

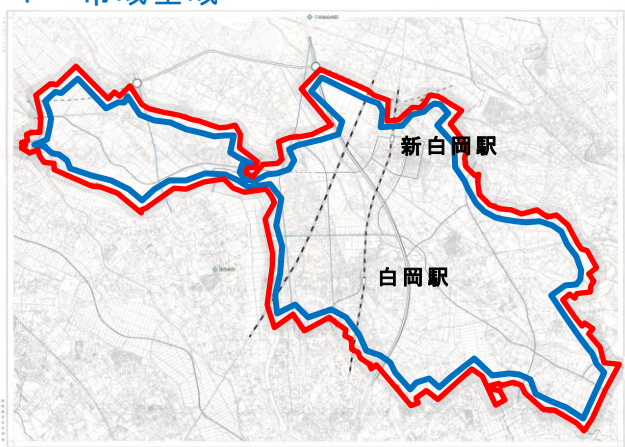
## 検討項目 4〔運行エリア〕について

運行エリアの選択肢には、次に掲げる三つがある。

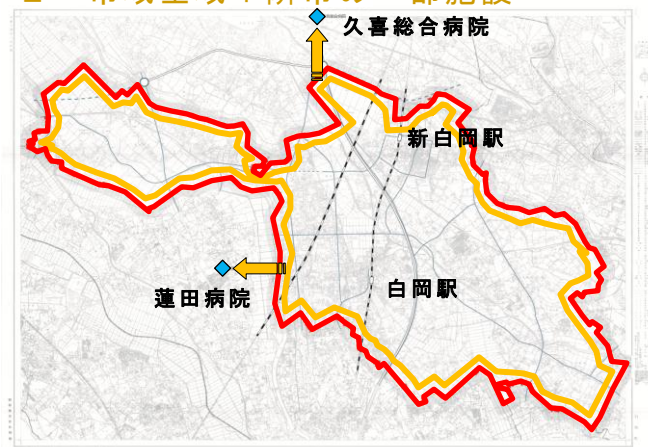
- 1 市域全域
- 2 市域全域＋隣市の一部施設
- 3 市域の一部エリア

図 運行エリアのイメージ（2及び3の運行エリアは、あくまで例示です。）

### 1 市域全域



### 2 市域全域＋隣市の一部施設



### 3 市域の一部エリア

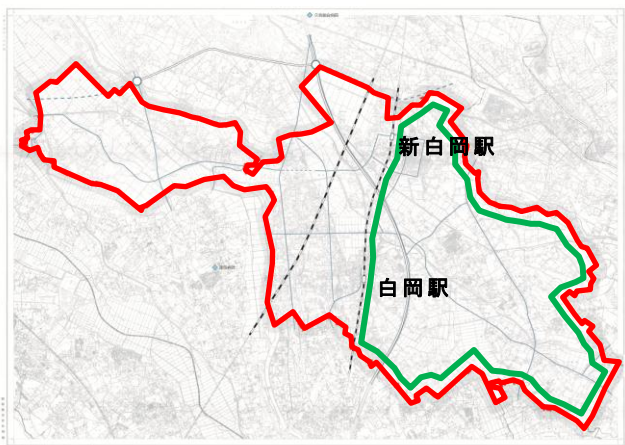


表 運行エリアの比較

方式	メリット	デメリット
1 市域全域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市域全体に公平にサービスを提供できる。</li> <li>○市域内の移動ニーズに的確に応えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○サービスが市域内の移動に限定される。</li> </ul>
2 市域全域＋隣市の一部施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者の需要に幅広く対応できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市外への運行は、車両の移動時間が長くなるため、運行効率が低下し、市域内の運行に影響する可能性がある。</li> <li>○隣市や隣市の交通事業者との調整が必要となる。</li> </ul>
3 市域の一部エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>○エリアを限定することで駅・バス停から離れた地域の居住者の需要に的確に応えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者が限定的となる。</li> <li>○エリアの設定が難しい。</li> <li>○エリア外の交通弱者の需要に応えられない。</li> </ul>

◎ 運行エリア選択のポイント

運行エリアは、当該市町村域内とするのが通常である。

運行エリアを「当該市町村＋隣接市町村の一部施設」とするのは、隣接する市町村に総合病院や大規模な商業施設等があり、当該市町村の多くの住民がその施設を利用している場合などである。

ただし、隣接市町村の一部施設への運行により当該市町村内の運行に影響や支障が出るようではいささか問題である。

また、隣接市町村や交通事業者との調整が必要になる。

運行エリアを当該市町村の一部エリアとするのは、市町村域が非常に広く地域特性が異なる地域が存在する場合や、市町村合併が行われた後、合併前の旧市町村域で引き続き事業が行われている場合などである。

### 【方向性】

本市においては、まず、市域内の移動の需要に確実に応えることが第一である。

また、白岡市地域公共交通市民検討会議からの「地域公共交通に係る答申書」では、本市にふさわしいと考えられるデマンド交通の運行区域を、「市域内」としている。

以上のことから「1 市域全域」とする方向で検討を願いたい。

ただし、運行開始後において、事業の状況を勘案しながら市外への通院などの需要を見極め、見直しを検討することとしたい。

## 検討項目 2〔運行方式〕及び検討項目 7〔運行ダイヤ〕について

〔運行方式〕及び〔運行ダイヤ〕の選択肢には、大別して次に掲げる二つがある。

### 1 「ドア・ツー・ドア方式（戸口から戸口へ）」

利用者の自宅をシステムに登録して、自宅と主要施設間を運行する。運行の際は、同じ方面に行く人同士で乗り合わせる。

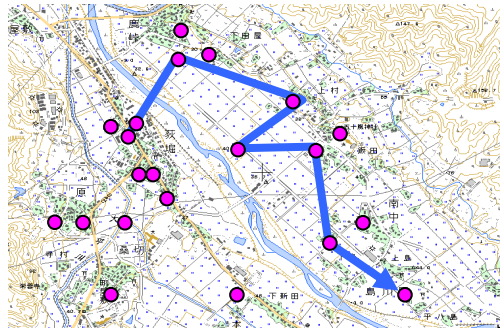
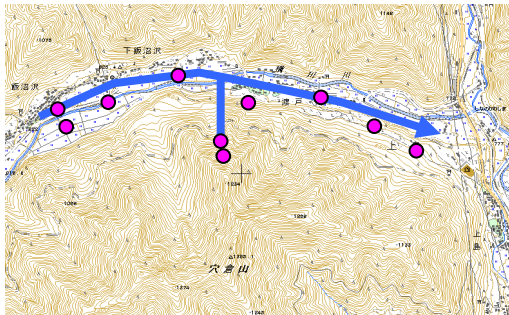
利用者の需要に応じてルート及び時刻を設定するため、原則として運行ダイヤ(時刻表)の設定は不要となる。

### 2 「基本路線方式」

市内に基本路線を設定し、その路線上の主要施設等の乗降場所(停留所)間を運行する。

基本路線方式の場合、運行ダイヤ(時刻表)を設定して、定時的に運行する。

表 「運行方式」及び「運行ダイヤ」の比較

運行方式	ドア・ツー・ドア方式	基本路線方式
運行ダイヤ	なし	あり
特徴	○人の利用に運行を合わせる。	○運行に人の利用を合わせる。
適応する地理的特性	<p>○住宅が面的に広がっている地域では、利用者の需要がある程度見込めるため、その需要に応じて運行する「ドア・ツー・ドア方式」が適している。</p> <p>○比較的都市部で採用している例が多い。</p> 	<p>○住宅が主要な道路沿いに点在し、需要が比較的少ない地域では、「基本路線方式」が適している。</p> <p>○比較的 mountainous areas with fewer stops are shown.</p> 
メリット	<p>○利用者は、乗降場所（停留所）まで移動する負担が少ない。</p> <p>○利用者の希望する時間に運行することから、利用者の利便性が高い。</p> <p>○主要な道路沿いだけでなく、広範囲の需要をカバーできる。</p>	<p>○運行ダイヤ（時刻表）を設定することで、定時制が保たれる。</p> <p>○運行ダイヤ（時刻表）があることから、利用者は外出の予定を立てやすい。</p> <p>○比較的乗り合い率が高い。</p> <p>○運行ダイヤ（時刻表）があることから、配車が容易である。</p>
デメリット	<p>○乗り合いの状況によっては、所要時間が変動し、到着時間に影響がでる。</p> <p>○予約が集中すると希望する利用時間に利用できない場合がある。</p>	<p>○利用者は、乗降場所（停留所）まで移動する必要がある。</p> <p>○利用者は、外出する時間を運行ダイヤに合わせなければならない。</p> <p>○多くの人の需要に応えようとすると路線が長大となり、速達性が低下する。</p>

## ◎ 運行方式選択のポイント

「ドア・ツー・ドア方式」は、利用者の需要が散在している場合や、高齢者の方などの自宅と乗降場所（停留所）間の移動を少なくしたい場合などに採用されることが多い。

利用者の予約に応じて運行するため、利用者にとっては利便性が高いと考えられる。

一方、「基本路線方式」は、利用者の需要が基本路線に沿って、点在している場合に採用されることが多い。

両者とも利用者をなるべく集約し、乗り合い率を高めて運行することで運行効率を上げ、運行経費の節減につなげることが大切である。

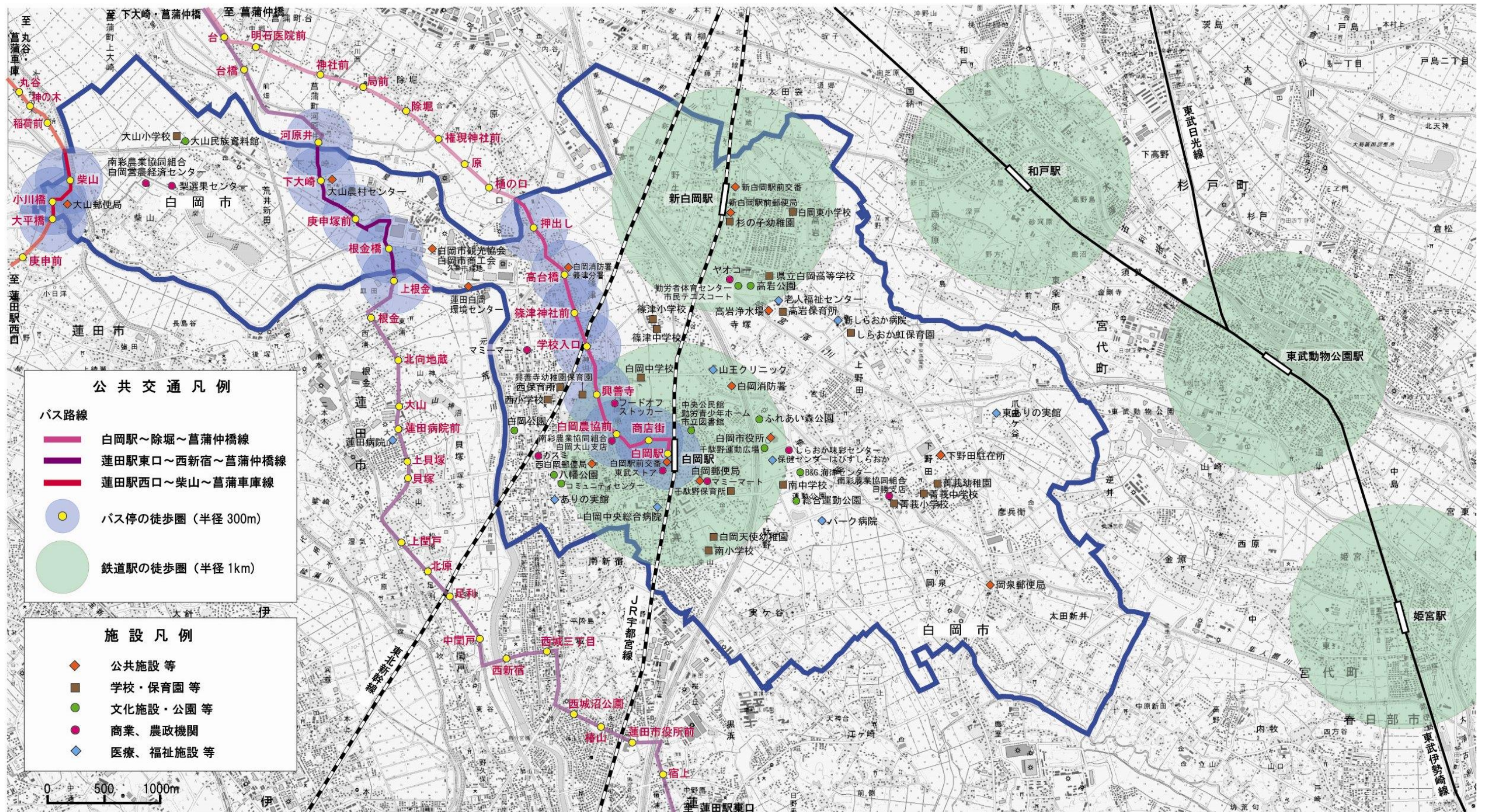
どちらを選択するかは、利用者の需要と効率的な運行体制の確保とのバランスを考慮して判断することになる。

### 【方向性】

本市においては、利用者の需要が市域全体に散在していると考えられるとともに、高齢者の方などの乗降場所（停留所）までの移動負担を軽減させるためには、「ドア・ツー・ドア方式」が適していると考えられる。

以上のことから、利用者の個別の需要に柔軟に応えられる「ドア・ツー・ドア方式」及び「運行ダイヤなし」とする方向で検討を願いたい。

図 市内の公共交通徒歩圏と主要施設



## 検討項目及びこれまでに選択した方向性

検討項目	考えられる選択肢	選択した方向性
1 運営主体	①市が運営主体となる。 ②市以外が運営主体となる (商工会、社会福祉協議会等)	H25. 6. 24 第2回会議 ①
2 運行方式	①ドア・ツー・ドア方式 ②基本路線方式 (停留所あり)	
3 車両サイズ	①セダン型 ②ワゴン型 ③小型又は中型バス ※車両台数も検討項目である。	
4 運行エリア	①□全域 ②全域+隣市一部施設 ③一部エリア	
5 運行曜日	①毎日運行 ②平日+土曜運行 ③平日運行	
6 運行時間帯	①昼間時間帯(例: 8:30~17:30) ②①に朝晩の通勤・通学時間帯を加える。	
7 運行ダイヤ	①基本ダイヤあり ②基本ダイヤなし	
8 運賃の形態	①均一運賃 ②ゾーン制運賃 ③対キロ運賃	
9 運賃水準	100円~500円程度 ※一つのエリア内の場合	
10 利用対象者	①市内に居住する者とする。 ②市内の高齢者に限定する。 ③制限なし(市外からの通勤・通学者、来訪者等の利用を可とする。)	H25. 6. 24 第2回会議 ①
11 利用者登録	①□あり ②なし	H25. 6. 24 第2回会議 ①
12 システム 活用の可否	①システムを活用する。 ②システムを活用しない。	
13 予約期限	①当日(30分前まで等) ②前日まで	
14 オペレータ の雇用形態	①タクシー会社社員等の兼務 ②市役所職員等の兼務 ③専属	
15 運行事業者	①タクシー事業者 ②バス事業者 等 ※1社又は複数社	
16 契約方式	①運行経費定額補助 ②赤字欠損補助等	