

各種交通手段と役割について

- ①コミュニティバス導入
- ②既存公共交通に対する補助の拡大
- ③AIデマンド交通導入
- ④公共交通補助制度
- ⑤グリーンスローモビリティの導入
- ⑥シェアサイクル(シェアモビリティ)の導入・拡大
- ⑦ライドシェアサービスの導入
- ⑧路線バス委託化

①コミュニティバス導入

現行の路線バスと併用する形で、町営によるコミュニティバスを運行する。まずは実証運行として、期間を定めて運行し、利用状況を踏まえて本格運行や、運行形態の変更による最適化を行うなど、三芳町に適した運行体制の構築を図る。

<特性>

- 定時定路線型での運行であることから、乗降場所、運行時間帯、利用方法などが利用者にわかりやすい
- ワゴン車などの小型車両を導入する場合、これまでアクセス整備が困難であった地域や生活道路での運行が可能になる
- まちづくり方針や拠点整備等を踏まえて、運行経路や経由地などを柔軟に検討することができる

導入費用	運行・維持費用
中～大	中～大

メリット

- 一般町民や来訪者にも馴染みの深い、定時定路線型での運行のため、移動手段として比較的浸透しやすい
- 町営での運行のため、まちづくり構想や地域の状況、町民の意見などを踏まえた、運行経路やダイヤ設定など、柔軟な対応が可能
- 車両の小型化や収益性の高いルート設定により、既存路線バスの運営よりも運行・維持費用を抑えることも可能

デメリット

- 路線新設に係る車両確保、設備整備等の導入費用が高い
- 既存路線バスと競合する区間では、相互に利用者を取り合う形になり、移動ニーズに対して利用者が得られない可能性がある
- 定路線上での運行となるため、運行経路から外れる地域では効果が得られない

②既存公共交通に対する補助の拡大

現在の路線バスシステムの維持確保または運行拡大(増便・経路変更/拡大等)のため、町政による補助を拡大する。運行経費に対する金銭的な補助のほか、乗務員確保に関する施策や、高齢者優待事業の実施など、ソフト面でのサポートも想定される。

<特性>

- 路線に対して補助を行う場合には、利用状況が奮わない場合でも利便性の維持を図ることが出来る
- 路線の維持確保など、運行事業者が単体で行っていた取組みについて、行政と連携して実施する

導入費用	運行・維持費用
無し	小～大

メリット

- 設備投入等が必要ないため、他案と比較すると短期的に取り組むことが出来る
- 既存の路線網を活用するため、沿線利用者の利便性向上に寄与する
- 事業者と行政が連携して取り組むことで、目的達成のための選択肢が広がる

デメリット

- 取組みの実施主体は交通事業者となるため、事業者の体力やリソースに左右される部分が多い
- 抜本的な対策を行う場合は、費用負担が大きくなる
- 現在の路線網が基準となるため、発展性が低い

③AIデマンド交通導入

デマンド交通の配車システムにAI技術を搭載することで、より利便性の高い交通サービスとして運行することが可能となる。行先や時間帯がバラバラなど、移動ニーズが分散している地域での輸送を中心に展開する。

<特性>

- ドアツードアまたはそれに準ずる場所から利用することができる
- 予約に応じて運行ダイヤを構築するため、利用者のニーズに沿った利用が可能
- 他の予約が入った場合はそのポイントを経由するため、所要時間はやや不規則になる

導入費用	運行・維持費用
中	中～大

メリット

- 町全域を運行エリアとすることで、公共交通空白地域を解消することができる
- 予約がない場合は運行しないため、効率性の高い公共交通サービスとなる
- デマンド交通については実証運行の実績があるため、町、運行事業者候補ともに導入に向けたノウハウがある

デメリット

- アプリ予約はPC/スマホ操作が必須のため、高齢者におけるデジタルデバインド(情報格差)対策が必要となる
- 一般では先進的な交通サービスで、利用方法等が浸透していないため、周知・PRを徹底する必要がある
- 実証運行にて旧来のデマンド交通が浸透しなかったため、デマンド交通自体が三芳町に根付かない可能性がある

④公共交通補助制度

公共交通空白地域内のような限定的なエリアを対象に、地域住民に対して一般タクシー利用の助成を行うなど、最低限の生活移動手段として一般タクシーの活用を促進する。

<特性>

- 基本的な町民移動は公共交通サービスを活用し、既存のサービスではカバーできない部分のみで実施する
- 生活移動以外の利用を防ぐため、利用回数に制限を設ける、利用可能区間を定めるなど、対策を講じる必要がある
- 利用者数が多い場合は、デマンド交通、AIデマンド交通への転換への発展も期待できる

導入費用	運行・維持費用
小	小～中

メリット

- 町内全域における生活移動手段を確保することが出来る
- 必要最低限の移動手段を補完するものなので、実施における費用負担が少ない

デメリット

- 利用者負担は比較的大きい
- タクシー運転手の維持が今後の課題となってくる
- 補助利用者が増加することにより、財政負担の増加が予想される

⑤ グリーンスローモビリティの導入

短距離区間や、特定のエリアを循環する移動ニーズを補完するため、小規模の定時定路線型交通を導入する。

<特性>

- EV車両を用いて、低速での運行を行う
- 小型車両を用いるため、住宅密集地や生活道路でも運用できる
- 主要拠点間の移動や、バス停⇄自宅周辺のワンマイル輸送などで活躍する

導入費用	運行・維持費用
大	中

メリット

- 定時定路線型での運行のため、路線バスと同様の感覚で利用できる
- 路線バス等では費用対効果が見込めない小規模な移動ニーズを補完することができる
- 先進的かつ導入事例が少ないため、観光拠点との組み合わせにより、観光資源としての効果も期待できる

デメリット

- 一般道を低速で運行するため、交通量の多い道路では渋滞の原因となる
- 短距離・小規模エリアでの運用となるため、効果は限定的である
- 充電設備などの特殊な設備が必要なほか、故障時などの修理対応が難しい

⑤ グリーンスローモビリティの導入

【参考】全国での導入事例



◀千葉県松戸市では、市域内の交通空白地域・不便地域で、鉄道駅へのアクセスや、買い物等の近距離生活移動に利用されている。地域のボランティアが運転手を務めるなど、市内の自治会、地区会が、各地域の利用に併せた形態で運行している。



◀静岡県沼津市では、市の一大観光地ながらも、中心市街地から離れた場所に位置する沼津港へのアクセスとして、観光移動としてグリーンスローモビリティが導入されている。

(将来的な導入が期待される)
自動運転技術の開発



◀岡山県備前市では、勾配の激しい地域でグリーンスローモビリティが導入されており、自宅から病院などへのダイレクトな移動や、バス停を介してバスから乗り継いでの利用などで活用されている。



◀昨今の乗務員不足への対策として期待される自動運転について、現在全国で実証運行が行われているものの、いずれも安全面の観点から、速度を20km/h程度に抑えた運行に留まっている。路線バスでの導入に向けた検証も行われているが、直近ではグリーンスローモビリティとしての導入が現実的と考えられる。
(写真は茨城県境町)

⑥シェアサイクル(シェアモビリティ)の導入・拡大

町内の公共交通を補完するため、昨年度運用を開始したシェアサイクルの拡大または、EV車両、電動スクーター、電動キックボードなどの自転車以外のシェアリングサービスを導入する。

<特性>

- 町内にポートを充実させることで、片道のみ利用、乗り継ぎを伴う部分的な移動など、柔軟な利用が可能
- 全国展開しているサービスであれば、町外への移動にも活用が可能
- 公共交通の運行間隔が開く早朝・夜間や深夜帯でも利用することが可能

導入費用	運行・維持費用
小	小

メリット

- 公共交通における直近の課題である乗務員不足に左右されずに、移動利便性を確保できる
- 利用における柔軟性が高く、ポートの設置数を増やすことで容易に利便性を高めることが出来る
- 運行時刻や待ち時間がなく、利用に応じて自由に活用できる

デメリット

- アプリ予約が基本となるため、デジタルデバインド(情報格差)への対応が必要である
- 自ら運転する必要があるため、高齢者や障がい者の利用には不向き
- 利便性を確保するためには、十分な車両台数の確保が求められる

⑦ライドシェアサービスの導入

慢性的な一般タクシーの不足を補完するため、ライドシェアサービスを展開し、一般人による自家用車輸送サービスを導入する。

<特性>

- 運行はタクシー事業者が管理する(バス事業者等を管理者とできるよう協議が行われている)
- 車両は、ドライバーが所有車両を使用する場合と、タクシー事業者が所有する車両を使用する場合がある
- 料金は、タクシー料金を基準とし、一般タクシーよりもやや割り引かれた価格

導入費用	運行・維持費用
小	小

メリット

- 日中・夜間・深夜問わず利用することができる
- 自家用車あるいはタクシー車両を用いるため、ハード面での負担が少ない
- 将来的には、デマンド交通、AIデマンド交通としての運行といった発展性がある

デメリット

- 基本的にはタクシーの属性が強いため、公共交通としての展開は期待できない
- 一般人による運転のため、既存の公共交通と比べるとサービス水準が低い可能性がある
- 発展途上の交通サービスであることから、持続性については不透明である

⑧路線バス委託化

現行の路線バス(補助路線)を町営路線とし、運行事業者に委託する形で維持する。

<特性>

- 人口密集地⇔鉄道駅など、特定の区間にまとまった需要がある場合の輸送手段として特に有効的
- 定時定路線型での運行であることから、乗降場所、運行時間帯、利用方法などが利用者にわかりやすい
- 一定以上の輸送力を有する車両を用いる

導入費用	運行・維持費用
大	大

メリット

- 町営化により、まちづくり構想や地域の状況、町民の意見などを踏まえて、ダイヤ設定など柔軟な対応が可能
- 路線バス運行事業者の負担を軽減し、他路線の増便・運行時間帯拡大などのサービス向上が可能
- 現行路線を維持するため、現在の既存利用者の利便性を維持することが可能

デメリット

- 町営化にかかる費用が大きい
- 現行の補助路線は利用状況が芳しくないため、収益化は非常に困難
- 利用状況が改善できない場合には、運行費用や維持費用が町政において大きな負担となるリスクがある