

平成23年度 第4回飯山市地域公共交通会議

協議資料

平成24年2月8日

飯 山 市

目 次

1. 現状の問題点と計画見直し方針	1
2. 運行見直し案	2
2-1. 見直し対象路線の選定	4
2-2. 路線別運行計画案	5
2-3. 他路線の見直しについて	12
2-4. 利用料金の見直しについて	13
2-5. 運行計画案1	14
2-6. 運行計画案2	15
2-7. 飯山市保有バス車両の活用可能性	16
2-8. 観光二次交通の検討	20

1. 現状の問題点と計画見直し方針

現 状

【社会・経済等の現状】

- 人口の減少、高齢化が進む飯山市の人口構造
- 高齢化の進行により自分で運転できない交通弱者の増加が予想される。
- 市街地から離れた里山集落の高齢化率が高い。

【利用者、利用上、運行上の現状】

- バス利用者の多くが、免許非保有者や高齢者、障がい者である。
- 利用客の主な利用目的は、通院や買い物である。
- 日常の移動手段としてマイカー依存が高く、公共交通への利用転換は難しい。
- 一部の路線では、飯山市民以外の利用もある。
- 地域ごとに異なるサービス水準(運行日や本数、時間など)に不満がある。
- 曜日別の利用状況では、月～金曜日に比べ、土日の利用は著しく低い。
- 斑尾線では観光のシーズン、オフシーズンの利用増減が大きい。

【経費、行政負担の現状】

- 運行経費の行政負担額は、年間約 6,500 万円に達している。
- 市保有資産(保有バス車両)の利活用が不十分



計画課題

【理念・方針に関わる課題】

- 現在のバス利用者を対象とした公共交通のサービス水準向上
(通勤・通学者、高齢者、障がい者、来訪者の満足度を高める)
- 広い飯山市内で、安心・安全に利用できる移動手段の確保
(市街地から離れた中山間部の集落からも安心して外出できる移動手段の維持)
- サービス水準を保ちながら行政負担額の削減

【運行改善に関わる課題】

- 運行効率の低い路線の抜本的見直し(運行方式や土日運行など)
- 利用者目的(通勤、通学、通院、買い物、観光)に合わせた運行形態の検討
- 利用促進施策の検討(利用者からの改善要望への対応)

【新たな視点に関わる課題】

- 飯山市所有のバス車両(スクールバス等)の活用の可能性検討
- 観光基盤の構築として観光二次交通の対応(市街地循環線、斑尾線など)
- 新幹線開業に向け、飯山駅を拠点とする広域観光圏の連携推進【※別途検討】
※広域観光圏を結ぶアクセス網(道路・交通)、民間企業参入、潜在資源活用など



見直しの方針

1. サービス対象者

現在の公共交通利用者は、市民と来訪者に大別され、その利用目的は通勤者・通学者・通院・観光など、年齢や目的によって異なります。

本市の特徴として、人口の減少や高い高齢化率を有する人口構造、自動車(マイカー)が交通手段として依存が高く、公共交通の利用者は、自動車の運転ができない高齢者や子ども達の他、一部の通勤利用者となっています。

このため公共交通のサービス対象者は、特に高齢者を中心とした「交通弱者」を対象とします。

ただし、自力での移動が困難な方については、公共交通ではなく福祉施策の中で対応するものとします。

2. 運行サービス水準の向上

バスの利用客を対象に行ったアンケートから、「足腰が不自由でバス停までが遠い」「診療所からの帰りにバスが無い」「目的地の近くまでバスが行かない」等多くの回答を頂きました。

これらの要望に応えるため、高齢者を中心とした交通弱者が安心・安全に利用できる公共の移動手段の構築と運行サービス水準の向上に努めます。

また通勤や通学の利用がある路線については、現状のサービスを維持しながら総合的な対応を検討します。

3. 観光二次交通の検討

現在、斑尾線や市街地循環線をはじめ、菜の花タクシーの一部でも観光来訪者が利用しています。当市への来訪手段として公共交通の利用割合は多くはありませんが、「現在公共交通を利用している観光来訪者のサービス水準向上」の観点から見直しが求められています。

そこで、生活交通路線と観光路線の併用が可能な路線については、観光利用の可能性を検討し、実現可能なものから対応していきます。

さらに、新幹線飯山駅を拠点とする広域観光圏の連携推進は重要な観光戦略であり、交通インフラの整備や民間企業の参入など様々な観点から複合的に検討する必要があります。よって今回の見直しでは生活交通の利便性向上を優先し、広域的な観光二次交通の検討は別の組織で検討します。

4. 行政負担の軽減

市民の生活を支えるバス交通は、行政負担も少なくありませんが、交通弱者のためのインフラの1つとして必要不可欠です。

このため「利用サービス水準の向上」と「運行経費軽減」が大きな課題です。

今回の見直しでは、利用者にとって使いやすい公共交通となるようにサービス水準を向上させることで利用促進を図ります。また、運行効率の低い路線の見直しを図りながら行政負担の軽減も目指します。

さらに、飯山市が保有する既存資産(バス車両)の活用可能性を模索しながらサービス水準の向上や資産の有効活用について研究します。



2. 運行見直し案

飯山市では、平成17年度～18年度に調査検討を行い、市内全域デマンド交通方式導入案をまとめ、平成19年度から3路線で「予約型乗り合いタクシー（菜の花タクシー）」を運行しています。


今回の見直しについては、市内全域デマンド交通方式導入案を基本としつつ、路線や地域沿線の利用形態を考慮した見直し案を検討します。

(1) 定時定路線方式とデマンド方式のメリット・デメリット

【定時定路線方式】

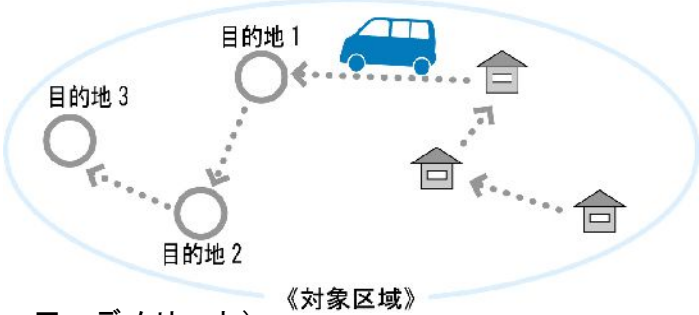
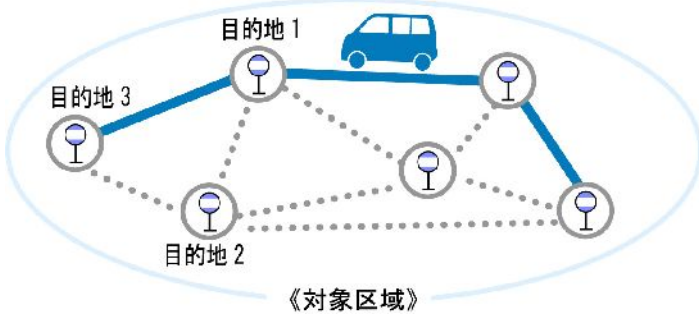
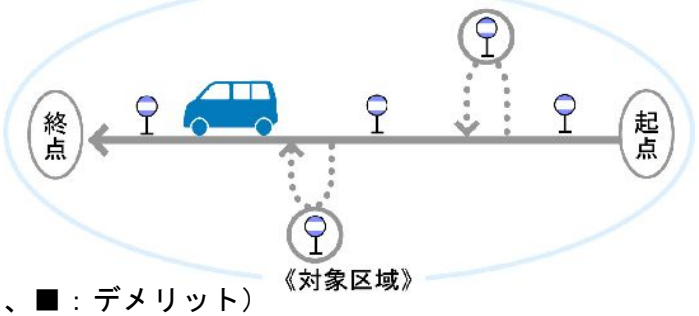
特 徴	イメージ
<p>【バス停設置型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○決まった時刻に決まったルートを実行する形態。 ○利用者は、時刻表などを参考に目的の路線が運行しているバス停でバスを待つ。 ○人口密度が高いなど、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効。 <p>【ロメリット・■デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> □迂回の少ない効率的な運行が可能。 ■幹線道路を運行すること多く、バスへのアクセス性は低い。 ■人口密度の低い地域では、カバーできる需要の規模が小さくなり、非効率となる可能性がある。 	
<p>【フリー乗車型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○決まった時刻に決まったルートを実行する形態。 ○指定されたフリー乗車区間では、利用者はバス停以外の場所でもバスの乗車ができる。 <p>【ロメリット・■デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> □利用者が自宅や目的地の近くで乗車可能な為、バスへのアクセス性が向上する。 ■バス停以外での乗車が生じるため、安全性確保が課題となる場合がある。 ■利用者の多い区間でのフリー乗車の導入は、停車箇所が増加し、定時性が低下する可能性がある。 	 <p style="text-align: center;">■■■■■■フリー乗車区間</p>

【デマンド方式】

特 徴	イメージ
<ul style="list-style-type: none"> ○利用者からの要望（予約）に応じてルートを設定し運行する形態。需要に応じて、ルートを一部変更したり休止したりすることができるため、需要が少ない地域での効率的な運行が可能。 ○あらかじめ迂回するルートが決まっている方式や、利用者からの予約に応じて運行ルートを決める方式がある。 <p>【ロメリット・■デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> □低密度な需要を広くカバーすることが可能。利用者のバスへのアクセス性が向上する。 ■相乗りとなるため、場合によっては迂回が生じ、所要時間が変動する可能性がある。 	

参考：下野市検討資料

(2) デマンド方式の運行タイプ別メリット・デメリット

分類	運行概要
フルデマンド	<p><考え方> 任意の地点に対して送迎を行うドア・ツー・ドア方式のサービスであり、個々の需要に応じその都度経路を設定するため、時刻表はない。</p>  <p><特徴> (※□：メリット、■：デメリット) <input type="checkbox"/> 移動による負担が少なく、利用者にとって利便性が高い。 <input checked="" type="checkbox"/> 利用状況によって、到着時刻や乗車時間にバラツキが出る。 <input checked="" type="checkbox"/> 特定のダイヤ・ルートがないため、運行を管理するための専用システムが必要となる。</p>
セミデマンド (菜の花タクシー)	<p><考え方> 予め乗降需要が想定される地点を停留所として設定し、予約状況に応じ需要のある停留所を運行する。</p>  <p><特徴> (※□：メリット、■：デメリット) <input type="checkbox"/> 基本となるダイヤを設定することで、ある程度の定時性が保たれる。 <input type="checkbox"/> 専用システムを導入しなくとも、運行管理が可能である。 <input checked="" type="checkbox"/> 利用状況によって、到着時刻や乗車時間にバラツキが出る。 <input checked="" type="checkbox"/> フルデマンドに比べ、移動による負担がやや多い。</p>
寄り道タイプ (迂回デマンド)	<p><考え方> 予め基本となる路線と停留所を設定し、予約状況に応じて基本路線から迂回する形で運行する。</p>  <p><特徴> (※□：メリット、■：デメリット) <input type="checkbox"/> 基本となるダイヤを設定することで、ある程度の定時性が保たれる。 <input type="checkbox"/> 基本路線の沿線では、予約なしでの乗降が可能。 <input type="checkbox"/> 専用システムを導入しなくとも、運行管理が可能である。 <input checked="" type="checkbox"/> 利用状況によって、到着時刻や乗車時間にバラツキが出る。 <input checked="" type="checkbox"/> フルデマンドに比べ、移動による負担が多い。 <input checked="" type="checkbox"/> 居住地域によって利用形態が変わるため、利用者側の理解を得る必要がある。</p>

