

公共交通利用促進に向けた方策について

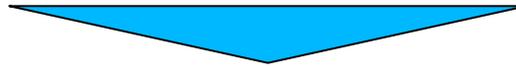
- 1 これまでの経緯
- 2 公共交通における現状と課題
- 3 総合計画を見据えた公共交通のあり方
- 4 具体的方策(デマンド交通ひめさゆりおでかけパス)
- 5 社会実験内容
- 6 定期券導入後の複数乗車料金と適用範囲
- 7 目標値
- 8 スケジュール
- 9 実験運行後の方向性

1 これまでの経緯

平成26年度の行政負担実績
→対前年度比約2,700万円の削減効果

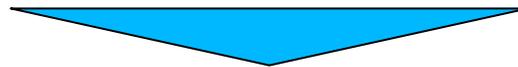
平成25年度

- ・デマンド交通利用料金の見直し(H26.1～)
- ・市内循環バスの見直し(H26.4～)



平成26年度

- ・国庫補助金の協議会補助への変更→公共交通利用状況モニタリングの必須化
- ・モニタリングに係る国のモデル事業として三条市が選定される→モニタリングの実施
- ・デマンド交通、市内循環バスのアンケート実施(見直し後の利用者の動向調査)



平成27年度

- ・新総合計画の施行→平成26年度実施のモニタリング結果と新総合計画に掲げる施策の方向性に沿った公共交通のあり方について検討を行う

2 公共交通における現状と課題

モニタリング調査から見えてきた現状

【デマンド交通】

- ・複数乗車率が依然として20%程度にとどまっている。
- ・長距離運行になるほど行政負担及び利用者の負担が増えている。

⇒複数乗車の促進により運行方法の効率化を図り、行政負担と利用者負担の軽減を図る。

【市内循環バス】

- ・運行ルートにおいて区間により利用者の偏りが見られる(利用が全くない区間も)。

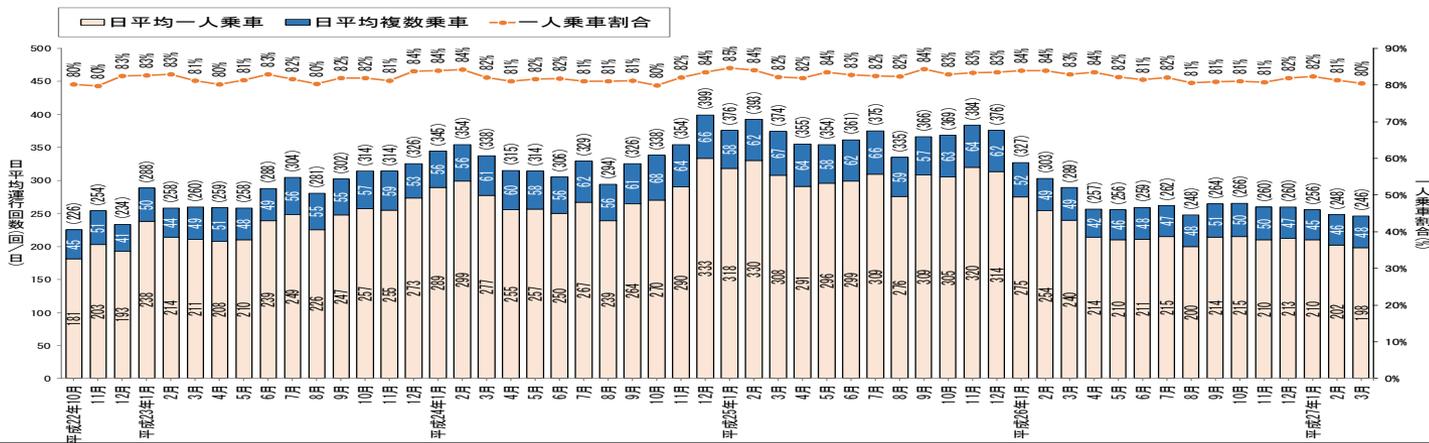
⇒引き続き利用者増に向けた啓発を進めながら、平成28年度から廃止も含めたルートの再編について検討する。

【高校生等の通学】

- ・通学手段として鉄道と自転車の組み合わせがメインとなっており、悪天候時、降雪期には自転車利用が減少する代わりに家族送迎が増える傾向にある。
- ・東三条駅前ロータリーにおいて朝夕の時間帯における送迎車による混雑が見られる。

⇒東三条駅調査及び公共交通モニタリングで更に詳細を調査し、方向性について検討する。

デマンド交通 一人乗車の推移(濃い部分が複数乗車)



3 新総合計画を見据えた公共交通のあり方

【デマンド交通における課題解決の考え方】

公共交通の本来の姿は「乗合」。しかし、複数乗車率は20%程度と低調

→複数乗車を促進するインセンティブづくり

更なる利用料金の優遇による複数乗車への誘導

→複数乗車を阻む要因分析

知らない人との同乗に対する抵抗感を下げるためのコミュニティづくり
(コミュニティバス導入の可能性も含めて)

【新総合計画における基本的な考え方】

地域における暮らしの場の維持

→多極分散型社会の堅持

「下田地域」と「まちなか」におけるパイロット事業の展開

→“極”の維持

「長寿社会に合った環境整備」として「外出機会の創出による健幸づくり」に取り組む

→外出機会を容易にするための公共交通の充実

ただ単に市民の生活の足という視点だけでなく、他政策（SWなど）との紐帯関係を意識した取組が必要



市民の生活の足として定着しつつあるデマンド交通をより利便性の高い公共交通へ！

デマンド交通定期券の試行（社会実験）

4 具体的方策(デマンド交通ひめさゆり おでかけパス)

総合計画のパイロット事業に掲げる「下田地域」と市街地等の停留所を発着場所として、定期券を利用したデマンド交通の実験運行を行う

【事業概要】

下田地域在住の65歳以上の方を対象に、デマンド交通を利用して中心市街地等へのおでかけ及び病院等への通院や下田地域内でのおでかけをする方に複数乗車時のみ利用できる定期券を発行する



“極” 間移動者の負担軽減

(通院などの支援)



まちなか交流拠点施設

800円 定期料金 500円

デマンド交通
おでかけパス

高齢者の外出促進による健幸づくり

(まちなか交流拠点施設や市場などへのおでかけ支援)



発行(1,000円)/年

協賛店

例えば...

デマンド交通
おでかけパス

提示

5%
OFF

地域経済の活性化

(おでかけパス提示による協賛店等での各種サービス)

【事業効果】

- ・ 外出機会の増加による健康寿命延伸
 - ・ 遠隔地住民の負担軽減
 - ・ 高齢者運転免許証自主返納への動機づけ
- ※道交法改正による75歳以上ドライバーの認知機能検査の強化
- ・ 複数乗車率の向上 (本来の公共交通の姿へ)

5 社会実験内容

実験実施期間	平成28年1月1日～12月31日
対象者	下田地区在住の65歳以上の高齢者 ※平成28年12月31日までに満65歳になる者も可とする
定期券購入費用	1,000円/枚(年度ごとに更新) ※有効期間:平成28年1月1日～12月31日
定期券販売場所	環境課及び下田サービスセンター窓口
販売方法	健康保険証など本人確認できるものを持参してもらい、住所、氏名、年齢を確認の上、販売する。
運行エリア・料金等	6ページ参照
運用方法等	<ul style="list-style-type: none">・定期券所持者同士の乗り合いを基本とする。・定期券の利用は本人に限り、他人への譲渡、転貸は不可とする。・利用の際は定期券を乗務員に提示する。・定期券の払い戻しは不可とする。・定期券の紛失等により再発行する場合は有料とする。 * その他詳細は、事業者と今後協議。

6 定期券導入後の複数乗車料金と適用範囲

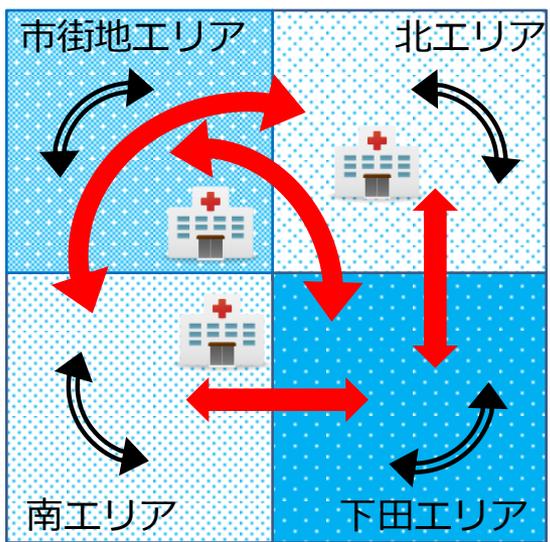
■対象運行区間：下田エリア⇔市街地エリア、北エリア、南エリア

■定期券利用時の複数乗車料金

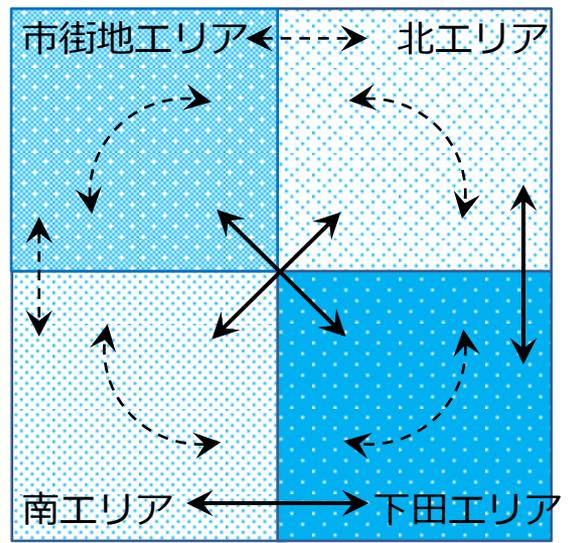
適用範囲		料金 (一人当たり)
料金C ↔	エリア内の移動	300円
料金D ↔	下田エリア⇔市街地・北・南エリア	500円

※参考 複数乗車料金 (通常)

適用範囲		料金 (一人当たり)
料金A ←---→	エリア内の移動 北エリア⇔市街地エリア 南エリア⇔市街地エリア	400円
料金B ↔	下田エリア⇔市街地エリア 下田エリア⇔北エリア 下田エリア⇔南エリア 北エリア⇔南エリア	800円



↓
長距離帯における割引率を高くすることにより負担軽減を図る



7 目標値

目標値設定の考え方

- 1 複数乗車率は現状の下田エリア⇔市街地エリア間の運行のうち、出発・到着停留所が同一（運行区間が同じ）である運行で、乗合の可能性のある利用の運行回数を基に設定する。その際は行政負担額が現状から過度に増加しないよう考慮する。
- 2 利用登録者数は複数乗車率の目標値を達成するために必要な利用登録者数とする。

上記1より、複数乗車率36%を算出。また、その場合の現行負担金との差額は、約35万円程度。

上記2より、H26下田地区実利用者113人×36%≒40人。

以上から複数乗車率の目標値として35%を設定する。

また、利用登録者数の目標値としては40人を設定する。

8 スケジュール

H27

H28

H29

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
運行事業者との調整	随時																
定期券販売方法検討	→																
協賛店の募集	随時																
実験運行実施に係る 手続		●協議会開催 運輸支局届出 →															
住民説明・周知		住民説明会 →	●広報チラシ配布														
実験運行				→													
検証																	→

9 実験運行後の方向性

実験運行の実施（平成28年1～12月）

- ・ 利用実績データの採取

効果の検証（平成29年1月～2月）

- ・ 実験結果を踏まえ、全市に展開した場合の費用対効果などを検討

本格運行の実施

- ・ 下田地域限定から全市への展開