

令和7年度第1回北部エリア補完的交通検討分科会資料

北部エリアにおける補完的移動手段の検討

日時：令和7年7月4日（金）午後2時00分から

場所：やちよ農業交流センター（道の駅やちよ） 第1・第2研修室



I 北部エリア補完的交通検討開始の経緯

1. 八千代市地域公共交通計画の策定（令和6年3月）

事業の位置付け 実施事業8 地域にふさわしい補完的移動手段の導入

事業の内容 基本的な考え方としては、既存の路線バスやタクシーの活用を推進していくが、阿蘇地域・睦地域等の北部エリアは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も少ないことから、自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のり（又は最寄りの駅やバス停等から自宅までの道のり）のいわゆるファースト・ラストワンマイル対策のため、補完的な交通手段について、検討していく。

具体的事業内容 北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討

北部エリアのニーズを詳細にヒアリングし、既存公共交通との共存や事業の持続性を考慮したうえで、実証運行に向け地域にふさわしい補完交通を検討する。

北部エリアにおける現状（令和5年4月実施「北部市民アンケート」等）

- ① 通院時の移動について、「不便を感じている」と回答した人は18.0%、「不便を感じていない」が61.3%
- ② 買い物・通院のためのバスを導入した際の利用意向として、「10年後は利用するかもしれない」が45.4%、「すぐにでも利用する」が30.9%
- ③ 新しい移動手段の導入として、デマンド交通の利用意向は「10年後は利用するかもしれない」が47.9%、「すぐにでも利用する」が17.0%

2. 令和6年度第2回八千代市地域公共交通会議の開催（令和7年1月）

「北部エリアにおける補完的移動手段の検討」に当たっては、分科会を設置して検討することなどの基本的な方向性を決定

3. 北部エリア補完的交通検討分科会の設置（令和7年2月）

路線バス事業者、タクシー事業者、学識経験者、自治会長、社会福祉協議会支会長、社会福祉協議会の方々に委員を委嘱

II 補完的移動手段検討への住民参加

令和6年度第2回八千代市地域公共交通会議（令和7年1月）における委員意見

- ・ 新規公共交通導入の成功事例では、**実証実験にあたり住民自らが公共交通を育てていくという意識が重要**
- ・ 住民参画がどのように行われ、**住民の協力が得られたかによって実証実験の成否が決まる**
- ・ 一方で、**行政側が地域住民に任せてしまうと高齢化率が高い地域では取り組みが難しい**場合もある
- ・ **地域性を考慮し、どのような方たちを地域の主体として育てるのか**という点が重要
- ・ 行政任せになってしまう恐れもあるため、人材を育成するという観点もふまえ、分科会で丁寧に議論してほしい



意見を踏まえ、

- ・ 北部エリアは南部エリアと比較して、人口が少なく高齢化率も高いことから、**市が主体的に検討に取り組みます。** → 地域との意見交換を開催
 - ・ 分科会委員の方々にご協力いただき、**多くの住民の方が参加いただけるよう周知に努め、**より詳細なニーズを把握していきます。 → 地域のネットワークやイベント等を活用
- その上で、地域にふさわしい補完的移動手段となるように導入を検討します。**

III 補完的移動手段検討の方向性

「デマンド交通」を前提に、実証運行に向けて地域と一緒に検討を進めさせていただきたい

【デマンド交通を想定する地域のニーズ】

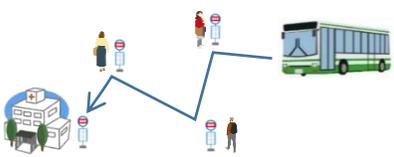
- ・ 自宅から近い乗降場所
- ・ 待ち時間の少ない交通手段
- ・ 低料金の交通手段

北部市民アンケートや市役所に多く寄せられている市民の声からは「デマンド交通」が一番マッチしている！

※コミュニティバス（マイクロバス等含む）では時間と場所のニーズへの対応が困難



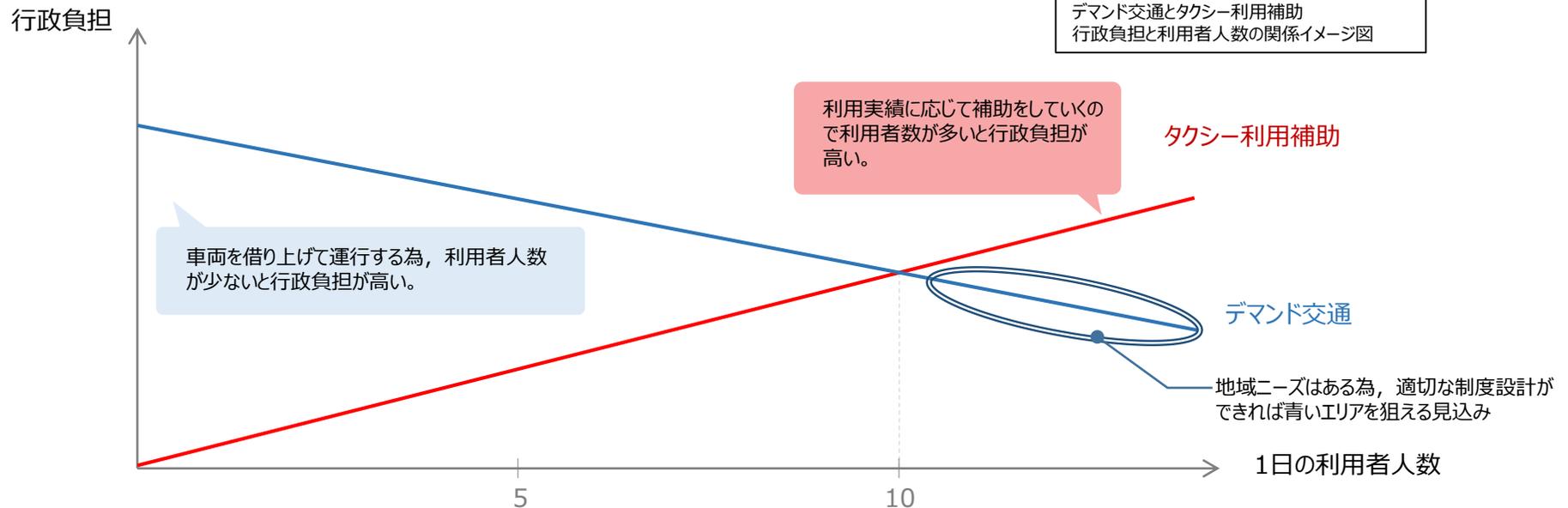
IV 補完的移動手段検討の方向性の概要

		定時定路線型 コミュニティバス	公共ライドシェア 自家用有償旅客運送	デマンド交通 デマンド型乗合タクシー	タクシー利用補助 ※タクシー券と併用不可
概要		 <ul style="list-style-type: none"> バス事業者と契約した車両を使って事業者が運行 バス路線とダイヤで運行 	 <ul style="list-style-type: none"> タクシーが不足している場合、タクシー事業者や市管理の車両を使って地域住民等が運行 事前予約で運行し、予約が重なれば複数人が乗合で乗車 	 <ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者と契約した車両を使って事業者が運行 事前予約で運行し、予約が重なれば複数人が乗合で乗車 	 <ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者と協定を結び、事業者が運行 通常のタクシー利用と同じ運行
利用者利便性	乗降の自由度	バス停のみ 	任意の乗降ポイントから乗車 自宅での乗降は不可 	任意の乗降ポイントから乗車 自宅での乗降は不可 	任意の乗降ポイントから乗車 自宅での乗降は不可 
	時間の自由度	ダイヤの時間のみ 	都合に合わせた乗車が可能 乗合の場合は時間がかかる 	都合に合わせた乗車が可能 乗合の場合は時間がかかる 	都合に合わせた乗車が可能 目的地まで最短で到着 
	予約の要否	予約不要 	要予約 	要予約 	要予約 
	利用料金	300円程度 (八千代台コース170円と同程度) 	400～800円 (目的地によって異なる運賃(定額)) 	400～800円 (目的地によって異なる運賃(定額)) 	500円～1,000円 (メーター料金の1/4程度の運賃(割合)) 
カバーエリアの広さ		バス路線の沿線のみ 	エリア全体で利用可 	エリア全体で利用可 	エリア全体で利用可 
行政負担			調査中 	実証運行時は国・県補助制度あり 	
導入難易度 (問題点・課題点)		地域の道路が狭隘 路線、車両が多数必要 	タクシー事業者との協議 運転士の確保 車両の確保・管理 		

IV 補完的移動手段検討の方向性の概要（行政負担）

- デマンド交通とタクシー利用補助の行政負担を比較すると、
- ・利用者人数が少ない場合はデマンド交通の方が高くなる。
 - ・利用者人数が多い場合はタクシー利用補助が高くなる。

持続可能な公共交通とするために、将来コストの想定も必要不可欠！



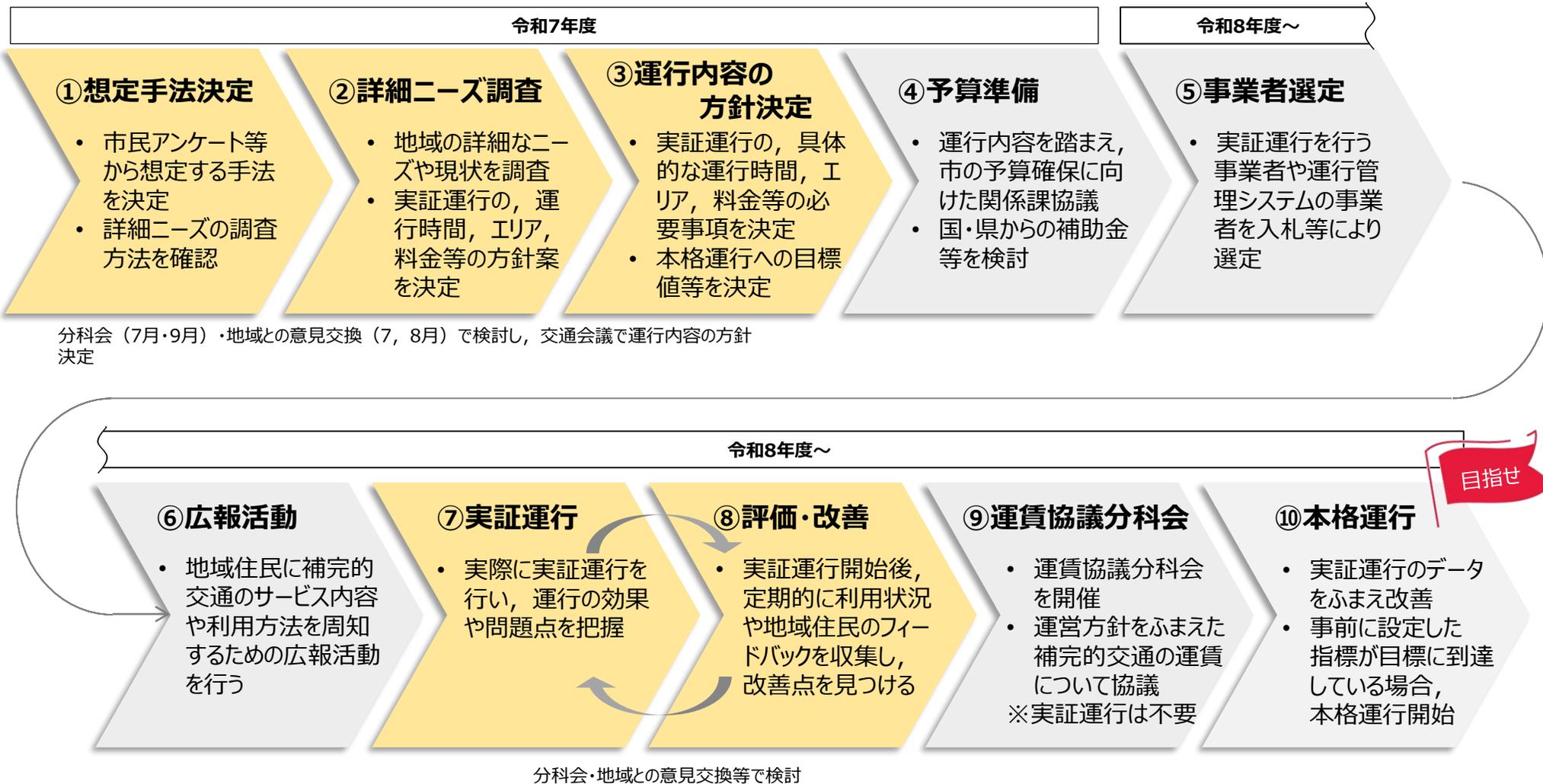
V 補完的移動手段検討の方向性のまとめ

デマンド交通は、乗降や時間の自由度等の地域のニーズに対応し、地域の方と一緒に育てていくことができる補完的移動手段であると考えています。



地域の詳細なニーズ把握は、移動手段を**デマンド交通**として、市が主体となって、地域との意見交換を進めていきたい。（実証運行時は、国・県の補助制度を活用）

VI 全体スケジュール（導入までの流れ）



Ⅶ 今後の進め方

デマンド交通の導入に向けて、前提条件を考慮しながら地域住民に向けて地域との意見交換を行い運行内容の方針案を検討します

前提条件

- ① 既存公共交通の乗降ポイントと近い位置にデマンド交通の乗降ポイントを設定しない
- ② デマンド交通の利用料金は、公共交通機関を利用した際の金額より高く設定すること
(理由：既存の公共交通機関と競合して乗客を取り合わないようするため。)

地域との意見交換イメージ

● 目的（市が会を行う目的）

地域住民にデマンド交通のことを知ってもらい、新たに導入する交通手段をより良いものとするために地域のニーズや意見を集める

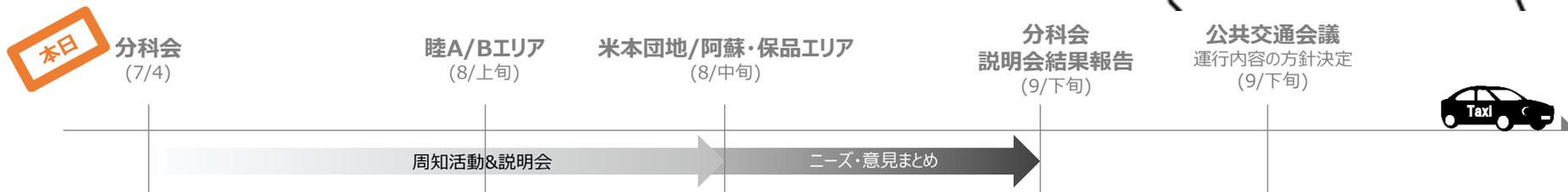
● 場所

北部エリアを4つに分けて、地域との意見交換を公民館等で開催

● 内容

- ・北部エリアの公共交通について説明（神崎線、米本団地線、もえぎ野線）
- ・全国的な地域公共交通の現状の説明（既存バス路線との共存の必要性）
- ・デマンド交通について説明（システム、運賃）
- ・デマンド交通の運行時間と乗降場所についてグループワーク

● スケジュール



地域との意見交換の当日の詳細な内容の案は下記

- **開会** 5分
・地域との意見交換の目的を説明
- **北部エリアの公共交通について** 5分
・北部エリアを運行している既存のバス路線について説明
- **公共交通の現状について** 5分
・運転士不足や利用者減少に伴う公共交通を取り巻く状況について説明
- **デマンド交通について** 20分
・デマンド交通の概要説明
- **デマンド交通の運行時間と乗降場所について** 60分
グループワーク
・4~5人グループに分かれて地図に乗降ポイントをプロットしてもらう
・利用したい運行時間や乗降ポイントについて調査票を用いて集約する
- **閉会** 10分
・今後のスケジュールや引き続きニーズ調査を行う旨を説明し協力を依頼する。

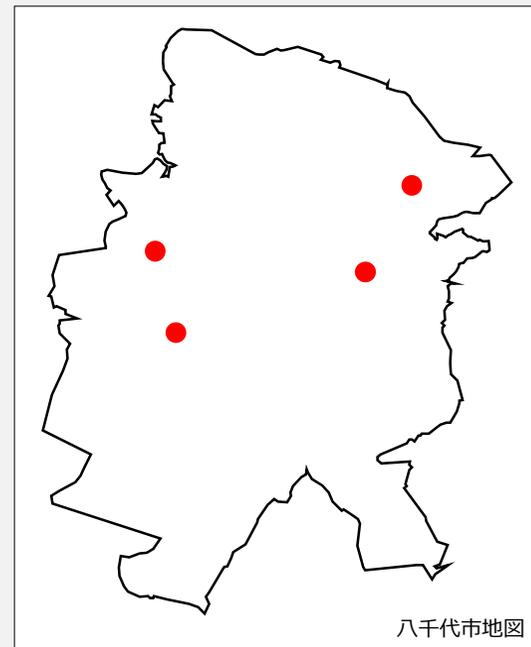
合計：約2時間程度

地図を使った乗降ポイントのプロット

乗降ポイントシール



※ゴミ集積所や商業施設は、乗降ポイントとして先に設定し、それ以外での希望場所をプロットしてもらう。



八千代市地図

調査票の設問内容(例)

- ①1週間で何回利用するか
- ②利用したい運行時間
- ③利用したい乗降ポイント（北部エリア外）