

2011年第6回JCOMM ポスターセッション(2011.07.15)

地方都市内交通不便地域における 公共交通活用策に関する 産学官共同研究 ～大分市の事例から～ (フェーズ2)

小畑 淳一	大分市都市計画部都市交通対策課	主任
大井 尚司	大分大学経済学部経営システム学科	准教授

本報告は、国土交通省の補助金「過疎集落の安心・安定の暮らし維持構想策定事業」に基づく調査結果、および文部科学省科学研究費補助金（若手研究B：課題番号22730336 乗合バス事業の規制緩和の影響と経営制度に関する研究／研究代表者 大井尚司）、大分大学福祉科学研究センター『福祉のまちおこし地域別モデル策定事業』2010年度研究成果に基づくものである。

1. ふれあいタクシーの現状と課題

【運行概要】

運行地域	最寄りのバス停から1.5km以上離れている地域
運行回数	各路線最大週2日まで、1日1往復（デマンド運行）
運賃	1回200円
運行方法	予約制 ※2人以上の予約がある時のみ運行
運行路線	地区の拠点から最寄の路線バス停留所まで
運行車両	予約人数に応じて、特大・中型・小型の運行車両を配車

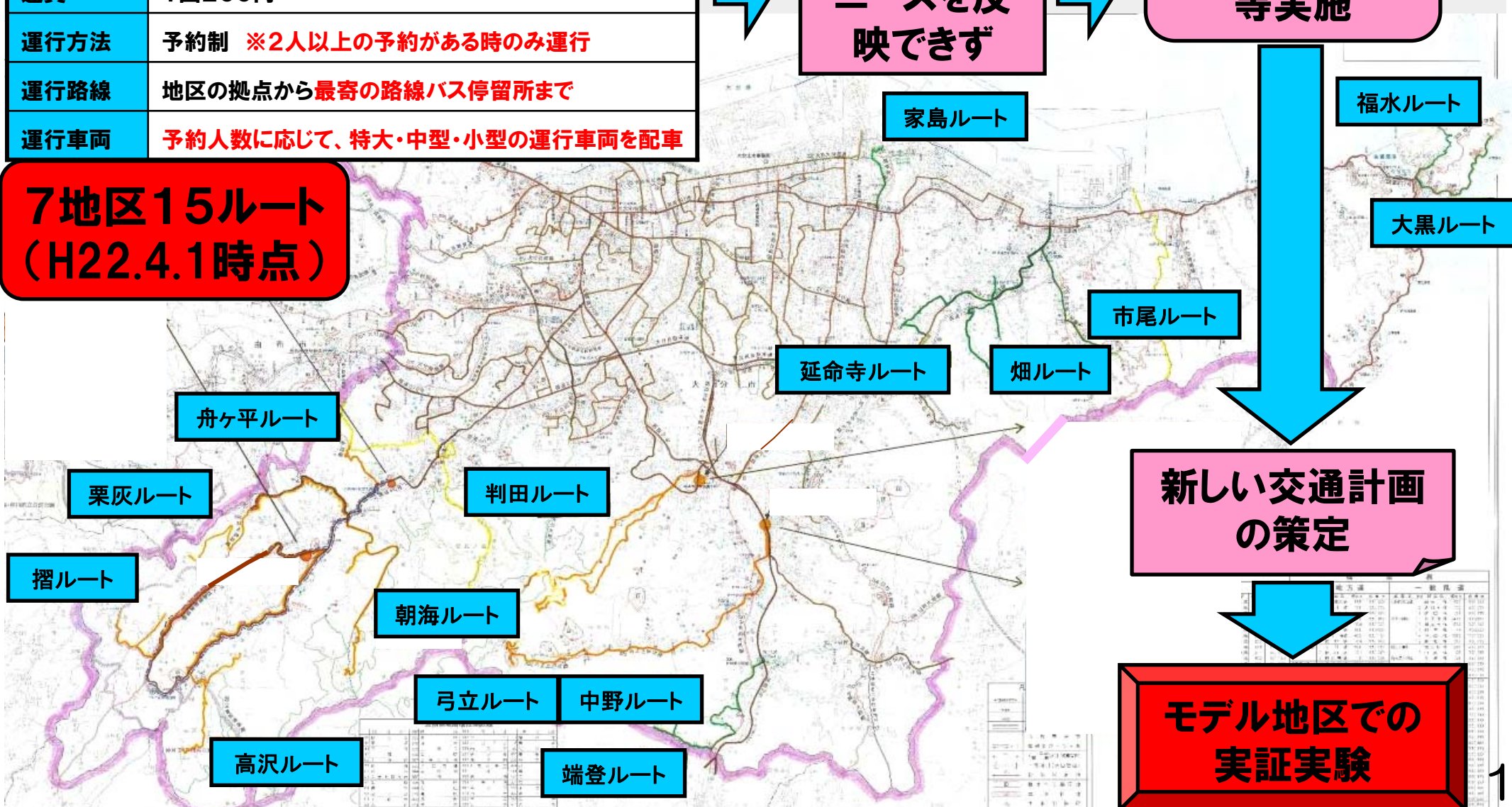
【課題】

多様化した
利用者の
ニーズを反
映できず

【調査】

モデル地区で
アンケート調査
等実施

7地区15ルート
(H22.4.1時点)



新しい交通計画
の策定

モデル地区での
実証実験

2. 運行実証実験の概要

大分市のしていることは？

産学官連携、地元に入り込んでの**徹底したニーズ把握実施**
調査結果という**客観的裏付けに基づく改善**
トリガー的要素(地元意向=**調査結果のとおり利用するか?**)
※地元には利用者が少ない運行便は廃止することを説明。

「新コミュニティ交通運行実証実験」基本方針

従来型MMからの転換=**供給側改善による利用増の試み**

- スクールバス機能を統合**
- フィーダー交通終点の延長**
- フィーダー交通の大幅増便**
- 公共交通としての運行※は継続**

※2人以上の予約がある時のみに運行する**デマンド運行**

モデル地区での運行実証実験

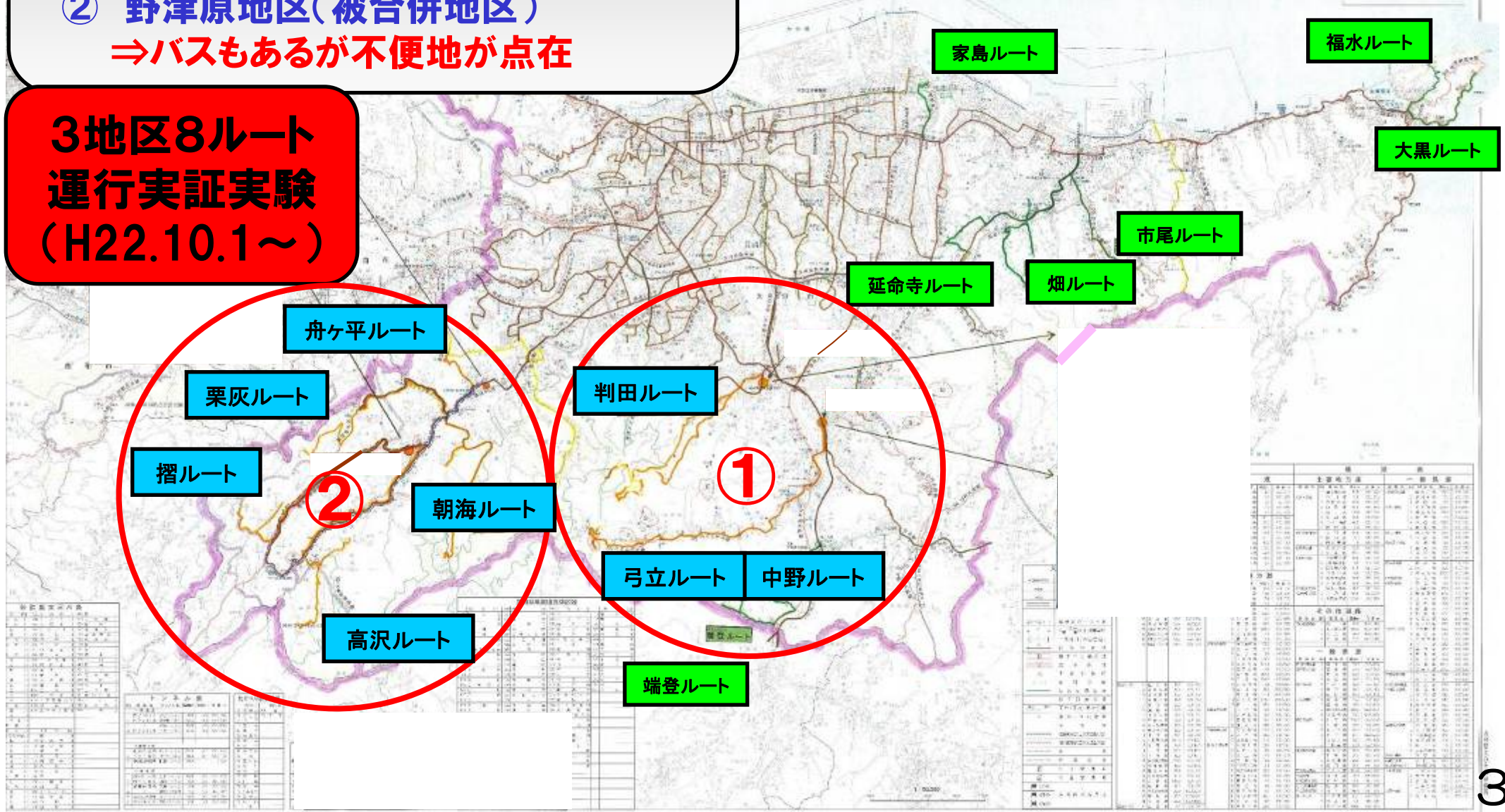
3. モデル地区の概要と改善内容

モデル地区 = ふれタク運行地区から選定

- ① 判田・竹中地区(山間部)
⇒ふれあいタクシーが唯一の公共交通
- ② 野津原地区(被合併地区)
⇒バスもあるが不便地が点在

共通課題⇒運行形態変更へのニーズが強い
ふれタク運行経費の約6割占める
スクールバス併走(判田・竹中地区)

3地区8ルート
運行実証実験
(H22.10.1~)








●判田・竹中地区の改善内容

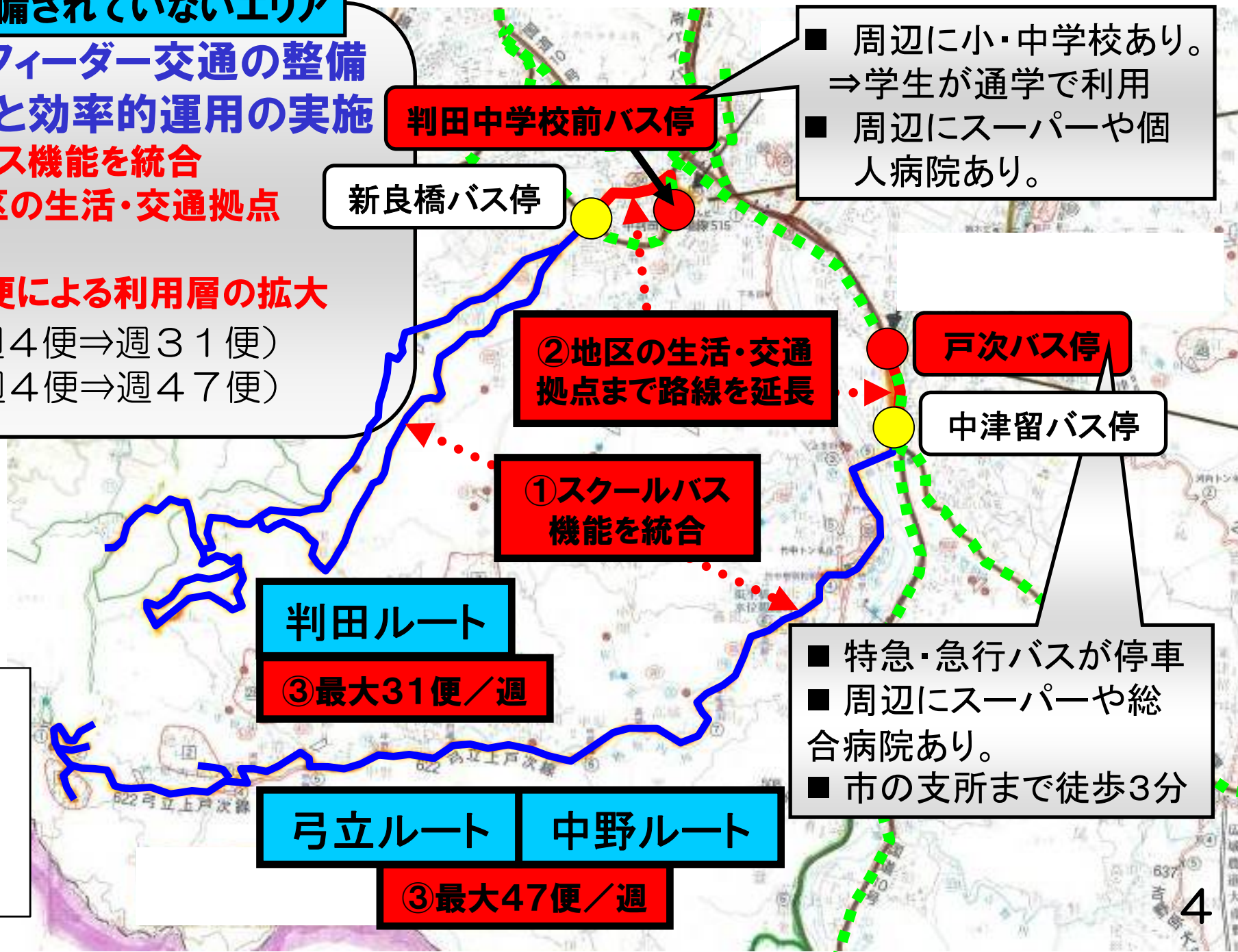
バス網が整備されていないエリア

バス網へのフィーダー交通の整備
 利便性向上と効率的運用の実施

- ① スクールバス機能を統合
- ② 路線を地区の生活・交通拠点まで延長
- ③ 目的別増便による利用層の拡大

判田 (週4便⇒週31便)
 竹中 (週4便⇒週47便)

	既存路線
	延長路線
	バス路線
	旧終点
	新終点



判田中学校前バス停

- 周辺に小・中学校あり。⇒学生が通学で利用
- 周辺にスーパーや個人病院あり。

新良橋バス停

② 地区の生活・交通拠点まで路線を延長

戸次バス停

中津留バス停

① スクールバス機能を統合

判田ルート

③ 最大31便/週

- 特急・急行バスが停車
- 周辺にスーパーや総合病院あり。
- 市の支所まで徒歩3分

弓立ルート

中野ルート

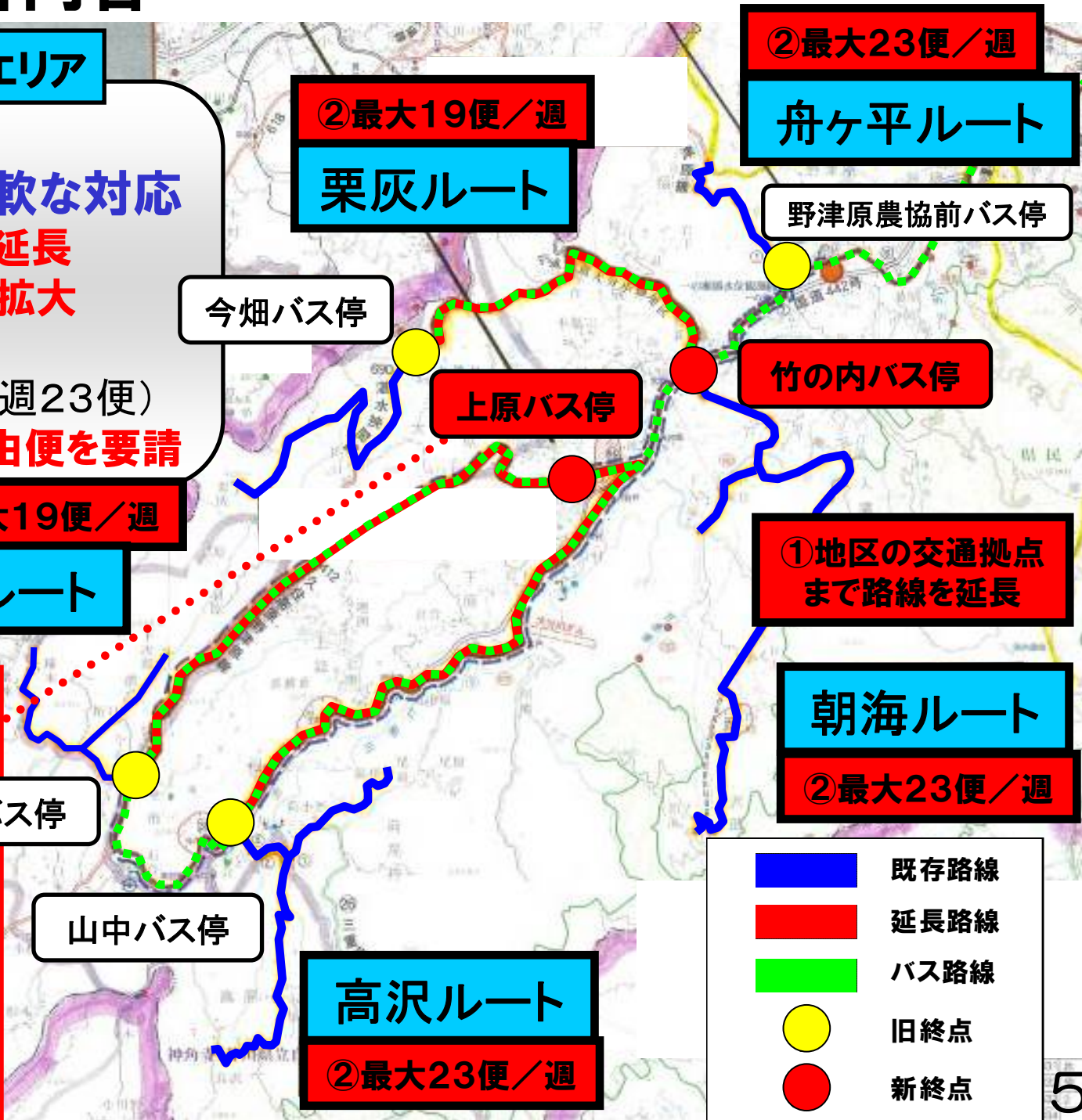
③ 最大47便/週

●野津原地区の改善内容

バス網が整備されているエリア

ニーズに合ったバス網へ
フィーダー交通結節点の柔軟な対応

- ① 路線を地区の交通拠点まで延長
- ② 目的別増便による利用層の拡大
摺・栗灰(週2便⇒週19便)
朝海・舟ヶ平・高沢(週4便⇒週23便)
- ③ バス会社に野津原線SC経由便を要請



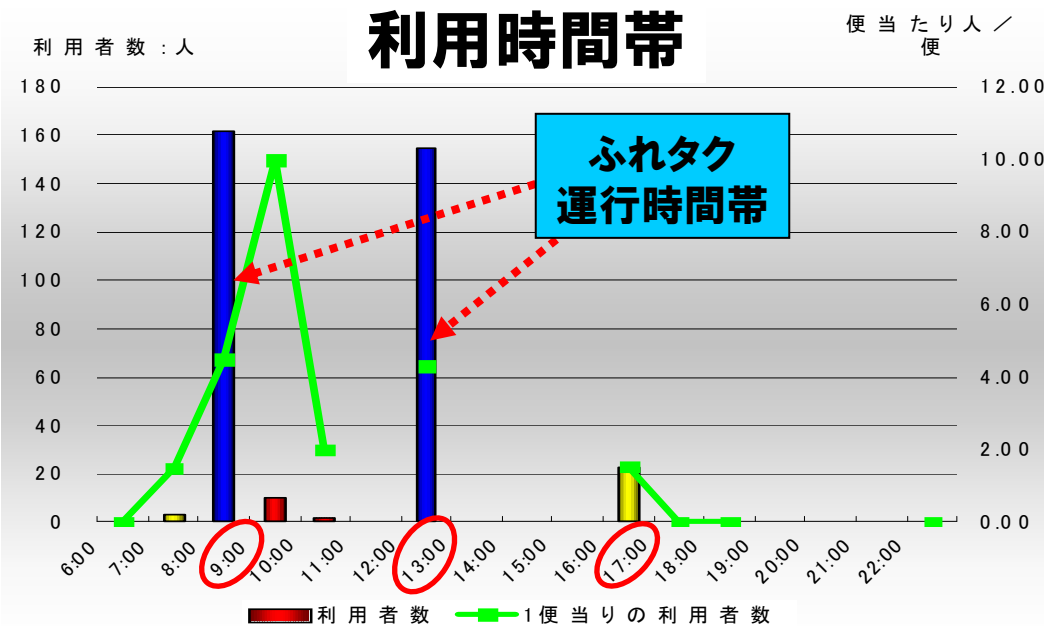
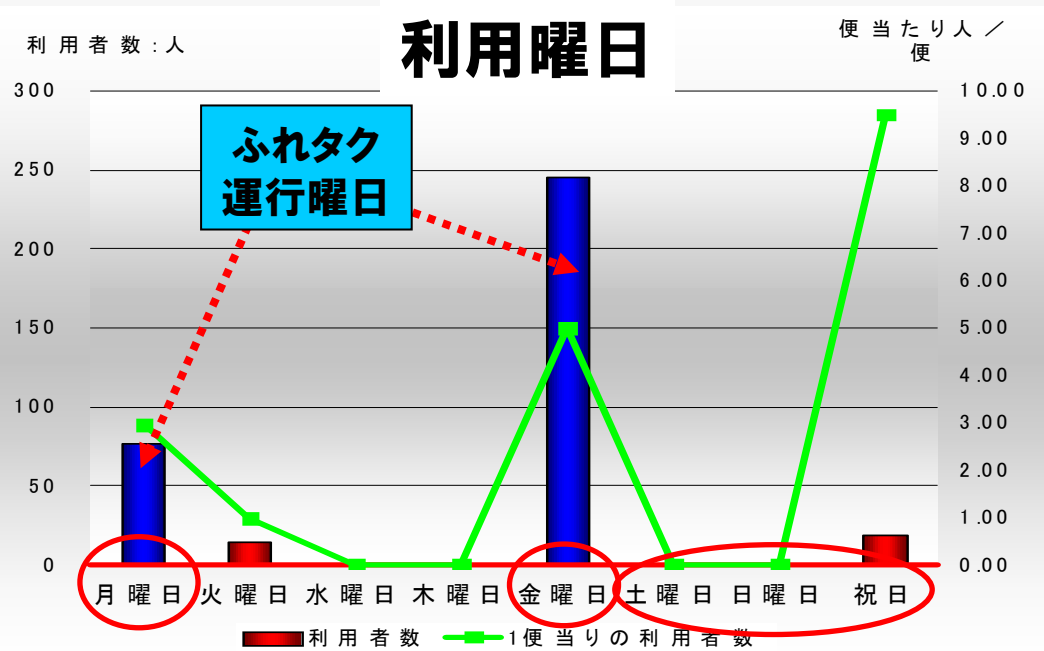
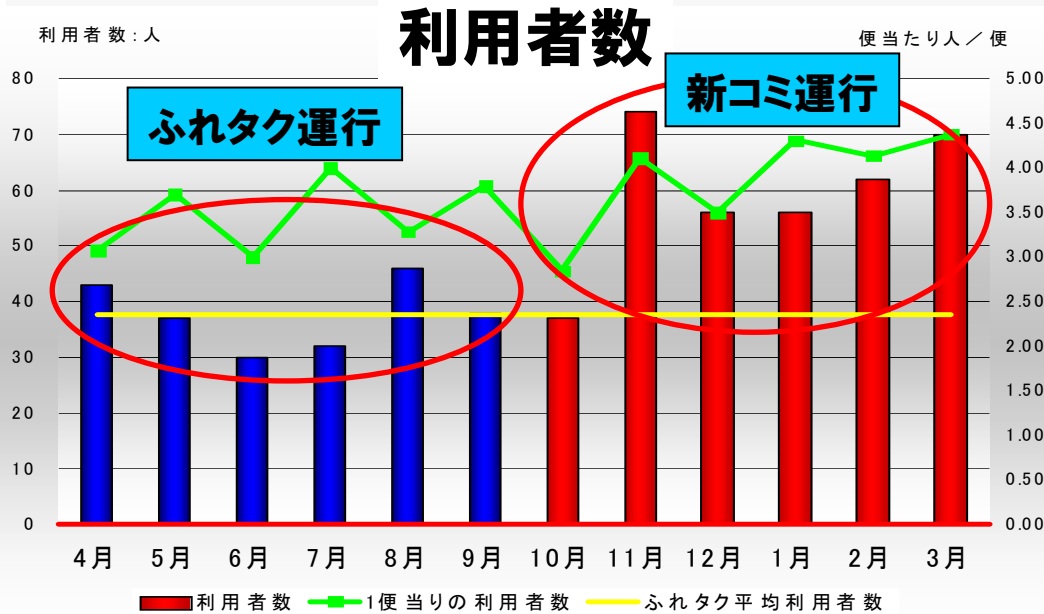
4. 改善課題と解決方法

改善内容	課題	解決方法
スクールバス機能を統合	学校行事などに合わせた運行時間の変更が必要。	・事前に学校から臨時便運行計画書を提出してもらい、 臨時便(貸切運行) を事業者に委託。
路線を地区の生活・交通拠点バス停まで延長 ※一部バス路線と競合 ※バス会社とは協議済	バスの利用者の減少は避けなければならない。	・ 利便性の高いバス停まで延長 し、バスの利用を促進。 ・ バスの運行がない時間帯のみ路線を延長 (野津原)。
運行便数の増便	利便性の向上を図りながらも、運行経費の削減には努めなければならない。	・ 2人以上の予約がなければ運行しない 。(条件を継続。) ・ 予約人数に応じた適切な運行車両(特大・中型・小型) を配車。

5. 運行実証実験の途中経過と解釈

判田地区＝バスのない地区

※下記のデータには、スクールバスとしての利用者は含めていない。

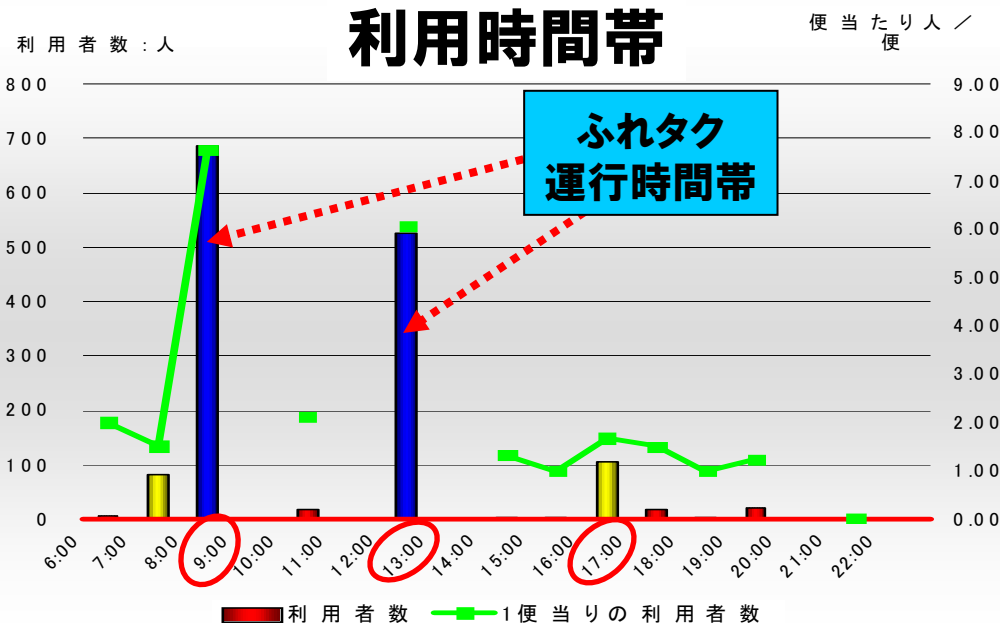
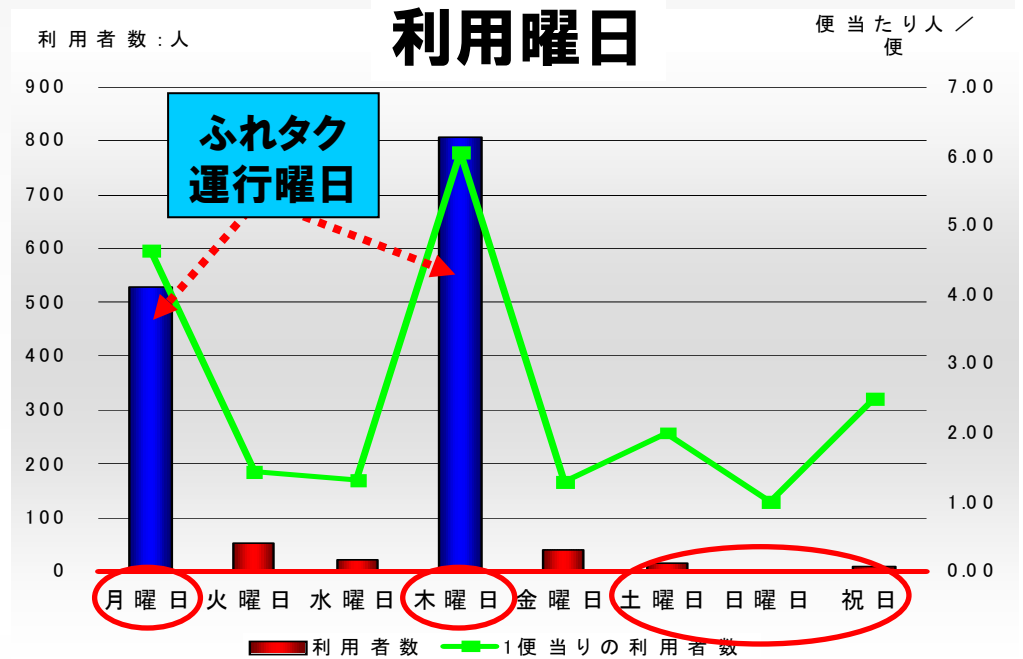
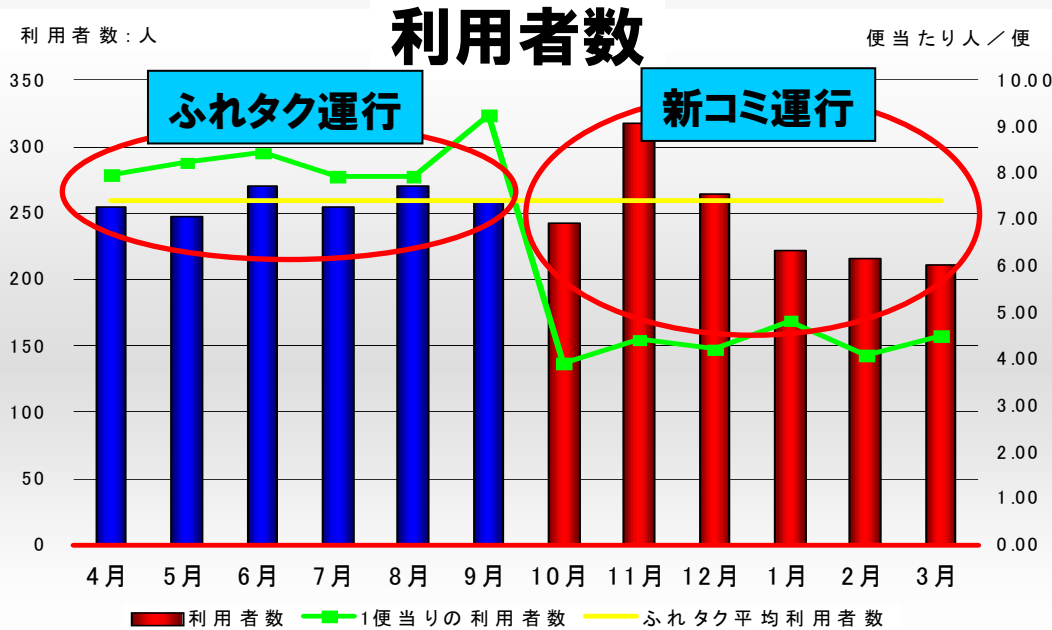


- 利用者数は1.5倍まで増加
- 利用曜日の変化はない
- 土日祝日の利用は少ない
- 利用時間帯の変化はない
- 通学生の下校便に一部混乗あり
⇒バスに乗り換えて、市内中心部まで出かけている利用者あり

5. 運行実証実験の途中経過と解釈

竹中地区(弓立・中野ルート)=バスのない地区

※下記のデータには、スクールバスとしての利用者は含まれていない。



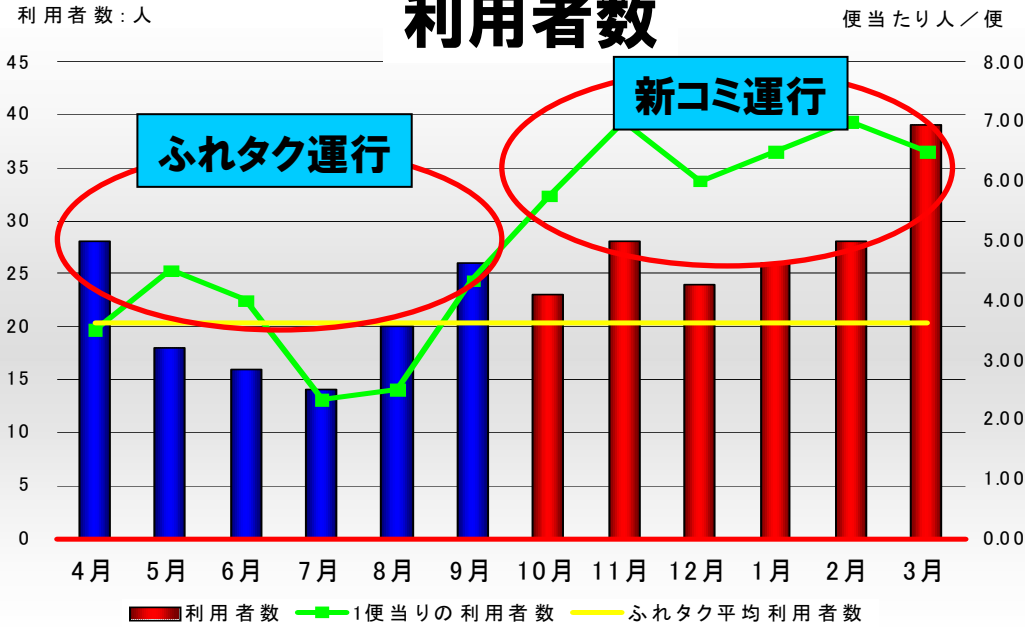
- 利用者数の変化はない
- 利用曜日の変化はない
- 土日祝日の利用は少ない
- 利用時間帯の変化はない
- 通学生の登・下校便に一部混乗あり
⇒バスに乗り換えて、市内中心部まで出かけている利用者あり

5. 運行実証実験の途中経過と解釈

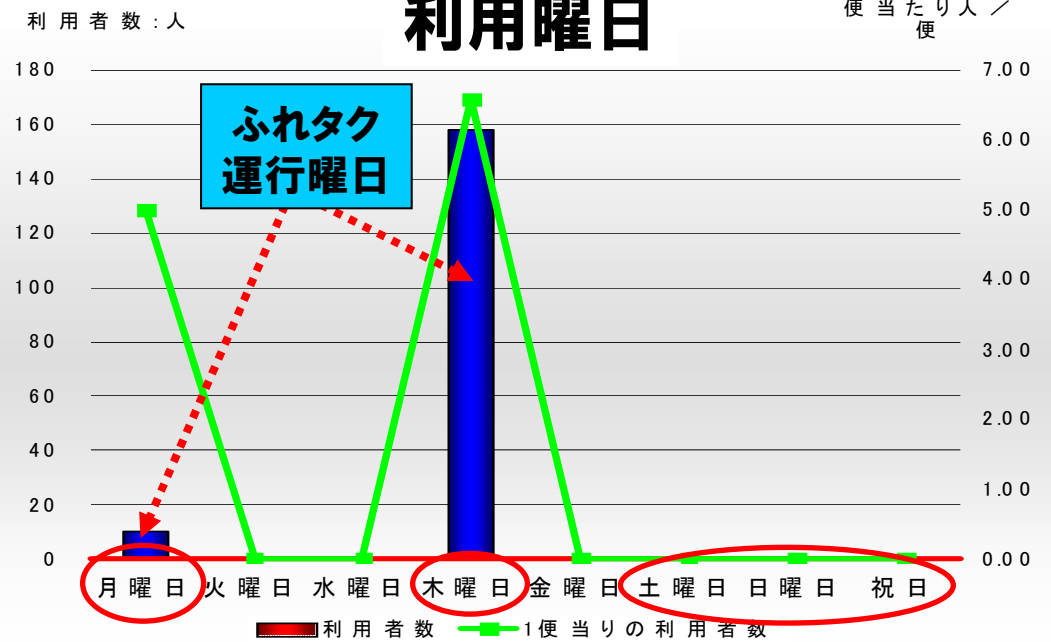
野津原地区＝バスのある地区

※野津原地区5ルートのうち、高沢ルートのみを検証。

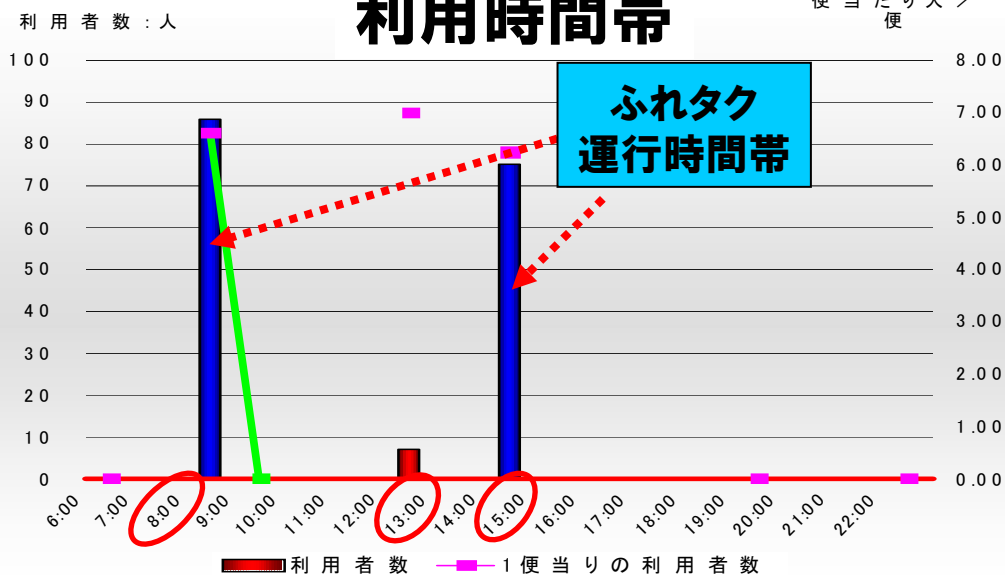
利用者数



利用曜日



利用時間帯



- 利用者数は微増
- 利用曜日の変化はない
- 土日祝日の利用はゼロ
- 利用時間帯の変化はない
- 13時台の帰り便の利用が一部あり
⇒地区の交通拠点にあるバス停
(上原バス停)を利用

6. 運行実証実験中の利用者からの意見

判田・竹中地区

=バス網が整備されていないエリア

- **通学生との混乗便(スクールバス統合便)**
⇒朝と夕方に運行するため、遠出の時は便利。
- **路線を地区の生活・交通拠点バス停まで延長**
⇒特急や急行バスが利用できるため、市内中心部まで出かける時は便利。
⇒遠出した帰りもバスから乗り継いで利用できるように、帰り便を増やして欲しい。
⇒目的地が違うため、路線を変更して欲しい。
- **目的別(通勤便、買い物便、深夜便、土日便)に運行便数を増便**
⇒通勤時の車の利便性を考えると転換は困難。
⇒買い物みの外出は少ない(通院とセット)。
⇒金曜夜に懇親会等で遅くなることはない。
⇒土日祝日は家族と一緒に出かける。

野津原地区

=バス網が整備されているエリア

- **終点を地区の交通拠点のバス停まで延長**
⇒小・中学生が通学に利用できて便利。
(バス停の近くに小・中学校あり)
⇒慣れないバス停は利用したくない。不安。
- **目的別(通勤便、買い物便、深夜便、土日便)に運行便数を増便**
⇒通勤時の車の利便性を考えると転換は困難。
⇒買い物みの外出は少ない(通院とセット)。
⇒金曜夜に懇親会等で遅くなることは少ない。
⇒土日祝日は家族と一緒に出かける。
- **バス会社に野津原線のSC経由便を要請**
⇒SCの近くに地区住民の利用が多い総合病院もあり、経由便への需要は非常に高い。

7. まとめ

①現状

■ 調査結果のとおりには利用されていない。

⇒生活習慣を変えたくない意識が強い。

⇒非利用者の意見が運行に反映されている。

⇒運行していれば安心という意識が強い。

②今後の方向性

■ 利用しない便は廃止する。

■ 地域主体の交通へシフトさせる。

■ バスの利用を促進する。

■ 目的地の再把握とルート再検討を行う。

③課題

■ 運行形態の地域格差はなくす必要がある。

■ 地域主体に徐々にシフトする必要がある。

■ バス路線との競合は避ける必要がある。

④解決策

■ 住民が計画策定に関わる意識を醸成

⇒1週間の運行便数の上限を定め、行政が複数案を提示する中で、運行時間の選択は利用者の代表者が集まる会議で決定。

(例)10便/週を限度とした場合

①1日5便の週2日運行

②1日2便の週5日運行 など

■ フィーダー交通と路線バスを連携し、利用者が目的地に行きやすいルートを整備

⇒バス会社に要望が強い路線開設を要請し、併せて接続するフィーダー交通の整備実施。

①路線バス野津原線のSC経由便を要請。

②フィーダー交通の竹中地区の路線を曜日分けて目的地を変更。