

路線見直しのガイドライン(案)

- 令和6年度末に策定した「大町市地域公共交通計画(以下、市計画)」では、右の通り、見直しの基準などを掲げています。(⇒第9章4市民バスの運行方法の見直し基準)
- したがって、これに基づいて対象路線を抽出し、検討していくものとなりますが、見直しの手順や方法などは具体的に定められていないため、今回、以下のようなガイドライン(案)を設定して、進めていくものとなります。

ガイドライン設定に先立っての留意事項

- バス路線の運行見直しでは、一般的に以下のようなことが行われる。
 - ⇒事業形態の変更(オンデマンド交通への移行、タクシー券配布対象地区への移行など)
 - ⇒運行内容の変更(運行日、運行本数・ダイヤ、ルート、車両など)
 - ⇒収支の改善(運賃値上げ、経費削減、委託先変更・直営化など)
- とりわけ、基準値を下回ったことによって行われるケースにおいては、利用の少ない便の運休や区間の短縮といった方向に進まざるを得ず、利便性が低下し、さらなる利用者の減少という悪循環を招きかねない。
- 一方で、運行内容自体の見直しだけでなく、利用者の意識変容・行動変容を促し、利用者を増やす取り組み、そのための情報提供やキャンペーンなども運行見直しの一環と捉えられる。
- したがって、利用促進を最優先事項と位置づけ、まず先に取り組んでいくものとする。

見直しのガイドライン(案)

- ①緊急性を伴うものでない限り、短期間での運行内容の変更は行わない。現行計画(5ヶ年計画)をひとつの取り組みサイクルと位置づけて進めるものとする。必要に応じて実証期間なども設ける。
- ②対象路線については、計画に定めたサービスレベル(各地区からの通勤・通学・買物・通院を可能にするなど)を原則として保証したうえでの見直しとする。
- ③運行内容の見直しに先立って、利用促進に注力する。
- ④地域との協議を重視しながら、進めるものとする。とくに地域自治組織等に対して、現状と基準値(目標値)を知らせ、協力体制を取りながら進めるものとする。
- ⑤長野県地域公共交通計画(北アルプス地域編)や、地域別部会での協議内容との整合性にも留意する。

【基準値による路線の振分け方と見直し方法】

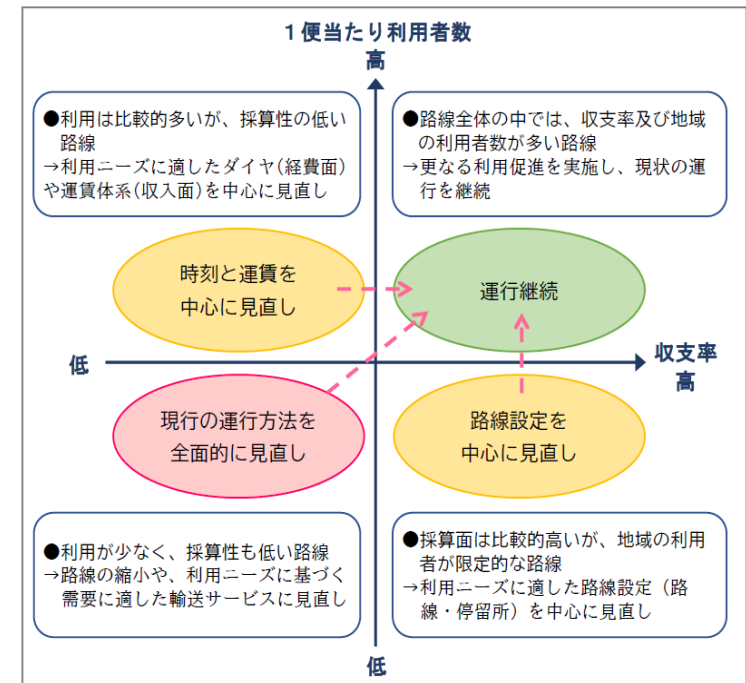
運行実績(1便当たり利用者数・収支率)を基準値と照らし、次のマトリクス表に振分け、路線ごとに必要な見直しを検討します。

【運行見直し指標による見直し方法】

- ◆1便当たり利用者数と収支率の高低により、見直し方法を判断する。
- ◆1便当たり利用者数・収支率ともに高い運行継続を目指して見直しを行う。

【基準値の設定】

区分	1便当たり利用者数	収支率
幹線	4.0人	8.0%
フィーダー	3.0人	10.0%



見直しの方向性[社コース]

①池田町営松川線との連携(利用促進)

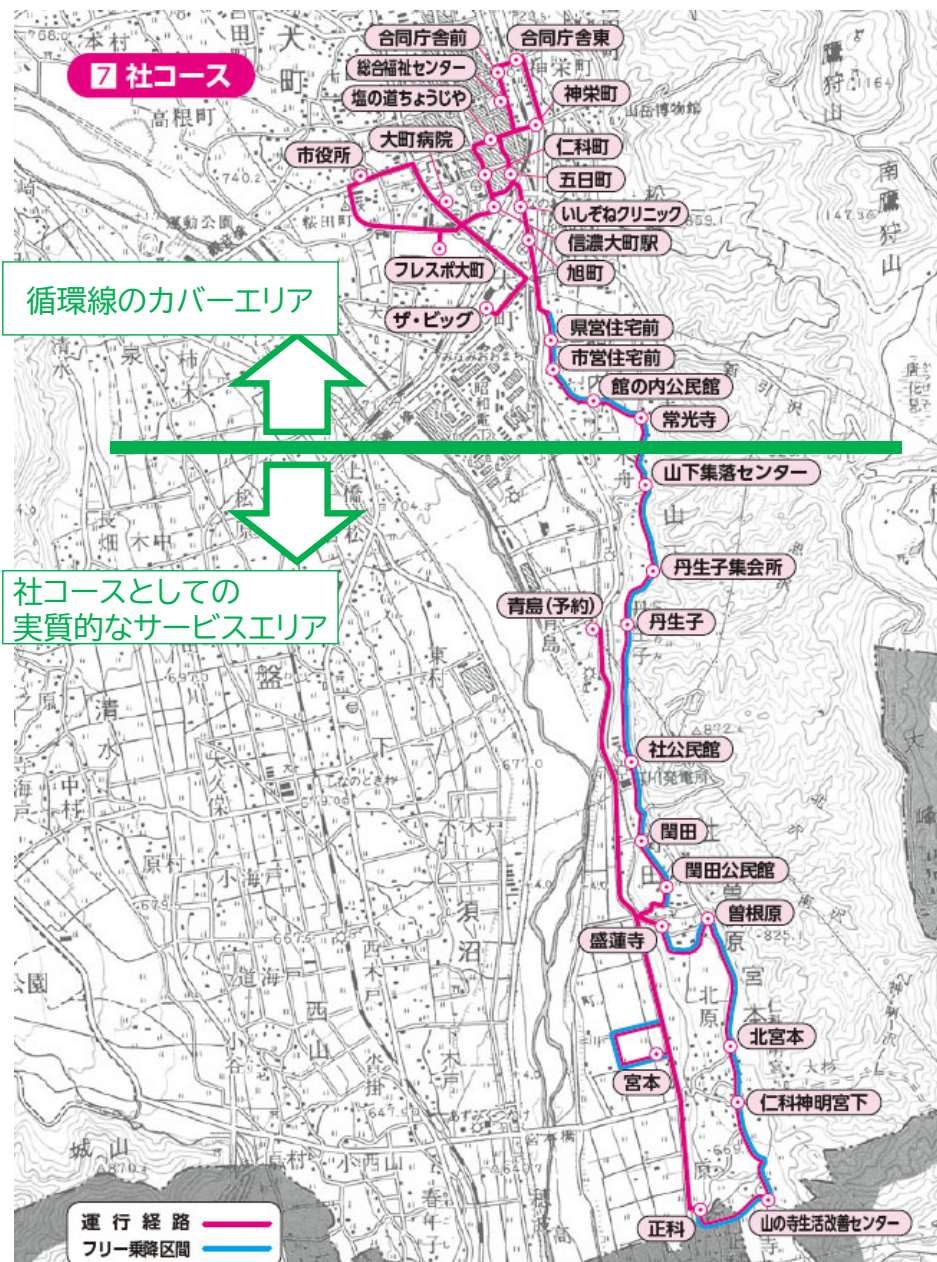
- 見直し基準に合致する路線であるが、計画に設定されているサービスレベルを踏まえると、全区間にわたって現行通りの4往復を維持しつつ、利用促進に努めることが重要と考えられる。
- 県の北アルプス部会(分科会)においては、池田町営バス松川線と連絡して、あづみ病院や池田市街地へアクセスしたいという意見も出ていたことから、現行の1往復に加えて、もう1往復程度の接続を見据え、広域の会議でダイヤ調整などを進めることが肝要と考えられる。
- 加えて、これに基づく利用促進を沿線地域で展開し、少しでも利用者数を増やすことが最初のプロセスと考えられる。

②山下集落センター以南を予約制に移行

- 利用促進の効果が鈍く、効率的な運行を進める場合には、常光寺以北を市街地循環や八坂コースに移管するものとし、山下集落センター以南を常盤東と同様の予約制の乗合タクシーとすることが妥当と考えられる。

③タクシー助成制度等の導入

- R6年度の利用実績をみると、山下集落センター以南の居住者で、同路線に頼って生活している人は10人未満であることも見込まれることから、②をさらに進めて、個別対応のタクシー助成券などの配布というような方策も考えられる。
- 現在の投入費用に応じた額を提供できるのであれば、かなり高いサービスの提供も可能と考えられる。



見直しの方向性[常盤西コース]

①利用実態の詳細把握とダイヤ調整・利用促進

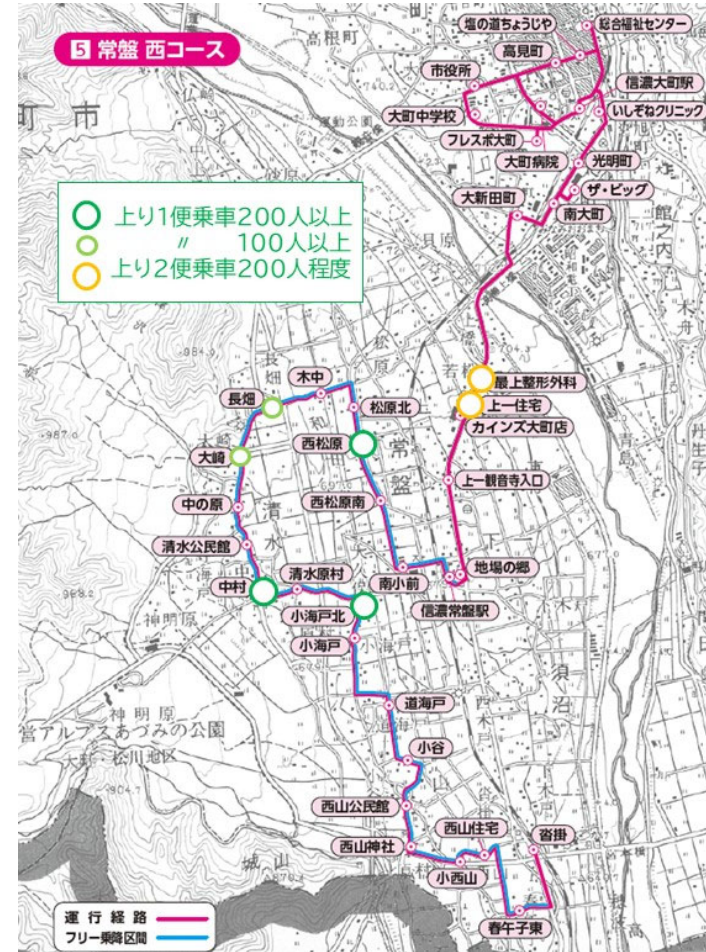
- 常盤西コースについては、沿線に住宅も比較的多く、通学利用が一定数あることが明確であるが、帰宅時の利用が著しく少ないため、この実態について把握し、必要な対策を講じることが、最初のプロセスとして重要といえる。
- そのうえで、改善が図られたことなどを沿線住民に説明し、利用促進を図ることが重要である。

②通学利用と高齢者利用の区分(一部デマンド化)

- ①の通り、通学利用があるため、予約制やオンデマンド交通などへの移行は馴染まず、朝夕の通学対応便については、定時定路線を運行を維持することが必要不可欠である。
- そのうえで、日中については、利用もさほど多くないことから、予約制のオンデマンド交通に移行するという方策は馴染むことも十分に考えられる。
- 高齢者のマイカー利用が増えるなか、バス利用者の年齢層はかなり高くなってきており、バス停までの徒歩を負担に感じる方も多いため、ドアtoドアの送迎ニーズは強いと考えられる。
- 常盤東地区とあわせた人口規模が5千人程度であるため、現在の常盤東乗合タクシーの規模で、そのままカバーすることも可能と考えられる。
- なお、この際、現行の4往復をベースにした基本ダイヤ設定ではなく、システムなどを導入した柔軟な運行を検討していくことも有効である。

③市街地循環線の再編に伴う路線調整

- 市街地循環線の再編が必要となった場合には現行の常盤西コースについて、貝原、松原、柿の木などを経路するような調整も必要になってくることが見込まれる。



見直しの方向性[常盤東コース]

- 見直し基準に合致する路線であるが、計画に設定されているサービスレベルを踏まえると、これ以上の効率化は考えづらく、現行通りの4往復を維持しつつ、利用促進に努めることが重要と考えられる。
- 左記②の通り、常盤西エリアと統合して、より利便性の高いオンデマンド交通に移行するという方策が見込まれるため、これが実施できる場合には、キャンペーンなどにも注力し、効果を高めることが望ましい。

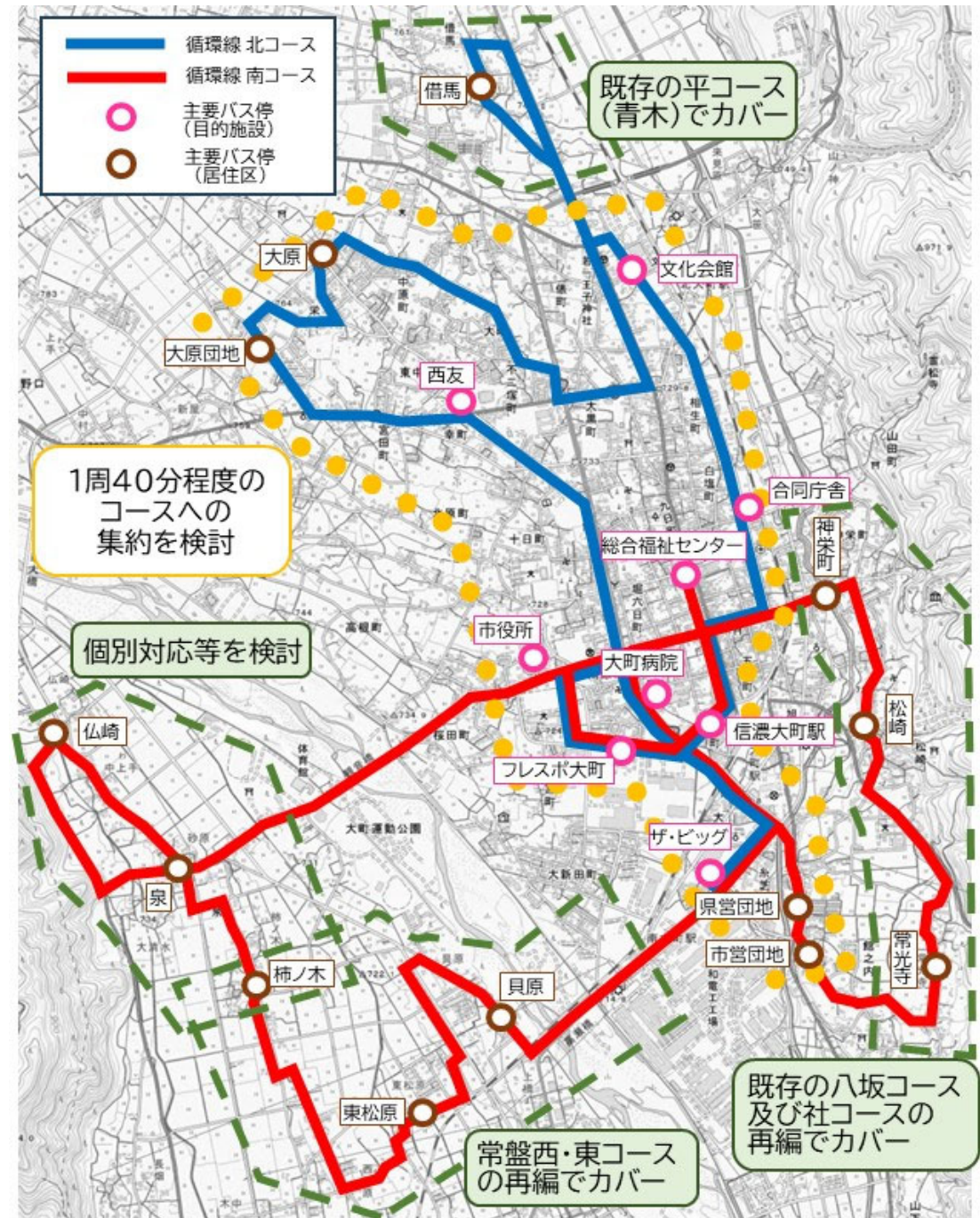
見直しの方向性[循環線 南・北]

①南・北コースの統合・集約

- 「市街地循環バスの特性」に記したように、郊外の居住区から中心市街地へのアクセス需要については、支線型の各コースに移管し、循環バスは利用者の多い区域に絞り込み、多頻度で運行したほうが、効率的で利便性も高まる。
- 具体的には、北コース、南コースの統合を図りつつ、DID地区も参考にしながら、概ね右図のオレンジの枠内に集約する案が理想と考えられる。
- 主要な公共施設、商業施設などを経由しながら、1周40分程度の運行を見込んでいる。
- 現行のルートで対象から外れる箇所もあるが、他地区からのふれあい号でカバーできる箇所も多い。
- ただし、市西部の柿の木、泉、仏崎などが既存のバスがないため、他路線をアレンジするか、個別の対応方を検討することが必要となる。

②オンデマンド交通の導入

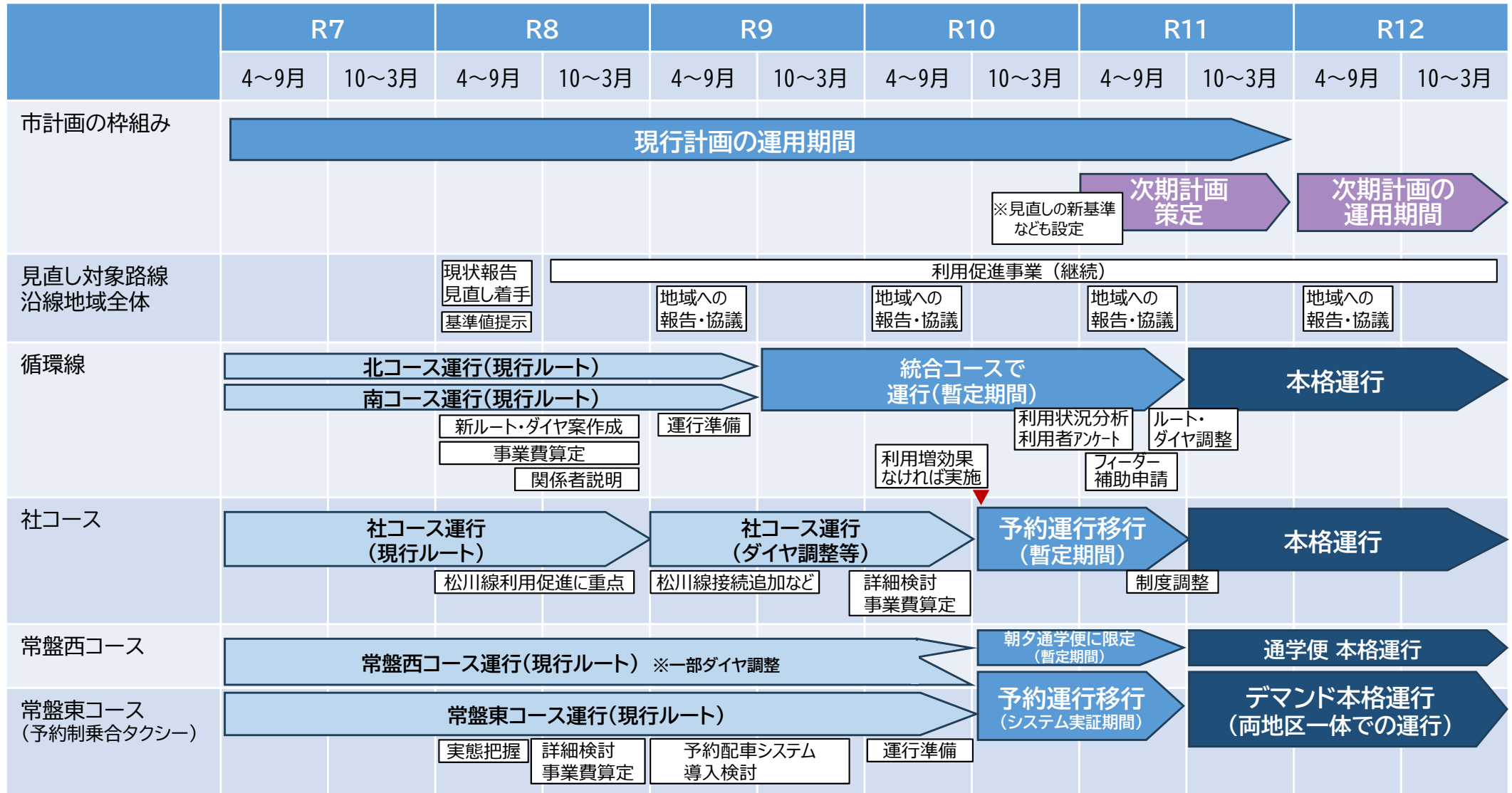
- 市街地には観光客やビジネス客なども訪れることから、不特定多数の利用が容易な路線型の運行を第一義に考えるが、昨今はオンデマンド交通を市街地巡回のメインとする自治体も増えてきている。
- 利用者登録制であるが、スマホで簡単に登録できるため、来訪者がその場で登録することも十分に可能である。
- 大町市でも、観光客向けのオンデマンド交通「ぐるりん号」を運行している実績があり、ベースは整っているという見方もできる。これを、市民にも広げるといふ方向であれば、比較的浸透しやすいとも考えられる。



路線見直しのスケジュール例(ロードマップ)

- 再編内容は引き続き協議していきませんが、仮に資料3で提示した特定のパターン(右表の案)に基づいて再編すると、スケジュールは下図のようになることが見込まれます。
- 本資料は、地域との連携を保ちながら、順を追って進めていくべきということを例示するものであり、このスケジュールで再編を進めることを協議するものではありません。

循環線(南・北)	中心に集約した統合コースに再編
社コース	池田町への連絡ほか利用促進を進め、改善図られなければ予約制運行に
常盤西	通学利用の促進を図り、朝夕は通学便に特化。日中は常盤東と統合デマンド
常盤東(乗合タクシー)	常盤西と一体となり、運行も柔軟化



○地域主導型事業についても並行して検討を進める