

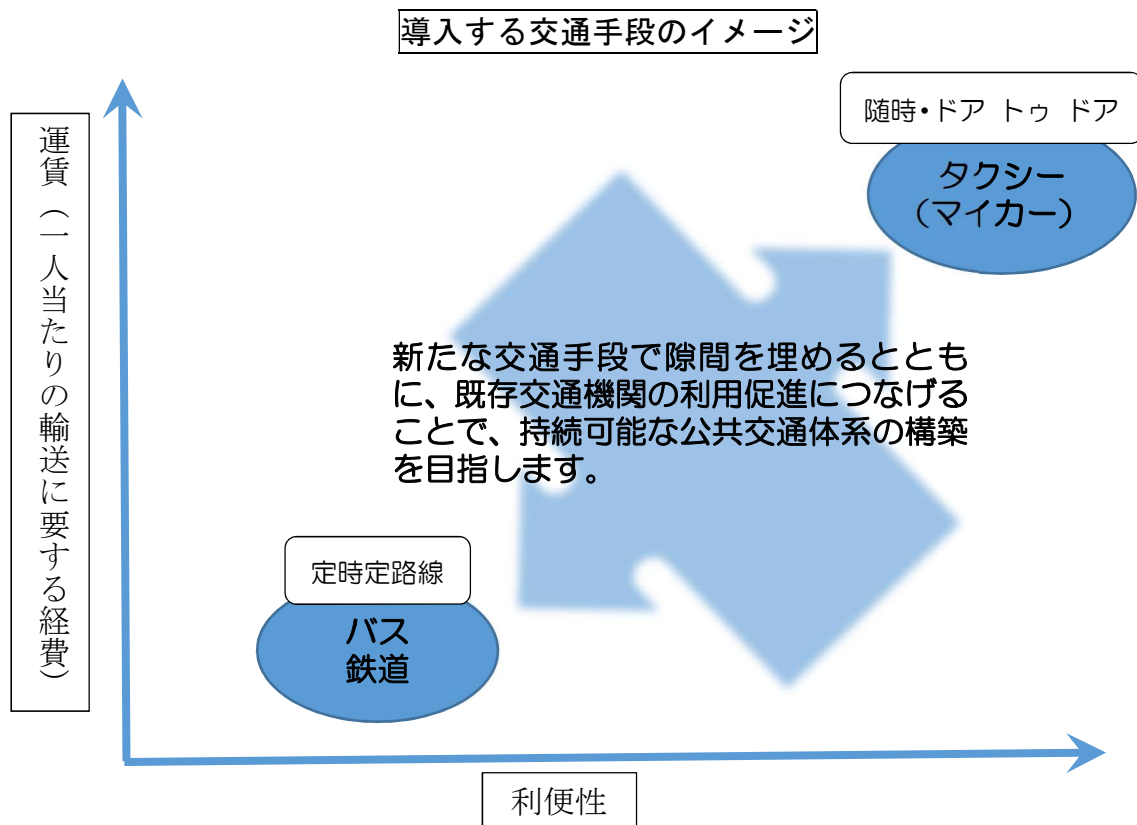
【検討の前提】

●既存の公共交通を補完する交通手段として検討

限定したエリア内での運行とし、既存の公共交通の利便性を高め、持続可能な交通体系の構築へとつなげていきます。

●地域との連携の重要性

新たな交通手段を必要としている地域で、運行手段の決定やルート設定などの計画段階から積極的にかかわっていただける地域において検討を進めます。



【導入検討エリアの考え方】

●市南部エリア（旭北、旭東、旭南及び南粕谷コミュニティ）

北部エリアはコミュニティバス路線の見直しを行うこと、鉄道駅は全て急行以上の停車駅で4駅（寺本、朝倉、古見、巽が丘）あり、路線バスが3路線（佐布里線、岡田線、朝倉団地線）運行していることから、市の南部エリアを中心に検討を進めたい。

●市北部エリア（東部コミュニティ）

八幡台地区においては地域が主導する乗合タクシーの運行が計画されるなど、住民の皆さんが新たな交通手段の必要性をすでに強く感じていることが明らかであり、当該地区を含む東部コミュニティも検討エリアとする。

## 新しい交通手段の導入に向けた検討状況について

### 【検討状況】

代表的な事例として3つの交通手段について検討を進めてきました。

	①地域バス	②バス路線の新設	③デマンド乗合交通
	コミュニティ単位での運行	南部エリア全体での運行	
特徴	<p>市が準備する車両1台と運転手1名の活用を前提とし、ルートやダイヤなどの運行計画を、地域の住民の皆さんに主体となって立案していただきます。</p> <p>運転手1名は市の再任用職員の活用を検討しました。</p> <p>地域密着型の交通手段で、利用率の高い交通手段となることが期待されます。</p>	<p>普通車両を利用して、バス車両ではカバーできない、幅の狭い道を運行できる定時定路線のバス路線の新設。</p> <p>現在の南部コースを補完する路線として、主に住宅地とエリア内の拠点施設や鉄道駅、バス停をつなぐ路線としての利用が考えられます。</p>	<p>事前予約制の乗合交通で、ルートは決まっておらず、決められた乗降場の間を、ナビゲーションシステムを利用して効率的に運行します。</p> <p>主に、住宅地とエリア内の拠点施設や駅、バス停をつなぐ交通手段としての利用が考えられます。</p>
運行経費	<p>約500万円/台・年</p> <p>運転手の人件費と車両の維持費用。(車両購入費は除く)</p>	<p>約2,000万円/台・年</p> <p>交通事業者との運行契約</p>	<p>約2,500万円/2台・年</p> <p>オペレーション費用、車両運行費等</p>
車両	10人～14人乗り程度のワゴン車等		タクシー車両、7人乗りワンボックスカー等
運行日時	<p>平日3日間程度</p> <p>9:00～16:00頃</p>	<p>コミュニティバスに合わせ、年末年始以外は運行</p> <p>8:00～18:00頃</p>	<p>原則として平日</p> <p>9:00～16:00頃</p>
運賃	<p>無料</p> <p>※車両の燃料代を地域で負担</p>	100円	500円程度
課題等	<p>地域が主体となって運行を継続していただく必要があり、地域としての負担がある。</p> <p>また、職員1名による運転を想定しており、運行時間や運行日数に制約がある。運行内容はそれらの制約を踏まえて定める必要がある。</p>	<p>南部エリアは東西に長く、運行距離が長くなることが予想され、便数が少なくなる。</p> <p>エリア内に目的地や拠点となり得る施設が少なく、乗り継ぎを前提とした路線となりそうだが、便数が少なく乗り継ぎも難しい。</p>	<p>ダイヤもルートも決まっていないため、最も利便性が高い運用が期待できるが、乗合率が低く輸送効率に課題がある。</p> <p>また、一部のヘビーユーザーに利用が偏りがちで公平性にも課題がある。</p>