

長瀬町地域公共交通網形成計画事業

路線バス・デマンド乗り合いタクシー 実証実験結果のご報告

2020年9月19日(土)

長瀬町 企画財政課



ものづくり大学 大学院 田尻研究室

実証実験にご協力くださりまして
ありがとうございました。

■ デマンド乗り合いタクシー

2019年10月21日(月)～11月13日(水)

■ 路線バス

2019年11月25日(月)～12月16日(月)

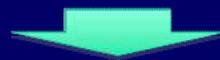
- 1. 長瀬町の交通・移動に関する課題
- 2. 実証実験のご報告
【デマンド乗り合いタクシー】
- 3. 実証実験のご報告
【路線バス】
- 4. まとめ

長瀬町の交通・移動に関する課題

- 公共交通機関(たとえばコミュニティバス)が**未敷設**
- 県内でも**高齢化**率が高めに進行中(36.4%)
- 高齢者への運転免許**早期返納**を推奨



「第5次長瀬町総合振興計画」
「長瀬町まち・ひと・しごと創生総合戦略」
将来的に「移動手段」を確保する必要



公共的な移動手段の導入・整備を検討

公共交通導入に向けたプロセス

国土交通省 地域公共交通網形成計画

2017年度

需要調査
生活スタイル

2018年度

需要調査
運行プラン
ワークショップ

2019年度

実証実験
実施・調整

2020年度

効果検証

長瀬町に適した移動手段のシステムを検討

これまでの取り組み ①

2017年度 ■11月 長瀬町住民ライフスタイル調査
長瀬町住民意識調査

2018年度 ■7月 2017年度調査結果報告会
■7月 公共交通に関する潜在需要の調査
■8～11月 公共交通に関するワークショップ
(全3回)
■12月 長瀬町の次世代を担う若者を対象
とした公共交通に関する意識調査

これまでの取り組み ②

- 2019年度
- 5月 2018年度調査結果報告会(町内4か所)
 - 7月 第1回長瀬町地域公共交通会議
 - 8月 公共交通のスマート技術の導入に向けた住民の受容意識調査
 - 8月 デマンド乗り合いタクシー・
路線バス乗り方説明会(町内4か所)
 - 10・11月 デマンド乗り合いタクシー
実証実験・利用者アンケート
 - 11月 新たな公共交通の利用意向に関する意識調査
 - 11・12月 路線バス実証実験・
利用者アンケート

これまでの取り組み ③

2020年度 ■3月 第2回長瀬町地域公共交通会議
■4月 2019年度調査結果報告会



新型コロナウイルス感染症
拡がりの影響で延期



現在に至る

2020年度 ■9月 乗り合いデマンドタクシー・路線バス
実証実験結果報告会

1. 長瀬町の交通・移動に関する課題

➤ 2. 実証実験のご報告
【デマンド乗り合いタクシー】

3. 実証実験のご報告
【路線バス】

4. まとめ

実証実験：2つの方法と特徴

	デマンド乗り合い タクシー	路線バス
運行形態	予約に応じて 随時運行	路線が固定され 決まったダイヤで運行
◎ メリット	タクシーに近い利便性 無駄な運行がない	規則的でわかりやすい 多くの利用者に対応
△ デメリット	予約が必要 乗り合いもあり	利用者がいなくても 運行

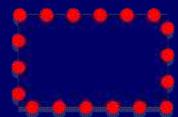
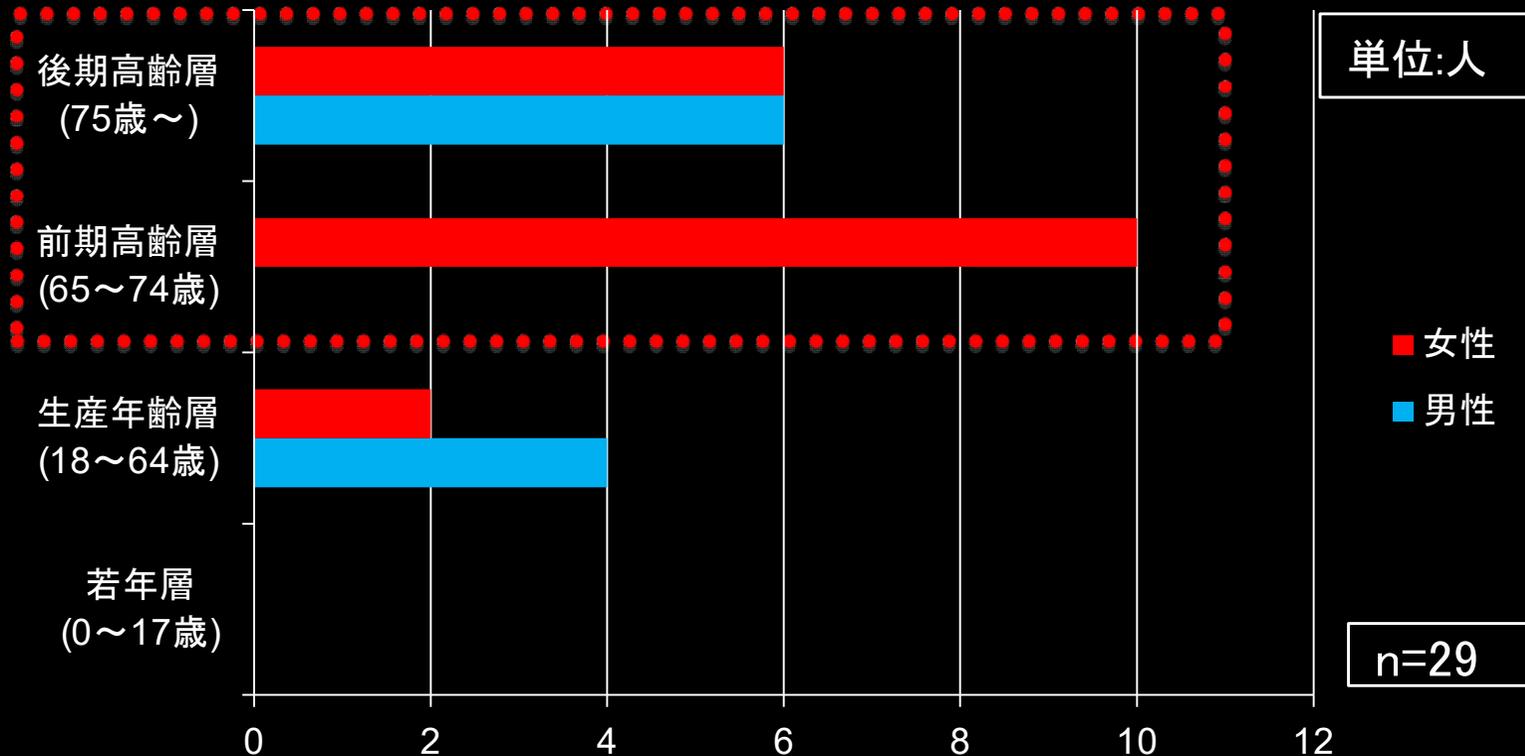
デマンド乗り合いタクシー実証実験の概要

実験期間	2019年10月21日(月)～11月13日(水)
運行形態	<ul style="list-style-type: none">■ 便数: 4便/日■ 運賃: 300円/回■ 車両: ミニバン1台 (定員6名)■ 乗降所(停留所): 43か所 
利用方法	<ul style="list-style-type: none">■ 事前の利用者登録 + 前日までの事前予約(電話)が必要

デマンド乗り合いタクシー実証実験の結果

申請者数 利用者数	■ 207人 ■ 実人数 31人 (のべ73人) アンケート回答31人
利用便数 乗り合い率	■ 利用便数 34便 ■ 乗り合い率 2.15人/便
利用者の 状況	■ 性別 男性3割 女性7割 ■ 年齢 70代・5割 80代・3割 ■ 職業 無職・7割 専業主婦(夫)・2割 ■ 利用日 平日の利用が多い ■ 居住地区 下宿・上袋・風布が多い (中心市街地+山間地東部)

デマンド乗り合いタクシー利用者の性別・年齢

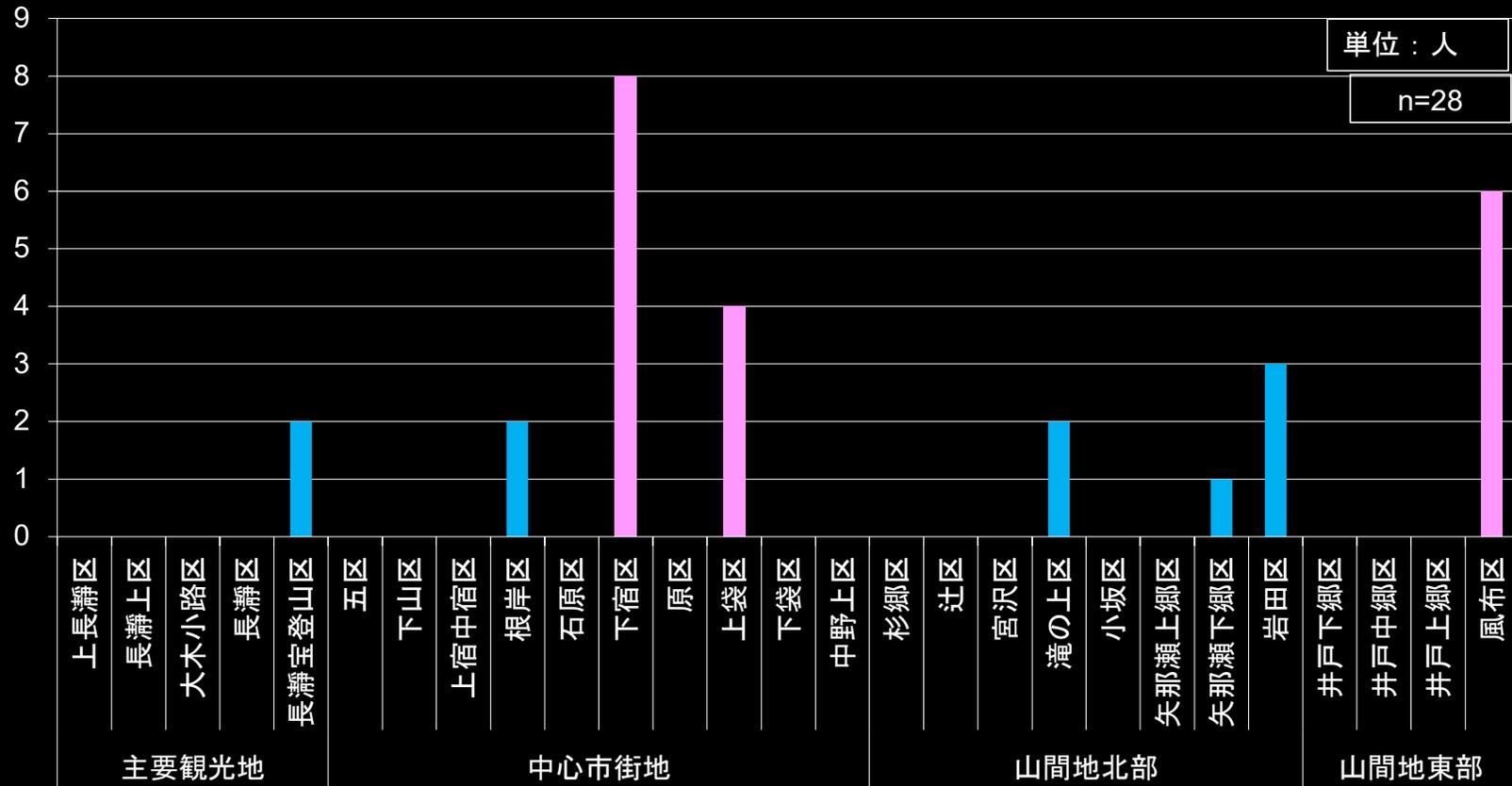


… 前期高齢層 + 後期高齢層 → 8割

※ 事前調査では生産年齢層の利用意向も

→ 実験では高齢者に偏り

デマンド乗り合いタクシー利用者の居住地区

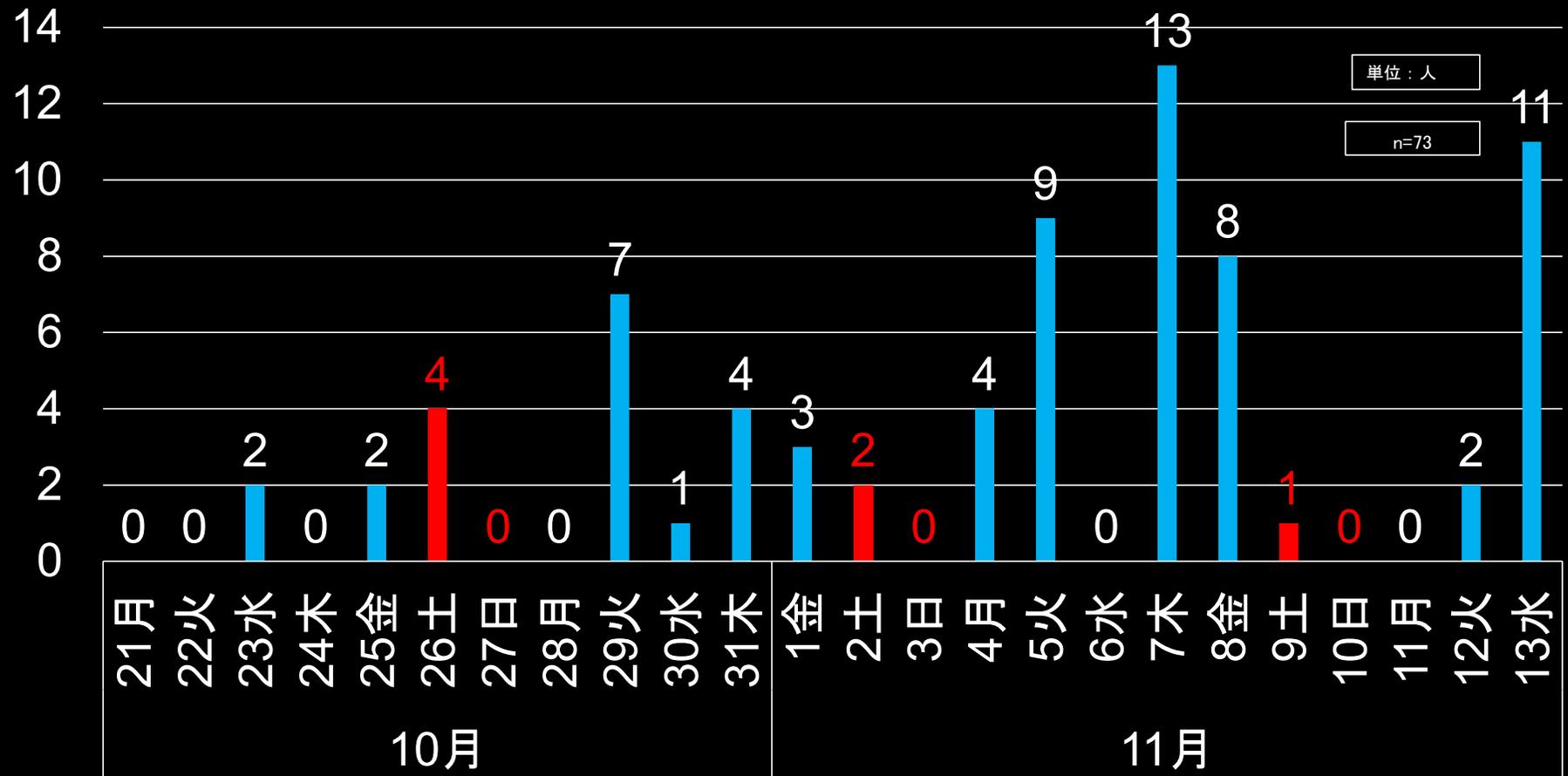


■ 地区別 27地区中 8地区で利用

■ 中心市街地 + 山間地東部で多い(観光エリアは少ない)

※事前調査では満遍なく利用意向

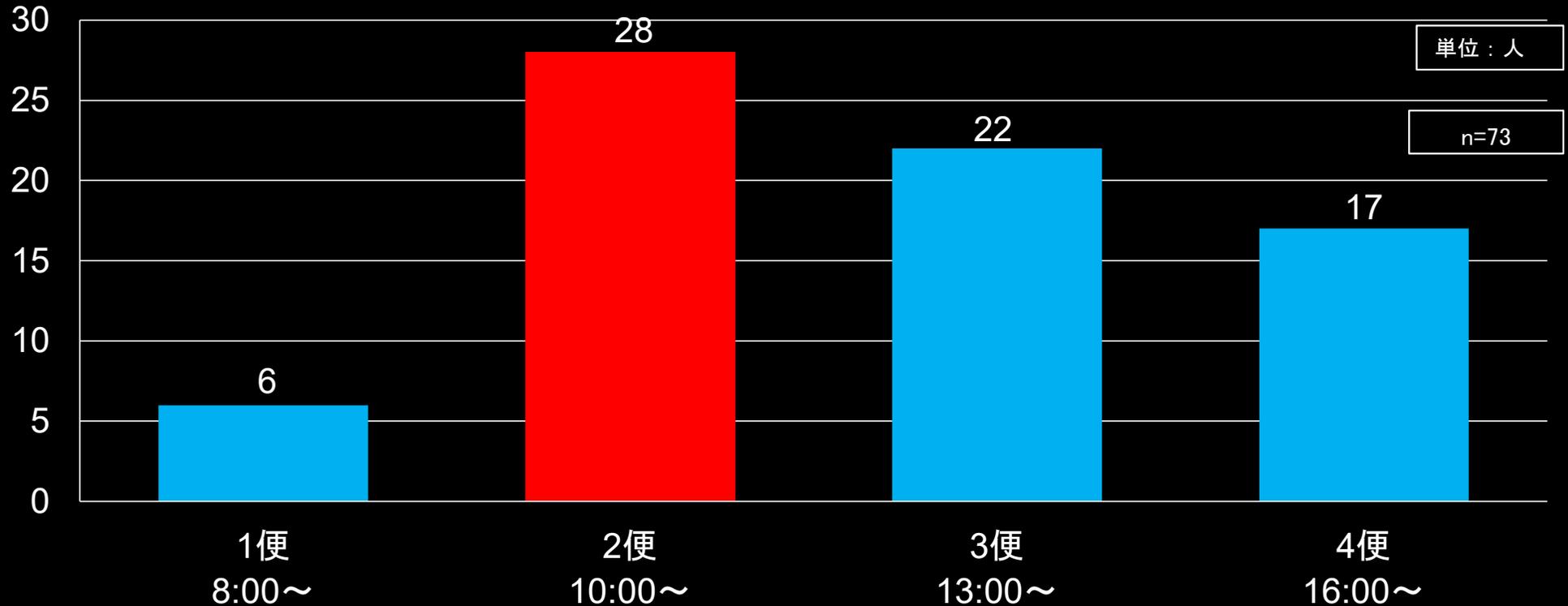
デマンド乗り合いタクシー利用者の利用日



■平日が多い（日曜は利用なし）

※事前調査でも平日の利用目的が多い

デマンド乗合いタクシーの利用時間



■ 10:00便をピークに午後の利用が多い
※事前調査のライフスタイルと一致

デマンド乗り合いタクシー利用者の評価

目的地 利用目的		<ul style="list-style-type: none">■ 公民館・役場・病院・駅(多様)■ 観光(町外へ)・買い物・通院・飲食
運行形態	運賃	「適切」4割 「高い」4割
	時間	「運行終了時刻が早い」 5割
	便数	「適切」4割 「少ない」4割
	停留 所数	適切
利便性 利用意向		<ul style="list-style-type: none">■ 利便性: 概ね全数が高い評価■ 利用意向: 概ね全数が利用意向

1. 長瀬町の交通・移動に関する課題

2. 実証実験のご報告
【デマンド乗り合いタクシー】

➤ 3. 実証実験のご報告
【路線バス】

4. まとめ

路線バス実証実験の概要

実験期間	2019年11月25日(月)～12月16日(月)
運行形態	<ul style="list-style-type: none">■北側:10便/日 南側:12便/日■運賃:100円/回(南北乗換OK)■車両:朝夕:ミニバン1台(定員6名) 昼間:大型ワゴン1台(定員9名)■乗降所(停留所):43か所
利用方法	<ul style="list-style-type: none">■ふつうの路線バスと同様■南北共通乗降所(停留所)で 乗り換え可能

路線バス実証実験の結果

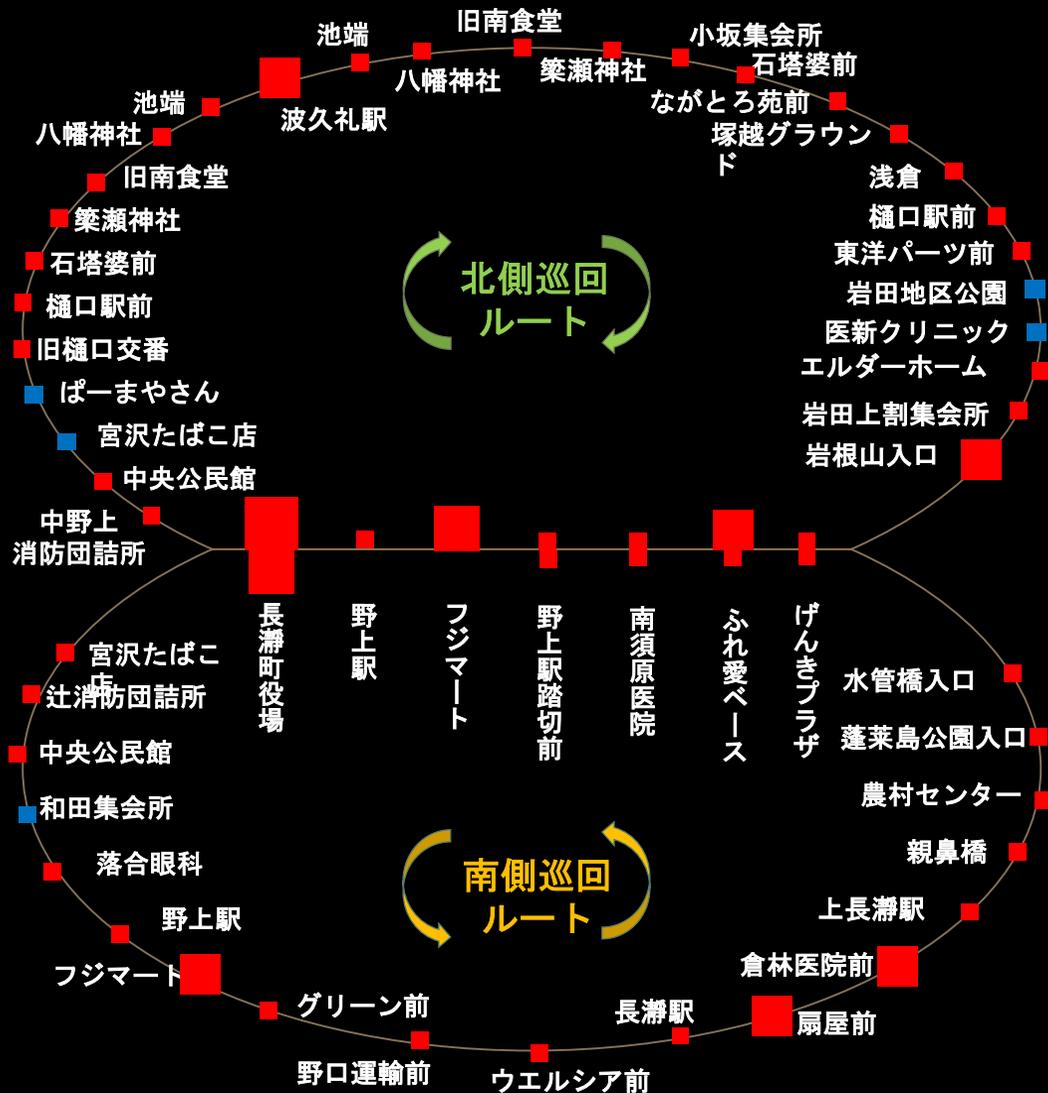
利用者数

■のべ**283人**(北側184人、南側99人)
アンケート回答50人

利用者の
状況

■性別 男性2割 **女性8割**
■年齢 70代6割 60代80代が各2割
■職業 無職7割 専業主婦(夫)1割
■利用日 **平日**の利用が多い
■居住地区 上袋・滝の上・小坂が多い
(中心市街地+山間地北部)

路線バスの乗降所(停留所)別利用者数

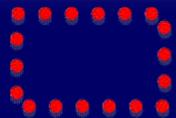
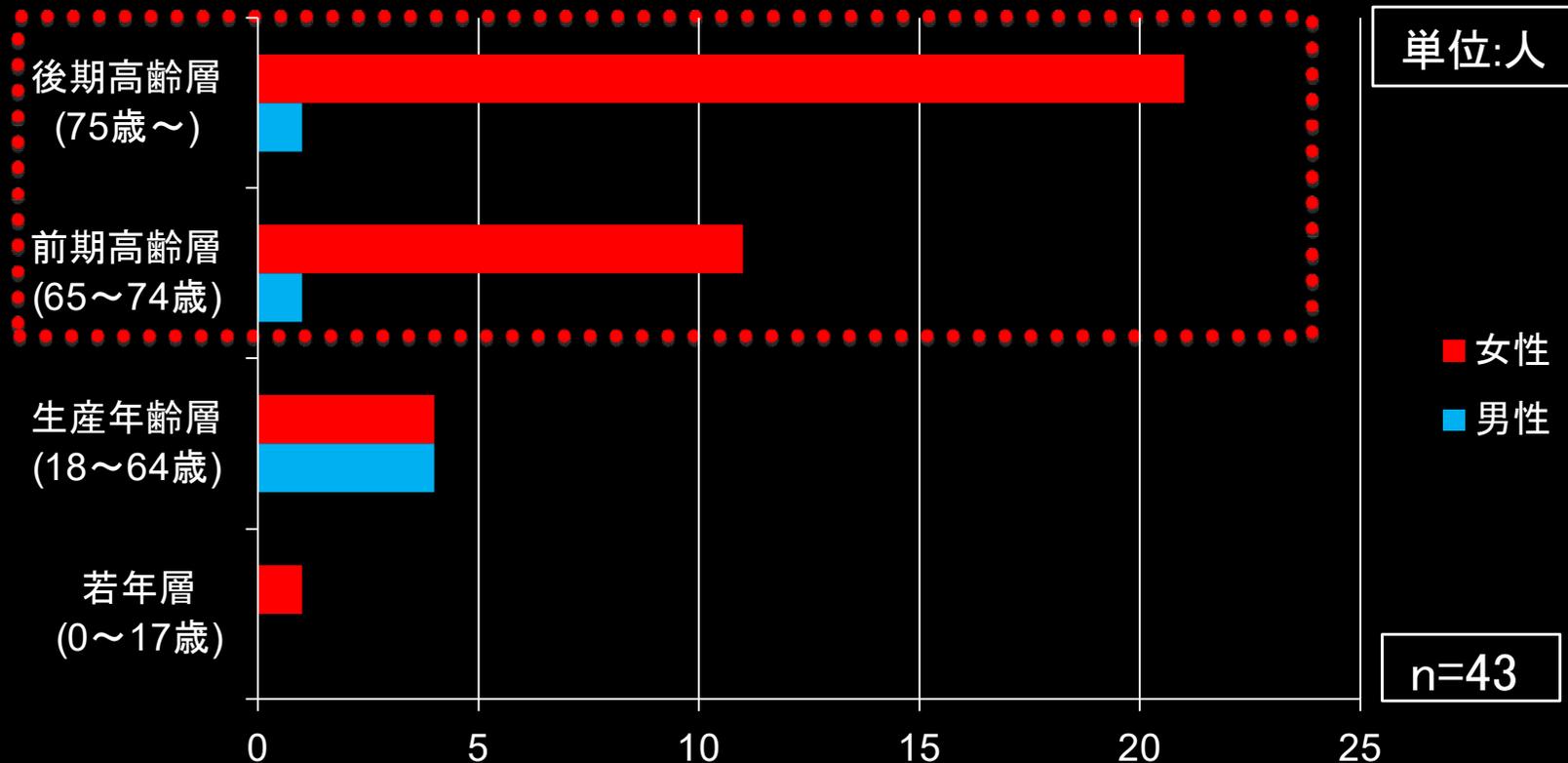


■主な目的地
 役場・駅・倉林医院前・
 フジマート・ふれ愛
 ベース長瀬など多様

※事前調査と同様の
 利用目的



路線バス利用者の性別・年齢



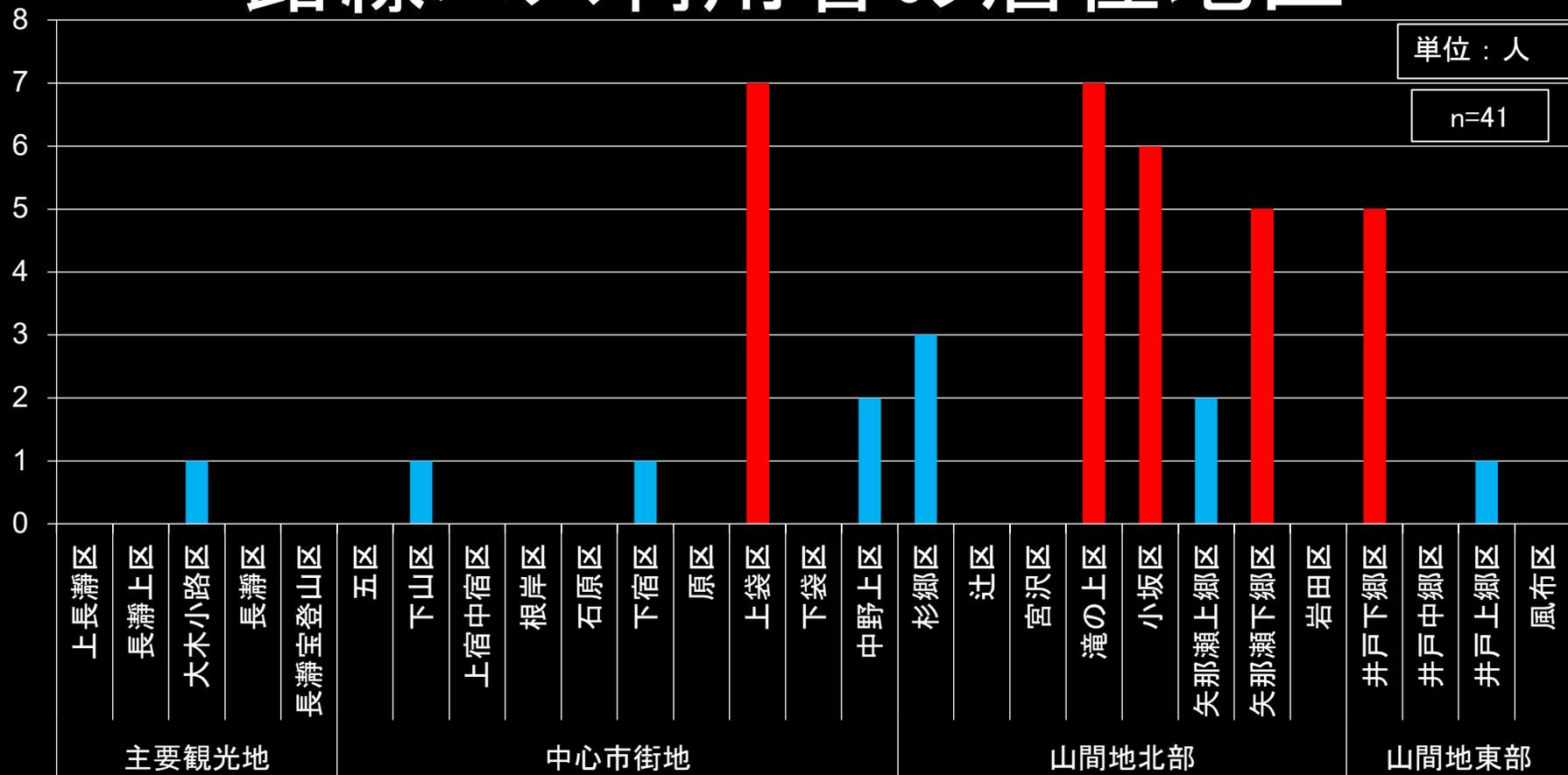
…前期高齢層(65~74歳)
後期高齢層(75歳~)



全体の8割

寄居駅での乗り換えを配慮したダイヤ
→ 町外に通勤・通学する層が使わず

路線バス利用者の居住地区

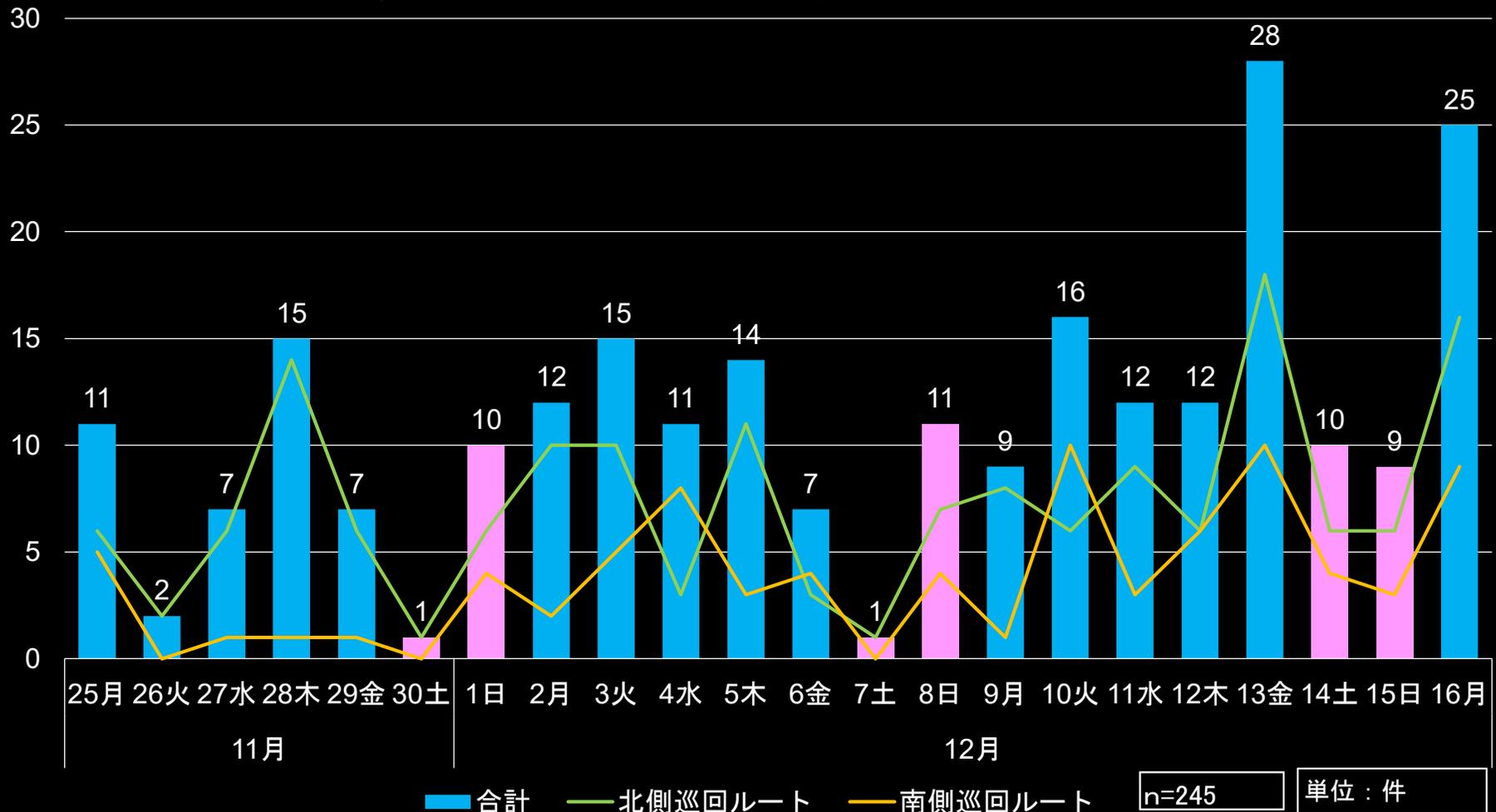


■ 地区別 27地区中 12地区で利用

■ 中心市街地 + 山間地北部で多い(観光エリアは少ない)

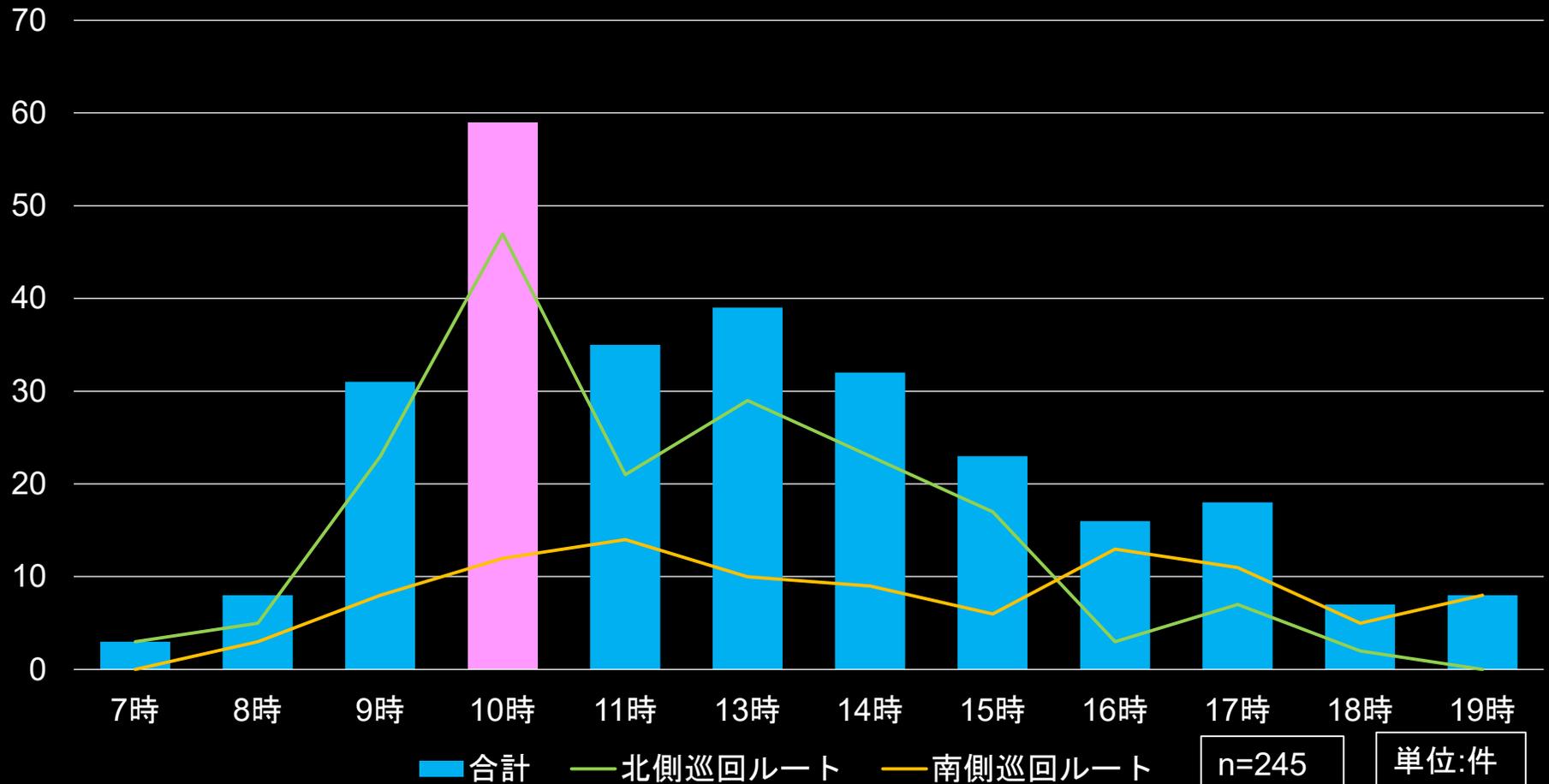
※事前調査では満遍なく利用意向

路線バス利用者の利用日



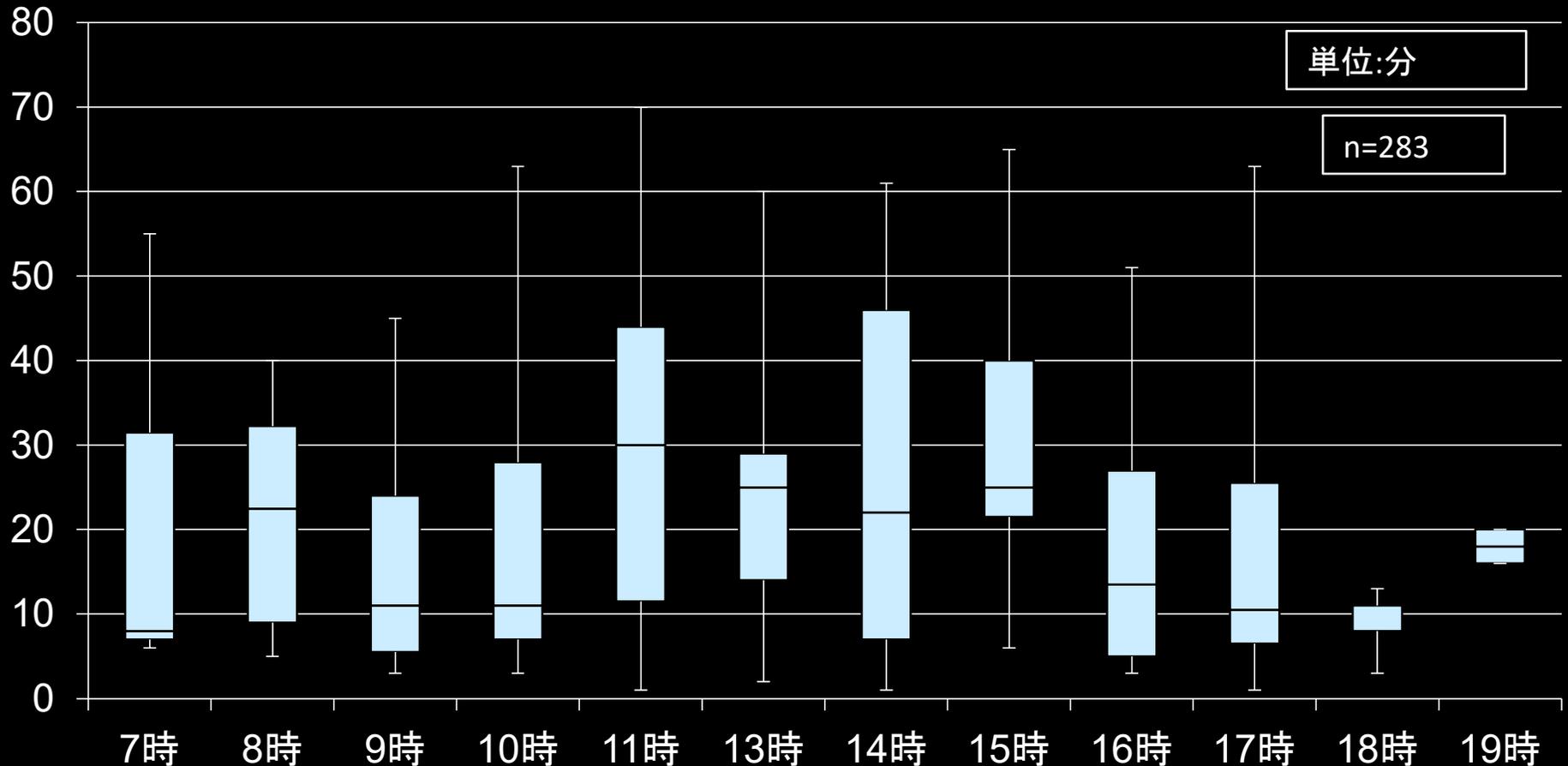
■ 平日の利用が多く、土曜の利用が少ない傾向
 ※事前調査でも平日の利用目的が多い

路線バス利用者の利用時間帯



■ 北側 → 10:00台を中心とした午前中
■ 南側 → 終日利用者数は一定

路線バスの時間帯別乗車時間



- 数分の移動から需要あり、平均乗車時間10~30分
- 日中:長時間になる傾向 → 利用目的が多様

路線バス利用者の評価

目的地 利用目的		<ul style="list-style-type: none">■ 役場・フジマート・多世代ふれ愛ベース 長瀬(多様)■ 買い物・通院・飲食
運行形態	運賃	「適切」5割 「高い」5割
	時間	「適切」6割
	便数	「適切」5割 「少ない」5割
	停留所数	「多い」「やや多い」計8割
利便性 利用意向		<ul style="list-style-type: none">■ 利便性: 概ね全数が高い評価■ 利用意向: 概ね全数が利用意向

実証実験の理解と利用の関係

デマンド乗り合いタクシー・路線バスを

利用した

利用していない

予約方法・利用方法を

理解している

理解していない

A 7%

- 実証実験を理解・利用
- 利用可能性が高い
- 買い物・通院・介護
- デマンド+路線のハイブリッド型を要望

C 60%

- 実証実験を理解
- 移動は同居の親族
- 交通問題への意識は高い
- 潜在的な利用者
- 鉄道利用の通勤・通学者

B 1%

- 実証実験を利用
- 移動は同居でない親族
- 高い利便性を要望

D 32%

- 実証実験を未認識
- 移動は自力または同居の親族
- 移動の切実度が低い
- ふつうの路線バスを要望

各層ごとの詳細な特徴

	年齢	目的	運行ルート of 要望	運転できない際の 移動手段
A: 理解・利用層	◎70代	◎買い物 △通院・介護	◎買い物の利便性 ○医療福祉の利便性	◎同居している親族の送迎 ◎福祉移送サービスの利用
B: 未理解・利用層	◎70代	◎買い物 ×通勤・通学	◎買い物の利便性 ○医療福祉の利便性	◎同居していない親族の送迎
C: 理解・未利用層	◎60代 △70代	◎買い物 ○通院・介護	◎買い物の利便性 ○医療福祉の利便性	◎同居している親族の送迎 ○鉄道を利用する ○徒歩
D: 未理解・未利用層	◎60代 △70代	◎買い物 ○通院・介護	◎買い物の利便性 ○医療福祉の利便性	◎同居している親族の送迎 ○鉄道を利用する ○福祉移送サービスの利用

■ 高齢者のニーズが高く全体の8割以上
 …… 通勤・通学には利用されず

1. 長瀬町の交通・移動に関する課題
2. 実証実験のご報告
【デマンド乗り合いタクシー】
3. 実証実験のご報告
【路線バス】

➤ 4. まとめ

まとめ

- 高齢者 ……後期高齢者(75歳以上)の「買い物」、「通院・介護」のニーズが特に高い
- 生産年齢層 ……町外への移動が多くニーズは高くない
町内の公共交通の整備だけでは、生活利便性の向上は限定的
通勤のニーズは低い
- 小中学生 ……通学のニーズは低い
学校のあり方検討を踏まえた検討

高齢者・移動要支援者への移動支援(福祉的な支援)が中心？

事前調査と実証実験の総括

2017年度：長瀬町住民対象意識調査

長瀬町住民ライフスタイル調査

- 回答者の約7割に公共交通の利用意向あり
- 後期高齢者の需要が高い

2018年度：公共交通に関する意識・潜在調査などの調査

- 町外（寄居・深谷方面）への移動が多い
- 移動の頻度は、通勤通学を除くと週1～4日

2019年度：デマンド乗り合いタクシー・路線バス実証実験

- 高齢者の利用が8割以上
- 通勤通学には利用されず

以上で発表を終わります。
ご清聴ありがとうございました。