2011/10/5

調査先　　前橋市

調査内容　ふるさとバス（デマンドバス）

概要

平成 18 年 2006 年 7 月～12 月試験運行。

平成 19 年 2007 年 1 月から、本運行。

運行面積　93km3

面積内人口 37,000 人

事業内容

バス停個所　240 カ所

タクシー会社に事業委託

運行台数　4 台(ハイエースのワイド)

　車両費用　250 万円～350 万円(中古も含む)

運行時間　8:30～19:00

利用者　居住者に限らず、誰でも利用できる

運行経費　年間 2,300 万円(経常経費 2,900 万円、利用料収入 600 万円)

　　利用者一人当たり経費 800 円

　　県補助金一割程度(300 万円程度)

利用者数　110 人／日

利用方法

利用したいときに、電話をして、「来てほしいバス停」と「行く先のバス停」を指定する

オペレーターがバスを配車し、指定されたバス停に何時ぐらいにバスが行くかを伝える

時間にバス停に行く

予約ができるのは当日のみ

運行システム

オペレーターが、一人で電話の対応と配車指示を行う。

　独自のオペレーションシステムを開発(2000 万円)したが、地理を熟知した者であれば、システムを利用せずとも、配車指示ができるとのこと。

電話を受け、最寄を走行しているバスに、配車指示を行う。

(このバス停で○人、このバス停で○人を広い、▽バス停で○人下車、□バス停で○人下車)

オペレーターは、タクシー会社の配車係も兼ねている。

バス利用が集中し、待ち時間が長くなる場合は、要望に応じてタクシーも配車できる。
デマンドバス実施によって、タクシー利用も増えた。

デマンドバスと言うと、利用者の注文に応じて、複雑な運行ルートを、毎回複雑な演算プログラムを稼働して算出してバス運行を行っているイメージがあったが、前橋のデマンドバスは、感覚的にはタクシーとほとんど変わらない。
乗りたいときに電話をすると、来てくれる。

バス停はかなり細かく配置されていて、感覚的にはドアツードア。利用者の状況に応じて、バス停場所を変更することもある。

所感

運行面積は 93km3 と、春日井市と同規模の面積を走っている。域内人口は 37,000 人で、一日利用者数は 110 人程度とのこと。これが何千人という利用者がある場合には、デマンドの導入は難しい思われる。春日井市においては、デマンドバスが望ましい地域が複数あると感じた。

春日井市においては、交通に対する要望が非常に多い。通院、買い物など、生活に必要不可欠なアクセスへの交通インフラが圧倒的に不足していて、自家用車がなければ生活が成り立たない場所が沢山ある。これらのニーズは、どの地域においても満遍なくあるのだが、これらの必要性が生じる頻度は、各個人においては、毎日あるわけではない。

「バスは必要不可欠だが、乗りたいのは月に数回」という利用者が圧倒的に多い。この結果が春日井市のハートフルライナー(循環バス)の 20%前後の乗車率となっている。これを考えると、定時定点を回る路線バスよりデマンドバスの方がマッチングし高効率で利便性も高いと思われる。

前橋市は運行プログラムも 2000 万円ほどで開発しているが、これがなくとも、運行は可能であるとのことから、複雑なシステム開発せずとも導入が可能であるのではないか。春日井市内をいくつかのブロックに区切って、それぞれの域内でのデマンドバスであれば実現可能ではないか。既存の交通事業者との協議も必要だが、前橋においては、タクシーの利用者も増えたとのこと。丁寧な対応によって既存の事業者の理解は得られるのではないか、など、春日井市に導入できる可能性について、多角的な検証材料を得ることができた。

今後、春日井市におけるデマンドバスの導入について、実現を目指して、他の導入実績についても調査するなど、引き続き研究を進めていきたい。