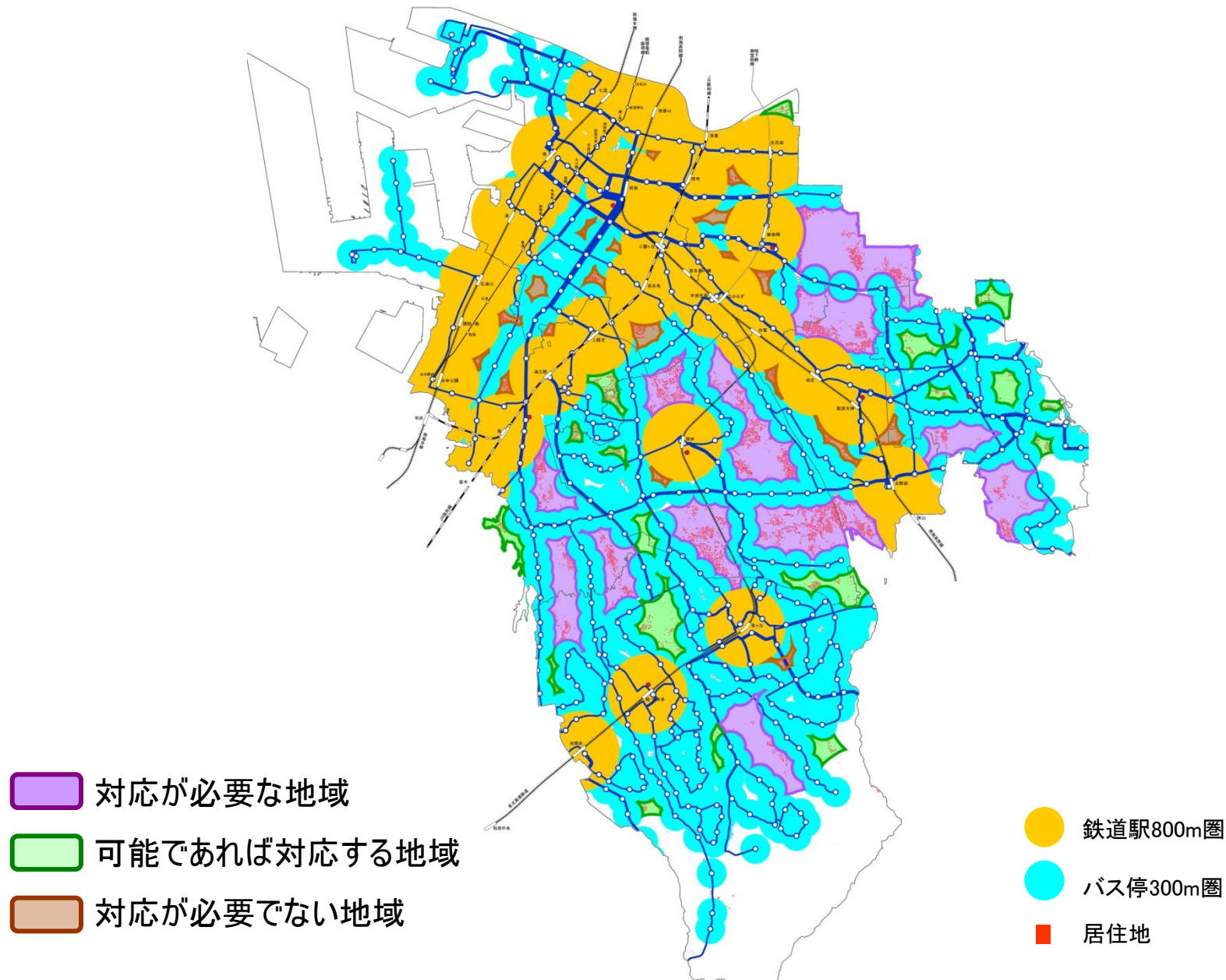


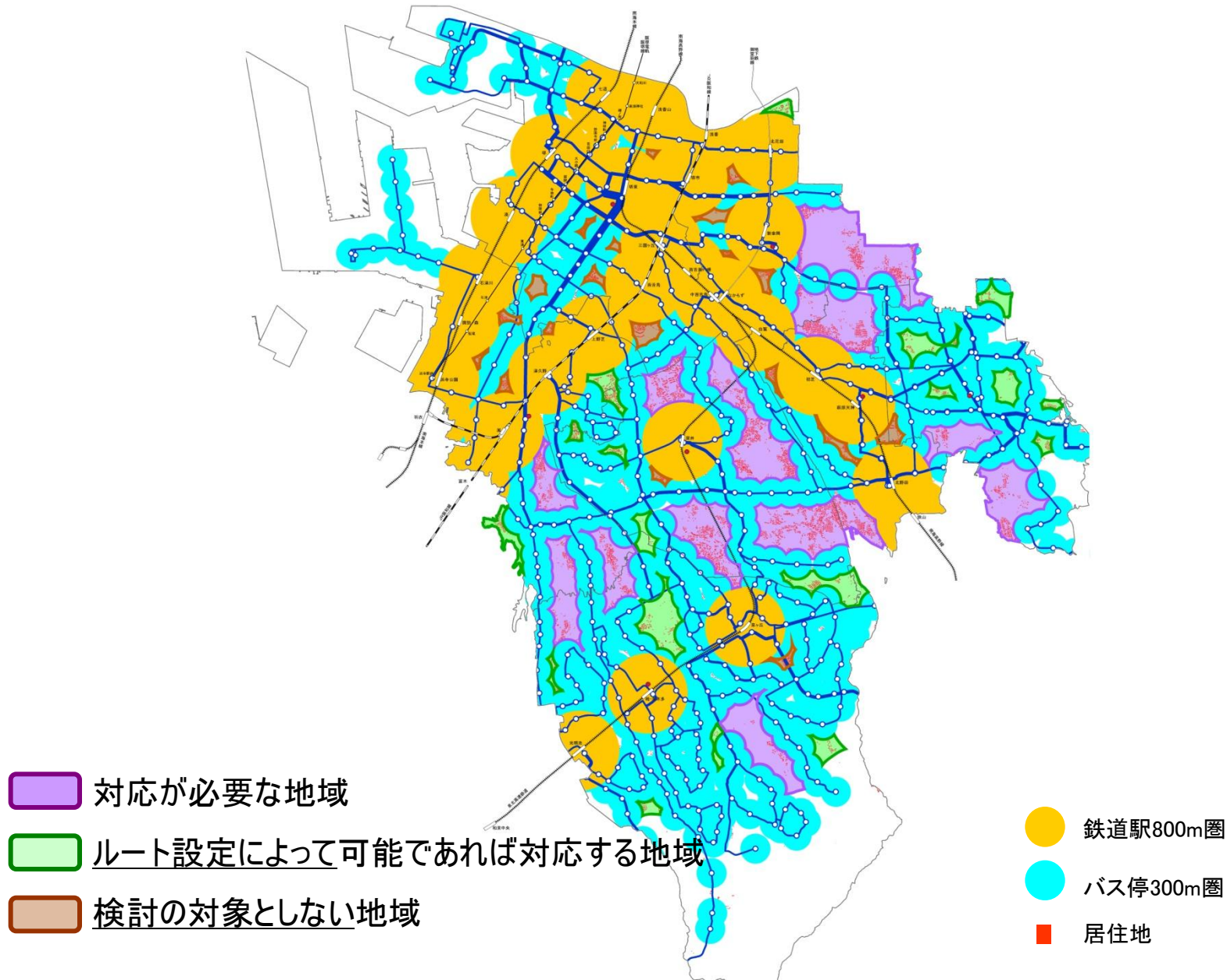
■新たな運行形態による対応の必要性



新たな運行形態による対応の考え方

(修正後)

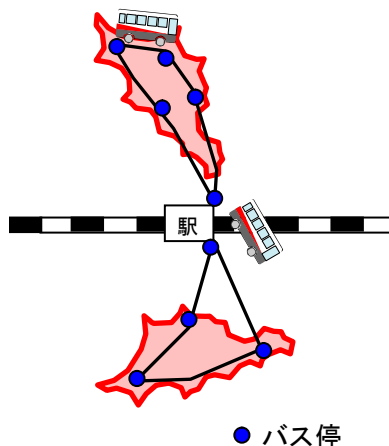
■新たな運行形態による対応の必要性



■運行システム

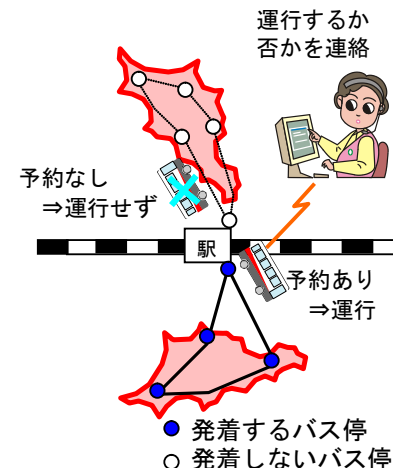
①定時・定路線型

- ・既存の路線バスと同様に、決まった時刻に決まったルートを実行する形態
- ・人口密度が高いなど、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効
- ・乗客の有無に関わらず必ず運行



②デマンド型

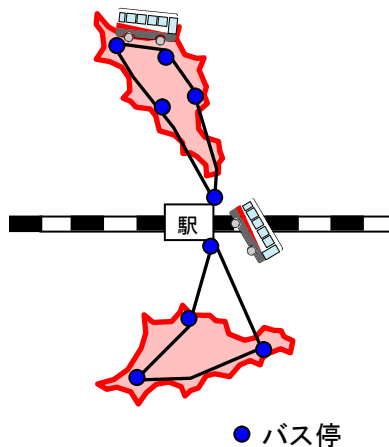
- ・利用者からの要望(予約)を受けて運行する形態
- ・需要に応じて、一部を変更したり休止したりすることができるため、需要の少ない地域でも効率的な運行が可能
- ・あらかじめ、ルートが決まっている方式や、利用者からの予約に応じて運行ルートを決める方式がある



■運行システム

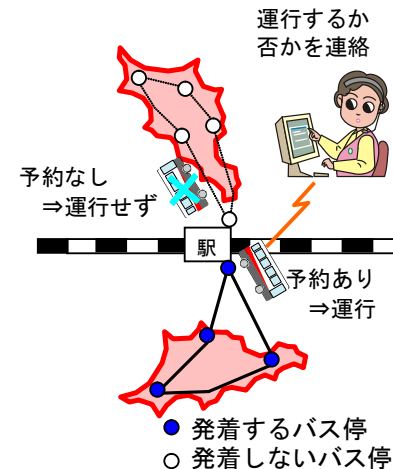
①定時・定路線型

- ・既存の路線バスと同様に、決まった時刻に決まったルートを実行する形態
- ・人口密度が高いなど、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効
- ・乗客の有無に関わらず必ず運行



②デマンド型

- ・利用者からの要望(予約)を受けて運行する形態
- ・需要に応じて、一部を変更したり休止したりすることができるため、需要の少ない地域でも効率的な運行が可能
- ・コミュニティバスに代わる運行形態として、あらかじめルートやバス停を設定し、予約があった場合にバス停間を運行



新たな運行形態の考え方

■現在のコミュニティバスの課題と新たな運行形態のまとめ

(修正前)

	現在のコミュニティバス	課題		新たな運行形態
運行目的	・公共施設へのアクセスや公共交通空白地域の改善	・利用者ニーズや需要に合致していない	→	公共交通空白地における日常生活(買物、通院)を支える移動環境の確保
運行ルート	・公共施設を巡回する各区一律のルート	・鉄道駅にアクセスしていない ・延長が長い循環路線 ・既存路線バスとの重複が多い	→	・鉄道駅と公共交通空白地域を結ぶルート
運行システム	・定時定路線	・需要がなくても運行する必要があり、需要が少ない場合は非効率	→	・デマンド型
使用車両	・小型バス、小型マイクロバス	・定員に比べ乗車人員が少なく非効率 ・細街路まで運行していない	→	・セダン型(乗客定員4名)
運行頻度	・週3日または平日	・路線バスと比較して運行日数が少ない(週3日)	→	・平日、4便/日程度
運賃	・100円または無料	・路線バスより低額にする理由がなく、適正な受益者負担が必要	→	・路線バスと同等程度の額で設定

現在のコミュニティバスと運行ルート、使用車両が大きく異なるため、現在のコミュニティバス(ふれあいバス及びみはらふれあい号)を廃止して、鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態とする

新たな運行形態の考え方

■現在のコミュニティバスの課題と新たな運行形態のまとめ

(修正後)

	現在のコミュニティバス	課題		新たな運行形態
運行目的	・公共施設へのアクセスや公共交通空白地域の改善	・利用者ニーズや需要に合致していない	→	公共交通空白地における日常生活(買物、通院)を支える移動環境の確保
運行システム	・定時定路線	・需要がなくても運行する必要があり、需要が少ない場合は非効率	→	・デマンド型 あらかじめルートやバス停を設定し、予約があった場合にバス停間を運行
運行ルート	・公共施設を巡回する各区一律のルート	・鉄道駅にアクセスしていない ・延長が長い循環路線 ・既存路線バスとの重複が多い	→	・鉄道駅と公共交通空白地域を結ぶルート
使用車両	・小型バス、小型マイクロバス	・定員に比べ乗車人員が少なく非効率 ・細街路まで運行していない	→	・セダン型 (乗客定員4名)
運行頻度	・週3日または平日	・路線バスと比較して運行日数が少ない(週3日)	→	・平日、4便/日程度
運賃	・100円または無料	・適正な受益者負担が必要	→	・路線バスと同等程度の額で設定

現在のコミュニティバスと運行ルート、使用車両が大きく異なるため、現在のコミュニティバス(ふれあいバス及びみはらふれあい号)を廃止して、鉄道駅と公共交通空白地域間に特化した新たな運行形態とする