

## 資料 1 - 2 先進地視察について

### 1. 実施概要

#### 1) 目的

デマンド乗合タクシーの導入を踏まえ、既に導入済または実証実験運行中の先進地を視察し、導入の経緯、現況実績、問題点を聴取する。

視察対象地の選定に際しては、システムの長所・短所を把握する為、多様なシステムを視察できるよう考慮した。

#### 2) 実施状況

4箇所について視察を行った。以下のとおり

|           | A   | B   | C   | D   |
|-----------|---|---|---|---|
| 対象地       | 長野県安曇野市   | 長野県朝日村  | 群馬県前橋市  | 新潟県胎内市  |
| 実施日       | 平成 21 年<br>9 月 16 日(水)  | 平成 21 年<br>9 月 16 日(水)  | 平成 21 年<br>9 月 29 日(火)  | 平成 21 年<br>11 月 11 日(火)   |
| 参加者       | 五泉市企画政策課<br>五泉市社会福祉協議会<br>委託業者  | 五泉市企画政策課<br>五泉市社会福祉協議会<br>委託業者  | 五泉市企画政策課<br>委託業者  | 五泉市企画政策課<br>五泉市社会福祉協議会<br>五泉市タクシー事業者<br>4 社<br>委託業者   |
| 応対者       | [安曇野市役所]<br>企画財政部企画政策課<br>企画担当係長<br>高嶋 雅俊<br>企画員<br>野口 武史<br><br>[安曇野市社会福祉<br>協議会]<br>常務理事・事務局長<br>樋口 眞 | [朝日村]<br>総務課<br>課長<br>柳沢 正喜<br>企画財政担当 係長<br>上條 晴彦<br>総務担当 主任<br>大竹 享一 | [前橋市役所]<br>政策部政策推進課<br>交通政策室長<br>倉林 薫<br>副主幹<br>新保 正夫<br>主事<br>太田 聡彦<br><br>[(有)赤城タクシー]<br>北爪 純 | [胎内市]<br>総合政策課<br>企画政策係 主事<br>三宅 弘明<br><br>[中条町商工会]<br>事務局長<br>浮須 悦朗<br><br>[(株)中条タクシー]<br>代表取締役<br>石井 長政 |
| 視察の<br>対象 | 「あづみん」<br>(NTT システム)  | 「くるりん号」<br>(独自システム)   | 「ふるさとバス」<br>(AV プランニング)   | 「のれんす号」<br>(NTT システム)   |

( )内は、導入システムの名称

### 3) 対象地の概要

|   |                            | 市の概況   | 公共交通体系   | 備考  |
|---|----------------------------|--|--|---|
| A | 長野県<br>安曇野市                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口...約 99,300 人</li> <li>・面積...約 332km<sup>2</sup></li> <li>・平成 17 年 10 月に、明科、穂高、豊科、堀金、三郷の 5 町村が合併して誕生した。</li> </ul>                       | <p>【導入年月：平成 19 年 9 月】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内のタクシー事業者は 4 社。</li> <li>・デマンド交通「あづみん」の他、朝夕の通勤通学を目的とした定時定路線のバスが 3 系統設定されている。</li> <li>・平日夜間の堀金地区に限り運行する、予約制のバス「ナイトライン」も運行。</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「あづみん」運行開始前の民営のバス路線は 17 系統存在した。</li> </ul>              |
| B | 長野県<br>朝日村                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口...約 5,000 人</li> <li>・面積...約 71 km<sup>2</sup></li> <li>・長野県の西部に位置し、松本市・塩尻市と隣接。</li> <li>・村の西部は山間地であるが、東部は平坦地である。</li> </ul>            | <p>【導入年月：平成 21 年 8 月】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・村内に民営のバス事業者、タクシー事業者は存在せず、隣接する塩尻市の「塩尻市タクシー協議会(3社)」に運行を委託。</li> <li>・デマンド交通「くるりん号」の他、最寄りの JR 広丘駅まで村営の定時定路線バスが 1 系統存在する。(民営バス事業者に運行を委託)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「くるりん号」運行開始前は、松本市、塩尻市と朝日村を結ぶ民営の路線バスが運行されていた。</li> </ul> |
| C | 群馬県<br>前橋市<br>(大胡・宮城・粕川地区) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口...約 37,850 人</li> <li>・面積...約 94 km<sup>2</sup></li> <li>・平成 16 年 12 月に、大胡、宮城、粕川の 3 町村が吸収合併して誕生した。</li> </ul> <p>人口と面積は対象地区の合併直前の数値</p> | <p>【導入年月：平成 19 年 1 月】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内のタクシー事業者は 1 社。</li> <li>・デマンド交通「ふるさとバス」の他、朝夕の定時定路線のバス、地区と高崎市と結ぶ民営の路線バスが 1 路線設定されている。</li> <li>・スクールバスとしての利用に限られている路線については今後見直しを図る。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・元々、区域内すべてに路線バス網が設定されていなかった。</li> </ul>                  |
| D | 新潟県<br>胎内市                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口...約 32,000 人</li> <li>・面積...約 265 km<sup>2</sup></li> <li>・平成 17 年 9 月に、中条、黒川の 2 市村が合併して誕生した。</li> </ul>                                | <p>【導入年月：平成 21 年 4 月】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内には民営のバス事業者が 1 社、タクシー事業者が 3 社存在する。</li> <li>・デマンド交通「のれんす号」の他、定時定路線バスが日中 1 系統、朝夕 5 系統設定されている。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「のれんす号」運行開始前は、民営の定時定路線バスが日中も運行されていた。</li> </ul>         |

4) 運行状況

A. 安曇野市「あづみん」



B. 朝日村「くるりん号」



C. 前橋市「ふるさとバス」



D. 胎内市「のれんす号」



2. 視察成果報告

[ 1 ]. 運行内容について

|                    | A  | B  | C   | D  |
|--------------------|--|--|---|--|
|                    | 長野県安曇野市<br>[人口...約 99,300 人, 面積...約 332km <sup>2</sup> ]   | 長野県朝日村<br>[人口...約 5,000 人, 面積...約 71 km <sup>2</sup> ]         | 群馬県前橋市 (大胡・宮城・粕川地区)<br>[人口...約 37,850 人, 面積...約 94 km <sup>2</sup> ]  | 新潟県胎内市<br>[人口...約 32,000 人, 面積...約 265 km <sup>2</sup> ]                           |
| 導入年月               | 平成 19 年 9 月  | 平成 21 年 8 月  | 平成 19 年 1 月   | 平成 21 年 4 月  |
| デマンド方式             | エリア型   | エリア型 + 路線固定型   | 路線固定型   | エリア型   |
| 利用者数               | 352 人/日  | 17 人/日   | 110 人/日   | 98 人/日   |
| 経常損益(収支率)          | 約 5,000 千円 H20 年度  |  | 26,429 千円 (19.2%) H20 年度  | 2,505 千円 H20 年度  |
| 運行エリア              | ・市内全域を 5 地区の単独エリアと 2 地区の共通エリアに区分して運行   | ・村内全域をひとつのエリアとして運行   | ・吸収合併した大胡町、宮城村、粕川村を 1 つのエリアとして運行  | ・市内全域を 3 つの単独エリアに区分して運行<br>・県立坂町病院 (村上市) まで利用可能                                    |
| 運行日                | ・平日 (土・日・祝日と、年末年始は運休)  | ・毎日  | ・毎日   | ・月曜日から土曜日<br>(お盆・年末年始は運休)  |
| 運行時間               | ・8:00 ~ 17:00<br>(但し 13:00 ~ 14:00 は運休)  | ・8:00 ~ 17:00  | ・8:30 ~ 19:00   | ・8:00 ~ 16:45<br>(但し、昼に運休する時間帯あり)  |
| 運行便数               | ・1 時間に 1 便 (片道 30 分、堀金地区は 15 分)<br>1 日 96 便 (1 エリア 16 便、堀金地区は 32 便)  | ・特に設定していない (車両 2 台で対応)   | ・定時制ではなく、随時運行   | ・1 時間 ~ 1 時間 30 分に 1 便<br>(片道 30 分、黒川地区は 45 分)<br>1 日 39 便 (1 エリア 14 便、黒川地区は 11 便) |
| 利用制限<br>登録 等       | ・制限なし<br>・事前登録制  | ・制限なし<br>・事前登録制  | ・制限なし<br>・事前登録不要  | ・制限なし<br>・事前登録制  |
| 運賃                 | ・大人 (中学生以上) 300 円<br>・小学生 100 円<br>・障害者 (手帳提示) 100 円<br>・未就学児 無料   | ・大人 (高校生以上) 100 円<br>・中学生以下 無料<br>(現金のみ)                       | ・大人 (高校生以上) 200 円<br>・中学生以下 100 円<br>回数券<br>1,100 円券 (一般 1,000 円、敬老割引【65 歳以上】750 円)<br>5,100 円券 (一般 5,000 円、敬老割引【65 歳以上】3,750 円)  | ・大人 (高校生以上) 300 円<br>・中学生以下 150 円<br>・未就学児保護者同伴に限り無料<br>回数券<br>10 枚つづり、3,000 円     |
| 予約方法               | ・電話で受付   | ・電話で受付   | ・電話で受付  | ・電話で受付   |
| 運行委託<br>運転士        | ・市内タクシー事業者 4 社に運行委託<br>・運転士は 30 人、全員を対象に研修会を実施。  | ・タクシー事業者に運行委託<br>・塩尻市タクシー協議会 (タクシー 3 事業者) と協議し、年度ごとに 1 社へ運行委託。 | ・タクシー事業者に運行委託 (運行地域には (有)赤城タクシーのみ)<br>・運転士は専任 3 名、その他兼務 5 名 (H20 年度)  | ・市内タクシー事業者 3 社に運行委託  |
| 運行台数               | ・各エリアに 2 台ずつ運行<br>(7,093 人/台)  | ・全域で 2 台運行<br>(2,500 人/台)                                      | ・全域で 4 台運行<br>(9,463 人/台)   | ・エリアに 2 台ずつ運行<br>(5,333 人/台)   |
| 運行形態               | ・ドア・ツー・ドア  | ・村内...ドア・ツー・ドア<br>村外...接続箇所のみ (バス停 3 ヶ所)                       | ・バス停のみ<br>(240 箇所)  | ・ドア・ツー・ドア  |
| 問題点<br>苦労点<br>要望 等 | ・利用場所の数や、早朝・夜間などの利用時間帯等、ニーズが多様化しており、公共交通として対応できないものが多い。<br>・オペレータの雇用について。現在、パートを主体に雇用しているが、1 人前になるまで時間が掛かる点と、責任という面で雇用形態を改めるか検討している。 | ・朝・夕は、1 台をスクールバスとして活用しているため、上手くまわせない場合がある。                     | ・200 円均一という運賃設定により、収支率が悪く、県単補助を受けることができない (現在 19.3%、20% 超が県単補助の対象)。<br>・到着時間は不確定のため、利用しにくい場面がある。通勤には使われていない。<br>・バス停を 400m 間隔で配置しているが、ドア・ツー・ドアに比べ利便性に欠ける (特に冬期)<br>・デマンドバスになじみがなく、システムの理解に時間を要す (電話予約)<br>・停留所を覚えるのに時間を要す。<br>・停留所周辺の医院・商店に予約代行を依頼。 | ・市外へのエリア拡大<br>・直行便の新設<br>・乗り継ぎの時間が良くない<br>・障害者割引の要望<br>・運行日の拡大 (日曜日)               |
| 今後の見通し             | ・観光分野へ活用できないか検討中。  | ・施策への評価、公共交通への意識等についてアンケート調査を実施。<br>・利用実績、調査結果を受け、運行内容の改善に努める。 | ・当面、現在の運行形態を続ける予定。<br>・運賃については、速やかに見直す必要があると考える。  | ・高齢者をはじめ利用者の意見を聞く懇談会を開催、更なるサービスの向上を図る。<br>・運行委員会を立ち上げ、高齢者にやさしい安心・安全な公共交通を目指す。      |

【五泉市での検討の視点】

|  |
|--|
| <p>運行形態 [ ドアツードアのエリア型デマンドか、路線固定型の簡易デマンドか ]</p> <p>運行エリア [ 市域を分割する際の条件 ( 面積規模、既存の地域コミュニティ区分、生活圏の特性など )、分割エリアを跨いだ移動の是非 ]</p> <p>運行日と運行時間 [ 通勤・通学利用への対応：朝夕の通勤時間帯の対応方法、土休日の運行方法 ]</p> <p>利用者のわかりやすさ [ 予約することや事前登録鉄続きへの理解を得るための工夫 ]</p> <p>運行委託先の判断 ( 市直営、タクシー事業者、福祉協議会、商工会議所・商工会など考えられる組織のメリット・デメリット )</p> |
|--|

[ 2 ]. 運行システムについて

|             | A  | B   | C  | D  |
|-------------|--|---|--|--|
|             | <p>長野県安曇野市<br/>[人口...約 99,300 人, 面積...約 332km<sup>2</sup>]</p>   | <p>長野県朝日村<br/>[人口...約 5,000 人, 面積...約 71 km<sup>2</sup>]</p>  | <p>群馬県前橋市 ( 大胡・宮城・粕川地区 )<br/>[人口...約 37,850 人, 面積...約 94 km<sup>2</sup>]</p>   | <p>新潟県胎内市<br/>[人口...約 32,000 人, 面積...約 265 km<sup>2</sup>]</p>                     |
| システムの種類     | <p>【NTT システム】<br/>オペレータが乗降場所の確認後、ルートを設定し、10 分前に各車の運転手へ配車データを配信。</p>  | <p>【独自開発】<br/>・受付から運行までを委託・・・協議会に加入しているタクシー3社のうち、1社が1年ごとに順番で乗合タクシーを運行。<br/>・受付センターで受付けた情報は、FAX で運転手待機場所へ連絡する。送迎後、受付センターへ報告。</p> | <p>【株A.V.プランニング】<br/>・乗降場所と人数を確認後、PC が計算し、乗車できる時間を案内する。<br/>・時間の決定後、その都度運転手へ配車データを配信。<br/>(高知県四万十市(旧中村市)の“中村まちバス”がモデル)</p>                         | <p>【NTT システム】<br/>・オペレータが乗降場所の確認後、1 時間前に運転手へ配車データを配信。<br/>運転手は場合によってはルートを修正する。</p> |
| 運転手への情報伝達方法 | <p>・車両にデータが送信され、車載のモニターに表示される。</p>   | <p>・受付センターから運転手待機場所へ FAX で連絡。</p>   | <p>・車両にデータが送信され、車載のモニターに表示される。</p>   | <p>・車両にデータが送信され、車載のモニターに表示される。</p>   |
| ( 予約動向 )    | <p>予約ピーク時間帯：午前中</p>  | <p>予約ピーク時間帯：9：30頃</p>   |  | <p>予約ピーク時間帯：9：00頃</p>  |
| オペレータの配置    | <p>・8人と契約し、7人/日が勤務。<br/>・設置場所...社会福祉協議会内<br/>・男2人、女6人。<br/>『男女両方いたほうが良い』</p>   | <p>・1名<br/>・設置場所...受付センター(タクシー事業者)<br/>・塩尻地区タクシー協議会が、平日はデマンド専用のオペレータを雇用している。</p>  | <p>・2名<br/>・設置場所...タクシー事業者・事務所<br/>・閑散時間帯は、本業のタクシーの運行管理者1名が兼務。</p>   | <p>・常時2名。<br/>・設置場所...のれんす処(市中心部)</p>  |
| オペレータのスキル   | <p>・オペレータがルートを設定するため、土地勘が必要である(地元の主婦等を採用)。<br/>・準職員(リーダー役)2人+パート6人体制。準職員はオペレータの総括(例;予約状況を把握し満車等について黒板を利用して全員に周知)</p>                               |   | <p>・運行ルートは運転手に一任するため、簡単なパソコン操作のみである(資格不要)</p>  | <p>・運行ルートは運転手に一任するため、簡単なパソコン操作のみである(資格不要)</p>                                      |
| 勤務時間        | <p>7:30～17:30<br/>時差出勤；午前 7:30～13:30【7人】<br/>午前 11:30～17:30【2・3人】<br/>(受付時間：7:40～16:40)</p>  | <p>通常のタクシー事業と兼務<br/>詳細は不明</p>   | <p>通常のタクシー事業と兼務<br/>詳細は不明</p>  |  |
| その他         | <p>・予約受付センター内の座席は、オペレータ同士が背中合わせに配置した方が効率が良い。<br/>『向かい合わせはやりにくかった』</p>  |   | <p>・予約・配車は基本的にタクシーの配車と同じなので、スキルがもともと高い。</p>  |  |
| 問題点<br>苦労点  | <p>・オペレータの雇用について、現在、パートを主体に雇用しているが、1人前になるまで時間がかかる。また、責任という面でも雇用形態を改めるか検討中。<br/>・効率的なルートを設定するため、オペレータと事務局が道路状況等現地確認を行った。<br/>・苦情対応は、事務局と市担当で対応。</p> |   | <p>・利用実績の詳細がでない。<br/>別途、有料で起終点は出せるか不明<br/>・トータルの乗降数は分かるが、利用実績の詳細が不明であるため、利用者の属性や起終点が分からず、改善計画をたてづらい。<br/>後日、有料でODの出力が可能であり、改善計画にも活用できることが判明した。</p> | <p>・当初は予約手続きに時間がかかり、予約センターにつながらないという苦情が寄せられた。</p>                                  |

【五泉市での検討の視点】

|  |
|--|
| <p>システムを導入する場合の判断基準 [ コスト最優先でなく、操作性やわかりやすさが重要。利用実績も考慮すべき。 ]</p> <p>予約・配車方法について [ オペレータと運転手との間で円滑かつ確実な情報のやりとり方法を確保すること。オペレータの負担軽減(使いやすいシステムの選択または運転手との分担)。運転手のスキルの重要性(ルート設定をシステムにすべて頼らず運転手に任せる余地も必要) ]</p> <p>オペレータについて [ 配置人数：時間帯別の予約状況に配慮した人数設定、地元採用の利点(雇用創出、土地に詳しい方) ] 教育訓練の必要性。 ]</p> |
|--|

[ 3 ] 経費について

|                  |          | A   | B  | C   | D  |
|------------------|----------|---|--|---|--|
|                  |          | 長野県安曇野市<br>[人口...約 99,300 人, 面積...約 332km <sup>2</sup> ]                                      | 長野県朝日村<br>[人口...約 5,000 人, 面積...約 71 km <sup>2</sup> ]         | 群馬県前橋市 (大胡・宮城・粕川地区)<br>[人口...約 37,850 人, 面積...約 94 km <sup>2</sup> ]  | 新潟県胎内市<br>[人口...約 32,000 人, 面積...約 265 km <sup>2</sup> ] |
| 初期<br>コスト        | シス<br>テム | 42,000 千円<br>(ハード; パソコン等購入 12,000 千円、デー<br>タ入力 13,000 千円、ソフト 17,000 千円)                       |  | 2,117 千円<br>(H18 年度 社会実験)   | 17,588 千円  |
|                  | 車両       | 50,000 千円 (合併特別交付金で 9 台購入)  | 6,034 千円 (2 台)   | 2,450 千円 (1 両・中古)<br>(その他車両 4 台は、従来路線から転用)  | 7,954 千円   |
|                  | その<br>他  |   | 420 千円 (デマンド交通用車両マーキング)<br>デザイン料込み、2 台                         | 3,154 千円 (バス停等)   | 24,653 千円 (バス停、公共交通マップ等)                                 |
| ラン<br>ニング<br>コスト | 車両       | ・車両借上料 (基本料): 68,600 千円 (2,000<br>円/h)<br>・車両借上料 (利用割): 10,290 千円 (利用 1<br>回あたり 100 円) 燃料費等含む | ・燃料費: 800 千円<br>(使用実績に応じて清算)                                   | ・経常費用: 32,692 千円<br>(車両 1 台当たり 8,000 千円)  | ・車両借り上げ料: 32,800 千円                                      |
|                  | 人件<br>費  | ・人件費等: 20,000 千円<br>(オペレータ、NTT システム保守、<br>家賃、事務費)   | ・人件費: 5,625 千円<br>(運転手 3 名、@1,000 円/h)<br>2,396 千円 (オペレータ 1 名) | ・直接人件費: 17,550 千円<br>・一般管理人件費: 3,753 千円   |  |
|                  | その<br>他  | ・待合所・オペレータ室の家賃 30,000 円/月<br>(建物は市所有、社会福祉協議会が指定管理<br>者)                                       | ・運行委託料人件費・燃料費以外: 2,640 千円                                      | ・システムリース料: 4,200 千円 (5 年リース<br>計 21,000 千円)<br>委託料ではなく欠損補助。ただし、営業収入<br>の 4% を適正利潤として支払っている。<br>システム更新料: システム業者と交渉してい<br>ないため未定。 | ・システム保守料: 1,050 千円<br>・その他: 456,000 千円                   |

【五泉市での検討の視点】

|  |
|--|
| <p>コスト試算 [現在の財政負担内でいかに抑えることができるか]</p> <p>車両の手配 [タクシー事業者等の既存車両の有効活用]</p> <p>コスト削減対策 [既存施設 (室内等) をオペレータ室として活用]</p> |
|--|

[ 4 ] 運営について

|   |  | A   | B   | C  | D   |
|---|--|---|---|--|---|
|   |  | 長野県安曇野市<br>[人口...約 99,300 人, 面積...約 332km <sup>2</sup> ]  | 長野県朝日村<br>[人口...約 5,000 人, 面積...約 71 km <sup>2</sup> ]                    | 群馬県前橋市 (大胡・宮城・粕川地区)<br>[人口...約 37,850 人, 面積...約 94 km <sup>2</sup> ] | 新潟県胎内市<br>[人口...約 32,000 人, 面積...約 265 km <sup>2</sup> ]  |
| 運営形態に<br>ついて<br>(直営・委託<br>等)                        |  | ・法定協議会が、社会福祉協議会へ運行管理を<br>委託<br>・法定協議会が、タクシー事業者 (タクシー協<br>会?) へ運行及び車両管理を委託<br>・社会福祉協議会が、NTT とシステム契約<br>・道路運送法第 21 条及び第 4 条は、タクシー<br>事業者がそれぞれ取得 | ・村がタクシー事業者 (タクシー協議会) へ委<br>託<br>・道路運送法第 21 条は初年度 1 年間のみ。今<br>後 4 条へ切り替える。 | ・市が赤城タクシーへ委託 (欠損補助)<br>・道路運送法は不明。                                    | ・法定協議会が、商工会へ運行管理を委託<br>・法定協議会が、タクシー事業者 (胎内市はイ<br>ヤータクシー協会) へ運行及び車両管理を委<br>託<br>・商工会が、NTT とシステム契約<br>・道路運送法第 21 条及び第 4 条は、タクシー<br>事業者がそれぞれ取得 |
| 車両の選定<br>について<br>(大型バス、<br>マイクロバ<br>ス、ワゴン、<br>セダン等) |  | ・ワゴン 11 台...トヨタ ハイエースコミュニ<br>ター (15 人乗り) 自動スライドドア<br>・セダン 3 台... (4・5 人乗り)<br>・予備 4 台... (応援車両、小・中型車両)<br>・法定協議会で 9 台購入し、タクシー事業者へ<br>貸与       | ・ワゴン 2 台: トヨタ ハイエース (11 人乗り)<br>・法定協議会が購入し、タクシー協議会へ貸与                     | ・ワゴン 4 台: 10 人乗り<br>・補助金により事業者が購入 (事業者が保有)                           | ・ワゴン 6 台<br>・事業者が購入 (事業者が保有)  |

【五泉市での検討の視点】

|   |
|---|
| <p>運行管理 (委託) 先の比較選定 [社会福祉協議会、タクシー事業者 (ハイタク協議会) 商工会議所・商工会、市直営]</p> <p>道路運送法第 21 条および道路運送法第 4 条の取得手続き・スケジュール [一般的には交通事業者 (タクシー・バス等)]</p> <p>車両サイズの検討 [一般的にはジャンボタクシー (ワゴン) またはセダntaxi が適当]</p> |
|---|

[ 5 ] 利用について

|          | A  | B   | C  | D  |
|----------|--|---|--|--|
|          | 長野県安曇野市<br>[人口...約 99,300 人, 面積...約 332km <sup>2</sup> ]   | 長野県朝日村<br>[人口...約 5,000 人, 面積...約 71 km <sup>2</sup> ]  | 群馬県前橋市(大胡・宮城・粕川地区)<br>[人口...約 37,850 人, 面積...約 94 km <sup>2</sup> ]  | 新潟県胎内市<br>[人口...約 32,000 人, 面積...約 265 km <sup>2</sup> ]   |
| 周知方法     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報、ホームページ、町内回覧(市)</li> <li>・ 情報誌、パンフレット(法定協議会)</li> <li>・ 社協だより(社会福祉協議会)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報、ホームページ(村)</li> <li>・ 地区説明会、パンフレット(法定協議会)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パンフレットの全戸配布</li> <li>・ 市ホームページの利用方法の掲載</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報、巡回、ポスターの作成</li> <li>・ 事前に地元での説明会を 26 会場で実施。</li> </ul>   |
| 利用状況     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日あたり平均利用数は 351.9 件</li> <li>・ 導入の早かった堀金地区が、登録率及び利用率のどちらも倍近く高い数値となっていることから、システムが認知されるまで時間がかかることがわかる。</li> <li>・ 利用施設を見ると、病院に行った後、スーパーで買い物をして帰る人が多いと思われる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日あたり平均利用数は平日・土曜は 18.2 件、日曜は 2.3 件。</li> <li>・ 乗降場所ごとの人数がほぼ同じため、用事が済んだらそのまま帰るパターンが多い。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日あたり平均利用数は 110 件前後(デマンド導入前は 70 人/日)。</li> <li>・ 午前中の利用が多く、特に 10 時代の利用が一番多い。</li> <li>・ 大胡駅南の商店街が地域の中心部で、利用が多い。</li> <li>・ 買い物、通院が主な目的で、半数以上である。</li> <li>・ 夕方、駅から帰宅する高校生の利用が多い。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日あたり平均利用者数は 86 件</li> <li>・ 午前中に市街地への利用が最も多く、特に 9 時代の便が多い。各地区へ戻る便は、12:30 の便の利用が最も多い。</li> <li>・ 利用者数は 70 歳代、80 歳代の利用が多い。</li> <li>・ 市内の医療機関での乗降が最も多い。</li> </ul> |
| 予約に要する時間 | 1 件当たり 30 ~ 40 秒   |   | 1 件当たり 1 分以内。  |  |
| 利用者の感想   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者アンケートでは、「運行されて本当に良かった」の割合が 85.1% を超えており、利用者の満足度は高い。</li> <li>・ 反対に「路線・循環バスの方が良い」「やめてしまった方が良い」は 0%。</li> </ul>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「外出機会が増えた」との意見が多い。</li> <li>・ 満足度は不明。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ヒアリング結果では、「助かっている」「玄関まで来ていただいてありがたい」というようなよるこびの声が挙がっている。</li> </ul>   |
| 協賛金について  | 協賛はしていない。  | 協賛はしていない。   | 協賛はしていない。  | 車内外広告を掲載できる。<br>(車外マグネットタイプ・30cm x 60cm 年間 3 万円、9 件掲載済)  |

【五泉市での検討の視点】

利用者増加につなげる取り組みの具体化・計画的実施 [ホームページ、町内回覧、情報誌、パンフレット 等]

運行開始後における満足度等の市民意識・を把握するための調査方法 [市民・利用者へのアンケート、ヒアリング調査など]