

議題 1 宮寺・二本木地区へのデマンド交通導入の検討について

- ・ ていーワゴン（宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース）利用実態調査結果
- ・ 公共交通に関する地域住民アンケート調査結果



利用実態調査

コミュニティバスにおける利用状況や利用者の意見を把握し、現状のコミュニティバスの効果的、効率的な公共交通サービスを検討するために実施

調査対象：ていーワゴン宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース利用者（始発から最終までの全便）

調査方法：調査員の乗車によるOD調査及びアンケート調査（郵送回答可）

調査実施日

調査回	調査日	調査コース
第1回	R6.9.4(水)	宮寺コース
	R6.9.5(木)	武蔵藤沢駅コース・二本木コース
第2回	R6.11.19(火)	二本木コース
	R6.11.20(水)	武蔵藤沢駅コース・宮寺コース
第3回	R6.12.20(金)	宮寺コース
	R6.12.21(土)	武蔵藤沢駅コース・二本木コース
第4回	R7.1.20(月)	宮寺コース ※補完調査で代替
	R7.1.21(火)	武蔵藤沢駅コース ※補完調査で代替
	R7.1.21(火)	二本木コース
	R7.1.27(月)	武蔵藤沢駅コース・宮寺コース

※第4回調査について、バスOD調査の集計においては、補完調査で代替したデータ(上表のグレー塗部分)は控除したが、アンケート調査結果においてはサンプル数を増やす観点から、回収した全てのデータを活用した。



アンケート調査票設問内容

	設問内容
基本属性	性別、年代、居住地、自動車免許の保有状況、常時利用可能な自動車の有無
ていーワゴンの利用実態	利用目的、利用頻度、目的地及び利用時間帯
ていーワゴンのサービス	満足度、通ってほしい場所、代替手段、運行形態に対する意向、運賃
その他	ていーワゴンや入間市の公共交通に対する自由意見

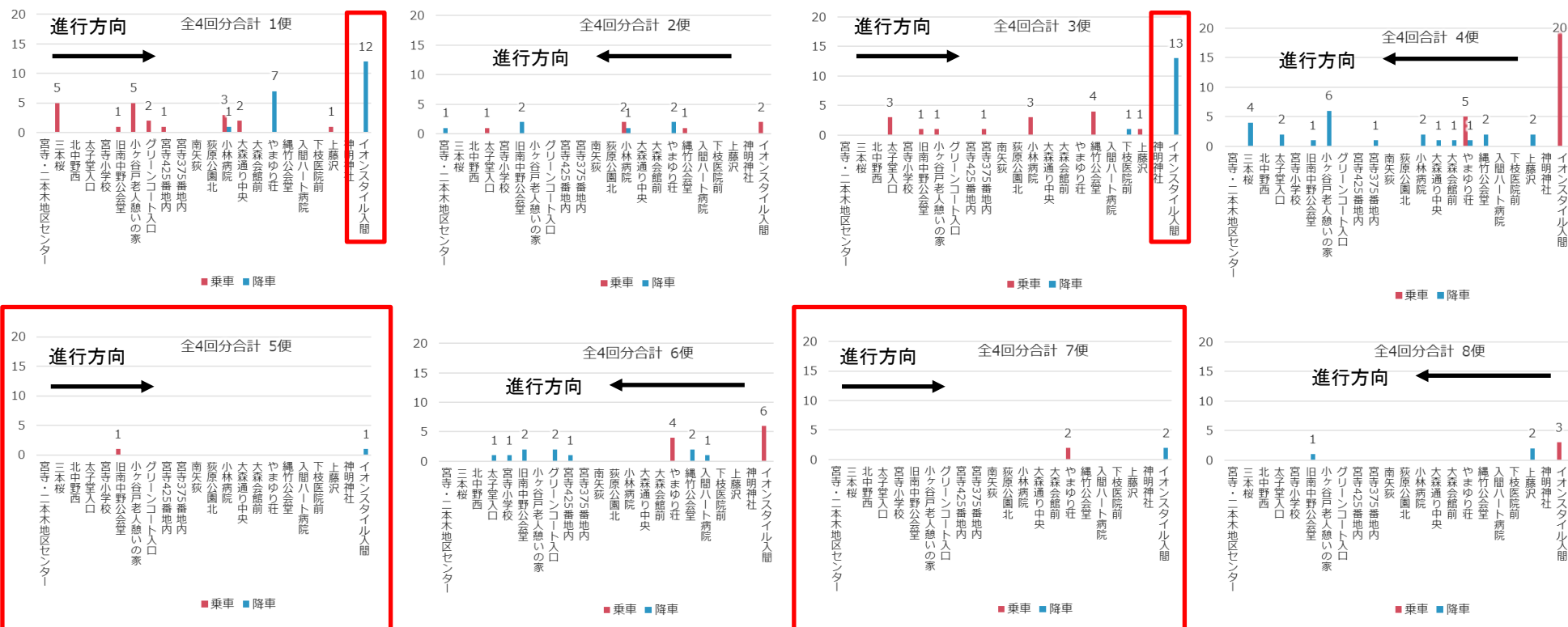
調査票回収結果：調査票100枚配布のうち、96枚回収(回収率96.0%)



利用実態調査【OD調査・宮寺コース】

- ✓ 午前（3便まで）は上り（主にイオンスタイル入間）の利用が多く、5便以降の上りの利用は少ない。

バス停別乗降者数グラフ（宮寺・全4回合計）

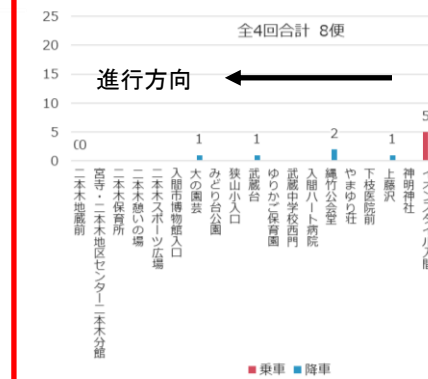
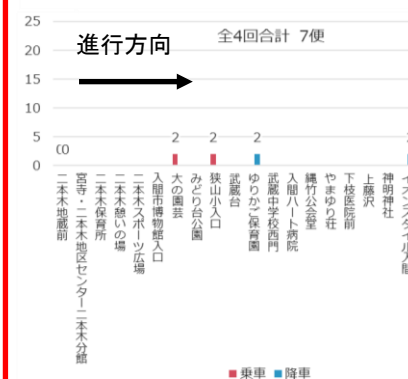
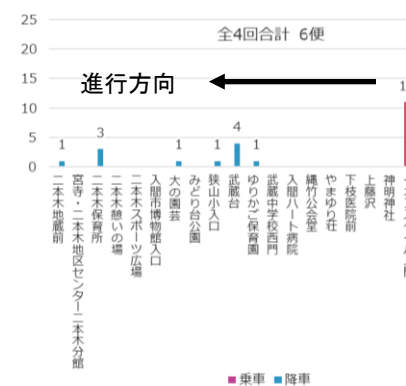
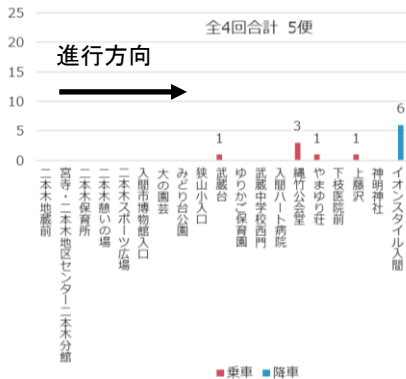
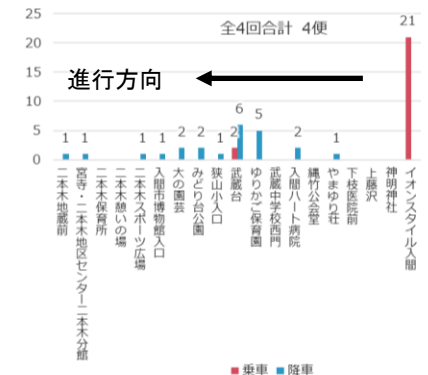
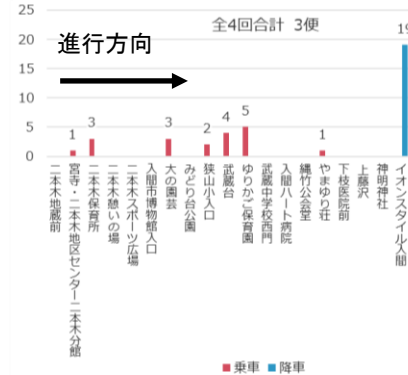
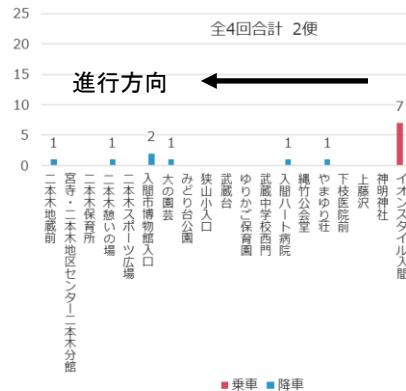
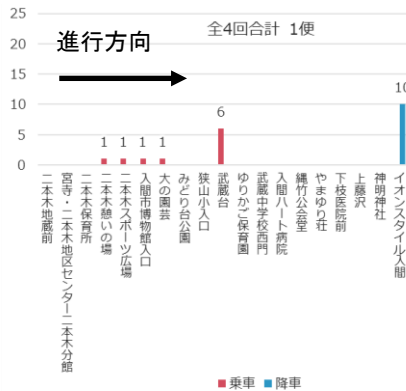




利用実態調査【OD調査・二本木コース】

✓ 午後の5便以降は上り（イオンスタイル入間着）の利用は少ない。

バス停別乗降者数グラフ（二本木・全4回合計）

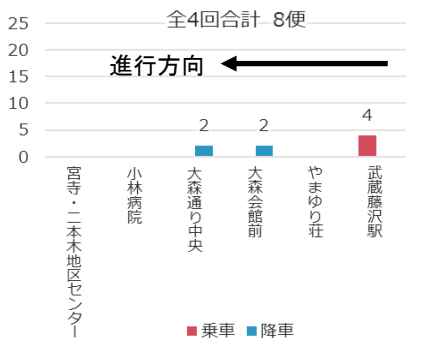
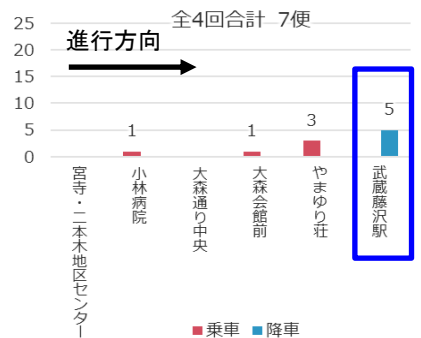
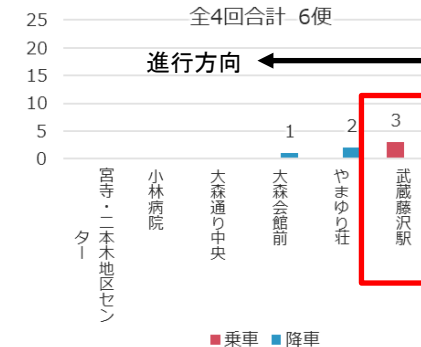
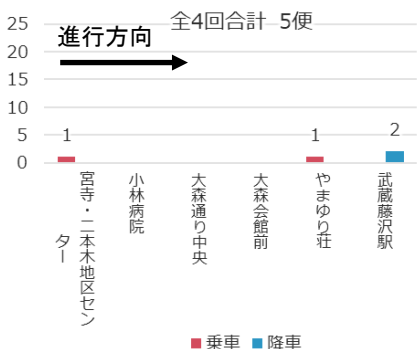
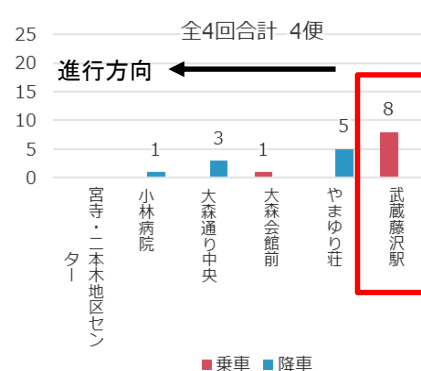
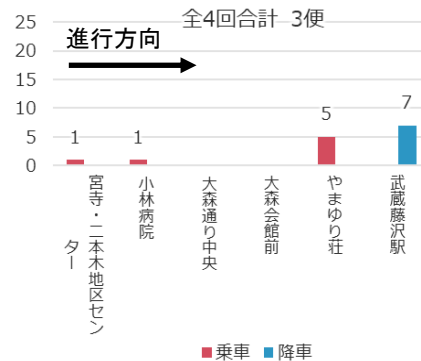
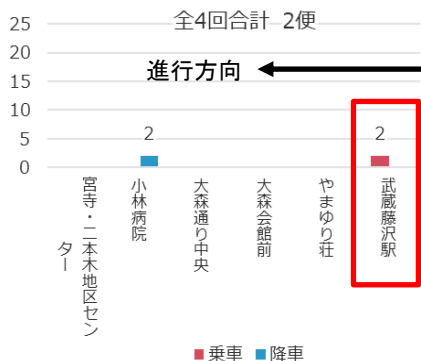
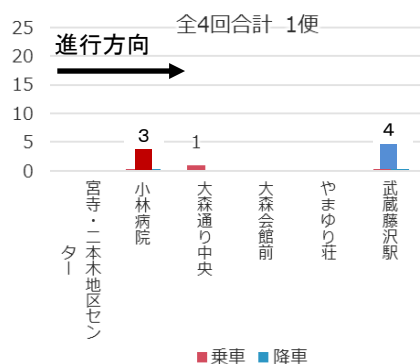




利用実態調査【OD調査・武蔵藤沢駅コース】

- ✓ 武蔵藤沢駅コースの乗降者数は、朝（6便まで）は下り（駅発）が多く、夕方（7便から）は上り（駅着）の利用が多い。

バス停別乗降者数グラフ（武蔵藤沢駅・全4回合計）

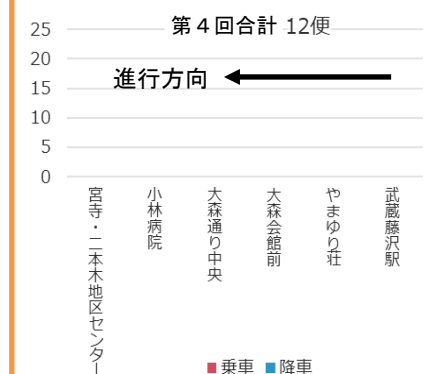
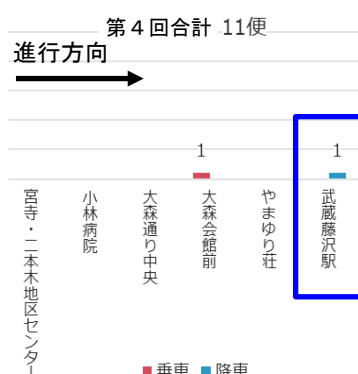
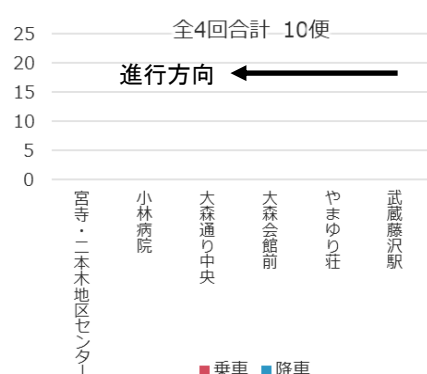
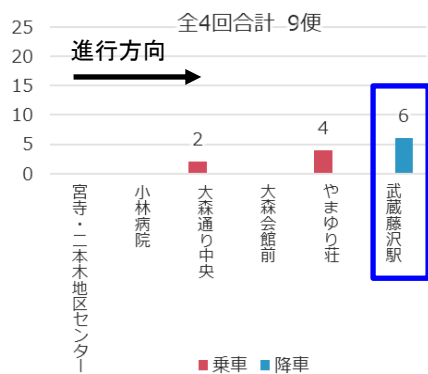




利用実態調査【OD調査・武蔵藤沢駅コース】

✓ 夕方の下りの最終2便は、乗降が無い。

バス停別乗降者数グラフ（全4回合計）

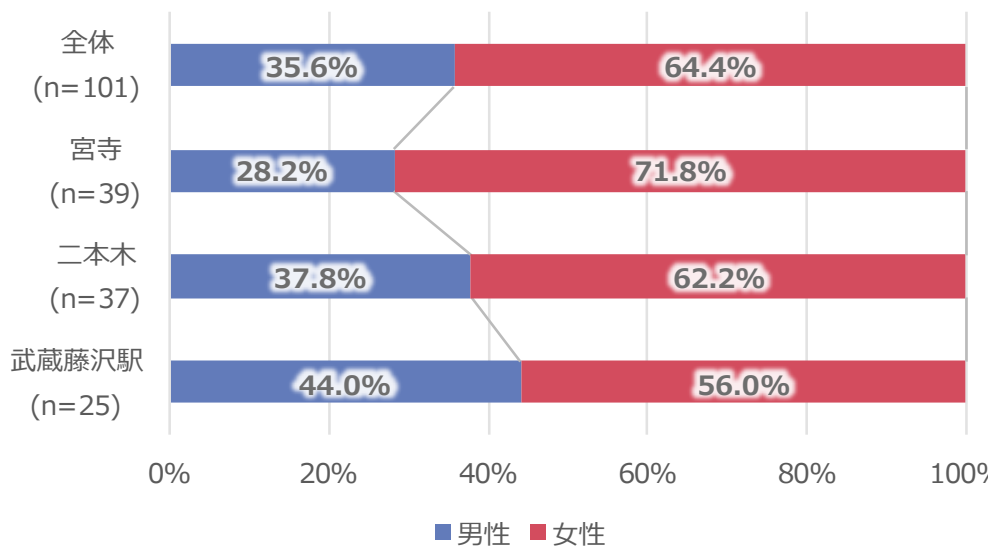




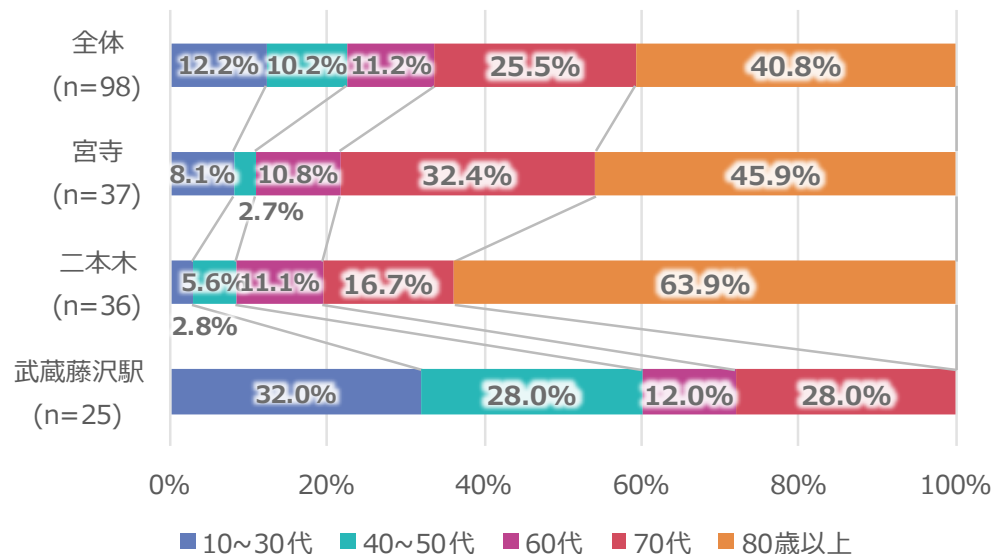
利用実態調査【利用者アンケート・回答者属性】

- ✓ 全体の回答の約64%が女性。宮寺コースは約72%と特に多い。
- ✓ 60代以上の高齢者の割合は、宮寺コースは約89%、二本木コースは約92%。一方、武蔵藤沢駅コースは60%が非高齢者である。

性別



年齢

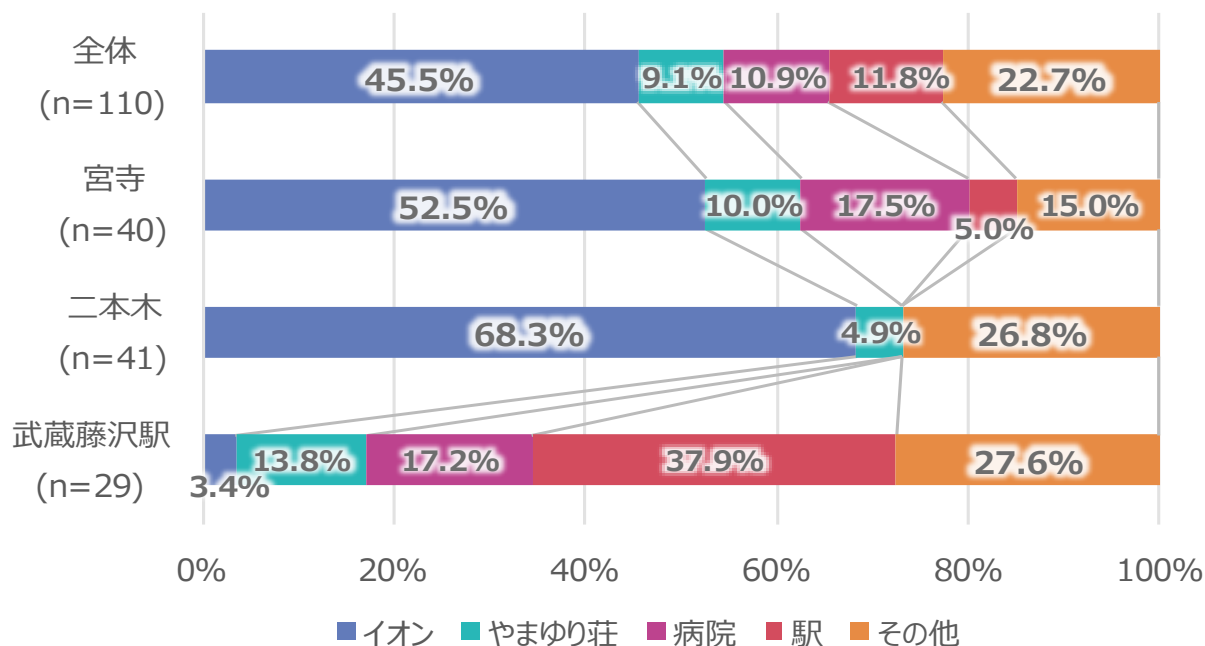




利用実態調査【利用者アンケート・てい一ワゴンの利用実態】

- ✓ 目的地について、宮寺コースは利用者の約 5 割がイオンスタイル入間を、約 1 割がやまゆり荘を回答している。二本木コースは約 7 割がイオンスタイル入間、武蔵藤沢駅コースは約 4 割が駅までの利用であった。

目的地

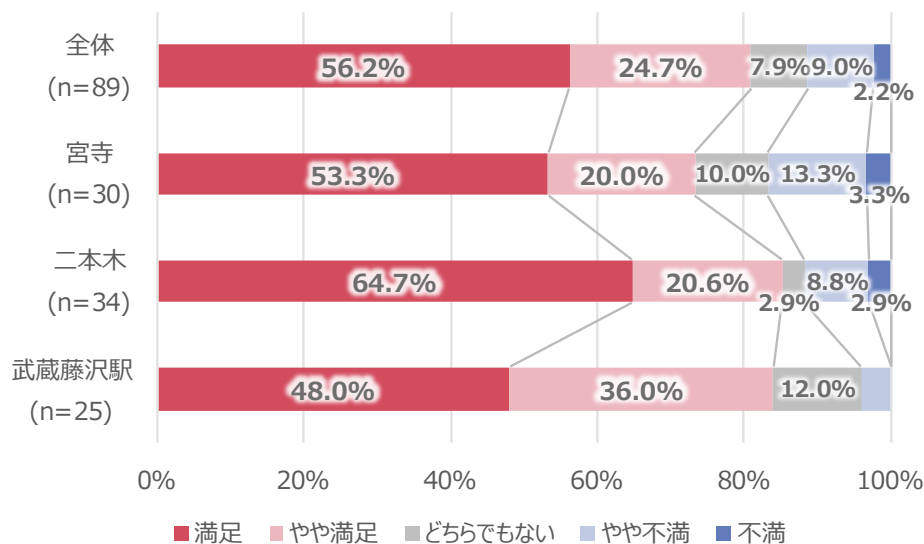




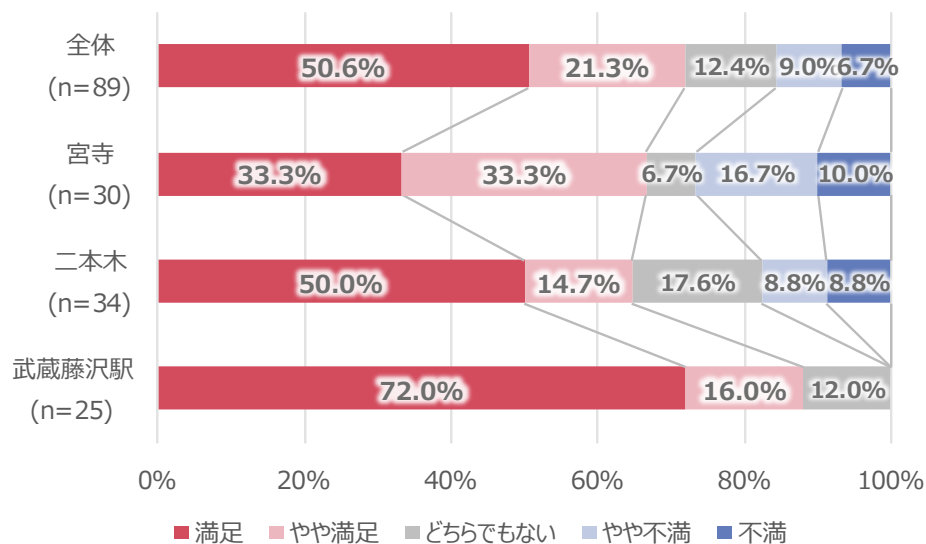
利用実態調査【利用者アンケート・サービスに対する満足度】

- ✓ 「行きたい場所に行けるか」については、全体的に満足の回答が多いが、宮寺コースが不満の回答が約17%で最も多かった。
- ✓ 「利用したい日に走っているか」については、武蔵藤沢駅コースは不満という回答が0%に対し、宮寺コースは約27%、二本木コースは約18%が不満という回答であった。

行きたい場所に行けるか



利用したい日に走っているか

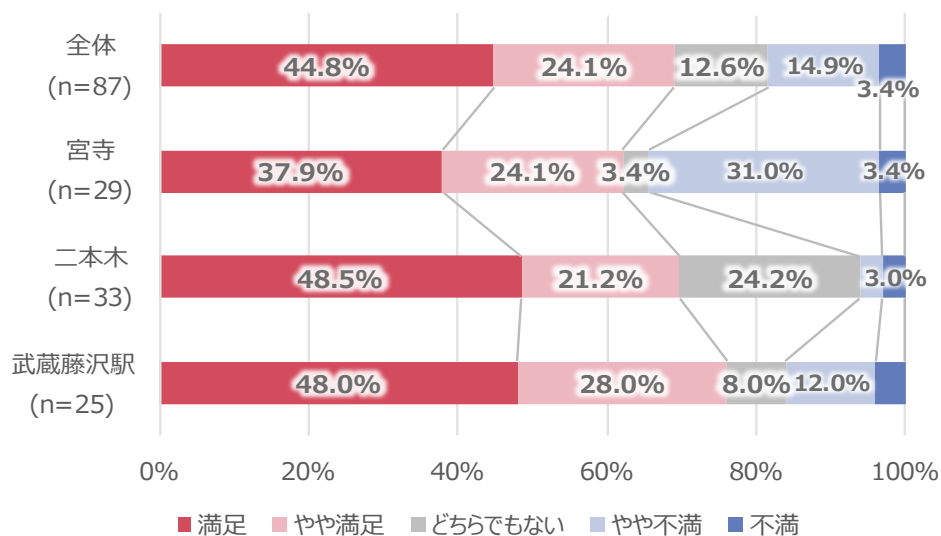




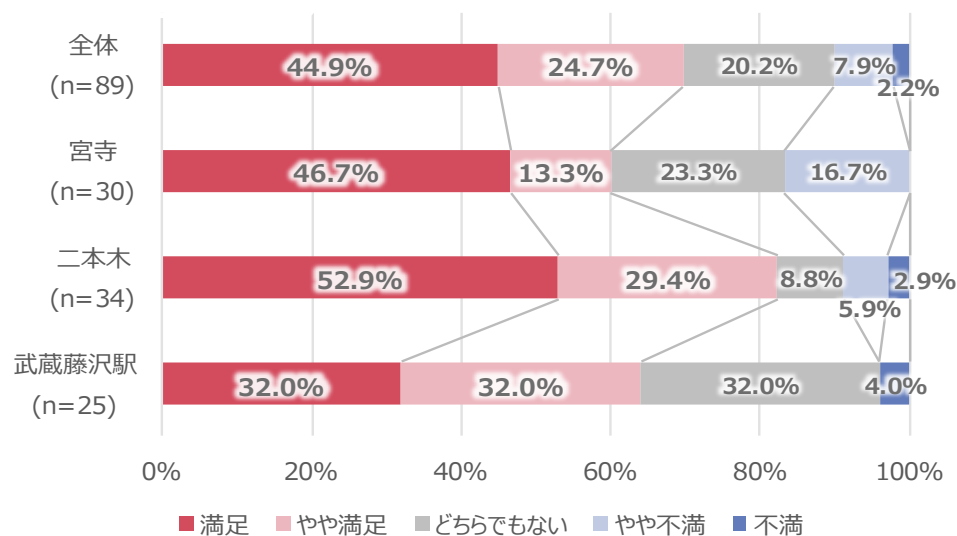
利用実態調査【利用者アンケート・サービスに対する満足度】

- ✓ 「利用したい時間に走っているか」について、宮寺コースは他コースに比べて不満の回答が多い。
- ✓ 「行きたい場所に早く着けるか」について、二本木コースは比較的満足の回答が多い。（約82%）

利用したい時間に走っているか



行きたい場所に早く着けるか

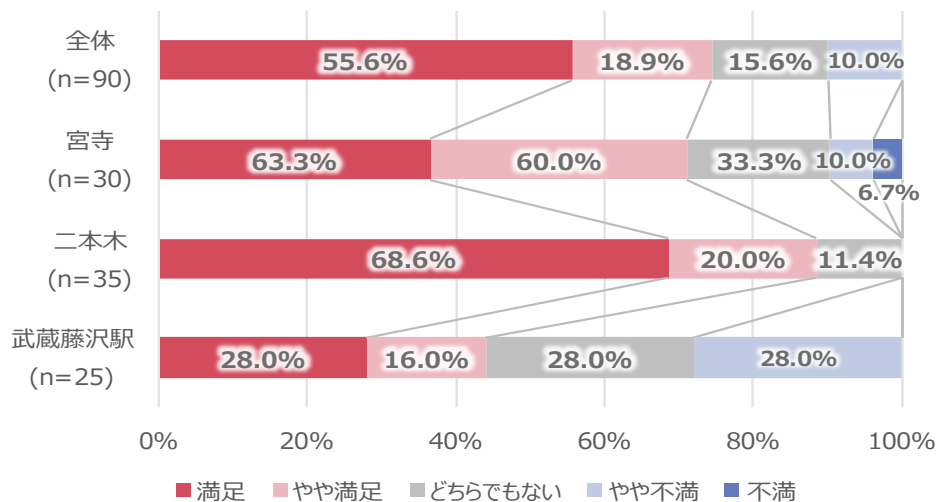




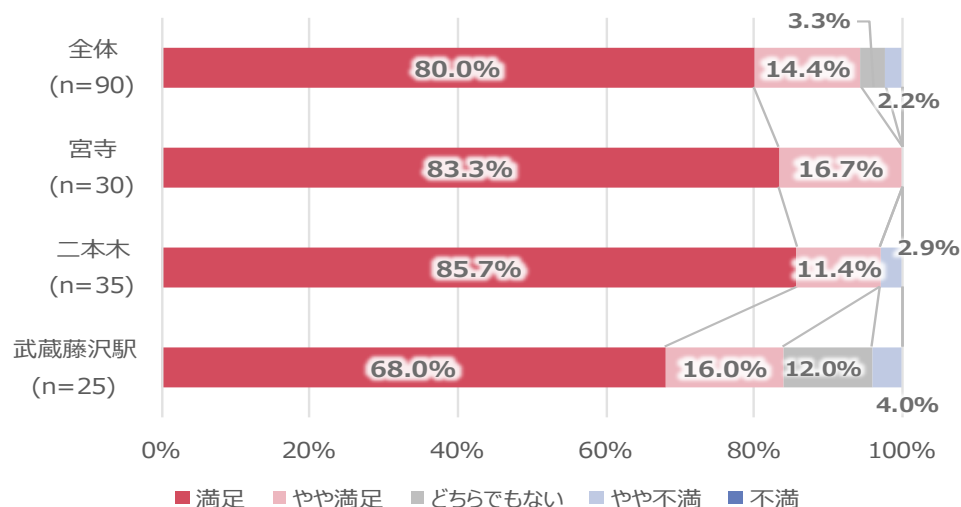
利用実態調査【利用者アンケート・サービスに対する満足度】

- ✓ 「予定通りの時刻に到着するか」について、二本木コースは比較的満足の回答が多い。（約89%）
- ✓ 「運転は安全で、安心して乗車できるか」については、全体の9割が満足と回答している。

予定通りの時刻に到着するか



運転は安全で、安心して乗車できるか

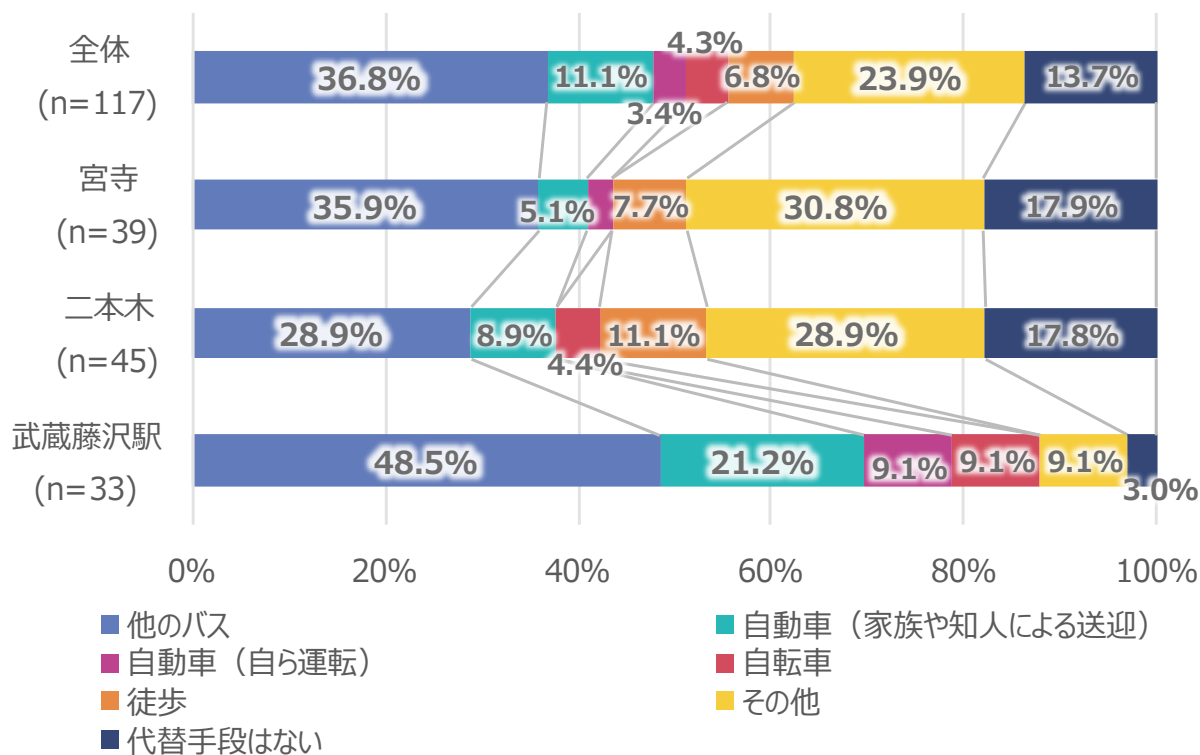




利用実態調査【利用者アンケート・利用しているコースが無くなったとした場合の代替手段】

✓ 宮寺コース、二本木コース利用者は約2割が代替手段はないと回答している。

利用しているコースが無くなったとした場合の代替手段（複数回答可）



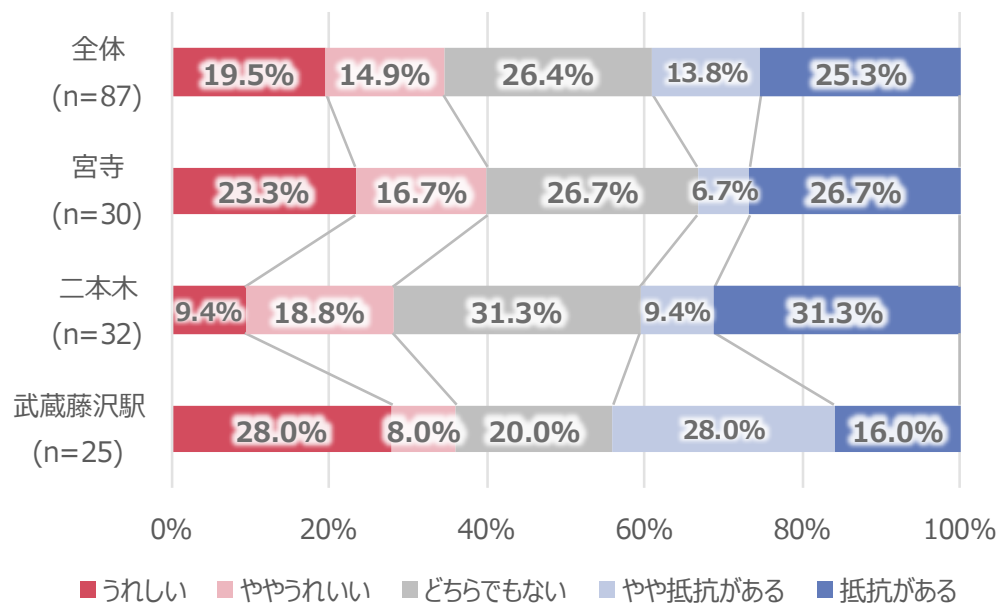


利用実態調査

【利用者アンケート・ 運行形態が変更された場合の意向】

✓ 事前予約の手間が必要になることに対しては否定的な回答が多い。

スマートフォンや電話等で事前予約が必要となる



メリット：比較的好きな時間で利用できる。
デメリット：事前予約の手間が必要になる。

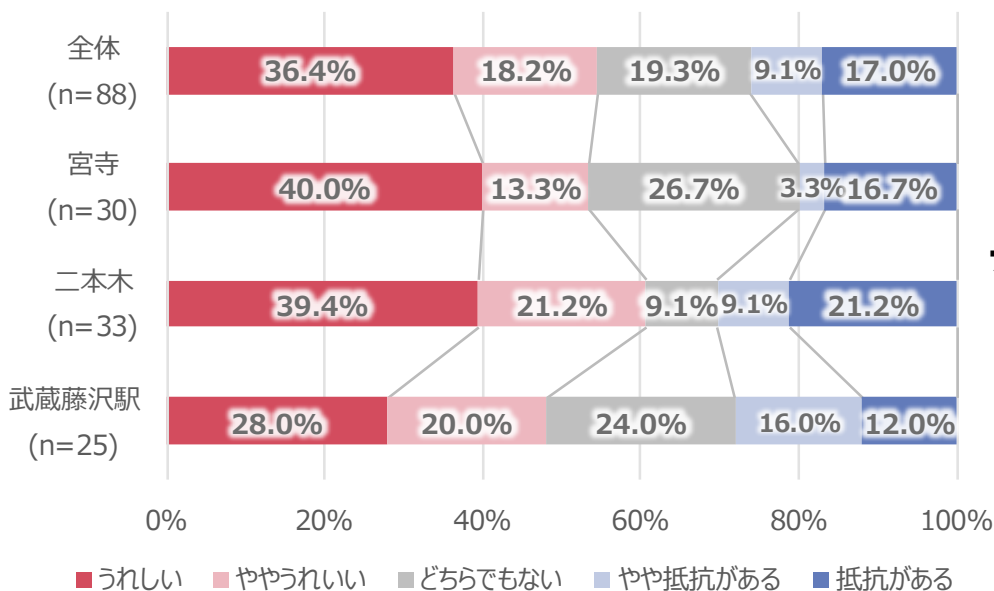


利用実態調査

【利用者アンケート・ 運行形態が変更された場合の意向】

✓ 乗降場所が自由になることに対しては肯定的な回答が多い。

事前予約で指定した場所で自由に乗ったり降りたりできる



メリット：乗降場所が自宅や目的地まで近くなる。
デメリット：乗降場所を事前予約の際に伝える必要がある。

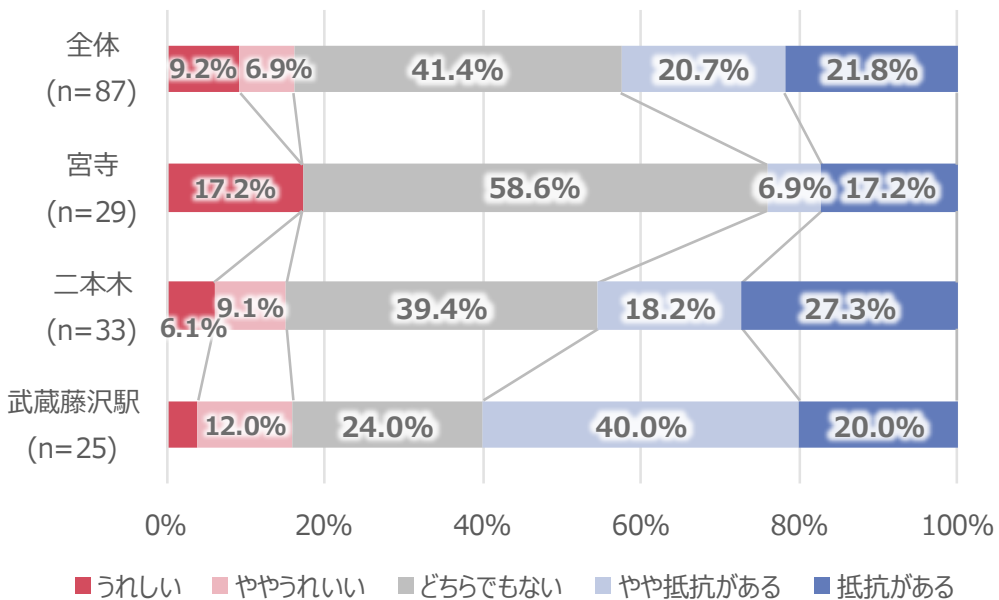


利用実態調査

【利用者アンケート・ 運行形態が変更された場合の意向】

- ✓ 所要時間変動することに対しては否定的な回答が多い。
- ✓ 通勤・通学目的の利用が多い武蔵藤沢駅コースは、定時定路線ではなくなることにに対して否定的だと考えられる。

予約状況に応じて毎回走行ルートや所要時間が変わる



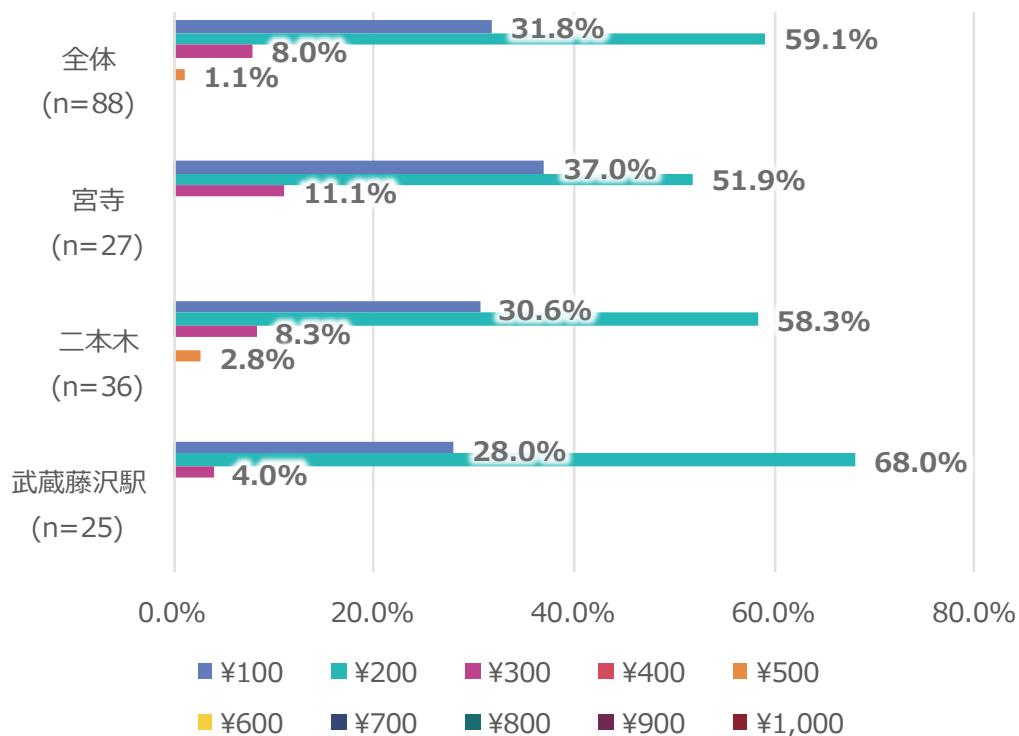
メリット：利用者が少ない場合は短時間で到着する。
メリット：利用者が多い場合は遠回りになり時間がかかる。



利用実態調査【利用者アンケート・許容運賃】

- ✓ 全コースにおいて、許容運賃は200円までという回答が最も多かった。（全体で約6割）
- ✓ 現状の100円のままという回答は約3割であった。

許容運賃



公共交通に関する地域住民アンケート調査結果



地域住民アンケート

宮寺地区及び二本木地区に居住する市民1,300人（無作為抽出）を対象に、OD調査のみでは把握できない移動の実態や公共交通に対するニーズや意向等を把握するために実施。

調査対象：宮寺地区及び二本木地区在住 16歳以上の1,300人（無作為抽出）

配布・回収：郵送による配布・回収、WEBによる回答

実施期間：令和6年12月6日(金)配布、回答期限令和7年12月27日(金)

回収結果：574票（回収率44.2%） 郵送回収69.5%、WEB回答30.5%

設問内容：

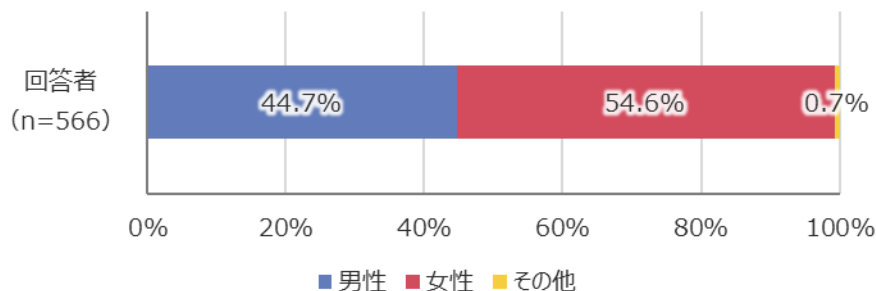
項目	設問内容
基本属性	性別、年代、居住地、自動車免許の保有状況、常時利用可能な自動車の有無
普段の移動実態	通勤通学の移動実態、私事の移動実態
ていワゴンの利用状況	利用頻度、改善点・利用しない理由・利用意向
対象地区におけるコミュニティバスのあり方	運行形態の変更に対する意向、通ってほしい場所、運賃
その他	ていワゴンや入間市の公共交通に対する自由意見



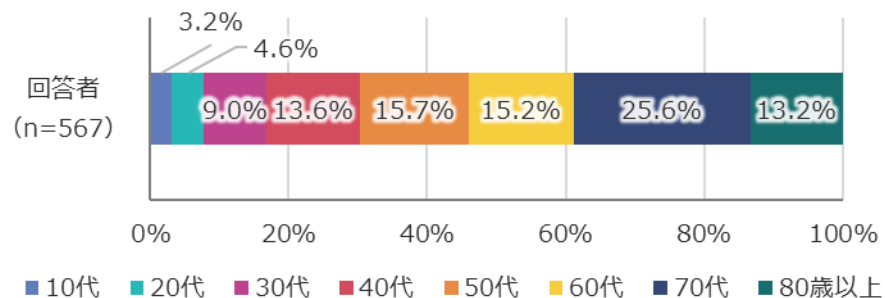
地域住民アンケート【回答者属性】

✓ 女性の回答が約55%、60歳以上が約54%を占めた。居住地は宮寺地区の回答が約7割を占めた。

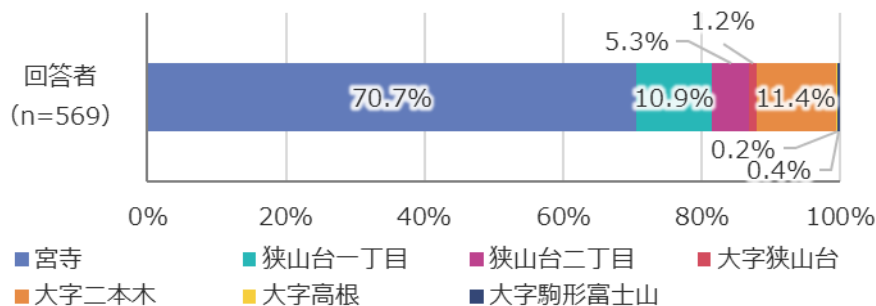
性別



年代



居住地

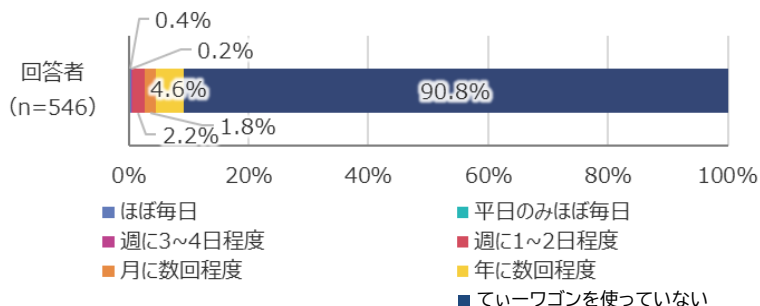




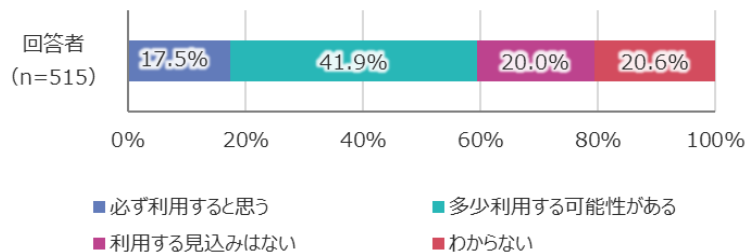
地域住民アンケート【現状のていーワゴンの利用状況】

- ✓ 利用頻度について、「ていーワゴンを使っていない」という回答が9割以上であった。
- ✓ 改善点・利用しない理由は、「他の交通手段がある」という回答が9割以上であった。
- ✓ 改善された場合、多少利用する可能性があるという回答が約42%で最も多かった。必ず利用すると思うという回答は約18%であった。

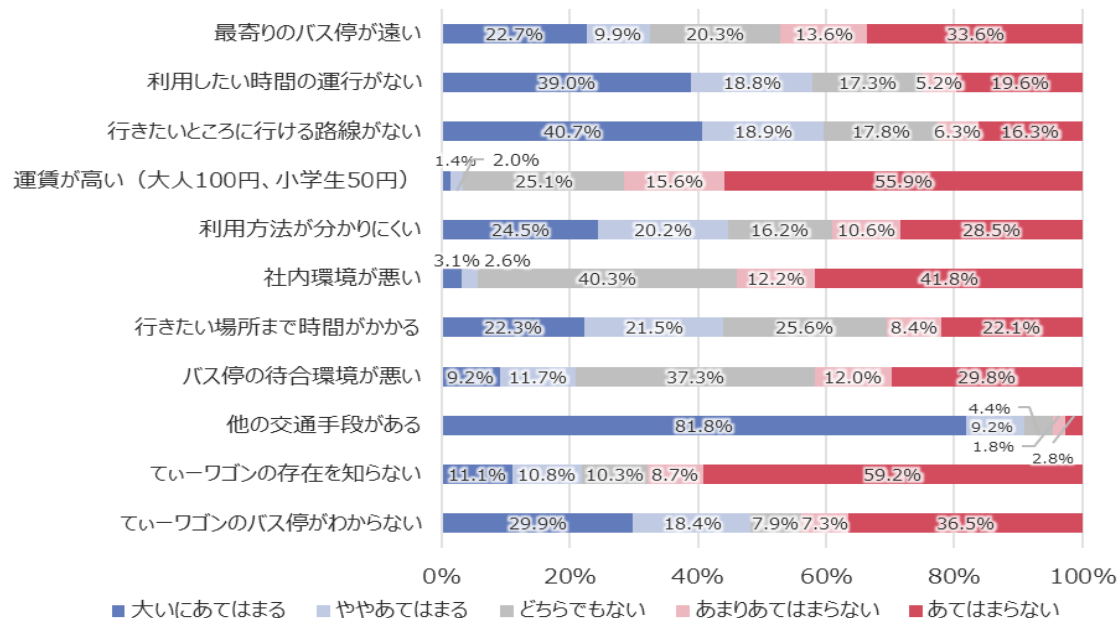
現状のていーワゴンの利用頻度



改善された場合の利用



ていーワゴンの改善点・利用しない理由

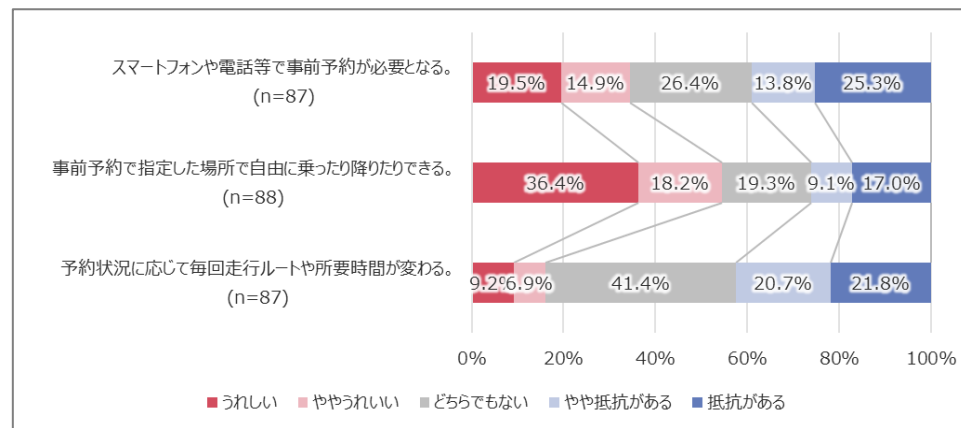
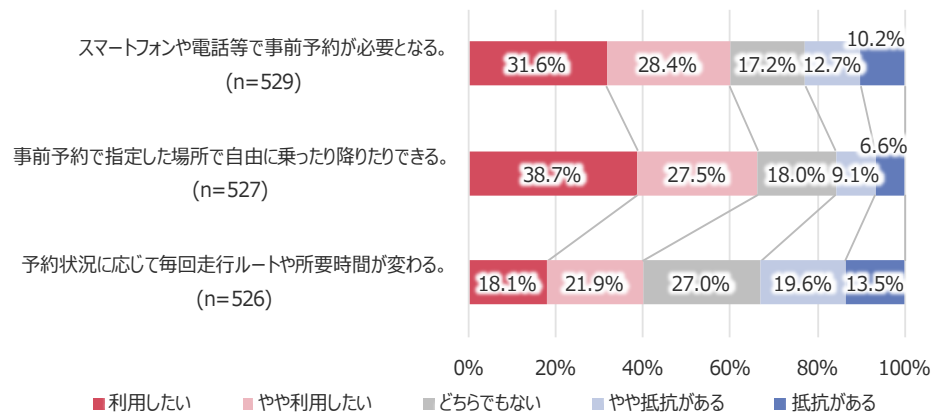




地域住民アンケート【宮寺・二本木地区における コミュニティバスのあり方】

- ✓ ていーワゴンの利用者アンケートと比較すると、現状のていーワゴンから運行形態が変更された場合に「利用したい」という回答の割合が全体的に多い。
- ✓ 実際のていーワゴンの利用者の回答のほうが、「抵抗がある」という回答の割合が多かった。

運行形態が変更された場合の利用



運行形態が変更された場合（ていーワゴン利用者アンケート再掲）



地域住民アンケート【宮寺・二本木地区における コミュニティバスのあり方】

- ✓ 駅まで通ってほしいという回答が約2割で最も多く、次いで病院やスーパー、ヤオコー入間仏子店、イオンスタイル入間へ通ってほしいという回答が多かった。

通ってほしい場所・施設

■通ってほしい場所や施設	回答者	% (n=464)
駅	91	19.6%
武蔵藤沢駅	51	11.0%
入間市駅	22	4.7%
病院	19	4.1%
スーパー	17	3.7%
箱根ヶ崎	17	3.7%
ヤオコー入間下藤沢店	15	3.2%
箱根ヶ崎駅	13	2.8%
イオンスタイル入間	9	1.9%
金子駅	9	1.9%
入間市役所	9	1.9%
宮寺	9	1.9%
現状を知らない	7	1.5%
三井アウトレットパーク	6	1.3%
狭山ヶ丘駅	6	1.3%
小林病院	5	1.1%
西武住宅	5	1.1%
さくらガーデンクリニック	5	1.1%
小手指駅	4	0.9%
入間ハート病院	4	0.9%
入間市博物館	4	0.9%
西武鉄道の駅	4	0.9%
商業施設	4	0.9%
銀行	4	0.9%
ジョイフル本田瑞穂店	3	0.6%
入間看護専門学校	3	0.6%
D C M入間下藤沢店	3	0.6%
自宅付近	3	0.6%
ホームセンター	3	0.6%
産業文化センター	3	0.6%
カインズ青梅インター店	3	0.6%
仏子駅	3	0.6%
ヤオコー武蔵藤沢店	3	0.6%
図書館	3	0.6%
セイムス瑞穂二本木店	3	0.6%
郵便局	3	0.6%
公民館	3	0.6%

■通ってほしい場所や施設	回答者	% (n=464)
シルバー人材センター	2	0.4%
最寄り駅	2	0.4%
彩の森入間公園	2	0.4%
西武バス停	2	0.4%
ショッピングモール	2	0.4%
ベシア青梅インター店	2	0.4%
買物	2	0.4%
荻原	2	0.4%
支所	2	0.4%
丸広百貨店	2	0.4%
しまむら	2	0.4%
TAIRAYA武蔵藤沢店	2	0.4%
スーパーアルプス入間下藤沢店	1	0.2%
ヤマザキYショップ 宮寺店	1	0.2%
二本木地蔵前	1	0.2%
動物病院	1	0.2%
狭山台	1	0.2%
箱根ヶ崎方面	1	0.2%
ヤオコー仏子店	1	0.2%
出雲神社	1	0.2%
らいふ入間	1	0.2%
ロチャースマート入間店	1	0.2%
所沢青梅線	1	0.2%
西久保観音	1	0.2%
的場老人憩いの家	1	0.2%
コンビニ	1	0.2%
介護施設	1	0.2%
入間博物館	1	0.2%
買物に行きたい。	1	0.2%
大型商業店舗	1	0.2%
稲荷山公園	1	0.2%
荻原広場	1	0.2%
グリーンコート入口	1	0.2%
スーパーバリュエー春日町店	1	0.2%
瑞穂町	1	0.2%
スーパーナカムラ	1	0.2%
タイガガーデン池之谷	1	0.2%

宮の台	1	0.2%
ラウンドワン	1	0.2%
ドン・キホーテ 入間店	1	0.2%
入間郵便局	1	0.2%
埼玉りそな銀行	1	0.2%
ロイヤルこころの里病院	1	0.2%
所沢駅	1	0.2%
DCM入間下藤沢店	1	0.2%
寿昌寺	1	0.2%
金子公民館	1	0.2%
業務スーパー入間店	1	0.2%
ベルク飯能阿須店	1	0.2%
南矢萩	1	0.2%
田中屋	1	0.2%
公共施設	1	0.2%
宮寺支所	1	0.2%
宮寺西	1	0.2%
百均	1	0.2%
いなげや狭山ヶ丘店	1	0.2%
しまむら宮寺店	1	0.2%
豊岡第一病院	1	0.2%
グリーンプラザ	1	0.2%
西武公民館	1	0.2%
カワチ薬品入間店	1	0.2%
飲食店	1	0.2%
宮寺カトリック教会前	1	0.2%
工業団地内	1	0.2%
大型商業施設	1	0.2%
農協	1	0.2%
宮寺二本木地区センター	1	0.2%
福祉センター	1	0.2%
下藤沢通り	1	0.2%
ATM	1	0.2%
藤沢地区センター	1	0.2%
下枝医院	1	0.2%
コスモス上藤沢店	1	0.2%
丸広百貨店入間店	1	0.2%

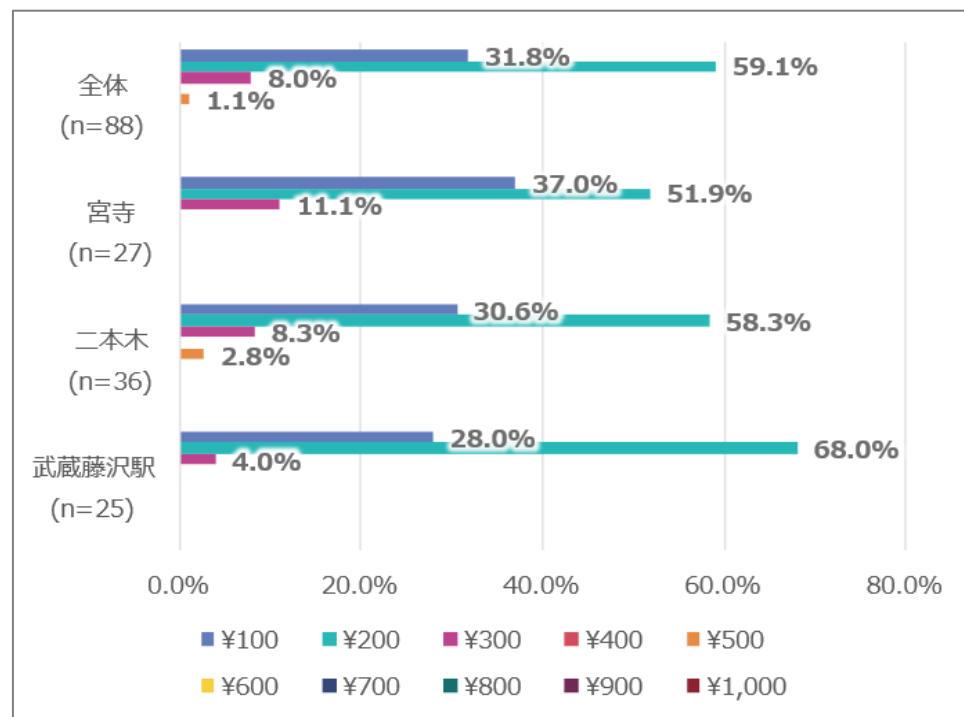
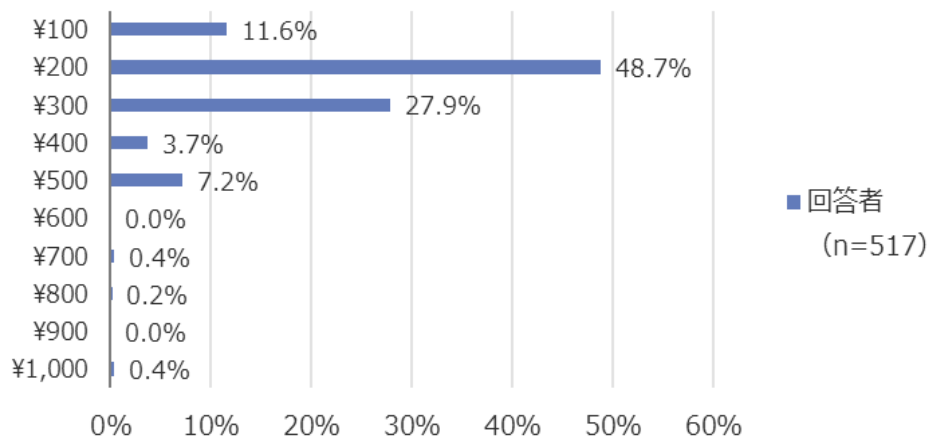
■その他
アリット→武蔵藤沢駅のルート、宮寺→16号を通るルート（黒浜まで）
入間市だけでなく、隣接する所沢市や瑞穂の一部のエリアに対応して欲しいと思った事があります。宮寺からすると入間市駅より狭山ヶ丘や（金子や）箱根ヶ崎が近いと思います。
現状の乗り場は博物館脇の道や民家のフェンス横など分りにくい。博物館門などわかりやすいところにしてほしい。路面にシールが貼りつけてあるが見にくい。



地域住民アンケート【宮寺・二本木地区における コミュニティバスのあり方】

- ✓ 利用者アンケートと同様に許容運賃は200円の回答が約5割で最も多かった。次いで300円が多く、約3割であった。

許容運賃



運賃の利用可能上限額（利用者アンケート再掲）

議題 1 宮寺・二本木地区へのデマンド交通導入の検討について

- ・利用実態調査及び地域住民アンケート調査から想定される
ていーワゴン（宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース）のあり方について



宮寺・二本木地区の移動特性

(1) てい一ワゴンの運行において、**利用者のいない区間（空気運行）**が生じている

現況のてい一ワゴン(宮寺コース及び二本木コース)は、地区内を面的に網羅するルート設定により、**地区内のほぼ全てのエリアで利用可能な状況にある。**

一方、利用者調査の結果より、便によっては**本来運行する必要のない空気運行となる区間が多数生じており、当該区間の無駄を回避可能なサービス形態が望まれる。**



赤色:宮寺コース
黄色:二本木コース

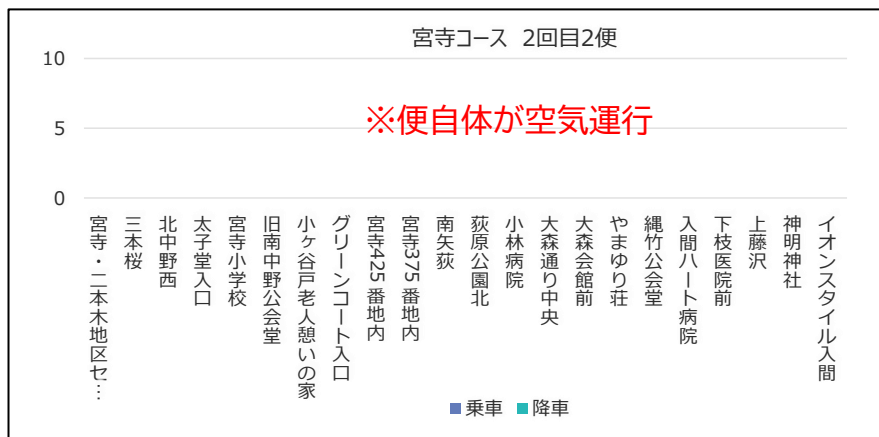
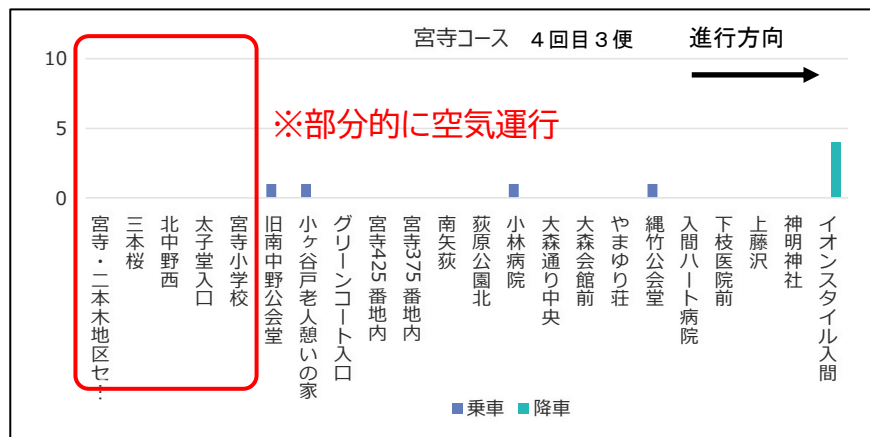


図 便ごとに生じる空気運行の例

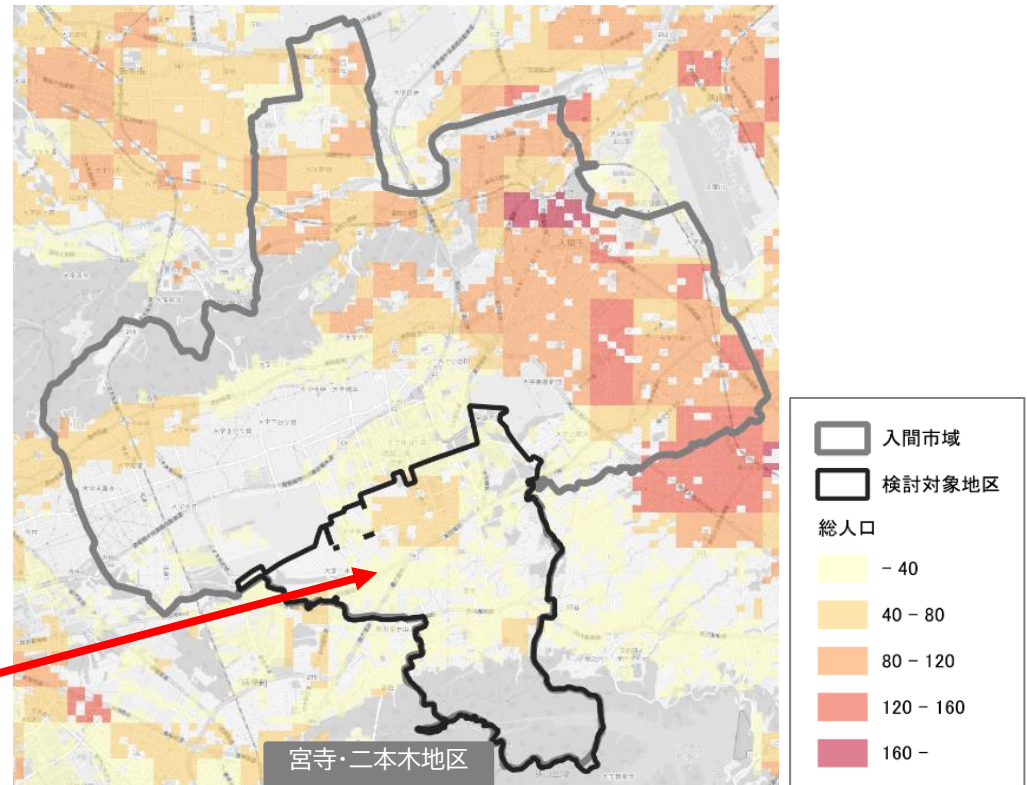


宮寺・二本木地区の移動特性

(2) 人口が面的に分散しており、エリア全体をカバーすることが求められる

宮寺・二本木地区は人口が面的に分布しており、エリア全体において「自動車が利用できない場合においても生活の足を確保する」ことを基本方針とする場合は、面的なエリア全体を効率よくカバーする交通サービスが求められる。

他地域に比べ人口密度は低いものの、居住エリアは地区内に広く分布



※2020年国勢調査500mメッシュを基に、国土数値情報(土地利用細分メッシュ)における土地利用種別が「建物用地」であるメッシュに按分して作成。

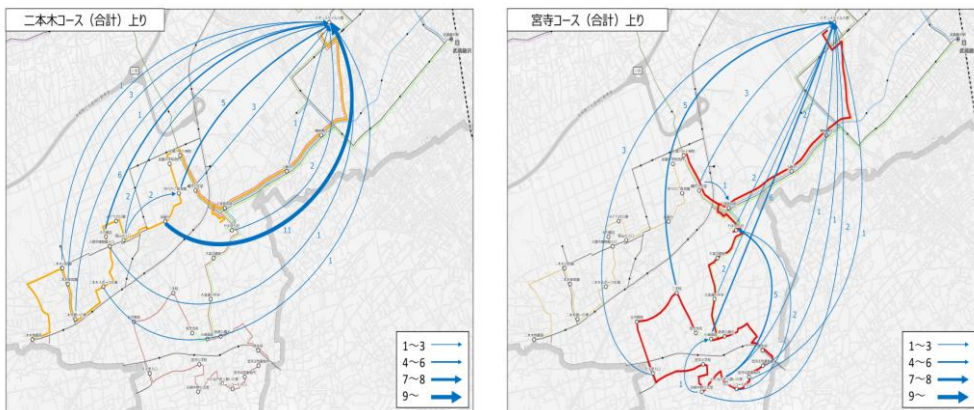
図 対象地区周辺の人口分布(100mメッシュ)



宮寺・二本木地区の移動特性

(3) 移動の目的地の多くが地区外に分布

利用者の乗降場所(全OD調査便合計)



⇒目的地ではイオンスタイル入間が突出し、
次いでやまゆり荘が多い(※やまゆり荘は令和7年3月にて閉館)

地区外(主に藤沢地区及び豊岡地区)や市外への移動が多いことから、これらの移動ニーズに対応した交通サービスの導入が課題となる。

地域住民アンケートの結果を基にした宮寺・二本木地区住民の移動の主な目的地の分布

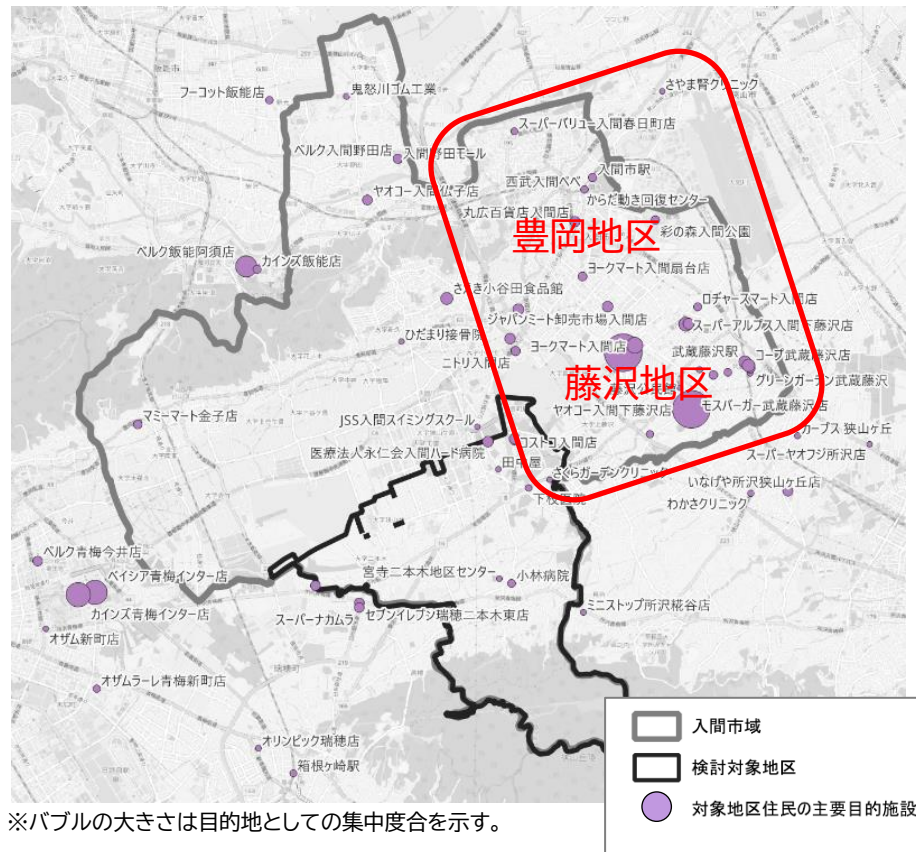


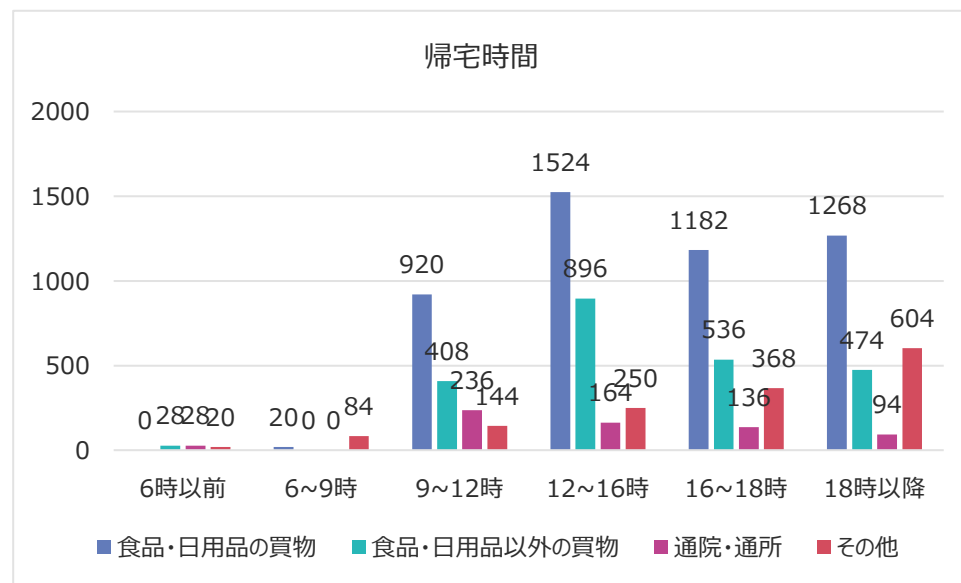
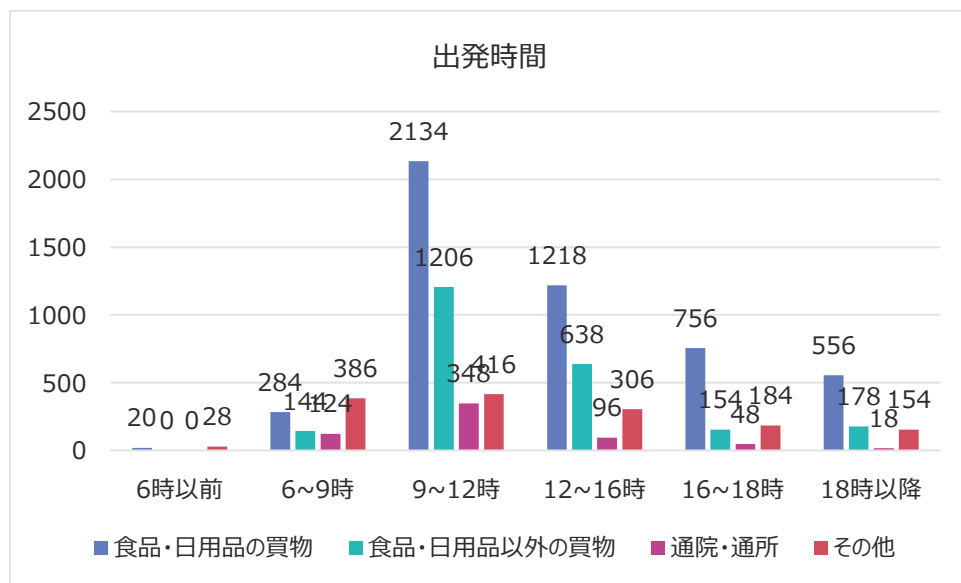
図 対象地区住民の主な移動目的地分布



宮寺・二本木地区の移動特性

(4) 住民の移動時間

地域住民アンケートの結果を基にした対象地区住民の移動時間



※図中の数値は、アンケートによる移動頻度を加味した、月あたり移動回数を集計している。

図 地域住民アンケートによる目的別移動時間分布

出発時間については9時～12時に集中する傾向があるものの、当該時間以外にも移動需要がある。

復路(帰宅時間)は移動時間が幅広に分布しており、概ね終日において移動ニーズが存在する。



公共交通に対する意向

(1) ていーワゴンのサービスに対する満足度

比較的不満の声が多い項目

- ・行きたい場所に行けない
- ・早く着けない
- ・予定通りの時刻に着けない
- ・利用したい時間に走っていない

ていーワゴンの改善点・利用しない理由として多い項目

- ・「他の交通手段がある」が突出している
- ・次いで「行きたいところに行ける路線がない」、「利用したい時間の運行がない」が多い ⇒ **ワゴンの利便性に関する問題**

「ていーワゴンの存在を知らない」という人は少ないが、「ていーワゴンのバス停が分からない」、「利用方法が分かりにくい」といった**周知面の問題**も一定数挙げられている

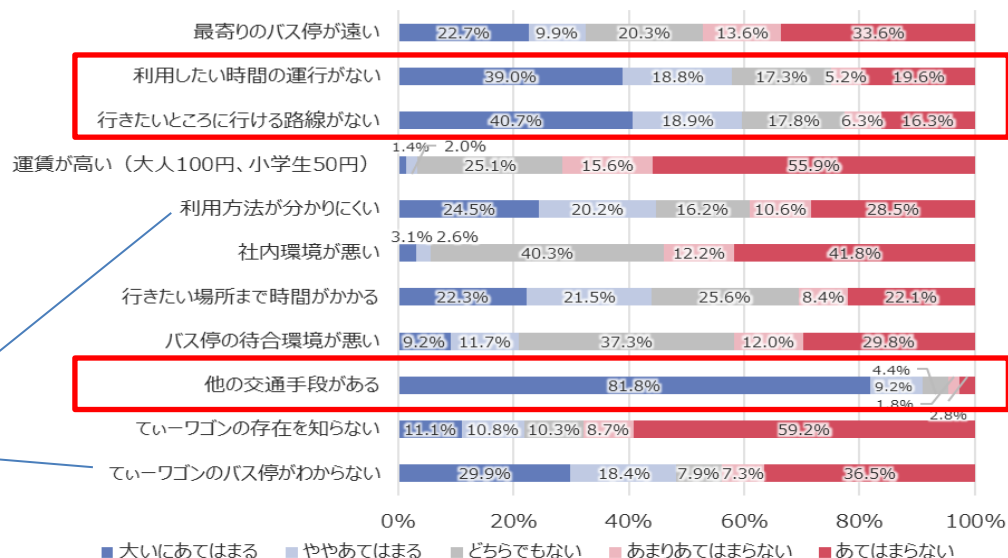


図 運行形態が変更された場合(利用者アンケート)



公共交通に対する意向

(2) コミュニティバスのデマンド化等サービス変更に対する感覚

- ・「電話等による事前予約が必要となる」ことに対しては、特に現況でていワゴンを利用している方の抵抗感が強い。
- ・「指定した場所で自由に乗ったり降りたりできる」点については、肯定的に感じる方が多く、利便性が高くなると捉えられる傾向にある。
- ・「予約状況に応じて毎回走行ルートや所要時間が変わる」については4割程度の方が抵抗感を示している。⇒対象地区において重視されているポイント

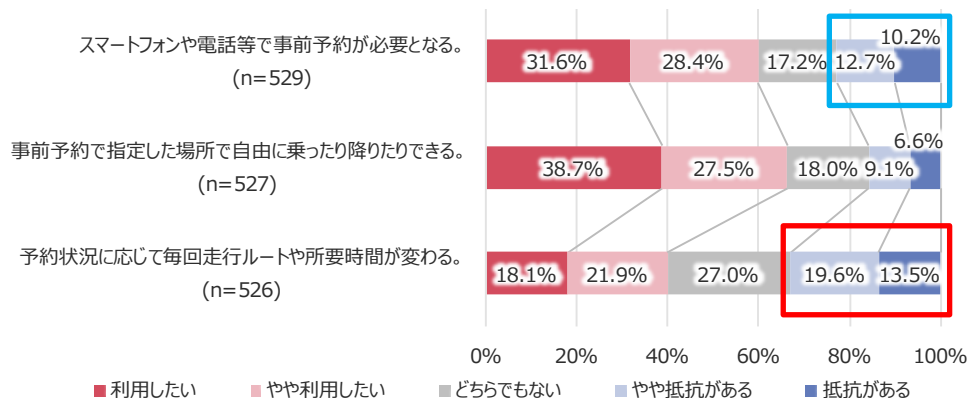


図 運行形態が変更された場合(地域住民アンケート)

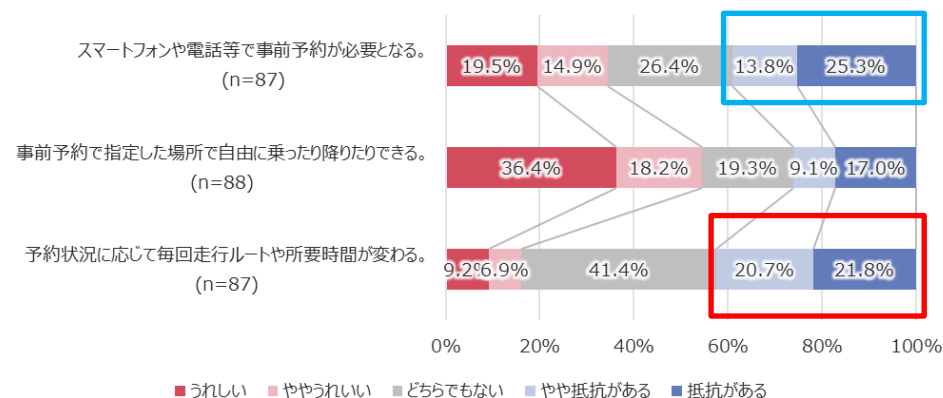


図 運行形態が変更された場合(利用者アンケート)



宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コースの検討案

● 今後のあり方について検討上の主なポイント

地区内の人口が面的に分散している

地区内に広く人口が分布していることから、定時・定路線型のままとする場合は、現況のとおりエリア全体を網羅するようなルート設定が必要となる。

⇒ 空気運行や無駄な乗車時間が生じやすい

住民の移動目的地が地区外に分散している

OD調査での移動の目的地は藤沢地区にある「イオンスタイル入間」が突出している。地域住民アンケートでは主に藤沢地区や豊岡地区、市外など、地区外に分布している

⇒ 地区外の目的地をどこまでカバーするかが課題

⇒ 現状のていーワゴンのサービス変更、デマンド化について検討する

議題 1 宮寺・二本木地区へのデマンド交通導入の検討について

- ・ ていーワゴン（宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース）デマンド交通導入可能性検討



デマンド交通導入可能性検討

移動のニーズに合わせた交通サービス形式のパターン例

運行ルート・乗降場所のパターン

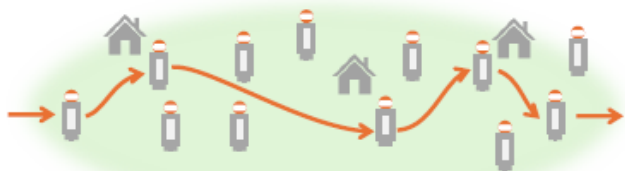
<定路線型>

一般的な路線バスのように、決まったルートを運行する。



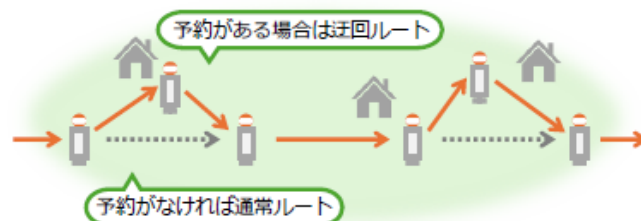
<自由経路①型>

特に決まった運行ルートを定めず、エリア内に多数設置されたバス停のうち、予約の入ったバス停間を結ぶルートを毎回設定する。



<迂回ルート型>

定路線型をベースに、バス停が遠い地域などに迂回ルートを設定し、予約に応じて迂回する。



<自由経路②型>

特に決まった運行ルートやバス停を設定せずに、指定エリア内で予約のあった場所（自宅や目的地の玄関口など）を回るルートを毎回設定する。





デマンド交通導入可能性検討

移動のニーズに合わせた交通サービス形式のパターン例

運行時間のパターン

<固定ダイヤ>

バス停ごとにあらかじめ決められた時間に、予約があった場合のみ運行する。

時刻表		
時間	行き	帰り
5		
6	●	
7	●●	●
8	●●	●
9	●	
10	●	
11	●	
12	●	●
13	●	
14	●	
15		
16	●●	●
17	●●	●
18	●●	●
19	●	
20	●	
21	●	

<基本ダイヤ>

おおむねの発着時刻のみが設定されており、予約に応じて運行時間が決まる。

●●地区 (1日6便)	
行き	帰り
9:00便	11:00便
10:00便	13:00便
14:00便	17:00便

<非固定ダイヤ>

運行時間内であれば、予約に応じて随時運行する。

●●時に
自宅～●●まで。



承知しました。
●●時に●●まで
うかがいます。





デマンド交通導入可能性検討

ていーワゴン宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コースのサービス形態変更の想定ケース

ケース1 【現況ていーワゴンのデマンド化案】

現行のていーワゴン(宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース)と同様の運行形態をベースにする。
事前予約が必要な点のみ変更する。

ケース2 【宮寺・二本木、藤沢地区運行案】

対象地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区はイオン、ヤオコーを中心とした迂回ルート型で運行する。

ケース3 【宮寺・二本木、藤沢、豊岡地区運行案】

対象地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区・豊岡地区までも面的に運行する。



デマンド交通導入可能性検討

ケース1 【現況ていーワゴンのデマンド化案】

現行のていーワゴン(宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コース)と同様の運行形態をベースにする。
事前予約が必要な点のみ変更する。

運行ルート形態

⇒地区内、地区外ともに「定路線型」

運行ダイヤ形態

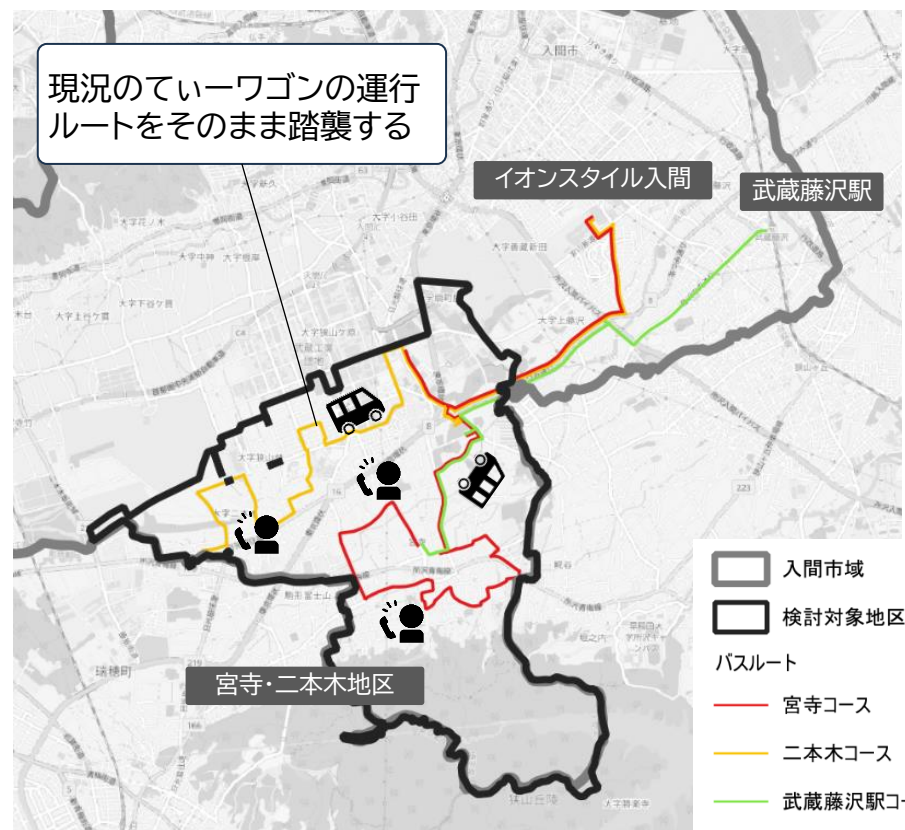
⇒あらかじめ決められた時間に、予約がある場合のみバス停に停車する「固定ダイヤ」

想定されるメリット

- ・需要に応じて運行の縮小を行うことで、運行経費を削減できる。
- ・現況との変化が少なく、運行事業者への負担が少ない。

想定されるデメリット

- ・現況との変化が少ないことで、事前予約に抵抗感を持つ利用者にとっては実質的に利便性が低下する。
- ・潜在需要の取り込みが期待できない。





デマンド交通導入可能性検討

ケース2 【宮寺・二本木、藤沢地区運行案】

宮寺・二本木地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区はイオンやヤオコーを中心とした迂回ルートで運行する。

運行ルート形態

⇒地区内は「自由経路①型」もしくは「自由経路②型」、地区外は「迂回ルート型」

運行ダイヤ形態

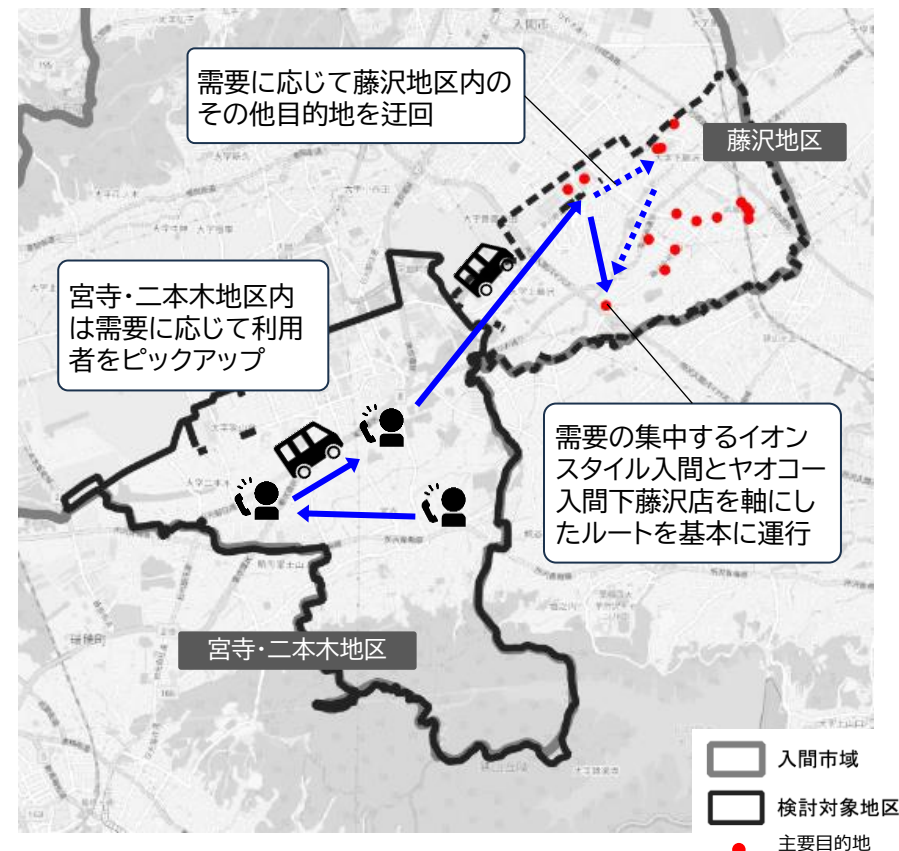
⇒概ねの運行時間と運行本数のみ設定した「基本ダイヤ」

想定されるメリット

- ・需要に応じて運行の縮小を行うことで、運行経費を削減できる。
- ・地区外の到達可能な目的地が増加し、利便性が向上する。また、ケース1に比べ潜在需要の取り込みが期待できる。

想定されるデメリット

- ・需要によっては車両台数や運行距離が増大する可能性がある。
- ・地区外については主要拠点以外の移動需要への対応ができない。





デマンド交通導入可能性検討

ケース3 【宮寺・二本木、藤沢、豊岡地区運行案】

宮寺・二本木地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区・豊岡地区までも面的に運行する。

運行ルート形態

⇒地区内、地区内共に「自由経路①型」もしくは「自由経路②型」

運行ダイヤ形態

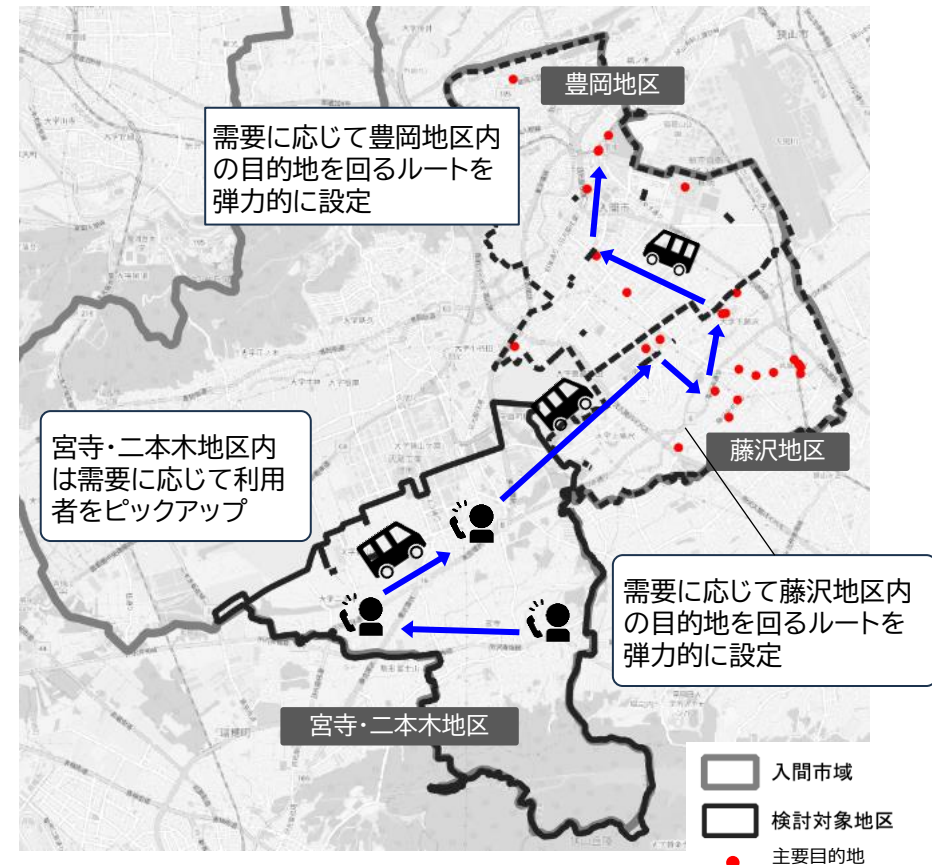
⇒概ねの運行時間と運行本数のみ設定した「基本ダイヤ」

想定されるメリット

- ・需要に応じて運行の縮小を行うことで、運行経費を削減できる。
- ・目的地の選択肢が幅広くなり、利便性が向上する。3ケース中最も潜在需要の取り込みが期待できる。

想定されるデメリット

- ・需要によっては車両台数や運行距離が増大する可能性があり、運行事業者への負担が最も大きい。
- ・導入、運行コストが最も大きくなる可能性がある。





デマンド交通導入可能性検討

ケースごとの収支予測

現行のていーワゴンをデマンド化することを想定し、運行形態の条件を基に各ケースの収支予測を行った。

		【ケース1】 現況ていーワゴンのデマンド化案	【ケース2】 宮寺・二本木・藤沢地区運行案	【ケース3】 宮寺・二本木・藤沢・豊岡地区運行案	【参考】 ていーワゴン 令和5年度実績値
年間収支予測	収入	984,120円	2,792,242円	3,095,746円	1,180,000円
	支出	3,623,793円	3,922,158円	5,603,082円	5,575,067円
	年間収支	▲2,639,673円(収支率0.27) 【○】	▲1,129,916円(収支率0.71) 【◎】	▲2,507,336円(収支率0.55) 【○】	▲4,395,067円(0.21)

※令和5年度実績値をベースに、ケース1～3の運行条件を基にケーススタディを実施し、収支予測を行ったもの。
支出については、ケースごとの比較を目的とすることから、デマンド交通の導入・運行に必要なオペレーション費用や予約システムの導入・管理費用等の、共通して必要となるような経費は考慮していない。



デマンド交通導入可能性検討

ケース比較

カバー需要小
導入・運行コスト小

カバー需要大
導入・運行コスト大

	【ケース1】 現況ていワゴンのデマンド化案	【ケース2】 宮寺・二本木・藤沢地区運行案	【ケース3】 宮寺・二本木・藤沢・豊岡地区運行案
概要図			
概要	現行のていワゴン(宮寺コース、二本木地区コース)と同様の運行形態をベースに、事前予約が必要な点のみ変更	宮寺・二本木地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区はイオンやヤオコーを中心とした迂回ルート型で運行する。	対象地区は需要に応じて面的に運行し、藤沢地区・豊岡地区までも面的に運行
ルート形態	地区内:定路線型 地区外:定路線型	地区内:予約に応じ柔軟にルート設定 地区外:イオン、ヤオコーを中心に予約に応じて周辺を迂回	地区内:予約に応じ柔軟にルート設定 地区外:予約に応じ柔軟にルート設定
ダイヤ形態	固定ダイヤ(※予約がある場合のみ運行)	概ねの運行時間と運行本数のみ設定	概ねの運行時間と運行本数のみ設定
空気運行の解消	○	○	○
住民の 利便性	【△】 ・現況との変化が少ないことで、事前予約に抵抗感を持つ利用者にとっては実質的に利便性が低下する。 ・潜在需要の取り込みが期待できない。	【○】 ・現況のていワゴンに比べ、藤沢地区の到達可能な目的地が増加し、利便性が向上。 ・潜在需要の取り込みが期待できる。	【◎】 ・豊岡地区も含めて目的地の選択肢が幅広くなり、利便性が最も向上。 ・潜在需要の取り込みが期待できる。
事業者の負担	【◎】 ・現況との変化が少なく、運行事業者への負担が少ない。	【○】 ・需要により車両台数や運行距離が増大する可能性がある。	【△】 ・需要により車両台数や運行距離が増大する可能性が最も高い。



デマンド交通導入可能性検討

議題 1 宮寺・二本木地区へのデマンド交通導入の検討について

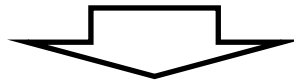
【デマンド交通の導入要否】

前述のいずれのケースにおいても、現況のていワゴンに対し収支改善が期待できることから、デマンド交通の導入が望ましいと考えられる。

【導入するデマンド交通のサービス形態】

各ケーススタディの検討結果を踏まえ、採算性が最も高く、住民や事業者にとってのデメリットや負担が比較的少ないケース2(宮寺二本木地区及び藤沢地区をサービス圏域とするケース)の導入が最適と考えられる。

上記のサービス形態の評価については、OD調査やアンケート結果等を基に導入可能性について基礎的な検討をしたものに留まるため、今後デマンド交通導入についての検討や協議、実証実験等の実施等により、対象地区の利用意向や需要についてさらに詳細に把握する必要がある。



宮寺・二本木地区へのデマンド交通導入の検討について開始してよろしいでしょうか。

議題 2 本市におけるコミュニティバス再編の検討について



コミュニティバス再編について

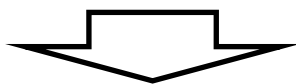
議題 2 本市におけるコミュニティバス再編の検討について

【コミュニティバス全路線に対する見直し】

近年、急速な少子高齢化・人口減少時代の到来による市民の移動実態の変化や、「2024年問題」における乗務員不足及び物価高騰に起因する燃料費等の上昇など、交通事業者を取り巻く環境が厳しい状況となり、その維持が大きな課題となっている。

このような状況を踏まえ、持続可能な公共交通を維持するため、入間市地域公共交通計画に基づき、コミュニティバス全路線に対する見直しを行う。

今後、ていーろーど全3コース及びていーワゴン東金子コース、金子コースにおいても、宮寺・二本木・武蔵藤沢駅コースと同様な利用実態調査、地域住民アンケート調査等を行い、「現状と課題」、「再編の可否および再編案」を整理し、検討を行う必要がある。



本市におけるコミュニティバス再編の検討について開始してよろしいでしょうか。