

議事2

新たな交通サービスの導入に向けて

目次

1 本市の取り組む施策(案)	1
2 前回協議会議事の振り返り(新たな交通サービスの必要性)	2
3 新たな交通サービスの導入エリア(案)	3
4 具体の交通サービスについての検討結果	5
5 新たな交通サービスの導入に係る実証実験の実施事項(案)	7
6 今後のスケジュール(案)	9

1 | 本市の取り組む施策(案)

- 施策案のうち「新たな交通サービスの導入推進」、「次世代モビリティ等の導入推進」を計画策定に先立って検討し、効果検証を行う。
- 具体的には、今年度中に上記施策に関わる実証実験を実施することで、新たな課題を把握するとともに、本市がめざす公共交通ネットワークの実現に向けた課題や対応策を明らかにしたいと考えている。

基本方針	施策の方向性	施策
方針1 本市の実情に対応した 持続可能な公共交通ネットワークの構築	交通不便地域の解消	新たな交通サービスの導入推進
		コミュニティバスの維持・改善
		タクシーの活用検討
	公共交通の維持	地域の多様な交通資源との連携
		既存交通の維持
	先進技術の活用	事業者と連携した人手不足への対応
MaaSの推進		
次世代モビリティ等の導入推進		
方針2 利用できる・利用したくなる 公共交通環境の実現	お手軽な公共交通の実現	継続的なICT活用研究の実施
		公共交通利用料金の補助
	利用環境の整備	適切な運賃設定
		バリアフリー化検討
		待合環境の充実化
	分かりやすい情報提供	車両環境の充実
		ユニバーサルデザインへの対応
		多様なツールを活用した情報提供
	方針3 多様な主体の連携による 地域公共交通サービスの育成	地域・団体との連携
店舗・商業施設との連携		
公共交通利用促進策の実施		地域住民の活動に対する適切な支援
		モビリティマネジメントの取組の実施
		ITリテラシーの向上
		運転免許証返納促進事業との連携

2 | 前回協議会議事の振り返り(新たな交通サービスの必要性)

- これまでの調査結果から、コミュニティバスを始めとする本市の公共交通サービスの利便性について課題が明らかになったため、交通空白地域の解消に向けた新たな交通サービスを検討することとし、検討候補地として4つのエリアを選定した。
- 現段階での分析結果を総合すると、**コミュニティバス中回り・南回りの路線の利便性向上のためのサービス改善、公共交通サービス水準に劣るエリア(上之郷小学校区周辺等)における新たな交通サービスの確保**が第一候補として考えられるが、他の3つのエリアについても現地調査等による更なる分析を実施し、新たな交通サービス導入に向けた検討を進めていく。

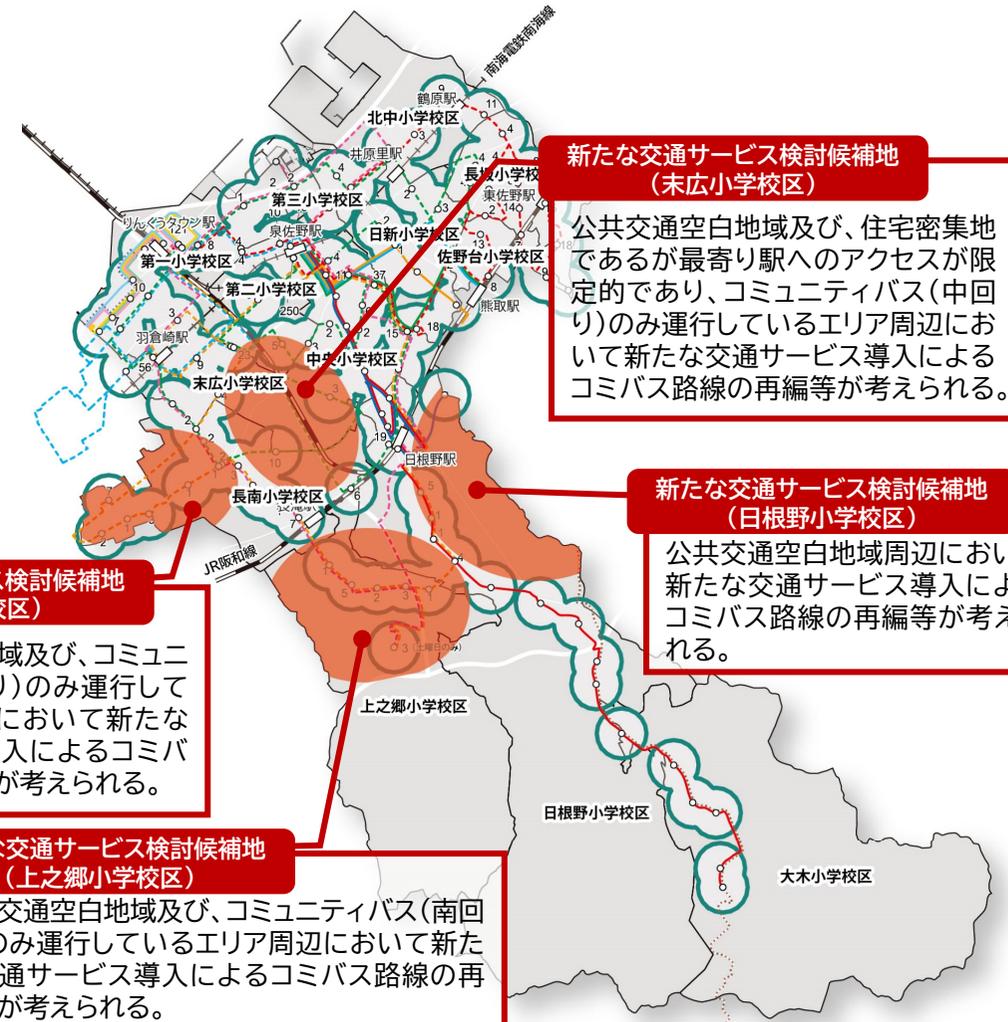
コミュニティバスの問題点

- 路線が長大であるため遅延が発生しやすい
- 停留所によって利用者数に差があり、需要が大きく異なる
- 運行本数が少ない
- 一方向運行のため、往復利用しづらい

バス利用者調査により把握した コミュニティバスの実態

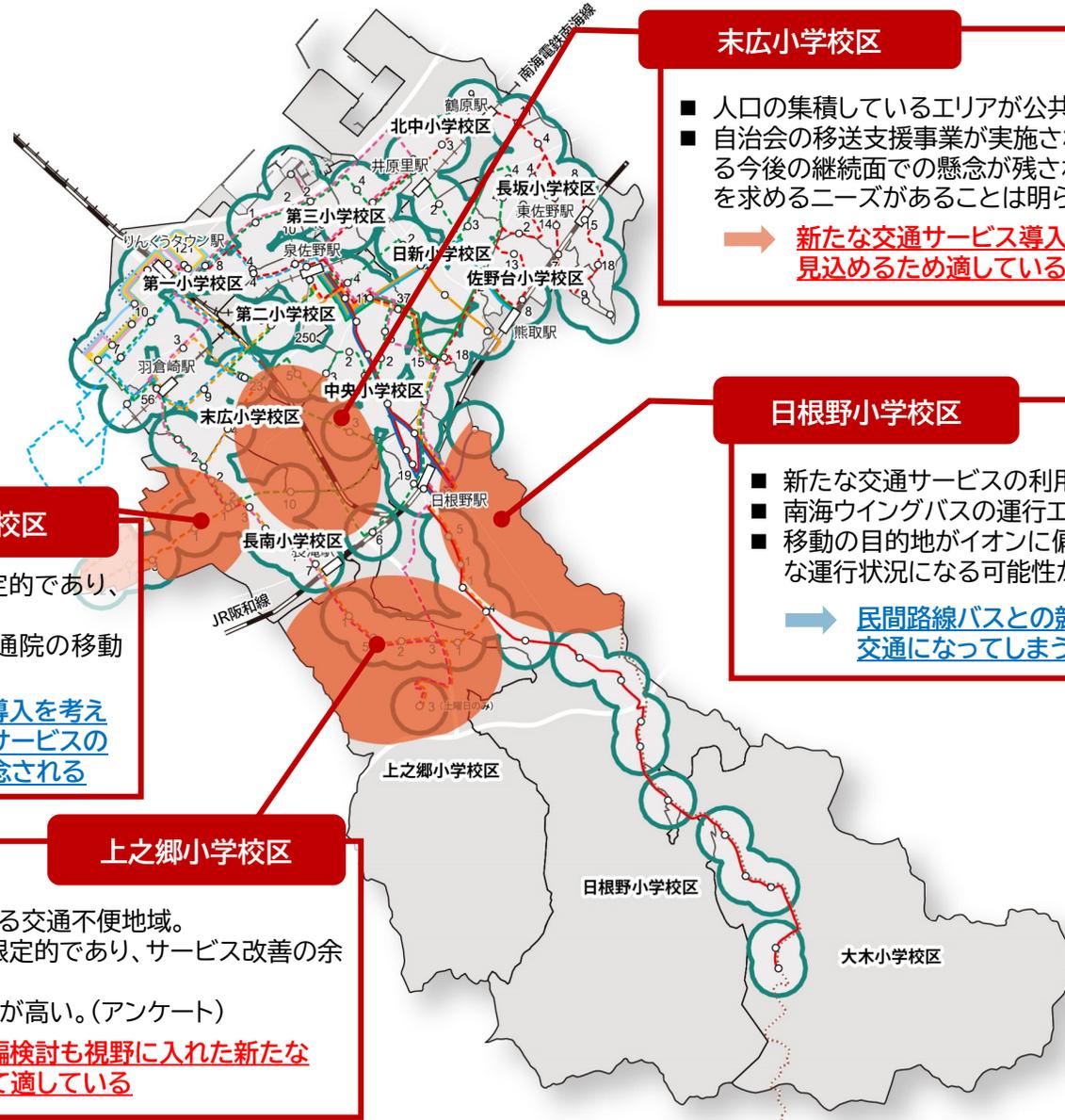
- 北回りは一定の需要があるため現状の路線運行が適している
- 中回りは路線が長大であるため、遅延しやすいが停留所に複数の駅があり、乗降者数が多くなるため1人あたりの乗車時間は20~30分程度
- 南回りは上之郷小学校区・長南小学校区において乗降者数が極端に少ない区間があり(30分程度)利用者の乗車時間が長くなっている
- 田尻回りは他の路線に比べて短いため往復利用しやすく、停留所ごとの需要のばらつきが少ないため現状の路線運行が適している

中回り・南回り路線の利便性向上のためのサービス改善が必要
または
公共交通サービス水準に劣るエリアでの補完サービスが必要



3 | 新たな交通サービスの導入エリア(案)

- 既存交通サービスとの役割分担や、自治会による移送サービスとの連携を視野に入れ、**上之郷小学校区・未広小学校区において、新たな交通サービス導入に向けた実証実験の実施**に向けた検討を行っていく。



未広小学校区

- 人口の集積しているエリアが公共交通空白地域となっている。
 - 自治会の移送支援事業が実施されているが、担い手不足による今後の継続面での懸念が残されている。一方で、移送支援を求めるニーズがあることは明らかである。
- ➡ **新たな交通サービス導入エリアとして一定の需要も見込めるため適している**

日根野小学校区

- 新たな交通サービスの利用意向は高い。(アンケート)
 - 南海ウイングバスの運行エリアと重なる。
 - 移動の目的地がイオンに偏る可能性があり、送迎バスの様な運行状況になる可能性がある。
- ➡ **民間路線バスとの競合や特定の商業施設への送迎交通になってしまうことが懸念される**

長南小学校区

- コミュニティバス(南回り)の利用は限定的であり、サービス改善の余地がある。
 - 泉南市に隣接しているため、買い物や通院の移動先のニーズが市外にある可能性がある。
- ➡ **本市内の交通サービスとしての導入を考えているため住民の移動ニーズとサービスの内容に相違が生まれることが懸念される**

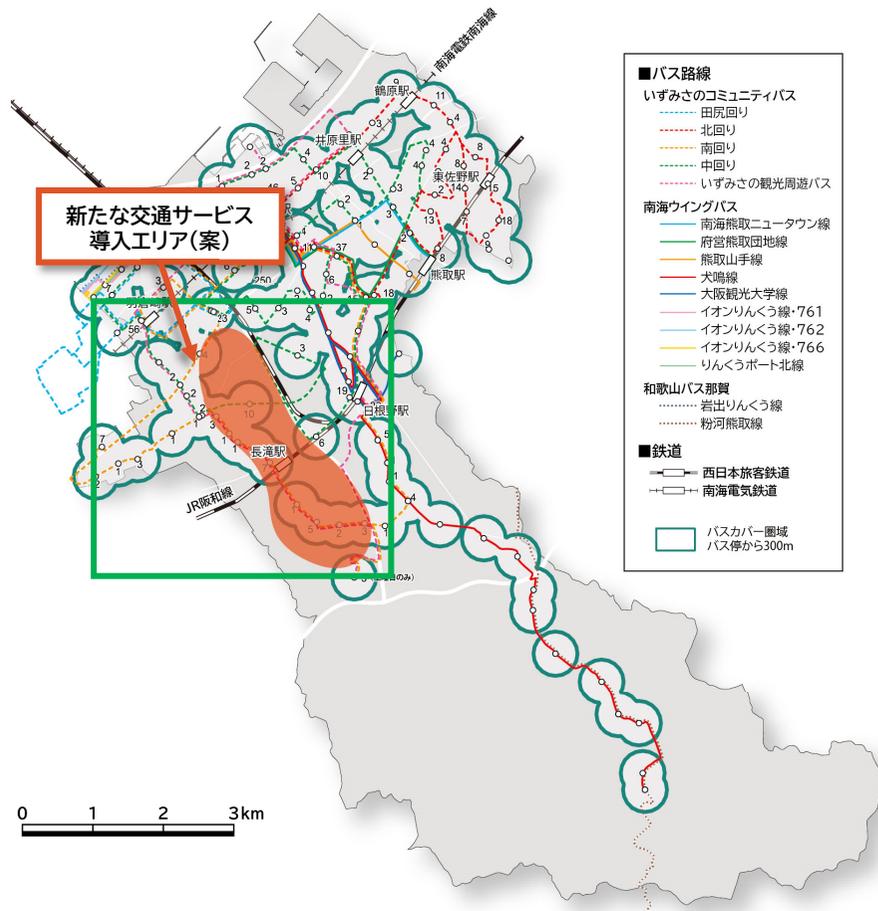
上之郷小学校区

- 山間部であり交通手段が限られている交通不便地域。
 - コミュニティバス(南回り)の利用は限定的であり、サービス改善の余地がある。
 - 新たな交通サービス利用頻度可能性が高い。(アンケート)
- ➡ **今後のコミュニティバスの再編検討も視野に入れた新たな交通サービス導入エリアとして適している**

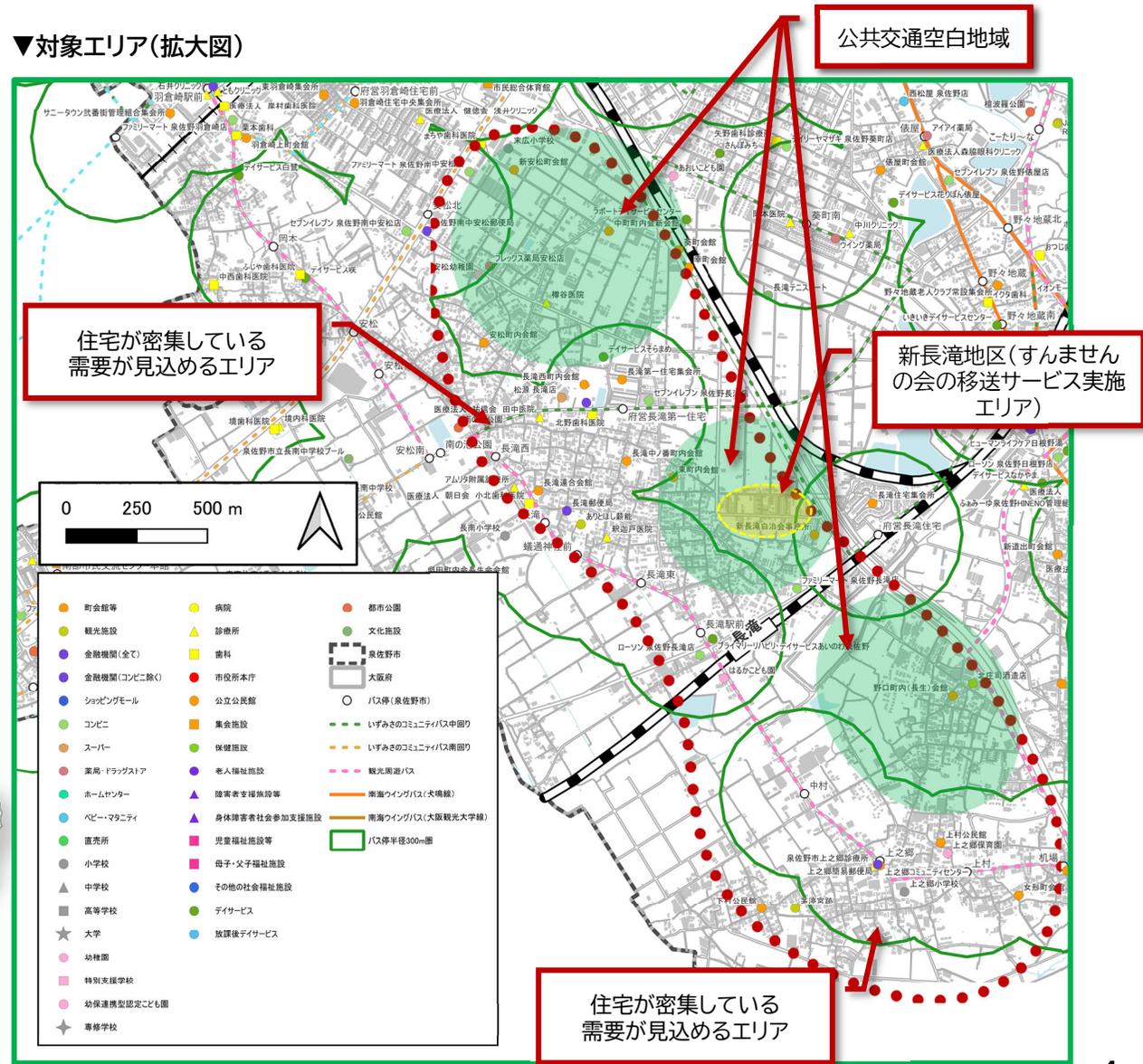
3 | 新たな交通サービスの導入エリア(案)

■ 検討の結果、以下のエリアにおいて新たな交通サービスの実証実験を計画するが、具体的な範囲やエリア境界については自治会や町内会内で不公平感が出ないようにさらなる検討を行う予定である。

▼対象エリア位置図



▼対象エリア(拡大図)



4 | 具体の交通サービスについての検討結果

修正箇所: 黄色ハッチ掛け

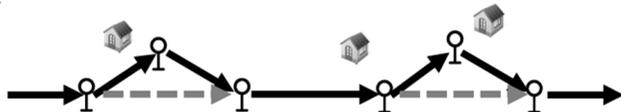
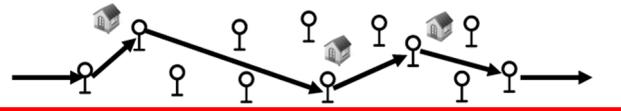
- 新たな交通サービスの具体的な運行形態は以下の検討の結果、**デマンド型交通**を第一候補とし、検討を進めていく。
- 運行形態は、次頁記載の比較の結果、**予約に基づき最短経路を選択し、指定の停留所へ送迎する自由経路ミーティングポイント型**の導入を検討する。

▼交通モードの特性と適性の比較結果

	コミュニティバス(新規路線)	交通空白地有償運送(地域による移送支援)	デマンド型交通
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 定時・定路線運行 ● 乗降はバス停で行う ● 大量輸送に適しており、一定の需要が見込める地域において適している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の予約により運行する ● 市もしくはNPO法人が主体となって運行するものであるため、運転手の都合や予約の状況によって調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の予約により運行する ● 路線バスより少人数の輸送に適している ● 定路線運行・区間運行など運行形態は多岐にわたる ● 乗り合いでの輸送が基本
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前登録や事前予約が不要 ● 運行ダイヤが決まっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● NPO法人等が主体となる場合、行政の負担は小さい ● タクシーよりも安価で柔軟な移動に対応できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスに比べて乗降場所までの距離が短い ● 予約により運行するため、無人での運行がなくなる ● タクシーよりも安価で柔軟な移動に対応できる ● AIデマンド型交通では今回実証実験エリアとする予定の住宅地など、複雑な道路状況でも最適なルートを選定し、効率的な運行が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用が少なくても運行する必要がある ● 車両確保に時間がかかる ● バス停設置に協議が必要となるが、道路幅員の問題で本市では新規のバス停設置が難しい状況 	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約の手間が生じる ● 担い手となる団体等が必要 ● 地域内の需要が必要 ● ドライバーと車両の確保が必要 ● 一定のエリア内のみでの輸送となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録・予約の手間が生じる ● 運行管理が複雑 ● 出発・到着時間が変動する ● 一定のエリア内のみでの輸送となる ● 利用者が乗り合いに抵抗感を感じる可能性がある
適性	△	×	○
	<ul style="list-style-type: none"> ○ コミュニティバスの逆回り運行の要望が多い × 新たな車両確保が難しい × 新たなバス停設置が難しい × 高齢者にとっては自宅からバス停までの移動が負担になっている 	<ul style="list-style-type: none"> × バスやタクシーによる地域公共交通の確保ができないエリアの運行に限定される × 運行の担い手が必要になる × 地域で運行サービス(供給)と利用者(需要)のバランスが満たされる必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗降場所の設置間隔が短いため高齢者にとって乗降前後の負担が少ない ○ 対象エリアの道路構造にAIデマンド型交通が適している △ 指定場所間の移動となるため定路線型の交通に比べて無駄な移動が少なくなるが、利便性はタクシーに劣る △ 同一時間帯で多数の需要に対応できない

4 | 具体の交通サービスについての検討結果

▼デマンド型交通の運行方式の比較結果 ※国土交通省資料を基に作成

	運行方式の特徴(イメージ)	メリット	デメリット	泉佐野市での適性
定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約により運行するため空気バスのような無駄な運行を解消できる ● 乗降ポイントが分かりやすい ● 到着場所までの移動時間が一定 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降ポイントまでの移動が必要 ● 利便性は自由経路、ドアツードアに劣る ● 交通空白地を網羅的にカバーすることは難しい ● 運行経路が長くなる 	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 対象エリアは住宅が密集し、道路網が複雑なため、定路線型では網羅的なカバーが難しい ● 既設バス停もなく活用できない
迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通空白地域の解消を図ることができる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降ポイントまでの移動が必要 ● 利便性は自由経路、ドアツードアに劣る ● 運行管理が複雑 ● 出発・到着時間が変動する ● 運行経路が長くなる 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行管理が複雑になり、乗務員への負担が多くなる ● あい路・袋小路のため公共交通空白地域を網羅すると路線が長大になる
自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定場所間の移動になるため、低路線型に比べて無駄な移動を抑制できる ● 一般タクシーと差別化を図ることが出来る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降ポイントまでの移動が必要 ● 利便性はドアツードアに劣る ● 出発・到着時間が変動する 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最短経路を結ぶシステムは賽の目状に道路が広がる対象エリアに適している ● バス停よりも近接してミーティングポイントを設置できるため利用者の歩行距離が短くなる
自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 個別宅までの送迎となるため利便性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 個別宅の確認など運行管理が複雑になる ● 出発・到着時間が変動する ● 一般タクシーと競合する可能性がある ● 同一時間帯に多くの需要に対応することが難しい 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> ● あい路・袋小路のため乗降できるポイントが限られ、ドアツードアでの運行は難しい

5 | 新たな交通サービスの導入に係る実証実験の実施事項(案)

- 調整中・検討中の事項については、次回協議会以降に決定次第、報告を予定する。
- 実証実験の検討においては、交通事業者や自治会へのヒアリング等を実施し、ニーズやシーズに対応する形を模索する。
- 地域の公共交通として市民に利用されるサービスをめざすため、需要が見込むことができ、交通事業者との競合を回避するエリアでの実証を行いたいと考えるが、将来的に公共交通空白地域の補完の交通手段として継続して活用できるか否かを令和7年度以降も引き続き検討予定である。

デマンド型交通実証実験の目的

目的1: 公共交通空白地域の解消

- バス停のない地域にお住まいの方やバス停から距離のある地域に住んでいる方などの移動手段を確保する。
- 公共交通空白地域を解消することで歩いて暮らせるまちの実現に向けた公共交通のネットワークを構築する。

目的2: 利用者ニーズを正確に把握する

- アンケート等では把握しきれなかった市民の移動ニーズを明らかにし、停留所毎に利用者数に大きな差異があるコミュニティバス中回り、南回りの再編に向けたデータを収集する。
- 将来、今回の実証実験エリアや市内の別の地域においてデマンド型交通等の新たな交通モードを導入する際の適性や既存交通との役割分担等を検討する際の基礎資料となるようなデータを収集する。

目的3: 高齢者等の外出促進

- 実証によって、これまで移動手段がないため外出機会が減少していた高齢者などの外出促進・健康増進をめざす。

令和7年度以降

- 実証実験の結果を受けて、新たな実証・継続実証の可能性を検討
- 既存の公共交通との連携方針を検討
- その他の効果的な公共交通施策を検討

令和6年度実証事項(案)

背景・課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ コミュニティバス(中回り・南回り)は路線短縮による効率運行などサービス改善の余地が残されており、今後の検討に向けた補完交通手段の確保が必要。 ■ 対象エリアは公共交通空白地域となっており、高齢化に備え、移動手段の確保が必要。 ■ 自治会による予約型の移送支援が実施されているが、担い手不足により持続可能性に課題を抱えている。
役割	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常なおでかけ(買物・通院など)の際の公共交通 ■ 将来的に、市民が自家用車を利用せずとも移動できる公共交通ネットワークの構築に向けた公共交通空白地域の補完
実施事項	対象エリアにデマンド型交通サービスを試験的に導入
運行形態	区間運行(時刻表は無く、乗りたいときにアプリまたは電話で予約し、市内の乗降ポイントで乗降する)
運行エリア	泉佐野市 末広、上之郷小学校区の一部地域(調整中)
運行時間帯	検討中
運行車両	タクシー車両(乗車定員(運転手除く):4名) 車両数:2台(調整中)
運行期間	2カ月程度(調整中)
運行事業者	市内の交通事業者を想定(調整中)
運賃	実証実験時は無償
予約方法	予約アプリまたは電話(コールセンターを設置予定)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ■ 利用状況(利用人数、目的地(OD)) ■ 利用者アンケート(利用目的、ニーズ) ■ 運行事業者へのヒアリング ■ 事業収支 <p style="text-align: right;">等 (検討中)</p>

5 | 新たな交通サービスの導入に係る実証実験の実施事項(案)

- 実証実験では、商店や病院、地域拠点等にミーティングポイント(停留所)の設置を想定している。ミーティングポイントは、従来のバス停より短い間隔での設置を検討する。
- 現状のJR長滝駅の利用者数は隣接するJR日根野駅に比べると少なく、実証実験候補地域内の住民の利用も少ないものと考えられるが、本実証実験の試行によりJR長滝駅の交通結節点としての機能を強化し、自家用車利用から公共交通利用への転換を図っていく。

▼現状の移動導線

	目的地	移動手段
小学校区 未広	JR長滝駅	徒歩、自転車、自家用車
	JR日根野駅	コミュニティバス(中回り) 平日・土 約1時間毎
	南海電鉄羽倉崎駅	コミュニティバス(南回り) 平日・土 約1時間毎
小学校区 上之郷	JR長滝駅	徒歩、自転車、自家用車 コミュニティバス(南回り) 平日・土 約1時間毎
	JR日根野駅	自転車、自家用車

《対象エリア(案)でのデマンド型交通導入時のメリット》

移動手段が「自家用車のみ」から「公共交通」に選択肢が増える

- 未広・上之郷小学校区の住民が日根野の商業エリアへ向かう手段は、自家用車が多くなっていると考えられる。
理由1: コミュニティバスが特定方向に偏っている
理由2: 運行本数が少ない(日曜日は運行していない)
⇒将来的に自家用車が使えなくなった際の移動手段の確保が必要

JR長滝駅の交通結節点としての機能を強化できる

- JR長滝駅には土日を含め、日中帯は上下ともに 4本/時間 停車しており、自家用車を利用しない方の交通結節点としての検討の余地がある。

上之郷小学校区の住民の生活圏が広がる

- 自家用車を利用せずにアクセスできるスーパーマーケットが増える。
(松源 長滝店: デマンド型交通、イオン: 長滝駅経由で1駅)
- 上之郷コミュニティセンターには会議室などがあり、イベント利用もされているが、駅からの導線を確保できればイベント時の利便性が向上し、施設利用の活性化を図ることができる。
(乗車券付きイベントチケットなど連携策も検討できる)

▼運行イメージ ※ミーティングポイントは決定したものではありません

