

【報告事項】

行田市次期地域公共交通実証実験
（乗り合いタクシー）について

行田市 地域づくり支援課
（平成26年7月）

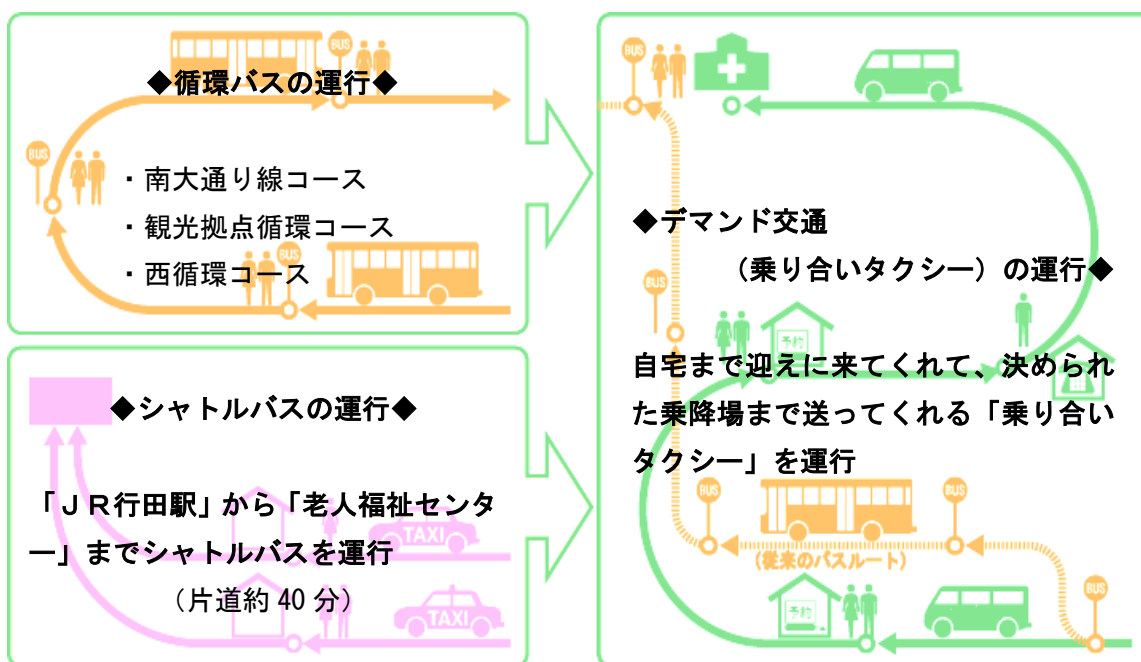
1 背景と目的

地方における公共交通機関、特にバス交通については、人口の減少や自動車保有率の増加に伴い、利用者は減少傾向にある。

本市においても平成23年度から市内循環バスは6路線で運行している。このうち、利用者の約83%を占める路線として、市内の観光地を巡る「観光拠点循環コース」、南大通りを通りJR行田駅までシャトル的な運行の「南大通り線コース」、本市の西側、持田地区と太井地区を周る「西循環コース」があり、これ以外の3路線については利用者が少ないのが現状である。

このようなことから北西循環コース（北河原、南河原、星宮方面）、北東循環コース（須加、荒木方面）、東循環コース（埼玉、太田方面）を走っている3路線については、既存路線と市民の移動ニーズにギャップがあると考えられ、これを解消するためにはどのような運行にするべきなのか、平成28年度から始まる新しい運行はどのような形態にすれば移動ニーズの不一致を解消したものになるのか、また、本市にデマンド交通（乗り合いタクシーの運行）が適しているかを検証することを目的に実証実験を実施したものである。

実証実験運行計画



2 実証実験概要

(1)運行について

①運行期間

平成 25 年 10 月 1 日から平成 25 年 11 月 30 日まで（61 日間）

※10 月…31 日間、11 月…30 日間

※土日祝祭日を含む

②運行期間における形態

・循環バスの運行

観光拠点循環、南大通り線、西循環の 3 路線を運行

・シャトルバスの運行（北西シャトルバス）

「JR 行田駅」から「老人福祉センター」まで

シャトルバスを運行（片道約 40 分）

・乗り合いタクシーの運行（行田市乗り合いタクシー）

路線、運行時刻を定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて、

最大限の乗り合いを行うよう予約システムにより運行

車両は、乗用タクシー（運転手含め 5 人乗り）

③運行時間及び運賃

・循環バス

現行のとおり

・シャトルバス（北西シャトルバス）

固定ダイヤ 午前 7 時から午後 6 時 49 分まで（14 便）

運賃は循環バス同様 1 回 100 円

・乗り合いタクシー（行田市乗り合いタクシー）

午前 8 時から午後 5 時まで

一人 1 回 300 円。ただし、未就学児は申告により無料。

障害をお持ちの方は障害者手帳の提示により半額。

また、障害をお持ちの方 1 名につき介助者 1 名は半額。

④運行路線等



※乗り合いタクシーの運行

自宅または自宅付近まで迎えに行き、それぞれのエリア内の決められた乗降場まで送る。乗降場は141箇所医療機関、市の施設等、福祉関連施設、駅、スーパー等。

(2)説明会について

実証実験の内容及び実験時の交通体系について周知することを目的に平成25年3月から8月にかけて、主に循環バス休止路線沿線の自治会、民生委員・児童委員連合会などの団体を対象に38箇所を実施した。

(延べ1,183名の参加)

(3)座談会（ワークショップ形式）の実施について

乗り合いタクシーにおける実証実験の内容及び利用方法など、より理解を促進すると共に市民の皆さんの地域交通に関し議論してもらうことを目的に前期、後期に分け、7会場で述べ14回実施した。

また、12月7日に忍・行田公民館において「行田市乗り合いタクシーシンポジウム」を実施し、実証実験の結果速報の報告を行った。

(4)アンケート調査について

循環バスが休止となった3路線の沿線の主となる地区及び交通政策に関わる機関に対し、アンケート調査を行ったもの。

①市民対象アンケート調査の実施

- ・アンケート実施地区：須加地区、北河原地区、南河原地区、太田地区、埼玉地区、星河地区、荒木地区、星宮地区、下忍地区

②行政及び事業者へのアンケート調査の実施

- ・行政・・・企画政策課、都市計画課、福祉課、高齢者福祉課、地域づくり支援課
- ・事業者・・・昭和タクシー株式会社

(5)実証実験の結果

①乗り合いタクシーについて

利用登録者・・・702名（内利用者145名）

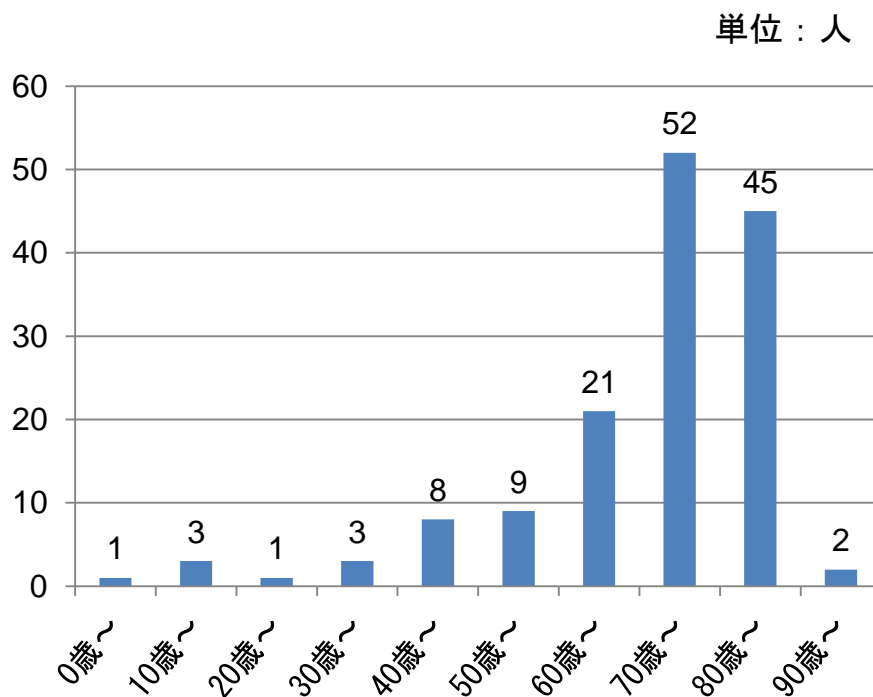
延べ利用回数・・・1,266回（10月及び11月の61日間）

（※回数の数え方：例えばAさんが10月1日に往復利用（2回）、10月5日に片道利用（1回）の場合、3回とカウント）

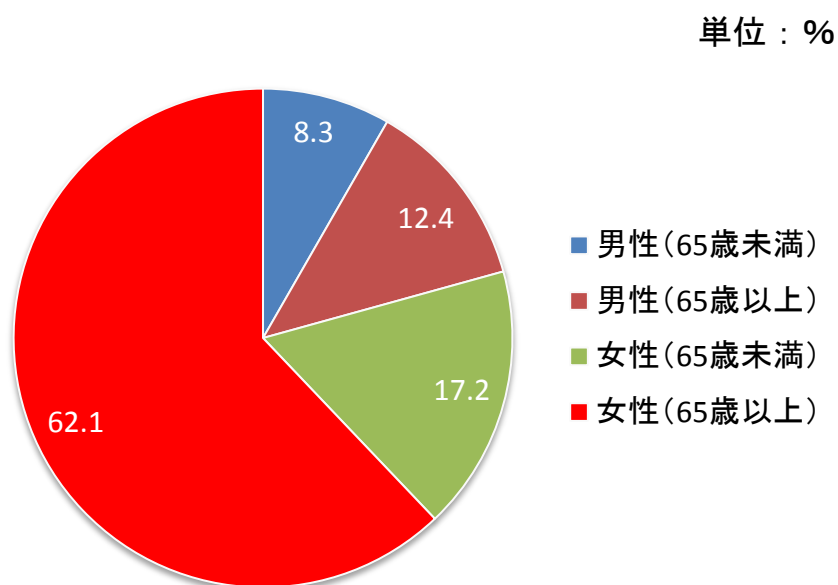
1日平均利用回数・・・20.8回

<利用者145名の内訳>

ア 年代別人数



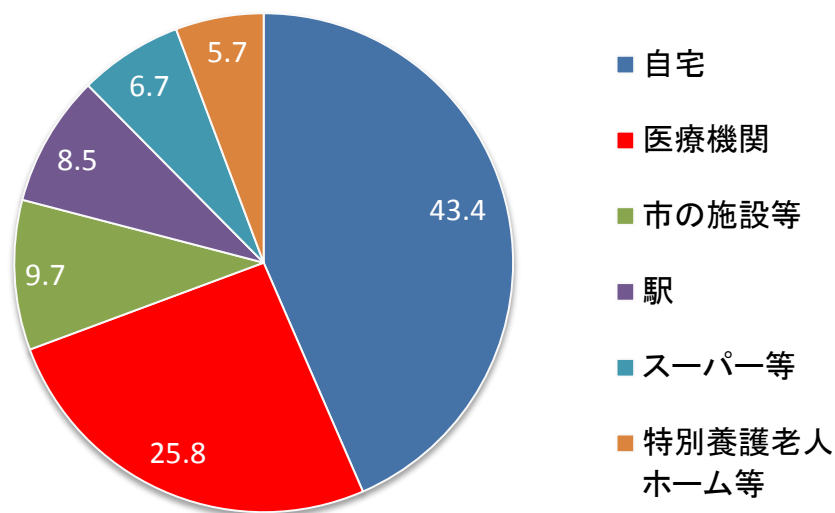
イ 男女及び年齢の割合



＜延べ利用1,266回の内訳＞

ア 乗降所カテゴリ別利用割合

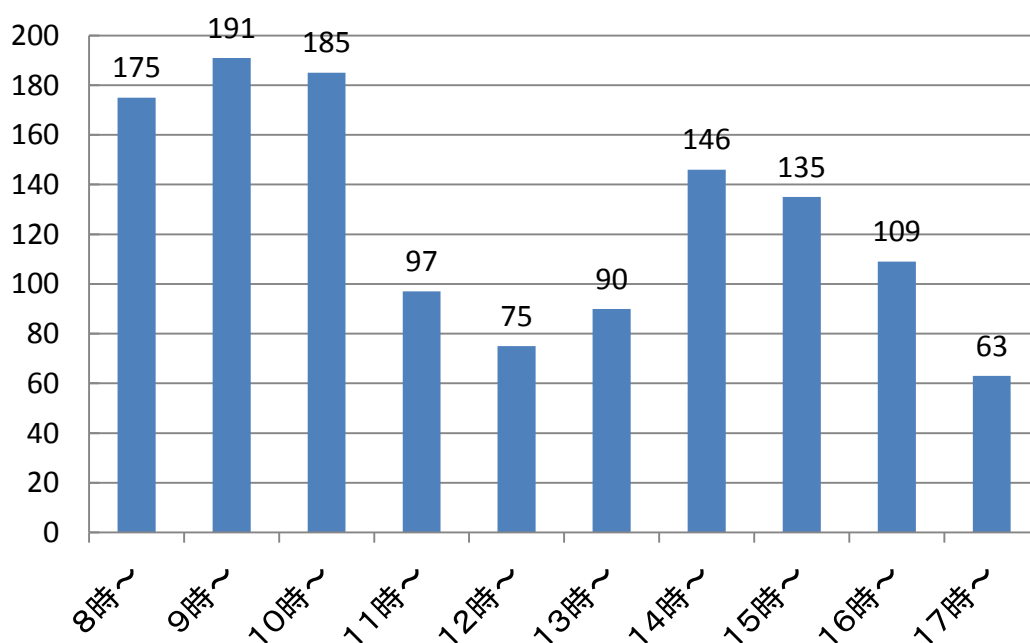
単位：%



端数処理の関係上全体が99.8%となっております

イ 時間別降車利用回数

単位：回



②北西シャトルについて

実験期間中は、市内循環バス6路線中3路線を休止し、JR行田駅から市の中心部を経由し、須加方面（老人福祉センター）まで向かうシャトル便（北西シャトル）の運行を行った。

- ・北西シャトル利用者 合計 1, 251人
- 10月分・・・624人
- 11月分・・・627人
- 1日平均利用人員・・・20.5人

(6)実証実験に要した費用

①デマンド交通実証実験運行業務

委託先：昭和タクシー株式会社

委託料：5, 886, 500円（税込）

②調査研究業務

委託先：学校法人 ものづくり大学

委託料：909, 090円（税込）

3 検討事項や課題

(1)実証実験で得られた事項

- ・利用者は、高齢の女性が中心である。
- ・利用目的は、医療機関の利用が多い。
（運行期間中の利用は1, 266回：利用者145名）
- ・タクシー1便あたりの利用者は平均1.25人。
ほとんど一人での乗車である。
- ・利用の際、事前予約が必要となる。（手続きが面倒との意見）
- ・待っていれば来るのでバスのほうが気軽に乗ることができる。
- ・病院などで診察が延びた場合、予約した便に乗れない。
- ・タクシーという狭い空間に他人と乗合うことへの抵抗感がある。
- ・現行の循環バスの運行が3年目に入り定着してきた。あまり本数はないが、利用者は自分のライフスタイルを合わせ利用している。
- ・利用者がある程度特定されるため、公共交通としての位置づけが困難である。

4 新しい地域公共交通に向けて

今回の実証実験は、運行期間及び周知期間が短かったものの、702名の方が利用登録し、145名の方が述べ1,266回利用した。

実際の利用については、高齢者の方々の医療機関への利用（通院や面会）における有効な移動手段として利用されたと判断できる。

全国的な高齢化の進展、核家族化により一人暮らしの高齢者の方は増加傾向にある。このような中、特に高齢者等の交通弱者の移動手段確保については、新たな地域課題となってくることが予想される。

今後は、市全体の交通政策の課題と捉え、地域に根ざした公共交通とするために関連部門（路線バス事業者・タクシー事業者等公共交通機関及び行政）と調整を図り、福祉施策、観光施策などの視点を取り入れ、様々な角度から検討していかなければならない。