

堀兼地区デマンドバスの運行継続について

1. はじめに

(1) 目的

地域主体で実施された堀兼地区デマンドバス実証運行について、2 年間の評価検証を踏まえ、現在の道路運送法 21 条許可の期間終了後も道路運送法第 4 条許可により運行を継続しようとするものです。

(2) 背景

交通空白地域や交通弱者の移動支援が求められる中、地域での移動手段を確保するために堀兼地区で地域主体によるデマンドバスの実証運行を実施しました。

2. 実証運行 2 年間の結果

(1) 実証運行の概要(令和 6 年 9 月現在)

項 目	内 容
運行方式	道路運送法第 21 条に基づき地域と期間を限定し、路線を定めず、利用者の需要に応じた乗合で運送を行う区域運行（自由経路ドアツードア型）とする。
車両・台数	乗用ワゴンタイプ（定員 10 人以下）1 台 、（定員 7 人以下）1 台 ※定員には運転手を含む
運行エリア	・原則、堀兼地区内とする。 ・堀兼地区外の近接する複合商業施設「ベルクベスタ狭山店」、鉄道駅「新狭山駅南口」、「入曽駅東口」、交通結節点「西武観光バス狭山営業所」、「狭山市役所」を周辺エリア乗降場とする。
運行日	月曜日から土曜日（日曜、祝日、12 月 29 日～1 月 3 日は運休）
運行時間	午前 8 時から午後 5 時まで
利用料金	・堀兼地区内は、1 人 1 回 300 円 （未就学児は無料） ・周辺エリア乗降場のうち、複合商業施設「ベルクベスタ狭山店」、交通結節点「西武観光バス狭山営業所」を乗降場とする場合は、1 人 1 回 300 円（未就学児は無料） ・周辺エリア乗降場のうち、鉄道駅「新狭山駅南口」「入曽駅東口」、「狭山市役所」を乗降場とする場合は、1 人 1 回 500 円（未就学児は無料）
利用方法	①事前に利用登録の申請を行う ②利用者は、電話あるいはスマートフォンまたはパソコンで事前に予約して利用する。

(2) 実証運行の進捗状況(令和6年9月現在)

登録人数累計	1243人(実証開始から約2.3倍)※
実利用者件数	572人(実証開始から約5.6倍)※
実利用率	46%(実証開始から約2.4倍)※
1日当たりの延べ乗車人数	23人(実証開始から約1.3倍)※
月間平均延べ利用者数	569人(実証開始から約2倍)※
乗車人数が多い時間帯	9～10時台
乗車人数は少ない時間帯	13～15時台
乗車人数が多い曜日	月曜日と水曜日と金曜日が多く見られるがそれほど大差はない
乗車人数が少ない曜日	土曜日
車両の稼働時間	1日16時間(車両2台合計)
乗車時間	1日平均3時間22分

※運行開始月(R4年10月)との比較

(3) 利用者の属性

高齢者(65歳以上)の割合約74%

実証運行2年目の高齢者の延べ乗車人数は合計5,738人、1月当たりの平均は478人です。実乗車人数は累計424人、1月当たりの平均139人で1年目の1月あたりの実乗車人数に比べ1.7倍以上増えています。

	2年目				1年目			
	1月当たりの乗車人数		高齢者の1月当たりの乗車人数		1月当たりの乗車人数		高齢者の1月当たりの乗車人数	
	延べ人数	実人数	延べ人数	実人数	延べ人数	実人数	延べ人数	実人数
10月	550	163	461	134	378	102	290	78
11月	460	140	390	112	153	54	135	47
12月	527	159	449	137	183	65	164	57
1月	420	130	357	112	128	52	115	43
2月	497	146	396	117	283	109	249	94
3月	563	171	471	145	298	108	250	88
4月	549	163	472	141	299	105	256	77
5月	549	187	457	153	298	103	248	83
6月	549	155	472	134	359	123	316	102
7月	691	195	576	156	363	113	329	93
8月	719	218	591	167	396	119	343	101
9月	749	184	646	154	425	131	353	105
合計・累計	6,823	572	5,738	424	3,563	347	3,048	258
平均	569	168	478	139	297	99	254	81

表 高齢者の月別乗車人数の推移(人)

	2年目					1年目				
	登録人数 (累計)	登録人数 構成比	実利用人数 (累計)	実利用人数 構成比	実利用率	登録人数 (累計)	登録人数 構成比	実利用人数 (累計)	実利用人数 構成比	実利用率
10歳未満	42	3.4%	24	4.2	57.1%	27	2.9%	7	2.0%	25.9%
10代	22	1.8%	7	1.2	31.8%	12	1.3%	2	0.6%	16.7%
20代	28	2.3%	15	2.6	53.6%	14	1.5%	7	2.0%	50.0%
30代	61	4.9%	21	3.7	34.4%	43	4.7%	10	2.9%	23.3%
40代	66	5.3%	12	2.1	18.2%	50	5.5%	10	2.9%	20.0%
50代	105	8.4%	38	6.6	36.2%	73	8.0%	28	8.1%	38.4%
60代	137	11.0%	66	11.5	48.2%	110	12.0%	40	11.6%	36.4%
70代	357	28.7%	178	31.1	49.9%	286	31.2%	124	35.8%	43.4%
80代	379	30.5%	193	33.7	50.9%	272	29.7%	108	31.2%	39.7%
90代以上	46	3.7%	18	3.1	39.1%	29	3.2%	10	2.9%	34.5%
	1243	100.0%	572	100	46.0%	916	100.0%	346	100.0%	37.8%

表 登録人数と実利用人数(年代別)の推移(人) ※1年目年齢不明1名除く

(4) 運行の効率性

予約システムの使用率：100%（WEB予約 10%、電話予約 90%）

- AI が効率的な運行ルートを決定するので、乗車時間を短縮でき、効率的な運行が実現されている。

※県内同人口規模自治体のWEB予約率16.1%、電話予約率83.9%

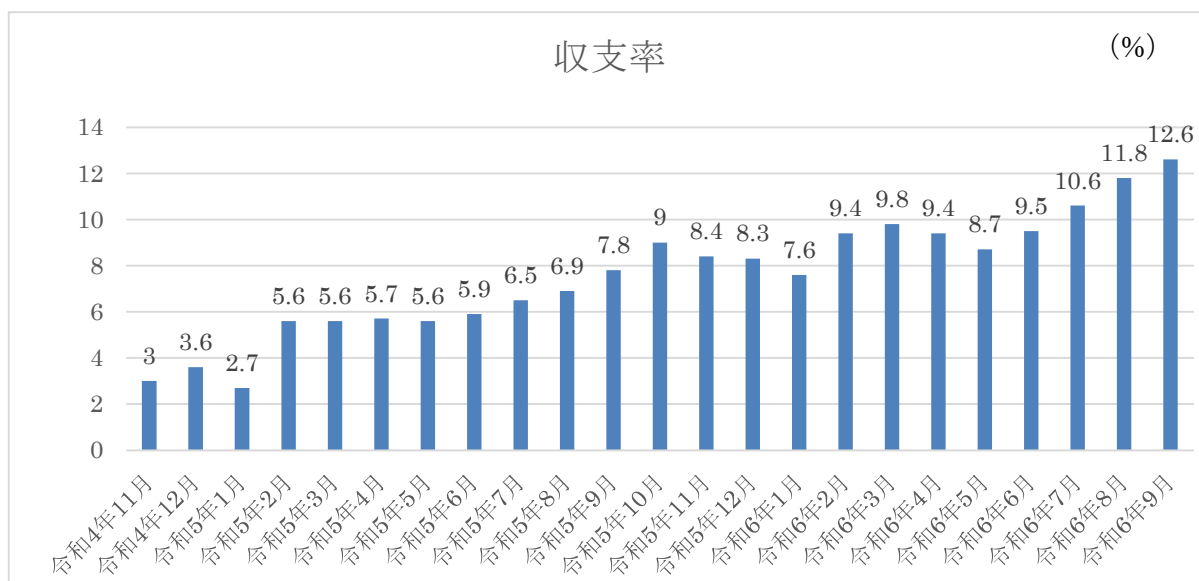
(5) 利用目的

ドア・ツー・ドアで運行しているため自宅の利用が47.8%と最も多くなっています。一方、交通結節点(22.3%)や商業施設(17.7%)も重要な利用先となっています。これらを合計すると40%に達しており、他の公共交通への乗り継ぎや買物、病院などの日常的な目的での利用が多く見られます。

自宅	交通結節点	商業施設	医療施設	公共施設
47.8%	22.3%	17.7%	8.6%	3.6%

(6) 収支率

実証運行1年目の収支率は4.6%、2年目の収支率は9.6%となっています。収支率は運行開始から継続して上昇傾向にあり、運行開始当初3%だった収支率が2年目の9月では4倍以上の12.6%となっており、引き続き改善が期待できる状況です。



3. 現時点での成果と見込み

(1) デマンドバス実証運行の成果

①実証運行の目的（優先的に対応すべき課題）

- 交通空白地域の移動手段の確保
- 高齢者の移動手段の確保
- 既存の公共交通との連携体制の確保

今回のデマンドバス実証運行では、交通空白地域にお住まいの方々や高齢者の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保を目的に、ドア・ツー・ドアのサービスを提供しています。特に、公共交通機関が利用しにくかった地域にお住まいの高齢者など日常の移動が困難な方々にとって、デマンドバスは生活に直結する大きな安心と利便性をもたらしています。

地域からは「病院や買い物へ行く際の移動がとても楽になり、これまで外出をためらっていたのが、今では気軽に出かけるようになりました」といったお声をいただき、デマンドバスが生活利便性の向上に寄与しているものと考えられます。

さらに、今回のデマンドバス運行では既存の公共交通機関とも連携し、地域全体で効率的な移動手段を確保できる体制を整えました。デマンドバスが既存の交通網とスムーズに接続することで、乗り換えの利便性も向上し、地域全体の交通インフラの一環として機能しています。

○着実な利用者数の増加

1年目と比較して、2年目の実利用者数は347人から572人へと大幅に増加しました。この増加は、デマンドバスが地域住民にとって、移動の選択肢として価値を持ち、日常生活において定着し始めていることが伺えます。また、延べ乗降人数も1年目3,563人から2年目には6,823人に増加しており、実利用者数よりも増加割合が高いことからリピート利用が進んでいることが伺えます。利用者がサービスの利便性を評価し、継続的に利用していることがわかります。

	1年目	2年目
実利用者数	347人	572人
延べ乗降人数	3,563人	6,823人

○交通空白地域の移動手段の確保・高齢者の移動手段の確保

本事業は、公共交通の利用が困難な地域において、住民の日常的な移動手段を確保するという重要な役割を果たしています。特に高齢者の利用者割合は継続して高くなっております。

	1年目	2年目
65歳以上の割合	約74%	約74%

○既存の公共交通機関との連携体制の確保

鉄道駅や路線バス停留所といった交通結節点が自宅を除いた目的地として最も多く利用されていることから、公共交通機関との連携体制が確保されているといえます。特に、ドア・ツー・ドアの移動手段を提供することで、利用者の利便性が向上しています。

	1年目	2年目
新狭山駅南口	890人	1,672人
入曽駅東口	541人	727人
西武観光バス狭山営業所	157人	251人

②収支率の評価と目標値の見直し

○収支率の評価

事業採算性を検証するための指標として当初設定された収支率の目標値は 30%で、1 年目 10%、2 年目 20%、3 年目 30%と段階的に上昇する計画でしたが、実績としては 1 年目 4.6%、2 年目 9.6%と目標値を下回っています。実証運行

2 年間の収支率の推移や以下の点を踏まえると、実証運行の結果として目標収支率 30%は高いハードルであることがわかりました。

- ・当初設定された目標値 30%は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前に設定された市内循環バス茶の花号の目標収支率を基に設定したものであり、アフターコロナにおける生活様式の変化等による公共交通利用者の減少など社会情勢が変化していること。
- ・県内他自治体のデマンドバス事業における令和 5 年度収支率の状況を見ると平均で 10.8%となっており、もっとも収支率の高い自治体で 21.4%（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を収入に含む）となっていること。

実証運行 2 年間の収支率は、目標達成には至らなかったものの運行開始から継続的に上昇傾向にあること、及び移動手段の確保は従来にも増してその必要性が高まっていることから引き続き収支の改善を図ることとし、より実態に即した数値とするため目標値の見直しを行います。

○収支率の目標値の見直し

実証運行 2 年目の最終月（令和 6 年 9 月）の収支率は 12.6%でありました。仮に同月において運行車両 1 台として収支改善策を実施していた場合の収支率は 18.9%と試算されます。また、電話予約から Web 予約に移行を推進（Web 予約率の推移を注視しながら令和 12 年完全移行を目指す）するなど、収支改善策を引き続き検討していくことにより、収支率目標を 20%とします。

今後は収支率 20%を努力指標としつつ、事業採算性を評価してまいります。加えて、利用状況や事業の社会的意義などを総合的に勘案し、事業の持続可能性を検証していくこととします。

（2）デマンドバスがもたらす地域への影響

デマンドバスは、交通手段が限られた地域住民、特に高齢者の生活に大きな変化をもたらしました。買い物、通院、地域活動など、日常的な移動手段を確保することによって、地域を活性化させるとともに住民の生活の質を向上させています。引き続き安定した運行を実現することで、今後さらに地域を盛り上げ、生活を支えるインフラとして定着させることが可能です。

(3) 課題

○収支改善

実証運行2年間での収支率は最終目標値である30%には達せず、約10%にとどまっており、見直しを行ったとした場合の目標値である20%も未達成となっています。

4. 結論

本事業は、地域主体のドア・ツー・ドアの柔軟な移動サービスを提供することで、「交通空白地の移動手段の確保」、「高齢者の移動手段の確保」、「既存の公共交通との連携体制の強化」という重要な目的に対応してきました。また、地域住民の移動手段を確保することにより、地域の活性化や住民の生活の質の向上にも寄与しており、その社会的意義は極めて大きいものと考えます。

収支面では依然として課題が残るものの、こうした社会的効果を総合的に勘案した結果、事業の継続は必要不可欠であるとの判断に至りました。今後、狭山市地域公共交通計画（令和7年3月策定予定）に掲げられる、市内全体の公共交通維持確保に向けた施策と整合性を図りつつ、社会のニーズに応じた定期的な見直しを行いながら、地域社会に貢献する公共交通サービスとして本事業を継続しようとするものです。

運行継続にあたっての運行計画

項 目	内 容
運行開始日	令和7年10月1日～
実施主体	ほりかねデマンド・ラボ
運行方式	道路運送法第4条に基づき地域を限定し、路線を定めず、利用者の需要に応じた乗合で運送を行う区域運行（自由経路ドアツードア型）とする。
車両・台数	乗用ワゴンタイプ（定員10人以下または定員7人以下）1台 ※定員には運転手を含む
運行エリア	・原則、堀兼地区内とする。 ・堀兼地区外の近接する複合商業施設「ベルクベスタ狭山店」、鉄道駅「新狭山駅南口」、交通結節点「西武観光バス狭山営業所」を周辺エリア乗降場とする。
運行日	月曜日から土曜日（日曜、祝日、12月29日～1月3日は運休）
運行時間	・午前8時 から 午前12時 まで ・午後1時 から 午後 5時 まで
利用料金	・堀兼地区内は、1人1回300円（未就学児は無料） ・周辺エリア乗降場のうち、複合商業施設「ベルクベスタ狭山店」、交通結節点「西武観光バス狭山営業所」を乗降場とする場合は、1人1回300円（未就学児は無料）

	・周辺エリア乗降場のうち、鉄道駅「新狭山駅南口」を乗降場とする場合は、1人1回500円（未就学児は無料）
利用方法	①事前に利用登録の申請を行う ②利用者は、電話あるいはスマートフォンまたはパソコンで事前に予約して利用する。

※運行計画は、必要に応じて見直しを検討します

「収支改善に向けた取り組み」

【令和7年1月から実施】

- 車両2台運行から1台運行に変更（経費 約9,000,000円の削減）
⇒令和6年9月実績で試算すると収支率は約18.9%となります。
※車両1台で1日延べ30～35人の運行が可能であり、これまで最多の利用があった令和6年9月の1日平均延べ乗車人数が33人であることから、現段階では車両1台での運行がサービス水準として適正であると考えます

【今後の取り組み】

- オペレーションセンターの縮小（経費 最大約5,000,000円の削減）
※将来的には電話予約を廃止し、Web予約だけに移行
（Web予約率の推移を注視しながら令和12年完全移行を目指す）
- 運行エリアの拡大
実証運行の結果を基に、隣接地域や人口密度の高いエリアへの拡大を検討
⇒スケールメリットによる収支改善が期待でき、公共交通カバー圏域も拡大されます。

5. 今後の他地区への展開

デマンドバス事業の他地区への展開の検討にあたっては、実証運行の結果からデマンドバスが地域の高齢者や交通弱者にとって、重要な移動手段の一つであり、特に公共交通が不足している地域ではその有効性が高いことが示されました。しかしながら、利用者の多くが、車の運転が困難な高齢者に限定される現状や、交通空白地では利用者が点在しているため、収支率や運行効率が低下する懸念もあります。

他地区へ展開を検討する際には、まず高齢者が密集している地域と交通空白地を組み合わせた区域を設定し、効率的な運行を図ることで利用者の増加及び収支率の向上を目指すことが有効です。また、各地域のニーズを把握し、需要の変動に柔軟に対応できる運行計画を立てることも重要です。そのためには、地域住民の協力を得ながら、地域主体の運営体制を構築することが不可欠です。

堀兼地区での実証運行の結果からも明らかになったように、地域主体で取り組むことで、地域の特性や利用者ニーズを的確に把握し、適切な運行計画の策定が可能となります。さらに運行開始後も地域が継続的に公共交通を守り、育てていくことで、持続可能な取り組みとして発展させることができます。したがって、デマンドバス事業の導入にあたっては、地域主体による運営を前提とすることが基本となります。

以上を踏まえ、現在策定中の狭山市地域公共交通計画においては、既存の路線バスの維持・確保を中心に、市内循環バス「茶の花号」の見直しや、新たな公共交通の導入を検討していきます。これらの施策に関しては、狭山市地域公共交通活性化協議会内に各地区の代表者による分科会を設置し、地区ごとの課題や住民ニーズに対応するための検討を進める中で、それぞれの地域の特性に応じた移動手段の確保を目指し、持続可能な交通施策を段階的に進めていく予定です。

○今後のスケジュール

- 運行継続への合意形成

令和7年 1月 政策会議
2月 狭山市地域公共交通活性化協議会
3月 総務経済委員会協議会
庁議

- 運行継続に向けた手続き

令和7年 5月 狭山市地域公共交通活性化協議会で運行継続にあたっての運行計画の承認
6月 運行継続に係る許可申請
10月 運行継続開始