

公共交通実証実験の進捗状況等について

資料 1-1

1 公共交通実証実験（るのバス・デマンド型交通）の利用状況について

(1) るのバス（令和6年8月末日現在）

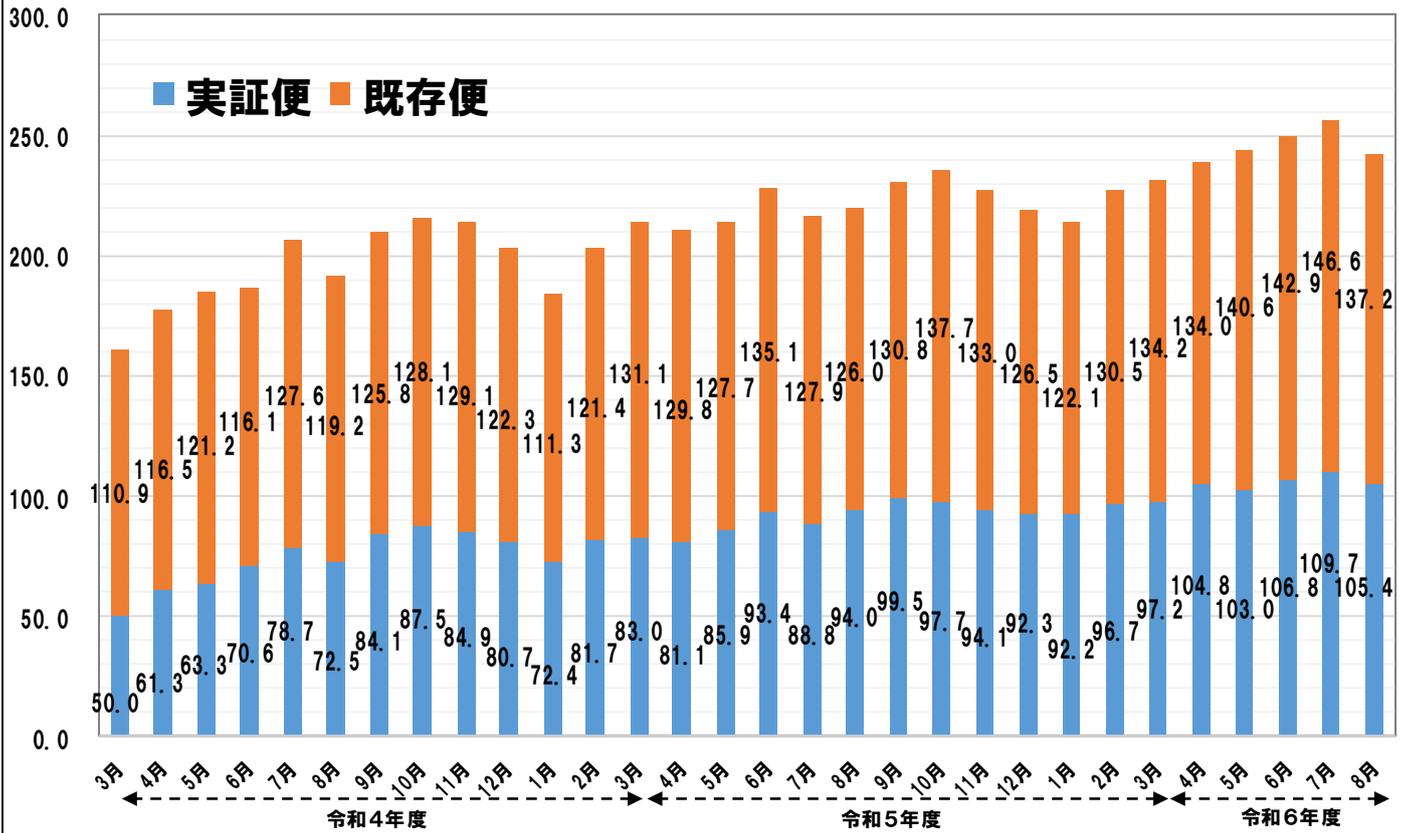
月	運行日数 (日)	利用者数(人)						
		実証便	既存便	合計	乗継	1日当たり利用者数		
						実証便	既存便	合計
R4.3	22	1,100	2,440	3,540	18	50.0	110.9	160.9
4	20	1,225	2,330	3,555	43	61.3	116.5	177.8
5	19	1,202	2,302	3,504	13	63.3	121.2	184.4
6	22	1,553	2,554	4,107	10	70.6	116.1	186.7
7	20	1,573	2,551	4,124	22	78.7	127.6	206.2
8	22	1,595	2,623	4,218	9	72.5	119.2	191.7
9	20	1,681	2,516	4,197	20	84.1	125.8	209.9
10	20	1,749	2,562	4,311	17	87.5	128.1	215.6
11	20	1,697	2,581	4,278	17	84.9	129.1	213.9
12	21	1,695	2,568	4,263	26	80.7	122.3	203.0
R5.1	19	1,375	2,114	3,489	19	72.4	111.3	183.6
2	19	1,552	2,306	3,858	5	81.7	121.4	203.1
3	22	1,826	2,884	4,710	5	83.0	131.1	214.1
4	20	1,622	2,595	4,217	7	81.1	129.8	210.9
5	20	1,718	2,554	4,272	1	85.9	127.7	213.6
6	22	2,054	2,972	5,026	7	93.4	135.1	228.5
7	20	1,775	2,557	4,332	6	88.8	127.9	216.6
8	22	2,068	2,772	4,840	4	94.0	126.0	220.0
9	20	1,990	2,615	4,605	6	99.5	130.8	230.3
10	21	2,051	2,891	4,942	5	97.7	137.7	235.3
11	20	1,882	2,659	4,541	7	94.1	133.0	227.1
12	21	1,938	2,657	4,595	6	92.3	126.5	218.8
R6.1	19	1,752	2,320	4,072	3	92.2	122.1	214.3
2	19	1,837	2,479	4,316	6	96.7	130.5	227.2
3	20	1,944	2,683	4,627	4	97.2	134.2	231.4
4	21	2,201	2,813	5,014	5	104.8	134.0	238.8
5	21	2,163	2,953	5,116	8	103.0	140.6	243.6
6	20	2,135	2,858	4,993	6	106.8	142.9	249.7
7	22	2,413	3,226	5,639	7	109.7	146.6	256.3
8	21	2,214	2,882	5,096	4	105.4	137.2	242.7
計	615	53,580	78,817	132,397	316	87.1	128.2	215.3

(2) デマンド型交通 (チョイソコ) (令和6年8月末日現在)

(会員登録者数：495人(うち東秋川橋西側区域：104人、草花折立区域：50人))

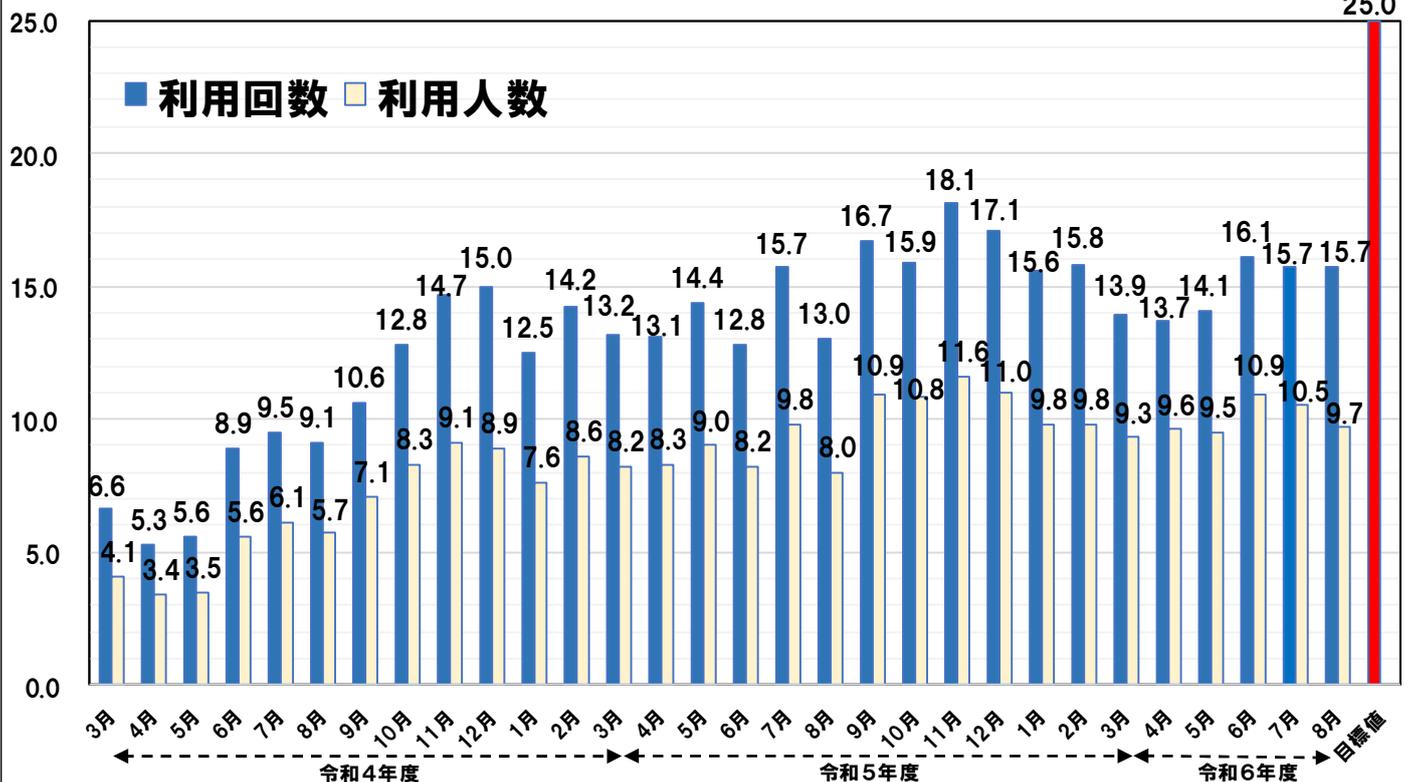
月	運行 日数 (日)	利用 回数 (回)	利用 人数 (人)	うち 東秋川橋西側区域		うち 草花折立区域		1日当たり	
				回数 (回)	人数 (人)	回数 (回)	人数 (人)	回数 (回)	人数 (人)
R4.3	13	86	53	—	—	—	—	6.6	4.1
4	20	105	68	—	—	—	—	5.3	3.4
5	19	106	66	—	—	—	—	5.6	3.5
6	22	195	124	—	—	—	—	8.9	5.6
7	20	190	122	—	—	—	—	9.5	6.1
8	22	201	126	—	—	—	—	9.1	5.7
9	20	212	141	—	—	—	—	10.6	7.1
10	20	255	165	—	—	—	—	12.8	8.3
11	20	293	181	—	—	—	—	14.7	9.1
12	20	300	178	—	—	—	—	15.0	8.9
R5.1	19	238	144	—	—	—	—	12.5	7.6
2	19	270	163	—	—	—	—	14.2	8.6
3	22	291	180	—	—	—	—	13.2	8.2
4	20	262	165	13	8	—	—	13.1	8.3
5	20	288	179	13	10	—	—	14.4	9.0
6	22	282	181	14	11	—	—	12.8	8.2
7	20	314	195	30	21	—	—	15.7	9.8
8	22	286	175	37	26	—	—	13.0	8.0
9	20	333	217	61	45	—	—	16.7	10.9
10	21	333	227	59	45	11	6	15.9	10.8
11	20	361	232	55	40	19	12	18.1	11.6
12	20	342	219	47	40	19	13	17.1	11.0
R6.1	19	296	186	28	21	22	14	15.6	9.8
2	19	300	186	56	39	20	15	15.8	9.8
3	20	278	186	48	38	24	18	13.9	9.3
4	21	287	202	45	38	28	21	13.7	9.6
5	21	297	199	37	29	29	19	14.1	9.5
6	20	322	217	33	27	29	18	16.1	10.9
7	22	345	231	35	26	50	32	15.7	10.5
8	21	330	203	29	26	38	22	15.7	9.7
計	604	7,998	5,111	640	490	289	190	13.2	8.5

るのバス利用者数（1日当たり）



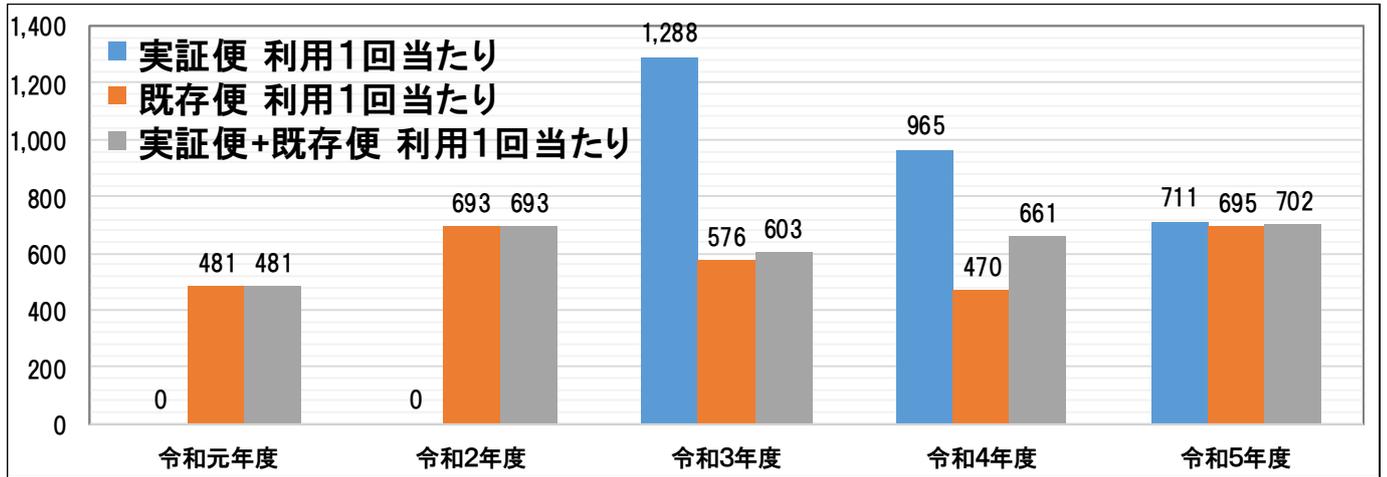
【参考】令和元年度平均利用者数（1日当たり）132.5人

チョコソコ利用数（1日当たり）



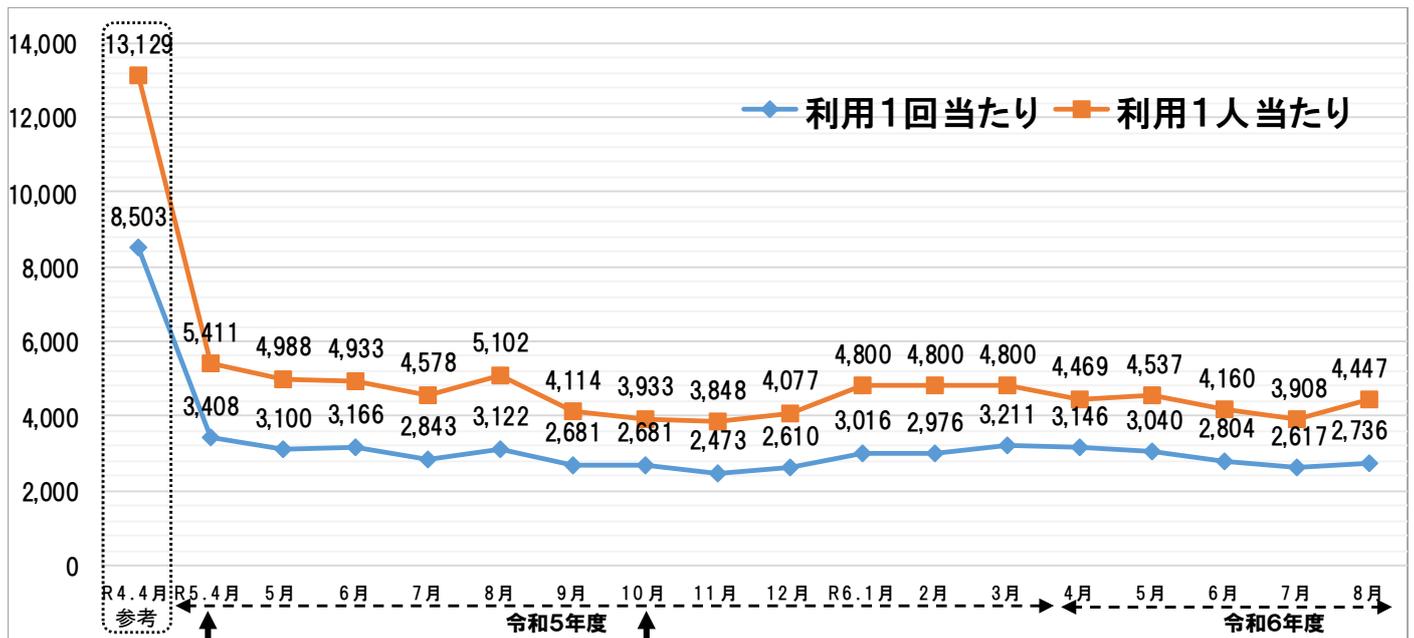
25.0

(3) るのバス利用1回当たり費用の推移



- ① 実証便 利用1回当たり費用
 $\text{＝循環バス増発・増便実証実験委託料（各年度決算）} \div \text{利用回数（年間）}$
 ※ 令和3年度は、1か月分（令和4年3月分のみ）の費用
- ② 既存便 利用1回当たり費用
 $\text{＝循環バス運営費補助金（各年度決算）} \div \text{利用回数（年間）}$
 ※ 令和5年度は、EVバス車両購入費用を除いた費用

(4) デマンド型交通（チョイソコ）月額運行費用の推移



- 対象区域追加（東秋川橋西側区域）
 対象区域追加（草花折立区域）
- ① 月額運行費用
 - ア 令和5年度分＝デマンド型交通実証実験委託料（令和5年度決算） \div 12月
 ※ 10,713,438円 \div 12月＝892,787円
 - イ 令和6年度分＝デマンド型交通実証実験委託料（令和6年度当初予算） \div 12月
 ※ 10,833,549円 \div 12月＝902,796円
 - ② 利用回数1回当たり＝月額運行費用 \div 利用回数（月ごと）
 - ③ 利用者数1人当たり＝月額運行費用 \div 利用者数（月ごと）

2 現状と課題及び今後の取組

(1) るのバス

① 現状と課題

- ・既存便については、コロナ禍以前の水準まで回復
- ・実証便についても、実験開始時の既存便に迫る勢いで増加傾向
- ・今後、人件費や燃料費等の高騰、車両更新などに伴い、運行経費及び公費負担の増大のおそれ

⇒ 持続可能な公共交通の実現のため、安定した財源確保が必要

② 今後の取組

- ・現行の増発・増便の運行体制をベースとして継続
- ・運転手不足や航続時間等による制限がある中で、利用実績や地域からの要望等を踏まえた運行ルートの見直しを検討

(2) デマンド型交通（チョイソコ）

① 現状と課題

- ・利用実績から、会員数、利用数は徐々に増加傾向
- ・一方で、利用回数が1回以上の会員の割合は約46%（過半数の会員は未利用）
- ・利用回数が1回以上の会員のうち、約45%の会員が利用回数5回以下
- ・1日の利用回数が25回を超える日もあれば10回を下回る日もあり不安定

⇒ 安定した利用の確保につなげるための利用拡大に向けた取組が必要

- ・アンケート調査結果（令和5年度実施）において、運行に関する意見が多数
<主な内容>

■ 「利用していない」又は「利用しなくなった」理由

- ・「運行時間が外出する時間と合わないから」
- ・「目的地に直行しないから」

■ 今後に向けて改善すべき点

- ・「土日祝日も運行してほしい」
- ・「運行時間を延長してほしい」
- ・「運行区域を広げてほしい」

⇒ 現在、利用していない方を利用につなげるために、利便性向上が必要

- ・今後、人件費や燃料費等の高騰、サービスの拡大などに伴い、運行経費及び公費負担の増大のおそれ

⇒ 持続可能な公共交通の実現のため、安定した財源確保が必要

② 今後の取組

- ・需要の高い時間帯への運行時間の延長
- ・各運行区域の範囲内における要望の多い停留所の追加
- ・運賃の見直しのほか、スポンサー制度等の運賃以外の収入確保策の導入の検討