資料１

新たな公共交通システムの導入に向けた検討について

平成３０年３月９日

1　想定する利用対象者と利用目的

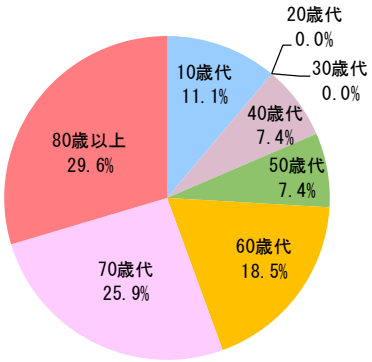
（1）長狭地域

①想定する利用対象者

長狭地域における公共交通空白地域※の人口は 2,757 人で、全体の約 59%を占めている。地域全体の高齢化率は 44.3%と、市平均 36.4%を上回っており、公共交通空白地域の高齢化率は、44.9%となっている。

市民アンケート調査で、外出する時に困る人の年齢構成を見ると、60 歳以上からその割合が大きくなり、全体で 74%を占めることから、主な利用対象者として、**移動に制約の多い高齢者など**を想定する。

■外出する時に困る人の年齢構成

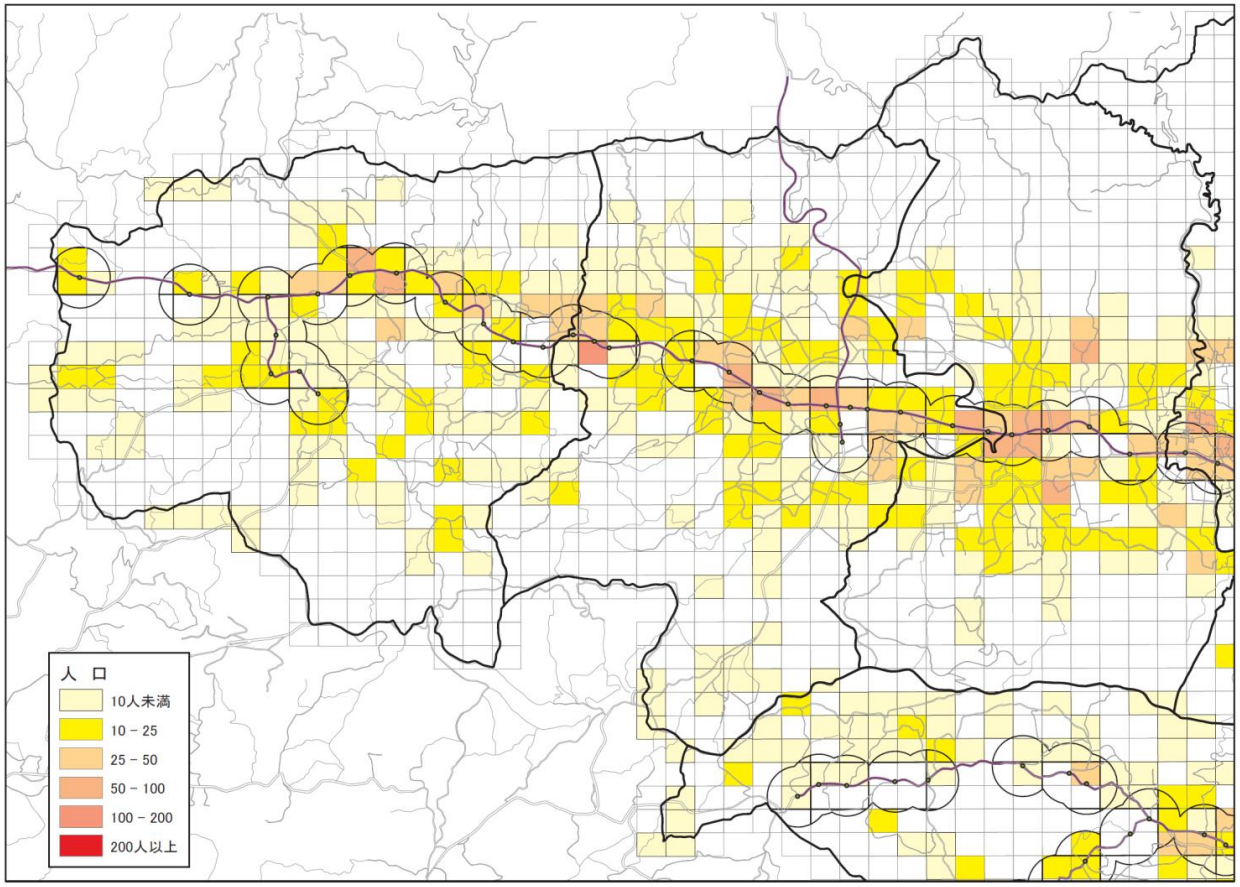


※公共交通空白地域 … 既存の公共交通機関でカバーされていない居住地域

■長狭地域の人口特性

	人口特性			公共交通空白地域における人口特性			
	人口	世帯数	高齢者人口（高齢化率）	人口	高齢者人口（高齢化率）	構成比	
						人口	高齢者
大山地区	1,219 人	488 世帯	576 人（47.3%）	650 人	318 人（48.9%）	53.3%	55.2%
吉尾地区	1,839 人	667 世帯	831 人（45.2%）	944 人	451 人（47.8%）	51.3%	54.3%
主基地区	1,591 人	602 世帯	653 人（41.0%）	1,163 人	470 人（40.4%）	73.1%	72.0%
長狭地域	4,649 人	1,757 世帯	2,060 人（44.3%）	2,757 人	1,239 人（44.9%）	59.3%	60.1%

■長狭地域・人口分布図（平成 27 年度国勢調査・250mメッシュ）



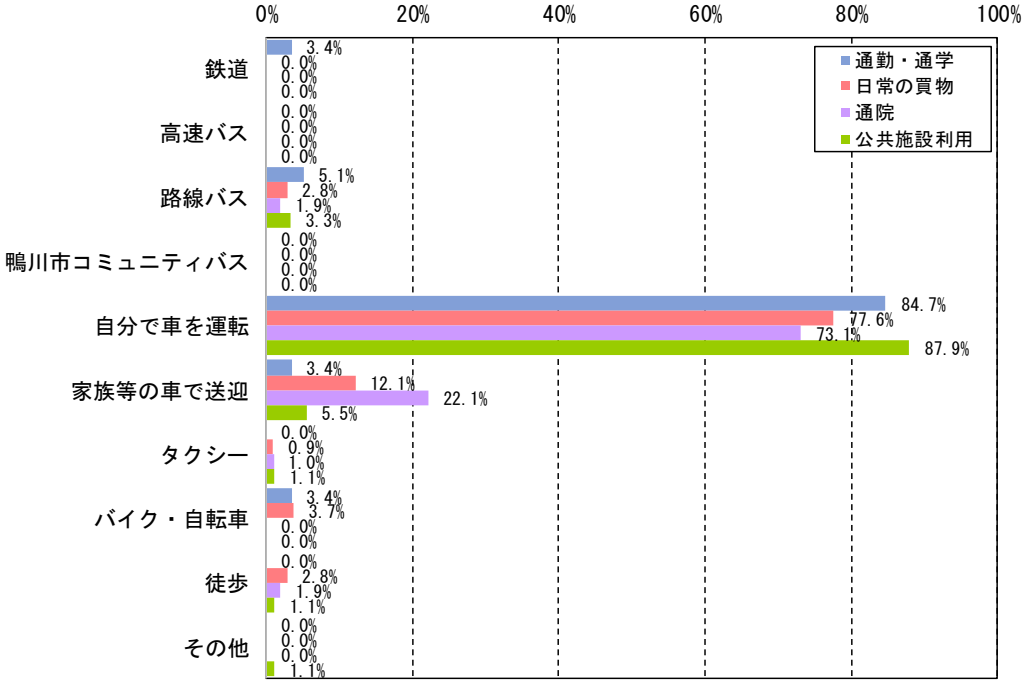
②想定する利用目的

外出目的別の主な交通手段を見ると、全ての外出目的で「自分で車を運転」と回答した方が70%以上と最も多いものの、新たな公共交通システムの利用対象者となり得る「家族等の車で送迎」または「タクシー」と回答した方は「通院」や「日常の買物」が主な利用目的となっている。

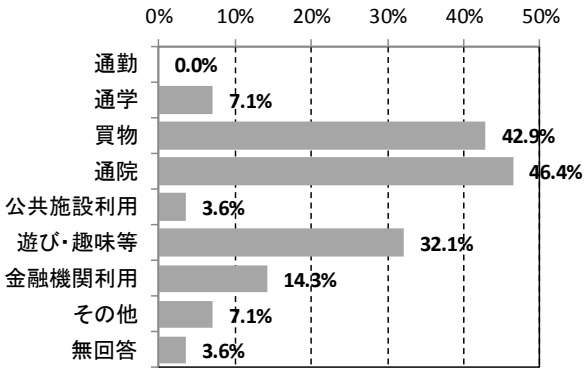
また、困っている時の外出目的では、「買物」、「通院」、「遊び・趣味等」が多く、困っている時の行き先では「亀田総合病院」、「おどや」、「鉄道駅」、「ベイシア鴨川店」の順で多くなっている。

このため、新たな公共交通システムでは、**「買物」、「通院」、「遊び・趣味等」を主な目的**とした利用を想定する。

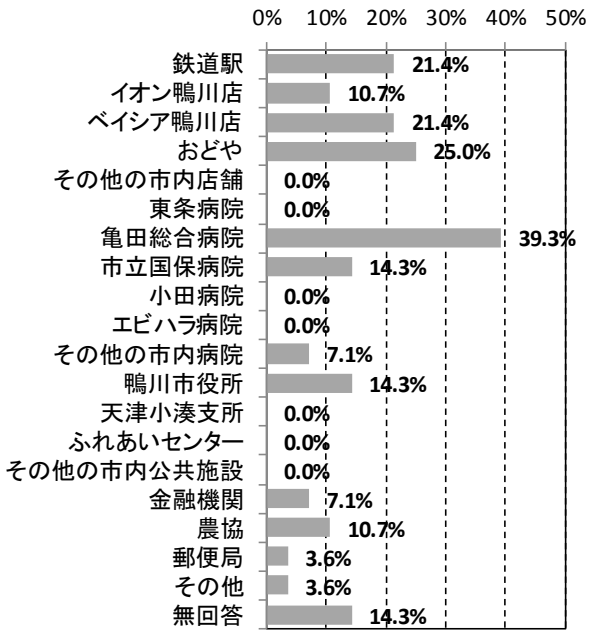
■外出目的別主な交通手段



■困っている時の外出目的



■困っている時の行き先



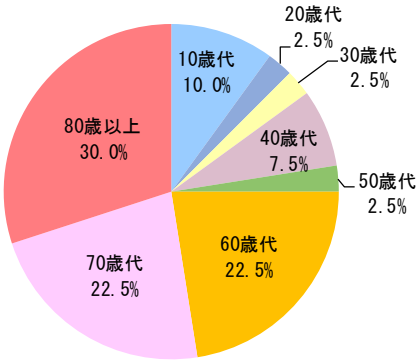
（２）江見地域

①利用対象者

江見地域における公共交通空白地域の人口は 1,224 人で、全体の約 25%を占めている。地域全体の高齢化率は 44.6%と、市平均 36.4%を上回っており、公共交通空白地域の高齢化率は、42.5%となっている。

市民アンケート調査で、外出する時に困る人の年齢構成を見ると、60 歳代以上からその割合が大きくなり、全体で 75%を占めることから、主な利用対象者として、**移動に制約の多い高齢者など**を想定する。

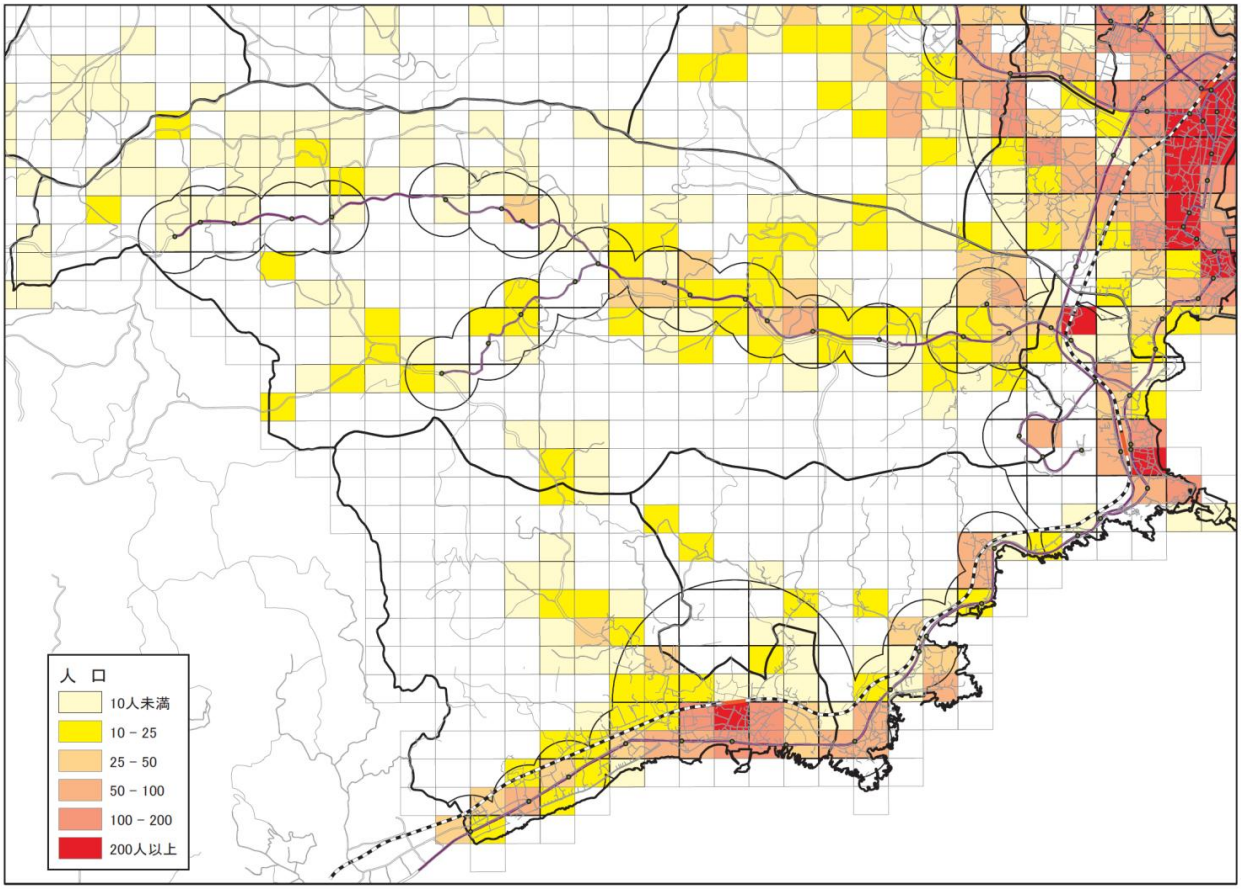
■外出する時に困る人の年齢構成



■江見地域の人口特性

	人口特性			公共交通空白地域における人口特性			
	人口	世帯数	高齢者人口（高齢化率）	人口	高齢者人口（高齢化率）	構成比	
						人口	高齢者
江見地区	1,524 人	659 世帯	651 人（42.7%）	303 人	123 人（40.6%）	19.9%	18.9%
曽呂地区	1,467 人	598 世帯	627 人（42.7%）	687 人	302 人（44.0%）	46.8%	48.2%
太海地区	1,868 人	672 世帯	887 人（47.5%）	234 人	95 人（40.6%）	12.5%	10.7%
江見地域	4,859 人	1,929 世帯	2,165 人（44.6%）	1,224 人	520 人（42.5%）	25.2%	24.0%

■江見地域・人口分布図（平成 27 年度国勢調査・250mメッシュ）



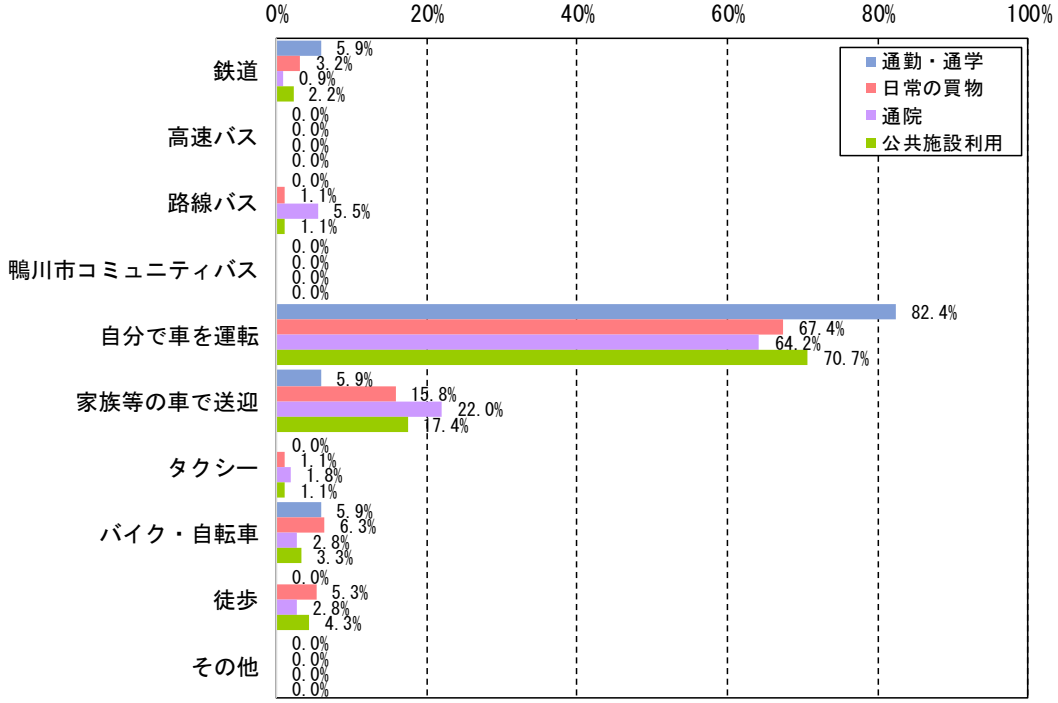
②想定する利用目的

外出目的別の主な交通手段を見ると、全ての外出目的で「自分で車を運転」と回答した方が60%以上と最も多いものの、新たな公共交通システムの利用対象者となり得る「家族等の車で送迎」または「タクシー」と回答した方は「通院」、「公共施設利用」及び「日常の買物」が主な利用目的となっている。

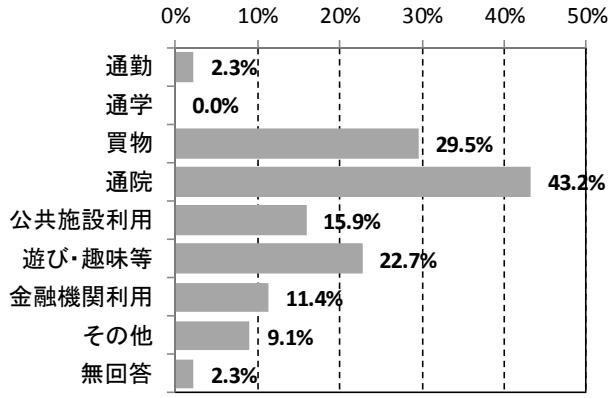
また、困っている時の外出目的では「通院」、「買物」、「遊び・趣味等」が多く、困っている時の行き先では「亀田総合病院」、「ベイシア鴨川店」の順で多くなっている。

このため、新たな公共交通システムでは、**「買物」、「通院」、「遊び・趣味等」を主な目的**とした利用を想定する。

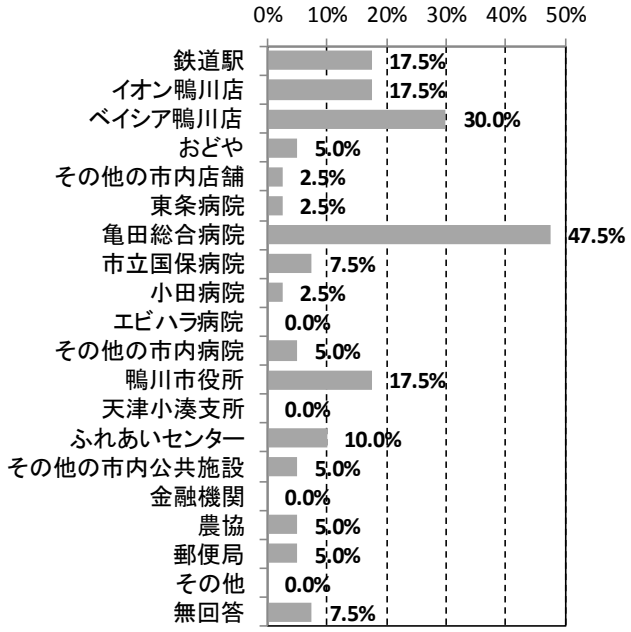
■外出目的別主な交通手段



■困っている時の外出目的



■困っている時の行き先



2　実証運行の基本的な考え方

新たな公共交通システムの導入に係る実証運行の実施に当たっては、「鴨川市地域公共交通網形成計画（改訂版）（案）」と整合を図りつつ、人口動向や市民アンケート調査結果等を考慮し、次の基本的な考え方及び運行条件を基に、検討する。

（1）基本的な考え方

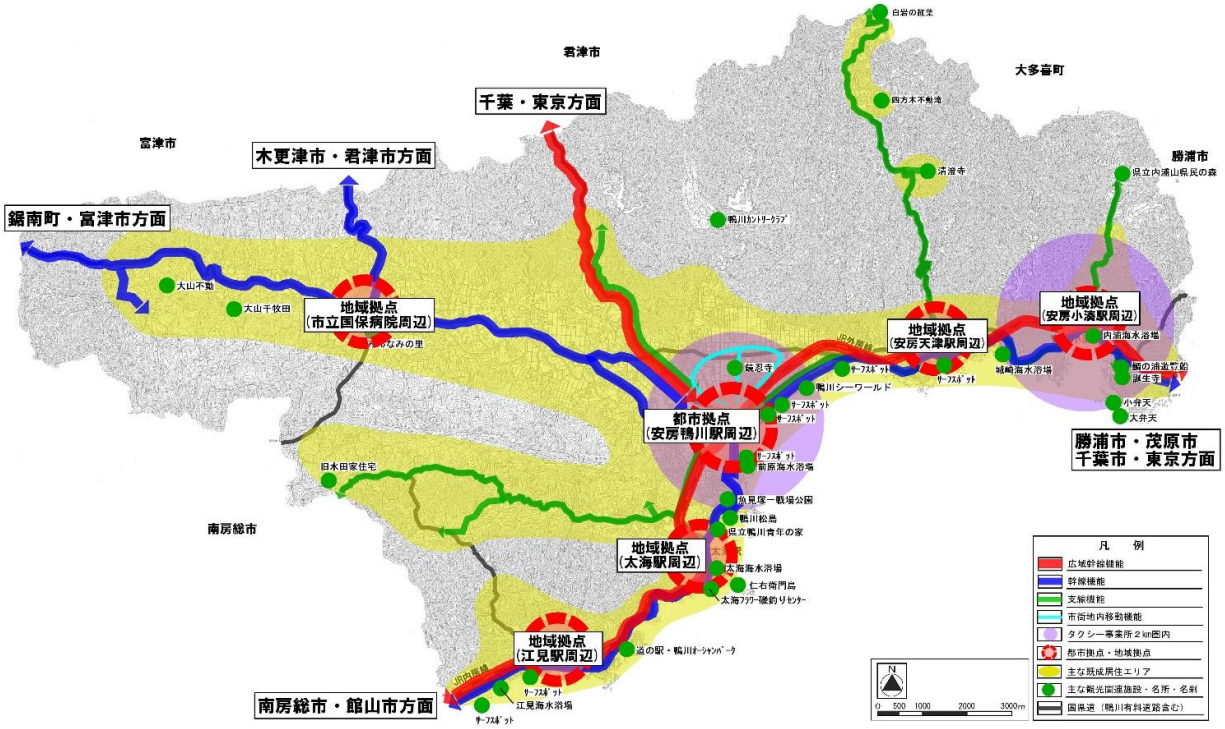
実証運行は、本格運行への移行を前提に、実施するものとする。ただし、本格運行の実施の決定に当たっては、実証運行等の際の損益金額等にある程度の基準を設け、これを元に判断するとともに、必要に応じ、他の手法も含めた持続可能な公共交通システムの実現を模索する。

①既存公共交通との役割分担による共存・連携が図られる公共交通システム（各地域のエリア内に限定）

公共交通空白地域において、日常生活及び社会生活に必要な移動手段を確保し、その改善・解消に努め、かつ、既存公共交通の維持という観点から、共存・連携が図られる交通システムとするため、原則として、各地域のエリア内に限定したサービスとする。

長狭地域は「市立国保病院周辺（みんなみの里を含む）」、江見地域は「江見駅周辺」、「太海駅周辺」が乗継ぎ拠点として考えられ、鉄道や路線バスに乗り継いで行くことができる地域外への運行は実施しない。

■鴨川市の公共交通網における各機能の配置図　※鴨川市地域公共交通網形成計画（改訂版）（案）



②既存公共交通の運行ルート･サービスを基本とした公共交通システム

長狭地域では、路線バス３路線（金谷線、長狭線、木更津線（急行））が、江見地域ではＪＲ内房線、路線バス３路線（館山鴨川線、大学線、安房白浜鴨川線（急行））、コミュニティバス南ルートが運行中である。

これら既存公共交通は、現行通りの運行ルート・サービスを維持するものとし、実証運行での結果等を踏まえ、必要に応じ、路線バスやコミュニティバスとの一体的な改善などを検討する。

③経費の抑制による持続可能な公共交通システム

本格運行を見据え、持続可能な公共交通システムとするため、収益の確保に努めるとともに、新たな経費の増加は極力抑制するものとする。

このため、実証運行時の運行車両については、車両購入ではなく、交通事業者が保有する車両の活用、あるいは、リースなどの方法を検討し、経費の抑制に努めるものとする。

3　運行方式・システム（案）の評価・設定

（1）公共交通システムの種類と利点・欠点

公共交通システムは、乗合旅客を運送する事業に限定し、運行形態の種類を整理すると、「定時定路線型（路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー）」と「デマンド型交通」に分類され、地域特性や道路条件及び運行システムなどから次のような利点・欠点がある。

なお、現行の鴨川市コミュニティバスは、**定時定路線型（コミュニティバス）とデマンド型交通（迂回ルート型）**を併用する形で運行している。

■システムの種類と主な特性

種類		特　性	運営主体	運行主体	利　点	欠　点
定時定路線型	路線バス	・中型・大型バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定	バス事業者等	バス事業者等	・人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能 ・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる	・一定の需要がないと事業性が低下する ・近年、利用者が減少傾向にあり、路線を維持するために行政が支援する場合が多い
	コミュニティバス	・乗合バス（車両定員 11 人以上）の利用 ・ルート、ダイヤが固定されている路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等という観点で運行	市町村、地元協議会等	バス事業者等	・乗合バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい ・運営主体である市町村等がバス事業者との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる	・既存の路線バスとの共存について整合性を考慮する必要がある ・利用者が減少しても、維持する必要がある場合、行政の財政負担が増加する
	乗合タクシー	・車両定員 10 人以下の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）を利用。ルート、ダイヤが固定	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	・バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くへの停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能	・車両の大きさにより、乗車できる人員が制限される ・一回の乗車人員が少ないので、収入が限られ、採算ベースに乗りにくい
デマンド型交通※	定路線型	・運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	・予約があった場合のみ運行するため、燃料費等の経費が抑制される ・必ず座ることができる	・乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地への到達時刻が変化することがある ・予約をしないと利用できず、利用者にとって抵抗感がある ・一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある ・予約の状況により、希望する時間に乗れないことがある
	迂回ルート型	・路線の一部がデマンドルート。予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行				
	区域運行型	・運行ルートを定めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡				

※デマンド型交通システムの概要

デマンド型交通システムは利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させる仕組みであるが、配車システムや運行ルートの設定等により、様々な種類がある。

①配車システム

・ＩＴ型：カーナビ等のＩＴ技術を活用した配車システムを導入

・非ＩＴ型：無線等による配車

②運行ルート

・定路線型：運行ルートを定めて運行

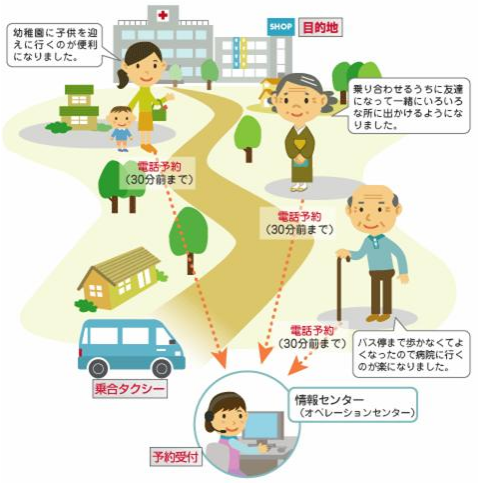
→ 停留所型：決められた停留所で乗降

フリー乗降型：運行ルート内であれば乗降自由

・迂回ルート型：路線の一部がデマンドルートとなっており、予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行

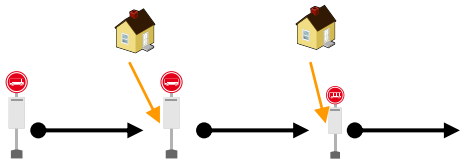
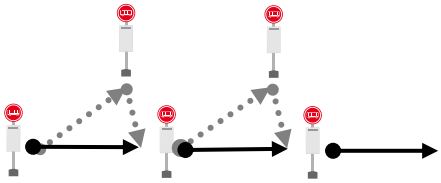
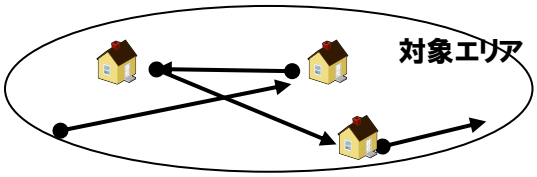
・区域運行型：運行ルートを定めず区域内で運行

■運行イメージ



資料：全国デマンド交通システム導入機関連絡協会議会ホームページ

■デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

	特徴	サービスイメージ
定路線型	●運行ルート固定 ●利用する場合はルート上のバス停等で乗降	
迂回ルート型	●路線の一部がデマンドルート ●予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行	
区域運行型	●運行ルートを定めず区域内で運行 ●個人宅等と目的地を結ぶ	

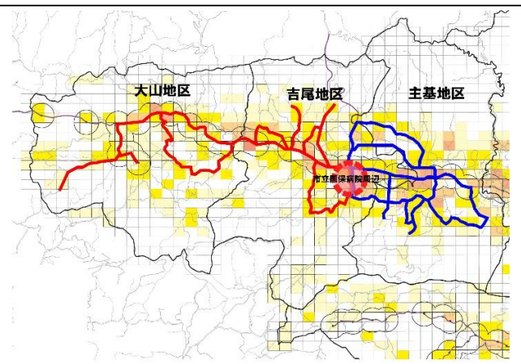
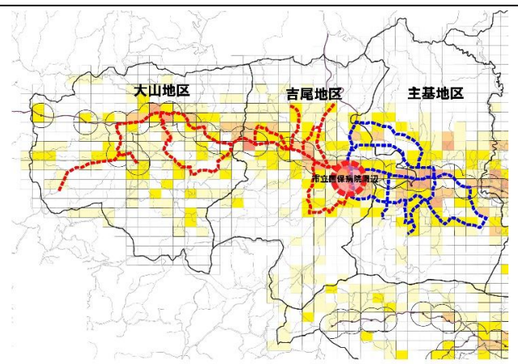
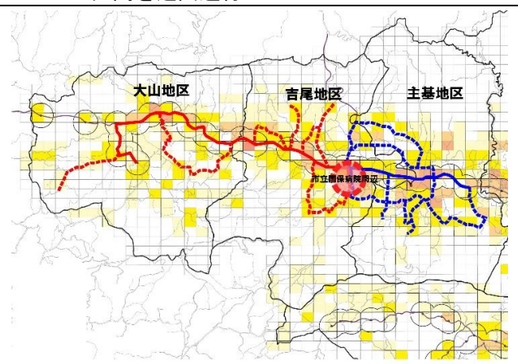
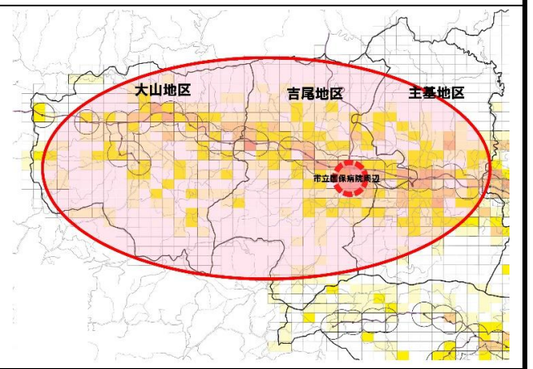
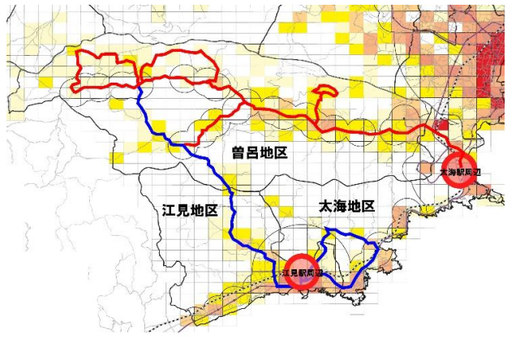
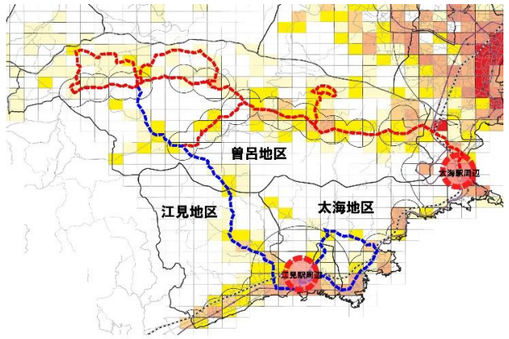
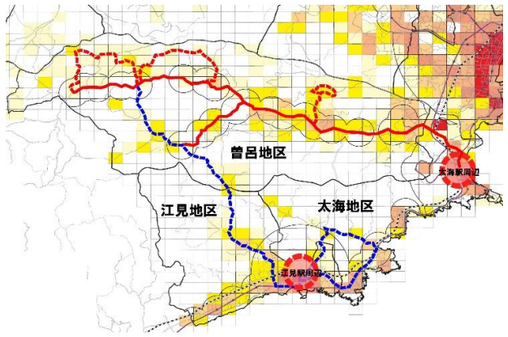
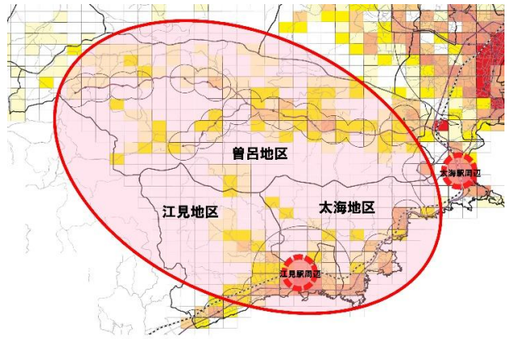
走行ルート　　デマンド走行ルート　　徒歩

（２）運行方式・システム（案）

鴨川市では既にコミュニティバスが運行中で、長狭地域、江見地域の需要量や道路条件などを踏まえると、新たにコミュニティバスを運行させるという選択肢は考えにくいため、それ以外の定時定路線型（乗合タクシー）、デマンド型交通から望ましい運行方式・システムを選択する。

運行方式・システム（案）は、前項での運行条件を踏まえつつ、各種システムの利点・欠点、鴨川市における路線バスやコミュニティバスなどの利用状況、人口集積状況、道路や地理的状況等を考慮し、長狭地域、江見地域とも**デマンド型交通（区域運行型）**とすることが望ましいと考えられる。

■運行方式・システム（案）の評価

		定時定路線型 【乗合タクシー】		デマンド型交通　※点線がデマンド区間を示す 定路線型		迂回ルート型		区域運行型	
サービスの基本的な考え方		・運行ルート、ダイヤを定めて運行		・運行ルートを定めて運行 ・利用者からの事前の予約があった停留所のみ停車		・運行ルート、ダイヤを定めて運行するが、路線の一部がデマンド区間 ・利用者からの事前の予約に応じて、停留所間のデマンド区間を迂回運行		・運行ルートを定めず、一定の区域で運行 ・利用者からの事前の予約に応じて、利用者を出発地まで迎えに行き、目的地まで送り届ける	
運行イメージ	長狭地域								
	江見地域								
利便性（利用者）	アクセス利便性	・自宅から停留所までの距離が長いと移動の負担が大きい。	×	・左記同様	×	・左記同様	×	・自宅や目的地まで直接アクセスが可能で、利便性は高い。	○
	運賃	・一般的にデマンド型交通（区域運行型）より安価に設定される。	○	・左記同様	○	・左記同様	○	・一般的に左記３案より、運賃は高く、利用者の負担は大きい。	△
	利用のし易さ（予約等）	・予約は必要なく、停留所に行けば時刻表に定められた時刻に利用可能。	○	・利用するには予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。	×	・デマンド区間を利用するには、予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。	△	・利用するには予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。	×
	速達性	・公共交通空白地域が広範囲に点在する場合、路線が長大となり、所要時間がかかり、速達性が低下する。	×	・左記同様	×	・左記同様 ・デマンド区間を設けることで、基本路線（デマンド区間以外）での待ち時間や所要時間が変わる。	×	・運行ルートを定めず、区域内で運行するため、予約状況により目的地へ最短経路で移動が可能で、速達性は高い。	○
事業性（行政・事業者）	運行経費	・需要がない場合でも運行するため、相応の経費が必要となる。	×	・需要が無い場合、運行を休止することにより、運行経費の節減が可能。 ・運行費の他、オペレーター人件費や通信費等が必要。 ・タクシー事業者が運行した場合、保有車両が有効に活用可能であるものの、バス事業者等と競合する可能性はある。	△	・左記同様	△	・左記同様	△
	交通事業者への影響	・両地域とも路線バス等と一部競合する可能性があるが、利用者のうち、当該エリア内で移動が完結する方の割合が少ないため、バス事業者への影響は少ない。	△	・左記同様	△	・左記同様	△	・左記同様	△

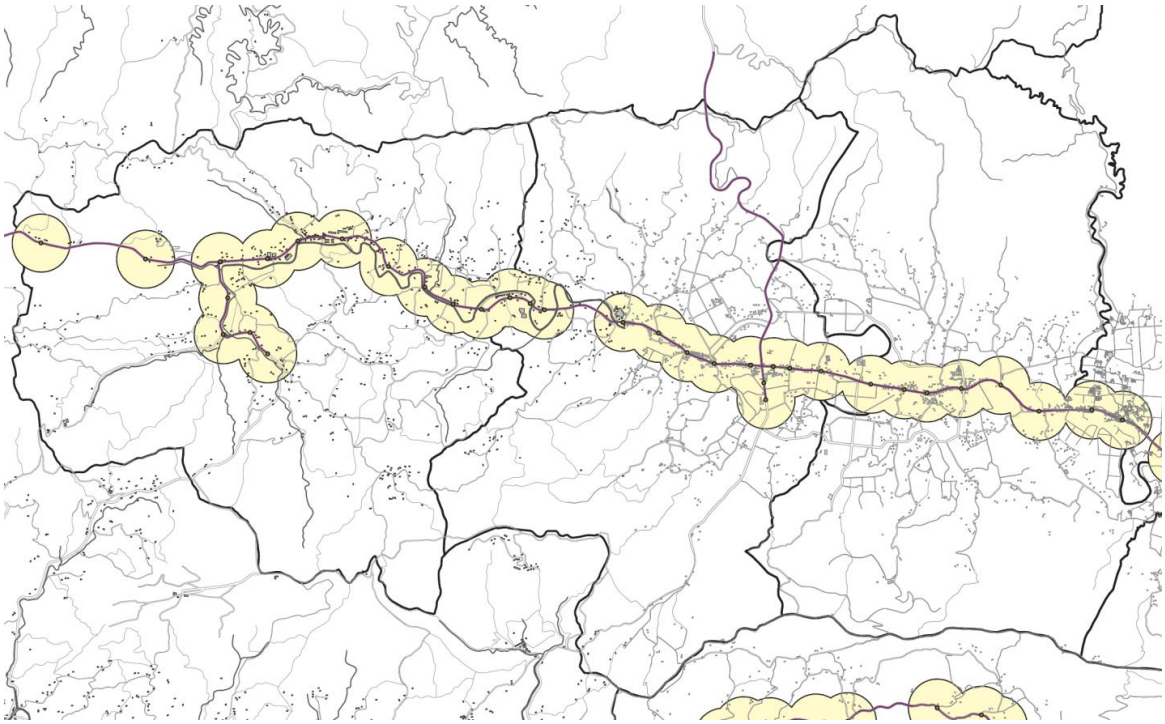
4　運行サービス水準（案）の設定

長狭地域、江見地域の運行サービス水準は、両地域とも同様のものとする。

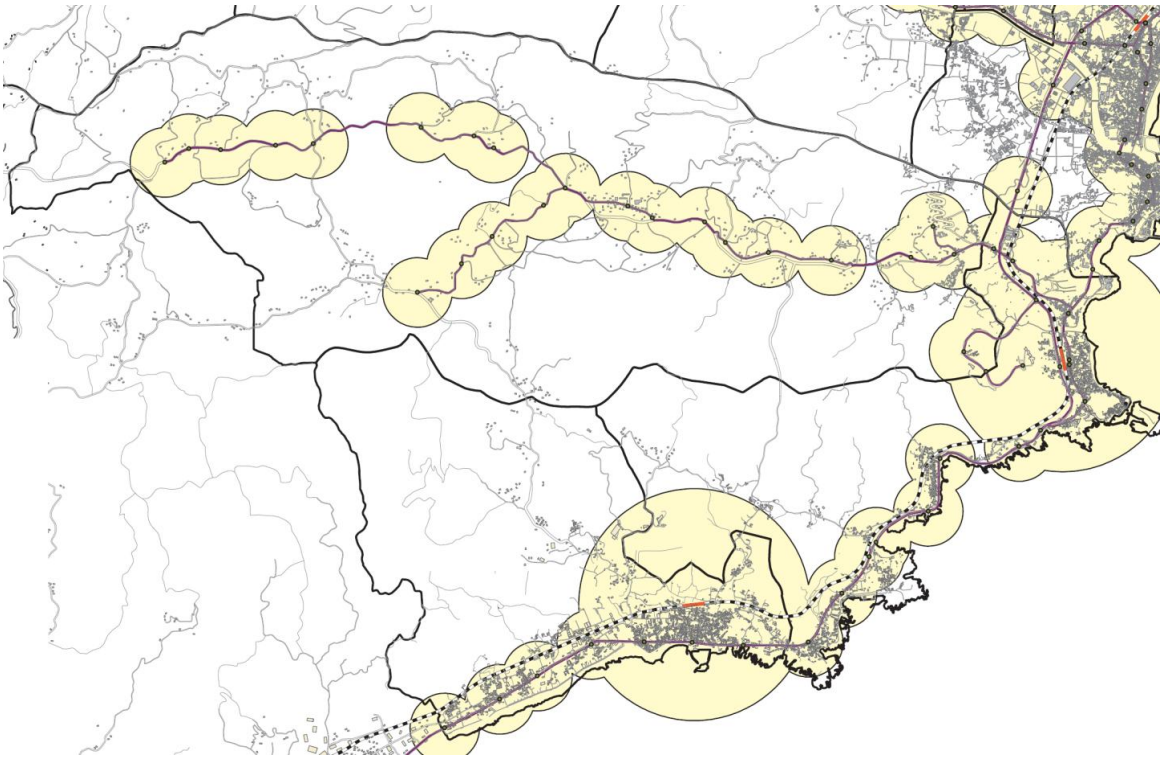
（1）運行エリア

運行エリアは、長狭地域内（大山地区、吉尾地区、主基地区）、江見地域内（江見地区、曽呂地区、太海地区）の全域とする。

■長狭地域・集落分布状況図



■江見地域・集落分布状況図



（２）配車システム

デマンド型交通を導入する場合、配車方法としてＩＴ型と非ＩＴ型（タクシー無線等による配車）があるが、どちらかの方法を用いるかは、需要量や利用動線の複雑さ、配車システムのし易さ、費用対効果等を考慮し、選択する必要がある。

鴨川市の場合は、次のような地域特性等を踏まえつつ、地元交通事業者の知識や地理情報を活かせること等から、**非ＩＴ型**による運行とする。

・主に昼間時間帯の買物、通院などの利用であり、時間的制約があまり大きくないこと。
・限定した地域内のため、利用者動線や運行エリアの組み方が錯綜していないこと。

■県内で運行中のデマンド型交通（区域運行型）の配車システム

	システム	該当自治体
ＩＴ型（９市町）	ＮＴＴ	いすみ市、酒々井町
	コンビニクル	成田市、佐倉市、東金市、柏市、山武市、芝山町
	その他	君津市
非ＩＴ型（９市町）		茂原市、勝浦市、市原市、富里市、香取市、一宮町、多古町、長南町、御宿町

（３）運行日

市民アンケート調査での日常の外出行動の頻度として、日常の買物では「週に１～２日」未満が 55.1%、「週に３～４日」未満が 85.4%、通院及び公共施設利用では「月に１日」未満がそれぞれ 82.0%と 84.4%を占めている。

新たな公共交通システムの利用目的である買物、通院及び遊び・趣味等の移動に対応することを基本に、両地域とも**週２～３日程度（平日）**の運行とする。

（４）運行時間帯・便数

運行時間帯は、地域内の主要施設の営業時間などを考慮し、概ね**午前８時から午後５時までの間で設定**する。運行便数は、運行エリア内における移動に要する１回当りの所要時間などを考慮し、**８便/日 程度**とし、予約があった場合のみ運行する。

■運行エリア内における主要施設の営業時間等

	施設名	営業日	営業時間
長狭地域	市立国保病院	月～土曜日	8:30～11:30、13:30～16:00 ※診療科により診療日、診療時間帯は異なる
	おどや長狭店	毎日	8:30～21:00
	コメリ鴨川長狭店	毎日	9:00～19:30
	みんなみの里	毎日	（売店）11 月～翌１月：9:00～16:00 翌２月～　　：平日　9:00～16:00 土日祝 9:00～17:00
江見地域	おどや江見店	毎日	9:00～21:00
	コメリ鴨川江見店	毎日	9:00～19:30
	道の駅・オーシャンパーク	毎日	２月～10 月　　：9:00～18:00 11 月～翌１月：9:00～17:00

（５）乗降方式

デマンド型交通は、自宅を登録し、自宅と目的地間を運行するドア・ツー・ドア方式と、運行地域内に乗降場所を設ける方式があるが、タクシーとの差別化や丘陵地が多いという地形的な特性、想定する利用対象者である高齢者等の利便性などの観点から、**ドア・ツー・ドア方式（自宅から目的地までアクセス）を基本とし、その区域内に乗降場所を設けること**とする。

乗降場所については、利用者の自宅と、運行地域内の医療機関、商業施設、公民館などとし、これらの乗降場所は、地域住民や施設側と相談した上で決定するものとする。

なお、主要な乗降場所として、長狭地域では、路線バスへの乗継ぎ場所である「みんなみの里」、江見地域では、鉄道等への乗継ぎ場所である「江見駅」、「太海駅」が考えられる。

■乗降方式のメリット・デメリット

	○メリット	●デメリット
ドア・ツー・ドア方式	○利用者自宅（利用者）から目的地まで運行可能なため、乗降場所までの移動がなく、特に高齢者が利用しやすいサービス	●道路整備の状況によっては、運行が難しい ●運行距離や運行時間が乗降場所を設ける方式より増加し、運転手の負担が増加 ●乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある
乗降場所を設ける方式	○タクシーサービスとの差別化や競合回避が可能 ○効率性、到着事案の正確性が高い	●乗降場所までの移動が必要 ●乗降場所の設置（地権者等との合意）、維持管理が必要

（６）運賃

運賃は、民間バスへの影響や受益者負担、事業の継続性などを踏まえ、有料とする。

基本運賃は、路線バスよりも高く、タクシーよりも安い運賃で、かつ分かりやすく、運転手の負担などを考慮することが望ましく、民間バスの運賃（初乗り運賃 150 円）や県内で運行中のデマンド型交通の運賃を参考に、**均一料金**とする。

また、障害者等や運転免許返納者に対する割引運賃についても検討する。

（７）運行車両

運行車両は、狭隘道路が多い地域特性や分散的な需要、道路状況などを考慮し、**普通乗用車タイプ**とする。

車両数は、需要面や採算性、運行便数などを考慮し、地域１台とする。

（８）利用方法

利用対象者は､公共交通としての公益性という観点から制限をしないこととするが、予め登録を行った者とする。

利用は事前予約制（予約受付は電話のみを想定）で、予約受付は、利用予定の２週間前から当日までとする。予約期限などは、今後運行を行う交通事業者等と協議・調整の上で、検討する。

■県内におけるデマンド型交通（区域運行型）の運行サービス

	運行エリア	乗降場	運行日	運行便数	運賃（大人）
茂原市	地域限定	限定	週３日 （月・水・金曜日）	定時・８便	400 円
市原市	地域限定	限定	週２日 （月・水曜日）	定時・８便	500～1,500 円
御宿町	町内全域	限定	毎日	定時・８便	300 円
勝浦市	地域限定	限定	月～土曜日	定時・６便	400 円
いすみ市	市内全域	自由	平日 （月～金曜日）	定時・６～7.5 便※1	400 円
君津市	地域限定	限定	毎日	非定時	400 円※2
長南町	町内全域	自由	平日 （月～金曜日）	非定時	500 円

※１　運行エリアにより異なる　　※２　利用登録がない方は 500 円

（９）運行サービス水準（案）のまとめ

■運行サービス水準（案）のまとめ

運行エリア	長狭地域内、江見地域内ともに全域
配車システム	非ＩＴ型（タクシー無線等による配車）
運行日	週２～３日程度（平日のみ）
運行時間帯・便数	運行時間帯：午前８時から午後５時までの間で設定 運行便数　：８便/日 程度
乗降方式	**ドア・ツー・ドア方式を基本とし、その区域内に乗降場所を設ける** ・登録者の自宅と、運行地域内の医療機関や商業施設、公民館などを乗降場所として設定する。（登録者の自宅及び設定した乗降場所以外には停車しない）
運賃	・均一運賃 ・割引運賃制度の検討（障害者や運転免許返納者など）
運行車両	普通乗用車タイプ、地域１台
利用方法	利用する場合は、事前に登録する。利用は事前予約制。

５　事業収支の試算

（１）需要推計

新たな公共交通システムの１日当りの利用者数を、公共交通空白地域内の高齢者人口をベースに、市民アンケート調査による外出の困難状況、外出頻度等から試算する。さらに、年間利用者数は、１日当たりの利用者数に年運行日数 156 日を乗じて試算する。

その結果、需要推計として、長狭地域は１日当り利用者数が１９人、年間利用者数が２，９７５人、江見地域は１日当り利用者数が７人、年間利用者数が１，０２６人と算出する。

【新たな公共交通システムの需要推計計算式】

○１日当り利用者数＝公共交通空白地域内高齢者人口×自動車を利用できない人の割合×将来の外出に対する不安度×外出に困っている人の割合×困っている目的の割合（サービスとの合致度）×外出頻度（65 歳以上）×２（往復）

○年間利用者数＝１日当り利用者数×156 日（＝週３日×52 週）

■長狭地域の需要推計結果

地区名	交通空白地域高齢者人口①	公共交通に対する市民アンケート調査					利用者推計	
		自動車を利用できない人②	将来の外出に対する不安度③	外出に困っている人の割合④	困っている目的の割合⑤	外出頻度⑥	日当たりの需要量①～⑥×２回＝⑦	年間需要量⑦×156日＝⑧
大山地区	318	0.125	0.661	0.306	0.737	0.47	6	874
吉尾地区	451	0.154	0.494	0.173	0.917	0.47	5	803
主基地区	470	0.143	0.594	0.258	0.769	0.47	7	1,169
合計	**1,239**	**0.141**	**0.583**	**0.246**	**0.808**	**0.47**	**19**	**2,975**

■江見地域の需要推計結果

地区名	交通空白地域高齢者人口①	公共交通に対する市民アンケート調査					利用者推計	
		自動車を利用できない人②	将来の外出に対する不安度③	外出に困っている人の割合④	困っている目的の割合⑤	外出頻度⑥	日当たりの需要量①～⑥×２回＝⑦	年間需要量⑦×156日＝⑧
江見地区	123	0.037	0.550	0.292	0.531	0.47	0	57
曽呂地区	302	0.095	0.542	0.333	0.614	0.47	3	469
太海地区	95	0.238	0.670	0.361	0.539	0.47	3	435
合計	**520**	**0.123**	**0.587**	**0.329**	**0.561**	**0.47**	**7**	**1,026**

（２）運行収支の試算

運賃を県内で運行中のデマンド型交通の運賃を参考に、仮に 400 円と設定し、週３日の運行とした場合の運行収支を試算すると、長狭地域が収入 1,190,000 円に対し、運行経費が 5,721,480 円と**約 450 万円の赤字（収支率 20.8%）**。江見地域が収入 410,400 円に対し、運行経費が 5,721,480 円と**約 530 万円の赤字（収支率 7.2%）**となる。

■新たな公共交通システムの年間運行収支（週３日）

長狭地域	収入（円）			1,190,000	年間利用者数×運賃400円
	経費（円）	初期費用	普及広報経費	300,000	チラシ等印刷
			利用登録経費	100,000	登録カード等印刷
			車両環境整備費	100,000	マグネットシート等
			乗降場所作成費	45,000	3,000円×15箇所（パウチ加工等）
			その他	100,000	予約センター準備等
			小計	645,000	
		運行経費	車両借上げ費	3,900,000	25,000円/日（県内事例平均）×156日
			オペレーター人件費	1,221,480	870円/時（県最低賃金）×９時間×156日
			通信費	360,000	30,000円/月×12ヶ月（電話、郵送料等）
			その他事務経費	240,000	20,000円/月×12か月（登録事務、PCリース等）
			小計	5,721,480	
	収支（円）			▲ 4,531,480	運行経費－収入
	収支率（%）			20.8%	
江見地域	収入（円）			410,400	年間利用者数×運賃400円
	経費（円）	初期費用※長狭地域と同額		645,000	
		運行経費※長狭地域と同額		5,721,480	
	収支（円）			▲ 5,311,080	運行経費－収入
	収支率（%）			7.2%	

※県内南部の１台当り１日車両借り上げ料は 22,000～28,000 円と幅があり、その平均値と設定

（参考）新たな公共交通システムの年間運行収支（週５日・平日のみ）

長狭地域	収入（円）			1,869,200	年間利用者数×運賃400円
	経費（円）	初期費用	普及広報経費	300,000	チラシ等印刷
			利用登録経費	100,000	登録カード等印刷
			車両環境整備費	100,000	マグネットシート等
			乗降場所作成費	45,000	3,000円×15箇所（パウチ加工等）
			その他	100,000	予約センター準備等
			小計	645,000	
		運行経費	車両借上げ費	6,125,000	25,000円/日（県内事例平均）×245日
			オペレーター人件費	1,918,350	870円/時（県最低賃金）×９時間×245日
			通信費	360,000	30,000円/月×12ヶ月（電話、郵送料等）
			その他事務経費	240,000	20,000円/月×12か月（登録事務、PCリース等）
			小計	8,643,350	
	収支（円）			▲ 6,774,150	運行経費－収入
	収支率（%）			21.6%	
江見地域	収入（円）			644,400	年間利用者数×運賃400円
	経費（円）	初期費用※長狭地域と同額		645,000	
		運行経費※長狭地域と同額		8,643,350	
	収支（円）			▲ 7,998,950	運行経費－収入
	収支率（%）			7.5%	

６　実証運行地域の絞り込み

これまでの検討過程を踏まえ、以下の項目において、両地域を比較・評価し、実証運行地域の絞り込みを行った結果、実証運行地域として「長狭地域」を選定する。

	長狭地域		江見地域	
想定利用対象者の割合	・公共交通空白地域内の高齢者人口は 1,239 人､高齢化率は 44.9%で、市全体の高齢化率 36.4%を上回っている。	○	・公共交通空白地域内の高齢者人口は 520 人、高齢化率は 42.5%で、市全体の高齢化率36.4を上回っている。	△
事業性（持続可能性）	・新たな公共交通システムの１日当たりの利用者数は、公共交通空白地域内の高齢者人口が多いこと等が要因となり､19 人と推計される。 ・運賃を仮に 400 円と設定した場合の収支率は 20.8%と推計される。	○	・新たな公共交通システムの１日当たりの利用者数は、居住エリアを中心に路線バス・コミュニティバス等が運行されており、公共交通空白地域内の高齢者人口が少ないことと等が要因となり、７人と推計される。	△
既存公共交通への影響	・長狭地域内を運行している路線バスのうち、当該地域内での乗降車数が占める割合は金谷線（釜沼～河岸坂上）が 46.3%、長狭線（平塚本郷～河岸坂上）が 46.6%と多いものの、両路線とも長狭学園への通学利用が多く、それ以外の利用で地域内の移動が完結されるような利用は少ないものと考えられる。 ・路線バスと比較して、新たな公共交通システムの運賃を高く設定し、差別化を図るため、既存公共交通への影響を最小限に抑える。	○	・路線バスは、主に海側に近いエリアを運行しており、その機能・役割を踏まえると、影響は少ないと考えられる。 ・曽呂地区・太海地区で運行中のコミュニティバス南ルートは、ルート面（広域的）や運賃の差別化により影響は少ないと考えられる。	○

実証運行地域：長狭地域