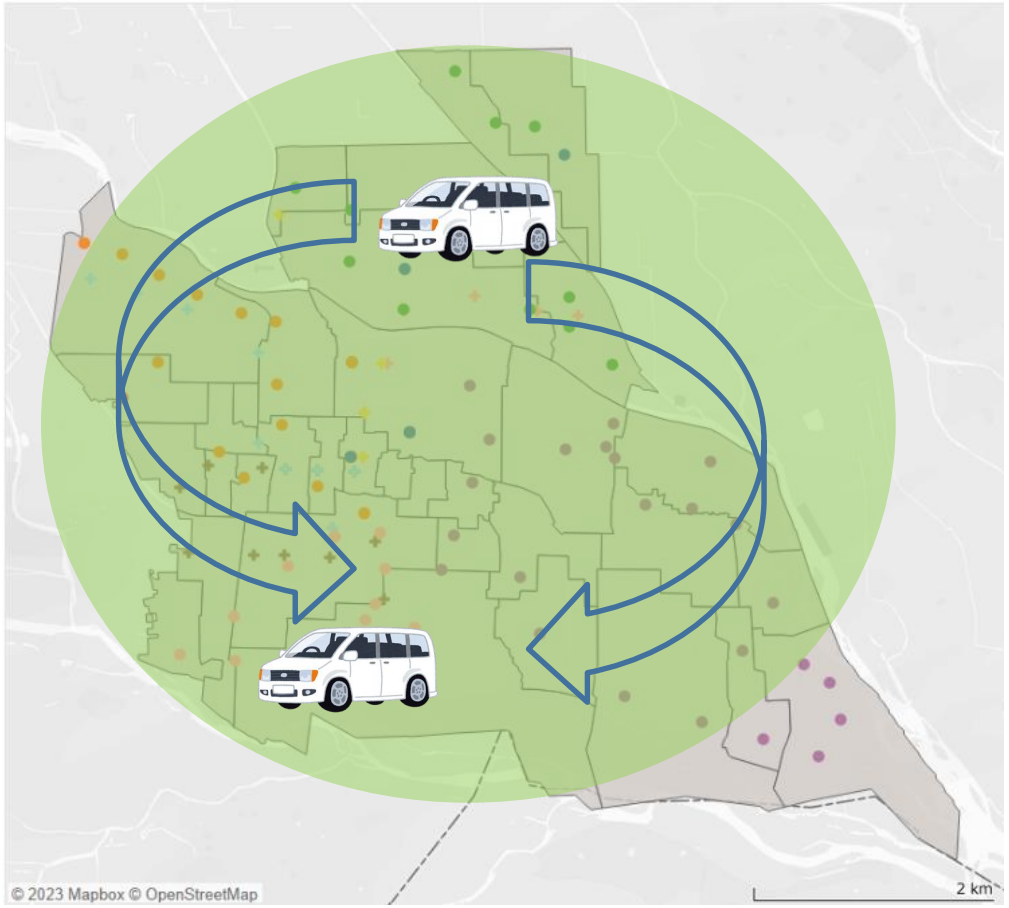
2024年度玉村町地域公共交通会議　協議事項１補足資料　【資料１】

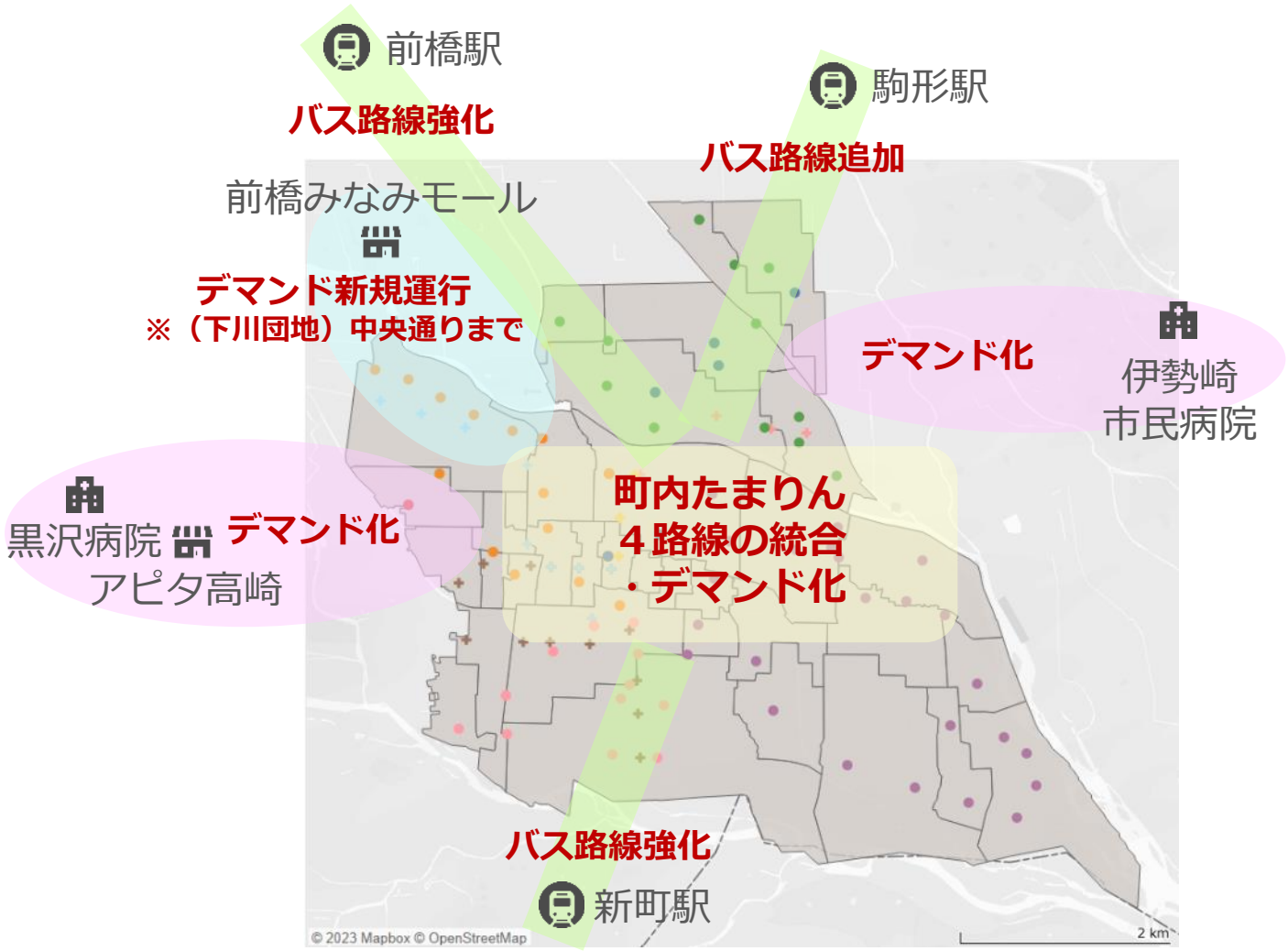
１．　区域運行の導入
（１）玉村町公共交通再編基本設計
（２）区域運行導入の検討
（３）区域運行の対応力
（４）KPIについて
（５）運行要件
２．　営業区域及び営業区域外の乗降地点の設定
（１）営業区域の設定
（２）営業区域外の乗降地点の設定

３．　車両及び運行台数
４．　運賃の設定
５．　運行開始予定日
６．　運行事業者
７．　その他



１．　区域運行の導入　（１）玉村町公共交通再編基本設計

令和５年１１月１４日地域公共交通会議で策定



①町内たまりん４路線の統合・デマンド化

　定時定路線のたまりんを廃止し新たに全域デマンドとして運行させるとともに、停留所の数を増加させる

■運行時間　9:00～16:00を想定（運行時間7時間）

■車両台数　試算台数：2台

②高崎・伊勢崎両直行便もデマンド化

　町外の２病院にアクセス可能な直行便も廃止し、①の全域デマンド運行範囲に組み込む

※ただし、既存交通事業者に十分に配慮する

③デマンド交通による町外アクセス利便性向上

　住民利用の多い前橋みなみモールについても、①のデマンド運行範囲に組み込む

※既存バス停「（下川団地）中央通り」まで

※ただし、既存交通事業者に十分に配慮する

④周辺駅へのバス路線強化（通学時間帯のみ）

　通学や通勤ニーズに合わせ、前橋駅・新町駅・駒形駅へ向けた路線バスの強化を図る

１．　区域運行の導入　（２）区域運行導入の検討（デマンド運行方式）

■　**区域運行の導入について**

基本設計１～３の実現に向けて　デマンド運行の方式について検討

デマンド運行方式	メリット	デメリット
路線不定期運行	空気バスの解消→経費削減 タクシー車両を有効活用できる バスに近いサービスを提供できる	完全デマンドと比べて細かいニーズへの対応と柔軟性に劣る。
区域運行（自由経路型）	利用者にとっては一番メリットが高い 交通空白地を面的にカバーできる 必要な区間のみ運行するため経費の節約になる	多くの予約に対応できない 予約が多い場合は手作業での配車が難しい 相乗りしない場合は需要をまとめることができずに効率が落ちる

⇨ **利用者にとってメリットの高い区域運行を採用**
デメリットはAIを活用することで解消可能

１．　区域運行の導入　（２）区域運行導入の検討（区域運行種別）

■　**区域運行の導入について**

基本設計１～３の実現に向けて　区域運行の種別について検討

デマンド運行方式	メリット	デメリット
区域運行（ドアtoドア型）	利用者のニーズを最もかなえることができる	一般乗用の営業に大きな影響がある 高齢者の自宅が判明してしまうといった防犯上の問題がある
区域運行（ミーティングポイント型）	一般乗用の営業に対する影響を抑えることができる	自宅から乗降地点までの距離によって不公平感が生じる

⇨ **区域運行（ミーティングポイント型）を採用**
乗降地点を増設することでデメリットを解消

１．　区域運行の導入（２）区域運行導入の検討（メリット・デメリット）

■　**上記３～４ページの検討を受けて**
デマンド運行を「非固定ダイヤ自由経路ミーティングポイント型」に設定

【メリット】

- **サービスの平準化**
  町内全域で同じ水準のサービス提供が可能
- **利用時間のマッチング**
  AIによって自動的に乗合を設定し、効率的な運行が可能
- **玉村町の面積規模を活かした細やかな運行**
  26ｋ㎡未満の町の面積を活かして、一回の運行時間は少なく設定することができ、多くの便数を走らせることができる
- **利用先のマッチング**
  行き先を方向性等でマッチングし、効率的な運行が可能

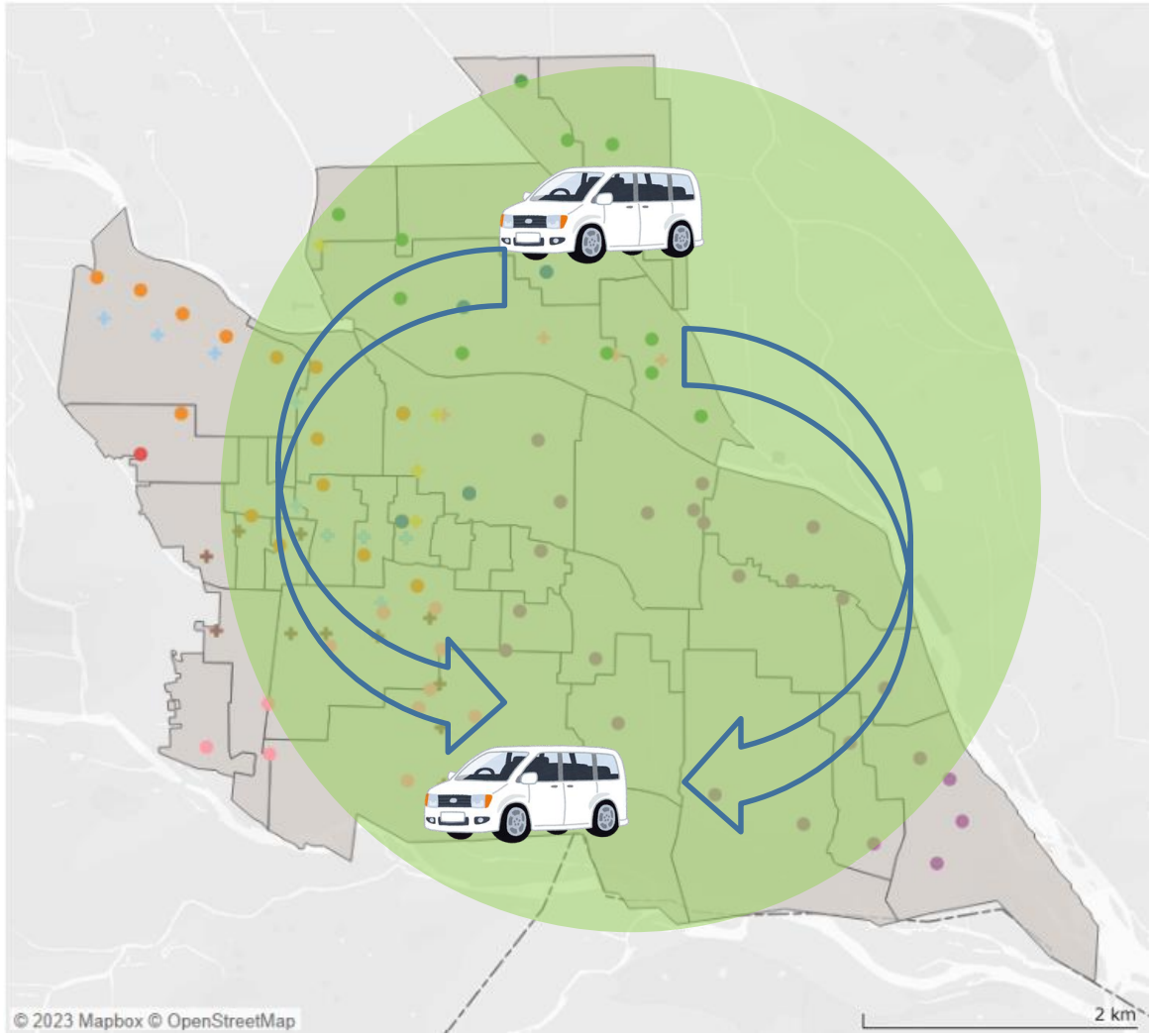
【デメリット】

- **利用者には予約が必要**
- **高齢者にとってスマホアプリがなじまないのではないか**

【対応策】

- **コールセンターの設置**
  電話でも予約可能とする
- **住民説明会、高齢者スマホ教室の実施**
  高齢者の集会や他課と連携して実施

１．　区域運行の導入（２）区域運行導入の検討（まとめ）



【区域運行の目的】

- 住民ニーズに合致したデマンド運行（自由経路型）
  ⇒　誰もが移動に安心感を持てる地域の実現

- 乗降ポイントの増設として、路線バスの停留所を設定
  ⇒　路線バスが利用しやすい環境の構築

- ミーティングポイント型による運行
  ⇒　タクシー事業者との共存による町内における複数の交通モードの確保

１．　区域運行の導入（３）区域運行の対応力（需要・供給予測）

【需要】

■たまりんの平均乗車人数概算

令和５年度乗車人数実績：9,069人
→コロナの影響を踏まえ年間乗車人数を1万人で試算した場合
平均乗車人数：　10,000人÷359日＝**27.9人/日**

■路線バスの乗継を目的とした利用増試算

令和４年度　路線バス利用者数
　前橋玉村線（前橋公園－玉村町役場－新町駅）
　150,351人
　高崎玉村・伊勢崎線
　（高崎駅－県立女子大学－伊勢崎駅）
　54,991人
　合計205,342人
　1日あたり該当路線利用者数
　　205,342人÷365日　≒　563人/日
　乗り継ぎを目的とした利用者増が５％増と想定
　　563人×５％　＝　**28.2人/日**

需要予測　27.9＋28.2＝　56.1人/日

【供給】

車両台数2台、
デマンド運行回数4回/h（**1回15分計算**）と仮定

計算式
　4回/ｈ（運行回数）×8時間（運行時間）
　　×2台（車両台数）
　　×1.3（１便当たりの平均乗車人数）
　　＝83.2人/日

※１便当たりの平均乗車人数は同様の運行態様である富岡市「愛タク」の平均乗車人数を参照

供給能力　　83.2人/日
（6人乗りの車両であれば
　最大で384人/日まで対応可能）

2台で需要に対応可能

１．　区域運行の導入（４）ＫＰＩについて（アウトプット指標）

【区域運行導入におけるＫＰＩ】

６ページ記載の目標

「誰もが移動に安心感を持てる地域の実現」「路線バスが利用しやすい環境の構築」

の達成度を測るために以下の目標値を設定

KPI①	デマンド乗合タクシー利用者数	種別	アウトプット	単位	人
KPIの概要、測定方法	デマンド乗合タクシーの利用者数をシステムにより集計する。				
事業成果等の計測に適する理由	本サービスは既存の定時定路線型から、住民の移動ニーズに合致した交通サービスの提供へと転換するものであり、それによる利用者数の増加を見込むため、直接的な指標としてＫＰＩとして最適である。				

2024年度末	2025年度末	2026年度末
5,000	10,000	13,000

KPI②	デマンド予約配車システム登録者数	種別	アウトプット	単位	人
KPIの概要、測定方法	デマンド乗合タクシーのデマンド予約配車システム登録者数をシステムにより集計する				
事業成果等の計測に適する理由	デマンド予約配車システム登録者数は、潜在的な需要者数を推計できるとともに、今後の利用者増加へとつながる数値であるため、ＫＰＩ①と同様に直接的な指標として最適である。				

2023年度末	2024年度末	2025年度末
200	500	1,000

１．　区域運行の導入（４）ＫＰＩについて（アウトカム指標）

【区域運行導入におけるＫＰＩ】

KPI❶	デマンド乗合タクシー利用者による満足度	種別	アウトカム	単位	%
KPIの概要、測定方法	デマンド乗合タクシー利用者にＷＥＢアンケートを実施することで測定する。				
事業成果等の計測に適する理由	住民の移動ニーズに柔軟に対応できているかを測ることができるため、直接的な指標としてＫＰＩとして採用する				
2024年度末	2025年度末	2026年度末			
20	40	50			

KPI❷	高齢者の運転免許返納者数	種別	アウトカム	単位	人
KPIの概要、測定方法	高齢者の運転免許返納者数を測定する				
事業成果等の計測に適する理由	運転免許を返納しても、安心して移動できる環境を構築することができたかどうかの指標としてＫＰＩとして設定				
2024年度末	2025年度末	2026年度末			
100	120	140			

KPI❸	既存路線バスの乗客数	種別	アウトカム	単位	人
KPIの概要、測定方法	既存路線バスの乗客数を測定する。				
事業成果等の計測に適する理由	本サービスの実施により、既存路線バスへの乗り継ぎやすさが実現し、町内に複数の交通結節点を構築することができ、路線バスへ利用誘導を実施できているかを測定できる指標としてＫＰＩとして設定。				
2024年度末	2025年度末	2026年度末			
150,000	155,000	160,000			

１．　区域運行の導入（５）運行要件

運行の態様	区域運行（非固定ダイヤ自由経路ミーティングポイント型）
営業区域	玉村町内全域を１区域として運行 区域外に乗降地点の設定（別記） ※ただし、営業区域外での利用は、乗降車地のどちらかが町内で あること要する（システムで制御する）
乗降地点 （１９１地点） ※　別記 12～14ページ	町内（営業区域内）　１９０地点 内訳） • 既存「たまりん」バス停　６８地点 • 路線バス　バス停（乗降地点として共有）　５８地点 • 新設　６４地点（バス停が遠い地域の解消と利便性向上のために新設） 町外（営業区域外）　１地点（伊勢崎市民病院）
運行車両 ※　別記15･16ページ	日産　セレナe-Power チェアキャブスロープタイプ　車いす1名送迎仕様

１．　区域運行の導入（５）運行要件

運行日	年末年始（12/29～1/3）を除く全日
運行時間	９:００～１６:００
乗降運賃 ※　別記　17ページ	町内　２００円　町外　４００円　未就学児無料
決済方法	現金
予約方法	電話またはスマートフォンアプリによる
予約期間	利用希望日の1週間前から
受付時間	電話　8:00～17:00 アプリ　24時間受付可能
運行開始日	令和6年10月1日（火）
運行事業者 ※　別記　18ページ	車両運行（各社1台）　交友タクシー有限会社　・　有限会社大光（平和タクシー） オペレーター業務　　丸直タクシー株式会社

２．　営業区域及び営業区域外の乗降地点の設定（１）営業区域の設定

【営業区域】
玉村町全域を１区域とする

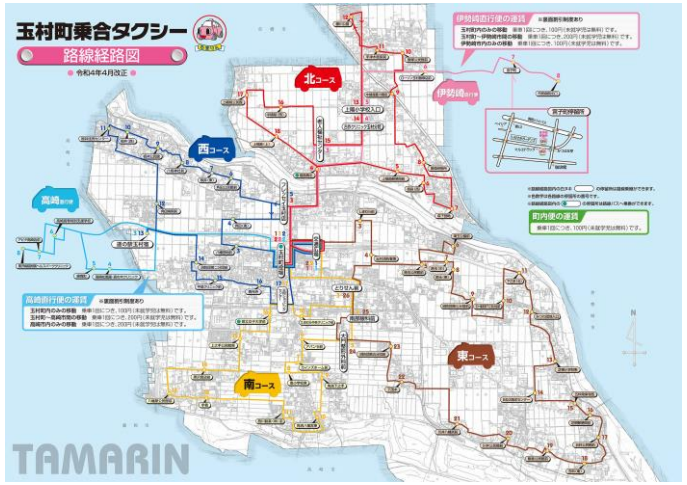
【設定理由】
７ページ記載にあるように
車両２台で利用者の需要をカバーできる

自由経路とすることで、乗合率をたかめることができ、柔軟な運行が可能となることで、**より効率的な運行が可能**となる

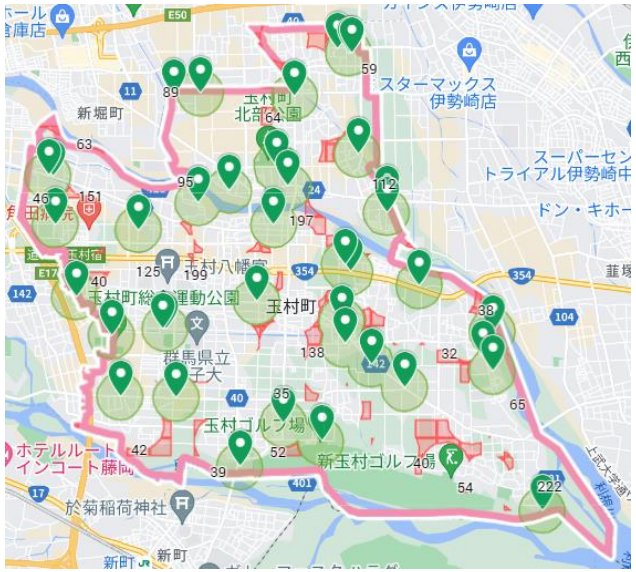
【乗降地点】　１９０地点
既存「たまりん」バス停　６８地点
路線バス　バス停（乗降地点として共有）５８地点

新設　６４地点
内訳）
バス停が３００ｍ以内にない地域の解消　３３地点
利便性向上のための設置　３１地点

※　乗降地点一覧は別紙　資料２



【たまりん路線図】
バス停が遠い地域が存在



【新設地点】
バス停が300ｍ以内にない地区を抽出して、バス停が遠い地域を解消

２．　（２）営業区域外の乗降地点の設定

基本設計
②高崎・伊勢崎両直行便もデマンド化
③デマンド交通による町外アクセス利便性向上※既存バス停「（下川団地）中央通り」まで
※ただし、既存交通事業者に十分に配慮する

既存バス停　及び　新規設置候補		福祉目的	乗継目的	買物目的
高崎直行便	高崎松風園・森の木クリニック	○		
	綿貫町		○	
	高崎高等特別支援学校	○		
	アピタ高崎店前		○	○
	黒沢病院付属ヘルスパーククリニック	○	○	
伊勢崎直行便	宮子町		○	○
	市民病院北口	○	○	
新規	（下川団地）中央通り	○	○	

２．　（２）営業区域外の乗降地点の設定

※ただし、既存交通事業者に十分に配慮する
⇒　町外の交通事業者（タクシー会社）と協議を実施
デマンド運行による区域外への運行は、一般乗用旅客業の営業に影響がある可能性がぬぐいきれないため、
福祉目的で理解が得られた「伊勢崎市民病院北口」のみを設定

営業区域外の乗降地点	福祉目的	乗継目的	買物目的
伊勢崎市民病院北口	○	○	

基本設計
②高崎・伊勢崎両直行便もデマンド化
③デマンド交通による町外アクセス利便性向上

基本設計の実現に向けて継続協議し、実施可能性を検討する

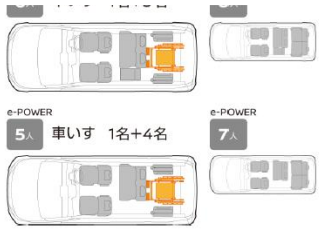
３．　車両及び運行台数

運行車両	１．車種型式 日産　セレナe-Powerチェアキャブスロープタイプ 車いす1名送迎仕様 6AA-GC2B ２．乗車定員　7人　（客席6席） ３．車両寸法 全長4690mm/全幅1695mm/全高1870mm ４．総重量　2325kg
運行台数	２台（同型車両）により運行 緊急時や車検時は、運行会社が所有する一般乗用の車両を使用

３．　車両及び運行台数　（車両選定理由）

（車両に求める条件）

- ミニバン（後部５人乗り以内）
- 車いすでも乗降できるスロープがあること（リフトまでは不要）
- 乗車ドアからスムーズに３列目に乗車できること
- 高齢者でも乗降しやすい高さ、または補助装置がついていること
- 燃費が良いこと
  （2台とも同じ車両とする）



広い通路でサードシートにアクセスしやすい専用セカンドシート

送迎タイプ*1に、車いすのまま乗車できるようスロープを備えた仕様です。

*1 セカンドシートは、シートスライド、リクライニングはできません。

乗降時や走行中につかめる手すりや、段差を少なくするステップを装備

４．　運賃の設定（案）

【区域運行に係る乗車運賃の設定】

一乗車　町内２００円　町外　４００円　　未就学児無料（一律運賃）

【運賃設定の理由】

（町内）

高齢者を主な利用者と想定し、日常的に利用できるものとするため

（参考）　県内同事例（デマンド運行）運賃平均額　大人324円

（町外）

路線バス運賃との整合性を図るため

（参考）　群馬中央バス　県立女子大ー伊勢崎市民病院　480円

【協議運賃専門部会からの決定後に本交通会議に対して報告（書面報告）します】

５．運行開始予定日

■　令和６年１０月１日（火）予定
　手続き期間を確保して、可能な限り速やかな運行開始を目指す

６．運行事業者

■　交友タクシー有限会社　有限会社大光

【依頼の理由】

- 玉村町を主たる営業区域とする一般乗用旅客事業者であり、町の交通事情を熟知している
- 各社1台ずつで運行することで、一般乗用旅客業への影響を軽微にすることができる
　なお、運行に必要な車両や初期費用は町が補助を実施する

７．その他

■　区域運行に係る車両の愛称は町民からの応募で決定予定