

デマンド交通実証運行における利用実績

○駒林線



H28.4.1~H29.3.31 通常運行 (1日当たり26人)



H29.12.4~H30.5.31 実証運行 (1日当たり23人 比:▲3人)



H30.6.1~H31.3.31 実証運行 (1日当たり22人 比:▲1人)



※ 網掛け (黄色) 内の人数は、1日当たりの平均利用者数

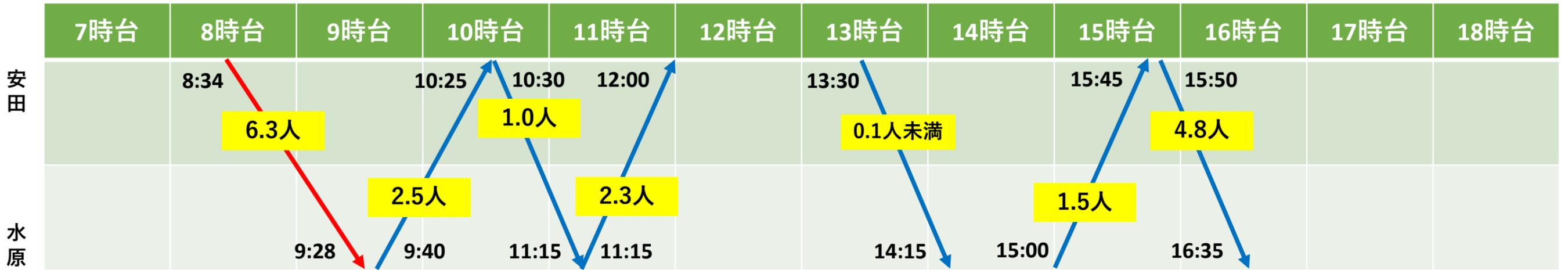
○大室線



H28.4.1~H29.3.31 通常運行 (1日当たり22人)



H29.12.4~H30.5.31 実証運行 (1日当たり19人 比:▲3人)



H30.6.1~H31.3.31 実証運行 (1日当たり21人 比:2人)



※ 網掛け (黄色) 内の人数は、1日当たりの平均利用者数

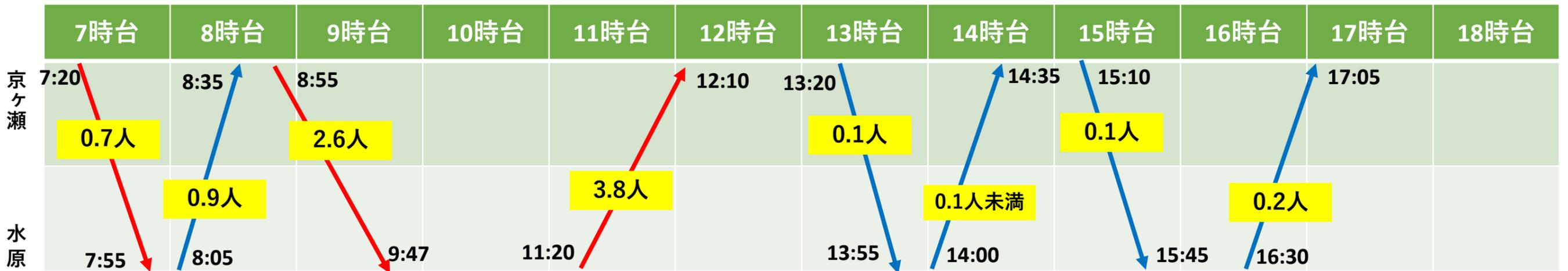
○前山線



H29.4.1~H30.3.31 通常運行 (1日当たり11人)



H30.6.1~H31.3.31 実証運行 (1日当たり8人 比:▲3人)



※ 網掛け (黄色) 内の人数は、1日当たりの平均利用者数

○神山線



H29.12.1~H30.3.31 通常運行 (1日当たり44人)



H30.12.1~H31.3.31 実証運行 (1日当たり39人 比:▲5人)



※ 網掛け (黄色) 内の人数は、1日当たりの平均利用者数

○折居大日線



H29.12.1～H30.3.31 通常運行 (1日当たり39人)



H30.12.1～H31.3.31 実証運行 (1日当たり36人 前年比:▲3人)



※ 網掛け (黄色) 内の人数は、1日当たりの平均利用者数

デマンド交通実証運行により見えた課題

- ◆駒林線と大室線では平成30年6月の一部見直しによって、デマンドから定時定路線に戻した便で利用者が増えたことから、「予約が必要であること」が利用者減の要因となっていたと考えられる。
- ◆デマンドによるメリットとして、速達性が挙げられるが、利用者にとっては必ずしも速達性がバスを利用するうえで重要視されていないと考えられる。
- ◆デマンドに合わせて、サムズウオロクまで行けるよう停留所を新設したが、利用者のニーズとは合致していなかったと考えられる。
- ◆比較的乗車のある時間帯を定時定路線とし、乗車の少ない昼すぎの時間帯をデマンドとしても、利便性の向上にはつながらない。
- ◆デマンド、定時定路線といった運行形態だけでなく、利用者ニーズの拾い出しや深掘り、新たな需要の発掘など他の視点での利便性向上策が必要ではないか。