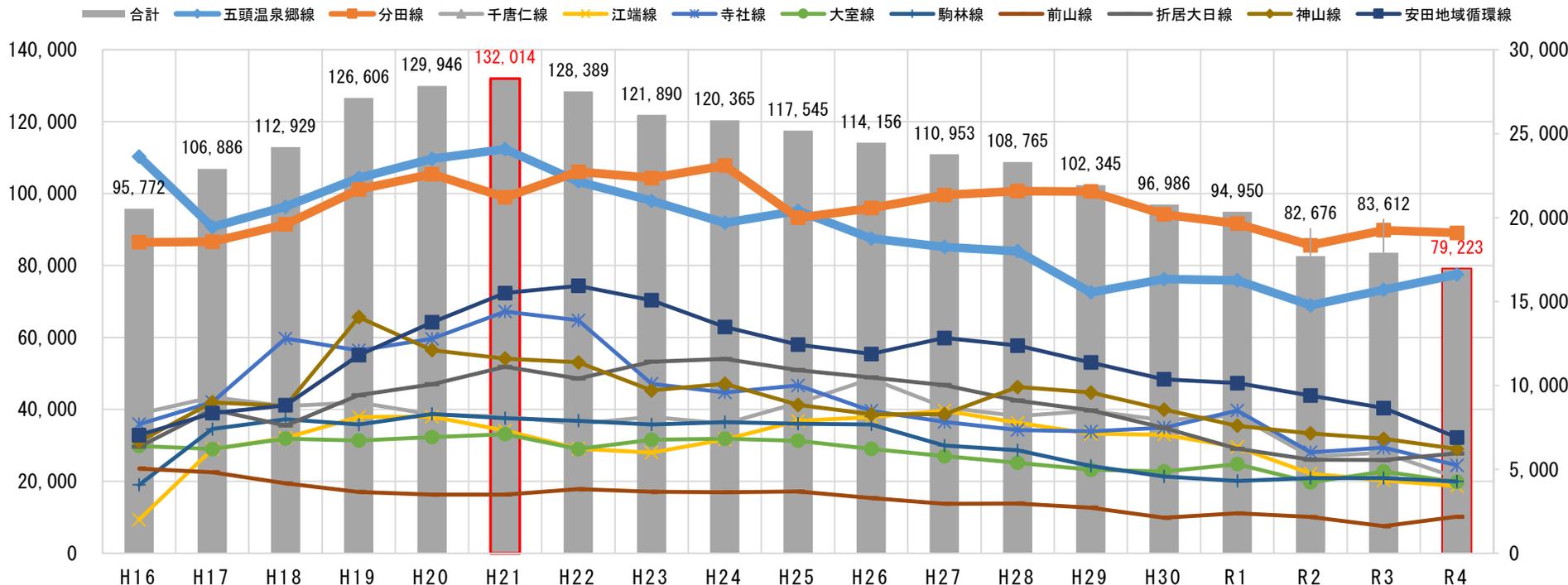


1 市営バスの現状（利用状況）

- ・令和4年度利用者数 79,223人（ピーク時の平成21年度から約△40%）
- ・減少した理由は、人口減少や高齢化社会（高齢免許保有者の増加）など
- ・本年度11月末現在は、52,710人（前年同月比+1,765人、3.5%の増加）
- ・新型コロナによる影響から、少しずつ回復傾向にあると言えるが、コロナ前の状況を見ても、**利用者の大幅な増加は見込めない**ことから、現行の市営バス運行事業を見直す時期となっている

- ・路線別では、五頭温泉郷線と分田線は主に通勤・通学の目的で多くの利用がある（年間利用者数15,000～20,000人で推移）
- ・他の路線については、緩やかに減少傾向であり、低調な状況が継続（年間5,000人を割る路線もある）
- ・このような状況から、今後は利用が多く、**一度に大量輸送できる路線については、定時定路線型を維持しつつ、その他の路線については、定時定路線型に代わる別の手法を検討する必要がある**

市営バス利用者数の推移（H16～R4）



2 デマンド型交通実証運行の状況について

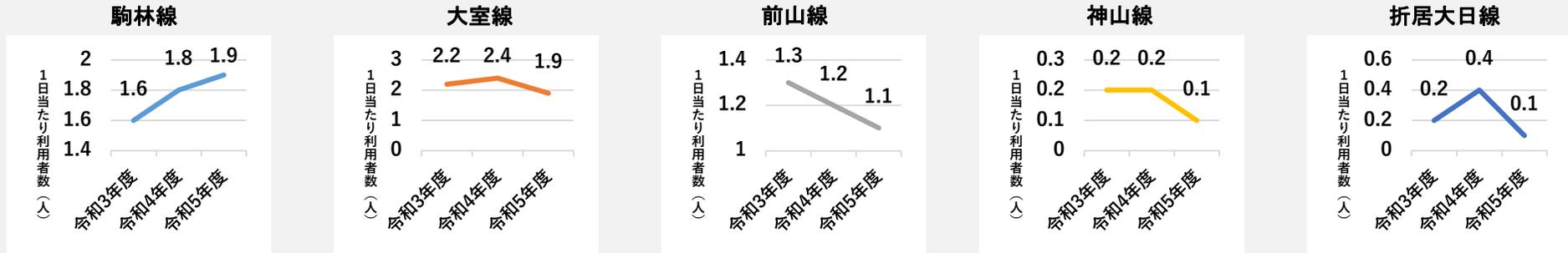
(1) 実証概要

(運行方法) 時間帯・路線・方向(上り下り)が固定、ミーティングポイント方式
 (予約方法) 前日までの事前電話予約制

平成29年12月実証開始	駒林線 大室線	上下線合わせて4便(一部デマンド4便) 上下線合わせて4便
平成30年6月実証開始	前山線	上下線合わせて5便
平成30年12月実証開始	神山線 折居大日線	上下線合わせて3便 上下線合わせて2便

(2) 実証結果

過去3か年(令和3~5年度)の路線ごとの実証結果は次のとおり。 ※令和5年度は11月末現在



駒林線のみ増加傾向であるが、その他の路線では減少している。

(3) 検証・分析、まとめ

- ・令和5年度における1日当たりの利用者数は、最も多い駒林線、大室線でも1.9人しかなく、**大変低調な状況**である。
- ・利用が低調な要因としては次の3点が推察される。①運行時間帯が決められており、希望する時間に乗車することができない。②路線が決められており、路線をまたぐ場合、乗り換えが必要となる。③予約を前日までにしなければならず、急な移動需要には対応していない。
- ・デマンド型交通の実証開始より6年が経過し、一定の成果と課題を得ることができた。今後は、この課題を克服し、**より利便性の高い次のステージに転換する必要がある。**

3 観光AIオンデマンドバスの試験運行（9月～11月）の実証結果について

(1) 実証事業の目的

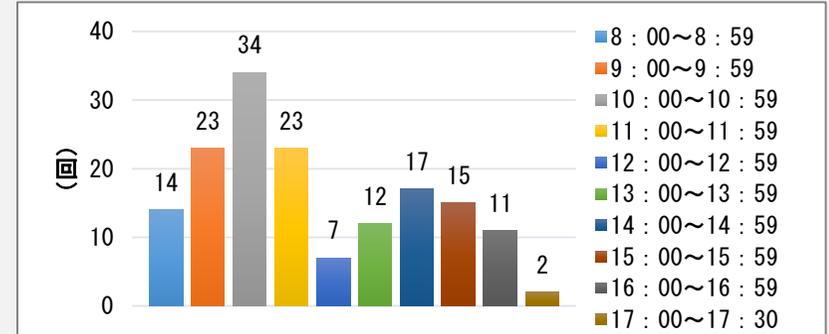
AIオンデマンド運行が市外観光客の2次交通として機能するか、また市内交通弱者の移動環境改善に寄与するか、以下の点について検証を行った。

- ① 事業の認知度 成果指標: 累計利用者数など
- ② 事業の利便性 成果指標: 時間別利用状況、乗降場所別利用状況など

(2) 実証概要

- ① 運行期間 令和5年9月～11月(3か月間)
- ② 運行日 上記期間の土・日・祝日
- ③ 運行時間 8:00～17:30
- ④ 運行方法 ミーティングポイント方式によるAIオンデマンド運行
- ⑤ 運行台数 2台
ハイエスコムター(市営バス車両 乗員定員14人) 1台
エスティマ(公用車 乗員定員7人) 1台
- ⑥ 乗降場所 29か所(交通結節点、観光施設、行政施設)
- ⑦ 運賃 1乗車あたり 大人(中学生以上)100円、小学生50円
※市営バスと同じ
- ⑧ 予約方法 スマートフォン、パソコンによるWEB予約
※電話予約なし(コールセンター未設置)

② 時間ごとの利用状況



【実績】

午前中の午前10時台が最も多く、次いで午前9時台、午前11時台という結果が得られた。

【検証・分析】

通常の市営バス同様に、午前中の利用が多い結果となったが、午後の時間帯についても一定数の利用があり、**利用者それぞれの予定に即した運行**ができた点に関しては、AIオンデマンド運行の利点が出た結果となった。

(3) 実証結果

① 累計利用者数

	累計利用者数 (人)	1日当たり利用者数 (人/日)
成果指標	425	18.4
実績	228	7.6

【実績】

累計利用者数は228人で、当初成果指標(425人)と比較し、197人減、達成率53.6%となった。

1日当たりの利用者数は7.6人で、こちらは当初成果指標(18.4人)と比較すると、達成率は41.3%となった。

【検証・分析】

利用者数が伸びなかった要因として、市外観光客に向けた広報活動や観光地との連携が不足し、**実証運行が浸透しきれなかったこと及び電話予約を採用せず、WEB予約のみとしたこと**によるものと考えられる。

③ 乗降場所別の利用状況

【実績】

多く利用された乗降場所として、村杉温泉、ヤスタヨーグルト、水原駅、道の駅「あがの」といった結果となった。

期間中、全く利用されなかった乗降場所は5か所あった。

【検証・分析】

村杉温泉が多かった点は、事前に五頭温泉郷旅館組合と連携することができ、村杉温泉を訪れる**観光客に事業周知を図ることができた**ことが要因として挙げられる。

ヤスタヨーグルト、道の駅「あがの」については、**観光ニーズとして需要がある**こと、水原駅については市外から訪れる観光客の玄関口であることを裏付ける結果となった。

また、例として「村杉温泉」～「道の駅あがの」～「水原駅」というように、**利用者それぞれがコースを設定して、それに即した予約をし、利用する**といったケースも数件確認できた。AIオンデマンド運行のメリットが十分発揮された事例と言える。

4 市営バス運行における今後の展望について

(1) 市営バス運行事業が抱える現状、課題

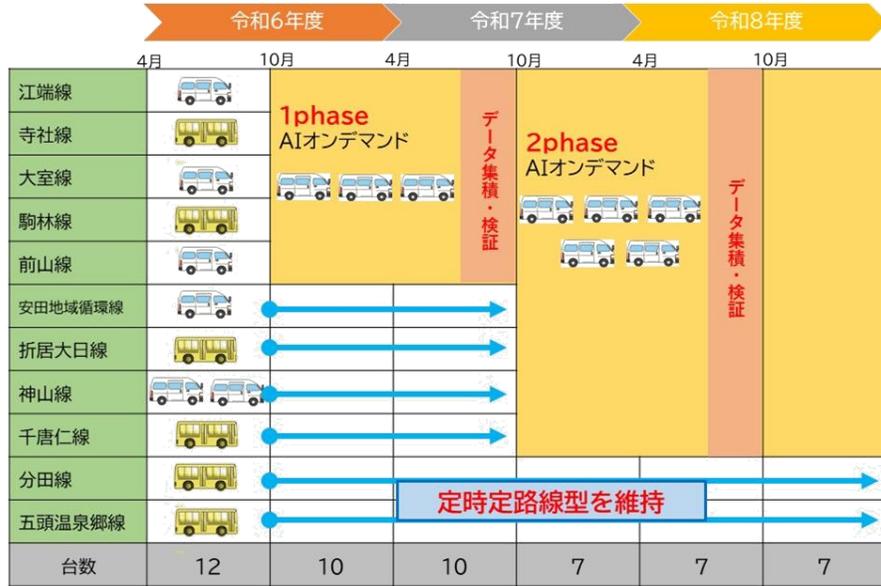
- ①人口の減少、高齢化率の上昇による移動需要の減少、高齢者免許保有者の増加
 - ➔ **利用者数の減少** (現在はピーク時の6割程度)
- ②ドライバー不足・高齢化、車両の老朽化
 - ➔ **輸送資源の減少、運行経費の増大**
- ③空バスの運行 (特に日中の時間帯)
 - ➔ **非効率な運行、運行経費の増大、利用者数の減少**

今後、持続可能な市営バス運行を実施するためには、システムの再編が必要

- ① **利便性を高める**ことで、利用者の拡大を図る。
- ② **需要に見合った**車両を配置・更新する。
- ③ **情報技術を活用**する。

(2) AIオンデマンド運行の導入

この度、実証した観光AIオンデマンドバス試験運行においては、「**事業の認知度**」という観点では課題を残したものの、「**事業の利便性**」については実証された。市営バス運行事業にAIオンデマンド運行を導入することは、上記の3つの対策を充足するものと捉え、令和6年10月より段階を踏みながら再編するものとする。



(3) 市営バス再編(AIオンデマンドバス導入)に向けての課題と解決方法

- ① **利用者の増加(公共交通の認知度向上)**
 - ➔ 住民説明会などによる事業周知、広報誌・HPIによる広報活動
- ② **利用しやすい予約方法**
 - ➔ わかりやすく、扱いやすい予約システムの構築(市公式LINEの活用)
 - ➔ コールセンターの設置(電話による予約も可)
- ③ **乗降場所の精査**
 - ➔ これまでの市営バス利用実績を踏まえ、乗降場所の選別、利用しやすいように簡素化
 - ※ 基本1自治会1か所程度に整理
 - 現在、乗降場所がなく、需要がある場所については追加(道の駅「あがの」、ヤスタヨーグルトなど)
 - ※ **タクシー事業との差別化を図る**
 - AIオンデマンドバス ➔ ミーティングポイント方式
 - タクシー ➔ ドアツードア方式

期待する効果

- ① 市営バス利用者数の増加
- ② 市内公共交通の満足度向上
- ③ 高齢免許保有者の免許返納増加(高齢者交通事故の減少)
- ④ 運行経費の軽減

(4) 今後の作業スケジュール予定

- 令和6年4月～ AIオンデマンドシステム事業者選定
- 令和6年6月 阿賀野市地域公共交通協議会
 - ・AIオンデマンドバス運行概要
 - ・阿賀野市地域公共交通計画見直し
- 令和6年8月～ 住民説明会等による周知
- 令和6年10月 AIオンデマンドバス運行開始

(5) その他

AIオンデマンドバス導入にかかる経費の財源として、「**デジタル田園都市国家構想交付金(デジタル実装タイプ type1)**」を活用する予定