

この「別冊 東御市公共交通システム」は、東御市公共交通計画に基づき公共交通の運用形態ごとに示すものであり、その年の社会情勢や利用頻度を検証し、必要に応じて見直しができる。

【目次】

1.定時定路線バス

(和線) 1

(祢津線) 2

(久保通り線) 3

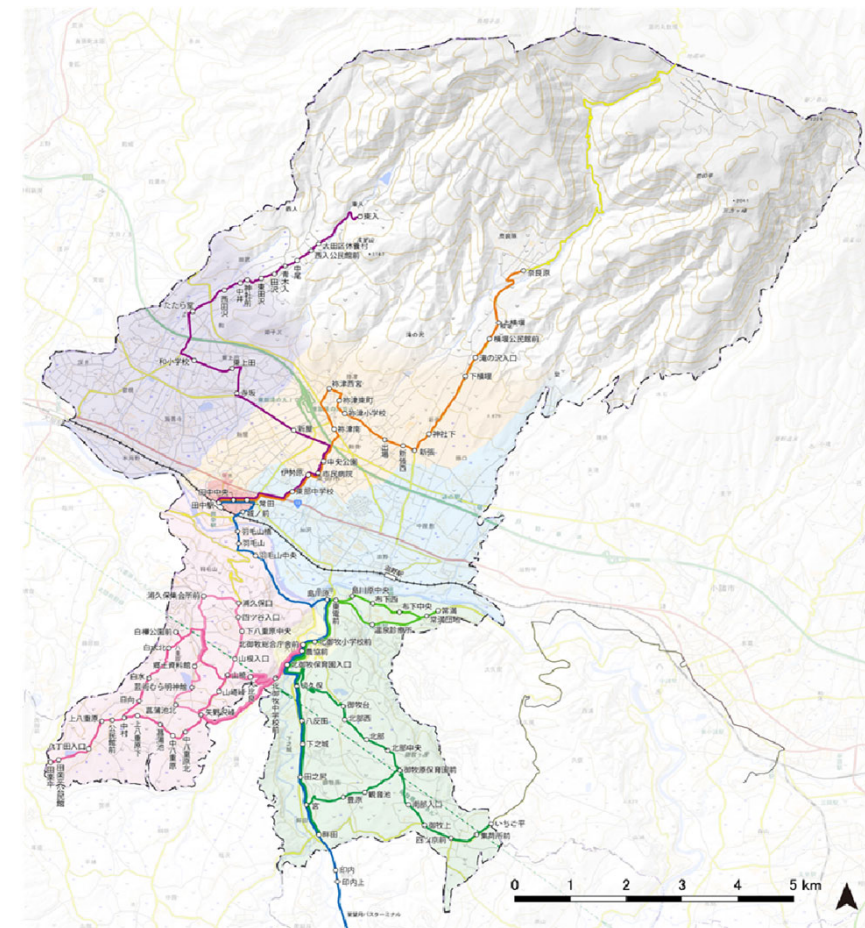
(八重原線) 4

(御牧原線) 5

2.デマンド交通 6

東御市公共交通システム（案）

令和5年〇月改定版

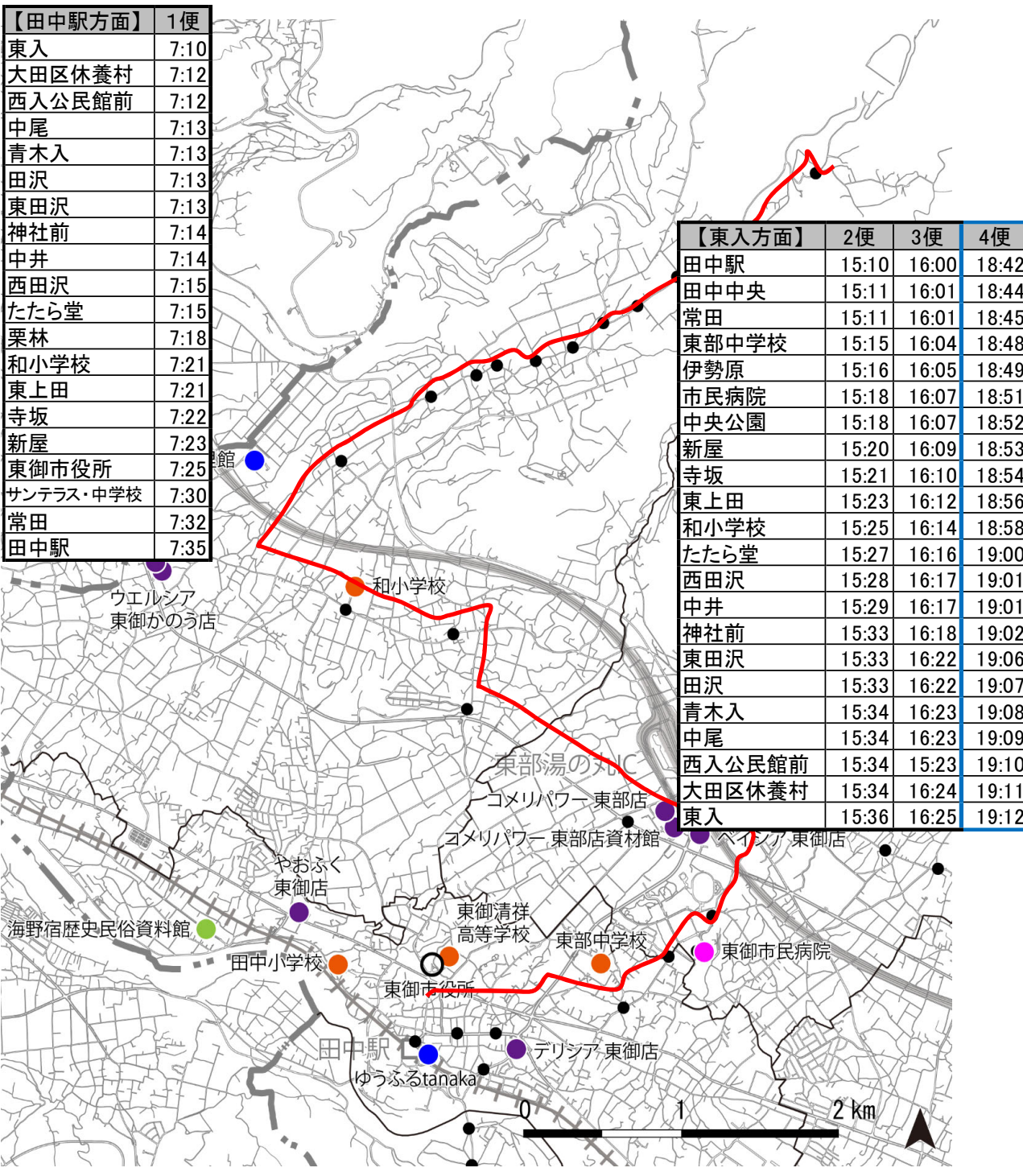
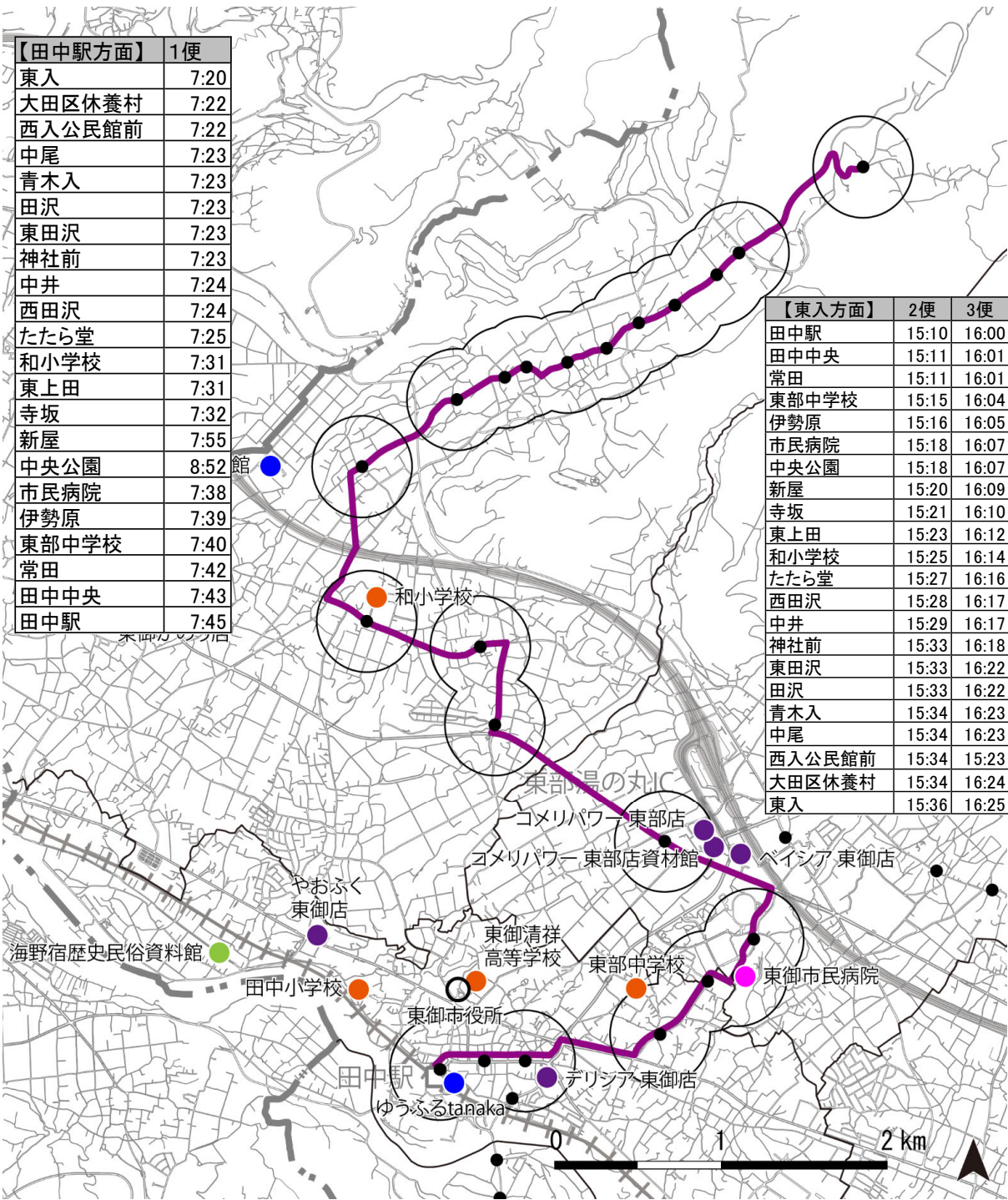


定時定路線バス運行経路

① 和線

現状の運行経路

見直し運行経路（案）



【課題】 ・中学生の部活動終了時間の運行がなく、運行ニーズが高い。

【課題解消理由】 ・路線はほぼ同じとし、中学生の部活動終了で利用できるよう、4便を検討。
(時間外の増便となるため、運行費が増額する。予算の状況も踏まえ検討する。)

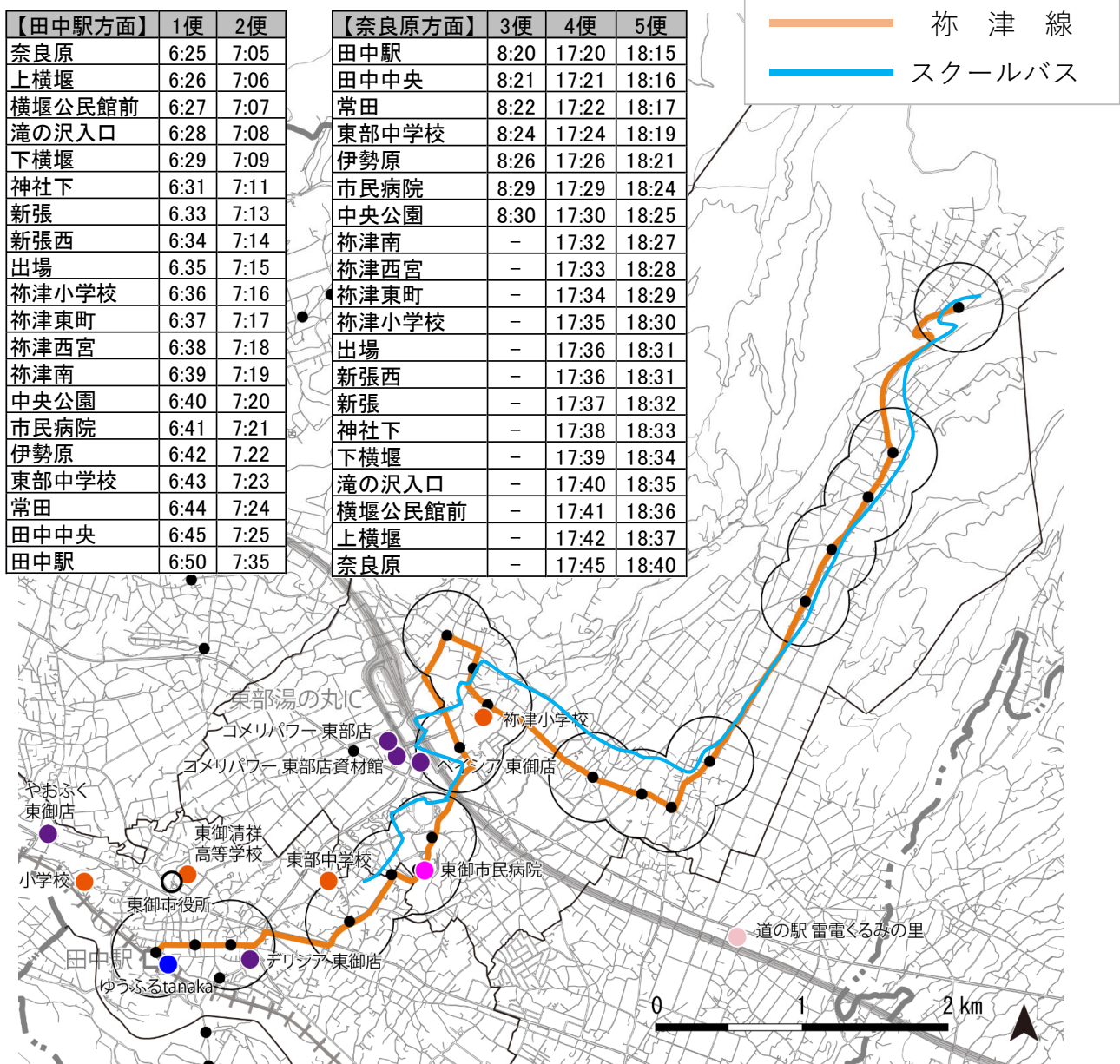
・既存路線ではなかった、栗林の一定の人員を拾えるようにした。

・将来デマンド交通がAⅠ導入、7:31～運行開始と仮定すると、通勤通学以外は安価、利便性を考えると、デマンド交通を利用した方がよい。

定時定路線バス運行経路

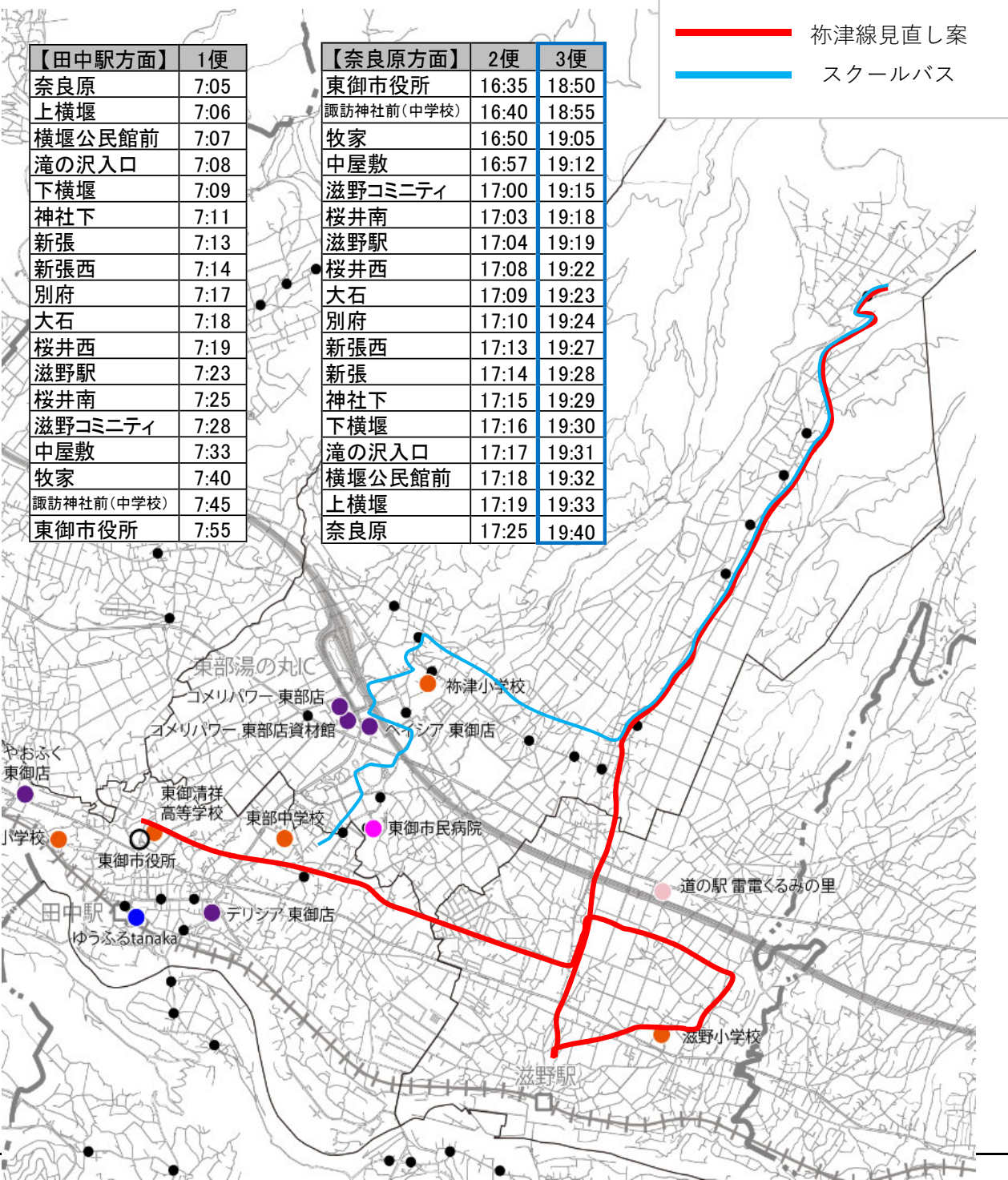
② 柵津線

現状の運行経路



- 【課題】
- ・ベisia下交差点から田中駅の間が重複路線となっている。
 - ・スクールバスの運行により、一般の利用者が少ない。
 - ・新張地区の最寄り駅は滋野駅だが、田中駅に向けて路線が組まれている。

見直し運行経路（案）

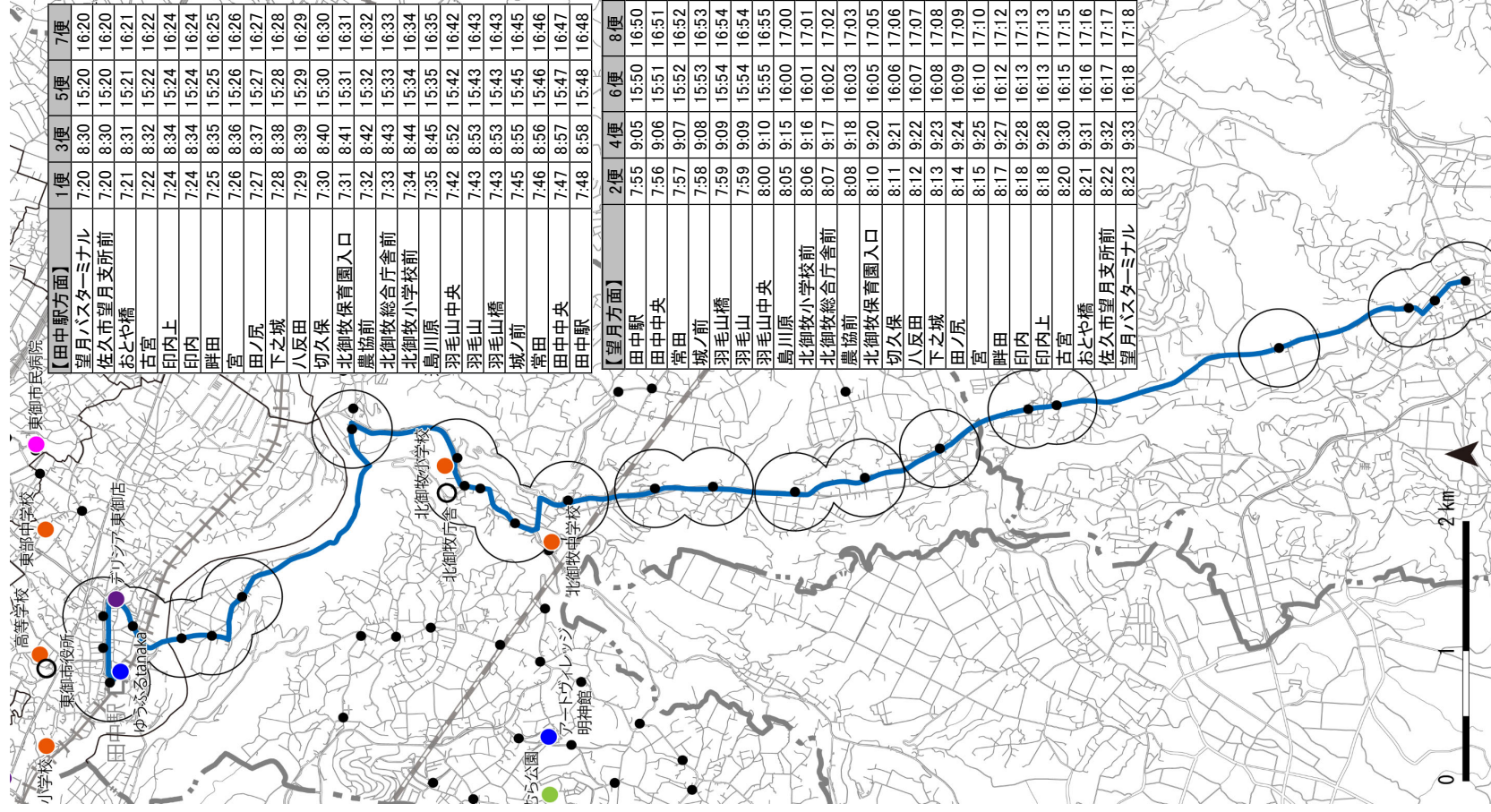


- 【課題解消理由】
- ・新張地区の最寄り駅は滋野駅。
 - ・滋野地区の中学生を拾えるよう路線新設。
 - ・6：25奈良原発は利用者が少ないので減便する代わりに、夕方遅い便を検討する。
(時間外の増便となるため、運行費が増額する。予算の状況も踏まえ検討する。)
 - ・将来デマンド交通がA I 導入、7：30～運行開始と仮定すると、通勤通学以外は安価、利便性を考えると、デマンド交通を利用した方がよい。
 - ・スクールバスがあるので、一般の方はデマンドを利用いただく。

定時定路線バス運行経路

③ 久保通線

現状の運行経路

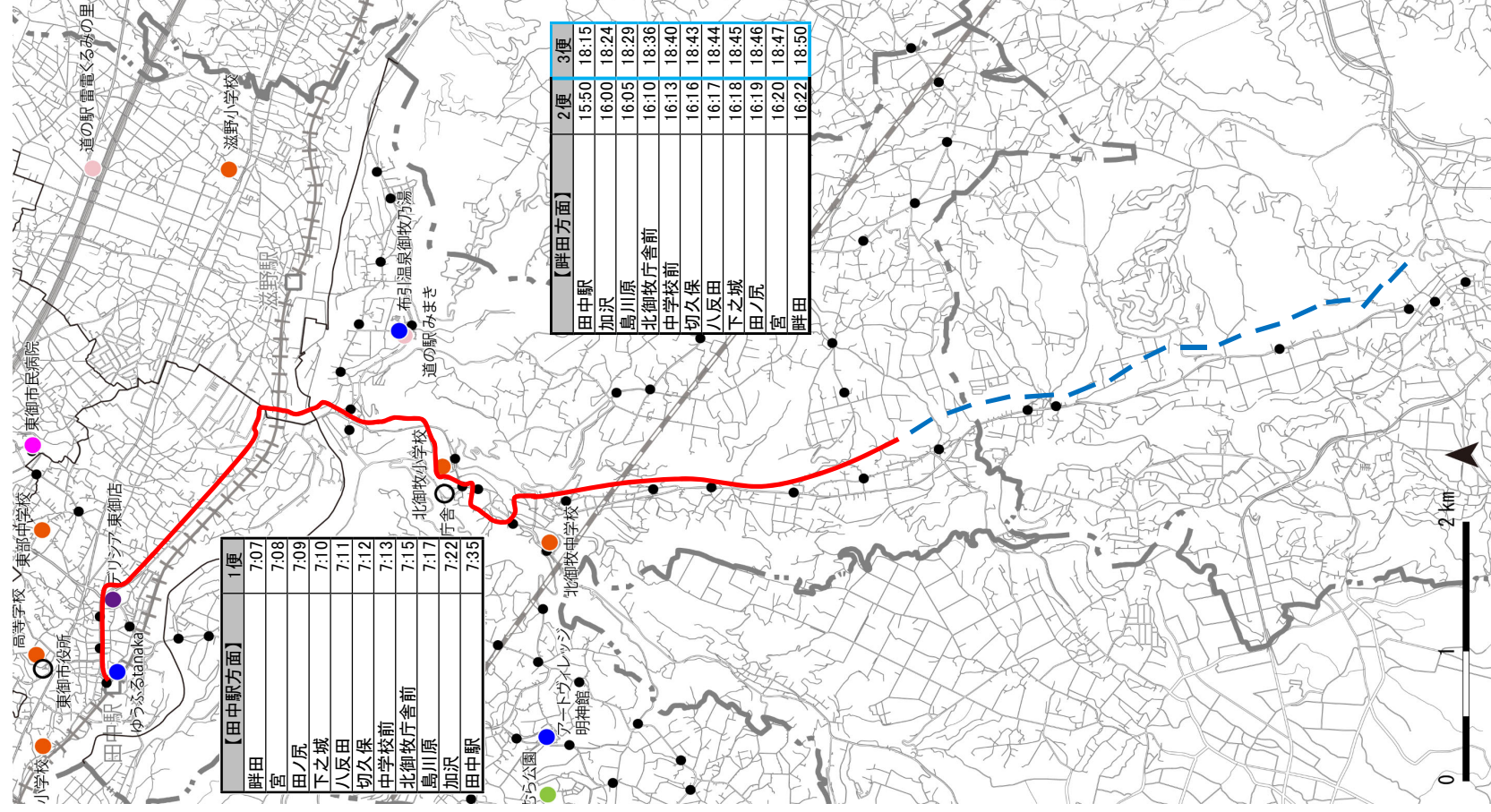


【課題】・小学生が登下校に使う、1便及び6便以外ほとんど使われていない。

- ・望月高校学生が利用するのみで、望月ターミナルへの利用者は乏しい。
- ・1便で田中駅到着後、折り返しで2便の望月方面へ出発しており、羽毛山の子供達が学校に間に合わなく、利用されていない。

学校に間に合わなく、利用されていない。

見直し運行経路(案)



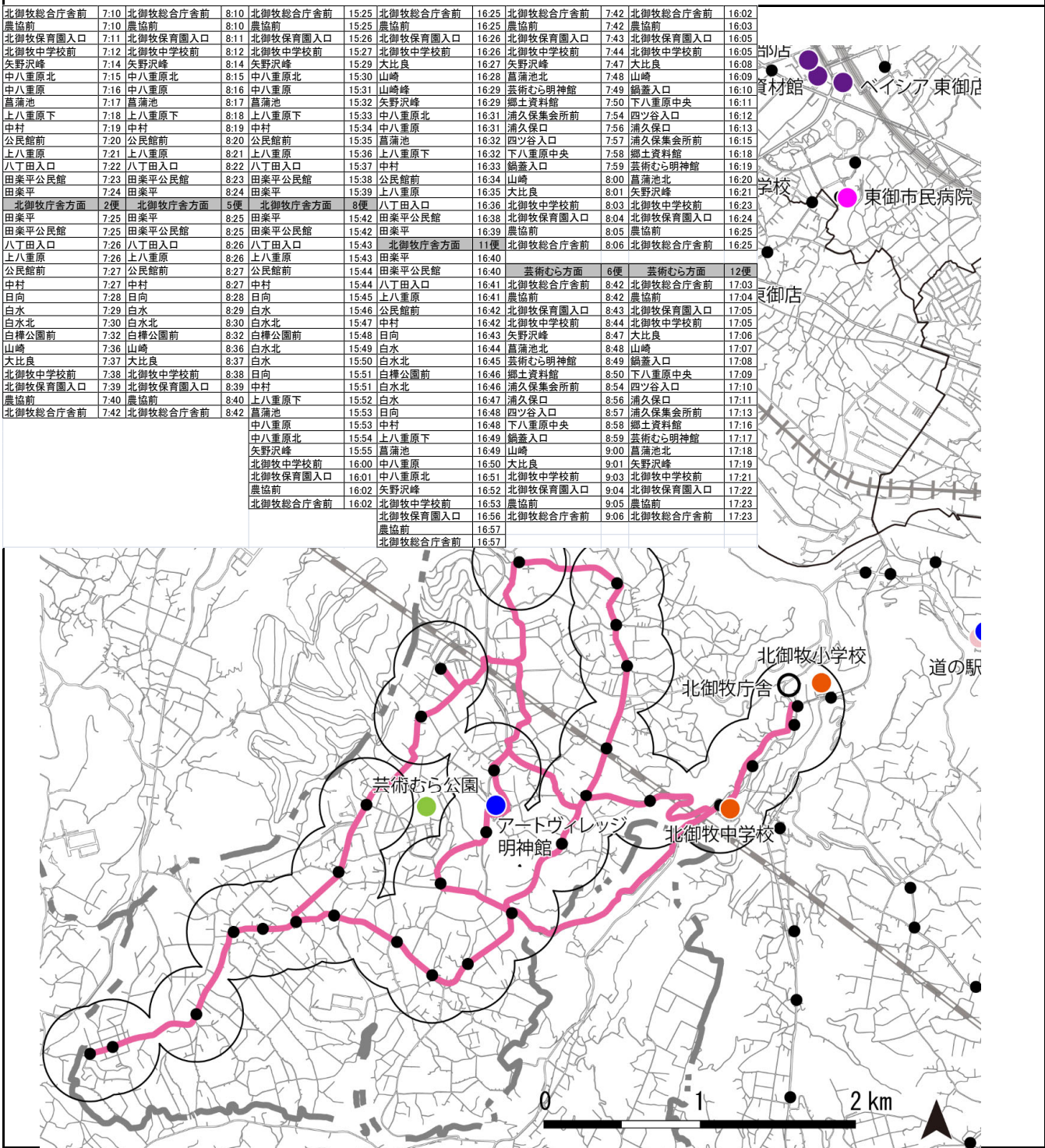
【課題解消理由】

- ・入重原線が羽毛山經由となれば、県道東部望月線を通り今まで路線のなかった加沢の市民を拾い、田中駅に向かえるようになる。
- ・将来デマンド交通がA1導入、7:30→運行開始と仮定すると、通勤通学以外では安価、利便性を考えると、デマンド交通を利用した方がよい（2便のみ）
 - ・中・学生の部活終わりで利用できるよう検討する。
- （時間外の増便となるため、運行費が増額する。予算の状況も踏まえ検討する。）
- ・畔田→望月ターミナル間（佐久市分）は、佐久市と協議が必要。

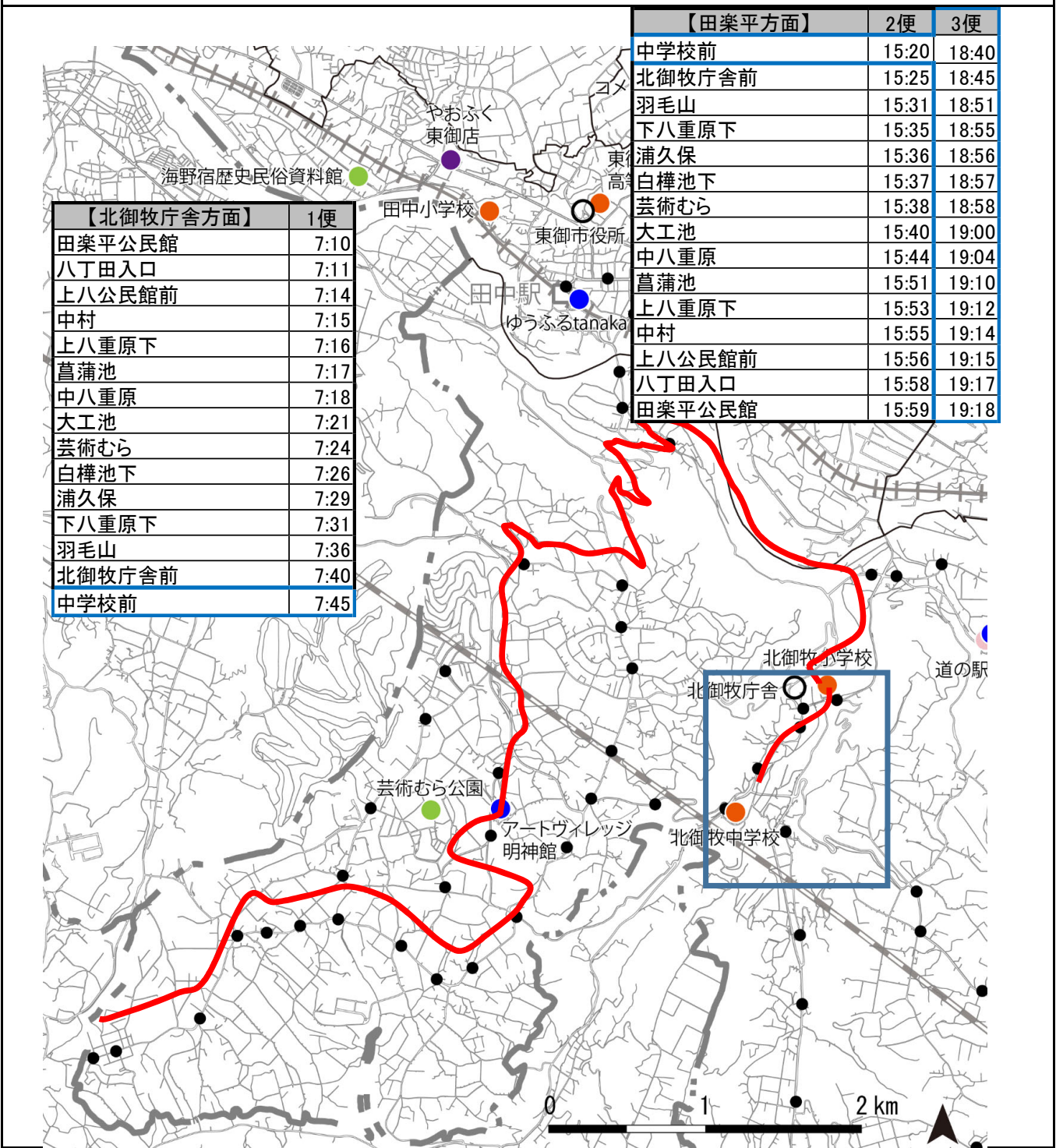
定時定路線バス運行経路

④ 八重原線

現状の運行経路



見直し運行路線（案）



【課題】

- 小学生が登下校に使う、2便及び8便以外ほとんど使われていない。
- 路線が入り組み、時刻表も多く複雑であり、市民に浸透されず使われていない。
- 2便で田楽平から北御牧庁舎前に到着後、芸術むら行きが出発しており子供たちの学校に間に合わなく、利用されない。

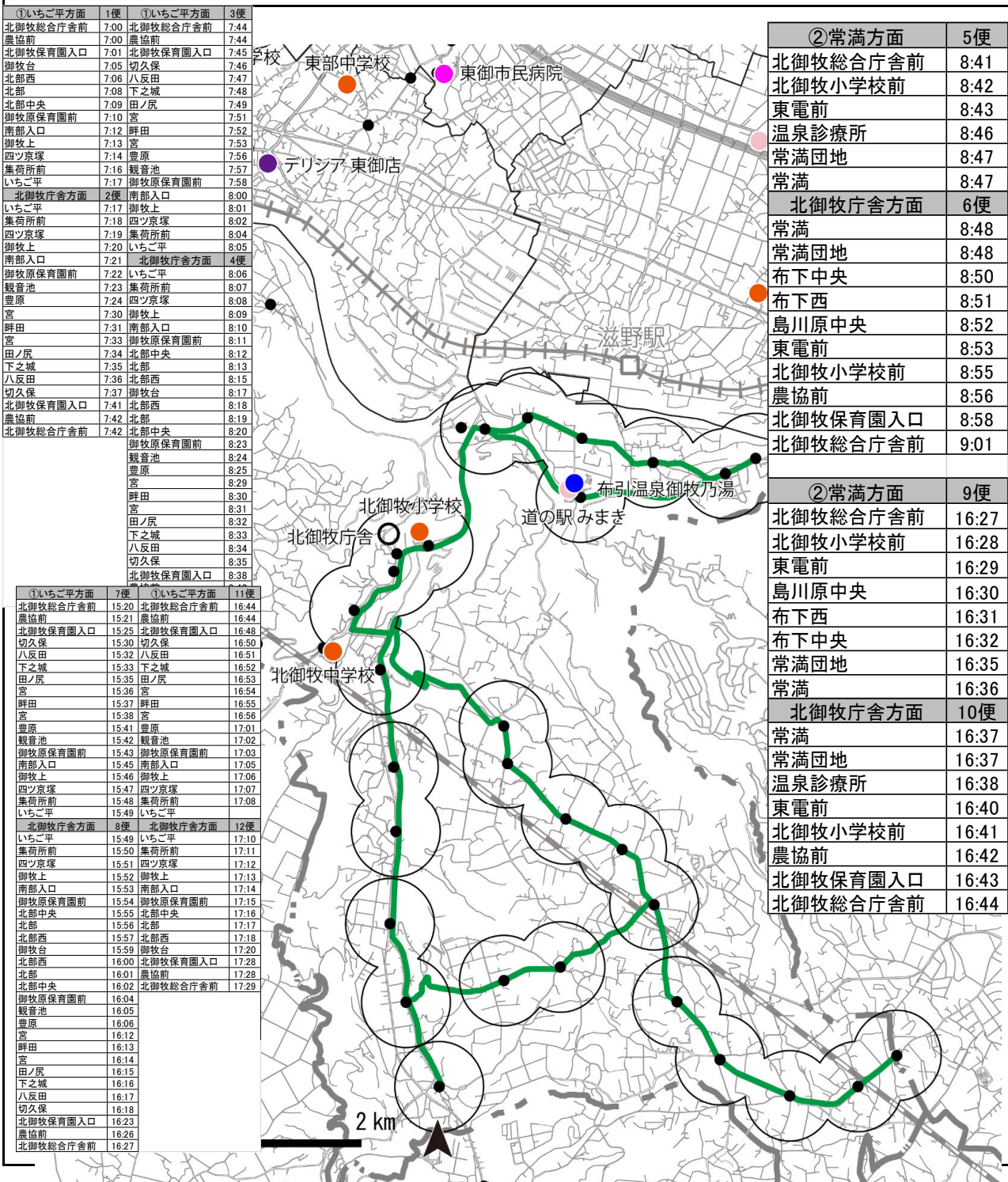
【課題解消理由】

- 路線を一本化することで、わかりやすく市民も使いやすくなる。
- 下八重原、山崎は学校まで3 km以内なので歩いていただく。（市教委取決）
- 路線を整理した関係で羽毛山を経由できる。
- 白水は中村バス停まで、白樺は白樺池下まで徒歩10分で十分歩ける距離。
- 将来デマンド交通がAⅠ導入、7：30～運行開始と仮定すると、通勤通学以外は安価、利便性を考えると、デマンド交通を利用した方がよい（2便のみ）
- 中学生の部活終わりで利用できるよう検討する。（時間外の増便となるため、運行費が増額する。予算の状況も踏まえ検討する。）

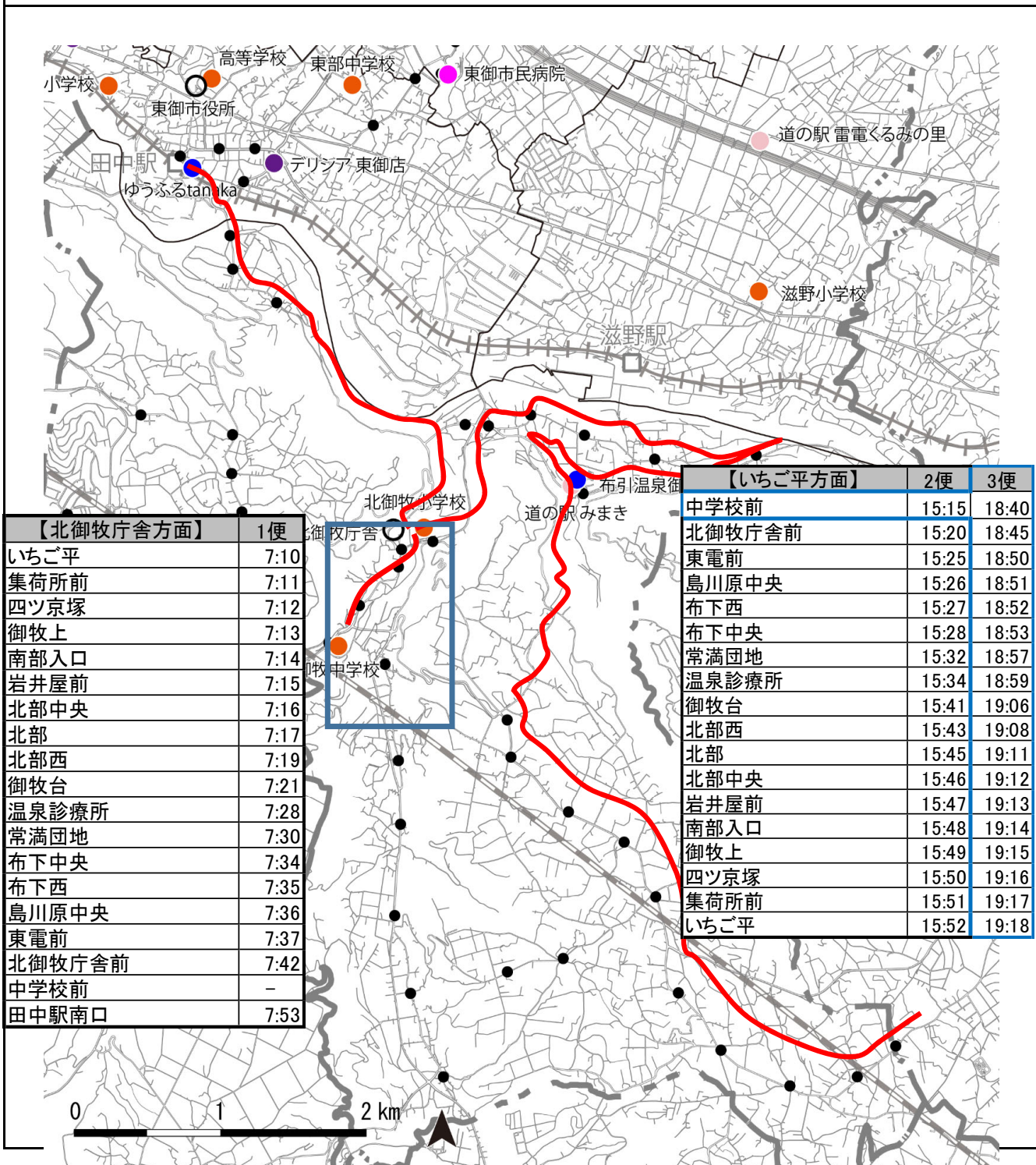
定時定路線バス運行経路

⑤ 御牧原線

現状の運行経路



見直し運行路線（案）



【課題】

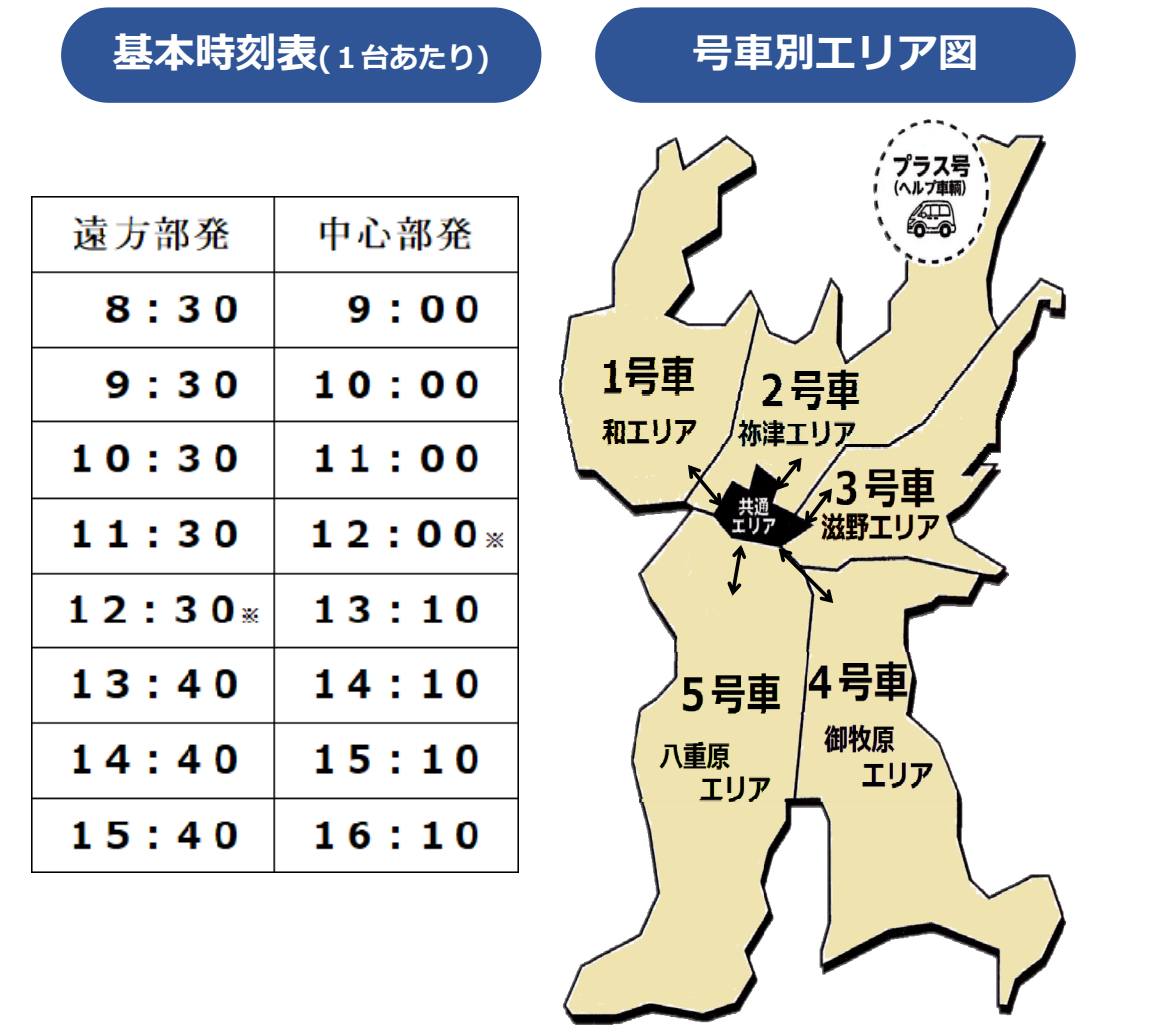
- 小学生が登下校に使う、2便及び7便以外はほとんど使われていない。
- 北御牧庁舎から畦田間は、久保通り線と重複している。
- 2便でいちご平から北御牧庁舎前に到着後、常満行きが発出し、常満で折り返すと、子供たちの学校に間に合わなく、利用されない。

【課題解消理由】

- 久保通り線北御牧庁舎前～畔田間の重複区間をなくした。
- とや原の市民は北部中央バス停まで徒歩10分で歩ける距離のため路線廃止。
- 畔田経由を無くしたことにより、御牧台から布下方面の方を一気に拾える。
- 将来デマンド交通がA I 導入、7：30～運行開始と仮定すると、通勤通学以外は安価、利便性を考えると、デマンド交通を利用した方がよい（2便のみ）
- 中学生の部活終わりで利用できるよう検討する。（時間外の増便となるため、運行費が増額する。予算の状況も踏まえ検討する。）

2. デマンド交通
デマンド交通は、地域の需要に応じて、定時定路線型でなく利用者からの予約等に基づいて運行を行う。AIを活用した新たなオンデマンド交通サービスの提供が利便性及び運行効率の向上を図る。

現状



課題

- ・高齢者の利用が多く、若年層の利用が乏しい。
- ・共通エリアでの乗り継ぎが必要であり、移動時間が長い。
- ・利用者登録に時間がかかり、すぐに利用できない。
- ・30分単位での運行のため、待ち時間が長い。

【運行時間】 午前7時30分～午後4時30分

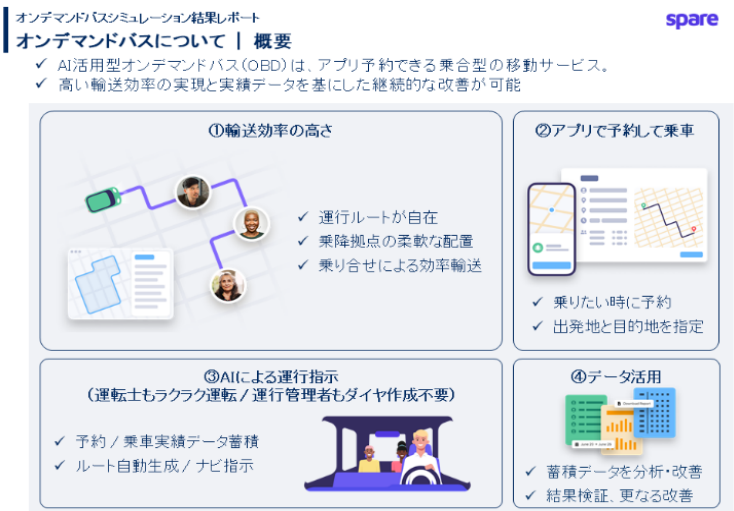
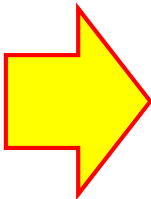
【地用料金】 300円

【AI技術導入による効果】

- ① 効率的な乗り合わせ:新規及び既存予約の処理順序をAIで最適化。エリア間の乗り継ぎが不要となる。
- ② リアルタイム予約:電話受付(午前8時～午後4時)の制約がなくなり、24時間365日乗車直前まで予約可能となる。
- ③ スマホアプリ予約:いつでもどこからでも簡単に予約が可能となる(従来の電話予約も可能)

--効果--

- 待ち時間の短縮(最小の待ち時間で乗車可能)
- 乗車時間の短縮(1台当たりの運行エリアが広く、乗り継ぎが不要となるため、目的地まで早く到着可能)
- 車両台数の削減(効率化による運行台数の削減)
- 処理可能件数の増加(より多くの予約数に対応可能)



課題解消理由

- ・スマホに慣れている若年層利用が見込める。
- ・乗り継ぎがなく、移動時間が短縮される。
- ・観光客でもすぐに利用できる。
- ・待ち時間が可視化される。