

実証運行による検証と令和元年10月以降の運行について

1 検証事項

(1) 運行形態について

- ・7か月の実績から1年間分を推計した場合

	人 数	経 費	収 入	赤字補填
ゆたぼん号 デマンド型(区域運行)	2,950 人	2,731 千円	981 千円	1,750 千円
小型バスのコミュニティバス 定時定路線型	2,950 人	17,000 千円	885 千円	16,115 千円
ワゴン車のコミュニティバス 定時定路線型	2,950 人	15,000 千円	885 千円	14,115 千円

↓ (定時定路線は料金 300 円として試算)

○ゆたぼん号と定時定路線型とを比較すると、現在の利用人数では、赤字補填が非常に高額になることから、現行のゆたぼん号での運行が有効である。

○赤字補填については、国庫補助（地域内フィーダー系統）の活用を検討する必要がある。

(2) 目標値に対する評価について

		目標値	実 績	達成状況
湯河原町	乗車密度	1.3 人以上	1.67 人	達成
	稼働率	30%以上	22.8%	未達成
相模原市 (H28～H30)	乗車密度	1.5 人以上	1.9 人	達成
	稼働率	50%以上	27.3%	未達成
大磯町 (H29)	乗車密度	1.5 人以上	1.1 人	未達成
	稼働率	30%以上	21.2%	未達成
秦野市 (H29)	乗車密度	—	1.13 人	—



○他の市町村の目標値と大きな差が無いことから、変更する必要はない。

○全体では、乗車密度を維持しつつ、稼働率を上げる必要がある。

○鍛冶屋及び福浦エリアについては、乗車密度・稼働率共に低い実績であるため、改善が必要である。

(3) 運行時間帯について

- ・交通不便エリア発では2便目、目的地エリア発では4便目の利用が多い。
- ・鍛冶屋及び福浦エリアでは3・4便の利用が非常に少ない。



○稼働率を上げるために、鍛冶屋及び福浦エリアの3・4便について、改善の必要がある。

(4) 運行日について

- ・金曜日の利用がやや多いが、各曜日において大きな差はない。



○地域から要望があった土日の運行については、運行事業者と協議する必要がある。

(5) 乗降ポイント

- ・7か月の実績で利用の無いポイント
- | | |
|------------|---------|
| 温泉場エリア | なし |
| オレンジラインエリア | ⑥、⑦、⑫ |
| 鍛冶屋エリア | ⑤、⑦、⑨、⑪ |
| 福浦エリア | なし |



○各地域の意見を聞き、必要に応じて見直しを行う必要がある。

(6) その他

ア 乗車運賃・割引

- ・乗車運賃などに対する利用者意見は、ほとんどない。



○乗車運賃や割引については、変更する必要はない。

○エリア毎に経費が異なるため、エリア別の運賃を検討する必要がある。

イ 予約受付時間の短縮

- ・受付時間を30分前までに短縮する要望がある。



○予約受付時間の短縮については、運行事業者と協議する必要がある。

2 運行継続の評価

稼働率が未達成であるが、エリアの住民から運行継続の要望が非常に多い点や、増加が予想される、免許返納者に対する受け皿となる施策である点、乗車密度が目標値及び他市町村より高いことによる赤字補填額が軽減されている点などにより、令和元年10月以降は本格運行としてゆたぼん号の運行を継続する。

また、本格運行へ移行した後においても、乗車密度を維持しつつ、稼働率の目標達成に向け、検討していく必要がある。

3 令和元年10月以降の運行について

別紙のとおり