

今後の検討予定

(1) 南部地区から検討を進めます

アンケート結果では「真谷地地区」の住民のデマンド交通利用意向は低く、また事業採算の試算においても、「真谷地地区」は週4日運行としても経費改善効果は見込めない結果となりました。

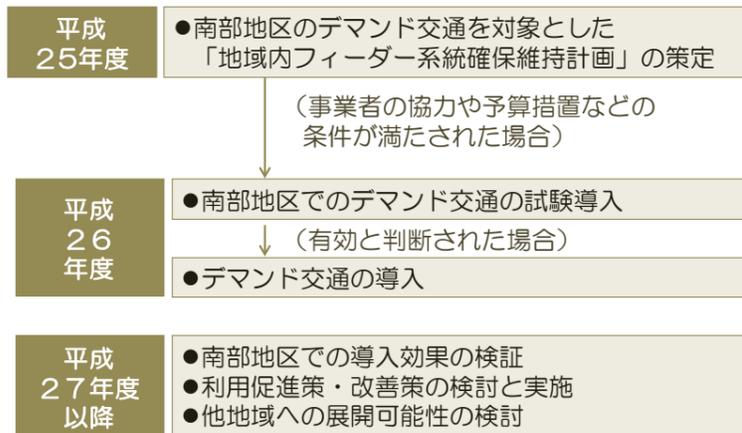
残る「南部地区」と「楓・登川地区」を見ると、利用意向は比較的高く、現行のバス利用客数に近い数の利用意向回答があったことから、住民にも受け入れられる可能性が高いと考えられます。ただし、「楓・登川地区」については、現行バス路線が「清水沢～真谷地～紅葉山～楓・登川」と真谷地地区経由となっていることから、「真谷地地区」と一体的に検討をすることが望ましい。

以上のことから、「南部地区」を対象に先行導入の検討を進めることとしました。そのことにより、市民理解が進み、他地区の意向も変化していくことが期待されます。

(2) 段階的な導入を考えます

南部地区で先行導入すると仮定し、今後の導入スケジュール案を右に示したように提案します。

事業者の協力や予算措置などの条件が満たされることが前提となりますが、試験導入で有効性を検証した上で南部地区から導入し、適宜改善を図りながら他地域への展開可能性も視野に入れて検討を進めていきます。



(3) 事業者や関係機関の協力が必要です

デマンド方式による自動車運送を行うには、道路運送法の4条に則った「委託運行」と78条に則った「市町村有償運送」のいずれかの事業区分を採用することとなります。

「委託運行」でデマンド交通を実施する場合は、サービス提供のために必要となる車両・運転手などを交通事業者が提供し、その対価として運行委託料を支払う構造となります。

運賃収入のみでは運行委託料を賄えないことが予想されることから、交通事業者に対する国等の補助金を活用することや、企業等からの協賛を募るなどの対策が必要となります。

	4条「委託運行」	78条「市町村有償運送」
道路運送法事業区分	道路運送法 4条 一般乗合旅客自動車運送事業 規則第3条の3第3項 区域運行	道路運送法 78条 市町村運営有償運送
運行主体	交通事業者	市町村・NPO等

発行：夕張市地域公共交通協議会（夕張市まちづくり企画室） ☎068-0492 夕張市本町4丁目
TEL：0123-52-3141 FAX：0123-52-1054
URL：http://www.city.yubari.lg.jp/

デマンド交通等導入検討調査報告書

概要版

平成26年3月

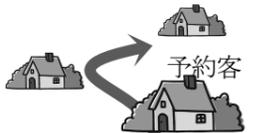
夕張市におけるデマンド交通の検討

デマンド交通とは？

デマンド交通は事前予約に応じて運行する、路線バスとタクシーの中間的な位置づけの交通サービスです。

代表的なデマンド交通の1つに「乗合タクシー」があり、右図のようにタクシーが予約客の自宅を回って、相乗りで運行するものです。

毎日毎便決まった路線を走る路線バスとは異なり、予約があった時だけ、必要な区間だけ運行するので、利用者数が少ない地区に適した公共交通として、各地で導入が進んでいます。



【乗合タクシー】
(イメージ)

夕張市生活交通ネットワーク計画（平成24年度）

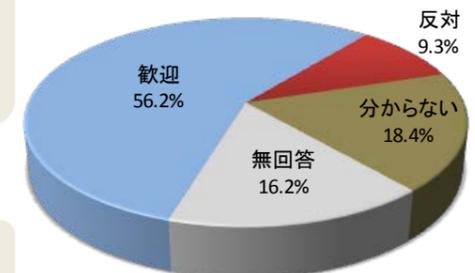
平成24年度に「夕張市生活交通ネットワーク計画」の検討にあたり、市民の意見を聞くアンケート調査を実施しました。この「生活交通ネットワーク検討に関する夕張市民意識調査（回収2,463票）」のなかで、「夕張市で乗合タクシーを導入することを、どう思いますか」という設問については、「歓迎する*」との回答が最も多く56%を占めました。「夕張市生活交通ネットワーク計画」では、効率的な交通システムへの転換を方針の一つに掲げ、平成25年度からデマンド交通等の導入可能性を検討することとしています。

*歓迎するための条件として「バスより料金が高くないこと」「当日予約できること」などが挙げられています。

デマンド交通等導入検討調査（平成25年度）

本調査では、鉄道が無く、バスの輸送効率も低いことから生活交通の維持のために、デマンド交通など効率的な交通システムへの転換の可能性がある地区として、「南部」「真谷地」「楓・登川」の3地区を対象地区に取り上げました。

それらの地区でのデマンド交通導入の可能性について、交通事業者や関係行政機関で構成する検討分科会で議論し検討を行いました。



【夕張市で乗合タクシーを導入することを、どう思いますか】
(平成24年度アンケート結果)

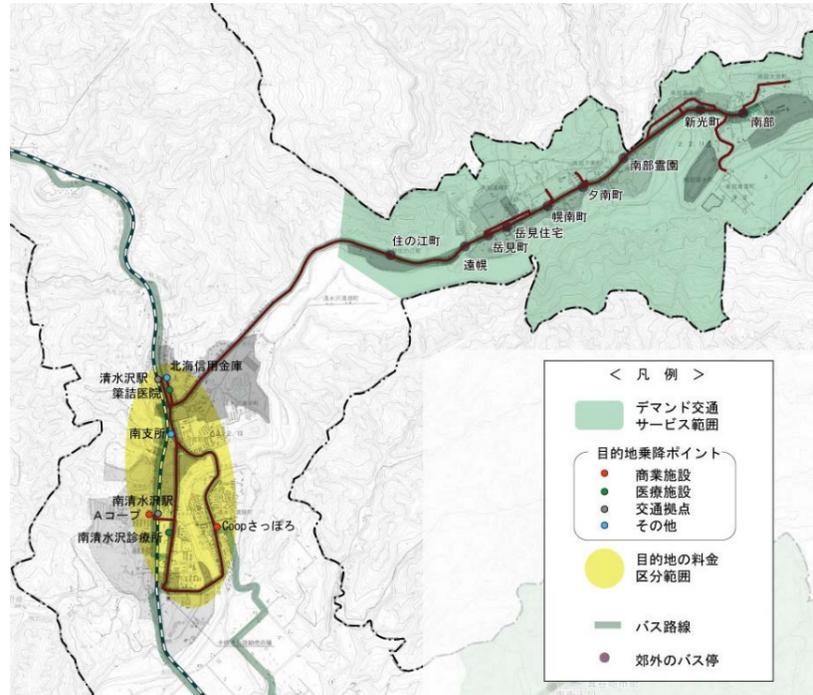
デマンド交通の導入イメージ

導入可能性の検討にあたり、デマンド交通の導入イメージを仮設定しました。

南部地区（右図）を例にとると、緑の範囲がデマンド交通のサービス範囲となり、その中に居住する方は図の黄色の範囲内の施設まで、路線バスと同程度の運賃で（ここでは片道400円と仮定しました）乗合タクシーを利用することができます。

乗合タクシーは、決まった時間に南部地区を出発しますが、予約が一人も無い場合は運行しません。

朝夕の登下校の時間帯は、児童生徒の利用が毎日あるため、既存の路線バスが運行しますが、それ以外の時間帯は路線バスは運行せず、乗合タクシーに置き換えることを仮設定しました。



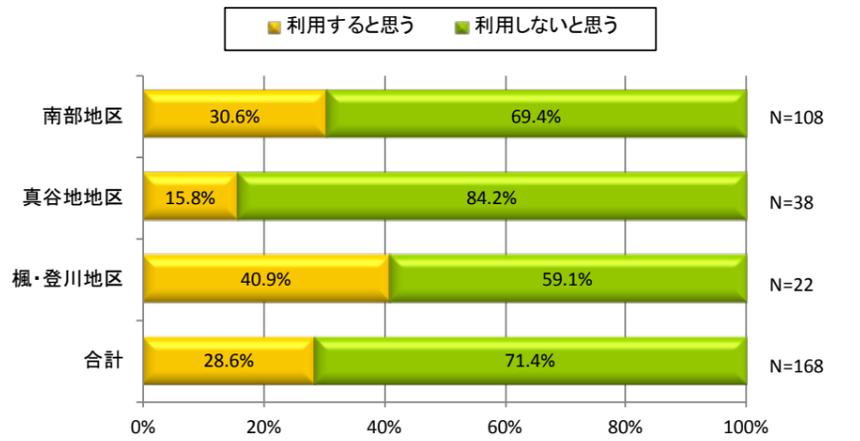
【南部地区での導入イメージ】
（可能性検討のための仮設定）

項目		デマンド交通のサービス内容（案）
利用者	ターゲット	高齢者や運転免許を持たない方
	利用シーン	買い物・通院・公共施設の利用・駅までの移動にデマンド交通を利用する。
	利用可能者	デマンド交通サービス範囲に居住する者 会員登録が必要（検討中）
サービス	行き先施設	市内の南北軸上に位置する主要な施設（商業施設・病院・公共施設・鉄道駅）の中から、利用者ニーズと運行効率の双方を考慮して設定。
	料金	バスと同程度の運賃を設定。
	運行日	毎日運行 と 週4日運行の2パターンで採算性を検討
	運行頻度	午前2便 午後1便の計3便を設定。
	運行ルート	路線可変型。ただし地形的道路網制約があり可変の幅は小さいため、ルート最適化システムは導入しない。
その他	予約受付期限	午前便は前日の夜8時まで 午後便は正午または出発2時間前のいずれか早い方
	既存の路線バス	減便する。登校時間帯のバスについては、一般混乗できるスクール便とする。下校時間帯についてはスクールバスによる対応を基本とする。

郊外住民アンケート調査結果

「南部」「真谷地」「楓・登川」の3地区を対象に、全戸配布のアンケート調査を実施しました。

デマンド交通のサービス内容を提示したうえで「デマンド交通をご自身は利用すると思いますか」と質問したところ、全体では3割弱の方が「利用すると思う」と回答しました。地区別に見ると、「楓・登川」「南部」で利用意向が比較的高く、「真谷地」では低い結果となりました。



【デマンド交通を利用すると思うか】（アンケート結果）

【参考：アンケートで提示したデマンド交通のサービス内容（案）の概略】

	南部地区	真谷地地区	楓・登川地区
片道運賃	一律400円	清水沢・南清水沢まで400円 沼ノ沢・紅葉山まで200円	一律300円
行き先	清水沢・南清水沢の主要施設 例：清水沢駅、南清水沢駅、清陵町など	清水沢駅、南清水沢駅、沼ノ沢駅、 新夕張駅など	紅葉山地区の主要施設 例：夕張駅、夕張メロードなど

事業採算の試算

「効率的な交通システムへの転換」をねらいとしてデマンド交通を検討しています。そこで、路線バスに比べて事業収支が改善する可能性があるかを試算しました。試算にあたっては、以下の条件で行っています。

【試算にあたっての条件設定】

運行経費	路線バスとデマンド交通の運行経費を算出。両者を同様に計算上扱うため、営業kmあたりの単価を設定。実際の運行委託料は交通事業者との協議に基づくため、試算結果とは異なる可能性があることに留意が必要。
運賃収入	利用者数に平均支払い額を乗じて算出。平均支払い額は割り引きを考慮し、正規運賃の半額に設定。なお運賃収入以外の雑収入や補助金収入は考慮しない。
利用者数	デマンド交通に置き換わる便に現在乗車している利用者数と、アンケート調査で利用するとの回答数との2種類で試算。
運行回数	デマンド交通においても、予約がないため運行しない便は生じないと仮定。デマンド交通の運行日を毎日とした場合と、週4日運行とした場合とで、それぞれ事業収支を算出。便数は計3便を設定。

毎日運行とした場合、いずれの地区でも事業収支の改善は見られない結果となりました。

週4日運行とした場合は、「南部地区」と「楓・登川地区」では、運賃収入はやや減少するものの、それ以上の経費削減効果が見込まれ、収支が改善する見通しとなりました。一方、「真谷地地区」では、運賃収入が減少し、運行経費もほぼ変化がないため、週4日運行としても経費改善効果は見込めず、収支もやや悪化する見通しとなりました。

【事業採算の試算結果】

	南部地区	真谷地地区	楓・登川地区
毎日運行の場合	運行経費：ほぼ変化無し（微減） 運賃収入：変化無し～やや減少 収支：変化無し～やや悪化	運行経費：上昇 運賃収入：変化無し～減少 収支：悪化	運行経費：ほぼ変化無し（微増） 運賃収入：変化無し～やや減少 収支：変化無し～やや悪化
週4日運行の場合	運行経費：減少 運賃収入：やや減少 収支：改善	運行経費：ほぼ変化無し 運賃収入：やや減少～減少 収支：やや悪化	運行経費：減少 運賃収入：やや減少 収支：やや改善