

デマンド交通等導入検討調査報告書

平成26年2月

夕張市地域公共交通協議会

<目次>

第1章 調査の概要	1
1-1. 調査のねらい	1
1-2. 検討体制	2
1-3. 検討フロー	3
第2章 デマンド交通の事例	4
2-1. デマンド交通の運行方式	4
2-2. 代表例	6
第3章 地区別の交通ニーズ分析	14
3-1. 市内の公共交通の概観	14
3-2. 地区別の公共交通の現状	17
3-3. 昨年度の市民アンケート調査結果の地区別集計	29
3-4. 検討対象地区の選定	37
第4章 デマンド交通に関するアンケート調査	39
4-1. アンケート調査のねらい	39
4-2. 調査結果の基本集計（設問ごとの単純集計と地区別集計）	42
4-3. サンプルベースでのデマンド交通ニーズの分析	57
4-4. 傾向分析（クロス集計）	61
第5章 デマンド交通の導入（案）	67
5-1. デマンド交通のサービス内容の設定方針	67
5-2. デマンド交通のサービス内容（案）	69
5-3. 事業収支の概算	80
5-4. デマンド交通の導入に向けて	92
第6章 夕張市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）	94
6-1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	94
6-2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果	97
6-3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者	99
6-4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額	101
6-5. 別表4の補助事業の基準に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要	103
6-6. 別表4の補助事業の基準に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧	103
6-7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要	104
6-8. 車両の取得に係る目的・必要性	106
6-9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	106
6-10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額	106
6-11. 公共交通会議の開催状況と主な議論	107
6-12. 利用者等の意見の反映状況	107
6-13. 協議会メンバーの構成	108

第1章 調査の概要

1-1. 調査のねらい

平成 24 年度の「夕張市生活交通ネットワーク計画」では、生活交通ネットワーク形成の方針の一つとして「効率的な交通システムへの転換」を挙げ、路線バスからデマンド交通（乗合タクシー）への転換について今後検討を進めることとしている。

それを受け、本調査では交通事業者や関係機関との協議のもと、夕張市の地域現状に合わせた実施可能なデマンド交通について検討を行うことで、「効率的な交通システムへの転換」に向けた方策提案を行うことを目的としている。

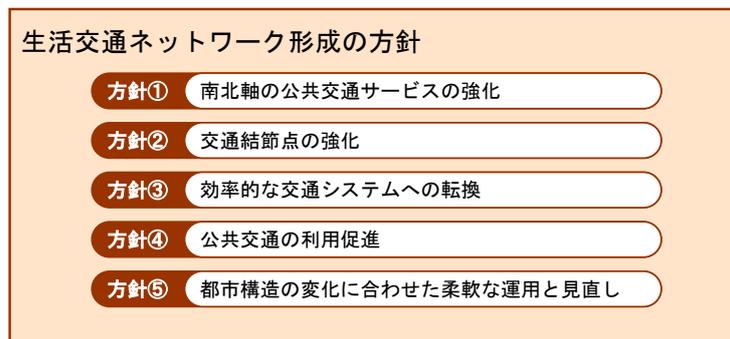


図 1-1 生活交通ネットワーク形成の方針

資料：夕張市生活交通ネットワーク計画（平成 25 年 3 月）

1-2. 検討体制

夕張市でのデマンド交通の導入可能性について、専門的な検討と関係者間での協議を行うため、夕張市地域公共交通協議会に「デマンド交通導入可能性検討分科会（以下「デマンド分科会」と表記する）」を設置する。

表 1-1 デマンド交通導入可能性検討分科会名簿

<協議会委員>

		所 属	役 職	氏 名
協 議 会 委 員	交 通 事 業 者	夕張鉄道株式会社	管理部長	畠山 朗
		夕張第一交通株式会社	課長	和田 政光
		丸北ハイヤー有限公司	取締役社長	北條 孝雄
	行 政	北海道運輸局 札幌運輸支局	首席運輸企画専門官	工藤 正弘
事務局代表		夕張市 まちづくり企画室	室長	工藤 学

<オブザーバー>

オブザーバー	北海道運輸局 企画観光部
--------	--------------

<事務局>

市	夕張市 まちづくり企画室	主幹	押野見 正浩
	夕張市 まちづくり企画室	主任	今中 夏樹
コンサル	株式会社ドーコン 総合計画部	副技師長	石塚 雅弘
	株式会社ドーコン 総合計画部	副技師長	佐竹 大助
	株式会社ドーコン 総合計画部	副主幹	岡本 真和
	株式会社ドーコン 総合計画部	技師	生沼 貴史

1-3. 検討フロー

【第1回デマンド分科会】

デマンド交通等の事例からデマンド交通に対する委員共通イメージを形成したうえで、市内の交通ニーズ分布や公共交通サービスの現状を踏まえ、夕張市で検討する『デマンド交通のサービス内容案』の議論を行う。具体的には、デマンド交通の対象地区・利用者層・サービス水準・他の交通モードとの棲み分けや連携などの留意すべき点などについて意見交換を行う。

【第2回デマンド分科会】

前回議論した『サービス内容案』を前提とした、デマンド交通の『運行方法案（ルート・便数・予約方法など）』を事務局から提案する。分科会では、利用者数や収入の予測を参考としながら、『サービス内容案』の修正と、サービスの実現に向けた『事業スキーム』について議論を行う。

【第3回デマンド分科会】

修正した『サービス内容案』に基づき、想定されるデマンド交通利用者に対するニーズ把握調査を実施する。分科会ではニーズ調査結果を踏まえて、サービス内容と事業スキームの精査を行う。

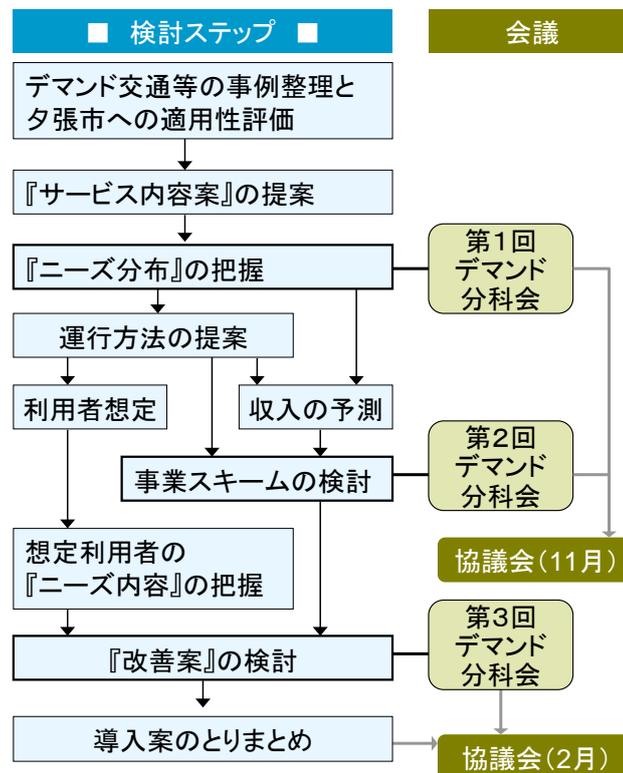


図 1-2 検討ステップと分科会等会議の関係フロー

第2章 デマンド交通の事例

2-1. デマンド交通の運行方式

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ある。

運行方式（あらかじめ決まったルートを走行するか、予約に応じて運行の都度ルートを変更するか）、運行ダイヤ（固定ダイヤ型か非固定ダイヤ型か）、予約受付時間（前日までや出発1時間前までなど）、車両の形状、料金設定、サービス提供エリアなど、様々な運行形態が存在する。

そこで、本資料では夕張市でのデマンド交通の導入可能性を検討するにあたり、既に取り組まれている国内事例について、その「運行方式」に従って、その概要と代表的な事例を整理する。

デマンド型交通を運行方式という視点から見た場合、次頁の表に示すとおり、A) 路線バスやコミュニティバスの多くに採用されている、予め定められたルートを運行する「定路線型」、C) 運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない「自由経路型（ドア・ツー・ドア）」、これらの中に位置する方式として、B) バス停等の乗降場所は指定するが、予約に応じて乗降場所に立ち寄る運行ルートを柔軟に変更する「路線可変型」に分類できる。

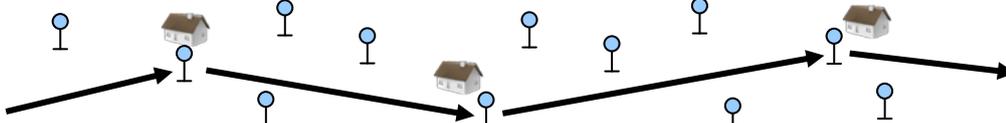
A) 定路線型	
概要	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。</p> 
利点	○利用客がないまま運行する‘空気バス’の解消を図ることができる。
留意点	▶利用者は、バス停等の指定された乗降場所まで徒歩等で移動する必要があり、高齢者や障害者にとって負担となる場合がある。
代表例	<ul style="list-style-type: none"> ・岩手県 雫石町 「あねっこバス」 ・東京都 檜原村 「やまびこ」 ・北海道 むかわ町 「予約運行バス」
B) 路線可変型	
概要	<p>運行ルートは定めず、予約に応じて所定のバス停等の間を最短経路で結ぶ運行方式。</p> 
利点	<ul style="list-style-type: none"> ○予約内容に応じた最短経路を選択するため、所要時間の短縮が可能となる。 ○バス停等を多数設置することでバス停等までの歩行距離を短縮できる。
留意点	▶効率的な運行を図るため、運行ダイヤは固定（方面別に出発地の出発時刻を固定）するケースが多い。
代表例	<ul style="list-style-type: none"> ・群馬県 前橋市 「ふるさとバス」 ・和歌山県 みなべ町 「みなベコミバス」
C) 自由経路型（ドア・ツー・ドア）	
概要	<p>運行ルートやバス停等を設けず、指定エリア内で予約があったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式。</p> 
利点	○バス停等までの移動が不要で、移動やバス停等で待つ際に天候を気にする必要もなく、利用者の負担が少ない。
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗り合わせの予約内容により運行ルートが変わるため、目的地までの所要時間が一定ではない。 ▶運行ダイヤも固定しない場合、車両台数との兼ね合いで、同時間帯に異なる方面への予約があった場合は、予約を断らなければならないケースが発生する。 ▶一般タクシーとの差別化（既存事業者への配慮）を図るため、目的施設や発施設を限定する場合もある。
代表例	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本県 菊池市 「あいのりタクシー」 ・島根県 斐川町（※現 出雲市斐川地域） 「まめながタクシー」 ・北海道 帯広市 「あいのりタクシー」

図 2-1 デマンド型交通の運行方式による類型化

2-2. 代表例

A-1 (定路線型)		岩手県 雫石町	
「あねっこバス」 (本格運行開始：平成16年4月1日)			
①人口	18,033人	④人口密度	30人/km ²
②面積	609km ²	⑤可住地人口密度	140人/km ²
③可住地面積	128km ²		

概要

- ・あねっこバスは、必要最小限の初期投資（ローコスト、ローテクノロジー）による、タクシー車両による乗合輸送システム。
- ・運営業務は、雫石町内の特定非営利活動法人が担い、運行業務は町内に本社が所在するタクシー事業者が担う。
- ・定められた路線を時刻表に基づいて運行。
- ・路線数は6路線あり、各路線には停留所が設定され、利用者は停留所から停留所へのサービスを受ける。
- ・バスを利用するには別途、予約が必要。
- ・1乗車一律200円。(当初の距離帯別料金から変更)
- ・9人乗ジャンボタクシーや小型タクシーを使用。

財政負担

- ・運営費負担は市町村の単独事業である。平成19年度の町からNPOへの運営委託料は37,695千円。
- ・車両運行管理に当たっては、高額なITシステムなどは導入せず、タクシー会社の無線など現有機材とノウハウを活用することで初期投資を抑制。

効果・工夫

- ・利用者数は年々増加し、6路線を合わせた平成19年度実績は32,500人。
- ・停留所案内板について、運行開始当初は廃止バス路線会社から無償により借り受けたものを使用していたが、現在では、限られた数箇所を除き、停留所の表示は行っていない。(地元の人が利用するため、停留所の場所は周知のことなので表示が必要ない)。
- ・運行開始後も利用者等の意見、要望を採り入れながら運行経路、所要時間、便数、申込の方法、運賃等について運営、運行主体と調整のうえ、事業システムの改善を行い、サービスの向上に努めている。

資料：「地域公共交通の活性化・再生への事例集」(国土交通省 総合政策局)

【あねっこバス運行事業の概要】



写真・資料：雫石町ホームページ、「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

A-2 (定路線型)

東京都 檜原村

「やまびこ」 (本格運行開始：平成 23 年 4 月 1 日)

①人口	2,558 人	④人口密度	24 人/km ²
②面積	105 km ²	⑤可住地人口密度	329 人/km ²
③可住地面積	8 km ²		

概要

- ・交通空白(不便)地域の解消を目的とし、路線バスを本線、「やまびこ」をバス停までのフィーダー(支線)交通としている。
- ・バス停までの交通不便性が高く、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路条件に該当する神戸地区、藤倉地区、笛吹・上平地区で導入。
- ・事業主体は、檜原村、運行は村内交通事業者へ委託。
- ・運行時間帯、ダイヤは、路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とし、通学時間帯、通院・買物など住民のニーズに基づき、神戸地区、藤倉地区は平日運行で固定便と予約方式を併用、笛吹地区、上平地区は平日の週3日運行で完全予約制。
- ・停留所を設置しているが、運行ルート上であれば基本的に自由乗降が可能。
- ・神戸線は1日14便(固定便10本、予約便4本)、藤倉線は1日10便(固定便9本、予約便1本)、笛吹・上平地区は1日6便(完全予約便6本)。
- ・大人も子どもも1回100円。
- ・使用車両は、補助ステップ付きのワンボックス車を使用。

財政負担

(実証運行期間)

- ・年間の運行経費は、神戸地区、藤倉地区の2地区で約1,200万円の見込み。
- ・平成20年度の収入は、運賃収入約60万円、国庫補助金の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金及び都補助金で約1,000万円を見込んでおり、差し引き約140万円が村負担となる見込み。

効果・工夫

- ・小中学生の通学において、人通りのない道の通学がなくなり、より安全性が向上。
- ・交通手段を持たない高齢者の外出機会も増加。
- ・これまでバス停まで遠いなどの理由から路線バスの利用を敬遠していた人やマイカーなどの送迎交通から公共交通への転換が図られ、日常生活における生活交通の改善による交流が活性化し地域の活性化も図られている。
- ・路線バスの改善・充実と新たな交通システムがうまく連携し、一つの村内交通ネットワークとして機能することで、路線バスの利用促進(需要開発)を図り、バス交通の維持・活性化に貢献。

資料：檜原村ホームページ、「地域公共交通の活性化・再生への事例集」(国土交通省 総合政策局)

【デマンドバス運行の3地区の位置】



写真・資料：檜原村ホームページ、「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

A-3 (定路線型)		北海道 むかわ町	
「予約運行バス」 (本格運行開始:平成21年10月1日)			
①人口	9,746人	④人口密度	14人/km ²
②面積	713km ²	⑤可住地人口密度	67人/km ²
③可住地面積	146km ²		

- 概要**
- ・定時定路線で、予約がある場合のみ運行するシステム。
 - ・鶴川・穂別の2地域間の交通について、スクールバスとの調整、乗合タクシーの導入を視野に、民間及び町営バスの運行形態を整備し、利便性・効率性の向上を図った。
 - ・小中学生が通学で利用するバスは、各学校から教育委員会経由で1カ月分を予約。
 - ・料金は1乗車200円。(ただし、高校生、65歳以上、障がい者は100円、中学生以下は無料)
 - ・運行路線上であれば、予約時に指定したバス停以外での乗車が可能。(市街地は原則バス停)

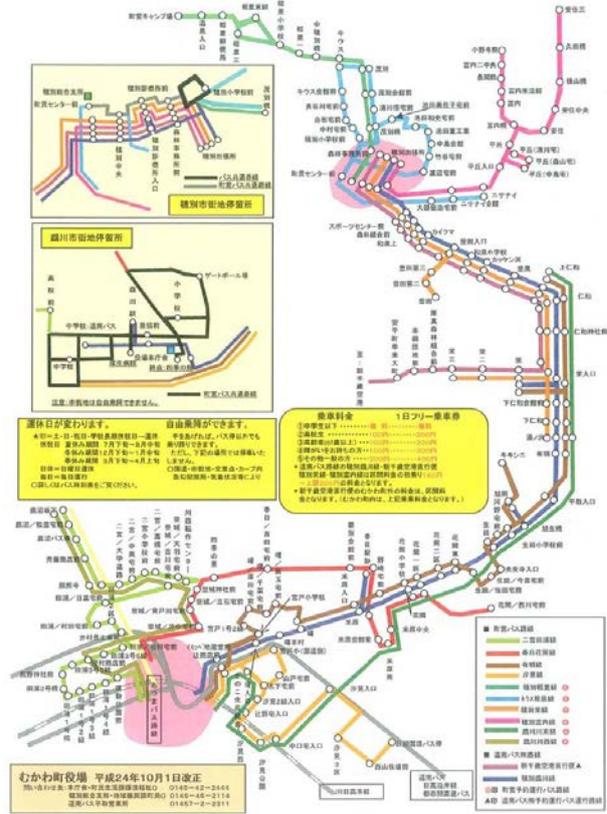
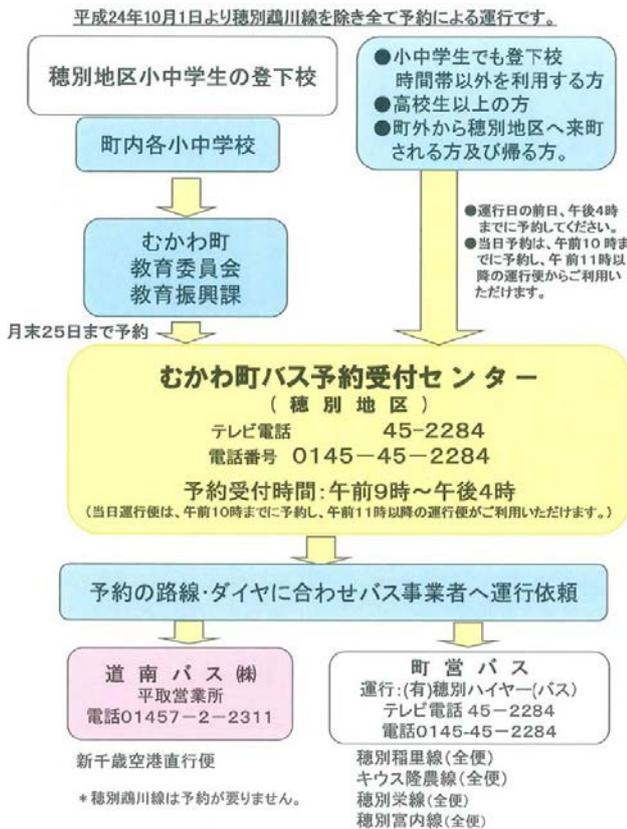
- 財政負担**
- ・実証期間中のデマンドバスの運行経費は、780万円程度/半年を見込む。

- 効果・工夫**
- ・バス運行形態の見直しには、民間事業者、教育委員会等の調整に苦慮した。(長距離便やスクールバス(一般・児童生徒混乗便を含む)との調整など)

資料:むかわ町ホームページ、「公共交通活性化事例」(運輸政策研究機構(公共交通支援センター))

【「予約運行バス」の予約方法】

【むかわ町営バス路線】



資料:むかわ町ホームページ

B-1 (路線可変型)

群馬県 前橋市

「ふるさとバス」 (本格運行開始：平成19年1月1日)

①人口	340,291人	④人口密度	1,092人/km ²
②面積	312km ²	⑤可住地人口密度	1,438人/km ²
③可住地面積	237km ²		

概要

- ・運行エリア内に固定のバス停を設置し、時間非固定・路線非固定型のフルデマンド運行を実施。
- ・バス停設置間隔は300m以上を基本とし、H25年4月現在で276箇所。バス停以外では乗降不可。
- ・運行エリアは、大胡・宮城・粕川地区内の全域とし、旧市域への乗り入れは原則行っていない。
- ・時間非固定型のフルデマンド運行のため、時刻表は設定せず利用者の予約状況に応じて運行。
- ・エリア内のバス停を利用する全ての方を対象とし、来訪者も利用可能。
- ・受付は利用当日のみ。(前日予約の要望もあるが、予約可能期間を延ばすことでキャンセルが増える恐れがあるため行っていない。ただし、身体障害者の方に限り、事前の予約受付を行う)
- ・タクシー営業所内に予約受付システムを設置し、専用の電話で予約受付を行う。
- ・GIS、GPSを管理サーバの柱としたデマンド予約管理システムを導入。
- ・運賃は、エリア内200円の均一料金制。
- ・車両は、ジャンボタクシー(10人乗り)4台で運行。

財政負担

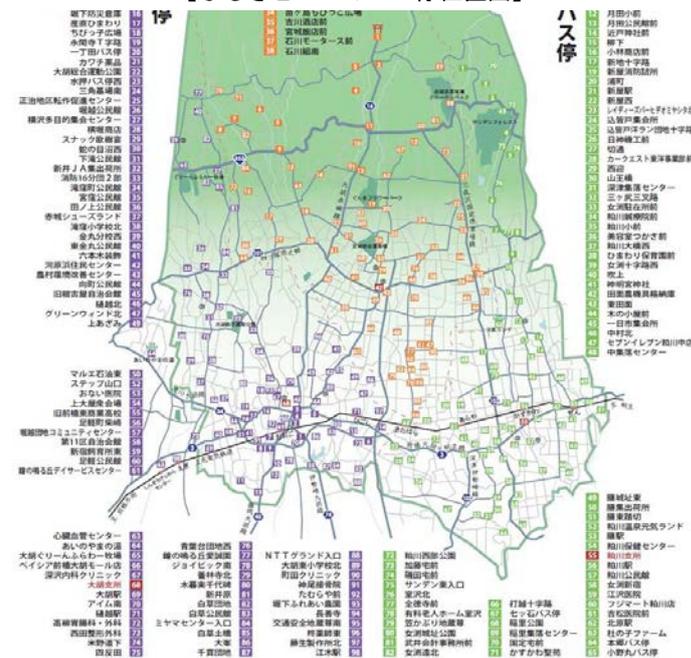
- ・運行は、タクシー事業者に委託し、契約内容は市からの赤字補助で、運行経費と運人収入の差額分に適正利潤を加えた額を支払う。
- ・初年度のシステム費用は、初期投資費用(事前調査・データ作成・システム管理等)+レンタル費・工事費で約686万円。
- ・予約受付システムは5年間のリース契約で導入し、リース費用は各年420万円。平成23年度末の更新時のシステム更新費用は約220万円。

効果・工夫

- ・旧市域内の既存の路線バス事業者との調整により、デマンド運行エリアは旧3町村内に限定。
- ・利用者ヒアリングでは65.7%の人が「外出機会が増えた」と回答しており、地域住民の外出行動を促進する効果が認められる。
- ・試行運行前に市内30か所以上で説明会を行い、認知度が上がった。

資料：「公共交通活性化事例」(運輸政策研究機構(公共交通支援センター))

【ふるさとバスのバス停位置図】



写真・資料：前橋ホームページ

B-2 (路線可変型)

和歌山県 みなべ町

「みなベコミバス」 (本格運行開始：平成19年4月)

①人口	13,470人	④人口密度	112人/km ²
②面積	120km ²	⑤可住地人口密度	351人/km ²
③可住地面積	38km ²		

概要

- ・町内の公共交通空白地域(不便地域)を3つのエリアに分割し、各エリアに基本路線、停留所を設定。ただし、路線上であれば、停留所以外での乗降可能。
- ・全路線ともデマンド方式による運行で、基本路線から離れた地区にもデマンド停留所を設け、予約があった場合に寄り道する運行。
- ・中心部ルートは6便/日(概ね1時間30分間隔)、山間部ルートは往路3便/日、復路4便/日(概ね2時間間隔)、岩代ルートは3便/日(概ね2時間間隔)。
- ・利用対象者は特に限定せず、誰でも利用可能。
- ・運行は、南部駅前に営業所を構えるタクシー事業者1社に委託し、デマンド予約専用のオペレーターが予約受付を対応。
- ・予約が定員を超える場合、乗り降りの状況により予約を受け付けの可否をオペレーターが瞬時に考え対応。(非IT活用型)
- ・運賃は、大人300円。
- ・使用車両は、ジャンボタクシー(10人乗り)2台で運行。

財政負担

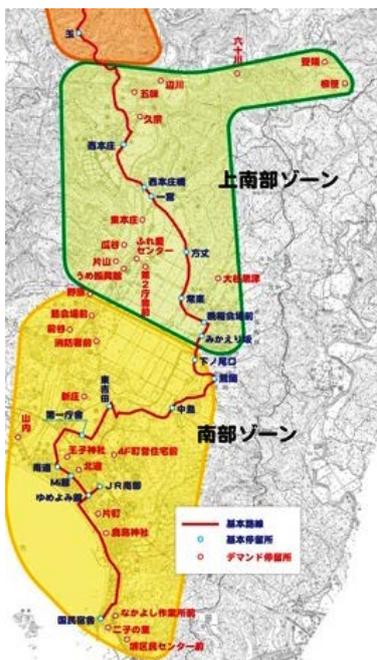
- ・平成19年度から平成21年度までの3年間における年平均利用者数750人をベースにタクシー事業者による運行費用が月90万円と試算し、運賃収入を除いた赤字67.5万円を町が負担。750人を超える利用があり運賃収入が増えた場合は、インセンティブとしてタクシー事業者の収益とする。
- ・非IT活用型のため、システム導入費用はなし。

効果・工夫

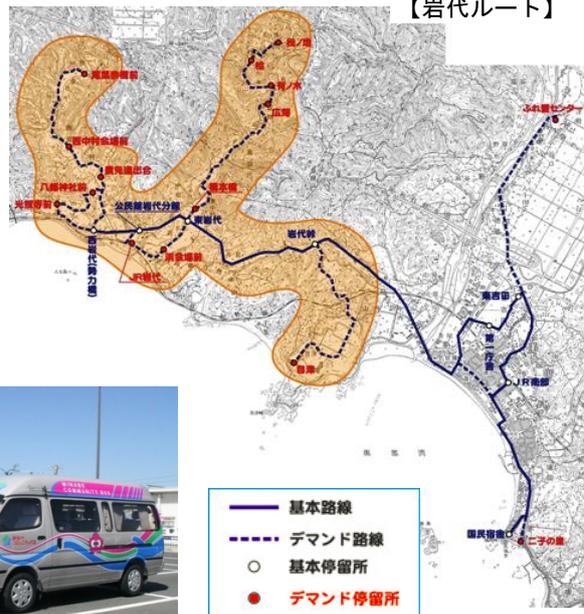
- ・同一地区内の隣の集落とこれまで付き合いがなかったものが、乗合することで顔見知りとなるなどの交流が見られるようになった。
- ・町内から出ないよう運行エリアを設定し、既存交通機関と住み分けを行っている。
- ・寄り道デマンド停留所は、既存バス停留所との重複を避けている。

資料：「公共交通活性化事例」(運輸政策研究機構(公共交通支援センター))

【中心部ルート】



【岩代ルート】



写真・資料：みなべ町ホームページ

C-1 (自由経路型(ドア・ツー・ドア))

熊本県 菊池市

「あいのりタクシー」 (本格運行開始:平成18年10月)

①人口	50,194人	④人口密度	181人/km ²
②面積	277km ²	⑤可住地人口密度	405人/km ²
③可住地面積	124km ²		

概要

- ・2回の試験運行を経て、平成18年10月より中山間地域向けに事前予約制乗合タクシー「あいのりタクシー」の本格運行を開始。
- ・従来の「市街地はタクシー、郊外はバス」という役割分担から、「市街地はバス、郊外はタクシー」へと発想転換したことにより、需要に応じた新たな交通体系を構築。
- ・郊外の5つの地域と市街地を結ぶ路線を運行。
- ・各地区で週3日運行し、1日3便を設定。
- ・所要時間は変動し、運行ルートは利用者の玄関から市街地の目的地までドア to ドアで行ける。
- ・利用者は電話で市街地行きが2時間前までに、郊外地域行きが1時間半前までに予約センターに申込み。予約センターが利用者を集計し、配車する仕組みで、人数によって配車タイプや台数を決定。
- ・予約内容に応じて、車両はセダントップとジャンボタクシーを使い分け。
- ・運賃は地域によって差がつけられ、乗車区間によって1回200円～1,200円。

財政負担

- ・あいのりタクシー運行地域では、廃止代替路線バス運行時の補助金は年間約2,600万円だったが、「あいのりタクシー」運行後は、その3分の1程度である約800万円まで削減。
- ・高額な初期投資や維持費用が発生するシステムを導入せず、既存の設備等をできるだけ利用したことで、大幅なコストダウンを実現。

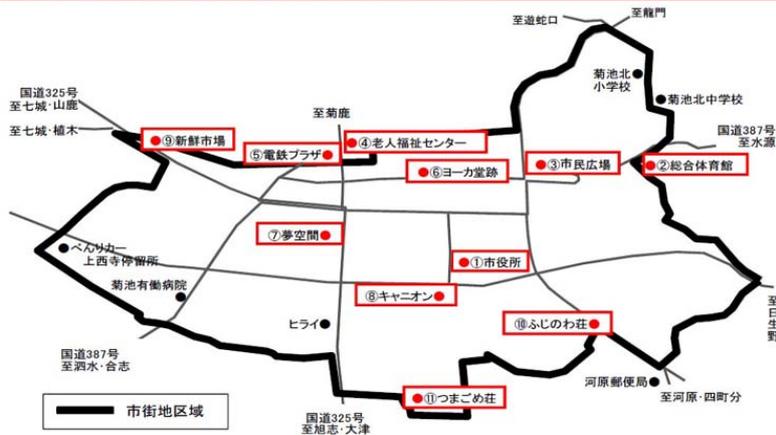
効果・工夫

- ・運行ルートは利用者の玄関から市街地の目的地までドア to ドアで行けること、市街地巡回バス「べんりカー」や路線バスに結節していることから、利用者の利便性は高い。

資料: 菊池市ホームページ、「地域公共交通の活性化・再生への事例集」(国土交通省 総合政策局)、「公共交通活性化事例」(運輸政策研究機構 (公共交通支援センター))

【市街地での乗降区域】

- 市街地での【降車】区域は、**黒線**で囲んだ区域となります。
(黒線の外側でも隣接している施設は含みます)
- 市街地での【乗車】は、**赤線**で囲んだ11ヶ所のほか、**黒線**で囲んだ区域内にある**全ての医療機関(病院・歯科・調剤薬局)**から乗ることができます。



写真・資料: 「地域公共交通の活性化・再生への事例集」、菊池市ホームページ

C-2 (自由経路型(ドア・ツー・ドア))

島根県 斐川町 (※現 出雲市斐川地域)

「まめながタクシー」 (本格運行開始:平成16年)

①人口	27,689人	④人口密度	343人/km ²
②面積	81km ²	⑤可住地人口密度	538人/km ²
③可住地面積	52km ²	※データは、市町村合併前の斐川町のもの	

概要

- ・予約された方の自宅へ迎えに行き、斐川地域内を巡回して目的地へ送迎。予約された便のみ運行。
- ・利用対象者は、斐川地域在住で、1人で乗降できる方、または介護者が同乗すれば利用できる方で、65歳以上の方、障害者手帳所持者、介護者。
- ・目的地は、以下に限定。

斐川地域内医療機関、斐川地域外総合病院(島根大学医学部附属病院・島根県立中央病院・出雲市立総合医療センター)、出雲市役所斐川支所(まめなが一番館)、地区公民館、図書館、薬局、郵便局、金融機関、農協、福祉施設

- ・運行日は、月曜日から金曜日(土・日・祝日・年末年始は運休)。
- ・1乗車400円(一部路線は200円)。
- ・使用車両は、9人乗ジャンボタクシー。

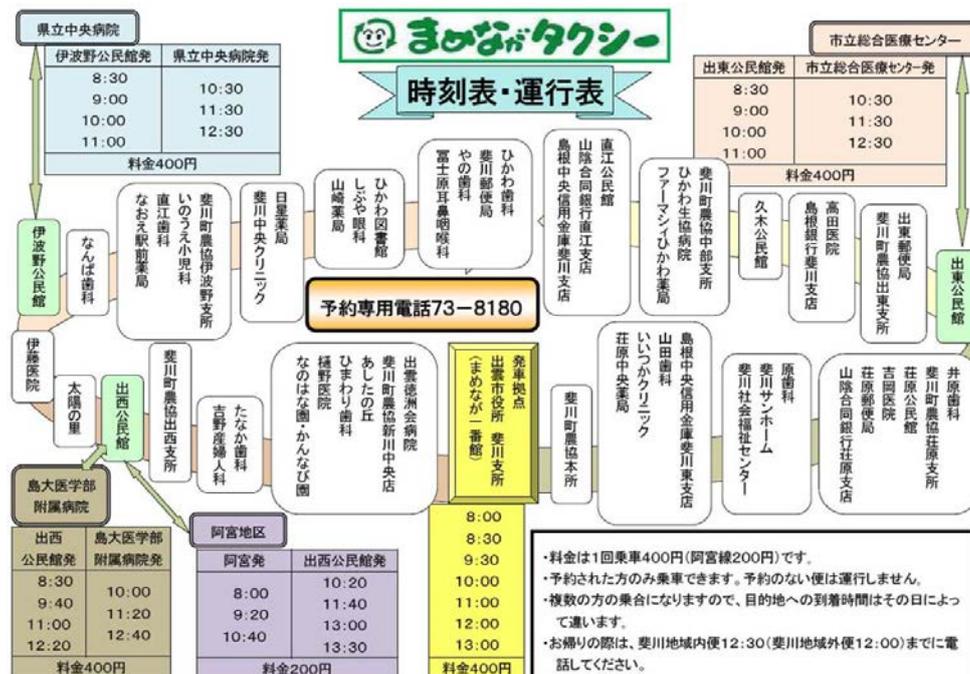
財政負担

- ・システム導入費用(ハードウェア費用、ソフトウェア費用、その他)は約1,348万円。システム保守費用はシステム導入費に5年間分の保守費用を含む。
- ・平成19年度の運行収入は約192万円、運行経費は約970万円で、この差額(約780万円)を運行委託料として町が運行主体へ支払う。

効果・工夫

- ・家族や親戚等の手を借りずに自分ひとりで乗車できたことが高齢者の喜びになり、自信につながり、「自立支援」となっている。
- ・ドア・ツー・ドアなので高齢者の移動における安心が確保された。

資料: 出雲市ホームページ、「公共交通活性化事例」(運輸政策研究機構(公共交通支援センター))



資料: 出雲市ホームページ

「にこっとBUS」 (本格運行開始：平成24年10月1日)

①人口	4,823人	④人口密度	25人/km ²
②面積	197km ²	⑤可住地人口密度	92人/km ²
③可住地面積	53km ²		

概要

- ・交通空白地帯の解消のため、町内循環バスを廃止し、新たに事前予約とするにこっとBUSを導入。
- ・運行方式はドア・ツー・ドア方式とし、利用者の乗降場所や乗降車時刻に応じて出発地から目的地まで乗合によって運行。
- ・運行区域は、ニセコ町内全域（ただし、五色温泉地区は除き、蘭越町昆布地区は含む）。
- ・対象者は町民に限らず、事前に予約を行えば、町外の者や観光客も利用可能。
- ・乗り合い率を高めるために、予約可否の判断が容易で予約内容に応じて運行ルート等を自動的に決定する、配車システムを採用。
- ・運行日は通年とし、365日運行。
- ・運賃は、全区域均一200円。
- ・予約業務及び運行は、地元タクシー事業者に委託。
- ・10人乗り（乗務員含む）のワンボックスタイプ。平日、休日とも2台で運行。

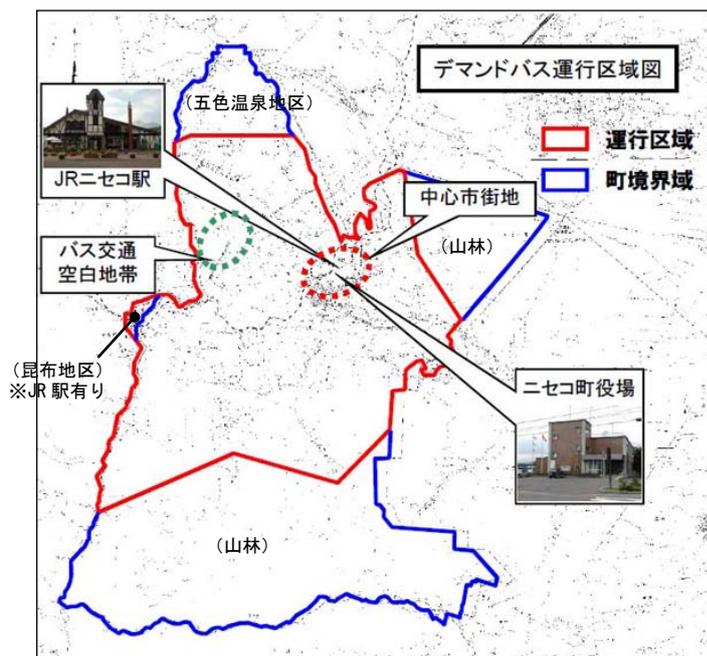
財政負担

- ・町の公費負担は、町内循環バス運行時に単年度で約1,700万円だったものが、本デマンドバス運行では約1,500万円に減額。

効果・工夫

- ・運賃は、事前の町民アンケート結果を踏まえ、従来の町内循環バスの料金（100円）より高い金額（200円）を設定した。
- ・車両は、メンテナンスを含めたコスト面の判断から、レンタルとしている。
- ・冬季に予約が増える傾向にあり、一部利用者の希望に添えないケースがあるため、今後の対策を検討中。

資料：「公共交通活性化事例」（運輸政策研究機構（公共交通支援センター）、当該実証実験資料）



資料：「公共交通活性化事例」



運行に使用するジャンボタクシー



配車システムを使って予約受付を行うオペレーター

第3章 地区別の交通ニーズ分析

3-1. 市内の公共交通の概観

3-1-1. JRと路線バスの運行本数

夕張・新夕張間のJR運行本数は上下各9本である。市内の路線バスについては、清水沢以北では路線が重複し運行本数も比較的多いが、「南部」「真谷地」「楓・登川」「滝ノ上」などの郊外地区では1日あたり数本の運行となっている。

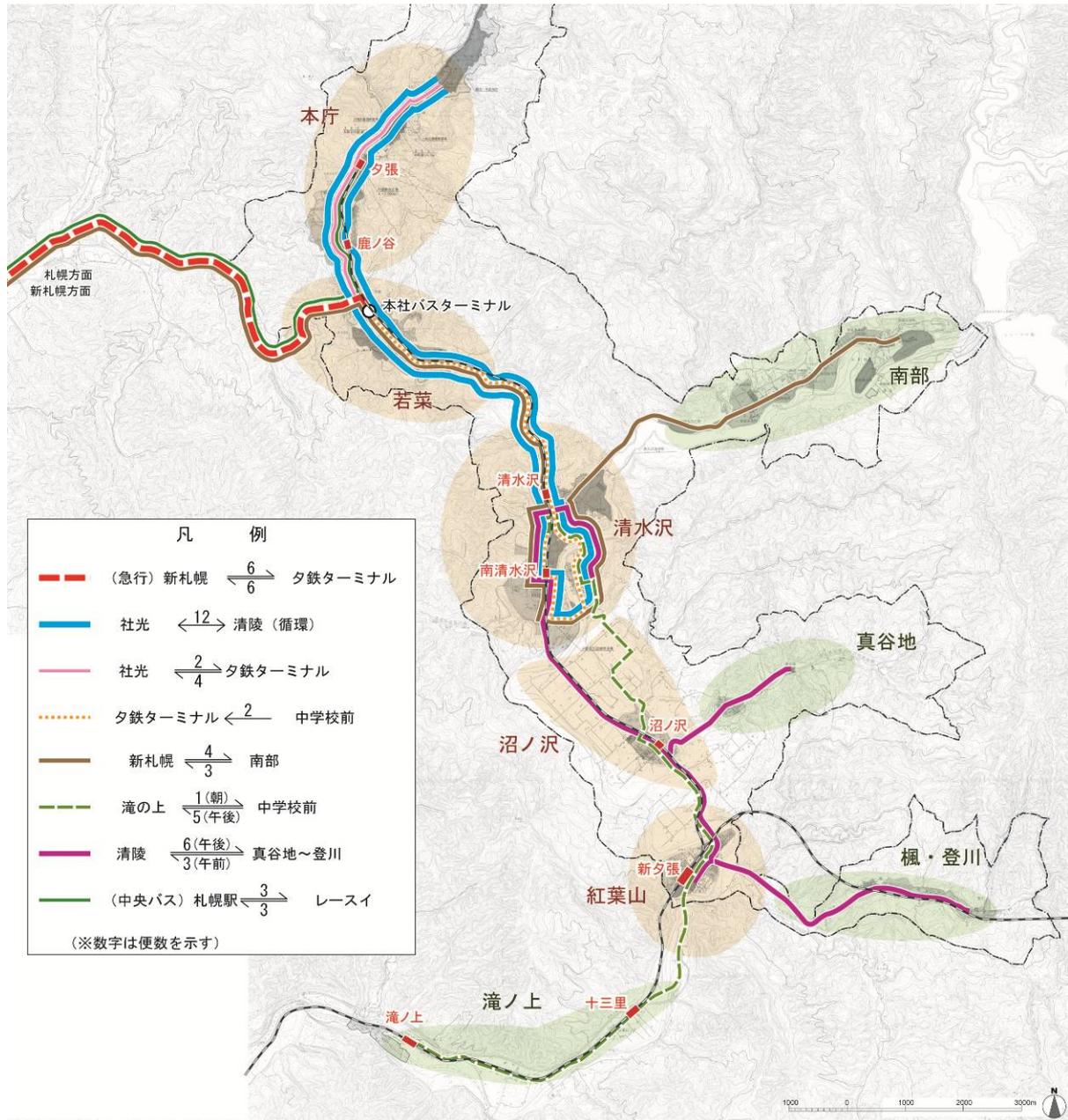


図 3-1 運行本数

3-1-2. JRと路線バスの輸送人員

バスの平日1日あたり区間輸送人員*を見ると、夕張～南清水沢・清陵町の間では輸送人員が200人を上回っているが、郊外の「南部」「楓・登川」「滝ノ上」では25人未満の非常に輸送人員が少ない区間が見られる。また「真谷地」は経由便であるため区間輸送人員としては100人を上回っているが、3-2-2 (P27～28) で示すとおり地区での乗降者数は少ない。

※代表的なバス停(図緑丸)で区切り、その区間平均での輸送人員を集計している。

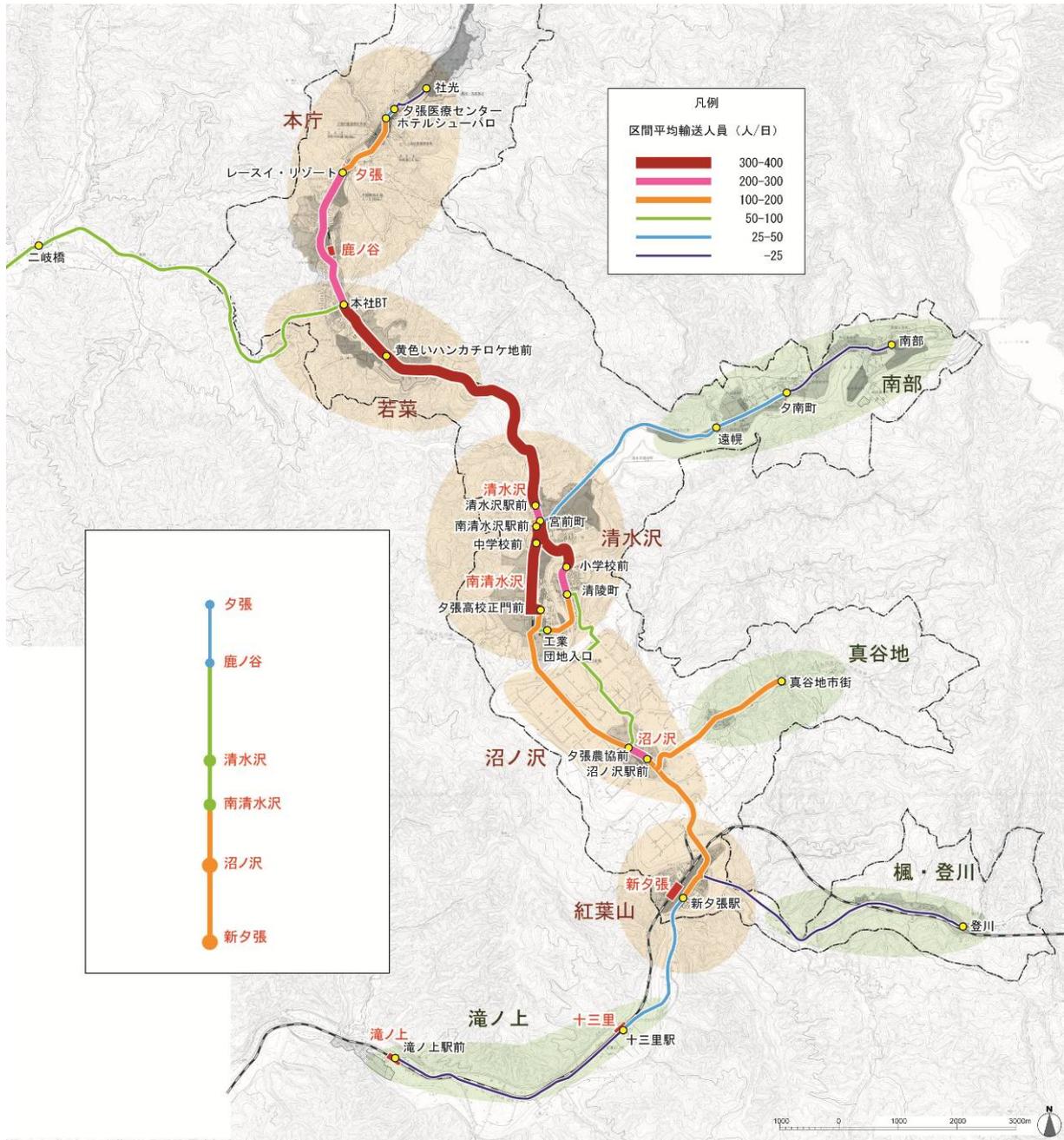


図 3-2 平日輸送人員 (バス : 2011 年 12 月調査結果)

3-1-3. その他交通サービス状況

JRや路線バスのほか、医療施設への無料送迎サービスや福祉有償運送、老人福祉会館や市外商業施設への無料送迎バスなど、全12のサービスが市内で運行されている。

定時定路線運行や予約時のみ運行する施設がほとんどであり、運行地区（ルート）や運行日などは施設により様々である。

また、市内全域にサービスが展開されており、路線バスのルートと重なっているところがほとんどである。特に、「南部」「真谷地」では複数のサービスが実施されている。

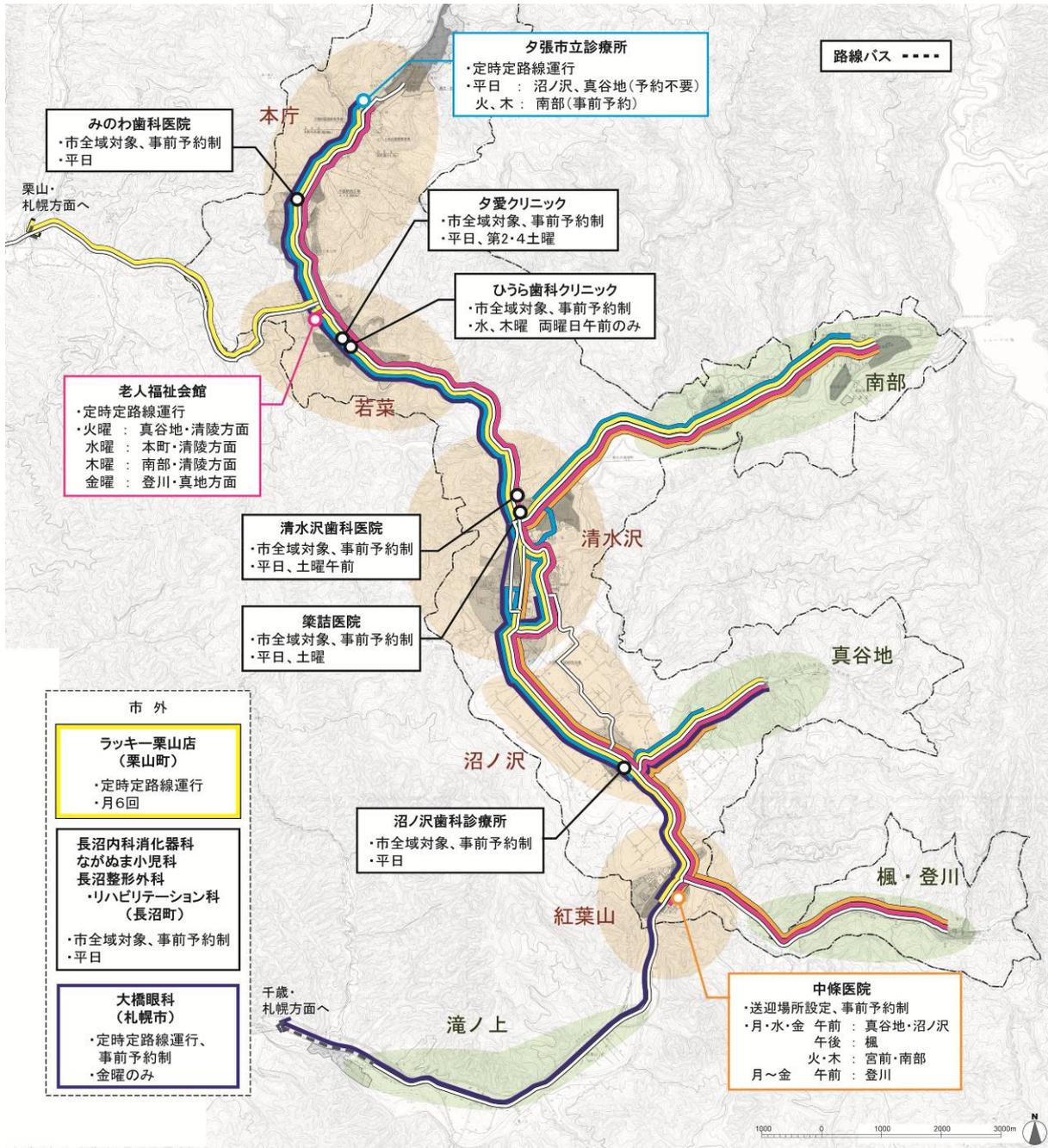


図 3-3 その他交通サービスの状況

3-2. 地区別の公共交通の現状

3-2-1. 各地区の公共交通サービスの現状

市内の全9地区について、バス・JRに福祉輸送など「その他の交通」を含めた広義での公共交通サービスの現状を整理する。

【地区区分】

- ①本庁地区 ②若菜地区
- ③清水沢地区 ④南部地区
- ⑤沼ノ沢地区 ⑥真谷地地区
- ⑦紅葉山地区 ⑧楓・登川地区
- ⑨滝ノ上地区



【「行き先別交通手段」見方】

上り/下りの方向

— 上り：夕張→新夕張方向
 下り：新夕張→夕張方向

記載内容

該当地区から、行き先となる地区に行くことができる便数や運行日、また代表地点における所要時間、距離なども整理した。

行き先	公共交通機関		その他交通サービス		
	JR	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	有償福祉送迎	その他 (全て無料)
本庁 (地区内)	(上り/下り) 朝 2便/2便 午前 1便/1便 午後 2便/3便 夕方 4便/3便 合計 9便/9便 ・2分、160円 (夕張-鹿の谷)	(上り/下り) 朝 3便/2便 午前 3便/4便 午後 4便/4便 夕方 4便/6便 合計 14便/16便 ・4分、170円 (レースイリゾート-市立診療所)	市立診療所 ・定時運行 平日 ・午前1便、午後1便 合計2便 ※迎え時、途中下車不可 みのわ歯科医院 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・200円	
若菜		朝 4便 午前 3便 午後 6便 夕方 4便 合計 17便 ・18分、320円 (夕鉄BTまで)	夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・400円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・水曜のみ ・朝1便 ・25分 ※途中下車は不可
清水沢	朝 2便 午前 1便 午後 2便 夕方 4便 合計 4便 ・13分、210円 (南清水沢まで) ・23分、350円 (紅葉山まで)	朝 3便 午前 2便 午後 4便 夕方 5便 合計 14便 ・31分、540円 (南支所前まで)	薬詰医院 ・事前予約 ・平日、土曜 清水沢歯科医院 ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・700~900円	
紅葉山			沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・1,200円	
市外 (札幌方面)	朝 2便 午後 2便 夕方 4便 合計 8便 ・59分、840円 (30分まで)	朝 2便 午後 4便 合計 6便 ・1時間39分、1700円 (札幌駅前ターミナルまで)	大橋眼科 ・事前予約 ・金曜のみ ・時間/ルート固定	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月6回 ・午前1便 ・午後1便 合計2便

時間設定の仕方

地区内停留所の発時刻から、通学や下校等の時間に合わせて「朝」「午前」「午後」「夕方」の4つに区分して便数をカウントした。

① 本庁地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	1,882 人			<ul style="list-style-type: none"> ● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区 	
世帯数(H25.8)	1,078 世帯				
年代別人口(H23)	0~14				136 人
	15~64				952 人
	65~				907 人
高齢化率	45.5%				
主な地区内施設 <ul style="list-style-type: none"> ・市立診療所 ・木村歯科診療所 ・みのわ歯科医院 ・市役所 ・石炭博物館 ・レースイスキー場 ・夕張鹿鳴館 					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他交通サービス		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
本庁 (地区内)	(上り/下り) 朝 2便/2便 午前1便/1便 午後2便/3便 夕方4便/3便 合計9便/9便 ・2分、160円 (夕張-鹿の谷)	(上り/下り) 朝 3便/2便 午前3便/4便 午後4便/4便 午後4便/6便 合計14便/16便 ・4分、170円 (レースイリゾート- 市立診療所)	市立診療所 ・定時定路線運行 ・平日 ・午前1便、午後1便 合計2便 ※迎え時、途中下車不可 みのわ歯科医院 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・200円	
若菜		朝 4便 午前3便 午後6便 夕方4便 合計17便 ・18分、320円 (夕鉄BTまで)	夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・400円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・水曜のみ ・朝1便 ・25分 ※途中下車は不可
清水沢	朝 2便 午前1便 午後2便 夕方4便 合計9便 ・13分、210円 (南清水沢まで)	朝 3便 午前2便 午後4便 夕方5便 合計14便 ・31分、540円 (南支所前まで)	築詰医院 ・事前予約 ・平日、土曜 清水沢歯科医院 ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・700~900円	
紅葉山	・23分、350円 (紅葉山まで)		沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・1,200円	
市外 (札幌方面)	朝 2便 午後2便 夕方4便 合計8便 ・59分、810円 (追分まで)	朝 2便 午後4便 合計6便 ・1時間39分、1700円 (札幌駅前ターミナルまで)	大橋眼科 ・定時定路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月6回 ・午前1便 午後1便 合計2便

② 若菜地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	1,278 人			<ul style="list-style-type: none"> ● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区 	
世帯数(H25.8)	739 世帯				
年次別人口	0~14				97 人
	15~64				732 人
	65~				540 人
高齢化率	39.4%				
主な地区内施設 ・夕鹿の湯 ・夕愛クリニック ・ひうら歯科クリニック ・平和運動公園 ・幸福の黄色いハンカチ想い出広場					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
本庁		朝 3 便 午前 4 便 午後 5 便 夕方 7 便 合計 19 便 ・18 分、320 円 (社光まで)	市立診療所 ・ 定時運行 ・ 平日 ・ 午前 1 便、午後 1 便 合計 2 便 ※迎え時、途中下車不可 みのわ歯科医院 ・ 事前予約 ・ 平日	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 400 円	
若菜 (地区内)		(上り/下り) 朝 2 便/5 便 午前 3 便/2 便 午後 7 便/6 便 夕方 4 便/4 便 合計 16 便/17 便 ・ 180 円 (温泉橋-夕鉄 BT 間)	夕愛クリニック ・ 事前予約 ・ 平日、第 2、4 土曜 ひうら歯科クリニック ・ 事前予約 ・ 水、木曜 午前のみ	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 200 円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・ 水曜のみ ・ 朝 1 便 ・ 25 分 ※途中下車は不可
清水沢		朝 3 便 午前 4 便 午後 9 便 夕方 5 便 合計 21 便 ・ 11 分、300 円 (南支所まで)	築詰医院 ・ 平日、土曜 ・ 事前予約 清水沢歯科医院 ・ 平日、土曜午前 ・ 事前予約	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 700~900 円	
紅葉山			沼ノ沢歯科診療所 ・ 事前予約 ・ 平日	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 1,200 円	
市外 (札幌方面)		朝 2 便 午後 4 便 合計 6 便 合計 12 便 ・ 1 時間 34 分、1650 円 (札幌駅前ターミナルまで)	大橋眼科 ・ 定時定路線運行、事前予約 ・ 金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか 2 施設) ・ 事前予約 ・ 平日、土曜午前	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 7,250 円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・ 月 6 回 ・ 午前 1 便 午後 1 便 合計 2 便

③ 清水沢地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	3,634 人			<ul style="list-style-type: none"> ● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区 	
世帯数(H25.8)	2,108 世帯				
年齢別人口	0~14				227 人
	15~64				1,882 人
	65~				1,781 人
高齢化率	45.8%				
主な地区内施設 <ul style="list-style-type: none"> ・ ゆうばり小学校 ・ 夕張中学校 ・ 夕張高等学校 ・ 南清水沢診療所 ・ 築詰医院 ・ 清水沢歯科医院 ・ 生協 ・ A コープ ・ 南支所 					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
本庁	朝 2 便 午前 1 便 午後 3 便 夕方 3 便 合計 9 便 ・ 21 分、210 円 (夕張まで)	朝 2 便 午前 2 便 午後 4 便 夕方 4 便 合計 12 便 ・ 34 分、540 円 (市立診療所まで)	市立診療所 ・ 定時運行 ・ 平日 ・ 午前 1 便、午後 1 便 合計 2 便 ※ 迎え時、途中下車不可 みのわ歯科医院 ・ 事前予約 ・ 平日	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 700~900 円	
若菜		朝 5 便 午前 2 便 午後 6 便 夕方 4 便 合計 17 便 ・ 29 分、300 円 (夕鉄 BT まで)	夕愛クリニック ・ 事前予約 ・ 平日、第 2、4 土曜 ひうら歯科クリニック ・ 事前予約 ・ 水、木曜 午前のみ		老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・ 火、水、木、金曜 ・ 午前 1 便 ※ 途中下車不可
清水沢 (地区内)	(上り/下り) 朝 2 便/2 便 午前 1 便/1 便 午後 2 便/3 便 夕方 4 便/3 便 合計 9 便/9 便 ・ 3 分、160 円 (南清水沢-清水沢)	(東回り/西回り) 朝 3 便/5 便 午前 1 便/2 便 午後 2 便/8 便 夕方 3 便/7 便 合計 9 便/22 便 ・ 8 分、160 円 (南清水沢-清陵)	築詰医院 ・ 平日、土曜 ・ 事前予約 清水沢歯科医院 ・ 平日、土曜午前 ・ 事前予約	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 200~400 円	
紅葉山	朝 2 便 午前 1 便 午後 2 便 夕方 4 便 合計 9 便 ・ 23 分、350 円 (紅葉山まで)	午後 4 便 夕方 7 便 合計 11 便 ・ 28 分、350 円 (新夕張駅前まで)	中條医院 ・ 事前予約 ・ 火、木曜のみ 沼ノ沢歯科診療所 ・ 事前予約 ・ 平日	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 900 円	
市外 (札幌方面)	朝 2 便 午後 2 便 夕方 4 便 合計 8 便 ・ 46 分、620 円 (追分まで)		大橋眼科 ・ 定時定路線運行、事前予約 ・ 金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科 (ほか 2 施設) ・ 事前予約 ・ 平日、土曜午前	・ 会員登録 ・ 事前予約 ・ 7,250 円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・ 月 6 回 ・ 午前 1 便 午後 1 便 合計 2 便

④ 南部地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	547人			<p>● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区</p>	
世帯数(H25.8)	300世帯				
年次別人口	0~14				38人
	15~64				282人
	65~				283人
高齢化率	46.9%				
主な地区内施設 ・夕張スーパーパロダム ・南部霊園					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
若菜		朝 2 便 午後 1 便 合計 3 便 ・34 分、590 円 (夕鉄 BT まで) ・24 分、400 円 (清水沢駅前まで)	夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第 2、4 土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,000 円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・木曜のみ ・午前 1 便 ・40 分 ※途中下車不可
清水沢			築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約	・会員登録 ・事前予約 ・700 円	
南部 (地区内)		(上り/下り) 朝 2 便/0 便 午後 1 便/4 便 夕方 0 便/2 便 合計 3 便/6 便 ・210 円 (岳見町-南部)		・会員登録 ・事前予約 ・200 円	
紅葉山			中條医院 ・事前予約 ・火、木曜のみ 沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・1,400 円	
市外 (札幌方面)		朝 2 便 午後 1 便 合計 3 便 ・2 時間 25 分、1750 円 (札幌駅前まで)	大橋眼科 ・定時定路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科 (ほか 2 施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250 円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月 6 回 ・午前 1 便 午後 1 便 合計 2 便

⑤ 沼ノ沢地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	939人				
世帯数(H25.8)	473世帯				
年齢別人口	0～14				59人
	15～64				528人
	65～				384人
高齢化率	39.5%				
主な地区内施設 ・夕張農協 ・A コープ					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
若菜			夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,000円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・火、金のみ ・午前1便 ・27分 ※途中下車不可
清水沢	朝 2便 午前2便 午後2便 夕方3便 合計9便 ・5分、200円 (南清水沢まで)	朝 3便 午後1便 合計4便 ・13分、230円(清 陵町まで)	築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約	・会員登録 ・事前予約 ・600円	
沼ノ沢 (地区内)	—	(上り/下り) 朝 0便/3便 午前0便/1便 午後4便/0便 夕方7便/0便 合計11便/4便 ・210円(沼ノ沢 駅前→清沼橋)		・会員登録 ・事前予約 ・200円	
紅葉山	朝 2便 午前1便 午後2便 夕方4便 ・23分、350円 (紅葉山まで)	午後4便 夕方7便 合計11便 ・17分 (新夕張駅前まで)	中條医院 ・事前予約 ・月、水、金曜 午前 沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・400円	
市外 (札幌方面)	朝 2便 午後2便 夕方4便 ・38分、530円 (追分まで)		大橋眼科 ・定時路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月6回 ・午前1便 午後1便 合計2便

⑥ 真谷地地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	231人			<ul style="list-style-type: none"> ● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区 	
世帯数(H25.8)	130世帯				
年齢別人口	0~14				12人
	15~64				85人
	65~				146人
高齢化率	60.1%				
主な地区内施設					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
若菜			夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,200円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・火、金のみ ・午前1便 ・36分 ※途中下車不可
清水沢		朝 2便 午前1便 合計3便 ・16分、230円 (南支所まで)	築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約	・会員登録 ・事前予約 ・800円	
真谷地 (地区内)		(上り/下り) 朝 0便/2便 午前0便/1便 午後2便/0便 夕方4便/0便 合計6便/3便 ・4分、160円 (真谷地市街-6区)		・会員登録 ・事前予約 ・200円	
紅葉山		午後2便 夕方4便 合計6便 ・11分、200円(新 夕張駅前まで)	中條医院 ・事前予約 ・月、水、金曜 午前 沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・600円	
市外 (札幌方面)			大橋眼科 ・定時定路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月6回 ・午前1便 午後1便 合計2便

⑦ 紅葉山地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区		
人口(H25.8)	1,211 人					
世帯数(H25.8)	653 世帯					
年齢別人口	0～14					104 人
	15～64					623 人
	65～					514 人
高齢化率	41.4%					
主な地区内施設 ・夕張メロード ・中條医院						

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
若菜			タ愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,200 円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・金のみ ・午前1便 ・45分 ※途中下車不可
清水沢	朝 2便 午前1便 午後2便 夕方4便 合計9便 ・13分、210円 (南清水沢まで)	朝 3便 午前1便 合計4便 ・27分、350円 (南支所前まで) ・17分、200円 (沼の沢駅前まで)	築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約 沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・800円	
沼ノ沢				・会員登録 ・事前予約 ・400円	
紅葉山 (地区内)	—	(上り/下り) 朝 0便/3便 午前0便/1便 午後4便/0便 夕方7便/0便 合計11便/4便 ・(新夕張駅-紅葉橋)	中條医院 ・事前予約 ・月、水、金曜 午前	・会員登録 ・事前予約 ・200円	
市外 (札幌方面)	朝 3便 午前1便 午後4便 夕方6便 ・38分、530円 (追分まで)		大橋眼科 ・定時定路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	ラッキー栗山店 無料送迎バス ・月6回 ・午前1便 午後1便 合計2便

⑧ 楓・登川地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区		
人口(H25.8)	125 人					
世帯数(H25.8)	75 世帯					
年次別人口	0～14					7 人
	15～64					42 人
	65～					92 人
高齢化率	65.2%					
主な地区内施設 ・北海道物産センター						

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他 (全て無料)
若菜			タ愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,600 円	老人福祉会館送迎 (ニトリバス) ・金曜のみ ・午前1便 ・58分 ※途中下車不可
清水沢		朝 2 便 午前 1 便 合計 3 便 ・39分、550 円 (南支所前まで) ・29分、420 円 (沼の沢駅前まで)	築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約	・会員登録 ・事前予約 ・1,200 円	
沼ノ沢		・12分、340 円 (新夕張駅前まで)	沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・800 円	
紅葉山			中條医院 ・事前予約 ・月、水、金曜 午前	・会員登録 ・事前予約 ・400 円	
楓・登川 (地区内)		(上り/下り) 朝 2 便/ 午前 1 便/ 午後 0 便/ 2 便 夕方 0 便/ 4 便 合計 3 便/ 6 便 ・300 円 (久留木-登川)		・会員登録 ・事前予約 ・200 円	
市外 (札幌方面)			医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250 円 (札幌まで)	

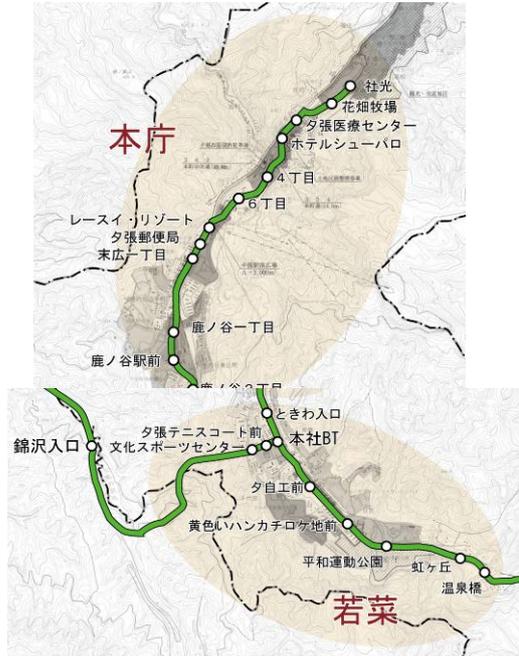
⑨ 滝ノ上地区

地区概要		公共交通サービスの状況		公共交通を使い乗り継ぎなしで行ける地区	
人口(H25.8)	158人			<ul style="list-style-type: none"> ● : 乗り継ぎなしで行ける地区 ● : 乗り継がないと行けない地区 	
世帯数(H25.8)	65世帯				
年次別人口	0~14				19人
	15~64				78人
	65~				56人
高齢化率	36.6%				
主な地区内施設 ・滝の上公園					

行き先別交通手段

行先	公共交通機関		その他の交通機関		
	J R	路線バス	医療送迎サービス (全て無料)	福祉有償運送	その他
若菜			夕愛クリニック ・事前予約 ・平日、第2、4土曜 ひうら歯科クリニック ・事前予約 ・水、木曜 午前のみ	・会員登録 ・事前予約 ・1,600円	
清水沢	朝 1便 午前 1便 午後 2便 夕方 3便 合計 7便 ・21分、260円 (南清水沢まで)	朝 1便 合計 1便 ・31分、590円 (南支所前まで) ・19分、440円 (沼の沢駅前まで) ・12分、330円 (新夕張駅前まで)	築詰医院 ・平日、土曜 ・事前予約 清水沢歯科医院 ・平日、土曜午前 ・事前予約	・会員登録 ・事前予約 ・1,200円	
沼ノ沢			沼ノ沢歯科診療所 ・事前予約 ・平日	・会員登録 ・事前予約 ・800円	
紅葉山	朝 1便 午前 1便 午後 2便 夕方 3便 合計 7便 ・21分、260円 (南清水沢まで)			中條医院 ・事前予約 ・月、水、金曜 午前	・会員登録 ・事前予約 ・600円
滝ノ上 (地区内)	—	(上り/下り) 朝 0便/1便 午後 1便/0便 夕方 4便/0便 合計 5便/1便 ・4分、200円 (滝の上駅-オソウシ入口)		・会員登録 ・事前予約 ・200円	
市外 (札幌方面)	朝 2便 午前 1便 午後 4便 夕方 6便 合計 13便 ・22分、350円 (追分まで)		大橋眼科 ・定時定路線運行、事前予約 ・金曜のみ 医療法人社団緑稜会 長沼内科消化器科(ほか2施設) ・事前予約 ・平日、土曜午前	・会員登録 ・事前予約 ・7,250円 (札幌まで)	

3-2-2. 地区別バス停別の乗降者数



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
社光	0	0	0	0	0	0
花畑牧場	0	1	0	1	0	0
夕張医療センター	9	16	2	12	2	0
ホテル・シュエパロ	27	38	1	18	18	1
4丁目	24	40	6	15	19	0
6丁目	6	4	3	1	0	0
レースイ・リゾート	10	9	1	0	8	0
夕張郵便局	25	20	6	7	4	3
末広1丁目	20	14	4	6	4	0
鹿ノ谷1丁目	20	10	4	2	3	1
鹿ノ谷駅前	13	15	11	2	2	0
鹿ノ谷3丁目	40	16	7	6	2	1
本庁地区 計	194	183	45	70	62	6

バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
ときわ入口	19	18	14	1	3	0
夕張テニスコート	0	1	0	0	0	1
文化スポーツセンター	8	7	1	0	5	1
夕鉄本社BT	98	85	30	16	36	3
夕自工前	6	1	0	0	1	0
若菜市街	18	26	4	13	7	2
黄色いハンカチロケ地	20	26	16	2	7	1
平和運動公園	2	8	1	1	6	0
虹ヶ丘	0	0	0	0	0	0
温泉橋	0	0	0	0	0	0
若菜地区 計	171	172	66	33	65	8



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
葬斎園前	0	0	0	0	0	0
清水沢2丁目	0	0	0	0	0	0
清水沢駅前	32	55	5	23	26	1
市民健康広場	1	3	1	0	2	0
清湖町入口	0	0	0	0	0	0
宮前町	13	21	2	9	10	0
南支所	25	23	1	9	13	0
小学校前	98	148	146	1	1	0
清陵町	59	34	1	17	15	1
工業団地入口	0	1	0	0	1	0
公設市場前	12	12	1	4	7	0
夕張高校正門前	0	2	0	0	1	1
夕張高校前	25	29	18	2	7	2
夕張高校前	2	0	0	0	0	0
南清水沢駅前	46	34	16	8	9	1
熊の沢	0	0	0	0	0	0
清水沢地区 計	313	362	191	73	92	6



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
南部	5	5	2	2	0	1
新光町	0	0	0	0	0	0
南部霊園前	4	1	0	0	0	1
夕南町	6	5	2	1	2	0
幌南町	2	2	1	1	0	0
岳見住宅前	1	4	2	1	1	0
岳見町	0	3	2	0	1	0
遠幌	1	2	2	0	0	0
住の江町	0	0	0	0	0	0
南部地区 計	19	22	11	5	4	2

図 3-4 地区別バス停別乗降人員 (1/2)

(「現・回」は「現金または回数券」のこと)



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
沼ノ沢604番地	6	5	5	0	0	0
沼ノ沢552番地	1	2	2	0	0	0
清沼橋	1	1	1	0	0	0
二部会館	3	3	2	1	0	0
豊田橋	2	0	0	0	0	0
夕張農協	2	9	8	0	0	1
沼ノ沢駅前	25	25	16	3	6	0
六部入口	3	4	4	0	0	0
沼ノ沢橋	2	1	1	0	0	0
沼ノ沢地区 計	45	50	39	4	6	1



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
真谷地市街	1	3	0	2	1	0
市街入口	1	1	0	1	0	0
朋心寺	0	0	0	0	0	0
六区	14	8	2	3	3	0
真谷地橋	4	5	4	0	1	0
真谷地地区 計	20	17	6	6	5	0



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
紅葉橋	3	6	6	0	0	0
博愛舎	27	29	26	1	2	0
新夕張駅前	34	33	27	4	1	1
夕張インター入口	3	3	3	0	0	0
紅葉山地区 計	67	71	62	5	3	1



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
楓駅前	1	0	0	0	0	0
楓3区	6	5	2	3	0	0
楓4区	0	0	0	0	0	0
楓生活館	2	0	0	0	0	0
楓市街	3	1	0	1	0	0
久留木	0	0	0	0	0	0
北上	0	0	0	0	0	0
楓・登川地区 計	12	6	2	4	0	0



バス停名	乗車数	券種別降車数				
		降車数	定期券	敬老	現・回	その他
十三里駅前	0	0	0	0	0	0
オソウシ入口	12	11	11	0	0	0
滝ノ上駅前	0	0	0	0	0	0
滝ノ上地区 計	12	11	11	0	0	0

図 3-5 地区別バス停別乗降人員 (2/2)

(「現・回」は「現金または回数券」のこと)

3-3. 昨年度の市民アンケート調査結果の地区別集計

3-3-1. 回答者の年齢構成

全市の高齢者割合は 44.3%であるが、アンケート回答者の年齢構成を見ると、全市で高齢者（65 歳以上）の回答が 56.6%と過半数を占めている。

地区別に見ても高齢者によるアンケート回答が多い傾向にあり、特に 65 歳以上の回答者割合が多いのは、「真谷地（84.5%）」、「楓・登川（81.8%）」、「滝ノ上（64.0%）」となっている。

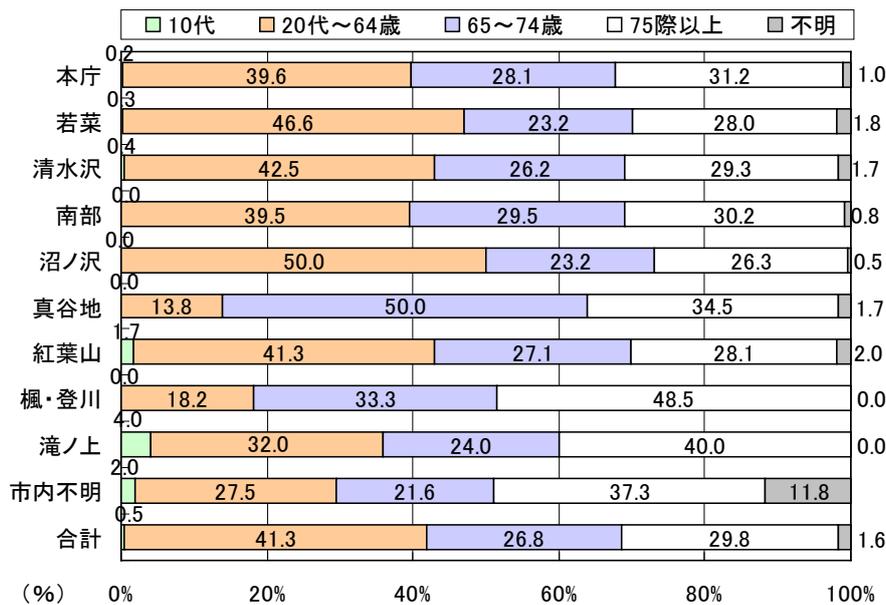


図 3-6 地区別の回答者の年齢構成

表 3-1 地区別の 65 歳以上・75 歳以上割合

	アンケート回答		参考 65歳以上人口割合 ^注
	75歳以上割合	65歳以上割合	
本庁 (n=513)	31.2	59.3	45.5
若菜 (n=328)	28.0	51.2	39.4
清水沢 (n=833)	29.3	55.5	45.8
南部 (n=129)	30.2	59.7	46.9
沼ノ沢 (n=190)	26.3	49.5	39.5
真谷地 (n=58)	34.5	84.5	60.1
紅葉山 (n=303)	28.1	55.1	41.4
楓・登川 (n=33)	48.5	81.8	65.2
滝ノ上 (n=25)	40.0	64.0	36.6
市内不明 (n=51)	37.3	58.8	
合計 (n=2,463)	29.8	56.6	44.3

注：平成 23 年 11 月末時点の住民基本台帳に基づく。黄色は全市平均より高い値。

3-3-2. 自動車運転割合

回答者の自動車をふだん運転する割合を地区別に見る。

「真谷地」と「楓・登川」では、自動車を運転する割合が半数を下回っている。先に示したとおり「真谷地」と「楓・登川」の回答者では高齢者割合が非常に高くなっているためと考えられる。

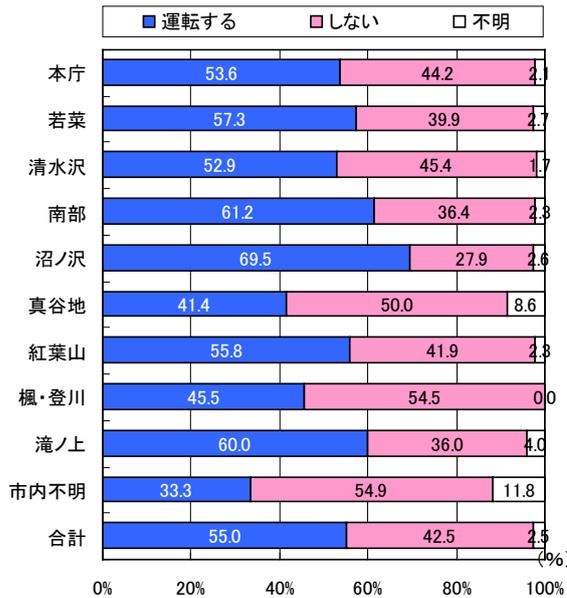


図 3-7 地区別の自動車をふだん運転する割合

表 3-2 地区別の自動車をふだん運転する割合

地区 (n)	運転する (%)
本庁 (n=513)	53.6
若菜 (n=328)	57.3
清水沢 (n=833)	52.9
南部 (n=129)	61.2
沼ノ沢 (n=190)	69.5
真谷地 (n=58)	41.4
紅葉山 (n=303)	55.8
楓・登川 (n=33)	45.5
滝ノ上 (n=25)	60.0
市内不明 (n=51)	33.3
合計 (n=2,463)	55.0

注：黄色は市内合計より割合が低いもの

3-3-3. 公共交通の利用状況

バスの利用状況を見ると、「南部」「沼ノ沢」「滝ノ上」「紅葉山」では、バスを利用する割合が全市平均よりも低く、「滝ノ上」では0%である。

一方、他の地区は全市平均よりも利用割合が高いが、特に「真谷地」と「楓・登川」では、バスを利用する割合が高い。

(前述のとおり、「真谷地」と「楓・登川」では、高齢者割合が高く、自動車を運転する割合が低い。)

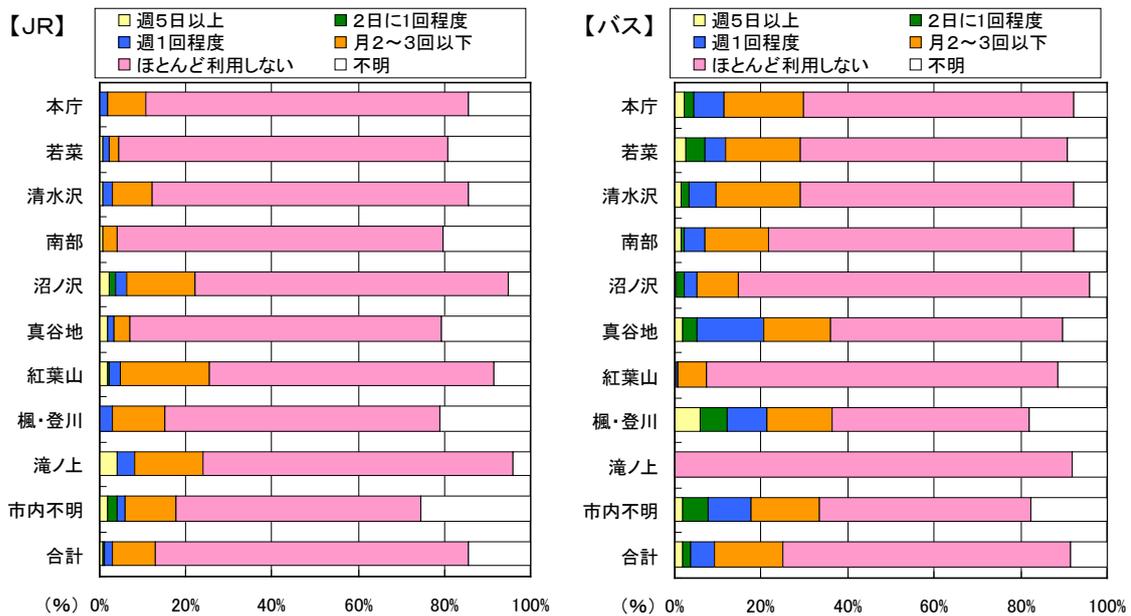


図 3-8 回答者の公共交通利用状況

表 3-3 地区別のバスを利用する回答者割合

	利用する	週1以上利用	週5日以上
本庁 (n=513)	29.8	11.3	2.3
若菜 (n=328)	29.0	11.6	2.7
清水沢 (n=833)	29.1	9.7	1.4
南部 (n=129)	21.7	7.0	1.6
沼ノ沢 (n=190)	14.7	5.3	0.5
真谷地 (n=58)	36.2	20.7	1.7
紅葉山 (n=303)	7.3	0.7	0.3
楓・登川 (n=33)	36.4	21.2	6.1
滝ノ上 (n=25)	0.0	0.0	0.0
市内不明 (n=51)	33.3	17.6	2.0
合計 (n=2,463)	25.1	9.2	1.7

注：黄色は市内合計より利用者割合が低い値

3-3-4. 公共交通の評価・満足度

夕張市内の公共交通に対する評価について、「利用しないので分からない」と答えた方が多いが、全市的に見ると「満足」または「おおむね満足」の肯定的な評価よりも、「不満」「やや不満」の否定的な評価が上回っている。

肯定的な評価と否定的な評価の回答割合の差（下表の最右列）をみると、「南部」「沼ノ沢」「紅葉山」「楓・登川」では評価が低い。一方、バスの利用率が高い「真谷地」と「滝ノ上」では全市平均に比べ公共交通の評価も高い傾向にある。

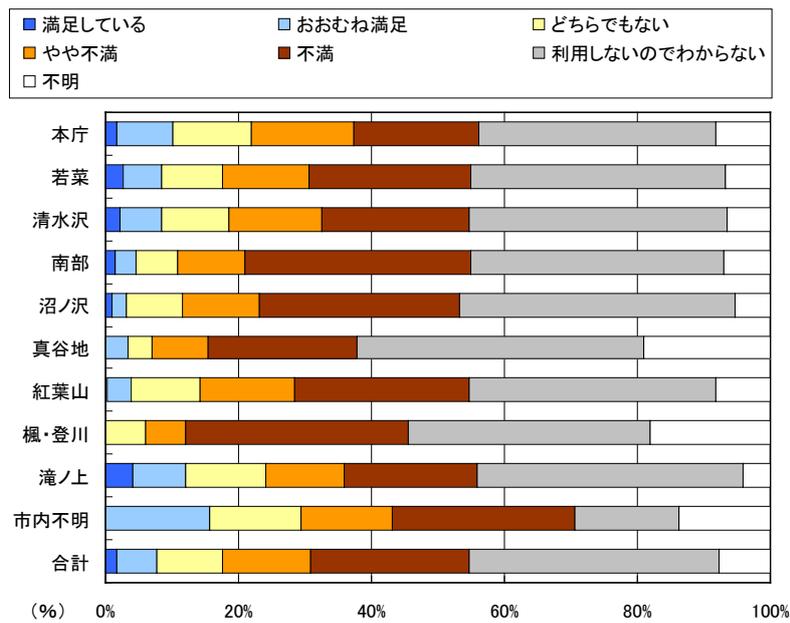


図 3-9 夕張市内の公共交通に対する評価

表 3-4 地区別の夕張市内の公共交通に対する評価

	肯定的 (満足+おおむね満足)	否定的 (不満+やや不満)	肯定-否定
本庁 (n=513)	10.1	34.3	-24.2
若菜 (n=328)	8.5	37.2	-28.7
清水沢 (n=833)	8.4	36.0	-27.6
南部 (n=129)	4.7	44.2	-39.5
沼ノ沢 (n=190)	3.2	41.6	-38.4
真谷地 (n=58)	3.4	31.0	-27.6
紅葉山 (n=303)	4.0	40.6	-36.6
楓・登川 (n=33)	0.0	39.4	-39.4
滝ノ上 (n=25)	12.0	32.0	-20.0
市内不明 (n=51)	15.7	41.2	-25.5
合計 (n=2,463)	7.6	37.2	-29.6

注：黄色は市内合計より評価が低い値

3-3-5. これからの夕張市の公共交通の方向性

「これからの夕張市の公共交通の方向性」として施策を選択する設問の地区別集計をみる。「若菜」「南部」「真谷地」では、より公共交通を便利にする施策を推す割合が高く、「滝ノ上」「楓・登川」「本庁」では費用負担を小さくする施策を推す割合が高い。

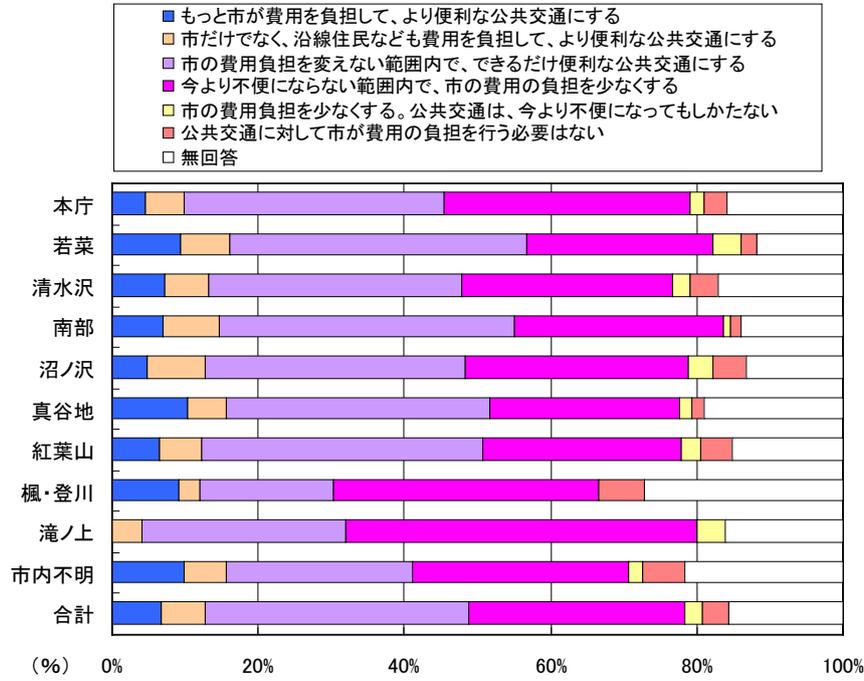


図 3-10 これからの夕張市の公共交通の方向性

表 3-5 地区別のこれからの夕張市の公共交通の方向性

	もっと市が費用を負担して、より便利な公共交通にする	市だけでなく、沿線住民なども費用を負担して、より便利な公共交通にする	市だけの費用負担を変えない範囲内で、できるだけ便利な公共交通にする	市の費用負担を少なくする	今より不便にならない範囲内で、市の費用の負担を少なくする	市の費用負担を少なくする。公共交通は、今より不便になってもしかたない	公共交通に対して市が費用の負担を行う必要はない
本庁 (n=513)	4.5	5.3	35.7	33.7	1.9	3.1	
若菜 (n=328)	9.5	6.7	40.5	25.6	3.7	2.1	
清水沢 (n=833)	7.2	6.1	34.6	28.7	2.5	3.8	
南部 (n=129)	7.0	7.8	40.3	28.7	0.8	1.6	
沼ノ沢 (n=190)	4.7	7.9	35.8	30.5	3.2	4.7	
真谷地 (n=58)	10.3	5.2	36.2	25.9	1.7	1.7	
紅葉山 (n=303)	6.6	5.6	38.6	27.1	2.6	4.3	
楓・登川 (n=33)	9.1	3.0	18.2	36.4	0.0	6.1	
滝ノ上 (n=25)	0.0	4.0	28.0	48.0	4.0	0.0	
市内不明 (n=51)	9.8	5.9	25.5	29.4	2.0	5.9	
合計 (n=2,463)	6.7	6.1	36.1	29.5	2.5	3.5	

注： 数字は方向性の選択率。黄色は市内合計より選択率が高い値。

3-3-6. デマンド交通賛同率

「夕張市で乗合タクシーを導入すること」について、条件付きで歓迎する割合が比較的高いのは「南部」と「滝ノ上」であり、「真谷地」「楓・登川」では「分からない」との割合が高い傾向にある。（「真谷地」「楓・登川」では回答者の高齢者割合が高い）

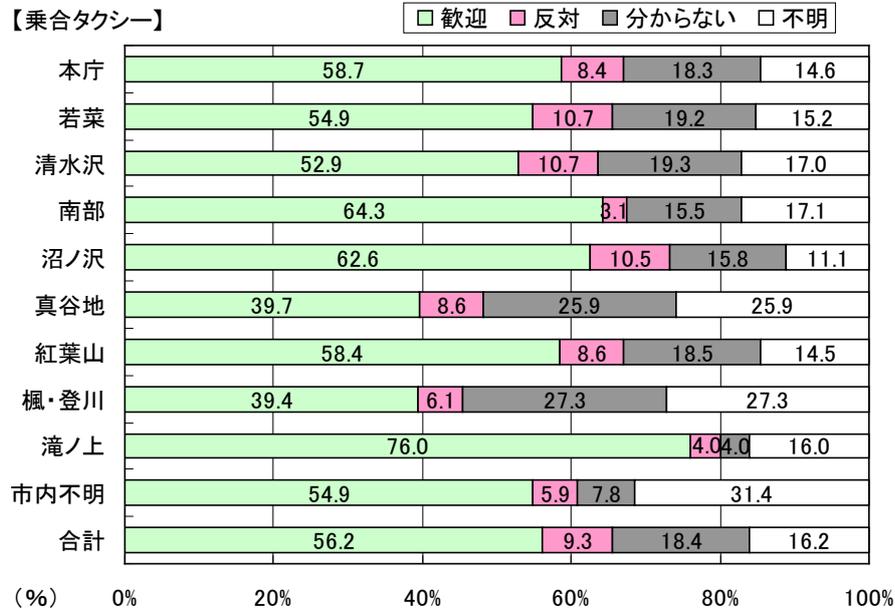


図 3-11 乗合タクシーを導入することに対する意向

表 3-6 地区別の乗合タクシーを導入することに対する意向

	歓迎	反対	分からない	歓迎-反対
本庁 (n=513)	58.7	8.4	18.3	50.3
若菜 (n=328)	54.9	10.7	19.2	44.2
清水沢 (n=833)	52.9	10.7	19.3	42.3
南部 (n=129)	64.3	3.1	15.5	61.2
沼ノ沢 (n=190)	62.6	10.5	15.8	52.1
真谷地 (n=58)	39.7	8.6	25.9	31.0
紅葉山 (n=303)	58.4	8.6	18.5	49.8
楓・登川 (n=33)	39.4	6.1	27.3	33.3
滝ノ上 (n=25)	76.0	4.0	4.0	72.0
市内不明 (n=51)	54.9	5.9	7.8	49.0
合計 (n=2,463)	56.2	9.3	18.4	46.9

注：黄色は市内合計よりも大きい値。

3-3-7. 顕在公共交通ニーズ分布

外出移動の実態に関する回答結果から、交通手段に「路線バス」「JR」を含む移動について集計した。

地区間の移動量を図化すると右図のようになり、郊外の「南部」「楓・登川」「滝ノ上」の発着する公共交通移動は少ない。

郊外の居住地区別の行き先構成比を集計すると下表のようになる。

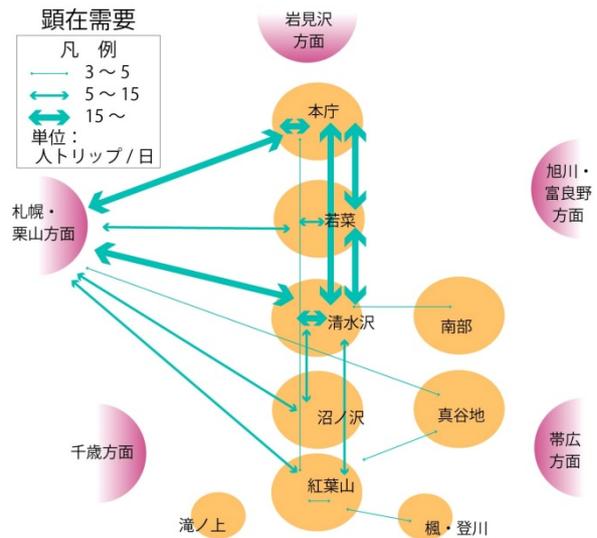


図 3-12 公共交通の顕在需要 (サンプル集計※)

※サンプル集計：アンケート回答結果 (サンプル) を集計した値のこと。

表 3-7 居住地区別に見た顕在公共交通ニーズの主要な行き先構成

		主要な※ 行き先 地区					
		本庁	若菜	清水沢	紅葉山	札幌方面	栗山方面
居住地区	本庁 (n=513)	29.9%	15.1%	15.8%	0.0%	18.9%	6.9%
	若菜 (n=328)	26.0%	10.6%	31.9%	1.0%	18.6%	5.8%
	清水沢 (n=833)	16.9%	5.2%	29.7%	1.9%	21.5%	6.1%
	南部 (n=129)	20.1%	3.0%	32.8%	0.0%	9.7%	1.5%
	沼ノ沢 (n=190)	2.3%	0.6%	43.0%	7.3%	16.2%	10.9%
	真谷地 (n=58)	1.9%	1.9%	17.5%	31.9%	28.2%	3.2%
	紅葉山 (n=303)	12.3%	0.4%	33.3%	9.5%	37.2%	0.2%
	楓・登川 (n=33)	0.0%	0.0%	23.3%	38.3%	25.0%	0.8%
	滝ノ上 (n=25)	0.0%	0.0%	66.7%	14.3%	11.9%	0.0%
	市内不明 (n=51)	35.7%	0.8%	30.6%	9.5%	12.7%	0.0%
	合計 (n=2,463)	19.4%	7.0%	27.8%	5.1%	21.2%	5.3%

※いずれの地区からも需要量の構成比が 10%未満となる行き先は表から除外している。

色分け区分：紅色 (20%以上)、薄橙 (10%以上)

3-3-8. 潜在公共交通ニーズ分布

前述の公共交通移動には該当しない移動のうち「タクシー」「送迎サービス」「自動車による送迎※」を含むものについて集計した。

地区間の移動量を図化すると右図のようになり、郊外の「南部」「楓・登川」「滝ノ上」の発着する潜在的な公共交通需要は少ない。

郊外の居住地区別の行き先構成比を集計すると下表のようになる。

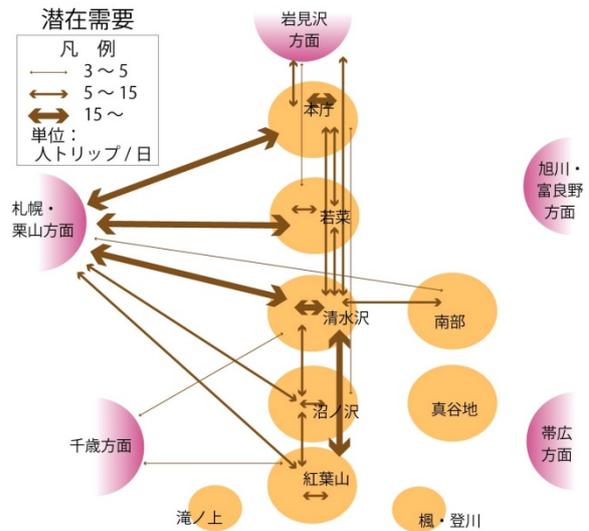


図 3-13 公共交通の潜在需要（サンプル集計）

※「ふだん運転しない」回答者の「自動車」での移動

表 3-8 居住地区別に見た潜在公共交通ニーズの主要な行き先構成

		※ 主要な 行き先 地区								
		本庁	若菜	清水沢	沼ノ沢	紅葉山	札幌方面	栗山方面	南幌方面	千歳方面
居住地区	本庁 (n=513)	25.0%	11.0%	7.1%	2.1%	0.0%	12.8%	17.9%	5.1%	0.7%
	若菜 (n=328)	9.4%	16.4%	10.4%	0.0%	0.3%	11.8%	20.9%	9.1%	0.5%
	清水沢 (n=833)	5.3%	7.4%	33.5%	2.5%	9.2%	10.3%	6.5%	5.3%	1.7%
	南部 (n=129)	11.5%	6.2%	35.0%	0.0%	1.3%	9.5%	3.4%	2.9%	0.0%
	沼ノ沢 (n=190)	7.8%	3.6%	16.6%	18.5%	19.9%	2.1%	10.4%	5.2%	1.9%
	真谷地 (n=58)	27.1%	14.6%	11.8%	0.0%	15.6%	6.3%	3.5%	11.5%	1.0%
	紅葉山 (n=303)	0.8%	3.0%	9.3%	3.7%	20.9%	10.6%	3.2%	13.6%	10.4%
	楓・登川 (n=33)	0.0%	13.2%	21.1%	0.0%	19.3%	6.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	滝ノ上 (n=25)	0.0%	36.0%	0.0%	0.0%	10.7%	2.0%	4.7%	32.0%	2.7%
	市内不明 (n=51)	3.6%	42.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%
合計 (n=2,463)	10.2%	9.2%	19.7%	3.2%	8.2%	10.0%	10.1%	6.7%	2.5%	

※いずれの地区からも需要量の構成比が10%未満となる行き先は表から除外している。

色分け区分：紅色（20%以上）、薄橙（10%以上）

3-4. 検討対象地区の選定

3章における地区別比較のまとめ表を次頁に示す。

公共交通サービスを比較すると、夕張市の南北軸（本庁～若菜～清水沢～沼ノ沢～紅葉山）上に位置する地区ではバス路線とJRの二つの公共交通によって地区間の交通手段が確保されている状況にあるが、南北軸から離れた「南部」「真谷地」「楓・登川」地区においては日数往復の公共交通サービスしかない。

それに伴い昨年度のアンケート調査においても公共交通に対する満足度が低い傾向にある。

そこで、これら「南部」「真谷地」「楓・登川」地区において、デマンド交通を含めた高齢者等の生活の足を確保するための対策を検討することが必要である。

地区概況	本庁	若菜	清水沢	南部	沼ノ沢	真谷地	紅葉山	楓・登川	滝ノ上
人口(H25.8)	1,882人	1,278人	3,634人	547人	939人	231人	1,211人	125人	138人
世帯数(H25.8)	1,078世帯	739世帯	2,108世帯	300世帯	473世帯	130世帯	653世帯	75世帯	65世帯
人口(H23.11)	1,995人	1,369人	3,890人	603人	971人	243人	1,241人	141人	153人
高齢化率(H23.11)	45.5%	39.4%	45.8%	46.9%	39.5%	60.1%	41.4%	65.2%	36.6%
主な地区内施設	<ul style="list-style-type: none"> ・市立診療所 ・市役所 ・石炭博物館 ・リースイスキー場 ・夕張鹿鳴館 	<ul style="list-style-type: none"> ・夕鹿の湯 ・夕雲クリニック ・ひうら歯科クリニック ・平和運動公園 ・幸福の黄色いハンカチ ・夕張鹿鳴館 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆうばり小学校 ・夕張中学校 ・夕張高等学校 ・南清水沢診療所 ・築詰医院・生協 ・Aコープ ・南支所 	<ul style="list-style-type: none"> ・夕張ニューパロダム ・南部霊園 	<ul style="list-style-type: none"> ・夕張農協 ・Aコープ 	<ul style="list-style-type: none"> ・夕張メロロード ・中條医院 	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道物産センター 	<ul style="list-style-type: none"> ・滝の上公園 	
公共交通サービス(バス・JR)	JRがバスで乗り継ぎ無しで行くことができる地区	本庁	若菜	本庁	本庁	本庁	本庁	本庁	本庁
	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢	清水沢
	南部	南部	沼ノ沢	沼ノ沢	沼ノ沢	沼ノ沢	沼ノ沢	沼ノ沢	沼ノ沢
	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地	真谷地
	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山	紅葉山
	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川	楓・登川
	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上	滝ノ上
	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面	栗山・札幌方面
	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面	千歳方面
	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅	夕張駅・鹿ノ谷駅
地区内JR駅	3+2	4	3	2	3+2	2	3+2	2	
清水沢方面への平日便数	2+1	3	8	0	0+2	1	1+2	1	
黒:バス	4+2	6	10	1	1+2	0	0+2	0	
青:JR	5+4	4	10	0	0+3	0	0+3	0	
計	14+9	17	31	3	4+9	3	4+9	3	
清水沢方面からの平日便数	2+2	5	8	0	0+2	0	0+2	0	
黒:バス	4+3	6	10	2	4+2	2	4+2	2	
青:JR	4+3	4	10	2	7+4	3	7+4	3	
計	12+9	17	31	4	11+9	5	11+9	5	
清水沢地区までのバス運賃	540円	300円	160円	400円	230円	230円	350円	550円	
医療施設による送迎	9施設	9施設	10施設	8施設	8施設	8施設	8施設	7施設	
老人福祉会館送迎	週1日(往復)	週1日(往復)	週4日(往復)	週1日(往復)	週2日(往復)	週2日(往復)	週1日(往復)	週1日(往復)	
ツッキー栗山店無料送迎バス	月6日(午前・午後)	月6日(午前・午後)	月6日(午前・午後)	月6日(午前)	月6日(午前・午後)	月6日(午後)	月6日(午前・午後)	月6日(午後)	
バス乗車数(H23平日)	194人	171人	313人	19人	45人	20人	67人	12人	
バス降車数(H24平日)	183人	172人	362人	22人	50人	17人	71人	6人	
定期券	45人	66人	191人	11人	39人	6人	62人	2人	
降車数の敬孝	70人	33人	73人	5人	4人	6人	5人	4人	
券種内訳	62人	65人	92人	4人	6人	5人	3人	0人	
その他	6人	8人	6人	2人	1人	0人	1人	0人	
人口百人あたりバス乗降者数	18.9人	25.1人	17.4人	6.8人	9.8人	15.2人	11.1人	12.8人	
自動車運転割合	低い	高い	低い	高い	高い	低い	高い	低い	
バスの利用割合	高い	高い	高い	低い	低い	高い	高い	低い	
公共交通の満足度	高い	高い	高い	低い	低い	高い	低い	高い	
デマンド交通について	歓迎	反対	反対	歓迎	歓迎	分らない	歓迎	歓迎	
現在二ーズの行き先方面	①本庁 ②札幌 ③札幌	①清水沢 ②本庁 ③札幌	①清水沢 ②札幌	①清水沢 ②本庁	①清水沢	①紅葉山 ②札幌 ③清水沢	①札幌 ②清水沢	①紅葉山 ②札幌 ③清水沢	
潜在二ーズの行き先方面	①本庁 ②栗山	①栗山	①清水沢	①清水沢 ②本庁	①紅葉山 ②沼ノ沢	①本庁 ②紅葉山	①紅葉山	①清水沢 ②紅葉山	

□ : 公共交通サービス水準の課題が大きい地域

第4章 デマンド交通に関するアンケート調査

4-1. アンケート調査のねらい

(1) 調査のねらい

具体的なデマンド交通の導入イメージを想定される利用者に提示したうえで、デマンド交通の利用意向などを把握することで、デマンド交通の導入案の改善の検討材料とするとともに、利用者数の推計と収支の概算の精度を上げることを目的とする。

(2) 調査方法

南部地区、真谷地地区、楓・登川地区の3地区住民を対象とした全戸配布アンケートを実施した。

表 4-1 地区別配布・回収数

	南部地区	真谷地地区	楓・登川地区	合計
配布世帯数	272	113	61	446
配布票数（世帯数×2）	544	226	122	892
回収世帯数	82	33	18	133
世帯回収率	30.1%	29.2%	29.5%	29.8%
回収票数	118	46	23	187

注：配布世帯数は、郵便局の配達可能戸数である。

(3) 調査内容

次頁の調査票（南部地区版）のとおり。

(4) 結果分析の方針

アンケート調査は対象地区の全戸配布を行ったが、母集団が少ないため総サンプル数も少ない。そのため、複数の設問回答の関係性を集計する「クロス集計」は統計的な信頼性が充分担保されないため、「4-2 基本集計の地区別傾向」と「4-4 傾向分析（クロス集計）」は参考値として取り扱うこととする。

その一方で、全戸配布を行っていることから、デマンド交通の利用意向を持つ方の大多数はアンケートに回答していることが期待される。そこで、4-3 ではアンケートで利用意向を表明している『期待される利用者数』を示すこととする。

デマンド交通に関するアンケート調査【南部地区】

市民の皆様には、市政に対する日頃からのご理解とご協力に厚くお礼申し上げます。
今回の調査は、地区にお住まいの方々の「自動車や公共交通の利用実態」「乗合タクシーなどデマンド交通の利用意向」などをお聞きすることで、今後の市内交通について検討する参考とさせていただきます。誠に恐縮ですが、ご協力下さいますようお願いいたします。

調査票は2枚入っています。可能であれば、ご家族2名に回答をお願いします。お一人のみ回答くださる場合は、残りの1枚は破棄してください。

お答えいただいた本アンケート調査票は、返信用封筒にて平成25年12月24日(火)までに返信ください。

平成25年12月 夕張市地域公共交通協議会(事務局:夕張市役所まちづくり企画室)

◆ご回答は、各質問文にそって、内のあてはまる番号を○で囲むか、内に語句、数字等を記入して下さい。

◆調査の実施(配布・回収・分析)は、下記の調査機関に委託しております。
問い合わせ先 (株)ドローン 総合計画部 担当:岡本・生沼
TEL 011-801-1555 FAX 011-801-1556

問1 あなたの自身のことについてお尋ねします。

問1-1 あなたの性別および年齢は？

- | | | |
|-----------|----------|-----------|
| 1. 10代 | 2. 20代 | 3. 30代 |
| 4. 40代 | 5. 50代 | 6. 60~64歳 |
| 7. 65~74歳 | 8. 75歳以上 | |

問1-2 あなたの家族構成は？

ご自身を含めて () 人家族

問1-3 あなたの世帯では何台携帯電話をお持ちですか。

() 台

問1-4 あなたは、ふだん自動車を運転しますか。

1. 運転する 2. 運転しない

問1-5 自動車の運転(送迎)を頼める人はいますか。

1. いる 2. いない

問1-6 あなたは、ふだん市内の路線バス(夕鉄バス)を利用することがありますか。

【頻度(どれか一つに○をつける)】

- | | |
|--------------------|-------|
| 1. 週5回以上利用する | ⇒ () |
| 2. 週に2~4回程度利用する | ⇒ () |
| 3. 週1回程度利用する | ⇒ () |
| 4. 月2~3回以下の頻度で利用する | ⇒ () |
| 5. ほとんど利用しない | ⇒ () |
| 6. 全く利用しない | ⇒ () |

問1-7 ご自宅から最も近いバス停は？

- | | | | | |
|--------|--------|---------|------------|---------|
| 1. 南部 | 2. 新光町 | 3. 南部公園 | 4. 夕南町 | 5. 岳見住宅 |
| 6. 岳見町 | 7. 遠峰 | 8. 住の江 | 9. その他 () | |

▶▶ 印刷ページへ

問3 サービス内容を変更した場合の、デマンド交通の利用意向についてお聞きします ～問2のデマンド交通と比較して回答ください～

問3-1 デマンド交通が、週4日(月、火、木、金など)の運行だとしたら利用しますか。

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| 1. 毎日運行の場合と同様に利用する | 2. 利用はするが、毎日運行に比べ利用回数は少ない |
| 3. 利用しない | 4. その他 () |

問3-2 高齢者と学生は半額割引(片道200円)だとしたら利用しますか。(毎日運行です)

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. 割引があることで、より多く利用する | 2. 割引がない場合と同様に利用する |
| 3. 利用しない | 4. その他 () |

問3-3 あなたは、病院の「患者送迎車(無料)」を利用することがありますか。

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| 【頻度(どれか一つに○をつける)】 | 【利用する病院名(複数の場合は全て記載)】 |
| 1. 週5回以上利用する | () |
| 2. 週に2~4回程度利用する | () |
| 3. 週1回程度利用する | () |
| 4. 月2~3回以下の頻度で利用する | () |
| 5. ほとんど利用しない | () |
| 6. 全く利用しない | () |

問3-4 「患者送迎車(無料)」があることが、あなたの病院選びに影響していますか。

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1. 大いに影響している | 2. どちらかと言えば影響している |
| 3. 病院選びに影響していない | 4. その他 () |

問3-5 デマンド交通が清水沢・南清水沢の病院・医療機関まで送迎を行った場合、通院にデマンド交通(毎日運行、片道400円)を利用しますか。

- | | |
|---------|----------|
| 1. 利用する | 2. 利用しない |
|---------|----------|

問3-6 (問3-5で利用しないと回答した方にお聞きします) 利用しない理由は何ですか。

- | | | | |
|------------------|------------|---------|-------|
| 1. 料金が高いから | 2. その他 () | | |
| → いくつあったら利用しますか。 | | | |
| ア. 300円 | イ. 200円 | ウ. 100円 | エ. 無料 |

問4 その他ご意見

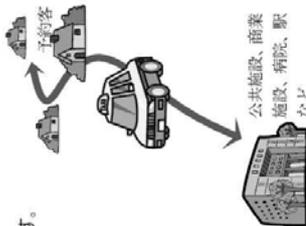
デマンド交通のアイデアや夕張市の生活交通についてご意見がありましたら記入下さい。

ご協力ありがとうございました。ご記入済みのアンケート調査票は、返信用封筒に入れ、12月24日(火)までに投函して下さい。切手は不要です。

問2 デマンド交通（予約乗合タクシー）について

デマンド交通とは

簡単に言うと、予約客の自宅を回って、相乗りで運行するタクシーです。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。南部地区で、以下のようなデマンド交通が導入されたと仮定して、右の設問に回答ください。



南部地区でのデマンド交通（仮定）

現在、南部地区のバスは、夕鉄バスターミナル経由の新札幌行き路線が運行しています。これを仮に、登下校に使われている朝・夕の便は今までとおり、それ以外の主に昼間の便を清水沢・南清水沢行きデマンド交通に置き換えたものとします。

デマンド交通		現状（路線バス）
料金	片道一律 400円	片道 一般 400円（南部～南清水沢駅）
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、清澄町など	南部～清澄町～清水沢～夕鉄バスターミナル～栗山～新札幌

【利用の仕方】

- ① 予約
 - ・電話などで利用したい便・行き先を告げて、予約をします。
 - ・お迎えに上がる予定時刻が知らされます。
 - ・帰りの予約も利用するときは、利用したい便・乗車する場所（「清水沢駅」「清水沢駅」など）デマンド交通が発着する主要施設から選択）を告げてください。
 - ・予約期限は午前便については前日の夜8時まで、午後便は出発時刻の2時間前までです。
- ② 行き乗車
 - ・お迎え予定時刻にご自宅まで乗合タクシーが来ます。
 - ・予定時刻より前後する場合がありますので、すぐ出られる準備をしてお待ち下さい。
 - ・他の予約客の自宅や、他の方の目的地を経由するため時間がかかる場合があります。
 - ・降車時に運転手に料金を支払います。
- ③ 帰りの乗車
 - ・予約した乗車場所（「清水沢駅」など）で乗合タクシーを待ちます。
 - ・ご自宅までお送りします。降車時に料金を支払います。

問2-1 左ページのデマンド交通をご自身は利用すると思いますか。（1つに○）

1. 利用すると思う（問2-2へ） 2. 利用しないと思う（問2-3へ）

問2-2 （利用すると思うと回答した方にお聞きします）
デマンド交通を「どれくらいの頻度で」利用して、「何曜日」「何時に」「主にどこに」行くと思いますか。

頻度	1. 週5回以上利用する 2. 週に2～4回程度利用する 3. 週1回程度利用する 4. 月2～3回以下の頻度で利用する
利用したい曜日（○印）	1月 2火 3水 4木 5金 6土 7日
行きに利用したい時間帯	() 時頃（目的地への到着時刻）
帰りに利用したい時間帯	() 時頃（南部への到着時刻）
主な行き先	()

問2-3 （利用しないと思うと回答した方にお聞きします）
利用しない理由は何かですか。（複数回答可）

1. 自分で運転するから、又は他に運転を頼める人がいるから必要ない。
2. 料金が高いから。 ⇒ 何円なら利用しますか。 ⇒ () 円。
3. 予約が面倒だから。
4. 相乗りが嫌だから。
5. 不慣れな乗り物を使うのは不安だから。
6. 左記のデマンド交通の行き先には、行きたい場所がないから。
7. その他 ()

問2-4 現行の路線バスに比べて、左のような「デマンド交通」は良いと思いますか。
利用者利便の視点（利用者にとって便利になるかどうか）と、行政サービスの適切さの視点（現行の路線バスより行政負担が軽くなるなどの仮定）で評価して下さい。

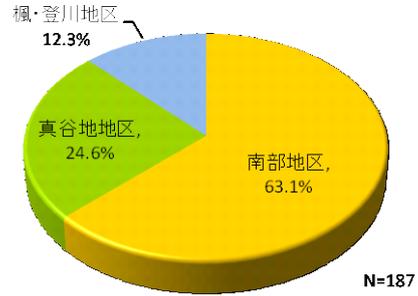
【利用者利便の視点】	【行政サービスの適切さの視点】
1. デマンド交通のほうが良い 2. 現行の路線バスのほうが良い 3. 優劣は無い 4. 分からない	1. デマンド交通のほうが良い 2. 現行の路線バスのほうが良い 3. 優劣は無い 4. 分からない
その理由	その理由



4-2. 調査結果の基本集計（設問ごとの単純集計と地区別集計）

(1) 地区別回答数

	回答数	割合
南部地区	118	63.1%
真谷地地区	46	24.6%
楓・登川地区	23	12.3%
合計	187	100.0%

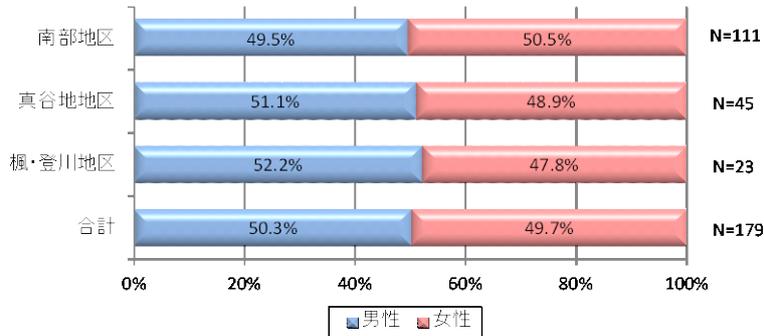


(2) 年齢・性別・世帯人員数

(性別)

	男性	女性	合計
南部地区	55	56	111
真谷地地区	23	22	45
楓・登川地区	12	11	23
合計	90	89	179

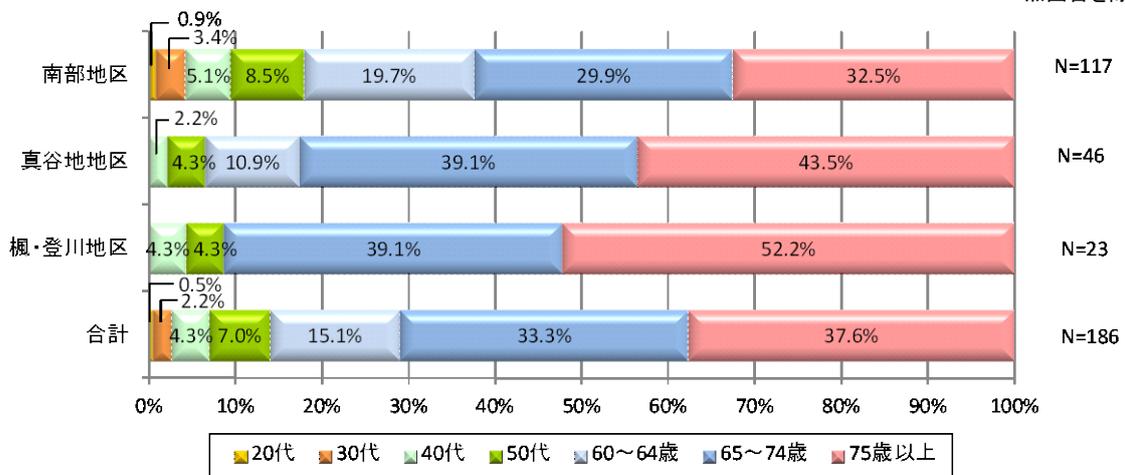
無回答を除く



(年齢)

	20代	30代	40代	50代	60～64歳	65～74歳	75歳以上	合計
南部地区	1	4	6	10	23	35	38	117
真谷地地区	0	0	1	2	5	18	20	46
楓・登川地区	0	0	1	1	0	9	12	23
合計	1	4	8	13	28	62	70	186

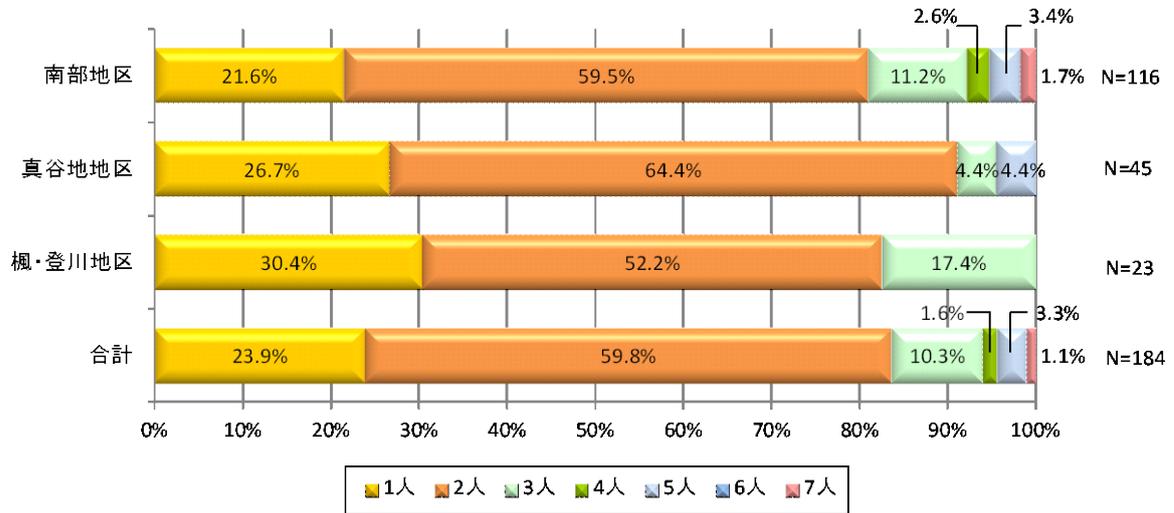
無回答を除く



(世帯人数)

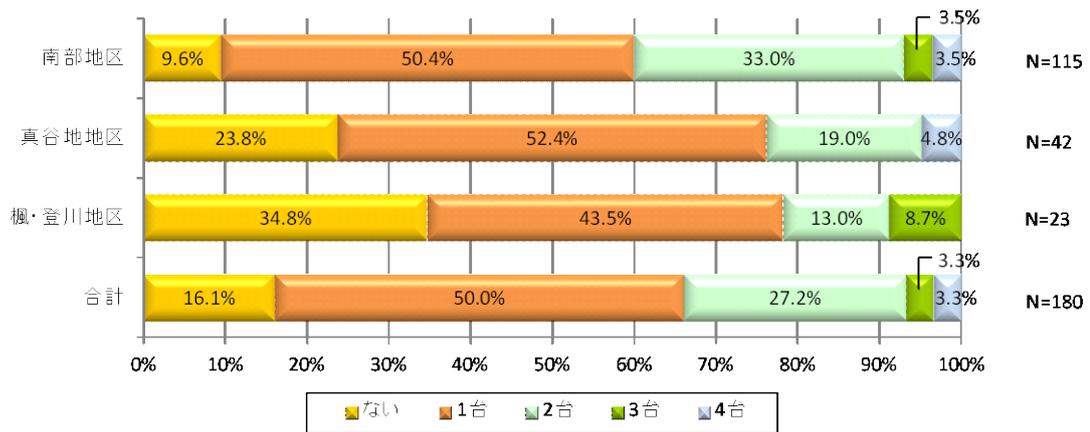
世帯人数	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	合計
南部地区	25	69	13	3	4		2	116
真谷地地区	12	29	2	0	2		0	45
楓・登川地区	7	12	4	0	0		0	23
合計	44	110	19	3	6	0	2	184

無回答を除く



(3) 世帯での携帯電話の所有台数

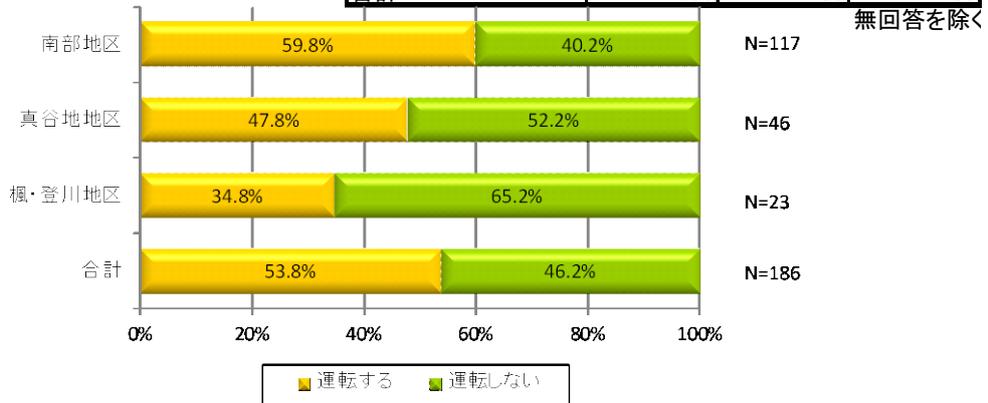
	世帯での携帯電話台数						無回答を除く回答数	携帯電話保有割合
	ない	1台	2台	3台	4台	合計		
南部地区	11	58	38	4	4	115	90.4%	
真谷地地区	10	22	8	0	2	42	76.2%	
楓・登川地区	8	10	3	2	0	23	65.2%	
合計	29	90	49	6	6	180	83.9%	



(4) 自動車運転の有無（自身）

「あなたはふだん自動車を運転しますか」

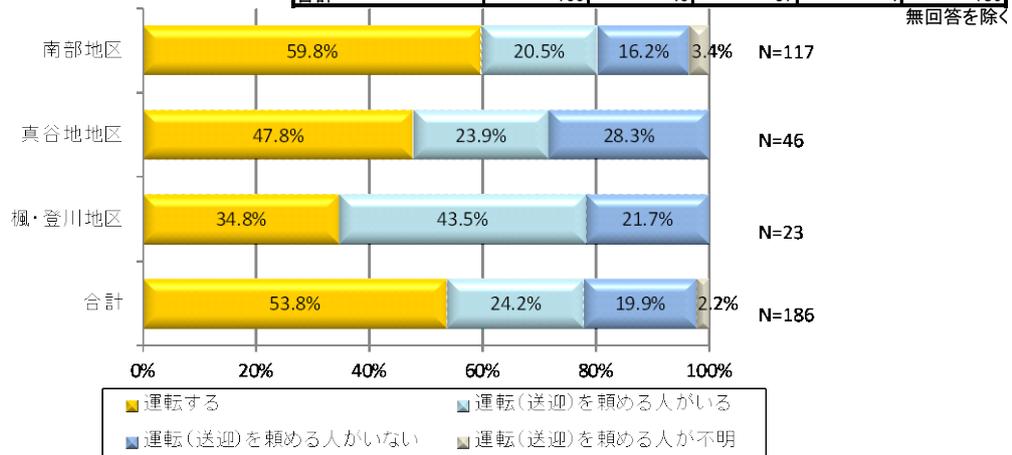
自動車運転の有無	運転する	運転しない	合計
南部地区	70	47	117
真谷地地区	22	24	46
楓・登川地区	8	15	23
合計	100	86	186



(5) 家族等による自動車送迎

「自動車の運転（送迎）を頼める人はいますか」

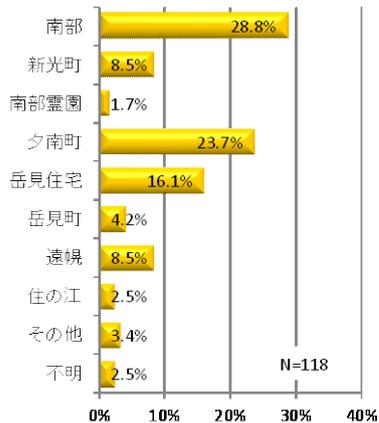
	自動車運転の有無				総合計
	運転する	運転しない			
		運転(送迎)を頼める人がいる	運転(送迎)を頼める人がいない	運転(送迎)を頼める人が不明	
南部地区	70	24	19	4	117
真谷地地区	22	11	13		46
楓・登川地区	8	10	5		23
合計	100	45	37	4	186



(6) 最寄りのバス停（住所）

「ご自宅から最も近いバス停は」

【南部地区】



【真谷地地区】

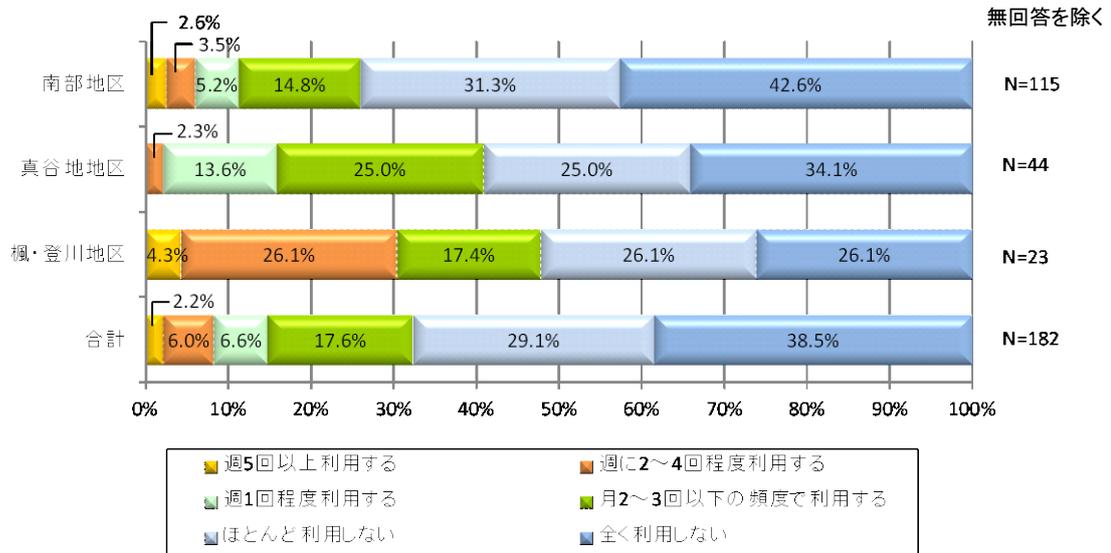


【楓・登川地区】



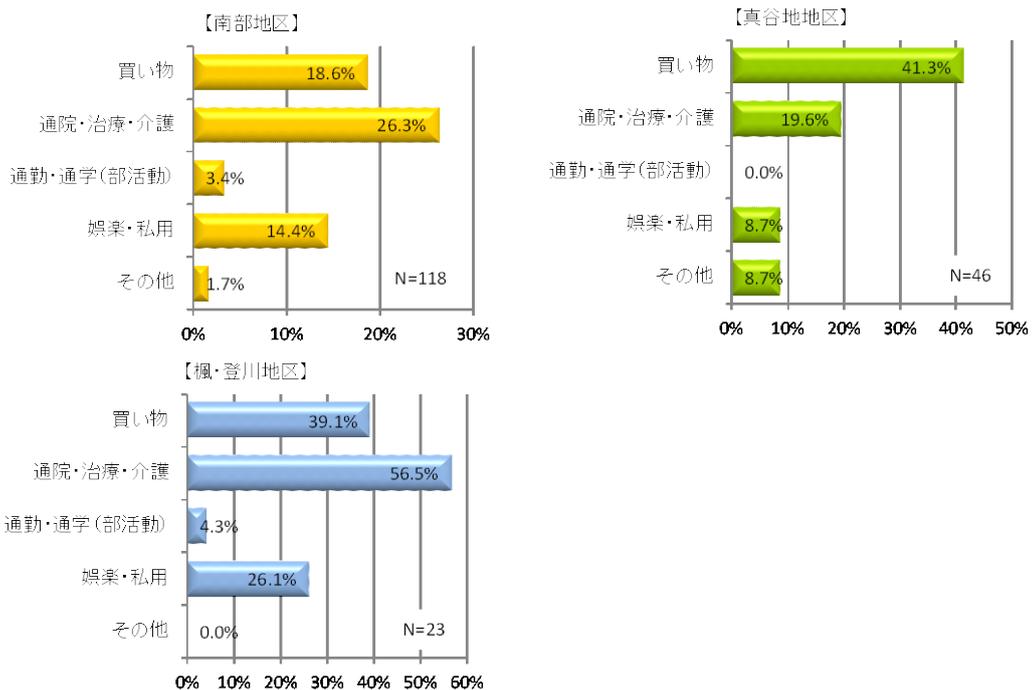
(7) 市内路線バスの利用頻度・目的・行き先

路線バスの利用頻度	週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	ほとんど利用しない	全く利用しない	合計
南部地区	3	4	6	17	36	49	115
真谷地地区	0	1	6	11	11	15	44
楓・登川地区	1	6	0	4	6	6	23
合計	4	11	12	32	53	70	182



バスの利用目的	買い物	通院・治療・介護	通勤・通学(部活動)	娯楽・私用	その他
南部地区	22	31	4	17	2
真谷地地区	19	9	0	4	4
楓・登川地区	9	13	1	6	0
合計	50	53	5	27	6

複数選択あり



(8) デマンド交通の利用意向有無

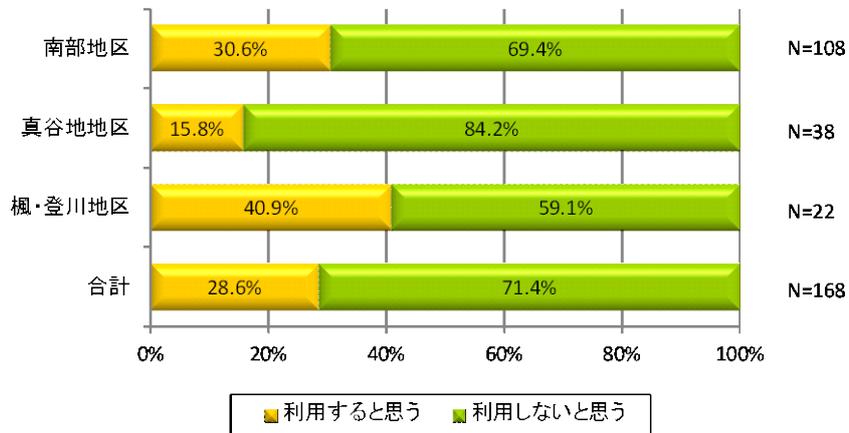
「デマンド交通をご自身は利用すると思いますか。(1つに○)」

表 4-2 デマンド交通の提示条件

	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

デマンド交通の利用意向	利用すると思う	利用しないと思う	合計
南部地区	33	75	108
真谷地地区	6	32	38
楓・登川地区	9	13	22
合計	48	120	168

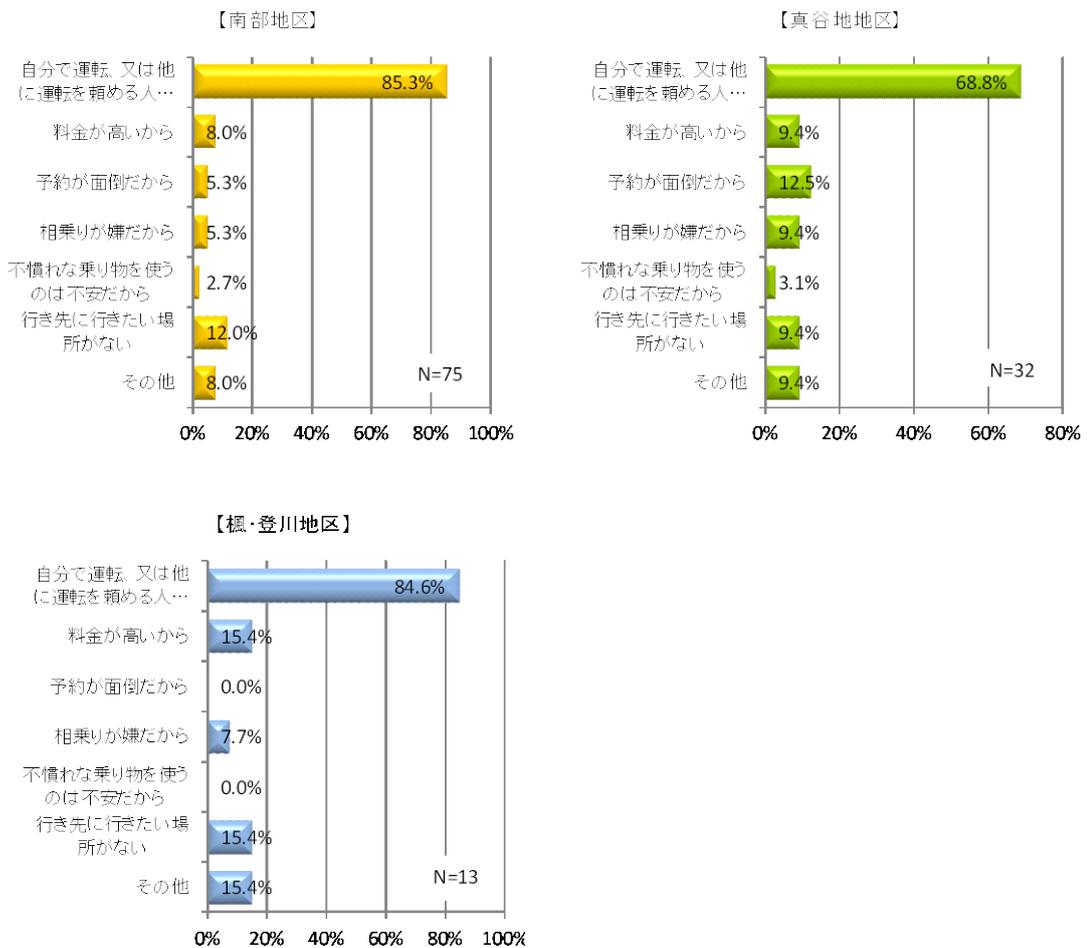
無回答を除く



(9) デマンド交通を利用しない理由。

「(利用しないと思うと回答した方にお聞きします) 利用しない理由は何ですか。(複数回答可)」

利用しない理由	自分で運転、又は他に運転を頼める人がいる	料金が高いから	予約が面倒だから	相乗りが嫌だから	不慣れな乗り物を使うのは不安だから	行き先に行きたい場所がない	その他
南部地区	64	6	4	4	2	9	6
真谷地地区	22	3	4	3	1	3	3
楓・登川地区	11	2	0	1	0	2	2
合計	97	11	8	8	3	14	11

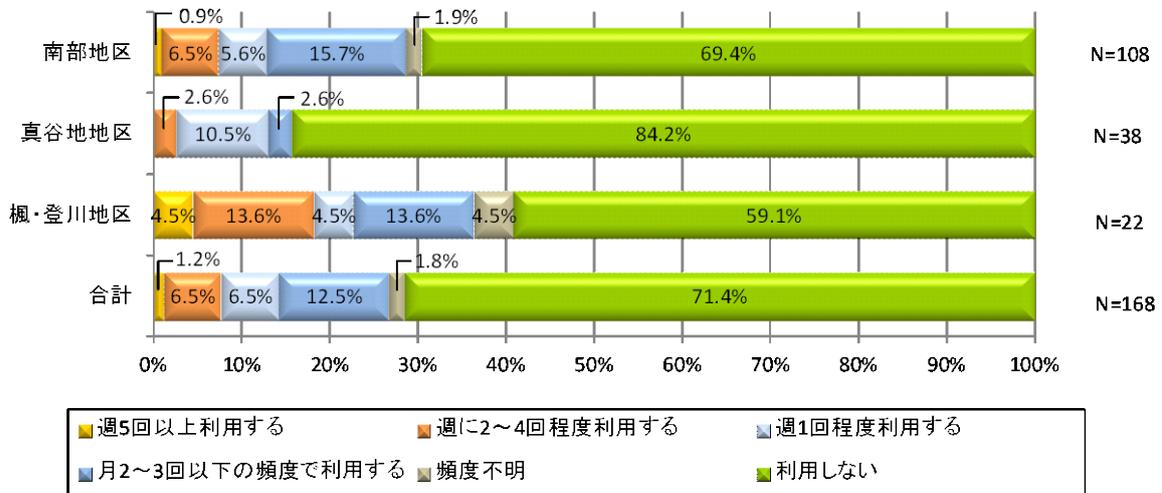


何円なら利用するか	200円	150円	100円	バス料金	敬老バス料金	合計
南部地区	1		1	1		3
真谷地地区			1		1	2
楓・登川地区	1	1				2

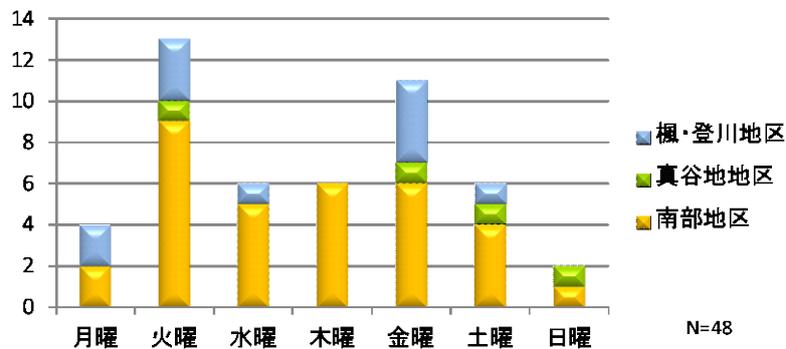
(10) デマンド交通を利用する頻度・曜日・時間帯・行き先

「(利用すると思うと回答した方にお聞きします) デマンド交通を「どれくらいの頻度で」利用して、「何曜日に」「何時に」「主にどこに」行くと思いますか。」

デマンド交通の利用頻度	週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	頻度不明	(利用する)合計	(参考)利用しない
南部地区	1	7	6	17	2	33	75
真谷地地区	0	1	4	1	0	6	32
楓・登川地区	1	3	1	3	1	9	13
合計	2	11	11	21	3	48	120

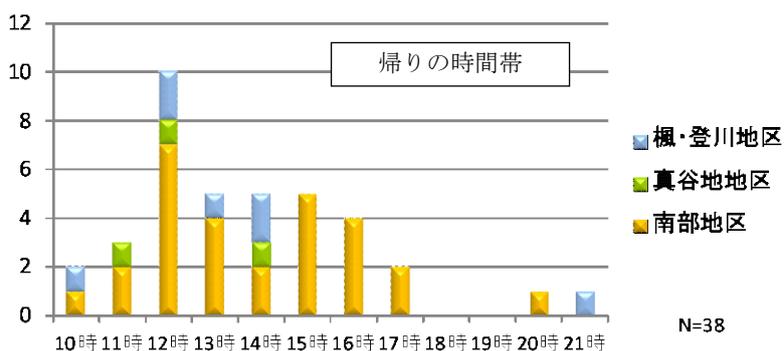
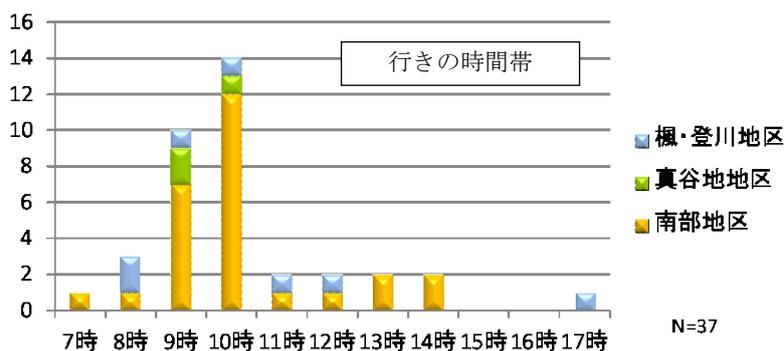


利用したい曜日	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜	日曜
南部地区	2	9	5	6	6	4	1
真谷地地区	0	1	0	0	1	1	1
楓・登川地区	2	3	1	0	4	1	0
合計	4	13	6	6	11	6	2

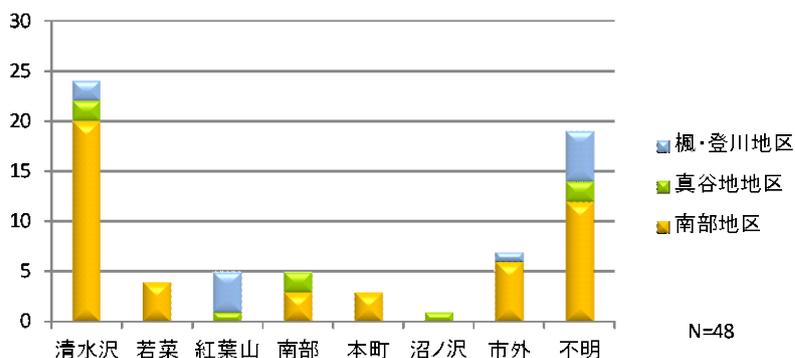


行きの時間帯	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	合計
南部地区	1	1	7	12	1	1	2	2				27
真谷地地区			2	1								3
楓・登川地区		2	1	1	1	1					1	7
合計	1	3	10	14	2	2	2	2	0	0	1	37

帰りの時間帯	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	合計
南部地区	1	2	7	4	2	5	4	2			1		28
真谷地地区		1	1		1								3
楓・登川地区	1		2	1	2							1	7
合計	2	3	10	5	5	5	4	2	0	0	1	1	38



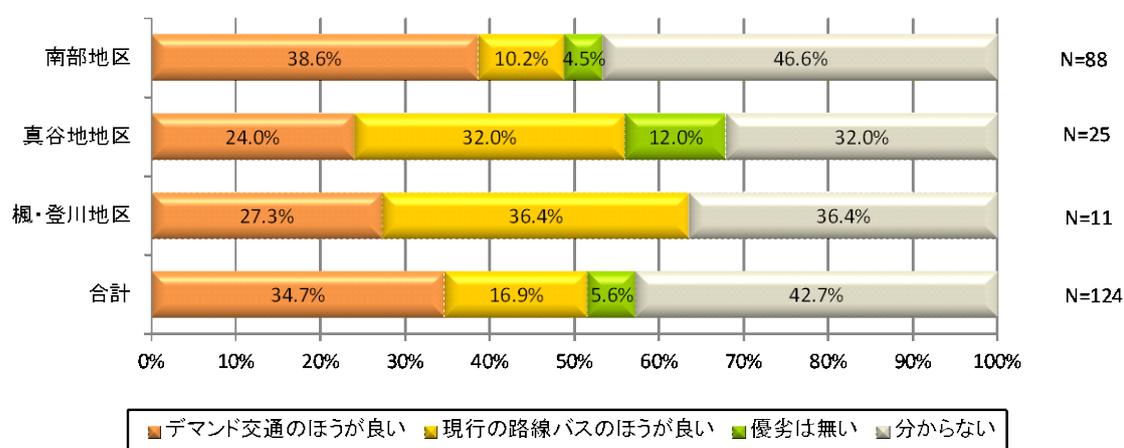
主な行き先	清水沢	若菜	紅葉山	南部	本町	沼ノ沢	市外	不明
南部地区	20	4		3	3		6	12
真谷地地区	2		1	2		1		2
楓・登川地区	2		4				1	5
合計	24	4	5	5	3	1	7	19



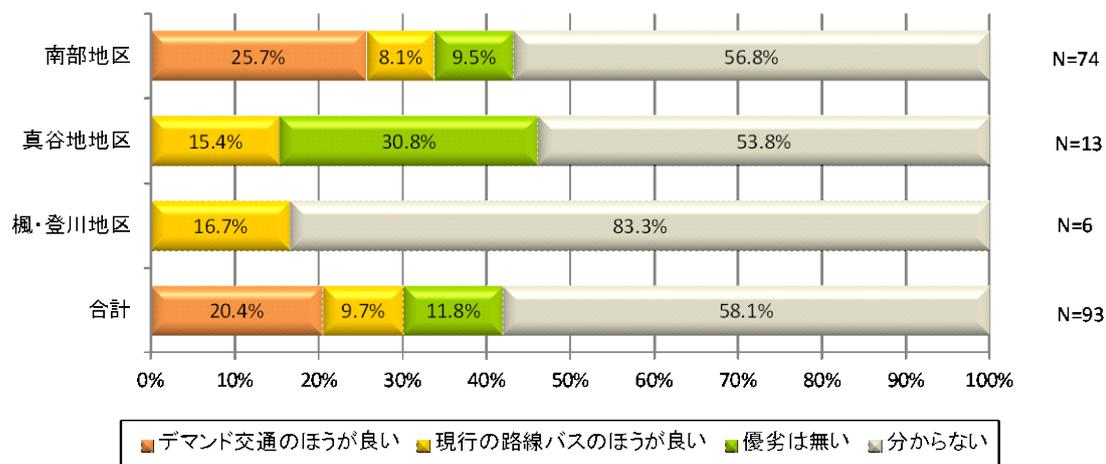
(11) 現行の路線バスと比較しての評価。

「現行の路線バスに比べて、左のような「デマンド交通」は良いと思いますか。利用者利便の視点（利用者にとって便利になるかどうか）と、行政サービスの適切さの視点（現行の路線バスより行政負担が軽くなるとの仮定）で評価して下さい。」

利用者利便の視点	デマンド交通のほうが良い	現行の路線バスのほうが良い	優劣は無い	分からない	合計
南部地区	34	9	4	41	88
真谷地地区	6	8	3	8	25
楓・登川地区	3	4	0	4	11
合計	43	21	7	53	124



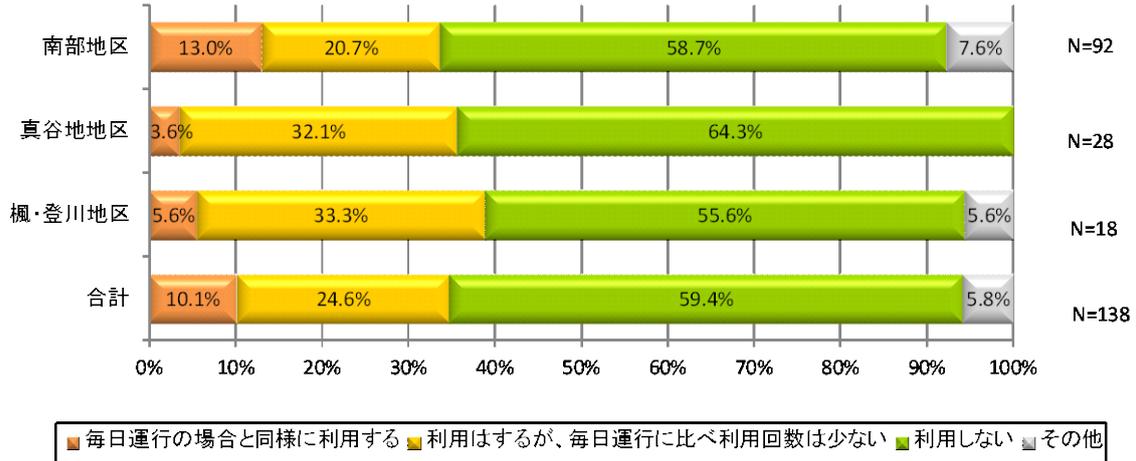
行政サービスの視点	デマンド交通のほうが良い	現行の路線バスのほうが良い	優劣は無い	分からない	合計
南部地区	19	6	7	42	74
真谷地地区	0	2	4	7	13
楓・登川地区	0	1	0	5	6
合計	19	9	11	54	93



(12) 週4日運行の場合の利用意向

「デマンド交通が、週4日（月、火、木、金など）の運行だとしたら利用しますか。」

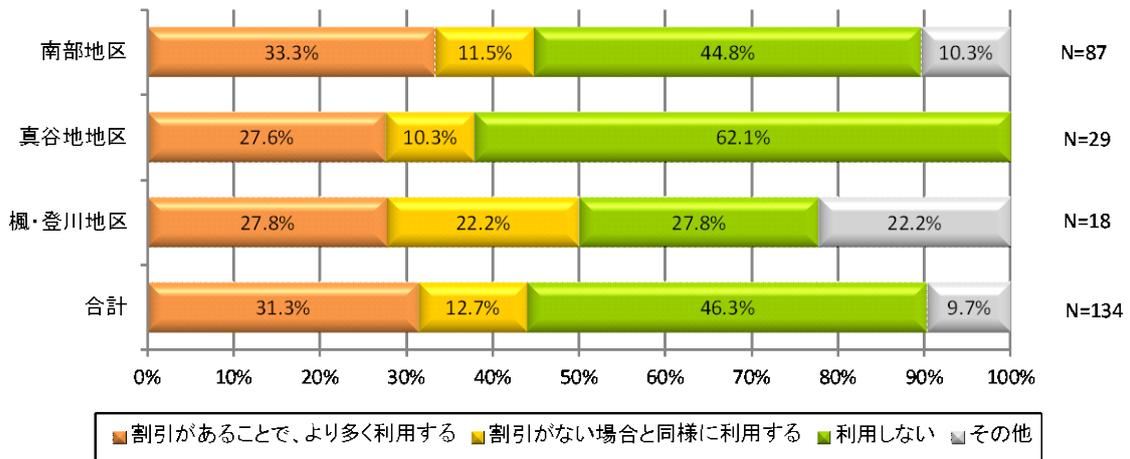
設問	毎日運行の場合と同様に利用する	利用はするが、毎日運行に比べ利用回数は少ない	利用しない	その他	合計
南部地区	12	19	54	7	92
真谷地地区	1	9	18	0	28
楓・登川地区	1	6	10	1	18
合計	14	34	82	8	138



(13) 割引有りの場合での利用意向

「高齢者と学生は半額割引だとしたら利用しますか。（毎日運行です）」

設問	割引があることで、より多く利用する	割引がない場合と同様に利用する	利用しない	その他	合計
南部地区	29	10	39	9	87
真谷地地区	8	3	18	0	29
楓・登川地区	5	4	5	4	18
合計	42	17	62	13	134

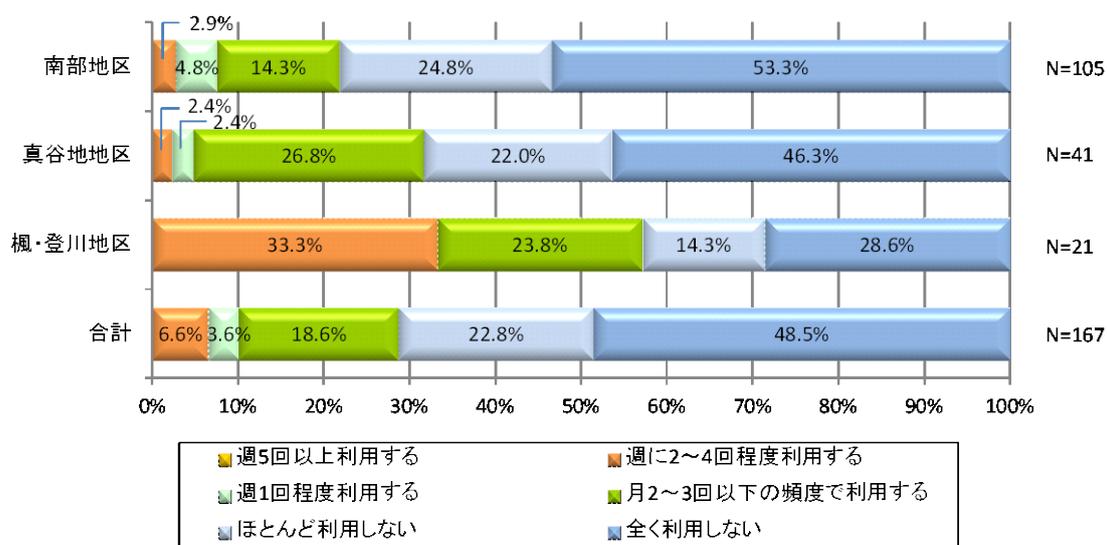


(14) 病院送迎の利用状況

「あなたは 病院の「患者送迎車（無料）」を利用することがありますか」

【頻度】

患者送迎車の利用頻度	週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	ほとんど利用しない	全く利用しない	合計
南部地区	0	3	5	15	26	56	105
真谷地地区	0	1	1	11	9	19	41
楓・登川地区	0	7	0	5	3	6	21
合計	0	11	6	31	38	81	167



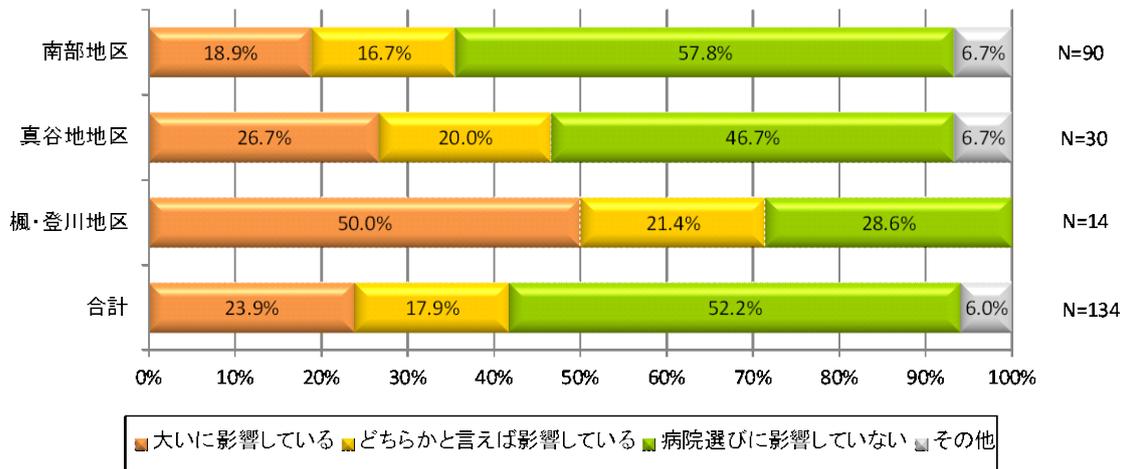
【利用する病院名（複数の病院を挙げている回答は重複計上）】

地区	病院名	回答数
南部地区	夕張市立診療所	13
	中條医院	6
	長沼整形外科	3
	夕愛クリニック	3
	やなづめファミリー歯科	2
	長沼内科消化器科	2
	築詰医院	1
	みのわ歯科	1
	栗山さいとう眼科	1
	合計	32
	真谷地地区	中條医院
みのわ歯科		1
長沼内科消化器科		1
合計		9
楓・登川地区	中條医院	11
	長沼病院	3
	札幌厚生病院	1
	栗山日赤	1
	合計	16

「患者送迎車（無料）」があることが、あなたの病院選びに影響していますか」

患者送迎車の病院 選びへの影響	大いに影響し ている	どちらかと言え ば影響している	病院選びに影 響していない	その他	合計
南部地区	17	15	52	6	90
真谷地地区	8	6	14	2	30
楓・登川地区	7	3	4	0	14
合計	32	24	70	8	134

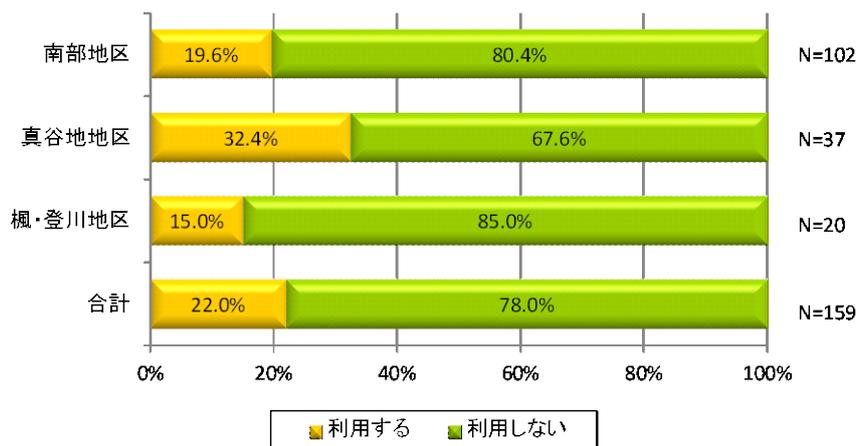
無回答を除く



(15) 通院利用の可能性

「デマンド交通が行き先エリアの病院・医療機関まで送迎を行った場合、通院にデマンド交通（毎日運行、半額割引無）を利用しますか。」

通院でのデマンド交通利用	利用する	利用しない	合計
南部地区	20	82	102
真谷地地区	12	25	37
楓・登川地区	3	17	20
合計	35	124	159



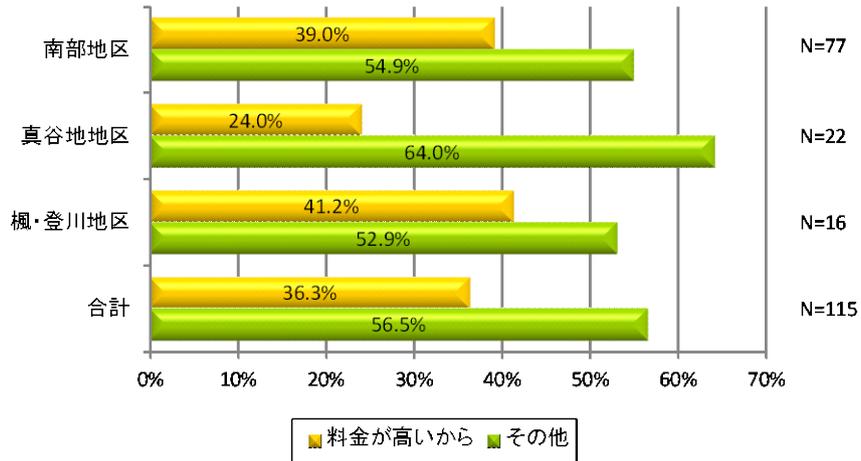
(16) 通院利用に使わない理由と使うための料金設定

「(通院で利用しないと回答した方にお聞きします) 利用しない理由は何ですか。」

「(料金が高いからを選んだ方に対し) いくらだったら利用しますか。」

設問	料金が高いから	その他	合計
南部地区	32	45	77
真谷地地区	6	16	22
楓・登川地区	7	9	16
合計	45	70	115

無回答を除く



いくらなら利用するか	300円	200円	100円	無料	合計
南部地区	1	15	6	10	32
真谷地地区		0	4	2	6
楓・登川地区		2	4	0	6
合計	1	17	14	12	44

無回答を除く

その他の具体的内容
<ul style="list-style-type: none"> ・自分で運転するから (同意見 16 票) ・夫が運転するから ・市内の病院には行かないので (同意見 3 票) ・4 週に 1 回の通院の為影響しない ・片道はバスで帰りは病院の車 ・紅葉山だけの外出はごくごく少ないため ・乗り合いで遠回りになるため ・予約が大変だから ・現在は元気だからその時にならないと分からない ・今の所困らない ・わからない利用していないので ・今は自分で運転するから。出来なくなったら利用すると思います。 ・今の所、清水沢の病院にかかっていますから ・自動車があるから将来運転できなくなることもあるので早く近くに病院を建てて下さい。それがなかなかできない事情があるのなら札幌に移住する事も考えている。 ・今利用している車は無料ですから ・現在送迎バス無料です (病院)

(17) その他の自由回答意見

「デマンド交通のアイデアや夕張市の生活交通についてご意見がありましたら記入下さい」

表 4-3 自由意見内容

分類	地区	意見内容
デマンド交通について	南部地区	<ul style="list-style-type: none"> ・車の無い人には大変ありがたい交通手段だと思います。車がある無いに関わらず便数が多ければ利用者は多くなると思います。 ・フルデマンドでは無く住民ニーズの多い時間帯に時刻表のあるタクシーを事前予約で走らせる方法で慣れてもらう。その後にニーズを見てフルデマンドに移行する方が夕張市の住民には合っているように思います。 ・行きも帰りもセットでは無く、単独での予約が可能であることを望む。 ・料金を 500 円にしても 1 人でも運行して欲しい。 ・2 時間前の予約でなく、行った人が「帰りは〇時なので」という予約にして欲しい。 ・やはり理想は予約不要。ただし、バス運行に経費がかかる事は理解出来るので、両者のメリットを活かせる小型（10 人乗り）車両等での時間設定運行は出来ないものだろうか。 ・自宅までの送迎があるというのは、ありがたいです。（同意見 2 票） ・いずれ利用させてもらうことになると思います。私たち住民にとって利用しやすいデマンド交通になる事を願っています。 ・運転が出来なくなったらデマンド交通をお願いしたい。 ・札幌に出かける場合、今では南部から直通のバスがあるので安心してはいるのですが、身内、知人が南部に来る場合は事前に連絡して来る事が出来ますか。車の無い者をこれ以上手続き等で苦しめないでください。車の無い者は南部地区に住まわせたくないという事でしょうか。
	真谷地地区	<ul style="list-style-type: none"> ・有難いのですが、私共はそんなに利用しないだろう。 ・デマンド交通の買い物利用を考えたら良いのではないか。 ・デマンド交通は病院しか考えていない。清陵町（生協）への買い物を考えたら良いのではないか。 ・現行のバスより運賃が高いから利用しない。 ・今のところデマンド交通の事は考えていません。自分で運転して通院しています。娘が近くにいるので運転を頼めます。運転できなくなったら無料送迎車を利用しようと思います。でも、デマンド交通も利用するかもしれませんので良いことだと思います。 ・自分の時間に合わせて頂き行きたい場所まで届けてくれるなら利用します。 ・若菜、夕張方面まで直通で行けるようにして欲しい。 ・真谷地において 7 割くらいが 75 歳以上だろうと思いますが、特に女性が多く膝の悪い人が多いと思いますので、デマンド交通のような車があれば助かる人もいると思います。 ・無料で毎日であれば考えてみる。有料なら乗らない。 ・夕張においては殆どの方が年金暮らしでそれも女性が多いので、デマンド交通があれば助かると思います。 ・夕鉄バスの運行回数が（真谷地の場合）少ないので出たら帰るバスが無い。デマンド交通は利用すると思う。主に買い物に利用する。 ・利用する最大の目的は病院への通院です。食料品の調達は生協の車が回ってきます。

分類	地区	意見内容
デマンド交通について	楓・登川地区	<ul style="list-style-type: none"> マイカーがあるうちはあまり使わないが将来的には大賛成。 個人的に前から考えていた事で、ぜひ実現して下さい。 乗り換えなしで夕鉄本社バスターミナルまで行けたらよい。 デマンド交通の行き先が紅葉山のみ限定しているので利用価値が少ないので一工夫が必要だと思います。またバスの運営も住民の足となるよう協議して欲しいと思います。 夕鉄バスとハイヤーの差額がどれだけメリットがあるのか疑問。
バス利用について	南部地区	<ul style="list-style-type: none"> 若葉のテニスコート付近（T字路）にバスターミナルを作り、夕鉄、中央、JRバスの共用をはかりそこから紅葉山経由、由仁経由、岩見沢経由等の札幌便を充実させてはどうか。（JR 石勝線夕張支線は早期に廃線し、バス転換する）南部・真谷地・本町方面からの便は全てターミナル行きとし、夕鉄が担当してはどうか。 バスの回数を増やして欲しい 夕張で南部地区のバスの本数が少なく特に午後、清水沢行き南部発 12 時 34 分の後にはバスが無く不便です。（同意見 2 票） 南部岳見町に住んでいます。新札幌行きが 3 本あり清水沢方面へは利用しています。帰りは学生さんが利用するので 6 便ありますが、南部からは回送で通り過ぎて行きます。回送するバスにバス停で待っている人がいたら乗せてもらいたいです。南部にはパークゴルフ場あり、知人も数人いますのでお願い致します。 夕鉄バスの回数を多くして欲しい。 本数も少なく料金も高いので（利用しづらい）。
	楓・登川地区	<ul style="list-style-type: none"> 午後 1 回バスがあると買い物に行くのが本当に良いのでお願いします。 私は車の運転は出来ません。主人は車を運転します。買い物はメロード店でします。でも主人が留守の時午後になって買い物に行きたくてもバスが 1 本もないのです。とても不便です。札幌にバスに乗っていくのにも午前便でなければ午後便には乗れないのです。 障害があるためバスの乗降ができません。
生活交通全般	南部地区	<ul style="list-style-type: none"> 足が悪いため行きたい病院等へ行けません。送迎バスでお世話になっておりますが、なかなか思うようなことにはなりませんですね。 地域に住む人達（特に高齢者）にやさしいものにして下さい。 どこに行くにも乗り継ぎが出来るようにして下さい。 今は主人が運転してくれますが、そのうち運転できなくなった時の事を考えますと不安です。
	真谷地地区	<ul style="list-style-type: none"> 現在はまだ運転は出来ても高齢を考えるとやはり交通が心配です。 現在市民の一番の難題は交通面なので、どのような形であれ交通をお願いしたいと思います。
	楓・登川地区	<ul style="list-style-type: none"> 現在車の運転出来ませんが、出来なくなったら他に引っ越しを考えなければならぬと思う。 時間がかかるのでは困ります。

4-3. サンプルベースでのデマンド交通ニーズの分析

全戸配布を行っていることから、デマンド交通の利用意向を持つ方の大多数はアンケートに回答していることが期待される。そこで（3）ではアンケートで利用意向を表明している『期待される利用者数』を示すこととする。

アンケート回答から利用者数を算出するにあたっては、「利用する頻度」の回答から日あたり利用回数を下表に基づき換算することとする。なお、この頻度回答から利用回数に換算する係数のことを以下『頻度係数』と呼称する。

デマンド交通利用頻度の回答	頻度係数 (乗車回数/日)
週5日以上	2.000
週2～4回	1.000
週1回程度	0.286
月2～3回以下	0.133
利用しない	0.000
頻度不明	0.200

4-3-1. 南部地区のデマンド交通利用意向数

(1) 利用頻度別利用意向数

デマンド交通 の利用頻度	週5回以上 利用する	週に2~4回程 度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で利用 する	頻度不明	合計
回答数	1	7	6	17	2	33
頻度係数	2	1	0.286	0.133	0.1	
想定利用者数	2	7	1.714	2.267	0.2	13.2

※想定利用者数=回答数×頻度係数。 頻度係数は日あたりの利用回数として設定。

(2) 時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数（頻度換算）

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
7時	1	0.1	10時	1	1.0
8時	1	0.1	11時	2	2.0
9時	7	3.0	12時	7	2.7
10時	12	4.5	13時	4	0.8
11時	1	0.1	14時	2	0.3
12時	1	0.3	15時	5	1.3
13時	2	0.4	16時	4	1.4
14時	2	1.1	17時	2	0.3
不明	2	3.5	20時	1	1.0
			不明	5	2.5

(3) 曜日別の利用意向回答数

曜日	利用意向 回答数	頻度内訳				
		週5回以上 利用する	週に2~4回 程度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で 利用する	頻度不明
月曜	2		2			
火曜	9		3	2	4	
水曜	5		2		3	
木曜	6		1	1	4	
金曜	6		3		3	
土曜	4		1	1	2	
日曜	1				1	
曜日 不明	11	1	1	2	5	2

4-3-2. 真谷地地区のデマンド交通利用意向数

(1) 利用頻度別利用意向数

デマンド交通 の利用頻度	週5回以上 利用する	週に2~4回程 度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で利用 する	頻度不明	合計
回答数	0	1	4	1	0	6
頻度係数	2	1	0.286	0.133	0.1	
想定利用者数	0	1	1.143	0.133	0	2.3

※想定利用者数=回答数×頻度係数。 頻度係数は日あたりの利用回数として設定。

(2) 時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数（頻度換算）

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
9時	2	1.3	11時	1	1.0
10時	1	0.1	12時	1	0.1
不明	3	0.9	14時	1	0.3
			不明	3	0.9

(3) 曜日別の利用意向回答数

曜日	利用意向 回答数	頻度内訳				
		週5回以上 利用する	週に2~4回 程度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で 利用する	頻度不明
月曜						
火曜	1				1	
水曜						
木曜						
金曜	1			1		
土曜	1		1			
日曜	1		1			
曜日 不明	3			3		

4-3-3. 楓・登川地区のデマンド交通利用意向数

(1) 利用頻度別利用意向数

デマンド交通 の利用頻度	週5回以上 利用する	週に2~4回程 度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で利用 する	頻度不明	合計
回答数	1	3	1	3	1	9
頻度係数	2	1	0.286	0.133	0.1	
想定利用者数	2	3	0.286	0.4	0.1	5.8

※想定利用者数=回答数×頻度係数。 頻度係数は日あたりの利用回数として設定。

(2) 時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数（頻度換算）

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
8時	2	2.1	10時	1	0.1
9時	1	0.1	12時	2	1.1
10時	1	1.0	13時	1	2.0
11時	1	0.3	14時	2	1.3
12時	1	1.0	21時	1	0.1
17時	1	0.1	不明	2	1.1
不明	2	1.1			

(3) 曜日別の利用意向回答数

曜日	利用意向 回答数	頻度内訳				
		週5回以上利用 する	週に2~4回 程度利用する	週1回程度利 用する	月2~3回以下 の頻度で 利用する	頻度不明
月曜	2	1			1	
火曜	3	1	2			
水曜	1				1	
木曜						
金曜	4	1	2		1	
土曜	1		1			
日曜						
曜日 不明	3		1	1		1

4-4. 傾向分析（クロス集計）

母集団が少なく総サンプル数も少ないため、複数の設問回答の関係性を集計する「クロス集計」は統計的な信頼性が充分担保されないことから、参考値として取り扱うこととする。

（※①を除き、地区合計での集計を基本とする）

(1) 路線バスからデマンド交通に置き換えられた場合、現在のバス利用者がデマンド交通に転換する割合の検討

＜路線バス利用頻度別のデマンド交通利用意向（数字は回答数）＞

		デマンド交通利用意向			
		利用すると思う	利用しないと思う	利用意向不明	合計
路線バス 利用頻度	週5回以上利用する	0	3	1	4
	週に2～4回程度利用する	7	3	1	11
	週1回程度利用する	3	7	2	12
	月2～3回以下の頻度で利用する	14	16	2	32
	ほとんど利用しない	16	33	4	53
	全く利用しない	7	56	7	70
	利用頻度不明	1	2	2	5
	合計	48	120	19	187

＜路線バス利用頻度別のデマンド交通利用頻度（数字は回答数）＞

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上 利用する	週に2～4回 程度利用する	週1回程度 利用する	月2～3回以下 の頻度で 利用する	頻度不明			
路線バス 利用頻度	週5回以上利用する						3	1	4
	週に2～4回程度利用する	1	5		1		29	3	11
	週1回程度利用する			2	1		7	2	12
	月2～3回以下の頻度で利用する	27	1	4	9		16	2	32
	ほとんど利用しない		3	3	9	1	33	4	53
	全く利用しない	1	2	2	1	1	56	7	70
	利用頻度不明					1	2	2	5
	合計	2	11	11	21	3	120	19	187

↳ 現行の路線バスと同程度の頻度でデマンド交通を利用するとの回答（黄色）は16サンプルあった。また、現行の路線バスよりもデマンド交通を高い頻度で利用するとの意向を示した方（桃色網掛け）が27サンプルある一方で、バスを利用しているにもかかわらずデマンド交通を利用しないとの回答（水色網掛け）も29サンプル（ただしデマンド交通への転換を想定しない登下校便の利用者も含む）ある。

<南部地区：路線バス利用頻度別のデマンド交通利用頻度（数字は回答数）>

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	頻度不明			
路線バス利用頻度	週5回以上利用する					12	2	1	3
	週に2~4回程度利用する		3			1	1		4
	週1回程度利用する	19		1	1	3	3	1	6
	月2~3回以下の頻度で利用する		1	2	7	6	1	17	
	ほとんど利用しない		2	1	8	1	21	3	36
	全く利用しない	1	1	2	1		40	4	49
	利用頻度不明					1	2		3
	合計	1	7	6	17	2	75	10	118

<真谷地地区：路線バス利用頻度別のデマンド交通利用頻度（数字は回答数）>

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	頻度不明			
路線バス利用頻度	週5回以上利用する					12			0
	週に2~4回程度利用する					1			1
	週1回程度利用する			1		4	1		6
	月2~3回以下の頻度で利用する	4		2	1	7	1	11	
	ほとんど利用しない			1		9	1	11	
	全く利用しない		1			11	3	15	
	利用頻度不明						2	2	
	合計	0	1	4	1	0	32	8	46

<楓・登川地区：路線バス利用頻度別のデマンド交通利用頻度（数字は回答数）>

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	頻度不明			
路線バス利用頻度	週5回以上利用する					5	1		1
	週に2~4回程度利用する	1	2		1	1	1	1	6
	週1回程度利用する	4							0
	月2~3回以下の頻度で利用する				1	3		4	
	ほとんど利用しない		1	1	1	3		6	
	全く利用しない					1	5		6
	利用頻度不明							0	
	合計	1	3	1	3	1	13	1	23

↳ 現行のバスサービス水準が地域で異なるため、バスとデマンド交通の傾向を分析するには、地区別の傾向を踏まえる必要がある。

サンプル数が少ないことに留意しつつも、地区別集計を見ると、南部地区では現行の路線バスよりも高い頻度でデマンド交通を利用する意向を示した方（桃色網掛け）が多いのに対し、真谷地地区ではバスを利用していてもデマンド交通を利用しないとの回答（水色網掛け）が多い傾向が見られる。

(2) 自動車利用者が、デマンド交通を利用する割合の検討

< 問 1-4 運転有無別のデマンド交通利用意向 (数字は回答数) >

		運転有無			合計
		運転する	運転しない	運転有無不明	
デ マ ン ド 交 通 利 用 意 向	利用すると思う	16	32		48
	利用しないと思う	74	45	1	120
	利用意向不明	10	9		19
	合計	100	86	1	187

↳当然ながら、ふだん自動車を運転しない方のほうがデマンド交通の利用意向が高い傾向にある。ただし、ふだん自動車を運転する方でも 16% (16/100) がデマンド交通の利用意向を示している。

< 問 1-5 送迎を頼める人の有無別のデマンド交通利用意向 (数字は回答数) >

		送迎を頼める人の有無			合計
		いる	いない	送迎を頼める人の有無不明	
デ マ ン ド 交 通 利 用 意 向	利用すると思う	23	24	1	48
	利用しないと思う	70	42	8	120
	利用意向不明	11	6	2	19
	合計	104	72	11	187

↳自動車の運転 (送迎) を頼める人がいない方のほうが、デマンド交通の利用意向が高い傾向にある。ただし、送迎を頼める人がいる方でも 22% (23/104) がデマンド交通の利用意向を示している。

(3) 毎日運行ではなく週4日程度の運行した場合のデマンド交通利用傾向の検討

<問 2-1 デマンド交通利用意向別の問 3-1 の利用意向 (数字は回答数) >

		デマンド交通利用意向			
		利用すると思う	利用しないと思う	利用意向不明	合計
デマンド の場合交通 利用週 意4 日運 行	毎日運行の場合と同様に利用する	10	3	1	14
	利用はするが、毎日運行に比べ利用回数は少ない	21	9	4	34
	利用しない	3	74	5	82
	その他	1	6	1	8
	利用意向不明	13	28	8	49
	合計	48	120	19	187

↳毎日運行の場合デマンド交通利用意向を示した方 (48) のうち、週4日運行とすることで「利用回数が少なくなる」または「利用しない」という方が半数 (24) を占める。

<問 2-2 デマンド交通利用頻度別の問 3-1 の利用意向 (数字は回答数) >

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上 利用する	週に2~4回 程度利用する	週1回程度 利用する	月2~3回以下 の頻度で 利用する	頻度不明			
デマンド の場合交通 利用週 意4 日運 行	毎日運行の場合と同様に利用する	1	3	1	5		3	1	14
	利用はするが、毎日運行に比べ利用回数は少ない		3	6	11	1	9	4	34
	利用しない		2		1		74	5	82
	その他			1			6	1	8
	利用意向不明	1	3	3	4	2	28	8	49
	合計	2	11	11	21	3	120	19	187

↳週4日運行とすることで「利用回数が少なくなる」または「利用しない」という方 (24) のデマンド交通利用意向頻度を見ると、「週に2~4回」「週1回」「月2~3回以下」といった頻度が多い。設問での運行曜日の仮定「月・火・木・金」がニーズに一致しなかったためと考えられる。運行曜日の設定については、試験運行 (毎日運行) で利用実態を把握しながら慎重に検討する必要がある。

(4) 高齢者と学生の半額割引を実施した場合のデマンド交通利用傾向の検討

< 問 2-1 デマンド交通利用意向別の問 3-2 (半額割引) の利用意向 (数字は回答数) >

		デマンド交通利用意向			
		利用すると思う	利用しないと思う	利用意向不明	合計
半額割引とした時の利用意向	割引があることで、より多く利用する	23	16	3	42
	割引がない場合と同様に利用する	11	3	3	17
	利用しない	1	56	5	62
	その他	2	10	1	13
	利用意向不明	11	35	7	53
	合計	48	120	19	187

↳ デマンド交通の利用意向を示している方 (48) の約半数 (23/48) が「割引があることで、より多く利用する」と回答している。また、デマンド交通の利用意向がなかった方 (139) のなかでも「割引があることで、より多く利用する」方が 14% (19/139) ある。

< 問 2-2 デマンド交通利用頻度別の問 3-2 (半額割引) の利用意向 (数字は回答数) >

		デマンド交通利用頻度							
		利用頻度内訳					利用しない	利用意向不明	合計
		週5回以上利用する	週に2~4回程度利用する	週1回程度利用する	月2~3回以下の頻度で利用する	頻度不明			
半額割引とした時の利用意向	割引があることで、より多く利用する	2	5	6	9	1	16	3	42
	割引がない場合と同様に利用する		1	1	8	1	3	3	17
	利用しない		1				56	5	62
	その他		1		1		10	1	13
	利用意向不明		3	4	3	1	35	7	53
	合計	2	11	11	21	3	120	19	187

↳ デマンド交通の利用意向を示しており「割引があることで、より多く利用する」と回答した 23 サンプルについて、デマンド交通の利用意向頻度をみると、「週 5 回以上」から「月 2~3 回以下」まで頻度のばらつきは大きい。

(5) 病院・医療機関まで送迎を実施した場合のデマンド交通利用傾向の検討

< 問 2-1 デマンド交通利用意向別の問 3-5 の利用意向 (数字は回答数) >

		デマンド交通利用意向			合計
		利用すると思う	利用しないと思う	利用意向不明	
場 合 の 病 院 送 迎 を 行 っ た デ マ ン ド 交 通 の 利 用 意 向	通院に利用する	19	12	4	35
	通院に利用しない	25	91	8	124
	利用意向不明	4	17	7	28
	合計	48	120	19	187

↳ デマンド交通の利用意向が無かった方 (139) のなかでも「通院に利用する」方が 16 サンプル。病院送迎の有無によらないデマンド交通の利用意向 (48) に対し、33% の利用増加が期待できる。

< 問 3-3 病院が実施している患者送迎の利用頻度 別の 問 3-5 の利用意向 (数字は回答数) >

		患者送迎の利用頻度						合計			
		週5回以上利用 する	週に2~4回 程度利用する	週1回程度利用 する	月2~3回以下 の頻度で利用 する	ほとんど利用し ない	全く利用しない		利用頻度 不明		
場 合 の 病 院 送 迎 を 行 っ た デ マ ン ド 交 通 の 利 用 意 向	通院に利用する		1	12	3	8	12	22	10	1	35
	通院に利用しない		8	34	3	23	23	83	60	7	124
	利用意向不明		2				3		11	12	28
	合計	0	11	6	31	38	81	20	187		

↳ 「患者送迎を利用している方のデマンド交通の利用意向」と「患者送迎を使っていない方のデマンド交通の利用意向」を比較する。「患者送迎を利用している方」のほうが利用意向がやや高い (利用有 12 : 無 34)。

< 問 3-4 病院が実施している患者送迎の重要度 別の問 3-5 の利用意向 (数字は回答数) >

		患者送迎の重要度					合計	
		大いに影響して いる	どちらかと言え ば影響している	病院選びに影 響していない	その他	重要度不明		
場 合 の 病 院 送 迎 を 行 っ た デ マ ン ド 交 通 の 利 用 意 向	通院に利用する	7	15	8	13		7	35
	通院に利用しない	25	40	15	53	7	24	124
	利用意向不明			1	4	1	22	28
	合計	32	24	70	8	53	187	

↳ 「病院の患者送迎 (無料) があることが病院選びに影響している」方は、デマンド交通の通院での利用意向がやや高い。

第5章 デマンド交通の導入（案）

5-1. デマンド交通のサービス内容の設定方針

デマンド交通に関するアンケート調査を踏まえ、分科会での議論を通じてデマンド交通のサービス内容（案）について以下のとおり設定した。

5-1-1. ダイヤの設定

デマンド交通に関するアンケート結果をみると午前中の往路利用ニーズが高いことから、「午前2便 午後1便」を基本とするダイヤへ修正を行う。

5-1-2. 運行日の検討

アンケート結果では「週5日以上利用する」との回答は稀で、「週2～4回」「週1回」「月に2～3回以下」といった頻度回答が多いことから、「毎日運行」と「週4日運行」の2パターンをサービス内容案とし、事業採算検討において両者の比較検討を行うこととする。

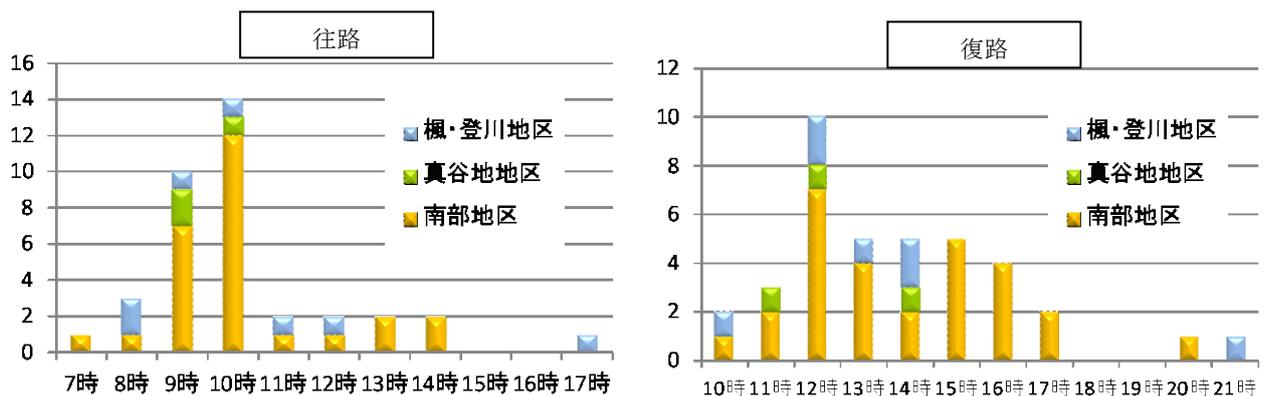


図 5-1 デマンド交通を利用したい時間帯（アンケート結果）



図 5-2 デマンド交通を利用する頻度（アンケート結果）

表 5-1 デマンド交通のサービス内容の設定（案）

項目		サービス内容の設定（案）
対象	サービス範囲	南部、真谷地、楓・登川地区
	想定利用ターゲット	高齢者や運転免許を持たない方
	想定利用シーン	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。 注：通勤・通学など毎日定時の移動は対象外
	利用可能者	下記サービス範囲に居住する者 ないし 下記サービス範囲内施設を利用する夕張市民* いずれも会員登録が必要。
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する。 清水沢以北では路線バスサービスが比較的高いためバスとの接続を基本とする。
	料金	バスと同程度の運賃設定とする。 また、高齢者割引や回数券により既存バス利用者にとって大きな価格差負担とならないよう配慮する。
	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便を基本とする。
	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。
	予約受付	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
その他	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し、児童生徒の住所にあわせた運行とする。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。
	企業協賛	商業施設・医療機関の協賛を募る。例えば回数券を購入いただき、買い物客や受診者へ配布してもらう。

*逆方向移動への対応は「サービス範囲内施設を利用する夕張市民」として登録すれば、利用可となる。

5-2. デマンド交通のサービス内容（案）

5-2-1. 南部地区におけるデマンド交通サービス内容（案）

(1) 運行ルート・料金・所要時間

表 5-2 南部地区でのデマンド交通のサービス（案）

主たるルート長	南部～南清水沢駅：8.5 km
車両数	1台
所要時間	15～40分 注：利用者数や目的地乗降ポイントなどによって所要時間は増減。
料金	400円（南部～清水沢/南清水沢、片道）

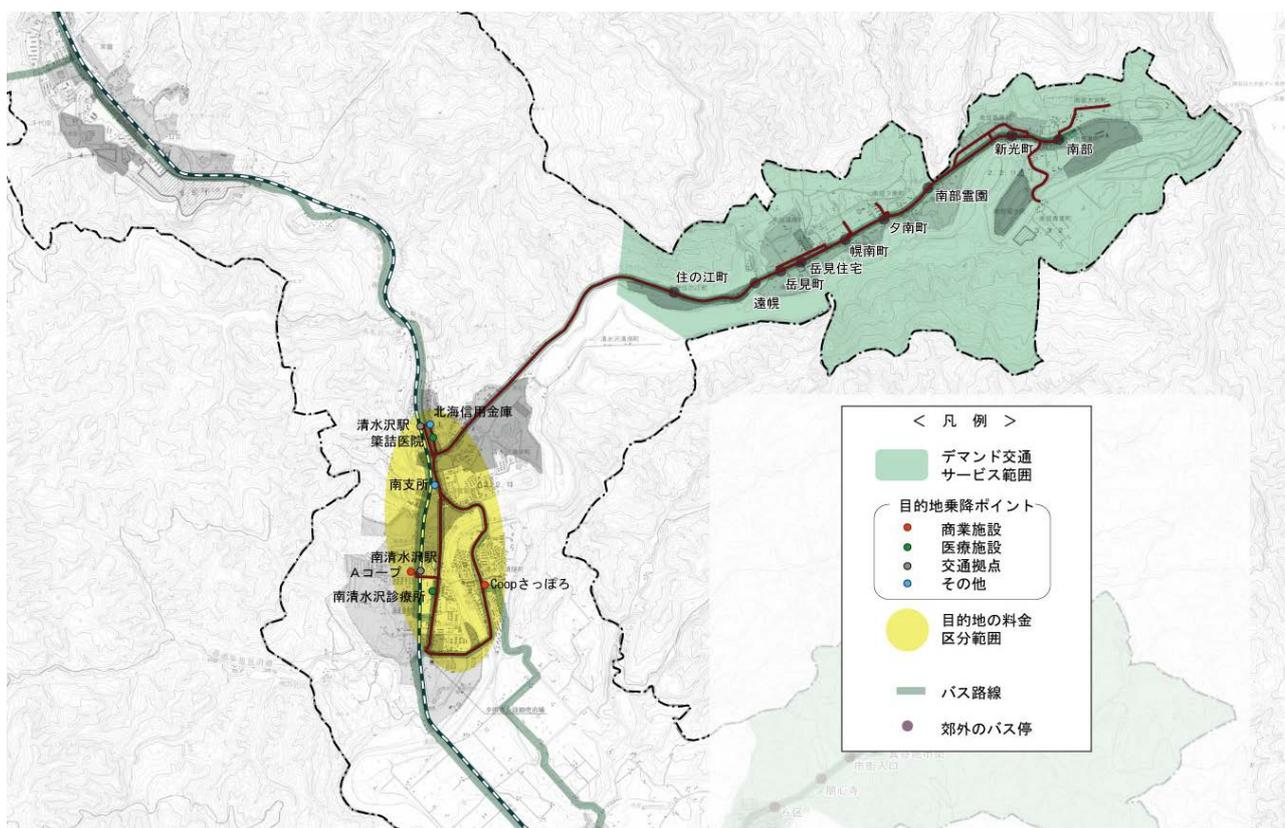


図 5-3 南部地区でのデマンド交通サービス範囲

（茶色線：想定される走行ルート）

(2) 運行ダイヤ

アンケート結果をみると午前中の往路利用ニーズが高いことから、「午前2便 午後1便」を基本としたダイヤとした。

なお、復路のデマンド1便は、南部地区住民の帰宅用ではなく、往路1便から2便への回送としての役割と、市外や市内他地区から南部地区への来訪手段としての役割を想定している。

表 5-3 アンケートに基づく南部地区の時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
7時	1	0.1	10時	1	1.0
8時	1	0.1	11時	2	2.0
9時	7	3.0	12時	7	2.7
10時	12	4.5	13時	4	0.8
11時	1	0.1	14時	2	0.3
12時	1	0.3	15時	5	1.3
13時	2	0.4	16時	4	1.4
14時	2	1.1	17時	2	0.3
不明	2	3.5	20時	1	1.0
			不明	5	2.5

表 5-4 運行ダイヤの導入前後比較（南部地区）

	現行バス路線	デマンド交通 (最長所要時間の場合)
【行き】 南部 ↓ 清水沢	<p style="text-align: center;">＜南部→清水沢＞</p> バス（登校） 7：13発→7：37着 バス 8：29発→8：53着 バス 12：34発→12：58着	<p style="text-align: center;">＜南部→清水沢/南清水沢＞</p> バス（登校） 7：13発→7：37着 デマンド1便 9：00発→9：35/9：40着 デマンド2便 10：40発→11：15/11：20着 デマンド3便 12：55発→13：30/13：35着
【帰り】 清水沢 ↓ 南部	<p style="text-align: center;">＜南部→清水沢＞</p> バス 12：01発→12：25着 バス 13：36発→14：00着 バス（下校） 14：41発→15：05着 バス（下校） 15：41発→16：05着 バス 16：06発→16：30着 バス 18：36発→19：00着	<p style="text-align: center;">＜南清水沢/清水沢→南部＞</p> デマンド1便 9：55/10：00発 →10：35着 デマンド2便 12：10/12：15発 →12：50着 バス（下校） 14：41発 →15：05着 バス（下校） 15：41発 →16：05着 デマンド3便 19：10/19：15発 →19：50着

(3) 利用パターンの想定

デマンド交通で市内の主要な目的施設へのアクセス利便性が担保されることが望まれる。そこで、下表のとおり、各方面への行き・帰りのデマンド交通利用パターンを示すことで、利便性の確認を行う。

行き先	目的	目的施設	南部地区のデマンド交通の利用パターン
本庁	通院	市立診療所	【行き】 （清水沢駅前バスへ乗り継ぎ） 1便 9:00発→9:35清水沢着⇒社光循環線10:04発 2便 10:40発→11:15清水沢着⇒社光循環線11:24発 3便 12:55発→13:30清水沢着⇒社光循環線13:48発
	他	市役所	
	他	北洋銀行	
若菜	通院	友愛クリニック	【帰り】 （清水沢駅前バスから乗り継ぎ） 1便 社光循環線 9:48着⇒10:00発→10:35着 2便 ×社光循環線12:19着⇒12:15発→12:50着 3便 社光循環線18:30着⇒19:15発→19:50着
	他	老人福祉会館	
	他	夕鹿の湯	
	駅等	夕鉄バスタ	
清水沢	買物	Aコープ（清水沢）	【行き】 1便 9:00発→9:35清水沢着/9:40南清水沢着 2便 10:40発→11:15清水沢着/11:25南清水沢着 3便 12:55発→13:30清水沢着/13:35南清水沢着 【帰り】 1便 9:55南清水沢/10:00清水沢発 →10:30着 2便 12:10南清水沢/12:15清水沢発 →12:50着 3便 19:10南清水沢/19:15清水沢発 →19:50着
	買物	生協（清水沢）	
	通院	南清水沢診療所	
	通院	築詰医院	
	他	市役所南支所	
	他	北海信用金庫	
	駅等	清水沢駅	
	駅等	南清水沢駅	
沼ノ沢	買物	Aコープ（沼ノ沢）	【行き】 （清水沢駅でJR・新札幌行バスへ乗り継ぎ） 1便 9:00発→9:35清水沢駅⇒JR 9:48発 新夕張行 2便 10:40発→11:15清水沢駅⇒ ×JR12:40発 千歳行 ” ⇒ ×バス12:58新札幌行 3便 12:55発→13:30清水沢駅⇒JR13:37発 追分行
	他	夕張農協	
紅葉山	買物	メロード（紅葉山）	【帰り】 （清水沢でJR・新札幌発バスから乗り継ぎ） 1便 JR清水沢 9:16着⇒10:00清水沢発 →10:30着 2便 バス清水沢12:01着⇒12:15清水沢発 →12:50着 JR清水沢12:08着⇒12:15清水沢発 →12:50着 3便 バス清水沢18:36着⇒19:15清水沢発 →19:50着 JR清水沢19:03着⇒19:15清水沢発 →19:50着
	通院	中條医院	
	駅等	新夕張駅	
市外			

→：乗車 ⇒：乗り継ぎ 赤文字：乗り継ぎに問題がある移動

5-2-2. 真谷地地区におけるデマンド交通サービス内容（案）

(1) 運行ルート・料金・所要時間

表 5-5 真谷地地区でのデマンド交通のサービス（案）

主たるルート長	真谷地市街～清水沢駅：7.4 km
車両数	1台
所要時間	15～40分 注：利用者数や目的地乗降ポイントなどによって所要時間は増減。
料金	250円（真谷地～清水沢）、200円（真谷地～沼ノ沢）

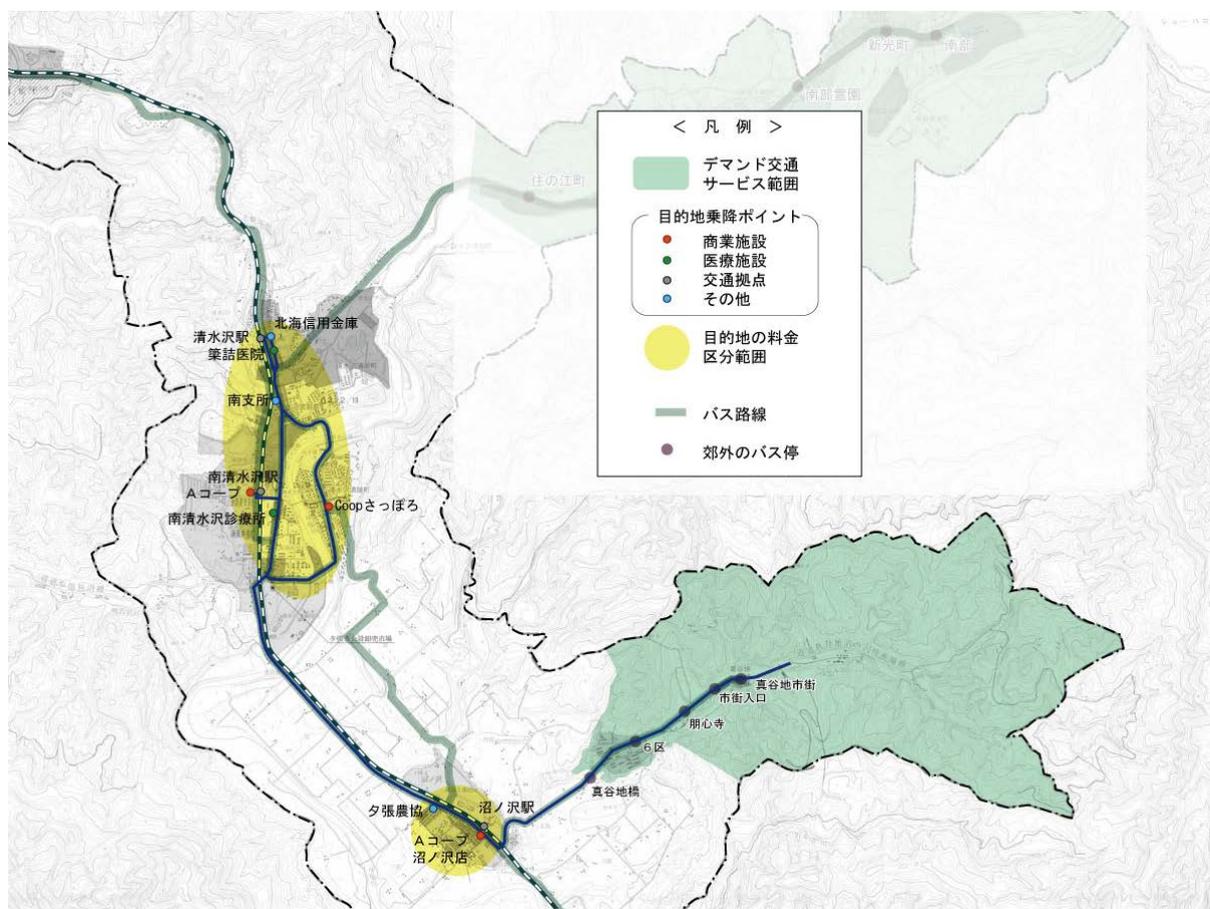


図 5-4 真谷地地区でのデマンド交通サービス範囲

（紺色線：想定される主たる走行ルート）

(2) 運行ダイヤ

アンケート結果では利用意向回答が少なくニーズ傾向の把握は困難であるが、南部地区と同様に「午前2便 午後1便」を基本としたダイヤとした。

なお、南部地区と同様に、復路のデマンド1便は住民の帰宅用ではなく、往路1便から2便への回送としての役割と、市外や市内他地区から南部地区への来訪手段としての役割を想定している。

表 5-6 アンケートに基づく真谷地地区の時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
9時	2	1.3	11時	1	1.0
10時	1	0.1	12時	1	0.1
不明	3	0.9	14時	1	0.3
			不明	3	0.9

表 5-7 運行ダイヤの導入前後比較（真谷地地区）

	現行バス路線	デマンド交通 (最長所要時間の場合)
【行き】 真谷地 ↓ 清水沢	<真谷地→清陵町> バス（登校） 7：47発→8：06着 バス（登校） 8：18発→8：37着 バス 11：58発→12：27着	<真谷地→清水沢> バス（登校） 7：47発→8：06着 バス（登校） 8：18発→8：37着 デマンド1便 9：00発→9：40着 デマンド2便 10：40発→11：20着 デマンド3便 13：00発→13：40着
【帰り】 清水沢 ↓ 真谷地	<清陵町→真谷地> バス 12：47発→13：06着 バス（下校） 14：48発→15：07着 バス（下校） 15：46発→16：05着 バス（下校） 16：13発→16：32着 バス 17：42発→18：01着※ ※夏期は一時間繰り下げ	<清水沢→真谷地> デマンド1便 10：00発→10：40着 デマンド2便 12：10発→12：50着 バス（下校） 14：48発→15：07着 バス（下校） 15：46発→16：05着 バス（下校） 16：13発→16：32着 デマンド3便 17：50発→18：30着

(3) 利用パターンの想定

行き先	目的	目的施設	真谷地地区住民のデマンド交通の利用パターン
本庁	通院	市立診療所	【行き】 (清水沢駅前バスへ乗り継ぎ) 1便 9:00発→9:40清水沢着⇒社光循環線10:04発 2便 10:40発→11:20清水沢着⇒社光循環線11:24発 2便 13:00発→13:40清水沢着⇒社光循環線13:48発
	他	市役所	
	他	北洋銀行	
若菜	通院	友愛クリニック	【帰り】 (清水沢駅前バスから乗り継ぎ) 1便 社光循環線9:48着⇒10:00発→10:40着 2便 ×社光循環線12:19着 ⇒12:10発→12:50着 3便 社光循環線17:34着⇒17:50発→18:30着
	他	老人福祉会館	
	他	夕鹿の湯	
	駅等	夕鉄バスタ	
清水沢	買物	Aコープ(清水沢)	【行き】 1便 9:00発→9:35南清水沢/9:40清水沢着 2便 10:40発→11:15南清水沢/11:20清水沢着 3便 13:00発→13:35南清水沢/13:40清水沢着 【帰り】 1便 10:00清水沢発/10:05南清水沢発→10:40着 2便 12:10清水沢発/12:15南清水沢着→12:50着 3便 17:50清水沢発/17:55南清水沢着→18:30着
	買物	生協(清水沢)	
	通院	南清水沢診療所	
	通院	築詰医院	
	他	市役所南支所	
	他	北海信用金庫	
	駅等	清水沢駅	
	駅等	南清水沢駅	
沼ノ沢	買物	Aコープ(沼ノ沢)	【行き】 (沼ノ沢駅でJRへ・清水沢でバスへ乗り継ぎ) 1便 9:00発→9:20沼ノ沢駅⇒JR9:56発 新夕張行 2便 10:40発→11:00沼ノ沢駅⇒ ×JR12:47発 千歳行 10:40発→11:20清水沢⇒ ×バス12:58発 新札幌行 10:40発→11:20清水沢⇒社光循環線11:24発 ⇒(夕鉄バスタ) 新札幌行急行12:15発 3便 13:00発→13:20沼ノ沢駅⇒JR13:45発 追分行
	他	沼ノ沢郵便局	
	他	夕張農協	
紅葉山	買物	メロード(紅葉山)	【帰り】 (沼ノ沢駅でJR・清水沢でバスから乗り継ぎ) 1便 ×JR沼ノ沢9:07着 ⇒10:20沼ノ沢発→10:40着 2便 新札幌発バス12:01着⇒12:10清水沢発→12:50着 2便 JR沼ノ沢12:00着⇒12:30沼ノ沢発→12:50着 3便 JR沼ノ沢17:24着⇒18:10沼ノ沢発→18:30着
	通院	中條医院	
	駅等	新夕張駅	
市外			

→: 乗車 ⇒: 乗り継ぎ 赤文字: 乗り継ぎに問題がある移動

5-2-3. 楓・登川地区におけるデマンド交通サービス内容（案）

(1) 運行ルート・料金・所要時間

表 5-8 楓・登川地区でのデマンド交通のサービス（案）

主たるルート長	登川バス停～新夕張駅：5.2 km
車両数	1台
所要時間	15～30分 注：利用者数や目的地乗降ポイントなどによって所要時間は増減。
料金	300円（楓・登川～紅葉山） 200円（北上・久留木～紅葉山）

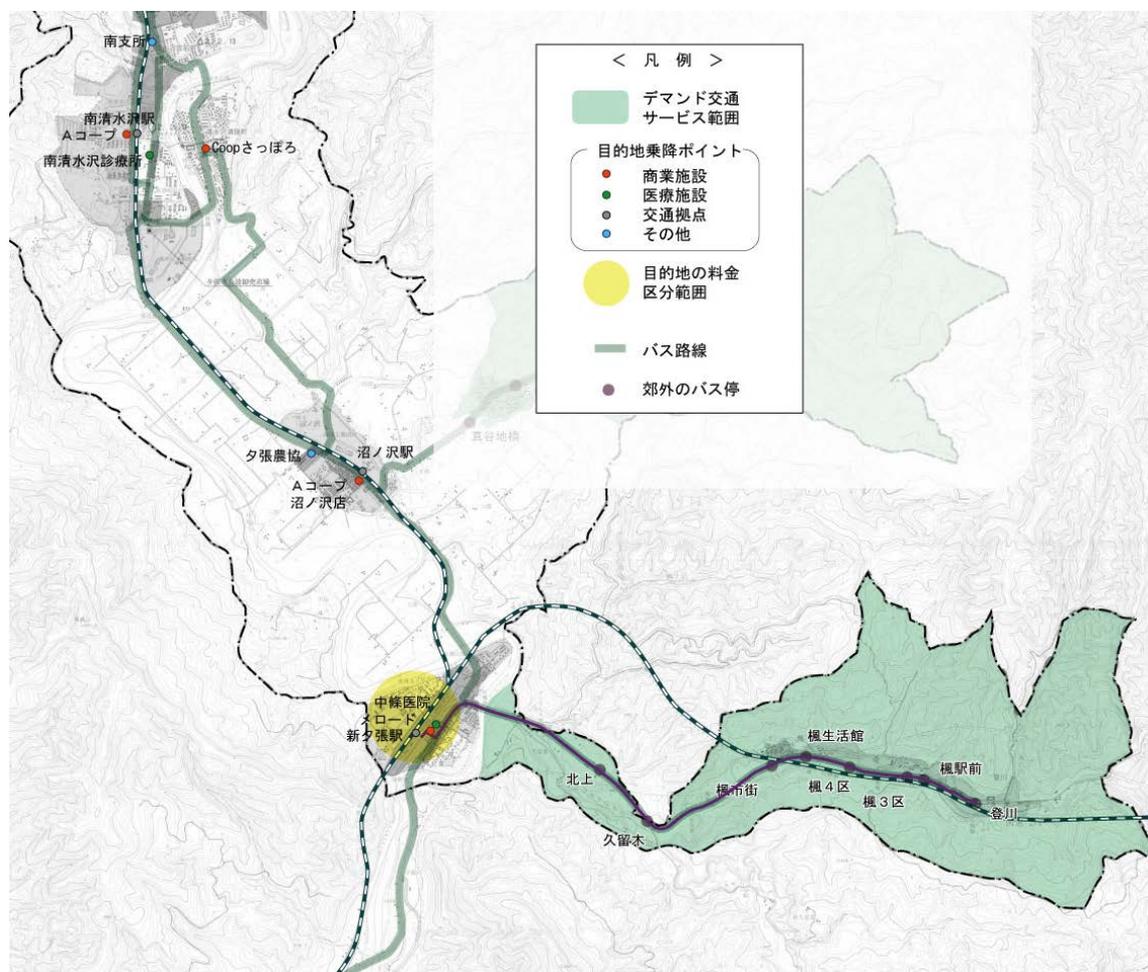


図 5-5 楓・登川地区でのデマンド交通サービス範囲

（紫色線：想定される主たる走行ルート）

(2) 運行ダイヤ

アンケート結果をみると午前中の往路利用ニーズが高いことから、「午前2便 午後1便」を基本としたダイヤへとした。

なお、復路のデマンド1便は、南部地区住民の帰宅用ではなく、往路1便から2便への回送としての役割と、市外や市内他地区から南部地区への来訪手段としての役割を想定している。

表 5-9 アンケートに基づく楓・登川地区の時間帯別の利用意向回答数と想定利用者数

行きの時間帯			帰りの時間帯		
時間	利用意向回答数	想定利用者数	時間	利用意向回答数	想定利用者数
8時	2	2.1	10時	1	0.1
9時	1	0.1	12時	2	1.1
10時	1	1.0	13時	1	2.0
11時	1	0.3	14時	2	1.3
12時	1	1.0	21時	1	0.1
17時	1	0.1	不明	2	1.1
不明	2	1.1			

表 5-10 運行ダイヤの導入前後比較（楓・登川地区）

	現行バス路線	デマンド交通 (最長所要時間の場合)
【行き】 楓・登川 ↓ 紅葉山	<p><登川→新夕張駅前></p> <p>バス（登校） 7：24発→7：36着</p> <p>バス（登校） 7：55発→8：07着</p> <p>バス 11：35発→11：47着</p>	<p><登川→新夕張駅前></p> <p>バス（登校） 7：24発→7：36着</p> <p>バス（登校） 7：55発→8：07着</p> <p>デマンド1便 8：20発→8：50着</p> <p>デマンド2便 10：50発→11：20着</p> <p>デマンド3便 12：15発→12：45着</p>
【帰り】 紅葉山 ↓ 楓・登川	<p><新夕張駅前→登川></p> <p>バス 13：17発→13：29着</p> <p>バス（下校） 15：18発→15：30着</p> <p>バス（下校） 16：16発→16：28着</p> <p>バス（下校） 16：43発→16：55着</p> <p>バス 18：12発→18：24着*</p> <p>※夏期は一時間繰り下げ</p>	<p><新夕張駅前→登川></p> <p>デマンド1便 10：10発→10：40着</p> <p>デマンド2便 11：35発→12：05着</p> <p>バス（下校） 15：18発→15：30着</p> <p>バス（下校） 16：16発→16：28着</p> <p>バス（下校） 16：43発→16：55着</p> <p>デマンド3便 19：00発→19：30着</p>

注：バス路線は紅葉山（新夕張駅前）より真谷地を経由し清水沢（清陵町）まで運行。

デマンド交通は楓・登川と紅葉山のエリア間を運行する。

(3) 利用パターンの想定

行き先	目的	目的施設	楓・登川地区住民のデマンド交通の利用パターン
本庁	通院	市立診療所	<p>【行き】（新夕張駅でJR夕張方面へ乗り継ぎ）</p> <p>1便 8:20発→8:50新夕張着 ⇒JR新夕張 9:03発</p> <p>2便 10:50発→11:20新夕張着 ⇒JR新夕張11:56発</p> <p>3便 12:15発→12:45新夕張着 ⇒JR新夕張12:53発</p> <p>【帰り】（新夕張駅でJR夕張方面から乗り継ぎ）</p> <p>1便 JR新夕張10:00着⇒ 10:10発→10:40着</p> <p>2便 ×JR新夕張10:00着⇒ 11:35発→12:05着</p> <p>3便 JR新夕張18:38着⇒ 19:00発→19:30着</p>
	他	市役所	
	他	北洋銀行	
若菜	通院	友愛クリニック	
	他	老人福祉会館	
	他	夕鹿の湯	
	駅等	夕鉄バスタ	
清水沢	買物	Aコープ（清水沢）	
	買物	生協（清水沢）	
	通院	南清水沢診療所	
	通院	築詰医院	
	他	市役所南支所	
	他	北海信用金庫	
	駅等	清水沢駅	
	駅等	南清水沢駅	
沼ノ沢	買物	Aコープ（沼ノ沢）	
	他	夕張農協	
紅葉山	買物	メロード（紅葉山）	<p>【行き】</p> <p>1便 8:20発→8:50</p> <p>2便 10:50発→11:20</p> <p>3便 12:15発→12:45</p> <p>【帰り】</p> <p>1便 10:10発→10:40着</p> <p>2便 11:35発→12:05着</p> <p>3便 19:00発→19:30着</p>
	通院	中條医院	
	駅等	新夕張駅	
市外			<p>【行き】（新夕張駅でJR千歳方面へ乗り継ぎ）</p> <p>1便 8:20発→8:50新夕張着⇒JR 9:01発 追分行</p> <p>2便 10:50発→11:20新夕張着⇒×JR13:05発 千歳行</p> <p>3便 12:15発→12:45新夕張着⇒JR13:05発 千歳行</p> <p>【帰り】（新夕張駅でJR千歳方面から乗り継ぎ）</p> <p>1便 JR札幌発特急9:56新夕張着⇒10:10発→10:40着</p> <p>2便 ×JR千歳発11:45新夕張着⇒11:35発→12:05着</p> <p>JR札幌発特急11:29新夕張着⇒11:35発→12:05着</p> <p>3便 JR千歳発18:48新夕張着⇒19:00発→19:30着</p>

→：乗車

⇒：乗り継ぎ

赤文字：乗り継ぎに問題がある移動

5-2-4. デマンド交通のサービス内容（案）の全体像

(1) 運行ルート

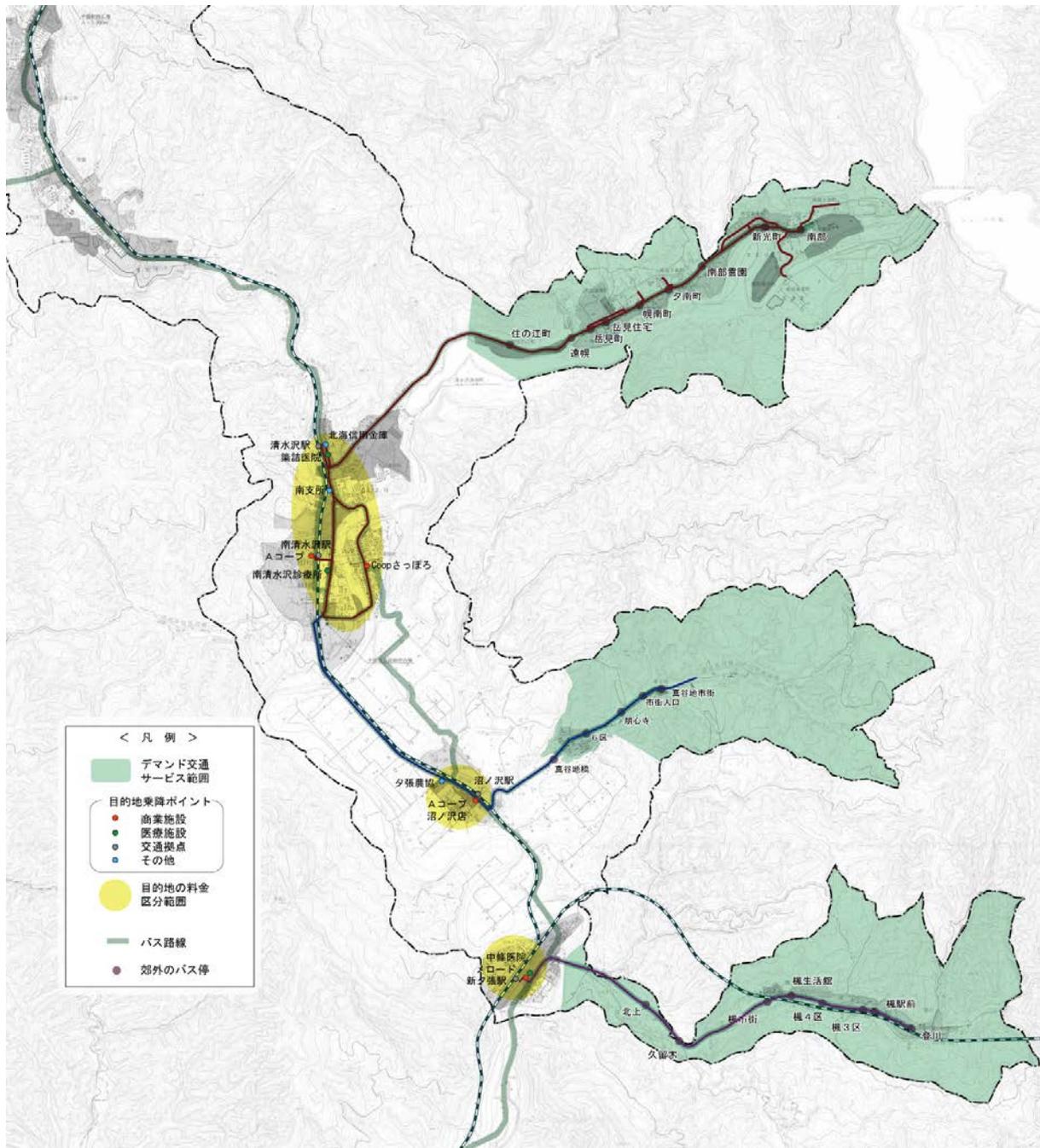


図 5-6 3地区全体でのデマンド交通サービス範囲

(茶・紺・紫色線：想定される走行ルート)

(2) 運賃

表 5-11 デマンド交通の運賃設定 (案)

		清水沢	沼ノ沢	紅葉山	地区内々
南部		400 円			
真谷地		250 円	200 円		
楓・登川	北上・久留木			200 円	200 円
	楓以東			300 円	

表 5-12 (参考) 道路距離

		清水沢	沼ノ沢	紅葉山
南部		8.4 km	12.4 km	15.5 km
真谷地		6.9 km	3.0 km	5.5 km
楓・登川	北上・久留木	8.0 km	3.8 km	1.8 km
	楓以東	12.8 km	7.2 km	5.2 km

表 5-13 (参考) バス運賃

		清水沢	沼ノ沢	紅葉山
南部		400 円	630 円※	830 円※
真谷地		230 円	160 円	200 円
楓・登川	北上・久留木	360 円	220 円	160 円
	楓以東	550 円	420 円	340 円

※バス乗り継ぎで2区間の合計

表 5-14 (参考) 一般的なタクシー運賃※

		清水沢	沼ノ沢	紅葉山	<初乗り>
南部		2,290 円	3,250 円	4,050 円	小型 530 円
真谷地		1,890 円	930 円	1,570 円	
楓・登川	北上・久留木	2,130 円	1,090 円	610 円	
	楓以東	3,410 円	1,970 円	1,490 円	

※道路距離から小型でのメーター料金を算出

注：道路距離・タクシー運賃・バス運賃については、下記の各地点をゾーン代表点とする。

清水沢＝南清水沢駅、沼ノ沢＝沼ノ沢駅、紅葉山＝新夕張駅、南部＝南部バス停、真谷地＝真谷地バス停、北上・久留木＝北上バス停、楓以東＝登川バス停

5-3. 事業収支の概算

5-3-1. 事業収支の考え方

路線バスに代わるデマンド交通の導入に伴う「運行経費の変化」「運賃収入の変化」を概算することにより、効率的な交通体系の実現に資するデマンド交通の運行内容について検討する。

【運行経費】

運行経費の変化については、デマンド交通導入前後の路線バス経費とデマンド交通経費を算出する。

注意：デマンド交通を路線バスと同様に計算上扱うために、経費は営業kmあたりの単価を設定することで算出している。実際の運行委託金額は交通事業者との協議に基づき設定するため、本概算結果とは異なることに留意が必要である。

【運賃収入】

運賃収入の変化については、デマンド交通へ置き換えることで減便となるバス利用者からの収入を路線バス収入減少分として見込み、デマンド交通利用者からの収入を増加分として見込む。

【検討ケース】

運行経費の検討ケースとして「毎日運行」「週4日運行」の2つを設定する。

運賃収入の検討ケースとしては、前回分科会と同様に減便対象となるバス利用者が転換すると想定した「バスからの転換」ケースと、今回のアンケート回答数が期待される利用者数であるとする「意向回答数」ケースの2つとする。

よって、事業収支については、経費と収入の両2ケースを組み合わせた以下の4ケースで検討する。

表 5-15 事業収支の検討ケース

		運行日	
		毎日運行	週4日運行
利用者数	バスからの転換	検討ケース 「毎日・Aバス転換」	検討ケース 「週4日・Aバス転換」
	アンケートでの 利用意向回答数	検討ケース 「毎日・B意向回答」	検討ケース 「週4日・B意向回答」

5-3-2. 収支の概算結果

(1) 運行経費の概算

南部地区、真谷地地区、楓・登川地区のそれぞれの地区でのデマンド交通導入前後の路線バス経費とデマンド交通経費を算出する。なお、路線バスの経費算出との整合をとるため、デマンド交通の経費については、バス事業の運送原価をもとに運送原価を設定している。

表 5-16 南部地区でのデマンド交通導入に伴うバス経費の変化試算

A	路線バス延長 ^{※1}	7.5 km
B	現在の便数 ^{※2}	9 便/日
C	デマンド導入時の便数	3 便/日
D=B-C	減便数	6 便/日
E=A×B	現行バス営業キロ	67.5 台km/日
F=A×C	導入後バス営業キロ	22.5 台km/日
G=E-F	バス営業キロ変化	45 台km/日
H	運送原価 ^{※3}	272 円/台km
Cb0=E×H	現行のバス経費	18,360 円/日
Cb1=F×H	デマンド導入時のバス経費	6,120 円/日
Cb0-Cb1	路線バス経費変化	12,240 円/日

※1：南部バス停留所から清水沢駅前まで

※2：便数は往路と復路の平日合計便数。

※3：夕鉄バスの運送原価（平成23年10月～24年9月）より

表 5-17 南部地区でのデマンド交通経費の試算（毎日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	8.5 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	100%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	6 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日運行経費（キ=ア×オ×カ）	11,526 円/日

※4：南部バス停留所から南清水沢駅前まで。

※5：便数は往路と復路の合計便数。回送分は含まない。

※6：毎日・全便の予約があり、運行すると仮定。

※7：バスの運送原価内訳をもとに、燃費比較に基づく燃料油脂費、車両価格比に基づく車両修繕費と車両償却費を算定することでデマンド交通の運送原価を仮定している。

表 5-18 南部地区でのデマンド交通経費の試算（週4日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	8.5 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	57%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	3.43 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日あたり運行経費（キ=ア×オ×カ）	6,586 円/日

表 5-19 真谷地地区でのデマンド交通導入に伴うバス経費の変化試算

A	路線バス延長 ^{※1}	2.7 km
B	現在の便数 ^{※2}	16 便/日
C	デマンド導入時の便数	8 便/日
D=B-C	減便数	8 便/日
E=A×B	現行バス営業キロ	43.2 台km/日
F=A×C	導入後バス営業キロ	21.6 台km/日
G=E-F	バス営業キロ変化	21.6 台km/日
H	運送原価 ^{※3}	272 円/台km

Cb0=E×H	現行のバス経費	11,750 円/日
Cb1=F×H	デマンド導入時のバス経費	5,875 円/日
Cb0-Cb1	路線バス経費変化	5,875 円/日

- ※1：真谷地市街バス停留所から国道452号沼ノ沢駅南の交差点まで
 ※2：便数は往路と復路の平日合計便数。真谷地経由は1経由を2便と数える。
 ※3：夕鉄バスの運送原価（平成23年10月～24年9月）より

表 5-20 真谷地地区でのデマンド交通経費の試算（毎日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	7.4 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	100%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	6 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日あたり運行経費（キ=ア×オ×カ）	10,034 円/日

- ※4：真谷地市街バス停留所から清水沢駅前まで。
 ※5：便数は往路と復路の合計便数。回送分は含まない。
 ※6：毎日・全便の予約があり、運行すると仮定。
 ※7：バスの運送原価内訳をもとに、燃費比較に基づく燃料油脂費、車両価格比に基づく車両修繕費と車両償却費を算定することでデマンド交通の運送原価を仮定している。

表 5-21 真谷地地区でのデマンド交通経費の試算（週4日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	7.4 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	57%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	3.43 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日あたり運行経費（キ=ア×オ×カ）	5,734 円/日

表 5-22 楓・登川地区でのデマンド交通導入に伴うバス経費の変化試算

A	路線バス延長 ^{※1}	4.7 km
B	現在の便数 ^{※2}	8 便/日
C	デマンド導入時の便数	5 便/日
D=B-C	減便数	3 便/日
E=A×B	現行バス営業キロ	37.6 台km/日
F=A×C	導入後バス営業キロ	23.5 台km/日
G=E-F	バス営業キロ変化	14.1 台km/日
H	運送原価 ^{※3}	272 円/台km

Cb0=E×H	現行のバス経費	10,227 円/日
Cb1=F×H	デマンド導入時のバス経費	6,392 円/日
Cb0-Cb1	路線バス経費変化	3,835 円/日

※1：登川バス停留所から国道274と国道452交差点まで

※2：便数は往路と復路の平日合計便数。

※3：夕鉄バスの運送原価（平成23年10月～24年9月）より

表 5-23 楓・登川地区でのデマンド交通経費の試算（毎日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	5.2 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	100%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	6 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日あたり運行経費（キ=ア×オ×カ）	7,051 円/日

※4：登川バス停留所から新夕張駅前まで。

※5：便数は往路と復路の合計便数。回送分は含まない。

※6：毎日・全便の予約があり、運行すると仮定。

※7：バスの運送原価内訳をもとに、燃費比較に基づく燃料油脂費、車両価格比に基づく車両修繕費と車両償却費を算定することでデマンド交通の運送原価を仮定している。

表 5-24 楓・登川地区でのデマンド交通経費の試算（週4日運行）

ア	デマンド運行距離（片道） ^{※4}	5.2 km
イ	設定便数 ^{※5}	6 便/運行日
ウ	運行日/日数 ^{※6}	57%
エ	運行日の運行実施率 ^{※6}	100%
オ	日平均運行便数（オ=イ×ウ×エ）	3.43 便/日
カ	運送原価 ^{※7}	226 円/km
キ	日あたり運行経費（キ=ア×オ×カ）	4,029 円/日

(2) 運賃収入の概算

3 地区それぞれのデマンド交通導入前後の路線バス運賃収入と、デマンド交通の運賃収入を算出する。

運賃収入の算定にあたり、デマンド交通の利用者数は以下のA B 2通りの考え方で推計を行う。

なお、路線バスとデマンド交通ともに雑収入（広告費・協賛金）や補助金収入は本概算の範囲外とする。平均支払額は正規運賃に対して割引率 50%で設定している。

【デマンド交通の利用者数推計の考え方 A：バス転換】

減便対象のバス利用者が、全てデマンド交通の利用に置き換わると仮定する。

一方で、自動車送迎などで移動している利用者がデマンド交通に転換する需要や、交通が不便なため移動できなかった住民が、デマンド交通をきっかけに移動する「誘発需要」については利用者数に含まないこととする。

【デマンド交通の利用者数推計の考え方 B：意向回答数】

今回実施したデマンド交通に関するアンケート調査は「南部」「真谷地」「楓・登川」の全戸に調査票配布を行い、デマンド交通の利用意向を尋ねている。

そのためデマンド交通に利用意向を持つ方の大多数はアンケートに回答していることが期待されるため、アンケートで「デマンド交通を利用する」との利用意向表明があった回答数を「期待される利用者数」と見なすことができる。

地区別の「デマンド交通を利用する」との回答数を、利用頻度の回答で乗車回数に換算することで、利用者数を推計する。

表 5-25 デマンド交通の利用客数推計値（毎日運行）

	南部	真谷地	楓・登川
考え方 A：バス転換	19 人	22 人	10 人
考え方 B：意向回答数	13.2 人	2.3 人	5.8 人

※一日あたりの利用客数。Bでは利用頻度別の回答数をもとに客数換算している。

表 5-26 南部地区での運賃収入の試算（考え方A：バス転換）

現在	バス乗降者数	41 人/日
	平均バス支払額	200 円/人
	現行のバス収入	8,200 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	22 人/日
	導入後のバス収入	4,400 円/日
	バスから転換した利用者数	19 人/日
	送迎等から転換・誘発需要	0 人/日
	平均支払額	200 円/人
	デマンド交通収入	3,800 円/日
	交通収入計	8,200 円/日
デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数	22 人/日
	導入後のバス収入	4,400 円/日
	バスから転換した利用者数	19 人/日
	送迎等から転換・誘発需要	0 人/日
	平均支払額	200 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	3,800 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	2,171 円/日
	交通収入計	6,571 円/日

表 5-27 南部地区での運賃収入の試算（考え方B：調査回答数）

現在	バス乗降者数	41 人/日
	平均バス支払額	200 円/人
	現行のバス収入	8,200 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	22 人/日
	導入後のバス収入	4,400 円/日
	アンケート回答での利用者数	13.2 人/日
	デマンド平均支払額	200 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	2,636 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	2,636 円/日
	交通収入計	7,036 円/日
デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数	22 人/日
	導入後のバス収入	4,400 円/日
	アンケート回答での利用者数	23.1 人/日
	デマンド平均支払額	200 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	4,313 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	2,465 円/日
	交通収入計	6,865 円/日

表 5-28 真谷地地区での運賃収入の試算

現在	バス乗降者数	37 人/日
	平均バス支払額	115 円/人
	現行のバス収入	4,255 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	15 人/日
	導入後のバス収入	1,725 円/日
	バスから転換した利用者数	22 人/日
	送迎等から転換・誘発需要	0 人/日
	平均支払額	125 円/人
	デマンド交通収入	2,750 円/日
	交通収入計	4,475 円/日
デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数	15 人/日
	導入後のバス収入	1,725 円/日
	バスから転換した利用者数	22 人/日
	送迎等から転換・誘発需要	0 人/日
	平均支払額	125 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	2,750 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	1,571 円/日
交通収入計	3,296 円/日	

表 5-29 真谷地地区での運賃収入の試算（考え方B：調査回答数）

現在	バス乗降者数	37 人/日
	平均バス支払額	115 円/人
	現行のバス収入	4,255 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	15 人/日
	導入後のバス収入	1,725 円/日
	アンケート回答での利用者数	2.3 人/日
	デマンド平均支払額	125 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	285 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	285 円/日
	交通収入計	2,010 円/日
デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数	15 人/日
	導入後のバス収入	1,725 円/日
	アンケート回答での利用者数	4.0 人/日
	デマンド平均支払額	125 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	498 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	285 円/日
	交通収入計	2,010 円/日

表 5-30 楓・登川地区での運賃収入の試算

現在	バス乗降者数	18 人/日
	平均バス支払額 (登川～新夕張)	170 円/人
	現行のバス収入 (登川～新夕張)	3,060 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	8 人/日
	導入後のバス収入 (登川～新夕張)	1,360 円/日
	バスから転換した利用者数	10 人/日
	送迎等から転換・誘発需要	0 人/日
	平均支払額	150 円/人
	デマンド交通収入	1,500 円/日
	交通収入計	2,860 円/日
	デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数
導入後のバス収入	1,360 円/日	
バスから転換した利用者数	10 人/日	
送迎等から転換・誘発需要	0 人/日	
平均支払額	150 円/人	
運行日あたりデマンド交通収入	1,500 円/運行日	
日あたりデマンド交通収入	857 円/日	
交通収入計	2,217 円/日	

表 5-31 楓・登川地区での運賃収入の試算 (考え方B: 調査回答数)

現在	バス乗降者数	18 人/日
	平均バス支払額	170 円/人
	現行のバス収入	3,060 円/日
デマンド 交通導入後 (毎日運行)	バス乗降者数	8 人/日
	導入後のバス収入	1,360 円/日
	アンケート回答での利用者数	5.8 人/日
	デマンド平均支払額	150 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	868 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	868 円/日
	交通収入計	2,228 円/日
デマンド 交通導入後 (週4運行)	バス乗降者数	8 人/日
	導入後のバス収入	1,360 円/日
	アンケート回答での利用者数	8.6 人/日
	デマンド平均支払額	150 円/人
	運行日あたりデマンド交通収入	1,294 円/運行日
	日あたりデマンド交通収入	739 円/日
	交通収入計	2,099 円/日

(3) 収支概算のまとめ

表 5-32 収支概算のまとめ（毎日運行・Aバス転換）

(毎日運行)		南部地区		真谷地地区		楓・登川地区	
		現在	導入後	現在	導入後	現在	導入後
経費	路線バス経費	18,360	6,120	11,750	5,875	10,227	3,835
	デマンド交通経費		11,526		10,034		7,051
	経費 計	18,360	17,646	11,750	15,910	10,227	10,886
収入	路線バス運賃収入	8,200	4,400	4,255	1,725	3,060	1,360
	デマンド交通運賃収入		3,800		2,750		1,500
	収入 計	8,200	8,200	4,255	4,475	3,060	2,860
収入－経費		-10,160	-9,446	-7,495	-11,435	-7,167	-8,026

(単位:円/日)

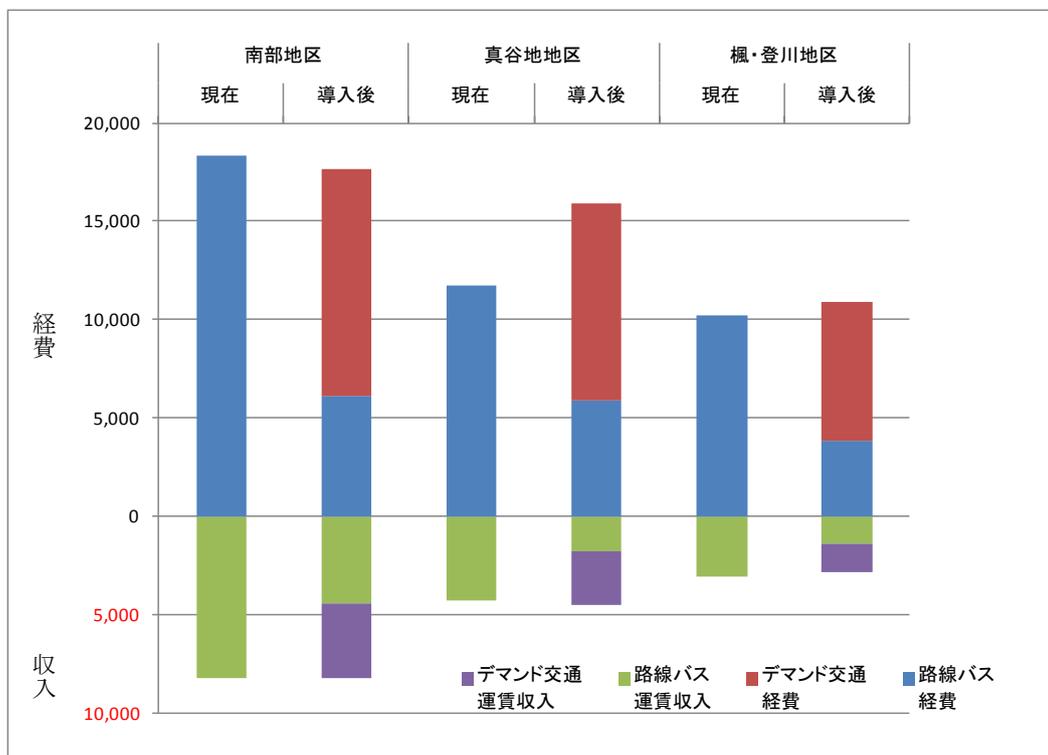


表 5-33 収支概算のまとめ（毎日運行・B意向回答数）

(毎日運行)		南部地区		真谷地地区		楓・登川地区	
		現在	導入後	現在	導入後	現在	導入後
経費	路線バス経費	18,360	6,120	11,750	5,875	10,227	3,835
	デマンド交通経費		11,526		10,034		7,051
	経費 計	18,360	17,646	11,750	15,910	10,227	10,886
収入	路線バス運賃収入	8,200	4,400	4,255	1,725	3,060	1,360
	デマンド交通運賃収入		2,636		285		868
	収入 計	8,200	7,036	4,255	2,010	3,060	2,228
収入－経費		-10,160	-10,610	-7,495	-13,900	-7,167	-8,659

(単位:円/日)

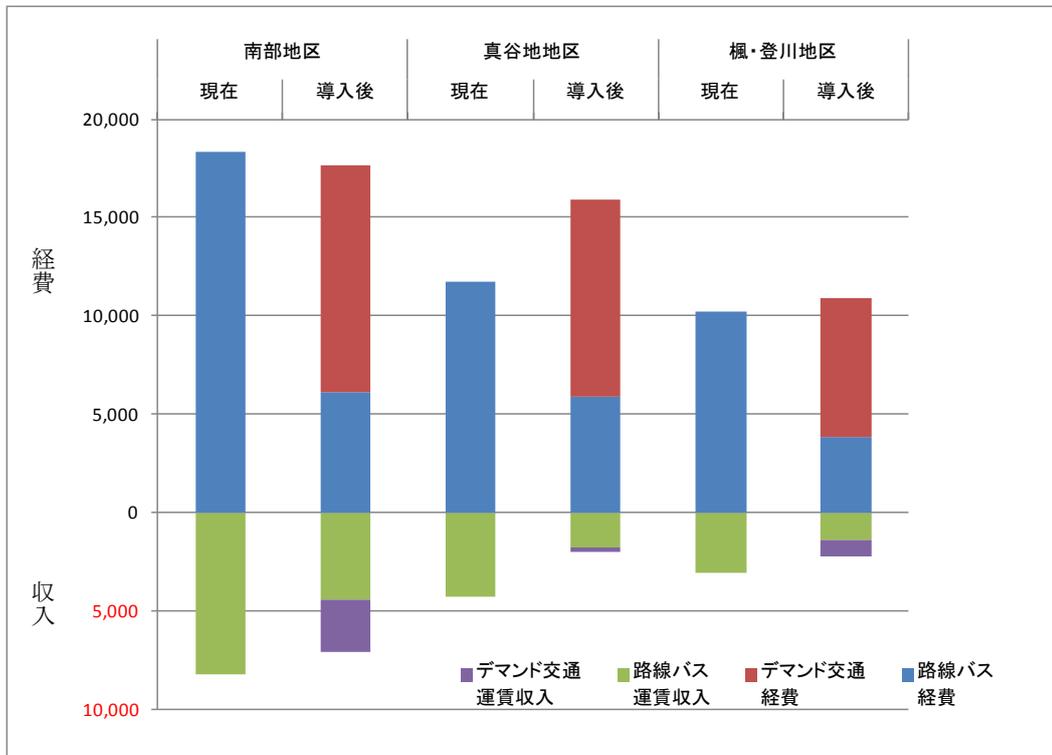


表 5-34 収支概算のまとめ（週4日運行・Aバス転換）

(週4日運行)		南部地区		真谷地地区		楓・登川地区	
		現在	導入後	現在	導入後	現在	導入後
経費	路線バス経費	18,360	6,120	11,750	5,875	10,227	3,835
	デマンド交通経費		6,586		5,734		4,029
	経費 計	18,360	12,706	11,750	11,609	10,227	7,864
収入	路線バス運賃収入	8,200	4,400	4,255	1,725	3,060	1,360
	デマンド交通運賃収入		2,171		1,571		857
	収入 計	8,200	6,571	4,255	3,296	3,060	2,217
収入－経費		-10,160	-6,135	-7,495	-8,313	-7,167	-5,647

(単位:円/日)

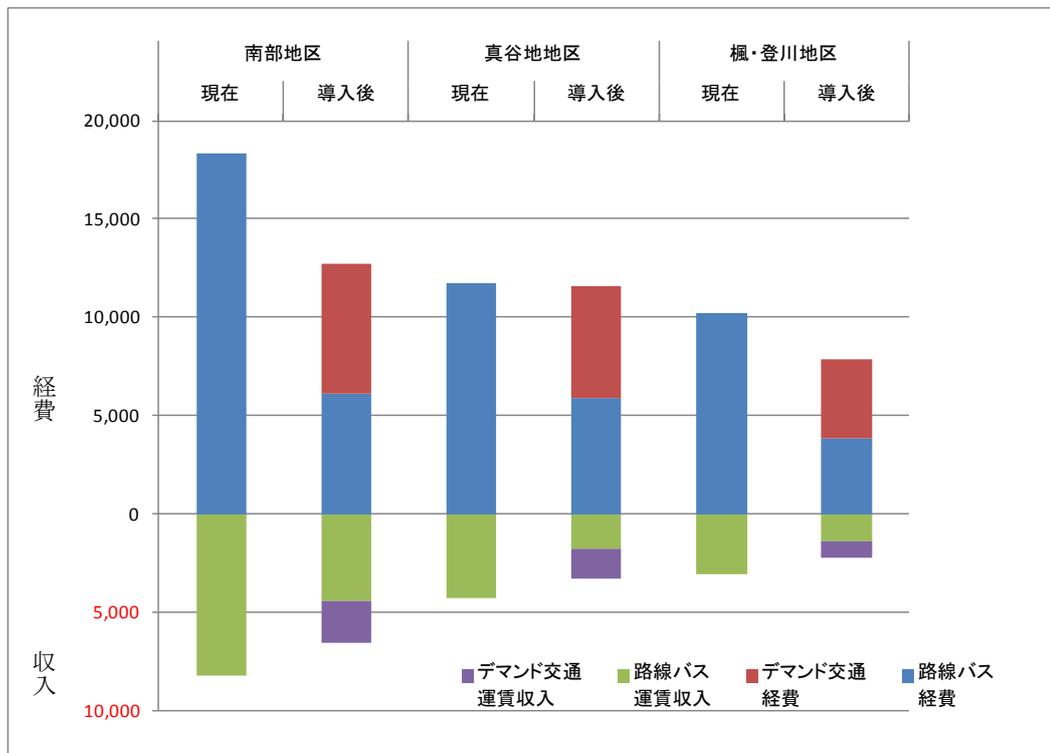
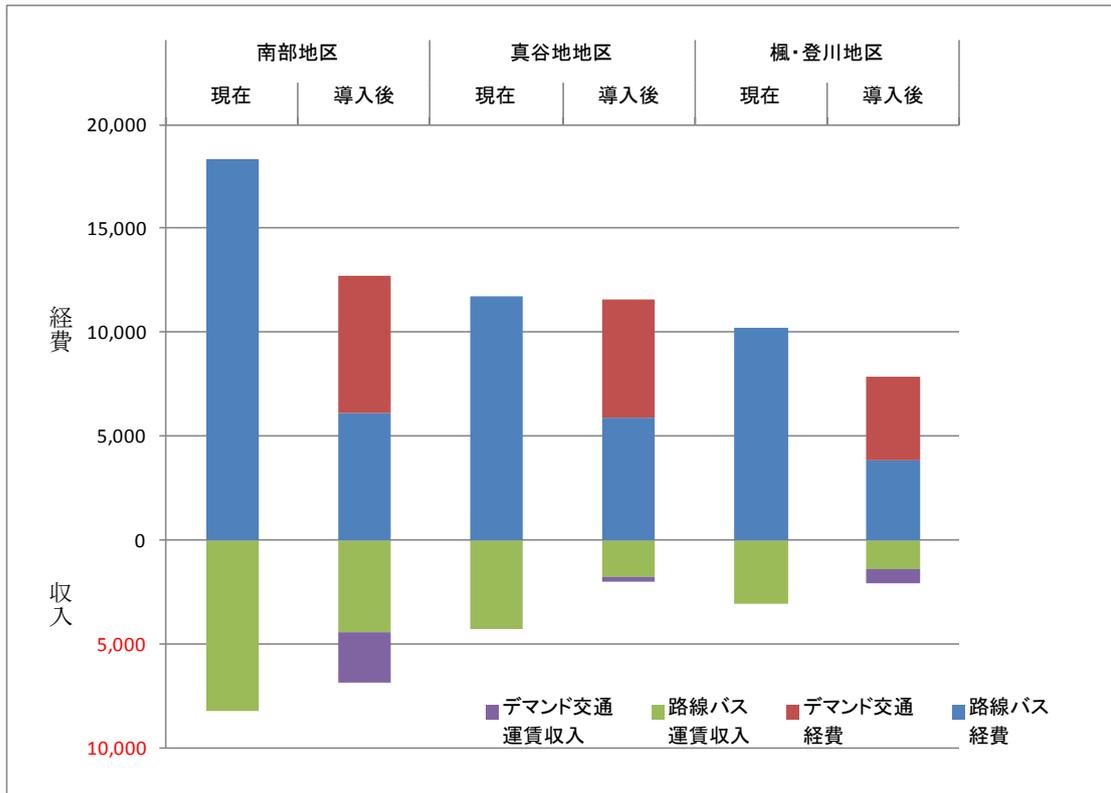


表 5-35 収支概算のまとめ（週4日運行・B意向回答数）

(週4日運行)		南部地区		真谷地地区		楓・登川地区	
		現在	導入後	現在	導入後	現在	導入後
経費	路線バス経費	18,360	6,120	11,750	5,875	10,227	3,835
	デマンド交通経費		6,586		5,734		4,029
	経費 計	18,360	12,706	11,750	11,609	10,227	7,864
収入	路線バス運賃収入	8,200	4,400	4,255	1,725	3,060	1,360
	デマンド交通運賃収入		2,465		285		739
	収入 計	8,200	6,865	4,255	2,010	3,060	2,099
収入－経費		-10,160	-5,842	-7,495	-9,600	-7,167	-5,765

(単位:円/日)



5-4. デマンド交通の導入に向けて

5-4-1. 地区の選定

アンケート結果で真谷地地区住民のデマンド交通利用意向が低く、事業採算においても週4日運行としても大幅な経費改善効果は見込めない結果となっている。

残る南部地区または楓・登川地区を見ると、共にアンケート回答から推計される利用客数と現行のバス利用客数が近いことから、住民にも受け入れられる可能性が高いと考えられる。ただし、楓・登川地区については、現行バス路線が真谷地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重要である。

そこでデマンド交通の導入を進めるならば、南部地区を対象に先行的に導入することが望ましい。当該地区で先行導入することで、市民理解が進み、真谷地・楓登川の意向も変化していくことが期待される。

5-4-2. 段階的な導入

南部地区で先行的に導入することを仮定し、今後の導入スケジュール案を提案する。

表 5-36 導入スケジュール (案)

年度	実施内容
平成25年度	<ul style="list-style-type: none">● 南部地区のデマンド交通を対象とした「地域内フィーダーシステム確保維持計画」の策定
平成26年度	(事業者の協力や予算措置などの条件が満たされた場合) <ul style="list-style-type: none">● 南部地区でのデマンド交通の試験導入● デマンド交通の導入
平成27年度以降	<ul style="list-style-type: none">● 南部地区での効果検証● 利用促進策・改善策の検討と実施● 他地域への展開可能性の検討

5-4-3. 事業構造

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る。

「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る。

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る。

表 5-37 デマンド交通の事業区分

	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

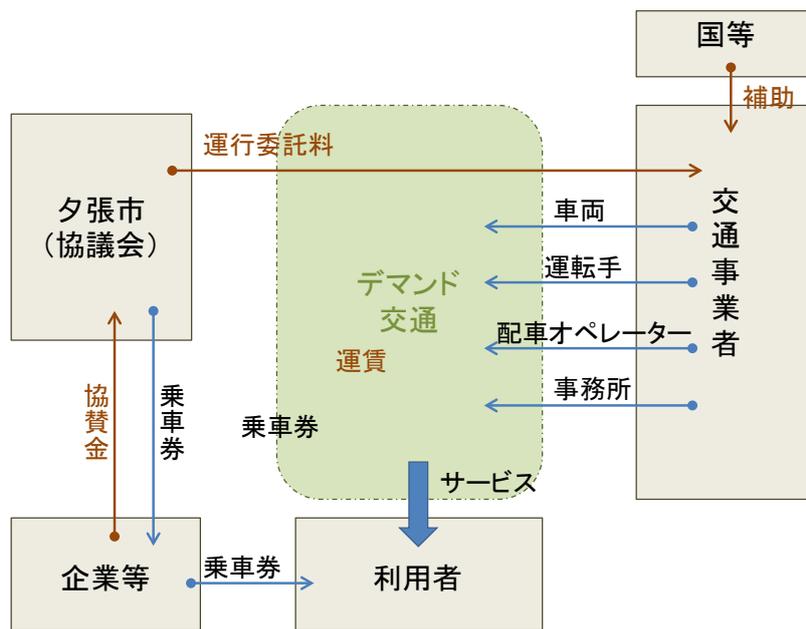


図 5-7 デマンド交通の事業構造 (案)

第6章 夕張市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

6-1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

（1）当該地域の概要

①地域の概要

夕張市は北海道のほぼ中央、空知地方の南部に位置し、面積 763.2 km²である。本地域は夕張山地の豊かな森林や清流に育まれた丘陵地帯で、夕張岳から流れる夕張川とその支流が市内のほぼ中央を貫き、流域に沿った帯状に街が形成されている。

明治 25 年、夕張炭山の採炭開始以来、本市は長らく炭鉱の街として栄えてきたが、国のエネルギー政策の転換から昭和 40 年代に入って炭鉱が次々に閉山し、平成 2 年本市最後のヤマである三菱南大夕張炭鉱が閉山し「炭鉱の街夕張」としての歴史に幕を閉じた。

これに対応すべく、本市は古くから石炭に代わる新しい産業を模索し、「夕張メロン」という全国に名をはせる一大作物を産み出したが、一方で、力を注いだ観光産業については必ずしも十分な成果を上げることができず、本市の財政破綻の一因ともなった。

この間、本市の人口は急激に減少し、ピーク時（昭和 35 年）の 11 万 6 千人から現在は 1 万人弱となり、地域の産業構造のみならず社会構造も急激に変化することとなった。特に市の高齢化率は急速に上昇し、平成 22 年国勢調査において 65 歳以上の人口割合が約 44%と、高齢化率全道一となっている。

②公共交通の概要

夕張市の公共交通は、鉄道（JR）、路線バスとタクシーで構成されている。

鉄道は石勝線（本線）と石勝線夕張支線があり、石勝線（本線）については、市の南部に位置する新夕張駅が特急停車駅となっている。石勝線夕張支線は新夕張駅と夕張駅とを結び夕張市の市街地を縦断する約 16 km の路線である。

路線バスについては、夕張鉄道株式会社（以下「夕鉄バス」と略称表記）が市内 5 路線のほか札幌市新札幌と夕鉄バスターミナルを結ぶ都市間バスと札幌市新札幌から夕鉄バスターミナルを経由し夕張市南部地区まで結ぶ広域路線を運行している。また、北海道中央バスが札幌駅前ターミナルとレースイ・リゾートを結ぶ都市間バスを運行している。

タクシーは夕張第一交通株式会社と丸北ハイヤーの 2 社が営業しており、電話呼び出しによる旅客自動車運送事業を行っている。

表 公共交通の運行頻度など

種類	ルート等	頻度	備考
J R	石勝線（本線）	上り 16 本／日 下り 8 本／日	上りは特急列車と普通列車の計、下りは特急列車のみ
	石勝線夕張支線（新夕張～夕張）	上り 9 本／日（平日） 下り 9 本／日（平日）	1 両ワンマン運行
路線バス	清陵町～社光（循環線）	12 往復（平日）	夕鉄バス
	夕鉄バスターミナル～社光	上り 2 便／日（平日） 下り 4 便／日（平日）	
	中学校前→夕鉄バスターミナル	下り 2 便／日（平日）	
	滝ノ上～中学校前	上り 5 便／日（平日） 下り 1 便／日（平日）	
	登川～真谷地～清陵町	上り 6 便／日（平日） 下り 3 便／日（平日）	
	新札幌～南部	上り 3 便／日（平日） 下り 4 便／日（平日）	
	札幌駅～レースイ	上り 3 便／日（平日） 下り 3 便／日（平日）	北海道中央バス

注：「上り」＝市外路線は札幌行き方面、市内路線は新夕張行き方面

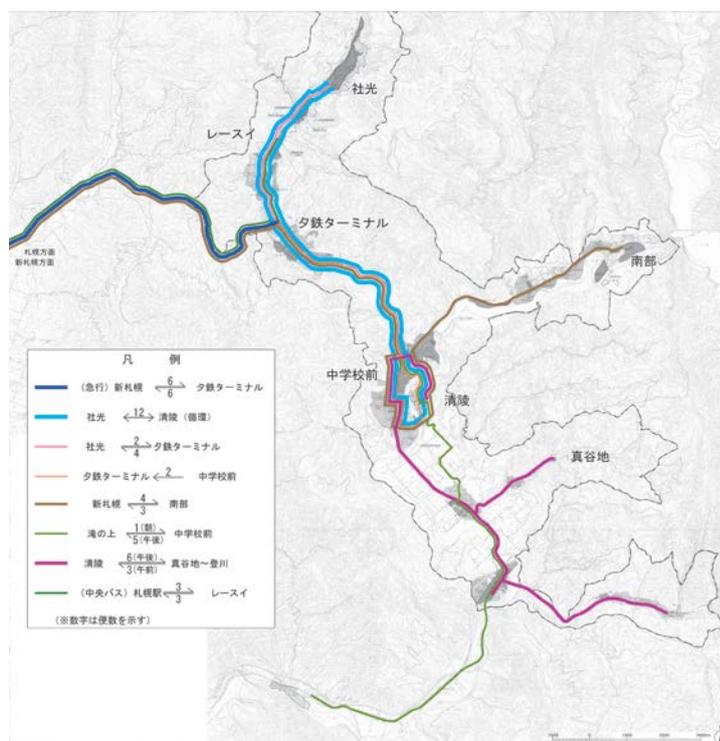


図 1 夕張市内バス路線網

(2) 地域の公共交通の確保維持改善に係る計画策定の必要性

① 高齢者等の生活の足の確保

平成 25 年 1 月末現在、夕張市の高齢化率は 45%を超えており、道内の自治体で最も高い。現在、市民の多くは自動車を利用して移動しているが、市民アンケート結果においても、「今は自動車の運転ができるので良いが、将来的に運転ができなくなった際に不安である」という意見があったように、高齢化が急速に進展する中、近い将来に自身や家族による自動車の運転が年齢的に困難となり、日常生活の足に支障をきたすことが予想される。

また、公共交通の利用割合は低く、公共交通サービスに対する市民満足度も低い現状にあることから、公共交通のサービス改善と、高齢者等の日常生活の足の確保は喫緊の課題となっている。

② 財政負担の軽減

市内における公共交通の利用者は少なく、公共交通事業者は事業の運営・維持に苦慮しており、市においても生活路線バスを維持するため、多額の予算を措置している。

市民アンケート結果でも「不便にならない範囲で財政負担を少なくする」「財政負担を変えない範囲で公共交通を便利にする」といった意向が強く、市民説明会等でも「行政任せでなく市民の力を活用すべき」「財政負担の実情を市民にもっと知らせるべき」といった意見が寄せられた。

現在、夕張市は財政再生計画に基づき、財政の再建と地域の再生に取り組んでいるところであり、財政負担の軽減は大きな課題となっている。

③ コンパクトなまちづくりを支える交通体系

夕張市では人口減少と少子高齢化が急速に進行する中、「安心して幸せに暮らすコンパクトシティゆーばり」を目指す「夕張市まちづくりマスタープラン」を平成 24 年 3 月に策定したところである。

市民アンケートや市民説明会等においても、コンパクトなまちづくりに併せた交通体系の構築を望む意見が多数寄せられている。将来の都市構造を支える公共交通網の実現に向けて、今後のまちの変化に柔軟に対応できる生活交通ネットワークの形成が求められている。

6-2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

(1) 定量的な目標

現在、南部地区のバス路線は清水沢地区と夕鉄バスターミナルを経由し、札幌市新札幌まで運行している。一日あたり上り3便、下り4便運行しているが、このうち朝夕の登下校便を除いた便(下表の※印)を、デマンド交通に転換することで、利用者利便の向上と運行経費の削減を目指す。

現行の路線バスの利用者とともに、デマンド化により利便性を高めることで新たな需要の掘り起こしも期待されることから、運行日1日当たりの利用者数は**人程度を目標とする。

表 運行ダイヤの導入前後比較(南部地区)

	現行バス路線	デマンド交通 (最長所要時間の場合)
【行き】 南部 ↓ 清水沢	<p style="text-align: center;"><南部→清水沢></p> バス(登校) 7:13発→7:37着 バス※ 8:29発→8:53着 バス※ 12:34発→12:58着	<p style="text-align: center;"><南部→清水沢/南清水沢></p> バス(登校) 7:13発→7:37着 デマンド1便 9:00発→9:35/9:40着 デマンド2便 10:40発→11:15/11:20着 デマンド3便 12:55発→13:30/13:35着
【帰り】 清水沢 ↓ 南部	<p style="text-align: center;"><南部→清水沢></p> バス※ 12:01発→12:25着 バス※ 13:36発→14:00着 バス(下校) 14:41発→15:05着 バス(下校) 15:41発→16:05着 バス※ 16:06発→16:30着 バス※ 18:36発→19:00着	<p style="text-align: center;"><南清水沢/清水沢→南部></p> デマンド1便 9:55/10:00発 →10:35着 デマンド2便 12:10/12:15発 →12:50着 バス(下校) 14:41発 →15:05着 バス(下校) 15:41発 →16:05着 デマンド3便 19:10/19:15発 →19:50着

表 計画の目標

区分	年度	日あたり利用人数	備考
現状	平成23年度	19人	夕鉄バスの乗降客数調査(平成23年度)より、朝夕の登下校便を除く便(上記表の※印)での南部地区の利用者数
目標	平成**年度	**人	

(2) 効果

南部地区と夕張市街地の清水沢地区との間において、利用者にとって利便性の高いデマンド交通を導入することにより、高齢者等の通院や買い物などの移動の利便性の向上が期待される。

あわせて運行コスト面においても、予約が無い日や便は運行しないというデマンド交通の特性を活かすとともに、車両コストの軽減などにより運行コストの低減も期待される。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

						平成27年度
都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/ 地域内フィーダー の別	確保維持事業 に要する国庫 補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)	
					基準口で 該当する要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 と接続確保策
夕張市	〇〇〇〇〇〇株式会社	(仮称)南部地区デマ ンド交通	地域内フィーダー	千円	②(1)	小平中央バス停において、沿 岸バス路線の路線バスに接続 ①
合 計				0千円		

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
3. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

6-4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(デマンド型運行)用)

事業者名	〇〇〇〇〇株式会社	平成27年度
------	-----------	--------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗合バス事業・自家用有償旅客運送					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の 前々年度の 保有車両数 (ハ)	台	補助対象期間の 前々年度の 1台当たりサービス 提供時間(ニ)	時間	経常収支率	%	

2. 時間当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の 時間当たり経常費用 ロ÷ハ÷ニ=ホ	地域時間当たり 標準経常費用 ヘ	時間当たり経常費用 ホとへのいずれか少ない額 ト	時間当たり経常収益 イ÷ハ÷ニ=チ
北海道	#VALUE!	2,624 円 .29 銭	#VALUE!	#VALUE!
	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭	円 . 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回数	1回当たりサー ビス提供時間 リ	リのうち補助ブ ロック外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ヌ	リのうち同一補 助ブロック市区 町村外乗入部 分に係るサー ビス提供時間 ル	補助ブロック外乗 り入れ部分及び同 一補助ブロック市 町村外乗入れ部 分以外のサービス 提供時間の比率 (リ-(ヌ+ル)) ÷リ=ワ	計画サービス 提供時間 ヅ
			発地	営業 区域	着地							
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
						日	回	時間	0.0 時間	0.0 時間	%	時間
合 計		系統						0.0 時間	0.0 時間	0.0 時間		0.0 時間

補助ブ ロック 名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額 ト×ワ以下の額:カ	経常収益の 見込額 チ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カーヨ=タ	タのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック市区町村 外乗入部分以外 に係るもの タ×ヲ=ツ	補助対象経費 ネ	補助対象経費の 1/2 ネ×1/2=ナ	国庫補助 上限額 ラ	国庫補助金 内定申請額 (ナ又はラのうち いずれか少ないほう の額) ム
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
		円	円	円		千円	千円		
合 計		0円	0円	0円	0円	0 千円	0 千円	7,266 千円	0 千円

補助ブロック名	申請番号	経常費用から経常収益を控除した額 ホ×ワ-ヨ=ウ	損失額から国庫補助額を控除した額 ウ-ム=ノ	ノの負担者とその負担割合																	
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要									
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合										
		円																			
		円																			
		円																			
		円																			
		円																			
		円																			
合計		0円	0円	円	%	円	%	円	%	円	%	円	%								

(1) 記載要領

- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則第12条の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、サービス提供時間については、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス(自家用有償運送)事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、原則として昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。
- 「補助対象期間の前々年度の保有車両台数」の欄は、事業者が保有する車両数でなく、生活交通ネットワーク計画に記載された運行系統を運行するにあたって必要な車両台数を記載すること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域時間当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「1回当たりサービス提供時間」(リ欄)については、【(1回あたり平均運行時間)+(1日あたり平均待機時間/1日あたり運行回数)】により算出すること。
- 「1回当たりサービス提供時間」、「補助ブロック外乗入部分に係るサービス提供時間」及び「市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。また、合計の欄については、各申請系統のサービス提供時間の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間」の欄は、同一補助ブロック内における市区町村外乗入部分に係るサービス提供時間を記載することとし、補助ブロックが異なる市区町村外乗入部分は(ヌ)に記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分及び市区町村外乗入部分以外のサービス提供時間の比率(ヲ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画サービス提供時間」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「補助対象経費」の欄は、(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象経費の1/2」の欄は、系統ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 「国庫補助上限額」の欄は、市区町村等が当該市区町村等に係る国庫補助上限額のうち、各事業者ごとに配分した額を記載すること。
- 「補助対象期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- サービス提供時間とは、事業開始時間(運行開始時間)から事業終了時間(運行終了時間)までの間をいい、その間の待機時間、回送時間、予約受付にかかる時間についても含める。なお、サービス提供時間外に行われる予約受付等については、補助対象外とする。
- 待機時間とは、サービス提供時間のうち、実運行しなかった時間をいう。但し、休憩時間及びその他事業に従事している時間は含まない。
- 回送時間について、乗客が降車した後、帰庫する際の回送運行は実運行時間として差し支えない。なお、回送運行中(帰庫途中)に乗用事業による配車指示があり乗用事業の運行を行った場合は、当該回送運行は実運行時間とは認められない。
- 複数系統を運行する車両(1台で3系統運行等)の待機時間については、明確に待機時間を算出することは困難である場合は、原則として、系統毎の計画サービス提供時間(ワ欄)を系統数の合計値で除す若しくは系統毎の運行回数に応じた算出方法により算出されたい。

(2) 添付書類

- 補助対象年度(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類

6-5. 別表 4 の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

※地域内フィーダー系統確保維持計画のため記載は必要なし

6-6. 別表 4 の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

※地域内フィーダー系統確保維持計画のため記載は必要なし

6-7. 地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要

表 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	夕張市
	人 口 (単位：人)
人口集中地区以外	10,922
交通不便地域	10,922

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
10,922	夕張市	過疎地域自立促進特別措置法

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領（2.（1）⑫）に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載することまた、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2) 添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図

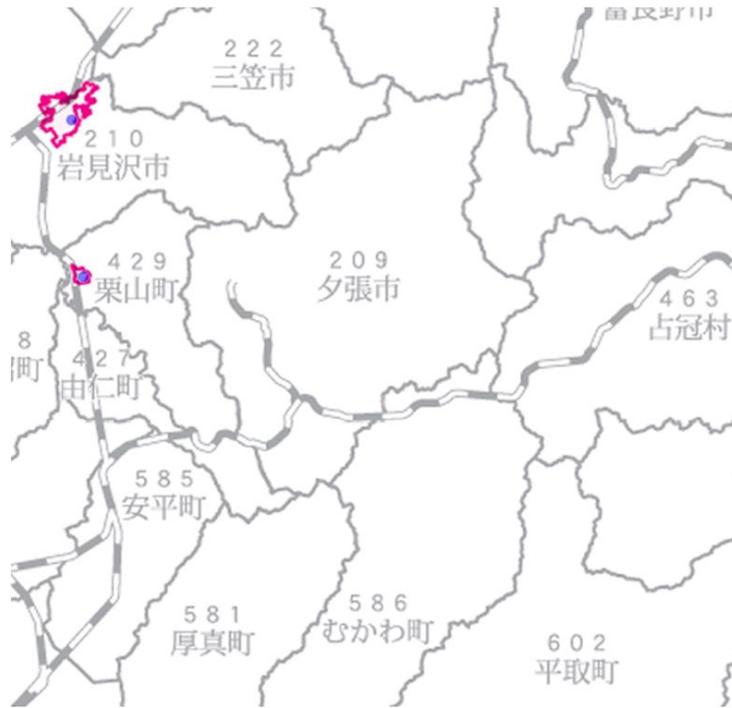


図 平成 22 年国勢調査人口集中地区境界図（総務省統計局）
 （夕張市に人口集中地区は無し）

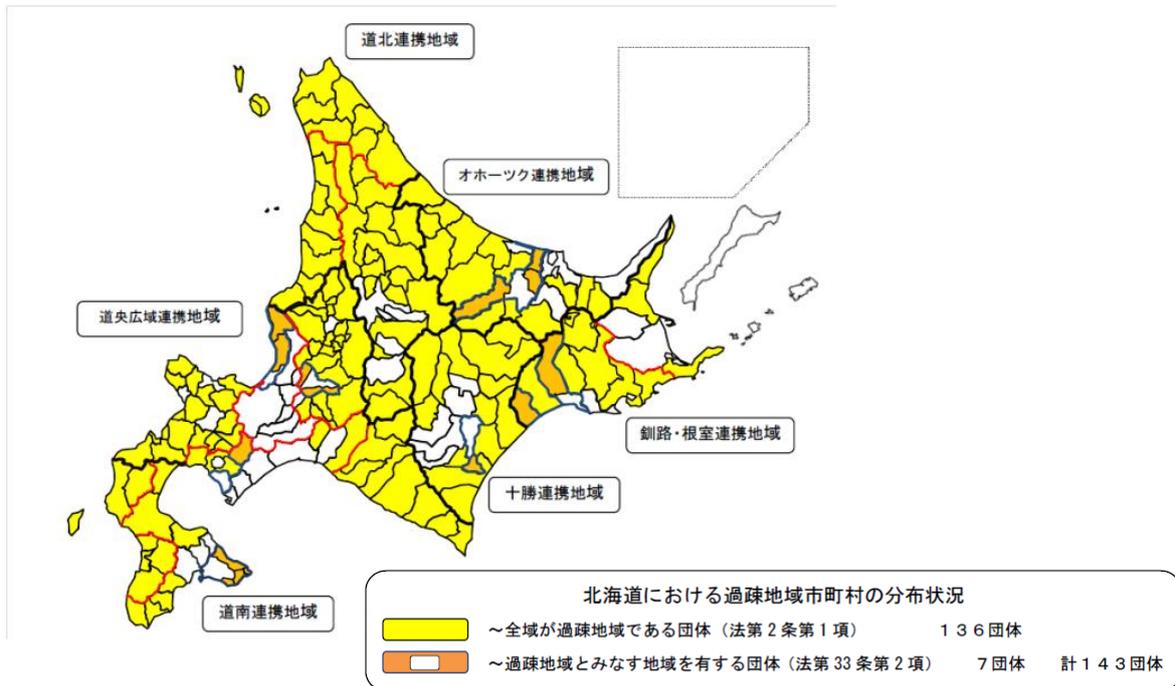


図 過疎地域の分布状況（「北海道過疎地域自立促進都道府県計画（北海道）」）
 （夕張市は全域が過疎地域である団体）

6-8. 車両の取得に係る目的・必要性

当該デマンド交通は、サービスエリア内居住者の自宅まで送迎することにより、利用者利便性の高い地域の生活交通の維持・確保・向上を行うとともに、高齢者等の外出機会の促進も目指していくものである。

既存バス路線の利用者数やアンケートでの利用意向をもとにデマンド交通の利用者数を推計すると、1便あたり数名の利用が予想されることから、新たに10人程度の乗客定員車両を取得することで、需要に見合った効率的な交通サービスの提供が可能となる。

6-9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

利用者へのサービスに支障なく安全、円滑かつ効率的に運行を行うため、小型車両を*台新規に導入する。(取得総額は***万円)

この車両を用いて、日あたり往路3便、復路3便を運行し、年間***人の利用者を見込む。

6-10. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額

表6 車両の取得計画の概要

都道府県 (市区町村)	補助対象事業者名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)

6-11. 公共交通会議の開催状況と主な議論

回	月 日	主な内容	備考
平成 24 年度 第 1 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 24 年 5 月 28 日	<ul style="list-style-type: none"> ・夕張市の公共交通体系及び今後のまちづくりについて ・平成 24 年度の事業計画案・予算案 ・地域公共交通調査事業について 	
平成 24 年度 第 2 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 25 年 1 月 18 日	<ul style="list-style-type: none"> ・夕張市民アンケート等調査の報告 ・DMV 導入可能性検討分科会の検討内容報告 ・夕張市生活交通ネットワーク計画の基本的な考え方 	
平成 24 年度 第 3 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 25 年 3 月 11 日	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別説明会・郊外地区座談会・全体説明会の結果 ・夕張市生活交通ネットワーク計画（案） 	
平成 25 年度 第 1 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 25 年 6 月 6 日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度事業報告・収支決算 ・平成 25 年度の事業計画案・予算案 ・デマンド交通等導入検討調査業務プロポーザル公募 	
平成 25 年度 第 2 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 25 年 12 月 2 日	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年度事業の検討経過 ・デマンド交通等導入可能性検討分科会、DMV 導入計画検討分科会の検討内容 ・デマンド交通に関するアンケート調査 ・公共交通の利用促進策の検討 	
平成 25 年度 第 3 回 夕張市地域公共交通 協議会	平成 26 年 2 月 5 日	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通等導入検討調査報告 ・DMV 導入計画（案）、地域再生計画（案） ・公共交通の利用促進策 ・平成 26 年度事業計画（案） 予算（案） 	

6-12. 利用者等の意見の反映状況

- ・市民の交通実態と公共交通に対する意見を把握・反映するため、市内の全世帯に対して、平成 24 年度にアンケート調査（「生活交通ネットワーク検討に関する夕張市民意識調査」）を行った。
- ・平成 24 年度に市内 6 箇所（本庁・若菜地区、沼ノ沢地区、真谷地地区、紅葉山地区（楓・登川地区を含む）、南部地区、清水沢地区）での地区別説明会を実施し、対話形式で生活交通に対する要望や意見の聴取を行った。
- ・平成 25 年度には、郊外の 3 地区（南部地区、真谷地地区、楓・登川地区）の全世帯に対して、デマンド交通の具体的なサービス案を提示して利用意向と意見をきくための「デマンド交通に関するアンケート調査」を行った。

6-13. 協議会メンバーの構成

平成 26 年 2 月現在

区分	所属機関	役職	氏名
公共交通事業者	夕張鉄道株式会社取締役管理部	部長	畠山 朗
	私鉄総連北海道地方労働組合夕張鉄道支部	書記長	平澤 伸一
	空知中央バス株式会社	岩見沢営業所長	五十嵐俊克
	北海道旅客鉄道株式会社	総合企画本部専任部長	一條 雅弘
	夕張第一交通株式会社営業課	課長	和田 政光
	丸北ハイヤー有限会社	取締役社長	北條 孝雄
道路管理者	国土交通省札幌開発建設部岩見沢道路事務所	副所長	佐藤 修
	北海道空知総合振興局札幌建設管理部長沼出張所	所長	山崎 隆司
	夕張市建設課	都市計画土木担当課長	熊谷 修
公安委員会	北海道札幌方面夕張警察署地域・交通課	課長	松川 博彦
関係行政機関	北海道運輸局札幌運輸支局	主席運輸企画専門官	工藤 正弘
	北海道空知総合振興局地域政策部地域政策課	課長	池田 和明
	夕張市教育委員会教育課	課長	古村 賢一
公共交通の利用者	夕張商工会議所	専務理事	小網 敏男
	夕張市農業協同組合営農部	部長	木下 誠
	夕張高等学校	校長	西 博道
	夕張市校長会	会長	白井 啓裕
	夕張地区連合会	会長	千葉 勝
	夕張市 P T A 連合会	会長	伊藤 慎一
	夕張老人クラブ連合会	会長	飯塚 猛
計画策定市	夕張市	理事	鈴木 成

地域公共交通確保維持事業（地域内ファイダーシステム確保維持費）の流れ

時期	4条「委託運行」の場合		78条「市町村有償運送」の場合	
	夕張市（地域公共交通協議会）	交通事業者	夕張市（地域公共交通協議会）	交通事業者
H26.1	上旬			
	中旬	デマンド交通導入可能性検討分科会	デマンド交通導入可能性検討分科会	
	下旬			
H26.2	上旬	地域公共交通協議会	地域公共交通協議会	
	中旬			
	下旬			
H26.3	上旬			
	中旬			
	下旬	地域内ファイダーシステム確保維持計画策定	地域内ファイダーシステム確保維持計画策定	
H26.4	上旬			
	中旬			
	下旬	区域運行実施に伴う事業計画変更申請		
H26.5	上旬	地域公共交通協議会	地域公共交通協議会（実施についての合意）	
	中旬			
	下旬			
H26.6	上旬			
	中旬			
	下旬	地域内ファイダーシステム確保維持計画認定申請書提出	地域内ファイダーシステム確保維持計画認定申請書提出	一時許可申請（21条）
H26.7	上旬			
	中旬			
	下旬			
H26.8	上旬			
	中旬			
	下旬			
H26.9	上旬			
	中旬			
	下旬	地域内ファイダーシステム確保維持計画認定	地域内ファイダーシステム確保維持計画認定	
H26.10	上旬			
	中旬			
	下旬			