

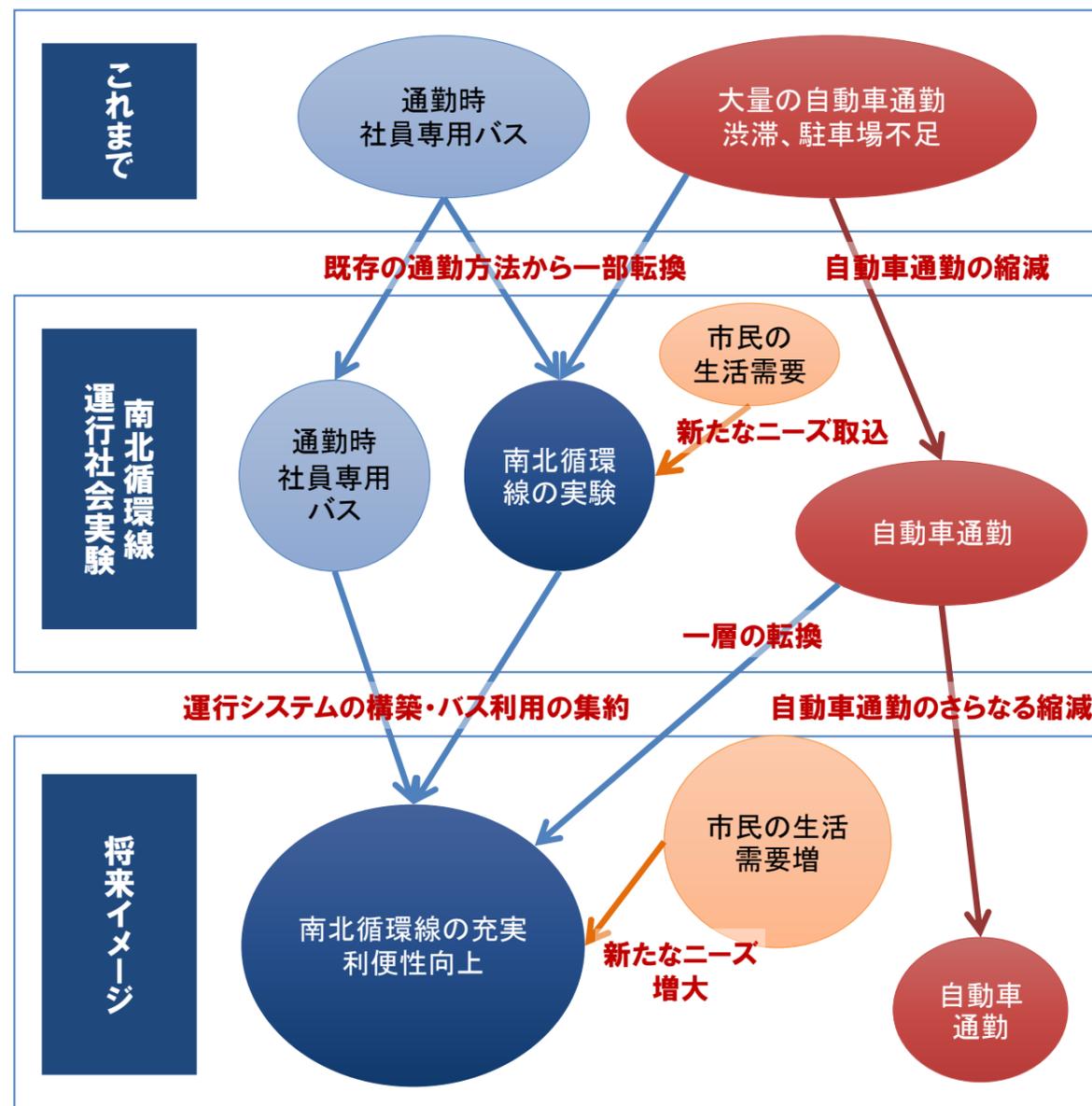
協議第 12 号 南北循環線運行社会実験の期間延長及び路線化について

1. 南北循環線運行社会実験の目的及び期間延長について

(1) 南北循環線運行社会実験の目的

- ・ YKK株式会社では、社員の通勤に関する課題を抱えており、自動車によるドアツードアの通勤スタイルから公共交通を利用した通勤、ライフスタイルに変えるため、本路線が提案・検討されてきた。
- ・ 市内の渋滞緩和と社員の公共交通促進、路線バスの事業運営の安定化への寄与、さらに利便性の向上から経済的に安価なものに変えていくことが狙い。
- ・ YKKの関連事業所や社員寮等を循環し、かつ、市民の買い物や通院等の移動ニーズを一定程度満たすような路線とすることで、地域への貢献も図るもの。
- ・ 地方創生事業の一環で実施されている移動履歴調査等により、社会実験効果を把握し、来年度の本格運行を目指す予定。

南北循環線運行社会実験の考え方



(2) 南北循環線運行社会実験の利用状況

- ・ 南北循環線運行社会実験は、社員利用では一定の利用があるものの、一般利用が少ない状況である。
- ・ 通勤時間帯の大きな需要に対応するため、既存の通勤用社員専用バスが依然必要となっており、利用者数規模も南北循環線よりも多い状況となっている。
- ・ 一方、社員専用バスでは、出勤時間に比べ退勤時間で利用が少ないことから、退勤時間帯の社員利用については、南北循環線への移行が進んでいることが伺える。

表:南北循環線利用者数

期間:(自)2016年11月7日~(至)2017年1月15日 [70日間]

	南北循環線			通勤用社員専用バス			合計
	社員利用	一般利用	小計	出勤	退勤	小計	
11月計	3,098	135	3,233	3,568	962	4,530	7,763
12月計	3,254	276	3,530	4,148	1,151	5,299	8,829
1月計	1,087	95	1,182	1,101	291	1,392	2,574
累計	7,439	506	7,945	8,817	2,404	11,221	19,166

(3) 運行社会実験延長の趣旨

- ・ 社会実験については、期間を平成29年3月31日までの5ヶ月間としていたが、以下の事由により、社会実験としての試行期間と運用方法に変更が必要となった。

- ①南北循環線運行社会実験の利用対象者に対する周知、参画意識の醸成期間が不足
- ②地域交通として、市民利用ニーズの活用時間帯における利用が不足
- ③南北循環線運行の本格運用には、需要(利用)実績を精査できる期間が必要
- ④地方創生事業の一環で実施されている移動履歴調査等による、社会実験効果の詳細な把握が必要
- ⑤今後の輸送需要等に対応するためのシミュレーションに一定の時間が必要

(4) 運行社会実験期間延長の変更点

	当初	初回変更	今回変更
実験期間	計1か月間 (2016年11月30日まで)	計5か月間 (2017年3月31日まで)	計11か月間 (2017年9月30日まで)
運行ルート	YKKセンターパークを起終点としたルート設定	YKKセンターパークを起終点としたルート設定	あいの風とやま鉄道黒部駅、生地駅を起終点としたルート設定
運行日	毎日運行(元日除く)	同左	同左
運行時間帯	7:00~21:00	同左	同左
運行便数 (平日の運行便数)	外回り 18便/日 (うち市民利用可能便 8便) 内回り 16便/日	外回り 18便/日 内回り 16便/日	外回り 18便/日 内回り 17便/日
運賃	200円/一乗車 (小人半額・未就学児無料)	同左	同左

2. 南北循環線運行社会実験の路線化について

(1) 現在の課題

① 輸送力と段階的な増加が見込まれる需要への対応に係る課題

- ・現在の運行方式では、概ね600～650人／日の輸送力と試算されている。
- ・本路線にとって大きな需要であるYKK社員の通勤需要については、一部社員の通勤形態転換にとどまっており、今後の環境整備が進めば、段階的な転換が進められる予定。
- ・YKK社員の通勤需要をフルに転換し、また、市民の利用が促進された場合、現時点の運行体制では需要に見合った輸送力は確保できない可能性がある。

② 複数事業者での路線運行、将来の運行形態に係る課題

- ・本市において、将来大きな需要が見込まれる路線を計画するにあたり、特に通勤で需要が集中する特定の時間帯にバスを多量に用意するのは、単独事業者では困難であると考えられる。本格運行の際は、南北循環線を複数事業者での運行も想定している中で、現在の実証実験においては、複数事業者で運行しながら課題の整理を行っている。
- ・今後の需要増加見込みに合わせ、集中する時間帯の輸送力を複数事業者の協力により確保するためには、時間当たりの移動需要を精査し、必要輸送力を予測した上で適切な配分が必要である。
- ・また、将来の運行ルートやダイヤの修正、運賃収受、運行事業等の管理をするためには、複数事業者間の調整が必要である。
- ・一方で、一路線を複数事業者で運行することの合意形成を図る必要があり、今後も十分な議論が必要である。

③ 日中の需要対応及び利用促進策に係る課題

- ・通勤時間帯の運行需要に応える輸送力の余力を用いて、沿線地域の市民生活に貢献すべく、通勤時間だけでなく、日中の需要に柔軟に対応する運行方法を検討する必要がある。
- ・利用者の意見収集が必要である。
- ・実効性のある利用促進策の多面的な推進が必要となる。
- ・モビリティマネジメント*の実施。

※一人ひとりの移動や、まちや地域の交通の在り方について、工夫を重ねながらよりよいものに改善していく取組みのこと。

④ 事業の持続可能性及び事業者の設備投資判断に係る課題

- ・大きな需要の見込める通勤時間帯に一定量の収益を見込み、また、日中時間帯の運行では、最低限必要な収益を確保することで、通勤と市民生活を両立する路線として、持続の可能性を高める必要がある。
- ・一例として、運行事業者がサービスの向上を図るため、高質なバスを導入するなど、将来に向けた投資の判断材料となるような、長期的な見通しを構築する必要がある。
- ・また、運行に係る設備の導入や管理、運行計画への参画等を持続的に行うため、例えば、将来は目的会社（SPC）のような形での共同事業体を構成しての運行など、既存の形にとられない交通事業の継続手法について調査検討が必要である。

(2) 南北循環線運行社会実験の路線化について

左記の課題解決に向け、作業部会等を通じて検討を進め、2017年7月頃に開催予定である黒部市公共交通戦略推進協議会において、路線化の可否を協議させていただく予定。

3. 南北循環線の今後の検討スケジュール

時期	検討内容
2017年1月～	将来需要シミュレーション ・輸送需要及び輸送力の検証 ・試算条件の整理及びデータ収集 ・YKK社員需要 → 通勤時間帯、利用バス停等の特定 ・市民需要 → 沿線人口や年代構成等を参考に推計 ※市民利用については、各自治振興会等と連携し、乗車体験やモビリティマネジメント等を実施 ・輸送需要は、通勤方法の段階的転換を踏まえ段階を分けて検討 ・輸送コストの設定 ・将来収支の試算
作業部会 (毎月開催予定)	(1) 時間帯ごとの輸送需要及び対応輸送力の検討 (2) 輸送負荷の分担方法（事業者、人員、車両配備等ハード面）の検討
2017年4月～6月	(1) 将来需要シミュレーション結果とりまとめ (2) 輸送負荷の分担スキーム検討
～2017年内	・将来における持続可能性確保や、参画する事業者に対して車両等への投資判断を可能とするよう、関連資料のとりまとめ