

羽生市における乗合型デマンド交通の導入について

1. あい・あいバス等の市内運行ルートについて

別紙 あい・あいバス等の市内運行ルート

2. あい・あいバス、乗合型デマンド交通、併用型の比較について

	比較項目	あい・あいバス	乗合型デマンド交通 (ドア・ツー・ドア方式)	併用型 (あい・あいバス + 乗合型デマンド交通)
利用者 の 視 点	予約の要否	○ 予約が不要 (予約せず、希望した い時に利用可能)	× 予約が必要 (予約が多い場合、希望 日時に利用できない)	◎ 用途に応じた使い分け が可能
	利用対象者	○ 誰でも利用可能	× 高齢者や障がい者等に 利用者を限定(予定)す る場合、利用できない方 がいる	△ デマンド交通の利用対 象者を限定する場合、 利用できない方がいる
	運賃	○ 1回200円	× 1回500円(予定)	◎ 用途に応じた使い分け が可能
	バス停までの 移動	× バス停まで移動が必要	○ 希望の場所から利用可 能	◎ 用途に応じた使い分け が可能
	所要時間	× ルートが決まってお り、余分に時間がかか る	○ 利用者が少なければ、 移動時間を短縮できる	◎ 用途に応じた使い分け が可能
	到着時刻の 確実性	○ 概ね時刻表通りに到着 できる	× 利用人数等によって変 動する	◎ 用途に応じた使い分け が可能
	車内環境	× 混雑状況によっては座 れない可能性がある	○ 確実に座って移動でき る	◎ 用途に応じた使い分け が可能
自治 体 の 視 点	予約システム 経費	○ 予約システムの設置や オペレータの配置が不 要	△ 予約システムの設置や オペレータの配置が必 要	× 左記の各単独運行に比 べ、経費は増額
	運行経費	△ 予約に関係なく、運行 が必要	○ 予約があった時のみ運 行し経費削減できる	× 左記の各単独運行に比 べ、経費は増額
		○ 利用者数に関係なく、 費用は定額	△ 利用者が増加すると、経 費が増大する	× 左記の各単独運行に比 べ、経費は増額
需要対応	× 需要に応じた柔軟な運 行が困難	○ 需要に応じた柔軟な運 行が可能だが、運行本数 に限界がある	◎ 需要に応じた柔軟な運 行が可能	
評 価	【基準】 ◎…5点 ○…3点 △…1点 ×…0点	◎…0 ○…6 △…1 ×…4 (総合評価…19点)	◎…0 ○…5 △…2 ×…4 (総合評価…17点)	◎…7 ○…0 △…1 ×…3 (総合評価…36点)

考 察

- ・利用者の視点から評価すると、併用型が最も利便性が高い。
- ・併用型の問題点は、自治体の財政負担が大きくなることや、受益者が限定されることなどがあげられる。

参考：乗合型デマンド交通の経費（概算）について

①あい・あいバスの経費（参考）

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
①総経費	18,346,499 円	25,604,512 円	24,505,189 円	22,907,131 円
②運行収入	1,386,499 円	1,446,888 円	1,551,121 円	1,371,934 円
③差引補助額 (①-②)	16,960,000 円	24,157,624 円	22,954,068 円	21,535,197 円
④実質負担額 (③×0.2)	3,392,000 円	4,831,525 円	4,590,814 円	4,307,040 円

* 特別交付税の対象となるため、実質負担額は補助額の 2 割となります。

②乗合型デマンド交通の経費（概算）

	令和 4 年度（初年度） R4. 10. 1～R5. 3. 31	令和 5 年度（2 年度目） R5. 4. 1～R6. 3. 31
①総経費	27,380,000 円	40,272,000 円
②運行収入	2,340,000 円	4,680,000 円
③差引補助額（①-②）	25,040,000 円	35,592,000 円
④実質負担額（③×0.2）	5,008,000 円	7,188,400 円

* 特別交付税の対象となるため、実質負担額は補助額の 2 割となります。



高齢者など交通弱者の移動手段の確保やあい・あいバスの補完のため、これまでのあい・あいバスの運行に加え、乗合型デマンド交通の実証運行を進めていきたいと考えます。

3. 乗合型デマンド交通の実証運行に関する項目一覧について（案）

項目	内容
1. 運行エリア	市内全域
2. 運行方式	ドア・ツー・ドア方式(自宅と目的地間を運行)
3. 台数	3台（うち、1台は障がい者用車両）
4. 運行曜日	平日のみ運行（ただし12月29日～1月3日を除く）
5. 運行時間	8時～18時
6. 利用料金	500円／1回（均一運賃）
7. 利用対象者	市内在住の ①高齢者（75歳以上） ②障がい者（身体障害者手帳等をお持ちの方）
8. 利用者登録	あり
9. 予約期限	前日まで
10. 運行システム	あり
11. 受付方法	電話またはFAX
12. 受付時間	8時～17時
13. オペレータ	専属
14. 運行事業者	市内タクシー事業者
15. 契約方式	赤字欠損補助

(1) 3. 台数を3台（うち、1台は障がい者用車両）とした理由

- ①羽生市の面積（58.64km²）や、近隣導入市を参考に設定した
 - ・加須市（133.30km²）：市内を3エリアに分け、6台で運行
北エリア（1台）・中エリア（3台）・南エリア（2台）
 - ・幸手市（33.93km²）：市内を2台で運行
予約が取りづらいと意見があり
- ②障がい者の方も対象としているため、1台は障がい者用車両とした

(2) 6. 利用料金を500円／1回（均一運賃）とした理由

- ①あい・あいバスの利用料金は200円／1回である
- ②平成エンタープライズのバスの利用料金は150円～200円／1回（大人）である
- ③市内タクシーの運賃は初乗（1,470mまで）620円、3kmで約1,220円、5kmで約1,820円である。また、迎車料金も別途かかる
- ④羽生市の市域は、東西10.25km、南北6.71km、面積は58.64km²である。

⑤乗合型デマンド交通は、市内全域を運行エリアとするとともに、ドア・ツー・ドア方式(自宅と目的地間を運行)としており、あい・あいバスよりサービス性が高い

⑥乗合型デマンド交通を継続して実施していくためには、公平性の確保という観点や受益者負担の原則からも、利用料金を設定する必要がある

(3) 14. 運行事業者を市内タクシー事業者とした理由

乗合型デマンド交通を実証運行するにあたり、着実かつスムーズに実施出来ることが大切であるため、下記の理由から、運行事業者を市内タクシー事業者とした。

①羽生市の乗合型デマンド交通（案）から

- ・利用者は、あらかじめ登録申請する
- ・利用者は、事前に予約する
- ・自宅⇄目的地に運行する
- ・料金をいただく
- ・乗合により運行する

②羽生タクシーの実績から

羽生市で昭和14年1月の創業以来、80年以上タクシーを運行しているという実績がある。特に、羽生市における土地勘があることや、オペレータによる受付等をスムーズに実施している。

③羽生市の公共交通の観点から

羽生市には、タクシー事業者が以前には3社あったが、現在は羽生タクシーの1社である。

乗合型デマンド交通を実施することにより、民業を圧迫して羽生市内にタクシー会社なくなると、新たな交通問題が発生してしまう。

4. 今後のスケジュール等について（予定）

時 期	内 容
令和3年度	
中 期	地域公共交通会議③ 実証運行計画等について
下 期	地域公共交通会議④ 実証運行等について
3月定例市議会	実証運行にかかる予算案の承認等
令和4年度	
中 期	地域公共交通会議⑤ 実証運行の開始等について
10月1日	実証運行開始