

システム共同化による持続可能なデマンド運行実証プロジェクト

上庄谷地域・余川谷地域における持続可能なデマンド運行システム共創プラットフォーム

事業の基礎情報

実施主体	氷見市
事業実施地域	富山県氷見市
共創の類型	官民共創 ・ 交通事業者間共創 ・ 他分野共創
他分野共創の類型	医療・介護・ 福祉 ・ こども・子育て ・ 教育・スポーツ・文化 ・ 商業・農業 ・ 宅配・物流 エネルギー・環境 ・ 地域・移住 ・ 金融・保険 ・ 観光・まちづくり ・ その他 ()
共創パートナー	特定非営利活動法人余川谷地域活性化協議会、社会福祉法人氷見市社会福祉協議会
運行形態	①路線バス（デマンド運行） ②自家用有償旅客運送
運行主体	特定非営利活動法人上庄谷地域協議会

現状・課題

①氷見市においては山あいの人口減少と高齢化が進んでおり、その中で熊無地区も例外ではなく、運行開始から人口は10%以上減少し、高齢化率も地域人口の50%超である。そこで、氷見市公共交通計画等でも施策としてあるデマンド運行による利用者の利便性の向上と運行の効率化により、持続可能な地域の交通網の維持につなげる。（別添参考資料参照）

今回、熊無線を選定するにあたっては現在デマンド運行をしている碁石線と比較して利用者が1,000名程度少なく、運行主体である上庄谷地域協議会の運行している3路線の中で、日中の利用者が少ない路線であること、市街地まで経路が主要地域である熊無地区や途中の上庄地域において迂回しながら運行するため、AIデマンドによる最適ルートにより、運行距離の低減も図ることが期待できるため選定している。（別添参考資料参照）

②令和5年度からデマンド運行を実施している余川谷地域では、利便性は向上したものの、デマンドシステムに係る費用増が課題として浮き彫りとなった。そこで今回熊無線において、碁石線と共通のデマンド運行システムを導入し、デマンド化を進めていくことで、2法人のデマンド運行に係る費用の平準化と熊無線における利便性の向上を同時に図っていく。③持続可能なNPOバス運営とするための収益の確保として、利用客の維持・確保が課題であり、氷見市社会福祉協議会が取り組む高齢者の外出支援と連携して、地域の声を吸い上げ、地域住民へのバスの周知を高めていく。

地域公共交通計画への位置づけ
(位置づけ予定を含む)

有

運輸局・運輸支局への事前相談

北陸信越運輸局富山運輸支局

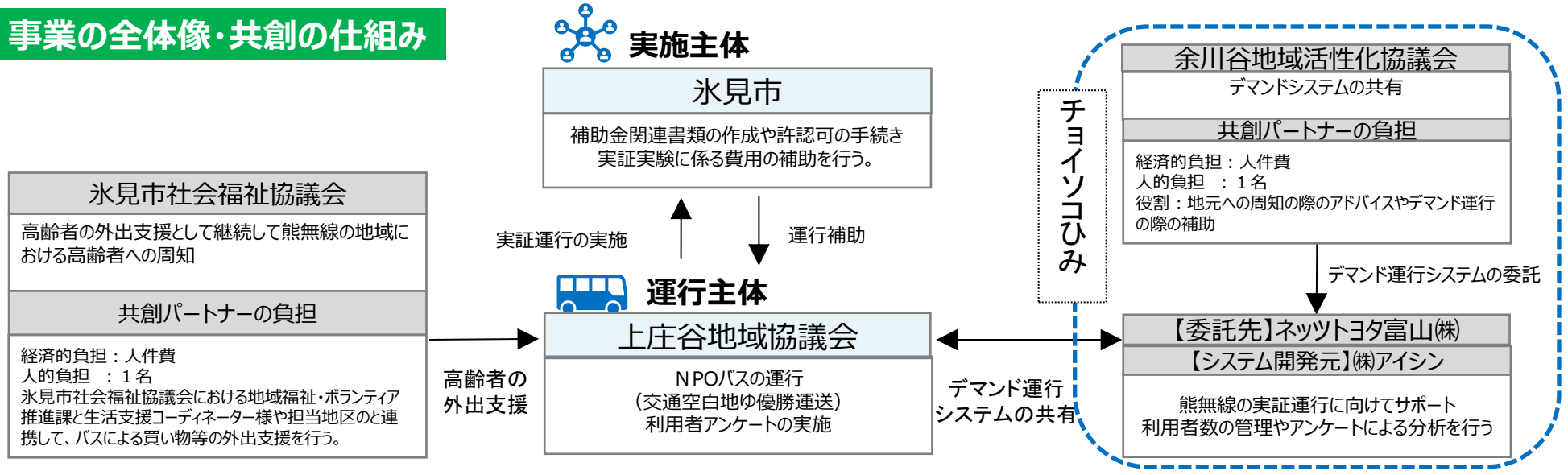
令和5年度共創モデル実証プロジェクトの補助有無

無

システム共同化による持続可能なデマンド運行実証プロジェクト

上庄谷地域・余川谷地域における持続可能なデマンド運行システム共創プラットフォーム

事業の全体像・共創の仕組み



取組の概要

(事業の概要)

上庄谷地域協議会が運行主体となり、氷見市内で同じくNPOバスを運行している「①特定非営利活動法人余川谷地域活性化協議会」と連携し、「②碁石線と同様のデマンド運行システムを導入する」ことで「③熊無線においてデマンド運行の実証運行を行う」。住民への周知の際には、社会福祉法人氷見市社会福祉協議会と連携して、高齢者の外出支援の要素を取り入れながら、地域住民の健康増進を図り、利用者の獲得につなげていく。

(地域の関係者との連携・協働)

○運行主体：上庄谷地域協議会（交通）×共創パートナー：余川谷地域活性化協議会（交通）

NPOバスの運行を行う2法人が連携することで、これまで1路線で負担していたデマンドシステムを2路線で負担し、「デマンド費用の平準化」を図ることが可能となり、持続可能なNPOバスの運行につながる。

○運行主体：上庄谷地域協議会（交通）×共創パートナー：氷見市社会福祉協議会（福祉）

NPOバスを利用した高齢者の外出支援を継続的に行っていくことで、利用者の増加と、潜在的な利用者の掘り起こしにつながり、高齢者が市街地へ外出する手段ときっかけを作り出すことで、健康増進にもつながる。

(地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性)

今回の実証運行は現在、定時定路線で運行している熊無線の路線エリアにて行う。運行主体である上庄谷地域協議会で運行している他の定時定路線の久目線と速川線において一部地域が重複しているが、JR氷見駅までの運行している。その中で前述した鉄道や地域間幹線系統への接続については従前と変わらない。

システム共同化による持続可能なデマンド運行実証プロジェクト

上庄谷地域・余川谷地域における持続可能なデマンド運行システム共創プラットフォーム

取組の詳細

(地域交通にもたらされると想定される効果)

○デマンド運行の有効性※が判明すれば、市内の他4路線併せてデマンドを組み合わせた運行の効率化等に取り組むことで、持続可能なNPOバスの運営を実現し、地域公共交通計画にも記載している現在の路線数の維持が可能となる。

事業検証の際には、デマンドシステムによる利用客数や乗降データ、乗合率を活用する。

○デマンド運行とすることで、利便性が向上し、利用客数の一定数の増加と運行の効率化による運行費用の削減

目標利用客数：10%増加、運転手人件費：25%削減、燃料費：燃料価格次第であるが、10%程度の削減

○デマンド運行に伴うコストの削減

→デマンド運行の際にネックとなる費用の加算分が低減される。

(地域全体に及ぶと想定される効果)

共通のデマンドシステムや今後運行管理を共通化していく体制を構築していくことで、市内の交通空白地において、新たにNPOバスの運行を希望する地区が出てきた際に、参入障壁が低くなる。

また、福祉や商業施設との連携を強化していくことで、氷見市における高齢者の外出支援となり、健康増進等を図ることが可能となる。

※特に以下の効果が想定される場合は、その項目に○をつけ(複数選択可)、当該内容について上記に具体的に記載してください。

※デマンド運行の有効性の検証
 ①運行の効率化による費用の削減可能額(運転手の人件費、燃料費等)とフィーダー系統となった場合の国・県補助金の活用による市の補助割合の増加分がデマンド運行により発生する委託料の4割負担分の比較
 ②現行路線の運行本数との比較(平日5回、土曜2回)
 ③1回あたりの乗車数の比較(R5実績3.8人/回)

	新たな移動手段の創出や各種送迎への地域住民の混乗などによる、地域住民の利便性向上		貨客混載や各種送迎の公共交通への集約など、交通事業者や地域の関係者の生産性向上
○	乗降データを取得する等、データを活用して、事業検証ができる環境整備		通院者や商業施設の利用者に関する情報など、他分野の移動需要に関するデータの利活用

(補助事業実施後の予定)

○令和7年度以降

実証運行を受けて、データ分析やアンケートを行い、本格運行の判断を行う。本格運行を開始する際には、10月からフィーダー系統に組み入れ、フィーダー補助を活用して国県補助金の財源を確保しつつ、市も財政負担を行う。

また、上庄谷地域協議会で運行している他の2路線も組み合わせて、上庄谷地域全体でデマンド運行を組み合わせた運行の効率化に係る実証運行を考えている。

資金面	氷見市のNPO空白地補助金による6割補助や、県の実証運行に係る補助金を活用する。
人材面(運転手の確保)	現状は問題ない。持続可能なNPOバスの基本方針を定めており、氷見市にある3つのNPO法人で連携して、現在は人材面も含めて共同化を進めていく仕組みを事業者連絡会の中で協議している。