

資料2

● 新たな交通体系の方法（例）（※ H31.1.17 第18回協議会資料 加筆・修正）

区分	①ノッタラインのルート変更	②ノッタラインの快速便運行	③乗合タクシーの運行 (定時定路線型)	④乗合タクシーの運行 (デマンド/定路線型)
運行体系	・ノッタラインの運行ルートに円山地域 経由のルートを追加	・ノッタラインで円山地域行き の快速便を運行	・ジャンボタクシーなどで円山 地域と市街地を結ぶ「乗合 タクシー」を運行	・ジャンボタクシーなどで円山 地域と市街地を結ぶ「乗合 タクシー」を運行
メリット	・ノッタラインに乗車したまま 乗り継ぎ無く移動できる。 ・利用者は運賃の負担を抑え られる。 (追加ルートも含め均一200 円の場合)	・市街地を循環しないため乗車 時間が短い。 ・円山地域と市街地、それぞ れの目的にあった利用がで きる。	・バスより初期投資が少なく 導入し易い。 ・バスより運行経費が少なく 維持し易い。 ・狭い道路でも運行が可能 (アリスの里)。 ・決められた時間に停留所 で乗車できるのでデマンド 型と比較して乗りやすい。 ・通常の路線バスと同じ乗 り方なので、高齢者にも解 りやすい。	・バスより初期投資が少なく 導入し易い。 ・バスより運行経費が少なく 維持し易い。 ・狭い道路でも運行が可能 (アリスの里)。 ・予約がない場合は運行し ないため、空バスの解消を 図るとともに運行経費の削 減が可能。
デメリット	・乗車時間が約30分長くな る。 (80分/便 → 110分/便) ・円山地域が目的地ではな い場合、乗車時間が長いた め利用しづらい。 ・タクシー事業者に影響が 出る。	・現行8便からの増便や減便 が必要。 ・減便の場合、これまで乗 車していた市街地の利用者 に影響が出る。 ・減便の場合、運賃収入が 減少する。 ・タクシー事業者に影響が 出る。	・タクシーの場合、乗車定員 が少ない。 ・空気バス(乗客がいな いバス)になる可能性があ る。	・ジャンボタクシーの場合、 乗車定員が少ない。 ・決められた時間に停留所 で乗ることができるが、事 前予約を要するため急な利 用ができず融通が利か ない。 ・事前予約が多い場合、運 行事業者の事務が繁雑と なる。
実現可能性	低	低	高	中
理由	・運行時間が長くなると市街 地の利用者の減少に繋がる 可能性があり乗車人員が順 調に伸びている現状から、 大幅なダイヤ改正について は慎重に判断する必要がある。 ・利用が少ない停留所に止 まらずに円山地域経由分の 時間を捻出できないかとの 意見もあるが、停留所に止 まらなくても運行距離に変 更が無ければ時間短縮は難 しい。また、利用が少ない 停留所の見極めも難しい。	・円山地域と市街地のニーズ がある時間帯は同じである ため(午前中)、快速便を現 行の午前中ダイヤに組み込 むと、市街地の利用者の減 少に繋がる可能性があり乗 車人員が順調に伸びている 現状から、大幅なダイヤ改 正については慎重に判断す る必要がある。	・運行経費を抑えた上で、旧 岩内円山線利用者を運送す ることが可能。	・運行経費を抑えた上で、旧 岩内円山線の利用者を運送 することが可能。 ・事前予約を要するため、 定時定路線に比べオペレー ターの人件費が加算される。

上記から、円山地域の新たな交通体系として、「乗合タクシーの運行（定時定路線型）」を検討したい。