

今後の岩倉市における 公共交通に対する取組 について

平成 25 年 4 月
岩 倉 市

目 次

1	概要.....	1
1-1	岩倉市の公共交通の現状とこれまでの経緯.....	1
1-2	岩倉市の各計画における交通施策の記述.....	2
2	地域の概況.....	4
(1)	地勢.....	4
(2)	交通環境.....	4
(3)	人口.....	4
(4)	高齢化率.....	5
(5)	主要公共施設.....	5
(6)	自動車保有状況.....	5
3	公共交通の現況と利用状況等.....	6
3-1	鉄道.....	6
(1)	鉄道の運行状況.....	6
(2)	鉄道駅の利用状況.....	6
3-2	バス.....	8
(1)	バスの運行状況.....	8
(2)	バスの利用人数.....	8
3-3	公共交通空白地域.....	9
4	移動の状況.....	10
(1)	外出の目的と移動手段について.....	10
(2)	外出の頻度について.....	12
5	市民の公共交通に対する意向.....	13
5-1	交通施策に対する市民の意向.....	13
5-2	実態調査の自由意見について.....	13
5-3	デマンドバスの利用意向について.....	14
6	確認事項.....	16
7	今後の岩倉市の公共交通施策.....	17
7-1	施策の方向性.....	17
7-2	施策の目標.....	18
7-3	デマンド型の選択理由.....	19
7-4	デマンド型交通の利用予測人数.....	21
8	岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行業務について.....	22
8-1	事業計画.....	22
(1)	事業目的.....	22
(2)	実証運行期間.....	22
(3)	運行エリア.....	22
(4)	運行の形態.....	22
(5)	使用システム.....	23
(6)	運行方法.....	23
8-2	事業の流れ.....	27
8-3	事業スケジュール.....	28

1 概要

1-1 岩倉市の公共交通の現状とこれまでの経緯

岩倉市の公共交通網は、市域を南北に通る名鉄犬山線と、岩倉駅を起点に一宮方面と小牧方面へ運行されている名鉄バス路線により構成されています。

鉄道輸送については、1日平均の乗降人員が、石仏駅はほぼ横ばいの状況ですが、岩倉駅及び大山寺駅については、名鉄小牧線の平安通延伸などの要因により、平成14年度以降減少しています。

バス輸送については、バスを利用できない地域や高齢者などの交通弱者対策としての公共交通の確保とともに、交通渋滞の解消、環境問題への対応及び自動車事故防止の観点からも市民のバス利用の促進を図ることが必要となっています。

過去に遡りますと、平成15年当時、名古屋市を除いて87市町村中、約6割に当たる51市町村で巡回バス（コミュニティバス）の運行が実施されており、平成15年3月から平成24年9月まで、計16回、議会で一般質問という形で取り上げられ、繰り返し、岩倉市においても運行するように求められてきました。

市は、福祉の観点から、公共交通機関の利用が困難な交通弱者の高齢者や障害者の方に対して、平成12年度から外出支援サービスを制度化し、法律改正を受け、平成18年度から国の許可を受けたNPO法人による福祉有償運送をスタートさせました。このほか、すこやかタクシー、心身障害者福祉タクシー等も実施してきました。その間、各自治体が行っていたコミュニティバスについて、調査研究を進めていましたが、交通至便の岩倉市にあっては費用対効果の点から導入しないことを主張し続けてきました。平成21年1月に市長が交代し、転換期を迎え、議会での審議における市当局の回答も福祉の観点から、まちづくりや総合的な交通対策としてのものになっていきました。平成23年度からは、コミュニティバスからデマンド交通へ移行している先進事例の調査研究（三重県玉城町、岡山県総社市、愛知県江南市、岐阜県美濃加茂市）に入り、仮に導入するとすれば、この形態が望ましいというように議会や市民に向け発信するようになってきました。平成24年度には、これまで尾北地区広域交通網対策連絡協議会を通して要望してきた岩倉市内循環バスの新設については、名鉄バスよりコミュニティバス等での対応をお願いしたいとの回答があったところです。また、今後の超高齢社会や地球温暖化問題への対応、まちの賑わいづくりという観点から総合的な交通対策のあり方を検討していくため、平成24年7月に岩倉市在住の16歳以上の市民2,000人を対象に、岩倉市公共交通実態調査（以下、「実態調査」といいます。）を実施しました。回答数は1,059人、回答率は52.95%でした。

1-2 岩倉市の各計画における交通施策の記述

図1に示す最上位計画である第4次総合計画及びその下位計画である岩倉市都市計画マスタープランに、それぞれ次頁の図2及び図3のとおり公共交通施策について記載されています。

図1

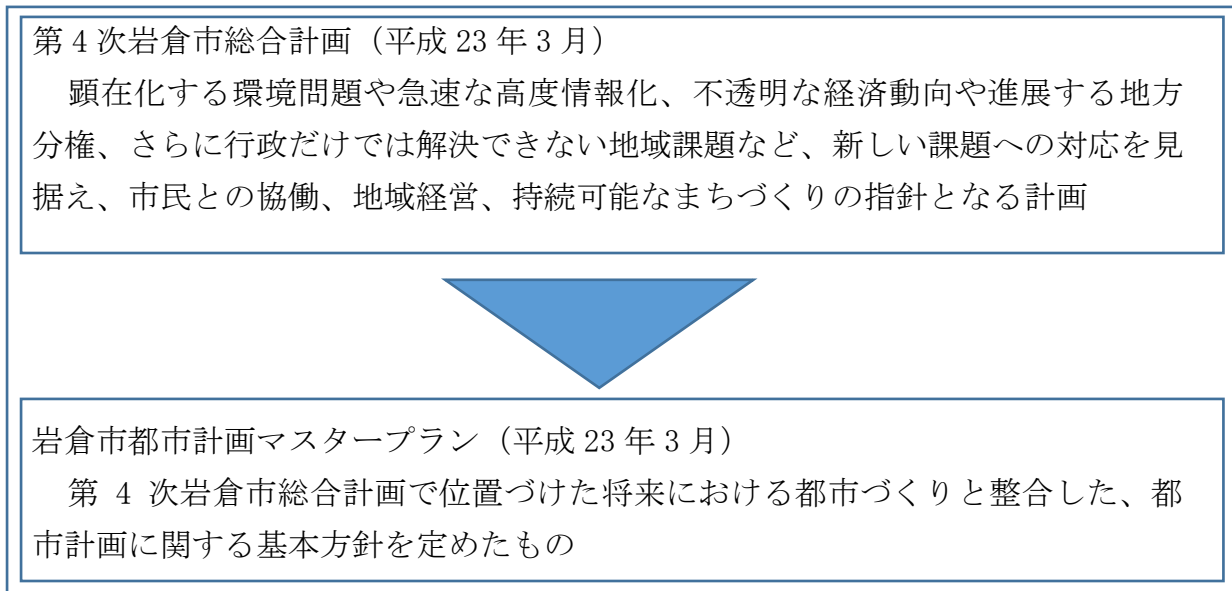


図2 「第4次岩倉市総合計画」抜粋

第4章 快適で利便性の高い魅力あるまち

第1節 交通対策

(1) 鉄道の利便性の向上

① 名鉄犬山線の輸送サービスの向上及び駅施設の整備促進

輸送サービスの向上及び駅施設の利便性や安全性向上のため、尾北地区広域交通網対策連絡協議会等を通じて、駅施設のバリアフリー化や駅舎改良などを関係機関へ要請していきます。

② 岩倉駅東駅前周辺の交通の円滑化

岩倉駅前へのアクセス性の向上と交通の円滑化を図るため、都市計画道路桜通線及び江南岩倉線の整備を推進します。

③ 駅周辺での駐輪場の確保及び利用促進

岩倉駅周辺の駐輪場の利用が一部の施設に偏在していることから、市営駐輪場の有料化などによる利用促進策や、利用状況に応じてオートバイ等を含めた新たな駐輪場の確保を検討します。また、駐輪場における放置自転車の整理と撤去により施設の活用促進を図ります。

(2) バス等の利便性の向上

① 民間路線バスの維持・充実

民間路線バスの維持・充実のため、尾北地区広域交通網対策連絡協議会等を通じてバス路線の拡充・新設などを関係機関へ要請していきます。

② 高齢社会に対応した総合交通対策の検討

高齢者や体の不自由な人等の移動手段の確保及び地域の活性化のため、費用対効果を勘案しながらコミュニティバス等新たな交通手段のあり方を含めた総合的な交通対策を検討します。

図3 「岩倉市都市計画マスタープラン」抜粋

第4章 都市整備の方針

4-2 交通施設の方針

公共交通機関の充実

① 総合的な交通体系の確立

◇都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩の各交通機能が適切に役割分担した交通体系が確立されるよう、鉄道駅を中心とした各交通機関の乗り継ぎの円滑化、安心・安全化に努める。

② 移動のしやすさの向上

◇鉄道やバスの公共交通機関の充実を図り、広域及び市内における医療施設などへの移動のしやすさの向上に努める。

◇自動車を過度に利用しない交通システムへの転換を進めていくとともに、公共交通、歩行者、自転車のネットワークを重視した道路整備により「歩いて暮らせるまち」を推進する。

2 地域の概況

岩倉市の地勢、人口、高齢化率等の状況については、次のとおりです。

(1) 地勢

岩倉市は愛知県の北部、名古屋市から北西 10km 圏の位置にあります。濃尾平野のほぼ中央に位置し、木曾川水系の扇状地として、標高も 7.5m から 12.5m で高低さもあまりなく、平坦な土地となっています。

(2) 交通環境

名古屋市と犬山市を結ぶ名鉄犬山線が通り、市の中心部に岩倉駅、北部には石仏駅、南部には大山寺駅の 3 つの駅を有しています。また、名古屋市営地下鉄鶴舞線も乗り入れられています。また、岩倉駅は、名鉄バスにより小牧市及び一宮市と結ばれ、東西交通の結節点にもなっています。

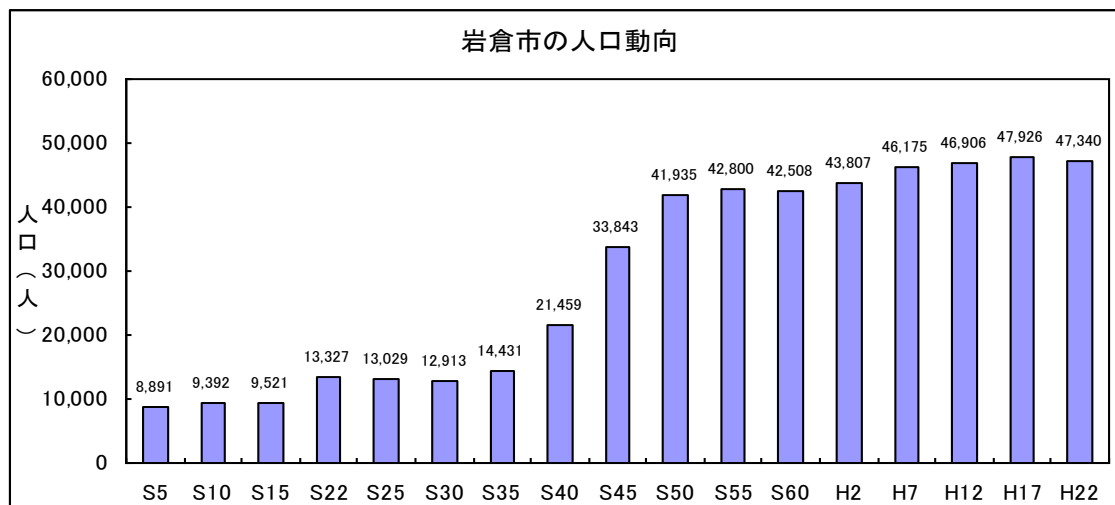
さらに、東名・名神の高速道路の小牧インターチェンジや一宮インターチェンジ、名古屋高速一宮線や小牧線の出入口からも至近な場所に位置しており、車での交通アクセスにも優れています。

(3) 人口

岩倉市の人口は、昭和 35 年には 14,431 人でしたが、高度経済成長を背景とした都市圏への人口集中や昭和 40 年には岩倉団地の建設等により人口は急激に増加し、昭和 45 年には 33,843 人となり、また、昭和 46 年 12 月 1 日に市制施行をしました。

その後、昭和 60 年以降は一貫して人口が増加傾向にありましたが、世界的な経済不況の影響などにより人口流出が進んだこともあって、平成 22 年には 47,340 人となり、本市の人口は減少に転じました。

図 4 岩倉市の人口動向



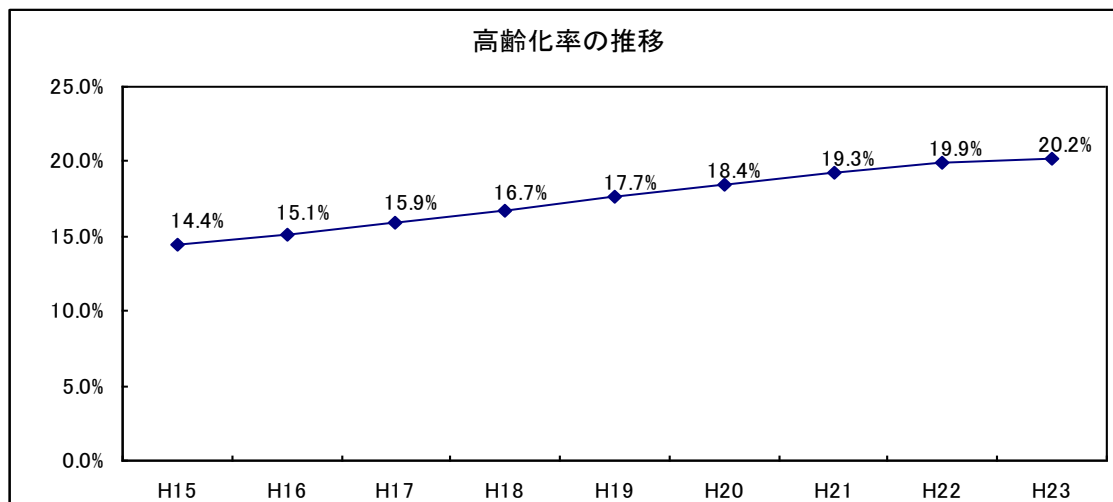
資料：国勢調査

(4) 高齢化率

岩倉市の65歳以上の高齢者人口の割合は、平成23年10月1日時点で20.2%であり、愛知県の平均(20.6%)とほぼ同一です。

また、平成15年度以降の高齢化率の推移を見ると、年々増加傾向にあり、この先も増加していくことが予想されます。

図5 岩倉市の高齢化率の推移



資料：住民基本台帳

(5) 主要公共施設

岩倉市内の主要な公共施設は、市街地及びその周辺部に分散しています。

多くの公共施設では、慢性的に駐車場が不足しており、新たな駐車場の確保が課題となっています。

(6) 自動車保有状況

愛知県は、都道府県別保有台数(軽自動車を含む。)では、全国一となっています。(3,857,929台 H22.3.31 出典(財)自動車検査登録情報協会)

しかし、1世帯当たりの普及台数にすると、福井(1.75)、富山(1.72)、群馬、岐阜など山間地域が上位を占め、ベスト10にも入っていません。ただし、東京・大阪・愛知というように大都市圏で比較すると、圧倒的に愛知が多くなっています。

岩倉市は、26,302台(H22.4.1)で、1世帯当たりでは、1.27という数値です。これは、全国平均を上回るものの、愛知県の数値(1.334)よりはやや下回っています。

3 公共交通の現況と利用状況等

岩倉市における、鉄道及びバスの現況及び利用状況並びに交通空白地域の状況については、次のとおりです。

3-1 鉄道

(1) 鉄道の運行状況

岩倉市内には、市域を南北に通る名鉄犬山線の駅が3駅（石仏駅、岩倉駅、大山寺駅）あり、それぞれの駅における運行状況は次のとおりです。

表1 石仏駅、岩倉駅、大山寺駅に置ける運行状況（平成25年3月現在）

駅名	平日（月～金）		土・休日	
	犬山方面	名古屋方面	犬山方面	名古屋方面
石仏駅	86	87	73	75
岩倉駅	181	230	160	232
大山寺駅	100	106	110	112

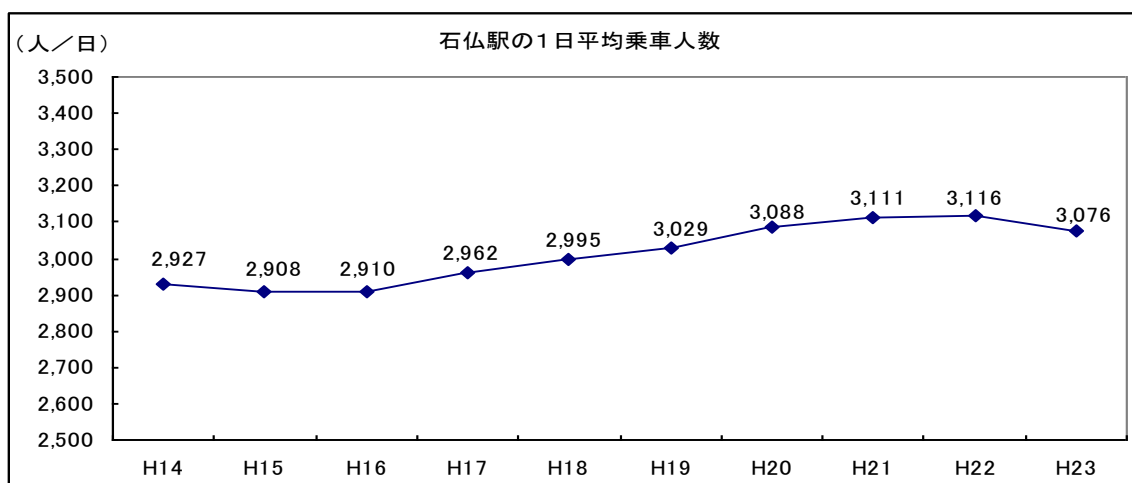
資料：名古屋鉄道株式会社ホームページ

(2) 鉄道駅の利用状況

ア 石仏駅における利用状況

1日当たりの乗車人数は約3,000人となっており、年ごとの推移は横ばい状況にあります。

図6 石仏駅の1日平均乗車人数

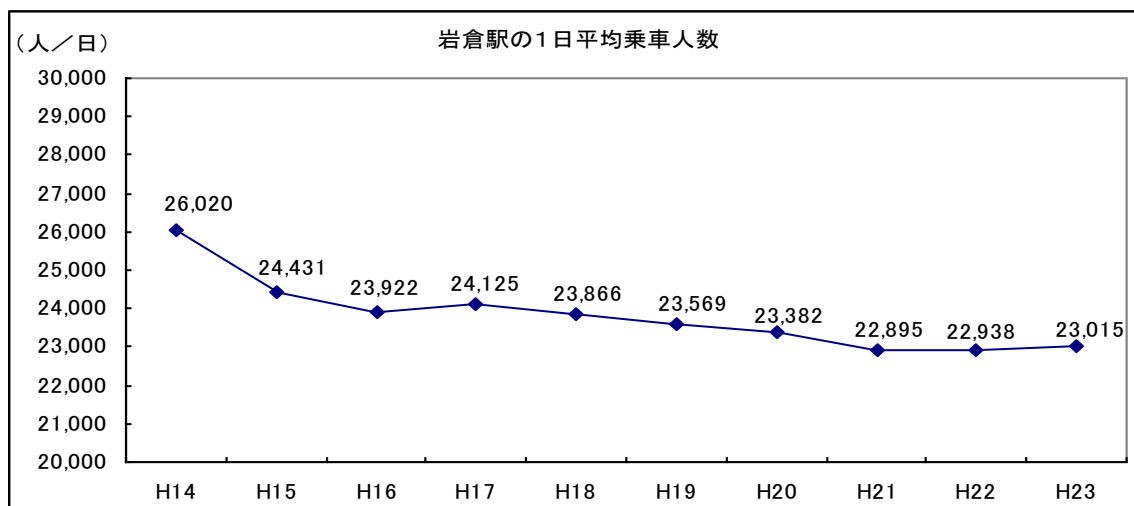


資料：名古屋鉄道株式会社

イ 岩倉駅における利用状況

平成 23 年度において、岩倉駅の 1 日当たりの乗車人数は約 23,000 人となっており、平成 14 年度と比べると約 3,000 人減少しました。名鉄小牧線の平安通延伸（2003 年（平成 15 年 3 月延伸）などの要因によると思われます。

図 7 岩倉駅の 1 日平均乗車人数

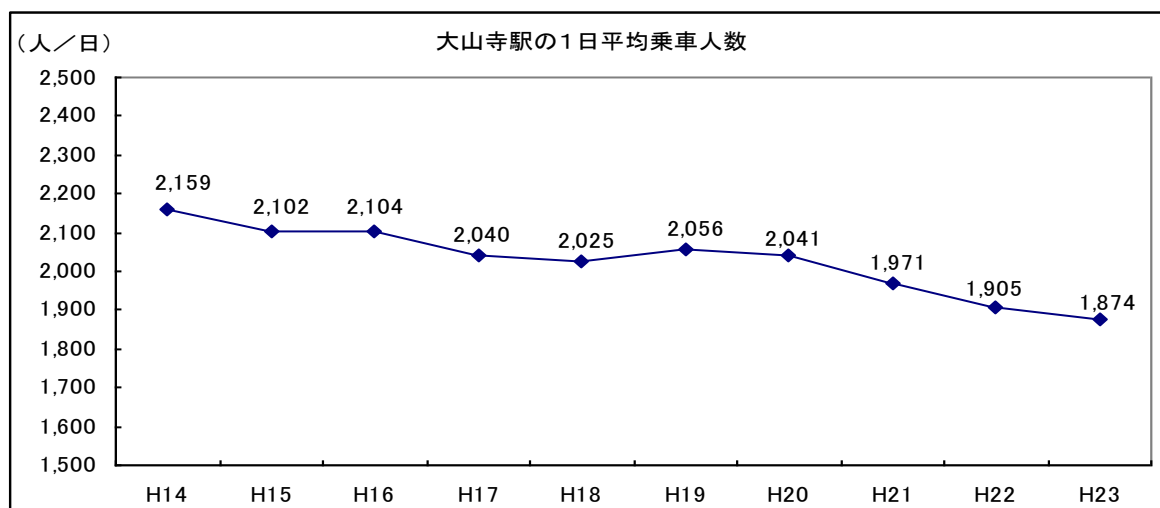


資料：名古屋鉄道株式会社

ウ 大山寺駅における利用状況

平成 23 年度において、大山寺駅の 1 日当たりの乗車人数は約 1,900 人となっており、平成 14 年度と比べると約 300 人減少しました。

図 8 大山寺駅の 1 日平均乗車人数



資料：名古屋鉄道株式会社

3-2 バス

(1) バスの運行状況

岩倉市内を運行するバス路線は、すべて名鉄バス㈱により運行されており、岩倉駅を起点に一宮方面及び小牧方面へ運行されています。

ア 一宮方面の路線バス

一宮方面の路線バスは、岩倉駅～尾張一宮駅前間で運行されており、運行本数は 151 本/日です。市内のバス停は、岩倉市役所西及び西市の 2 か所です。

イ 小牧方面の路線バス

小牧方面の路線バスは、岩倉駅～桜井～小牧駅、岩倉駅～小牧市民病院前～小牧駅、岩倉駅～小牧市役所前～小牧駅及び岩倉駅～桜井～東海ゴム前の 4 路線運行されており、運行本数は 181 本/日です。市内のバス停は、中市場、岩倉団地、葭原及び八剣の 4 か所です。

(2) バスの利用人数

それぞれのバス停における乗降人数は、次のとおりです。

表 2 平成 23 年度 1 日当たり発着回数・人数等

バス停	発着回数	乗車人数	降車人数	1 日利用人数
西市	151	36	41	77
岩倉	332	1,441	1,339	2,780
中市場	181	14	18	32
岩倉団地	132	165	161	326
八剣	49	24	23	47
岩倉市役所西	151	14	27	41
葭原	49	7	13	20

資料：名鉄バス株式会社

表 3 運行系統別乗車人員（平成 24 年 5 月調査）

						岩倉駅	計
					中市場	1	1
				岩倉団地	4	189	193
			小牧市民病院前	26	2	145	180
		葭原			0	6	6
	八剣	1			0	30	31
計	21	14	62	130	17	1,544	2,143

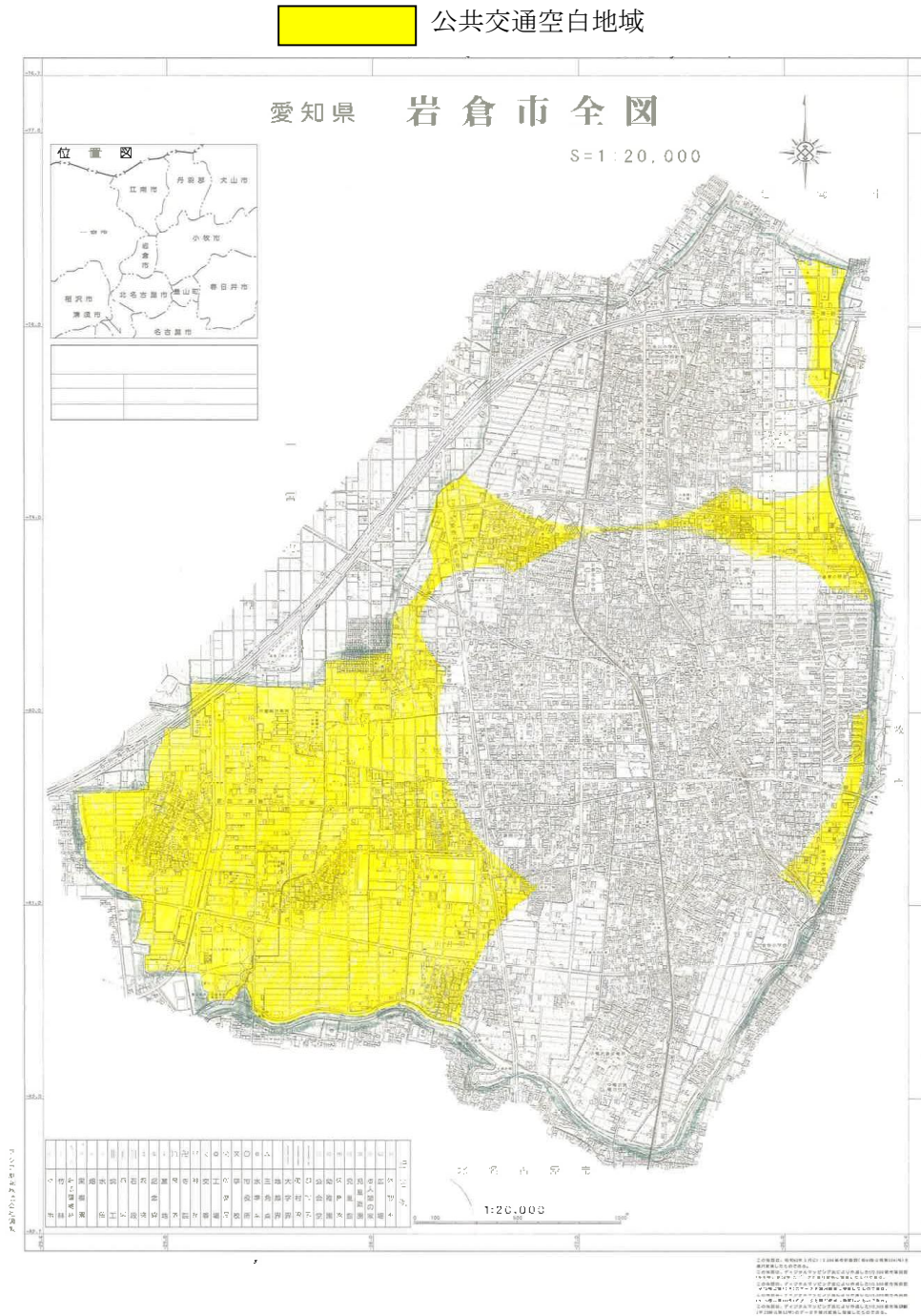
資料：名鉄バス株式会社

表 2 のとおり、岩倉駅を除く市内のバス停の中で、最も乗降人数が多いのは、岩倉団地となっています。表 4 では、岩倉団地で乗車した人の行き先が岩倉駅なのか小牧方面なのかが不明ですが、表 5 では、岩倉団地～岩倉駅の平日 1 日の乗車人数が、189 人となっていることから、1 日利用人数の約半数が岩倉駅へ向かう人であると思われます。

3-3 公共交通空白地域

公共交通空白地域を、鉄道駅から1km、バス停から300m以上離れている地域とした場合、全域が該当するのは、北島町、野寄町。一部が該当するのは、川井町、大地町、鈴井町、中野町、本町、南新町、大市場町、曾野町、東町、八剣町、東新町です。

図9 岩倉市内の公共交通空白地域



4 移動の状況

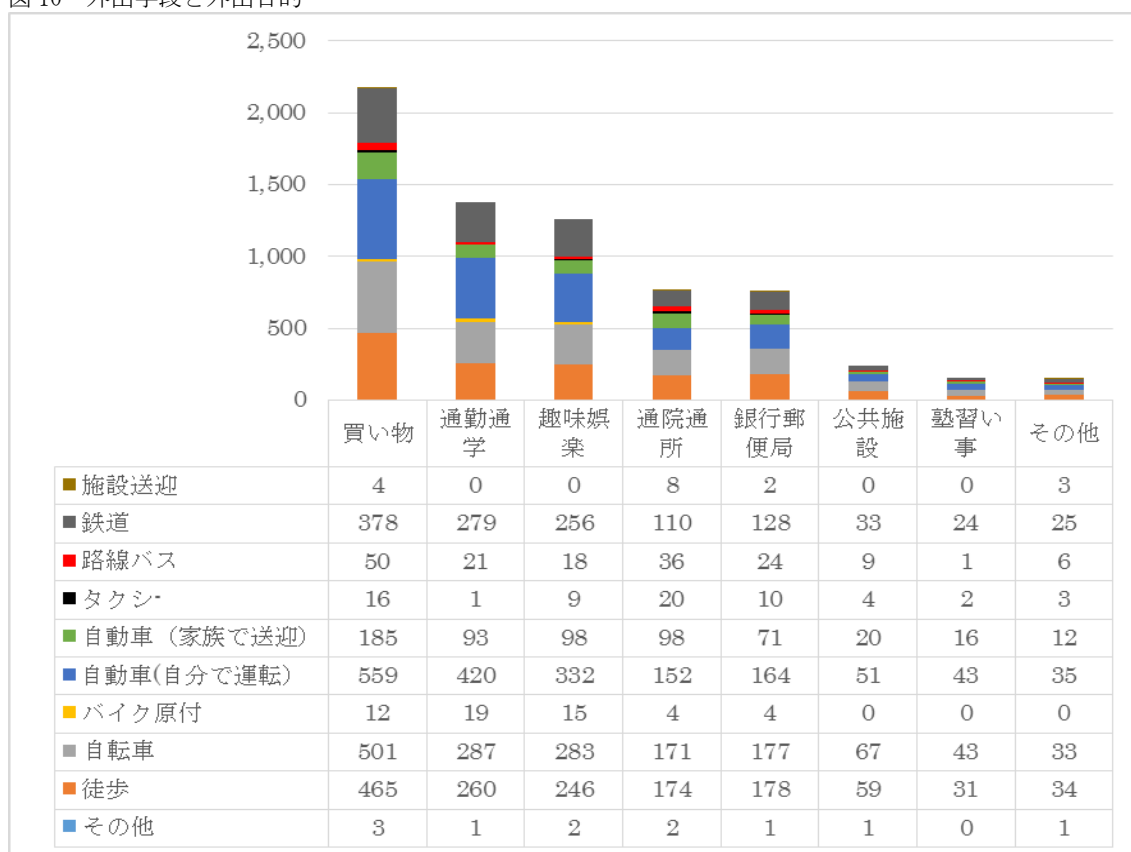
市民がどのように移動しているかを、岩倉市公共交通実態調査から整理しました。

(1) 外出の目的と移動手段について

ア 全体

買い物、通勤通学、趣味娯楽など目的にかかわらず、多い順から、車（自分で運転）、自転車、徒歩、鉄道、車（家族で送迎）となっています。通勤通学については、勤務地の調査項目で名古屋市、小牧市、一宮市への勤務が多いことがわかっています。名古屋市への通勤は鉄道が便利であり、その結果が反映されています。しかし、小牧市、一宮市へはバス路線しかないわけですが、路線バスの利用の割合が低いことから、自家用車で出勤している割合が多いことがわかります。

図 10 外出手段と外出目的



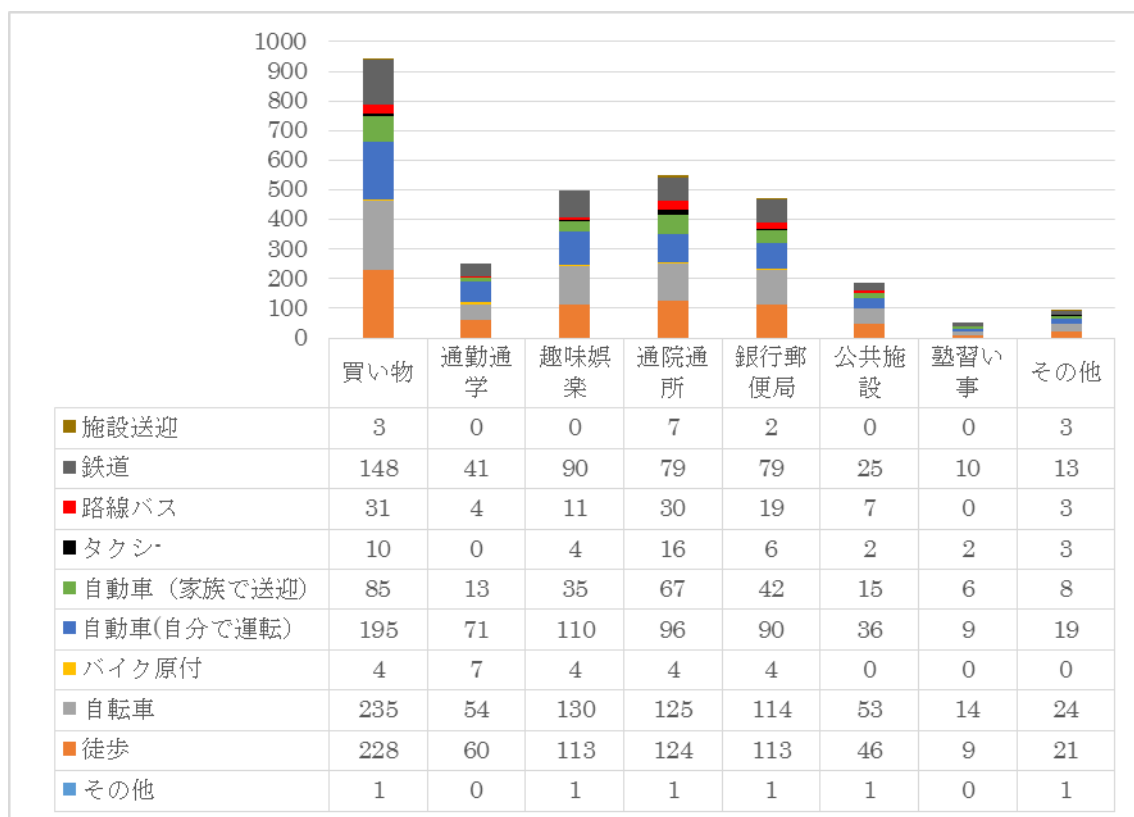
資料：岩倉市公共交通実態調査

イ 高齢者

このデータを60歳以上の者に絞ると次頁のようになります。

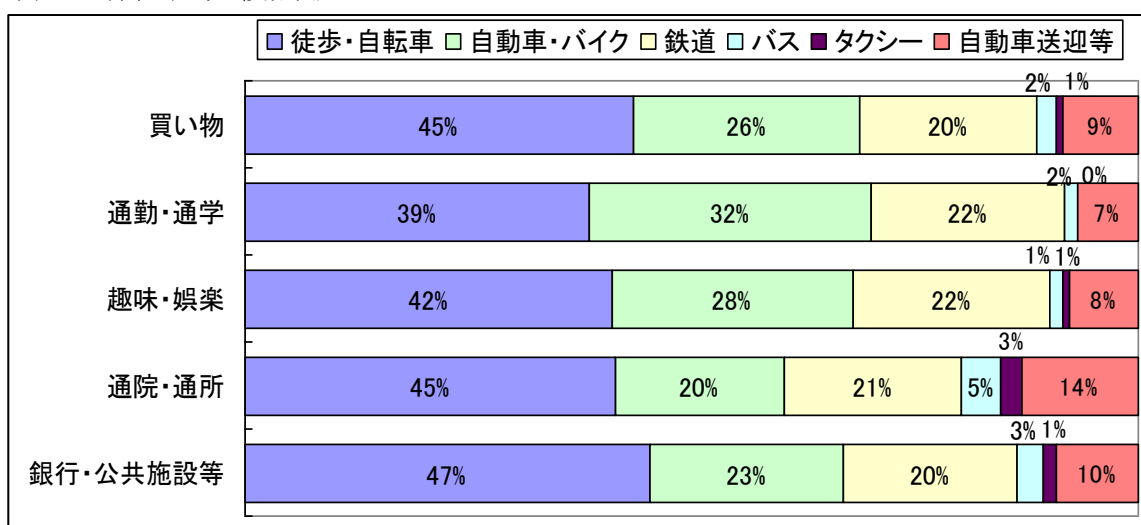
通勤通学や趣味娯楽という回答が減り、通院通所という回答が相対的に多くなります。

図 11 外出手段と外出目的 (60 歳以上)



再度、外出の目的ごとに移動手段の割合を見てみると、どの外出目的でも、「徒歩・自転車」の利用が最も多く、次に「通院・通所」を除き、多い順から「自動車・バイク」、「鉄道」、「自動車送迎等」、「バス」、「タクシー」となっています。

図 12 外出の目的と移動手段



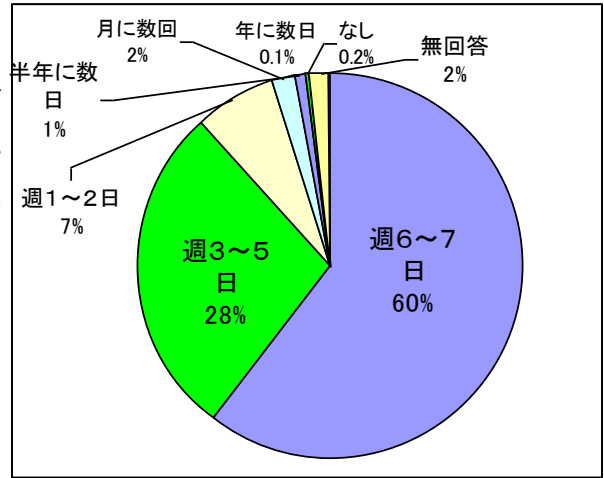
資料：岩倉市公共交通実態調査

(2) 外出の頻度について

ア 全体

週に6～7日が60%を占め、次いで、週3～5日の28%となっています。両方で、9割近い数値になっていることから、ほとんどの人が何らかの理由で外出していることがわかります。

図13 外出の頻度

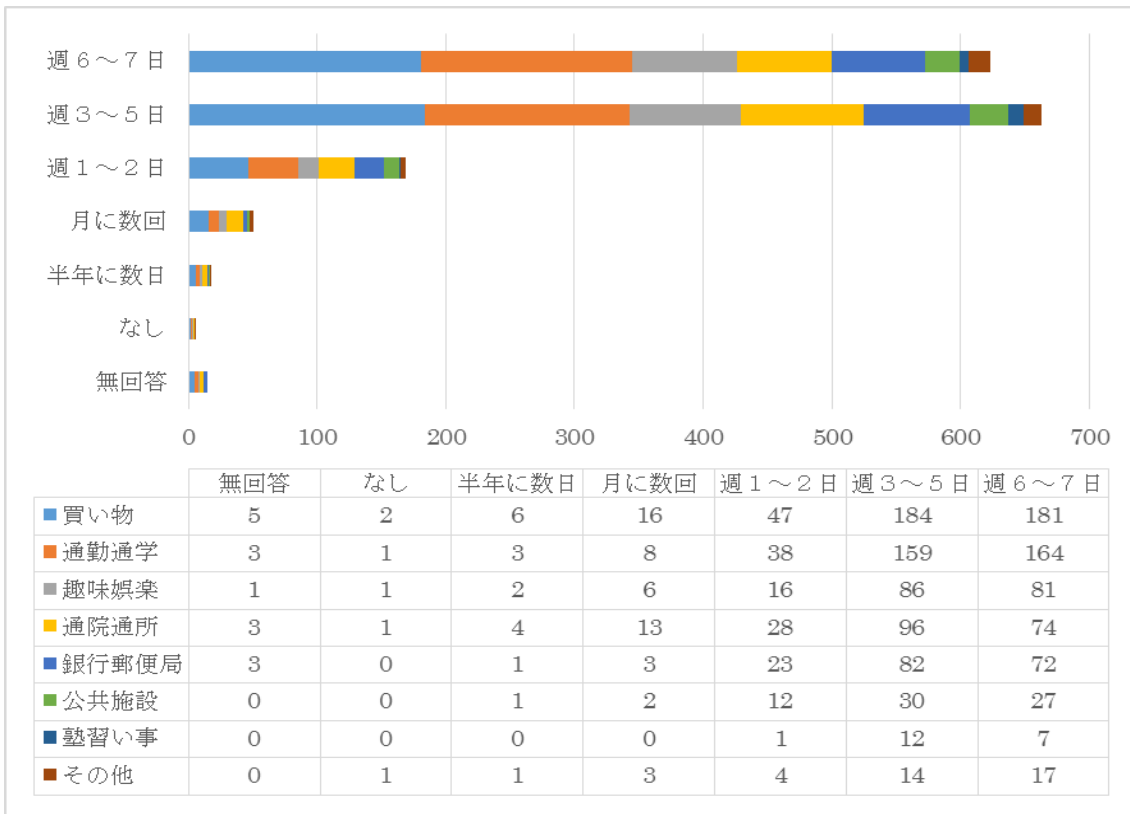


資料：岩倉市公共交通実態調査

イ 高齢者

60歳以上では、週6～7日よりも、週3～5日の方の回答者の割合が多くなっています。週3～5日以下の外出頻度では、通院通所が趣味娯楽を上回っています。

図14 外出の頻度と外出目的



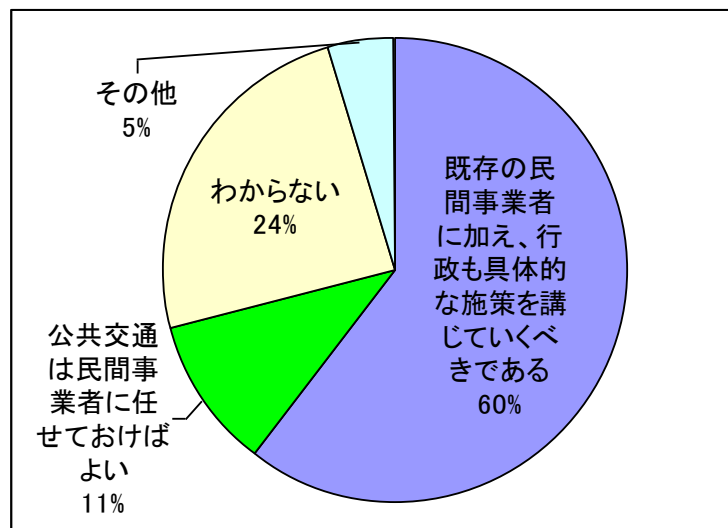
資料：岩倉市公共交通実態調査

5 市民の公共交通に対する意向

5-1 交通施策に対する市民の意向

現在、岩倉市では行政としてバスを走らせるなどの施策を講じていません。60%が「行政も具体的な施策を講じていくべき」、11%が「民間事業者に任せておけばよい」と答えています。

図 15 岩倉市の今後の交通施策



資料：岩倉市公共交通実態調査

5-2 実態調査の自由意見について

1,059人から回答を寄せられた実態調査の自由意見欄にも、表4のとおり多くの記述がありました。最も多い意見は、巡回バスやデマンド交通に関するものであり、119件となっています。その内容は、導入経費による市の財政を心配する声はあるものの、巡回バスやデマンド交通に反対する意見は少なく、ほとんどが行政に対し運行を望むものでした。その理由についても、分類し、集計しました（表5）。

表4 自由意見

分類	意見の数
鉄道に関するもの	62
バスに関するもの	36
タクシーに関するもの	2
自転車に関するもの	30
道路に関するもの	28
デマンド交通に関するもの	119
新制度に関するもの	7
その他	70

資料：岩倉市公共交通実態調査

表5 巡回バス、デマンド交通等を望む理由

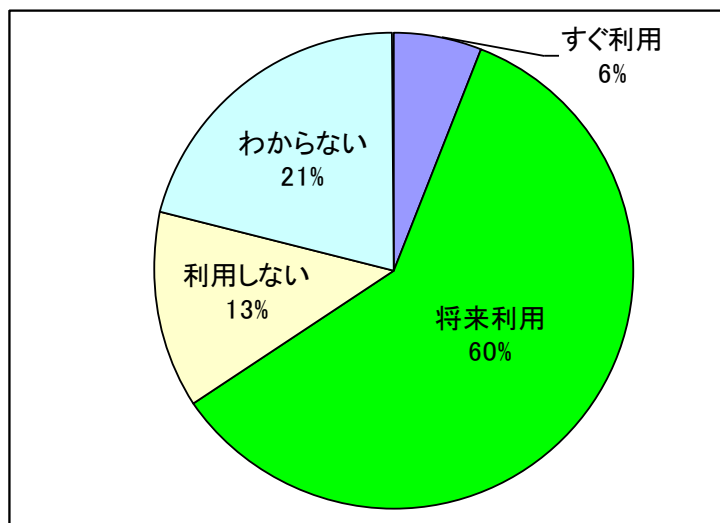
巡回バス、デマンド交通等を望む理由	意見の数
現在の高齢者のため又は高齢化社会の進展による移動手段	40
交通空白地域の市民への対処	2
子育て世帯の移動の負担軽減	3
障害を持つ人のための移動手段	1
分散している公共施設への移動手段	7
医療機関への移動手段	9
その他	28

資料：岩倉市公共交通実態調査

5-3 デマンドバスの利用意向について

岐阜県美濃加茂市で実証実験が始まったデマンドバスについて、同じように岩倉市で導入した場合どうかという問いに対し、「すぐ利用」6%「将来利用」60%あり、66%の人が利用したいと答えています。

図16 デマンドバスの利用意向



資料：岩倉市公共交通実態調査

ア バスの日常的利用者のデマンドバスの利用意向について

バスを日常的に利用すると回答したのは回答者1,059人中85人ですが、表6はそのうち無回答を除いたものになります。

デマンドバスを「すぐ利用」と回答したのは、6%ですが、バスの日常的利用者は1.2%となります。

表6 バスの日常的利用者のデマンドバスの利用意向

年齢	すぐ利用	将来利用	利用しない	わからない	計
16～19歳	1		1		2
20～29歳		1	3	1	5
30～39歳	1	2	4		7
40～49歳		2	2		4
50～59歳	3	2	3	1	9
60～69歳	3	3	17	1	24
70歳以上	5	7	15	2	29
計	13	17	45	5	80
回答者全体から見た比率	1.2%	1.6%	4.2%	0.5%	7.6%

資料：岩倉市公共交通実態調査

イ タクシー利用者のデマンドバスの利用意向について

タクシー利用者のうち、「すぐ利用」と回答した人は、全体の1.7%でした。

表7 タクシー利用者のデマンドバスの利用意向

年齢	すぐ利用	将来利用	利用しない	わからない	計
16～19歳					0
20～29歳	1	5	3	1	10
30～39歳		9			9
40～49歳	1	6	1	2	10
50～59歳	2	2	2	3	9
60～69歳	3	7	1	3	14
70歳以上	11	11	2	4	28
計	18	40	9	13	80
回答者全体から見た比率	1.7%	3.8%	0.8%	1.2%	7.6%

資料：岩倉市公共交通実態調査

ウ バス又はタクシー利用者の利用意向について

タクシー利用者80人のうち21人は、バスを日常的に利用していると回答しており、重複しています。その重複者の中でデマンドバスを「すぐ利用」と回答している人は、3人です。

よって、バス又はタクシーの利用者で、デマンド交通を「すぐ利用」と回答した人は、1,059人のうち28(13+18-3)人であり、全体の2.6%(28/1,059)ということになります。

6 確認事項

これまでの岩倉市の現状やデータなどから、次の事項について確認することができます。

- (1) ベッドタウンとしての性格が強く、鉄道又はバス利用による移動は、市外への通勤又は通学がその移動の内訳の大部分を占めています。
- (2) コンパクトでフラットなまちであることから市内の移動手段は、徒歩又は自転車が 6 割から 7 割を占め、自家用車等による移動を入れると、9 割以上を占めています。
- (3) 高齢者の移動は、「買い物」「通院・通所」、「趣味・娯楽」の順で多くなっており、「通院・通所」では年齢が上がるにつれ、数値が高くなっています。
- (4) 市民からは、従来から市内の巡回バス（コミュニティバス）に対する要望が高く、平成 24 年度に実施した公共交通実態調査でも、既存の民間事業者に加え、行政としても何らかの交通施策を行うべきだという意見が多くあります。
- (5) 巡回バス（コミュニティバス）に対する要望の要因の一つとしては、公共施設が分散し、駐車場が不足しているということが挙げられます。

7 今後の岩倉市の公共交通施策

7-1 施策の方向性

岩倉市は、名古屋市を初めとした周辺の都市への交通アクセスの良さによる恩恵を受け発展してきました。これは既存の鉄道、バス、タクシーという交通機関が公共交通網を構築してきたことに他なりません。当市は交通至便のまちとして現在も認知され、通勤・通学にも便利なため、住民の転入要因のひとつとなっています。多くの市民が既存の交通機関を生活の一部として利用しており、これなくして市民生活は成り立ちません。

岩倉市では、今後も既存の公共交通機関の活用を前提とした上で、交通弱者の生活を支援することを目的として、新たな交通施策の構築を検討します。それは既存の公共交通機関と市が連携し協力ながら、利用の促進につながるものとしなければなりません。

その手段としてコミュニティバスやデマンド交通などを検討した結果、19 頁以降に述べるとおり、今後の方針としてデマンド型乗合タクシーを採用し、実証運行を経て検証していくこととします。

次のとおり現状の課題及びその要因をまとめ、課題を解決するための施策として目標を掲げています。

◆課題及びその要因

(1) 今後、いっそう高齢化が進展する中で、その安全な移動について担保する必要があります。また、免許証の返納者に対する移動の代替手段を提供する必要性も生じています。

- ・データでは、自転車や徒歩で移動している方がほとんどですが、アンケート調査で、多くの方が、将来、自転車に乗れなくなったりしたときの移動手段に不安を感じています。
- ・高齢者の自転車事故が増えています。平成 24 年の 1 年間の自転車が絡む事故件数は、78 件でした¹。その事故を減らす必要があります。
- ・安全な自転車道の整備も重要な視点ですが、道路の幅などの物理的な問題や費用など、現実的には困難です。
- ・高齢者の車の運転への自分自身の不安、家族の不安も高齢化社会において浮き彫りとなっています。その結果、免許証の返納者も増加しています。

¹ 資料：江南警察署

- (2) 岩倉市では、総合計画で、子育て世代を呼び込み、人口 5 万人を目指すとしています。よって、まちの魅力を高める施策の一つとして、子育て世帯が安全に移動できる環境を整える必要があります。

図 17 総合計画におけるまちづくり戦略 抜粋

まちづくり戦略②子育て世代の移住・定住（世代循環）を促す
戦略の基本方針

人口減少時代に突入し、少子高齢化が進行する中で、「人口争奪戦」ともいえる新たな都市間競争の激化が予想される厳しい時代に打ち勝つために、「子育て世代の移住・定住（世代循環）を促す」をまちづくり戦略に掲げて、常に若い世代の人々が本市に「住んでよかった」「住み続けたい」「住みたい」と思えるまちづくりをめざします。

このため、魅力があり質の高い生活都市として磨きをかけていくまちづくりを分野横断的な総合行政として展開するものとします。

- (3) 上記の高齢者、子育て世帯が市内全域に分布していることに併せて、その人たちが利用する公共施設も各地域に点在していることから、その利用に対し、市としても移動手段を確保する必要があります。
- ・自転車や徒歩では遠い施設の場合、自家用車を利用する傾向が強く、駐車場の増設要望が多くありますが、土地の確保や費用等の問題があり、困難な状況となっています。その代替手段として、移動手段を確保するという考え方も併せ持ちます。

7-2 施策の目標

市が行う施策によって実現させる岩倉市の姿として、次の事項を目標に掲げます。

- (1) 高齢者・障害者の外出頻度を高めることで、地域とのつながりを作り出し、健康な暮らしを増進します。
- (2) 高齢者の車の運転による事故や自転車事故を減らします。
- (3) 妊婦や子育て世帯が、健診や予防接種また育児等において、保健センターや子育て支援施設を利用しやすい環境を提供します。
- (4) 高齢者、障害者等の公共施設の利用率を高めます。
- (5) 登録者数、実利用者数を増やし、より多くの市民の満足度を高めます。
- (6) 外出頻度の向上により、鉄道やバスの利用が増加する相乗効果が見込まれ、またタクシーの運行とも共存共栄を図ります。

7-3 デマンド型の選択理由

(1) 定時定路線型とデマンド型

交通施策の類型としては、定時定路線型の巡回バス（コミュニティバス）とそれ以外のデマンド型があります。それぞれの特徴は、次頁のとおりとなっています。

定時定路線型	デマンド型
決められたルートを決められた時刻に運行し、ルート上に設置されたバス停で乗降する。	予約方式による運行で、ルートや運行時刻、目的地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

これまで、先進地視察や全国の事例を検討する中で、それぞれのメリット及びデメリットを次のように整理しました。

	定時定路線型	デマンド型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・需要が高いルートについては、大量輸送ができることから、1人を運ぶ運行経費が低くなる。 ・予約をする必要がない。 ・利用者が目的地に到達する時間を一定見込むことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約があった時に運行することから、利用者がいないのに運行する定時定路線型に比べると、契約の方法によっては効率化が可能となる。 ・目的地まで最短なルートが設定でき、所要時間が短縮できる。 ・乗降場所を細かく設定することにより、その場所まで歩く距離が短くなり、高齢者等の利用者にとって利便性が高くなる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停を市域の中に、満遍なく設置しなければならない。 ・地域ごとに、バス停をどこに設置するかという調整が必要となる。 ・バス停が多くなればなるほど運行ルートが冗長的になり、目的地までの到着時間が長くなる。 ・同様に、運行本数も少なくなり、利便性が落ちる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約制を基本とするため、予約の煩わしさが生じる。また、利用者の都合による急な時間変更ができない。 ・乗り合いを基本とするため、正確な到達時間を見込むことが難しい。ただし、最長の所要時間を30分（例）という設定とすることは可能。 ・一定の需要が集中する時刻やルートでは、セダンやワンボックスという車両を使うデマンド型では、積み残しが発生する。次の便への変更をお願いすることになるが、その場合は、利便性が落ちる。

比較検討の結果、岩倉市においては、下記の理由のとおりデマンド型を選択することとします。

- ① 想定される利用者は、高齢者などの交通弱者であり、乗降場所を細かく設定できることにより、その場所まで歩く距離が短くなり、利用者にとって利便性が高くなること。
- ② 想定される利用者は市内全域に分布し、かつ、目的地として想定される医療機関や公共施設も点在していることから、現時点で、一定の需要が集中するルートで対応する定時定路線型ではなく、需要に合わせ、多様なルートをその都度設定するデマンド型の方が有効であること。

(2) デマンド型交通の形態と選択

デマンド型にも、様々な形態があります。

形 態	特 徴
迂回ルート・エリアデマンド型	定路線をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。
自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。
自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約の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。

視察等を経て、検討した結果、岩倉市においては、下記の理由のとおり自由経路ドアツードア型とすることとします。

- ① 利用者は高齢者などの交通弱者が想定されるが、市内全域に分布しており、かつ、想定される目的地も点在していること。
- ② そのことにより、定路線での運行ルートは、現時点では想定できないこと。
- ③ ミーティングポイントを設置することは基本的に定時定路線型のバス停を設置することと同じであり、「ミーティングポイントを増やす（サービスを高める）こと」と「運行時間が冗長的になる」という、相反する事項のバランスを取ることの困難性が高いこと。

(3) 乗合型の選択

岩倉市においては、公共施設・医療機関・バス停のような共通の目的地に移動する場合、乗合とした方が効率的な輸送ができるため、乗合型とします。

7-4 デマンド型交通の利用予測人数

(1) 65歳以上の利用者の推計

- ① デマンドバスを「すぐ利用」と回答したのは回答者 1,059 人中 60 人で、そのうち 60 歳以上は、30 人でした。
- ② 30 人のうち、外出頻度（週 3～5 日）、外出目的（通院）、現在の移動手段（家族送迎）を条件とすると、5 人でした。
- ③ 60 歳以上回答者は、441 人でしたので、5 人/441 人=1%が利用すると推計します。
- ④ 岩倉市の 65 歳以上人口は約 1 万人ですので、100 人（1%）が利用すると推計します。
- ⑤ 60 歳以上の 1 月当たりの平均利用期待値は 10 日でしたので、1 日当たりの利用人数は、 $100 \text{ 人} \times 10 \text{ 日} / 30 \text{ 日} = 33 \text{ 人}$ と推計します。

(2) その他の交通弱者の利用者推計

- ① 岩倉市の人口のうち、就学前児童 3,000 人、障害者 860 人（65 歳以上除く。）、妊婦 400 人で、約、計 4,000 人でした。
- ② 1 月当たりの平均利用期待値は 5 日でしたので、上記(1)の③からの推計値（1%）を準用し、 $4,000 \text{ 人} \times 1\% \times 5 \text{ 日} / 30 \text{ 日} = 7 \text{ 人}$ と推計します。

(3) 交通弱者の全体の数（推計値）

33 人（ア） + 7 人（イ） = 40 人とします。

8 岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行業務について

8-1 事業計画

「岩倉市デマンド型乗合タクシー実証運行業務」の事業計画を以下のとおりとします。

(1) 事業目的

事業目的については、以下のとおりです。

- 高齢者、障害者及び子育て世代の社会参加を促進するため、医療機関等への移動を支援するとともに、公共施設への移動の利便性の向上を図るものです。
- 新たな交通手段を鉄道駅やバス停に接続することにより、既存の公共交通の利用促進を図るものです。

(2) 実証運行期間

平成 25 年 10 月 1 日から平成 26 年 9 月 30 日まで

(3) 運行エリア

運行エリアは、市内全域とします。

【理由】

岩倉市は市域が 10.49 k m²と狭く、また、利用目的を高齢者、障害者及び子育て世帯の社会参加の促進としていることから、対象者を区域で分けることが難しいため。

(4) 運行の形態

運行の形態は、区域運行とします。

【理由】

運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう、路線、運行時刻を定めず予約により運行するため。

(5) 使用システム

東京大学大学院設計工学研究室が開発したデマンド交通のためのシステムである「コンビニクル」を使用する予定です。

また、当該システムにて予約受付、配車計画の立案、配車指示を行います。

【理由】

区域運行で行うに当たり、利用者の需要に応じて時間と路線を柔軟に対応する必要があるため、システムを使用します。

なお、運行経路の自動生成、利用者の到着時刻の遵守及び市の運行方針のシステムへの反映をすることができ、他のシステムと比べ安価であるため、「コンビニクル」を使用する予定です。

(6) 運行方法

ア 運行日

運行日は、平日（月曜日から金曜日まで）とします。

【理由】

医療機関等への移動を支援するとともに、公共施設への利便性の向上を図るため。

イ 運行時間帯

運行時間帯は、午前 8 時 30 分から午後 5 時までとします。

【理由】

運行時間帯は、医療機関等への通院や公共施設への利用に対応することを基本としつつ、既存の公共交通（バス・タクシー）を考慮したため。

ウ 運行回数

予約による時間固定型とし、1 時間当たり 2 運行とします。

なお、予約のあった時のみ運行。

【理由】

運行回数は、区域内において移動に要する 1 回当たりの所要時間やサービス水準を考慮したため。

エ 登録対象者

岩倉市に住所を有する者で、以下のいずれかの要件を満たす者となります。なお、登録の際はその要件を確認します。

- ① 満 65 歳以上の高齢者
 - ② 障害者
 - ③ 妊婦
 - ④ 就学前児童
 - ⑤ 運転免許証返納者
 - ⑥ 市長が特に必要と認める者（例：けが等で移動が困難となった者）
- ※就学前児童は、必ず保護者が同乗する必要があります。なお、それ以外で付添人が必要な場合は、その付添人も乗車（有料）することができます。

オ 登録の方法

登録の方法については、以下のとおりとします。

- 登録申請書に必要事項を記入していただき、市役所に提出していただきます。
- 提出された登録申請書について、登録要件などを審査します。
- 要件を満たした方に、登録証を交付します。
- 登録後、1 週間を目安に送付します。

カ 予約受付

予約受付については、以下のとおりとします。

- 運行事業者内に受付オペレーターを設置し、電話及び FAX による予約受付を行います。
- 予約受付期間は、乗車を希望する 1 週間前から当日の 1 時間前までとします。ただし、FAX による場合は、前日までとします。
- 予約受付時間は、午前 8 時 30 分から午後 5 時までの間とします。

キ 運賃及び支払方法等

運賃	1 乗車 300 円（就学前児童は無料）
支払方法	現金又はチケット
チケット	11 枚綴りとし、1 綴り 3,000 円で販売
チケット取扱場所	車両

【理由】

運賃は、バスの運賃（市内 150～160 円）を考慮し設定したため。チケット制は、バス車内における運賃の支払を簡素化するため。

ク 運行車両

ワンボックス型タクシー車両（乗車定員 8 人）を 2 台使つての運行とします。なお、有償運行を実施するため、事業用自動車とする必要があります。また、車両にはラッピングを施します。

【理由】

乗合として、市内の道路事情を考慮し予約の需要に最大限応えるため。専用車とするのは、デマンド型タクシーを運行していることを、車両にラッピングを施すことにより、事業の存在を PR するため。

図 14 車両のラッピングについて（車体前左右部）



図 15 車両のラッピングについて（車体後部）



ケ 乗降場所

乗降場所は、以下の2種類とします。

- ① 登録者の自宅前あるいは、車両が入れない場合はその付近で安全が確認できる場所※

登録者の自宅前が乗降場所となります。登録者本人のみ利用可能とします。

- ② 公共的機関

市の公共施設、鉄道駅、バス停、医療機関（医科・歯科）、公会堂等をあらかじめ設定します。

※車両が入れない場合は、現地確認の上、道路交通法上適切な場所を設定します。

【理由】

運行目的である医療機関等への移動支援及び公共施設への利便性の向上を図るため。

ただし、既存の公共交通（バス・タクシー）との競合を避けるため、商業施設及び岩倉駅への設置はしないこととします。

◆案内表示について

案内看板は設置しません。登録者にはあらかじめ乗降場所リストを配付します。

ただし、次のような場合は、案内表示を検討します。

- ① 公共施設等の敷地内を乗降場所とする場合
- ② 駐停車が禁止されている、又は安全確保ができない場合で施設から離れた場所を乗降場所として設定せざるを得ないとき。

コ 運行事業者及び選定方法

運行開始までに道路運送法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得見込みの者とします。

なお、公募によるプロポーザル方式にて業者選定を行います。

8-2 事業の流れ

1 現 状 分 析	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通実態調査の実施及び分析 ○市内公共交通の把握及び分析
-----------	--



2 運 行 準 備	<ul style="list-style-type: none"> ○運行計画作成 ○運行事業者選定 ○住民への周知 ○愛称募集
-----------	---



3 実証運行実施	○期間 平成 25 年 10 月 1 日～平成 26 年 9 月 30 日
----------	---------------------------------------



目 標	高齢者の外出頻度の向上、公共施設の利用率の向上等
4 実証運行評価	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者アンケート実施 ○運行データ分析（運行頻度、登録者数、実利用者数、収支率等）



本格運行実施



事業の見直し



デマンド運行の代替手段の検討

8-3 事業スケジュール

(1)平成 25 年 10 月の実証運行開始までの事業スケジュールは、図 17 のとおりとします。

図 17 実証運行開始までのスケジュール

項目	3月			4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
プロポーザル業者の募集準備	→																							
プロポーザル選考委員の選任			●																					
プロポーザル業者の募集				→																				
プロポーザル実施・受託者決定									●															
第1回地域公共交通会議						●																		
第2回地域公共交通会議									●															
第3回地域公共交通会議												●												
運行諸条件最終決定												●												
国への申請												●												
広報掲載													●				●				●			
公共施設でのPR													→			→			→			→		
区回覧板周知													→											
住民説明会（全行政区対象）													→			→								
愛称募集													→											
登録受付													→			→			→			→		
警察への届出													→											
チケットの先行販売																			→					
オペレーター説明会																			→					
運転手説明会																			●					
車両予約開始																				●				
模擬運行の実施																				→				
実証運行開始セレモニー																						●		

(2) 運行開始後のスケジュール

図 18 実証運行開始後のスケジュール

	10月	11月	12月	平成26年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
利用者登録	→												
説明会（要望に応じて）	→												
利用者アンケート	→												
利用促進（広報・HP）	→												
イベントPR		●					●						
運行データ分析	→												
アンケート・分析まとめ						●							
事業者からの報告、調整	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
評価基準の策定		→											
検証・本格運行の検討及び案の作成										→			
地域公共交通会議							●					●	