

六ツ美中部学区へのデマンド型乗合タクシーの導入について

【報告事項】

実証実験運行計画について

1. はじめに

前回の会議では交通不便地域を多く含む六ツ美中部学区へのデマンド型乗合タクシー（以下、「デマンド型交通」という。）導入の必要性を説明し、本市の計画上での位置付け及び運行素案等について承認をいただいた。今回は令和2年10月からの実証運行を見据え、より具体的内容を記載した運行計画案を報告事項とする。

2. 運行内容等について ※前回会議資料から愛知運輸支局等との調整により一部追記・修正した内容

2-1. 導入目的について

本市では令和2年7月から10月にかけて65歳以上の高齢者を対象に高齢者バス購入費の負担を行う等、高齢者の移動手段確保に向け、積極的に取り組んでいる。

今回、本市初となるデマンド型交通の導入は、交通不便地域を多く含む六ツ美中部学区地域住民の日常生活における移動手段の確保やお出かけによる健康増進を目的とし、それらの効果を検証するものである。

2-2. 地域での検討状況について

地域住民を主体とした六ツ美中部学区エリアバス運営協議会は現在までに計8回開催し、地域主体の取組みを自治体及び交通事業者等が支援する形で運行開始に向けて取り組んでいる。

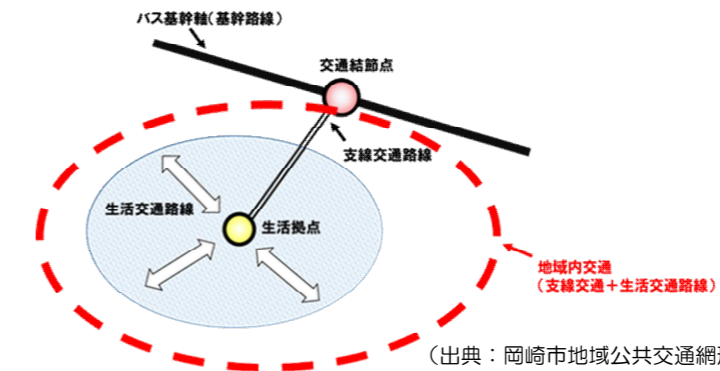


地域住民による協議会の様子

日付	実施内容等
平成30年4月25日	学区総代会で公共交通に関する勉強会を開催
7月31日	アンケート内容打ち合わせ
9～10月	地域でアンケート実施。配布：1,325件 回収：1,265件
12月1日	「六ツ美中部学区エリアバス運営協議会」設立
平成31年2月6日	第1回検討会（運営協議会・市）にてアンケート結果等を報告
令和元年5月9日	第2回検討会（運営協議会・他市事業者・市）にて運行方式等について協議。今後、デマンド型乗合タクシーの導入に向け検討する方針の決定。
5月24日	他市事例視察（運営協議会・市）
7月5日	第3回検討会（運営協議会・市）にて他市視察結果報告
8月1日	第4回検討会（運営協議会・市）にて営業区域について協議
9月19日	第5回検討会（運営協議会・市）にて会員条件および乗継割引について協議
11月14日	第6回検討会（運営協議会・市）停留所設置位置について協議
12月26日	第7回検討会（運営協議会・他市事業者・市）にて回覧等の周知方法について協議
令和2年2月13日	第8回検討会（運営協議会・他市事業者・市）にて運行素案等について協議 六ツ美学区エリアバス運営協議会より本市に要望書の提出

2-3. デマンド型交通の位置付けについて

六ツ美中部学区では岡崎市地域公共交通網形成計画で基幹路線に位置付けられている名鉄東部交通(株)の岡崎西尾線が運行している。導入するデマンド型交通は基幹路線に接続する地域内交通として位置づけ、まちなか地域等への移動については、交通結節点から基幹路線へ乗継ぎを行うものとする。

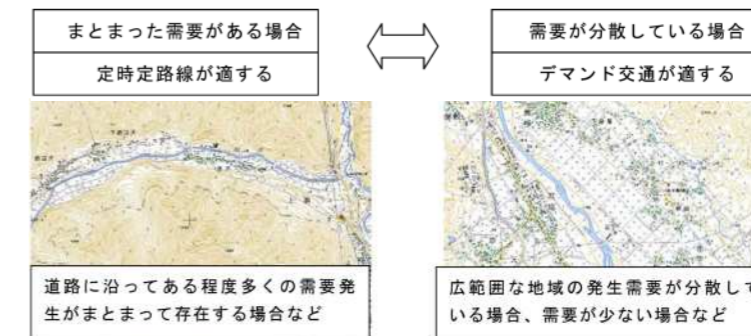


【図1】導入するデマンド交通の位置付け

2-4. デマンド型交通「自由経路ミーティングポイント型」選定までの経緯

(i) デマンド型交通の選定

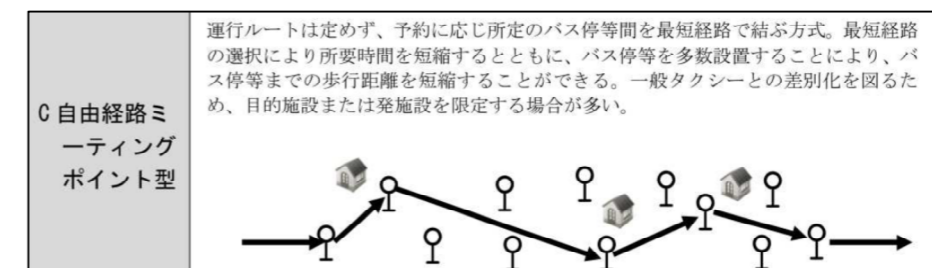
六ツ美中部学区は、集落が広く分散しており、買い物や通院等の目的地となる施設も点在していることから、需要が分散している場合に適するデマンド型交通を選定した。



【図2】デマンド型交通の選定

(ii) デマンド型交通運行方式「自由経路ミーティングポイント型」の選定

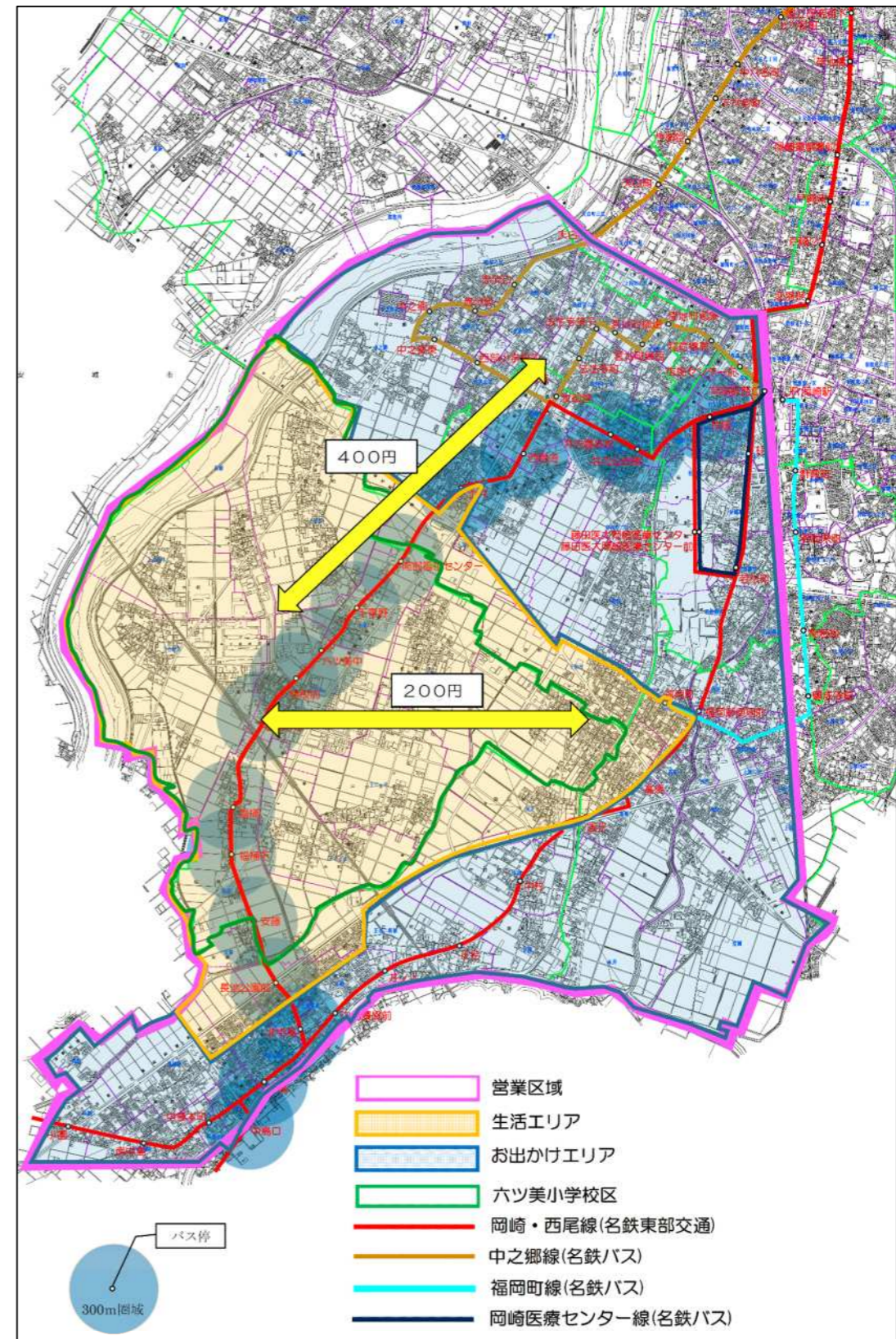
運行方式については、バス停等をきめ細かく設定することにより移動距離を短縮できる点及び交通不便地域を面的にカバーでき、地域需要に応じた運行が出来る点からデマンド型交通「自由経路ミーティングポイント型」を選定した。



【図3】運行方式の選定

2-5. 運行計画素案について

運行日	平日運行
運行時間帯	9時00分～16時00分
会員条件	六ツ美中部小学校区域に在住している12歳以上（中学生以上）であること
停留所種類	①住宅地停留所…六ツ美中部小学校区の任意の場所に設定する停留所 ②事業者停留所…営業区域内の事業に協賛した事業施設に設置する停留所 ③公共施設停留所…営業区域内の公共施設等に設置する停留所
営業区域	<ul style="list-style-type: none"> ・営業区域は「生活エリア」と「お出かけエリア」の2つのエリアから構成される。 ・「生活エリア」は六ツ美中部小学校区域から外へ500m以内の主な道路等を境界としたエリアとする。 ・「お出かけエリア」は岡崎市立地適正化計画に定められた居住誘導重点区域及び居住誘導区域の占有率が50%未満の「生活エリア」について、区域内のスーパーや病院などの日常生活を行う施設が数少ないことを考慮し、1級河川や鉄道敷等の交通上のボトルネックとなる境界を超えない範囲で設定する。 ・「お出かけエリア」内では、事業者停留所のみを設けることができるが、停留所の設置条件として、以下のすべての条件を満たすこととする。 <ul style="list-style-type: none"> (ア) 営業区域内でチョイソコから乗換が出来るバス路線では直接行くことが出来ず※1、2回以上の乗換を要すること。 ※1 バス停留所から300m圏域はバス路線で行くことが出来るものとする。 (イ) 「生活エリア」境界から実運行距離が概ね片道2.5km以内であること。
移動ルール	<ul style="list-style-type: none"> ・営業区域内の全ての停留所間を原則移動可能とする。 ・ただし、既存バス停留所300m圏域内※2の各停留所間の移動は禁止とする。 ※2 圏域内とは目的物全体が含まれるものをいう。 ・「お出かけエリア」への移動は「生活エリア」と「お出かけエリア」の相互間移動のみ可とする。
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> ・既存バス路線との並行移動を禁止することから、バス路線との運賃競合は考慮しないこととし、営業区域内は1乗車200円とする。 ・「生活エリア」から「お出かけエリア」への移動については、運行距離も増加することから差別化を図るため1乗車400円とする。 ・既存バス路線との乗継利用を促進するため、乗継拠点停留所において乗継利用を申し出た利用者については、当日のみ使用できる100円割引券を渡すなど、乗継割引制度の導入を検討する。



【図4】チョイソコ区域図

3. 「チョイソコおかざき」実証実験運行計画について

資料6-2（別紙）のとおり