



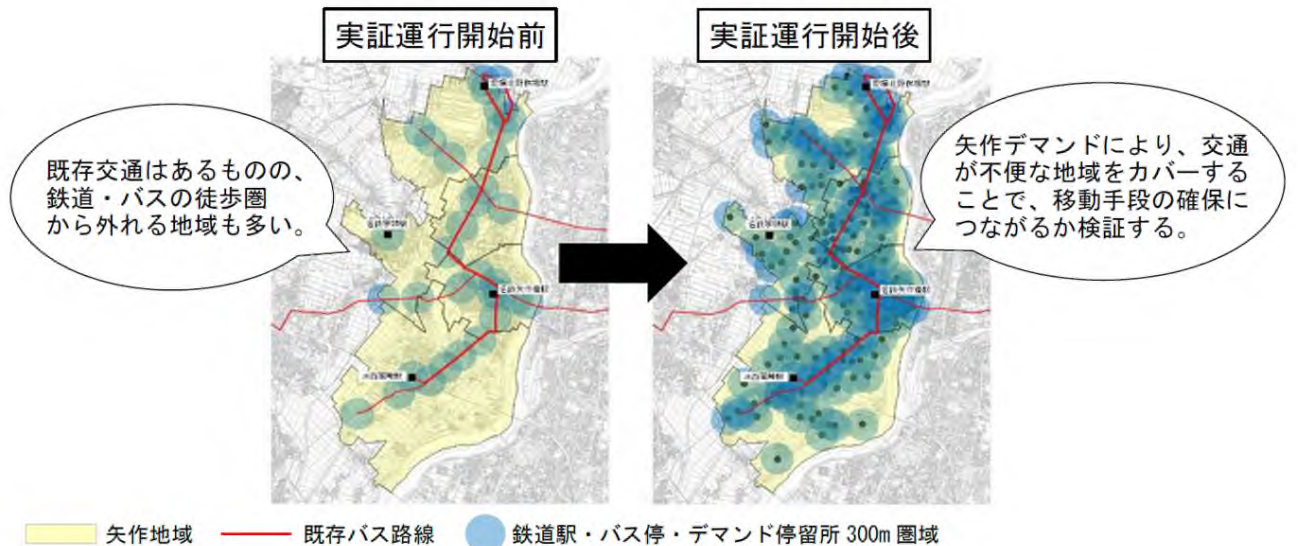
**「矢作デマンド」実証実験  
第 1 期運行計画の評価及び  
第 2 期運行計画への反映について**



# 1 矢作デマンド実証運行について

## (1) 矢作デマンドとは？

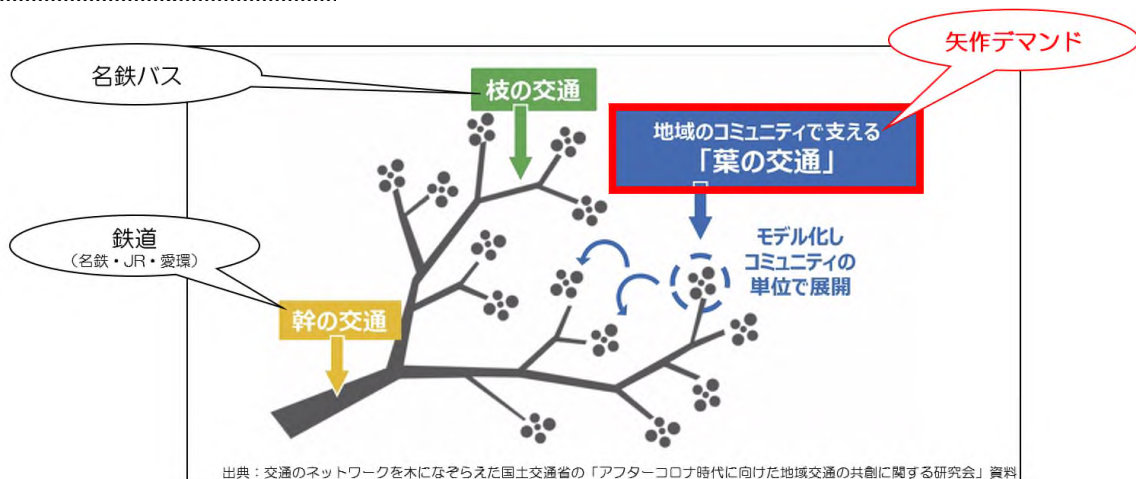
矢作デマンドは、鉄道・バスの徒歩圏から外れる地域も多く存在する矢作地域にて、日常生活における移動手段の確保を目的に実証運行を開始した予約型乗合タクシーです。



▲図1 矢作デマンド実証運行前後における公共交通カバー率

## (2) 矢作デマンドの役割

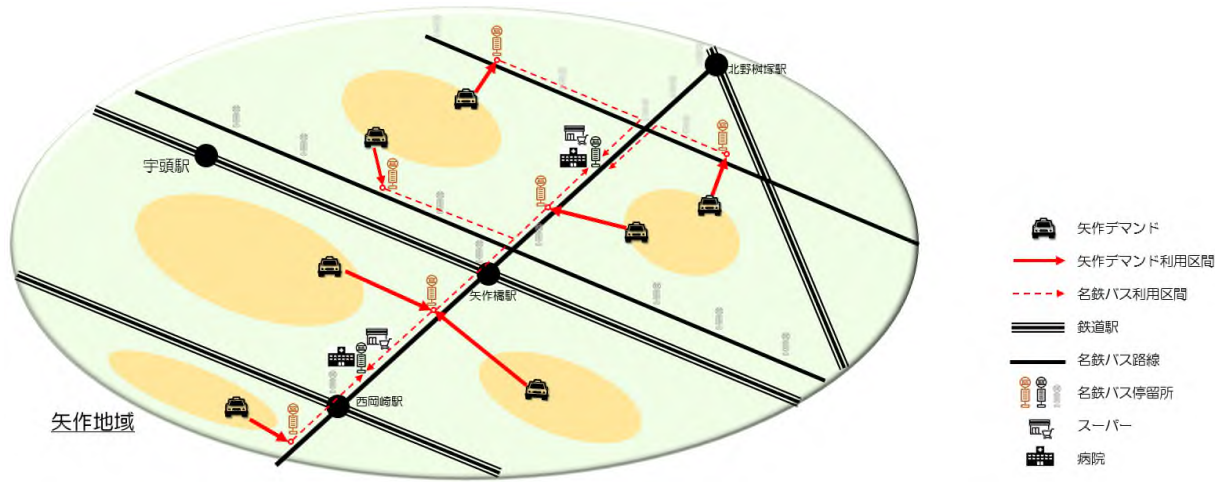
鉄道が「幹の交通」、名鉄バスが「枝の交通」とすると、矢作デマンドは、既存の交通を補完する葉の交通の役割を担う交通です。



▲図2 矢作デマンドの役割

### (3) 矢作デマンド利用イメージ

「矢作デマンド」+「既存交通」をうまく組み合わせて利用することで、既存の鉄道駅やバス停から離れた黄色い圏域に住む方等の日常生活（買い物や通院等）における移動手段となります。「矢作デマンド」は既存の交通を補完する移動手段であり、利用時も既存交通の活用が前提となります。

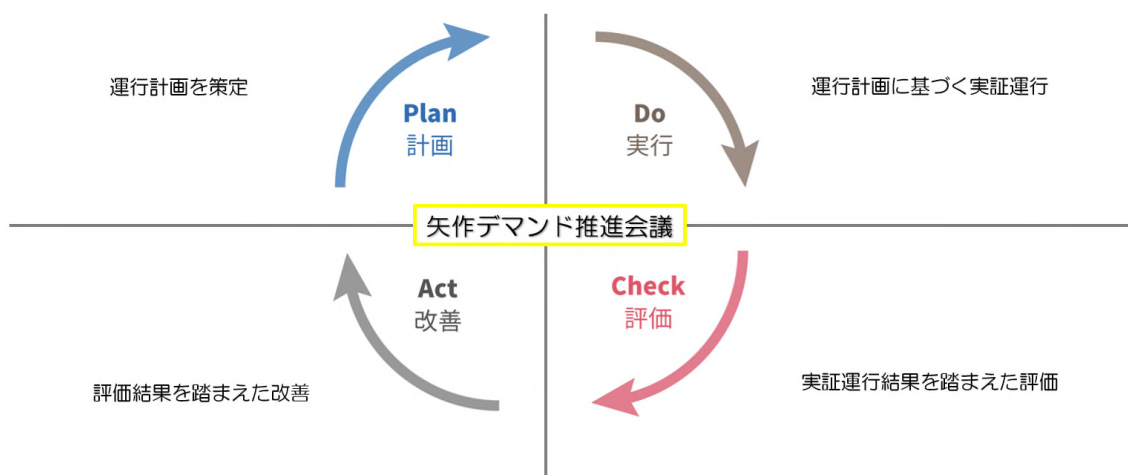


▲図3 矢作デマンド利用イメージ

## 2 矢作デマンド実証実験における評価方法

### (1) 概要

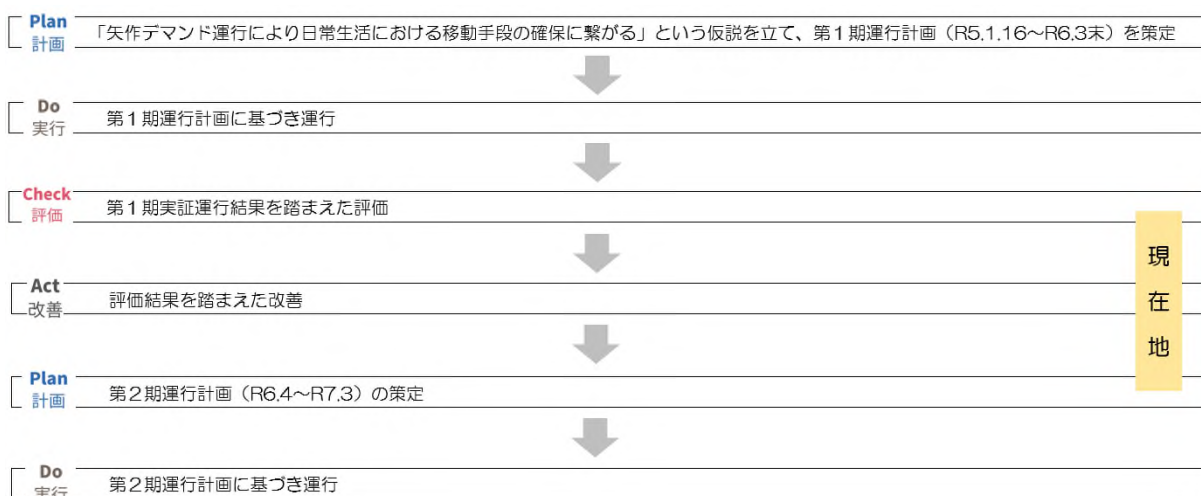
「矢作デマンド」は実証運行として、運行を開始しております。“実証”という言葉のとおり、矢作デマンドの目的である地域住民の日常生活における移動手段の確保に向けて、矢作デマンド推進会議にてPDCAサイクルを回しながら実証運行を続けていきます。



▲図4 矢作デマンドにおけるPDCAサイクルイメージ

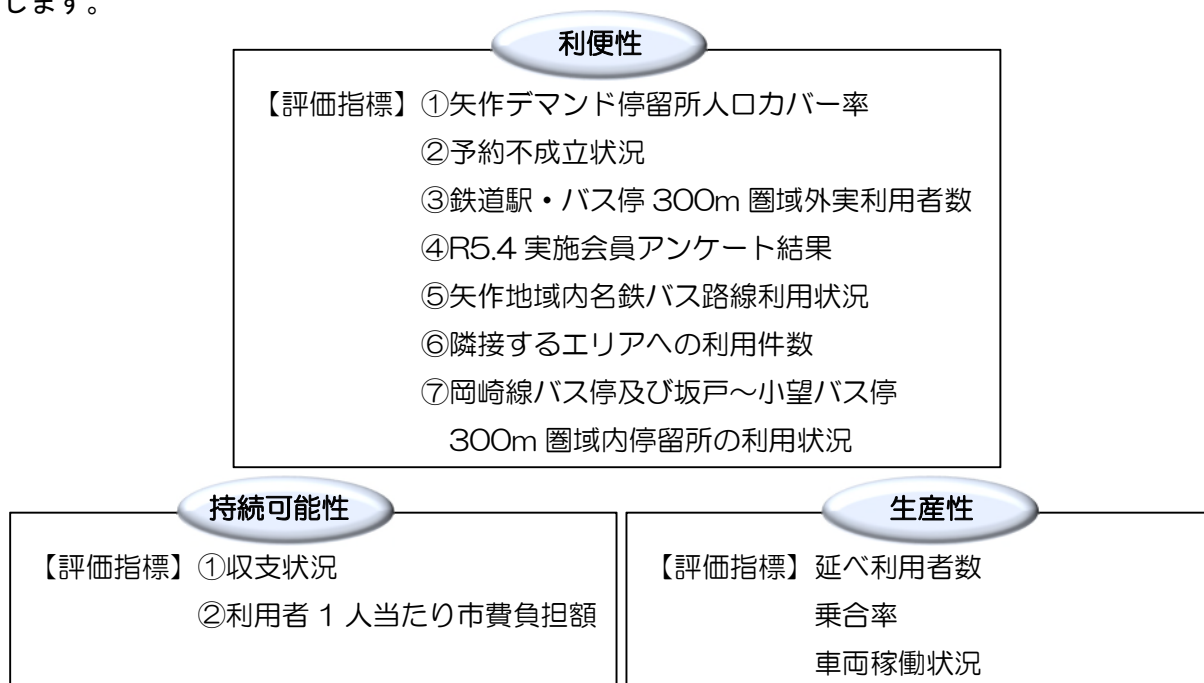
## (2) PDCAサイクルにおける矢作デマンドの現在地

第2期運行計画(R6.4~R7.3)の策定に向けて、評価及び改善を行います。



## (3) 評価指標について

第1期実証運行結果を、「利便性」・「持続可能性」・「生産性」の視点で次の評価指標により評価します。



参考：地域公共交通に関する国の方向性

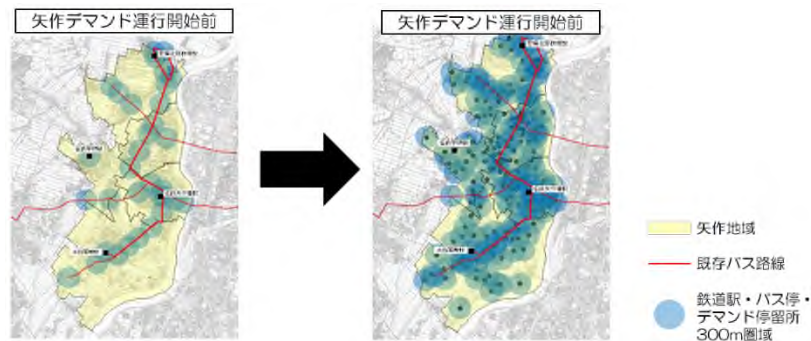
地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要

(国土省 R5.2.10 報道発表資料「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定～ 地域公共交通「リ・デザイン」（再構築）に向けて～）より抜粋

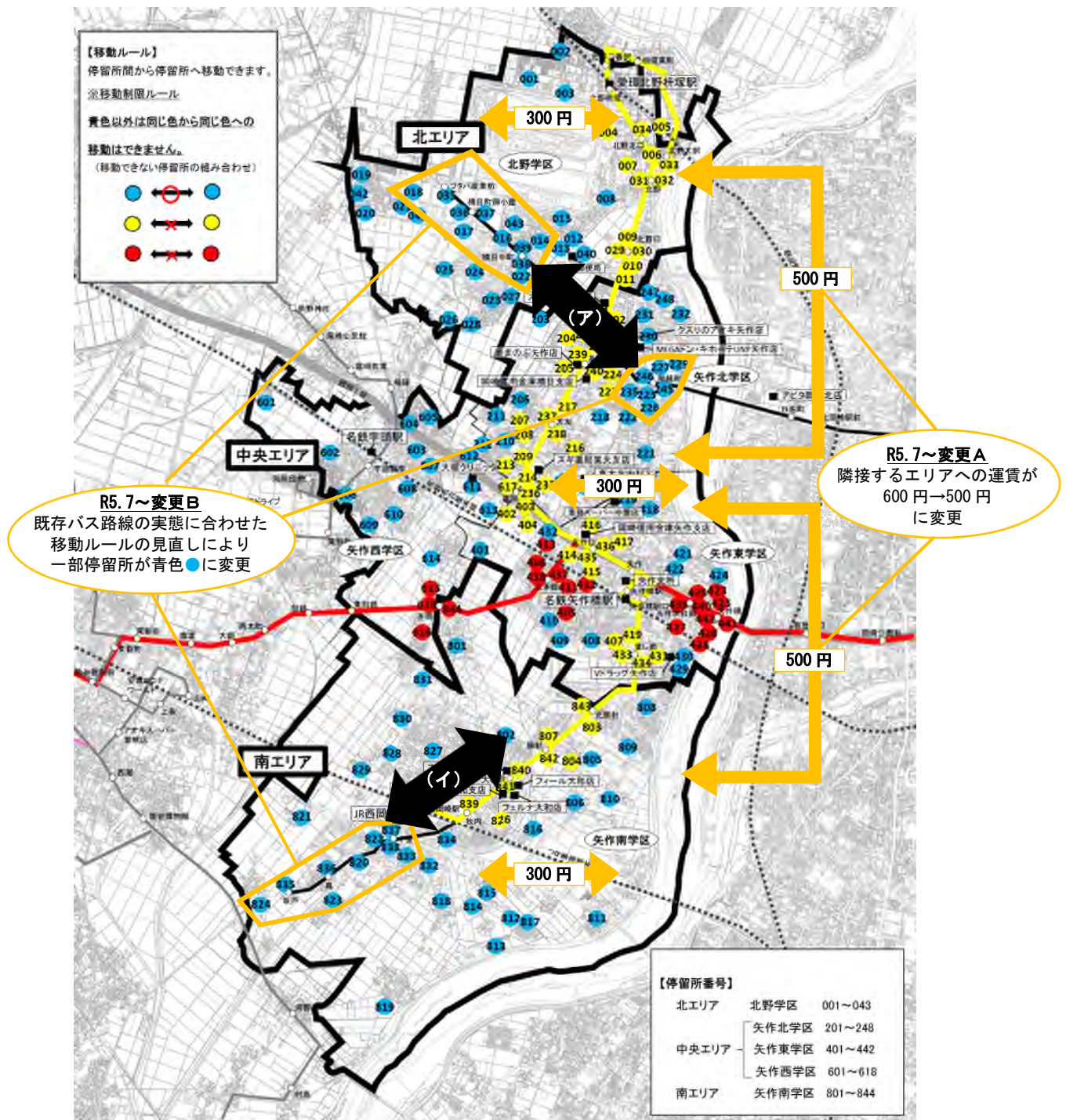
### 3 矢作デマンド実証実験第1期運行計画 (R5.1.16~R6.3) の評価

#### (1) 利便性

【評価指標】	【数値等】 (R5.1.16~R6.1 実績)
①矢作デマンド停留所人口カバー率	ほぼ 100% ※図5 参照
②予約不成立状況	1 件のみ
③鉄道駅・バス停 300m 圏域外実利用者数	85 人 ※予約代表者
④R5.4 実施会員アンケート結果	回答者のうち利用したことがある方は 51 名。 うち 9 割以上の方がまた利用したいと回答しており、利用した人の満足度は高い。
⑤矢作地域内名鉄バス路線利用状況	矢作地域内のバス停年間乗降者数が再編前後で約 16% 増 (再編前 R3 年度) 59.0 千人 (再編後 R4 年度) 68.8 千人 (9.8 千人増) 約 16% 増 参考：R4.4.1~路線再編の概要 ・矢作・市民病院線（矢作地域～市民病院）を廃止 ・矢作地域内の便数を概ね 1 便/時間に増便
⑥【R5.7~変更A関連】 ※図6 参照 隣接するエリアへの利用件数	隣接エリアへの利用件数 (R5.1.16~R5.6) 43.8 件/月 ※600 円時 ↓ (R5.7~R6.1) 47.3 件/月 ※500 円時
⑦【R5.7~変更B関連】 ※図6 参照 岡崎線バス停及び坂戸～小望バス停 300m 圏域内停留所の利用状況  ※変更Bにより移動可となるバス路線 並行移動区間の実利用者数を確認	R5.7~R6.1 における <b>(ア)</b> 岡崎線バス停 300m 圏域内どうしの実利用者数 → 1 人…計 2 件 <b>(イ)</b> 坂戸～小望バス停⇄●の実利用者数 → 3 人…計 18 件 ※ ※内訳（直近 3 ヶ月利用状況） A さん…計 16 件（11 月 2 件、12 月 1 件、1 月 1 件） B さん…計 1 件（11 月 1 件のみ） C さん…計 1 件（11 月 1 件のみ）



▲図5 矢作デマンド実証運行前後における公共交通カバー率



▲図6 矢作デマンド運行図 (R6.2.19時点)

**【評価結果】**

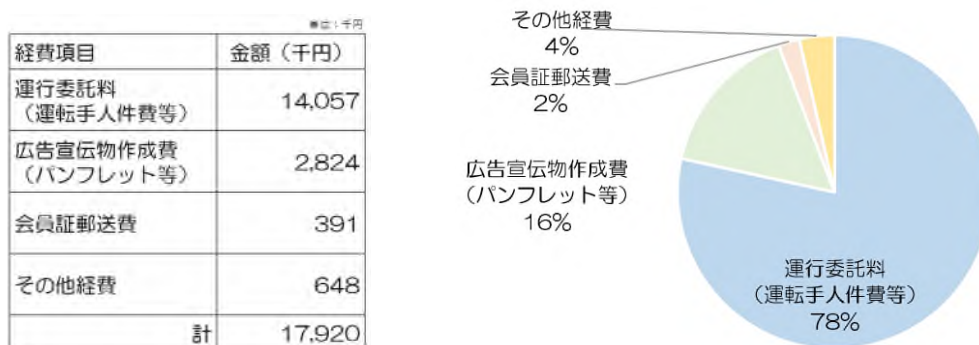
- ・ 交通が不便な地域の住民にとって、停留所が概ね徒歩圏内にあり、予約も取れている。
- ・ 利用している人にとっては、日常生活における移動の利便性が向上していると言える。
- ・ R5.7 運賃変更 (600円→500円) の影響により隣接するエリアへの移動は増加している。
- ・ R5.7 移動ルール見直しによる大幅な利用増はない。バスの便数が少ない地域にて実証的に行った見直しであったが、日常生活における移動手段確保に繋がる見直しとは言い難い。

## (2) 持続可能性

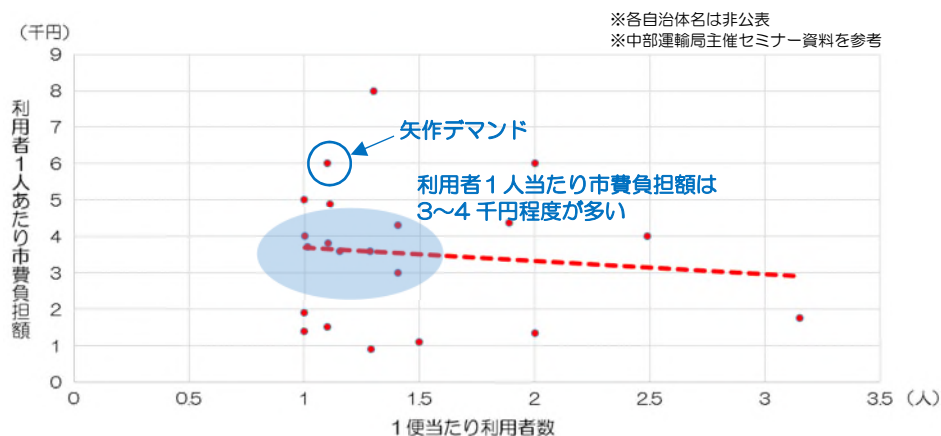
【評価指標】	【数値等】 (R5. 1. 16～R5. 12 実績)
① 収支状況	収支率約 5% ※図 7 のとおり
② 利用者 1 人当たり市費負担額	約 6,000 円 ≒ 市費負担額 16,215 千円 ÷ 延べ利用者数 2,715 人



▲図 7 矢作デマンド収支状況



▲図 8 矢作デマンド経費内訳



▲図 9 各自治体予約型乗合タクシーの状況

### 【評価結果】

- ・利用者 1 人当たり市費負担額が 6,000 円と他自治体と比較しても高い。
- ・運賃単価 (300 円・500 円) から考え、利用者増による収支の大幅な改善は見込めないなか、利用の実態に応じたサービスレベル (運行日数や車両台数等) の見直しによる経費減を検討していく必要がある。



### (3) 生産性

【評価指標】	【数値等】 (R5.1.16～R6.1実績)
①延べ利用者数	2,715人 (10.6人/日)
②乗合率	1.08人/便
③車両稼働状況	午前中は2台が稼働する状況もあるが、午後は1台でも対応できる需要で車両待機時間が多い傾向あり ※図10のとおり

時間帯	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
人/時	2.5	2.3	2.2	1.0	0.5	0.7	0.7	0.7

▲図10 1日当たり時間帯別利用者数

【評価結果】
<ul style="list-style-type: none"><li>・一定数の利用者を運ぶなか、乗合率は低い。</li><li>・午後の需要が少ないなか、9時～17時常時2台借り上げている。</li><li>・乗合率向上に向けた取組及び需要に応じた車両台数の見直しが必要である。</li></ul>

#### 4 第1期運行計画の評価結果を踏まえた第2期運行計画（R6.4～R7.3）への反映

##### （1）第1期⇒第2期（R6.4～R7.3）変更点【概要】

	【評価指標】	【評価結果】	【第1期⇒第2期の変更点】
利便性	①矢作デマンド停留所人口カバー率 ②予約不成立状況 ③鉄道駅・バス停 300m 圏域外実利用者数 ④R5.4 実施会員アンケート結果 ⑤矢作地域内名鉄バス路線利用状況 ⑥隣接するエリアへの利用件数 ⑦岡崎線バス停及び坂戸～小望バス停 300m 圏域内停留所利用状況利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通が不便な地域の住民にとって、停留所が概ね徒歩圏内にあり、予約も取れている。</li> <li>・利用している人にとっては、日常生活における移動の利便性が向上していると言える。</li> <li>・R5.7 運賃変更（600円→500円）の影響により隣接するエリアへの移動は増加している。</li> <li>・R5.7 移動ルール見直しによる利用増はほぼない。バスの便数が少ない地域にて実証的に行った見直しであったが、日常生活における移動手段確保に繋がる見直しとは言い難い。</li> </ul>	～既存交通との共存・共栄～ <b>変更点① バス乗継割引の導入</b> <b>変更点② 移動ルールの見直し</b>  ～決済手段の拡充・見直し～ <b>変更点③ 交通系ICカードの導入</b>
持続可能性	①収支状況 ②利用者1人当たり市費負担額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者1人当たり市費負担額が6,900円と他自治体と比較しても高い。</li> <li>・運賃単価（300円・500円）から考え、利用者増による収支の大幅な改善は見込めないなか、利用実態に応じたサービスレベルの見直しによる経費減を検討していく必要がある。</li> </ul>	～サービスレベルの見直し～ <b>変更点④ 運行台数の変更</b>
生産性	①延べ利用者数 ②乗合率 ③車両稼働状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定数の利用者を運ぶなか、乗合率は低い。</li> <li>・午後の需要が少ないなか、9時～17時常時2台借り上げている。</li> <li>・乗合率向上に向けた取組及び需要に応じた車両台数の見直しが必要である。</li> </ul>	

## (2) 第1期⇒第2期 (R6.4~R7.3) 変更点【詳細】

### 変更点① バス乗継割引の導入

- ・ 矢作デマンドは既存交通を補完する移動手段であり、既存交通の活用を前提としているなか、第1期では既存交通への乗継促進策は実施できていない。
- ・ 第2期ではバス乗継割引を導入することにより、既存交通との共存・共栄を図る。

【第1期】 バス乗継割引なし



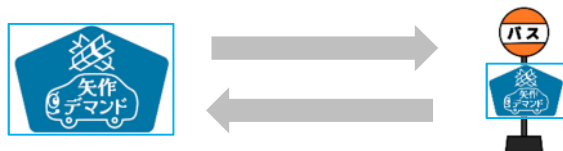
### 【第2期】 バス乗継割引を導入

矢作デマンドの発着停留所のどちらか一方のみが名鉄バスのバス停となる利用の乗車時に、運転手に対して名鉄バスとの乗継利用を申し出た利用者に対して、次回以降の矢作デマンド利用時に使える乗継券（200円分）を配布する。

### ～利用イメージ～

#### ステップ①

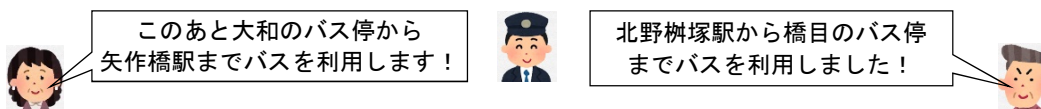
矢作デマンドの発着停留所のどちらか一方のみが名鉄バスのバス停となる利用予約をする。



#### ステップ②

ステップ①の予約による矢作デマンド乗車時に、運転手に対して、利用する or 利用した名鉄バスの区間を伝え、次回以降使える乗継券を受け取る。

(イメージ)



#### ステップ③

ステップ②により受け取った乗継券を次回以降の矢作デマンド乗車時に運転手に渡して乗継割引を受ける。

(支払いの例)

エリア内の移動 (300円) → 乗継券 (200円分) + 自己負担 (100円)

隣接するエリアへの移動 (500円) → 乗継券 (200円分) + 自己負担 (300円)

※注意事項

- ・ 1人分の運賃に対して1枚のみ利用可
- ・ 払い戻しは不可
- ・ 現金及び交通系ICカードと併用可

## 変更点② 移動ルールの見直し

- ・第1期ではR5.7より実証として、既存バス路線の少ない一部区間における停留所を既存バス路線との並行移動ができる●としている。(図11-1の  )
- ・実績としては並行移動する実利用者数は少ない。(右頁参考)
- ・利用状況を踏まえ、第2期では第1期運行開始当初の既存バス路線との並行移動を制限した移動ルールに戻す。(図11-2)

【第1期】岡崎線バス停300m圏域内停留所の色は●青色

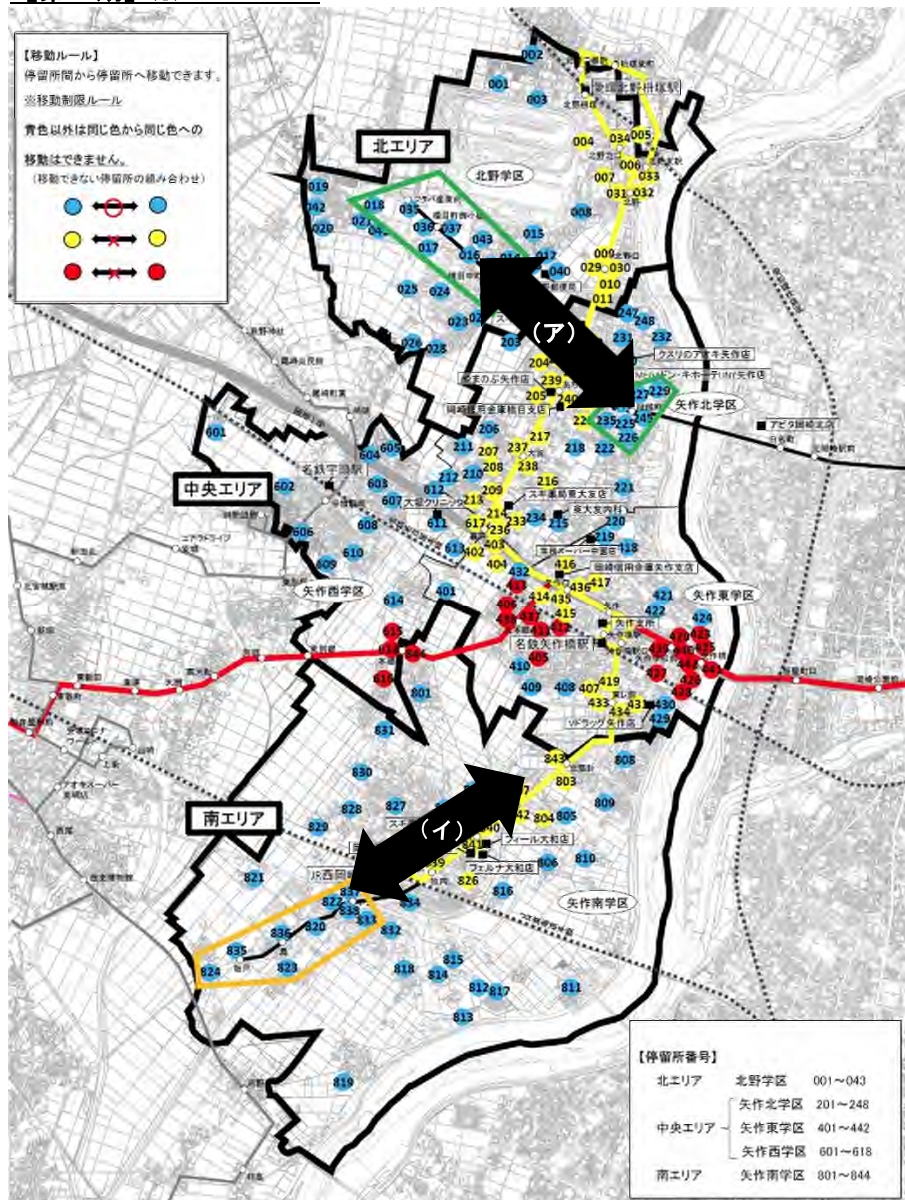
坂戸～小望バス停300m圏域内停留所の色は●青色



【第2期】岡崎線バス停300m圏域内停留所の色は●緑色

坂戸～小望バス停300m圏域内停留所の色は●黄色

### 【第1期】※R5.7～



▲図11-1 移動ルールの見直し(【第1期】R5.7～)

参考：並行移動実利用者（R5.7～R6.1実績）

(ア) 岡崎線バス停 300m 圏域内  $\longleftrightarrow$  の実利用者数 = 左頁図 11-1 の  $\longleftrightarrow$  (ア) の移動  
 → 1人…計 2件

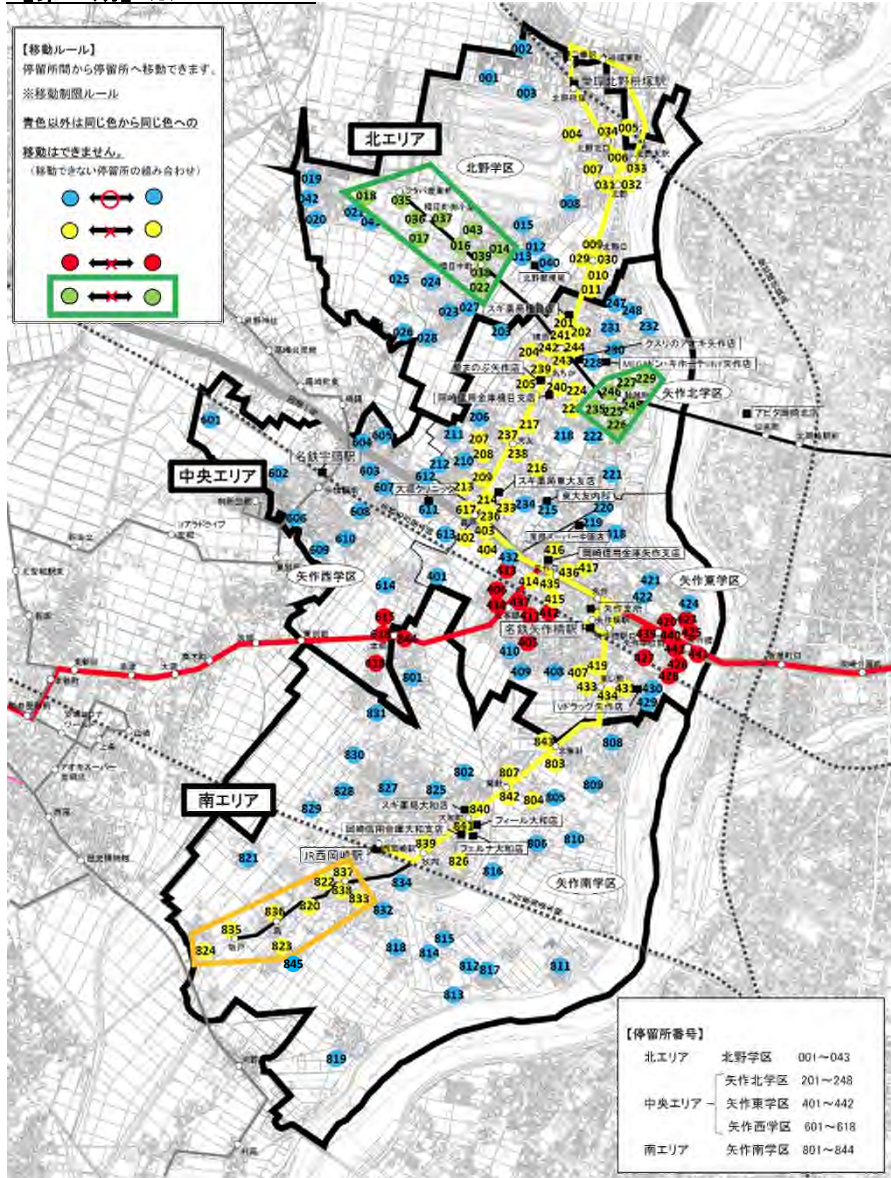
(イ) 坂戸～小望バス停 300m 圏域内  $\leftrightarrow$  の実利用者数 = 左頁図 11-1 の  $\leftrightarrow$  (イ) の移動  
 → 3人…計 18件 ※内訳（直近3ヶ月利用状況）

Aさん…計 16件（11月2件、12月1件、1月1件）

Bさん…計 1件（11月1件のみ）

Cさん…計 1件（11月1件のみ）

【第2期】※R6.4～



▲図 11-2 移動ルールの見直し（【第2期】R6.4～）

○「橋目町御小屋」時刻表

平日(月～金)		
系統	40	40
行先	フタバ産業前	名鉄東岡崎駅
経由		梅園学校前
4		
5		
6		
7	15	56
8		
9		
10		
11		
12		
13	00	11
14		
15		
16	38	56
17	38	
18		01
19	00	16
20		
21		
22		
23		
24		

○「小望」時刻表

平日(月～金)		
系統	33	33
行先	名鉄東岡崎駅	坂戸
経由	矢作橋駅 康生町	
4		
5		
6		
7	07	
8	02	
9		
10		
11		
12		44
13	01	
14		
15		
16		44
17	22	
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		

9 矢作デマンド運行時間帯(9時～17時)

▲図12 名鉄バス岡崎線「橋目町御小屋」及び岡崎・坂戸線「小望」時刻表

### 変更点③ 交通系 ICカードの導入

- ・第1期では支払方法は現金のみである。
- ・地域からは「交通系 ICカードでも支払えるとよい。」との意見も出ている。
- ・第2期では交通系 ICカード導入することで、矢作デマンド及び既存交通の双方で交通系 ICカード利用できる環境を整え、矢作地域内におけるよりシームレスな移動の実現を目指す。

【第1期】支払方法は現金・デジタル回数券

【第2期】支払方法は現金・デジタル回数券・交通系 ICカード

※交通系 ICカード…乗車券と電子マネーが1枚になったカードです。ここでは全国相互利用をしている10カードを指します。  
(Kitaca、Suica、TOICA、ICOCA、SUGOCA、PASMO、manaca、PiTaPa、はやかけん、nimoca)

### 変更点④ 運行車両台数の変更

- ・第1期では13時以降は利用者が少ないことにより、車両待機時間が長期化している。
- ・利用状況を踏まえ、第2期では13時以降の運行車両台数を2台から1台とする。

時間帯	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
人/時	2.5	2.3	2.2	1.0	0.5	0.7	0.7	0.7

▲図13 時間別1日当たり利用者数

【第1期】9時～17時：2台

【第2期】9時～13時：2台 13時～17時：1台

## 5 今後のスケジュール

矢作デマンド推進会議を中心とした地域主体の取組を軸に、第2期運行計画における利用状況等を踏まえた令和7年4月以降の第3期運行計画を検討し、令和8年4月からの本格運行を目指す。

年度	R4	R5	R6	R7	R8
運行計画期間	1/16→	第1期	第2期	第3期	本格運行等
交通政策会議			2/19 ★ 協議		
矢作デマンド 推進会議			毎月開催		

■開催

▲図14 今後のスケジュール