

あま市における地域公共交通の今後のあり方について

1 議題設定の背景

地域公共交通は、モータリゼーションの発展や人口減少により民間事業者による公共交通の維持が困難となるなかで、住民の移動手段の確保を目的としています。

あま市では、あま市巡回バスが新ルートでの運行を開始して間もなく2年が経過しますが、あま市巡回バスの利用者数は徐々に増加しています。

しかしながら、依然としてあま市巡回バスは利用にあたり不便であるとの声が市民より上がっています。

また、あま市議会令和6年6月定例会において、「デマンド交通運行実施についての請願書」が提出され、令和7年3月議会において特別委員会が設置されることとなりました。

あま市における地域公共交通のあり方について、あま市巡回バスの現状を踏まえて、現在の巡回バス（路線定期型交通）と導入がされているデマンド型交通との比較により、今後検討を重ねていきたいと考え、議題を設定しております。

2 あま市巡回バスの現状

導入開始日	令和4年4月1日 本格運行開始 令和5年5月6日 新庁舎移転に伴う運行経路及びダイヤ変更
運行負担額	27,456,000円（令和5年度） ※令和6年度予算29,150,000円、令和7年度予算31,911,000円
運賃収入	222,300円（令和5年度）
その他収入	ラッピング広告収入104,400円（令和5年度）
市負担額	27,233,700円（令和5年度） ※運行負担額から運賃収入を差引
路線数	3ルート（北部、南部、東部） 北部ルートは左回り1日3便、右回り1日2便の運航 南部及び東部ルートは左回り1日2便、右回り1日3便の運行
起終点	七宝焼アートヴィレッジ
運行日	毎週火、水、金曜日（年末年始運行） 始発便 七宝焼アートヴィレッジ午前9時発 最終便 七宝焼アートヴィレッジ午後3時20分発
料金体系	1日乗り放題 大人（中学生以上）200円、小人（小学生）100円 75歳以上、障がい者（付添1名まで含む）、未就学児、運転免許証返納者の方は無料（75歳以上、障がい者、運転免許証返納者の方は無料乗車券を発行）

利用者数	累計15,843人（令和5年5月6日から令和7年2月末まで）
運行日数	285日（令和5年5月6日～令和7年2月末まで）
1人あたり運行経費	約3,357円（計算式＝①÷②） ①令和5年度市負担額 27,233,700円 ②令和5年度利用者数合計 8,113人（旧ルート時を含む）
運行事業者	名鉄バス津島営業所
使用車両	トヨタコースター（マイクロバス）3台
ICカード対応	非対応

1日平均及び1便平均利用者数（令和5年5月6日から令和7年2月末まで）

ルート	利用者数計（人）	運行日数	1日平均（人）	1日便数	1便平均（人）
北部	左回り	285	6.18	3	2.06
	右回り		4.63	2	2.31
南部	左回り		11.32	2	5.66
	右回り		15.30	3	5.10
東部	左回り		8.03	2	4.02
	右回り		10.13	3	3.38
全ルート計	15,843		55.59	15	3.71

3 デマンド型交通について

デマンド型交通は、正式には DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。

事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

平成18年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっています。

<参考>

国土交通省中部運輸局『デマンド型交通の手引き』（平成18年、p.4）

4 デマンド型交通の特徴

- 鉄道や路線定期型バス等が、地域公共交通の幹線系のメインシステムと位置付けられることに対して、デマンド型交通は、幹線系を補完するサブシステムとして位置付けられています。
- 主に人口が分散した人口密度の低い地域で導入されるシステムです。
- 運行方式別の傾向は次のとおりになります。
 - ・ 定路線型や迂回ルート・エリアデマンド型
「山間部・農村部」で居住地が「集落部分のみに集中し、集落間は分散」し、都市計画法の区域区分が「都市計画区域外」という地域構造において導入傾向にあります。
 - ・ 自由経路ドアツードア型
「中心地の縁辺・郊外部」で居住地が「概ね面的に分布」し「市街化調整区域」という地域構造において導入傾向にあります。
 - ・ 自由経路ミーティングポイント型
迂回ルート・エリアデマンド型と自由経路ドアツードア型の間中間的な位置づけにあります。
- 運行方式の選択にあたって
高齢者や障害者など、主な利用者（サービス提供先）をどのように設定するかによって潜在需要は変動するため、単に人口分布だけに着目するのではなく、ターゲットの潜在需要の分布状況に留意する必要があります。
あま市の場合、名鉄バス路線や民間タクシー事業者、コミュニティバス路線があることから、これらの既存路線との競合や連携も検討材料となります。
デマンド型交通は巡回バスと比べて運行経費が高くなることから、利用料金を高く設定する必要があり、現在、高齢者、障がい者、運転免許証返納者の方は無料でご利用いただいておりますが、無料ではなく半額とするなど、相応の負担をお願いしなければなりません。
また、電話やオンラインによる予約を受け付ける体制を整える必要があり、人件費の負担が増える見込みであるほか、予約方法の市民への周知を丁寧に行う必要があります。

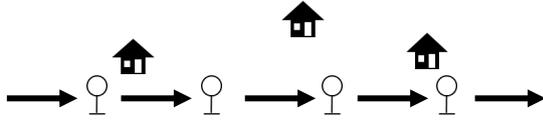
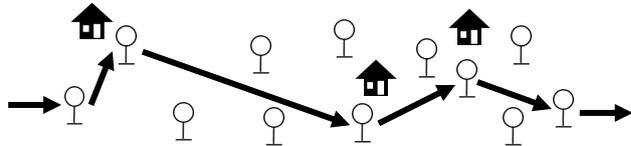
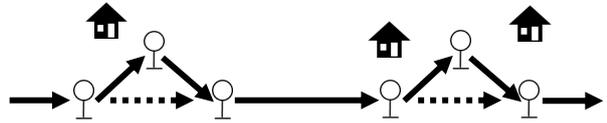
<参考>

国土交通省中部運輸局『続・デマンド型交通の手引き』（平成26年，p.7～13）

5 巡回バス（路線定期型交通）とデマンド型交通との比較

種 別	巡回バス（路線定期型交通）	デマンド型交通
運 送 法 上 の 分 類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
必要な手続き	事業許可、事業路線の認可、運賃の認可・届出	事業許可、事業路線の認可、運賃の認可・届出
運 営 主 体	自治体	自治体 自治体以外（商工会、社会福祉協議会、NPO法人等）
特 徴	<p>利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停留所で乗降する。</p> <p>道路に沿ってある程度多くの需要がまとまって存在する場合に適する。</p>	<p>予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着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。</p> <p>広範囲にわたる地域で需要が分散している場合や需要が少ない場合に適する。</p>
運 行 方 式	<p>定路線型 路線バス、コミュニティバス</p>	<p>A) 定路線型 B) 迂回ルート・エリアデマンド型 C) 自由経路ミーティングポイント型 D) 自由経路ドアツードア型 ※ 詳細は図1を参照</p>
メ リ ッ ト	<p>運賃をデマンド型交通やタクシーに比べ、安く設定できる。</p> <p>バス停に行けば、基本的に時刻表通りに利用することができる。</p> <p>ルートが定まっていることから、発着時刻に差異が生じることが少ない。</p>	<p>利便性が高まり、利用者のニーズに合わせた運行が可能となる。</p> <p>公共交通空白地域の解消を図ることができ、過疎地でも生活の足を確保できる。</p> <p>バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能となる。</p>
デメリット	<p>利用者がいなくても運行するため、運営コストがかかる。</p> <p>一定の需要がないと、事業性が低下する。</p> <p>狭小な住宅地など、バス車両が通れない地域に路線を設けられない。</p> <p>自治体の財政負担が大きい。</p>	<p>運賃が路線バス、コミュニティバスより高くなる。(500～600円程度)</p> <p>予約が必要であり、サービス利用にハードルがある。</p> <p>車両が小さいことから、一度に乗車できる人数が制限される。</p> <p>ルートが定まっていないことから、発着時刻に差異が生じる可能性がある。</p>

デマンド型交通の運行方式(自宅  バス停等 ) (図1)

<p>A) 定路線型 (山間部) ※</p> <p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。</p> <p>“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 	<p>B) 迂回ルート・エリアデマンド型 (農村部)</p> <p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。</p> <p>最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。</p> <p>一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
<p>C) 自由経路ミーティングポイント型 (郊外部)</p> <p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。</p> <p>バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 	<p>D) 自由経路ドアツードア型 (郊外部)</p> <p>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。</p> <p>一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発着施設を限定する場合もみられる。</p> 

※ () 内表記は、どのような地域で多く採用されているかを示すものです。

<参考>

国土交通省総合政策局交通計画課『デマンド交通導入ハンドブック』(平成21年, 8p)

国土交通省中部運輸局『続・デマンド型交通の手引き』(平成26年, 52p)

関東運輸局『道路運送法の基礎知識』(令和6年, 35p)

自治体・公共Week「デマンド交通とは？言葉の定義や取り組み事例を解説」(https://www.publicweek.jp/ja-jp/blog/article_50.html#:~:text=%E3%83%87%E3%83%9E%E3%83%B3%E3%83%89%E4%BA%A4%E9%80%9A%E3%81%A8%E3%81%AF%E3%80%8C%E4%BA%8B%E5%89%8D%E4%BA%88%E7%B4%84%E5%88%B6%E3%81%AE%E4%BA%A4%E9%80%9A%E3%82%B5%E3%83%BC%E3%83%93%E3%82%B9%E3%80%8D,-%E4%BA%BA%E5%8F%A3%E6%B8%9B%E5%B0%91%E3%82%84&text=%E8%B2%B7%E3%81%84%E7%89%A9%E9%9B%A3%E6%B0%91%E3%81%AE%E9%98%B2%E6%AD%A2%E3%82%84,%E5%A4%89%E3%82%8F%E3%82%8B%E3%80%8C%E3%83%87%E3%83%9E%E3%83%B3%E3%83%89%E4%BA%A4%E9%80%9A%E3%80%8D%E3%81%A7%E3%81%99%E3%80%82)

6 今後のあま市における地域公共交通のあり方について

現在のあま市巡回バスの運行状況より、南部及び東部ルートは利用者数を堅調に確保できているといえる一方で、北部ルートの利用者数が低迷していることから、北部ルートの見直しが喫緊の課題であるといえます。

北部ルートにおける使用車両のサイズダウンやバス停設置場所の見直し等により改善を図っていく必要があるものと考えます。

さらに、あま市議会において、デマンド型交通の導入に関する請願がなされ、特別委員会設置のもと審議が継続されていく状況でもあり、あま市の地域公共交通の改善の一案としてデマンド型交通の検討を進める機会であると捉えています。

デマンド型交通の検討にあたっては、他自治体の例を参考としつつ実証実験を実施し、実証実験における市民の利用率や満足度、費用対効果等を踏まえ、あま市の交通事情に合致しているか、本格導入すべきかを判断していきたいと考えています。

令和7年度の地域公共交通会議においては、今後のあま市にとって最適な公共交通のあり方や方針、目標などを定めていくことを予定しております。

また、令和8年3月末でバス車両のリース期間が満了するため、巡回バスに関しても車両サイズやルートの変更についての検討を行い、市民の移動手段の確保にあたり最適な形式を求めていく予定です。