

川越市交通政策審議会

第 3 回審議会資料

	頁
1 . 第 2 回交通政策審議会の審議事項と指摘事項について	1
2 . 新たな交通サービスの検討フローと審議状況	2
3 . 審議事項【運行時間、料金体系、実施地区、答申書の原案】	3

平成 30 年 1 月 22 日 (月)

川越市都市計画部交通政策課

1. 第2回交通政策審議会の審議事項と指摘事項について

本市の新たな交通施策は、市内の交通空白地域における移動を支援することを目的とし、持続的に運行可能な交通を導入することを前提として、実施するものです。第2回交通政策審議会（平成29年10月31日（火））における審議事項と、その際の委員の皆さまよりいただいた指摘事項と対応内容について、整理しました。

表 1-1 第2回交通政策審議会の審議結果

No.	審議事項	具体的な審議結果
1	サービス対象地域	都心部（仮）を除く、交通空白地域間の移動と交通空白地域並びに周辺の主要施設間までの移動とします。
2	対策手法	一般乗合旅客自動車運送事業によるデマンド型交通とし、需要が少ない場合には、一般乗用旅客自動車運送事業による運行も想定します。
3	対象者	市民を対象とすることでスタートし、将来的には市民以外の利用について検討していきます。

表 1-2 第2回交通政策審議会の指摘事項と対応内容

No.	指摘事項	具体的な指摘内容	指摘事項に対する対応や考え方	対応内容の記載箇所
1	対象者及び想定する利用者	・川越市が考えている新たな交通の対象者の年齢や想定する利用者について、考えを教えてください。	・デマンド型交通実証実験時は、全年齢層が利用する中、主に高齢者が利用していました。 ・若い世代や車の運転ができる住民の多くは、現在の交通手段に困っていないと考えられ、新たな交通の利用（転換）は、少ないと考えられます。 ・このため、新たな交通の対象者は、市民としていますが、自転車や自動車の運転ができないなどの交通手段に困っている65歳以上の高齢者利用が中心になると想定しています。	-
2	運行内容の見直しサイクルについて	・この事業は、実施後の状況を踏まえて、様々な修正を行って運営する必要があると思う。 ・運行内容の見直しのサイクルは、どれくらいの周期で考えているのか。	・見直しについては、利用者の声を反映すべきと思われるため、2～3年を目途に実施したいと考えています。 ・なお、川越シャトルは、5年に1度見直しを行っていますが、今回の新たな施策であるデマンド型交通は、川越シャトルより柔軟な変更ができると考えており、運用上で変えていくことも可能ではないかと考えています。	-
3	既存公共交通の便数が少ない地域に対するフォロー	・既存公共交通の運行便数が一日2便等、便数の少ない地域では、運行していない時間帯が、交通空白地域になると考えられる。 ・今回の施策では、このような地域をカバーできるのか。	・川越市の交通空白地域の定義は、駅から半径800m、バス停から半径300mを外れた区域を交通空白地域と定義しています。また、便数の少ない地域についての対応は、交通空白地域とは異なる言葉で交通不便地域という言い方もありますが、言葉が紛らわしくなることから、交通不便地域を設定することは、考えていません。 ・また、便数が少ない地域は、川越シャトルの路線が中心となっていることから、川越シャトルの停留所に併設して、新たな交通の乗降場を設けることなどにより、カバーしていきたいと考えています。	-
4	料金設定の考え方	・デマンド型交通の料金体系について、県内の事例では、バス停等の交通結節点まで行く場合には、割引する等、段階を付けて料金設定している自治体もある。 ・乗り継ぎ需要の増加など、既存の公共交通との共存を見据えた料金設定を検討してほしい。	・既存の路線バス、タクシー、そして新たな交通施策で利用者を奪い合うのではなく、デマンド型交通により、外出機会の少ない方が、外に出て、さらに乗り継ぎを生んで需要を増やす運行が望ましく、各交通機関との共存を見据えた料金設定を検討したいと思います。	P.4 料金体系に記載
5	実施地区の検討について	・高齢者以外に、他の交通弱者や現在の福祉タクシー利用者による利用が想定される。 ・支会毎の介護保険の認定率をもとに、高齢者数に加え介護を必要としない元気な住民の数を把握し、実施地区の範囲を検討する上で参考にした方がよいと思う。	・支会単位の要介護人数について、整理・把握しました。 ・実施地区については、同じ方面の移動ニーズの支会を集約し、需要バランス等を踏まえ、支会を3地区に集約・設定いたしました。	P.8 地区割（運行区域）の考え方に記載

2. 新たな交通サービスの検討フローと審議状況

(1) 検討フロー

交通政策審議会の検討フローを以下のとおりに示しました。平成 25・26 年度のデマンド型交通実証実験、平成 28 年度庁内検討委員会および市民の声を踏まえ、支会の概況より平成 29 年度の交通政策審議会において、新たな交通サービスの内容の審議を進める予定です。また、答申書に基づき、実施地区の新たな交通の実施計画を作成し、平成 30 年度中の運行を目指します。その後、他の地区についても順次、運行を開始する予定です。

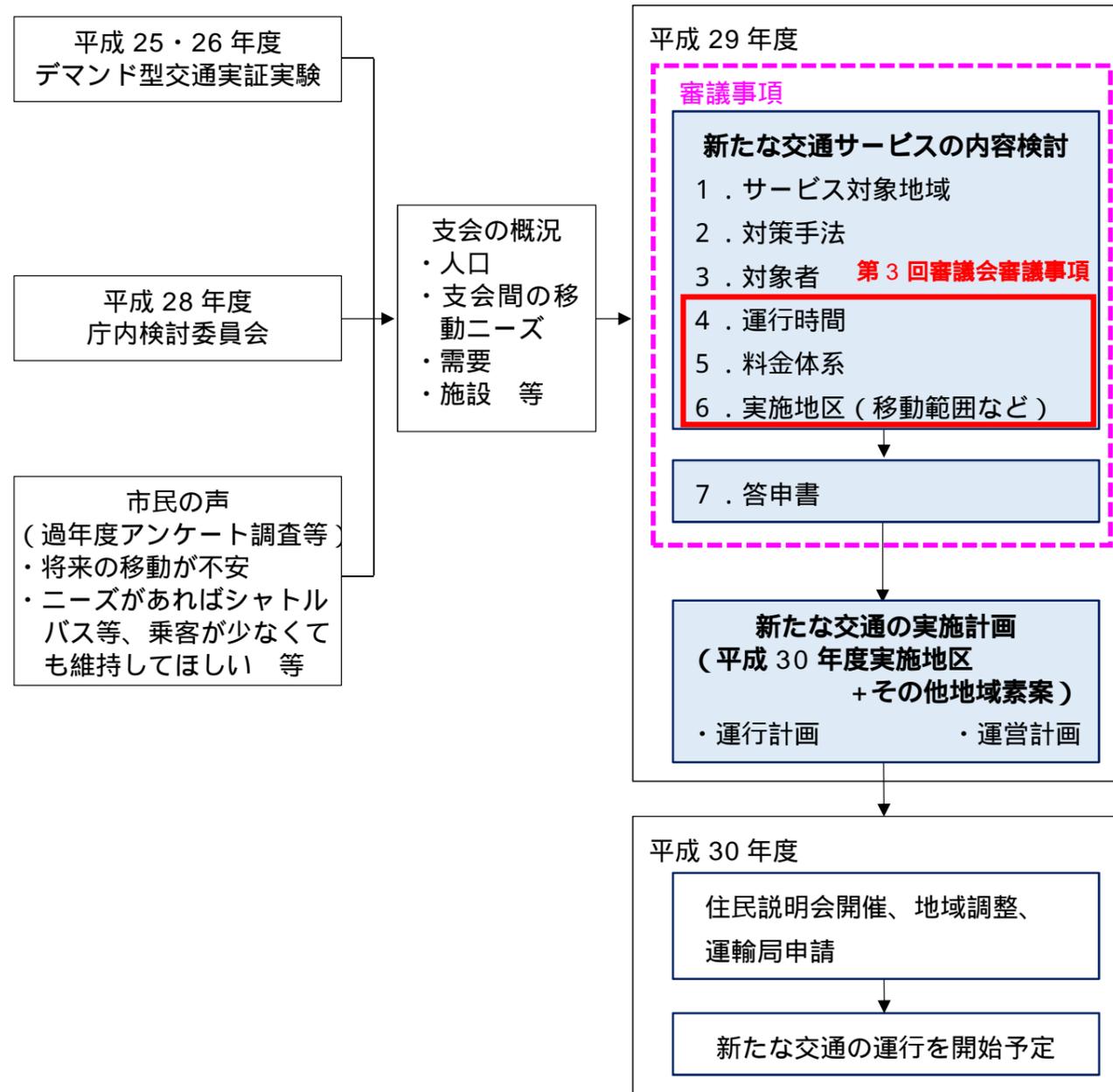


図 2-1 交通政策審議会の検討フロー

(2) 審議状況

第 2 回審議会の審議結果、第 3 回審議会以降の審議事項及びスケジュールを以下のとおり整理しました。第 2 回審議会に決定したサービス対象地域、対策手法、対象者を受けて、第 3 回審議会では、運行時間、料金体系、実施地区（実施案含む）、答申書の原案を審議し、第 4 回審議会では、答申書の最終案をまとめたいと考えています。

表 2-1 これまでの審議結果

回数	開催日時	審議事項	審議結果
第 2 回	平成 29 年 10 月 31 日 午前 10 時～	1. サービス対象地域	都心部（仮）を除く、交通空白地域間の移動と交通空白地域並びに周辺の主要施設間までの移動とします。
		2. 対策手法	一般乗合旅客自動車運送事業によるデマンド型交通とします。（需要が少ない場合には、一般乗用旅客自動車運送事業による運行も想定します。）
		3. 対象者	市民を対象とすることでスタートし、将来的には市民以外の利用について検討していきます。

表 2-2 今後の審議事項とスケジュール

回数	開催日時	審議事項	審議内容（案）
第 3 回	平成 30 年 1 月 22 日 午前 10 時～	4. 運行時間	午前 8 時～午後 6 時
		5. 料金体系	距離制・段階制 定額 高齢者に対する割引等支援
		6. 実施地区	実施地区の選定及び実施案検討（移動範囲、車両サイズ・台数、運行方式）
第 4 回	平成 30 年 3 月 26 日 午前 10 時～	7. 答申書	答申書の原案
			答申書の最終版

3. 審議事項【運行時間、料金体系、実施地区、答申書の原案】

3-1 運行時間

(1) 本市の運行時間

本市の運行時間は、以下の考えにより、「午前8時～午後6時」とします。

- ・平成25年度のデマンド型交通実証実験では、主に高齢者の買物、通院等の日中の移動及び既存公共交通への影響を考慮し、「午前8時～午後5時」までの運行としました。
- ・平成26年度のデマンド型交通実証実験では、「午前8時～午後6時まで」最終時刻を1時間延長する改善を行った結果、延長した午後5時台は、ピーク時間帯を除き、他の時間帯と同様の利用者がありました。
- ・実験時の利用実績では、ピーク時間帯を除くと約7%の利用状況から、運行時間帯を一定以上に拡大しても多くの利用が見込めず、運行コストの増加により収支の悪化が想定されます。
- ・デマンド型交通を利用しなかった理由に対するアンケート調査において、利用時間に係わる回答は約1割にとどまっていることから実験時の運行時間は、適正であったと考えています。
- ・既にデマンド型交通を運行している埼玉県内の他市町と同様の運行時間帯とし、その色のないサービス水準を確保することとします。

以上から、デマンド型交通実証実験時と同様に「午前8時から午後6時まで」とし、利用状況や収支等を踏まえ、運行時間の見直しを検討していくことを考えています。

(2) 運行時間帯設定の考え方

1) デマンド型交通実証実験の分析

実験では、主な利用者と想定する高齢者の移動を支援するため、病院等の施設が開業している日中の運行時間(午前8時～午後6時)に運行した結果、想定どおり主に高齢者が利用しました。

平成26年度の実験では、最終時刻を1時間延長する改善を行い、延長した17時台には、一定の利用がありました。

運行時間

- ・平成25年度デマンド型交通実証実験:午前8時～午後5時(運行8時間、休憩1時間を除く)
- ・平成26年度デマンド型交通実証実験:午前8時～午後6時(運行9時間、休憩1時間を除く)

利用者の年齢と時間帯別の利用者

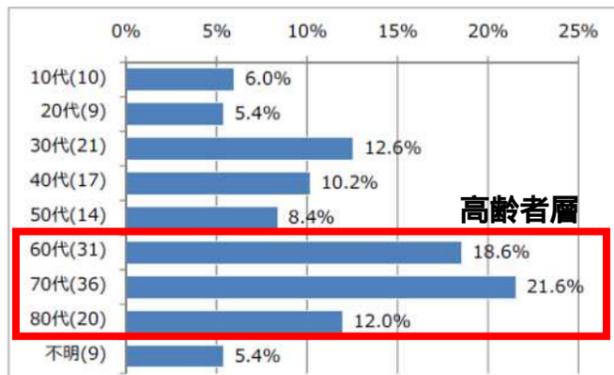


図 3-1 年代別の利用者数の割合(N=167)

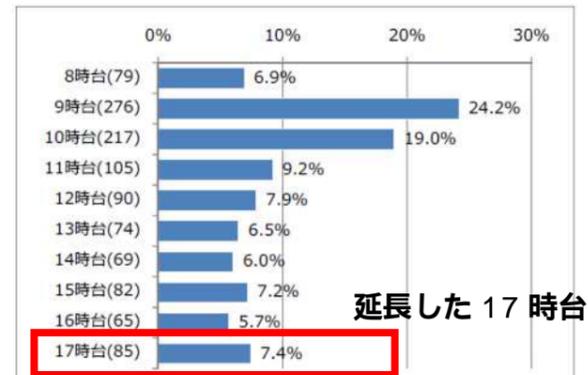


図 3-2 時間帯別の利用者数の割合(N=1,142)

2) アンケート調査結果

デマンド型交通の利用者登録をしたが利用をしなかった方のうち、「利用時間帯が合わないから」と回答したのは、約1割に止まっていて、上位3位までは利用ニーズに係わる回答が約6割を占めていました。

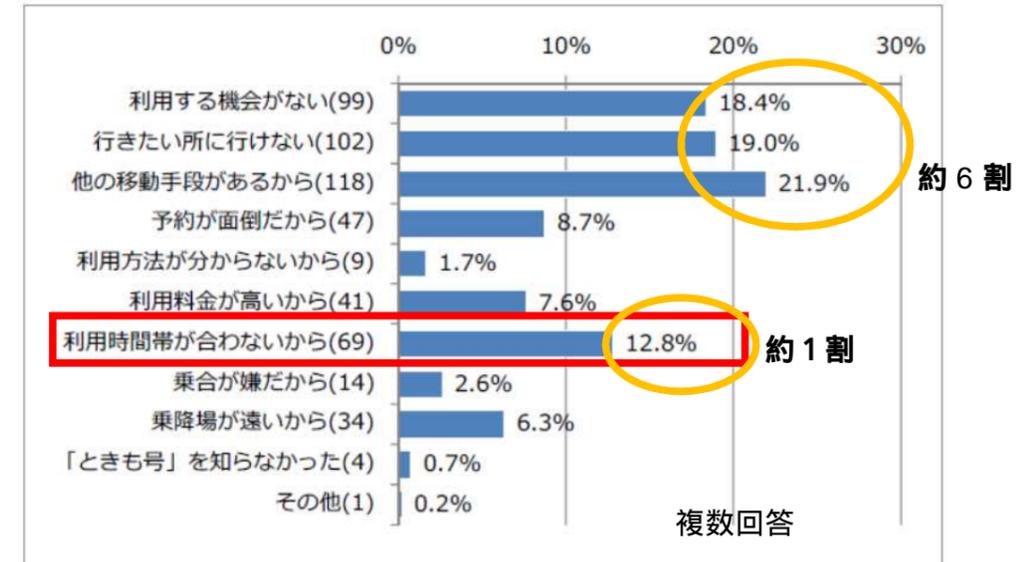


図 3-3 登録したが利用しなかった理由(N=538)

3) 埼玉県内の他市町の事例

本市のデマンド型交通実証実験の運行時間(午前8時～午後6時)は、埼玉県内のデマンド型交通と比較しても概ね標準的な運行時間帯となっており、1時間早い7時台は3自治体、午後6時以降は2自治体の状況です。

NO	市町村名	デマンド交通の愛称	運行時間帯																
			開始	終了	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
1	加須市	かぞ絆号	7:00	17:00	○														
2	本庄市	はにぼん号、もといずみ号	8:00	17:00															
3	深谷市	くるリン	7:00	20:00	○														
4	久喜市	くきまる	7:00	18:00	○														
5	北本市	北本市デマンドバス	8:30	17:30															
6	幸手市	幸手市デマンドバス	8:00	18:00															
7	白岡市	白岡市のりあい交通	8:30	17:30															
8	鳩山町	デマンドタクシー	8:00	17:00															
9	ときがわ町	ときがわ町デマンドバス	9:00	21:00															
10	小鹿野町	小鹿野町デマンドタクシー	8:00	16:30															
11	寄居町	愛のりタクシー	8:00	17:00															

図 3-4 埼玉県内のデマンド型交通の運行時間

3 - 2 料金体系

(1) 本市の料金体系

料金体系は、以下の考えから、基本料金を定額制の 500 円とし、未就学児、小学生、高齢者、障害者等については割引制度を設け、無料または 300 円とします。

- ・新たな交通のサービスは、利用したい時間や乗降可能な場所が限定されることから、タクシーよりサービス水準が低く、乗降可能な場所が多いことからバスよりも利便性が高いため、タクシーとバスの中間のサービス水準に位置づけられます。
- ・このため、料金は上記のサービス水準に合わせ、デマンド型交通実証実験時と同様にタクシーとバスの中間の 500 円に基本料金を設定します。
- ・なお、川越シャトルと同様に、高齢者や障害者等の移動支援のため、割引制度を設けます。

(2) 料金体系の考え方

1) デマンド型交通実証実験時の料金分析

デマンド型交通実証実験時の料金体系を以下に示します。

デマンド型交通実証実験時の料金体系

デマンド型交通のサービスがタクシーより不便でバスより便利というサービス水準に合わせ、かつ、段階制の複雑な料金体系ではなく、わかりやすい定額制の 500 円/回に設定しました。

- ・定額制 : 500 円/回
- ・割引制度 : 小学生、身体障害者手帳、療育手帳および精神障害者保健福祉手帳を所持する方は 300 円、未就学児は無料

【参考】デマンド型交通実証実験時の収支状況

- ・運行経費 : 約 11,236 千円
- ・運賃収入 : 約 545 千円
- ・収支率 : 4.85%

2) デマンド型交通実証実験時の移動距離

デマンド型交通実証実験では、約 6 割が交通結節点（南古谷駅、神明町車庫、埼玉医大）への移動に利用していました。その平均移動距離は 3Km 台が 54% を占め、2Km 台から 4Km 台の範囲では 92% を占めて、近距離（2Km 未満）や長距離（5Km 以上）の利用は、少ない状況でした。

タクシー利用に比べ長距離利用は、割安となりますが、利用者は、安いからといって利用するのではなく、行きたい場所（交通結節点）への移動に利用しているものと分析しています。

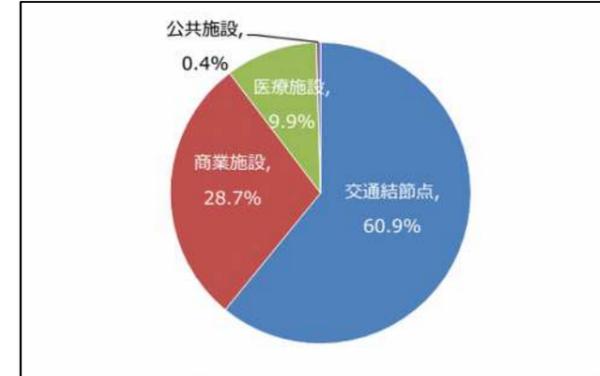


図 3-5 デマンド型交通の目的地分類

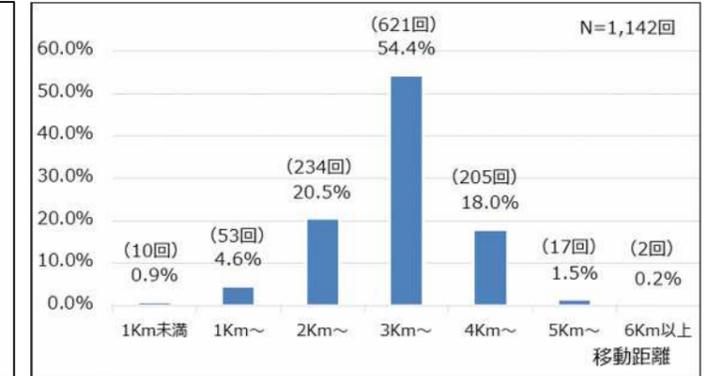


図 3-6 デマンド型交通の移動距離

3) デマンド型交通実証実験地区における料金設定の住民意向

実験時の 500 円の料金設定に対し、利用者の約 7 割、登録のみの非利用者の約 5 割が「500 円以上 1,000 円未満」と回答しており、概ね妥当な料金設定であったと分析しています。

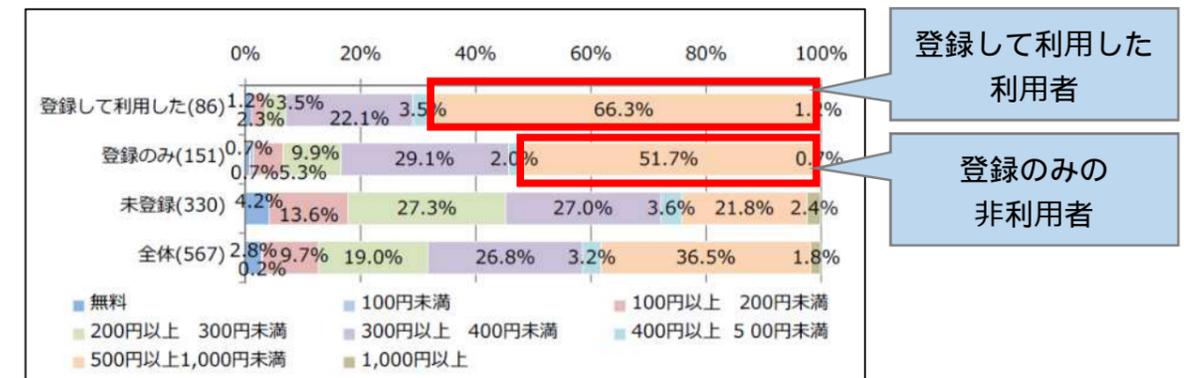


図 3-7 料金設定に関する意見

4) 埼玉県内の他市町の事例

埼玉県内のデマンド型交通の料金は、定額制またはゾーン制を採用しており、定額制を採用している自治体が多い状況です。デマンド型交通は、区域内に多くの乗降場を設けるため、距離制では、乗降場の組み合わせが多く、わかりにくくなるため、定額制としている自治体が多いと考えられます。定額制の料金設定は、200 円、300 円、500 円に分類され、300 円としている自治体が多い状況であり、サービス内容やバス路線の有無、タクシーとの料金を考慮の上、設定していると考えられます。なお、川越シャトルの料金は、距離制を採用し、最大距離の区間では、360 円となっており、新たな交通は、バスより高いサービス水準から、川越シャトルの料金より高く設定する必要があると考えています。

表 3-1 埼玉県内のデマンド型交通の料金体系

料金方式	料金設定	自治体	
定額制	200円（1日乗車券）	1	深谷市
	300円	6	加須市、本庄市、久喜市、北本市、小鹿野町、寄居町
	500円	2	幸手市、白岡市
ゾーン制	100円（町内）、500円（町外の主要病院）	1	鳩山町
	220円、360円（隣のゾーンはプラス140円）	1	ときがわ町

5) 料金体系の設定

デマンド型交通実証実験時の料金設定（500円/回）は、実験時のアンケートにおいて、概ね妥当であったと推測されることから、デマンド型交通実証実験と同様に1回500円とします。これは、デマンド型交通実証実験における利用者の移動距離の分布は、3km以上4km未満が最も多く（54%）、短距離、長距離の利用者は少なく、利用距離にばらつきがみられなかったこと、利用料金は、デマンド型交通実証実験の移動距離で最も多かった3km以上4km未満の利用を想定した場合、タクシーとバスの概ね中間の料金となることから、適正料金であると考えます。

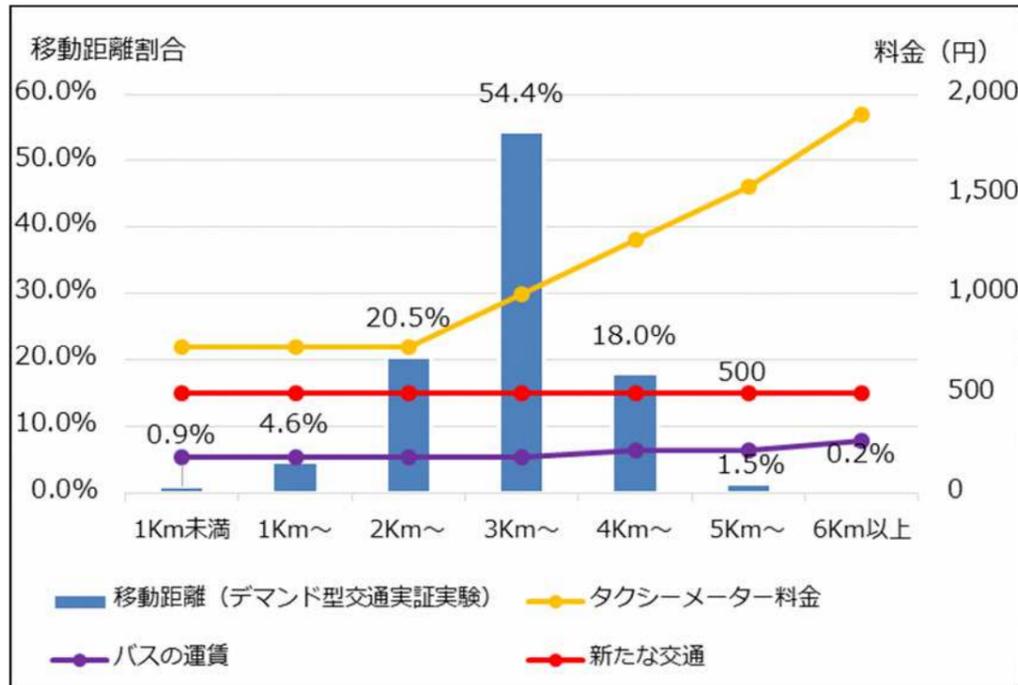


図 3-8 料金設定イメージ

6) 割引制度

川越シャトルと同様に、未就学児、小学生、高齢者、障害者等の移動支援を図ることを目的に割引制度を設けます。

表 3-2 新たな交通の割引制度

分類	適用条件	料金	
		新たな交通	川越シャトル
子供	・未就学児	無料	無料 1
	・小学生	300円	半額
川越シャトルの特別乗車証の交付者	・市内在住の70歳から90歳未満の方	300円	100円
	・市内在住の90歳以上の方	300円	無料
	・市内在住の障害のある方（要介護の介護者2名含む）	300円	無料
川越シャトルの特別乗車証の未交付者（2）	・第1種の身体障害者手帳をお持ちの方と介護者1名 ・第2種の身体障害者手帳をお持ちの方 ・療育手帳をお持ちの方と介護者1名 ・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方	300円	半額

- （1）乳児（1歳未満）は無料。但し、幼児（1歳以上の未就学児）が同伴者（小学生以上）と同乗する場合は、同伴者1人につき幼児2人まで無料です。
- （2）障害者手帳は、保持しているが、特別乗車証の交付を受けていない方

【参考】収支予測（参考資料4を参照ください）

- ・割引制度なしの場合の市負担額、車両3台：約1,800万円（収支率約44%）
- ・割引制度ありの場合の市負担額、車両3台：約2,100万円（収支率約34%）

3 - 3 実施地区

(1) 実施地区の地区割（運行区域）

1) 都心部（仮）の設定の考え方

デマンド型交通において、直接、移動できない都心部（仮）の区域は、国道 16 号、国道 254 号、県道川越北環状線、県道川越日高線～市道 16 号線～県道川越栗橋線に囲まれた内側の公共交通の利便性が高い区域を都心部（仮）とします。

前回の審議会において、サービス提供地域は、既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー）への影響を最小限にするため、既存の公共交通が充実している都心部（仮）への直接の移動は、行えないものに決定しました。この都心部（仮）は、当初、中心市街地（川越市中心市街地活性化基本計画で定義）を想定していましたが、一部、既存の公共交通が充実している都心部（仮）にデマンド型交通で、直接の移動ができる区域となり、既存公共交通への影響が考えられます。

このため、中心市街地を包括し、区域をわかりやすいように、道路で囲まれた以下の区域とします。

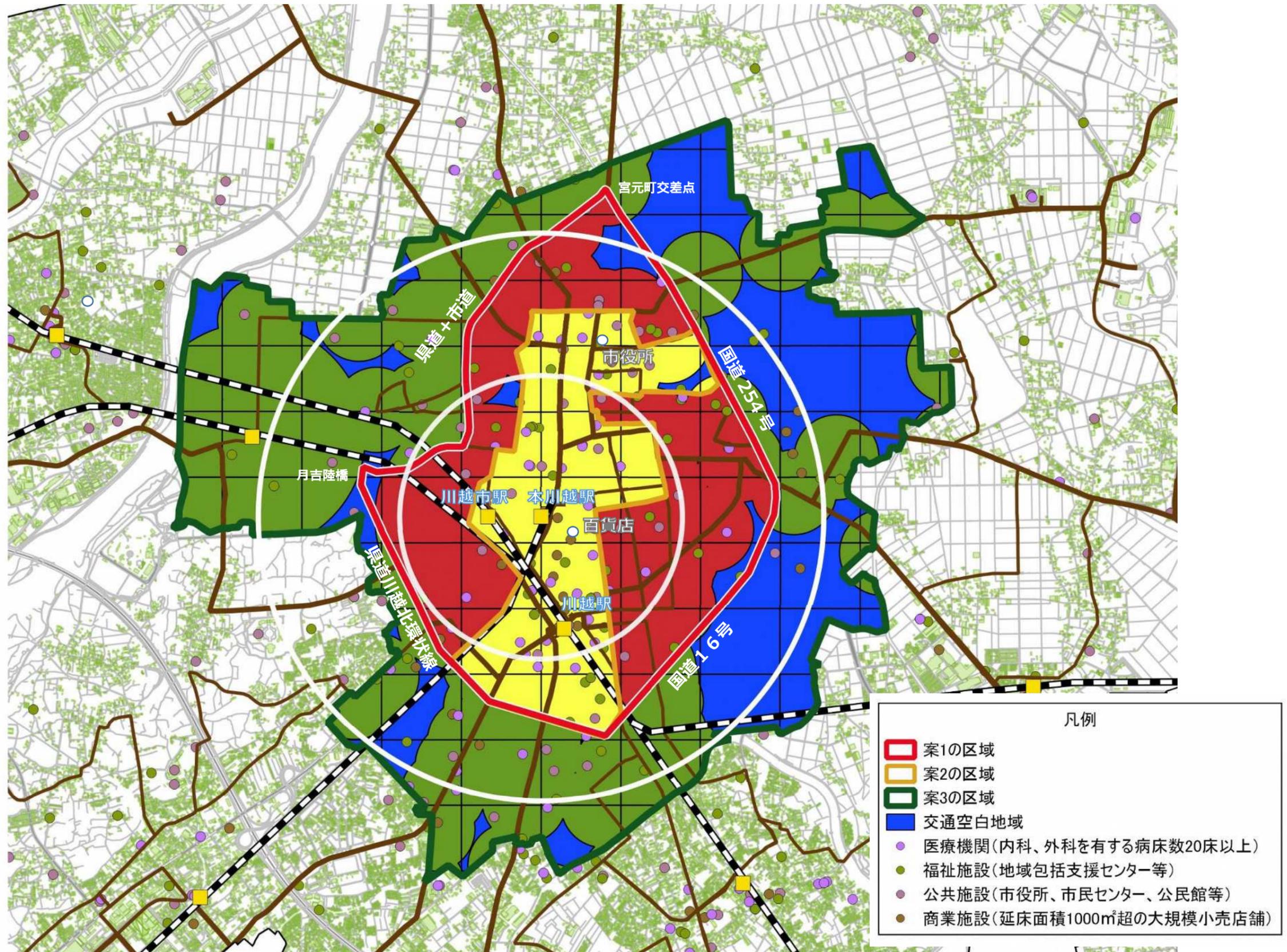
**国道 16 号、国道 254 号、県道川越北環状線、県道川越日高線～市道 16 号線～
県道川越栗橋線に囲まれた公共交通の利便性が高い区域（図 3-9 都心部（仮）
の区域を参照）**

なお、設定した都心部（仮）の一部に、交通空白地域が含まれていますが、都心部（仮）内の交通空白地域に、デマンド型交通の乗降場を設置することは、考えていません。なお、都心部（仮）内の交通空白地域は、都心部（仮）を区分する道路付近にあるため、区分する道路周辺にデマンド型交通の乗降場を設置するなど、都心部（仮）内の交通空白地域もカバーしていきたいと考えています。

また、都心部にお住まいの方は、都心部（仮）内に、利用できるデマンド型交通の乗降場がありませんが、デマンド型交通の乗降場まで既存の鉄道やバスで移動していただくことで、都心部（仮）外のデマンド型交通を利用することは可能です。

表 3-3 都心部（仮）の比較検討

	案 1 : 国道 16 号～国道 254 号～県道 + 市道～ 県道川越北環状線	案 2 : 川越中心市街地活 性化基本計画で定義	案 3 : 本庁管内
地域面積	655 ha	274 ha	1,719 ha
交通空白地域面積	104 ha	18 ha	386 ha
交通空白率	16 %	6 %	22 %
地域総人口	59,040 人	26,959 人	104,699 人
65 歳以上人口	13,939 人	6,107 人	24,861 人
交通空白地域総人口	1,728 人	200 人	7,393 人
交通空白地域 65 歳 以上人口	433 人	52 人	1,809 人
メリット・ デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ：道路で囲まれた区 域のため、境界がわ かりやすい ：中心市街地を包括 し、概ね妥当な区域 である 	<ul style="list-style-type: none"> ×：道路で囲まれていな いため、境界がわかり にくい ×：区域境界から 500m 以内に主要施設（川越 駅、市役所、百貨店等） があり、区域が狭い 	<ul style="list-style-type: none"> ×：道路で囲まれてい ないため、境界がわ かりにくい ×：乗降場を設定する 交通空白地域が多 く含まれており、区 域が広い
評価			



区域内の1メッシュは500m×500mを示す。
 白色の円は、本川越駅から半径1Km、半径2Kmを示す。

図 3-9 都心部(仮)の区域

県道+市道 = 県道川越栗橋線～市道17号線～県道川越日高線を表す。

2) 地区割(運行区域)の考え方

地区割(運行区域)は、以下の考え方により、都心部(仮)を除く11支会を3つの運行区域に集約します。

- ・案2は、移動ニーズに基づき支会を4地区に集約した案で、地区3、地区4の需要は小さいものの、各地区をそれぞれ1台運行とするため、運行回数が多く見込め、より希望時間に予約ができる運行が可能です。
- ・案1は、案2の各地区の需要バランスや地域特性を考慮し、案2の地区3と地区4を集約した案です。
- ・地区毎の需要バランスがよく、運行経費が低い案1でサービスを開始し、運行後の利用状況等により運行区域や車両台数の見直しを検討していきたいと考えています。

表 3-4 地区割(運行区域)の比較検討

	【案1】3運行区域	【案2】4運行区域														
運行区域設定の考え方	案2の4つの運行区域のうち、需要バランスや地域性を考慮し、地区3と地区4をまとめて運行区域を3つとする案	各支会における同じ方面の移動ニーズや地域特性により、支会を4つの運行区域に集約する案														
運行区域図	<table border="1" data-bbox="391 1423 893 1541"> <tr> <td>地域1</td> <td>芳野支会、古谷支会、南古谷支会</td> </tr> <tr> <td>地域2</td> <td>高階支会、福原支会、大東支会</td> </tr> <tr> <td>地域3・地区4</td> <td>霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会、名細支会、山田支会</td> </tr> </table> <p>吹き出し内の人数は日需要量を示す。</p>	地域1	芳野支会、古谷支会、南古谷支会	地域2	高階支会、福原支会、大東支会	地域3・地区4	霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会、名細支会、山田支会	<table border="1" data-bbox="1635 1415 2107 1528"> <tr> <td>地域1</td> <td>芳野支会、古谷支会、南古谷支会</td> </tr> <tr> <td>地域2</td> <td>高階支会、福原支会、大東支会</td> </tr> <tr> <td>地域3</td> <td>霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会</td> </tr> <tr> <td>地域4</td> <td>名細支会、山田支会</td> </tr> </table> <p>吹き出し内の人数は日需要量を示す。</p>	地域1	芳野支会、古谷支会、南古谷支会	地域2	高階支会、福原支会、大東支会	地域3	霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会	地域4	名細支会、山田支会
地域1	芳野支会、古谷支会、南古谷支会															
地域2	高階支会、福原支会、大東支会															
地域3・地区4	霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会、名細支会、山田支会															
地域1	芳野支会、古谷支会、南古谷支会															
地域2	高階支会、福原支会、大東支会															
地域3	霞ヶ関支会、霞ヶ関北支会、川鶴支会															
地域4	名細支会、山田支会															
サービス水準	: 集約した地区3、地区4を1台で運行するため、案2より希望時間に予約が取りにくくなる可能性がある。	: 地区3、地区4は、それぞれ1台で運行するため、案1より希望時間に予約が取りにくくなる可能性が低い。														
需要バランス	: 需要が約20人から約30人/日と地区間の需要バランスの差が小さい。	: 予約が取りにくい地区1、地区2と予約が取りやすい地区3、地区4に分かれ需要バランスの地区の差が大きい。														
運行経費	: 約3,200万円(運行車両3台)	: 約4,300万円(運行車両4台)														
市の負担	: 約2,100万円(収支率約34%)	: 約3,200万円(収支率約26%)														
評価																

(2) 実施地区の選定

1) 実施地区の導入順位の考え方

運行区域の導入スケジュールは、平成 30 年度に導入順位の最も高い 1 地区により運行を開始し、2 年間（平成 31 年度）で全ての地区で運行を開始する予定です。

また、平成 30 年度の実施地区は、以下の考え方により、「地区 3・地区 4」（川鶴・霞ヶ関北・霞ヶ関・名細・山田）とします。

- ・実施地区の導入順位は、本来、整備効果を重視すると需要の多い地区を優先することが望ましいと考えています。
- ・しかし、平成 30 年春の川越シャトルの見直しにおいて、地区 1 は、新規区間の運行により、一部の交通空白地域が解消されます。
- ・また、地区 2 は、新河岸駅の駅前広場の整備に伴い、新たに 4 路線が新河岸駅に乗り入れを開始し、利便性が向上します。
- ・一方、地区 3 は、路線バスでカバーされますが、川越シャトルの路線統合により、一部の区間を廃止する予定のため、地域的に公共交通の利便性が下がります。

以上のことから、「地区 3・地区 4」の需要は、地区 2 より、やや下回りますが、川越シャトルの見直しにより、一部の廃止区間もあり、利便性が下がる「地区 3・地区 4」から導入を開始します。

表 3-5 実施地区の検討

運行区域	地区 1	地区 2	地区 3・地区 4
支会	芳野・古谷 ・南古谷	高階・福原 ・大東	川鶴・霞ヶ関北 ・霞ヶ関・名細・山田
川越シャトルの路線 廃止や新設の状況	:平成 30 年春に新規区間(41 系統)の運行による一部、交通空白地域の解消	:平成 30 年春に新河岸駅への乗り入れ開始(4 路線)	:平成 30 年春の見直しで一部、交通空白地域が発生(平成 25 年度の路線見直しにより交通空白地域が最も発生)
需要量(交通空白地域人口ベース)	: 18.4 人/日	: 28.7 人/日	: 21.4 人/日
導入順位			

地域面積	3,124 ha	2,949 ha	3,177 ha
人口	41,031 人	107,403 人	98,787 人
高齢者数	9,432 人	27,216 人	26,279 人
高齢化率	23.0 %	25.3 %	26.6 %
交通空白地域人口	15,760 人	22,431 人	18,249 人
交通空白地域高齢者	3,589 人	6,067 人	4,128 人

要介護人数	1,140 人	3,254 人	3,339 人
交通不便地域人口における高齢化率	22.8%	27.0%	22.6%
地区の高齢者数における要介護人数率	12.1%	12.0%	12.7%

2) 運行内容

各運行区域における利用者の需要予測を基に、以下のような運行内容を想定しています。

車両サイズ・台数

セダン車両とワゴン車両が考えられ、以下の考え方により、各地区は、ワゴン車両の 1 台とします。

- ・ピークの時間帯では、定員オーバーとなることが想定されるため、セダン車両より、多くの乗客を輸送できるワゴン車両とします。
- ・台数は、2 台で運行するには、需要が小さいと思われるため、各地区 1 台とします。
- ・なお、利用状況等により運行区域や車両サイズ・台数の見直しを検討します。



図 3-10 時間帯別需要

デマンド型交通実証実験時の時間帯利用比で「地区 3・地区 4」の需要(21.4 人/日)を切り上げて按分したもの

乗降場の設置の考え方

乗降場の設置は、以下のとおりとします。

- ・交通空白地域外は、主要な交通結節点、商業施設、医療施設、公共施設に乗降場を設置します。
- ・運行区域外(都心部(仮)を除く)のニーズの多い主要施設については、当該運行区域を大幅に超えない範囲において、乗降場の設置を検討します。
- ・交通空白地域の居住地の乗降場については、地域代表者(自治会)と調整し決定します。

運行方式

利用者の予約に応じて、設定した乗降場間を乗合により運行します。

3 - 4 答申書の原案

これまでの審議結果を踏まえた答申書の原案について、別紙に示します。