
**弥富市デマンド交通実証実験
運行計画(案)**

令和7年6月

弥富市地域公共交通活性化協議会

目 次

1 実証運行の概要.....	1
1-1 背景・目的	1
2 運行内容.....	2
2-1 実験期間	2
2-2 運行曜日	2
2-3 運行時間	2
2-4 運行エリア	3
2-5 車両	3
2-6 停留所	4
2-7 導入システム	6
2-8 運賃	7
2-9 予約方法	7
2-10 対象者・利用条件	7
2-11 企業や施設等からの協賛	8
2-12 その他	8
3 利用と運行のイメージ.....	9
4 実施体制・役割分担	10
5 実証運行の評価・検証.....	11
5-1 数値指標について	11
5-2 検証項目について	12
5-3 評価・検証に向けた調査	13
5-4 評価・検証のスケジュール	14
6 周知・利用促進.....	15
6-1 チラシ等による広報	15
6-2 住民説明会の開催	16

1 実証運行の概要

1-1 背景・目的

本市の日常生活の移動を支えるコミュニティバスとして平成24年からきんちゃんバスが運行しており、運行以来ルートやダイヤの変更、新規需要に対する実証実験の実施等、運行の見直しに取り組んできました。また、本市では令和3年3月に地域公共交通計画を策定し、市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持を目指し、様々な公共交通の取組を実施してきました。

しかし、人口減少や少子高齢化、社会的な物価・人件費等の高騰によって公共交通の確保・維持が困難になっていることや、新型コロナを契機とした生活様式の変化による移動の減少等、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、市内の公共交通において以下の3点が喫緊の課題となっております。

- 高齢者等の移動需要に対応した交通サービスの提供
- 公共交通空白地域の移動手段の確保
- 目的地までの移動時間の短縮

本実証実験は上記の課題を解決する移動手段としてデマンド交通が機能し得るものであるかを検証することを目的とします。

デマンド交通に関する実証実験は令和5年度に大藤・栄南学区に限定した週2回（火・金）の運行で実施しました。設定した目標値を概ねクリアし一定程度の利用がみられたものの、限られた曜日・時間での運行であったことやきんちゃんバスの運行内容の見直しをせずデマンド交通を導入したことから、きんちゃんバスからの転換性やチョイソコやとみ利用状況が検証しにくい等の問題が挙げられました。

よって、本実証実験では令和5年度で挙げた課題を改善した運行内容を検討するとともに、きんちゃんバスの運行ルートの縮小を行い、来年度以降の本格運行を見据えた実証実験とします。

2 運行内容

2-1 実験期間

令和5年度の実証実験では、実験期間が短いという意見があったことやデマンド交通の周知や利用定着には一定の期間が必要であることから、実験期間を1年間とします。

ただし、利用状況等から評価検証した結果等を考慮した上で、実験期間の延長を検討する可能性があります。

令和7年10月1日 ～ 令和8年9月30日

2-2 運行曜日

本実証実験でデマンド交通を導入するにあたってきんちゃんバスの運行内容（路線の運休や短縮、減便、停留所の削減等）についても見直しを行っており、デマンド交通が単に再編後のきんちゃんバスを補完する移動手段ではなく、代替し得うる移動手段として位置づけています。また、本実証実験でデマンド交通が市民の日常的な移動に適応するかどうかを検証するため、平日（月～金）と土曜日を運行曜日とします。ただし、下記を除く日を除きます。

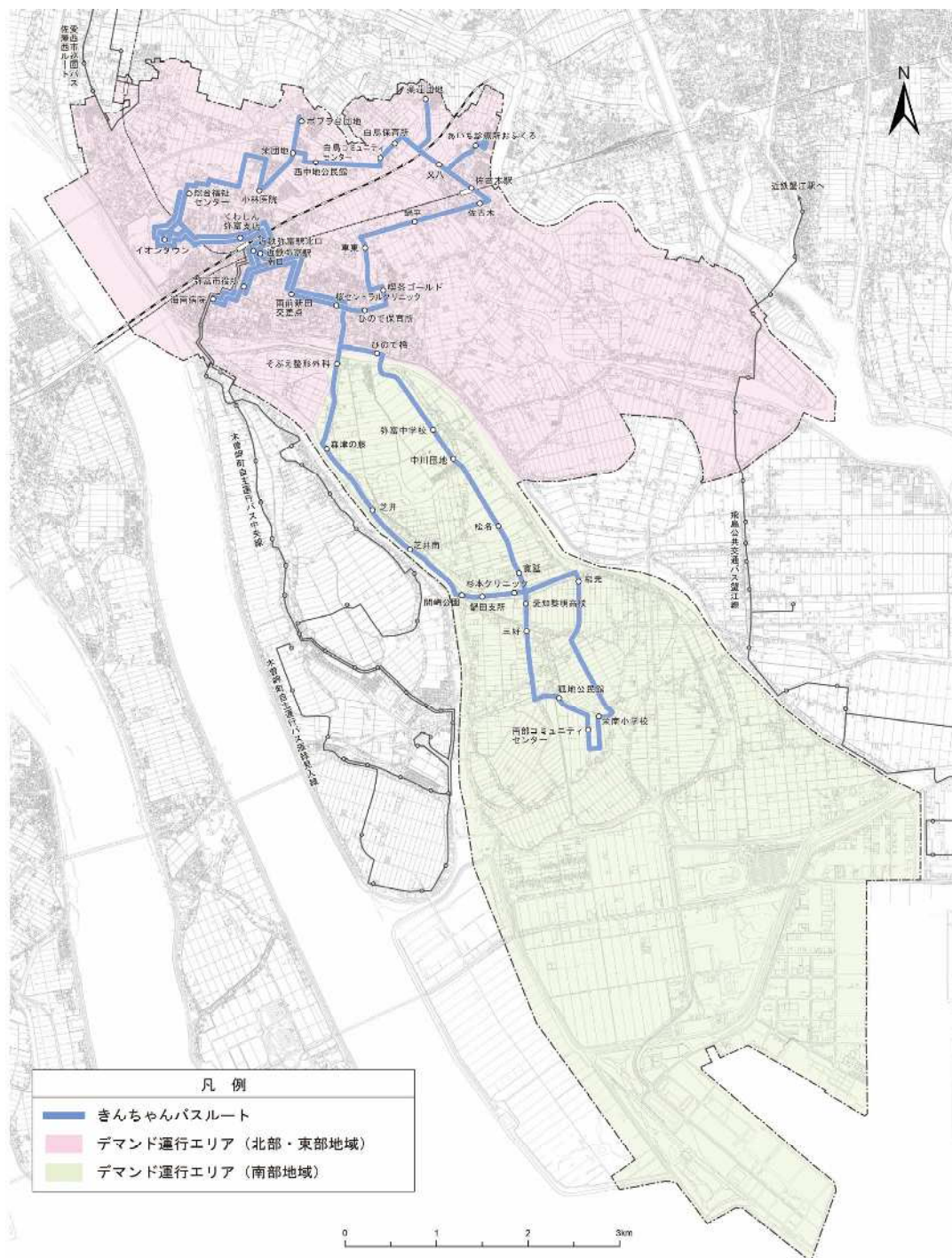
- 事業主体が別に定めた日（年末年始12/29～1/3）
- 祝日
- その他、天候条件や災害など安全な運行に支障がある日

2-3 運行時間

デマンド交通は、主に高齢者等の通院や買い物、公共施設の利用など、日中の移動需要への対応を目指す公共交通として位置づけているため、市内の医療機関等の開院時間など高齢者等の日常生活行動を踏まえ、8:00～18:00の運行とします。

2-4 運行エリア

本実証実験ではデマンド交通が再編後のきんちゃんバスを補完する交通ではなく、代替する交通としてなり得るかを検証することから、**市全域**を運行エリアとします。きんちゃんバスの現在の利用状況や運行内容の見直しを踏まえ、市の運行エリアを「**北部・東部地域**」と「**南部地域**」の2エリアに区分します。また、飛島村や木曽岬町、蟹江町、愛西市などの周辺市町村への移動需要があるため、当該市町村の一部地域も含むエリアとします。（市内や周辺市町村の具体的な停留所は次頁参照）



図：市内の運行エリアの分け

2-5 車両

車両台数は、現在のきんちゃんバスの利用状況や運行の見直し内容等を踏まえ、北部・東部地域は2台、南部地域は1台とします。なお、**車両10人乗りのハイエース（予定）、乗客定員は8名**です。

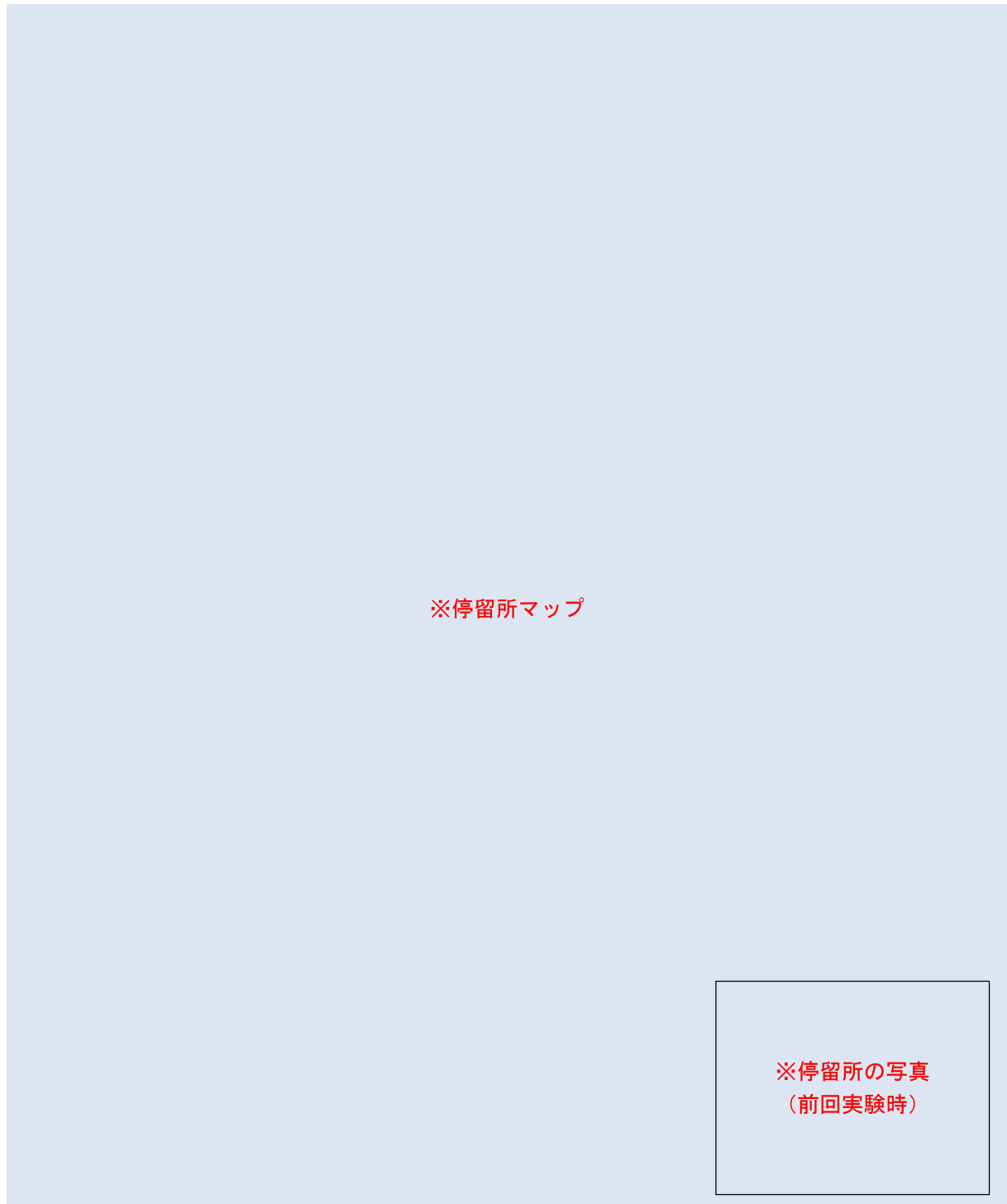
2-6 停留所

(1) 設置箇所

停留所は、買い物・通院などの日常生活での目的地となる場所とご自宅近くなど地域の任意の場所に設置します。また、本実証実験では運行地域をまたぐ移動に関するルールを設けるため、北部・東部地域内に便宜上「中心部エリア」を設定し、中心部エリア内の主要停留所を「乗継ポイント」として設定しました。

停留所の設置箇所は以下図のとおりです。各停留所は高齢者等の地域住民が利用しやすいよう、地域の実情に精通した地域役員の方々と協力して停留所マップを作成しました。

実証運行開始後の利用状況等を踏まえながら停留所の追加・移動などを検討します。



図：停留所マップ

(2) 移動のルール

本実証実験で導入するデマンド交通は自由経路ミーティングポイント型*の運行形態を採用しており、停留所以外での乗降はできないものとします。

また、南部地域と北部・東部地域で運行している車両台数が異なり、各地域での効率的な運行と車両確保の観点から、南部地域から北部・東部地域、もしくは北部・東部地域から南部地域の停留所に移動したい場合は中心部エリア内に設置している「乗り換えポイント」で乗り継ぐこととします。

※自由経路ミーティングポイント型とは運行ルートは定めず、予約に応じ所定の停留所間を最短経路で結ぶ方式（乗継場所は決まっているが、運行ルートは決まっていない運行形態）

表：移動のルールに関する実例と解説

実例		解説
パターン①	 「停留所まで歩くところが大変だから、家まで迎えに来てほしい!!」	 停留所以外での乗車は禁止です。 住宅の近くに停留所を設置しているため（150m～200m間隔）、指定の停留所から乗車しましょう!!
パターン②	 「ちょっと寄りたいところがあるから、その道端でおろしてほしい!!」	 停留所以外での降車は禁止です。 安全のため、指定の停留所で降車しましょう!!
パターン③	 「中川団地」から「近鉄弥富駅」まで行きたい!!	 南部地域と中心部エリア間、北部・東部地域と中心部エリア間の移動は乗り継ぎなく、直接移動が可能ですよ!!
パターン④	 「南部コミュニケーションセンター」から「総合福祉センター」に行きたい!!	 南部地域の停留所から北部・東部地域の停留所に行く際は、中心部エリアの「乗り継ぎポイント」で乗り継ぐ必要があります!!今回の場合、市役所で乗り継ぐこととなります。
パターン⑤	 「イオンタウン弥富」から自宅周辺の「稲元」に帰りたい!!	 北部・東部地域の停留所から南部地域の停留所に行く際は、中心部エリアの「乗り継ぎポイント」で乗り継ぐ必要があります!!今回の場合、市役所で乗り継ぐこととなります。
パターン⑥	 「近鉄弥富駅」から「弥富市役所」に行って住所変更したい!!	 同じ地域・エリア内の移動の制限はありません。ただし、北部地域には地域内を巡回するきんちゃんバスも運行しているため、きんちゃんバスも積極的に利用しましょう!!

※前頁の実例と解説を停留所マップ上で記載

図：移動のルールに関する実例と解説

(3) 設置と廃止のルール

停留所の設置や廃止は事業主体（弥富市地域公共交通活性化協議会）が承認したものも限り、毎月月末までに本協議会の承認手続きが完了した停留所については、翌々月1日より設置・廃止できるものとします。

停留所の設置・廃止までの流れは以下のとおりです。

表：停留所の設置・廃止までの流れ

1月	2月	3月	4月
設置・廃止手続き			
	周知期間		
		運用開始	

2-7 導入システム

本実証実験で導入するデマンド交通は、携帯電話やパソコンなどから予約を受け付け、AIがリアルタイムに最適なルートを計算し、車両を配車するシステムを搭載した「AIオンデマンド交通」です。

導入しているAIオンデマンドのシステムは自治体によって様々であり、本市では令和5年度実証実験の実績を踏まえ、株式会社アイシンと協定を結び「チョイソコ」を導入します。

チョイソコとは？

- ・ **地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献する**
デマンド型交通 (※) ※予約に応じて乗降場所や経路を変更可能な交通システム
- ・ **従来のデマンド型交通と異なり、民間企業が運営主体となり、**
エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上
- ・ **単なる運行のシステム提供に留まらず、**
高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりを推進
持続可能な地域公共交通の仕組みを地域の皆様と一緒に作っています。

シンボルマーク



自治体名入り



車両デザイン



～チョイソコの想い～

シンボルマークに表現されている「チョイソコ」の各文字は老若男女な人を表し、利用者の多様性を表現しています。

多様な人が乗り合わせる移動により、外出を楽しみ、健康増進につながる…そのような世の中を実現していきたいと考えます。

図：チョイソコとは

2-8 運賃

令和5年度の実証実験の際に実施した会員登録者へのアンケート調査やその後の住民意見交換会では「1乗車の運賃が高い」という意見などが多数寄せられました。（令和5年度実証実験の運賃体系は以下表の通り。）

令和5年度実証実験時のアンケート調査結果や本実証実験でのデマンド交通の導入目的やサービスレベル等を踏まえ、運賃設定は以下のとおりとします。

また、利便性の向上や利用促進のため、割引制度を導入予定です。

表：運賃について

本実証実験		令和5年度実証実験	
一般（大人）	200円	一般（大人）	400円
75歳以上の高齢者	100円		
小学生から高校生	100円	小学生から高校生	200円
障がい者（手帳所有者）	100円	障がい者（手帳所有者）	200円
未就学児	無料	未就学児	無料
運転免許経歴証明書所有者（免許返納者）	100円		
■割引制度等について ・ きんちゃんバスの運賃助成定期券を持っている市内在住の高校生は無料とする ・ 回数券の発行（100円券15枚つづりで1,000円等）		■割引制度等について ・ 同乗者割引（同乗者の運賃を通常運賃の半額とする） ※障がい者の同伴者は一般料金とし、障がい者と同乗する場合、同乗者割引を適用する。 ※予約者と同乗者は同じ停留所で乗車及び下車をしなければならない。 ※乗車時に同乗者がいる旨をドライバーに伝えなければならない。	

2-9 予約方法

デマンド交通の利用は、電話、インターネットでの予約によるものとし、予約内容以外での乗降は不可とします。利用希望日の2週間前から利用希望日時の30分前まで受付を行ものとします。

- 電話：運行日の8:30～17:30（事業者が定めた運休日を除く）
- インターネット予約受付：24時間対応

2-10 対象者・利用条件

デマンド交通を利用できる対象者や利用条件については以下のとおりです。

- 会員登録をした方（利用者の制限はなし）
- 自分で、または保護者もしくは介助者の補助により、チョイソコセンターへの連絡ができる方、また停留所への移動および車両への乗降ができる方

※介助者の同行により乗降できる場合は車いすでの利用が可能ですが、車いすが収納できる場合に限りです。（車いすによる直接の乗降はできません。）

※中学生以下については、保護者の同意のもと会員登録を行うものとします。

※小学生以下の利用は、保護者が利用予約を行うことを基本とします。

※市は、必要に応じて住民情報等をもとに会員条件の確認を行うものとします。

2-1-1 企業や施設等からの協賛

本実証実験で導入する配車システム「チョイソコ」の特長の1つとして、利用者が行きたいと思う地域の施設や店舗などに「エリアスポンサー」となってもらい、利用者からの運賃収入に加えてスポンサーからの協賛金を運営費に充てる仕組みがあります。

本実証実験は本格運行を見据えた実証実験であり、本格運行時の運営体制や仕組みづくりの検討材料とするため、上記の仕組みを活用した運行とします。

事前に市内の施設や店舗、主要な企業に依頼し協賛を募ったところ、以下の施設や店舗、企業にエリアスポンサーとなっていただきました。実証実験中は地域の要望への対応やイベントの開催など、エリアスポンサーと協力・連携し、デマンド交通の利用促進等を行います。

※エリアスポンサーについて記載

2-1-2 その他

(1) デマンド交通の愛称について

本実証実験で導入するデマンド交通の愛称は、令和5年度実証実験時の愛称を引き継ぎ「チョイソコやとみ」とします。

3 利用と運行のイメージ

想定される利用場面は以下のとおりです。

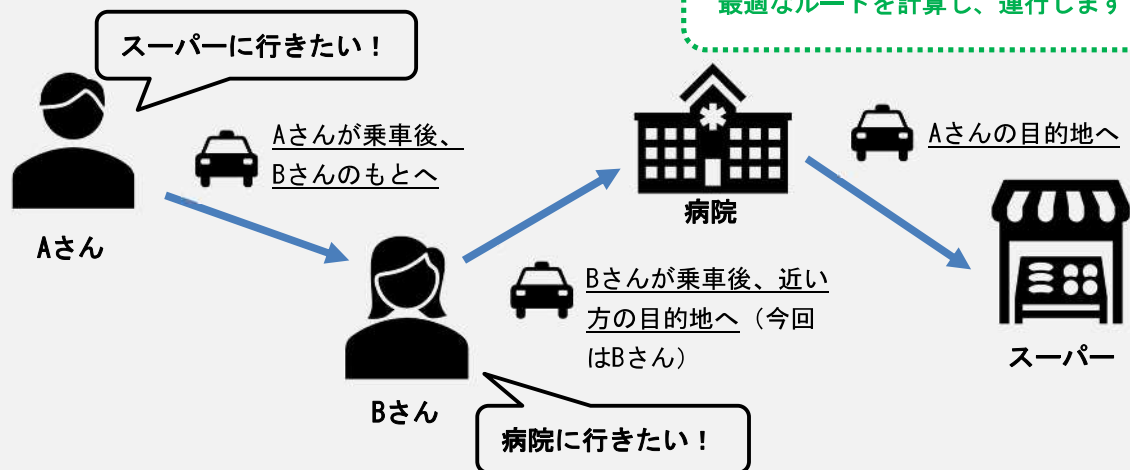
- 自宅周辺の病院やクリニックへの通院時
- 自宅や駅周辺の商業施設で買い物をした帰宅時
- 十四山総合福祉センターの浴室を利用する際の行きと帰り
- 近所の友人と一緒に習い事へ行く際の行きと帰り
- 鉄道で市外へ行く際の、駅までの行きと帰り
- 家族等による送迎をお願いできなかった際の行きまたは帰り（行きはデマンド交通で目的地へ、帰りは家族による送迎等）

など

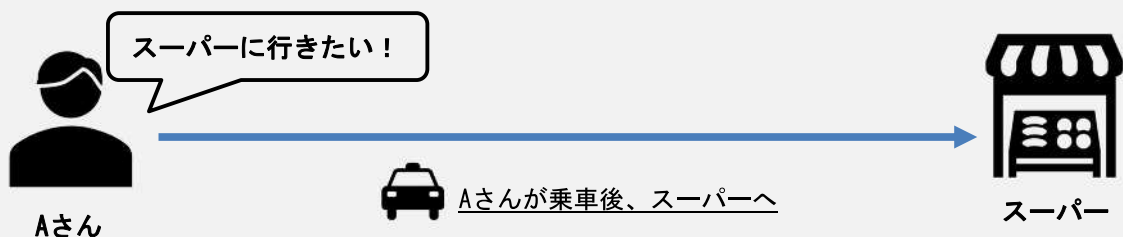
また、利用予約があった際の運行イメージは以下のとおりです。

■運行のイメージ

○運行例①：同じ時間帯に複数の利用予約があった場合



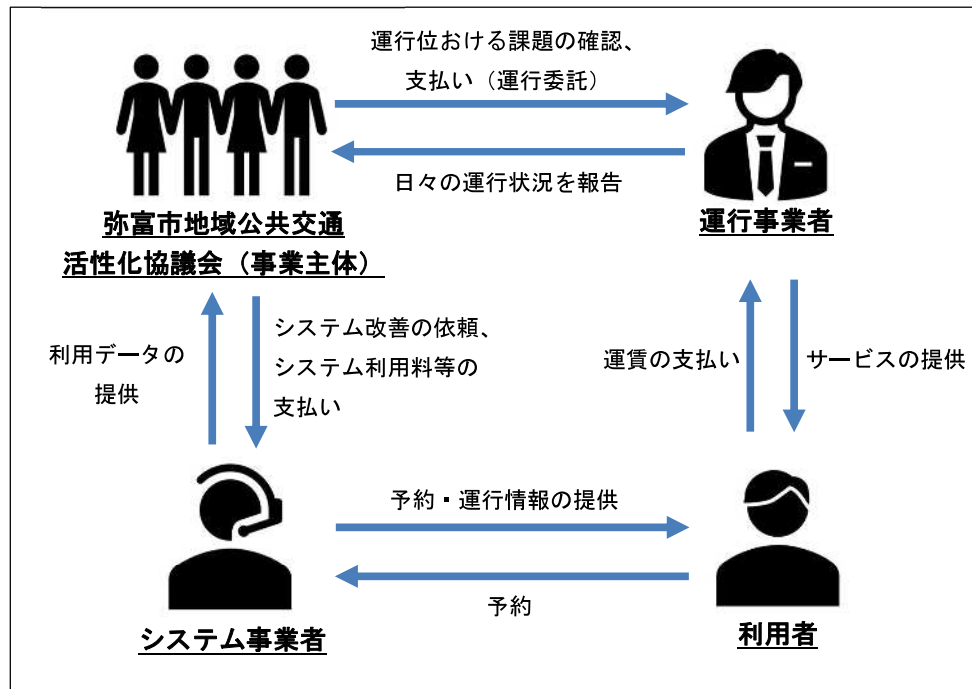
○運行例②：利用予約が1人だった場合



4 実施体制・役割分担

弥富市地域公共交通活性化協議会（事業主体）、株式会社アイシン（システム事業者）、株式会社あんしんネット21（運行事業者）の三者にて協定を結び事業を実施していきます。なお、運行事業者は公募型プロポーザルによって総合的に審査し決定しました。

本実証運行の実施体制は以下のとおりとします。



図：実施体制

表：役割分担

役割	担当
デマンド交通の運行	運行事業者（株式会社あんしんネット21）
予約受付	システム事業者（株式会社アイシン）
配車システムの管理	
利用者からの問合せ ※予約・利用に関する内容	
利用者からの問合せ ※実証実験全体に関する内容	弥富市地域公共交通活性化協議会
利用状況の分析や分析に係る調査	
実証実験の評価・検証	
運行内容の見直し検討	
本格運行への移行判断	
周知・利用促進	弥富市地域公共交通活性化協議会、地域住民 等

5 実証運行の評価・検証

5-1 数値指標について

本実証実験の数値指標は以下のとおりです。実証運行中は運行データや利用データ等から以下の指標を毎月集計することで、予測値に対して実績がどうかをモニタリングし、実証実験全体や運行の評価を行います。

表：実証運行の数値指標について

数値指標	予想値	データの定義等
1日あたりの乗車人数	60人/日	【データの定義】 - 乗車人数を運行日数で除して算出 【数値の設定根拠】 - 一般的にデマンド車両1台が1時間に輸送できる人数は3～4人程度とされているため3人を採用すると、車両1台が1日（10時間）に輸送できる人員は30人⇒理想値 - 令和5年度の社会実験では週2（火・金9:00～16:00）の南部地域のみでの運行で1台あたり11.9人/日⇒下限値 - 今回の実証実験は平日＋土曜日の運行で、市民の日常生活になじむことが期待できるため、1台あたり20人/日を目指す。 - よって、車両3台で60人/日とする。
人キロベース乗合率	●●	【データの定義】 - 延べ乗車距離（人キロ）を実車距離で除して算出 【数値の設定根拠】
走行距離ベース乗車率	●●	【データの定義】 - 延べ乗車距離（人キロ）を車両の総走行距離で除して算出 【数値の設定根拠】
運行時間に対する車両稼働時間の割合	●●	【データの定義】 【数値の設定根拠】
会員登録者数	4,200人	【数値の設定根拠】 - 令和5年度の社会実験は半年、週2回の運行で553人であり、R5年度の大藤・栄南学区の15歳以上人口（5,134人）に対する会員登録者の割合は10.8%であった。 - 今回は全市域を対象に実験を行うため、R6年度の市全体の15歳以上人口（38,480人）に令和5年度の会員登録者割合（10.8%）を乗じた4,156人⇒4,200人を最終目標とする。
会員登録者のうち実利用者の占める割合	15%	【データの定義】 - 各月の実利用者数を各月末時点での会員登録者数で除して算出 【数値の設定根拠】 - 令和5年度の実証実験では、会員登録者553人のうち実利用者数は69名（12.5%）であった。 - 今回の実証実験は前回と異なり全市域で週6日の運行であることから、前回の実証実験の結果を上回ると予想し設定した。

5-2 検証項目について

運行データや利用データに加え、アンケート調査や事業者へのヒアリング等の結果をもとに以下の項目について検証を行います。検証結果は実証実験中の運行改善や本格運行時の運行内容の検討に活用します。

表：実証運行の検証について

検証項目		検証内容	必要なデータ・調査等
導入効果	高齢者等の移動手段の確保	・高齢者等の利用状況 ・移動手段の変化 ・外出機会の変化 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	目的地までの移動時間の短縮	・満足度 ・利用の多い乗降区間の移動時間の変化 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	満足度	・デマンド交通のサービス全体に対する満足度 ・今後の利用意向 等	・会員登録者アンケート調査
	地域の活性化	・乗降場所別の利用状況 ・行動範囲の変化 ・目的地の来訪者数の変化 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査 ・関係者等へのヒアリング
持続可能性	事業の経済性	・収入、収支 ・市財政負担状況 ・協賛金の受け入れ状況と今後の受け入れ見込み 等	・利用状況調査 ・関係者等へのヒアリング
	マンパワーの確保	・運行事業者のドライバーの確保状況 ・システム事業者の予約受付体制 等	・関係者等へのヒアリング
	安全性のリスク	・乗合に対する受容性 ・ヒヤリハット・事故発生状況 等	・会員登録者アンケート調査 ・関係者等へのヒアリング
運行内容の妥当性	運行曜日	・曜日別の利用状況 ・満足度 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	運行時間	・時間帯別の利用状況 ・満足度 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	運行エリア	・停留所別の利用状況 等	・利用状況調査
	停留所（乗降場所）	・停留所別の利用状況 ・満足度 ・乗車・降車場所に対する要望 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	車両のサイズ・台数	・乗合状況や最大車内人数 ・車両の稼働率 ・予約不成立の状況 ・車両の使いやすさや乗り心地 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査 ・関係者等へのヒアリング
	運賃設定	・満足度 ・収支率 ・利用者の移動距離実績 等	・利用状況調査 ・会員登録者アンケート調査
	予約方法	・電話・インターネット予約に対する受容性 ・予約方法の分かりやすさ（周知の妥当性） 等	・会員登録者アンケート調査

5-3 評価・検証に向けた調査

前頁までに示した評価・検証を行うにあたり、実証実験期間内で以下に示す調査を実施します。

(1) 利用状況調査

実証実験中に交通事業者やシステム事業者から以下に示す乗降実績データや運行データの情報収集をし、効果検証（モニタリング）を行います。

- 乗降者数（日別、停留所別など）
- 運行状況（車両稼働状況、予約不成立状況など）
- 予約情報（日時、予約方法、乗合有無（同乗者数）、乗降場所、年代など）

(2) 会員登録者アンケート調査

チョイソコやとみの会員登録者に対しアンケート調査を実施し、デマンド交通の認知度や利用状況、移動手段や行動範囲の変化、運行に対する満足度、今後の利用意向やデマンド交通・実証実験全体に対する要望等を把握します。

1年間の実証実験であり、開始当初と終了間近の結果を比較するため、実証実験中に2回実施します。

表：会員登録者アンケート調査の概要（案）

調査対象	チョイソコやとみの会員登録をしているすべての方
調査方法	毎月会員登録者に配布するチョイソコ通信に掲載、郵送もしくはWEBにて回答
調査時期	・第1回：2025年12月 ・第2回：2026年7月
調査項目	【共通項目】 ・基本属性（性別、年代、居住地、免許保有状況、スマートフォン の日常的な利用状況） ・デマンド交通の認知度 ・デマンド交通を知ったきっかけ ・デマンド交通の利用有無 等 【デマンド交通利用者のみの項目】 ・利用目的 ・利用頻度 ・往復利用の有無と片道利用の場合の利用しない方向の移動手段 ・よく乗車・降車する停留所 ・他の公共交通との乗継の有無 ・実証実験前の外出手段 ・実証実験中のきんちゃんバスの利用有無 ・運行内容に対する満足度 ・デマンド交通の改善点 等 【デマンド交通非利用者のみの項目】 ・デマンド交通を利用しない理由（利用するために必要な改善点） ・運行改善後の利用意向 等

(3) 関係者等へのヒアリング

実証実験中の運行や予約、オペレーターにおける状況や問題点等を関係事業者へヒアリングすることで、改善する必要がある項目を把握します。

また、市内の交通事業者へ既存の公共交通に対する影響をヒアリングすることで、本格運行への移行を検討する際の改善点等を把握します。

表：対象とヒアリング項目

対象	ヒアリング項目
運行事業者	・ルートや時間帯などの運行状況と問題点 ・ドライバーや車両などの運行体制における状況と問題点 ・ヒヤリハットや事故発生状況 ・運行継続や本格運行にむけての考えや懸念点 等
システム事業者	・予約受付やオペレーターなどの状況と問題点 ・収集可能な運行データや活用方法 ・運行継続や本格運行にむけての考えや懸念点 等
市内の交通事業者	・既存の市内の公共交通に対する影響（鉄道・路線バス・タクシーの利用の変化） ・運行継続や本格運行にむけての考えや懸念点 等
利用の多い停留所の施設と 市内の主要な企業	・施設の利用状況の変化 ・本格運行に向けた継続・新規の協賛の可能性 ・運行継続や本格運行にむけての考えや懸念点 等
利用者等の地域住民	・利用頻度 ・利用目的や利用シーン ・デマンド交通の良いところ ・デマンド交通の悪いところや改善点 ・実証実験全体や今後の公共交通の在り方に関する要望 等

5-4 評価・検証のスケジュール

実証運行の評価・検証のスケジュールは以下のとおりです。

実証運行中の評価・検証結果に応じて、運行内容や評価の数値指標、検証項目などを適切な内容に見直します。

表：評価・検証のスケジュール

	令和7年			令和8年											
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
運行	実証運行												本格運行(予定)		
実施主体	利用状況調査、毎月数値指標のモニタリング評価を実施 アンケート調査① ヒアリング アンケート調査② 運行の検証を実施														
協議会	報告・協議★		報告・協議★							報告・協議★			報告・協議★		

6 周知・利用促進

6-1 チラシ等による広報

実証実験の目的や停留所の位置、予約方法や乗車方法等を記載した周知チラシを作成し、HPや市公式SNS等で発信します。また、周知については8月号の市広報で実施するほか、市役所や駅等の主要施設へポスター掲示を行い、広く周知を図ります。



図：周知チラシのイメージ

また、実証実験中は定期的に会員登録者に対する広報誌「チョイソコ通信」を発行・発送し、イベント情報や停留所の設置・廃止、その他事業者が必要と判断する事項を周知します。



図：チョイソコ通信のイメージ

6-2 住民説明会の開催

実証実験の目的や停留所の位置、予約方法や乗車方法等に関する周知と利用促進のため、住民説明会を実施します。特にデマンド交通は高齢者の利用が多いことが予想され、予約やスマートフォンの利用に慣れていない方が多いことが想定されるため、チラシ等による広報に加え、解説動画等を用いた対面形式での周知を行います。

説明会を実施する単位について、より多くの方に気軽に参加いただけるよう、自治会や高齢者が多く集う高齢者サロンなどの小単位で実施します。



図：解説動画のイメージ