

3. 柏市沼南地区オンデマンド交通

A) 柏市沼南地区オンデマンド交通事業計画

1 基本方針

- ・既存、公共交通との適正な役割分担を図りながら、移動の効率性や選択性を向上させる。
- ・路線バスやタクシーの活性化を図る。
- ・タクシー事業者による新たな事業展開により、他の公共交通空白不便地域の解消を目指す。

2 運行開始日

平成25年1月15日(火)より

(道路運送法第21条の許可申請の適用する期間は、平成26年1月14日(木)までの1年間。26年1月以降は必要な見直しを行い4条許可での運行継続を予定)

3 事業計画

(1) 運行日及び時間

- ア 運行日 月曜日～土曜日まで(日曜・祝日は運休)
- イ 運行時間 8時30分(運行開始時刻)～19時00分(運行終了時刻)
- ウ 運行手法 1台はセミデマンド運行、もう1台はフルデマンド運行を予定

(2) 運行事業者 柏地区タクシー協会の内オンデマンド交通へ協力をする4社

(3) 使用車両 セダン型タクシー車両

(4) 乗降場所 公共公益施設等など予め決められた乗降場所「タク停」にて実施。運行区域内に約200箇所を設定。また「タク停」は要望を踏まえ定期的に新設する。

(5) 運賃 地帯制運賃(区域内々移動 300円, 区域内外移動 500円)
割引運賃等 未就学児は無料

(1人につき1名まで無料。2人目からは小学生と同額)小学生, 障害者(同乗する介護人等1人)は, 上記運賃から100円引き

(6) 予約受付 電話予約を基本とする(高齢者への配慮)

(インターネットでの登録・予約も順次, 開始を検討)「予約センター」を設置。予約受付は利用希望日の1週間前から利用希望時間の4時間前まで。

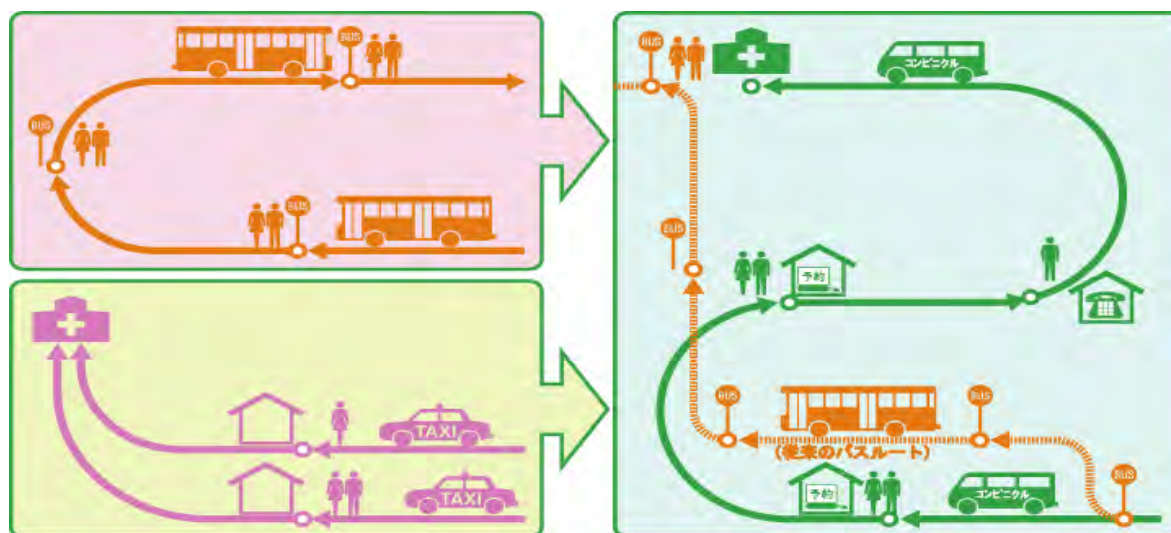
予約受付時間 8:00～18:00



B) オンデマンド交通を導入すれば（なぜ、セダン型オンデマンド交通なのか）

- ①乗りたいとき乗りたい場所（近傍）での利用可能
タクシーより運賃が安価で利便性向上
- ②予約に基づく運行で無駄を無くし、更に既存セダン型タクシーの活用による運行で経費削減（市の経費削減）を図る。また狭い道路でも運行可能
- ③区域運行で面的にカバーすることで公共交通空白地域を解消
- ④運行効率が向上すれば商業ベースに乗る可能性があり。自主事業としての可能性

⇒セダン型タクシー車両を利用したオンデマンド交通の運行で課題の解決を図る



C) オンデマンド交通の導入で生じた交通事業者の課題

◎既存路線バス、タクシーとの競合の懸念

（現在、**デマンド交通はこれを補完する役割**）

路線定期運行（路線バス）を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークの構築が重要

◎路線バス事業者による事業への参入

所有する車両の大きさ，乗務員の勤務条件から**デマンド運行には消極的**

◎タクシー事業者による事業への参入

- ①タクシー適正化活性化による「**増車規制**」。新規事業に対する採算性への不安(歩合制 給料体系から生じる乗務員の売上額確保への懸念)。
- ②運用上，同一車両，同一乗務員による「乗用(タクシー)」と「乗合(路線バス，オンデマンド交通)」の**自由な併用(自由併用)**が**困難な現状**

「**区分併用**」 同一車両，同一乗務員を日や時間ごとで「乗用」と「乗合」で**明確に区分し**，どちらか一方の運行を行なう車両の併用をいう。
 「**自由併用**」 同一車両，同一乗務員を「乗用」と「乗合」の**区分無く**，両区分の運行を**臨機応変**に行なう車両の併用をいう

タクシーの新たな輸送力が生まれないうなかでは，本業に専念。新規事業への参入に消極的

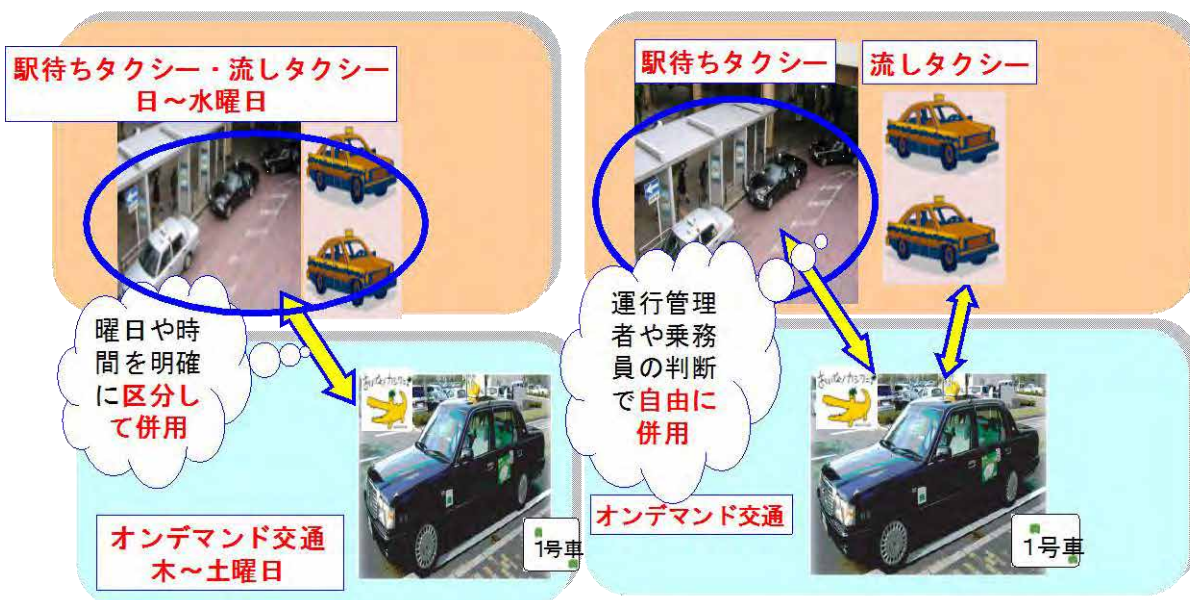
⇒ タクシー事業者によるオンデマンド交通への積極的な参入には課題の解決が必要

「**区分併用**」

既存の駅待ちタクシーや流しタクシーの車両及び乗務員を，「乗用」と「乗合」に従事する曜日や時間を明確に区分すれば，既存車両を活用した併用運行は可能。しかし運用の柔軟性や効率性に制約が生じ，併用のメリットを活かしきれない。

「**自由併用**」

既存の駅待ちタクシーや流しタクシーの車両及び乗務員を，運行管理者や乗務員の判断により自由(臨機応変)にオンデマンド交通とタクシーの「併用」を可能とすることで運行効率を高め事業採算性の向上を図る。



D) 課題の解決と方策

- ①東大オンデマンド交通システムの導入で利便性・効率性の高い運行が可能
- 出発到着の時刻を守る(他の公共交通との乗り継ぎも可能)。運行経路の効率化と乗合率を向上する
- ②「区分併用」運行を実施。
- 将来的には、「自由併用」運行で事業採算性の更なる向上を期待。
- 一定のサービス水準の確保と運行の効率のバランスが取れた事業計画を策定することで、限られた輸送力の中で区分併用を可能
 - 将来的には自由併用で更に運行効率(運行の柔軟性・頻度増)を高め、自主事業により展開を期待
- ③実績に基づく市の運行支援(需要を掘り起こす一定期間を支援)
(仮称「柏市オンデマンド交通運行支援事業」)
- 実績に応じた支援策で運行事業者の努力喚起と経費の削減(費用対効果の向上)が可能。
- ※先進事例の「借上型」や「赤字補填型」ではなく、「実績(出来高)」に基づく支援
- (単価契約により市の支出を抑制。また限度額を設定。(限度額は「借上型」と同等程度)

例:「借上型」

$2,000 \text{ 円/時間} \times 10 \text{ 時間} \times 1 \text{ 台} = 20,000 \text{ 円/日}$ を予約の有無に係わらず市が支援(支出)

「柏市型」

$\text{〇〇円/件} \times \text{予約件数} = \text{〇〇円}$ (実績に応じた市の支援(支出)。予約無ければ支出なし)

但し、 $2,000 \text{ 円/時間} \times 10 \text{ 時間} \times 63 \text{ 日間}$ (24年度運行日数) $= 1,260,000 \text{ 円}$ を限度とする。

持続可能なオンデマンド交通を目指した方策により運行スタート