

＜令和4年度 デマンド型交通の導入に向けた検討・調整内容＞

資料1  
令和5年2月8日

	検討・調整にあたっての視点	これまでの検討・調整内容
運行エリア (運行区域)	<p><u>運行エリアの考え方</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1回の運行時間が長いと予約回数減 →運賃収入減につながる</li> <li>・踏切付近が渋滞する →西武国分寺線で運行エリアを東西に分ける</li> </ul>	<p><u>2つのエリアに分けて運行</u></p> <p>➔1回の運行距離・時間を短縮し、効率的に運行するため (多くの予約に対応し、運賃収入の増を図る)</p> <p>①上水本町エリア：上水本町～中央公民館周辺 ②鷹の台駅西側エリア：鷹の台駅西側～中島町周辺</p>
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のタクシー車両との共用は困難 →車両の確保や乗務員の関係から課題が多い</li> <li>・複数の運行車両の稼働は困難 →運行経費が増大</li> </ul>	<p><u>専用車両1台(+予備車)</u> ※実証実験運行時の車両を活用</p> <p>➔タクシー車両との共用は課題が多く、事前予約により車両を確保することは困難なため</p> <p>※タクシー車両借上げ料金：1時間6,220円(1日8時間49,760円)</p>
運行方法	<p><u>路線バスやタクシーに配慮し競合を避ける</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行エリア内を運行</li> <li>・乗降場所に自宅を含めない</li> </ul> <p>※運行ルート・時刻表の設定は不要</p>	<p><u>運行エリア内の指定の乗降場所間を運行</u></p> <p>➔タクシーとの競合を避けるため</p> <p>※乗降場所に自宅を含めない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行エリアを超える利用はできない</li> </ul>
乗降場所	<p><u>コミタクよりも柔軟に設定が可能(車両制限令等)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降場所の間隔はコミタクよりも近くて多い</li> <li>・安全運行だけでなく安全に待機できる場所</li> <li>・乗降場所に看板等の表示物や目印を設置</li> </ul>	<p><u>駅・バス停・公共施設・病院・買い物先等</u></p> <p>➔路線バスや実証実験運行の停留所よりも自宅から近い場所に設定</p> <p>※定時定路線運行ではないため、車両制限令等の規制が緩く柔軟に乗降場所を設定することが可能(ニーズを反映した目的地の設定)</p> <p>①上水本町エリア：59か所 ②鷹の台駅西側エリア：駅西側～美大36か所、12小～中島町55か所</p>
運行曜日	<p><u>コミタクに準ずる(土日の運行なし)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に差を付けず同等の交通サービスを提供</li> </ul> <p>※車両1台で2エリア同時の運行は困難 →1回の運行距離・時間が長くなるため</p>	<p><u>月～金曜日(平日)</u></p> <p>➔車両1台で運行するため、エリア別に運行曜日を分ける(週2日と3日)</p> <p>①上水本町エリア：週2日運行 ②鷹の台駅西側エリア：週3日運行</p>
運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通院、買い物等で利用が多い時間帯は</li> <li>・中抜け時間(12～13時)を設けるか</li> <li>・コミタクの12時台の利用状況は</li> </ul>	<p><u>8時30分～18時</u> ※うち12時台は予約不可時間</p> <p>➔コミタク3ルートの実績から利用が少ない12時台に1時間の運行休止時間(予約不可時間)を設ける</p> <p>➔運行時間を午前と午後に分けることで人件費削減に</p>

	検討・調整にあたっての視点	これまでの検討・調整内容
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・距離に応じたメーター制運賃で2区分にするか</li> <li>・コミタクの運賃収入や公費負担額を基準に検討</li> <li>・300円～500円の範囲内?</li> <li>・エリア超の場合は追加運賃を設定するか (+100円～200円?)</li> </ul>	<p>300円 (単一運賃)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➡路線バス (初乗り180円) よりも自宅近く、タクシー (1.2*≒500円) のように自宅からは乗車できない→中間の交通手段</li> <li>➡コミタクと同程度の運賃収入 (約250万円) と利用想定者数 (1日平均36人) を考慮して算定</li> </ul>
利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰でも (公共交通の観点) →利用状況によっては要件が必要か</li> <li>・対象者を高齢者等に絞るか</li> </ul>	<p>65歳以上、妊産婦、未就学児とその保護者 ※家族等の付添人含む</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➡当初は「誰でも」を想定していたが、予約が受けられない可能性を懸念して開始当初は限定する</li> <li>但し、今後の検討状況によって、見直しの可能性あり</li> </ul>
利用方法	<p>複数の予約媒体が必要 (電話以外も)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・システム導入した場合はアプリで予約可能</li> </ul>	<p>利用登録：必要</p> <p>事前予約：必要 (前日or利用時間の1時間前まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➡利用登録や事前予約等の詳細は、今後、システム導入に合わせて検討する</li> </ul>
配車システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験では初期投資を削減 →継続運行の可能性の見込みが不透明のため</li> <li>・効率的に円滑に運用する必要がある →先行自治体では導入している</li> </ul>	<p>予約受付・配車システム導入を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➡当初システム導入なしで検討したが、先行自治体の事例から利便性、効率性の観点からAI活用は必要 (コンサル等の専門事業者の支援等を受けながら検討する必要あり)</li> <li>※システム導入経費600～700万円</li> </ul>
実証実験運行の期間・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの実績から、実施期間は1ルート6～8か月程度</li> <li>・実証実験は1エリアごとに実施するか →車両1台運行のため、2エリア同時は実施困難</li> </ul>	<p>実施期間：1年程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➡新たな交通手段のため、適正に利用状況等を把握するためには、周知や定着する期間が必要</li> <li>2つのエリアを同時に実施することで、実証実験運行期間を長く確保することができる</li> </ul>
来年度の予定	<p>&lt;考える会&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験運行システム等の最終調整</li> <li>・乗降場所の確認、整理</li> <li>・実証実験運行に向けた準備、周知活動</li> </ul>	<p>&lt;公共交通課&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内関係部署や運行事業者との調整</li> <li>・警察署、国土交通省との調整</li> <li>・予算確保 (庁内関係部署、東京都、市議会等)</li> <li>・実証実験運行に向けた準備、周知活動</li> </ul>