

入谷・鹿浜地区 デマンドタクシー実証実験 本格運行への移行判断基準について

本格運行へ移行した他自治体の事例や国土交通省の「デマンド型交通の手引き」等を参考に移行基準を設定



本格運行への移行判断基準は**4つの指標を全て満足することを基本**とする

① バスとは異なり、利用件数と区の財政負担額は比例関係にあること
(利用件数が多ければ多いほど良いという実験ではない)

③ 周辺に複数の事業者が運行するバス路線があること
(公費による実験であり、民業圧迫することはできない)

指標1 1日の平均利用件数が**40~50件程度**であること

他自治体の実証実験では、1か月あたり地域人口の約4.0%が利用した結果となっている。それを参考に入谷・鹿浜地区の人口で算出すると、

$$43,000人 \times 4.0\% = 1,720人/月 \Rightarrow \underline{70人/日}$$

(平日・土曜のみのため、月25日換算)

本実験では1台あたりの運賃のため、家族や知人との乗合で利用するケースの割合を30%~40%とすると、1日あたりの平均利用件数は、

$$70人 \times (0.6 \sim 0.7) \doteq \underline{40 \sim 50件/日}$$

仮に地区内の移動で想定しうる最大の運賃約2,800円(内1,000円が利用者負担)で全件利用があったとしても、6か月間の区負担合計額(事務手数料は除く)は、

$$(2,800円 - 1,000円) \times 50件/日 \times 25日 \times 6か月 = \underline{13,500千円}$$

※ 本格運行している他自治体(人口10万人程度)の年間負担額は、30,000千円~50,000千円程度であり、上記の公費負担額は妥当であると考ええる。

② 協定に基づく事業であり、タクシー事業者の協力が不可欠であること
(継続していくためには、会社や乗務員への負担等を考慮する必要がある)

指標3 周辺の**バス路線への影響が軽微**であること

入谷・鹿浜地区には、都営バス・国際興業バス・東武バス・はるかぜ(新日本観光自動車)のバス路線がある。本格運行を行っている他自治体の助言を参考に、本実験ではバス路線への影響を考慮し、以下のような設定としている。

- (1) バス利用者の多い朝夜の通勤時間帯を避け、デマンドタクシーの利用可能時間帯を、**8:00~17:00**とする。
- (2) 利用者負担額を**バス運賃より高く、タクシー運賃より安く**設定
- (3) 地区外へ移動する際は、既設のバス路線へ乗り換えられるよう、各事業者の主要なバス停付近を乗降場所に指定する。

しかしながら、移動手段がバスからデマンドタクシーへ転換する方も一定数いると考えられるため、**バス利用者数に大きな減少が見られないかどうか**をバス事業者にヒアリング等を行い調査をする。

④ 区内初のデマンド型交通の有効性や課題等を検証する必要があること
(他自治体では特定の方が高頻度で利用する事例が発生)

指標2 タクシー事業者**3社以上**が継続の意思を有すること

本実験は、タクシー事業者がデマンドタクシー用に乗務員や車両や確保するのではなく、通常の営業形態の中で協力していただくことになる。**乗務員不足の中、限られた人的資源での運用**となるため、改めてタクシー事業者に以下の点を踏まえて、継続意向を確認する必要がある。

- (1) タクシーは基本的に歩合制のため、本実験への協力により、収入減となっていないか。
- (2) 電話予約のオペレーターや乗務員の接客対応、月締め精算業務など過度な負担が生じていないか。

参画する事業者が少数だと本格運行へ移行できないため、他自治体での事例を参考に**3社以上**が継続の意思を有することを条件とする。

指標4 デマンド型交通の**利用満足度が50%以上**であること

タクシー型の実証実験は区内初の取組であり、足立区におけるデマンド型交通の有効性や課題等を検証するため、**利用者アンケートを実施して満足度を評価**する。

なお、タクシー事業者とのヒアリング結果により、実証実験の段階では「アプリでの予約」「キャッシュレス決済」など事前のアンケートで要望が多かった内容に対応できない面もあり、若年層から一定数の不満があるものと想定されるため、**利用満足度は50%以上を指標**とする。

また、本実験ではルールを記載した利用案内を利用者登録証交付時に配布するが、利用回数の上限など、**利用ルールが守られない事例が多く発生する場合は、本格運行へ移行しない**ものとする。