

## 柏市

## 沼南地域におけるオンデマンド交通事業

## (柏市)

## ○オンデマンド交通導入の背景

柏市の沼南地域は、コミュニティバスが運行していたが、路線数も運行本数も限られ、利用者は少ない状況にあった。このため柏市版事業仕分けにおいてコミュニティバスが「要改善」判定を受けたことから、沼南地域における公共交通再編に取り組むこととなった。

また沼南地域の大部分を占める市街化調整区域においては、民間バス路線が1路線しかないため、自宅からバス停までの距離がある人も多く、高齢化の進展もあって日中の移動に制約があった。そのため自家用車を利用しない(できない)市民が日常生活の移動に利用できるような、利便性の高い公共交通の維持・確保が課題となっている。

そこでタクシー車両を用いて複数の利用者のニーズに応じて、システムで運行計画を作成し、乗り合いながら目的地に向かうオンデマンド交通(愛称:カシワニクル)を導入することとなった。

## ○実施期間

実証実験

平成25年1月15日～平成26年3月31日

平成26年4月以降も道路運送法4条許可を得て継続中

## ○特長

東京大学が柏市北部でオンデマンド交通システムの社会実験を行った背景もあり、同オンデマンド交通システム「コンビニクル」を導入した。コンビニクルは、ゆとり時間を設け、最初に予約した人の到着時間を遅らせることなく、間に他の人の予約を入れることができる配車計画を自動生成する特長がある。そのため出発到着の時間を守れ、効率的な運用と乗合率の向上が図れている。

また乗降場所(通称:タク停)を約400箇所登録しており、登録者の住所を入力すると近くのタク停が分かる。タク停は随時要望に応じて、増やすことができるものとなっている。

現在、予約は電話受付のみであるが、Webサイト予約や病院・商業施設・駅への端末設置も可能であり、需要を見極めながら、その地域特性にあったオンデマンド交通システムの構築が可能である。

予約を受け、システムで運行計画を生成することで、運行ログ情報が貯まり、利用者層や移動の傾向をデータ化して把握することができ、ニーズを把握することが容易となった。

運行委託では「車両一括借上げ」や「赤字補填方式」の事例が多数あるが、利用実態に即さない対価支払いが多く自治体で課題となっている。柏市では、運行事業者の理解と協力の下、「インセンティブ方式」による委託形態を採用し、委託料の上限を設定した上で、利用者1人あたり、1,000円を委託料として支払っている。そのため利用が無い場合は支払いが発生せず、支出の削減効果が得られている。

## ○目標/期待される効果

乗りたいとき乗りたい場所で利用ができ、狭い道路でも走行できるなど、ニーズに対応した運行が可能となったことで、広域な交通空白地域を解消することができた。

利用目標は廃止したコミュニティバスの利用実績である1日20人を想定。将来的には1日平均40人以上の利用が続けば、タクシー事業者による自主事業の可能性も検討できるようになる。

今後は別の交通空白地域への展開や、タクシー事業者による新たな事業展開の可能性を検討していきたい。

## ○その他

既存の公共交通との役割分担を考慮し、市ではバス事業者やタクシー協会と十数回にも及ぶデマンドの勉強会を開いて、あるべきデマンド交通を検討している。利用区域から要望が多い中心市街地への乗り入れは、基幹となる鉄道やバスといった他の公共交通への乗り換えを推奨している。



(愛称及びイメージキャラクター)

