

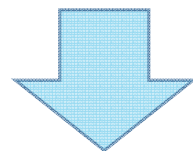
狛江市デマンド交通 実証運行について

令和8年7月1日

狛江市デマンド交通実証運行の背景

令和6年7月17日、国土交通省において「地域の足」の確保に向け、国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、強力に取り組む

狛江市の「地域の足」の確保に向けた課題



○地理的な「交通空白」の課題

狭あい道路が多いことにより、路線バスの運行が困難 等

○時間的な「交通空白」の課題

運転士不足による、路線バスの減便 等

狛江市デマンド交通実証運行の目的

狛江市では、「**狭域**」での「**新たな**」交通として、デマンド交通実証運行に取り組む

※**狭域**とは・・・現交通空白地域 又は 今後当該地域になるおそれの高い地域

※**新たな**とは・・・既存の交通機関とは別の性質の乗り物で経費も高い

理由①利用されやすい必要があるが、既存の交通と競合を避ける必要

②需要把握が容易な範囲

⇒全域ではなく、バス、タクシー、こまバスを活かし、補完する機能の検証

⇒デマンド交通に限らず、様々な交通手段を組み合わせる移動する「乗継ぎ」の
定着を目指す。

「デマンド交通」の特徴 ～バス・タクシーとの比較～

	デマンド交通	路線バス	タクシー
運行タイプ	少量の乗合輸送	大量乗合輸送	個別の輸送
運行時間	随時（予約時刻など）	定時	随時（需要で即時）
運行区域	市内の一部を中心 （主に <u>狭域</u> ）	市外等の拠点間 （主に <u>広域</u> ）	需要により 広域移動も可能
乗車位置	乗降ポイント方式など （住宅街内も設置可）	バス停 （道路幅員が必要・ 300m間隔）	自宅等と目的地を結ぶ
イメージ			