

デマンド交通実証運行事業 (チョイソコこまえ)

1. デマンド交通導入に向けた議論
 - (1) デマンド交通実証運行の背景と目的
 - (2) 交通ネットワークにおけるデマンド交通の位置づけ
 - (3) 今回の実証の特徴
2. デマンド交通事業導入に向けたロードマップ
3. チョイソコこまえの概要
4. デマンド交通実証運行の初期設定
 - (1) 運行時間
 - (2) 運賃
 - (3) 乗降ポイント
 - (4) 乗降ルール

令和 8 年 7 月 29 日

1. デマンド交通導入に向けた議論

(1) デマンド交通実証運行の背景と目的 (「第30回狛江市地域公共交通会議資料」より)

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、強力に取組み

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

2

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。

3

- ①鉄道駅・主要路線バスへのアクセス補完
 - ②買物・通院等の日常生活移動の確保
 - ③既存交通では対応しにくい地域・時間帯への対応
- ・・・などが次の課題に

狭域＝北部地域・南部地域で検証する理由

- ・バスの減便・廃便が発生
- ・1時間当たりの運行回数が少ない
- ・バスが通れない道路環境など

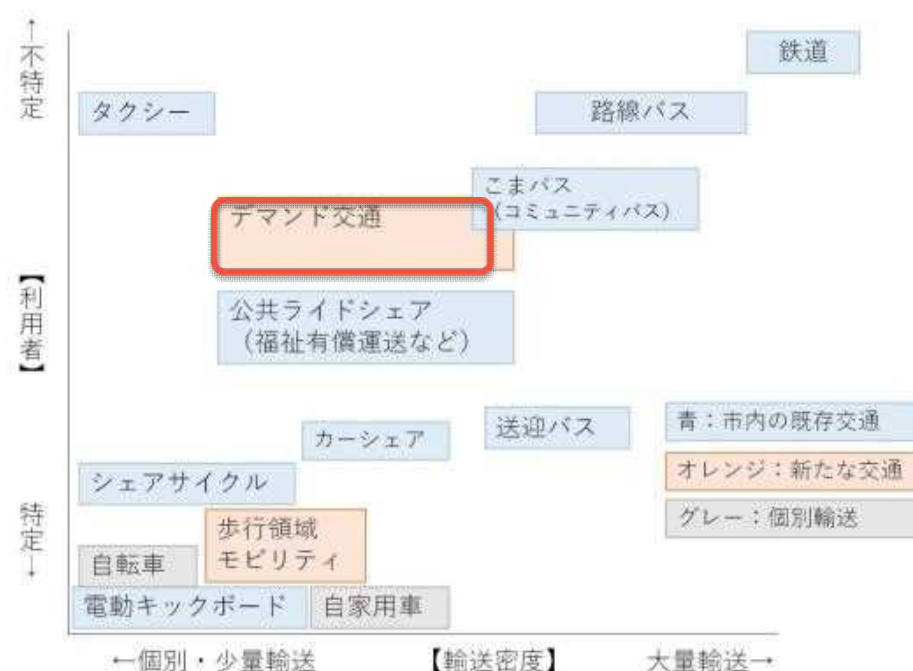
(2) 交通ネットワークにおけるデマンド交通の位置づけ

幹の交通 : 鉄道、路線バス
不特定、大量輸送で鉄道駅間など拠点を結ぶ移動

枝の交通 : 幹以外の路線バスなど
地域と鉄道駅間などの市内の拠点への移動

葉の交通 : こまバス、タクシーなど
地域内の移動を中心に枝から先への移動

○葉の交通における新たな交通としてデマンド交通の有効性を検証



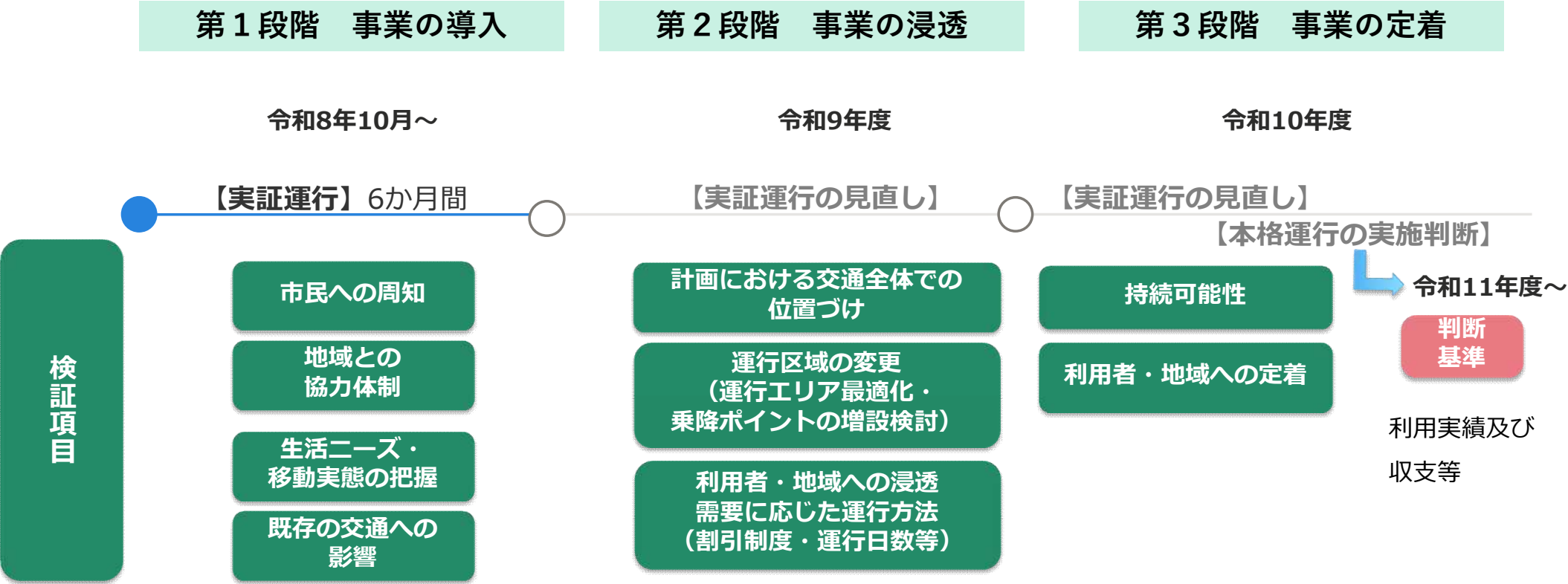
『狛江市地域公共交通会議答申』『狛江市地域公共交通計画 骨子』
5 ページより

(3) 今回の実証の特徴

- ① こまバス・路線バスの再編を見据えた、地域の移動手段を補完・代替する可能性を実証
- ② 利用者数や採算性に加えて、市民の移動需要・既存交通への影響などをデータとして取得し、役割分担や市民の受容性を確認
- ③ 実証結果を踏まえ、今後の公共交通体系の見直しや段階的なサービス改善など地域公共交通全体の最適化につなげる

2. デマンド交通本格運行に向けたロードマップ

デマンド交通実証運行事業は、路線バス・こまバスを含む“**地域公共交通全体の最適化**”を達成条件として、最大3年間で意思決定に必要なデータを蓄積する。



3. チョイソコこまえの概要

- 狛江市内を対象としたデマンド型交通サービス
道路運送法第21条に基づく申請・許可を得て実証運行



(イメージ)



鳥栖市HP- 鳥栖市予約型
乗合タクシー「チョイソ
コとす」

- 実施期間 令和8年10月1日から令和9年3月31日まで
実証運行は、最長3年間まで延長の可能性（許可申請は1年間の予定）
- 運行エリア 小田急線を中心に、北部エリア(東野川・西野川)・南部エリア(猪方・駒井町・岩戸南)
- 運行事業者 株式会社グリーンキャブ
- 運行車両 ジャパンタクシー車両（定員3名）2台（予備車1台）
車両が偏り予約が取れなくなることを防ぐため、各エリアに1台ずつ車両を運行
- 株式会社アイシンのチョイソコシステムを導入

4. デマンド交通実証運行の初期設定

(1)運行時間

- 運行時間 原則午前 9 時から午後 5 時まで（8 時間）

朝夕の通勤通学は、既存交通の利用が原則

- 運行日 令和 8 年10月 1 日から令和 9 年 3 月31日まで(全日)

年末年始休業 令和 8 年12月26日(土)から令和 9 年 1 月11日(月・祝)まで

区 分	日 程	運行時間	台 数
①通常運行	令和 8 年10月 1 日(木)～ 12月25日(金)	午前 9 時～午後 5 時	2 台
②年末年始休業	令和 8 年12月26日(土)～ 令和 9 年 1 月11日(月・祝)	休 業	-
③通常運行	令和 9 年 1 月12日(火)～ 3 月31日(水)	午前 9 時～午後 5 時	2 台

- コールセンター 運行日の午前 8 時30分から午後 5 時まで

(2)運賃

- 運賃 “路線バスより高く、タクシーの初乗りよりも安い”

1回あたり300円（小学生100円・未就学児無料）

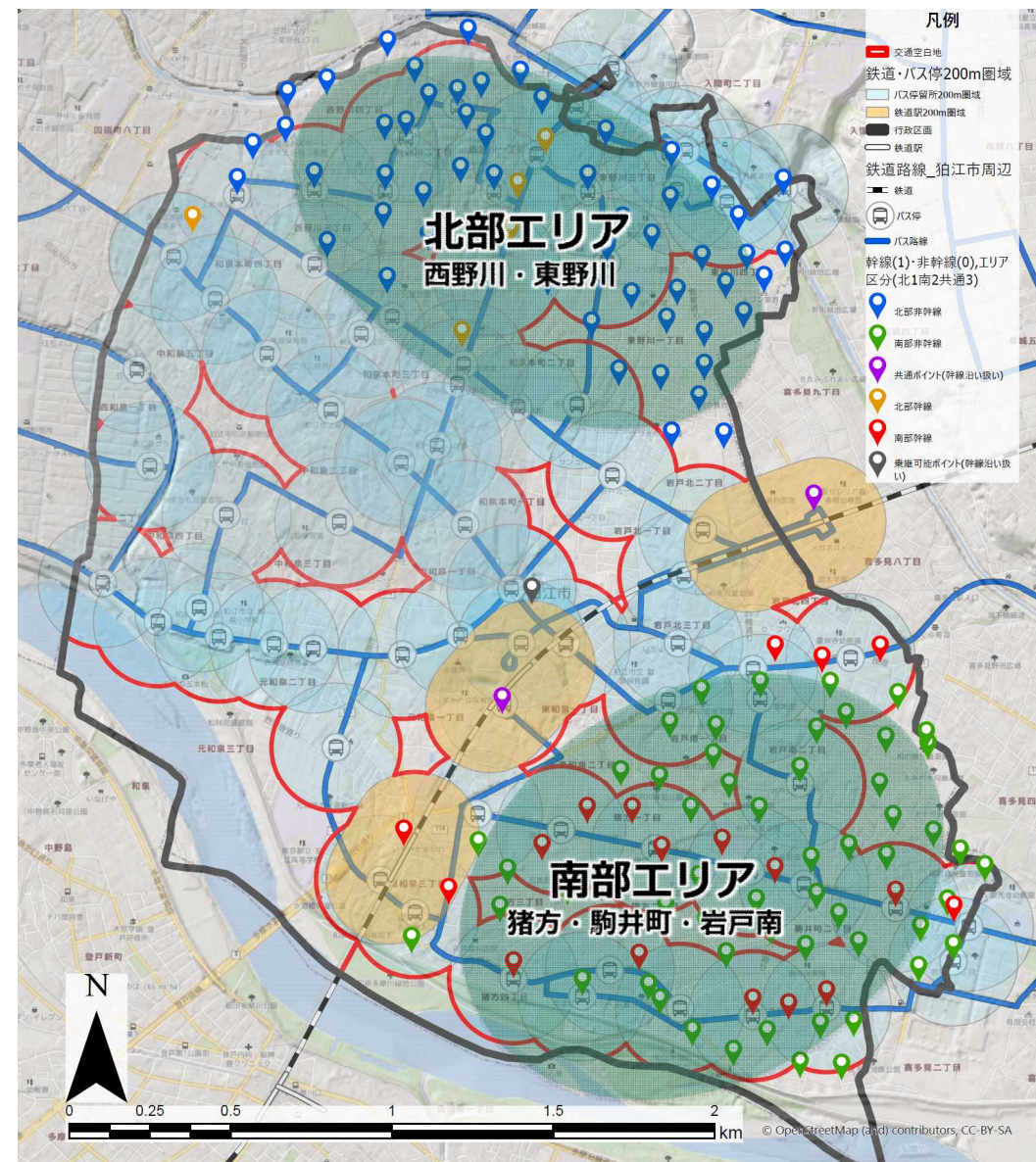
- エリア跨ぎ（乗り継ぎ移動）は2回分を徴収

運 賃	一般(12歳以上)	6歳以上12歳未満	6歳未満
エリア内移動	300円	100円	無料
エリア跨ぎの移動	600円	200円	無料
備 考	-	-	同乗人数の制限なし (定員 3 名まで乗車可)

- 支払方法 ①予約時の事前決済(キャッシュレス)、
②乗車時の現金
③乗車時のキャッシュレス

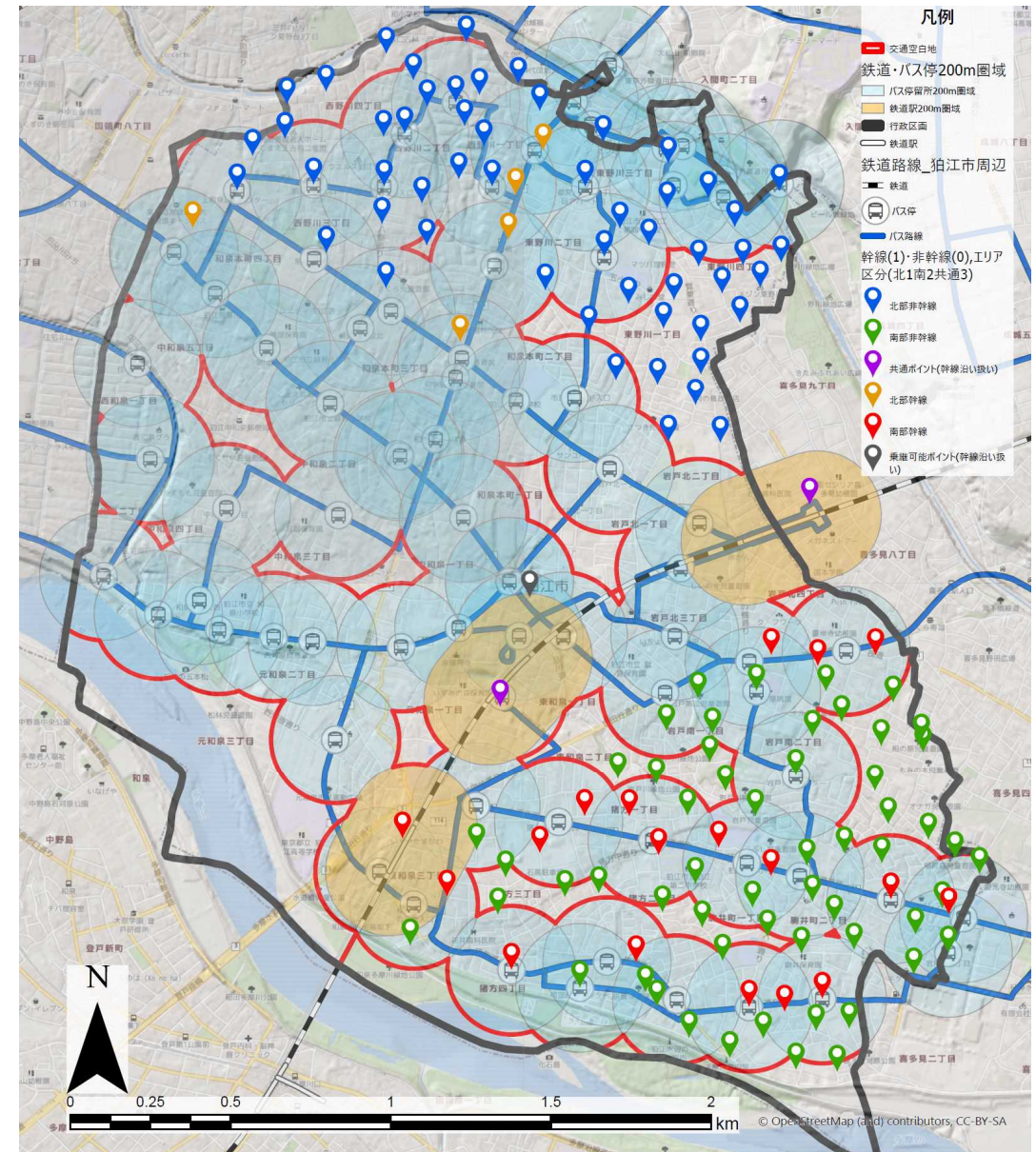
(3)乗降ポイント

- 乗降ポイント数 最大約130箇所
内こまバス停留所 17箇所（予定）利用
(今後の調整により減少の可能性あり)
- エリア内の乗降ポイントの設置条件
 - a 100メートル程度を基準に
 - b ①公共施設> ②医療・福祉施設>
③商業施設> ④住宅地 の優先順に設置
- エリア外にも鉄道駅・公共機関・大規模医療機関等には乗降ポイントを設置
- エリア間には、共通の乗降ポイント（狛江市役所）で乗り継ぎ



(4)乗降ルール

- 4種類の乗降ポイント
 - ①幹線沿いのポイント(**オレンジ・赤**)・
 - ②非幹線のポイント(**青・緑**)
 - ③共通ポイント 狛江駅南口・喜多見駅
(**紫**)
 - ④乗継ぎポイント 狛江市役所 (**黒**)
- 乗降ルールの設定 = 公共交通の利用者増
 - ①路線バス区間のデマンド交通の利用回避
 - ②路線バス等への乗り継ぎの促進



(4)乗降ルール

- 幹線沿いポイント同士の移動は不可(乗継ぐ場合も不可とする) (オレンジ・赤・紫・黒) ⇔ (オレンジ・赤・紫・黒)
- 非幹線ポイント(青・緑)同士の移動、非幹線ポイント(青・緑)と共通ポイント(紫)・乗り継ぎポイント(黒)の移動は可
- 幹線沿いポイント(オレンジ・赤) ⇔ 非幹線ポイント(青・緑)の移動も可
(乗継ぐ場合 青⇔(黒:乗継ぎ)⇔赤、緑⇔(黒:乗継ぎ)⇔オレンジも可)

乗車地 \ 降車地		(北部)		(乗継)	(共通)	(南部)	
		青	オレンジ	黒	紫	赤	緑
(北部)	青	○	○	○	○	乗○	乗○
	オレンジ	○	×	×	×	乗×	乗○
(共通)	紫	○	×	×	×	×	○
(乗継)	黒	○	×	×	×	×	○
(南部)	赤	乗○	乗×	×	×	×	○
	緑	乗○	乗○	○	○	○	○

≪凡 例≫

○ 移動可

×

乗○ 乗り継いで移動可

乗×

乗り継いでも移動不可

○具体的な乗降・乗り継ぎの事例

