

■ デマンドタクシー運行計画（案）

（1）運行方法

運行方法は、運行時刻、路線や停留所を定めず、予約に応じて運行するデマンド交通で、運行区域内の発地点（予約の乗車場所、例えば自宅）から着地点（予約の降車場所、例えば施設）まで予約のあった場所を巡回して運行するドアツードア型とする。

運行の形態としてはタクシーと似た形態となるが、予約制で乗合となり、原則として村内での運行となる。

「（6）オペレーションの方法」で後述するが、デマンド交通の予約管理、ルート設定には一般的に IT システムを導入するが、本村においては IT システムを導入せずに運行する。

《運行方法の想定》

- 路線を定めず発地点から着地点まで、予約のあったところを巡回して運行するドアツードア型デマンド

《運行方法のイメージ》

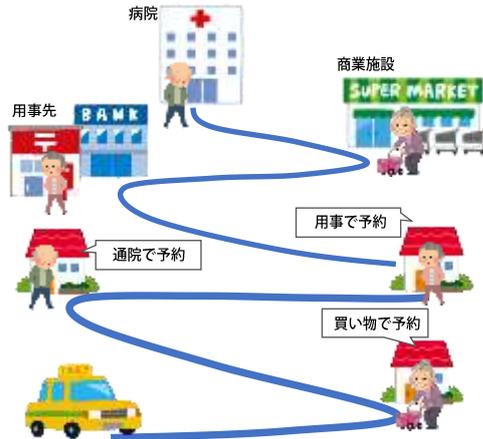
《ドアツードア型デマンドが適した地域特性》

主要バス路線から離れた集落が散在し、利用者の多くが高齢者であり、利用時間帯や目的地が集中しない地域に適しています。



《運行方式》

予約のあった自宅前（または施設前）を経由し、目的地まで運行します。



（2）運行区域・ミーティングポイント

運行区域（利用者が移動できる区域）は村全域とする。また、村外では一定箇所での乗降場所としてミーティングポイント（停留所）を設ける。ミーティングポイントはコミュニティバスの村外バス停及び琉大病院、渡口バス停、長田バス停、小那覇バス停に設置する。なお、運行の拠点は吉の浦会館に設置する。

《運行区域・ミーティングポイント》

- 運行区域…村全域
- ミーティングポイント…コミュニティバス村外バス停（普天間りうぼう、琉大北口、中部商業高校前）、琉大病院、渡口バス停、長田バス停、小那覇バス停
- 各発地点から、運行区域及びミーティングポイントの各着地点まで運行

《変更点》

- 路線バスへの接続を重視し、乗り継ぎ抵抗を緩和するため、近隣市町村のバス結節点となるバス停について、ミーティングポイントを増やす。(中部商業高校前、渡口バス停、長田バス停、小那覇バス停の4箇所を追加して、計7箇所設定)
- 車両を4台から2台へ減らすことでより柔軟に予約に対応する必要があることから、実証運行で設定した発地点区域は考えない。

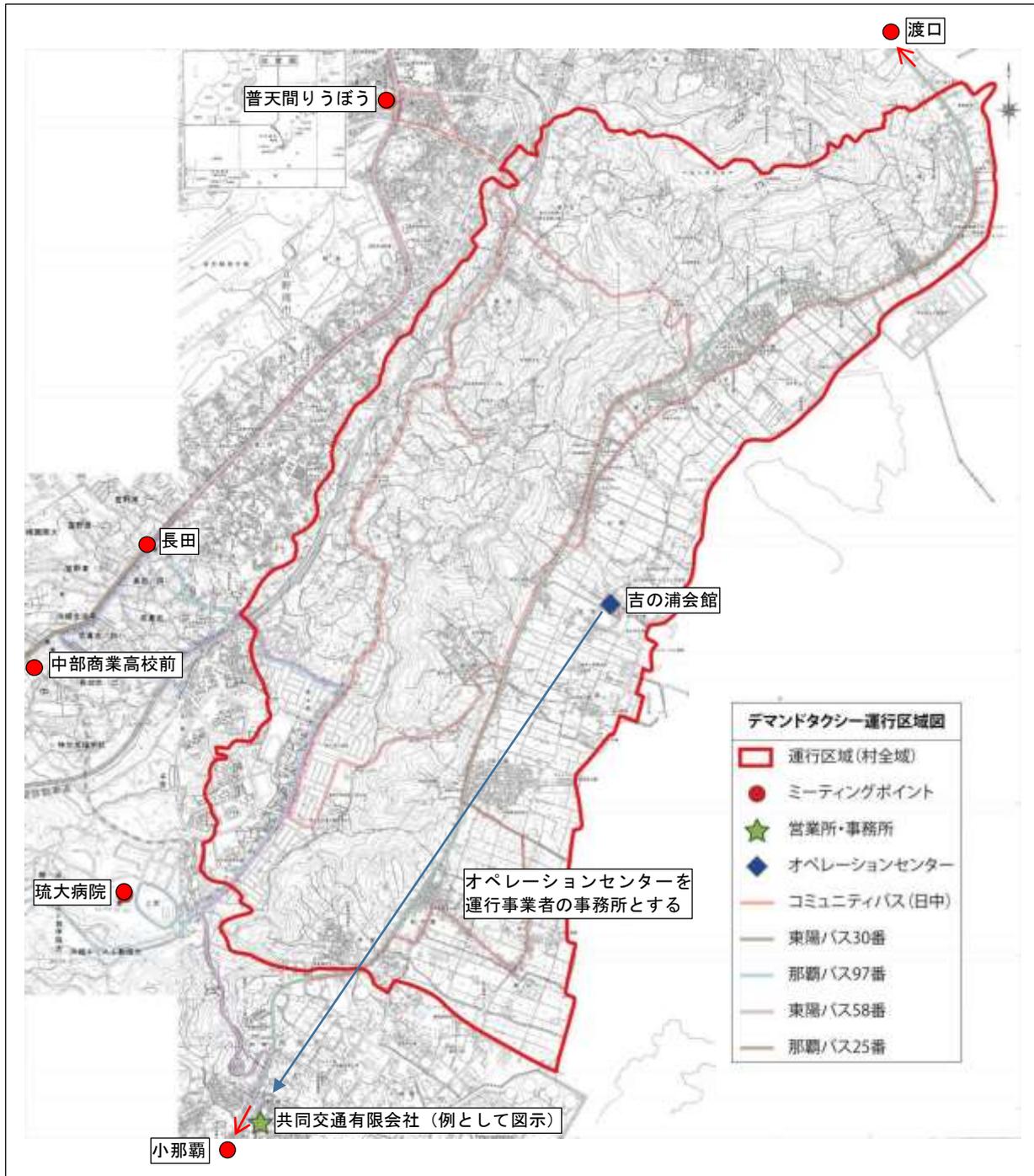


図1 デマンドタクシー運行区域



図2 ミーティングポイントの位置

(3) 運行車両

運行区域内には幅員の狭い道路もあるため、セダン型乗用車（一般的なタクシー車両）を使用する。台数は2台、予備車両が1台で、計3台用意する。なお、車両は運行事業者が用意（空き車両の活用等）する。

《運行車両》

- 車両規格:セダン型乗用車(タクシー車両)
- 定員:4名
- 用意・導入台数:2台、予備1台(車両は運行事業者が用意(空き車両の活用等)する)

《変更点》

- 実証運行での利用状況から、当面は2台で対応可能であると判断し、車両を減らす。

(4) 運行時間・頻度・運行日

平日の運行開始時間は、コミュニティバスの朝便が対応できない地域等を補完するため、7時から運行し、運行終了時間は18時とする。頻度は、1時間に1本(車両が2台のため最大2路線)で、7時便から17時便の計11便とする。

土日・休日の朝は利用が多く見込まれないことから、コミュニティバスの運行開始時間と合わせ9時便から、車両2台(最大2路線)で1時間に1本の頻度とし、運行時間及び運行本数を調整する。

《運行時間・頻度・運行日》

- 平日…7:00～18:00、1時間に1本(最大2路線)、計11便
 - 土日・休日…9:00～18:00、1時間に1本(最大2路線)、計7便
- ※「図3 運行時間と予約受付時間」を参照

《変更点》

- 2台に対応した内容とする。
- 7時便については、利用者が非常に少なかったものの、コミュニティバスで対応できない地域があることから、引き続き運行を行うこととする。また、学校の長期休暇等においても、平日の運行とする。今後、高校生の通学利用者を増やすような方策を検討していく。

(5) 利用方法・予約受付時間

事前に電話にて利用登録を行う。登録を行うことで、村民以外の利用も可能とする。

利用する際には、電話での予約が必要である。1便目・2便目(平日の7時便・8時便、土日・休日の9時便・10時便)は1週間前～前日予約受付終了時間まで、それ以外の便は1週間前～運行の30分前までに予約する。予約受付時間は平日が7時～17時、土日・休日が9時～17時とする。

予約時には「登録者名」、「利用したい時間帯」、「発地点」、「着地点」、「同乗する人数」を伝える。

《利用方法》

- 事前に利用登録が必要(登録すれば誰でも利用可能)
- 予約…1・2便目:1週間前～前日受付終了時間 / それ以外の便:1週間前～運行の30分前
- 予約受付時間…平日:7:00～17:00 / 土日・休日:9:00～17:00
- 予約時に「登録者名」、「利用したい時間帯」、「予約地(乗る場所)」、「目的地(降りる場所)」、「同乗する人数」を伝える

※「図3 運行時間と予約受付時間」を参照

《変更点》

- 実証運行において、村外在住者の利用があり、また、村在勤者の利便性確保についても検討を行った。その結果、車両の有効活用を図るためにも、対象者を村在住者に限定しないことにした。
- 直前での予約が多い実証運行の利用状況や利用者からの要望に基づいて検討を行い、想定利用者数からオペレーター及び運行管理者が対応可能と判断し、1時間前までから30分前までの予約受付と変更した。
- 1件の予約で複数人が利用する場合もあったことから、同乗する人数についても確認を行うことにする。

平日	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00
路線(発地点区域)	7時便	8時便	9時便	10時便	11時便	12時便	13時便	14時便	15時便	16時便	17時便	
運行	前日までの予約で運行		～当日 8時半の 予約で運行	～当日 9時半の 予約で運行	～当日 10時半の 予約で運行	～当日 11時半の 予約で運行	～当日 12時半の 予約で運行	～当日 13時半の 予約で運行	～当日 14時半の 予約で運行	～当日 15時半の 予約で運行	～当日 16時半の 予約で運行	～当日 17時半の 予約で運行
予約受付時間		当日9時便 受付終了	当日10時便 受付終了	当日11時便 受付終了	当日12時便 受付終了	当日13時便 受付終了	当日14時便 受付終了	当日15時便 受付終了	当日16時便 受付終了	当日17時便 受付終了	一翌日2便目までの受付終了	
土休日	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00
路線(発地点区域)	7時便	8時便	9時便	10時便	11時便	12時便	13時便	14時便	15時便	16時便	17時便	
運行	運 休		前日までの予約で運行	～当日 10時半の 予約で運行	～当日 11時半の 予約で運行	～当日 12時半の 予約で運行	～当日 13時半の 予約で運行	～当日 14時半の 予約で運行	～当日 15時半の 予約で運行	～当日 16時半の 予約で運行	～当日 17時半の 予約で運行	
予約受付時間				当日11時便 受付終了	当日12時便 受付終了	当日13時便 受付終了	当日14時便 受付終了	当日15時便 受付終了	当日16時便 受付終了	当日17時便 受付終了	一翌日2便目までの受付終了	

図3 運行時間と予約受付時間

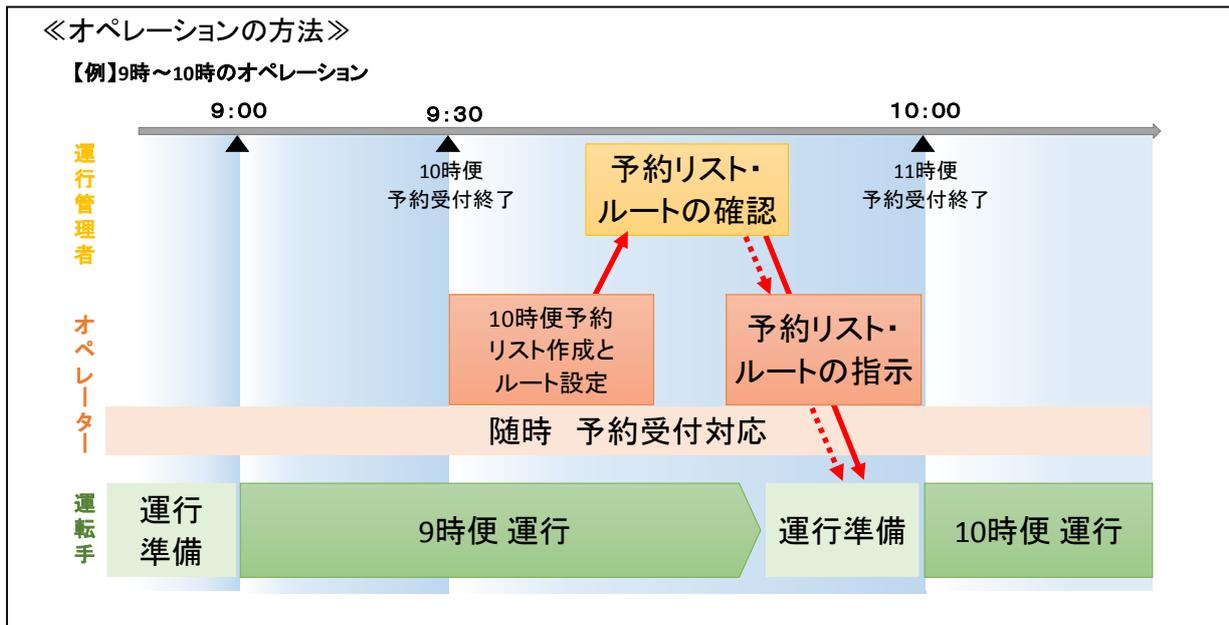
(6) オペレーションの方法

一般的に、デマンド交通の予約管理、配車・ルート設定はITシステムを導入して行うが、本村では、ITシステムを導入せず、オペレーター及び運行管理者がその作業を行う。

オペレーターは予約受付から、予約リストの作成とルート設定を行う。ルート設定後、予約リストとルートを運行管理者に提出する。運行管理者は、予約リストとルートを確認後、運転手へ予約リストとルートを指示する。運転手は指示の通りに運行する。

なお、オペレーターと運転手(車両)、運行管理者は運行事業者の事業所を拠点とする。

予約受付人数は、1便あたり最大8名とする。それ以上の予約があった場合には、次の便を案内するか、またはお断りする。



《変更点》

- 「運行台数 2 台」、「30 分前までの受付」に対応した内容とする。
- オペレーターと運行管理者の連携を密にするため、拠点を吉の浦会館から運行事業者の事務所へと変更する。

(7) 運賃

運賃制度は、わかりやすさを重視し、距離に関係なく一律制とする。運賃はアンケートにおいて希望が一番多かった 300 円とする。また、高校生や障がい者に対する運賃負担緩和策を講じる。

《運賃》

- 距離に関係なく、一律 300 円
- 高校生に対する運賃負担緩和策 (特別回数券等)
- 障がい者に対する運賃緩和策

<変更点>

- 護佐丸バスの運行地域外の高校生の通学利用については、バス運賃との差額に対する負担感を軽減するため、地域限定特別回数券等の運賃負担緩和策を検討する。障がい者については、福祉の観点から、福祉担当とも調整を行い、利用補助や運賃負担緩和策を検討する。

(8) 運行主体

運行は既に一般乗用旅客事業を行っており、セダン型乗用車（タクシー車両）を3台用意できる近隣市町村タクシー事業者の指名入札により委託先を決定する。

デマンドタクシー事業は道路運送法第21条の一般乗用旅客事業への乗合運送の許可申請を行う。

<変更点>

- 車両を3台に変更する。
- 引き続き道路運送法第21条の一般乗用旅客事業への乗合運送として運行を行う。

(9) コスト試算

①年間運賃収入予測

平成27年1～2月に実施した実証運行のうち、利用客が安定した2月1日（日曜日）～2月28日（土曜日）の4週分のデータに基づき、年間運賃収入予測を行う。

	1日あたりの 利用数(実証 運行28日分 の実績)	路線定着及び利 便性向上策によ る利用増 (20%)	高校生の利用 数 (175日×3人、 登校時のみ)	障がい者 (1週間で1人+ 介護人1人×往 復)	年間利用数
平日(68日)	8.8人/日	1.8人/日		0.6人/日	762人
登校日(175日)	8.8人/日	1.8人/日	3.0人/日	0.6人/日	2,485人
土休日(122日)	1.7人/日	0.4人/日		0.6人/日	330人
合計					3,577人
(運賃)	300円	300円	150円	150円	
(運賃収入)	703,740円	145,860円	78,750円	32,850円	961,200円

年間利用数は3,577人/年、年間総収入は961.2千円/年となる。

②年間運行経費予測

オペレーターや諸経費を含め年間運行経費を試算すると、**11,706.28千円/年**となる。

③コスト試算

「①年間運賃収入予測」と「②年間運行経費予測」より、**運行経費に対する運賃収入（収支率）は8.2%**となり、**約-10,745.08千円/年の赤字**である。

国の公共交通確保維持改善事業の補助を受ける場合には、道路運送法第4条の乗合許可が必要である。第4条の乗合許可で申請した場合の補助金額は赤字額の2分の1が対象となるが、時間帯によって運行しない車両が発生することも想定されるため、赤字額の7割程度が補助金の対象になると想定し、約376万円の補助がつくと考えられる。

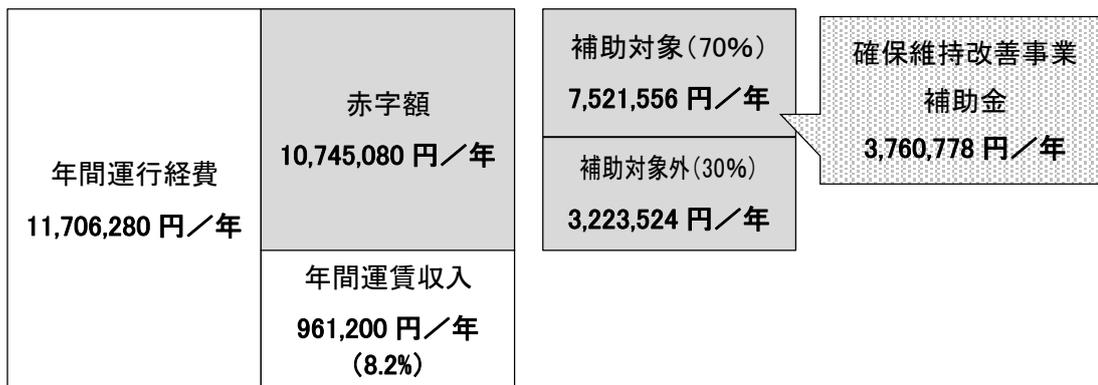


図4 コスト計算