

乗合タクシー

前回会議で示した今後の方向性について

① 予約締切時間の短縮及び予約手続きの簡素化

- ・予約手続きを改善できる運行形態の検討。
(現行の運行では、事業者の一般タクシーの予約システムを利用しているため、事業者のシステムが改修されれば、予約に関する不便さは解消される可能性はある。)

② 病院、店舗、最寄り駅ではない駅などへの停留所追加

- ・更なる停留所の追加への条件整理。

③ 制度目的に対する理解度の向上

- ・制度目的の更なる理解を求めると共に、利用者の増加に向けた、ホームページやパンフレットの改善。

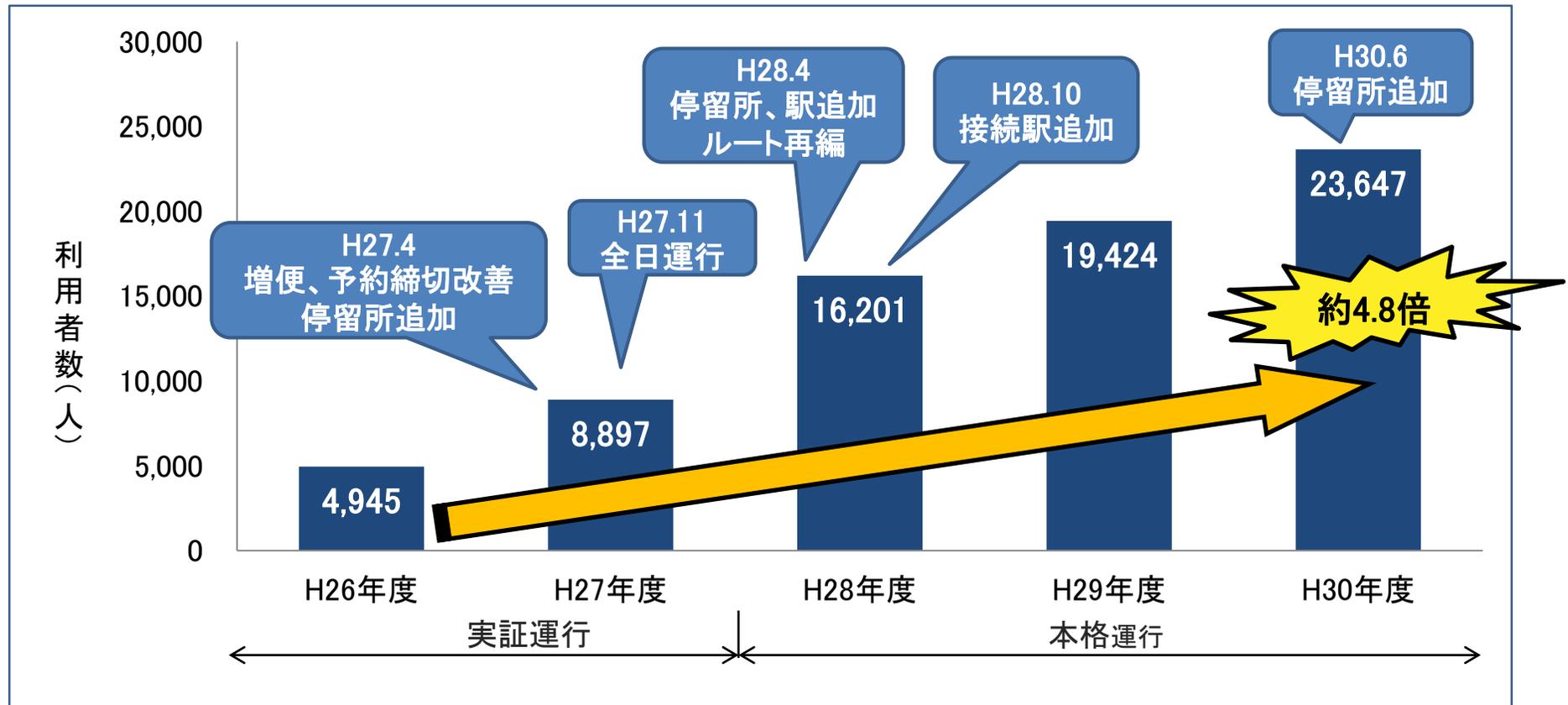
④ 運行の効率化（平均乗車人数の増加）

- ・効率的なルートの検討。
- ・乗り合って利用してもらえるような工夫を検討。

乗合タクシー

次期契約に向けた運行内容の方向性について

利用者数の推移



利用者数は年々増加しており、公共交通空白地域の方の移動手段として定着しているため、欠く事の出来ない事業である。

継続を前提に運行内容の検討を実施

■ 堺市乗合タクシーの制度目的及び基本的な考え方

制度目的

堺市乗合タクシーは、鉄道駅やバス停から離れた地域の移動手段の確保を目的としている。

基本的な考え方

- ・路線バス等を利用しにくい地域を対象とし、路線バスの運行形態を指標とする。
- ・経費や運行の効率化を図るため、予約のあった便、停留所のみを運行する。
- ・事業をタクシー事業者が担うことで、車両や受付にかかる経費を抑制する。
- ・鉄道やバスを利用しにくい地域を運行することで、他の公共交通に影響を及ぼさないよう配慮する。

項目	現運行内容
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅やバス停から離れた地域と鉄道駅等を結ぶ市内9ルート ※制度の趣旨から「駅前」から「駅前」、「駅前」から「公共施設(H30.6追加)」、「公共施設(H30.6追加)」から「駅前」の利用はできません。
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所及び時刻表を設定して予約制で運行 ・予約のない停留所はショートカット可とする区域運行 ・誰でも利用可(事前登録は不要)
運行日・便数	<ul style="list-style-type: none"> ・1ルート1方向につき毎日5便 ・予約のない便は運休
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・一般に使用しているタクシー車両を共用 ・セダン型タクシー(乗客定員4人) ・定員を超過した場合は増車で対応
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・大人300円、小人150円 ・おでかけ応援カードの提示で100円 ・障害者の方は、大人150円、小人80円
予約体制	<ul style="list-style-type: none"> ・一般のタクシーと同じ配車室にて予約を受け付け ・受付期間は乗車1週間前から2時間前まで(第1便は前日18時まで)

■これまでに寄せられた主な意見、要望について

項目	意見、要望
運行ルート・エリア・停留所について	<ul style="list-style-type: none"> ・行きたい病院や店舗に行って欲しい。 ・公共施設に停留所を設置して欲しい。 ・鉄道利用圏域やバス利用圏域にも停留所を設置して欲しい。 ・駅から施設への利用を可能にして欲しい。
運行形態について	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所以外でも、目的地の近くで途中下車したい。
便数について	<ul style="list-style-type: none"> ・始発、終発の利用時間帯を拡大して欲しい。 ・運行間隔を1時間にしたい。
予約体制について	<ul style="list-style-type: none"> ・2時間前までとなっている予約締切時間を短縮して欲しい。 ・予約することが面倒。 ・予約の電話が通じにくい。

乗合タクシーの制度目的に沿って、前回の会議で示した方向性や、
これまでのご意見、ご要望等を踏まえながら、次期契約の運行内容を検討する

現行運行形態の特徴

- ・路線バス等を利用しにくい地域を対象とし、路線バスの運行形態を指標としている。
- ・経費や運行の効率化を図るため、予約のあった便、停留所のみを運行している。
- ・公共交通空白地域には狭隘な道路が多いため、待機場所が確保できる箇所を選定して停留所を設置している。
- ・運行形態については、地域公共交通会議において関係交通事業者の合意が得られることを前提としている。
- ・鉄道やバスを利用しにくい地域を運行することで、他の公共交通に影響を及ぼさないよう配慮している。
- ・利用者を特定せず、誰でも利用できる。

乗合タクシーの制度目的や基本的な考え方を踏まえると、
現行のデマンド交通(定時定路線)が適切。



現行の運行形態を継続

運行ルート

- ・実証運行から本格運行に移行する際に、利用者の要望等を踏まえて大きくルートの見直しを行った。
- ・その後利用者からのルート見直しの要望はなく、現在の9ルートが利用者に定着している。



**現行の運行ルートを継続
但し、停留所追加については検討を行う**

1. 公共交通空白地域への停留所の設置
2. 公共交通空白地域以外で、公的かつ乗合率の向上が見込まれる施設への停留所の設置



利用者等の要望や道路状況、既存の公共交通への影響も踏まえ、
停留所の追加を検討

項目	現行	代替案
使用車両	一般に使用している車両 （セダン型車両、乗車定員4人） 配車の状況によりユニバーサルデザインタクシー も使用。（※）	ジャンボタクシー （ワゴン型車両、乗車定員9名）
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・一般に使用しているタクシー車両を共用できることで、柔軟に対応できる。 ・狭い道でも通行可能。 ・ユニバーサルデザインタクシーの場合、車いすでの乗車が可能。（※） 	<ul style="list-style-type: none"> ・多人数の利用でも対応できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・1台で運べる人数が制限される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用車両が必要となり、利用者ニーズに柔軟な対応ができない。 ・車いすでの乗車ができない。 ・ジャンボタクシーは台数も少なく、保有する事業者も限定される。

※車両の更新時に合わせ、生産停止となっているセダン型の車両から、ユニバーサルデザインタクシーに移行している。

最も利用者数が多いGルートでも、1台当りの平均乗車人数は、2.3人／台。



現行の使用車両を継続

項目	現行	代替案
便数	1ルート1方向につき毎日5便運行(往復10便)	通勤、帰宅時間帯を中心に増便
メリット	・一般利用が多い通勤、帰宅時間帯を外して運行することで、タクシー事業者の昼間の空き車両を有効活用できている。	・運行時間帯が拡大することで、より使いたい時間帯での利用が可能となる。
デメリット	・一般利用が多い通勤、帰宅時間帯の利用はできない。	<ul style="list-style-type: none"> ・一般利用が多い通勤、帰宅時間帯に運行することは、タクシー事業者の理解を得にくい。 ・現在の利用率から考えると、利用が分散し、乗合率が低下する。 ・利用が分散することで配車台数が増え、経費が増大する。

朝・夕の時間帯は、一般利用が多いことからタクシー事業者に余裕がなく対応が難しい。加えて、その他のタクシー事業者への影響も懸念される。



現行の運行時間帯を継続

項目	現行	代替案
便数	1ルート1方向につき毎日5便運行(往復10便)	昼間の時間帯に増便
メリット	・便数を絞ることで、乗合率の向上が図れると共に、配車台数を抑制することができ、コスト低減につながる。	・増便されることで、運行間隔が短縮され、利便性が向上する。
デメリット	・1日5便の運行に合わせて利用する必要がある。	・現在の利用率から考えると、利用が分散し、乗合率が低下する。 ・利用が分散することで配車台数が増え、経費が増大する。

乗合率の低下により、経費の増大が懸念される。



現行の便数を維持し、乗合率の向上を模索

項目	現行	代替案
予約体制	事業者の予約体制を利用	予約アプリの導入
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の予約体制を利用することで、経費を抑えることができている。 	<ul style="list-style-type: none"> アプリで予約することにより、予約締切時間が短縮できる可能性がある。 タクシー事業者の手間が軽減される。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 予約体制が事業者により左右される。 (予約受付時間、電話の繋がりがやすさなど) 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の約8割は高齢者であり、ネット予約は高齢者には不評。 事業者によって、市が購入した予約アプリが活用できない可能性がある。 利用する可能性がある車両全てに設備を搭載する必要があり、設備投資が嵩む。

利用者目線で事業者の状況も踏まえ、最適な予約方法を模索することが必要。



現行の予約体制を基本に最適な予約方法を検討していく。

■次期契約に向けたスケジュール

令和元年7月24日 乗合タクシーの課題と今後の方向性のまとめ（第23回地域公共交通会議）



・次期契約運行内容の方向性検討

令和元年11月5日 次期契約の運行内容の方向性のとりまとめ（第24回地域公共交通会議）



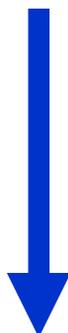
・次期契約運行内容詳細検討

令和2年夏頃 次期契約の運行内容合意（第25回地域公共交通会議）



・沿線自治会などへの説明

令和2年秋頃 次期契約の事業者選定・契約締結



・次期契約事業者の認可申請
・追加停留所設置準備
・次期契約運行内容の周知

令和3年4月 次期契約での運行開始

利用実績の推移

参考

