

令和 8 年 9 月 18 日  
 狛 江 市

## 再 編 計 画 書

### 1. 再編事業の目的及び必要性

- ・ 運転士不足等を要因とした、路線バスの減便・廃便等により、「地域の足」の確保が課題となっている。狛江市においても、コミュニティバス（以下「こまバス」）を運行する事業者の営業所の約半数が、5 年後には定年退職の年齢に達し、深刻な課題となっている。
- ・ こうした地域公共交通を取り巻く状況を踏まえ、狛江市の地域公共交通全体の最適化を目指し、こまバスのルートを維持しつつ、バス運転士によらない移動手段としてデマンド交通の実証運行を行うものである（別添 2 p3 参照）。
- ・ 実証運行で得られた成果をもとに、今後、さらに公共交通体系の見直しや段階的なサービス改善を図っていく。
- ・ 令和 8 年度は、こまバスのダイヤ改正とともに、デマンド交通実証運行を開始する。
- ・ 令和 9 年度以降は、デマンド交通の実証結果を検証のうえ、段階的に見直しを行うことで、サービス改善を図る。
- ・ 本事業は、第 31 回狛江市地域公共交通会議において、協議が整っているものである。

### 2. 再編検討期間

最大で令和 8 年度から令和 11 年度まで（予定）

### 3. 再編計画の実施期間（予定含む）

最大で令和 8 年 10 月 1 日から令和 13 年 9 月 30 日まで（予定）

### 4. 再編検討対象範囲等

#### （1）対象範囲

狛江市全域（別添 2 p8～9 参照）

#### （2）再編対象路線等

こまバス全路線（別添 1 参照）

デマンド交通全エリア箇所（別添 2 p8～9 参照）

別添参考様式第2号

5. 現状と課題

|   | 検討路線等    | 路線名等 | 全延長      | 現状                                                                                                    | 課題                                                              |
|---|----------|------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| ① | コミュニティバス | こまバス | 約 15.5km | 利用者数 16,000 人/月（令和 7 年 8 月ダイヤ改正以降平均）<br>人口カバー率 82%（バス停が面する町丁目別人口（R8.6.1）の割合から算出）<br>収支 59%（令和 7 年度実績） | 当該運行事業者の、こまバスを運行する営業所の高齢化率が高く、5 年後には約半数が定年退職という高齢化により、運転士不足が進行。 |
| ② |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ③ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ④ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ⑤ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ⑥ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ⑦ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ⑧ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |
| ⑨ |          |      |          |                                                                                                       |                                                                 |

## 6. 再編の目標

### （目標 1）バス運転士の有効活用

- ・タクシー事業者の協力を得て、大型車両によらないデマンド交通の実証運行を通じて、バス運転士の有効活用に資する交通サービスを提供する。
- ・こまバスは、ルートを維持しつつ令和 8 年 10 月にダイヤ改正を行う。
- ・これにより、一体的にバス運転士の有効活用による地域公共交通全体の最適化に取り組む。

### （目標 2）ネットワークの充実、強化

- ・鉄道やバスとの連携に配慮して、デマンド交通の停留所を配置し、デマンド交通に限らず様々な交通モードから手段を組み合わせる「乗継ぎ」を定着させることで、交通結節点へのアクセス向上、交通モード間の連携強化を目指す（別添 2 p8～11 参照）。
  - ・こまバスは、ダイヤ改正後の運行時間帯に留意し、輸送資源の最適配分（輸送量等）を目指す。
  - ・これにより、一体的にネットワークの充実、強化に取り組む。
- ※通勤・通学の時間帯は、路線バスを利用

### （目標 3）利便性向上

- ・デマンド交通は、交通空白地区又は今後当該地区になる恐れの高い地区での新たな交通として実証運行に取り組む。これにより、「交通空白」地区の全域※をカバーする。
  - ・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)とし、停留所形式で運行する。停留所は、公共施設＞医療・福祉施設＞商業施設＞住宅地の優先度で設置するほか、エリア外の公共交通機関等の利用にも配慮することにより、公共施設等へのアクセス改善に資するよう取り組む（別添 2 p8）。
  - ・こまバスの、バス停の一部をデマンド交通の停留所とすることで、同じ場所での乗継を可能とし、一体的に利便性向上に取り組む。
- ※国土交通省「交通空白」等リストアップ一覧表【地域の足】（令和 8 年 5 月 15 日集計）より

### （目標 4）事業収支の向上

- ・デマンド交通実証運行では、バス、タクシー及びこまバスを活かし、補完する機能として、需要に応じた規模（台数、時間帯等）、経費負担を検証し、持続可能性を高める。
- ・また、停留所を約 110 箇所設置することで、利便性を確保し、利用者を増やすことで、収入の向上に繋げる。
- ・こまバスは、ダイヤ改正後の運行時間帯に留意することにより、1 便あたりの利用人員の向上に繋げる。
- ・これにより、一体的に事業収支の向上に取り組む。

### （目標 5）その他

—

別添参考様式第2号

7. 再編の取組と効果

|                                                                                                         | 検討路線等    | 路線名等        | 全延長      | 再編の取組                                                                                          | 見直延長     | 効果                                                                                          |                                                                        |                                           |                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------|
|                                                                                                         |          |             |          |                                                                                                |          | (目標1)<br>バス運転士の有効活用                                                                         | (目標2)<br>ネットワークの充実・強化                                                  | (目標3)<br>利便性向上                            | (目標4)<br>事業収支の向上                |
| ①                                                                                                       | コミュニティバス | こまバス        | 約 15.5km | 狛江市の地域公共交通全体の最適化を目指し、令和8年 10 月にダイヤ改正を実施                                                        | 約 15.5km | 1 日あたり 18 便から 9 便にダイヤを改正しつつ、ジャパンタクシー 2 台を活用したデマンド交通を運行することで、狛江市の地域公共交通全体での、バス運転士の有効活用に取り組む。 | ルートを維持しつつ、ダイヤ改正後の運行時間帯は、最も利用者数が多い、高齢者層の約 7 割の移動需要をカバーする時間帯として輸送量を確保する。 | バス停 18 箇所を、デマンド交通の停留所とすることで、利用者の利便性を確保する。 | 1 便あたりの利用人員を 10% の向上を目指す。       |
| ②                                                                                                       | デマンド交通   | 北部エリア、南部エリア | 約 2.6 ㎢  | バス等の補完・代替の可能性を検証する（区域運行）                                                                       | 約 2.6 ㎢  | ジャパンタクシー 2 台を運行することにより、バス運転士の有効活用に取り組む。                                                     | 南北エリアの乗り継ぎ停留所を設けるほか、小田急線 3 駅付近に停留所を設置し、交通モード間の乗り継ぎ利便性を確保する             | 面積約 2.6 ㎢、人口約 35,000 人の「地域の足」を確保する。       | 令和 8 年度の半年あたり約 10,000 人の利用を目指す。 |
| ＜コミュニティバス＞<br>見直し路線数 計 1 路線（全 1 路線）<br>見直し延長 計 0 k m（全延長約 15.5 k m）<br>隣接自治体越境延長 計 0 k m（路線延長約 0.1 k m） |          |             |          | ＜デマンド交通＞<br>見直し区域数 計 1 箇所（全 1 箇所）<br>見直し面積 計 2.6 ㎢（全 2.6 ㎢）<br>隣接自治体越境面積 計 0.1 ㎢（エリア面積約 0.1 ㎢） |          |                                                                                             | ＜路線バス＞<br>見直し路線数 計 0 路線（全 0 路線）<br>見直し延長 計 0 k m（全延長約 0 k m）           |                                           |                                 |

その他

- ・再編計画書を補足する概要資料等も添付してください。
- ・該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。



# デマンド交通実証運行事業 (チョイソココまえ)

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. チョイソココまえの概要
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て移動する「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

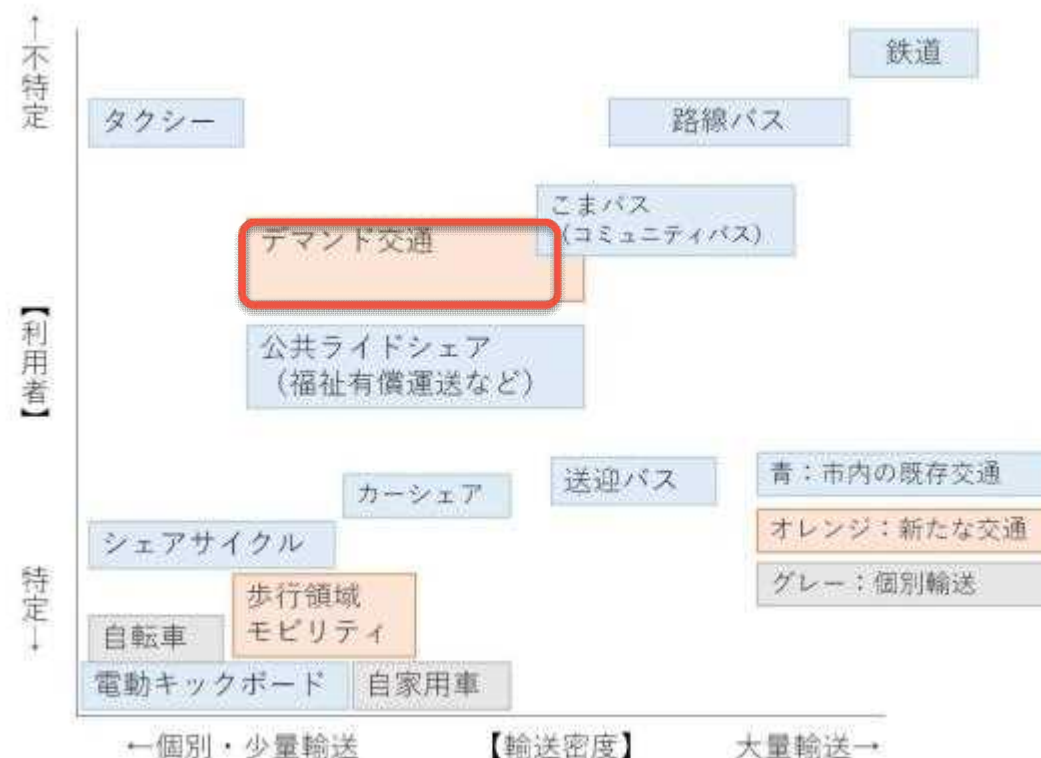
## (2) 交通ネットワークにおけるデマンド交通の位置づけ

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



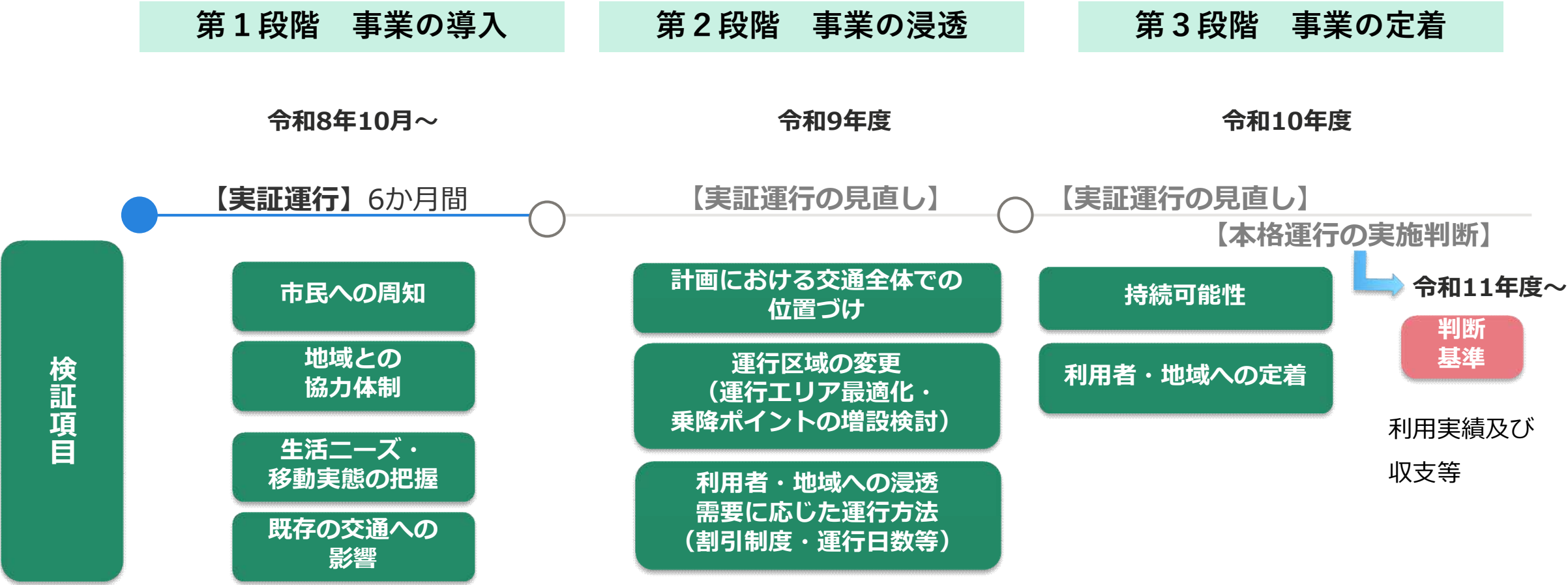
『狛江市地域公共交通会議答申』『狛江市地域公共交通計画 骨子』  
5 ページより

## (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. チョイソコこまへの概要

- 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)～<br>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)～<br>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)～<br>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）

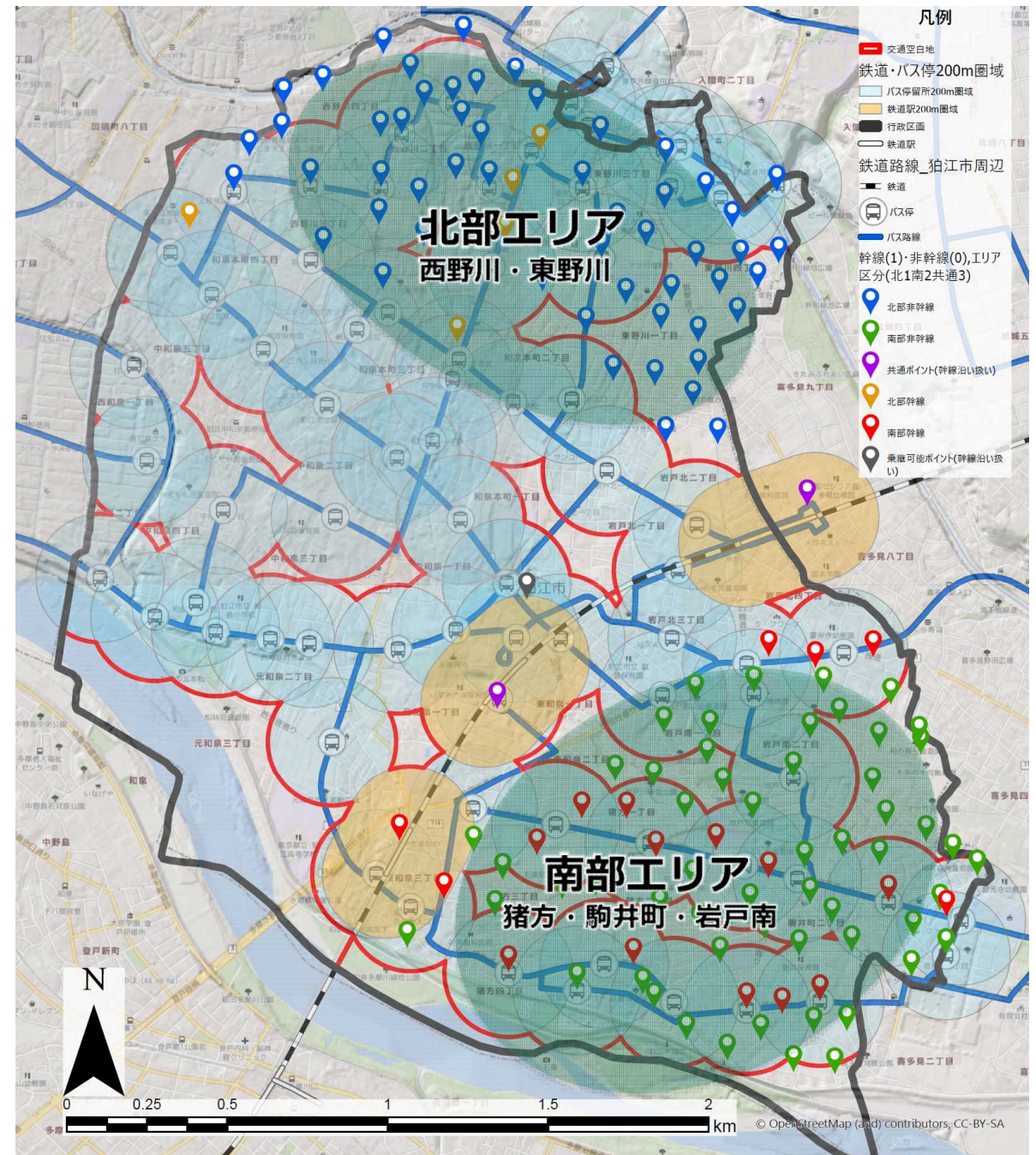
- エリア跨ぎ（乗り継ぎ移動）は2回分を徴収

| 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<br>(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



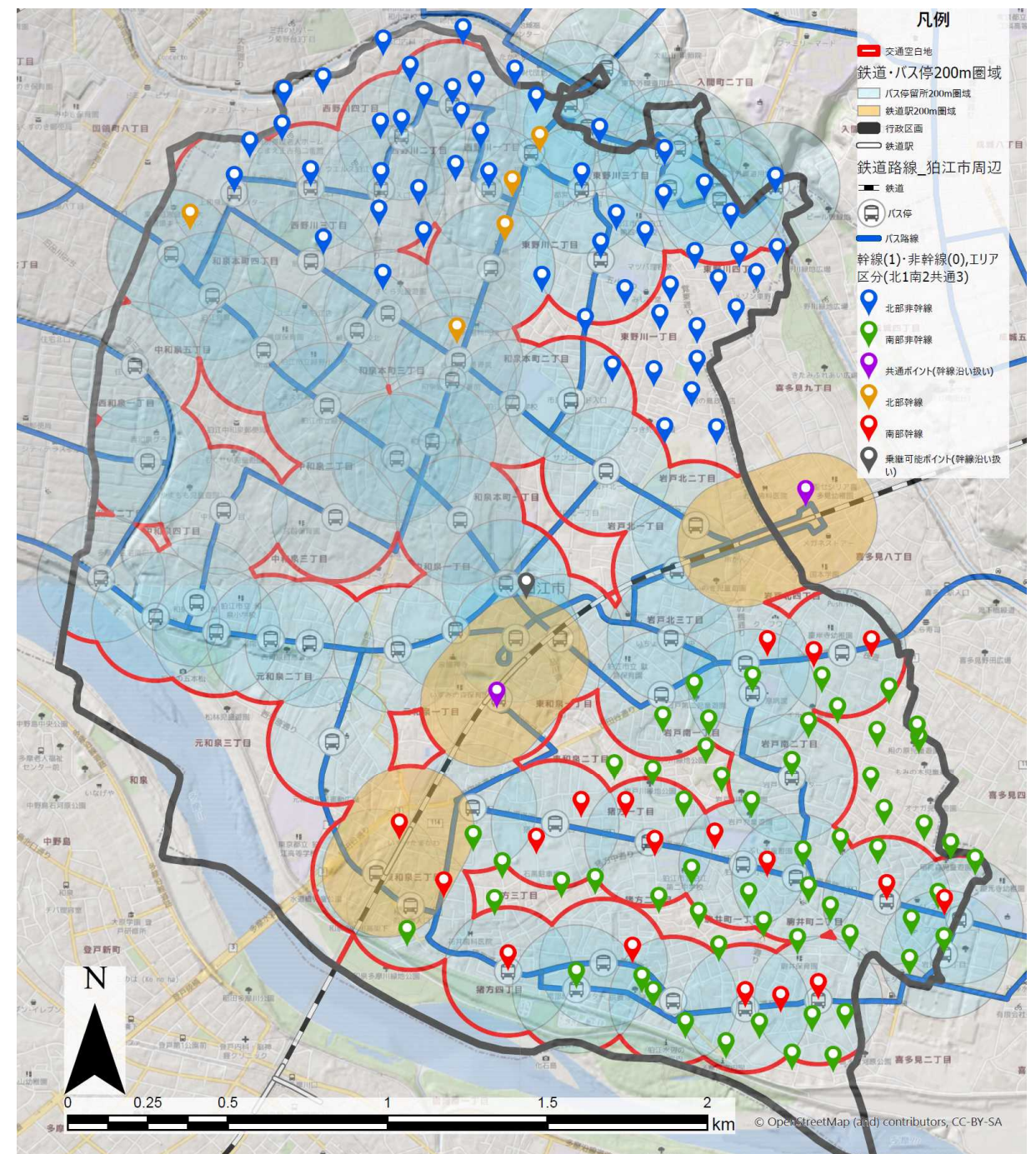
## (4)乗降ルール

### ➤ 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×

## ○具体的な乗降・乗り継ぎの事例

