

第1回地域公共交通会議における意見・質疑に対する対応について

- 利用料金について、市内循環バスを170円に、コミュニティタクシーを300円に設定する場合、料金に差別を付ける根拠は何か。
- 第一の理由は、デマンド型による利便性の差に基づく料金差であること。ある程度限定したポイントにはなるが、出発地と目的地の間を乗換えなしで比較的短い時間で移動できる。第二に、富士宮市などの先行事例では、PDCAが繰り返された結果、ドアツードアに近いデマンド型地域公共交通の運賃は300～500円が妥当であるとの見方が出てきていること。第三に、デマンド型の交通を運行させている他自治体の利用料金は、300円以上の例が多いこと。

- 南西地域外の乗降ポイントが6つというのは少ない。
- 新たな公共交通の導入にあたっては、市が一般財源を投入して、市民の移動手段をどの範囲まで確保すべきかが課題となる。

市内になるべく多くの乗降ポイントを設定すれば、利用者の利便性は向上するが、運行車両台数を増やす必要があり、財政負担は増加する。このため、乗降ポイントは、利用者の多い公共公益施設や生活上必要な行政手続を行う施設等に限定することとしたい。

具体的には、アンケート調査の結果から利用者が多く見込まれる公共公益施設（市役所、交通プラザ（イオンモール）、村山医療センター、武蔵村山病院）や行政手続を行う公共施設（市役所、市民総合センター、保健相談センターお伊勢の森分室）、バスを利用することにより他の地域に移動することができる乗換ポイント（市役所、交通プラザ）を選定したものである。

- 病院帰りに調剤薬局に寄れるようにしてもらおうと利便性が上がるので検討してもらいたい。
- コミュニティタクシーは乗合を基本とした公共交通であり、利用者個人の用件や要望により運行することは困難である。

- 残堀自治会館への移動も検討してもらいたい。
- 乗降ポイントは、アンケート調査から利用者が多く見込まれる公共公益施設等を選定したものである。

- 南西地域内の乗降ポイント間の移動ができるようにしてもらいたい。
- 南西地域内の乗降ポイント間を移動できるようにすれば、利用者の利便性は向上するが、運行車両台数を増やす必要があり、財政負担は増加する。このため、乗降ポイントは、利用者の多い公共公益施設や生活上必要な行政手続を行う施設等に限定することとしたい。

- 定時定路線型の方がなじみやすく、また利用もしやすい。予約が必要なデマンド型は使いつらいのではないか。
- 定時定路線型の交通は、利用状況にかかわらず一定間隔で車両を運行する必要があり、運行する車両台数の調整が困難であるが、デマンド型の交通は、利用状況を踏まえて車両台数を調整することが可能であり、さらに財政負担の面でも優位性がある。

- 定時定路線型とデマンド型の経費の比較を明確に示してもらいたい。
- 資料2-2の5ページのとおりである。

- 定時定路線型とデマンド型のどちらを導入するとしても、南西地域の住民の移動傾向を把握することが重要である。改めて、過去の調査結果等を検証してもらいたい。
- 資料2-2の1~4ページのとおりである。

- 予約制とした場合、オペレーターシステムがどれだけ機能するかが重要な鍵である。十分なシステムを構築できるのか。
- 実証実験運行は、当初1台の車両により実施する予定であり、この段階で配車管理、運行管理を行うシステムを導入する必要性は低いものとする。ただし、利用者の増加により複数の車両で運行を行う場合は、効率的な配車管理、運行管理が行えるシステムの導入も検討していきたいと考える。
また、運行開始に当たっては、予約を受けるオペレーターに対して事前に十分な研修を行うよう運行委託仕様書に盛り込みたい。