

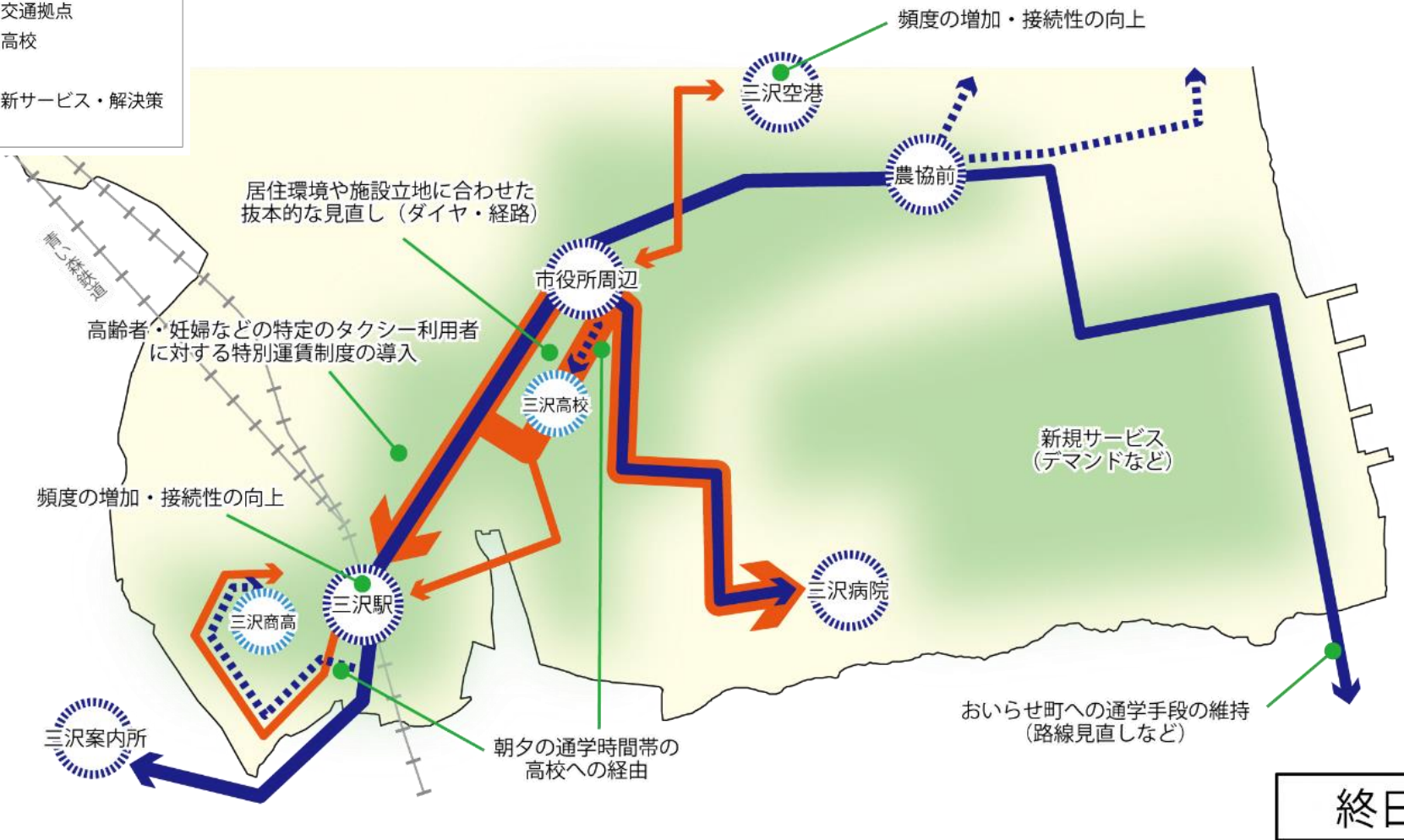
# 令和5年度 第1回三沢市地域公共交通会議

報告事項1  
デマンド交通及びバス路線再編の取組状況について

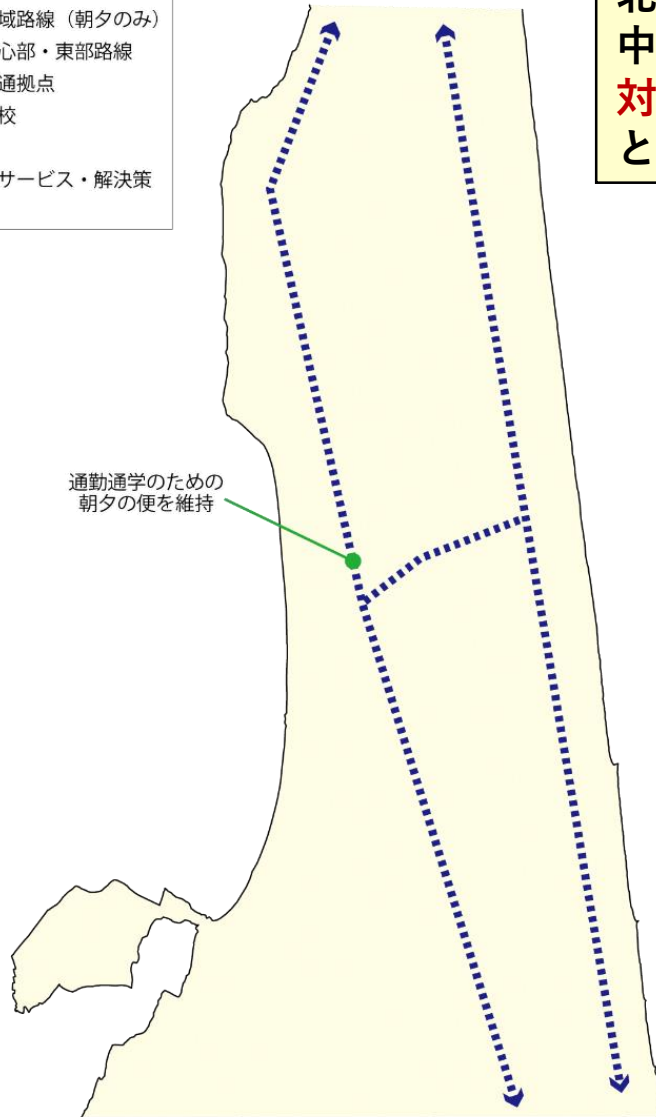
令和4年度  
北部および東部地域の  
新サービス導入に向けた  
取り組み（おさらい）

# 再編に関する取組の方向性（おさらい）

- ←→ 広域路線
- ←→ 広域路線（朝夕のみ）
- ←→ 中心部・東部路線
- ⊙ 交通拠点
- ⊙ 高校
- 新サービス・解決策

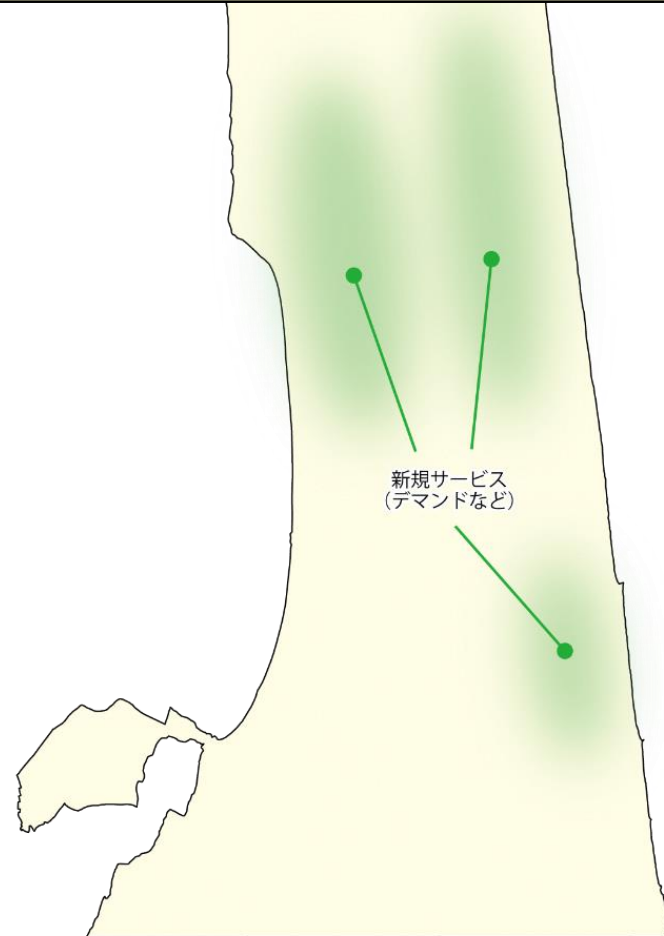


- ←→ 広域路線
- ←→ 広域路線（朝夕のみ）
- ←→ 中心部・東部路線
- ⊗ 交通拠点
- ⊗ 高校
- 新サービス・解決策



朝夕

北部の日中の運行を中心部の運行に置き換え、日中はタクシー事業者による**新たな移動サービス**で**対応**することは、前回の会議時点で各交通事業者と合意済み



日中

## 第1回 住民懇談会 (12/19, 12/21に実施)

### ●テーマ

- ・対象エリアの公共交通の利用状況の周知
- ・住民の日常的な移動実態、困りごと
- ・新サービスに対する意見交換

## 住民からの意見要望を 踏まえた事業内容の検討

### ●内容

- ・事業内容の作成（具体の乗降場所、ダイヤ、料金を整理）

## 第2回 事業者意見交換会 (2/13に実施)

### ●テーマ

- ・事業内容の受託可能性、改善要望
- ・予約管理、オペレーション方法

## 第2回 住民懇談会 (2/24, 2/27に実施)

### ●テーマ

- ・対象エリアの将来像の提示
- ・新サービスの説明、意見交換



## 第3回 事業者意見交換会 (5年度)

### ●テーマ

- ・事業内容の確認、改善要望
- ・運営体制について意見交換



## ① 普段の移動についての困りごと・移動実態について

分類	北部意見	東部意見
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・午前中に病院、通院後は買物をして帰宅</li> <li>・通院は2週間に1回、もしくは月に1回のため、それほど頻度は高くない</li> <li>・中心部に子供が住んでいる場合、子供に送り迎えをしてもらっている実態もあるが負担になっている</li> <li>・中には<b>デイサービス</b>を利用している住民もいる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的には<b>毎日外出はせず</b>、自家用車やタクシーで<b>買物、病院、役所</b>に行っている</li> <li>・時間があるときは自分の車で送ってあげたいと思うものの、万が一事故があった場合のことを考えると、簡単に声をかけるのが難しいのが現状</li> <li>・<b>バス停で待っている姿をあまり見ない</b>し、車内に乗っている記憶もなく、利用は限りなくゼロに近いのかと思う</li> </ul>
学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学費や時間的な制限から<b>保護者が直接送迎</b>しており、小さい頃から公共交通に触れる機会が少ない</li> <li>・生徒数は減っているが、通学費の一部半額補助を受けられる<b>六ヶ所高校に通っている生徒</b>もいる</li> <li>・<b>バスを使うような教育</b>が必要</li> </ul>	
地域の意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>料金が高く、利便性が悪い</b>ので使わない人が多い</li> <li>・<b>何人かで集まったときに移動できる手段</b>があれば嬉しい</li> <li>・朝1番のバスを病院や買物の為に利用しているが、<b>高校の長期休みなどの期間はバスが運行しておらず</b>移動手段がない</li> <li>・自宅付近にバス停を移動してほしい</li> <li>・週に1, 2回、移動販売車出せないかと社会福祉協議会へ要望を出していたが運行には至っていない</li> <li>・市役所の手続きは出張してもらいたい</li> <li>・病院や学校が遠いから大変なので近くに作れないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>歩くのが負担になっている</b>住民の方がいる中で、各町内会のバス停が1つ程度のため、<b>バス停まで行くのは非常に負担が大きい</b>ため、もう少し乗りやすくしてほしい</li> <li>・年金暮らしでも継続的に安心して暮らせるような取組が必要</li> <li>・1時間に1本しか無いとか、10時にお店が開くのに7時台に行ってしまうなど、根本的な問題がある</li> </ul>
感想	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は自家用車を運転出来ているが、将来的に運転免許証を返納した後にバスを使うことも考え、我が身ごととして聞けた</li> <li>・この検討は10年先を見据えて考えていかなければいけないと感じている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転できるため、これまで公共交通の問題について全く考えてこなかったが免許返納後、自分はどうやって病院や買物に行けば良いのかと思った</li> <li>・自分はバス停がどこにあるかもわからないので、この場で把握することができた</li> </ul>

## ②新しいサービスについて

分類	北部意見	東部意見
デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>おいらせ町のやり方がとてもいい</b>と思った</li> <li>• 何度か使えば慣れてくるかと思うが、最初に予約してまで使うだろうか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>おいら号の内容をたたき台</b>にしてはどうか</li> <li>• タクシーは呼べばすぐ来るが、デマンドは前日予約が必要になる場合もあるようで利用者の頭の切り替えが必要になるため、スムーズに切り替えられるような支援も必要になる</li> </ul>
移動販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20年ほど前は移動販売車が走っていたが、今はよこまちストアが配達をしている</li> <li>• 直接移動せずとも <b>移動販売車</b>も候補として考えられるのではないか</li> </ul>	
運賃補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 毎日の利用は少ないため、<b>タクシーの半額補助券</b>も良いと思う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>タクシー補助</b>があれば出かけられると思う</li> </ul>
ぐるっとバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「<b>ぐるっとバス</b>」も上手に活用できないか</li> </ul>	
その他意見 懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現在のバス車両の大きさでは運行ルートから外れて住宅地に入るのは難しい</li> <li>• 学生の利用減少に伴って <b>車両も小型化</b>されるのではないか</li> <li>• 運転手が少ないことを考慮して効率的に運行する必要がある</li> <li>• 利用してもらうためには <b>しっかりとした周知</b>が必要になると思う</li> <li>• <b>曜日を決めて運行</b>することも考えられる</li> <li>• 効率的に運行し、<b>総じてかかる費用を抑えていく</b>必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 数少ない利用者が困るような再編だけはしない</li> <li>• 採算が取れるエリアと取れないエリアをしっかりと分けて考えていく必要がある</li> <li>• 4,5年後に団塊の世代が <b>免許を返納すれば利用者は増える</b>と思うので、人口データを参考にしつつ、現行路線をあまり削らない対応も必要</li> <li>• 六戸町ではジャスコ用のバス、病院用のバスが運行しているので、三沢市でも同様に <b>用途別の組合を作って運行</b>することはできないか</li> <li>• 上手くバスよりもコストを抑えて安価なものを提供していきたい</li> <li>• 病院も <b>市立病院だけじゃなく個人診療所など多岐になっている</b>ため、どこまで対応するか検討していく必要がある</li> </ul>

## 主な意見

### 高齢者の移動



- 毎日移動するわけではないが、定期的に買物や通院、役場での手続きなど、外出する必要がある
- 実際、バスを利用している人は少なく、自家用車かタクシーを利用している
- 使えない理由は『バス停が遠い』や『運行時間が合わない』『運賃が高い』こと
- 家族による送迎は負担を感じている
- 友人による助け合いは事故が心配

### 学生の移動



- 中心部の高校に通う生徒もいれば、六ヶ所村の高校に通っている生徒もいる
- 通学費や時間的な制限から保護者が直接送迎している実態がある
- バスを使う教育が必要

## 取組の方向性

必要なときだけ、移動時間に合わせた自宅や目的地から近い場所で利用できる、通常タクシーよりも比較的安価な移動サービスを検討

※移動販売など移動を伴わないサービスについては関係課と連携しながら別途検討

これまで通りの運行を維持しながら、より通学しやすい運行内容や支援サービスを検討



約6:00～9:00

バス  
(定時定路線)



約9:00～15:30

新サービス



約15:30～18:00

バス  
(定時定路線)

## タクシー補助



項目	内容
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>• 利用者の支払額に上限を設けたり、タクシー券の配布などで一定の補助額を支援する移動サービス</li></ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"><li>• 通常のタクシーと同様に「好きな時間・場所」で利用できる</li></ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"><li>• 利用券の場合、利用回数に限りがあり、使い切った後は通常のタクシー料金を支払わなければならない</li><li>• 利用者が多いと断られる場合がある</li></ul>

## 乗合タクシー（デマンド）



項目	内容
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>• 利用者から予約があったときのみ、自宅から目的地までのドアツードアの運行を行う乗合型の移動サービス</li></ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運行期間中は何度でも利用することができる</li><li>• タクシーよりも安価な運賃で利用できる</li><li>• 利用者が多い場合でも追走便として手配してもらえる可能性が高い</li></ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"><li>• 事前に予約する必要がある</li><li>• ある程度「決まった時間・場所」でしか利用できない</li><li>• 知らない人と乗り合う必要がある</li></ul>



## タクシー補助



項目	内容
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者の支払額に上限を設けたり、タクシー券の配布などで一定の補助額を支援する移動サービス</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 安価に利用できるようになるため、利用者が増える可能性がある</li> <li>• 市が欠損分を負担することで、一般タクシーと同様の収益を得ることができる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者が増え過ぎると対応できなくなり、回送が増えたり、会社のイメージを下げたりする可能性がある</li> <li>• 定額補助制の場合は通常料金と差額を市に申請した上で精算するため作業が煩雑になる可能性がある</li> </ul>

## 乗合タクシー（デマンド）



項目	内容
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用者から予約があったときのみ、自宅から目的地までのドアツードアの運行を行う乗合型の移動サービス</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これまで運賃の都合上、利用できていなかった利用者が使う可能性がある</li> <li>• 定額補助制と比べ1運行あたりの単価で精算するため、計算がしやすい</li> <li>• 個別対応ではなく乗合になるため、個人利用時よりも回送の回数は少なくなる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一般タクシーとは別の窓口対応が必要となる</li> <li>• 一般タクシーから切り替わる利用者が存在する可能性がある</li> </ul>

区分	内容
内容	タクシーを利用した際に <b>現金の代わりに利用することができるチケット</b> を配布することで市民の移動手段を確保するもの
配布対象	配布を希望する <b>75歳以上</b> の市民
配布枚数	申請月から、その年度の3月まで、 <b>ひと月あたり5枚の利用券</b> （1枚500円）を一括で交付 例）申請月が4月の場合60枚、申請月が10月の場合30枚
利用対象	市内を運行する <b>全ての</b> タクシー
備考	1回あたりの利用枚数に制限はなし



※この内容で運行することが決まっているわけではありません

# 運行経費の計算 (概算)

中心部までのタクシー料金  
 ・北部地区 約5000円  
 ・東部地区 約2000円

## ■配布対象となる人口 (75歳以上)

中学校区名	中学区内の75歳以上人口(人)
第二中学校区 (東部)	950
第三中学校区 (北部)	532

※中学区内の人口はR2国勢調査250mメッシュを利用して算出しているため、対象地域の正確な人数ではないことに注意

全員に配布した場合にどの程度の予算が必要なのか計算

## ■ひと月あたり5枚配布の場合 (学区別) 2,500円×12ヶ月×地区人口

中学校区名	1枚当たりの利用券額(円)	配布期間(月) ※4月申請の場合	ひと月あたりの配布枚数(枚)	配布総数(枚)	1人当たりのチケット額(円)	中学区内の75歳以上人口(人)	利用券補助総額(円)	利用券補助総額2地区合計(円)
	(a)	(b)	(c)	(d)=b×c	(e)=a×d	f	(g)=e×f	
第二中学校区	500	12	5	60	30,000	950	28,500,000	44,460,000
第三中学校区	500	12	5	60	30,000	532	15,960,000	

## 【参考】ひと月あたり3枚配布の場合 (学区別)

中学校区名	1枚当たりの利用券額(円)	配布期間(月) ※4月申請の場合	ひと月あたりの配布枚数(枚)	配布総数(枚)	1人当たりのチケット額(円)	中学区内の75歳以上人口(人)	利用券補助総額(円)	利用券補助総額2地区合計(円)
	(a)	(b)	(c)	(d)=b×c	(e)=a×d	f	(g)=e×f	
第二中学校区	500	12	3	36	18,000	950	17,100,000	26,676,000
第三中学校区	500	12	3	36	18,000	532	9,576,000	

区分	内容		
内容	利用者から予約があったときのみ、自宅から目的地までのドアツードアの運行を行うもの（施設間の移動は不可）		
主な運行目的	買物、通院、役場での手続き		
予約期限	午前便を利用する場合は前日の17時までに予約 午後便を利用する場合は当日の13時までに予約		
予約方法	電話のみ		
乗降場所	自宅、バス停、指定の施設（市役所以外の乗降場所は11ページ以降参照）		
利用対象	制限なし		
利用時の登録	必須ではない（登録すると利用が便利）		
運行日	平日のみ		
時間帯	※次ページ参照		
運賃	北部	乗り合い「あり」の場合：500円（250円） 乗り合い「なし」の場合：1000円（500円）	<b>■特別運賃条件</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>小学生・障害者は（ ）内運賃</li> <li>高校生はバス通学定期券の提示があれば（ ）内運賃</li> <li>未就学児無料（要保護者同伴）</li> </ul>
	東部	乗り合い「あり」の場合：300円（150円） 乗り合い「なし」の場合：600円（300円）	
支払い方法	現金ほか		
運行車両	一般的なタクシー車両（セダンタイプ）		

※この内容で運行することが決まっているわけではありません

# 三沢市版乗合タクシーについて (運行時刻) P12

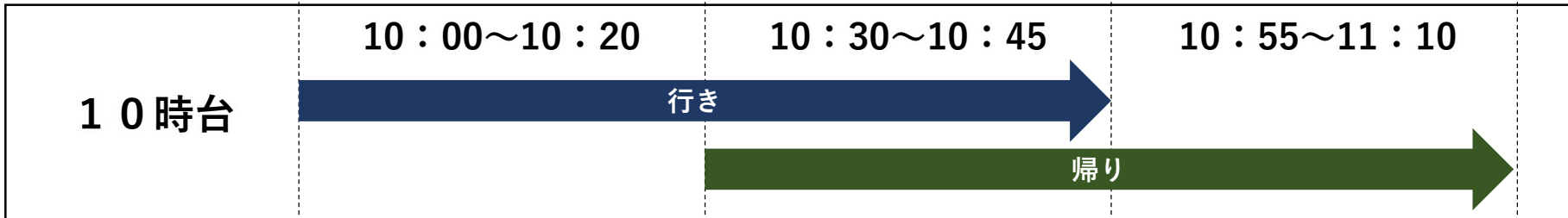
	行き (北部・東部 → 市街地)			帰り (市街地 → 北部・東部)		
	発		着	発		着
1便	9:00~9:20	→	9:30~9:45			
2便	10:00~10:20	→	10:30~10:45			
3便				10:30~10:45	→	10:55~11:10
4便	12:00~12:20	→	12:30~12:45			
5便				12:30~12:45	→	12:55~13:10
6便	14:00~14:20	→	14:30~14:45			
7便				14:30~14:45	→	14:55~15:10

# 三沢市版乗合タクシーについて (運行時刻) P13

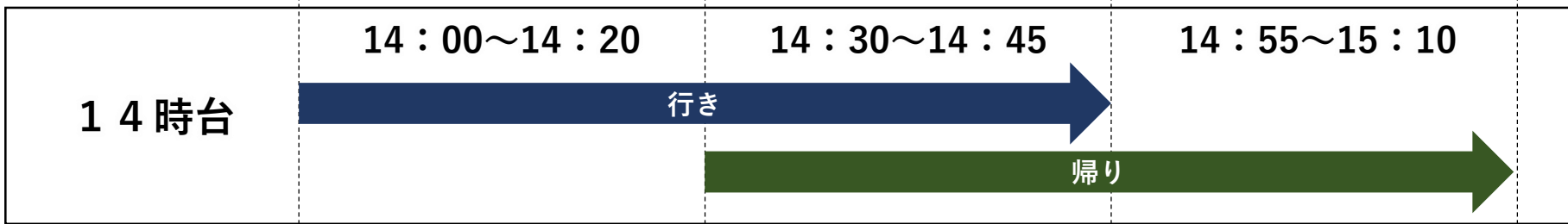
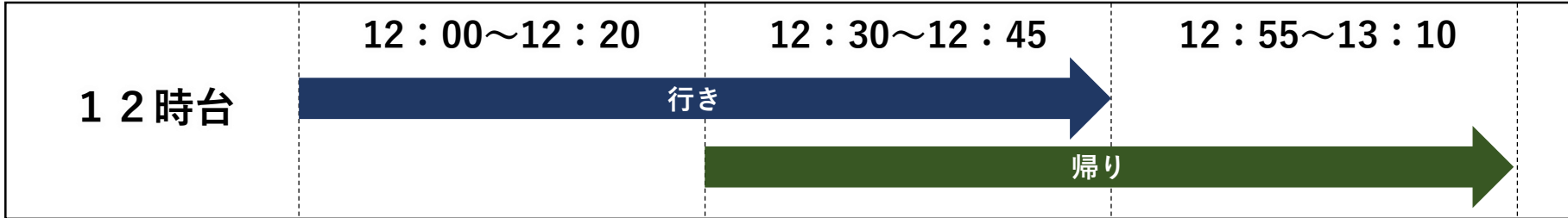
  
北部・東部  
発

  
市街地  
着

  
北部・東部  
着



ドライバー昼休憩



# 三沢市版乗合タクシーについて (運行時刻) P14

  
 北部・東部  
 発

  
 市街地

  
 北部・東部  
 着

時刻帯	北部・東部 発	市街地 着	市街地 発	北部・東部 着
9時台	9:00~9:20	9:30~9:45		
10時台	10:00~10:20	10:30~10:45	10:55~11:10	
				10:55~11:10
ドライバー昼休憩				
12時台	12:00~12:20	12:30~12:45	12:55~13:10	
				12:55~13:10
14時台	14:00~14:20	14:30~14:45	14:55~15:10	
				14:55~15:10

行き

約4時間滞在可能

帰り

約1時間滞在可能

約3時間滞在可能

約2時間滞在可能

帰り

行き

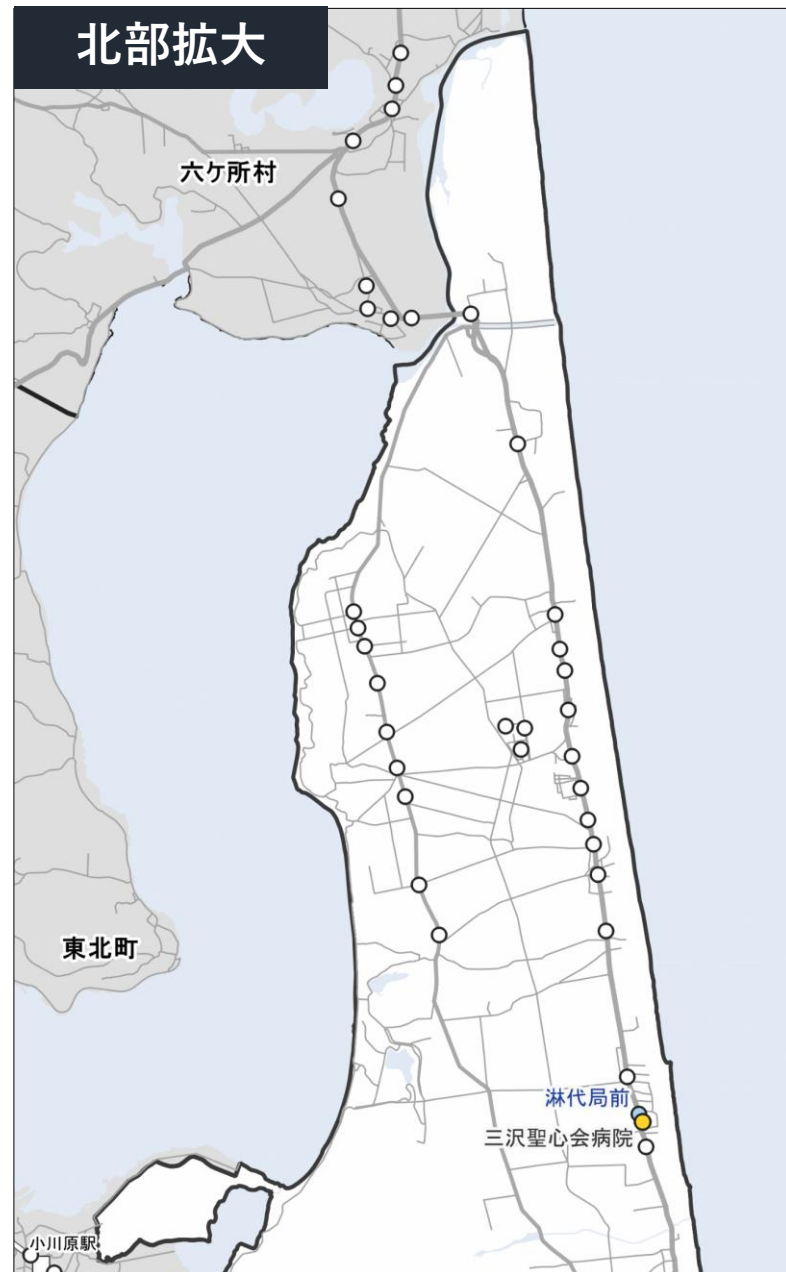
※各自バスで帰宅

帰り

# 三沢市版乗合タクシーについて (乗降場所) P15

区分	施設名	最寄りのバス停名
商業施設	Sky Plaza MISAWA	アメリカ広場、三沢中央
	マエダストア三沢店	東岡三沢三丁目
	ユニバース三沢堀口店	木崎野小前、雇用促進住宅前
	よこまちストア岡三沢店	岡三沢小学校前
	おいらせ農業協同組合 本店	農協前
医療施設	三沢市立三沢病院	市立病院
	医療法人聖心会三沢聖心会病院	淋代局前
	一般財団法人 仁和会 三沢中央病院	中央三丁目
公共施設	三沢市役所 (三沢市公会堂)	市役所・公会堂前1、市役所・公会堂前2、市役所前3、市役所前4
	三沢市国際交流教育センター (スポーツセンター)	国際交流センター前
	三沢市総合社会福祉センター	三沢郵便局前、幸町一丁目





# 【参考】施設位置図（市街地拡大）

## 凡例

- 乗降施設
- バス停
- バス停(乗降施設付近)

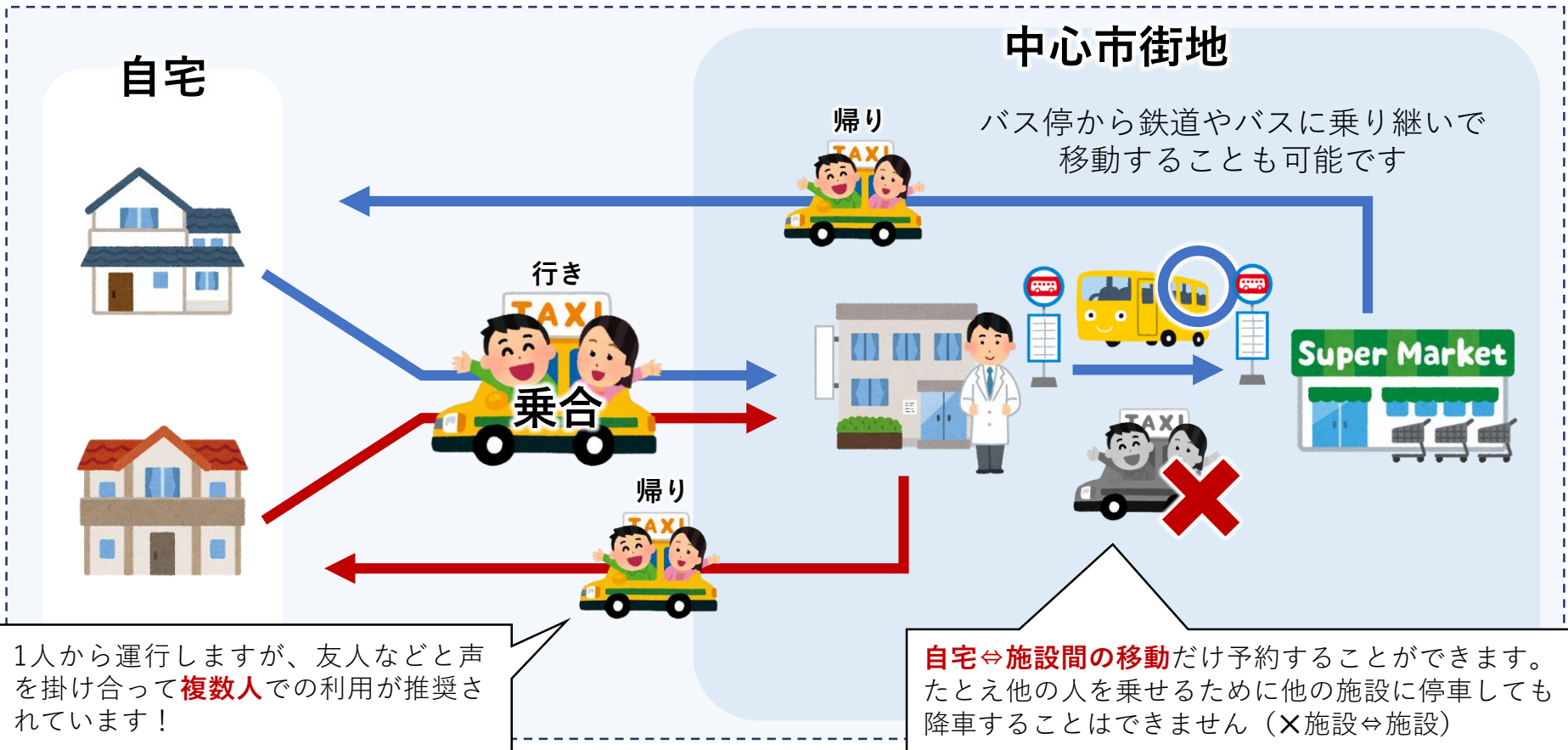
## 鉄道

- 青い森鉄道
- 駅

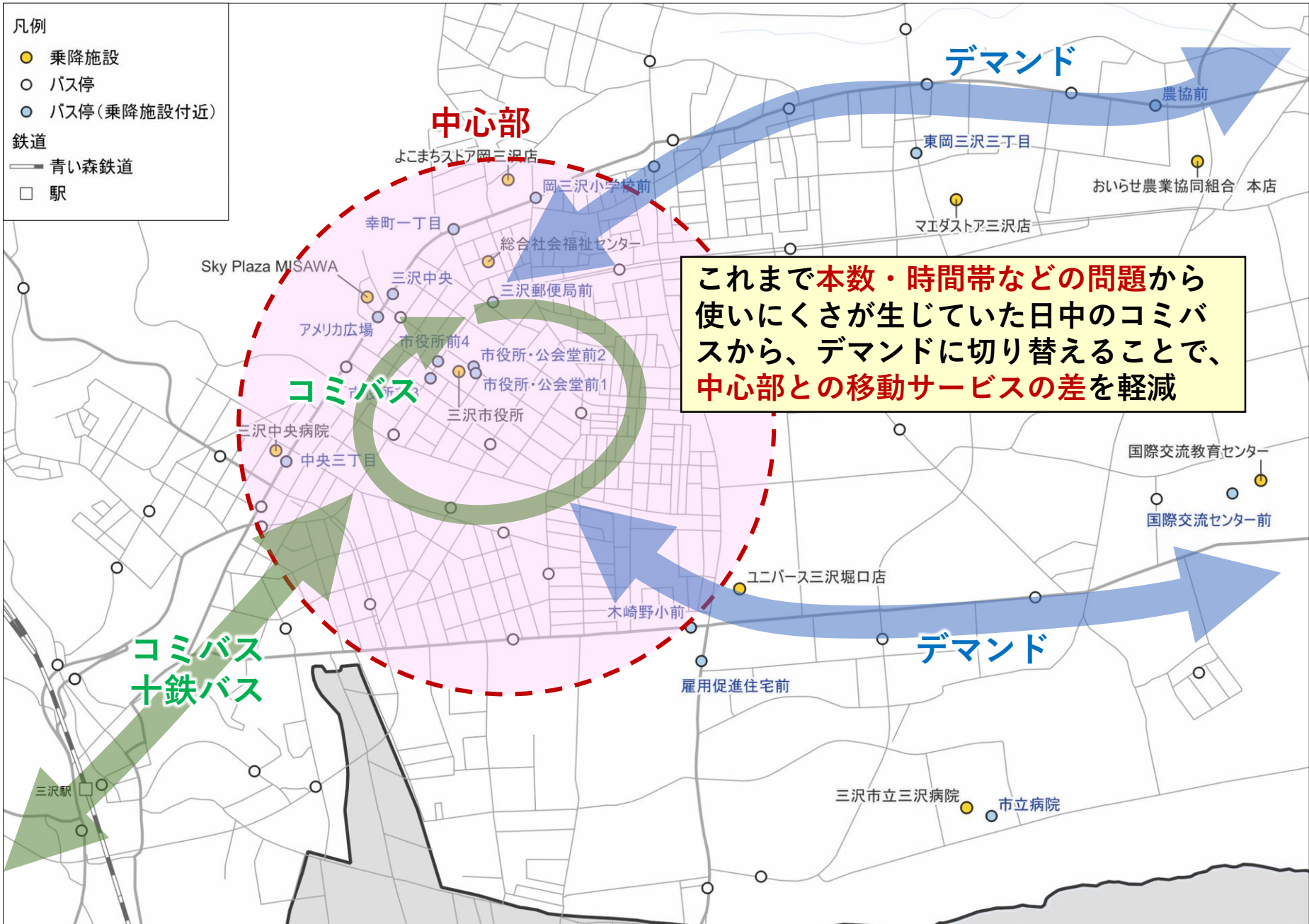


## <利用イメージ>

- ① 自宅から交通事業者に「〇月〇日の〇時の便で〇〇まで行って〇時の便で自宅まで帰りたいです。」とお伝えください
- ② 車が自宅まで迎えに来て施設まで直接送迎します
- ③ 用事を済ませた後は帰りの車をお待ちください
- ④ 順番に自宅まで送迎します



# 運行の考え方（イメージ図）



**【a】 × 【b】 × 【c】 × 【d】 = 1,025万**

**【a】** 6,000円：時間貸し単価の普通車を30分越え想定（30分毎に 2,810円～2,940円）

**【b】** 7便：1日当たりの運行便数（最大）

**【c】** 122日：運行日数（R5年10月1日～R6年3月31日）※土日祝運休

**【d】** 2地区：運行地区数

## 今後の見積依頼（例）

内訳		金額（円）	備考
期間：R5年10月1日～R6年3月31日（122日間）※土日祝運休			
①運送費	人件費		
	燃料油脂費		
	車両修繕費		
	車両償却費		
	運送固定費		
	その他経費		
②一般管理費	人件費		
	その他経費		
小計		0①+②	

【参考】片道の時間

谷地頭神社⇄市役所 約25分

谷地頭神社⇄三沢病院 約25分

複数の自宅を經由、乗降時間を加味する +  $\alpha$  の時間が発生

1便あたりの見積金額		0	消費税含む
------------	--	---	-------

※見積金額 ÷ 122日 ÷ 5便で算出

追走便 運行経費	(1便あたり)		消費税含む
----------	---------	--	-------

実際に支払う計算は

**運行実績（走った便数） × 1便の単価**

## ■北浜木崎野線

起 点	経過地	終 点	実車キロ	運行回数	利用人員	運送収入	運送雑収	営業外収益	経常収益	経常費用	損 益
市立病院	Bバリ通り	追館	9,753	292	1,139	285,077	42,768	101,278	429,123	2,950,319	-2,521,196
市立病院	Bバリ通り・ 新森一丁目	追館	10,579	293	1,556	639,105	46,260	109,545	794,910	3,200,132	-2,405,222
市立病院	Bバリ通り・ 八幡	追館	10,958	293	1,012	458,800	48,005	113,679	620,484	3,314,965	-2,694,481
市立病院	Bバリ通り	塩釜	28,907	1,171	5,100	1,764,593	126,560	299,700	2,190,853	8,744,717	-6,553,864
市立病院	Bバリ通り	八幡	22,913	879	3,121	914,467	100,375	237,693	1,252,535	6,931,290	-5,678,755
合計			83,109	2,928	11,928	4,062,042	363,968	861,895	5,287,905	<b>25,141,423</b>	-19,853,518

(ア)

## ■大津前平線

起 点	経過地	終 点	実車キロ	運行回数	利用人員	運送収入	運送雑収	営業外収益	経常収益	経常費用	損 益
古間木小学校前	新町・市立病院	二中前・市立病院	7,091	293	3,436	552,039	31,422	74,408	657,869	2,144,977	-1,487,108
古間木小学校前	市立病院	二中前・市立病院	37,856	1,465	11,167	2,590,532	165,838	392,711	3,149,081	11,451,697	-8,302,616
合計			44,946	1,758	14,603	3,142,571	197,260	467,119	3,806,950	<b>13,596,674</b>	-9,789,724

(イ)

10月からの運行を想定すると半年間の削減になることから、(ア) / 2 = **12,570,712**

(イ) から朝夕を除き、(イ) ・ 4/6 = **9,064,449** = (ウ)

(ウ) も同様に半年間の運行になることから (ウ) / 2 = **4,532,225**

(ア) + (ウ) = **17,102,937** (約1700万)

最低削減経費 = (廃止バスの運行経費：約1,700万) - (デマンド最大経費：約1,025万) = **675万**

※デマンドは予約があったときのみ運行するため、利用に応じてデマンド経費は減少

## タクシー補助について

### ■必要な市民に向けた対象の絞り込みが必要

- 事業費試算ではかなりの額だが、実際に使うのはさらに少ない
- 単純にチケットを配るだけでは、譲渡などが発生しやすい

→対象を75歳以上から80歳以上へ引き上げて本当に必要な市民の絞り込み

## デマンドについて

### ■運行の担い手の確保については引き続き調整

- マンパワーの問題などから次項のオペレーションが難しい
- 予約を集約して各事業者に配車依頼が来るようであれば実施の可能性はある
- 運行開始までに「個別の事業者」か「共同体」として運営するのか検討

### ■オペレーション等の担い手も調整

- 「郊外部の住宅前は除雪されていない可能性がある」など地域の状況をよく理解したオペレーターが必要

→オペレーション問題の解決策も考慮しつつ、市内で事業者が見つからない場合は、市外の担い手も検討

## ●新サービス導入に向けた意見交換について

分類	北部意見	東部意見
タクシー補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーチケットは使わなかったり、<b>他人に譲渡</b>するなど無駄になる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康上の都合でバスが使えず、タクシーを使って通院している方がいる</li> <li>公平性を考えると、タクシーチケットは75歳以上ではなく幅広く使えないか</li> <li>乗り合いサービスを嫌がる人は、<b>少し高くてもタクシーを使う</b>だろう</li> </ul>
デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>おいらバスのように、どこでも乗り降りできて料金も安いものにできないか</li> <li>行ける場所が制限された移動サービスでは、<b>個人の診療所</b>などに行きづらい</li> <li>乗継を考慮するのであれば<b>待合環境の整備</b>が必要</li> <li>市内のタクシー事業者が対応できない場合は、<b>市外の事業者</b>に<b>お願いする柔軟性</b>も必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>好きなタクシー事業者にお願いしたい人もいる</li> <li>除雪されていない地域の送迎は大変なので、<b>ある程度利用できる場所の制限</b>は必要ではないか</li> <li>病院の診察時間が伸びた際の対応が必要</li> <li>事業者には、<b>市内全体の状況の理解、AIなどの効率的に回れるようなシステム、車椅子支援などの福祉的なサービス、適切な車両規模の配車</b>が求められる</li> <li>車両は<b>屈む必要のないワンボックスタイプ</b>にすると腰への負担も少ないし、席にも余裕があるので知らない人と乗り合っても席を空けて座ることができる</li> </ul>
周知・使い方	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民は市内のバスがどこを走っているか把握できていないのではないか</li> <li>デマンドを使って中心部まで行った後、<b>どのようにコミバスを活用して乗継を行うか</b>も示してほしい</li> <li>住民は中々理解することが難しいと思うので<b>各町内会を回ってしっかりと周知・説明</b>してほしい</li> </ul>	
感想	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー補助とデマンドの両方を使えれば嬉しい</li> <li>この場だけでは判断できないので、<b>まずやってみて住民の意見を聞きながら見直していく</b>のはどうか</li> <li>各々の要望があると思うが、これまでのバス利用者がちゃんと移動できるようにしたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンドとタクシーチケットを併用したい</li> <li>周到に準備しても、何かしら問題が出ると思うので、<b>まず実験的にやってみて問題を確認してはどうか</b></li> <li>他の事例を参考に良いものを検討してほしい</li> </ul>



## 【委員の皆様からのご意見について】

### タクシー補助について

- 北部利用者の場合、チケットを使用しても支払う料金が**高い**、比べて**デマンド交通の料金は安価**だしデマンド交通の方が良いと思う。
- 地域限定によるタクシー補助では**他地域と不公平感が生じる**ことが考えられるほか、**チケットの譲渡**などデメリットがあるため、まずは地域交通の維持のためには**デマンド交通**で進めてはどうか。
- タクシー補助なら**タクシー事業者**もすぐにでも取り組める。

### デマンドについて

- おいらせ町で始めた**デマンド交通**は地域の人にとっても注目されており、利便性が上がる期待値が高い。
- バス停まで遠い人にとっては、**自宅から移動できる**のは良いが**中心部の住民から不公平感が生じる**と思うので行政でしっかりと説明が必要。
- 高齢者にとって**安心して免許自主返納がしやすい環境**を確保して欲しい。
- 高齢者だけでなく、**障がい者や子育て世代にも配慮した仕組み**を検討して欲しい。
- 運行形態が変わるので対応に戸惑う人もいるのでしっかりと周知が必要。
- デマンド交通の**受付業務と運行業務を一体で進めるのは難しい**と思う。
- バスからデマンドに切り替わることで、既存バス路線に割いていた**車両及び人員は市街地の路線再編に関する課題に置き換え活用**することができる。
- 受け皿となる事業者と**持続可能な公共交通の確保**のためにしっかりと協議が必要。
- 1度で完璧な運行計画を作ることは難しいが、まずは**ニーズ把握も含めデマンド交通を実証運行**でやってみてはどうか。

⇒ **デマンド交通の実証運行に向け、具体的に検討**