

令和5年第2回下松市地域公共交通活性化協議会に係る意見に対する回答書

「笠戸島デマンド型乗合タクシー実証実験について」に係る内容等のその他御意見等について (御意見の内容については、簡略化している場合があります。)

御意見	市の考え方
多くの人に乗車していただくための住民への周知方法や意見、利用者の感想等の聴取方法はどうなっているのか。	下記のとおり進めてまいりたいと考えております。 【周知方法】 11月中旬～11月下旬 …笠戸島の3地区（本浦、江の浦、深浦）で住民説明会 笠戸島の全戸に実証実験のチラシを配布 本市HPで実証実験の概要を公開 12月中旬 … 報道発表 市広報に掲載 【利用者の感想等の聴取方法】 令和6年1月中旬～3月中旬…車内アンケートを実施 (実証実験期間中) 令和6年3月下旬 …笠戸島の全戸に実証実験のアンケートを実施
市街地から笠戸島へ帰る便（4～6便）について、予約が無い場合はどのような運行になるのか。	4～6便については、予約が無い場合でも下松タウンセンターキラル（ゆめタウン下松）～下松駅南口間は運行を行います。また、途中で乗車があった場合は、笠戸島の目的地まで運行します。
拠点となる市街地の4か所の停留所は風雨に耐用した設備であってほしい。	市街地の4か所の停留所の待合場所については、下記のとおり予定しており、風雨をしのぐことができる環境となっております。 下松駅南口…きらぼし館内 下松中央病院…下松中央病院内ロビー 下松市役所…下松市役所内ロビー 下松タウンセンターキラル（ゆめタウン下松）…下松タウンセンターキラル内

令和5年第2回下松市地域公共交通活性化協議会に係る意見に対する回答書

限りなく自宅近くでの乗降に配慮してこそデマンドタクシーと考えます。	笠戸島内の運行は、予約者の自宅まで送迎を行う「ドア・ツー・ドア」方式で行います。しかしながら、笠戸島の地形及び道路の幅員上、タクシー車両が入ることができない住宅については、幅員等に余裕のある個所を集合場所として設定を行います。
高齢者が、食品等の買い物で重たくて持ち運びに不自由し、車は手放せないとの話もあるので、「ドア・ツー・ドア デマンド型乗合タクシー」であると強調するべきと考えます。例えば、タクシー車体横に「ドア・ツー・ドア デマンド型乗合タクシー」と表記したら良いと考えます。	委員のご指摘のとおり、本実証実験は原則「ドア・ツー・ドア」方式であります。しかしながら、笠戸島の地形及び道路の幅員上、タクシー車両が入ることができない住宅については、タクシー車両の通行に余裕のある個所を集合場所として設定を行うため、必ずしも「ドア・ツー・ドア」方式とならない場合がございます。また、これまでの笠戸島での協議の際に、自宅まで迎えに来ることができない箇所があるのに、「ドア・ツー・ドア」という言葉を使ってほしくないという意見が住民から出ていることから、この度は住民に対して大体的に「ドア・ツー・ドア」という言葉の使用は控えたいと考えております。
予約が入ったときだけ、運行する。バス停等に明記する。バス停に、予約電話番号を見やすく表記する。尚、4～6便は予約が無い場合でも運行すると記載されていますが、空運行は無駄な費用を要するのは誰にも理解できます。タクシー事業者の要望と推測されますが、この項を入れたメリットはありますか？	1～3便については、予約がある場合のみ運行します。4～6便については、予約が無い場合でも市街地（下松タウンセンターキラル（ゆめタウン下松）～下松駅南口（きらぼし館））は運行を行い、乗車が無い場合は運行を終了します。途中で乗車があった場合は、笠戸島の目的地まで運行を行います。 4～6便を運行するメリットとしては、2つあります。1つ目は、1～3便を予約し忘れた方であっても乗車が可能であること、2つ目は、観光客等、本実証実験を知らない方が利用できるようになることです。 また、本実証実験では、観光客の利用がどの程度あるか、データを取得したいと考えております。その結果で、本格運行となった場合の制度設計の参考としてまいりたいと考えております。
予約手続きが簡単であること。	予約については、電話一本で行うことができます。 しかし、予約が可能な期間の制約があり、予約当日の前日9時～15時の間と指定があります。この指定については、運行事業者のオペレーター及び管理体制上、制約がある状況となっておりますが、より予約手続きが便利になるよう検討を進めます。

令和 5 年第 2 回下松市地域公共交通活性化協議会に係る意見に対する回答書

路線バスの廃止が進むと思われますので、1コイン500円程度に運賃を下げる。	路線バス事業者の運転士不足が深刻化するなど、路線バスを取り巻く環境は非常に厳しい状況ですが、笠戸島の路線バスが廃止が進んでいる状況ではございません。 本実証実験中は路線バスが並行して運行されるため、路線バスよりは金額設定は高くしております。しかしながら、委員のご指摘のとおり今後、仮に路線バスが廃止した場合については、運賃の値下げも検討してまいりたいと考えております。
バス停は、既存の場所を利用し、費用をかけない。	委員のご指摘のとおり、既存のバス停を使用することは新規費用が発生しないメリットがあります。しかしながら、既存のバス停を使用するに当たり道路管理者や道路運送法上、又はバス停を既に使用している路線バス事業者に許可を得る必要があることや、目的地からバス停まで距離がある場合がございますので、デマンド型乗合タクシーの長所である「ドア・ツー・ドア」を生かすためにも、市街地乗降エリアについてはバス停ではなくより店舗に近い箇所又は店舗の入り口に乗降場所を設けたいと考えております。
将来案で、2人以上の相乗りには50円の割引券を渡し、次の乗車に使用できるようにします。乗客を増やすために、誘い合って、乗車することの試みです。	本実証実験で取り入れている「乗合タクシー」については、乗り合ってもらうことで費用対効果等の観点から真価を発揮するため、委員のご意見のとおり、乗り合って乗車いただける利用者を増やすことは非常に重要であります。本格運行となった際の乗り合い利用率向上のための付加価値として検討させていただきたいと考えます。