



高橋 八重典 議員
無会派

問 公共交通の「真」未来構想は

答 デマンド社会実験で再編を

問 目標値と想定費用は。

答 (市民協働課長) 一日当たりの利用者数15人。会員登録数500人。乗合率1・5〇2・0。令和5年度予算約890万円。

問 実績値は。

答 一日当たりの利用者数13・6人。会員登録数553人。乗合率1・5。

問 1人あたりの運行経費は。

答 1万4307円。

問 南部ルート導入の凍結理由は。

答 (市長) きんちゃんバス南部ルートの利用者数は依然多い。輸送力の小さなデマンド交通では、代替えは困難で、南部ルートを残すことが妥当と考えた。

問 東部・北部ルートでデマンド運行計画は。

答 (市民協働課長) 実験は早くとも令和7年10月以降と考えている。

問 南部ルートはデマンド社会実験までが当初の予定か。

答 (市長) 社会実験までをゴールとしたのではない。

問 社会実験から検証して事業試算の範囲内では。

答 (市民生活部長) 費用対効果を検証すると非常に厳しい結果。

問 公共交通自体もしくはその経費を凍結したいのでは。

答 (市長) より効率的、効果的な公共交通に再編していきたい。

問 ライドシェアの解禁を待つて対応するのか。

答 (市民生活部長) タクシー運行を補完する形のライドシェアを公共交通として導入するのは難しい。



停留所看板見本

車両

問 検証事項で整えた社会実験からしても「南部ルートデマンド凍結」の判断は変わらないか。

答 きんちゃんバスの既存の運行ルートを見直し、再編を進めていく。

問 公共交通の未来構想は。

答 (市長) 南部ルートは単線化、運行ダイヤの見直し。東部北部ルートは、バスを休止しデマンド社会実験を行う。うまくいけば南部ルートの再考をする。

問 ライドシェアの相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

※ライドシェア

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス

自動車の相乗りサービス