

委員

デマンドタクシーは、幹線交通へのアクセスを担保し、公共交通全体のネットワーク強化に貢献する役割を超え、本事業においては、町内主要施設への直接アクセスもカバーしています。

複雑なルートを経由し、目的地へのアクセスに時間を要するつばきバスと比較し、デマンドタクシーが高い優位性を持つことは明らかなです。

町民全体が積極的に社会活動や経済圏へアクセスできる環境を整備することは、自治運営上の極めて重要な課題です。したがって、当該サービスの継続と発展は不可欠であると考えます。

しかし、デマンドタクシーの利便性が浸透し、利用が促進されるのと並行して、既存の公共交通、特につばきバスとの持続可能な役割分担とバランスを戦略的に考慮していく必要があると考えます。

事務局の見解

ご指摘のとおり、デマンドタクシーは、つばきバスと比較して目的地までの移動時間が短いことや、自宅までタクシーが送迎してくれる点において、つばきバスよりも利便性が高いといえます。ただし、乗降可能な場所が限定されており、特定の病院などを目的地にはできないことや日曜・祝日は運休といった制約はあります。

一方で、つばきバスについては、町内において路線バスの運行が困難な団地を含み町内の大部分をカバーしていること、日曜・祝日も運行していることなどのメリットがあります。

また、つばきバスの今後の取り組み方針として、ルート、ダイヤの見直し（向洋駅への接続）や運賃割引キャンペーンの実施などを検討しています。（「府中町地域公共交通計画」第6章の目標1施策②および目標2施策⑥に記載。）

地域間で公共交通サービスの格差が生じないこと、および民業圧迫の観点も考慮し、今後も持続可能な公共交通を目指して、総合的に検討していきたいと思います。

委員

今後、清水ヶ丘・桜ヶ丘町内会地域の人口が増加する見込みはありますか。

また、デマンドタクシーの利用者目標（年間4,550人）は達成しましたが、来年度も同程度の人数で推移する見込みでしょうか。

事務局の見解

清水ヶ丘・桜ヶ丘町内会地域の人口については微減傾向にあり、令和4年10月と比較して令和7年10月時点で約5%減少しています。これは、町全体の約2%減少と比較して大きく、今後も町全体人口と同様に減少傾向が続くと考えています。

一方、デマンドタクシーの利用状況については、対象地域の人口は減少しているものの、利用の定着が進んでいることから、次年度も利用者数は微増する見込みです。

委員

「別添1 ⑤目標・効果達成状況」に記載いただいている目標値について、認定申請に記載の目標と異なる記載となっています。

また、認定申請時に設定いただいた「収支差」「公的資金投入額（年間）」について事業評価の中で確認されていません。

事務局の見解

ご指摘いただいた事項について修正し、運輸局へ提出させていただきます。