

第4回 富士見市地域公共交通会議議事録

会議の名称		第4回富士見市地域公共交通会議	
開催日時		平成28年11月28日(月)	開会 午前10時00分 閉会 午前11時40分
開催場所		市長公室	出席者数 委員定数20名中 出席者15名
出席者	委員	深野富雄委員、島田アサ子委員、清水実委員、白砂栄子委員、 山崎俊明委員、鶴岡洋委員、三上秀樹委員、真家正人委員、 板谷和也委員、平野由紀委員、藤倉英行委員、奥村敬一委員、 島田臣己委員、久米原明彦委員、細田幸雄委員 ※欠席 臼杵洋子委員、照井誠委員、高原昭委員、柳瀬光輝委員 川角和嗣委員	
	事務局	【事務局職員】 柴崎建設部長、近藤交通・管理課長、 森川道路・交通政策担当課長、江口交通・管理課副課長、 荒川交通・管理課専門員、堺交通・管理課主任技師	
配布資料		【事前配布資料】 資料1 富士見市の公共交通について 資料2 デマンド交通について 【当日配布資料】 第4回富士見市地域公共交通会議 次第 第4回富士見市地域公共交通会議 席次表 第4回富士見市地域公共交通会議 出席者名簿 富士見市地域公共交通会議委員名簿	
公開・非公開		公開(傍聴 5名)	

会 議 事 項

1 開会 柴崎建設部長

2 市長あいさつ 富士見市長 星野光弘

3 会長あいさつ 富士見市副市長 奥村敬一

4 議事

(1) 富士見市の公共交通について

事前配布資料1により事務局から説明。

質疑応答

委 員：市営市内循環バスの利用者は増加しているのか。利用者数はどのように推移しているのか。

事務局：市営市内循環バス利用者は、平成27年度は約18万8千人、平成25年は約18万7千人、平成24年度約17万8千人とほぼ横ばいです。平成26年度は約23万人の利用がありました。平成26年度の利用者数が増加した要因は、ららぽーと富士見の建設関係者の利用があったためと考えられます。

(2) 近隣市町の取り組みについて

事前配布資料2により事務局から説明。

質疑応答

委 員：デマンド交通の経費の内訳を教えてください。

事務局：経費の内訳は、車両運行経費と運行システム経費となります。
委員：運行車両の確保についてわからなかったので教えていただきたい。
事務局：三芳町はタクシーを2台、運行時間内確保をします。これは、利用があってもなくても一定の運行経費がかかります。一方、ふじみ野市や志木市は利用した分だけ経費がかかります。このように、デマンド交通の運行については、いろいろな方法があります。
委員：デマンド交通の説明の補足として、乗合運行については道路運送法の乗合運行の許可が必要です。また、運行方法についても、三芳町が実施している特定の場所で乗降する共通乗降場方法やふじみ野市や志木市のように自宅までいく方法があり、三芳町とふじみ野市・志木市とは運行方法が違います。また、実際にデマンド交通を導入している事例の中で利用対象者を限定する方法や地域を限定する方法など、デマンド交通にはいろいろな運行方法がありますので、富士見市に適した運行方法を検討していくのが良いと思います。
会長：この意見を受けて事務局としての考えはありますか。
事務局：検討中ですが、デマンド交通の実証運行について、事務局の考えをご説明させていただきます。まず、利用対象は全市民と考えています。これは、幅広い利用実態のデータを取得するためです。乗合運行は不可と考えています。近隣市町と同様に病院や公共施設等の特定の場所で乗降をする共通乗降場を設置し、乗合を不可にするかわりに自宅まで運行する方法を考えております。運行台数は、三芳町の運行状況を参考にし、富士見市では最低3台は必要であると考えています。運行時間は、午前8時30分から午後6時30分と考えております。また、利用実態のデータ取得という

<p>目的から毎日運行を考えております。実証運行期間は、近隣市町の実績から6ヶ月間と考えております。</p>
<p>会 長：これらは決まったことではなく、事務局としての考えであり、今後この会議の中で議論していただく形になります。今後の公共交通の見直しに活かせるデータを取得するために、実証運行に対して委員の皆様から意見をいただければと思います。</p>
<p>委 員：運行台数は3台で全市民対象ということですが、今現在の利用予測として、どのような地域の人利用があると考えていますか。</p>
<p>事務局：バスが運行していない地域や狭あいな道路の地域の人利用すると予測しています。例えば、バス運行がない東武東上線西側地域や狭あいな道路がある打越地域、バス路線はあるが、運行本数が少ない南畑地域においても利用があると予測しています。</p>
<p>委 員：デマンド交通の実証運行は全市民・全地域対象との考えであるが、地域によっては市外の病院に通院している場合もあると思うが、市外の病院は共通乗降場の対象となるのか。</p>
<p>事務局：病院に関しては、市外の病院も検討をしています。</p>
<p>委 員：特定の場所で乗降する共通乗降場を設けるのか。</p>
<p>事務局：共通乗降場を設ける考えです。</p>
<p>委 員：共通乗降場を設けながら自宅まで運行が可能ということですか。</p>
<p>事務局：ふじみ野市や志木市と同様、自宅も可とする考えです。</p>
<p>委 員：自宅までは道路が複雑であるため時間がかかる可能性があり、次の利用者に影響が出る可能性あるのではと考えます。一般的な利用の際には、近隣の共通乗降場まで来てもらい、足が不自由な方には自宅まで行くような方</p>

法が良いのではと考えます。
事務局：自宅も可能であり、共通乗降場から乗車することも可能とする考えです。
委員：他の自治体のデマンド交通において、市外の病院に行った際に、帰りの足が確保できないとの意見がありました。
事務局：デマンド交通は予約が必要であるため、帰りも予約が必要となります。予約の状況により、帰りの予約ができない場合は他の交通機関を利用させていただくようになります。また、市外の病院に関しては、三芳町やふじみ野市、志木市の近隣市町の病院と考えており、川越市の埼玉医大等は考えておりません。
委員：運行台数3台では少ないと考えます。また、タクシーは予約をすると予約料が400円程度発生し、経費がさらに増加すると考えます。ふじみ野市は、予約を受け付けていないと聞いています。
事務局：三芳町と志木市は予約ができ、ふじみ野市は予約ができない運行方法であります。予約料に関して、確認をしていきます。
会長：市は予約や予約料に関して詳細に調査をしてください。
委員：予約に関して、往路はわかったが、復路はいつの段階で予約するのか。
事務局：三芳町は利用直前の30分前までに予約が必要であり、志木市は利用直前まで予約ができます。予約は、往路と復路別々にしていただく形になります。利用する時間帯に偏りがあると近隣市町から聞いています。
会長：利用料金300円の場合、片道なのか往復なのか。
事務局：利用料金は片道300円となります。近隣市町同様に待機時間を削減し、より多くの方が利用できるよう、利用料金は片道と考えています。
委員：共通乗降場所は何箇所を予定しているのか。

事務局：検討中ですが、近隣市町と同じような箇所数を考えています。
委員：市の端から端までタクシーを利用した場合 3 千円程度になります。利用料金が 3 0 0 円で、その差額が市の負担となると収支率が悪くなるため、志木市のように 3 段階制の利用料金の設定も良いのではと考えます。
委員：公共交通は持続可能な方法であることが望ましく、志木市は利用料金を 3 段階制にしております。利用料金 3 0 0 円は安すぎるので、5 0 0 円程度にした方が良いと思います。また、利便性を考え運行台数も増加した方が良いと思います。
事務局：タクシーの初乗料金が 7 0 0 円を超えていますので、自宅まで運行が可能であるとした場合 3 0 0 円は安いのではと考えます。運行台数を増加した場合には、利用料金を高く設定するなど、運行台数と利用料金とのバランスを検討していかなくてはならないと考えております。
委員：個人情報等の問題で乗合をしないということですが、経費の面から考えれば、乗合にした方が良いのではないのでしょうか。
事務局：確かに、乗合にすれば 2 人で乗車した場合は運賃収入が 2 倍になります。しかし、乗合について三芳町から聞いた情報では、小さなお子様がいる親御さんが他の人の迷惑になるということで利用を控えてしまうことや同乗者に自宅の場所が分かってしまうといったプライバシーに関する懸念等の課題があると考えています。
委員：利用が多くなると思うので、運行台数は増やした方が良いのではないかと思います。
委員：現在、自ら運転が出来るため必要性はわかりませんが、スーパーに買物に行く場合でも利用は可能ですか。

事務局：スーパーを共通乗降場に設定すれば可能です。買物にデマンド交通を利用する方がいると考えられます。

委員：デマンド交通は既存のバスやタクシーの利用に影響を与えることも考えられ、デマンド交通への移行の仕方次第で路線バスの廃線という可能性があります。そのことによって、新たな交通空白地域、交通不便地域を生み出してしまわないよう、既存の公共交通の利用者数にどのような影響があったのか検証する必要があります。バスとタクシーが共存できるよう、富士見市にとって良い公共交通を検討してください。

事務局：現在の公共交通を補完するのが、デマンド交通であると考えております。

委員：デマンド交通の実証実験をやること自体、反対する人はいらっしゃらないと思います。今までよりも便利になりますが、ご懸念されているとおり、お金がかかります。デマンド交通は、タクシーだとなかなか利用できない方々のために、少し値段を下げても運行する。そうすると、利用する方が増えて、運行台数が何台あって足らなくなり、運行経費が大きくなります。例えば、少しお金を抑える方法として、65歳以上の方に利用を限定するとか、誰でも使えるではなくて、市民の中で、条件にあった方だけが利用できるようにする方法などがあります。また、供給ニーズにあったものにしてしまうと、予算がどんどん膨れあがって行って、持続可能ではなくなります。そこで、どういう風に維持していくのか、ということを考えるために今回、実験的に実証運行をやるということで、私も基本的に反対することではございません。ただ、三芳町さんは辞めたい方向であると地域公共交通会議の場であがりまして、委員から懸念が表明されています。それは、現状デマンド交通を辞めた後に、代わりになる政策が何もしないとい

うことでしたので、とても困る方がいて、そういう方々がどのくらいいらっしゃるのか、その方々に対して、何かやれることがあるのでは。ということを検討して欲しいということになっております。三芳町は、とても利用が好調なので、辞めるのが難しい面もあります。ただ、聞いていると、いろいろと要望がございました。2台で足りない時間帯と余る時間帯がございまして、動く時間が皆同じなのです。「病院の診察の時間ではなく、病院の受付時間の前に着きたい。」みんな同じことを考えるので、何日やっても予約が取れない状況になります。その時間だけ台数を増やせば良いという考えがございましたが、その件につきまして、国土交通省関東運輸支局から指導があり、その時間だけ増やすのはいけない。そうすると、難しいところで、予約を早めに取りれる人が常に取りれるようになり、取れない人は全然とれないということで、ご不満やクレームをいただくという状況となっています。また、困るのが、帰りの時間帯であり、診察がいつ終わるのかわからない。そうすると、何時に予約をすれば良いのかわからない。来たら帰らなくてはならない。遅くしたら、待たなくてはならない。しょうがないので、帰りだけは、今までどおり送ってもらうなどで対応するしかなく、使う側も慣れないとなかなか利用しにくいところがあります。実験をされるということで、他のところにそういう問題があるということ把握していただき、必要に応じて、他の自治体の担当者にヒアリングをしていただいたりして、富士見市としての案を作って、手直しをなるべく少ない状態で始めていただければ良いかなと思います。本当は、富士見市の方がどの病院に通っているのか、どの商業施設に多く行っているのかが、事前に少しわかるとありがたいです。そういうところには、特別で、共通乗

降場に決めるはどうでしょうか。三芳町に大きな病院がございますし、志木市にも大きな病院があります。その中で、1回導入してみて様子を見てはいかがでしょうか。ただ、デマンド交通が様々な問題を解決できるという事は、なかなか無いです。人が多いところで何故デマンドという話ができるのか、と考えると、近隣で運行しているからウチでもやらないのかという声があったのかと思います。それ自体は否定したくないのですが、一般的にデマンドというのはどういうところでやっているのかというと、埼玉県がデマンド交通の調査をしております、やはり多いのは北部地域、秩父地方でタクシーが撤退してしまい、タクシーを使いたくても使えない地域です。それこそ、役所・役場が手当をしないと、どこにも移動できない地域で実施されています。そうでない地域からすると、デマンド交通の優先順位は高くありません。富士見市でどのくらい困っている人がいるのかわからないので、先にアンケートやパーソントリップ調査において、市民の方々が実際どういうところからどういうところに行っているのか、車を持っていない方がどういう風に移動しているのかを把握した方が良いのではと思います。本当に困っている人が、毎回タクシーで移動しているのか。私のイメージでは、市街化調整区域ということもあり、南畑地域の人には利用があるのではと思っていたのですが、話を聞いていると、駅に近いところでも、坂があったり、道が狭くて車で動けなかったり、今までは歩いて移動していたが足が悪くなって、移動が出来ない方もいらっしゃるということです。そういう方々のために、地域を限定したりして、利用してもらえらるようしていくのも方策ではあります。色々なやり方があるので、実態に合わせてやって欲しいと思います。その時に、公平性を

あまり強く出しすぎると、ニーズに合ったものにならない可能性がございます。公平であることも当然なのですが、本当に困っている方々に対して、有効にお金を使っていく。そうでない方々に対しては、別の解決方法を検討し、例えば、バス路線の改革・改善、バス路線を含めた形で幅広く議論していく必要があると思います。現状としては、まず実証運行を行うということは、否定するものではありませんので、是非、詳細な事柄を検討していただき、もう一度ここに出ていただき、協議していただけるとありがたいと思います。

会 長：公共交通の問題をすべてデマンド交通で解決はできないと思います。持続可能な公共交通を構築するために、実証運行を行い、データ取得が必要であると考えます。本日の会議で各委員のご意見を踏まえ、実証運行について検討を進めてください。今後の予定はいかがでしょうか。

事務局：今年度は、3月にもう一度、地域公共交通会議の開催を予定しております。その会議において、デマンド交通実証運行の運行方法を提示させていただき、皆さまにご審議いただいたうえで、一定の方向性が出れば、早くて8月ぐらいから実証運行を開始できるのではと考えております。また、委員の皆さまは、平成29年7月をもって任期が終了となりますが、再度委嘱させていただき、実証運行を含め富士見市の公共交通について検証していただきたいと考えております。

委 員：実証運行は全市民対象とし、今年度中に運行方法について結論を出すイメージでよろしいでしょうか。

事務局：そのように考えております。

5 閉会 柴崎建設部長