

第 17 回富士見市地域公共交通会議 会議録

会議の名称	第 17 回富士見市地域公共交通会議		
開催日時	令和 4 年 8 月 4 日（木）	開会	午後 2 時 00 分
		閉会	午後 3 時 00 分
開催場所	富士見市立市民総合体育館 3 階 多目的室 1・2	出席者数	委員定数 20 名中 出席者 17 名
委員	<p>【出席】 山本昇一委員、馬場香澄委員、田中郁代委員、加藤和美委員、 山科和仁委員、関根 肇委員、三上秀樹委員、藤田 貢委員、 真家正人委員、板谷和也委員、細野圭一委員、人見俊一委員、 芳野 仁委員、浅井義明委員、水口知詩委員、鈴木貴久委員、 森田善廣委員</p> <p>【欠席】 新井幸雄委員、照井 誠委員、山崎 佑委員</p>		
事務局	<p>【事務局職員】 落合都市整備部長、新井都市整備部副部長兼都市計画課長、 内田都市計画課副課長、新井都市計画課主事</p>		
配布資料	<p>【会議資料】 第 17 回富士見市地域公共交通会議 次第 第 17 回富士見市地域公共交通会議 席次表 第 17 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 資料 1 今後の富士見市デマンドタクシーについて 資料 2 シェアサイクル事業の実証実験の利用状況について 別紙 1 富士見市内のバス路線図及びデマンドタクシーの利用率について</p>		
公開・ 非公開	公開（傍聴 1 名）		

会 議 事 項

1 開会 落合都市整備部長
会長挨拶

2 議事

(1) 今後の富士見市デマンドタクシーについて

資料1により事務局から説明。

質疑応答

委 員：地域別の利用状況では、鉄道駅から遠い地域では利用率が低いとのことですが、なぜ利用率が低いのか、理由は事務局で把握されているのでしょうか。
また、なぜ利用されていないのかを確認する必要があると考えます。

事務局：地域別の利用状況については、町（丁）字別の人口をベースにしておりますので、人口が多い地域、低い地域での数字の差は出てこないと考えております。そういった中で、駅から遠い地域の利用率が低いという結果が出ていることをどのように考えているのかということですが、なぜなのかということについては、調査を行っているものではございませんが、一つ考えられるのは、既に自家用車などの移動手段を持っているものであると想定として捉えております。駅から近い地域の方は、徒歩や自転車などの移動手段を利用していると考えております。

委 員：理由について、今後調べるお考えはあるのでしょうか。個人的には調べた方がいいのではないかと考えます。

事務局：今現在、調べる具体的な手段を持ち合わせておりません。調べた方がいいとのご指摘については、何かしらいい方法がないか皆様のご助言をいただければと思います。

会 長：何かアイデアをお持ちの方はいらっしゃいますでしょうか。

ご質問があったように、なぜ少ないのかは一定の解析が必要であると考えます。

手段について、一つ考えられるのは、世帯ごとの車両保有率、世帯構成などの状況の調査はできますので、その数字を基にどうしてこのような結果が出たのかは事務局の方で解析をしていただければと思います。そのような形でもよろしいでしょうか。

委 員：個人別の利用状況で、上限まで使った方が全体の約15%ということですが、どのようなことを意味するのか考えてみると、12回使い終わった方は、後はご自身で

タクシーを使われていると思います。通院などで月に1回利用する方もいれば、2回、3回と使う方もいらっしゃると思います。そのあたりの分析についてお伺いします。

また、デマンドタクシーの予算はどのくらいでしょうか。

事務局：デマンドタクシーの回数については、今の制度では12回までとなっておりますが、以前に実施したアンケート調査において、デマンドタクシーの見直しについてお聞きしております。

3,000名に対して調査を行い、回答が1,270名よりございました。

その中で、回数の見直しについてのご意見は22名よりいただき、そういった方々がさらに必要としていると捉えております。

また、先ほども説明させていただきましたが、ご利用いただいている方の中では約15%となっております。

デマンドタクシーの予算は、約1千3百万円となっております。

会長：12回を上限とした根拠について、説明をお願いします。

事務局：実証実験の結果、利用回数の中央値は8回でありましたが、制度として月に1回程度ということで12回に設定いたしました。

会長：内容やデータについて、どのようなことでも構いません。ご発言はございますか。

ないようでしたら、資料1でお示ししたとおり、全ての市民の方が市の補助金を使ってタクシーをご利用いただくというのは効率的ではないのではとの結果が出ており、移動手段の確保が特に必要な方が分かってきておりますので、高齢でご家族の協力を得にくいような方、子育てをされていて移動手段の確保が困難な方など、これから解析を進めてまた皆様にお示ししますが、今分かっているデータの中で移動手段の確保が必要であろう方を事務局で抽出した上で、そういう方々にフォーカスしたデマンドタクシーとして継続していきたいと思っております。

こうした方向でよろしいでしょうか。

特にご意見がなければこの方向で検討を進めさせていただきます。

また次回の会議で、富士見市デマンドタクシーとして具体的にこのような形で実施したいとのことを皆様にお示しして、ご意見をいただく機会を設けたいと考えておりますので、ご発言をいただければと思います。そのようなことでよろしいでしょうか。

委員：意見なし

会長：では、議事(1)について、副会長から総括的にアドバイス等があればお願いしたいと思えます。

副会長：見直しの時期を控えて、どういう方向でデマンドタクシーを継続していくかということで、今のままでは少々非効率かもしれませんので、予算の話もありましたが、回数制限を設けるのか、あるいは年齢制限を設けるのか検討が必要なところであると思っております。

そういったことで、具体的な方針については、お示しいただいてからコメントさせてい

ただければと思います。

デマンドタクシーの利用は、本当に移動に困っていて支援が必要な方もいらっしゃると思いますが、元々タクシーを使っている方に対して市で一定の金額を負担するといった仕組みです。

ヘビーユーザーの方々が、必ずしも市の予算に対してタダ乗りをして沢山の補助が出るというわけではなく、500円ほどの負担をしていただいている理解でございます。

なのでそのあたりは少し考慮した方がいいのではないかと思います。

年齢により利用に差があるのは、おそらく免許保有率の差がかなり大きいです。

70代以上の方々と60代以下の方々とで免許保有率はかなり違いますので、高齢者を中心としていくことは分かりますが、一方で60代以下でもご利用いただいている方々がいらっしゃる中、どういう方向で効率化を図っていくのかはなかなか難しいと思いますが、制度がどういった使われ方をしているのか調査を行い、その結果を基に改善していくのが良いと思います。

公共交通は、利用促進をして沢山の方に乗っていただくほど負担額は減る仕組みになっておりますが、タクシーサービスの利用は、利用促進をして沢山の方に乗っていただくほど市の負担額は増えていき、徐々に規模が大きくなっていくことがございます。従いまして、少し見直しをしていきたいとのことですので、必要な見直しであると考えており、やむを得ないと理解しております。

また、デマンドタクシーだけではなく既にあるコミュニティバスやシェアサイクルをご利用いただくなど、マルチモーダルという言い方をしますが、様々な交通手段をうまく活用して移動することを市民の皆様に積極的にお声がけいただくのもいいのではないかと考えております。

次回また、具体的な案をご説明いただいてからお話させていただければと思います。

会 長：ありがとうございました。

それでは議事（2）シェアサイクル事業の実証実験の利用状況について、事務局より説明をお願いします。

（2）シェアサイクル事業の実証実験の利用状況について

資料2により事務局から説明。

質疑応答

委 員：今年の4月から料金改定したとのことで、改定後の利用状況について、どのような変化があったのかなどを教えてくださいませんか。

事務局：料金改定後の具体的なデータは、事業者より報告を受けていないので持ち合わせておりませんが、料金改定により利用状況に大幅な増加や減少といった変化はなかったと伺っております。

委 員：実証実験期間中にもかかわらず利用料金の変更があったということは、どのような理由から変更になったのかご説明いただければと思います。

事務局：料金の値上げについては、もともと15分70円でありましたが、30分で130円となっております。シェアサイクルの利用のボリュームゾーンが30分以内の利用であることから、15分あたりの利用料金を実質的に値下げすることで、ボリュームゾーンの利用状況の解析を行う目的があると伺っております。

委員：当初から、実証実験の中で料金改定するとのことは決まっていたのでしょうか。

事務局：シェアサイクル事業につきましては、民間の事業として市と実証実験を行っている状況でございます。他市も同様でございますが、当初15分70円ということでしたが、15分以内に返却を急ぐ利用者もおり、先ほどお伝えした理由に加えて、利用の安全性の観点からも料金改定を行ったところでございます。

委員：当初から変更する予定はあったのでしょうか。

事務局：実証実験の開始当初はございませんでした。事業を進める中で変更したということでございます。

委員：今後について、他市の動向を踏まえて令和5年度以降の実証実験の実施ということですが、本格的な導入ではなくて、あくまでも実証実験を続けていくとの理解でよいのでしょうか。

事務局：民間事業者が収益を上げていく中で、事業として本格的に運用となるのか、実証実験として続けていくのかは今後の検討となりますが、市としては、いずれといたしましても市民に有効な移動手段と考えておりますので、今年度末までに決めていきたいと考えております。

副会長：市の関わり方について、ステーションの設置など市として支援していき、それを継続していくかどうかを今年度末までに決めるという認識でよろしいでしょうか。

事務局：そのとおりです。引き続き、ステーションの拡充を図っていきたいと考えております。事業者として収益性が上がらないようであれば、実証実験を続けていき、引き続き支援していきたいと考えております。

副会長：シェアサイクルを実施していることについては、使い方も含めてまだご理解いただけない方に対して、利用促進を図っていく必要があると思います。

事務局：駅前の道路上は警察と協議を進めていき、目立つところに設置を進めるなど、周知を図っていきたいと思います。

副会長：一回利用していただき、そこでいいなと思ってもらえれば利用者が増えていくと思います。

引き続き周知を図っていただければと思います。

会長：市の方針として、さらに利用していただくために周知を図っていくところではございますが、様々な行政機関が関わっており、行政上の調整が難しいところがございます。交通管理者としての警察の考え、公共施設管理者としての市の考えがあり、調整事が多い事業でございますので、実証実験の継続という少し分りにくい言葉を使っておりますが、来年度以降どうするのかは、事務局からあったように調整の進捗、東武東上線沿線で実施している他市との協調もございますので、今後またしっかりとご説明できる

ように、さらに利用が増えるように、市としては非常に有益な事業と捉えておりますので、進めていきたいということをご理解いただければと思います。

委員：事故に対する保険は入っているのでしょうか。

また、夜には無灯火の問題もございますが、どのように対策しているのでしょうか。

事務局：事業者で保険に加入しております。また、オートライトの自転車を使用しております。

会長：他にございますか。

委員：意見なし

会長：議事（２）については、終了となりますが他に何かございますか。

ないようですので、事務局に進行をお返しします。

3 閉会 落合都市整備部長