

## 第14回富士見市地域公共交通会議（書面開催）ご意見・ご質問の取りまとめ

### （1）富士見市デマンドタクシー及び市内循環バスの利用状況について

ご意見（富士見市デマンドタクシーについて）	
◆高齢者の女性が多いのは、納得できますが、もう少し、子育て女性の利用が多くても良いと感じた。	
◆デマンド交通に関して言えば、人口に対する利用率は低いですが70代、80代の利用が多いということは、運転免許返納後の有効な交通手段になっていると考えられる。	
◆今後も後期高齢者が増えていくことから、この年代の利用率は上がっていくと考えられる。	
◆デマンドタクシーを利用して出かけることによって、少なからず介護予防にも寄与していると考えられる。	
◆高齢者の女性が多い中で、経済的にも便利な公共交通が重要。	
ご質問（富士見市デマンドタクシーについて）	
◆子育て女性に対しての告知の方法を考えてみては。	現在、こども未来応援センターにて周知等を行っておりますが、その他の方法については研究してまいります。
◆昨年4月以降の利用減はあったのでしょうか。年齢別などのもう少し詳しいデータがあるとよいと思う。	デマンドタクシーの利用状況につきましては、令和2年4月以降、減少傾向となっており、市内循環バスについても同様となります。年齢別などのデータ分析は進めてまいりたいと考えております。
ご意見（市内循環バスについて）	
◆循環バスの高齢者のご利用がコロナ感染拡大以降、急激に減少している。現在、ワクチン接種が進んでるようであれば、これから少しずつ回復傾向になるかどうか気になっている。	
◆循環バスについても、100円負担になった影響とコロナの影響により高齢者の利用者数は減少したが、今後は後期高齢者の増加により、減少ではなく増加していくのではないかと考える。	
ご質問（市内循環バスについて）	
◆資料1-2で「年度別利用状況」の「運行経費」が令和元年度から令和2年度にかけて増加した要因をご教示ください。	主な原因は令和元年11月に新規車両に入替を行ったことから、車両減価償却費が5か月分から12か月分に増加したことによるものです。

(2) アンケート調査について

ご意見	事務局の回答
◆調査対象者3,000名のうち、半数はデマンドタクシー利用登録者として対応することで、一定のデマンドタクシーの評価が得られるのではないか。	デマンドタクシー利用登録者が半数だと、意見が偏る恐れがあります。市全体の意見を把握したいため、今回は無作為抽出にて調査対象者を抽出する考えです。
◆P7利用登録者数：8,749名とあるが、人口に対する登録者比率を明確にした方がよいのではないか。	人口を追記いたします。
◆問6、問8について、「利用したことがない」理由を把握した方がよいと思います。なぜ利用しないのか把握することにより、対策が検討できると思います。	問6に「利用したことがない」理由を把握するために、追記いたします。
◆問7は問6で「3.両方利用したことがある」と回答した場合に循環バスとデマンドそれぞれの頻度を回答できるようにした方がよいと思う。もしくは、問8でそれぞれの頻度を聞いているので問7はなくてもよいと思う。	問7を削除いたします。
◆市内循環バスがどのエリアを走っているのか分かる資料や図があった方がよいと思う。アンケート回答者がそもそも循環バスを知っているとは限らないので。	アンケートに市内循環バスの路線図を添付いたします。
◆P5とP7で循環バスとデマンドの利用者数と補助金の対象期間の長さが異なり、数字だけ見ると誤解を与えかねないので、期間を揃えるか、デマンドは令和2年度のみ数字も出した方がよいと思う。	デマンドタクシーの令和元年度及び令和2年度の利用状況を追記いたします。

(3) 今後の市内公共交通について（デマンドタクシーについて）

ご意見	事務局の回答
◆デマンドタクシーについては、少なからず路線バスにも影響があるため、施策等については慎重に検討いただきたい。（場合によっては、路線バスの減便等を実施）	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆高齢者の移動手段として頼りにされ、定着しているようなので、運行継続に向け検討方をお願いしたい。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆運行時間拡大については、タクシーという交通機関との共存を図る観点から問題があると考え。関係タクシー事業者との調整等が必要である。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆高齢者の方々についての利用内容が買物、病院の通院などの利用が多く見受けられる。また、年内12回の利用制限を身の不自由な方のみ対象に月4回に増したらどうか。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆高齢者の事故を少なくするうえでも役立つ施策だと感じる。	
◆広報や公民館等での告知を勧めます。	広報やHP、市内掲示板で周知を行ってまいりましたが、その他の方法については研究してまいります。
◆3年間実施としていたが、コロナ禍等により、平時の状況を適正に把握できなかったとは言えないことから、1年間の延長をすることが望ましいと考える。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆利用回数の増加については、70歳以上の高齢者と子育て世代に限定して増やしたらどうか。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆補助金額の上限増加は、バスやタクシーの利用減にもつながり、財政負担も大きくなるので現状のまま。	
◆運行時間拡大も、他の公共交通とのバランスを考慮し、現状どおり。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆市内循環バスとデマンドタクシーのすみ分け（位置付け）が明確ではないような気がします。	デマンドタクシーは、市民の方に平等に移動手段を提供できることから、市内循環バスを補完する目的で運行しております。
◆利用者負担額のあり方についても検証し、検討する必要があるのではないか。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆デマンド型の交通は、利用が増えると財政負担も増えるという構図ですので、どこまで救うか、正式運行に移行する場合は改めてルールの検討が必要と思う。コロナの影響もありますので、現時点では運行継続で良いと思う。	通院するために利用回数の増加等、今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆後期高齢者が今後も増えていくので需要があり、デマンドタクシーを使って外に出かけることによって、少なからず介護予防にもつながることも期待できるので、できれば利用回数を増やし、継続できればと考える。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
ご質問	事務局の回答
◆「要望」とありますが、これは事務局からの要望なのか市民等から実際に受けた要望なのか、また、その要望の理由（根拠）をご教示ください。	市民等からの要望がございました。理由の一つとして、通院をしているのに年度内12回では少ないので増加してほしいという意見がございました。

(3) 今後の市内公共交通について（市内循環バスについて）

ご意見	事務局の回答
◆利用者数と循環車両の大きさが適正なのか検討し、コストを考えるべきではないのか。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆バス乗務員の改善基準に合ったダイヤ作成や効率的な運行	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆必要な公共交通だと思う。	
◆コース、運行時間などを適宜見直すことは必要だと考える。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆市内循環バスは、運転手の拘束時間や運行距離が過密であるため、本来なら、2名の運転手で運行するはずが、3名で運行している状況である。	持続可能な事業とするため、適正な運行ができるように運行事業者と調整を図ってまいります。
◆ららぽーと富士見開業後、周辺の交通状況も変化している中で常時遅延している系統もあり、所定通りの運行（休憩時間の確保）が取れない状況もある。	
◆今後働き方改革関連法の時間外労働の上限規制が2024年4月から適用となることから、1日の拘束時間短縮や勤務の効率化等を進めている。そのため、市内循環バスにおいても、1日の拘束時間が現在、15時間を超えていることから、対応を実施しなければならないと考えている。	
◆西側地域での市内公共交通は、バスより小型で小回りの利くワゴン車両で、かつ、経費を抑えた運行が出来る方が良いのでは。	今後の見直しの際の検討材料といたします。
◆民間の路線バスと競合している区間もあることから、増便等を行う場合には、事業者との事前調整については、十分な説明と時間が必要になると思う。	
◆自治体バスの導入方法はいくつかあり、市で車両を所有、購入する方法にこだわる必要はないと思う。新規路線の設定には、デマンドで対応できない水準の移動需要があると見込まれるかどうかで判断すべきと思う。	アンケートなどを行い、移動需要の把握に努めます。

(4) シェアサイクル事業について

ご意見	事務局の回答
◆良質な交通秩序実現のため、交通ルール、マナーの安全教育の徹底が必要と考える。	
◆シェアリングエコノミーの観点から、どれくらいの利用があるのか、実証実験として注目している。	
◆大変良い試みと思います。利用状況について近隣の自治体と比較できるとより良いと思う。	研究してまいります。
ご質問	事務局の回答
◆実証実験について（実証実験後の流れ、本格導入の時期や実証実験の費用について）	実証実験後につきましては、利用状況を鑑みて継続等について判断する考えです。本格導入につきましても、利用状況や近隣自治体の動向などにより判断する考えです。費用につきましては、市の負担はございません。
◆自転車の放置などがあり、現状の市内での事業については疑問がある。	シェアサイクル事業の実証実験の実施に際して、放置自転車等の課題の解決を一つの目的としており、一定の効果を期待しております。