

会 議 録（ 要 点 ）

会 議 名	平成25年度 第1回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	平成25年12月19日（木） 午前9時30分開会 午前11時閉会
開 催 場 所	庁舎3階 庁舎第301会議室
主宰者氏名	政策推進室
出席者	<p>会 長 三芳町長 林 伊佐雄 副会長 一般財団法人運輸調査局主任研究員 板谷和也 委 員 三芳町区長会長 日下部辰男 委 員 三芳町交通審議会会長 菊地勝夫 委 員 株式会社ライフバス代表取締役 照井誠 委 員 一般社団法人埼玉県バス協会課長 金川新吾（代理） 委 員 三和富士交通株式会社次長 小林克美（代理） 委 員 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会専務理事 高原昭 委 員 富士タクシー労働組合書記長 山戸博・書記次長 成田祐介（代理） 委 員 関東運輸局埼玉運輸支局輸送監査担当運輸企画専門官 六所健一（代理） 委 員 埼玉県川越県土整備事務所管理担当課長 島田勇 委 員 東入間警察署交通課交通規制係 新元建彦 委 員 三芳町商工会会長 細沼英一 委 員 三芳町社会福祉協議会事務局長 石森勉（代理） 委 員 三芳町政策推進室長 代光弘 委 員 三芳町道路交通課長 小林孝好 委 員 三芳町福祉課長 三室茂浩 委 員 三芳町財務課電算統計係長 石川英治（代理） 委 員 三芳町都市計画課都市計画係主査 鈴木秀昭（代理）</p>
欠席者	埼玉県企画財政部交通政策課交通企画・バス担当主査 浅見純也
事務局職員	政策推進室副室長 大野佐知夫、政策推進係長 高橋成夫 政策推進係 山崎陽介、江田直也
議 題	<p>1 開 会 2 町長あいさつ 3 委嘱・任命 4 会長・副会長の選任 5 協議「新たな公共交通の導入に向けたデマンド交通試行運転の実施について」 6 閉 会</p>

会議結果

- ・本会議の会長が三芳町長林伊佐雄、副会長が一般財団法人運輸調査局主任研究員 板谷和也氏に決した。
- ・委員による慎重審議の結果、協議事項に関して協議が調った。

配布資料

- ・三芳町の公共交通の現状と課題（パワーポイント資料）
- ・デマンド交通試行運転実施要綱（案）
- ・今後のスケジュール表

進 行 ・ 発 言 要 旨 ・ 結 果

1 開会

2 町長あいさつ

3 委嘱・任命

4 委員紹介

5 職員紹介

6 会長・副会長の互選

次のとおり互選により決定した。

会 長 三芳町長 林伊佐雄

副会長 一般財団法人運輸調査局主任研究員 板谷和也 氏

7 会議の公開非公開の決定

本日の会議は公開とする。

8 協議

- ・協議事項「新たな公共交通の導入に向けたデマンド交通試行運転の実施について」

会議資料「三芳町の公共交通の現状と課題（パワーポイント資料）」「デマンド交通試行運転実施要綱（案）」「今後のスケジュール表」により、町が平成26年9月から11月に実施を予定しているデマンド交通試行運転について説明

【協議において出された意見及び主な質問事項とそれに対する回答】

《実施要綱案①「趣旨及び目的」について》

・平成26年度は試行と検証ということであるが、本格実施の時期は既に決まっているのか。
⇒試行運転及びその後の検証を踏まえ、平成27年4月に今回の試行運転結果を反映させた形で、再度運行していきたいと考えている。

・趣旨及び目的において、試行運転においては、通勤・通学者は対象としないとなっているが、本格運行ではどうするのか。

⇒来年度の試行運転後でもデマンド交通では通勤・通学者を対象とは考えていない。対象としてしまうと、交通弱者対策ではなくなってしまうとともに、他の公共交通事業者との競合も生じてしまうからである。

・交通弱者の選定はどういった形で行うのか。交通弱者とそうでない者をどういう基準で選定していくのか。例えば予約は早いもの勝ちであろうから、意図的にグループが作って常に予約を入れてしまい、一定のお客さんに利用が集中することもやろうとすればできてしまう。

⇒交通弱者の選定であるが、試行運転では実施要綱⑦において、介助が必要であり1人で乗降できない者、未就学児は対象外と規定しており、それ以外の利用登録している町内在住者であれば誰でも利用することができる。そのため、現状の試行運転の中では、免許証を持っている人も利用できる。ただ、この点については、三芳町交通審議会でも出た意見であるが、免許証をもっている方が飲み屋に利用したりといった運行が多くなってしまったり、ご意見のとおりグループで常に乗ってしまうということも考えられる。そのため、乗り方をどう制約していくか。今後3ヶ月の試行運転の中で考えていく。

《実施要綱案②「試行運転の検証事項」について》

・実施要綱②の検証対象事項に「他の公共交通との連携」とあるが現状の公共交通、現在町内を運行しているバス、タクシーへの影響を検証していただければと思う。

⇒検証事項については、他の公共交通の影響についてもヒアリングをしていく中で検証していく予定である。

《実施要綱案③「試行運転の態様」について》

・町内100箇所共通乗降場を設置するということであるが、商工会会員のお店に共通乗降所を設けるのはどうか。商売をしていれば毎日お店にいたので共通乗降場の管理の面からもいいのではないかと。また、共通乗降場で車両を待っているときに商店を利用してもらえるとというメリットがあるので検討していただければと思う。

⇒商工会会員のお店に共通乗降場を設置するという件については、今後の安全面の観点も踏まえ、警察との協議の中で検討していきたい。

・ 共通乗降場として既存のバス停を利用するということであるが、既存の看板に後付する形で看板を設置するのか、それとも新たにバス停のようなものを作成して共通乗降場とするのか。
⇒共通乗降場の看板を既存のバス停の下につけさせていただく。

・ 様々な方々のご協力により共通乗降場は多くの方が乗りやすい場所になっていると思うが、試行運転を通じてできる限り歩く時間を少なくし、より多くの方が利用できるようにするとともに、今後も共通乗降場を増やしていく努力をしてもらえればと思う。今回の案はイメージということなので、実際の案を作成する際に色々な所で乗れるように工夫してもらえればと思う。

《実施要綱案⑤「運行時間」について》

・ 運行時間が午後6時までとなっているが、これは最終降車時間という理解で良いか。
⇒そのような理解となる。

・ 運行時間の午前9時から午後6時が正しい時間なのか。
⇒運行時間に関しては、今後3ヶ月の中で検証していき、場合によっては改善を図っていきたい。

・ 運行時間が午前9時から午後6時となっているが、その間の乗務員の休憩時間についてはどうなっているのか。
⇒乗務員の休憩に関しては、運行事業者の方で運行体制を考え整えていただき、安全で運行をしていただければと考えている。

《実施要綱案⑦「対象者」について》

・ 確認になるが介助が必要な方で車イスの方も車イスをトランクに入れるなどして利用できるのか。
⇒介助者プラス車イスの利用は可能である。

《実施要綱案⑧「利用者登録」について》

・ 利用者の登録については、個人情報の同意も必要なのか。
⇒町の個人情報保護条例で個人情報を取扱う場合、本人の同意が必要ということになっている。そのため、登録申請書には、本個人情報にデマンドの運行のみに使い、それ以外に使わないことに同意してもらおう。

《実施要綱案⑨「予約」について》

・ 1時間前の予約で混乱は生じないのか。システムか何かを新たに導入する予定なのか。
⇒システムを導入するので、混乱はないものと考えている。

・ 1週間前から1時間前とあるが、例えば夜中の11時も予約できるのか。

⇒予約の受付時間は午前8時から午後4時までとなっているので、夜中の11時には予約ができない。

・ 利用当日でも予約をして使えるのか。

⇒利用当日でも予約が取れば使える。

《実施要綱案⑪「車両サイズ及び台数」について》

・ セダン型車両で2台とのことであるが、1回に運べるのが4人である。費用対効果で考えると、車両が大きい方が1回に運べる人数も多く、収益に寄与すると思う。できれば最低でもワンボックス車両を利用した方が効率的に運行できるのではないかと。1台で4人しか乗れないとなると、予約を入れても乗れないということになり、試行運転段階から信頼を置けない公共交通となってしまうのではないかと。

⇒車両サイズについてはかなり内部でも検討をしてセダン型車両2台となった。セダン型をワンボックス車両にした場合、タクシー事業者が持っていないことが考えられる。そうすると、デマンド交通を運行するために、町がワンボックス車両を購入して、それをタクシー事業者に貸すということになり、購入にかかる財政負担が町にかかってくる。

また、デマンド交通は、乗合の運行となっており、乗合率が高ければワンボックス車両が有用であると考えられるが、既にデマンド交通を導入した自治体の事例を見ると乗合率は平均で1.3人、1.55人である。これは、1台で1人ちょっとしか乗っていないということである。このようなことから町では、試行運転ではどれくらい人が乗るのかを検証する意味でセダン型がいいのではないかと結論に至った。

・ デマンド交通は乗り合いになりにくいという現実がある。デマンド交通はワンボックス車両というイメージがあるかもしれないが、システム上で乗合の判断が難しいこともある。無理して乗合にしすぎると余計運行時間がかかってしまうこともある。そのため、乗合になるのは家族で乗った場合のみということもありうる。そういったことについて十分にご理解いただきたい。

《実施要綱案⑫「費用概算」について》

・ 13,300千円という費用の中にシステム代が入っているのか。

⇒費用については、システムの初期費用とランニングコストが、およそ100万円程度含まれている。

《実施要綱案⑬「運賃及び収支」について》

・ 3ヶ月2,400人、1ヶ月800人の算出根拠は何か。

⇒既にデマンド交通の試行運転している自治体の結果をもとに、算出した。

・運賃が1人1回300円とあるが、例えば家族など3人で乗ったら900円となる。タクシー初乗りは710円であり、それよりも高くなるということか。

⇒家族などで利用する場合、タクシーの方が安くなることもあるので、そういった場合はタクシーを利用していただければと考えている。

・300円という運賃が正しい運賃なのか。ライフバスの運賃は現在210円であり、それよりは高い設定となっている。この運賃では、乗らない人も出てくるのではないか。こういった点を、利用者の目線で考えないと想定している利用者数2,400人も達することができないのではないか。

⇒運賃に関しては、今後3ヶ月の中で検証していき、場合によっては改善を図っていきたい。

・身体障がい者が使えるということであるが、身体障がい者への運賃の割引とかは考えられているのか。

⇒今回の試行運転では考えていない。身体障がい者の移動にかかる補助は、福祉の分野において、補助を行っており、そちらを利用していただければと考えている。具体的には福祉バス、タクシー券補助、燃料費補助と補助項目を設け、一定の要件に該当する対象者に移動にかかる補助を行っている。

《実施要綱⑭「利用者促進策」について》

・利用が想定される町民の方に事前の調査やアンケートをする予定はあるのか。

⇒事前のアンケートの実施については考えていない。ただし、4月頃から制度のPRなど利用の促進策を行うことを考えている。

・実施要綱には具体的なPR策は書かれていないが、多くの利用を得るためにはPRが極めて重要になってくる。デマンド交通では今までにない形のサービスが提供される。一般にバスやタクシーはよく認識されているが、デマンド交通はそのどちらでもない新しい交通手段である。「そもそもどのようなサービスなのか」「どのような車両が共通乗降場に来るのか」「使い方はどうなっているのか」「私たちが使っているのか」という疑問を持ったまま多くの住民の方が運行を迎えてしまうと、何だかよく分からないから使わないということになりうる。そのため、説明の方法、利用される方へのPR、チラシの工夫には尽力してもらいたい。

《その他》

・町の内部でコミュニティバス、デマンド交通、タクシー券の補助なども検討をしたと思うが、現状ではコミュニティバス事業を辞めてタクシー券の補助に切り替えている自治体もある。タクシー券の補助についても庁内で検討を行ったのか。

⇒町としても検討の段階でタクシー券の補助も出たが、結論から言うと多額の費用がかかり、財源的な面から実施は難しいとの結論になった。

例えば制度として一定の要件（①免許証不保持者・返納者②65歳以上）に該当する者に往

復のタクシー初乗り料（710円×2）を1年間26週分補助すると、試算であり正確な数値ではないが1億8,460万円かかる計算となった。なお、あくまでも要件に該当する者については、国の資料等を参考に試算したものであり、これ以上になる可能性もある。

- ・今後の課題として、現在町として既存の公共交通機関であるライフバスの赤字補填として補助金を出しており、そして今回この補助金にプラスしてデマンド交通の実施費用がかかってくる。また、デマンドが導入されたために、既存のバスの利用者が減り、これに対する補助金という議論もでてくるのではないかと。こういったことも精査した上で、運賃を決めていく必要があるのではないかと。

⇒他の事業者との連携、波及等を検証したうえで今後協議をさせていただき、他の事業者へ影響のない範囲でデマンド交通を運行できればと考えている。

- ・時間や運賃に関しては決定版ではないと考えていただきたい。試行運転をやってみると、やっぱりニーズに合わないという結果が出てくる可能性がある。例えば通院で活用しようとした場合、空いている時間に病院に行きたい、その時間が8時半であるという場合、デマンド交通では使うことができないとなる。つまり、これではニーズに合っていないということになる。共通乗降場を設置する際に、病院などと協議をしてもらおうと思うが、このやり方で乗ってもらえるのか実態に即した相談をしていただければと思う。これでうまくいきそうであればこのままで、そうでなければこの案に関わらず、ニーズに合った形に変えていくべきである。運賃についても同様であり、皆が納得できるかどうかである。いくらが適切なのか、利用された方にアンケートをするなどして最終的に判断いただければと思う。

- ・運賃は1人1回300円以下だと問題だと考える。また運行時間を拡大すると町内のタクシーやバスなど他の公共交通に影響があると思われる。これが最低限の来院であると考えている。

- ・今後試行運転、その後の検証を行い、試行運転後の運行も念頭にあるとは思いますが、やはり地域の公共交通を色々な面で確保していくということが一番重要だと考える。デマンド交通だけではなく、既存のバスとかタクシーを生かしながら町内の公共交通システムに組み入れていただき、より良いものにしていただければと思う。

- ・地域公共交通会議は忌憚なく意見を述べられる場である。この会議体を通じ、議論を交わして納得して一つ一つ政策を進めていただきたいと考えている。本日の会議でも多くの重要な論点が出たが、皆ご納得していただけたということであれば、まず施策を進めていただき、その後に結果をしっかりと評価していただきたい。

【協議において出された意見及び主な質問事項とそれに対する回答は以上で終了】

会長が今回事務局から提案のあった行運転実施要綱（案）を各委員に諮ったところ、異議は無く原案のとおり可決された。よって、協議事項については協議が調った。

9 その他

- ・本日協議事項に関し協議が調ったので、三芳町地域公共交通会議は今年度は開催しない。次回の開催は来年度試行運転前に予定している。
- ・今回協議が調った件については、書面（道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書）にまとめ、運行事業者が道路運送法上の許可を取得するときに利用させていただく。
- ・本日実施要綱案で示した共通乗降場はあくまで予定であり、これを基本として設置に向け今後共通乗降場設置先、警察協議をしていく。

10 閉会