

会 議 録

会 議 名	平成26年度 第3回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年3月30日 (月) 午後3時開会 午後4時30分閉会
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	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 三和富士交通株式会社次長 小林克美 (代理) 委 員 富士タクシー労働組合書記長 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 木部康久 委 員 埼玉県企画財政部交通政策課交通企画・バス担当主査 宮崎信二 委 員 東入間警察署交通課交通規制係 黒岡幸男 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会長 篠原拓平 委 員 三芳町政策推進室長 大野佐知夫 委 員 三芳町財務課長 齊藤隆男 委 員 三芳町道路交通課長 柏原実 委 員 三芳町都市計画課長 鈴木喜久次
欠席者	三芳町長 林 伊佐雄 一般社団法人埼玉県バス協会専務理事 鶴岡洋 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会専務理事 高原昭 埼玉県川越県土整備事務所管理担当課長 島田勇 三芳町福祉課長 三室茂浩
傍聴者	0名
事務局職員	政策推進担当主幹 島田高志 政策推進担当 江田直也
議 題	<p>1 開 会</p> <p>2 協議</p> <p style="padding-left: 40px;">平成27年度デマンド交通の運行について</p> <p>3 その他</p> <p>4 閉 会</p>

<p>会議結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 事務局より平成27年度デマンド交通の運行について説明があり、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。
<p>配布資料：平成26年度第3回三芳町地域公共交通会議次第 三芳町地域公共交通会議設置要綱 三芳町地域公共交通会議委員名簿 平成27年度デマンド交通の運行について 平成27年度デマンド交通実施要綱（案）</p>
<p>議 題 ・ 発 言 ・ 結 果</p>
<p>1 開会</p> <p>三芳町地域公共交通会議の会長である三芳町長が急遽公務により欠席になったため、三芳町地域公共交通会議設置要綱第5条第3項に基づき、副会長である板谷氏が議長を務めた。</p> <p>人事異動等により委員に変更が生じたので、改めて人事異動等反映後の委員名簿を各委員に配布した。</p> <p>2 協議</p> <p>事務局より会議資料「平成27年度デマンド交通の運行について」「平成27年度デマンド交通実施要綱（案）」を用いて平成27年度デマンド交通について説明。</p> <p>【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】</p> <p>《共通乗降場について》</p> <ul style="list-style-type: none"> パワーポイント資料6ページ目に共通乗降場に関し今年度の変更点について記述している。平成27年度は住民の意見を聞きながら共通乗降場の設置を進めていこうと考えているがこの点についてはどうか。また、これに関連して利用者目線でみた場合平成26年度のデマンド交通は使いやすかったのか。 <p>⇒上富など場所によっては共通乗降場が少ないところもある。また、共通乗降場まで行けないという住民もいる。ライフバスが走っていないところは共通乗降場が少ないという意見も住民から聞いている。一番いいのは玄関前まできてくれることであり、そうなれば利用者も増えるのではないかと。安全や法律上の問題などがあるとは思いますが、バス停や大きな商業施設、病院に限ってしまうと、そういった施設等が無い地域では共通乗降場が少なくなってしまうのではないかと。</p>

《運行時間について》

- ・運行時間の開始時間を病院の診療開始時間を考慮して、30分間前倒しにしたということであるが、終了時間を30分間後ろ倒した理由は何か。
- ⇒アンケートに運行時間を延長してもらいたいという意見があり、それらの意見を反映しつつ、他の公共共通機関との競合を避けるため、終了時間を30分間延長させていただいた。

《運行日について》

- ・土日祝日は運行しないということであるが、土曜日に病院は診察をやっているのではないのか。既存のバス路線では、土曜日は平日ダイヤである。なぜ、土日祝日は運行しないのか。
- ⇒デマンド交通試行運転成果分析結果10ページにあるように、平日の予約件数・乗車件数は全体の予約件数・乗車件数の8割弱であり、予約時間・乗車件数の各平均値を比較すると、土日祝は平日の6割程度の利用である。また、このデータに費用対効果が良くないということを加え検討し、効率的な運行を実現するという観点から平成27年度は平日のみ運行という結論に至った。
- ⇒それでは、土日祝日を一緒にしていないか。土曜日と日曜・祝日を区別してデータをとっていないのか。
- ⇒昨年度のデマンド交通試行運転成果分析結果では、土日祝を分けてデータを取っていない。
- ⇒それだと雑なデータではないか。土日祝日を分けないのはおかしいのではないか。
- ⇒運行データは毎日取っていると思うので、集計の仕方を工夫すればよいのではないか。今後は継続して土曜日と日曜・祝日を分けて集計していただければと思う。確かに病院は土曜日もやっているが、問題はデマンド交通の利用の目的がどうだったかである。利用目的のうち通院目的は全体の中で何割くらいであろうか。それによっては、土曜日は外そうという話になるのではないか。
- ⇒デマンド交通試行運転成果分析結果29ページに利用者アンケートで得られた利用目的が示されており、通院が多くなっているところである。また、デマンド交通試行運転成果分析結果22・23ページには、多く利用された共通乗降場等が示されており、ここにおいては駅が多くなっているところである。多く利用された共通乗降場等については、3ヵ月の利用者のデータをまとめたものであり、ここにおいて総合病院も無い訳ではないが、やはり利用目的の大多数は駅が多いことが分かる。
- ⇒要するに通院が非常に多くそこに対応しなければならないというよりは、既存のバスが走っていない時間や車を使えないときに、鉄道駅に行くため、デマンド交通が使われ、それが平日に集中していたということではないか。そのために、平日に運行を限定したということではないか。
- ⇒そういうことになります。

《費用対効果について》

- ・費用対効果が示されているが、この点について各委員からご意見を伺えれば。
- ⇒費用対効果について、数値目標として平成26年度に5%だったものを平成27年度においては10%という目標を挙げているが、達成するのが難しいのではないか。
- ⇒収支率10%の達成は難しいのではないかということであるが、平成27年度のデマンド交通運行日数は182日間であり、10%以上を達成するための数値である5,239人を達成するために

は、単純に計算して1日29人利用してくれればいいことになる。なお、平成26年度は91日間で1,806人利用しているので、1日だいたい20人程度利用していただいた。つまり、周知活動などを行い1日の利用者数を10人くらい増やすことができれば、数値目標は達成することができ、簡単ではないがクリアできない数値でもないと考えている。

なお、数値目標については、事務局でシミュレーションを実施しており最終的にこの数値に落ち着いたという経緯がある。5%刻みでシミュレーションを行っており、収支率5%を達成するためには、利用者は2,620人必要で、1日15人利用すれば達成できる。収支率15%を達成するためには、利用者は7,858人必要で、1日44人利用すれば達成できる。収支率20%を達成するためには、利用者数は10,477人必要で、1日58人利用すれば達成できる。収支率25%を達成するためには利用者数は13,096人必要で、1日72人利用すれば達成できる。収支率30%を達成するためには、利用者数は15,715人必要で、1日87人利用すれば達成できる。町としては今回努力をすれば実現できるような現実的な数値を数値目標とした。20%や30%になればいいが、セダン型車両2台でこの利用者数を実現するのは、現実味がなくなってくる。そのため、前回の収支率よりは良い数値である10%を数値目標とした。

同様に、1人を運ぶ費用についても500円刻みでシミュレーションをしており、1人を運ぶ費用3,000円を達成するためには、利用者は5,239人必要で、1日29人利用すれば達成できる。1人を運ぶ費用2,500円を達成するためには、利用者は6,286人必要で、1日35人利用すれば達成できる。1人を運ぶ費用2,000円を達成するためには、利用者は7,858人必要で、1日44人利用すれば達成できる。1人を運ぶ費用1,500円を達成するためには、利用者数は10,477人必要で、1日58人利用すれば達成できる。このような中で、1人を運ぶ費用3,000円という数値をとった。交通審議会において、デマンド交通は黒字にならないことを前提に、一人を運ぶ費用を下げたとしても3,000円が目安ではないかという意見も参考に、こういった数値設定させていただいた。

⇒運輸業で一番かかる費用は人件費である。運転手一人に対して沢山お客さんが乗ってくれればくれるほど黒字になるというイメージであり、それができないためタクシー運賃は高くなるのである。タクシー運賃ではなかなか日常の移動に使いつらいというのがあるため、デマンド交通というものが出てきた。そこから考えると、収支率100%が赤字・黒字が無い収支トントンの状況であるが、デマンド交通はこういった状況には至らない公共交通システムであるということについては、共通の理解をいただきたいところである。需要が仮に沢山あって台数を増やそうとしても、町から支出できるかという話が出てくる。今回で1,500万円程度の費用で2台のデマンド交通を実施するわけだが、たとえば運行車両数を2台から4台と倍にすると、3,000万円近く費用がかかると見込まれる。しかし、それに伴って運賃収入が倍になるわけではない。

デマンド交通の方はデマンド交通の方で、本当に必要な方々のためにやっていく必要があると思うが、一方で既存のバス路線との協力関係が必要不可欠であり、幹線交通はデマンド交通以上に重要である。幹線交通で移動できる人はできるだけ幹線交通で移動していただき、それではどうにもならない人に、このデマンド交通を良く理解していただき、デマンド交通を活用していただくのがいいのではないかと考えている。そのための、目標の数字として収支率10%、5,239人の利用者を挙げているのだと思う。1日30人だとちょっとオペレーションが大変かと思うが、昨年度試行運転を実施してみて、実際にいかがか。

⇒5,239人を達成するためには、1日あたり29人を達成しなければならないが、デマンド交通

試行運転成果分析結果 10 ページをみると、10 月の平日のみで 25.6 人であり、目標数値としてそんなにかけ離れている数字ではないと理解している。そして、オペレーション的にも無理のない数字ではないか。

⇒現実問題として、1 日あたり 30 人～40 人ということになると、バスでいえば朝の通勤時間の 1 台分くらいであり、現状でこれくらいであれば、影響が出たとしても平成 27 年度についてはそんなに大きなものにはならないのではないかと。そうすると平成 27 年度についてはやってもいいのではないかと。

ただ、長期的には福祉バス券のルールの変更や、既存のバスでは行けない場所について、デマンド交通でもやりづらい場所について、自家用車のように送迎するという方式になってしまい、多くの町民の方がデマンド交通に依存するようになってしまうとよくない。平成 27 年度以降デマンド交通を継続するという話があったが、きちんと毎年データや利用者の声をとっていただき、少しずつ改善を加え、より実態に合った、より効率的な運行をしていただければと思う。

《運賃について》

・運賃は 1 人 1 回 300 円と設定しており、障がい者などは割引をしていないが、この点について意見を聞きたい。

⇒運賃としては障がい者などについては、割引をした方が望ましいのではないかと。協議会案件なので、協議会で合意が得られれば、未就学児無料、他の割引無しという設定もできるが、一般的な公共交通の観点、他の公共交通と比較の中でなぜ割引かないのかという話は出てくるのではないかと。

⇒この点は重要な話ではあるが、この会議の場で話すものではなく、地域公共交通会議で承諾をいただいたら、地域公共交通会議の合意が整ったものとして運輸局に申請していただき、その段階で運輸局に判断してもらえばいいのではないかと。

《利用者の利便性等について》

・平成 27 年度を事務局提案のとおり変えていった場合に、利用者として利便性は上がるのか、率直な意見を聞かせていただきたい。

⇒遠隔地においては近所にスーパーがない、買い物ができないという意見も聴いている。遠隔地については、採算を度外視してでもデマンド交通をやるべきではないかと。遠隔地の高齢者にとって一番困るのは買い物である。商業施設との話合いによって共通乗降場を入口近くにしてくれれば、デマンド交通の利用者も商業施設の利用者ももっと増えるのではないかと。

平成 27 年度デマンド交通実施要綱（案）の①において、三芳町の交通弱者の定義があるが、障がい者のことも文言として入れたらどうか。将来的には、車いすの方でも利用できるように考えてくれるのか。また、障がい者の介助者を無料にするなどについても考えていってはどうか。

⇒以前の地域公共交通会議の時に、共通乗降場に関しては、できれば商工会の会員の商店や事業所の前に設置してもらえれば、町内の商工業の PR になるのではないかとという話をしたかと思う。しかしながら、三芳町には商店街が無く、生産工場の割合が多いという現状がある。また、商工会員の中でも高齢化が進んでおり、買い物や公共施設に行くのにも苦勞している人もいる。町としては平成 27 年度に共通乗降場を増設することのだが、商工会としても提

案していきたいと思う。

- ・障がい者を対象とするかという点について、議論が重ねられたと思うが、三芳町の場合まず何もない状況において、デマンド交通をやっつけようということで、まずはスムーズに乗降できる方を対象にして実施していこうということであったのではないかと思う。ただ、障がい者の移動がこのままでずっとそのままがいいということではなく、町の政策として今後考えていってもらいたい。
- ・共通乗降場の設置については、詳細に関して今後個別の話が出てくると思うが、設置に関しては地元の協力が不可欠になってくると思うが、その際は前向きな検討をしていただければと思う。

《他の公共交通機関への影響について》

- ・平成 26 年度に試行運転を実施し、既存の乗合バス事業者への影響が表に出てこないようであるが、実は地域公共交通を維持するためには、既存のものをうまく活用しながら、補完をするとう視点が必要である。その点既存のバス事業者としてはどう考えているか。
また、平成 26 年度は 3 ヶ月間という短い運行期間であり、乗合バス利用者がどっと移行することはあまり考えられなかったが、平成 27 年度は 9 ヶ月間ということであり、既存の乗合バスにかなりの影響がでてくるのではないか。これは、町が周知や広報をすればするほど、バス利用者が、デマンド交通利用の不便さとバス利用の不便さを比較して公共交通手段を選択するのではないか。そういった状況になるのではないか。
⇒既存の公共交通機関への影響については、3 ヶ月間の試行運転の後にヒアリングを実施させていただき、その中で影響は無かったとの意見をいただいているところであり、町としては問題なく運行できるものと考えている。また、デマンド交通は、既存の公共交通機関のメインターゲットである通勤・通学の時間帯は外しており、主に住民の昼間の移動を確保するという観点が強いので、心配されるようなことは起きないのではないかと考えている。
⇒3 ヶ月間では影響が無かったが、今年度 9 ヶ月間で影響が出るかということであるが、平成 27 年度から事業環境が変わる点ある。三芳町の福祉バス券が年 96 枚配布されていたものが、平成 27 年度から突然 75%カットとなった。そして、福祉バスにかかる予算が、デマンド交通運行にかかる費用分だけ削除されたのではないかと考えられる。福祉バス券を利用している方々からは、デマンド交通でいけばいいのかという意見も聞こえてくる。三芳町としては、こういう方向でシフトしていくということではないのか。
⇒町としては、デマンド交通にシフトしていくということではない。福祉バス券のカットについては、町の財政状況が厳しいなかで、行政改革の一環として福祉バス券のみカットしたのではなく、他の住民サービスにつながる補助などについても削減、縮小を行った。町の公共交通政策としては、デマンド交通だけではなく、既存の公共交通であるバスやタクシーも存在し、町内に多様な公共交通機関があることが必要であると考えている。そういった訳で、町内の公共交通はデマンド交通だけでいいということではない。
⇒弊社への影響であるが、デマンド交通で行けるところはデマンド交通で行ってもらえない。例えば、三芳野病院へライフバスを乗り入れるという請願があるが、議会ではデマンド交通の結果を精査してからという話もある。今まで町とはウィンウィンの関係にあり、デマ

ンド交通についても協力していったが、デマンド交通の利用者が増え、デマンド交通の車両数が2台・3台・4台と増えていけば、最終的に影響を受けてくるのではないかと非常に懸念している。

⇒町内の公共交通の改善をはかるためには、デマンド交通だけで考えていくわけにはいかない。既存の路線バスの再編までいかないにしても、デマンド交通の影響をよく見定めることも必要であると考えるところであり、9ヵ月後に影響を評価するというよりも、中間で状況の報告をしていただき、地域公共交通会議の場を使って議論をしていただきたい。

今の議論の関連としては、ひとつにはデマンドの需要はこれから増えるか減るか不明な部分がある。周知活動が行われたのちに住民のデマンド交通への誤解が解消した場合この点がどうなるか。そもそも、平成27年度の運行は試行という運転なのか。そのあたりの趣旨はどういったものになっているのか。

⇒三芳野病院へのバス乗り入れの件であるが、請願が議会にあり、議会で審議した結果、最終的に三芳野病院へのバス乗り入れが採択された。

⇒平成27年度デマンド交通は、平成27年度の結果を踏まえ、平成28年度さらに改善を加えていくという意味では試行的な要素もあるが、かけている費用に対してあまりにも利用者数が少ないなど、特段の事由がない限り、基本的には平成28年度もデマンド交通運行を継続できればと考えている。また、国の補助もございますので、その補助が出ている限りにおいては、改善を加えつつ運行ができればと考えている。

《広域的な観点からの意見》

・平成27年度のデマンド交通（案）を事務局から提示させていただいたが、関東運輸局様、埼玉県様は他の県内の様々な事例をこれまで見てきていると思うので、広域的な視点からアドバイスいただけないでしょうか。

⇒県内の公共交通会議に何件か出ているが、公共交通は、目的がはっきりしないと、なかなか費用対効果が良くない。誰に何をやりたいのかははっきりしないと、うまくいっていないケースが多い。三芳町の実施要綱（案）には交通弱者の定義が示されているが、それが登録の対象者に反映されていないように感じる。他の市町村は対象者を絞り、例えば対象者は高齢者のみなど制約をかけている。対象を少し絞った方がいいのではないかと感じる。

費用対効果を考える際に、利用者が他の公共交通網を選択するか否かの判断基準は払う金額である。埼玉県内では運賃300円でデマンド交通を実施している例が多いという話も出たが、最近では県内でも運賃500円というのも増えてきている。要するにバスの2倍強くらいの運賃を出せば、ドア to ドアのいわゆるタクシーくらいのサービスを受けられるというものが多い。費用対効果を考えるに際しては、今後運賃についてどれくらいいただけるのかアンケートをしてもいいのではないか。また、1人を運ぶ費用が約5,000円ということであるが、それによって実現した移動はどういったものであったのか分析した方がいいのではないか。

現在他の自治体の事例で話題になっているのは、東松山市の事例である。東松山市は、タクシー事業を活用してデマンド交通を行っている。実証実験は終わっており、本格運行するか否かは来年度検討に入るみたいである。登録者が家までタクシーを呼べ、目的地は登録ポイントまでである。ただし、エリアが限られており、そのエリア内しか動けない。ただ、移動の結果をみると、高齢者というのは、生活するために最低限の移動をしている。買い物に行く、病院に行くというのが多く、駅というのはプラスアルファの世界である。国土交通省は、

地域公共交通の確保維持のための事業を実施しているが、生活に必要な移動の確保が第一なのではないかと考えている。生活に必要な移動を確保することにピンポイントをあてていかないと、事業が何年間か続いたときに行き詰まりを感じてしまうのではないかと思う。

⇒1人に約5,000円かけた移動はどういったものかという意見があったが、この点については、デマンド交通試行運転結果の15ページ以下に運行ログが示されている。また14ページに予約ごとの平均乗車時間が示されており、1人約14分から15分の移動であった。

なお、利用対象を絞った方が、利用者数が増えるということなのか。

⇒利用者数は当初減ると思う。ただ、高齢者は口コミで広がっていくということもあり、利用者数は徐々に増えていく可能性はある。その方が移動できるというのが目的である。利用者数を上げて収支率が良くなるというのは、ついてくるものである。町の財政にとっては収支率が高い方がいいと思うが、政策目的を達成するという観点からは対象を絞った方がいい。

⇒パワーポイント資料4ページ目に平成26年度からの変更点を挙げているが、その中で様々な意見を反映し、運行時間を30分延長しているが、仮に平成28年度にさらに運行時間を延長するという事になれば、既存の公共交通機関との棲み分けをどうするかという問題が出てくる。通勤・通学は対象としないと設定しているが、その設定が曖昧になってしまう。

デマンド交通の利用実態として駅への利用が多いということであるが、駅への移動はまさに幹線の仕事であり、既存のバス事業者の役割ではないかと思う。生活に必要な拠点施設への移動かつ路線バスがないところを埋めるのがデマンド交通の役割ではないか。デマンド交通のニーズが増え、デマンド交通を広げていくというのは違う方向に進んでいるのではないかと感じる。

収支の話もあるが、デマンド交通は黒字にはならない。たとえ費用がかかっても維持しなければならない移動であれば、行政が公費を投入して維持すべきではないのか。その中で、他の公共交通機関と共存するために、たとえデマンド交通のニーズがあっても、これ以上はサービスを広げないというものを明確に町はもった方がいいのではないか。

- ・デマンド交通の目的の話も出たが、三芳町のデマンド交通の場合、通院や買い物というよりは、駅への利用が多いところから見ても、実は三芳町ではまだ交通について危機感が高まっていない状態ではないかと考えられる。他のデマンド交通を導入している自治体においては、住民の日常の移動がより危機的な状況にあるために、もっと必要にかられて実施している。デマンド交通が無くては生活ができない状況の住民もいる。それに対して、幸いなことに三芳町はまだそういった状況ではない。ただ、将来的にはそうなる可能性が高いので、三芳町は歴史に学び、本当に困る前に手を打つという観点から取り組んでいると理解している。そして、対象者など制限を加えていくと利用人数が減っていくので、まずは沢山の人に利用してもらい、制度の趣旨を多くの住民に理解していただき、そのデータをもとに来年度以降よりよい公共交通を実現することを目標としていると理解している。

【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】

議長が今回事務局から提案のあった「平成27年度デマンド交通の運行について」「平成27年度デマンド交通実施要綱(案)」を各委員に諮ったところ、特段の異議は無く事務局提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。

3 その他

共通乗降場は一任すること。運賃は事務局提案のままでいくことを確認。

4 閉会