

会 議 録 (要 点)

会 議 名	平成26年度 第2回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年1月26日 (月) 午後2時開会 午後3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 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 (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 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 三芳町道路交通課長 柏原実 委 員 三芳町福祉課長 三室茂浩 委 員 三芳町財務課長 齊藤隆男 委 員 三芳町都市計画課長 鈴木喜久次</p>
欠席者	一般社団法人埼玉県バス協会専務理事 鶴岡洋
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 会長あいさつ</p> <p>3 協議 ・デマンド交通試行運転の成果</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉 会</p>

<p>会議結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 事務局より今回のデマンド交通試行運転の成果分析に関する説明があり、これに関して各委員より意見をいただいた。
<p>配布資料</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26年度第2回三芳町地域公共交通会議次第 三芳町デマンド交通試行運転成果分析結果 デマンド交通試行運転成果分析について
<p>議 題 ・ 発 言 ・ 結 果</p>
<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>3 協議</p> <p>事務局より会議資料「三芳町デマンド交通試行運転成果分析結果」「デマンド交通運転成果分析について」を用いて町が今回のデマンド交通試行運転の成果分析について説明。</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>《意見》</p> <ul style="list-style-type: none"> この3ヵ月間大きな問題なく運行されたということが、非常に立派な成果ではないかと思う。バス停留所を共通乗降場として利用できるようご協力いただいたライフバス様には感謝申し上げます。 今回の試行運転の結果いくつか見えてきたことがあるかと思うが、まず、施策として公費を出して行うということになると、誰を助けようとしているのかをもう一度考えた方がよい。今まで移動ができなくて苦労されてきた方々に、廉価でかつ従前のタクシーサービスと重ならない形でサービスの提供する実験を行ったのだから、その目的がどれくらい達成できたかを議論すべきと思う。私が期待していたのは、自動車の運転免許を持っていない方で、バスがなかなか利用したい時間がないという状況下で、タクシーの料金が高いので外出を思いとどまっていた方々が、このデマンド交通を利用して自力で動けるようになることだった。しかし実態はそうではなく、もともと自力で移動はできていたが、デマンド交通が意外と便利なので利用したという人が多かったのではないかと思う。これはこれで大事なことだが、こ

のことから、本当に喫緊で困っている人、すぐに助けなければならない人は三芳町には少ないのではないかと考えられる。

それともう一つ、効率的に政策目的を達成していかなければいけない中で、収入と支出の割合の妥当性についても議論をしなければならないと思う。今回 900 万円使い、46~47 万円の収入があった。これは、収支率（支出に占める収入の割合。100%以上だと黒字）で見ると 5%程度であった。5%という数字は、デマンド交通の中でも低い方である。もう少し上げられないかと思う。収支率を上げるためには利用者数を増やすことはもとより、価格設定を多少上げることも検討する必要があるかもしれない。なお、運賃値上げについて検討する際には、政策目的に鑑みてその額が妥当であるかも併せて考えなければならない。

ここで簡単な試算をすると、今回の実質的な利用者は約 300 人いるが、その方全員に年間 5 回、1 回 1,000 円のタクシー券を出すという施策を仮に実施した場合、費用は年間 150 万円となる。どちらが効率的だろうか。この 300 人を 1,000 人にとすると、500 万円台くらいである。実際にこれができるかという点、対象を限定して福祉タクシー事業として実施している自治体は既に存在するので、やっでできないことはないと思う。こういった少し広い施策の方向性を含めながら、今回の実験の是非について検討していただき、仮にデマンド交通を実施するという結論が出たら、今回の実験で改善点がいくつも出てきているので、そういった点を改善しながら、効率的かつより多くの人を救えるように進めていくとよいと思う。

さらに、おそらくデマンド交通だけでは町内の交通不便を訴えている方々を満足させることはできないであろうから、デマンド交通をやるか、やらないかの議論の後に、町内の幹線・支線のネットワークをどうするかというような長期的な視野の議論も必要になってくると思う。

《予約件数・乗車人数について》

・デマンド交通試行運転成果分析結果 13 ページに予約件数と乗車人数が示されているが、最少でも 1 日 1 回は運行されたということか。運行がゼロという日は無かったのか。

⇒運行がゼロという日は無く、少なくとも 1 日 1 回は乗車された。

《移動状況について》

・所沢方面へ行くための共通乗降場である「エステシティ所沢」の乗降の数は分かるか。感じとして一定の利用はあったのか。

⇒今回の資料では個別の共通乗降場の数は分からない。デマンド交通試行運転成果分析結果 15 ページ目に運行ログによる移動状況が示されているが、「エステシティ所沢」方面に（矢印による）移動がみられるので、一定の数利用されていることは推察される。

《運行時間について》

・今回の試行運転ではデマンド交通の運行時間が短いという意見が多々あり、今後デマンド交通を進めていくのであれば運行時間の延長も検討しなければならないと考えているが、事業者の方々に伺いたいのだが、今回の運行時間の前か後ろに 1 時間程度運行時間を延長した場合、問題があるか。あれば伺いたい。

⇒病院への利用者が多く、午前 9 時の（病院の）受付に間に合わないのかという意見はあった。もう少し運行時間を早めれば病院の受付には間に合うが、それによって通勤・通学に利用さ

れると、本来の趣旨から逸脱してしまうので、年齢制限など何らかの制限を設ければいいのではないか。

⇒今後詳細な分析は必要かと思うが、今回デマンド交通を利用した方は日頃弊社のバスを利用していない方々ではないかと推察される。運行時間の延長については、輸送力があまりに違うので当社としてはあまり影響が無いものと考えている。

《利用者アンケートについて》

・利用者アンケートの集計であるが、回収数は219件であるが、配布数、回収率はどうなっているのか。

⇒デマンド交通を利用した全ての方に乗務員から、アンケート用紙を配布してもらった。つまり、今回の乗車人数の1,806人が分母になってくると考えられる。

・そうなってくるとこのアンケートの回収率は12%程度になってくるが、アンケートの質問項目10「デマンド交通が移動の助けになったか」といった質問に対し、「移動の助けになった」96.8%という数値は誤解を生むのではないかと考えられる。これはあくまで推察にはなるが、アンケート用紙を返していない方は否定的な意見が多いのではないか。

⇒確かに回収率は低いですが、複数回デマンド交通を利用した方で1回回答をしたのでアンケートを返信しなかった方もいたのではないかと考えられる。

【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】

4 その他

特になし

5 閉会