

## 様式第2号（第9条関係）

## 会議録

会議の名称	平成27年度第2回地域公共交通活性化協議会		
開催日時	平成27年9月18日(金) 開会時刻 午前10時 閉会時刻 午前11時25分		
開催場所	ふじみ野市役所 A大会議室		
出席した者の氏名	役職名	氏名	役職名 氏名
	会長	久保田 尚	委員 柳沢 俊男
	委員	高畑 博	委員 穴戸 千恵
	委員	安藤 貴彦 (代理)	委員 真家 正人
	委員	平佐 良之介 (代理)	委員 石塚 章
	委員	菊地 誠 (代理)	委員 本橋 孝和
	委員	藤田 貢 (代理)	委員 黒凶 幸男 (代理)
	委員	西村 幸久	委員 宮崎 信二
	委員	梶村 善忠	
委員	小泉 二三枝		
会議の議題	(1) 市内循環バスの見直し運行計画（素案）について		
会議の公開又は非公開の別	公開		
会議の非公開の理由			
傍聴人の数	8人		
発言の内容	別紙「発言の要旨」のとおり		
会議資料	別添のとおり		
事務局	総合政策部改革推進室		
議事の確定	確定年月日	平成27年10月20日	
	記名押印	役職名 会長 久保田 尚 ㊟	

## 発言の要旨

発言者	発言の要旨
藤田代理	<p><b>(1) 市内循環バスの見直し運行計画（素案）について</b></p> <p>一般乗用タイプのデマンド型交通を検討するに当たりまして、東松山市の内容はご参考にされましたか。一般的に有料でデマンド型交通を運行する場合、国の認可が必要ですが、東松山市で実施中のデマンド型交通の場合、既存の認可で運行が可能です。市内で運行中のタクシー事業者が複数で運行するため、特定の事業者のみで運行しないというメリットがあります。また、新たにオペレーターの手配も必要なく、既存のシステムで導入可能です。東松山市と情報交換されてはいかがでしょうか。</p>
宮崎委員	<p>補足ですが、県内では東松山市、志木市、美里町で導入されているタクシー補助券とも言える仕組みで、許認可申請手続きが必要ない方式です。従前からのデマンド型交通とは違うデマンドタイプとも呼べる仕組みです。</p>
事務局	<p>乗合タイプと乗用タイプそれぞれメリット、デメリットありますが、今回は志木市の事例を参考に一般乗用タイプのデマンド型交通をご提案させて頂いております。</p>
柳沢委員	<p>5頁の説明で、デマンド型交通は大分経費的に苦労しているようですが、全国的に収支が良く、見本となるような事例はありませんか。</p>
藤田代理	<p>県内での事例としては、さいたま市岩槻区があります。収支率が40%程度と比較的良く、地域住民も頑張っていて取り組んでいる事例です。</p>
事務局	<p>特徴的な事例としては鳩山町や三重県玉城町がありますが、いずれも収支率は2～3割程度かと思えます。</p>
宍戸委員	<p>今回の案では、通勤・通学に対応した若い世代が利用可能な案がなく、大変残念だと思えました。アンケート調査は現在の利用者に聞いているため、高齢者が主に対象になっていますが、潜在的な意見が反映されていないと思えます。前回の会議でも市内循環バスは高齢者、民間路線バスは通勤・通学者と分担するということでしたが、民間バス事業者には行政が補助金を出すなど、通勤・通学のニーズを満たすような開拓をして頂きたい。市としても子育て世帯の移住促進や、地元企業との協力などにより、市全体が活性化するような長期的な視点で進めて頂きたいと思えます。例えば、23区では若年人口を増やすような施策を掲げていますが、ふじみ野市ではそのような施策が不十分だと感じています。国土交通省による子育て世代が重視する居住環境要素に関する意識調査では、生活利便性の要素の中で、駅やバス停が徒歩圏内にあるという項目を重視する回答が多く見られます。地域公共交通の利便性を高めることはこれから住宅購入をする方にもアピールになるとともに、通勤・通学という生活の基盤を支えることにより、移住者が増え、地域がもっと活性化すると思えます。先程、説明がありましたが、通勤・通学は路線バ</p>

事務局	<p>スで対応するというお考えでしたら、路線バスにどのように協力して頂けるのか回答をお願い致します。</p>
事務局	<p>当市も以前路線バスの廃止を経験していますが、その時にも路線バスの継続も含めて、新たな路線のお願いをしましたが、需要を予測するのが大変難しく、導入に結びつかなかった経緯があります。市の公共交通としての役割を考えますと、対象を限定的にせざるを得ないものと考えています。定時定路線型の実証運行の中で、要望がありましたら、民間事業者へ働きかけを行っていきますが、今の段階では、行政としてターゲットを限定した案を提示させて頂きました。</p>
柳沢委員	<p>障がい者の付き添いの方は利用できますか。</p>
事務局	<p>利用できます。</p>
柳沢委員	<p>運賃は5割と考えてよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>定時定路線型は、そのように考えています。</p>
柳沢委員	<p>車両はワンボックス車両ですが、車椅子は利用できますか。</p>
事務局	<p>現在運行中の車両は車椅子対応となっておりますが、今回はタクシーを補完するという観点もありますので車椅子を想定していない案となっております。</p>
久保田会長	<p>2つのシステムを併用することになりますが、1つはタクシー事業者へ電話をしてどこへでも利用可能で、運賃が半額になるシステムと、もう1つはワンボックス車両の定時定路線型を運行するシステムですが、どのような使い分けがされるものと想定されていますか。</p>
事務局	<p>デマンド型交通は対象者や乗降ポイントなどを限定しており、定時定路線型を使えない方や駅から離れている方など、買物や通院目的の高齢者などが主な対象者になりますが、登録者の中で使い分けして頂けると考えています。</p>
久保田会長	<p>おおまかに区別すると定時定路線型は誰でも利用可能で、高齢者はタクシーの補助も使えるということになると思います。</p>
柳沢委員	<p>高齢者でもワンボックス車両に自力で乗車できる方は利用できますが、杖を利用している高齢者などはタクシーを利用することになるということでしょうか。</p>
西村委員	<p>市内では道幅の関係でワンボックス車両もタクシー車両も運行できない場所はどの位ありますか。</p>
事務局	<p>現在運行中の車両は元福岡や駅北側などは運行できない状況のため、ワンボックス車両に変更していますが、全てカバーするのは難しいため、タクシーで補完せざるを得ないものと考えています。</p>
宍戸委員	<p>満員になった場合、続行車を運行するとありますが、満員になった場合、別の車を運行して頂くという理解でよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>その通りです。</p>
柳沢委員	<p>確認ですが、タクシー利用と定時定路線型、市内循環バスの3つのタイプが提案されているという理解でよろしいでしょうか。</p>

事務局	タクシー利用のデマンド型交通と、ワンボックス車両の定時定路線型の2つのタイプで、現在運行中の市内循環バスは廃止してワンボックス車両に移行します。
西村委員	乗用タイプのデマンド型交通は近所の方を誘って、一緒に利用することはできますか。
事務局	登録して頂ければ利用可能です。
宮崎委員	運行事業者の選定方法で、定時定路線型と、乗用タイプのデマンド型交通をまとめて一本で業者を選定することになりますか。
事務局	今後具体的な仕様などを作成し、事業者にはアヒアヒした段階で、調整していきたいと考えています。
宮崎委員	定時定路線型しか企画提案をする理由がないと思いますが、デマンド型交通は関係するタクシー事業者全てに依頼する方法か、一般競争入札で選定する方法のどちらかになると思いますがいかがでしょうか。
事務局	乗用タイプのデマンド型交通は、利用者が特定の事業者しか利用できないのは問題かと思っておりますので、今後精査したいと考えています。
久保田会長	路上で目の前を走っているタクシーをつかまえることはできないと思いますが、実際乗降ポイントで利用しようとしたら県外のタクシー事業者が運行されているケースも想定される中で、特定の事業者だけと契約するのは考えにくいというご意見の通りかと思っております。具体的な仕組みや制度設計は今後検討して頂きたいと思っております。
柳沢委員	一般乗用タイプのデマンド型交通は車椅子など肢体不自由者が利用する場合、ケアができるような仕組みでしょうか。
事務局	現状のタクシーではヘルパー資格がある運転手もいますが、利用者側の判断により利用されることになり、現行のタクシーと同様の利用形態になるかと思っております。
藤田代理	最近ユニバーサルデザインタクシーやユニバーサルデザインドライバーという制度がありますが、市内を運行中のダイヤモンド交通や三和富士交通も同様の制度に取り組んでいます。最近日産のワンボックスタイプで、車椅子も乗車可能なバネットNV200が導入されていますが、トヨタでも年末までには車椅子対応のタクシー車両の導入が予定されており、タクシー業界も国の方針により、車椅子利用者の方も利用できるような流れになってきています。
久保田会長	2種類のタイプを導入するという点でよろしいでしょうか。特にご異議がないようですので、この方針を進めていくとして、この先の話として8ページに6ルートとありますが、具体的なルート設定とはなっていません。事務局として、どのようなスケジュールで検討し、いつ頃から実証実験をスタートさせたいと考えていますか。
事務局	第1回会議でも提示しましたように、2月からの実証実験へ向けて、10月下旬には実証運行計画の承認手続きに入りたいと考えていますが、併用型の案についてご承認頂かないと、ルート案を検討するのは難しいと判断し、今回はエリアイメージで提示させて頂きました。素案のルート設定に際しては、事務局とバス事業者やタクシー事業者と調整させて頂き、10月末までにルートを確定したいと考えています。

久保田会長	ルート設定に際しては、幅員上通行可能かどうか、警察との協議などを進め、10月末までに確定したいということでしょうか。
事務局	10月末の第3回会議では運行事業者も決定し、運輸局へ申請する段階のスケジュールとなっております。ルートの決定行為をもう一度協議会を経た方が良いというご意見が多数でございましたら、予定している第3回会議の前にもう一度会議を設定する必要があると考えています。
久保田会長	2月から実証運行を開始するためには、10月末までに事業者選定まで終わっていないといけないということでしょうか。仮に10月末に協議会を開催する場合、ルートは案ではなく、報告になるということですが、いかがでしょうか。いつ頃だったら、ルート案について協議する余地はあるのでしょうか。
事務局	事務局内の最終期限を9月末としており、その後、バス事業者やタクシー事業者と協議・調整し、恐らく10月中旬から下旬にかけてルート案に対する協議になるかと思えます。
小泉委員	ルートについて、民生委員・児童委員の立場としてご意見を出すのは難しいと思います。この件についてもう一度知識のある方が集まって開催するというのはどうでしょうか。
久保田会長	その道のプロと事務局にご一任して頂くというのも一つの方法かと思いますが、いかがでしょうか。ルートについては事務局一任とし、全て決定したものを次回ご報告して頂くという進め方でよろしいでしょうか。
宍戸委員	Bエリアでエコパが含まれていますが、定時定路線型でカバーするのでしょうか。それとも無料の送迎バスは存続させるのでしょうか。また、エコパの無料送迎バスにはどれ位費用が掛かっていますか。
事務局	送迎バスの費用については手元に資料がありませんので金額はお答えできないのですが、エコパの利用者は最近急増しており、ワンボックス車両の定時定路線型で対応するのは難しいと判断しています。但し、周辺に運動施設も立地しており、検討する余地があると判断し、エリアを設定しています。
宍戸委員	エコパの利用者だけ無料のため、不満を言っている方もいるようですが、エコパの送迎バスだけが無料になるのでしょうか。
事務局	エコパは老人福祉施設「太陽の家」の代替として設置された経緯があります。設置の目的と利用者の関係から、施設の利用者へのサービスという考え方を踏まえたと、有料化に対して同じ考え方で運行するのは難しいと考えており、別に考えていきたいと思えます。
久保田会長	再度確認させていただきますが、具体的なルートについては事務局にご一任して頂き、次回協議会でご報告するというところでよろしいでしょうか。
宮崎委員	10月末までにルートを確定し、事業者を選定するということがですが、ここ1ヶ月で事業者をどのように決めるのでしょうか。
事務局	タクシー事業者へのヒアリングは一度夏場にしていますが、実証運行へ向けた詳しい内容については行っていないため、早急に行い、その上でプロポーザル選定を進めたいと考えています。10月末を目指していますが、11月にずれ込む可能性もあります。

宮崎委員	地方自治法には入札などの規程もあるため、無理のないように行って下さい。
久保田会長	2月実証運行開始を目指して、当面進めていくということになるため、次回は10月末か11月上旬に開催されると思います。
事務局	次回協議会につきましては、詳細な日程等が決まり次第、皆様にご連絡させていただきます。
久保田会長	以上を持ちまして、第2回ふじみ野市地域公共交通活性化協議会を終了致します。