

会 議 録

会 議 名	平成27年度 第1回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年12月11日（月） 午前10時開会 午前12時閉会
開 催 場 所	三芳町総合体育館3階 研修室
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 流通経済大学准教授 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 忽滑谷徹雄 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所長 小林克美（代理） 委 員 一般財団法人埼玉県バス協会 金川新吾（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 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 石塚章 委 員 東入間警察署交通課交通規制係 大里正和 委 員 三芳町商工会会長 山田政弘 委 員 三芳町社会福祉協議会事務局長 石森勉 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	富士タクシー労働組合委員長 佐藤守
傍聴者	2名
事務局職員	政策推進担当 江田直也・宮腰孝信
議 題	<p>1 開 会</p> <p>2 報 告</p> <p>・平成27年度デマンド交通運行状況の中間報告について</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年度デマンド交通運行状況の中間報告について説明があり、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"> ・会議次第 ・三芳町地域公共交通会議委員名簿 ・三芳町デマンド交通利用者アンケート ・平成27年度デマンド交通の中間報告 ・デマンド交通チラシ
<p>議 題 ・ 発 言 ・ 結 果</p>
<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>3 報告</p> <p>事務局より会議資料「平成27年度デマンド交通運行状況の中間報告」「三芳町デマンド交通利用者アンケート」「デマンド交通チラシ」を用いて町が平成27年度デマンド交通運行状況の中間報告について説明。</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"> ・アンケートの結果で、少数意見かもしれないが、最後38シートに「タクシー券を配布してほしい」という意見がある。国の保障も対象外ではあるが、このページ等すべて利便性を向上させるため状況をすべて受け入れるというタクシーの形態と変わらない。極端な話をするとこの地域からタクシーが撤退するという事態にもなり兼ねないので、国の保障も対象外ではあるが、タクシー券の配布、タクシー券を普及するという考え方もあるのではないかと、いうことを、提案する。 ・予約状況によって使用したいのに使用できないと、次から使用しようと思わなくなってしまうので、これはもったいない話である。もう少しみんなで議論をして、利用しやすいようにすればもっと利用が増えると思う。 ・本当に困っている方は足が悪い、身体が悪いということで、家の近くバス停や、共通乗降場

まで行くのが大変だという話がある。北永井3区では狭い道があり、そこでタクシーが待っているというのはなかなか困難な状況である。そのようなことがあり、利用を我慢してしまう人もいる。

- ・地域福祉懇談会を開催した際に生活の困りごとは、交通網がよくない、交通の便が悪い、またデマンド交通のことを知らなかったことも聞いている。働いているので平日の利用はほとんどないので、土日の利用ができればということも伺っている。
- ・デマンド交通でふじみ野駅も利用できればという意見もある。
- ・タクシー券を配布して、2市1町の中にあるタクシー会社すべてが共通で使えるということになれば、サービスが悪いタクシー会社は利用されなくなるので、結果としてサービス向上に繋がっていくと思う。
- ・1人運ぶ費用が1670円とタクシーのワンメーターを上回っているため、更にコストカットや効率的な運用が必要ではないか。

<他の公共交通機関への影響>

- ・障がい者の方と70歳以上の高齢者の方に福祉バス券を、昨年度まで一人当たり年間96枚配っていたものを、今年度から高齢者に関しては4分の3がカットになり、その方々がデマンド交通に移行しているのではないかとというのが実感としてある。現在のバス事業の影響に関して言うと、その部分が今後出てくるのではないかと分析している。
- ・タクシー事業に対する影響については、8月～10月と当地域の無線の配車件数や受注件数は若干ではあるが、逆に伸びているという状況である。そのためデマンド交通がタクシー事業に与えている影響というのはほとんどないと感じている。
- ・デマンド交通だけの利用者数が増えればいいという考え方ではなく、公共交通機関同士が互いに助け合える形で、全部の公共交通が生き残っていけるような形での政策をしていったほうがいい。

<予約・利用者について>

- ・実際に利用している利用者数はどの程度いるのか。

⇒平成26年度と27年度を合わせた利用者数が730人というのは分かっているが、今年度の正確な数字はまだ把握できていない。

- ・アンケートの中に「電話が繋がりにくい」というようなご意見がかなり多くあった。朝の時間帯になると利用者が集中する。10月頭に、回線をもう1回線増設し、朝の時間帯だけは2回線に対応している。それでもおそらく利用時間が重なるというところで電話が繋がらない、あるいは利用者が共通乗降場を把握できていないと、確認作業をかなり丁寧にを行うために1回の通話時間が長くなるという事実がある。これも利用者にはできれば登録番号を伝えて

頂けると入力作業もコマ何秒の話ではあるが、非常に短く済むので、その点を今後行政で周知してもらえればと思う。

〈移動状況について〉

・利用目的は駅が多く、買い物などの利用はあまりなかったということだが、交通空白地域の手段の確保が一つの目的であり、町の活性化には役立ってないと思う。行きはデマンド交通を利用して買い物を買い、帰りはタクシー利用というのも見受けられるが、実際の利用の形態として行きはデマンド交通を利用して、帰りタクシーを利用する方が目に見えてあるのか、それともないのかについて確認をしたい。

⇒町内の活性化については町内の施設の充実だとか、イベントの充実などそういったものが相まって活性化していくものだと思うので、そういった意味でも町づくりと合わせて考えていなくてはならないと考えている。まずは第1の交通空白地域の解消については役立っていると考えている。

⇒資料の20シート目で利用の多い乗降場ということで乗車と降車で分けており、降車は鶴瀬駅西口降車442件、みずほ台がそれに次いで310件とあるが、それに対して乗車は、みずほ台駅が158人、鶴瀬駅が89人という数字が出ているので、一概にこの数字がということではないが、降りる方は多いが乗る方が少ないということは、行きはデマンド交通を利用して、帰りは他の公共交通機関であるタクシー、ライフバスや家族の送迎を使って帰ってきているのではないかと推察される。

⇒行きがデマンドで帰りがタクシーとそれに限ったわけではないが、先ほど、「電話したが希望の時間に予約が取れなかった」こういったお客様については、ではタクシーを利用しよう、ではバスを利用しようという方も実際にいる。

3 その他

4 閉会