

会 議 録(要点)

会 議 名	平成27年度 第2回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	平成28年3月24日(木) 午前10時開会 午前11時45分閉会
開 催 場 所	三芳町役場 5階 501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 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首席運輸企画専門官 柳瀬光輝 委 員 富士タクシー労働組合委員長 佐藤守 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 神田順子(代理) 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 郡司道行(代理) 委 員 三芳町財務課長 齊藤隆男 委 員 三芳町都市計画課長 古寺靖(代理)</p>
欠席者	<p>一般財団法人埼玉県バス協会 専務理事 鶴岡洋 埼玉県企画財務部交通政策課 交通企画・バス担当 宮崎信二 埼玉県川越県土整備事務所 管理担当課長 石塚章</p>
傍聴者	1名
事務局職員	<p>政策推進室副室長 百富由美香 政策推進担当主幹 島田高志 政策推進担当 江田直也 宮腰孝信</p>
議 題	<p>1 開 会 2 町長あいさつ 3 委嘱 4 会長、副会長の選任</p>

<p>5 議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度デマンド交通の成果分析について
<p>会議結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会長は町長、副会長は板谷委員を選任した。 ・事務局より平成27年度デマンド交通の成果分析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 ・三芳町地域公共交通会議設置要綱 ・三芳町デマンド交通試行運転成果分析結果 ・デマンド交通運行成果分析について)
<p>議 題 ・ 発 言 ・ 結 果</p>
<p>1 開会</p> <p>2 町長あいさつ</p> <p>3 委嘱</p> <p>4 会長、副会長の選任</p> <p>5 議事</p> <p>事務局より会議資料「デマンド交通運行成果分析について」「三芳町デマンド交通試行運転成果分析結果（素案）」を用いて平成27年度デマンド交通運行状況について説明。</p> <p>【意見及び主な質問事項に対する回答】</p> <p><デマンド交通について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・成果分析結果の21ページに乗合値が書いてあるが、どの時間帯の乗合が多いのか。 <p>⇒乗合値については、時間毎については集計を取っておらず、仮に出しても日毎の集計になってしまう、どれぐらい予約が入っているか運行状況を毎日確認しているが、特に朝8時から10時ぐらいの間に鶴瀬駅、みずほ台駅に行かれる方が多く、その方が乗り合わせているのは、よく見かける。午後の時間については予約が多く入っていることがそこまで多くなく、乗合はあまり発生してない。</p>

・今後、タクシー車両のまま運行を続けるのか、それともハイエースのようなものに変える方向でいくのか。

⇒まだ乗合が少なく、タクシー車両の乗車人数を越えることがないため、ハイエースなど検討するのは時期尚早と考えている。

・登録者が4,700人、利用者が683人いる中で、毎日利用している人はどの程度いるのか。難しいかもしれないが、予約が取れないことを改善するために場合によっては高頻度で利用する方を制限するという方法もあると思う。

⇒利用回数が100回を越えている方が1~2名でおり、この方は毎日利用していると思われる。10回以上使った方が100人程度いるが、本当に毎日というのはごく少数と思われる。

・実際に運行をしている事業者の感想として、高頻度の利用者が大きな問題であると感じている。1週間単位で予約を取り、1週間特定の時間帯を予約で押さえてしまう方も実際にはいる。そういった方に予約を押さえられてしまい、本来の交通弱者が移動できないということが一番の問題ではないかと感じている。

・料金体系を複雑化するのは望ましくないが、健常者で通勤などに使っている方と本当に足が悪くて外に出られない、買い物に行かれない方との差があってもいいのかなという感想は持っている。

・毎日デマンド交通を利用するというのは、デマンド交通の趣旨とは違うと思われるため、制限などを検討してもよいのではないか。

〈その他公共交通についての意見〉

・今後、高齢化の進展により高齢者がバス停までが行くことが困難になると、タクシーはドア to ドアが対応できる交通手段であるので、タクシーの利用券の制度を構築すれば高齢者の足の確保、あるいは高齢者の出かける機会も増えて、町の活性化にも繋がるのではないか。

・アンケート結果ではデマンド交通を利用している、意見はバスのことが書いてあったりしている。つまり、バスの路線が増えたり、運行本数が増えたりすれば、デマンド交通を利用しなくて済んだという感じも見受けられる。デマンド交通は利用登録、予約と段階があるので、これらの手続きがあることを考えると目の前を通るバスがあれば乗りたいという方のほうがずっと多いと思う。

・デマンド交通の利用者は駅に行く方が多い。今、バスが走っていない鎌倉通りと言われていた道沿いに小さな車両のバスの路線ができればかなり改善される。今はデマンド交通を利用していないけどもう少し何かがあったらいいという方にも便利さは出てくると思う。確かにデマンド交通は不便な方にとっては第2、第3の交通機関という成果になっているが、デマンド交通はタクシー券補助に変えて、小さなバスを通す方が先の話ではないかと思う。

- ・資料を見る限りは駅に向かっている方が多いので、デマンド交通と今の路線バスをうまく組み合わせると更にもっといい方法に進めると思う。
- ・これから増える高齢者や交通弱者の対策を考える際に、大きいバスで病院に一挙に運ぶというのではなく、家から一歩出てやっと歩いている人をどのように救っていくかが本質である。
- ・デマンド交通に頼りすぎると他の公共交通の経営が悪化してしまい、撤退してしまうこともあり得る。そのため、デマンドは補完的な公共交通機関と考えたほうがいい。
- ・様々な移動需要がある中で、最終的には移動したい目的が達成できるようにしなければならないので、そういった意見をまとめてあげて交通計画を作り上げていく必要性があるのと感じている。

6 閉会