

会 議 録

会 議 名	令和4年度 第1回三芳町地域公共交通会議
開 催 日 時	令和4年11月16日(水) 9時30分開会 11時00分閉会
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	林会長、板谷副会長、照井委員、関根委員、内田委員(三和富士交通株式会社：市川氏代理出席)、高原委員(一般社団法人埼玉県乗用自動車協会：藤田氏代理出席)、細野委員、山崎委員、人見委員、芳野委員(東入間警察署：尾島氏代理出席)、篠原委員、島田委員、西島委員(財政デジタル推進課：齊藤氏代理出席)、田中委員、井上委員、三室委員
欠席者	西内委員、忽滑谷委員、廣瀬委員、山田委員
傍聴人	3名
事務局職員	政策推進室 副室長 南雲玲 政策推進担当 主査 細野良太 主事 森卓哉
議 題	<p>1 開 会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>3 議 題</p> <p>(1) 地域公共交通計画の策定について</p> <p>4 報 告</p> <p>(1) 前回会議の振り返り</p> <p>(2) 三芳町日本版 MaaS 実証実験の結果について</p> <p>(3) ライフバスダイヤ改正・スマホ決済アプリの導入について</p> <p>(4) ライフバス6・8番線乗降客数調査及び6番線沿線(羽生山住宅周辺)アンケートについて</p> <p>5 事務連絡</p> <p>6 閉 会</p>
会議結果	・地域公共交通計画の策定及び地域公共交通会議に法定協議会の機能を付与することについて承認
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・会議次第 ・三芳町地域公共交通計画の策定に向けて ・三芳町日本版 MaaS 実証実験 相乗りタクシーサービス「くるタク」実証実験報告書 ・ライフバス主要バス停時刻表 ・QUICK RIDE チラシ ・スマートフォンアプリ導入に伴うエリア制定期乗車券への移行並びに定期乗車券運賃改定のお知らせ ・ライフバス乗降客数調査実施要領

- ・公共交通の利用状況に関するアンケート
- ・三芳町地域公共交通会議委員名簿

発言者	議題・発言・結果
	<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>3 議題 (1) 地域公共交通計画の策定について 資料「三芳町地域公共交通計画の策定に向けて」を基に事務局より説明を行った。</p> <p>事務局</p> <p>委員</p> <p>早めに計画策定をした方が良いといったことは以前から申し上げていた。各地域に公共交通がどの程度張り巡らされているかについては、住民の安心安全な生活のために必要な情報として計画の中で分かりやすく明記する、町で担保することが重要だと考えている。</p> <p>令和2年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の法改正がなされ、地域公共交通計画（マスタープラン）の策定が努力義務化され、法定協議会が国から補助を受けて計画を策定していく形にはなるが、令和5年度以降に三芳町も計画の策定を進める方針になったことは良かったと思っている。</p> <p>計画の策定は他市町を見てもコンサルに委託して策定されることが多いようであるが、決して自力でできないわけではない。いずれにしても、住民のニーズを把握したうえで交通空白地域等が発生しないような形で計画としてまとめていく必要があると考える。</p> <p>一方で、サービスレベルをどの程度の水準にするかは、計画策定においてどの自治体でも難しいポイントになっているところであるため、そのあたりは議論を重ねて進めていただければと考えている。</p> <p>会長</p> <p>事務局に確認するが、地域公共交通会議に地域公共交通計画を策定するための法定協議会の機能を付与する形で運営していくという認識で良いか。</p> <p>また、委員の発言の中で計画策定は委託でも自前でもできるといった内容があったが、策定方法はこういった方法で検討しているか確認したい。</p> <p>事務局</p> <p>法定協議会の設置は会長のご認識のとおり進めていきたいと考えている。法定協議会の機能を付与するにあたり、次回の会議で「三芳町地域公共交通会議設置要綱」の改正案を提示する予定。</p> <p>計画の策定方法については、住民のニーズ把握や調査段階から専門的な知見を</p>

	<p>入れながら進めたいと考えているため、コンサルに委託して進めたいと考えているところ。</p>
委員	<p>法定協議会の設置に伴い、現在の委員としての役割は変更があるのか。</p>
事務局	<p>地域公共交通会議と法定協議会は根拠法令の違いはあるものの、委員の役割等については大きな違いはないものと考えている。</p>
委員	<p>補足になるが、法定協議会の委員として依頼された場合は参加応諾義務があり、断れないこととなっている。また、結果尊重義務もあり、法定協議会で決定された事項に反するような行動はできない形となっている。</p>
会長	<p>資料「三芳町地域公共交通計画の策定に向けて」のとおり、地域公共交通計画の策定及び法定協議会の設置等について、意義がなければ拍手を持って承認としたい。</p> <p>(異議なし、拍手多数)</p> <p>(議題(1)について、資料のとおり承認)</p>
	<p>4 報告</p>
事務局	<p>(1) 前回会議の振り返り</p> <p>スクールゾーンの取扱い、「互助」による移動ボランティア支援、公共交通補助事業について事務局より報告を行った。</p> <p>(質疑なし)</p>
事務局	<p>(2) 三芳町日本版 MaaS 実証実験の結果について</p> <p>資料「三芳町日本版 MaaS 実証実験 相乗りタクシーサービス「くるタク」実証実験報告書」について事務局より報告を行った。</p>
委員	<p>当該サービスを今後も継続して実施するとした場合には、利用者をどれだけ増やせるかという点が最も大きな課題だと考えている。</p> <p>スマホやタブレットのアプリケーションで運用するのであれば、配車予約だけでなく、町の情報を積極的にプッシュ配信する等、他の活用方法も検討できると住民にとってより有益なサービスになると考える。</p>
会長	<p>いただいたご意見は、今後の地域公共交通計画の策定の参考としたい。</p>
委員	<p>欧米で行われている本来の MaaS は、自動車以外の公共交通機関に移動手段を変更してほしいという目的で実施されている。目的地まで向かう最短経路や交通手段(タクシー・バス・自転車・レンタカー等)、目的地までの料金が一目で分かるアプリがあり、予約まで完結できる仕様になっている。欧米でそういった取</p>

	<p>組ができるのは、公共交通は儲からないものだという共通認識があり、事業者単独で営業できない前提があるからである。日本は事業者の営業努力が素晴らしいため欧米のような運用になっていない現状がある。</p> <p>三芳町で実施した相乗りタクシーサービスについては、実証実験を実施した時期がコロナ全盛期であったこともあり、利用促進に関する広告を前面に打ち出せなかったことも利用があまり進まなかった原因になったのではと考える。利用の仕方が複雑になると住民に定着するまで時間を要するため、既存の路線バス・タクシーをそのまま利用した方が利用しやすいのではないかという結論に至る可能性はあると考えている。そういった懸念事項も含めて今後計画を策定して進めていただきたいと考えている。</p> <p>(3) ライフバスダイヤ改正・スマホ決済アプリの導入について 資料「QUICK RIDE チラシ」、「スマートフォンアプリ導入に伴うエリア制定期乗車券への移行並びに定期乗車券運賃改定のお知らせ」について事務局より報告を行った。</p> <p>委員 導入経緯について補足する。交通系 IC カードは導入費用面からハードルが高いため断念する形となった。 このほかに、PayPay、VISA タッチ決済、イオンカード等を検討していったが、通勤利用者のスマホ普及率がほぼ 100% であること、不正乗車の観点でスマホの貸し借りはほとんどないと考えられることから、QUICK RIDE を導入した形になる。</p> <p>事務局 (4) ライフバス 6・8 番線乗降客数調査及び 6 番線沿線（羽生山住宅周辺）アンケートについて 資料「ライフバス乗降客数調査実施要領」、「公共交通の利用状況に関するアンケート」について事務局より報告を行った。 (質疑なし)</p> <p>5 事務連絡 事務局より、令和 4 年度第 2 回地域公共交通会議を開催する予定であることを報告した。その際に「三芳町地域公共交通会議設置要綱」の改正案を提示する。</p> <p>6 閉会</p>
--	---