

議 事 録

会 議 名	令和6年度第3回三芳町地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和6年10月30日（水） 15時00分開会 16時10分閉会
開 催 場 所	三芳町役場5階501会議室
主 宰 者 氏 名	三芳町地域公共交通協議会
出 席 者	林会長、板谷副会長、忽滑谷委員、照井委員、市川委員（代理）、廣瀬委員、金子委員、永山委員、篠原委員、小池委員、若林委員、井上委員、西山委員 三芳町地域公共交通計画策定支援業務委託事業者 担当2名
欠 席 者	西内委員、関根委員、藤田委員、坂井委員、島根委員、山田委員
傍 聴 人	なし
事務局職員	政策推進室 室長 島田高志 副室長 南雲玲 政策推進担当 主任 萩原春香
次 第	1 開 会 2 会長あいさつ 3 議 事 第1号議案 三芳町地域公共交通計画素案について 第2号議案 令和7年度実証実験について 4 その他 5 閉 会
結 果	・第1号議案について、三芳町地域公共交通計画策定支援業務委託事業者（株式会社ケー・シー・エス）より説明し、原案のとおり承認を得た。 ・第2号議案について、事務局より説明し、今後関係者と協議の上進めていくということで承認を得た。
配 布 資 料	資料1_三芳町地域公共交通計画素案 資料2_令和7年度実証実験を目指した検討案
発 言 者	議 題 ・ 発 言 ・ 結 果
委員	1 開 会 2 会長あいさつ 3 議 事 第1号議案 三芳町地域公共交通計画素案について 三芳町地域公共交通計画素案について、三芳町地域公共交通計画策定支援業務委託事業者（株式会社ケー・シー・エス）より説明を行った。 施策8のキャッシュレス決済の導入について、交通系ICカード決済は費用的に

	<p>高過ぎることが参入障壁となっている。現在も様々なキャッシュレスが出ており検討はしているが、二次元コード決済等いろいろな事業者の話を聞いたところ導入コスト、手数料の部分で費用対効果を考えるとなかなか難しい。</p> <p>交通系 IC カードから撤退するような事業者もかなり出てきている。更新のために数億円かかるということで、最近では交通系 IC カードではない方向にいきつつある。一昨年にクイックライドというキャッシュレスを導入した。これは利用者のスマートフォンで全て決済完結し、手数料自体も他のキャッシュレスサービスより少し割安になっている。</p> <p>定期券の利用者は三芳町と富士見市の利用者合わせて約 120 名、回数券の利用者は多いときで約 400 名となり、利用率としてはだいぶ上がっている。キャッシュレスを導入するとなると手数料が 2 倍となり、行政からの支援がない限りは厳しい。例えば地域通貨を導入してそれをキャッシュレスにする等しないと、費用対効果の部分で厳しい。</p> <p>また、乗務員の高齢化による乗務員不足についてはかなり深刻な状況。現在勤務している乗務員を離職させないことが重要となり、賃上げは当然だが、カスハラ対策についても考えていかなければならない。</p> <p>乗務員がやめる際の理由の一つが乗客とのやり取り。遅れただけで運賃を投げつけられたりすることが日常的にある。これに関しては東京都は条例を定めたはずだが周知をして頂き、カスハラについての町民の意識を高めるような施策をして頂きたい。また、発車する際に道を譲ってもらえないということが頻繁に出ている。何か施策を打っていただければ助かる。</p>
委員	<p>地域で交通機関についての意見を聞いてみたが、良い案は出てこなかった。ある程度こちらで線を引かないとなかなか意見は出てこない。タクシー券が一番良いのではないか。もう少しまとまればいろいろな意見が出て、良い形になるだろう。</p>
委員	<p>計画策定後に定期的に目標が達成できているかどうかというのをモニタリングし、数値を把握して達成度を示さなければならない。例えば目標 52 ページで既存のバスの運行本数や利用者数について可能な限り現状運用したいという姿勢は正しい。現実には可能かどうかということも少し踏まえても良い。</p> <p>特に本数を守るために昨今、運転者の確保が極めて難しいという状況になっており、営業所に物理的に運転する人がおらず、本数が減ってしまうことも想定しなければならない。実際そうなった際、評価は低くなるので無理やりにでも上げる努力をするのか、または与えられたリソースの中で満足度を高めていく方向に行くのか、おそらく後者の方が現実的である。このままの目標数値で良いのかもう少し議論した方が良いと感じた。</p> <p>一方で目標 2 のように満足度を測った際、満足度 20%というのは普通の町の政策の中で比べると極めて低いが、交通に関してはこれくらいが妥当であるといえる。</p> <p>公共交通に力を入れていくということになったときにこの数値を達成すれば大丈夫と言えるのか。もう少し目標を上げて頑張っていく姿勢があった方が良いの</p>

	<p>ではないか。</p> <p>その他の点も含め、目標値の設定に際しては設定に至る背景や考え方を計画の中で解説した方が理解しやすいのではないか。</p> <p>また、47 ページ施策 6 の他分野との連携について、福祉分野、特に普通のバス・タクシー等で移動できない方々も含め、この計画の中では主体的に取り上げずに福祉課の方で担当する形となっているが、できれば連携して進めていくと良い。他部局同士で情報の共有等をして頂き、必要に応じて協議会でも報告頂けるとありがたい。</p> <p>また、キャッシュレス決済に関しては他でも同じような問題があり、導入コストや手数料による維持管理も結構かかる。三芳町だけでなく、キャッシュレス化は日常生活の中でかなり浸透してきており、現金決済のみしかなくなった際、これが余計なハラスメントになる可能性がある。キャッシュレス決済システムを可能な限り早期に進めて頂きたい。</p> <p>交通系 IC カードは極めて割高である。町内路線バスで導入されているクイックライドは最初に同じ金額を払うだけで、二次元コード決済やクレジットカードのタッチ決済も民間事業者側もかなり積極的に導入普及に向けて努力をしている。後から始めるより現時点から検討していった方が結果的に安く済む可能性もある。事業者が全部負担するのは厳しいので町として補助等を検討して頂きたい。キャッシュレス決済を導入し、ODデータ、また利用時間帯と停留所別の利用者数が自動で取れることで、その後のマーケティングにも繋がるため行政、事業者側としても利益がある。しっかりデータを取ることで正確な利用者数がわかるため、なるべく早く導入したいところ。前向きに検討頂きたい。</p> <p>また防犯カメラについて、導入している鉄道やバス事業者があり、カスハラの点でかなり改善されるだろう。</p> <p>町としてお金の使い方と効果について計画策定後に詳細を検討していくと思うが、なるべくお金をかけずに目的が達成できるよう引き続き議論して頂きたい。</p>
委員	<p>今の提言等を踏まえて今後考えていきたい。また毎年の評価のためにデータを取る必要があるがどう考えているか。</p>
委託事業者	<p>今のところ指標としては既存の路線バスの利用者数の年間の数字をあげている。これに関しては定期的に路線バス事業者より数字の報告があるため推移をみていく。</p> <p>加えて新しくデータが得られた場合は、区間別の利用者数を検証し、路線バス事業者と協議しながら、補助金増額により利用が増えるという話になれば、そういった議論も進められる。</p>
委員	<p>公共交通政策は町で一番大事な政策なので補助金等できる限りの支援をしっかりと検討し、来年度予算にも反映をして頂きたい。</p>
<p>第 2 号議案 令和 7 年度実証実験について</p>	

	<p>令和7年度実証実験について、事務局より説明を行った。</p>
委員	<p>3 ページに停留所設置の条件について四つ目に交差点直近には設置しないとあり、原則 5m 以上の距離を取るとある。そもそも 5m というのは駐停車禁止になっている。バス停の基準は道路管理者の中では 20m 取ることになっている。バス停は苦情も多く、車もそうだが、歩行者と自転車が一番バス停のところに特別接触したりするので、道路ではなく民地や畑の端にバス停が置かれているようなところも見かける。道路管理者からすると道路外に置くのが一番望ましい。</p> <p>また、公共施設等に置き待つ人もベンチで休めるところも良い。交通事故や渋滞がないようにしてほしい。そのため 20m での設置にあたっては道路管理者や町の中でも十分に協議して頂きたい。</p> <p>また、要望の中に保育園が 1 件あるが、基本的には保育園は 9 時までには登園で朝は大丈夫だが、帰りが 18 時である。保育園の帰りの時間と被ると危ないため検討が必要だと考える。</p>
委員	<p>コミュニティバスについては協力させて頂きたいと考えているが、やはり人員の確保はどうしてもポイントになってくる。現状いくつかの事業者が参加して実施する可能性はあるのか。複数事業者で割り振る形であれば協力できると考えている。</p>
事務局	<p>現状では一つの事業者をお願いしたいというところで、事業者には声はかけている。ただやはり人員的・時間的な問題でなかなかいい返事は頂けていない。1 路線だけならできるという事業者もいるため、今後検討していく。</p>
委員	<p>路線別でも良い。1 社に全部任せることも複数事業者に任せることもどちらも可能性としては考えられる。</p> <p>1 社に任せるとフィードバックをしっかりとし、路線の改善等に努めていくということが見込める。また別事業者にするとサービス水準が変わり、競争が見込める。しかし、もう人的余裕がなく引き受けられない、1 本ぐらいであればできるということが最近多くなっていると感じる。</p> <p>ただ引き受ける事業者がいないと成立しないため、中身を相談しながら調整を進めて頂きたい。一般的に路線設定に際しては、運行距離は短くして、少しでも頻度を高くすると利用が増える傾向がある。特に A コース B コースに関しては 40 分、37 分ということで若干長い。長く、目的地に直接向かわないルートになっていると考えたときにどれぐらい利用者が確保できるかが心配である。</p> <p>要望依頼に対して積極的なご回答がなかった地域もあり、実際に乗らない可能性もある。一方で、鶴瀬駅、みずほ台駅を結び、駅へのアクセスを確保しているのでしっかり需要がある可能性もあり、実施してみないとわからない部分もあるため実証実験としてはこのまま進めても大丈夫だと考える。ただし、町外への足の確保だけではなく、町内の中でも公共交通が少ないが利用要望が多い施設に路線を検討していると思うが、町民の主な移動先が入っているか改めて確認してほしい。</p>

	<p>い。</p> <p>詰めの段階では運行時間、時間帯、運行本数についてもある程度設定した上で発信すると思うが、時間帯の設定によっては利用したい時間帯に乗れないので利用しないということも考えられる。より利用実態に合わせて設定して頂きたい。</p>
委員	<p>時間や頻度等について実証実験する中で進めていけたらと考える。</p> <p>Bコースの要望が出ている26番27番については道路が狭く車両が入っていけない道路になっているが、こちらには路線が通っておらず交通空白地域になっている。またCコースの20番も住宅街で入っていけない等、それぞれの地域で公共交通を望む声は出ているがこういった場所への対応は考えられるのか。</p>
事務局	<p>ここは実態としては4mぐらいの道路。抜けて回れるようになっていたら可能性もある。</p>
委員	<p>狭いことは認識しているがやはり地域でのニーズが高いので、何か良い提案があると良い。引き続き検討は必要。</p>
委員	<p>3ルート、1日9便ということで労働時間やハンドル時間の関係はクリアできるという認識でよろしいか。</p>
事務局	<p>休憩時間なども必要なので、なるべく短い路線を作りたいと考えている。</p>
委員	<p>利便性の高いバス停を増やしたとしても定員が10名であり乗れない場合も出てくる。それに対しては予約制にする等の方法は考えているのか。</p>
事務局	<p>乗れない積み残しの場合は予備車で行く。他の自治体の例ではタクシー事業者が担っているところはタクシー車両が行く場合もある。</p> <p>当初は1社に委託する予定だったため、4台購入し、予備車1台が行くという形にする予定だったが、3社別々に委託の場合はそのような対応をするかは未定である。</p>
委員	<p>似たような形でふじみ野市が実施している。年度ごとの報告を見ると相当な出資があるようだ。予算に関しては路線バスの補助金もしっかりとお願いしたい。</p>
	<p>4 その他 今後のスケジュール</p>
	<p>5 閉会</p>