

### 第3回 富士見市地域公共交通会議会議録

会議の名称	第3回富士見市地域公共交通会議		
開催日時	平成28年6月27日(月)	開会	午前10時00分
		閉会	午前11時50分
開催場所	図書館視聴覚室	出席者数	委員定数20名中 出席者17名
出席者	委員	深野富雄委員、島田アサ子委員、清水実委員、白砂栄子委員、 照井誠委員、鶴岡洋委員、三上秀樹委員、高原昭委員、 真家正人委員、板谷和也委員、平野由紀委員、川角和嗣委員、 藤倉英行委員、奥村敬一委員、島田臣己委員、久米原明彦委員、 細田幸雄委員 ※欠席 臼杵洋子委員、大久保雄二委員、柳瀬光輝委員	
	事務局	<b>【事務局職員】</b> 柴崎建設部長、近藤交通・管理課長、 森川道路・交通政策担当課長、江口交通・管理課副課長、 荒川交通・管理課専門員、堺交通・管理課主任技師	
配布資料	<b>【事前配布資料】</b> 資料1 地域公共交通の実態について 資料2 近隣市町の取り組みについて 資料3 今後のスケジュール(案)について <b>【当日配布資料】</b> 第3回富士見市地域公共交通会議 次第 第3回富士見市地域公共交通会議 席次表 第3回富士見市地域公共交通会議 出席者名簿 富士見市地域公共交通会議委員名簿		
公開・ 非公開	公開(傍聴 2名)		

## 会 議 事 項

1 開会 柴崎建設部長

2 市長あいさつ 富士見市長 星野信吾

3 会長あいさつ 富士見市副市長 奥村敬一

4 議事

(1) 地域公共交通の実態について

事前配布資料1により事務局から説明。

### 質疑応答

会 長：市営市内循環バスの平成27年度の特別乗車証利用者数は、平成26年度と比較しても変わらないが、一般利用者数はみずほ台駅系統を除く各系統において、利用者数が減少している。そのため、赤字補填の経費が増加したとの事によろしいでしょうか。

事務局：そのとおりです。

委 員：星野市長のあいさつの中で、ららぽーと富士見開業に伴い、市はバス事業者に出向いて新規路線の運行を要望したとの事ですが、ららぽーと富士見行きのバス路線の運行は、ららぽーと富士見の開業前からなのか、開業してからなのか、教えていただきたい。

事務局：民営路線バスは、ららぽーと富士見開業に伴い、市からバス事業者に要望し、ららぽーと富士見開業に合わせて運行した経緯があります。

会 長：ららぽーと富士見開業に伴い、鶴瀬駅、ふじみ野駅、大宮駅、南与野駅か

<p>らバス路線が運行されるようになっております。鶴瀬駅～ららぽーと富士見線は、ららぽーと富士見開業の少し前から運行しています。</p>
<p>ららぽーと富士見開業に伴い、市内のバス路線が増加したため、市営市内循環バスの利用者が減少し、民営路線バスを利用する人が増えたということとであります。また、市内のバスを利用して行く公共施設は、市役所や図書館等の回答が多く、市役所周辺に訪れるための利用に集中していると考えられます。</p>
<p>副会長：ららぽーと富士見が昨年4月に開業し、鶴瀬駅からの民営路線バスは、10分に1本出ており、バス利用者が多くいるということで、他地域から富士見市に訪れる人が多くなっていると考えられますが、逆に、市民が市外へ行く状況はどう変化しているのか。また、ららぽーと富士見が開業してから1年が経過して来場者は落ち着いてきているのか、相変わらず賑わっているのか、その辺のところを教えてください。</p>
<p>事務局：正確に状況を把握しておりませんが、ららぽーと富士見開業前の市営市内循環バスの利用状況をみますと、民営路線バスと重複している系統については減少しています。このことから、市民が民営路線バスを利用していると推測されます。また、ららぽーと富士見の来場者数について、正確に把握をしておりませんが、土日祝日の交通状況や人の流れ等から来場者は多いものと考えております。</p>
<p>副会長：ららぽーと富士見ができたことから人の流れが変化しており、開業前と比較し、開業後では圧倒的に集まる人が多くなっている。私が聞いた話では開業当初は車で来場する人も多く、周辺道路は、どこも渋滞となってしまった。その影響でバスの運行は、1時間遅れるような状況も発生し、利用</p>

したくても利用できない状態であったと聞いています。そこで、現在もそのような状態が続いているのか、それとも落ち着いてきているのか教えていただきたい。私は、そのような状況は無くなっているものと思っております。理由として、交通対策が進んでいることや若干ららぽーと富士見の来場者数が落ち着いていると考えますがいかがでしょうか。

事務局：ららぽーと富士見開業当初は土日祝日に限らず、平日も混雑しており、特に土日祝日や大型連休の際には、鶴瀬駅からららぽーと富士見まで車がつながっている状況がございました。昨年8月のセール時期や正月の時などをみても少しずつ落ち着いてきていると認識しておりますが、日曜日については依然混雑している状況です。土曜日については落ち着いてきた印象を持っておりましたが、2日前の土曜日は混雑し、254号バイパスが渋滞している状況でした。しかしながら、開業当初のような鶴瀬駅からららぽーと富士見までつながるような渋滞は確認しておりません。少しずつ落ち着いてきていますが、土日祝日において、混雑が発生することがあるのが現状です。

副会長：実際、路線バスの遅れはどうでしょうか。平日に乗車した際は定時運行ができています。それが土日祝日に渋滞するのであれば何か対策をした方が良いのではと思います。バス事業者の方に実態について教えていただきたいと思います。

委員：日曜日などの混雑する際には、運行管理者が操車という形をとり、運行を行います。鶴瀬駅からららぽーと富士見までの道路が渋滞した時には、途中にバス停留所がないため、山室会館方面へ迂回運行をする形をとっています。そのため、遅延は10分から20分程度となっております。

<p>利用客につきましては、朝晩はららぽーと富士見の従業員の利用が多く、</p> <p>日中はららぽーと富士見の来場者の利用が多い状況となっています。</p>
<p>会 長：市営市内循環バスの利用状況を見ますと、前谷住宅線の利用者が最も減少しています。これは、民営路線バスの鶴瀬駅～ららぽーと富士見線を利用していると考えられます。その他の影響はどうでしょうか。</p>
<p>委 員：ららぽーと富士見開業前の平成26年度は、ららぽーと富士見の建設関係等の方の利用により、一時的に利用者数は増加しました。ららぽーと富士見開業に伴い、市と三井不動産と協議をしましたが、ららぽーと富士見構内には入れなかったため、従来通りの運行となり、開業後は、他の民営路線バスと競合することとなりました。開業後、一番影響を受けたのが、ららぽーと富士見周辺道路の渋滞です。弊社は午前と午後で異なる循環運行をしており、道路渋滞に対応するため、循環方向を変更したりしたが、土日祝日は、ららぽーと富士見の駐車場が満車になると周辺道路で交通渋滞が発生し、バスが動かない状態となります。弊社は、鶴瀬駅～富士見ニュータウンの間にバス停留所があるため迂回運行ができません。午後の6～7便が2～3便と半便以下の運行となっています。これは、運行していないのと同じような状況であり、利用者からもそのような声を受けており、土日祝日は利用者の減少とともに収益も落ちている状況です。今後、土日祝日について、運休を検討せざるを得ない状況となっています。</p>
<p>会 長：土日祝日は、民営路線バスと市営市内循環バスにも影響があるということでしょうか。他に意見等はありませんでしょうか。</p>
<p>委 員：山室会館富士見高校線、難波田城公園線、老人センター線は便数が少ないと感じます。この便数で利用する人が本当に満足するのか。また、利用し</p>

たくても、便数が少ないと利用できないと感じますがいかがでしょうか。

事務局：山室会館富士見高校線は、富士見高校の利用時間に合わせた運行をし、難

波田城公園線や老人センター線についても利用者に考慮した時間帯の運行

をしています。また、老人センターについては、送迎バスもごぞいます。

これらの系統については、増便してほしいとの要望もありますが、市営市

内循環バスの他の系統との関係から、現行の運行形態になっています。

委員：水谷東地域の方はアンケート結果から志木駅を利用する人が多くなってい

ます。これは志木駅を利用するのは利便性が高いためと考えられますが、

水谷東地域の方をみずほ台駅に呼ぶこむことはできないでしょうか。

事務局：みずほ台駅は民営路線バスの運行がないことから市営市内循環バスを1便

増加して市役所からみずほ台駅間を運行しており、水谷東地域からもみず

ほ台駅まで1日4便運行している状況です。志木駅は急行の停車駅となっ

ていることから、都内へ移動する方にとって利便性が高いと考えられます。

委員ご質問のとおり川越方面へ行く際には、みずほ台駅を利用してもらえ

るようなまちづくりが必要だと思われます。交通ネットワークとは別の角

度から検討が必要であると考えます。

委員：水谷東地域から乗車した方がみずほ台駅で降車する人は少ないのではない

でしょうか。みずほ台駅を利用するのであれば、急行が停車する志木駅を

利用すると考えられます。

事務局：そのとおりと考えております。ただし、水谷東地域からみずほ台駅までの

間にバス停留所がありますので、そのバス停留所から乗車した方の中にみ

ずほ台駅を利用する方がいると認識しています。

(2) 近隣市町の取り組みについて
事前配布資料2により事務局から説明。
<u>質疑応答</u>
委員：ふじみ野市はワゴン車運行の他に、サポートタクシー事業としてタクシー補助券方式を行っています。東松山市や志木市、美里町もタクシー補助券方式を実施しています。行田市は、来月開催予定の地域公共交通会議でタクシー補助券方式について具体的な検討に入る予定です。また、県外では群馬県前橋市もタクシー補助券方式を行っています。
委員：デマンド交通は、各市町によって市域全体を運行している場合やエリアを限定して運行している場合、デマンド交通と併せてコミュニティバスを運行している場合など色々な方法があり、どのような状況でデマンド交通を運行しているのか把握しておくが良いと思います。
委員：民営路線バスが運行している路線で、鶴瀬駅からららぽーと富士見までの途中にバス停留所があれば良いと思います。
委員：そもそもデマンド交通とはどのようなものなのか、分からないのですが。
事務局：デマンド交通とは、予約をして利用する公共交通であり、タクシー同様にドア to ドアや共通乗降場所を設定して利用する方法などがあります。
副会長：スマートフォンや電話で予約をし、車両を1台確保して、予約した時間に自宅や共通乗降場所で乗車できます。行き先はその場で伝える場合や事前に伝える場合があります。料金はタクシーの利用料金よりも安くなっており、300円であったり、500円であったり、距離が遠い場合には千円であったりと状況によって様々となっています。
委員：三芳町の利用料金は、300円となっていますが、これは遠くても300

<p>円ということですか。</p>
<p>副会長：そのとおりです。わかりやすく、安いのであれば市民の方が利用してく</p>
<p>れるのではないかと思います。</p>
<p>事務局：利用料金は300円や500円など一律の料金もあれば、志木市のように、</p>
<p>利用距離に応じて金額が段階的に違う場合もあります。</p>
<p>副会長：ららぽーと富士見が開業して、その後、道路渋滞が酷い状況が続いて、現</p>
<p>時点で少しでも解消して道路交通が普通になっていれば良いと思っていた</p>
<p>のですが、先ほどの委員さんのお話から土日祝日は道路渋滞が発生してい</p>
<p>る状況です。このことは、ららぽーと富士見に関係ない人にとっては迷惑</p>
<p>以外の何物でもない訳です。鶴瀬駅～富士見ニュータウン線が無くなると</p>
<p>生活上、死活問題となる方もいらっしゃいますし、それ以外に市営市内循</p>
<p>循環バスが走っている沿線の方は特別乗車証を利用して無料で利用出来る</p>
<p>から良いが、市営市内循環バス走っていないところは不便で、そもそも利</p>
<p>用出来ず、不公平だという方もいらっしゃいます。そういう方々をできる</p>
<p>限り少なくするために、どういう路線を作っていくのか、実際に困ってい</p>
<p>る方がどれ位いるのか、ということ把握をしていく必要があると思いま</p>
<p>す。デマンド交通は問題を解決する一案として市の方で調査、研究をして</p>
<p>いると思います。デマンド交通を使うと、困っている人が少数だけだと、</p>
<p>あちこち散らばっている場合には予約していただければ、移動の足が確保</p>
<p>でき、バスと違い時間も多少制限はありますが利用したい時間に利用が出</p>
<p>来ます。問題や課題を解決するのに、デマンド交通が良さそうであれば地</p>
<p>域を限定してでも導入の検討をしても良いのではないかと、思います。そ</p>
<p>ういったことについて、これから富士見市の中でどんな交通問題があるの</p>



か、公共交通の利用がどの位あるのか、ららぽーと富士見の開業に伴い、利用者が増えたのか、また、減った場合にはどのような原因があるのか等、市内の交通状況の相互理解を深めていながら、今後の市営市内循環バスの路線を少し見直すとしたら、どこになるのか等について検討していくことになるのだろうと思います。デマンド交通については、ご理解をいただかないと、そもそもやって良いものなのかどうか、判断のつかないものであろうと思っています。積極的に進めていくということであれば、地域を限定するのか、対象を限るのか、やり方をどうするのか、というところについて、少し踏み込んだ解説や調査研究成果を出していただけると良いのではないかと思います。私としては、その前段階として、本当に困っている人がどこなのか、というところをもう少し踏み込んで調べていただきたいと思っています。今回の調査内容については、報告として非常に良く出来ていて良かったと思いますが、引き続き、クロス集計等を行っていただき、地域別や年齢別、男女別などの分析をしていただきたいと思っています。どの辺の方たちが困っているという問題点が分かると、その方たちへの対応を考えていかなければならない。そして、その方たちへの解決策として、どのようなものがあるのか、ということに取り組むことで網羅的ではなく、解決志向の検討が出来るのではないかと、思います。それを少しまとめていただくと、より活発な議論になると、思います。

会 長：分析はまだ道半ばという部分もございしますが、一応基本となるデータの収集が出来ました。また、ららぽーと富士見が開業して1年が経ち、今日の議論を含めて課題が明らかになってきたと思います。その辺の内容をもう少し掘り下げて、富士見市全体の生活レベルで今後どういう問題があるの

かという点について、明らかにし、対応を進めていく必要がありますが、これは、困っている人への対応の整理を進めていくことで、自ずと対応策が出てくると思います。今回で一通りの調査作業が出揃ったので、次回からは解決策の検討を進めていきたいと思います。

委員：ららぽーと富士見開業に伴い、交通環境が変化しましたので、新規参入したバス事業者や既存のバス事業者の民間の活力を利用して、市営市内循環バスやデマンド交通を共存出来る様に検討していただきたいと思います。また、バスは道路を走っているため定時運行が難しいです。定時運行の確保のため、交通渋滞の緩和対策を検討していただきたいと思います。

会長：公共交通ですので、遅れというものはあってはいけないと思っています。また、交通渋滞があるということについては、それだけ利用する方が増えたということだと思います。利用する方が増えたことによる利益を市全体に還元する方策をバス事業者含め、検討していく中で交通渋滞等の解決策が見つければと考えています。

委員：市内のバス路線が充実しているが、一方で運行本数が少ないとの意見もあり、東武東上線西側は市の奥行きがないためバスの運行が難しいと思います。タクシーは線ではなく面で動けるため、高齢者等の利便性も高く出来ると考えております。

### (3) 今後のスケジュール（案）について

事前配布資料3により事務局から説明。

5 閉会 柴崎建設部長