

第 13 回 富士見市地域公共交通会議会議録

会議の名称	第 1 3 回富士見市地域公共交通会議		
開催日時	令和 2 年 1 0 月 2 6 日 (月)	開会	午後 1 時 3 0 分
		閉会	午後 2 時 2 0 分
開催場所	市立総合体育館 多目的室 1・2	出席者数	委員定数 2 0 名中 出席者 1 5 名
出席者	委員	大久保勇次委員、桑原眞紗委員、猪瀬房子委員、三上秀樹委員、 山科和仁委員、高原昭委員、真家正人委員、板谷和也委員 青木宏之委員、伊藤太佳博委員、小俣英一委員、浅井義明委員、 水口知詩委員、鈴木貴久委員、落合慎二委員 ※欠席 新井幸雄委員、白砂栄子委員、照井誠委員、鶴岡洋委員 芳野仁委員	
	事務局	【事務局職員】 森田建設部長、近藤交通・管理課長、阿部交通・管理課副課長 川村交通・管理課主査、細谷交通・管理課主事 新井交通・管理課主事	
配布資料	【会議資料】 第 1 3 回富士見市地域公共交通会議 次第 第 1 3 回富士見市地域公共交通会議 席次表 第 1 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 資料 1—1 富士見市デマンドタクシーの利用状況について 資料 1—2 富士見市デマンドタクシー利用状況データ 資料 2 市内循環バスの利用状況について		
公開・ 非公開	公開 (傍聴 1 3 名)		

会 議 事 項

1 開会 森田建設部長

2 会長あいさつ 富士見市 副市長 浅井義明

3 議事

(1) 富士見市デマンドタクシーの利用状況について

会議資料により事務局から説明。

質疑応答

副会長：全国における年齢層別運転免許保有率は、70歳代、80歳代で低くなっており、70歳代は70%以下で80歳代は30%に満たない。60歳代以下になると保有率は9割以上となっている。富士見市デマンドタクシーの利用状況を見ると、70歳以上の年齢での利用が増えており、実際に運転できない方が利用しているものと考えられ、その方々にとって役に立つ交通手段として機能していることが資料から推察される。また、男女別の免許保有率を見るとかなり差があり、女性のほうが免許保有率が低いため、今回のデマンドタクシーの利用者のほとんどが、70歳代、80歳代の女性であると思われる。80歳代の割合が37.3%となっているが、利用登録者を含む80歳代の市民全員が、利用に対して面倒であることや制度そのものを知らない可能性もあるように感じた。一方、60歳代以下の割合については、全国の免許保有率からすると妥当な数字であると思われる。若い方であっても、免許を持っておらず、移動に関して不便を感じている人に対して、ニーズにあった交通手段を提供できていると考える。また、不具合等数字だけでは見えてこない部分もあるので、利用者に対して数年に1度など定期的にアンケート調査を実施したほうがよいと思われる。

会 長：デマンドタクシーについては、一定期間の利用状況を把握しながら、さらによりよいものにできるように制度改正を行っていくことがこの会議で確認されているので、アンケート調査を含めて市民の方、利用者の方の意見を聞いていくのでよろしくお願ひしたい。

委員：資料1-2、11ページの利用回数別実利用人数について、実験から本格稼働し、利用回数が年12回の利用制限があるが、予算の執行率が44.3%となっている。予算があるから全て使えばいいということではないが、半分に届いていない状況であればもう少し利用回数を増やしてもいいと感じた。

事務局：今回の本格運行は3年間実施していくが、実証運行の結果を受けてそれを反映した形で制度設計をしているため、予算のあるなしにかかわらず、3年間はこの制度で実施・分析し、今後の公共交通を構築していきたいと考えている。

会長：この利用状況を見て、良い方向に改善できるように会議の委員の皆様にはご意見をいただければと思う。

委員：資料1-1の中で、対比関係で大きな変化が見られなかったとのことが大半であったが、この大きな変化が見られなかったことは事務局としてはこれでよしとするのか。例を出すと、実証運行との比較の中で、今までは、みずほ台駅東口がもっとも多かったが、今回はイムス富士見総合病院が多かったとのことだが、みずほ台駅東西口の乗降件数が減少したことについての理由は把握しているか。

事務局：実証運行そのもののデータから本格運行したことから、市民ニーズが的確に今回の本格運行の制度設計に合ってきているのではないかと感じている。また、みずほ台駅の乗降に関しては、今回は乗降場所の指定がなく、市内で乗ること、若しくは市内で降りることを乗降場所の条件としているため、利用の仕方が若干変化したことが今回の結果に影響しているのではないかと考えている。

会長：補足だが、今回の本格運行は実証実験の結果をもとに本格運行の制度設計をしているため、大きな変化が見られないことは当たり前といえは当たり前である。前提が実証実験であるが、それが市民ニーズを正しく捉えているかどうかについては、今の時点では事務局の回答のとおり断言はできないと思う。本格運行の期間については、ある意味実験しているような部分もあるため、内容をしっかり分析した上で、また市民に対してのアンケート等により意見を聞いた上で制度を変えるべきところは変えていかなければならないと思う。ご意見をいただければいただけるほど我々としても制度改正に向けて進めていけると考えている。

(2) 市内循環バスについて

会議資料により事務局から説明。

質疑応答

会 長：市内循環バスについて大きく変わったところは、今年の1月から高齢者の無料での乗車が廃止されたことになっており、一番の変更点だと思うが、そこにコロナが入ってきており、また、改定から1年経過していないこともあり、正確な分析ができていない状況で、今の説明は分かりにくかったと思う。ただ、料金改定があることは明白であるため、そのことを含めてこれから分析していく必要があると思う。今回は中間的な報告ということで、少なくとも今後の推移等を見て、富士見市としてどういう方向がよいのかについて、議論していただきたいと思う。

副会長：数字から考察されることについて中心的に話していきたいと思うが、コロナウイルス、特に緊急事態宣言の影響の大きさがあったと思う。3ページの前年同月比の表をご覧くださいと、4月5月までと6月以降の間で、利用者の数字が大分異なっていると読みとれた。おそらく、緊急事態宣言を受けてお出掛けを控えられたものと思われる。結果として、乗られる方が少なくなり、この間、バスはガラガラで運行していたと思われる。これが6月以降も一般、高齢者の乗車人数が減っていることについて、理由は分からないがバスに乗ることが怖いという感覚の方が多いらしい。これはバスに乗る際には、手すりなどに掴まって乗らないと特に立ち乗りは危ないということであるが、そういった場所は、まさに咳をしたときに息がかかる場所であり、電車とかは乗れてもバスはなるべく控えたいといった話が特に6月7月頃に多かったと記憶している。事業者も感染拡大防止には気を使っていて、殺菌もしており、換気は夏でも必ず窓を開けて運行するなど徹底していることはよくご承知の方も多いと思うが、これをやることで一度もバスでクラスターは発生していない。これをご理解いただくと、恐らく乗車人数はだんだんと元に戻ってくると思っている。ただ、元に戻るといっても昨年の数字に戻るわけではなく、恐らく8割から7割ぐらいの方々が乗り、それ以外の方は自転車を使ったり、家族でまとまって車に乗ったり、そういった形での移動が増えるのではないかと思われる。料金に変更されたことによる影響については、おそらくあるだろうと読みとれるが、どのぐらいの影響があるかという議論をするには時期尚早と感ずる。やはり一年単位でみたいと思う。市の見解に対して何か変更したほうが良いということをお願いする訳ではないが、大きく利用が減り、それが原因

で特に高齢の方が外に出られる回数が減ることにより健康等に問題がでてくるようなことが考えられる場合には、利用料金に関して、随時見直しも必要であるかもしれない。ただ現状ではそれを議論するには早いという認識である。

会 長：複雑な要件が重なり、今の時点で分析することができない状況である。これについては、様々な調査手法を検討しながら提示したいと思う。その際には貴重なご意見をお聞かせいただければと思う。

委 員：実証実験の結果から、以前は一人で何回も利用した等色々なデータがあったと思う。町会長連合会の市民の代表として言いたいことは、デマンド交通が市民にしっかり浸透しているのかということである。交通手段としては、市内循環バスともう一つ、デマンドであるが、今後の告知は行っていくのか。地域別に利用率が出ているが、中には制度そのものを知らない可能性もあるため、市民に対してデマンドタクシーの存在を周知していく必要があると思うがいかがか。

事務局：市民への周知というお話だが、これをもって全てよしとは事務局としては考えていない。ホームページ等色々な周知方法があるので、改めて周知の方法を考えます。

委 員：高齢者はホームページをほとんど見ないので、それを逆算すれば何をやるべきかはだんだんと見えてくる。もう少しやっていただきたいと思う。

事務局：デマンドタクシーについては当初、始めるときに町会の掲示板で周知した経緯がある。一年以上経っているため、掲示板を確認し周知していければと考えている。

4 閉会 森田建設部長