

平成30年10月16日

富士見市議会議長 尾崎 孝好 様

建設環境常任委員会
委員長 伊勢田 幸正

所管事務調査報告書

本委員会は、所管事務調査として下記の事項について、調査を終了したので富士見市議会会議規則第109条の規定により報告します。

記

- 1 実施期間 平成30年9月27日（木）
- 2 調査事項 地域公共交通について
- 3 調査結果 別紙のとおり
- 4 委 員 委員長 伊勢田 幸 正 副委員長 深 瀬 優 子
委 員 上 杉 考 哉 委 員 寺 田 玲
委 員 関 野 兼太郎 委 員 津 波 信 子
委 員 八 子 朋 弘
- 5 説 明 員 建設部長 柴 崎 照 隆
建設部副部長兼建築指導課長事務取扱 落 合 慎 二
交通・管理課長 近 藤 徹

別紙

【地域公共交通についての調査結果】

1 はじめに

現在、本市では、地域公共交通のあり方について、富士見市地域公共交通会議において、デマンドタクシーの導入や市内循環バスの見直しの検討を進めている。

本委員会では、平成29年10月にデマンド交通の先進市である江南市と守山市を調査・研究し、平成30年1月にも本市のデマンド交通実証運行について所管事務調査を実施した。より良い地域公共交通の構築に向けて、本市の今後の取り組みに資することを目的として今回所管事務調査を行った。

2 本市の現状と取り組みについて

(執行部からの説明の概要)

(1) 市内公共交通の現状について

市民の市内3駅までの交通手段について、平成27年度に公共交通の実態に関するアンケート調査を実施した。(18歳以上・無作為で3,000名を抽出。回収1,762通、回収率58.7%)結果、徒歩が56.7%、自転車が19.0%、バスが6.7%、タクシーが1.1%であった。

デマンド交通実証運行の結果としては、延べ利用件数が20,019件、実利用人数が2,109名(登録者数は7,238名)であった。その中で、鉄道駅での乗降件数は7,603件(全体の約38%)、実利用人数は1,558人(全体の約74%)であった。なお、鉄道駅周辺地域の登録率と利用率は低いという結果が出ている。

バスの現状は、民間路線バス4社が運行しており、東武バスウエストが6路線、国際興業が2路線、西武バスが1路線、ライフバスが2路線である。

市内循環バスの利用状況としては、前谷住宅線の一般利用者の減少が非常に大きく、全系統において減少傾向にある。また、高齢者特別乗車証利用者も減少傾向にある。

参考とするため、総合病院等の無料送迎バスの現状も調査してある。(上福岡総合病院=ふじみ野駅東口発9本、イムス富士見総合病院=ふじみ野駅東口発21本・鶴瀬駅東口から56本、恵愛病院=みずほ台駅西口発41本、さくら記念病院=みずほ台駅東口発6本、イムス三芳総合病院=鶴瀬駅西口発54本)

タクシーについては、市内全域に配車が可能な状況にあり、市内3駅東西口の構内使用許可を受けている事業者は、鶴瀬交通、みずほ昭和、東上ハイヤー、ダイヤモンド交通、三和富士交通、みのり交通、そのほか個人タクシーが4台という現状

である。

(2) デマンド交通実証運行の結果を踏まえ、地域公共交通会議において委員から多く出された意見と市の見解について

Q 登録率が高い地域は既存の公共交通では不便性を感じている可能性があるのでは。

A 鉄道駅から少し離れており、バスが運行しているが、バス停留所までの距離や目的地、運行本数について不便を感じている可能性があるかと推察している。なお、登録率が高い地域は、地域に占める70歳以上の割合も高い地域となっており、デマンド交通実証運行の結果においても利用率が高いことから、デマンド交通は高齢者の移動手段として有効であると推察する。

Q 登録者数が多く、利用者が少ない地域について、デマンド交通を利用しにくい理由があるのではないか。

A アンケート調査の結果によりデマンド交通を利用しなかった理由として、市外に行けないことやデマンド交通を利用する機会がないとの意見が多くあった。

Q 他の交通手段への影響については。

A バス事業者及びタクシー事業者へヒアリングを行った。ライフバス、国際興業、西武バスは、デマンド交通の実証運行の影響はなかったと回答を得ている。一方、東武バスウエスト株式会社は、志木駅から、ららぽーと富士見を経由してふじみ野駅に行くバス路線に関して若干の影響が出たとの回答があった。タクシー事業者は、地域により若干の増加は見られたが、普段からタクシーを利用している方がデマンド交通に移行した人が多くいたのが実態であるという回答を得ている。

(3) デマンド交通実証運行における市民の移動実態について

70歳以上の高齢者の利用が多く、利用の傾向としては平日の午前中、鉄道駅、病院の利用が多くあった。

鉄道駅周辺地域の利用は少なく、鉄道駅から少し離れた地域の方が鉄道駅までの利用が多くあり、既存のバス路線がある地域においても同様の実態があった。

地域により利用件数や利用者の差はあるが、市内全域においてデマンド交通の登録や利用があったことから、既存のバス交通では対応できない方が市内全域にいるのが実態であったと検証している。

(4) デマンド交通実証運行後の考察

デマンド交通は、既存のバス交通を利用できない方の通院や鉄道駅までの交通手段として需要が高いと思われる。

利用が多くあった各総合病院等には駅から無料の送迎バスが出ているが、駅周辺の方も直接病院まで利用しており、自宅から乗車できることのニーズが高く、また利用料金よりも利便性を重視する傾向があると思われる。

乗車場所を自宅としている件数と降車場所を自宅としている件数を比較すると、降車場所として自宅を利用している件数が少ないことから、帰宅時にはデマンド交通以外の他の交通手段を利用している方が多く、他の交通手段の利用が可能であると考察できる。

アンケートにおいて利用したい時間帯に運行していなかったという意見については、鉄道を利用して外出し、帰宅時間が運行時間外であったと思われる。

以上のことにより、ドア・ツー・ドアのデマンド交通は利便性が高い交通手段であり、利用も多いことから、公共交通として有効であると考えている。

(5) 市内公共交通の見直し案

既存バス路線に影響が出ない事業を展開するということを前提に置いている。

市内循環バスについては、民間路線バスが運行していない地域にも運行しており、平成9年より運行し年間18万人以上の利用者があり、市民の日常の交通手段となっているが、平成27年度より特別乗車証利用者が一般利用者を上回る利用があり、一般利用者の減少に伴い、年々運賃収入が減少し、運行補助金額が増加している。運行要望のある東武東上線西側地域や南畑地域へのバス運行については、検討の結果、路線の見直しは難しい。

デマンドタクシーについては、市内循環バスの運行が困難な狭隘な道路がある関沢2・3丁目、鶴馬2・3丁目地域などや広域で住まいが分散している南畑地域を含めて市内全域に平等に交通手段を提供でき、デマンド交通実証運行の結果から、市民の移動手段として有効であると考えられる。

小型ワゴンについては、輸送量が小さいことから、市内循環バスに代わって運行することができない。例えば、ふじみ野市では9人乗りになっていて、現状、本市の市内循環バスでは、1日平均乗車人数が11.9人ということから、それをカバーすることができない。また、デマンド交通実証運行の結果から、利用が多かった関沢2・3丁目地域や鶴馬2・3丁目地域などの狭隘な道路がある地域には運行ができず、市内全域に平等に交通手段を提供することができない。

以上のことから、デマンドタクシーは市内全域の方に平等に提供できる交通手

段であることから、市内循環バスを補完するためのデマンドタクシーを実施することとしたい。

デマンド交通実証運行において、特定の地域だけではなく既存のバス路線がある地域を含め、市内全域で利用があったことや現状の道路環境などから、市内循環バスの路線時刻の見直しは行わない。ただし、デマンドタクシー実施後、市内循環バスの利用状況やデマンドタクシーの利用状況を検証し、必要に応じて市内循環バスの路線時刻の見直しを検討する。

また、市内循環バスは利用者の減少に伴い、年々運賃収入が減少し、運行補助金が増加している中、持続可能な事業を展開するため、市内循環バスの運賃と高齢者特別乗車証の利用料金の見直しを行うことを検討中である。

(6) デマンドタクシーの運行方法について

実証運行時は、利用対象者は全市民（登録制）、時間は午前8時半から午後5時半、利用回数は無制限、利用料金は半額、利用範囲は自宅又は共通乗降場を設け、運行事業者については協定を締結したタクシー事業者とした。

調査結果を踏まえ、今後としては、利用回数には制限を設け、利用料金は補助金の上限額を設定する予定である。（補助金の上限額に満たない場合は、2分の1）利用範囲は、市外に行けないとの多くの方からご意見を鑑み、乗車地、降車地のいずれかが富士見市内である運行を対象ということ考えている。ただし、乗れるタクシーは富士見市と契約を締結した会社になる。

（事前提出した主な質問事項への回答）

Q 市内公共交通全体に関して福祉的な要素として運賃面の補助についてどのような検討がなされ、現在想定している方向性は。

A 市内公共交通全体に関しては全市民を対象とした望ましい公共交通をいかにあるべきかを議論し、その上で福祉施策が必要であれば、地域公共交通会議とは別に福祉施策に特化した議論が必要であると考えている。しかしながら、福祉的な観点からこれまでも取り組んできた循環バスにおける高齢者特別乗車及び障がい者特別乗車証については、現時点においては継続していく予定。また、市内循環バスの現状としては、高齢者の方の利用が増加傾向にあることや一般利用者の減少に伴う運行補助金が増加している中、地域公共交通会議において委員より利用料金の見直しを検討してもよいのではとのご意見を受け、市内循環バス事業を持続可能な事業とするため、運賃と高齢者特別乗車証の見直しが必要であると考えている。一方、障がい者特別乗車証は、現状を維持する方向

で考えている。

Q 自動車運転免許証の返納者に対する援助は。

A 自動車運転免許証の返納者の多くは高齢者であり、高齢者施策あるいは福祉的な見地から検討が必要であると考えている。なお、もともと自動車運転免許証を保有していなかった方との整合性の課題もあり、年齢要件が適合すれば高齢者特別乗車証の対象者として対応していきたいと考えている。

Q 市の公共交通の考え方とその根拠は。

A 地域公共交通は、通学、通勤、買い物、通院など利用しやすい身近な移動手段を提供し、生活しやすいまち、人が集まりやすいまち、誰もが外出しやすいまちを形成するものであり、市内全域の方々に対し、公平、平等に提供できる交通手段を構築する必要がある。受益者負担の観点から利用者に対し、一部負担を求め、事業を維持、継続することが誰もがいつでも安心して利用できる地域公共交通のあるべき姿であると考えている。

Q 東武東上線西側地域の公共交通対策についてどのように協議してきたのか。

A 狭隘な道路があること、バスが一部区間のみの運行となり、断片的な路線となること、踏切横断による定時運行が難しいことから、バスの運行は難しいとの結論に至った。なお、長期的な話として、近隣市、町による広域的な連携についても研究していきたい。

Q 民間路線バスと重なっている市内循環バスの見直しはどのように検討されたか。

A 民間路線バスと重複している路線においても循環バスが利用されている現状から、維持する必要があると考えている。なお、デマンドタクシーが導入された場合、市民の移動実態などに変化が生じることも十分想定できるため、今後において移動実態などを的確に把握しながら、市内循環バスの路線も含めた市内公共交通の検証、検討を進めていきたい。

Q 特別乗車証の導入経緯と意義について。

A 市内循環バス導入当初より市民要望や近隣自治体の状況を勘案した上、導入したもので、70歳以上の高齢者と障がい者を対象に無料としたことは、福祉的な観点から必要との判断から導入された。平成30年5月21日に開催した第9回地域公共交通会議において、市内公共交通の見直しに向けての資料の中で市内循環バスの補助金額の試算を提示させていただき、委員より、料金の見直しも一つの案として検討しても良いのではないかとのご意見をいただいた。循環バス導入から20年以上が経過していることから、第10回地域公共交通会議において高齢者特別乗車証の利用料金の見直しの提案を行い、ご理解をい

ただいたところである。

Q 見直し案で、デマンドタクシーの利用対象者を全市民とした理由について。

A 移動手段に困っている人は、年齢などに関係なく存在するとの地域公共交通会議において委員からのご意見もあり、全市民を対象とした。

Q 見直し案で、デマンドタクシーの運行時間を設定する理由について。

A 既存バス路線に影響が出ないような事業を展開する必要があるとの考えから、循環バス、民間路線バスが通勤、通学、帰宅時間帯に多くの本数を運行しており、それを補完するための仕組みとしてデマンドタクシーを導入するため、利用時間の設定をすることとした。

3 主な質疑応答

(検討中のデマンドタクシーについて)

Q 利用回数の制限について、具体的に決めているのか。

A 現在検討中であり、示せる回数はまだない。実証運行の結果では、平均9.5回という数字が出ている。

Q 利用範囲について、市内が乗車または降車だと、都内からでも利用が可能ということになるのか。

A 富士見市と市内のタクシー業者で協定を結ぶことになるが、このタクシー業者が運行している範囲で、電話で呼んで来ていただけるエリアが利用可能となる。市内のタクシー業者が都内の構内許可をもっているとは考えにくいので、乗車の場所は限られてくることになる。

Q 利用に当たり、電話で予約をするということには変わりはないか。

A 電話での予約で考えている。利用回数の制限を設けることを検討中だが、そのチェックのためにも必要である。また実施の統計データをとるという観点も必要になってくる。

Q 利用対象者を絞り、一人当たりの利用回数上限を増やす考えはなかったのか。

A 実証実験の結果、確かに高齢者の利用が多かったという数字的なものが出ているが、やはり全市民に公平、平等に公共交通を提供するという概念のもと、全市民というところで考えた。

Q 実証運行のアンケートでも「利用したい時間帯に運行していなかった」という意見がある。現在、実証運行と同じ時間帯で考えられているが、この点の検討はどうだったのか。

A 既存のバス路線に影響を出さないという前提で進めてきた結果、時間帯は変えないことになった。実証運行の実際の利用者は高齢者が多かった。午後6時

以降も運行していれば利用者は助かると思うが、こうした声は高齢者ではなく、自分で移動できる中間年齢の方なのではないかと推察する。

Q 交通弱者と言われる方に絞られたほうがよりはっきりするのではないか。また財源の観点からも対象者を絞ることも必要ではないかと思うが、現時点での考えは。

A 対象者を絞る検討はしてみたが、交通弱者とはどこまでか、ラインが非常に難しい。そういったことから、今回の内容で第一歩として提案させていただいた。今後、必要があれば、検討をしていかなければ、と考えている。

(市内循環バスについて)

Q 市内循環バスについて、民間バス路線がららぼーと開業後充実した中、民間バス路線が入っていないところへの組み替えの検討はされたのか。

A 来年度、デマンドタクシーの本格運行をまず第一歩として進めさせていただきたいということで現在検討している。

Q デマンドタクシーとは別に、東武東上線西側地域にもバスがほしいという署名が市民からも提出されているが、その点についてどのように考えているか。

A 鶴瀬駅西口から上沢クリニックまでは道路整備が終わり、物理的には通せるが、市内循環バスとして有効なのかどうか。要望を聞いていないという訳ではなく、できることは何かという結果が、今回のデマンドタクシーだと考えている。

Q 市内循環バスの1便当たりの平均乗車数が平成29年度で11.9人という数値を費用対効果の観点からはどう考えているのか。

A 運行補助金が毎年上がっている。平成26年度は約1,750万円だったが、平成29年度は2,690万円となり、費用対効果は低いということになる。

Q 小型ワゴンについてはふじみ野市が導入し、運行している。富士見市ができない理由は。

A 小型ワゴンを導入するには、それなりの道路がないと入れない。例えば、関沢2・3丁目などは小型ワゴンでも通れる幅員がないと判断した。鶴瀬駅西口から上沢クリニックまでの市道第904号線の部分は可能だが、その区間だけ走らせるのは費用対効果の面から厳しい。

Q デマンドタクシーの利用をお願いする地域と市内循環バスの整合性を図るため、高齢者特別乗車証制度も見直すということだが、どのように高齢者に説明していくのか。

- A 市内循環バスの一般利用者が減少してきて、補助金が年々増加してきている。持続可能な市内循環バスの事業を運営していくためには料金の見直しもやむを得ない部分がある。バスが無くなってしまうと、そもそも外出しづらくなる。事業を維持、継続する必要があるため、料金を見直すという流れで考えている。
- Q 高齢者特別乗車証について福祉部門との協議はどのように行われたか。
- A 具体的な検証作業はしていない。また、福祉サイドからの話も受けていないのが現状である。持続可能な市内循環バスを運行するためには、やはり受益者負担という部分のところも当然考慮しなくてはいけないと考えている。

(財源について)

- Q 国から出ている地域公共交通の赤字分の補助金についてはどうなっているか。
- A 特別交付税は、交通安全対策、観光地公害対策、子育て支援、少子化対策、教育施策、空き家対策など各種が対象になっており、地方バス路線もその対象の一つである。特別交付税で地方バス路線運行維持対策に要した経費の補助についてはその5分の4が算定額となっている。ただし、平成29年度に富士見市が特別交付税の交付額として合計約20億2500万円を申請したが、実際に交付されたのは2億4420万円だった。このことから満額が入ってきているわけではない。

4 委員会の提言

今回、平成31年度中からの導入に向け検討されているデマンドタクシー制度の概要・方向性をはじめとする地域公共交通についての執行部の考え方を確認し、次のとおり提言する。

- (1) 現在検討されている高齢者特別乗車証制度の見直しについては、高齢者福祉部門と連携した協議・検討を行うこと。また、高齢者の方々に理解していただく説明・努力を行うこと。
- (2) 東武東上線西側地域の交通施策については、ふじみ野市・三芳町と広域での連携を含めた検討を早急に行うこと。