

第 2 0 回富士見市地域公共交通会議 会議録

会議の名称	第 2 0 回富士見市地域公共交通会議		
開催日時	令和 7 年 3 月 2 4 日（月）		開会 1 5 時 1 0 分 閉会 1 6 時 3 0 分
開催場所	富士見市役所 全員協議会室	出席者数	委員定数 2 0 名中 出 席 者 1 5 名
委 員	【出席】 山本昇一委員、馬場香澄委員、大久保勇次委員、田中郁代委員、 加藤和美委員、山科和仁委員、三上秀樹委員、浪江泰永委員、 島根 淳委員、小谷野裕委員、板谷和也委員、 浅井義明委員、水口知詩委員、鈴木貴久委員、森田善廣委員 【欠席】 照井 誠委員、関根 肇委員、藤田 貢委員、坂井貴夫委員、 金子岳志委員		
事務局	【事務局職員】 新井都市整備部長、齊藤都市計画課長、 高野都市計画課副課長、大木都市計画課主事、 櫻井高齢者福祉課長		
配布資料	【会議資料】 第 2 0 回富士見市地域公共交通会議 次第 第 2 0 回富士見市地域公共交通会議 席次表 第 2 0 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 市内循環バス及びデマンドタクシーに係る今年度の動き等について 資料 2 市内循環バス及びデマンドタクシーの利用状況について 資料 2－2 富士見市内循環バス『ふれあい号』案内マップ 資料 3 シェアサイクル事業の本格実施について 資料 3－2 シェアサイクルステーション設置場所一覧図 資料 4 総合事業サービス B による移動支援等ボランティア団体への補助事業		
公開・ 非公開	公開（傍聴 2 名）		

会 議 事 項

1 開会 新井都市整備部長

2 あいさつ 星野市長
浅井会長

3 議事

(1) 市内循環バス及びデマンドタクシーに係る今年度の動き等市内循環バス等について【報告事項】

(2) 市内循環バス及びデマンドタクシーの利用状況について【報告事項】

資料1及び資料2は関連する内容のため、事務局から続けて説明。

以下、質疑応答

委 員：市内循環バスについて、令和元年度と令和2年度で高齢者の利用状況が大きく減少しているのは、利用料金改定の影響なのか？

事務局：そのとおりで、利用料金の改定が影響したと考えている。

委 員：南畑地区には老人センター線と富士見高校線の2ルートしか走っていない。社会福祉協議会と市とウエルシア薬局で協力して、南畑地区で移動販売の取組を行っている。実績があがっていることから、買い物になかなか行けない方が一定数いると考えられる。市全体を見たときに、この2ルートで足りるのかももっと検証すべきではないか。また、整備されたびん沼自然公園のパークゴルフ場に行く足がないという話も聞く。老人センター線があるとしても、足りないのではないか。それらも含めて、もっと路線についてもっと精査したほうがいいのではないか。

会 長：これまでどのような経緯を経て現行のダイヤとなっているかについて、事務局から説明してほしい。

事務局：これまで、市内の公共施設の利用や通勤通学者の利用を想定してダイヤを組んできている。令和4年にダイヤ改正をさせていただいたが、バス運転者の改善基準告示に沿った運行時間を検討しなければいけない状況もあった。また、バスの運行本数の均等化、あるいは民間路線のバスとの重複路線等、様々に勘案して現在のダイヤとなっている。先ほど頂いた意見も踏まえ、今後検討していく必要がある。

委 員：ららぽーと富士見が開業するにあたって新規にバス路線ができたが、すでに廃止になった路線もある。当時と状況が変化していることもあり、検討してはどうか。

会 長：ただ今の意見を事務局でも受け止めてもらうとともに、直近の乗降客数のデータなども分析してほしい。市内循環バスは市の予算を投じているため、利用者数の少ない路線の利用者数を増やすための検討など、第6次基本構想第2期基本計画の中で進めてほしい。

副会長：東武バスが引き続き市内循環バスを運行して頂けることになったのは大変ありがたい。運転手不足は全国的に深刻な問題となっており、公務員が

二種免許を取得し、兼業している地域も出てきている。状況は首都圏でも同様であり、稼げていないというよりも、バスもタクシーもより需要の多いところに運転手を集約している。コミュニティバスは一般の路線バスに比べて利用人数が少ない中で、運行を継続して頂けるのはありがたいが、いつまた見直しの話が出てくるかは分からない。代替りの事業者がすぐに見つかるわけでもないため、より多くの方が利用するような方向での見直しが必要かと思う。一つの考えとして、利用者が多い「みずほ台駅線」と「みずほ台駅・水谷東線」については、可能であれば便数を増やしても良いと思う。1便あたり約20人が利用するとなると、ほぼ満員ぐらいで乗車している。現在のバスは、10人位しか座れないので、おそらくこの人数だと、最初から立っているお客さんがいて、高齢者の方等にもご負担をおかけしていると思う。予算等の兼ね合いもあるので、人数の少ないところについては、見直しが必要かと思う。ただ、見直しが必要な路線をそのまま廃止してしまうのは、非常に好ましくない。利用者もいることから、それらの方への交通はきちっと確保していく必要がある。

コミュニティバスの利用が少ない地域については、路線の廃止あるいは減便を行った上で、別の交通手段を提供するという形もあるかと思う。別の自治体になるが、AIオンデマンド交通を導入した事例がある。一般的なタクシーと比べると利用に制限があり、自宅までタクシーが来るわけではなく、ミーティングポイントと呼ばれる所まで利用者が移動し乗車する形になるが、一般のタクシーと比べて利用料金を安くし、予約した場合、基本的に必ず車両が来るように設定する実験を昨年実施したところ、非常に好評であった。一般的な定時定路線型のバスを維持するよりも、地域によってはプラスになるかもしれない。これは一例で、どの地域にどのような交通手段が適合するかは、状況によるため、今後の交通の再編にあたり、案の一つとして、事務局にも認識してもらいたい。

一方で、デマンドタクシーについても運転手不足であるはずなので、今回少し需要が減っているという報告があったが、デマンドタクシーも制度改革する考えがあるなら、特に南畑地域に関して、他の地区とは少し異なる取り扱いが必要になると思われる。その部分と、利用者数のデータ等も含めて検討すると、今までよりも良い交通ネットワークができるのではないかと思う。

委員：みずほ台駅の利用人数が多いという報告があったが、利用者が循環バスに乗り切れない場合はどうするか。

事務局：現状は乗り切れていると認識している。しかし、曜日や時間帯により、どうしても定員を超えてしまうということがあれば、次の便を利用いただくことになる。

会長：今意見のあった件も踏まえて、事務局でも検討してほしい。

委員：無人タクシーや無人バスの話を報道でも聞くが、運転手不足が大変な状況では、将来的に自動運転を検討していかないといけないと思う。

会長：事務局でも先進技術活用の必要性について研究を進めてほしい。

委員：現在、当社では和光市、日光市、柏市の方で自動運転バスの実証実験を行っている。和光市ではバス専用道路を整備し、一般道も走行するなどし

て、自動運転としては6～7割程度までできている状況であるが、課題も多くある。例えば、車庫から発車場所まで移動するには、人が運転しなければいけない。それらを踏まえると、決められたルートを走るには、何年か何十年後にはできると思うが、実用段階になるには10年でできるかは不透明である。また、先ほどから運転手不足が話題になっているが、当社でも募集を行っているが、実際100人以上入社したが、辞める人も100人いる状況である。また、これまでは多くの者が大型二種の運転免許を所持して入社していたが、今は、入社してから大型二種の免許を取得する者が3割程度いる。実際にバス運転してみても退職される方もいて、今後、給料を増やす等企業努力により運転手を確保しながら、可能な限り事業を進めていきたいと考えている。

委員：米国での事例を見ていると、タクシーの自動運転は未来よりも近い将来に社会実装できるのではないかとと思われる。タクシーの車両を使い、情報収集の実験を開始している事例を聞いた。まだ情報収集に留まり、すぐに自動運転が開始できるわけではないと思う。ただ日本では、車を運転するには、人が乗車しなければならず、法律の改正が必要だと思う。人手不足をキーワードとしてくれば、DX化と非常にリンクしてくる。米国では通信事業者が自動運転事業を行っているが、日本では、これまでタクシー事業者がきちんと責任をもって運営してきている。今後も既存の事業者が責任をもって自動運転に取り組んでいければと考えている。

副会長：米国では技術的には走れる状況まで来ており、特にタクシーに関しては、遠い将来ではないと思う。ただ日本の制度の問題から、米国のように無人でタクシーが走るにはまだハードルがある。しかしバスについては、かなり大変だと思う。バスは急ブレーキをかけることがあるが、人間がかけるブレーキと自動運転のバスのブレーキでは違いがあるため、危ないと感じることがある。日本では、路線バスで立ったまま乗る方が多くいるため、そのまま自動運転で使えるかという点はまだ現実的とは思えない。一方で、無人ではなくレベル2の運転支援システムのついたバスであれば近い将来に導入できるかもしれない。支援システムのついたバスを運転するのであれば、難易度の高い二種免許を持っていなくても、運転してもいいとなれば、運転手不足の解消には役立つのではないかと考える。ただ、どちらにしても利用される方が少ないと、運転手の方々がもらえる給料が少なくなってしまうため、補助金等が必要になる場合もある。米国のように本当に稼げる地域でしか自動運転はやらないということもありうるが、地域によって不公平が生じることも考えなければいけない。実証実験等については、国土交通省でも事業を募集しているので、市の計画の中でしっかり位置づけるなどしたうえで、補助金等についての、国の情報を定期的に収集していけばいいと思う。

委員：他市町村の循環バスの状況を見ると、コロナ明けで利用者数が回復しているような事例がある。富士見市では、コロナ前後であまり利用者数が変わらず推移しているが、何か理由があるのか。

事務局：循環バスの利用状況に関して言えば、コロナ後でも利用は微増している。

副会長：これまで高齢者の利用料金を無料だったところ、有料化したことで、

コロナの影響とは別の理由で利用者数が減っている。その後、コロナ禍に入ったため、コロナの影響は、だいぶ早いうちに解消したものと捉えている。

(3) シェアサイクル事業の本格実施について

資料3により事務局から説明。

以下、質疑応答

委員：シェアサイクル事業について、市からの補助金はないのか。

事務局：補助金は無く、全て事業者の負担である。

4 その他

(1) 総合事業サービスBによる移動支援等ボランティア団体への補助事業

資料4により事務局から説明。

以下、質疑応答

委員：車両をリースするとのことだが、どこに駐車するのか。

事務局：駐車場所については、民間の駐車場等を地域の方で確保し、その費用分を委託料に含め支払う予定。

委員：ガソリン代は市で支援するのか。

事務局：ガソリン代は協議会で負担頂く予定。車がないという課題もあったため、車両については、5年間のリース契約を結び、その分を補助する予定。

副会長：利用回数については、会員の方以外にも、これまでこの制度を使ってない方がおられて、この制度を使わない方々が何回使っているのかは、ここに示されていないと思うが、もっと利用回数があるということでもいいのか？

事務局：その通りである。

4 閉会 新井都市整備部長