様式第2号(第5条関係)

審 議 会 等 会 議 録

発言者・会議のてん末・概要	
事務局 （野中課長）	定刻となりました。皆様、こんにちは。 進行を務めさせていただきます久喜市交通企画課長の野中と申します。 本日はお忙しい中、また連日、コロナの感染拡大報道がなされている中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。 コロナの感染防止対策として、窓を開け換気をさせていただいておりますが、さらなる対策の一環といたしまして、本日の会議時間は、概ね１時間程度を目安に進めさせていただく予定でございます。皆様のご理解をお願い申し上げます。 では、会議に入らせていただく前に、令和４年度となり、事務局の職員が変わりましたので、自己紹介をさせていただきます。 【事務局職員紹介】
事務局 （野中課長）	以上が本年度、職員の体制でございます。 続きまして委員の皆様にも交代がございました。 順不同でございますが、ご紹介させていただきますので、一言お言葉をいただければと思います。 初めに、渡辺委員の後任として、小澤委員でございます。
小澤会長	４月１日から市民部長となりまして、当会議の委員となりました小澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
事務局 （野中課長）	この交代に伴いまして、小澤委員には、久喜市地域公共交通会議の会長をお願いしたいと存じます。 次に、清家委員の後任として、細野委員でございます。
細野委員	埼玉運輸支局首席運輸企画専門官の細野と申します。 本年４月に清家の後任で着任いたしました。よろしくお願いいたします。
事務局 （野中課長）	ありがとうございます。 次に、西野委員の後任として、山崎委員でございます。
山崎委員	埼玉県交通政策課の山崎と申します。西野の後任ということになります。 よろしくお願いいたします。
事務局 （野中課長）	最後に、井上委員の後任として、小林委員でございます。
小林委員	おはようございます。鷲宮４８区の区長をやっています小林です。初めてですけども、いろいろ聞きたいことがあるので、ぜひ参加させてください。
事務局 （野中課長）	ありがとうございました。 梅田久喜市長からは、「新たな委員の皆様には、ほかの委員の皆様とともに、本市の地域公共交通の発展のためにご尽力いただきますよう、お願い申し上げます」とのことでございましたので、この場をお借りしてご報告申し上げます。 皆様どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、事前に委員の皆様に送付させていただいております会議資料の確認をお願いいたします。
まず本日の会議の次第でございます。次に、
資料１　久喜市デマンド交通（くきまる）の乗降ポイント（目的地）について
参考資料１　久喜市市内循環バスの利用状況
参考資料２　久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況
参考資料３　くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況
参考資料４　久喜市デマンドタクシー実証実験の検証結果報告書
最後ですが、本日机の上に置かせていただきました委員名簿となります。
以上でございますが、不足等がございましたら、事務局へお声がけいただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。
それではただいまから、令和４年度第１回久喜市地域公共交通会議を開催したいと存じます。
久喜市地域公共交通会議条例第７条第２項により、久喜市地域公共交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない旨規定しております。
本日は、２５名中１７名の方に出席をいただいておりますので、本会議が成立していることをまずもってご報告させていただきます。
ご欠席ですが、長谷川委員さん、中村委員さん、野本委員さん、飯塚委員さん、蒲生委員さん、遠藤委員さん、石坂委員さん、大迫委員さんでございまして、田沼委員さんは、代理として前島様にお越しいただいているところでございます。
本日の傍聴者は１名となっております。
それでは次第に基づきまして、会議を進めさせていただきます。
開催に当たりまして、小澤会長からご挨拶をお願いいたします。

小澤会長　【小澤会長あいさつ】

事務局（野中課長）　ありがとうございました。
この後、議事を進めさせていただきますが、委員の皆様にお願いを申し上げます。
ご発言いただく際は、マイクを使ってご発言いただきたいと思います。記録と感染防止対策の両方を兼ねておりますので、ご発言の際は、マイクをお使いいただくようお願いいたします。
では、久喜市地域公共交通会議条例第７条第１項の規定により、会長に議長をお願いし、議事を進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

小澤会長　それでは、しばらくの間、議長を務めさせていただきます。
議事が円滑に進行いたしますように、ご協力お願いしたいと思います。
初めに、議事録の署名委員についてでございます。
今回の会議録署名につきましては、前回会議からの順番ということで、柴木委員さんと吉水委員さんにお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。
それでは次第に基づきまして、議事を進めさせていただきたいと思います。
議題（１）くきふれあいタクシー（補助タク）事業についてでございます。
事務局から説明をお願いいたします。

事務局（斉藤課長補佐）　【参考資料３及び参考資料４により説明】

小澤会長　ありがとうございました。ただいま説明がございました。
先ほど私もご挨拶で申し上げましたけれども、令和２年４月に開始したくきふれあいタクシー（補助タク）事業については、事業開始から２年が経過したところでございます。
事務局からは、当該事業を実施することになった経緯や、事業開始から現在ま

	での利用状況を基に、コロナ禍でありながら順調な進展を見せているというような報告もございました。 　そのような中ではございますけれども、残念ながら事業の撤退ということで、状況の変化などの報告がございました。 　そこで、本日お越しいただいております朝日自動車の前島様から、差し障りのない範囲で結構でございますので、この度の事業の撤退に至った経緯などをお話しいただくことは可能でしょうか。
前島氏（田沼委員代理）	朝日自動車、田沼の代理で出席いたしました前島です。よろしくお願いいたします。 　もともと久喜営業所のタクシー事業は、パートさんの高齢者２名で営業しておりまして、この度１人が７５歳を迎え、退職となりました。 　それで１名ということで、やむを得ず久喜営業所からタクシー事業をやめさせていただきました。７月１４日に認可がおりております。
小澤会長	どうもありがとうございました。 　事業継承につきましては、菖蒲タクシー様ということでございました。 　菖蒲タクシーの明野委員さんにお伺いしますが、今後は、朝日自動車様の事業を引き継ぐということで、鷲宮地区でもタクシーを運行されるということでしょうか。 　これまで鷲宮地区では運行していなかったのか、タクシー事業者さんの運行エリアというのが、私どもには少しわかりにくいところがありましたもので、その辺も含めてご説明願えますでしょうか。
明野委員	菖蒲タクシーの明野です。よろしくお願いいたします。 　通常、タクシーの運行エリアという考え方だけでいくと、法律上は、北は北川辺から南は八潮とか、そっちまでがそうなります。 　県南東部地区ということになりますが、大体、各会社の本社周辺を基本的にやるという形になります。 　今回、朝日自動車さんからお話をいただいて、タクシー車両をこちらの方で受け取りまして、先ほど言いました７月１４日付で譲渡されました。 　それに伴い、朝日自動車さんが今車をつけておりました、東鷲宮駅と鷲宮駅の構内は入れるような形になりまして、東鷲宮駅については認可がおりました。鷲宮駅については、今後、９月ぐらいの入構の予定でございます。 　とはいえ、うちも潤沢に運転手がいるということではないので、もう今日明日ですぐ、５台６台入れるなんていうことはできないのですが、少しずつ、東鷲宮駅、鷲宮駅の方に入っていけるように、今月中には最低１台は入れられるような形で運行を始めようと思っております。以上です。
小澤会長	どうもありがとうございました。 　増田タクシーの常見委員さんにつきましては、実証実験の開始当初から、今日まで当事業に携わってこられたと伺っております。 　事業者様の立場として、事業の状況など皆様にお伝えしたいことがありましたら、ぜひお聞かせ願えればと思います。
常見委員	増田タクシー常見と申します。着座にて失礼します。 　くきふれあいタクシー（補助タク）事業が開始されまして約２年ですが、その前に実証実験の期間が２年間ありました。 　事業者の方の問題としましては、割り当ての車がまず１台しかなかったということ。それと、順風路さんのシステムがありまして、そちらの方に電話がかかってきて、お客様の情報が表示されるのですが、タクシー会社の場合には、実際にタクシーを配車するシステムがまた別にございまして、それを入れ替えなければならなかったということがありまして、配車をするのも中々難しい状況であった

わけです。
　でもそのような中で、補助タクに変わりまして、現在は各社２台運行させていただいております。
　実証実験のときは、すべて予約制になっていたのですが、実際タクシー会社の場合は、朝は結構忙しいものですから、中々予約をお受けすることができない。
　また、実際に取引している会社の方々もいらっしゃいまして、予約を受けにくい状況だったので、今現在、ふれあいタクシーになってからは、弊社の場合は、ご予約は受けていません。
　実際２台ですので、予約ということで電話が入りますと、ふれあいタクシーとして車が運行できないのです。特に朝や午前中ですと、何人もの方からお電話いただきますので、１人の方が予約を入れてしまうと、そのあと車が止まってしまい、利用しにくいという状況もあったものですから、多分実際どこの会社もそうだと思いますが、予約をお受けしていない。そういった状況の中で、今現在運行していると思います。
　また、実証実験のときは、旧久喜地区のみの運行だったので、例えば久喜の東口方面のすずき整形さんや土屋眼科さんを利用される久喜の方が、非常に多いのですが、そこはもう宮代町になってしまいます。
　それと鷲宮のアリオさんですね。そちらも利用される方がたくさんいたのですが、実証実験の時には、旧久喜地区のみの運行だったのでそこまでは行けない。
　ですので、途中で降りていただいて歩いて行かれるという、そういった形になっていました。
　今現在は、利用登録されている方は、久喜市内全域どこでも使えるわけです。
　また、行先も久喜市以外を指定できます。例えば加須の済生会病院さん、春日部の方の病院とか鴻巣の病院とか行かれる方がいるのですが、そういった方々もご利用いただけるような状況になっています。
　ふれあいタクシー（補助タク）の料金について、3,000円を超えた場合は、1,500円まで久喜市の方から補助が出るような状況になっています。そうしますと、春日部の方まで行って、5,500円とか6,000円かかっても、1,500円は補助が出るので、ご利用になられる方にとっては、だいぶ利用勝手がいいのではないかと思われます。
　昨日は、配車させていただいた回数が２５回くらいだったのですが、大体毎日そのくらいになっています。
　やはりご利用される方が、どんどん今増えているような状態です。
　実証実験の時は、登録番号が11,000番台までだったのが、今は14,500とか14,600番台と、かなり登録される方も増えていまして、新規にご利用されるお客様も日々増えているような状況になっています。
　２台しか運行できませんので、すべてを受けているわけではないのですが、特に朝の９時台やお昼時になりますと、病院から帰られる方とかがいらっしゃいますので、まとめて電話がかかってくるわけですね。
　そういったときは、申し訳ありませんが少し時間をおいてかけていただくとか、一般のタクシーを利用していただくというような形で対応させていただいております。
　いずれにしましても、今の補助タクに変わってからは、事業者の方としても非常にやりやすくなりました。
　また、ご利用される方についても、直接電話がうちの配車システムに入ってくるわけですから、すでに何回かご利用されている方の情報が、システムに登録されていますので、登録番号も全部出てきます。ですので、長いお話をしないで受けられるような状態になっています。
　今までの実証実験の段階ですと、中々難しいような状況で、１件１件全部、登録番号を聞いて配車をさせていただいていたのですが、ご利用される方は、今現在久喜市内で８０歳代の方が一番多いわけです。
　ですので、そういった方は、やはりお耳が遠いなどの事情がありまして、中々スムーズに電話対応ができないような状況になっていたのですが、今は順風路さ

んのシステムを使っておらず、直接配車システムの方に連絡が来て、電話番号が表示される。そういうことになっていますので、大分楽になっています。
　ですので、前よりは、高齢の方もスムーズにご利用できるのではないかと思いますし、しかも久喜地区以外もご利用できるような状況になっていますので、これからもっともっと増えていくのではないかと思っております。以上です。

小澤会長　　詳しいお話どうもありがとうございました。
　それでは、市民の立場ですとか利用者の立場から、ご意見等がございましたら、頂戴したいと思います。
　ほかの委員の皆様もそれぞれの立場から、ご意見などをいただければと思いますがいかがでしょうか。

松永委員　　松永と申します。
　今のお話を聞いていて、なるほどなあと思うところが何点かあったのですが、利用者で大体８０～８９歳の方が、６割以上と書いてあったんですね。
　それと利用時間についても、やはり９時～１１時台と、全体的に同じような時間帯なんですが、それで一覧表などを見ますと、同じ時間に集中しますから、断られる方もたくさんいらっしゃる。私の近所でも、困ったなという人の声も、やはり耳にします。
　それで、予約はないにしても、乗りたいのに乗れないという状況で一番困っている世代の人たち、こういう人たちを、どうやったら私は救い出すことができるのかなと。９時～１１時台に、もう少し利用できる何か方法はないのかなと。
　いつもこのデータなどを見ますと、同じような数字が載っておりまして、大変ご苦労してデータも集めてくださっていると思うんですが、本当に困っている方たちに、どうやったら私は手を差し伸べることができるのか。
　そこら辺の対策、もう少しその時間帯に何かを増やすとか、何かないのかなと。今もお話を聞いていて、確かに利用はしやすくはなりましたけれども、でもまだまだ、断られる方がいらっしゃるような気がいたします。そんなことを今、お話を聞いていて思いました。
　何か対策があったらいいのかなと思いました。以上です。

小澤会長　　どうもありがとうございました。
　今の意見に対して、事務局から何かありますか。

事務局
（野中課長）　　では、お答えいたします。
　確かに、ある時間帯について、利用が重なるという状況があるのかなとは思っております。
　ただ、先ほど常見委員さんからもありましたとおり、今システムの方を使っておりませんので、実際に何時頃利用が多いかについては、把握ができていないというのが現状ではございます。
　そのような中、市内にあるタクシー事業者さんの利用回数の方で確認させていただきますと、若干開きがあります。
　多く利用されているタクシー会社さんもあれば、もう少し落ち着きを見せているタクシー会社さんもいらっしゃいます。
　そういったことから、少し広い視点でご利用会社さんを選択していただくというような方法も、一つはあるのかなと感じているところでございます。
　いずれにしましても、今後、高齢化が進む中にありまして、くきふれあいタクシーを含め、その他の交通機関とどういうふうに調和を図っていくのがベストなのか、そういったものを今後、探っていかなければいけないというのが、私どもに課せられた課題だと考えているところでございます。以上です。

小澤会長　　そのほか、ご意見等はございますか。

松永委員　今頃になって大変申し訳ないんですが、迎車に関してちょっと教えていただきたいのですが。
ふれあいタクシーに関しては、300円が料金に入っておりますよね。
万が一、ふれあいタクシーが取れなくて、通常のタクシーをお願いしたときに、私は通常のタクシーを呼ぶ時は、大体自分の家から一番近いタクシー会社を呼ぶんですが、それが私の家から例えば菖蒲タクシーさんなんかだと、距離が結構遠いわけですよね。それでもこの迎車料金は、一律300円なのでしょうか。

明野委員　菖蒲タクシーです。300円です。どこからでも300円です。
ただ、うちの方は、菖蒲を中心に仕事をしていると。
そうすると、例えば栗橋の端っこまで行くとなると、相当時間がかかりますよね。では、その時間を待っていただけるかという話も出てきちゃうんですね。
どうしてもタクシーって、呼んだらすぐ来てもらいたいというのがありますから、法律上は300円で我々認可いただいていますので、お迎えは300円で行くんですが。
あとは距離的な問題で、下手すると菖蒲の街中も忙しくて、そのお客さんが終わってから行くとなると、３０分～４０分かかることは出てくると。
それならば、近い会社さんの順番を待った方がいいのかなという部分もあるので、法律上は必ず行く形にはなりますが、運用上、お客様がそこまで待っていただくというのが可能かどうか、そちらが問題になってくるかなと思います。

松永委員　わかりました。ありがとうございました。

小澤会長　どうもありがとうございました。
そのほか、ご意見などございますか。

常見委員　増田タクシーの常見です。
タクシーの運行状況について、ちょっとお話しさせていただきますが、ふれあいタクシー（補助タク）にかかわらず、一般のタクシーにつきましても、今、稼働率が非常に悪いんです。
先ほど、朝日さんからお話しいただきましたように、高齢化が進んでいまして、中々若い運転手さんが、就職していただけないような状況になっています。
ですので、稼働率が１０年ぐらい前までは７０％～８０％だったのですが、今は本当に、５０数％とか６０％ぐらいしか動いてないんです。
しかし、雨が降ったり風が強かったり、今現在は、ものすごく気温が暑いので、タクシーの利用が多くなっています。
ですから、毎日の平均の売り上げもかなり上がっているような状況なんですが、そうなりますと、補助タクにかかわらず、配車依頼が来たときに、すぐに配車ができないのが現状だと思います。
それは増田タクシーだけに限らず、久喜タクシーさんにしても、特に鷲宮タクシーさんはもっと忙しいですから。しかも、栗橋の方も、今日は野本さんが来ていらっしゃらないですが、結構車がなくて、私どもにも南栗橋の方から、電話がかかってくるんです。
しかし、車が向こうまで行くのに３０分以上かかりますので、「時間がかかりますが大丈夫ですか」という話をすると、やはり中々ご利用いただけないような状況になっています。
これは、ふれあいタクシーについても同じです。栗橋の方からも電話がかかってきます。ですが、「お時間がかかるのでどうですか」と聞くと、やはりお断りされます。こちらが断っているわけではないのですが、中々お待ちになっていただけない。
特に病院関係に行かれる方は、時間が厳守になっていますので、その時間に間に合わない場合には、普通のタクシーで行かれるしかない。
それでも車の台数が少ないときには、やはり１０分とか１５分、お待ちになら

ないような状況があります。
　ですので、そういったこともあるので、ふれあいタクシーに限らず、一般の配車の方も、時間帯だけではなく気候によっても、中々配車が難しいような状況があるということだけご理解いただきたいと思います。以上です。

小澤会長　　どうもありがとうございました。
　そのほか、何かご意見などございますか。

山崎委員　　埼玉県交通政策課山崎と申します。
　実証実験を経て本格運行が始まって、お話ですと、非常に右肩上がりで利用者が増えてきて、かつ満足度も高まっているというようなお話がある一方で、やはり予約をしたくても予約できないというような、そういった意見もありまして、課題でもあるのかなというふうに思います。
　その中で、まだシステムの方での利用者の把握というのは、できていないというようなお話がありましたが、やはりその実態を正確に把握するためには、データをある程度取った方がいいのかなというふうには思います。
　例えば、これは事業者さんの負担になってしまうかもしれないのですが、一定期間、予約の状況や稼働率という話もありましたけれども、稼働率を時間帯ごとに、会社ごとに、実態を把握させていただいて、お断りをしなきゃいけないのが大体何件ぐらいあったとか、そういうようなところのデータをとってみれば、やはり会社ごとで平準化が可能になったり、そういうような対応が少しとれたりするのかなと思いますので、その辺のデータみたいなものを取得された方が、市民の中の不公平な感覚というのも解消されていくのかなと思いましたので、ご検討されてはいかがかなというふうに思いました。

小澤委員　　ありがとうございました。
　そのほか、ご意見などありましたら、いただければと思いますが、いかがでしょうか。
　せっかくの機会ですので、新しい委員さんになられた方からもご意見いただいてもよろしいかなと思うのですが、いかがでしょうか。

小林委員　　初めてなので、ちょっと、今言っている流れがどういう流れか全然わからない。
　それと、今日の会議とちょっと違うのかもしれませんけど、私が感じているのは、このデマンド交通とかこういうことを知っている人は知っているけど、知らない人、私、東鷲宮の駅前で自治会の会長をやっているんですけど、もう高齢化なんですよ、平均的に８０歳ぐらい。
　でもこのデマンド交通を利用している人が何人いるかというと、ほとんどいません。
　そういう意味でいくと、逆にデマンド交通とかこういう良いことをやっているということを、もっと簡単に高齢者が加入できるような。さっき言っていましたけど、電話番号で相手がわかるって、それすごくいいなと思います。
　いちいち電話して、私はどこの誰だなんて８０歳で言えないですよね。
　だから、そういうことがあるので、もうちょっとそういうところでは、このデマンド交通とかこういう良いことをみんなに周知する。
　その周知の方法が、広報か何かでやっているんですけど、あれを見る人ってそんなにないんですよ、私もずっと回しているのですけど。
　だからそういう意味では、ポイントポイントでやるのか、そういう周知をするともうちょっと、本当に助かりますという声が出てくるのか。いろんなことが出てくると思います。
　私、聞いていて、デマンド交通というのを知ってはいるんですが、利用したことはないし、周りでも利用したという声はあんまり聞いてないので、その辺広報の周知徹底、啓蒙活動的なものにもうちょっと力を入れたほうがいいのかなと思

います。以上です。

小澤会長　地域の実情などをお話しいただきまして、どうもありがとうございます。
そのほか、何かご意見等ございますか。
ないようでしたら、お時間の都合もございますので、この辺りで締めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。
これまで様々なご意見を頂戴しました、どうもありがとうございました。
今後の市の公共交通事業を実施していく上でも、とても参考となるご意見、お話をお聞かせいただけたと思います。
また、県下でもＢＡ．５の対策強化宣言も出されているところでありまして、コロナ禍で、公共交通の方も新しい生活スタイルに合わせながらの実施となると思いますけれども、皆様におかれましては、これまで以上にご協力をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。
では、最後に市の方から何かございますか。

事務局（斉藤会長補佐）　様々なご意見をいただきましてありがとうございました。
先ほどご紹介しましたとおり、くきふれあいタクシー（補助タク）事業は、３年目を迎えまして、ますます利用者数が伸びている状況でございます。
市としましては、利用増に対する予算の確保に最大限の努力をしております。
今後も市民の皆様の利用要望にお応えできますよう尽力してまいりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

小澤会長　それでは、以上で議題（１）くきふれあいタクシー（補助タク）事業について、終了させていただきます。
続きまして、議題（２）その他についてございます。
事務局からお願いいたします。

事務局（斉藤課長補佐）　【資料１により説明】

小澤会長　ただいま事務局より、デマンド交通（くきまる）の乗降ポイントの設定について、これまでの交通会議での合意事項の説明がありまして、これに続けて資料１に基づき、この度の変更の説明がございました。
今の説明に関して、ご意見ご質問等がありましたら、お伺いしたいと思います。何かございますか。

横内委員　横内と申します。
乗降ポイントの決め方というのは、何か基準があるのでしょうか。
教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

事務局（野中課長）　乗降ポイントの決め方というようなことでご質問をお受けしました。
昨年の第１回目にお渡ししました、「デマンド交通（くきまる）をご利用ください」というパンフレット上には載っているところなんですが、種別といたしまして、保健施設とか介護・高齢者福祉施設とか、そういうような種別ごとに区分けしております。
基本的には、公共施設やお買い物等をしていただける、そういった所も含めまして、利便性の確保できるような所とさせていただいております。
ですので、個人宅の前というような設定の仕方はしておりません。
そちらは、利用者様のご自宅というようなことでご利用いただけますので、公共施設等というふうに考えていただければと思います。

横内委員　わかりました。ありがとうございました。

小澤会長	そのほか、ご意見、ご質問等ございますか。 ないようでしたら、ただいま説明ありましたとおり、令和４年１月２５日から乗降ポイントとして追加しているということでございますので、どうぞよろしくお願いします。 それでは、次の報告事項について、事務局からお願いいたします。
事務局（斉藤課長補佐）	次に、報告事項としまして、市議会議員からの意見について、ご報告をさせていただきます。 先に開催された久喜市議会の令和３年１１月及び令和４年２月の定例会において、石田利春議員から一般質問があり、当該質問の中で述べられた石田議員のご意見について、本交通会議に報告してほしい旨の要望がありましたことから、その内容をこれから申し上げさせていただきます。 まずは、令和３年１１月定例会では、「久喜市の公共交通の利便性向上に向けた取り組みを求める」との質問のもと、料金の値上げについて触れ、「値上げすると利用者は減少する。民間事業者と共存しながら、利用者がどう増えるかの視点が一番大事」とのご意見が１点目でございます。 次に、令和４年２月定例会では、「済生会栗橋病院から秋谷病院への円滑な医療継続を願って」との質問のもと、「くきふれあいタクシー（補助タク）事業の利用対象年齢の引き下げを市から提案してほしい」とのご意見でございました。 以上、このことについて報告をさせていただきます。
小澤会長	ありがとうございました。以上が事務局からの報告ということでございます。 次に、市内循環バス運行事業者の鈴木委員さんから、循環バスのアナウンスについて、報告があると伺っておりますので、鈴木委員さんお願いいたします。
鈴木委員	皆さんお久しぶりです。協同バスの鈴木です。 どうも日頃ありがとうございます。 報告事項が、アナウンスの件で１点でございます。 前回、大迫委員さんから、電気バスは扉が前だけしかないので、普通に待っていると「あれ、扉がない」と。 目がご不自由でございますので、それを何かしらの方法で知らせていただきたいというふうなことで、車外アナウンス、車の外に向けたアナウンスで、「このバスは扉が前しかありませんよ」という旨を到着したときに、外にスピーカーで流すように改定いたしましたことをまず１点、ご報告させていただきたいと思います。 あと、参考資料１にバスの利用状況というふうにございます。 補助タクの方は、利用者が増えているというようなことでしたが、残念ながら循環バスの方は減っております。１ページをご覧ください。 完全なコロナ前というと平成３０年だと思うのですが、平成３０年と令和３年度を比べますと、全体では２４％、要するに４分の１減ってしまっておりますというところでございます。 これは移動の形態というのが、集団から個別に、要は「他の人とあまり接触したくないよね」というふうなことだと思いますが、これは公共交通機関、ほとんどこのような状況で、大体２割から３割と言われておりますので、本当にその真ん中のところなんだなというふうなところでございます。 ただ一方、うれしいことに、同じく１ページ、令和２年度から令和３年度にかけては、今は別ですけど、この前までは感染状況が落ち着いていましたので、利用人数は約１０％増えております。 その中でも、特に六万部・北中曽根循環と東循環、これが対前年度で増えております。 さらにもっと言いますと、東西の東行き、これが大きく伸びていると。 ごめんなさい、これ何で伸びているのかというと、中々私もわからず、人の行動は中々難しいなと思っておりますけれども、やはり増えているところもある一

方、減っているところもあるというふうなことだけは、認識をしておいていただきたいかなと思っております。
　まだまだおそらく、個別移動というのが続くかと思いますけれども、循環バスも元気に走っているということを、たまには思い出していただけるとありがたいなというふうに思います。以上でございます。

小澤会長　　どうもありがとうございました。
　ただいまの報告について、何かご質問などありますか。よろしいでしょうか。
　ご質問がないようでしたら、ほかの委員の皆様から、何かこの場でお話ししておきたいことがございましたらお受けいたしますが、いかがでしょうか。

松永委員　　もう１つだけ、ちょっと確認させてください。
　実証実験の検証結果報告書の８ページ、「評価」というところで、タクシー事業者さんのところに「新たな需要の創出と休車の有効活用を促す可能性がある」と一行書いてあったんです。
　これについて、もう少し詳しく、掘り下げて教えていただければありがたいと思ったんですが。

事務局
（野中課長）　　では、事務局の方から補足させていただきます。
　タクシーといいますと、イメージを語るのはちょっと申し訳ないのですが、少し敷居が高いと感じている方もいらっしゃるのかなというふうに思います。
　こういったものを、市の方の事業としてやることによって、今までタクシーを利用していなかったお客様方が、タクシーを利用する機会になるのではないかというふうに考えたところでございます。
　また、タクシー事業者さんも、忙しいお時間というのは確かにありますが、一方で、車が滞留しているような時間帯もあるというふうに聞いておりました。
　そういったところについて、市の事業を用いることによって、利用が増える、休車が活性化する、走り出す。そういうようなイメージを持ちまして、そういったことの助力になるのではないかというところを、ここに表現したところでございます。

明野委員　　すいません、補足で。
　先ほどから話があるとおり、午前中はどうしても病院だとか会社だとかということで、中々需要が多い時間です。
　逆に言うと、デマンドもそうなのですが、午後は結構空いているのですよ。
　ですので、病院とか色々な用で午前中しかという方もいるのですが、できればそういう方が、午後にシフトしていただければ、我々としても需要が喚起できますし、予約がしやすいということになっております。
　病院など色々事情はあると思うんですが、午後は比較的、午前中よりは余裕がある。これデマンドもそうだと思いますので、ちょっとそんなところも考えていただければありがたいなと思います。以上です。

小澤会長　　どうもありがとうございました。
　ほかに委員さんの方から、何かご意見ありますか。

丸山委員　　久喜市菖蒲町小林に住んでいます、丸山です。
　私は東京から越してきて、３０数年になるのですが、菖蒲に越してきて、車がないと生活ができないところだったので、免許を取って今に至っています。
　もうそろそろ免許返納の年代に来ているんですが、今の状況だと免許が返納できないので、この公共交通の委員にも応募したきっかけなんです。
　今、循環バスやデマンドバス、ふれあいタクシーがありますけれども、今のところふれあいタクシーは、年齢的にも利用できなくて、ここに来たり、久喜駅に来たりというのも、車でしか来られない状況です。

それで、近所の人もみんな、「免許返納どうしよう、いつまで運転する？」という話が持ち上がっていて、何とかしてほしいというのが、大半の人の気持ちなのですが、そういう中で、今ある制度を拡大・変更していただきたいというのが大きいんですけれども。

今、提案として、路線バスで朝日バスさんが走っているものに、割引パスのような制度を導入していただけないかなと思います。高齢者と免許返納者。

それから、お隣の鴻巣市とか加須市では、１回３００円の乗り合いタクシーというのがあるので、そういうのもお願いできたら。ふれあいタクシーは、年齢とかいろいろ制限があるので、一般向けに、３００円での乗り合いタクシーも考えていただけないかなというのがあります。

それから、朝日バスさんにお願いなんですが、今、桶川～菖蒲、菖蒲～久喜というふうにバスの路線があるんですけれども、桶川～久喜までの一本化した路線をつくっていただけると、私が住んでいる小林からも、久喜まで一本で来られるので、それをお願いしたいと思います。

あと、モラージュのバスも、桶川からモラージュまで来ているのですが、それもバス停が小林にはないので、やはり小林からは、バスを乗り継いで行くか、車か自転車か歩いていくかしかない。あとはデマンドバスに登録してということになるので、朝日自動車さんにお願いできたらというふうに思います。

これは小林だけのお願いなのですが、やはり久喜市全体でも、地域の実態を調査して、もっと本当に便利に、高齢になっても住みやすい久喜市の公共交通を考えていただきたいと思います。以上です。

小澤会長　どうもありがとうございました。

今の質問に対して、ご意見ありましたらどうぞ。

明野委員　先ほど言っていた、鴻巣市の乗合タクシーとデマンド交通（くきまる）は、制度的には一緒です。

ですので、そちらの方は充足されています。どこに行けるか行けないかは置いておいてですが、そこは基本的にイコールになるのかなという気がします。

私、実は公共交通会議、ここで４つ出ているのですが、１つ考えていただきたいのが、乗り継ぐということ。

ご存知のとおり、最近テレビでもやっていましたが、電車も今どうするんだという中で、公共交通が少なくなってきている。

電車の赤字路線は、地域で考えて、廃線にするのかバスにするのか決めなさいみたいな、こんな話も出ている、こういう時代です。

変な話、バス事業者も撤退しているところが多いですし、この辺ですと、実はタクシー業者も撤退している旧町があります。

そんな中で、やはり乗り継ぐということをぜひ考えていただいて、うまく公共交通を使い分けていただくのが大事かなと。そういったことをぜひ住民の方にはお願いしたい。うまくタクシーも使ってバスも使って。

電車で大宮に行くときは、必ず久喜で乗り換えなくてはいけないものですから、そういう考え方も、ぜひ根底に持ちながら、じゃあ便利にするためにはどうしようかと。

どうしても、いろんなお考えを持っている方がいらっしゃるんですが、１つの公共交通機関で、全部は網羅できないんですね、残念ながら。

私は白岡市に住んでいるのですが、白岡市は、駅の東側は、最近バスがちょっと出ましたけど、全然バスも何もないようなこんな状況。

それで、デマンド交通が今動いている状況で、バスも私が住んでいるところには、実はないんですね。なので、デマンドでカバーしていただいているということで。まあ、まだ私も運転できますから、必要ではないのですが、やはりあった方が便利だと思いますので、ぜひそういう組み合わせという考え方で、公共交通を見ていただきながらということになるかと思います。

それで、先ほど小林委員が言ったとおり、やはり組み合わせとか宣伝とか、そ

ういうのは、どうしてもその時期にならないと、私なんかは、この会議がなければ、興味全然ないですから。
　そういう意味では、興味が出たというか必要になったという人に、どれだけ情報を与えられるかというのが勝負。普段、運転している人には、おそらくそんなに興味ない話だと思いますので。
　それがうまく、情報なりアイディアが入る仕掛けというのが、大事かなというふうに思います。以上です。

小澤会長　　どうもありがとうございました。
　お時間も１時間経過しておりますので、この辺りで本日の議題終了とさせていただきたいと思いますが、最後にご質問ありますでしょうか。
　終了ということでよろしいでしょうか。
　委員の皆様につきましては、ご協力誠にありがとうございました。
　これをもちまして、議長の任を解かせていただきます。
　では、事務局よろしくお願いします。

事務局
（野中課長）　　ありがとうございました。
　では最後に、事務局からご報告いたします。
　次回の会議開催の時期につきましては、例年ですと１１月ごろに実施しているところでございますが、ご承知のとおり、コロナウイルス感染症がありますので、今後の状況等を確認しながら、探ってまいりたいと考えております。
　日時場所等決まりましたら、速やかにご通知申し上げますので、よろしくお願い申し上げます。
　それでは本日の会議を閉会するに当たりまして、柴木副会長さんからご挨拶をお願いいたします。

柴木副会長　　皆さん、お疲れ様でございました。
　新たな委員さんをお迎えしての、令和４年度第１回地域公共交通会議にご参加いただきまして、誠にありがとうございました。
　今日も様々なご意見をいただきまして、私も何点かこの挨拶の中で、皆さんとお話をさせていただきたいなと思います。
　まず今回、検証結果報告書ということで、参考資料４をお配りしたと思うのですが、その前段に、中間報告を出させていただいた中で、今回、この報告書をもって、デマンドタクシーの実証が、まあ実験からもうすでに始まっていますけれども、ちょっと時期が遅れたものに関しては、これは新型コロナウイルスの感染状況によって、本来だったらもう少し前に、やりたかったところではあると思うんですけども、今になってしまったといった流れなのかなと思います。
　そんな中で、本日も新たに委員さんからもご意見いただいたように、もっと周知してほしいというご意見があったと思いますが、私たち世代からすると、どういうふうにしたら、その年代の方々に周知するのが一番なのか、アプローチとしてどういう方法があるのかというのも、実はあまりよくわかっていない部分もあるので、ある意味、そういった方々と交流のある皆様から、「こうしたらいいよ」とか、何か提案があれば、もっと周知しやすいのではないかと思った次第であります。
　是非、そういった部分も含めて、「次回の会議ではそういう意見もあったから、逆にみんなどうしたらいいかな？」という話を地元にお戻りになって、皆さんとお話しいただければ、この公共交通に対して、新たな意見が生まれてくるのかなというふうに思います。
　また、この地域公共交通というのは、ある程度、縛りがあると思うんです。
　例えば年齢制限でしたり、ある意味、補助タクの方は、地域の垣根を越えて今、運行されておりますけれども、ある程度縛りをつけているのは、やはり今ある既存の事業を奪ってしまう、そういう機会になってしまわないように、縛りを入れているというところも、委員の皆様には、お忘れになっていただきたくない

なというふうに思います。
　というのは、すべてを網羅して１つのものだけでやろうとすると、どこかにほころびがあって。例えばですが、もうバスに乗る機会がなくなってしまって、バスが撤退ということになると、その年代から外れた若い子たちが、学校に行きたくても、バスに乗って学校に行けなくなったり。そういった事態は、絶対避けなければならないと思うんですね。
　どこかに必ず縛りを設けて、何か不便かもしれませんけれども、やはり先ほど明野委員さんがおっしゃったように、補完をして、目的地にたどり着いていただくということを、しっかりとやっていっていただければなと思います。
　その中で、もちろん足りないものもあると思うのですが、そういったものをこの会議の場で、どうしたらいいのかというのは、時代がどんどん移り変わっていって、今バスに乗る機会が少なくなってしまったのは、コロナ禍で、リモートワークで仕事に行かなくてもよくなってしまった方々もたくさんいて、電車に乗ることもあまりない方もひょっとしたら増えている、この久喜市内でも増えているかもしれません。
　そういった中で、その時代時代の中で、どう変わるかといったところに、どう私たちがこの会議の場で、建設的な意見をして、すばらしいこの久喜市の未来のために、残していけるものは残して、やっていければいいかなというふうに思っております。
　最後になりますけれども、事務局の皆さんも、こういった検証結果報告書、しっかりと出していただきましてありがとうございました。
　また、運行されているすべての事業者の皆様に、感謝を申し上げまして、副会長の挨拶に代えさせていただきます。本日はどうもお疲れ様でした。

事務局
（野中課長）

　どうもありがとうございました。
　長時間にわたりご協議いただきまして、誠にありがとうございます。
　以上をもちまして、令和４年度第１回久喜市地域公共交通会議を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

会議のてん末・概要に相違ないことを証明するためにここに署名する。（注）

令和４年８月２９日

吉 水　美 智 子

柴 木　健 之

（注）特に署名等を要しない審議会等については、事務局名を記入する。