

審 議 会 等 会 議 録

発 言 者	会 議 の て ん 末 ・ 概 要
<p>事務局 (須田課長)</p>	<p>1. 開会</p> <p>定刻となりましたので、これから平成30年度第2回久喜市地域公共交通会議を開催します。</p> <p>私は本日の司会進行を行います生活安全課の須田でございます。</p> <p>会議資料につきまして、ご確認をさせていただきます。</p> <p>会議資料につきましては、事前に委員の皆様へ送付させていただいております。</p> <p>まず、本日の会議次第でございます。次に、資料1 久喜市デマンドタクシー実証実験の利用状況、資料2 久喜市デマンドタクシー実証実験アンケート調査結果報告書、以上でございます。</p> <p>不足等ございましたら、事務局へお声掛けくださるようお願いいたします。</p> <p>また、会議の開催通知におきまして、議題(3)久喜市デマンドタクシー実証実験の継続については、含まれておりませんでした。今回の第2回会議に追加させていただきましたので、ご了承願います。</p> <p>それでは、第2回久喜市地域公共交通会議を開催いたします。</p> <p>本会議は、久喜市地域公共交通会議条例第7条第2項により、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。</p> <p>本日は、委員25名中、出席者19名でございますので、本会議が成立いたしますことを、ご報告申し上げます。</p> <p>なお、中村委員・野本委員・熊谷委員・柏崎委員、戸澤委員、大迫委員におかれましては、本日欠席のご連絡を頂いております。</p> <p>また、本日は、増田委員の代理として常見様、鶴岡委員の代理として金川様にお越し頂いております。</p> <p>本日の傍聴者は2名でございます。</p> <p>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。</p> <p>まず、会議開催に当たりまして、中村会長からあいさつをお願いいたします。</p>
<p>中村会長</p>	<p>2 あいさつ</p> <p>皆様、改めましておはようございます。</p> <p>委員の皆さまにおかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本年は記録的に暑い夏でありましたが、すっかり秋が深まってまいりました。実りの秋と申しますが本市の地域公共交通におきましても実り多きものとなることを望んでいるところです。</p> <p>さて、前回の会議におきましては、委員の皆様から久喜市デマンドタクシー実証実験に係るアンケート案につきまして、様々なご意見をいただきありがとうございました。</p> <p>事務局では、皆様のご意見を基に内容を見直したうえで、予定通りにアンケート調査を実施し、その結果がまとまったところでございます。</p> <p>本日は、アンケート調査の結果報告を含む、3つの議題が用意されております。</p>

<p>事務局 (須田課長)</p>	<p>す。 委員の皆様におかれましては、それぞれの議題につきまして、忌憚のないご意見を述べていただきますようお願いし、私からの挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、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、ここからは、会長に議長をお願いし、議事を進めていただきます。 それでは、中村会長、よろしくお願い致します。</p>
<p>中村会長</p>	<p>それではしばらくの間、議長を務めさせていただきます。議事が円滑に進みますよう、皆様のご協力をよろしくお願い致します。 はじめに、会議録の署名委員についてでございます。今回の会議録の書名につきましては、松永委員と須釜委員にお願い致します。</p> <p>3. 議題</p>
<p>中村会長</p>	<p>議題の(1)久喜市デマンドタクシー実証実験の利用状況について、事務局からお願いいたします。</p>
<p>事務局 (加藤補佐兼係長)</p>	<p>《資料1について説明》</p>
<p>中村会長</p>	<p>ただ今、議題(1)久喜市デマンドタクシー実証実験の利用状況について説明がありました。ご意見・ご質問などがございますでしょうか。</p> <p>(特に意見なし)</p> <p>宜しいでしょうか。</p> <p>それでは、議題(1)を終了させていただきます。続きまして、議題(2)久喜市デマンドタクシー実証実験アンケート調査の実施結果について、事務局からお願いいたします。</p>
<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>《資料2(市民向けアンケート)について説明》</p>
<p>中村会長</p>	<p>ありがとうございました。ただ今、事務局から資料2に基づきまして、久喜市デマンドタクシー実証実験の結果の内、市民向けアンケートについての説明がありました。 アンケートの内容としましては、3つに分かれていまして、利用者・未利用者・未登録者からのアンケート結果の集計について説明がありました。 ここまでで何かご意見・ご質問はありますか。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>資料2では、予約が取れない方がすごく多い印象を受けたのですが、資料1の予約が取れなかった数、P6の集計だと、平成30年で14回だけ、既に千数百人利用している中で率が低いんですね。 そこで、この集計方法、例えば電話が繋がらなかった場合、事業者は気が付かなくても、利用者の方としては、予約が取れなかったということになるかと思うのですが、そのあたりの集計方法はどのようになっているのでしょうか。</p>

<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>予約が取れなかったものの集計方法でございますが、事業者様で、実際に予約が被ってしまったものを事業者様に集計いただいています。</p> <p>しかし、他の電話を取っているときにかかってきたものは、事業者様も集計できませんし、忙しい中で、後で記載しようとしても、実際に載らなかった場合もあると思います。</p> <p>この集計については、実際に改善する方法が現実のところありませんので、今実施いただいている方法では、表面上にしか現れません。ですので、このアンケート調査の結果は、初めて一般市民の方のご苦勞が私たちに伝わった瞬間でして、貴重な資料だと考えています。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>アンケートの文字だけを見ると、一社1台では足りないという意見が出ると思いましたが、1年間の間に14件というのは、9日に1件なんですよ。</p> <p>仮に1日1件だと多いと思いますが、9日に1件を多いと見るか。少ないと見るか。100人の予約者に1人いるかどうか。</p> <p>これを多いと見るかはこれからの議論になると思いました。</p>
<p>中村会長</p>	<p>ありがとうございました。他の委員の皆さんはいかがでしょう。</p>
<p>松永委員</p>	<p>今のお話を聞いて思ったのですが、予約が取れないというのは、私も近所でよく耳にすることなんです。</p> <p>ただ、予約する方は朝の時間帯にもものすごく集中していて、9時、10時台にお電話が集中して、予約が取れないとおっしゃっている。そんな背景を感じます。以上です。</p>
<p>中村会長</p>	<p>他にはいかがでしょう。</p>
<p>常見氏</p>	<p>今、資料に出ていない数字というお話をいただきまして、実際に昨日も私達で、7件受注させていただきましたが、その中で、お断りした件数、断りというのは予約が入っていてお断りをするのですが、実際は10件以上ありました。</p> <p>それはやはり、午前中にたくさん入ってきます。専用のオペレーターを養成して対応していましたが、すごいコストがかかります。</p> <p>朝の8時30分から夕方16時30分だと、最低賃金の898円かかり、当然900円以上出さないと来てくれない。単純計算で月14万円以上かかるという計算です。</p> <p>現在、オペレーターの方は辞められて、1人でやっています。他の4社様もおそらく、一般タクシーの電話を受けるオペレーターが、時間を見ながらやっている現状があります。一人雇うとなると、アルバイトでも1万円かかれば、車が2台買えるわけです。これではタクシー会社は、利益が薄くて対応できません。</p> <p>他の会社もそうだと思いますが、一般タクシーの電話を受けていると、他の電話を受けにくいという状況なんです。それでなかなか一般タクシーをご利用するお客様から電話が入ると、デマンドタクシーの電話に出られない。しかも、予約を受けている間に一般タクシーのお客様からの電話もかかってくるので、しっちゃんかめっちゃんになります。</p> <p>ですので、予約できない件数、時間帯を取るの難しい。</p> <p>私達も最初はしっかりやるようにしていました。ですが、他の会社様も一人に対応している状態でこのあたりを申し上げるのは、いけないことですが、ないがしろになってしまう状況もあることをご理解いただきたい。実際は受注の3分1しか受注できない状況であるということをお伝えいたします。</p>

中村会長	<p>他にはいかがですか。それでは、他の委員さんから意見がないようであれば、ただいま、運行事業者の増田タクシーさんからご意見をいただきましたが、引き続き、事業者アンケートについて、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局 (野中主幹)	<p>《資料2（事業者向けアンケート）について説明》</p>
中村会長	<p>ただ今、事業者アンケートの結果について、事務局から説明がありました。こちらの結果について、ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。</p>
足立委員	<p>多分、事業者にとってトラブルが多くあるということは、会社の信用性にも関わってくるということで、大変じゃないかと思えます。</p> <p>やはり、とても親切だったという場合と、少しのトラブルであるそのタクシー会社は、ということで、イメージをダウンした場合もあるというのが、このアンケートでも分かると思います。</p> <p>事業者が非常に努力していることが、一般の利用者にあまり見えていないことや、利用しようとする人に関心があまりないということ、タクシーが高いというイメージがついていて、タクシー会社5社の中でも、事業が終了して欲しいという意見があることを受け、私達が頼りにしているタクシー会社がいいイメージを持てるようにするということが、今後の課題としてあると思います。</p> <p>やはり、この事業をこちら側の意見を受け入れてくれる事業者にとって、今後良い方向にもっていければ、と思いました。</p> <p>高齢化とともに非常に80代の方が利用されていて、もっと外出したいという方が増えていて、中にはとても親切でよかったとおっしゃられる方もいますが、時々への対応が難しい中で、事業者にとってもトラブル等の問題の影響が大きいと思いますので、今後の課題として、事業者がどうしたらうまく対応できて、多くの方がデマンドタクシーを利用できるようにできるかがあると非常に感じて、悩みます。</p>
中村会長	<p>ありがとうございました。他に今回の事業者様からのアンケート結果について、ご意見はありますでしょうか。</p>
明野委員	<p>デマンドタクシー実証実験に事業者として参加させていただいています。ポイントとしては2つ。1つは予約の取り方です。</p> <p>先ほどあったように予約制という部分で、予約が集中してしまう。3日前に皆様が予約を取られるので、集中してしまう。デマンド交通（くきまる）も同様ですが、電話がパンクしてしまう。特に午前中がすごいです。午後になるとのんびりするという傾向がある。私達のタクシーの繁忙時間とデマンドタクシーの繁忙時間が重なってしまう中、人も増やせないという状況になっていますので、中々、予約受付の仕方にも苦労しているというのが一つです。</p> <p>もう一つが車の配車についてです。現在1台固定になっています。そうすると例えば、久喜駅の西側でお客様を降ろして、久喜駅の東側にいくとすると、移動時間で時間ロスが発生する。その間は売り上げがない。そうすると、売り上げが連動するドライバーにとってタダ働きとなる。せめて稼働が5台で、各社1台の枠はつけても、車両は固定せず、瞬間的に1台になるようになれば、予約も取りやすくなるような気がします。</p> <p>大きく分ければ、この2点が私達業者にとって、一番厳しいところかなと思います。基本的には、今までのお客様が使われる。ですので、オペレーターをつけても売り上げは上がらないので、オペレーターを増やす発想にならないのが、今までの状況です。</p>

中村会長	<p>ありがとうございます。デマンドタクシーを実施いただいている事業者さんにとって課題になっていること、改善策についてもご提案いただきました。ありがとうございます。</p> <p>他の委員の皆さんにおかれましても、それぞれの立場からご意見あればと思います。</p> <p>本多委員、いろいろなデータをご覧になってきた中で、今回のデータから読み取れる部分がありましたらお願いします。</p>
本多委員	<p>明野委員のお話から見えてきたのは、予約の問題だと思います。</p> <p>先ほどの予約できなかった件数については、非常に少ないデータですが、増田タクシー様がお断りされているお話もあります。これはシステム上では記録はされていますが、電話がかからなかった件数までは記録されません。</p> <p>システムに入力したものに関して、データの入力をした後、配車ができないという結果になったもの、時間をずらしてもいけないという結果があつて、成立しなかったものに関しては集計されます。</p> <p>これは、久喜市役所のオペレーションシステムでも見れる部分で、そこに結果の数字は入っています。</p> <p>ただ、ご注意いただきたいのは、実際にお断りされた場合で、時間をずらして何度か検索した場合、例えば、9時で予約検索して失敗し、更に9時30分で予約検索して失敗した場合、2回失敗したことになります。一人の方からの依頼ですが、2件の失敗とカウントされてしまいます。</p> <p>これは、データ集計で省くことができますが、現状のデータを別途集計する必要があります。</p> <p>電話が繋がらなかったことについては集計できないので、朝の時間帯だと思いますが、その辺をどうするか。それに車が1台に限定されていることについて、各社1台になっていることが、要因ではないかという気がします。</p> <p>事業者様にとって、空車の問題もあるし、お得意様を優先したいというのがあります。それはシステムの使い方よりも、そちらを優先していただいて、乗り合いをするわけではないので、1社でまとめて配車をすれば、ほぼ均等に配車ができるなどの方法を検討してもいいかなと思います。</p> <p>全体としても、今回のサービス自体は、タクシーの割引なんですよ。ですので、タクシー会社にしても損しているわけではなく、足りない分は市から補助されますので、利用者が増えれば収益は増えると思います。</p> <p>アンケート結果を見ても、利用された方と登録だけした方、未登録といますが、タクシーの利用率はデマンドタクシーを利用された方が高いので、恐らくは、少なからずタクシーを利用する方も増え始めている気がします。そういうところを見ながら割引をする場合は、市の負担も増えるので、そこをどうやって制限するか。そのためにこのシステムを利用する部分もあり、それを含めて、事業者様とやり方を考えていければと思います。</p>
中村会長	<p>他にはいかがでしょうか</p>
柴木副会長	<p>今色々考えて、おそらく1台限定というところが、事業者と利用者の大きなポイントになると感じました。</p> <p>前回の実証実験の開始時に1台限定で意見をさせていただきました。それはデマンド交通（くきまる）の方では、各地区2台ずつというのに対して、久喜地区のデマンドタクシーでは5台というだけでも、利用者はそんなに困らないのではないかと考えていましたが、実際に事業者様の声が1台限定なら撤退など考えているところが過半数かと驚きまして、要は、降ろしたときに近くにいる事業者のタクシーがマグネットを貼って、デマンドタクシーとして使えるようにすれば、どのくらい変わるものでしょうか。</p>

<p>明野委員</p>	<p>恐らくは数字ではなく、気分的にもオペレーターが数分単位で管理している状況かと思いますが、私達は現場を見ていないので、1台に対して降ろしたときに、一般タクシーをデマンドタクシーに切り替えられれば、どのくらい変わるのか聞きたいのです。</p> <p>分けていただきたいのが、走行と予約は別ということです。例えば、久喜駅付近のお客様が新久喜総合病院へ行きます。9時半に降ろしたとして、東側の青葉団地のお客様を次にお乗せするには、新久喜総合病院から青葉団地へ車両を移動しないとイケません。所要時間は20分くらいでしょうか。その間はお客様をお乗せできません。近くに車があれば、5分くらいで到着して15分空くわけで、その間に、他のお客様を近い距離でお乗りいただくことができるかもしれない。予約をもっと埋めることができるかと思います。</p> <p>今、システムが入っていて、良くも悪くも、当社で2台同じ車を走らせるわけにはいかないで、各車1台、全5台は守られるところかと思っています。</p> <p>運転手の面では、新久喜総合病院から目的地まで行くのに、回送時間は仕事にはならないので、やりたくないんです。</p> <p>もし、久喜駅付近から新久喜総合病院まで行って、そこに久喜駅までいきたいお客様がいたら、そちらをお乗せした方が利益は上がります。</p> <p>そういう部分で、現状では経営者、労働者どちらの部分も売り上げが下がる傾向があり、予約を入れることを考えれば、1台限定を解除すれば、予約を入れられる確率はあがります。以上です。</p>
<p>柴木副会長</p>	<p>実際に菖蒲地区、栗橋・鷲宮地区でやっていたいいるデマンド交通とデマンドタクシーは別物と考えた方がよろしいかと思っています。</p> <p>要するに、今のシステムで運行している状況なら、各社1台しか運行できないことがネックになっている中で、公共交通という公平性を保たないといけない中で、その1台を運行している状況です。</p> <p>デマンド交通の地区はそれとは違うわけで、そこで上手く公平性を保てるものがあれば、話は進めやすいと思いました。これは別物と考えるのがいいのか、聞かせ頂きたいです。</p>
<p>明野委員</p>	<p>完全に別物と考えていただいた方がよいと思います。例えば、菖蒲地区は300円でどこでもいける。乗合であることと時間の制約はありますが、久喜地区では300円ではいけない。</p> <p>どちらが収入があるかは分かりませんが、菖蒲地区でデマンドタクシーを入れたとしても利便性は向上しても経済的に乗れない人もいますかと思っています。金額の設定も含めて、システムとして全く違う。バスとタクシーくらい違う感覚です。バスがあって、デマンド交通があってデマンドタクシーがあるという感覚で、別物と考えた方がよいと思います。</p> <p>あと間違っていたら恐縮ですが、デマンドタクシー1台の限定は車両が限定されているので、限定せずに、地区のどこかで同時間で1台まで走れるという内容にしていただければ、違ってくるという感覚ではあります。</p>
<p>柴木副会長</p>	<p>ありがとうございます。その上で、事務局にお聞きしたいのですが、実際に限定を解除できるか、どのタイミングで。そこをお聞かせいただきたいと思っています。</p>
<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>1台限定されている車を解除できるか、できるならどのタイミングかという質問ですが、結果としてはできると考えます。タイミングについては、各タクシー会社様へご提案し、了解が得られれば、速やかに開始できると考えています。以上です。</p>

<p>栗原委員</p>	<p>バス事業者であります、デマンド交通（くきまる）をやるにあたり、私どもは民間として独自採算で補助金ももらわず、一生懸命、菖蒲仲橋バス停から1時間に日中でも10分間隔で出していて、大型バスも3,000万円する車を6台使ってやっています。</p> <p>障がい者や高齢者で、どうしても菖蒲仲橋バス停までいらっしゃられない方にとって、結節点として使って頂きたいという話をしました。</p> <p>公共交通は、今ないところを補完してやろうというのが本来なんです。</p> <p>どうしても高齢者でバスに乗れない方まで制限することはできないということで、デマンド交通（くきまる）は、年齢を80歳以上になっているかと思いません。</p> <p>更に、障がい者の限定をしている。金額については、菖蒲仲橋バス停から久喜駅までは320円なんです。そういう部分で新久喜総合病院までに関しては、病院ですからという話で、久喜駅までやられてしまうとバス会社も自主努力でやっているのに300円で拡大されれば、公共事業者として食べていけなくなります。日中も通勤通学が一番多いんですが、日中もバスが動かないと不便なので、必死にやっています。</p> <p>それを取られてしまうことは、撤退してしまうことになりかねないんです。運転手も減っていて、60歳までの定年を、65歳に延長して、なんとか確保しているんです。</p> <p>それを300円で拡大されて、競争する形になってしまうことになれば、収支の悪いところから切ってしまうことになることは、避けたいと考えていただきたいということを、バス会社としては考えています。</p>
<p>柴木副会長</p>	<p>ちょっと整理させてください。先ほど私が事務局に尋ねたものは、あくまで久喜地区のみであり、デマンド交通（くきまる）ではございません。</p> <p>また、旧久喜地区の中でデマンドタクシーをご利用される方の年齢制限は、75歳以上であり、デマンド交通（くきまる）には年齢制限はなかったと思います。</p> <p>あくまで久喜地区のみの介助ということでご理解いただいたうえで、実際には、75歳以上で、なおかつ、バス停も遠い方が多かろうと思いますが、その状況では台数は1台のみですが、登録している車輛ではなく、各社1台の運行であれば、実際にはそれほどバス事業者様にも影響はないと思いますが、その部分でご意見を聞かせていただければと思います。そこに誤解させたところがあつたのではないかと思います。鈴木委員、今の話の中で、ご意見をいただけますか。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>趣旨は朝日自動車様と同じですが、少しデマンドタクシーを続ける前提に、台数制限を解くかどうか議論になっていますが、そもそも1年間の実証実験事業だったと思います。</p> <p>そして、その事業も後3～4ヶ月です。今後について突然に決めることは無理なので、秋口には話すべきとはなっていました。続けるかどうかは、タクシー事業者側で見れば難しい。利用者の側で見れば続けたいということになります。柴木副会長もそういう前提で話をされているかと思えます。</p> <p>ここで確認しなければならないのは、コストの話が出ていないことです。財政の方はいくらかかっているのか、まずお尋ねして考えたいのですが、事務局から予算執行状況をお願いします。</p>
<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>現在8月末までに市タクシー事業者様に補助させていただいた金額の合計が約163万円です。このままの見込みでデマンドタクシー実証実験終了まで計算すると約220万円程度の支出になると見込んでいます。以上です。</p>

鈴木委員	<p>ありがとうございます。163万円が高いか安いという判断にはりますが、一人あたり820円、830円のコスト負担です。</p> <p>デマンド交通（くきまる）の一人当たりコスト負担がいくらか、市内循環バスはどうか。頭に入ってらっしゃるかと思いますが、コストは高いけど、はるかに利便性が高いと同時に同じだけの額を乗車されている方が払っていることを頭に置いて、今後どうするかを考えないといけないのではないのでしょうか。</p> <p>それと、さきほど5台の枠を取ると予約が増やせるかという話について、実は、私も数年前までタクシー会社を地元でやっていましたが、予約ということだと、恐らく一般的に予約といえば、ホテルやレストランを皆様連想されると思います。予約をすれば、お店はありがたいがると思うと思います。</p> <p>ホテルなら10部屋なら8部屋埋まっていれば、その日は商売になるか分るわけです。</p> <p>でもレストランの場合、18時から夕飯を5人でお願いしますと言われれば、そのレストランは18時30分からのお客様からの予約は取れない。</p> <p>ここで予約が取れないというのは、予約してやっているのになぜ取れないというものかと思いますが、タクシーの場合は、更にお店ならあそこのテーブル、こちらのテーブルでもでいいです。</p> <p>増田委員もおっしゃってましたが、デマンドタクシーは西と東に行かなければならず、ワープするわけにもいきませんから、1台の制限を解いたところで、あるお客様が西の方をご希望された。その運行が終わるであろう予想時刻に東で乗りたい方がいたときに、今はステッカーを貼った車が移動しないといけないから予約が取れない。</p> <p>だけどステッカーのルールを廃止し、瞬間的に他の車両に移れることがあっても、その時間帯にタクシーが東にいる確率は低いと思います。仮にこれを解いても、結局予約できませんとか、遅れますとかなれば、予約したのになんでだとなります。</p> <p>よって、台数制限を解く解かないは慎重にやらねばならない。そして予約制限も解いたら、次は日曜日でも運行して欲しいとなることは、このアンケートから明らかであって、先ほど朝日自動車様がおっしゃったのも、乗客の売り上げがない路線をカットせざるを得ないという対象にどんどん近づいていくことは、頭に置いておいた方が良さかな。</p> <p>ではどちらがいいのかと言われると悩みます。もう少し言うとタクシー事業者の意見も聞きながら進めた方が良さと思います。</p>
常見氏	<p>台数制限解除についてお話しすると、1台は1台ですが、今の順風路様の予約システムがどのようになっているかという、まずお電話があります。</p> <p>お電話があると電話番号が出ますので、そこをクリックすると、ご利用者様の情報がでます。そこに何日の何時にと入力します。</p> <p>ただし、今どのようになっているかというと同じ時間に2台走れない。更に、久喜中央から新久喜総合病院まで15分かかるとなると、その時間プラス、空車になる支払い等の手続きとして2分掛かる設定になっている。</p> <p>それに帰る時間も含めて、その時間に電話を受けて、例えばたまたま近くの上清久で乗車したい方から電話があって10時30分に来て下さいと予約があったとしても、その前に10時10分に久喜総合病院まで来て欲しいお客様がいれば、予約が入れられない。</p> <p>これでは1時間に1本受けるのがやっとなんです。そして、電話のあったときに、最初に予約を入れないといけないので、その時間に何本も予約が入っていて、他の事務やっていると忙しくてできない。</p> <p>なので紙に、例えば、19日の9時に鈴木さん。その次に10時30分に〇〇さんと書いておきます。そうして、どの時間で空車になるかは分からないので、目検討でお受けするんです。それでもステッカーを貼っている同じ車でな</p>



いとならないので、1台でずっとデマンドタクシーをやっている。それを解除して欲しいということなんです。午前中はある程度デマンドタクシーの予約が入ってきます。

埼玉県の最低賃金は時給898円。ご存知か分かりませんが、タクシードライバーの給与システムは完全歩合なんです。売り上げに対して、仮に五十何パーセントという数字で支払うとして、それを50パーセントで計算すれば分かると思いますが、埼玉県の最低賃金898円。それをクリアしないとならないとなると時給900円くらい。

そうしたときに1,800円の仕事が1時間に2本以上続かないと、そのドライバーはやらないと思います。

そうすると、運転手にデマンドタクシーをお願いしたときにどうなるか。

それで解除して欲しいと言うんです。順風路様のシステムで予約が入らないようになっていますから、1時間に1本しか受けられない。

例えば、久喜中央から新井病院でも730円なんです。そういう計算になります。ドライバーは1時間に少なくとも1,800円の仕事をしないと、労働基準法違反になりますから、じゃあその後、事業者が補填をするのか、ということなんです。

ですから車が空いているところから、もう一つ付け加えると、夕方は暇になります。例えば13時30分に予約が入ったとして、運転手は、お昼に余裕をみて自社車庫で待つわけですが、その間にも、他の一般タクシードライバーにはどんどん予約が入って、二台、三台と駐車場から出ていくわけです。

ですがデマンドタクシーのドライバーは、デマンドタクシーの予約があるから行けない。

これは機会損失です。そうするとドライバーは嫌がるので、せめて同じ車両でやらせないで、ということなんです。台数増やせじゃないんです。

順風路様のシステムでは、リミットがかかっている、予約システムに入れられなかった部分は市への請求に入れられない状況なんです。

ですから、同じドライバーに1日デマンドをさせないで、という意味で、1台で1日やらざるおえないシステムを止めて欲しい。最初でお話しましたが当社は21台保有しているの、マグネットも21台分用意していただいて、空いている車両にやらせて欲しいです。これがないと絶対にできないというお話はさせていただきました。そういうことです。

ありがとうございました。

私の言い方が悪かったのですが、全部解除ではなく一部解除ということで、先ほど常見様からご説明があったとおり、各社1台ということ、その車両しかデマンドタクシーとして運行できないものが、絶対的に1台ですが、例えば久喜総合業院に運んだあとに久喜東口の車がすぐにお迎えに伺い、デマンドタクシーとしてできる。

それは降ろした後でないとできないけれど、1台限定の条件を一部解除することで、予約システムが円滑に動いていく、また一つのポイントになりますが、タクシーの給与規定が完全歩合の状況でいくと、機会損失が続くならドライバーが辞めたり、誰も引き受けないという状況があることは、このアンケートでよく分ったところで、私はバス会社様の方には、1台限定を解除しても、1月31日までの実証実験でございますので、解除してどのくらい変わるのかについても見てみたい。そういった部分でご理解いただければと思います。

ありがとうございます。それぞれの立場で事業者の皆さんのご苦勞などを委員さんにご説明いただきました。

公共交通は、民間事業者との共存が大前提であることを委員の皆様にもご理解いただいている中、また、本市の公共交通は民間事業者を補填するものとご

柴木副会長

中村会長

<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>理解いただいている上で、デマンドタクシー実証実験中にアンケート等を実施しこういった課題がでてきた次第でございます。</p> <p>現時点で利用登録者も増えている状況もあります。アンケート結果では、運行していることを知らなかった方にも、今後利用したい方がいるのもわかりました。また、利用者からは、改善方法の意見も出ましたが、議題（２）については、ここでいったん閉め、次に進めさせていただいて宜しいでしょうか。</p> <p>次は議題（３）デマンドタクシーの継続について、事務局からお願い致します。</p> <p>議題（３）久喜市デマンドタクシー実証実験の継続についてご説明いたします。資料はございません。久喜市デマンドタクシー実証実験は、市内の公共交通を総合的に検討することを目的に、本市としては新たな手法となるタクシー利用補助を手法としたデマンド交通について、これまでデマンド交通を運行していなかった久喜地区を対象に、実験運行している事業でございます。</p> <p>先ほど委員の皆様にご説明させていただきましたが、当実験については、利用状況やアンケート調査等、様々なデータを収集・分析する中で、次第に運用の課題が浮き彫りになりつつあります。</p> <p>現在までの評価では、少なからず当初想定していたほどの効果が得られてないものと考えています。</p> <p>事務局では当実証実験の終了時に下される評価については、なるべく適正なものにしたいと考えております。現時点において、明確な課題があるのであれば、その改善後の状況も確認したいとの思いがあり、その解決策としてPDCAサイクルの手法の活用に思い至りました。</p> <p>PDCAサイクルの手法とは、「Plan」計画、「Do」実行、「Check」評価、「Action」改善を繰り返し行うことで、実態を検証しながら、事業全体を通じた改善を図っていくものでございまして、私達の久喜市地域公共交通計画にも示されている手法でございます。</p> <p>デマンドタクシー実証実験にPDCAサイクルを導入できれば、より効果的な実証実験になるものと考えていますが、同実験の実施期間が平成31年1月31日までとなっていることから、この期間内においては「Action」（改善）以降のサイクルのないまま、実証実験の終了を迎えてしまうところです。</p> <p>ところで、皆様ご承知のとおり、地域公共交通会議におきましては、本年度の当初までは、本市における地域公共交通の総合的な見直しに向けた検討を、近々に着手する予定でございましたが、梅田市長の公共交通に対する方針を受けまして、検討の着手時期を少々先送りにすることとした経緯がございます。</p> <p>もし、総合的な見直し検討までの期間の一部を利用させていただくことが可能でしたら、デマンドタクシー実証実験の実験期間を、当初計画した平成31年1月31日より少々長期間に行うことが可能ではないかと考えたところです。</p> <p>幸いなことに、改善に係る見直し項目についても、事業者アンケートに見るように、事業者様からも案が示されている状況でもございます。</p> <p>現在の厳しい状況を前向きに捉えまして、デマンドタクシー実証実験をより実行性のある実験に導くために、PDCAサイクルの手法を用いるとともに実証実験の継続を提案するものです。事務局からは以上です。</p>
<p>中村会長</p>	<p>ただ今、事務局から実証実験継続の提案がありました。皆様には議題（１）、（２）の中でも実証実験についての様々な課題、ご意見、感じていることなどについて、先ほどご意見をいただいたところです。</p> <p>事務局としては、実験の課題が明らかになる状況で、当初の想定を下回っている状況を受けまして、このまま実験が終了すれば、実効性の低い実験になっ</p>

	<p>てしまうことからPDCAサイクルの対応について考えたという中で、もし、総合的な見直し検討までの時間を少々利用することが可能なら、デマンドタクシー実証実験を、いま少し時間を取ることが可能ではないかと考えて、その時間を利用して、PDCAサイクルの手法を活用したいという提案であったかと思えます。</p> <p>ただ今、事務局からありましたデマンドタクシー実証実験の継続について、資料は無く、口頭の説明でしたが、委員の皆様からご意見をいただければと思います。</p>
足立委員	これは、継続期間を定めるということですか。
事務局 (野中主幹)	<p>はい、恐縮ですが、今、こちらは提案させていただいた状況でございます。また皆様のご意見をいただいておりますし、実際OKが出たとしても、タクシー事業者様のご意見を伺わねばなりません。</p> <p>ですが、期間についてはそう長いところとは考えていません。見直しの効果が確認できる期間ということで恐縮ですが、何月何日までというような具体的な数字は持っていません。以上です。</p>
齋藤委員	<p>貴重なアンケート結果を私自身まだ分析はできていませんが、実験の計画をやる場合、このアンケートで示された内容と、5社の経営実態を踏まえて、全体的に見直した上の継続でないと新たな交通網の構築が見えてこないと思います。</p> <p>そういう意味ではアンケートに記述した内容を精査して、例えば、範囲が狭いという不満が結構ある。</p> <p>それから早朝は予約が多いが、午後は予約が入らず暇になるといったようなニーズを分析して、新たな項目を付け加えて、継続すべきかと思えます。</p>
中村会長	齋藤委員から今の課題を改善するかたちで、同じものを継続するのではないとのことですが、その辺について、事務局で改めて説明できますか。
事務局 (野中主幹)	<p>はい。現在は民間の事業者様、特に路線バス事業者様への影響を考えますと、利用者要望の多い運行区域の拡大、あるいは日曜祝日の運行、こういったものは見直しの対象にしないものと考えています。</p> <p>一方タクシー事業者様が先ほどからお話いただいておりますが、デマンドタクシーのステッカーがそもそも必要か。貼るのが大変なら、無くしてもよいのではないかと。車両の非固定化についても現実的なものかと思っております。</p> <p>更に議論の余地があるのは、そもそも日時の予約をする必要があるかどうかについても、ひょっとすると根本的なものとして、電話したその瞬間に乗ればいいのではないかと。</p> <p>但し、駅前のタクシープールの車両に利用者が乗り込んでしまうと、もはやデマンドタクシーという表現ができないということも考えますと、今、お話をさせていただいたことが、事業者と利用者の利便性向上という意味で協議に値するものではないかと。</p> <p>これを見直したかたちで実験を継続させていただければ、もう少しより実行性のあるものになるのではないかとというご提案でございます。</p>
中村会長	他には、何かございますか。
松永委員	<p>今のお話を聞いていて、本当に一つ一つ大事な展望だと思いました。</p> <p>この継続は、これからの社会で言われている2025年でしたか、団塊世代が全員75歳になるときのために、一つ一つ検証しながらやらねばならない。</p>

	<p>これは大きな問題だと感じます。そして、アンケートを見て予想外だったのが、デマンドタクシーの利用について、地域の足が不便な方が利用されるものだと思っていましたが、逆に街中の方、久喜中央や久喜東、南、吉羽等の既にバス路線の通っているところの方が利用していて、上清久や原のような本当に交通の足がないようなところの方の申込みがすごく少なくて、これって何でなのかなと、私は期待はずれでこのアンケートを見させていただきました。</p> <p>もう一つは、このアンケートを見てP12の11番目のところに本当にこれからこういう考えが必要だと思ったことです。</p> <p>ただ、高齢者だから病院に行くためだけだというお話がありましたが、これは現実には現実ですが、非常に暗い印象です。アンケート結果にもP12の11番目の方がデマンドタクシーを利用して助かっている。ご主人が亡くなってから家に居がただけれど、デマンドタクシーを利用することで、一人で外出できるようになったと書いてあって、こういうことにも利用されていくんだなと思ったときに、私も95歳の母を抱えています、とかく病院だ、何だではなくて、引きこもらずに友達と遊んだり、買い物へ行くなど、色んな形で高齢者が利用していくことも、とても大事だなと思うところで、このデマンドタクシーの継続とかは考えていく必要があると思います。</p> <p>その上で、事業者様のご苦勞も分りましたし、また、これだけのデータをまとめていただいた事務局のご苦勞にも感謝する思いでいっぱいですので、これからの継続のあり方がどのようであれば、皆様にご利用いただけるのか、100人いれば100人考えは違いますが、大方、デマンドタクシー実証実験がよかったなと思えるように1月31日が来たらいいなと考えながら、本日は出席させていただきました。</p>
中村会長	<p>ありがとうございます。先ほどの事務局の説明ですと、1月31日までの期間を継続するという話でしたが、久喜地区内で運行している民間事業者様、朝日自動車様、増田タクシー様、菖蒲タクシー様等事業者様にも、この公共交通会議の中でご意見いただければと思います。栗原委員いかがでしょうか。</p>
栗原委員	<p>久喜市の中で、菖蒲地区と久喜地区の青葉団地、両方へ行くバスを運行しています。ここ数年ずっと特に青葉団地について言いますと、高齢化が進んでいて、通勤がかなり減ってきている。</p> <p>日中も残念ながら利用者が減り続けている状況で、今年に入ってからこういったデマンド交通の延伸もある中で、私達は2km以内は100円の運賃でやっていましたが、本来百数十円いただく路線だったので、本来の運賃へ戻させていただきますして、何とか収入を確保しました。</p> <p>菖蒲地区に関しては、モラージュ菖蒲等のショッピングセンターの完成で、若干売り上げが伸びはいたしましたが、残念ながら基本的に収入は、利用者とともにじりじり減ってきている状況で、次に深夜便や早朝便の運行も検討しています。</p> <p>タクシー業界も同じだと思いますが、安倍首相が働き方改革を始めて、一人当たりの働く時間を減らそうとする中で、運転手の数を増やさないといけない。一人の労働時間を減らせば、その分人数を増やさねばならず、コスト増が見込まれる。</p> <p>私達もICカードを導入して、JRや東武鉄道をお使いの方両方にお金を割り引いた中で使っていただこうとしておりまして、その車載器の搭載の投資による支出もある一方、軽井沢のバス事故の件もあって以来、国交省から安全教育や、民間の接遇に関する外部の方の教育も入れて、お客様への態度がどうか、運転手の態度やクセがどうか、そういうのもしている非常に厳しい中、久喜市でやっていきたいという考えです。</p>

実証実験の延長という話も出ましたが、お互いが共存していくためには、極論、玄関まで来てくれて行きたいところへ直接行けるのが、皆様にとっても一番楽ですが、市の税収も減っていく中で、既存の公共交通を利用して乗り継いだりして目的地へ向かうことが重要だと思っています。

市と民間事業者の、お互いの公共交通機関をうまく活用して、そこに届かないところに上手く活用していこうというのが、本来の考え方なんですよね。

そうすると今の個人の希望となれば、全部直接向かえる方がよいとなるので、その辺を総論として、どうしていくかを目指す道を考えていかないと、バス会社としてはわがままを言うわけではありませんが、あれだけの大きい車を使って輸送するのに一人の乗客では仕方ありませんから、何人か集めてお乗せするのが効率的で費用分担と考えます。

先ほどアンケートにあって、反省しないといけないと思っているのが、路線バスの拠点へ乗り継いで利用した方がいないことで、私達も魅力がないということで、待ち合い場所を改善するなり、デマンドタクシーを使うと一箇所行くと帰って来れないということなら、拠点になるところは整備して、そこで乗換えをしてもらえるようになれば、その分運行回数を増やせるわけですよね、タクシーは。

そういうことを目指さないといけないと考えながら、住み分けを考えていかないと、全部が全部争って、最後にデマンドが個人に対して行うなら、公共交通機関はダメになる、タクシーもダメになる。そして税収が減っている中で、費用が増えていく。

こういうことになれば、交通網が破綻してしまうので、その辺も計画する、しないというのがありますが、その辺をしっかり切り分けて、ある程度目指すところを目指していかないと交通破綻してしまうのかなというのが正直な気持ちです。

そうならないためにも、バス会社としてどうするか。タクシー会社がどうするか。つい先日の東京都足立区の例なら、高齢者でもお元気な方、通勤族でお元気な方には、バス停へのサイクルアンドバスライフ、ようは自転車置場をつくる、そうすればそこまで自転車で行ける。そこからバスを使う。そういう手段もあります。

本当に動けない方でお困りの方は仕方が無いと思いますが、バス事業者も努力してほぼ100パーセント、ノンステップバスを導入していますので、そういう観点で考えていただかないと、一方の論だけで考えてしまうといけないのではないかと思います。

住民の幸福は勿論大事ですが、地域経済が全て破綻してしまえば、税収では支えきれないことになれば、意味が無いと思います。

その辺を審議の中で考えられればよいのではないかなと思います。

中村会長

貴重なご意見ありがとうございます。民間のバス会社さんとしてご努力をされている部分、また環境整備についても検討されているということで、アンケート結果から課題を見つけていただきました。ありがとうございます。

タクシー事業者様の委員さんもおりますので、ご意見ありましたらお願いしたいと思います。恐縮ですが手短にお願ひ致します。

常見氏

タクシー会社としましては、予約というシステムが実は一番リスクがあるんです。現在3日前から30分前まで予約が取れますが、そうすると、天候や電車が止まったりといったことがあれば、予約を受けてもタクシー車両が全くないわけです。

なぜかという久喜には工業団地があるんです。そうすると路線バスなんかも来てますが、遅れば路線バスは出発してしまう。そうするとタクシーで行かざるを得ない。

<p>中村会長</p>	<p>そうすると、駅前のタクシー乗り場にお客様ずらっと並んでしまう。        ですから、実際そういったことも含めて予約というのは非常にリスクがある。        そして、大宮や東京のような台数が大量にあって空いてる車があれば、予約を受けられますが、このあたりでは小泉政権のときからそこまで台数を増やしていない。        なので、車がそんなに増えていない中でも、高齢化により運転手は減っている。車の台数は少ない。そこで予約を取ることは大変難しい。この先デマンドタクシーを続けるなら予約システムを廃止して欲しいということです。        それと、現在は半額ということですが、通常の話で受けさせていただいて、それにタクシー券の利用券を配布していただいて、それを利用していただければ、電話を受けてからの予約作業はなくなるので、できれば順風路様と既存のシステムとの連携をいただければ1本でできますので、できるなら、やっていただければ、電話の受け口も1本になりますので、楽になります。        そういった上で協力させていただいているので、このまま続けますと負担が大きいくらいということをご理解いただいて、先ほど話しましたが、そういった状況であることをご理解ください。</p> <p>ありがとうございます。        今、民間事業者様からのご意見がありました。明野委員いかがでしょうか。</p>
<p>明野委員</p>	<p>ほとんど皆様と一緒に、このあと継続の方向となれば、イメージ的には私達と行政で話をし、それを議場に戻すということでは宜しいですか。        私達も会議で報告や相談もしないのはまずいと考えています。        先ほど栗原常務がおっしゃっている結節点については、以前からずっと言っている話で、例えば、モラージュ菖蒲の後ろにできたロータリーには、デマンド交通の乗り場はあっても、一般タクシーの乗り場はありません。        これはこちらの課ではなく、別の課でやっていることもあり、他の課も横断して、事業者も入れて考えるという話が去年出ていました。        残念ながら、その話はまだありませんが、栗原委員のおっしゃるような何年後かに総合的に見直す中で、2～3カ月もかかってというものではないので、この話を進めていただいて、事業者が賛成できる状況も作っていただかないと、今回の1台限定も事業者が厳しいと言っていた、やってみてやはり厳しかったよね、だから延長しようというのは勿体無いです。        なので、今後の一つは、この延長のやり方についてのキャッチボールがどうなるかということと、先ほど言いました、市を全体で考える中で、行政全体での打合せする機関を作っていただきたいとお願いしているので、実行して欲しいと考えています。この2点をお願い致します。</p>
<p>中村会長</p> <p>事務局        (野中主幹)</p>	<p>今、明野委員から2点についてお話がありました。これまでのやりとりの中でどのような状況でなるか、事務局で説明できますか。</p> <p>ただ今、2点ご質問をいただきましたが、もし実験の継続をご了承いただける前提でお話させていただければ、広報紙で継続に関してお知らせしたいと思っておりますので、それだけは先行してやらせていただくこととなります。        その時間を利用して、見直しの詳細について、タクシー事業者様5社に一つの場集まらせていただいて、その中でだいたいの方向性が見てとれれば、朝日自動車様等とお話をさせていただき手続きを経まして、その内容を次の地域公共交通会議でお示しできればありがたいというのが、まず延長が整った場合の手続きの流れになります。        もう一点、事業者様のご意見できるような、庁舎内の横断型会議について</p>

<p>明野委員</p>	<p>は、現在要綱は定まっています、いつでも会議ができる状況が整っております。</p> <p>実際に11月中に、まずは庁舎内でこの会議を開催させていただき、さきほど委員様がおっしゃったように縦割りの弊害等があるということで、この会議を新たに立ち上げたという内容等を市役所内で統一を図りまして、それらの中から次ぎの段階として、事業者様を交えた機会を持つことも考えたいという状況でございます。</p> <p>1点目が全体のOKがもらえれば広報紙をするということですが、増田タクシー様のおっしゃるような、それをやるかは別ですが、多少変更する可能性がある中で、先に広報紙でオープンにすれば、この後の議論を縛ってしまう形になってしまうのかなど。</p> <p>例えば予約が厳しいから、予約なしでやるとかということについては、同じことでやるかは議論しないといけない。</p> <p>ですから、議論の後でやるかは本当のかたちで話をしてこの会議にもってきて、こんな話になりましたが、皆様いいですかといった話をしてからオープンにしないと、継続しますだけだと今までと同じになってしまうということ。</p> <p>2点目は、事業者との打合せはやる方向というのではなく、そういうお話ができていたんです、やりましょうと。</p> <p>結節点に屋根をかけましょうとか、菖蒲仲橋バス停も厳しい部分があるからどのようにやっていこうか、というふうに話し合いをやることのお答えはいただいている状況なので、是非やるということで確認させていただければと思います。</p>
<p>事務局 (野中主幹)</p>	<p>失礼いたしました。まず先ほど継続につきまして、広報紙というお話をさせていただきまして、1月31日で実験期間が終了するところですが、広報くきのスケジュールで申しますと1月号にこちらの内容を掲載するには、11月の頭には既に決定がされていないと、広報紙で詳細までを知らせることができないという事情がございます。</p> <p>ですので、11月の頭までに全ての変更点が整えられれば、しっかりとした形で広報したいと思いますが、延長の話もできず、終了の話もできないと、時間切れの自動失効ではないですが、市民の皆様が混乱することも考えられるので、継続だけでも定まれば、そのことだけでも広報させていただくことが可能かどうかのお話をさせていただきました。</p> <p>もう一つの、庁舎内の事業者も交えた会議につきましては、実施させていただきます。日時については追ってご連絡させていただきます。以上です。</p>
<p>齋藤委員</p>	<p>これまで何のために会議を開いてきたのか、私達もアンケートを見て感想を述べたのに、それを無視して11月頭までに決めないとならない、継続するというのはどうかと。</p> <p>実証実験を1月31日で一度終了すべきであると思います。</p> <p>それで検討期間を置いて、次はこういう内容で実証実験を再開したいということをお願いの方がよいと思います。手続きを踏まないで、会議だけ開いたのでは、新しい交通システムの構築はできないと思います。</p>
<p>中村会長</p>	<p>今、委員の皆さんに事務局から締め切りがあるというお話がありましたが、それは事務处理的な部分であり、広報紙掲載に関しての時期の説明は、事務的な処理期限のことかと思えます。</p> <p>皆様には継続でという内容でここまで議論いただいています。</p> <p>仮に第3回の会議開催までにタクシー事業者・バス会社さんと調整した上で、その報告をこの会議に報告・議論なしに広報に載せるのは、この会議でこれだけ熟議いただいておりますことかからいかなものかと思えます。事業者さん</p>

	<p>との協議の結果や課題を検証して、それを踏まえて運行内容の変更になる部分や予約に関する変更部分の案になろうとするものが、広報で継続しますとお知らせすると、市民の皆さんは今の状態で継続というようにしかとりません。</p> <p>広報紙のスペースの関係もありますが、掲載時期の部分はやはり、1月1日号でお知らせするというのが利用者の皆様には、よい時期かと思います。</p> <p>事務的な部分は担当部署で調整し原稿の最終校正までには、皆様と議論した内容がそこに落とせるようにし、まずは1月1日の広報では継続するとしても、どんなかたちで継続するかをお知らせしないといけないと思います。</p> <p>内容が変わるなら余計にその部分をお知らせしないといけないと思います。</p> <p>1月広報紙にこだわって申し訳ありませんが、広報掲載については、事務局で広報担当部署と調整してもらい、この地域公共交通会議では、これだけ議論した内容、詰めた内容をさらに検討できる機会、あるいは議論できる会議を開き、ご了解をいただいた上で継続するかたちを取りたいと思います。</p> <p>それで宜しいでしょうか。</p>
齋藤委員	<p>それなら、1月の広報紙に掲載するという考え方は無くさないといけないと思います。</p>
中村会長	<p>11月上旬ということで事務局から話がありましたが、そういうものを載せるということでスペースを頂いて、そこに11月中に皆様に了解をいただき、早急に手続きして、これを広報しましょうという原稿を皆様にお示ししないとこれまでの議論が無駄になってしまいます。</p> <p>そういうかたちで事業者、利用者、関係機関の皆様の了解のもと、継続になるというようなかたちを踏みたいと思います。</p> <p>事務局も事務処理上厳しいかと思いますが、1月1日の広報くきに載せることを考えれば、事務処理を早急に行うということで、第3回の会議についても早急にご連絡させていただいた上で開催し、広報紙の原稿をお示しし、皆様には見ていただき、OKならば進めるような段取りで考えてもらいたいと思います。</p>
足立委員	<p>実証実験はあくまでも1月31日までということであっているんですね。</p> <p>周知してアンケートしてやっているのので、1月31日で一度、実証実験は終了して、再度アンケートの結果、多くの意見を踏まえて、実験ではなく、実施に向かうことになると思うんですね。</p> <p>このままだと実証実験パート2になるわけではないですか。実験から実験にと続けていくおつもりなんですか。利用者、登録者、いろいろいて、結果は出ましたよね。1年間だけですが、これが次の見直しにいけるわけではないですか。</p> <p>そこは線引きをきちっとして次に進むとしないと、実証実験はいつまで続くのということになってしまうので、皆様で意見をきちっとして、新たに行政と打合せをする。</p> <p>実験を終了して欲しいという業者様が多いわけですから、それをどう協力しますよというお話をしたうえで、皆様から意見を聞いて、次に実施というかたちを取らないと、このまま継続・継続とすると意味がないのではないかと思います。</p>
柴木副会長	<p>色々ご意見ありがとうございます。実際にこちらのものを、私のイメージでは1月31日で実証実験をやめましたとなったときに、私達の会議体に皆様、どのような思いで出席いただいているかは分かりませんが、一度始めたものを期間が足りないから、実証実験のアンケートも531人の回答があったにもかかわらず、結果論で1月31日に実証実験が終わりましたというのは無責任</p>



	<p>で出来ないことだと思います。</p> <p>一度始めたものを簡単にやめることは、それはちょっとないんじゃないかなって正直思います。</p> <p>先ほど事務局から案内のあったのは、11月頭には枠を押さえないと1月1日号に間に合わない。</p> <p>11月のいつかは分りませんが、ある程度の日数を使って12月の頭には中身を載せないと印刷が間に合わないということだと思います。</p> <p>なので、枠を押さえていくのに対し、事務局が合意形成を図ったのだと思います。先ほど常見様からもありました、事業者様からの予約をなくしたいという声は分りました。そうすると1台の縛りもどうなるかという心配はあります。</p> <p>先ほど提案した1台の一部解除というのを、恐らくポイントにして見直すのが一番いいのかなと思います。実際には実証実験が今後継続した方がいいと思います。そこである程度、デマンドタクシーの方向性が分かると思います。</p> <p>デマンド交通（くきまる）の値段設定も変える必要があります。</p> <p>前回の会議のポイントで消費税が上がったときに料金を上げる話になっていますが、まだ議論出来ていません。</p> <p>安倍首相からは増税するというところで閣議決定もしていますので、恐らく平成31年10月1日までは金額設定をしないといけないので、恐らく実証実験のポイントを半年や9月30日まで延長しながら、トータルで変更するのなら、デマンドタクシーもデマンド交通も循環バスもある程度ポイントごとに見据えて、変更するのがよいかと思っています。以上です。</p>
中村会長	<p>それでは、皆様の立場でご意見を頂きまして、事務局からの説明もあり、今日ここで継続をどうするか、課題についてもここに出席いただいている事業者様以外の事業者様には、まだ今日示されたアンケートの結果はお示ししていません。</p> <p>そういった部分で、それぞれの立場で今日の会議で出た意見を踏まえ、事業者様にもお話を伺いたいこともあり、ここで結論を出すのは難しい状況かと思っています。皆様が宜しければ、第3回の会議を事務局に設定いただきたいと思いますがいかがでしょうか。</p>
本多委員	<p>今の議論の関係で、今日の初めの意見でお金の話がありましたが、その議論が抜けている気がします。そもそも、デマンドタクシーの目的は料金補助をしながら、移動困難者をいかに救うかだと思います。</p> <p>今日の議論では事業者が大変、利用者の不満が多いというところばかりの議論になっていますが、最初に救おうとした人達、75歳以上方に登録できるというのも妥当だったのか精査いただいて、今回出た問題点が改善できるか。</p> <p>当初の目的に届かなかったなら、どこまで改善できるか。実験を続けながら変えることもできるし、アンケートで問題点を答えてくれた方に対して、こういう問題点があるから、次にここを変えて再度実験をしますというのは無責任ではないと思います。</p> <p>その辺のやり方を考えて次回に議論できればと思います。</p>
中村会長	<p>ありがとうございます。色々な分析ということで、本多委員からお話いただきました。本日は、大分時間も経過しております。継続するかやめてから検討するかという意見もありますので、第3回会議を早急に開催していただき、そこで皆様の意見を踏まえて、継続協議というかたちにさせていただきたいですが、いかがでしょうか。民間事業者の協力なくして実験も行えませんが、いかがでしょうか。</p> <p>事務局も作業を進める時間はあるとのことですので、委員の皆様がよければ</p>

鈴木委員	<p>結論をここでまとめず、第3回に継続ということによろしいでしょうか。</p> <p>(はいの声あり)</p> <p>継続協議は異議がありません。日本経済がこの後どうなるか分らないと商売をする方は思っていると思います。</p> <p>特に東京オリンピックが終わったあとどうなっているか、私も不安です。今後はコストも考えないといけない。</p> <p>市でいえば、税収入がどうなっていくのかということがあって、どれだけお金が出せるか。デマンドタクシーは年間400万円ほどだから大した負担ないかもしれないけれど、当然他の事業もたくさんあります。</p> <p>その数字の見通しがないと、今までのような人とお金がふんだんにあって、お客様の需要以上にサービスを提供した10年から、供給できるサービスが少なくなって消費者に我慢いただく時代がくると考えています。セブンイレブンさんが24時間やっていたのも昔の話だねと、時代が戻るかもしれない。</p> <p>それと継続ということで、政府もよくサステナビリティという言葉をつかっていますが、病院に行けるようになったという意見もありますが、病院も半年や1年で治療が終わらないですよ。</p> <p>5年とか行かないといけない。実験が始まって病院をかえました。そこで実証実験やめましたとはなかなかいえない。そういうことで、続けていかないといけないという理解はしています。ただ、ここでの議論は1年、3年じゃなく、少なくとも5年先で考えないと、市民にとってはしごを外されたとなってしまうと、折角皆さんで貴重な時間で議論して、財政を投入して、事業者が我慢してやっているのに、幸せが残らないという状況になるので、常にそこを考えて、大風呂敷は広げない。私も若いつもりで、消極的な話で申し訳ありませんが、そのベースで議論したほうがいいかなと思います。</p>
中村会長	<p>本日はデマンドタクシーの議論が中心でしたが、地域公共交通会議では、デマンド交通や市内循環バスの見直しもご意見いただきますので、効果・コストといった部分でご意見を今後もいただければと思いますので、宜しくお願い致します。</p> <p>それでは以上をもちまして議題(3)を終了します。宜しいでしょうか。</p> <p>それでは本日の議論は全て終了しましたので、進行を事務局にお返ししたいと思います。宜しくお願い致します。</p>
事務局 (須田課長)	<p>皆様ありがとうございます。続きまして、次第の(4)その他でございます。久喜市議会の9月定例会に関するご報告であります。</p> <p>こちらで公共交通の充実について質問がございました。</p> <p>こちらにつきましては、市議会の中でも関心が高く、公共交通の充実に係る財源措置に係るご質問もあった次第です。その中身については、久喜市議会の会議録がインターネットでも掲載されますので、詳細につきましては、ご確認いただければということでございます。以上が次第(4)その他であります。</p>
足立委員	<p>次回はいつ頃ですか。</p>
事務局 (須田課長)	<p>閉会の前に事務連絡いたします。次回会議は11月9日午後1時から場所は、こちらではなく、中央公民館におきまして開催いたしたいと考えております。</p> <p>内容につきましては、本日の継続協議としての、デマンドタクシー実証実験の継続について等となります。</p> <p>文書で通知をいたしますので、皆様のご出席をお願いします。</p>

柴木副会長	<p>それでは、本日の会議を閉会するにあたり、柴木副会長からご挨拶を頂戴します。</p> <p>4. 閉会</p> <p>皆様お疲れ様でした。また、531名のアンケート回答者に感謝するとともに、これだけの資料をご用意していただいた事務局の皆様には敬意を評したいと思います。</p> <p>本当にありがとうございました。</p> <p>次回11月9日に皆様とともにデマンドタクシー実証実験の継続等、公共交通の検討をしっかりと議論できればと思っています。今日は誠にありがとうございました。</p>
事務局 (須田課長)	<p>ありがとうございました。以上を持ちまして平成30年度第2回地域公共交通会議を閉会いたします。皆様ありがとうございました。</p>
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)	
平成30年11月9日	
<p style="text-align: right;">_____ 松永 ミチ子</p> <p style="text-align: right;">_____ 須釜 みつ江</p>	

(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。