

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 (齋藤課長)	<p>1 開会</p> <p>みなさん、おはようございます。</p> <p>本日の会議を開催するに当たり、本年4月1日付けの人事異動に伴いまして、委員の変更がございます。久喜市長に代わりまして久喜市市民部長から委嘱書を交付いたします。お名前を読み上げますので、その場にご起立ください。</p> <p>《高橋秀樹様、能勢一幸様に委嘱書を交付》</p> <p>ありがとうございました。以上をもちまして、委嘱書の交付を終了いたします。</p> <p>また、久喜市の岡野委員の後任に、山村市民部長が委員となりますので、ご紹介をさせていただきます。山村委員につきましては、岡野委員の後任といたしまして、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。</p> <p>ここで、新たに委員になられました方々から、ごあいさつをお願いしたいと存じます。はじめに、山村会長、お願いいいたします。</p>
山村会長	<p>みなさん、おはようございます。久喜市市民部の山村でございます。この会議では、会長を務めさせていただきます。よろしくお願いいいたします。</p>
事務局 (齋藤課長) 高橋委員	<p>続きまして、高橋委員お願いいいたします。</p> <p>杉戸県土整備事務所管理担当課長をしております高橋と申します。こちらの会議、今回初めて出席させていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします。</p>
事務局 (齋藤課長)	<p>続きまして、能勢委員お願いいいたします。</p>
能勢委員	<p>埼玉県企画財政部交通政策課交通企画バス担当主幹の能勢でございます。私も今年度から参加させていただきます。県の立場から、いろいろとご意見がお伝えできたらと思っております。どうぞよろしくお願いいいたします。</p>
事務局 (齋藤課長)	<p>また、人事異動に伴います事務局職員を紹介させていただきます。</p> <p>《青鹿副部長、関口主幹、上林主事 自己紹介》</p>
事務局 (齋藤課長)	<p>続きまして、本日の会議資料の確認をお願いいたします。本日の資料は、事前に委員の皆様に郵送にて送付させていただいております。</p> <p>まず、本日の会議の次第でございます。</p>

	<p>資料1 久喜市市内循環バスの利用状況</p> <p>資料2 久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況</p> <p>資料3 久喜市デマンド交通（くきまる）に関するアンケート調査実施結果＜クロス集計＞</p> <p>資料4 平成26年度第2回会議での主な意見、感想</p> <p>以上でございます。</p> <p>また、前回平成26年度第2回の会議資料</p> <p>久喜市デマンド交通（くきまる）に関するアンケート調査実施結果をご持参いきましたでしょうか。不足等ございましたら、事務局へお声掛けくださいますようお願いいたします。</p> <p>それでは、ただいまから、平成27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。</p> <p>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。</p> <p>本日は、25名中、19名の方に出席をして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。</p> <p>なお、斎藤忠雄委員、増田建夫委員、鶴岡洋委員、柏崎紀子委員、矢吹明広委員におかれましては、本日欠席のご連絡をいただいております。また、朝日自動車（株）高橋直樹委員の代理として石倉様、関東運輸局埼玉支局の木部康久委員の代理として六所様にも、本日お越しいただいております。</p> <p>本日の傍聴者は、2名でございます。</p> <h2>2 あいさつ</h2> <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。会議開催に当たりまして、山村会長からあいさつをお願いいたします。</p> <p>皆様、おはようございます。委員の皆様には、大変お忙しい中、平成27年度第1回久喜市地域公共交通会議にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。私は、本年4月の人事異動にて市民部長を拝命いたしました山村と申します。よろしくお願いいたします。</p> <p>本市の公共交通でございますが、この地域公共交通会議の委員の皆様のお力添えをいただきまして、平成25年10月から、デマンド交通の導入と市内循環バスの路線延長を行い、市内全域にわたり公共交通網の整備を行ってきたところでございます。その後これまでの間、この2つの公共交通が無事故で運行されていることは、運行事業者様のおかげであり、この場をお借りいたしまして、感謝申し上げる次第でございます。</p> <p>さて、昨年度実施しました「久喜市デマンド交通に関するアンケート調査」では、利用者の約7割の方が、デマンド交通に満足しているという結果でございました。また一方で、より便利にして欲しいなどご要望もお伺いしているところでございます。本日の会議では、このデマンド交通や市内循環バスの利用状況、また、デマンド交通に関するアンケート調査のクロス集計など、新たなデータもご</p>
事務局 (斎藤課長)	
山村会長	

	<p>提示させていただきまして、本市の公共交通について、皆様にご審議していただきたいと考えております。</p> <p>今後とも、皆様には、本市の地域公共交通に対しましてご協力を賜りますようお願いし、開会のあいさつとさせていただきます。それでは、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
事務局 (齋藤課長)	<p>3 議題</p> <p>(1) 久喜市市内循環バス及び久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況について</p> <p>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たいと思います。よろしくお願ひいたします。</p>
山村会長	<p>しばらくの間、議長を務めさせていただきます。なにぶん不慣れではございまして、委員の皆様のご協力をお願いいたします。</p> <p>はじめに、会議録の署名委員についてでございます。今回の会議録署名につきましては、前回会議からの順番ということで、田嶋委員さんと、稲葉委員さんにお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。</p> <p>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ます。</p> <p>議題（1）久喜市市内循環バス及び久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>まず、資料1について、説明してください。</p>
事務局（折原 課長補佐） 山村会長	<p>《資料1を説明》</p> <p>ありがとうございました。今、資料1につきまして、事務局から説明がございましたが、この資料1につきまして、関しまして、ご意見・ご質問等ございますでしょうか。</p> <p>特になければ、続きまして事務局より資料2について説明をお願いします。</p>
事務局（折原 課長補佐） 山村会長 足立委員	<p>《資料2を説明》</p> <p>資料2につきまして、ご質問・ご意見ございましたらお願いいたします。</p> <p>菖蒲地区は、利用者登録が栗橋・鷺宮地区に比べて少ないですね。登録者も少ないし、利用者も少ないということが数字に出ています。目的地別に見てみると、大規模店舗では、モラージュ菖蒲が主になっています。そこに行きたい方が登録していると思いますけど、栗橋・鷺宮地区と比べると目的地の数に差があります。登録者数の差になっているのではないかということを感じました。その辺は、登録者数にかなり影響はあると思います。デマンド交通を利用しようとする</p>

	と目的地があまりないから、それ程需要がないということもあると思います。栗橋・鷺宮地区の中には、鉄道駅へのアクセスがあつたりするから、結構利用数がありますけど、菖蒲地区に限っては、目的地が少ないから、その辺のところが、このデータに出ていますね。
大迫委員	目的地の関係もありますけれども、人口の関係もあるのではないでしようか。
足立委員	モラージュ菖蒲の中にいろいろなお店、病院、銀行、郵便局などがあれば、拠点として、もっと利用があるのかなと思います。これで見ると、菖蒲地区の方は、栗橋・鷺宮地区と比べると、少しかわいそうかなと思いますけれども。それとも、PRが行き届いていないのか、どちらかではないでしようか。その辺はどうでしょうか。
事務局（折原課長補佐）	まず目的地の設定数でございます。そもそもその話になりますが、菖蒲地区では131箇所、栗橋・鷺宮地区では276箇所で、目的地の数が倍くらい違うということがございます。また、大迫委員さんからございましたけれども、人口が違うということもあるろうかと思います。
河原委員	周知が不足しているのではないかと言うご意見でございます。このことに関しては、公共施設等にチラシやポスターを配架していただくようお願いをしていますが、課題としまして、今後とも、より広く周知ができるように対応していくべきと考えております。
明野委員	あと、菖蒲地区には駅がないものですから。駅があれば、利用者も増えるかと思いますが。
	菖蒲地区について私が感じているのは、実際、駅というよりも地域性だと思います。
	菖蒲地区は、昔から駅のない地区のため、高齢の方が農業などで車を使っています。そういう地域の特色があります。一方で、栗橋・鷺宮地区は、サラリーマンで定年を向かえた方が多いことも考えられ、どうしても車よりも公共交通機関を利用する傾向が高いと思われます。
	私は、隣の白岡市でも営業していますが、白岡市は線路を挟んで西側と東側に分かれまして、どちらかと言うと、東側は高度成長期に住宅を造って定年を向かえたサラリーマンの方がが多い。また、西側は、柴山などに農家が多い。東西の人口は同じくらいですが、東側の方がタクシーの利用率は高い。
	一概には言えませんが、地域の方の話を聞くと、昔から住んでいる農家の方などは、軽トラックを足代わりに使うという方が多いようです。高齢者の方が自動車に乗っている機会が減ってきたり、運転免許返納制度が周知されて免許を返納される方が増えれば、動向が違ってくると思います。私の感覚ですと、駅よりも地域性が大きいのかなと思います。
	菖蒲地区でタクシーを営業していますが、お年寄りの方は、駅を使わないケー

	スが多いです。駅を使うのは、どちらかというと若い方が多い。栗橋・鷺宮地区で駅を使う方は、どちらかというと若い方、50~60代の方、主力の70代の方はあまり駅を使わないのかな、というイメージは持っています。以上です。
中村委員	<p>資料2のIIの4の「利用回数別利用者数（実人数）」ですが、まず、平成25年10月から平成27年6月までの月に換算すると20ヶ月の間に1回利用の方が221人という読み方をしてよろしいでしょうか。この221人が、割合としては全体の16.9%で一番多いことを理解しました。</p> <p>多い方では、500回以上の方もいらっしゃるようですね。</p> <p>資料2のIIの6の「目的地（乗降ポイント）上位20 栗橋・鷺宮地区」ですが、私は鷺宮地区に住んでいますが、乗降ポイントに病院が多いことが気になりました、そのように利用されているのだなと思いました。</p> <p>病院に行く方は、送っていただいて、診察して帰るわけですが、1回利用の方が多いのですが、行きも帰りもなら2回になると思いますが、病院が多いのに、どういう利用をされるのですか。行きに使うのでしょうか、それとも、帰りに使うのでしょうか。</p>
事務局（折原 課長補佐）	<p>今、中村委員がおっしゃったように、1回利用というのは、片道利用という考え方になりますが、今まで、1回利用の方が221人いて、このうち何人が病院へ行ったかという統計までは、精査しておりません。</p> <p>また、2回利用も175人と多いのですが、1回や2回利用の方は、行きと帰りで1日での利用の方が多いのだと思います。デマンド交通を1日使ってみたけれど、自分の生活パターンや使い勝手には、あまりなじまなかつた方だと思われます。</p>
中村委員	よく分かりました。実は、私も普段は車を運転しますが、試しに1回使ってみました。そういうことが1回、2回の割合に入っているのだと思いました。良く分かりました、ありがとうございます。
足立委員	行きは300円で行けるけれど、帰りはぐるっと回って来る間に体調が悪くなってしまうということで、早く帰りたい人はタクシーで帰るという人も結構います。行きはデマンド、帰りはタクシーや誰かの迎えということも多いので、1回や2回の利用があるのかなと思います。ただ、500回以上利用している方は、大したものだと思います。この制度を、大変有効に使っていますね。
稲葉委員	資料2の5「運行ダイヤ別利用者数」ですが、10時、11時に集中している利用者が多いように思われますが、デマンド交通は車両の台数に限りがありますが、問題なく対応は出来ているのでしょうか。
山村会長	予約システムの関係になりますので、事業者として明野委員にお願いできますか。

明野委員	<p>私の方で、予約の受付をさせていただいております。</p> <p>やはりこの時間帯の予約は、取れないケースが多いです。予約に当たり、何を優先させるかという考えもありますが、とは言いつつ、このシステムでは、一人8件（8回）まで同時に予約ができますので、慣れている方はどんどん予約を取っています。一方で、「今日、1時間後に来て欲しい」というような方には、特に栗橋・鷺宮地区では、難しい状況になっていると思われます。</p> <p>このように、タクシーと同じ感覚で呼べばすぐ来ると思われていると、ご希望の方は、「待てない、面倒だ、使えない」と電話を切られることもあります。</p> <p>予約の取りづらい・取りやすいということは、時間帯によって、大分差があるとみていただいてよろしいかと思います。</p>
稲葉委員	
明野委員	
田嶋委員	<p>菖蒲の話になりますが、私も明野委員の言った柴山で育ったものですから、菖蒲地区の三箇でも同じだなと思いました。</p>

足立委員	<p>デマンド交通にも税金が投入されている訳ですよね。ですから、その税金が予算としてデマンド交通の事業に相当入っている訳です。そういうものに対してもっとPRしていかないと、利用する人も、利用しない人も税金を払って事業が運営されている訳です。自転車も条例ができて厳しくなってきており、車も4人に1人は認知症の傾向があると言われて、70歳を過ぎると、免許の更新も厳しくなっているので、デマンド交通の利用をもっとPRしていくことが大事だと思います。</p> <p>また一方で、デマンド交通ばかりの利用になると、民間の交通事業者の運営が厳しくなってくる。やはり、1回300円で乗れるデマンド交通と1,000円近くかかるタクシーとの差が出てきますよね。バスにしても市内循環バスは100円で行くけど、民間バスはまた違う。そうなると民間の業者さんが厳しくなる訳です。そして民間事業者が撤退すれば、また、不便になりますし、かと言って高齢化とともに市民の必要性が高まれば、またそういう状況になってくる。そう言った部分を上手くすることが、今回のこの会議での審議の重要性だと思います。</p> <p>私たちは、このデマンド交通や市内循環バスは、公共の税金を使って事業をしているということを、市民皆さんに説明をして分かってもらつて、有効な使い方をしてもらわないといけないと思います。いかに住民サービスを充実していくかということが目的な訳ですから、菖蒲地区の人でもどこの人でも、「市としてはこういう住民サービスをしています、デマンド交通や市内循環バスを利用して下さい、そして更に民間バスを大いに上手く利用して、いろいろなところに外出しましょう」という働きかけをしていかなければなりません。</p> <p>私のところの行政区でもそういう働きかけをしていますし、そして皆が制度を知っていく。正直、市の広報紙は、皆さん見ませんよね。字は小さいし、見づらいし、長くグチャグチャ書いてあるので。いずれにしましても、皆さんに有効に使えるように、もっとPRをしていただければと思います。</p>
山村会長	<p>貴重なご意見ありがとうございます。広報紙も見ていただければと思いますが。</p>
大迫委員	<p>「デマンド」という言葉自体が年配の人には分かりづらい。「『デマンド』って何、『くきまる』って何」と聞かれてしまいます。私たち委員も、そのあたりを分かりやすく説明しなければならないと思います。ましてやデマンド交通は、久喜地区は走っていませんから、広報紙を見ても分からないと言われるので、分かりやすく説明していかなければならないと思います。</p>
山村会長	<p>我々行政では、なるべく横文字は使わないように心掛けていますが、日本語に直すとどういうふうに言うのか、難しいところがあります。</p>
明野委員	<p>白岡市ですと「乗り合い交通」という名称です。 行政にも頑張っていただいているが、広報でも難しく、最後はやはり口コミ</p>

	かなという認識はあるので、そうなると、まずは、1人でも多くの方に使っていただいてからになるのかなと思います。
田嶋委員	朝日バスさんには悪いのですが、市内循環バスなどは1回100円のところをPRをすれば、利用者の方がひかれるのではないかでしょうか。
大迫委員	なかなか市内循環バスも利用するのが難しいのですよね。乗り換えの時間帯の把握や本数が少ないので、それほど便利ではありません。私たちは、なぜそんなにタクシーを使うのかとよく言われますが、急いでいるときは市内循環バスでは役に立たないということがあります。大体1時間に1本しか出でていませんので、それに合わせて外出するのはなかなか難しいこともあります。
足立委員	市内循環バスは、100円ですよね。私もびっくりしましたが、民間バスと差がありますので、民間バスも市内循環バスも運賃をある程度一緒位にしていかなければならぬのかなと、私は思います。サービスが増えれば増えるほど、税金がかかる訳ですから。だからやはり、デマンド交通にしても300円の運賃収入があれば、その分は事業者にいくのか、市に戻ってくるのか分かりませんけれども、民間事業者とのバランスをきちんとと考えていかないと、民間事業者が厳しくなってくると思うのですよね。でも、市内循環バスを安くすると、乗り替えが悪いとか何が悪いという話になってくる。せっかく、きっちり運営してのに、上手くいかなくなる。せっかく民間バスと市内循環バスがあるのだから、交通アクセスが上手く、乗り継ぎも上手くいく訳です。それは、業者さん同士がうまく話し合って、どうしたら皆が利用できるかという問題になると思います。
田嶋委員	市内循環バスは民間路線バスと競合しないように、民間バスが通らないところをくねくねと走っていて、本当にお年寄りが大変なところを。民間の補完的と言いますか、京浜急行とJRのように競争して走っている訳ではないので、その点ご理解いただければと思います。
足立委員	少しバス停の位置を変えるとか。
大迫委員	また、市内循環バスは、営利目的でもないです。
鈴木委員	資料1の市内循環バスの人数を見ていて思ったのですが、意見というよりも状況です。平成25年度は年度の途中でダイヤが変わっていますので、対前年度の比較対象になりにくいので、平成24年度と平成26年度比較をしてみました。久喜市の人口を調べたところ、0.8%位減っていて、私の町よりも大分良いなと思って見ていましたが、乗車人数は、約0.5%のダウンです。そうすると、久喜市の人口減少に大体比例しているのかなと言うことが、まず一つ。 それともう一つ、平成25年度の途中で、トータルの便数が変わっています。それまでは69便でしたが、66便に減りました。路線距離が長くなつたことによ

	<p>る便数の減ですが、1便あたりで計算したところ、乗車人数にすると4%増えています。</p> <p>その中でも顕著なのが資料1の1ページの東西連絡東行きで、12%も増えている。西行きも12%増えている。すなわち西と東の往来、行きと帰りで同じ数が増えている訳ですが2桁増となっている。</p> <p>野久喜・吉羽循環も12%増えています。通常、公共交通の利用者がプラス10%も増えるということは、そうそう考えられないことです。</p> <p>一方で、3ページの久喜本循環は、便数が11便から9便に減りました。なので乗車人数は13%減っていますが、1便あたりの利用者人数は6%増えています。これは、わし団地への延伸をしたことによって増えたのだなと。便数が減ったために乗車人者の数が減ったことは、仕方がないのかなという感じです。</p> <p>ところが、下早見循環は、利用者数が約30%減っています。先ほど明野委員から、村部と都心部での車を持っているかで違うという話がありましたが、下早見循環は、駅からそこまで離れていないし郊外でもない。久喜市の平均的なエリアを走っていると思いますが、これも1便当たりに換算しても10%減っています。私もなぜかと考えましたが、よく分からぬというところです。</p> <p>六万部・北中曾根循環は、2%の増加と、そこまで変わっていません。</p> <p>除堀・所久喜循環は、便数は変わっていませんが10%減っています。比較的郊外を走っていますが、これは先ほどの農家が車を手放せないという話と逆になっています。</p> <p>東循環は、乗車人数では20%も増えています。東循環は、町内を走っていますので、これだけ見ると、町内付近ほど乗車人数が増えて、郊外ほど減っていることになります。</p> <p>なぜかと思い、月別のガソリン価格を調べたところ分かったことが、ガソリン価格がドンと高く上がると、バスの乗車人数がドンと増える。そして、ガソリン価格が高い状態が何ヶ月か続くと、慣れてしまってバスの乗車人数が減る。一概に、便利になった・不便になったからとは言えないなと思いました。実際に、私も相当車に乗りますが、急にガソリン価格が上がると遠慮しようかなと思います。各ご家庭でもそうだ思います。特に、消費税が8%になった平成26年4月から、対前年度比でプラスの状態が続いているが、でもしばらくすると慣れてしまうという傾向があると思いました。</p> <p>また、この間、教習所の人聞いたのですけれど、自動車免許の取得人口は、20年前に比べ40%位減っている。20年前の免許取得と言うと、今まさにハンドルを握っているのは40代位の方、この世代の方が今後20年後には60代になり高齢者となる。その時には、車を持たない方が増え、若いから年寄りだから、都心だから田舎だからというような分け隔てなく車離れが進み、バスとかデマンド交通を使う方が増えていくと思います。</p> <p>私の知っている限りでは、市町村さんでも、そろそろコミュニティバスの運賃を100円から200円とかにしようかなという動きも、ちらちらと聞きます。</p> <p>一方で、民間路線バスと競合しないようにという話もありました。他の自治体さんでは、コミュニティバスを朝日バスさんとほぼ同じ路線を走らせてしまった</p>
--	---

	ところがあり、その結果、朝日さんの路線の乗車人数が3割減ってしまったというところもあります。そういうことになってはならないと思いますので、市内循環バスは、狭いところをちまちま走って、本当に時間がかかるて恐縮なのですが、それは仕方ないというか、仕方ないと言っては消極的ですが、そういう選択肢しかないのかな、という気がしています。全体的に言うと、そう思いました。
山村会長	ありがとうございました。私どもも気が付かない視点で分析をしていただきました。他にいかがでしょうか。もしなければ、次の資料もございますので、議題を進めさせていただきたいと思います。
	(2) 久喜市内市内循環バス及び久喜市デマンド交通（くきまる）の運行内容について
山村会長	続きまして、議題の(2)、資料3について、事務局より説明をお願いします。
事務局（折原 課長補佐）	『資料3を説明』
山村会長	ありがとうございました。今、資料3の説明をしていただきました。デマンド交通の運行内容の協議については、どういう形で行っていくか、この後また、お諮りしたいと思いますが、今の説明につきまして、ご意見・ご質問がありましたら、お願いしたいと存じます。資料が細かくなっていますが、いかがでしょうか。
足立委員	デマンド交通を登録した理由が、「今後、自分で移動できなくなったとき不安だから」とありましたよね。このことはすごく良いことなので、まだ登録していない人たちにも、自分で移動ができなくなった時にデマンド交通を利用してもらいたいということで、登録していただくようPRしてもらえばと思います。このことは、市が市民に対して、安心という利便性を訴えることができる部分ですね。
	それと、今利用している人の中には、「このままで良い」という人もいますが、これからもっと利用者が増えてきたら、そうは行かなくなってしまいますよね。今は、利用せずに登録だけしている人たちが、今後、デマンド交通を使い始めたら、現在の車両台数で対応していくのですか。増やしていくこともあるのですか。今は分かりませんか…。
	それで、さらにPRもしたら、今より予約ができなくなってしまうよね。その辺の難しさも出てくると思います。ここ1~2年、2~3年で出てくると思います。その時の対応は、考えていられるのですよね。
山村会長	今の時点で、そのご質問にお答えできる段階ではないと思うのです。結局、市の予算は、総枠で限られた中で動いていますので、そうなったときに、どういう

	ところに、市長が予算を配分していくのか、全体の事業の中での話になりますので、これだけに特化しての話は、この場では難しいのかなと思います。
足立委員	難しいですよね。分かりました。
山村会長	他にございませんか。資料3につきましてはよろしいでしょうか。よろしければ、続きまして、資料4を事務局より説明をお願いします。
事務局（折原 課長補佐）	『資料4を説明』
山村会長	<p>資料4につきましては、昨年度の第2回地域公共交通会議の時の主な意見等を集約したものです。今の資料で、各委員さんのご意見が抜けていたり、ニュアンスが違うことなどあれば、ご指摘をいただきたいと思います。いかがでしょうか。</p> <p>ございませんでしたら、資料4は以上にさせていただきます。</p> <p>これで、全ての資料をご説明させていただいたことになります。ここで、次回以降の会議の進め方をご協議いただきたいと思います。</p> <p>本日は、資料1から4までお示しさせていただきました。特に、資料3では、デマンド交通のアンケート調査結果をクロス表にして詳しいデータを資料をご提示させていただいたところでございます。次回以降ですが、その資料を踏まえて、例えば、資料3を見ていただきますと、問4-1は乗降ポイント（目的地）に関するアンケート、それから問4-2はデマンド交通と民間バス・市内循環の乗り継ぎに関するアンケート、問4-3は運行日に関するアンケート、問4-4は運行時間帯に関するアンケート、問4-5は利用料金に関するアンケート、問4-6は運行区域に関するアンケートとして、細かく集計して資料を出させていただいております。例えば、ここを次回以降の協議の課題としてあげさせていただければと考えておりますが、皆様方のご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。</p>
中村委員	<p>デマンド交通が運行を開始して今20ヶ月が経過して、今後の課題として見直すべきことは、私は利用料金だと思います。</p> <p>資料4の民間交通事業者への影響に関するのですが、資料4の3の(5)の意見では、例えば、一番利用実績の多い済生会栗橋病院への運賃が、デマンド交通とタクシーでは、値段的に全然勝負にならないことは、非常に重たい言葉だと思います。最初にデマンド交通の利用料金を設定したときに300円というのですが、資料3の問4-5では、「利用料金は現在のままで良い」の回答が76.8%、これは高い数字ですね。300円で済生会栗橋病院まで行ければ、本当にありがとうございます、市民感情としては理解ができるのですが、民間事業者にとっては勝負にならない。本当にデマンド交通の利用料金が300円で良いのかということを、76.8%という数字を見ながらでも、私たちは、審議していかなければならぬと思います。</p>

	勝負にならないということですが、私は、鷺宮地区の桜田に住んでいますが、タクシーなら栗橋地区の済生会栗橋病院まではいくら位かかるのでしょうか。
野本委員	停車料金の関係で、行きは2,000円位、帰りは1,800円位になるかと思います。往復で4,000円程度でしょうか。
中村委員	その辺が、今後の課題なのかなと思いました。
山村会長	ありがとうございます。他にご意見はありませんでしょうか。
添田委員	<p>私が聞いた話ですが、7月4日の市民懇談会の中で、健常者でない方の意見が出ました。先程、予約を受ける方のお話を聞きましたが、デマンド交通を予約する際、7時に電話をしたが電話中であった。そして、7時5分に再度電話をすると、その時間帯は満員ですよと電話を切られたという方がおりました。私の聞き違いかもしれません。電話を切るということが、どういう態度で切ったかは、私は見ておりませんので分かりませんが、そういった時の対応がどうあるべきなのか考えさせられました。大体、乗りたい方は、年配の方は、乗ることを一番に考えてています。したがって、全体のことは考えませんよね。そういったときの対応を、デマンド交通の対応の在り方について、マニュアル化したらどうかなど、私は考えました。</p> <p>それと、久喜の江面地区の方ですが、この地区でも高齢化が進み、バスだけでは間に合わないので、デマンド交通が利用できる方法を考えてももらえないかということを言わされました。いろいろとお話をしましたが、他の公共バスとの兼ね合いなど分かった上でお話をされていましたので、長期的には、こういったことも考えていかなければならぬのかなと、デマンド交通のあり方として。これは、ここにいる皆さんと共に、考えるべき一つの項目ではないのかなと思いました。</p> <p>それと同時に、久喜市では、65歳以上人口が4万人に達していると思います。したがって、20年後には、相当の人数が高齢化していく。その中で、デマンド交通の利用も多くなっていくのではと思います。例えば、地区によっては80歳になると、危険であるから運転免許証をお返ししましょうと。そうすると、そういった意味での交通の便の利用方法も必要であるのかなと、私も思っている訳です。この辺は、全体で、20年後、30年後どうするかということを、統一した意見を出されてもいいのかなと。その辺は、課題として入れてもらえばよいのかなと、そんな気がしているところでございます。</p> <p>同時に（席札が）「老人クラブ連合会」となっています。今年の4月以降については、「彩愛クラブ連合会」に名称を変更しましたので、委員の皆さんもご了承いただければと思います。</p> <p>いろいろ意見申し上げました。以上でございます。</p>
山村会長	団体の名称につきましては、申し訳ございませんでした。貴重なご意見をいただいておりますが、他にご意見はございませんでしょうか。

足立委員	事務局にはアンケート調査結果を資料として残していただいたりしていますが。この会議では、協議の方向性、会議でここまで決めて欲しいとか、決めていかなければいけないとかあるのですよね。
山村会長	この会議では、地域公共交通の内容について協議していただいております。今、デマンド交通のアンケートをとって、市民の方の声を集約させていただいたところでございます。これを踏まえて、今後、市内循環バス、デマンド交通というものを、どういう方向にもって行けばよいのかということで、先程私が申し上げましたアンケートの質問項目の中で、6つの項目について、次回以降の会議の中で、まず、協議をしていただければと思っています。それで、どういう方向になるかということは、皆様の協議の結果になりますので、方向性はこれから、ということになると思っています。
足立委員	あくまで、方向性ということで。
柴木副会長	今回は平成27年度の会議でお集まりいただいているが、今、足立委員さんからご意見をいただきましたが、今後どういうふうに運営していくのかということを、先程会長からご意見というか、投げ掛けがありましたら、方向性を決めていった方が良いと、私も思っています。
	実際、デマンド交通が運行し始めて、こうやってデータが出てきている中で、果たして、デマンド交通を運行して良かったのかどうか。要するに、メリット・デメリットがどの程度あったのか、少しずつデータ化されて出てくると思うので、それを皆さんで意見を出し合って、変えなくて良いものなのか、変えなければいけないものなのかということを精査していくのが、この会議体であると私は思っています。
	今後の協議の方向や中身については、今後の皆さんのお見を形にしていかなければならぬと思っています。例えば、アンケートの問4-1では乗降ポイントを増やした方が良いという意見が、約7割ありました。また、先程、中村委員からでたように、利用料金についても高いと感じる方と安いと感じる方が、当然いると思います。金額を上げた方が良いのかどうか、この辺も含めて、それぞれのメリット・デメリットについて、データを今後事務局に集約していただいて、自分たちの中で諂っていくことが大事だと思います。どこまで決めるのかということは、項目すべてを一気にできないと思います。例えば、先程出た意見ですと、久喜地区でもデマンド交通をやっても良いのかどうか。そうすることによって、それによる久喜地区の市内循環バス、民間の路線バスやタクシーへの影響はどの位出るのか。今は、久喜地区ではデマンド交通が走っていませんから、あまり影響はないかもしれません、仮に、デマンド交通を増やして行けば、タクシーもバスも、多分撤退してしまうと思います。それで、本当に、久喜市には15万人の人口があり、市内循環バスの利用者も年間15万人以上いますけれども、これらの方々の機会を奪うことになってしまいますので、バランスをうまく考えていかな

	ければならないと思います。ですから、私は、このアンケートに沿って、変えるべきなのか、変えない方が良いのかとかを考えて、話を進めていった方が良いと思います。
山村会長	ありがとうございました。今、柴木副会長から、メリット・デメリットとおっしゃるご提案をいただきました。確かに、新たなことをしようとするときに、それをやった場合、どういう影響が出るかということを検討することは、非常に大切なことだと思います。先程、私が申し上げましたけれども、資料3にございますアンケート調査の問4-1から問4-6の6つの項目につきまして、考えられるメリット・デメリットを事務局でまとめて、次回の会議の時にご提示して、皆様方でご協議いただきたいと思いますが、そういう形でよろしいでしょうか。
足立委員	次回の会議では、業者さんのご意見も踏まえて聞きたいと思います。
山村会長	業者様におきましても、今回の会議資料・審議の内容を持ち帰っていただき、会社の中で、ご意見等を話し合っていただきまして、次回の会議には、意見などを持ち寄って発表なりをしていただければと思います。また、会議の資料は、事務局が作りますので、併せて協議していただければと思います。よろしいでしょうか。
	それからアンケートとは別の話になりますが、この他に皆様方にご審議していただきたいことが、一件ございます。
	先程、利用料金の値上げの話があった後で、誠に申し上げにくいのでございますが、実は、昨年度のこの会議でもお話をさせていただいたのですが、市長の選挙公約の中で80歳以上の方のデマンド交通の利用料金を半額の150円にするということがございます。この趣旨でございますけれども、そもそも300円という利用料金が高いとか安いとかいう金額的な観点からではなく、80歳以上の方に、もう少し積極的に外出していただくために、外出支援という観点からの公約でございます。また、現在デマンド交通を利用されている方というよりも、新たな利用者の方を発掘したいという視点・目的がございます。
	アンケートとは別の話にはなりますが、次回以降、その点も議題として上げさせていただきたいと思いますので、この点につきましては、ご了承いただければと思います。よろしくお願ひいたします。
大迫委員	分かりました。
本多委員	今のお話に関してですが、タクシーのお客さんをデマンド交通が奪うことは、必ずおきます。ただ、おきますけれども、今日、初めの方にお話がありましたように、例えば病院に行くときに。行きは診療時間が決まっていてデマンド交通も非常に使いやすいのですけれども、帰りはいつ終わるか分からないので予約がとりにくいためです。今日、お話をありましたように、あちこち回って帰るのは、せっかく診療を受けて具合が良くなつたのが、また悪くなってしまう。だから、

	<p>タクシーで帰る方もいらっしゃるという。</p> <p>要は、一定の利用者の量の中で奪い合ってしまっては、それは絶対、タクシーのお客さんをデマンドが取ってしまうと思います。今、お話をあったように、利用される方をいかに増やしていくか、数を増やしてやることで、タクシーの需要も増えていきますし、その分デマンドも増えますけれども、タクシーが減るのではなくて、全体として移動の量を増やしていく。高齢者の方がその分元気に活動されれば、医療費の方に影響も出てくると思います。</p> <p>そういう面も、これからよく考えていかなければならぬと思います。</p>
山村会長	<p>ありがとうございます。その辺を追加させていただいて、いろいろ協議させていただきたいと思いますので、どうかよろしくお願ひいたします。</p>
足立委員	<p>業者さんは、生活がかかっていますからね。</p>
	<p>(3) その他</p>
山村会長	<p>それでは、議題の(3)のその他でございますが、委員の皆様から、何かござりますか。</p>
吉水委員	<p>資料の作り方、印刷に関してですけれど、資料3のアンケート調査結果の表は、行を白と黒で塗られて作られていて、見やすい面もありますけれども、逆に見にくくもあります。夜なんかは、数字が読めないこともあるので、もう少し黒い部分を薄く、見やすくしていただけるよう、次回以降はお願ひします。</p>
山村会長	<p>申し訳ございません。その辺については、次回改善させていただきます。</p> <p>他にございませんか。それでは、時間もまいりましたので、以上で本日予定していた議題は、すべて終了いたしました。皆様ご協力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。</p> <p>では、事務局お願ひします。</p>
事務局 (斎藤課長)	<p>お疲れ様でした。</p> <p>次回以降、もう少し細かく絞ってご協議していただきたい関係で、お願いした経緯がございます。次の会議は、できればあまり期間を空けずにお開催できればと考えています。8月下旬頃に会議の開催をお願いできればと考えています。また、今年度は、4回から5回程度会議の開催を予定してございます。</p>
	<p>《次回会議は、8月24日(月)午前9時30分から開催する予定で調整》</p>

	<p>4 閉会</p> <p>それでは閉会にあたり、柴木副会長からごあいさつをいただければと存じます。</p> <p>皆様、大変お疲れ様でした。</p> <p>公平な立場で、公平な結果をもたらすように協議をされてきていると思います。また、公共交通のに関する協議という観点から、皆様、いろいろな立場でお越しただいていると思いますが、やはり妥協をしないで、これだと思うような素晴らしい運行をしていただかないと、長く継続していけませんので、本日皆様方からいただいた貴重なご意見を、次回につなげていただければ良いかなと思っています。</p> <p>本日は、2名の方が傍聴に来られています。このように、これだけ意識をされている会議体であります。本日、本多委員さんから貴重なご意見があったと思うのです。やはり、外に出て、そこでまた何か生まれる。そんな方々が増えないと、街は活性化していかないと思います。そういったことのポイントにもつながっていく会議体でもあるということを、次回以降も念頭に置いていただきて、また、皆様とお会いできればと思います。</p> <p>本日も、長時間に渡り誠にありがとうございました。お疲れ様でした。</p> <p>長時間に渡り、貴重なご審議をたまわり、ありがとうございました。以上をもちまして、平成27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。本日は、お疲れ様でした。</p>
事務局 (齋藤課長)	

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27年 8月 4日

田嶋 文男

稻葉 澄子

（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。