

会議記録（１）

会 議 名 称	令和6年度第1回北本市地域公共交通会議
開 会 及 び 閉 会 日 時	令和6年10月21日（月） 開会 午前10時00分 閉会 午前11時34分
開 催 場 所	北本市役所 委員会室1
議 長 氏 名	新井 信弘
出 席 委 員 （ 者 ） 氏 名	新井信弘 大山博 鈴木貴大 関根肇 内田彰 山岸栄治 根岸成子 赤沼幹江 関根治人 坂井貴夫 高梨俊明 山口竜馬
欠 席 委 員 （ 者 ） 氏 名	野口佳一 長谷川洋司 森村正寿 村上晶彦
説 明 者 の 職 氏 名	くらし安全課長 小原 到 くらし安全課主幹 利根川 賢 くらし安全課主任 小川 俊
事務局職員 職 氏 名	くらし安全課長 小原 到 くらし安全課主幹 利根川 賢 主任 小室 良子 小川 俊
会 議 次 第	1 開会 2 あいさつ 3 会議の公開について 4 議題 (1) 令和5年度公共交通アンケート結果について (2) デマンドタクシーの導入について (3) 市内公共交通の現状について - ア 市内の路線バスの運行状況について - イ 令和5年度デマンドバスの実績報告について (4) その他 5 閉会
配 布 資 料	・ 令和6年度第1回北本市地域公共交通会議 次第 ・ 北本市地域公共交通会議設置要綱 ・ 資料1 令和5年度公共交通に関するアンケート結果 ・ 資料2 北本市デマンドタクシー（仮称）導入検討資料 ・ 資料3 市内公共交通の現状について

会議記録（２）

発 言 者	発 言 内 容
事務局	1 開会 2 あいさつ (1) 副市長あいさつ (2) 市長あいさつ — 委員自己紹介 — 3 会議の公開 傍聴人なし 会議の成立 委員16名中、12名が出席されていることから、会議が成立する。 以下、新井会長が議長となり、議事を進行する。
議長	4 議題 初めて本会議に出席されている方もいらっしゃるので、議題の順番を入れ替えさせていただきたい。まず、議題(3)で本市の公共交通の現状をご説明させていただき、次に議題(1)の令和５年度公共交通アンケート結果について、最後に議題(2)のデマンドタクシーの導入について説明させていただく。 それでは、議題に入る。 議題（３）市内公共交通の現状について、事務局から説明をお願いします。
事務局	資料３をもとに説明する。
議長	これより質疑に入る。議題（３）について、質問はあるか。
内田委員	デマンドバスの１人当たりの予約上限件数４件とは、１ヵ月に４件なのか。１年に４件なのか。
事務局	１週間に４件となります。
議長	他に質疑はないか。
議長	本市では、路線バスの他に平成２３年度からデマンドバスの本格運行を開始しており、当時は、他自治体ではあまり実施していない事業であったため、先進地ということで、多くの自治体から視察を受けた。また、予約の方法や料金体系等意見を伺いながら改善を重ねている。そのような中で、現在の市

会議記録（２）

	内公共交通の現状について説明させていただいた。 他に確認したいことはあるか。
委員一同	— なし —
議長	次に、議題（１）令和５年度公共交通アンケート結果について事務局より説明をお願いします。
事務局	資料１をもとに説明する。
議長	これより質疑に入る。議題（１）について、質問はあるか。
鈴木委員	前回のアンケートと設問の内容がほぼ同じだと思うが、定点観測的に前回のアンケートと対比し、どのように満足度が変化しているのか等をお示しただけであればより分かりやすいと思うので、後ほどでも良いので対応していただければと思う。
事務局	手元に資料がないので、後ほど前回のアンケート結果と比較した資料を作成し、各委員に送付させていただく。
赤沼委員	アンケートの配付先が無作為と書いてあるが、何歳以上の人を対象に実施したのか。また、年代についても無作為で実施したのか。
事務局	１８歳以上の方を無作為で抽出し、実施している。無作為抽出の結果、高齢者の回答割合が高くなっている。
赤沼委員	対象が若い人だと、デマンドバスに興味はなく、デマンドバスは必要ないという方が多いと思うので、高齢者とは回答がずれてくると思う。それを踏まえてのアンケートということで良いのか。
事務局	デマンドバスを利用している方とそうでない方とで一部設問を変えており、利用している方は比較的高齢者が多いため、利用している方への設問で高齢者の意見を伺えるものとなっている。また、同様に利用していない若い方等の意見も伺えるよう工夫をしている。
根岸委員	デマンドバスを利用したことがないが、どのような手続きを経て利用すれ

会議記録（２）

	ば良いのか。
事務局	利用者登録をしていただいた後、電話又はインターネットにより予約をしていただき、ご利用いただくものとなっている。
根岸委員	何か条件はあるのか。
事務局	北本市に在住・在勤・在学の方であればご利用いただける。
坂井委員	アンケート２０ページの後に他部署で実施したアンケート結果を添付していただいていると思うが、問１０の送迎バスとはどのようなものなのか教えていただきたい。
事務局	こちらについては、先ほど説明させていただいたアンケートの問１０でその他とお答えした方の回答を記載したもので、具体的な送迎バスの種類まで回答していただくものでないため、把握していない。
議長	このアンケートについては、まず、市内全般の公共交通について網羅的に質問した上で、デマンドバスについては利用者を対象に設問を分けており、高齢者の方やデマンドバス利用者に限定しているものではなく、市民全体の意見を伺うものになっている。 議題（１）令和５年度公共交通アンケート結果について、委員の皆様にご報告させていただいた。他に質疑があれば最後にまとめて伺う。 次に、議題（２）デマンドタクシーの導入について事務局より説明をお願いする。
事務局	資料２をもとに説明する。
議長	事務局では、実証実験を行っていきたいと考えているが、まず、導入の可否について意見を伺いたい。
内田委員	デマンドタクシーの利用方法について伺いたい。
事務局	まず、タクシー会社にデマンドタクシーを利用したい旨電話していただき、通常のタクシーと同様に利用していただく。その後、降車する際に利用者証を掲示した上で、タクシーのメーター料金に応じたデマンドタクシーの利用

会議記録（２）

	料金をお支払いいただくものとなっている。
内田委員	予約はいらないということか。
事務局	その通りである。デマンドバスと異なり、予約の必要はなく、乗り合いは発生しないものとなっている。
議長	タクシーの利用補助と考えていただければと思う。
山岸委員	普通にタクシーを呼んでもなかなか来ないという状況の中で、デマンドタクシーの車両は何台くらいあるのか。例えば買い物に行くときにデマンドタクシーを利用し、帰る時にも利用しようと思ったら、２、３時間使えないというタクシーの台数であれば利便性は全くないと思う。
事務局	事務局案では、デマンドタクシー専用の車両を用意するのではなく、一般のタクシー車両を利用していただくというものを想定している。
山岸委員	今あるタクシー車両の台数を利用できるということか。
事務局	その通りである。
根岸委員	タクシー車両は何台くらいあるのか。
事務局	市内のタクシー事業者は、長谷川タクシーと熊通タクシーの２社であり、２社合計で２５台程度と伺っている。しかし、人材不足の影響から全車稼働することは難しく１日の平均稼働台数は２社合計で１４、５台と聞いている。
鈴木委員	デマンドバスとデマンドタクシーは全く異なるものであるが、混同しやすい名前であるため、この会議席上では、デマンドバスとタクシー補助という名前で区別して呼称したほうが良いのではないか。
委員一同	— 異議なし —
鈴木委員	このタクシー補助は、簡単にいうと、タクシーを利用する際に、利用者証を見せると、通常のタクシー料金よりも安く乗れるという理解で良いか。

会議記録（２）

事務局	その通りである。
内田委員	タクシー補助は、駅のタクシー乗り場から乗車する場合でも使えるのか。
事務局	タクシー事業者に連絡をしてから利用していただく必要がある。
赤沼委員	私は民生委員として活動をしており、毎日のようにデマンドバスで往復している。そこで、高齢の方の声を聞くと、病院は何とかデマンドバスで時間通りに行けるけど、帰りの足がないとの意見が多く、タクシー補助の導入の可否については賛成である。
根岸委員	タクシー補助は、病院の帰りにも利用できるものなのか。
事務局	タクシー補助については、予約不要のため、病院の帰りの足としても利用出来る。
関根治人委員	タクシー補助は、利用者にとっては、非常に良い事業だと思う。しかし、利用者が増えれば増えるほど、市の負担は増加すると思うが、どのくらいの予算を見込んでいるのか。
事務局	来年の１１月から５ヵ月間の実証実験を行うことを想定し、鴻巣市の実績をもとに算定したところ、約７００万円となったため、この金額を予算要求している。
関根治人委員	従来のデマンドバス委託料に加えてタクシー補助の７００万円がこれから必要になってくるということで良いか。
事務局	その通りである。
議長	導入の賛否について意見はあるか。
山口委員	タクシー補助の一番ネックになっているものはお金か。
事務局	その通りである。鴻巣市が先行しているため、担当者にヒアリングしたところ財政的な面が一番ネックとのことであり、利用制限を設けないと市の負担割合の増加が想定される。

会議記録（２）

大山委員	弊社が運行している路線バスのうち、北里メディカルセンター線と北本団地線は、多くの高齢者にご利用いただいております。タクシー補助の対象者が高齢者で、病院にも利用しやすいということで、路線バスの利用者数に影響が出てしまうことを懸念している。また、８月頃に市の担当者とお話した際にタクシー補助の懸念材料を伝えたが、今回の資料には含まれていない。タクシー補助が路線バスに与える影響について市としてどう考えているか。
事務局	路線バス事業者とタクシー事業者との間に利害関係が発生してしまうと思うが、この会議の意見を踏まえたうえで、最終的な運用の仕方や内容について詰めていければと考えているため、様々な意見を伺いたい。
大山委員	弊社に限ったことではないが、働き方改革等の影響により、大変厳しい経営状態である。北本市で弊社が運行している路線は１路線以外全て赤字であり、このような状況で高齢者や病院に行く方の路線バスの利用が減ってしまえば、利益に多大なる影響を及ぼす。タクシー補助については、このような影響が出ることも含めて、北本市には考えて欲しい。
事務局	この会議の中での意見を集約した上で検討していければと思う。
関根肇委員	タクシー補助の導入の可否を伺うと言うが、最初に市長からお話のあったとおり、既にタクシー補助をやるという前提で動き出しているという印象を受け、疑問を感じている。タクシー補助は、他の既存の公共交通に影響を及ぼすものである。市としては、まずは実証実験を行い、その結果を見て、今後の方針を検討するということなのかもしれないが、実証実験を行う上での運行内容や想定される課題等について具体的にお示しいただかないことには、ここで導入の可否について議論するのは難しいのではないかと。
事務局	アンケート結果や市民からいただく意見から、市としては、既存の公共交通では移動手段が不足していると考えている。特に病院からの帰りの足がないとの意見を以前から多く伺っていたので、そこを補完するため、タクシー補助を考えている。しかし、既存の路線バスへの影響等の課題は認識しているので、まずは、実証実験を行った上で、既存の路線バスへの影響等を分析し、可能であれば本運行に移行したいと考えている。
鈴木委員	タクシー補助はいわばパンドラの箱だと考えている。開けてはならない箱を開けてしまうと、そこには欲望が詰まっており、２度と箱の中に戻すこと

	ができない。アンケートでこのようなサービスが必要ですかと問うと、使うか使わないかを別として、あった方が良いと答えるのが当たり前だと思う。タクシー補助が路線バスの減便に繋がるかもしれないが、それでもこのサービスを希望するかとバックボーンまで含めて問うて初めて市民は北本市の将来を考えて回答するのだと思う。例えば自治体が行う３６５日２４時間いつでもどこでも無料で利用可能なサービスであれば、だれでも利用したいと思うが、そこには費用や人材不足等の問題が当然出てくるものであって、また、これを実施することによってなんとかバランスを保っていた民間サービスが撤退することになれば、とても民間サービス全てを市で賄うということは不可能なことは分かり切っているので、慎重に判断して欲しい。また、実証実験は、予め指標を設けて、この数字がこの指標を超えていたら続ける、超えてなかったらやらないというような物差しを予め設けないと、こんな実証実験の結果が出たがどうするかということでは、先ほどの箱はもう２度と閉じることが出来ない。
事務局	意見について参考にさせていただく。
議長	実証実験については、鈴木委員の意見にもあったとおり、例えば経費や待ち時間等予め指標を設けるよう事務局には工夫してもらいたい。 続いて、利用料金と利用制限、運行エリアについて、まとめて意見を伺いたい。利用制限については、鴻巣市の月８回をベースに考えていただければと思う。
坂井委員	どうしても近隣の鴻巣市に目が行きがちだと思う。タクシー補助については、予算は７００万円としているが、実際は始まってみないといくら必要か分からないと思う。このような中で川島町ではタクシー補助で利用できるタクシー車両を３台くらいに限定して運用している。利用できるタクシー車両数を制限することによって、予算が前もって想定しやすくなったり、一般のタクシー利用者にもあまり影響を与えないというメリットもあるので、鴻巣市以外の事例も参考にした方が良いと思う。
事務局	他自治体の内容についても今後精査し検討していく。
鈴木委員	料金体系と利用制限について、現在の案では利用料金を約半額、利用制限を月８回ということだと思うが、利用制限回数を月１０回程度に広げて、補助金額を減らすという考えはないのか。公共サービスの的には、その方が良い

会議記録（２）

	と思う。
事務局	今後、検討していく。
大山委員	人手不足もあり、市内のタクシーの稼働台数が少ないので、タクシー補助で利用できる台数がある程度絞った方が、一般のタクシー利用客への影響も少なく良いと思う。タクシー補助を導入している東松山市では、タクシー乗り場に多数の人が待っているなかで、なかなかタクシーが来ないという状況が既に起きている。
事務局	市内のタクシー事業者と協議する。
根岸委員	８０代以上ということであれば、ある程度蓄えがある方もいると思うので、この利用料金は安すぎるのではないか。また、生活保護受給者や生活困窮者に対しても、同じ制限をかけるのか。
事務局	利用回数の制限については、今後検討する。
山岸委員	市内であれば、あまり運賃が高くなることはないと思うが、１メートルでも７００円、２，０００円に近い金額でも７００円ということで実証実験を行うのか。
事務局	現在の案では、２，０００円未満であれば７００円で乗車できる料金体系としている。
山岸委員	今初乗り料金が５００円だと思うが、５００円以下の場合でも７００円を支払うのか。
事務局	初乗り運賃と迎車料金が必要になるので、７００円以下になることはない。
内田委員	タクシー料金との差額分は、タクシー事業者からの報告に基づいて支払うのか。
事務局	どのようにタクシー事業者から報告をいただくかは検討中であるが、報告に基づき、職員が確認した後、間違いがなければ差額分をお支払いするということになると思う。

会議記録（２）

内田委員	タクシー事業者からの報告に基づいてお支払いするというのであれば、不正が行われる可能性もあるので、大丈夫だと思うが、注意していただきたい。
事務局	意見について参考にさせていただき、今後先行事例を研究する。
関根治人委員	タクシー補助はドア・トゥー・ドアの運行でとても便利なものだと思うが、利用が増えれば増えるほど市の負担が増加するという問題もある。もっと整形外科等の送迎バスを有効に使えば良いのではないかな。
事務局	送迎バスの利用については、民間事業者の協力が不可欠である。
関根治人委員	タクシー補助はお金をばらまいているという印象を受ける。
事務局	民間送迎バスも含めた公共交通の再編となると相当な時間を要し、事業者の理解を得るのが困難なことも想定されるため、意見は参考にさせていただくが、市としてはいち早く対応できるタクシー補助を考えている。
赤沼委員	病院への通院は月１、２回程度が平均だと思う。８０代以上を対象とするタクシー補助であれば、月に３、４回の利用制限で十分なのではないかな。
鈴木委員	日常の買い物はどうか。
赤沼委員	社会福祉協議会で移動スーパーというものをやっているのでは問題ないのではないかと個人的には思う。スーパーマーケットまでタクシーやデマンドバスを使って行く方はあまりいないのではないかな。
大山委員	タクシー補助を交通空白地帯の方に限り利用できるものとしてみたかどうか。
事務局	交通空白地帯の定義は、様々であるが、国では、バス停から半径１キロ以上かつタクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域としている。交通空白地帯をどのように定義をするかで利用対象者の人数は変わると思うが、本市の場合、面積がそれほど大きくなく、既存のバス停も多くあるので、利用対象者が少なくなることも想定される。

会議記録（２）

議長	交通空白地帯がピンポイントで発生するということはあるが、本市の場合はそれほど多くなく、その人達だけを対象にした公共交通にする訳にはいかないという理解で良いか。
事務局	その通りである。
議長	今回いただいた意見を反映した上で、本市としては来年１１月から実証実験を行わせていただきたいと考えている。他に意見があれば事務局に伝えて欲しい。 全ての議題が終了したので、進行を事務局に戻す。
事務局	５ 閉会
	議事のでん末・概要を記載し、その相違なきを証するためここに署名する。 令和 ６ 年 １１ 月 １ 日 <u>新井 信弘</u>

