

令和3年度第1回羽生市地域公共交通会議 ご意見一覧

※いただいたご意見について、通し番号をつけさせていただいております。

また、「-a」とついているものは、該当する番号のご意見に対する回答となっております。

資料1 羽生市乗合型デマンド交通実証運行計画（案）について	
1	デマンド交通実証運行計画について、特に異議はございません。 75歳以上の高齢者の方、障がいをお持ちの方には、ドア・ツー・ドア方式が最も必要とされると思われます。 交通弱者の移動手段の確保という事で、計画がうまくいっていただきたいです。
1-a	交通弱者の移動手段の確保という目的が達成できるよう検討してまいります。
2	車両について、新では「障がい者用車両」の記載がありませんが車いすの対応はどのようにされるのでしょうか。
2-a	障がい者の方には、あい・あいバスと合わせて介助者1名を無料で同乗できることといたしました。 また、羽生市では重度心身障がい者の福祉タクシー利用料金や自動車ガソリン費の助成等の福祉サービスがありますので、そちらのご利用をお願いしたいと考えております。
3	実証運行について、令和7年4月より本運行の開始とありますが、本運行されないことは無いのでしょうか。検証していく中で議論があると思いますが、運行継続のため地域の皆様の協力無くしては運行維持が難しくなると考えます。利用促進の活動については、あい・あいバスも含めて協力させていただきたいと考えております。
3-a	現時点では、令和7年4月から本運行を実施したいと考えております。しかし、実証運行期間中の利用状況などを検証した結果、乗合型デマンド交通の運行継続が必要と認められない場合は、本運行を実施しないことも考えられます。 利用者の方がより利用しやすくなるように、利用者の方のご意見や地域公共交通会議の委員の皆様の意見を伺いながら、実証運行から得られた課題を改善し、本運行につなげていきたいと考えております。
4	資料1の「4乗合型デマンド交通の改善について」は、P(plan)の段階で現場を一通りsee(見る)した上でplanを立てることが現実に即した計画になると思われます。その意味で、あい・あいバス乗降客調査報告書を活用するとともに、定期的にこうした調査を行い、改善に結びつけていくことが必要と思われます。
4-a	乗合型デマンド交通の実証運行の開始については、あい・あいバス乗降客調査の結果や運行事業者をお願いする予定の羽生タクシー(株)様の普段のタクシー運行の経験から得られる知見等を参考にしながら進めたいと考えております。また、実証運行期間中にも、利用状況等の分析を行い本運行に向けて改善をしてきたいと考えております。
5	デマンド(乗合型)交通については、予約が取りにくい等の意見が他市での事例でも多く寄せられています。指定された時間通りに送迎することが課題となります。利用者が少ない場合には時間通り送迎できても利用者が多くなると車両が不足し、対応できないことが想定されます。 実証運行によりこれらを検証していく事が重要と考えます。 また、デマンド交通による既存のバス路線やタクシーへの影響についても検証して、関係者の理解を得ることが必要と考えます。本運行に際して利用対象者が高齢者や障がい者の方なので利用しやすいものとなるようご検討をお願いいたします。
5-a	他市の状況については、視察に伺うなど当市でも研究を進めているところでございます。その中で、予約が取りにくい状況等が課題となっていることもお伺いしております。そのため、羽生市に合った乗合型デマンド交通を検討しております。また、当市においても実証運行期間中に利用状況や予約状況を検証し、より利用者の方が使いやすい交通手段となるように改善を図ってまいります。 さらに、地域公共交通会議などを通して、関係者の皆様にもご理解をいただけるように説明をしていきたいと考えております。
6	「3. 実証運行開始までのスケジュール」において、道路運送法第21条に基づく許可申請のスケジュールも併せて確認(記載)しておいた方がよろしいかと思えます。
6-a	申請から許可が下りるまで通常2~3か月かかることなどからもスケジュールを立て許可を受けなければならぬと認識しております。許可の取得に向け、運行事業者と連携しながら、しっかり進めてまいります。

7	実証運行開始後、当該運行車両による交通事故、交通違反等の取り扱いがあれば適宜情報共有をします。その他、当該運行車両に関する市民からの意見、要望等を把握した際には、その都度市役所へ情報提供します。
7-a	実証運行時の車両運行につきましては、交通事故や違反のないよう運行事業者とともに細心の注意を払います。委員の皆様や市民の方からのご意見やご要望等は、本運行に向けての改善に活かしたいと考えております。
資料2 特別交付税による補助率の変更について	
8	実証運行の期間が、令和4年10月1日～令和7年3月31日と長期間にわたりますが、実証運行に係る経費に対する予算措置（特別交付税や国の補助金等の活用を含む）の見通しについて、ご教示ください。
8-a	資料2でお示した通り特別交付税による補助が減額となったため、市での負担が大きくなっております。今後についても、特別交付税措置の増額は望めないと考えているため経費の削減に努めてまいります。活用できる補助がないか研究してまいりたいと考えております。次回会議で予算に関する事をご提出する予定です。
資料5 あい・あいバス乗降客調査報告書について	
9	あい・あいバスの利用者が調査報告書（資料5）によると市域の西側に比べて、市域の東側の利用者が多く3倍の開きがあり、またそれぞれの市域においても午後の乗降者数が3分の1に減少しています。この要因を詳しく調べて利用者増加の対策が打てるか検討することも必要と思います。
9-a	市域の東側の利用者が多い理由の一つとして、市の西側では秩父鉄道や民間バスの運行があることが考えられます。また、時間別で午前の利用者が多い理由の一つとして、通院等の利用者が午前中に多いことが考えられます。その他の乗降客数に差が生じている理由についても、調査報告書の結果を分析し、改善してまいりたいと考えております。
10	調査によると乗降客の63%が上位9か所に集中している反面、4割で乗降ともなかったバス停があります。また、前述のように市域の西側と東側で利用者数が大幅に異なっています。この偏りと集中を利用者の更なる増加と改善策に結び付けられるよう検討してみることが必要と思われれます。
10-a	バス停の利用状況からは、バスの利用者の移動傾向が見えてくるとともに、利用頻度の高いバス停の周辺施設から利用目的が推測できると考えております。このような傾向を分析して、より利用しやすい運行となるよう、あい・あいバスと乗合型デマンド交通の実証運行と併せて検討していきます。
資料6 公共交通に関する市民アンケート調査（あい・あいバス利用者）について	
11	資料6のアンケートによると週に1～2回利用（41.2%）、運行数が少ない（33.3%）、デマンド交通は利用したい（42%）となっており、高齢化や免許返納のもとで潜在ニーズはありとみて、定例的に日常の足として利用する暮らしに必要な交通機関としての位置づけを行い、定着させていくことが必要と思います。
11-a	アンケート結果からも乗合型デマンド交通については、一定のニーズがあると考えております。地域の交通手段として定着できるよう、実証運行の状況を分析し、本運行に向けて改善していきたいと考えております。
資料7 あい・あいバスの危険なバス停の解消等について	
12	いわゆる「危険なバス停」について道路環境の変化により新たに該当してしまうときは移設等の解消に向け協力させていただきます。
12-a	羽生市の危険なバス停については、関係機関のご協力をいただき現在解消しました。今後、新たに該当した際は、ご協力をお願いいたします。
13	県道に設置されている停留所について道路管理者（県土整備事務所）との協議は行われているのでしょうか概要には記載がないため確認です。
13-a	危険なバス停については、道路管理者などの関係機関とのご協力をいただき、移設され現在羽生市では解消されました。また、移設に伴う道路占用許可については申請し許可をいただいております。