

平成24年度富里市地域公共交通会議（第3回）会議録

日 時	平成24年10月19日（金） 午前10時～	場 所	富里市役所本庁舎 3階第3会議室
出席委員	石橋規委員，飯高貞夫委員，長谷川英利委員，伊藤隆史委員，佐々木努委員，丹さく子委員，今村泰弘委員（山崎一也氏代理出席），鵜澤尚夫委員，篠崎秀樹委員，中野善敦委員		
欠席委員	池田和弘委員，高田敏秋委員，寒郡茂樹委員，田中希生委員		
事 務 局	林田総務部長， 総務部企画課：中川課長，相川副主幹，篠原主査補，池田主査補		
内 容	1. 開会 2. あいさつ 3. 議題 （1）富里市支線交通実証運行計画（素案）のパブリックコメント結果について 【事務局説明】 「質疑・意見」 【委員】 利用者の低下については、HPなどで周知に努めるとあるが、車両については、市民や子ども達が乗りたくなるような、もう少し明るい色やデザインにした方がよいのではないか。是非ともご検討頂きたい。 【事務局】 現在運行しているさとバスについては、現在の車両をそのまま活用する方針である。その他のデマンド運行に関しても、交通事業者が通常使用しているタクシー車両を活用する予定である。しかし、その車両についても市のデマンド交通である事を明示したいと考えている。 さとバスのデザインについてのご意見であるが、現在はさとバス導入時に公募採用したデザインであり、また新たにデザインを変更するとなると車両や経費との関係もあるため、それらを踏まえて検討させて頂きたい。 【委員】 P7に交通渋滞において別ルートでの運行が可能であるとの記載があり、これは中部ふれあいセンターから富里バスターミナルまでの事であると思われる。その途中には停留所が無いため確かに迂回が可能であると思われるが、渋滞しているのかどうかは実際に中に入らなければ分からないのではないのか。		

【事務局】

中部ふれあいセンターから富里バスターミナルまでの国道の交通渋滞であるが、時間帯におけるある程度の予測は可能であるが、やはり実際に走行してみないと渋滞の程度は分かり兼ねる。実際に渋滞した場合は、可能な限り別ルートでの運行をする事を考えている。

今後、決定事業者とも調整していく。

【委員】

今回の変更案のパブリックコメントを求める資料に現行ルートと改正ルートがあるが、この改正ルートを見ると現行ルートに比べて駅や富里バスターミナル、病院、市役所などの公的施設と繋がりが最も改善されたのは高松ルートである。表記されているバスの乗降ポイントも原案より約1.7倍増加しており、かなり改善されたと思う。

その他にも富里バスターミナルと市役所は、全てのルートに組み込まれている。

根木名ルートにおいて成田駅まで行けないかという意見があったが、例えば富里バスターミナルから民間業者のバスへスムーズに乗り換えが可能であれば、その意見も解決できるのではないか。そのような乗り継ぎポイントにおけるの利便性を検討する事も重要だと考える。

また、市役所や富里バスターミナルなどの乗り継ぎポイントにおいて、雨風をしのぐ屋根付の停留所を設置する計画はないのか。

そして今後、各ルートにおける試乗会を設ける計画などは無いのだろうか。

【事務局】

富里バスターミナルにおいても乗り継ぎ機能はあるが、主に高速バスとの連結を想定している。

成田駅へのアクセスは七栄スクエアに路線バスが最も多く行き交うということで、隣接した中部ふれあいセンターを乗継ポイントとして設定した。富里バスターミナルも可能な限り路線バスとの連結を考えるが、基本的には中部ふれあいセンターを考えている。

乗り継ぎポイントにおける屋根付のバス停の設置であるが、デマンド交通は予約制なので、そのような工作物の設置は考えていない。

また、平成25年当初からの実証運行に向け、かなりタイトなスケジュールとなっているため、試乗会は予定していない。

【委員】

デマンド交通を利用する際の制約などはあるのか。

【事務局】

デマンド交通については市内在住の方で事前登録制となっており、自ら乗降可能な方を対象としている。

乗車に関するルール設定や予約制限時間など詳細については、今後検討していきたいと思う。

【委員】

さとバスが運行する地域においてもデマンド交通の予約は可能なのか。

【事務局】

さとバスは循環タイプ、デマンド交通は往復タイプのルート設定となっている。

例えばデマンド交通のダイヤやルートにおいて、JR 酒々井駅に向かう運行などは不可能である。新橋循環においてのデマンド交通の運行はできない。

【委員】

意見提出者が5名であるという事が少々残念である。P 5の②（ルート拡大と利用者数の低下について）だが、利用しないまでも市民に知って頂くためにはHPや広報のみでは足りないのではないのか。

【事務局】

HPや広報以外の手法としては区長回覧なども検討しているが、その他にも広く周知出来る様な方法を検討していきたいと思う。

【会長】

他に意見はあるか。それでは議題（1）については説明のとおり進めることでよろしいか。

【委員】 一同承認

（2）富里市支線交通実証運行計画（案）について【事務局説明】

「質疑・意見」

【委員】

富里のような形式は他地域にはないだろう。

デマンド交通のルールをしっかり示す必要がある。実施後のトラブルを避けるためにも十分検討した方が良い。

【事務局】

デマンド交通のルール設定であるが、富里市でも初めての取り組みである。運行事業者はタクシー事業者に依頼することになると思うので、専用の車両は設けず、いわゆる黒塗りのタクシーがメインとなるだろう。

それにより、通常のタクシーと勘違いされる恐れもあるだろう。

乗客によってはルート以外の目的地を指定したり、自宅前まで来て欲しいと送迎を頼まれたり、たとえ道路上であっても乗降ポイント以外で乗車したいなどの要望も考えられる。よって最初からルール設定を曖昧にすると事業者に対する苦情も増える可能性があり、このルール設定については確固たるものを決めてから実証運行に入りたいと考える。

まずはあくまでこのルート設定内の乗降ポイント上でのみ、乗車が可能であるとする意向である。

それから、今後、1年半ほどの実証運行の中で乗客の声を聞くと共に、乗車

人数や運行経費のバランスを検討し、ルートについての修正など必要な箇所は後に検討していきたい。

【委員】

さとバスのルートは利用できないのか。

【事務局】

さとバスのルートには、デマンドのタクシーが行く事はない。

【委員】

デマンドの予約にて、行きは予約したが帰りの予約を忘れた場合や、時間に間に合わず乗り遅れてしまった場合などでのペナルティーはどうなるのか。

【事務局】

特にペナルティーは考えていない。

循環バスや路線バスと同じ運行方法であるため、乗客の予約時間に合わせて乗降ポイントにて待機し、その時刻が過ぎてしまった場合には設定されたダイヤに沿って運行する。

しかし、予約者が5分や10分程度遅れてしまう場合には連絡を頂く事になると思われる。

基本的なルール設定としては、希望ダイヤの1時間前までに予約を入れるなど、他のデマンド交通でも取り入れられているルールを守っていただきたい。

予約したにも関わらず乗降ポイントに予約者がいなければ、そのまま運行を継続する事を取らざるを得ないだろう。

【委員】

ダイヤ設定やルート以外での乗降などに関しては、なるべく拡大解釈をされないようお願いしたい。

タクシー業者からの視点では、現在もルートに近い付近にて利用されているお客様もいる。その中でルートなどについて拡大解釈をされてしまうと、現在の事業についても危機迫る部分も出てくるだろう。

それだけは是非ともお願いしたい。

【事務局】

只今頂いたご意見も含め、周知の際には徹底したルール設定の説明を行いたいと思う。

【委員】

他の地域ではこの様な事業形態はないだろう。

【事務局】

調べた限りでは無い。

【委員】

周知の仕方が非常に難しい。

今後タクシー会社も影響を受けると思われる。

他の地域で行われているデマンドは、これとは違うものなのだろう。

簡単に言えば、現在走行しているさとバスがタクシーに変わり、今後は、利

用者は事前予約が必要になったという事である。それを区長を通して住民へ周知しなければ、既存のタクシー会社に大きな影響を与えると共に苦情も出てくるだろう。

住民への周知を是非お願いしたい。

【事務局】

周知についてはその手法も含め、今後検討したい。

【委員】

デマンド交通のセダンの乗車定員が3名とあるが、その根拠を教えてください。

【事務局】

セダンタイプでは最大乗車定員が4名である。しかし今回の形態では乗り合いタクシーになるため、見ず知らずの者が乗り合うという事になる。そして降車時の手間暇なども考慮し3名までと設定した。

基本的には後部シートに2人、前に1人という形である。

【委員】

一般のタクシー会社を利用するという事だが、デマンド交通と一般タクシー車両との区別がしっかり出来た方が良いと思う。

【事務局】

ご指摘のように検討する考えである。

【会長】

他に意見はあるか。それでは議題（2）については説明のとおり進めることでよろしいか。

【委員】一同承認

（3）今後のスケジュールについて【事務局説明】

「質疑・意見」

【委員】

4月にスタートという事であるが、業者決定から申請手続きまでの期間が3か月弱と思うが大丈夫なのだろうか。

【事務局】

実証運行の開始については、さとバスとの引継ぎや一般利用者への周知などを考慮し、年度当初より行いたいと考えている。事業者の決定に関するスケジュールなどはこちらでも詳細の検討をした上で運輸支局との協議をした結果、かなりタイトではあるが市の予算要求なども踏まえた上で、このタイムスケジュールで行いたいと考えている。

【委員】

認可するのは運輸局であるが、この調整はどうなっているのか。
書類期間は3か月だと認識している。

【事務局】

1 月末を目標に申請をすると、正味 2 か月という事になるだろう。

認可申請については 4 条申請と 2 1 条申請があるため予め運輸支局と協議をした所、当初の実証運行は 2 1 条申請にて行い、本格運行に向けた実証運行を半年間単位で行いながら、その後の本格運行では 4 条に移行すればよいだろうとの指示を頂いた。

また、2 1 条申請については、2 か月程度の期間があれば十分に許可が下りるとの事である。

【委員】

期間についての話があったが、市民に対する周知に関しては、認可を頂く前の段階においてすでに周知をするのか。

また、周知の期間に対してはどのくらいと考えているのか。そして認可以前でも大丈夫なのだろうか。

【事務局】

市民への周知については許認可申請を終えた後に行う。しかし当然、事前にある程度の周知期間は必要だと考えている。よって、許認可申請を行う前から周知に関しての手法や詳細などを検討し、また運輸支局との協議の中で可能な限り早めに周知したいと考えている。

【会長】

他に意見はあるか。それでは議題（3）については説明のとおり進めることでよろしいか。

【委員】 一同承認

4. その他

①新たな乗降ポイント酒々井駅、八街駅への乗り入れ事業者との協議を実施した。

②次回の開催日程は 1 月下旬を予定とする。

5. 閉会

以上