

## 第 19 回富士見市地域公共交通会議 会議録

会議の名称	第 19 回富士見市地域公共交通会議		
開催日時	令和 6 年 3 月 28 日（木）	開会 15 時 20 分 閉会 16 時 20 分	
開催場所	富士見市役所 第 1・2 会議室	出席者数	委員定数 20 名中 出席者 16 名
委員	<p><b>【出席】</b> 山本昇一委員、馬場香澄委員、大久保勇次委員、田中郁代委員、加藤和美委員、山科和仁委員、関根 肇委員、三上秀樹委員、藤田 貢委員、上野一夫委員、板谷和也委員、村上晶彦委員、浅井義明委員、水口知詩委員、鈴木貴久委員、森田善廣委員</p> <p><b>【欠席】</b> 照井 誠委員、坂井貴夫委員、人見俊一委員、芳野 仁委員</p>		
事務局	<p><b>【事務局職員】</b> 新井都市整備部長、齊藤都市計画課長、 内田都市計画課副課長、堺都市計画課主任技師</p>		
配布資料	<p><b>【会議資料】</b> 第 19 回富士見市地域公共交通会議 次第 第 19 回富士見市地域公共交通会議 席次表 第 19 回富士見市地域公共交通会議 出席者名簿 富士見市地域公共交通会議委員名簿 資 料 1 市内循環バス等の利用状況について 資 料 2 市内公共交通について 別 紙 1 シェアサイクルステーション設置場所一覧図</p>		
公開・ 非公開	公開（傍聴 3 名）		

## 会 議 事 項

### 1 開会 新井都市整備部長

市長挨拶

会長・副会長選出

- ・会 長：浅井委員
- ・副会長：板谷委員

### 2 議事

#### (1) 市内循環バス等の利用状況について

資料1により事務局から説明。

#### 以下、質疑応答

委 員：シェアサイクルの利用方法は簡単にできるのか。すぐに借りることが可能なのか。

事務局：シェアサイクルの利用方法は、まず、スマートフォンにてアプリをダウンロードしていただき、そのアプリ内で会員登録をすることで利用が可能となる。

委 員：シェアサイクルは高齢者には利用しにくいと感じており、交通弱者をどうするのが心配である。

会 長：シェアサイクルは、基本的に交通弱者ではない方の移動手段と捉えている。移動については、歩ける方は歩いていただき、自転車に乗れる方は乗っていただくものと考えている。

今回、大幅にステーションを増設できたのは、利用者が増加し、運営事業者もステーションを増加しても運用できると判断があったものである。

交通弱者対策としては、市内循環バスの運行及び、高齢者などの交通弱者を対象としたデマンドタクシー制度としており、利用状況も増加傾向にある。

委 員：シェアサイクルは、思ったより利用されていると感じる。若い人が移動しやすいことはよいことだと思う。これまでにトラブルはあるのか。

事務局：トラブルは確認していない。

#### (2) 市内公共交通について

資料2により事務局から説明。

#### 以下、質疑応答

委 員：バス運転手不足は深刻な問題であり、当社では毎年の定年退職は30人程度で、5年間続いているが、新規採用は30人には到達していない状況である。

当社の経営計画では路線バスを主と考えている。運転手不足への対応として、高速バスや深夜バスの廃止を行ってきているが、これらの対応をしても数年後に市内循環バスの

運行継続が困難との判断から、各自治体に報告（令和5年12月19日付の申し出）をした。

2024年問題や働き方改革により、労働時間を縮小するため、更なる運転手不足となることが想定される。そのため、当社は入社した際に採用支度金などを支給し、人員確保に努めている。

しかしながら、長期的な視点で考えると運転手が不足するため、市内循環バスに影響は生じてしまうが、令和6年度の1年間は運転手確保の努力はしつつ、令和7年度以降の市内循環バスの運行計画の変更について市と協議をさせていただく。

委員：タクシー事業者も運転手不足であり、コロナ以前と比較してタクシー運転手数は、全国では約29万人から約23万人に減少、埼玉県では9,400人から7,600人と21%減少、富士見市では3割程度減少している。

事業者の努力として、ホームページのリニューアルによる啓発や、普通2種免許取得費用の補助など人員確保に努めている。

ライドシェアについては、本年4月から、日本版ライドシェア「NRS」が指定された地域・時間において実施される。ライドシェアと日本版ライドシェアの違いは、事故・違反をした際の責任の所在に違いがあり、ライドシェアは自家用ドライバーが責任を負うが、日本版ライドシェアはタクシー事業者が責任を負うこととなる。

本年4月から、東京、神奈川、名古屋、京都の一部地域において日本版ライドシェアが始まるが、今後、政令指定都市にも拡大する可能性がある。県内では、さいたま市が政令指定都市となっているため、指定地域となれば、地域・時間を決めて実施される可能性がある。

仮に、日本版ライドシェアの導入についてタクシー事業者が断ると、新規事業者がライドシェアを実施することになるため、タクシー事業者としては、国から指定地域とされれば日本版ライドシェアを実施していく考えである。

会長：バス、タクシー事業者も厳しい環境ではあるが、当市の公共交通として協力をいただいていることを各委員にはご理解いただきたい。

委員：バス協会として、バス運転手の免許取得費用の補助を行っており、国でも補助を行っている。

令和5年度実施の合同就職説明会（17社）には、80人が参加したが、採用に至ったのは1割と非常に厳しい状況であった。また、毎月、バス運転手の募集を行っても追いつかない状況である。

全国で様々な採用方式を実施しており、例えば、三重県の三重交通では、自治体と協定を締結して、消防署OBを採用している事例がある。富士見市で可能かどうかは別として、1人でも多くの運転手を採用できればと考えている。

委員：タクシー運転手になるには試験が必要であり、月80人程度受験するが、辞めていく方が多く増えない状況である。また、運転手の平均年齢が63歳と高齢化が進んでいる。乗合運行については、通常タクシー事業者は乗合運行免許を持っていないため、特別に免許を取得する必要がある。

埼玉県乗用自動車協会としては、東松山市や川島町が行っているタクシー補助制度が理想的な制度であると考えているが、多くの補助金が必要となり自治体の負担は大きい。

副会長：公共交通の運転手については高齢化が進んでおり、2024年問題で顕在化した訳ではなく、以前から定年退職により運転手が不足することはわかっていたが、業界として対策が十分にできていなかったと思っている。

事業者にて努力いただいているが、運転手の業務は残業や歩合で稼ぐため、きつい業務で辞めていく若い方が多いのが現状である。運転手不足に対応した働き方を業界全体で提案することで、若い方が長期的に働ける労働環境に変えていく必要がある。

日本版ライドシェアを導入することで、普通免許のみの方がタクシー事業者の管理のもと短時間で働けるなど様々な手法に取組みながら、問題に対応していく必要がある。

これらの状況から、従前と同様のやり方で市内循環バスを維持していくことは難しく、運行時間や路線の見直しが必要であるため、この会議で議論をしていきたい。

今回提示された市内循環バスの利用状況から、1便当たり1日平均乗車数は4・5人であり、路線バスとして維持するには赤字である。一方で、5人乗っているとタクシーでは運びきれない可能性が高い。これだけの利用者がいると路線・時間帯を絞ってでも市内循環バス路線を維持していく方向でないと、バスしか利用できない方にとっては大きな問題になる。

また、バスよりもタクシーの方が使いやすいと思われる方もいるため、その方には、タクシー補助制度の拡充を検討してもよいかもしれない。

これまで、富士見市は公共交通が充実しているため、地域公共交通計画の策定は必要ないと考えていたが、今回の課題が新たに生じたことから、課題解決後、どの地域でどのような移動手段を確保するのかなどの指針として、計画の策定について検討してもよいのではと思う。

会長：現在、移動が困難な方に対しての手段として、デマンドタクシー制度を改正し運行している。

今後、移動に困難を生じる方に対して行政としてどうするのかを福祉の視点から協議をして、市の方針が決まり次第、この会議で報告する予定である。

### 3 閉会 新井都市整備部長