

事前ご意見一覧

「羽生市における乗合型デマンド交通の導入について」

1. あい・あいバス等の市内運行ルートについて	
1	変更なしという理解ですが、それであれば特に意見はありません。
1-a	(別紙) あい・あいバス等の市内運行ルートにつきましては、前回の会議を踏まえ、あい・あいバス、(株)平成エントープライズ運行バス、羽生市総合病院組合員バスの3運行ルートを1枚の図面に表示したもので、前回の会議資料からの変更はありません。
2	あい・あいバスについては、ライフラインの観点から、拠点となるポイント(大型商業施設、羽生総合病院、羽生駅等)間のバス停も常に見直すとともに、できるだけ小さきざみに設定し、利便性の向上を図っていく。
2-a	バス停を小さきざみに設定することで、乗降の利便性は向上しますが、一方で運行時間が今よりも長くなるデメリットもあります。そのため、自治会等と協議しながら、あい・あいバスの停留所の見直し等を適宜実施してまいります。
3	各ルートとも路線の距離が長く、所要時間も長い。そのため運行回数も少ない(4回)。結果的に利用したくても、利用しにくい状況となっている。
3-a	あい・あいバスは市内全域を網羅するよう考えられており、路線の距離が長くなっております。今後は、あい・あいバス及び乗合型デマンド交通の役割分担や在り方について常に検討してまいります。
4	あい・あい循環バスは2台4コースを羽生市の端から端まで運行しているので、交通手段の限られた地域にお住まいの方々には、とても重宝されていると認識しております。
4-a	今後は、あい・あいバス及び乗合型デマンド交通の役割分担や在り方について常に検討してまいります。
2. あい・あいバス、乗合型デマンド交通、併用型の比較について	
1	交通弱者にとって循環バスは必要な交通手段ではありますが、全体的にバス本数が限られるので需要が少なく空車走行が多いのではないかと思います。乗合型デマンド交通に移行すれば予約制という事もあり需要者は増え、空車走行が減ると思います。 併用型であれば、利用者の幅が広がり用途に応じた使い分けが可能だと思えます。
1-a	今後は、あい・あいバス及び乗合型デマンド交通の役割分担や在り方を常に検討してまいります。
2	あい・あいバスは、市内全域を対象に、広く一般市民を対象にした公共交通であるが、乗合型デマンド交通は、高齢者、障がい者などの交通弱者を対象に特化した利便性を高める方式となっている。 併用型は、この両面を追求するものであるが、評価は高いものの、結果的に自治体の負担(経費負担)が大きくなってしまい、非効率となっている。
2-a	あい・あいバス、乗合型デマンド交通、併用型、それぞれにつきまして、いただいたご意見と同じ認識でございます。 特に、併用型につきましては、ご意見の通り、利便性が高い、一方、自治体の財政負担が大きくなることが予想されます。そのため、定期的に検証、改善していくことが必要であると考えております。
3	併用型とする場合、「あい・あいバス」の利用者数が更に減少することが予想されるので、「あい・あいバス」の運行を継続する為の見直し、再編が必要である。現状よりも利用しやすくないと継続が難しくなると考える。併用型は財政的に運行継続が難しくなるおそれあり。
3-a	ご意見の通りと認識しています。併用型とした場合につきましても、あい・あいバスと乗合型デマンド交通を合わせて、羽生市にとってどのようにすべきか、定期的に検証、改善していくことが重要であると考えております。
4	特別交付税の算定基礎としては8割みられるが、特別交付税は補助金ではないため必ず実質負担額が2割となるとは限りません。言い切る言い回しではない方がよいと思われれます。
4-a	ご意見の通り、特別交付税を表示すべきか否かについて、事務局の中でも議論があったため、③差引補助額(特別交付税適用前)と④実質負担額(特別交付税適用額)とを併記させていただきました。

3. 乗合型デマンド交通の実証運行に関する項目一覧について（案）	
1	オペレーターは専属とあるが何人か？午前の方が予約の電話がかかりがちと思われるので。
1-a	オペレータは、専属で2名の常時勤務を想定しております。今後、システム内容と合わせて、オペレータの人数等を決定してまいりたいと考えております。
2	利用対象者の要件が厳しく、利用者数が制限される恐れがある。高齢者の年齢も70才以上に、障がい者も身障者手帳をもたなくても、実質的に障がいのある方を対象にする配慮が望ましい。
2-a	高齢者などの交通弱者の移動手段の確保という乗合型デマンド交通の導入目的のため、利用対象者を市内在住の高齢者（75歳以上）と障がい者（身障者手帳等をお持ちの方）とさせていただきます。また、障がい者であることを証明するため、手帳をお持ちの方とさせていただきます。
3	①予約期限が「前日」のため、午後での利用であれば「当日」を認める等の対応も必要ではないか。 ②目的地が市外の場合、利用は不可なのか？ ③運行曜日は「平日のみ運行」ということで、「土曜日」は運行するとの理解でよいか（確認）。 ④実証運行の期間は？
3-a	①予約期限を前日までとしております。ご意見の「午後での利用であれば当日を認める等の対応」につきましては、今後検討してまいりたいと考えております。 ②「1. 運行エリア」で「市内全域」と示した通り、目的地が市外の場合、利用は不可としております。 ③「4. 運行曜日」は「平日のみ運行」は「月～金曜日」で「土曜日」は運行しないとしております。 ④実証運行の期間は、令和4年10月1日～令和6年3月31日の1年半を予定しております。
4	①『実証運行』との事だが、実証期間はどの程度を想定しているのか？ ②『実証運行』であれば、実証運行期間中における利用状況等を検証した上で、本格運行に移行するか否かを改めて判断する、という方針で間違いはないか？ ③『運行方式』に関して、『自宅と目的地間を運行』としているが、この『目的地』とは、事前に設定した『乗降ポイント』という事か？ ④（上記に関連して）事前に『乗降ポイント』を設定するとして、乗降ポイントから乗降ポイントまでの運送は、利用不可なのか？ ⑤乗合による運行を計画しているとの事だが、運行車両に関して、乗車定員は何名の車両を想定しているのか？ ⑥運行事業者は『羽生タクシー(株)』を想定しているとの事だが、当該事業者は、道路運送法上の一般乗合旅客自動車運送事業の許可事業者ではないため、乗合による運行を行う場合には、新たな許可手続きが必要となる点について、注意が必要。
4-a	①実証運行の期間は、令和4年10月1日～令和6年3月31日の1年半を予定しております。 ②実証運行で利用状況等を検証した上で本格運行に移行していきたいと考えております。 ③④乗降ポイントは設けず、市内全域ならどこでも乗降可能と考えております。 ⑤乗合型デマンド交通の運行車両は3台で、ワンボックス型とセダン型がそれぞれ何台かや乗車定員も含め、今後検討してまいりたいと考えています。 ⑥一般乗合旅客自動車運送事業の許可の件につきましては、認識しております。運行事業者が決定次第、改めて協議してまいりたいと考えております。
4. 今後のスケジュール等について（予定）	
1	『実証運行』との事だが、実証期間はどの程度を想定しているのか？
1-a	実証運行の期間は、令和4年10月1日～令和6年3月31日の1年半を予定しております。
2	住民への説明はいつ行うのか。
2-a	地域公共交通会議の開催結果は市のHPに掲載しております。今後も、市のHPや広報はにゆう、個別通知、説明会などを活用し、市民の皆さまに適宜広報してまいりたいと考えております。
3	今回の実証運行においては、利用者に対するアンケートや聞き取り調査、また運行関係者の意見聴取など、幅広く情報を収集し、今後の実証運行に生かすべき。 実証運行開始後においても、常にPDCAの観点から改善対策を行い、羽生市の実情にあった、最適な運行方式を確立していく必要があると思います。
3-a	ご意見の通り、幅広く情報を収集し、実証運行に生かしてまいります。 ご意見の通り、常にPDCAの観点から改善対策を行い、羽生市の実情にあった運行方式を確立してまいります。