

# 会 議 録

会議名	第 3 1 回（令和 7 年度第 2 回）東松山市地域公共交通会議					
開催日時	令和 8 年 2 月 1 0 日（火）			開会	午後 2 時 0 0 分	
				閉会	午後 3 時 4 0 分	
開催場所	東松山市役所 本庁舎 3 階 全員協議会室					
会議次第	1 開 会 2 あいさつ 3 議 題 ① 地域公共交通計画に係る事業の進捗状況について ② デマンドタクシー利用料金の割引制度の拡充について ③ 報告 ④ その他 4 その他 5 閉 会					
公開・非公開の別	公開	傍聴者数			2 人	
非公開の理由 (非公開の場合)	/					
委員出欠 状況	会長	高田 和幸	出席	委員	宮原 正浩	出席
	委員	大山 博	出席	委員	梁瀬 高志	出席
	委員	齋藤 隆行	出席	委員	仲條 靖子	出席
	委員	杉本 大将	出席	委員	関根 肇	出席
	委員	小池 毅	欠席	委員	森村 正寿	欠席
	委員	高木 純子	出席	委員	川村 英輝	代理(田村)
	委員	中村 雅彦	欠席	委員	松本 和之	出席
	委員	関口 喜希	出席	委員	大久保 勝子	出席
	委員	瀧澤 知良	欠席	委員	若林 茂	出席
	委員	古川 雄哉	欠席	委員	山口 和彦	出席
事務局	市民生活部 部長	杉山 正剛	出席	市民生活部 次長	小谷野 貴久	出席
	地域支援課 課長	松崎 正吉	出席	地域支援課 副課長	菊池 公寛	出席

	地域支援課 主任	神田 大介	出席			
1 開 会	<p>(地域支援課 松崎課長)</p> <p>只今より、第31回東松山市地域公共交通会議を開会させていただきます。</p> <p>はじめに、委員の出席状況についてご報告いたします。</p> <p>20名の委員のうち、15名の委員に参加していただいておりますので、会議開催に関わる定足数に達していることをご報告いたします。</p> <p>次に、資料の確認をさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次第</li> <li>・東松山市地域公共交通会議委員名簿</li> <li>・資料1 地域公共交通計画に係る事業計画</li> <li>・資料2 令和7年度東松山市地域公共交通計画に係る事業の実施状況</li> <li>・資料3 市内循環バスについて</li> <li>・資料4 デマンドタクシーについて</li> <li>・資料5 デマンドタクシー利用料金の割引制度の拡充について</li> </ul> <p>不足等はありませんか。</p> <p>それでは次第に従いまして、高田会長より挨拶をお願いいたします。</p>					
2 あいさつ	高田会長					
3 議 題	<p>(事務局)</p> <p>それでは、次第3の議題に移ります。会議の議長は、高田会長をお願いいたします。</p> <p>(議 長)</p> <p>それでは、しばらくの間、議長を務めさせていただきます。</p> <p>最初に、会議録の署名委員を2名指名させていただきます。</p> <p>齋藤委員と、若林委員にお願いしたいと思います。</p> <p>会議録は、後日、調製の上、お持ちしますので、御確認の署名をお願いします。</p> <p>次に、この会議は原則公開となっておりますが、傍聴の申込みはございません。</p>					

か。

(事務局)

傍聴の申込みは2名でございます。

(議長)

傍聴を許可することに御異議ありませんか。

(委員)

異議なし。

(議長)

それでは、傍聴の許可をいたします。事務局は、申込みいただいた方を入室させてください。

それでは、議題に入らせていただきます。次第でございますように、議題が4件となっております。はじめに、議題1「地域公共交通計画に係る事業の進捗状況について」事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

・地域公共交通計画に係る事業の進捗状況について資料1から資料4により説明。

(議長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(関根委員)

資料3の市内循環バスの乗車人数の推移について、令和7年の8月と9月が、前年同月と比べると1,500人強増えています。要因について分析をされているようでしたら教えてください。

(事務局)

循環バスのバス停毎の乗降者数を把握できるような仕組みがないため、想像が入ってしまいますが、今年の猛暑の中で、徒歩や自転車を利用していた方が移動手段として循環バスを利用したのではないかと考えています。また、運行されている川越観光自動車様からは、感覚的なところにはなりますが、大谷コースでは、夏季に市民病院の利用者が多かったのではないかとお話をいただいております。唐子コースでは、下唐子地内に丸木美術館という施設があります。戦後80年の節目だったことや、昨年9月末をもって改修工事のために長期休館に入るということで、9月中の来館者数は通常の10倍近くだったそうです。この中には循環バスを利用した来館者がいたことも想像できますので、こういった要因からこの8月と9月の数字になったのではないかと考えております。

(仲條委員)

市内循環バスについて伺います。乗車人数、運賃収入ともに増加傾向にあるように見受けられますが、運行経費はどのくらい増加されているのでしょうか。

(事務局)

令和6年度の運行経費が32,657,300円、令和5年度の運行経費が31,760,166円で、令和6年度は5年度と比べて897,134円増加しています。

(議長)

私から2点確認をさせていただきます。まず1点目は、資料2の事業「3-①バス待合環境の充実」の中のバスまちスポットについて、登録施設が増えたということですが、バス停に行くと、この施設がバスまちスポットですよというような掲示がされていて、バスまちスポットで待っていて大丈夫だということがわかるような情報提供がされているのですか。

(事務局)

バス停にはバスまちスポットを示すステッカーが貼られておりますの

で、それを見ることでどの施設がバスまちスポットになっているか確認できるようになっております。

(議 長)

バスまちスポットには、バスロケーションシステムが入っていますか。まもなくバスが来るということがわかり、それに合わせて出て行けばいいというような機能がありましたでしょうか。

(事務局)

バスまちスポットはバスロケーションシステムとはリンクしていません。バスまちスポットで利用者がバスロケーションシステムを見て、バスが近づいてきたことを確認し、バス停に行くというような仕組みです。

(議 長)

施設内のシステムではなく、自分の携帯やスマホでバスロケーションシステムを見るということですね。

もう1点は、資料1の「6-①公共交通マップの充実」について、令和7年度で作成・配布という計画となっており、今は継続ということですが、どのように扱っていくのか、次回の公共交通会議で提示されるのでしょうか。

(事務局)

当初イメージしていた携帯できる紙媒体の交通マップに加えて、ペーパーレス方式やデジタル方式で提供する方法についても検討を始めています。先進事例などから、それぞれのメリット・デメリットを検討している段階ですが、次回会議の中で提示できるかは未定です。

(議 長)

できるだけ良い方法を模索中ということですね。

(仲條委員)

先ほど循環バスの経費について教えていただきましたが、ざっと計算し

て、運賃収入は経費の10数パーセントぐらいの割合を占めているのかなと思います。今後、循環バスについて、人件費等色々なものが増加していくと思われませんが、運賃を値上げするというお考えはないのでしょうか。

(事務局)

現段階では、運賃の値上げについては考えておりません。値上げの必要性が生じた場合には、この会議で協議させていただくことになるかと思えます。

(仲條委員)

東松山市の様々なところで、市の財政がとても厳しいというお話を耳にしますので、そちらについてもご検討されてはどうかと思います。

(若林委員)

資料3の市内循環バスの大谷コース、唐子コースの月別の乗車人数ですが、どこからどこまで乗ったかというのはわかるのでしょうか。

(事務局)

乗車人数については、降りた地点でのカウントになっております。どこから乗ったということは把握できていません。

(高木委員)

資料1及び資料2の1-⑤に地域の移動資源の活用とあり、この中に自家用有償運送やライドシェアのついての情報収集と書いてあります。昨年度から何回かお伝えしているかと思いますが、情報収集の際に「官民連携プラットフォーム」という無料のシステムがあるので、ぜひどうですかというお話をさせていただきましたが、ここにある情報収集の方法とは、どのようなことなのか教えてください。

(事務局)

現状としては、先進事例についてホームページなどから情報を得ていま

す。「官民連携プラットフォーム」については、まだ利用していません。

(関口委員)

資料3の市内循環バスの乗車人数と運賃収入の表からすると、1人当たりの運賃が80円ぐらいの計算になりますが、これは障害者手帳をお持ちの方や、小学生以下の方が含まれているためでしょうか。

(事務局)

市内循環バスは利用料金が一律100円ですが、小学生以下や、障害者の方は無料になっております。おっしゃるとおり、資料3の利用人数には無料の方も含まれておりますので、そのまま計算すると100円を割ってしまうこととなります。

(議長)

先ほど若林委員が循環バスについて質問されたのは、いわゆるODというものです。出発地から目的地、乗ったところから降りたところ、これがわかると色々なことが見えてきます。2年前に研究室でも、機器を設置させていただいて、どこからどこへ移動したかということ进行调查し、基礎的なデータとして収集を試みたことがあります。

循環バスは、乗るときには交通系ICをタッチせず、降りるときのみタッチすれば精算が完了するシステムになっています。乗るときにもタッチできるような機器を設置できれば、どこで乗ってどこで降りたかについては、現金払いは難しいですが、交通系ICを使っている人については把握できるので、よりよい交通サービスや適正な運賃を検討する上で、何か常時情報収集できるようなことも考えたらいいかないと思います。

(議長)

その他いかがでしょうか。

ないようであれば、次の議題に移ります。議題2「デマンドタクシー利用料金の割引制度の拡充について」事務局より説明をお願いします。

(事務局)

・デマンドタクシー利用料金の割引制度の拡充について資料5により説明。

(議長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(関根委員)

利用者の負担が軽減されるということで、予算的にはかなり経費がかかるのではないかと想像しますが、市民の方も関心があるのかなと思いますので、予算規模について教えてください。

(事務局)

令和6年度の利用実績から試算をしまして、影響額は約250万円を見込んでおります。

(仲條委員)

要介護・要支援認定者は具体的に何か手帳などをお持ちなのでしょうか。

(事務局)

要介護・要支援認定を受けている方につきましては、介護保険被保険者証をお持ちになっています。これが実際のものになります。(見本提示)

障害者の障害者手帳や免許返納者の運転経歴証明書と同じように介護保険被保険者証により認定を受けているかどうかを確認し、割引していただくようになります。

(議長)

私から1点質問です。

高齢者の中で免許返納者が対象となっていますが、免許返納された方の中にも十分支払能力がある方がたくさんいらっしゃると思います。逆に免許をこれまで取得してこなかった高齢者で、支払能力の低い方がいらっし

やると思います。市民から、どうして免許返納者だけなのかという声は聞かれませんか。

(事務局)

どうして免許返納者だけかという声は特に聞いておりません。免許返納者からは、免許を返納して移動に困っているというような声は届いておりますので、そういった方も含めた移動支援として、この割引制度の拡充を考えたものになります。

(議長)

これは、そろそろ免許返納してもいいのではないかという方に対して、デマンドタクシーの料金の割引があるということで、免許返納に結びつけるという制度設計でしたか。

(事務局)

免許返納に不安を持っている方からも一定数声が届いておりますので、その方に対する支援ということも含まれておりますので、会長がおっしゃったような考えもあります。

(議長)

割引の期間を限定してもいいのかもしれないですね。高齢者の平等感や公平感ということからすると、免許返納された方だけに割引をずっと継続させるのではなく、インセンティブとして働かせるのであれば、例えば割引期間を5年間に限定し、その後は通常の高齢者と免許返納者を公平に扱うという、そのような制度設計もあるのかなという気がしました。

(仲條委員)

免許返納者に対する割引のことでお話が出ていますが、障害者割引と同じように、免許返納割引を1割引で行っているタクシー事業者が埼玉県内でもございます。県警で出している免許返納者に対する割引制度の冊子を見ていただくと、この地域は割引に参加しているタクシー事業者

が多いので、私としてみれば、タクシー事業者の免許返納割引にプラスしてデマンドタクシーの割引をすることはそのまま継続してもいいのかなと思います。

(大久保委員)

要介護・要支援認定者の現在の利用状況、例えば件数はわかっているのでしょうか。

(事務局)

令和6年度のデマンドタクシーの利用実績での試算になりますが、デマンドタクシーを利用されている方の中で要介護・要支援認定を受けている方が、950人いらっしゃいました。

(杉本委員)

割引制度の拡充に関してはとても良いことだと思いますし、市民の方の輸送を確保すること、また、この物価高の中で必要なことだとは思いますが、事業者として、運転手を指導していく中で、心配事がいくつかあるので挙げさせてください。

まず、目的のところ、「身体的な制約」、「日常の移動が困難となる市民」とありますが、日頃デマンドタクシーに限らず、そのようなお客様が乗車されることが結構あります。私も現場に出て新人の指導を行っていますが、この方は、果たしてタクシーで安全に輸送できるのだろうかというお客様からのご依頼が結構あります。福祉輸送もある中で私が心配なのは、そういった利用者が、物価高もあり、福祉タクシーだと高いからデマンドタクシーで移動しようと依頼されることです。我々としても、UD車両やユニバーサルドライバーなど、努力はしていますが、介護の資格を持っているわけではありません。以前、この会議でお話させていただきましたが、我々事業者としてもどこまでお客様に寄り添ってサービスしたらいいのだろうかというところが課題です。デマンドタクシーの利用者で車椅子の方は、弊社の場合、ジャパントクシーという車種で対応させていただいており、お客様にもお喜びいただいていることで嬉しいことではあります。しかし、例えば雪の日

や大雨の日とかは乗降の際に、乗務員が外に出てスロープを設置するのに作業が簡易にできるものではないので、びしょびしょになってお客様を輸送しています。その後、次の業務にすぐ当たれるわけではないので、我々企業としてみても、運転手の安全管理だったり、体調面だったり、事故がないように安全輸送を確保する上で配慮しなければなりません。

その中でまた要介護・要支援認定者となってくると、荷物のお手伝いであればまだ軽いもので、私が実際に体験したのが、手を貸してほしいと言われて、手を差し伸べたらガバッと抱きつくような形になり、抱き合いながら一緒に車に乗っていただきました。会社の立場もあるので、お客様には、安全に輸送ができないので、また乗降の際のお手伝い中に何かあっても困るので、トラブルにならないように福祉輸送の事業者をおすすめしますとお話をさせていただきました。

現状、線引きが難しくなっているところで、なおのこと要介護・要支援認定者について拡充ということになりますから、例えば荷物のお手伝いや介助に関して、こういったものはタクシーではなく、安全上の観点から、福祉輸送を推奨しますとか、要介護・要支援認定者、免許返納者、障害者に限らず、そういったところで何かお考えがあれば教えてください。

目的のところの、福祉の輸送とタクシーの輸送、公共交通としてどこまでのお客様を対象とするのかという点でお力添えや知識など、どのようにしたらいいのか教えていただければと思います。

(事務局)

今回、要介護・要支援認定者を追加するにあたり、対象範囲が増えることで新たに利用される方が出てくることは想定していますが、その中で、介助が必要で、現在福祉タクシーや介護タクシーといった福祉輸送を利用している方に関しては、設備などのサービスがあるので、そちらを継続して使うだろうと考えています。今回、割引範囲を広げることで、全くないとは言えないですけれども、実績をもとに試算、分析をした中では、介護度の高い方の利用は限定的でしたので、そういったことを根拠にタクシー事業者様の負担になるような、事業に支障が出るころまでは想定していないということになります。

(杉本委員)

運用が始まって、困りごとが発生した場合には、その都度一緒に考えていただけると幸いです。

次に、障害者手帳や運転経歴証明書、要介護・要支援認定者は介護保険被保険者証を提示して、割引対象とするとなった際に、私の中でこれらは持たれている方からすると大事なもののかなと思います。

昨今、色々なものがマイナンバーカード一つで済むように変わってきている中、障害者手帳や介護保険被保険者証などはなくしたり、車内に忘れてしまうと再発行が困難になるもので、病院に行かれる際には必要なものだと思いますが、買い物に行く際には必ずしも持ち歩かなくていいものだと思います。そのため、例えば登録者証を一新して、番号を工夫したりとか、カードの縁を要介護認定者の方は黄色、障害者手帳をお持ちの方は青色にしたりとか、利用者側に寄り添って、登録者証だけで割引料金で乗れるというような仕組みにすることで、事業者としても、負担軽減になります。障害者手帳などを確認する際に、中を広げて見たりすると嫌な顔をされたり、そこまで何であなたに見せないといけないのか、これで割引でしょうなんて言われたりすることがありまして、心苦しいところがあります。

デマンドタクシーが始まってから何年も経ちますので、利用者の負担軽減、また事業者の負担軽減の観点から、今回改正することに付随して、個人情報の部分を含めた登録者証の見直しをして、利用者寄り、時代に沿ったものに改革できればなと思っております。今回運用開始が7月1日ということですが、事業者として利用者に周知徹底はできるかと思えます。

登録者証の見直しについて、できることならば進めていただきたいのと、利用者も望んでいると思いますので、ご検討されていることや実施時期などについて具体的にあれば教えてください。

(事務局)

ご提案いただいた、登録者証の一新については、当然、利便性の向上に繋がることだと思います。ご提案いただいた方法のほかにもマイナンバーカードとの一体化といった方法もあるかと思えますので、こういった形で導

入するのが望ましいかという点も含めて、今後事業者様とも相談させていただきながら、進めていければと考えております。この制度と同時に開始というのは難しいと考えておりますが、利便性の向上や、事業者と利用者の負担軽減にもなることですので、この先また相談させていただければと思っております。

(議 長)

その他いかがでしょうか。

色々な意見が出ましたので、事務局の方で検討していただけたらと思います。

(議 長)

それでは、議題3「報告」に移ります。

事務局より説明をお願いします。

(事務局)

市議会一般質問での公共交通に関する質疑応答について2点報告

- ・市内循環バスが廃止となった地区について、運行の再開やコミュニティワゴンの導入、移動ニーズの再調査などの要望があったが、これらに対し、市では「平成29年度のルート見直しにおける速達性向上・便数確保といった観点から、現行路線の再編は様々な課題があり困難と考えている」旨の回答をしている。
- ・市民病院での救急受入患者の帰宅時の対応に関し、「深夜に処置を終えた患者がタクシーを利用して帰宅できるよう、市から事業者に働きかけてはどうか。」との要望があり、これに対し「タクシー事業者が、労働時間の制約やドライバー不足などの課題を抱える中、需要が見込みにくい深夜の時間帯に営業を行うことは困難と考える」旨の回答をしている。

(議 長)

説明が終わりました。御質問等ございますか。

(杉本委員)

深夜の輸送に関して、事業者からの補足になります。1社のデータにはなりますが、夜間、終電後2時過ぎくらいには営業所を閉めます。次の営業が朝6時からになるので、間の4時間の着信履歴を確認すると、1ヶ月で1件あるかないかです。

市民病院、医師会病院、成恵会病院からのご依頼に限っては、時間外になっても、動いている車両があればなるべく対応させていただいている次第であります。

タクシー会社それぞれの雇用の形態だったりとか、就業規則だったりとか、様々ですけれども、大体どこの会社様も隔日勤務がメインになっており、24時間ケアできる勤務形態ではないです。弊社に限らず、3社ともに隔日勤務の雇用形態となっています。そこを夜間24時間体制で補おうと思った際に、可能か不可能かで言えば、不可能ではないですが、まず、各会社の従業員との話し合いから始まり、そのような体制に変わった際には、賃金の保障をしなければなりません。例えば、深夜2時から4時まで待機したが、お客様が1人もいなかったため会社としての売り上げが0円で、その分かかった経費はどうするかとなった際に、最低賃金が上がって、人件費がかさむ状況になっていますので、市からの補填や補助といったものがあれば、運転手との掛け合いや検討は進むと思います。何もない中で始めるとなると、経営自体がままならなくなるのが正直なところで、運転手不足というよりも、昼間の稼働が今よりも少なくなると思います。もし本当に24時間体制で考えるのであれば、可能な限り協力体制等を取りますが、事業者単位ではなかなか難しいので、補助やサポートがないと間違いなく無理だと思います。川越市ですら24時間営業している会社は少ないです。

そういったところをご理解いただいた上で、ご協力をいただけるのであれば、我々も市民のために頑張っていきたいと思っております。

(議長)

その他いかがでしょうか。

それでは、交通事業者様から状況報告があればお願いします。

(宮原委員)

利用状況については、前回報告させていただいたとおりとなります。市民の皆様とは、先ほどご紹介いただきました東松山産業祭や、防災フェアを通じて交流させていただいております。また、昨年10年ぶりに復活しました「東上線ファミリーイベント」を、今年も3月8日に森林公園検修区で開催し、多くの人を招きながら、鉄道についての理解を得ていただき、東松山警察署からも白バイやパトカーの展示協力をいただく予定です。また先日、高市総理が東松山駅ロータリーで遊説されることとなり、警察の方と連携、協力しながら、テロ対策として近接するホームの一部を規制したほか、電車をご利用のお客様が安全に利用できるよう、案内要員を増員して対応にあたりました。

(大山委員)

コロナ禍以降、一段落してからは利用者が徐々に回復傾向ではありましたが、コロナ禍前の状況には戻っていないというのが現状となります。特に、鳩山ニュータウン線や東松山市内を含む県北地域は、少子高齢化が進んでおり、年々利用者数が下がっていて厳しい状況となります。

2024年問題に関しましては、乗務員不足が継続的に改善はされておられませんので課題と考えております。

(議長)

昨年の8月と9月の利用者は増えましたか。

(大山委員)

一般路線について、市内循環バスの利用者数とは比例しておらず、大体例年どおりの推移でした。

(梁瀬委員)

利用者数はだいぶ回復してきた状況ではあります。弊社の路線は、スポーツ関係のイベント等の影響が大きくなっています。熊谷ドームのスポーツイベントがだいぶ戻ってきていますので、ご乗車されるようお願いした

いと思っております。

従業員不足については、最近少しずつ新人社員が入ってきていますが、夜間になりますとバス停が見えにくい場所がございます。新人ですと特に、わからない部分がありますので、今後、反射板等を付け、よりわかりやすくして、お客様の見落としがないように努めていきたいと考えております。

(齋藤委員)

資料3を見ていただきたいと思います。(1)月別の乗車人数(2)月別の運賃収入の推移について、令和5年度から7年度までありますが、基本的にはコロナ禍から徐々に回復してきて、緑(令和5年度)と青(令和6年度)を比較すると、どの月も青(令和6年度)の方が多めになっていると思います。しかし、赤(令和7年度)が10月から下がっていることにお気づきでしょうか。これは、循環バスだけではなく、乗合バスや鉄道、デマンドタクシー以外のタクシーもこのような感じで去年の9月10月ぐらいから売上が下がっていると思います。1月2月もこのまま大丈夫なのかなというぐらいで、令和6年度ぐらいまではどんどん上がってききましたが、令和7年の秋口から心配になるぐらい落ちてきてしまっているのが現状であります。地方に行けば行くほど、この傾向が出ているような気がします。

(仲條委員)

先ほどバス事業者様からもお話がございましたが、当社におきましても本当に運転手不足でして、需要に対して供給ができないという状態が長いこと続いております。何とか努力して運転手集めをしているところではございますが、なかなか集まらない状況です。しかしながら、齋藤委員がおっしゃったように、本当に乗客が減っており、特に夜間は全くというぐらい電話が鳴らない日もございます。デマンドタクシーのお客様自体も減っているのではないかという気がします。なので、これから皆さんと一緒に努力して需要を伸ばせていけたらなと思っておりますので、これからもよろしくお願いたします。

(杉本委員)

年末年始に関して、白タク行為の報告が運転手を通じて数多く上がっています。具体的にどのような手法かといいますと、ロータリーに車両はあるのですが、タクシー乗り場のところで声をかけるというよりも、駅の改札辺りで様子が不自然な方に声をかけて、エレベーターで目立たないように降りて、車に乗っていくようです。このようなことを駅で見かけたお客様や乗務員を通じて私のところに上がってきております。昨年、東松山警察署にも協力いただきましたが、このような手口のようなので情報共有させていただきます。年末は運転手に頑張ってもらい、輸送を完了しました。

また、運転手からの声になりますが、タクシー乗り場についてのお話になります。タクシー乗り場がない商業施設では、利用者の体の都合上、駐車場内の横断歩道や障害者スペースに停めざるを得ないことがあります。それを見かねた一般の方から邪魔だ危ない、どかしなさいといったことを何度も言われています。我々としては、お客様をお待ちしているんですと説明してもなかなか理解を得られずにいます。バスまちスポットというわけではないですが、デマンドタクシーで乗降が困難なところに限って、タクシー乗り場を設けていただくと、運転手やお客様にとっていいのかなと思います。何年か前の夏の時期に、高坂の方の商業施設にお客様をお迎えに上がるのに時間がかかってしまい、暑さのなか外でずっと待たれていたため、熱中症になってしまい、タクシーに倒れ込むような形で乗られて、その後反応がなくなり、すぐに救急車を呼んで搬送されたことがありました。もちろんお客様には、お受けした際に、「何分ぐらいで着きますが、暑いので中で待っていてください。」とか「足元が悪いので中で待っていてください。声をかけますよ。」とは言っているのですが、お客様にご案内するにしても、タクシー乗り場のようなわかりやすい場所があった方がいいのかなと思います。待たれている際に倒れてしまったり、何かトラブルになったりしても利用者の方にご迷惑をかけてしまいます。事業者単位ではタクシー乗り場を作ってくださいとはいづらいため、ご協力いただいて、バスまちスポットではないですが、利用者が多いところや乗降が困難なところをピックアップして、タクシーまちスポットのようなタクシー乗り場を設けていただきたいと思います。利用者和我々事業者の双方の観点から、現場での意見ということで挙げさせていただきます。

(松本委員)

私の個人的な印象ですが、東松山市内は、非常に公共交通の協力体制ができていていると思います。私は前任がさいたま市西区の大宮西警察署でしたが、免許返納者があまりいらっしゃいませんでした。ところが、東松山警察署では免許返納者が毎日いらっしゃいます。先ほどのデマンドタクシーの免許返納者に対する割引について、平等にするために割引期間を限定するべきではないかというお話がありましたが、私個人としては、高齢者の事故防止のために免許を返納してもらい、公共交通機関で移動する趣旨もあるというところから、期間を限定してしまえば免許返納者が減ってしまうので、継続してもらった方がいいかと思います。

先月、鳩山町の地域公共交通会議にも出席しました。鳩山町には駅がないので、デマンドタクシーといったことについて公共交通会議が盛んに行われているようです。前任では公共交通会議がなかったため、東松山署に来てから公共交通会議を通して皆様との繋がりができ、非常にありがたいと思っております。

あとは、お知らせになります。令和7年は死亡事故が多発したため、今年を取り締まりを強化しています。また、令和8年の4月1日からは自転車への青切符導入、9月1日からは生活道路の法定速度引き下げといった、皆様の生活に関わる法改正が二つあります。今は周知期間となっていて、皆様の周りにも携帯電話を触りながら自転車に乗られている方もいると思いますが、これも取り締まりの対象になるということと、生活道路は今までは法定速度が60キロでしたが、30キロになるということについて承知していただければと思います。

(田村委員代理)

議題に関して、特段意見等はありませんが、市内循環バスやデマンドタクシーについて、今後このままの状態に進むことはないと思います。いずれ再編のタイミングが来ると思います。そのときには事業者様や、市の方からお話があると思いますが、埼玉運輸支局は申請の審査をしているところになりますので、気兼ねなくご相談いただければと思います。

<p>4 その他</p> <p>5 閉 会</p>	<p>(議 長)</p> <p>その他いかがでしょうか。</p> <p>それでは、議題4「その他」に移ります。</p> <p>委員の皆様、何かございますか。</p> <p>事務局から何かございますか。</p> <p>(事務局)</p> <p>ございません。</p> <p>(議 長)</p> <p>それでは、以上で全ての議題を終了いたします。</p> <p>(事務局)</p> <p>その他としまして、事務連絡をさせていただきます。</p> <p>今年度の会議は今回が最後となります。次回は今年度の実績報告及び達成状況の評価を行うものになります。開催日程については、改めてご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いたします。</p> <p>市民生活部 杉山部長</p>
<p>上記会議の顛末を記載した内容について、相違ないことを証します。</p> <p>令和8年 3月 5日</p> <p>署名委員     <u>          若林 茂          </u></p> <p>署名委員     <u>          齋藤 隆行          </u></p>	