

第18回 東松山市地域公共交通会議資料

東松山市

東松山市地域公共交通会議委員名簿

※新任

委員： 17人 令和元年7月25日現在

	機 関 名	役職名	氏 名	選出区分
1	東武鉄道 株式会社	東松山駅長	ミヤタ カズヒロ 宮田 和弘	市長が必要と認めるもの(鉄道事業者)
2	川越観光自動車 株式会社	森林公園 営業所長	オオヤマ ヒロシ 大山 博	一般乗合旅客自動車運送事業者
3	国際十王交通 株式会社	取締役 営業部長	オグマ カズヒサ 小熊 和久	一般乗合旅客自動車運送事業者
4	有限会社 東松山交通	代表取締役	サイトウ タカユキ 齋藤 隆行	一般乗用旅客自動車運送事業者
5	イグチ交通 株式会社	代表取締役	ナカジョウ ヤスコ 仲條 靖子	一般乗用旅客自動車運送事業者
6	観光タクシー 有限会社	代表取締役	スギモト トモユキ 杉本 智之	一般乗用旅客自動車運送事業者
7	一般社団法人 埼玉県バス 協会	専務理事	ツルオカ ヒロシ 鶴岡 洋	一般社団法人埼玉県バス協会
8	一般社団法人 埼玉県乗用 自動車協会	専務理事	タカハラ アキラ 高原 昭	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会
9	川越観光自動車 株式会社 労働組合	委員長	モリムラ マサトシ 森村 正寿	一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転手が組織する団体
10	国土交通省 関東運輸局 埼 玉運輸支局	首席運輸 企画専門官	アオキ ヒロユキ 青木 宏之	埼玉運輸支局長又はその指名する者
11	東松山県土整備事務所 管 理担当	担当課長	シマムラ アキラ 島村 章	道路管理者
12	東松山警察署 交通課	課長	コグレ ナオミ 木暮 尚巳	埼玉県警察
13	東京電機大学 理工学部	教授	タカダ カズユキ 高田 和幸	学識経験者
14	株式会社 テラプランニング	代表取締役	カトウ タカフミ 加藤 貴文	住民又は利用者の代表
15	東松山市 交通安全母の会	会長	オオクボ カツコ 大久保 勝子	住民又は利用者の代表
16	車いす友の会	代表	ゴトウ ヨシアキ 五嶋 善明	住民又は利用者の代表
17	東松山市(特別職)	副市長	ニエダ ヨシユキ 贄田 美行	市長又はその指名するもの

市内公共交通について

(1) 市に寄せられた市内公共交通に関する意見等

前回の地域公共交通会議以降に市に寄せられた意見等を以下に示します。

- ・ デマンドタクシーの乗降ポイントにスポーツ施設を加えてもらいたい
- ・ デイサービス施設にデマンドタクシーで行こうとしたが乗降ポイントに無かった
- ・ デマンドタクシーを日曜日にも運行してほしい
- ・ 土用山団地に市内循環バスを通してほしい
- ・ 新たに整備された農林公園に市内循環バスを通してほしい
- ・ 東平地区に出店が予定されている商業施設周辺に市内循環バスを通してほしい
- ・ 高坂丘陵地区の路線バスが減便となってしまった

(2) 市内公共交通に関するアンケート結果について

下記のとおり実施した市内公共交通に関するアンケート結果について、移動手段の変化、運行日、運行時間、料金等に関わる部分について説明します。前回の第17回会議資料の補足となります。※詳細は東京電機大学高田研究室より説明

記

1 期 間 平成 31 年 1 月 7 日 (月) ～平成 31 年 1 月 15 日 (火)

2 対 象 デマンドタクシー登録者及び非登録者 1,800 人

内訳

- | | |
|---------------------------|--------|
| ① デマンドタクシー登録者かつ免許返納割引利用者 | 363 人 |
| ② デマンドタクシー登録者かつ免許返納割引非利用者 | 1037 人 |
| ③ デマンドタクシー非登録者 | 400 人 |

※①②は 85 歳以上除く

※③は 60 歳～75 歳の範囲で無作為抽出

3 回収数 566 通 (回収率 31%)

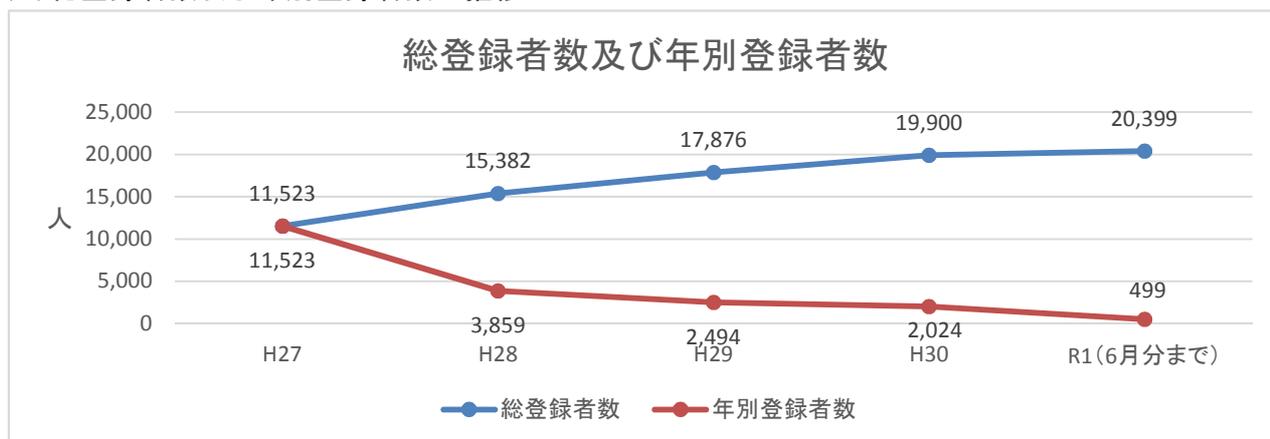
4 実施体制 ①実施主体 東松山市 (地域支援課)

②調査協力 東京電機大学理工学部 都市・交通計画研究室 (高田研)

デマンドタクシーについて

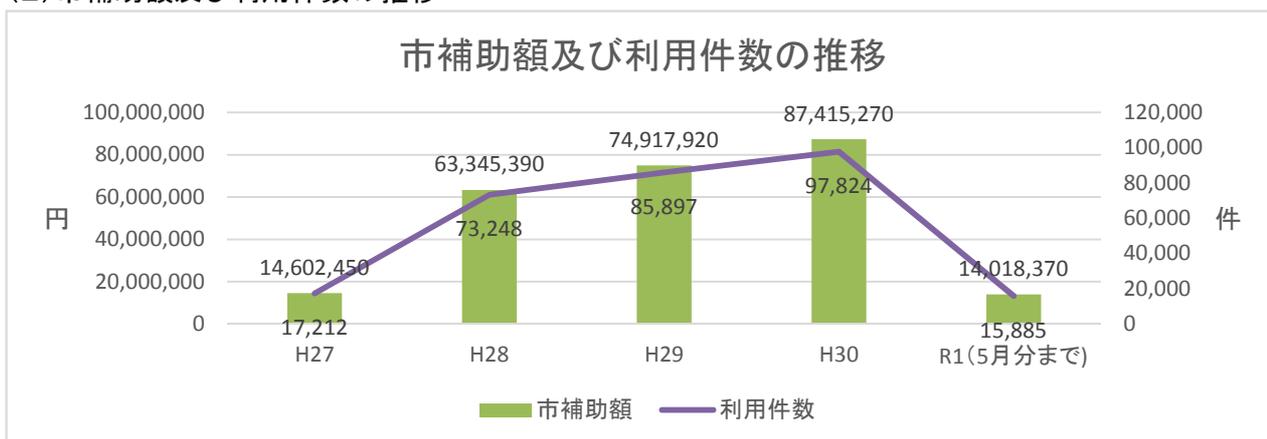
1 登録及び利用実績

(1) 総登録者数及び年別登録者数の推移



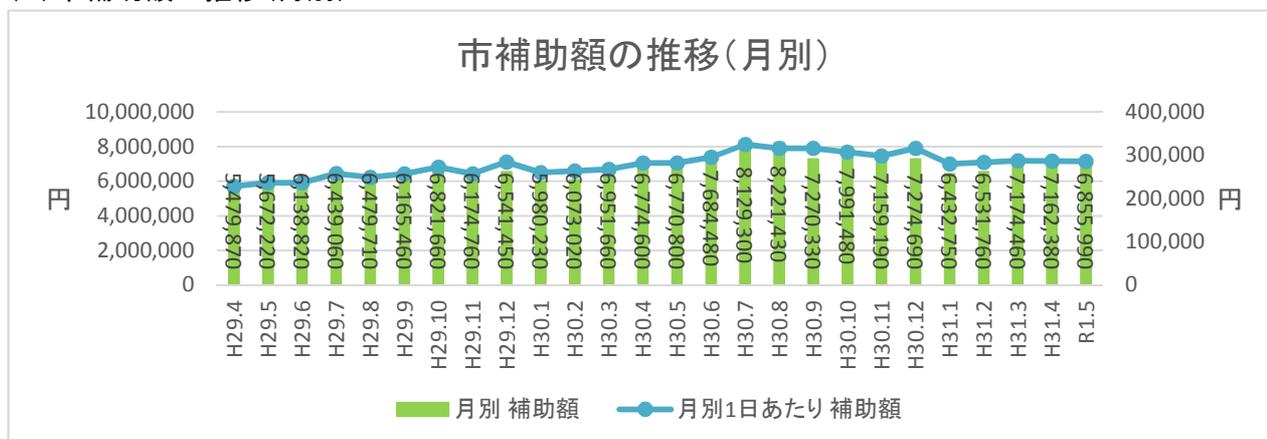
- ・令和元年6月時点で総人口の20%以上が登録
- ・登録対象者(16歳以上)と比較すると登録対象者のうちおよそ25%が登録
- ・登録者の70%以上が60歳以上の高齢者
- ・登録者数は増え続けているが、増加率は鈍化傾向

(2) 市補助額及び利用件数の推移



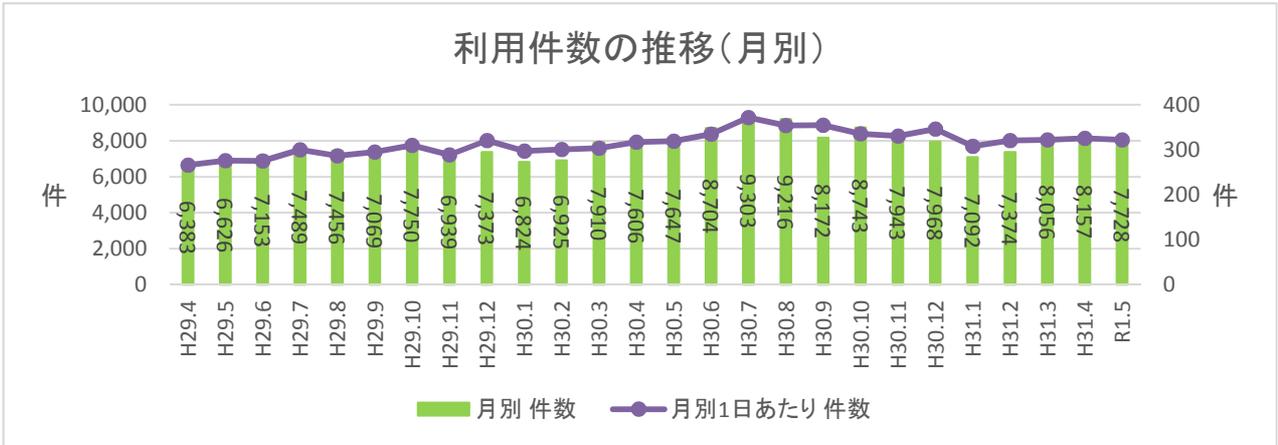
- ・市補助額及び利用件数は年々増加傾向、平成30年度も前年度実績を上回る結果となった

(3) 市補助額の推移(月別)



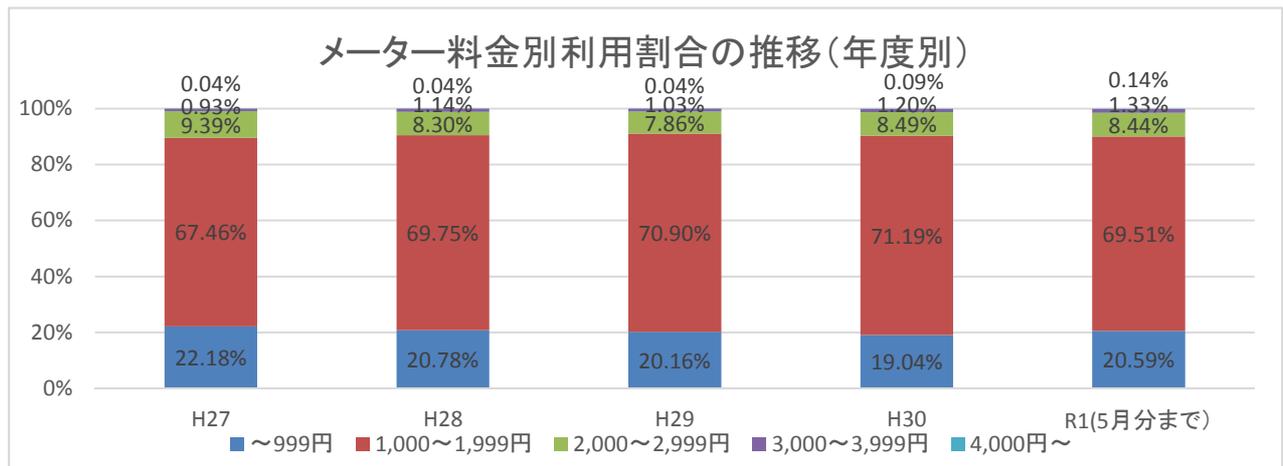
- ・これまで増加傾向を示していたが、平成31年1月以降は横ばい傾向
- ・運行日数を考慮し、1日あたりの補助額を算出した場合でも同様の傾向

(4) 利用件数の推移



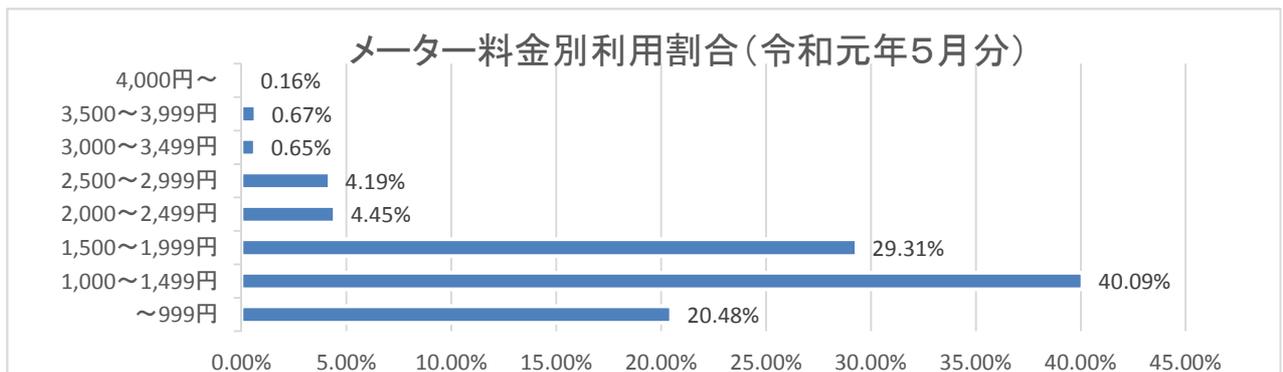
- ・利用件数についても市補助額と同様の傾向
- ・利用者の85%以上が60歳以上の高齢者、登録者の割合よりもさらに高い割合
- ・自宅を除くと、「病院・診療所」の利用が最も多く、次いで「商業施設」「駅・バス停」
- ・免許返納割引及び障害者割引についてはそれぞれ全体の5%程度が利用

(5) メーター料金別利用割合の推移(年度別)



- ・年度別の利用割合に大幅な変化はない
- ・利用の概ね90%以上がデマンドタクシー料金500円となるメーター料金1,999円までの利用
- ・デマンドタクシー料金500円の価格帯では最大1,490円の市補助(メーター1,990円-デマンド500円)が発生
- ・利用者の負担割合が一定ではなく、改善が求められる

(6) メーター料金別利用割合(令和元年5月分)



- ・価格帯を500円ごと細分化すると1,000円~1,499円の割合がもっとも多い

東松山市デマンドタクシー料金体系の見直しについて

東松山市デマンドタクシーについては、市内の公共交通機関の空白地域における移動手段の確保と市民の移動の利便性向上を目的に平成 27 年 12 月 1 日より運行を開始したものです。

登録者は令和元年 6 月末時点で 20,000 人を超え、伸びは落ち着きつつあるものの、利用件数も未だ増加傾向にあります。

多くの市民に利用いただいている状況ではありますが、その一方で 3 段階制料金による価格帯毎の負担割合の差や予算額の増大など、課題も見えてきています。また、今後予定される消費税増税に伴い、タクシー料金の改定も検討されています。

そこで、上記課題の解消を図り持続可能な制度としていくため、デマンドタクシーの料金体系の見直しを進めます。

【デマンドタクシー料金体系の見直し案】

案① デマンドタクシー料金を定額ではなくメーター料金に対する半額の補助とする

タクシーメーター料金※現行の料金表	現行のデマンド料金	案①に変更後のデマンド料金
820 円 (1,000 円未満)	500 円	410 円
1,900 円 (1,000 円以上 2,000 円未満)	500 円	950 円
2,800 円 (2,000 円以上 3,000 円未満)	1,000 円	1,400 円
3,700 円 (3,000 円以上 4,000 円未満)	1,500 円	1,850 円
4,600 円 (4,000 円以上)	1,500 円	2,300 円

- ・タクシーメーターの料金に関わらず市民の負担割合が一定となる
- ・メーター料金 1,000 円未満ならこれまでより安く乗車できる
- ・定額料金ではないのでメーター料金に対する市民の意識向上が図られる
- ・定額料金ではないため乗れば乗るほど料金が上がる

案② デマンドタクシー料金を 5 段階に変更する

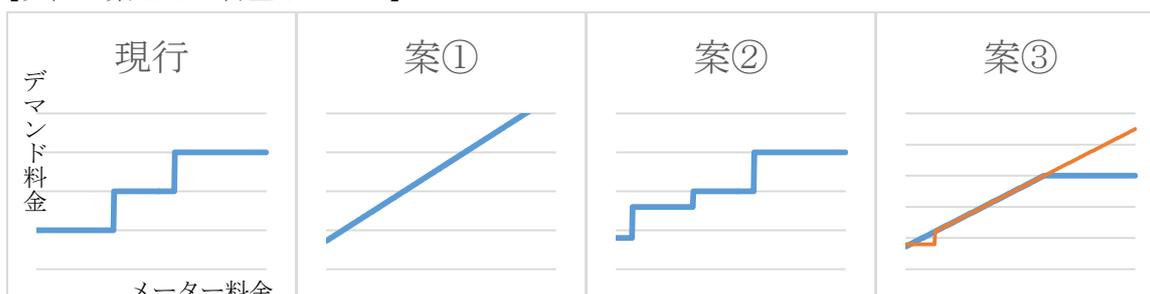
タクシーメーター料金※現行の料金表	現在のデマンド料金	案②に変更後のデマンド料金
820 円 (1,000 円未満)	500 円	400 円
1,900 円 (1,000 円以上 2,000 円未満)	500 円	800 円
2,800 円 (2,000 円以上 3,000 円未満)	1,000 円	1,000 円
3,700 円 (3,000 円以上 4,000 円未満)	1,500 円	1,500 円
4,600 円 (4,000 円以上)	1,500 円	2,000 円

- ・これまでの料金体系を生かした見直しとなる
- ・価格帯による負担割合の差は小さくなるが解消はしない
- ・5 段階となることでドライバーの負担増及びトラブルの増加が予想される

案③ 案①と②の組み合わせ

メーター料金 3,000 円までは半額補助とし、その後はデマンド料金を定額 1,500 円とする手法やメーター料金 1,000 円まではデマンド料金を定額 400 円とし、その後は半額補助とする案①と②を組み合わせる手法も考えられます。

【見直し案ごとの料金イメージ】



今後予定されるタクシー料金の改定（初乗り 500 円ないし迎車含む 800 円程度から 100 円ずつ加算される料金体系を想定）を踏まえ、課題の解消や料金体系のわかりやすさを考慮し、地域公共交通会議の中で議論いただきたいと考えております。

【参考資料①現行の料金体系の運用上の課題】 ※第 17 回地域公共交通会議資料より抜粋

- ・ 3 段階の定額制のため、利用者がタクシーメーター料金を意識しづらい。
- ・ タクシーメーター料金の価格帯により利用者の負担割合に大きな差が生じている。

タクシーメーター料金	デマンドタクシー利用料金	市補助額	利用者の負担割合
730 円	500 円	230 円	68%
1,990 円	500 円	1,490 円	25%
2,080 円	1,000 円	1,080 円	48%
2,980 円	1,000 円	1,980 円	36%
3,070 円	1,500 円	1,570 円	48%
4,060 円	1,500 円	2,560 円	37%
5,050 円	1,500 円	3,550 円	30%

【参考資料②平成 30 年度実績のメーター料金価格帯別利用件数内訳】

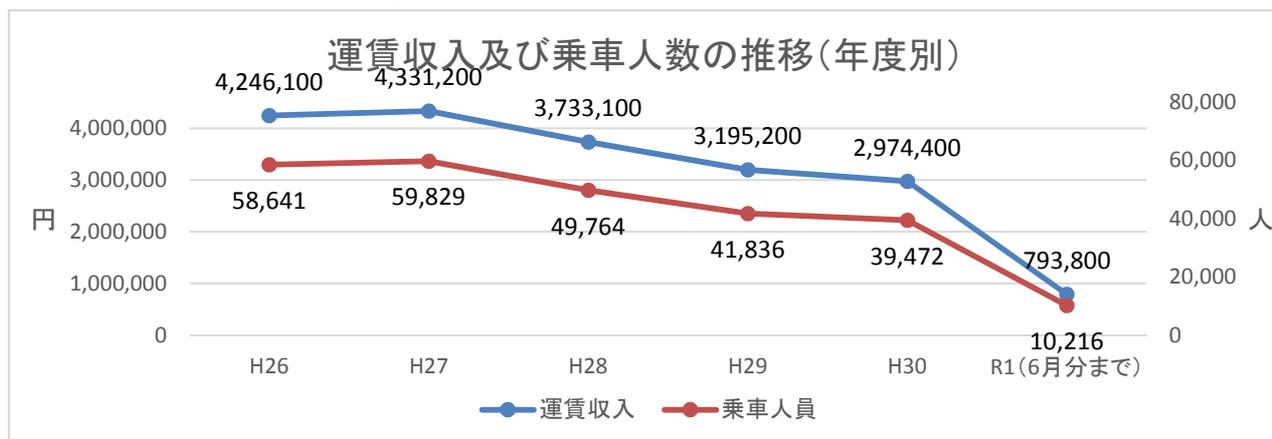
デマンド料金	メーター料金	件数	割合	3 段階割合	5 段階割合
500 円	～999 円	18,624	19.0%	90.2%	19.0%
500 円	1,000～1,499 円	39,806	40.7%		71.2%
500 円	1,500～1,999 円	29,833	30.5%		8.5%
1000 円	2,000～2,499 円	4,470	4.6%	8.5%	8.5%
1000 円	2,500～2,999 円	3,833	3.9%		1.2%
1500 円	3,000～3,499 円	624	0.6%	1.3%	0.1%
1500 円	3,500～3,999 円	548	0.6%		0.1%
1500 円	4,000 円～	86	0.1%		100%
	計	97,824	100%		

→メーター料金 2,000 円未満の価格帯の利用が最も多く、中でも 1,000 円以上 2,000 円未満の価格帯の利用が全体の 70%を占めている。

→メーター料金 3,000 円以上の価格帯は全体の 1%程度のため、見直しへの影響は少ない。

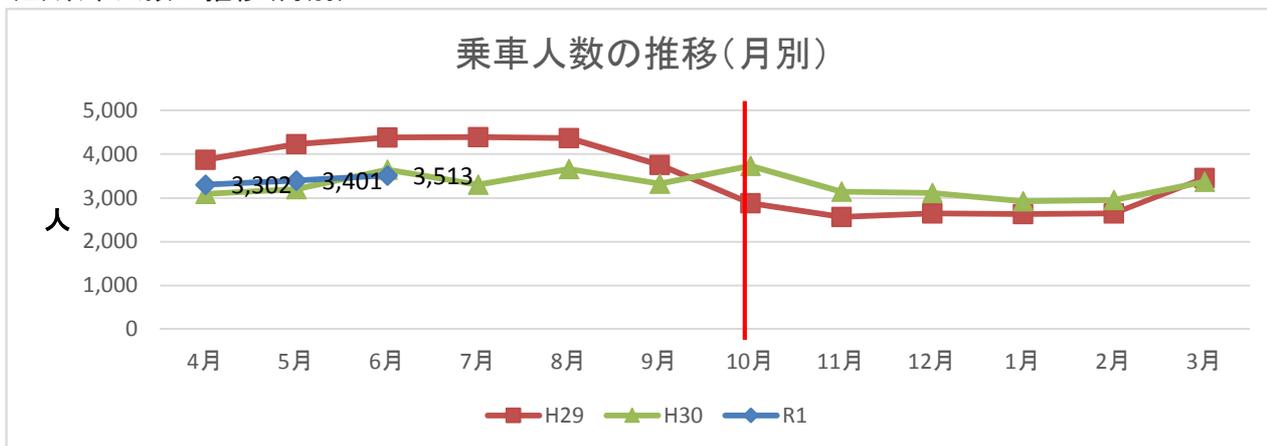
市内循環バスについて

(1) 運賃収入及び乗車人数の推移(年度別)



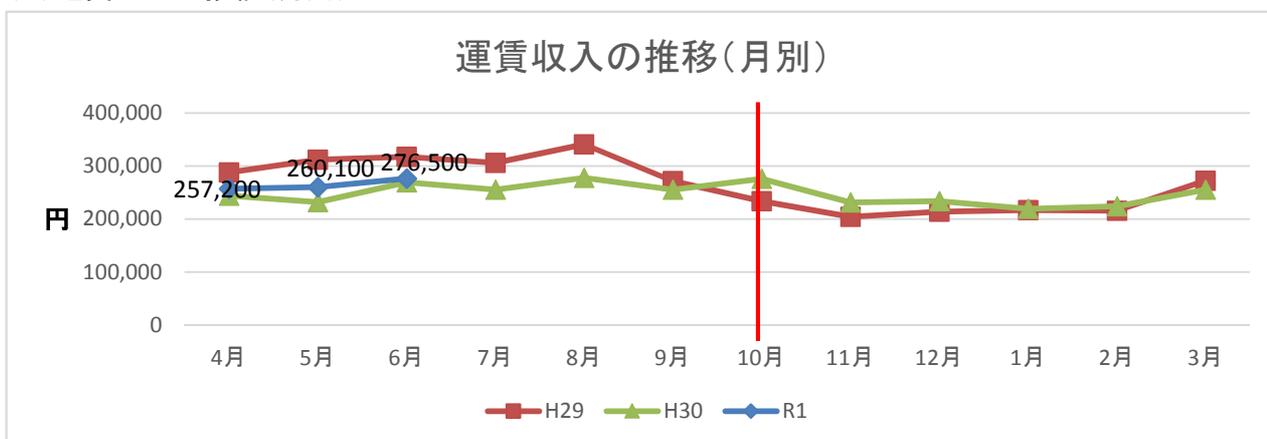
- ・人員は年々減少傾向
- ・平成29年10月より、野本高坂コースを廃止し、大谷・唐子コースのルート及びダイヤを改正

(2) 乗車人数の推移(月別)



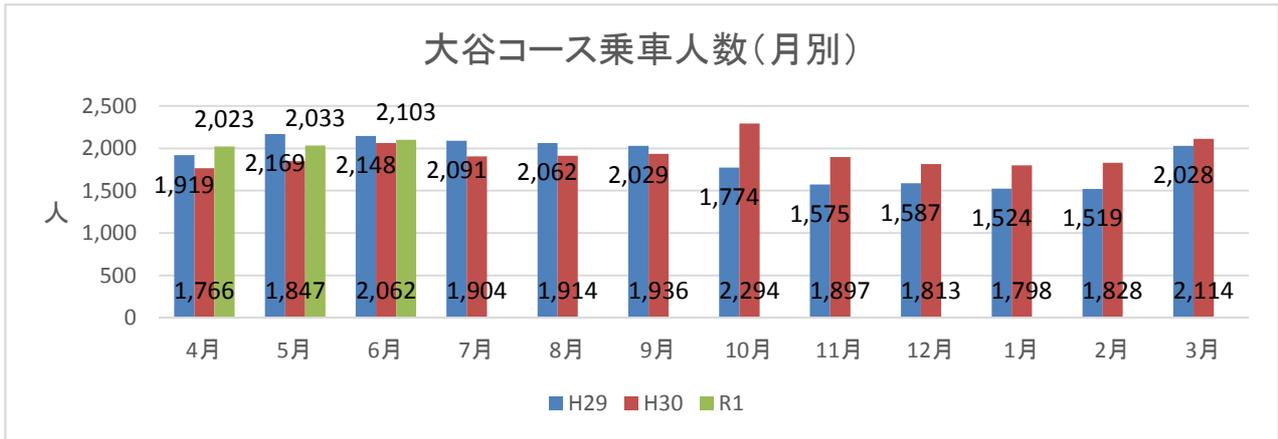
- ・4月から9月については平成29年度3コースと平成30年度2コースの比較
- ・平成30年度と令和元年度は2コース同士の比較
- ・ルート改正後の10月以降は平成29年度と比較し平成30年度は乗車人数が増加
- ・令和元年度も前年度並みの乗車人数で推移

(3) 運賃収入の推移(月別)



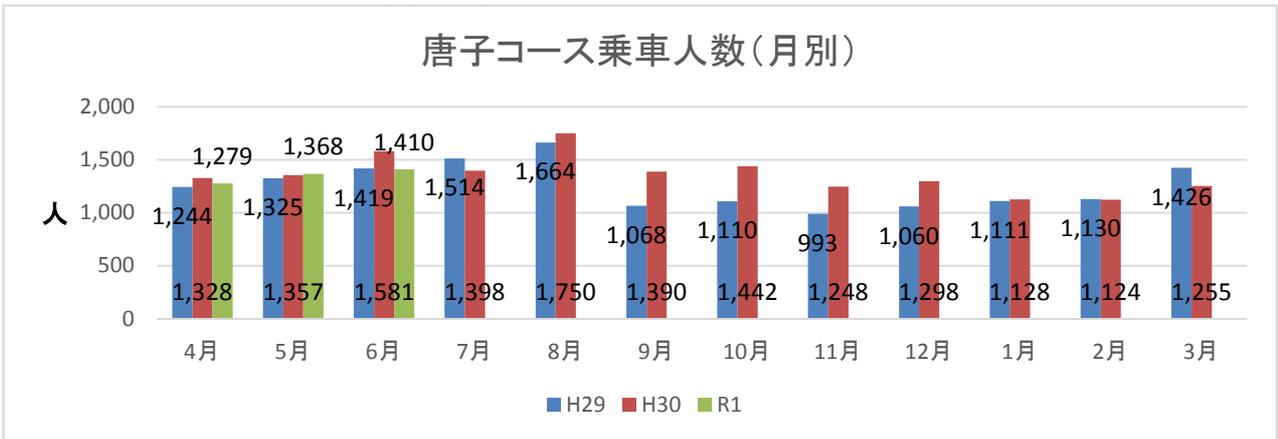
- ・運賃収入についても同様の傾向
- ・令和元年度については無料乗車人数が若干減少しているため運賃収入は微増

(4)大谷コースの乗車人数の推移(月別)



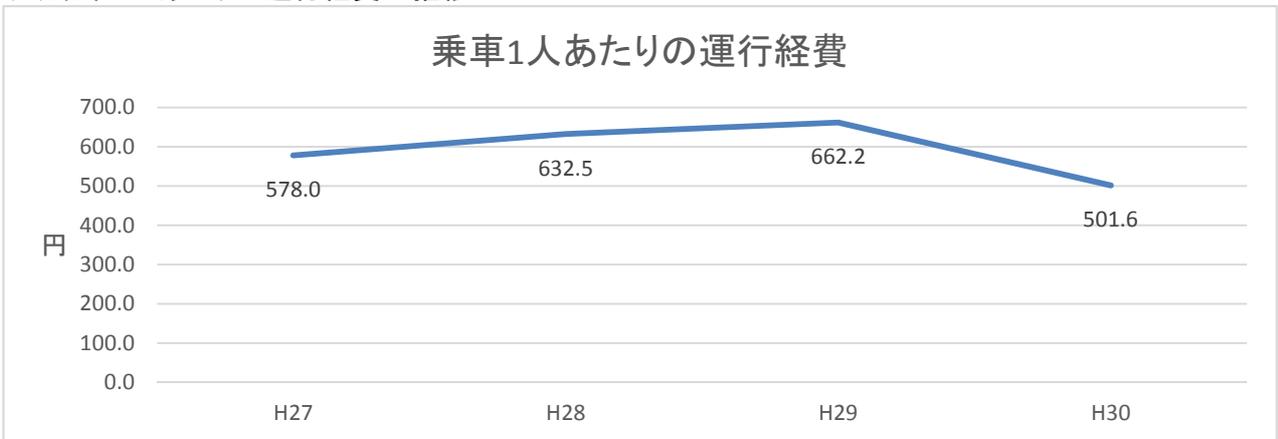
- ・4月から9月を比較するとルート変更前に近い水準の乗車人数を維持
- ・10月以降は平成29年度よりも乗車人数が増加
- ・上り、下りで見ると上りコースの利用が多い

(5)唐子コースの乗車人数の推移(月別)



- ・4月から9月を比較するとルート変更前よりも乗車人数は増加
- ・10月以降についても概ね前年度を上回っているが、3月は減少
- ・上り、下りによる乗車人数の差は少ない

(6)乗車1人あたりの運行経費の推移



- ・平成27年度、平成28年度のルート変更前に比べ平成30年度は大幅に減少
- ・平成30年度のデマンドタクシーの1人あたり運行経費が約894円に対し、約502円となっている