

平成30年度 第1回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

□日時：平成30年7月3日（火）10時00分

□場所：浦和コミュニティセンター第15集会室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 名簿・席次表
- ・ 資料1 地域公共交通網形成計画の基本方針等について
- ・ 資料2 コミュニティバス等の概要について
- ・ 資料3 コミュニティバス等の議題について
- ・ 資料4 コミュニティバス等の報告について
- ・ 資料5 さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程（案）
- ・ 参考資料

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。ただいまから、平成30年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を開会いたします。
- ・ 進行につきましては、さいたま市地域公共交通協議会条例の規定により、久保田会長が議長となることとなっておりますので、これからの会議の進行をお願いしたいと存じます。久保田会長、よろしく願いいたします。

2. 挨拶

【久保田会長】

- ・ 暑い中、お集まり頂きありがとうございます。規定により私が議長となっている。よろしく願いしたい。
- ・ まず、委員の出席状況について事務局より報告をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 本日は、30名の委員中23名の出席でございます。したがって、さいたま市地域公共交通協議会条例の規定による委員の過半数に達しておりますので、本日の会議は成立いたしますことをご報告いたします。

【久保田会長】

- ・ 次に、会議録の署名委員を決めたいと思うが、さいたま市地域公共交通協議会運営規程

の規定により、私から指名したい。今回の署名は、山田委員、北村委員、以上御二人にお願いしたいが、よろしいか。

(署名委員の指名について了承)

【久保田会長】

- ・ 続いて、本日の協議会の公開について諮りたいと思う。本日の議事内容について、非公開事項に該当する議事があるか、事務局に確認したい。

【事務局】

- ・ 本日の会議で非公開事項に該当する事項はございません。

【久保田会長】

- ・ 非公開事項に該当する事項は無いと確認されたため、本日の協議会を公開で行いたいと思うが、よろしいか。

(出席者全員一致で、協議会を公開で行うことを確認し、了承)

- ・ それでは本日の協議会は公開で行うこととする。傍聴者はいるか。

【事務局】

- ・ 本日は傍聴者が2名いらっしゃいますので、入場するまでお待ち下さい。
- ・ また、埼玉建設新聞より、取材の申し込みがございました。冒頭の撮影について許可してよろしいでしょうか。

(取材申し込み・冒頭の撮影について了承され、傍聴希望者の入場)

3. 議事

3-1. 地域公共交通網形成計画の基本方針等について

【事務局】

資料1「地域公共交通網形成計画の基本方針等について」の説明

【久保田会長】

- ・ 資料1の内容についてご質問、ご意見はいかがでしょうか。

【鶴岡委員】

- ・ タクシーも公共交通の一つだと思うが、資料1 p.12「現状と課題の整理」にはタクシーが記載されていない。タクシーの現状や課題もこの協議会で話し合う必要があるのではないか。

【事務局】

- ・ 地域公共交通網形成計画の対象には鉄道、バス、タクシー、小型モビリティ等、幅広く考えていきたいと思っております。具体的な課題の中でどのように位置づけるかについてはご指摘を踏まえて、今後より詳細に記載していきたいと考えております。

【北村委員】

- ・ 資料1 p.12 の「①集約型都市構造の維持に資するバスサービスの拡充」のバスサービスは、前回協議会でも移動サービスにしてほしいとお願いした。様々なサービスを全般的に考える必要があると思うが、バスに限定されているため、記述は変えたほうがよいのではないか。
- ・ 資料1 p.16 の区間・期間の検討について、議論の前提がよくわからないのだが、さいたま市として公共交通のあるべき姿はどのように整理されているのか。人口の問題や高齢化率、障害者や働く人の10年20年先のことを見据えて、公共交通のあるべき姿があり、それに対する不足・課題事項を抽出したほうがよいのではないか。もし公共交通のあるべき姿が無いのであれば、公共交通のあるべき姿を集中的に議論すべきではないか。

【事務局】

- ・ 1点目の事項については、ご指摘のとおり、今はバスに特化した記載になっておりますが、対象とするモビリティは幅広く考えていく必要があるため修正します。
- ・ さいたま市の交通全般のあるべき姿については、さいたま市総合都市交通体系マスタープランに記載しております。しかし、ご指摘頂いたように今はまさに時代の過渡期であり、少子高齢化の進行や自動運転技術の進展など、今後公共交通を取り巻く環境は劇的に変化すると考えております。そのような変化を踏まえて、さいたま市の公共交通のあるべき姿を地域公共交通網形成計画の中で、委員の皆様から幅広くご示唆を頂きながら、議論して頂きたいと考えております。

【北村委員】

- ・ インフラをハードではなく、サービスの視点でぜひ考えて頂きたい。コミュニティバスは利用者数が少なく、収益率も低いと思う。話は飛ぶが、ディズニーランドが成長し続けている理由を考えると、リピーターが多くて新規客が増えているからである。ディズニーランドの例えは極端だが、使いたくなるコミュニティバス・路線バスについて、サービスの視点から議論して頂きたい。

【山田委員】

- ・ 資料1 p.5 の鉄道混雑率について、今回示して頂いたデータの根拠を見せて頂きたい。都市交通年報は発券データを元に集計しており、混雑率、実態の利用状況を示すデータとして使用するの難しいのではないか。
- ・ また2011年という7年前の古いデータである。これをあえて現状として示すのはどうなのか。

【事務局】

- ・ 取得可能なデータを元に推計を重ねており、現状と異なる部分もあると考えています。正確な実態というより混雑の傾向を示しているデータとしてご覧頂きたいと考えております。データについては、最新のものを追加しながら精度を向上させたいと考えてい

るため、委員の皆様には混雑率等のデータがあればご提供をお願いしたいと思います。

【久保田会長】

- ・ 地域公共交通網形成計画の区域と期間を決めたい。
- ・ 区域は、事務局から「さいたま市全域」が提案されている。資料1 p.15に記載のある他の自治体における区域設定を見ると、全て市全域となっている。他の自治体では、例えば人が住んでいないような都市計画区域外を区域として含めるのかという議論が起こる場合があるが、さいたま市は全域が都市計画区域であり、特定の地域を外すことは無いと考えられる。皆様からの反対も無いと考えられるため、区域はさいたま市全域とする。
- ・ 期間は案①10年間、案②5年間となっているが、各案の趣旨を再度説明してほしい。

【事務局】

- ・ 地域公共交通網形成計画の策定マニュアル等には5年程度を基本の期間とするという旨が記載されております。長い期間を設定すると、公共交通を取り巻く環境は劇的に変わる可能性があり、どこまでの変化を見据えて地域公共交通網形成計画を作成するかを決めるのが難しいと考えております。逆に短い期間に設定すると、頻繁に地域公共交通網形成計画を見直す必要があります。
- ・ また、さいたま市総合振興計画等が平成32年に改訂される予定であるため、5年の場合は改訂後のさいたま市総合振興計画等を視野に入れながら次の見直しができます。一方で、さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画に代わる計画として、地域公共交通網形成計画を取り扱っても良いのではないかと考えると、10年を想定し得ると考えております。
- ・ さいたま市の様々な上位計画の終了年度が揃っていないため、どのようなパターンでも対応できると考えており、2案を提示させて頂いています。皆様のご意見を頂戴して決めていきたいと考えております。

【久保田会長】

- ・ 資料1のp.15を見ると、他自治体では5年、10年に限らず様々な期間がある。

【事務局】

- ・ 切りの良い数字を提示しておりますが、この数字に制約があるわけではございません。

【鈴木委員】

- ・ 恐らく今後は非常に変化が激しい時期になる。社会情勢、担い手不足の問題はこれから変化があると思う。先を見据えることは必要だが、10年で設定する場合には途中で修正せざるを得ないだろうと思う。
- ・ 一方で10年を設定する場合には、自動運転技術の進展や鉄道の延伸についても視野に入れることが可能だと思う。一般的に想像されているほど自動運転が普及するスピードは早くなく、10年以上の期間で考えざるを得ない。
- ・ 資料1 p.15に様々な自治体の計画期間が整理されている。この中に記載がある広島市

は期間が 5 年となっており、短期的な施策を重点的に議論したため、バスや路面電車関連の一部施策が実行に移されている。実現可能な施策を議論し設定することで、具体化しやすくなるというメリットがあるのではないかと。資料 1 p.15 に整理されている自治体の中でも、スピーディに実現に移したケースは他に無いため、広島市は特殊なケースと言えなくはないが、実現に移すことができたのは 5 年間で実現可能なことを積み上げていった結果ではないかと。私は 5 年の期間を支持したい。

【村田委員】

- ・ 資料 1 p.9 に将来人口の推計等が出ている。5～10 年で見ると確かに状況は厳しくなっていくのだが、大きな変化は無く、15 年目頃から劇的に変化している。将来に備えてということだと、私の感覚では 10 年を支持したい。しかし技術の変化もあるので、中間時点での更新が必要だと思う。

【北村委員】

- ・ 私は期間を 10 年と設定し、5 年で更新するという意見に賛成である。将来のことを見っておかないと、足元の課題だけでは付け焼き刃な計画になってしまう。公共交通は一旦事業を始めると止めることは難しく、急に方向転換しようと思っても難しい。また、交通事業者が経営計画を定めること等を考慮すると 5 年では厳しいのではないかと。将来を見据えて実証実験や検討を進めておかなければ、厳しい状況になると考えられる。10 年を見据えて検討し、足元の課題については 5 年で定めた地域公共交通網形成計画の中で具体的に詰めていく方が適切ではないかと。

【久保田会長】

- ・ 今後のことを考えると、様々な上位計画とうまく整合が取れるように期間を設定することも案として考えられる。全く同じ年に改定することも考えられるが、さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の終了後に 2 年間のタイムラグを設定する案も考えられる。そのような視点も踏まえて考えてみてはどうか。

【事務局】

- ・ 委員から 10 年に設定して先を見据えた方が良くはないかというご意見、短く 5 年に設定した方が具体的な事業に取り組めるのではないかとというご意見、会長から上位計画との整合等を考えた期間設定があるのではないかとというご意見を頂戴しました。
- ・ 勿論長期的な視野で将来を見据えながら地域公共交通網形成計画は作りますが、当面の期間は例えば 7 年に設定し、次のさいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画の見直しに合わせて地域公共交通網形成計画も見直せるように、期間を設定することも考えられます。

【松本欣也委員】

- ・ 1 点確認したいが、今回は期間を決めるということだが、開始年度も併せて決めるということなのか。

【事務局】

- ・ 平成 30 年度中に素案をとりまとめて、平成 31 年度にパブコメを実施して成案化していくことを予定しております。可能であれば成案化される年に地域公共交通網形成計画を開始したいと考えており、これを遅くするという事は現段階では想定しておりません。

【松本欣也委員】

- ・ 例えばさいたま市総合振興計画、さいたま市都市交通戦略、都市計画マスタープランは平成 32 年度までの設定になっており、地域公共交通網形成計画の開始年度を平成 31 年とする場合、旧と新の上位計画を跨ぐような設定となるが、うまく整合が図れるのか疑問がある。

【事務局】

- ・ ご指摘頂いたとおり、開始年度のタイミングを決めるのは難しいと思っております。例えば、地域公共交通網形成計画を検討する期間を延ばして、他の上位計画と合わせて地域公共交通網形成計画の開始年度を遅らせるという方法もあります。また、様々な上位計画が見直された際に、それらとの整合を図るために一部修正していくということも考えられます。

【久保田会長】

- ・ 事務局の期待としては今日期間を決定したいということだったが、今の議論を伺うと今回の協議会では決めない方が良いと思われる。切の良い数字にこだわらず、様々な上位計画との整合性が図れるように設定した方が良いとのご意見を頂いたことを、今回の協議会の成果としたい。事務局には、再度関係者と議論頂いた上で、一案を提示頂きたい。

【事務局】

- ・ ご指摘頂いた事項を検討し、次回ご提示します。

【久保田会長】

- ・ 資料 1 p.17 以降の基本方針について、今日の時点でご意見、ご注文があればお願いしたい。

【鈴木委員】

- ・ 恐らく市民の方も含めて、皆様が想像される公共交通は様々な手段があると思う。資料 1 p.18 の公共交通軸の考え方の表について、それぞれの公共交通軸はどのような手段、どのようなメニューが想定されるのかが記載されていると想像しやすい。

【北村委員】

- ・ 重点課題②「外出を支援する公共交通不便地域への対応」は非常に良い視点だと思うが、外出の定義はどのように考えているか。
- ・ 私が多摩ニュータウンで高齢者を対象とした新たな移動サービスの実証実験を行った際に、高齢者はあまり外出しないが、麻雀大会やカラオケ大会等のイベントが開催され

ると外出すると聞いた。高齢者は買物目的・通院目的の移動は当然行すが、これらの目的のための移動手段が提供されていることは必要最低限のサービスである。高齢者や障害者はイベントが開催されることで移動し、移動することによって健康長寿になっていく。これを踏まえ、福祉や厚生関連のサービスとセットで考えることが、移動サービスを考えるのに重要ではないか。

- ・ 外出という概念は良いが、もう少し深く委員の方々のご意見を聞き、議論してはどうか。例えばコミュニティバス等は固定された人しか使っていないのではないか。利用者数が多いと書いてあるが、これが増加しないと公共性が担保できない。普く移動サービスを提供するために深く議論しないといけない。

【久保田会長】

- ・ 都市交通の本質に関するご意見である。今のようなご意見も参考として、次回本格的に議論したい。

2-2. コミュニティバス等について

【事務局】

資料2「コミュニティバス等の概要について」の説明

資料3「コミュニティバス等の議題について」の説明

資料4「コミュニティバス等の報告について」の説明

【久保田会長】

- ・ ご質問、ご意見はいかがでしょうか。

【佐々木委員】

- ・ 資料3のp.6、岩槻区和土地地区乗合タクシーのルート変更の必要性のところ、停留所の新設と移設の話があったが、地元警察と事前に打ち合わせしているのか。

【事務局】

- ・ 既に説明し、協議しております。

【北村委員】

- ・ 利用者数の概念だが、延べ利用者数のことか。往復を集計していないか。
- ・ 乗降調査を行うということだが、利用者層・利用目的・目的地を明らかにして頂きたい。それらを把握することが、コミュニティバスの改善に繋がると思う。
- ・ 民間企業に勤めていた感覚から言うと、収支率は40%を目標とするのではなく、100%を目指すべきではないか。補助が出ると言っても市民の税金を使っているため、課題を調査し改善する努力が必要ではないか。バス事業者の方の意見も聞きたい。

【事務局】

- ・ 利用者数の人数は、運賃が支払われている利用の回数を集計しております。

【北村委員】

- ・ 利用数という指標でも良いのではないか。一人の利用者が往復して利用すれば、実質の利用者数は半分ぐらいになる。
- ・ このような集計方法だと、利用者数が増加していると言っても、利用者は固定されているかどうかを把握できない。ぜひ調査でその点を明らかにしてほしい。

【事務局】

- ・ 今年度実施予定の乗降調査では、乗降バス停、利用者の年齢構成・性別まで調査したいと思っております。但し、バスを降りた後の目的地まで把握するのは、今年度の調査の中では難しいと考えております。

【北村委員】

- ・ 目的地が大事である。

【事務局】

- ・ 今後の検討課題にさせていただきます。
- ・ なお、収支率については、昨年度ガイドラインの改定を行い、実証運行から本格運行に移る場合の水準は収支率 30%と設定しました。
- ・ コミュニティバスはあくまでも路線バスの補完交通という位置づけで、路線バスでは採算が取れないが地域の方々のニーズがある地域で、税金を投入してでも運行するという考えの下、運行しております。他自治体の状況も勘案して 40%に落ち着きました。

【北村委員】

- ・ 乗降調査は目的地を調べ、バス停付近の施設に行っているのか、それともバス停から離れた施設に行っているのかを分析し、停留所の位置が適切か調べないといけない。
- ・ 収支率は 40%で良いという根拠がよくわからない。途中経過において 40%であるのは致し方ないが、徐々に改善し、改善が見られない路線はルート変更や運行中止の判断が必要ではないか。収支率が 40%のままであれば、税金の垂れ流しになってしまう。最終的には 100%、最悪でも 80%や 90%の高いレベルを目指すべきではないか。この先も収支率 40%のままが良いという考え方はおかしいと思う。

【事務局】

- ・ 収支率は 40%で良いということではなく、地域の方々も 40%で良いとは思っておりません。そのために周知や広告等、様々な取り組みを考えております。収支率 100%を目指して努力していくというのがベストな状態だと考えております。

【北村委員】

- ・ 広報活動だけでは無理である。誰がどうやって使うのか、どういうニーズがあるのかをもっと深く議論しないと課題としては弱いと思う。そこをぜひ議論して頂きたい。

【久保田会長】

- ・ 収支率 100%を目標とすると、儲かる路線だけ運行すれば良いということになってしまう。人が薄く住んでいる地域においては収支率 100%を達成することは難しい。全ての

コミュニティバス等の収支率が 100%を達成するというのが正しいのかは議論が必要である。

【北村委員】

- ・ その場合は他の代替サービスを考えれば良い。

【久保田会長】

- ・ コミュニティバスが路線バスの代替サービスという位置づけである。路線バスは民間なので 100%以上目指している。路線バスが運行していない地域を補完して運行するために生まれたのがコミュニティバスであることを考えると、収支率 100%が本当に良いのかは議論が必要ではないか。

【坂本委員】

- ・ 収支率 40%というのは、確かに収支だけ考えると事業にならない話であるが、必要サービスとして提供されているものであるため、単純な商売の収支とは違うと前回の協議会では議論があった。
- ・ コミュニティバス・乗合タクシー等の評価の指標としては、収支率のみではなく、例えば利用者数に占める免許返納者数の割合や、コミュニティバス・乗合タクシー運行による外出回数の変化等、そのようなデータもあれば社会的な意義を明確にしやすいと思う。そういった観点からもアンケート調査を検討頂きたい。

【久保田会長】

- ・ 確かに坂本委員からご指摘頂いたような観点や、市民の満足度等も含めた、様々な観点で評価していく必要があるのではないか。

【戸村委員】

- ・ 見沼区大砂土東地区などで利用者アンケートの結果を見ると、高齢者の方が利用者のほとんどを占めている。メインの大通りに行く路線バスに加えて、それ以外の場所に行くことができるようなルートで運行するというものだと思う。
- ・ 収支も考えなければいけないが、利用者は高齢者の方が多く、生活・地域密着型に重きを置いて考えておられる交通網だと思う。大きな意義があると思う。

【松本欣也委員】

- ・ 乗車率、すなわち客定員に便数を乗じた値を分母とし、利用者数を分子として集計した値のようなデータはあるか。先ほどあまり利用されていないために特定の便を削るという説明があったが、利用されていないコミュニティバスは本来の目的を果たしていないと考えられる。収支の観点のみから判断するわけにはいかないのはわかるが、市民の方々が利用している状態を説明できれば、ご理解頂けるのではないか。そのようなデータがあれば教えて頂きたい。

【事務局】

- ・ 今は手元にないが、可能であれば次の機会に示したいと思います。

【松本欣也委員】

- ・ 路線バスが運行していない地区にコミュニティバスや乗合タクシーを運行させるのだから、ターゲットの母数が想定されるのではないか。コミュニティバスや乗合タクシーを運行している地区に住んでいる交通弱者の人数に対して、どれぐらいカバーできている等、分析できれば良いのではないか。

【久保田会長】

- ・ 利用者層・利用目的の分析、あるいはその地域で必要としている人に対する利用者数等を明らかにするにはアンケート調査が必要になってくるだろう。今年度は難しいかもしれないが、その辺の調査についてもご検討頂きたい。

【事務局】

- ・ 乗合タクシーは事業者の協力の下、利用者数を調査させて頂いております。コミュニティバスはこれまで乗降区間等のデータが無かったため、今年度予算化し、調査しようと思っております。しかし、予算が限られているため、できる調査は限られています。まずは今年度調査を行い、不足事項については翌年度以降調査を行いたいと考えております。その結果を今後お知らせしたいと思います。

【久保田会長】

- ・ 資料3は決議事項なのでお諮りしたい。

(出席者全員一致で、

議題1「見沼区大砂土東地区乗合タクシーの本格運行への移行について」、

議題2「見沼区片柳西地区乗合タクシーの実証運行の延長について」、

議題3「岩槻区和土地区乗合タクシーの運行ルート等の変更について」を了承)

2-3. 専門部会の設置について

【事務局】

資料5「さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程(案)」の説明

【久保田会長】

- ・ ご質問、ご意見はあるか。

(質問・意見なし)

- ・ 異論が無いようであるので、バス専門部会設置規程は資料5のとおりで決定する。バス専門部会の委員の方々にはよろしくお願ひしたい。

2-4. その他

- ・ (特になし)

3. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は長時間にわたり活発なご意見を頂戴し、ありがとうございました。
- ・ 次回の協議会は、本日頂いたご意見の内容を精査し、10月頃の開催を予定しております。日程が決まり次第ご案内させていただきます。
- ・ バス専門部会は開催日時が決定した段階で、広報等でご案内します。バス専門部会の成果については協議会でもご議論頂く予定としております。
- ・ 以上で平成30年度第1回さいたま市地域公共交通協議会を閉会いたします。

以上