

令和2年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会

議事録

- 日時：令和2年9月23日（水）14時00分～16時00分
- 場所：ときわ会館5階 502会議室
- 配布資料
 - ・次第
 - ・名簿・席次表
 - ・資料1 桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシーの新規導入について
 - ・資料2 見沼区片柳西地区乗合タクシーの評価期間の見直しについて
 - ・資料3 さいたま市公共交通運行継続支援金について
 - ・資料4 バス路線に係る要望について
 - ・参考資料1 コミュニティバス等の新規導入・既存改善等の状況について
 - ・参考資料2 さいたま市コミュニティバス等導入ガイドライン抜粋
 - ・参考資料3 令和元年度さいたま市地域公共交通協議会
第3回バス専門部会 議事録
- 出席者名
 - ・交通ジャーナリスト 鈴木 文彦
 - ・国際興業株式会社 運輸事業部 次長 中村 浩幸
(代理：細川 正大)
 - ・西武バス株式会社 運輸計画部 部長 関根 康洋
 - ・一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 鶴岡 洋
 - ・一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長 藤田 貢
 - ・国際興業労働組合 中央執行副委員長 山本 道夫
 - ・さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 家崎 清子
 - ・さいたま市障害者協議会 会長 中野 勇
 - ・さいたま市自治会連合会 会長 松本 敏雄
 - ・さいたま市老人クラブ連合会 副会長 高桑 稔
 - ・公募市民 小野 行俊
 - ・公募市民 高田 博
 - ・公募市民 戸村 順子
 - ・さいたま市 都市局 都市計画部 部長 土屋 愛自

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。ただいまから、令和2年度さいたま市地域公共交通協議会第1回バス専門部会を開会いたします。本日は、お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。
- ・ 本日は、窓を開けての会議、マイクの消毒など、感染リスクを最小限に抑えて進行させていただきます。皆様におかれましても、会議中のマスクの着用など、ご協力をお願い致します。
- ・ 議事に入ります前に、今回からご出席いただきます委員をご紹介します。

(新規委員の連絡)

- ・ 欠席のご連絡をいただいている委員をお知らせいたします。

(委員欠席の連絡)

- ・ 次に、本日の資料について、確認させていただきます。

(資料確認)

- ・ それでは、これより議事に移りたいと存じます。進行につきましては、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程に部会長が議長となることとなっておりますので、鈴木部会長にこれからの会議の進行をお願いしたいと存じます。鈴木部会長、よろしく願いいたします。

【鈴木部会長】

- ・ さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程により、議長を務めさせていただきます。それでは、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、16名の委員中14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バス専門部会設置規程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。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立した。次に、会議録の署名委員を決めたいが、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会運営規程により、私から指名させていただきます。今回の署名については、関根委員、高田委員、以上お二人をお願いしたいと思うが、よろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ それでは、関根委員、高田委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので、ご署名をよろしく願いしたい。続いて、本日の会議の公開について

諮りたい。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺いたい。

【事務局】

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する議事はありません。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局から、本日は非公開事項に該当する議事がないとのことであったので、本日の会議を公開で行いたいが、よろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ それでは、本日、会議は公開とする。事務局は、傍聴者について報告をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 本日は1名の傍聴者がいらっしゃっておりますので、傍聴者の方が入場するまでしばらくお待ちください。

2. 議事

(1) 桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシーの新規導入について

【事務局】

参考資料1「コミュニティバス等の新規導入・既存改善等の状況について」の説明

参考資料2「さいたま市コミュニティバス等導入ガイドライン抜粋」の説明
資料1「桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシーの新規導入について」の説明

【戸村委員】

- ・ 需要調査について、想定利用率の分母を回答した人数ではなく需要調査表を配布した人数としているのはなぜか。

【事務局】

- ・ 回答のない方は利用しないと仮定しているため、回答者 412 名ではなく配布した 1500 名を分母といたしました。

【家崎委員】

- ・ 需要調査の結果以外に、自治会からは意見があったか。

【事務局】

- ・ 日常生活で使うスーパー、病院の要望が多くありました。すべての施設を網羅すると複雑なルートになってしまいますので、地域の皆様と話し合いこのルートとなりました。

【中野委員】

- ・ 需要調査の障害者の割合はどの程度だったか。

【事務局】

- ・ 無作為に 1500 名を抽出しているため、障害者の割合は把握しておりません。

【松本委員】

- ・ 運行経路が 2 区にまたがっているため、区ごとに代表を決めて区内で協議することが必要ではないか。市が呼び掛けて行うのではなく、まずは自治会関係者で相談し、その後 2 区の代表者同士で話し合うことが必要とを感じる。
- ・ 利用しないと回答した理由の多くが「ルートが合わない」となっている。道幅や運行距離の関係など事情はあると思うが、ルートを変更して「ルートが合わない」と回答した方の割合を下げることは可能か。

【事務局】

- ・ 桜区は五関の自治会長、中央区は円阿弥の自治会長が中心に区内で集まっております。最近ではコロナの関係もあり、2 区の自治会長とさいたま市で意見

を集約してから関係自治会と打ち合わせをしております。

- ・ ルートは決定したルート以外にも案がございましたが、交通空白地区を解消すること、要望が多い目的施設を経由することを考慮し、通学路の時間帯規制等を避けてルートを決めました。ワンボックス車両とはいえある程度の道幅は必要なので、道幅が広く運行効率の良いルートを選定して地域組織の方々と話し合ったうえでルートを決めました。
- ・ 「ルートが合わない」という回答が多いですが、まずはこのルートで運行開始し、利用が少なければその理由を分析したうえで利用促進活動を進めていきます。

【松本委員】

- ・ 地元から活発に意見が出るように音頭をとる人間が必要だと思う。
- ・ 市街化調整区域など道路形態が地域のニーズと合わない部分があると思うが、「ルートが合わない」という回答を掘り下げてほしい。

【事務局】

- ・ ガイドラインにもお示しした通り、主体は地域で、市と運行事業者が三者協働で事業を行っております。需要調査を地域組織の方々が行うことは難しいため市が行っておりますが、ルート案の決定、停留所設置の了承、沿線自治会の合意形成などは地域組織の方々が行っております。
- ・ ルートについては繰り返しになりますが、地域組織の方々が中心になって様々な意見を集約し絞ったという状況です。

【高田委員】

- ・ 需要調査での収支率が 34.5%と本格運行以降の要件である 40%を下回っているが、好転させる方策はあるのか。交通空白地区は駅からは遠いため、今後人口が減少することが考えられる中で、どうしたら収支率 40%をクリアできるかが課題になるのではないかと。

【事務局】

- ・ 今回の専門部会後の地域公共交通協議会で実証運行の実施について承認をいただきましたら、地域組織の方々と話し合い、利用促進のチラシをどこに何部配るかなど、どのような利用促進活動をするか検討する必要があると考えております。他地区の乗合タクシーでは半年から1年程度で収支率が40%を超え本格運行に移行するケースが多いですが、今回はルートが長く1日6往復なので、起点から終点までの乗り通しではなく途中途中で利用してもらわないと利用は伸びないと考えております。

【戸村委員】

- ・ 乗合タクシーのコンセプトは病院や商業施設、役所を結ぶルートとなっており、高齢者向けとなっている。「ルートが合わない」というのは若年層にと

って合わないということではないか。世代間の利用の仕方の違いも考慮して
需要調査の結果を確認すると良いのではないか。

【事務局】

- ・ 今回の需要調査では年齢別の分析は行っておりません。しかし、年齢は 10 歳刻みで確認しておりますので、今後の利用促進活動の参考にすることは可能です。

【戸村委員】

- ・ 年齢層によっては「将来的に利用する」も多くなるはずである。

【小野委員】

- ・ 本格運行の目安が収支率 40%ということは、残り 60%は税金を使っている。今後新路線をどこまで許容できるのか。デマンド等の検討は行わないのか。

【事務局】

- ・ その点はまさに我々の課題となっております。何年後までに何路線という目安はなく、要望が来ましたら各地区で対応しております。地域が主体となっているので、スピード感はそれぞれ異なります。
- ・ 本年度はコロナの関係か要望はまだ来ておりませんが、現在も市内には交通空白地区等が多く存在しており、年々路線数を増やしていくと、市の予算にも限界がきます。
- ・ そのため、AI デマンドの実証実験を通して交通空白地区等を面的に解消できないか、今後検討していく予定です。

【小野委員】

- ・ AI デマンドは民間主体ということだが、市の資金面での関わり方はどうなっているか。

【事務局】

- ・ この取り組みは埼玉トヨペットがトヨタモビリティ基金に応募したところ 2 年間で 2000 万円の交付がありましたので、この 2 年間は民間の資金で実施いたします。3 年目以降は継続運行や他地区への展開を行えるよう、市が分析、運行を補助することも検討しております。

【山本委員】

- ・ 収支率に関わる燃料油脂費は他地区の実績を考慮しているとあるが、いつのデータを参照しているのか。時期によって 30 円ほど差があり、収支率計算に有利不利が出てしまうのではないか。

【事務局】

- ・ 燃料油脂費は、平成 30 年 12 月 3 日から令和元年 11 月 30 日までの和土地区の実績に基づいて計算しております。需要調査が令和 2 年 2 月 3 日から 2 月 16 日なので、地域によって差はありますが、ある程度最新のデータに基

づいているのではないかと思います。

【山本委員】

- ・ 申請や要望の時期によって燃料油脂費が変わるので収支率が変わってしまう。過去5年の平均を取るなど工夫が必要ではないか。

【鈴木部会長】

- ・ ここ数年は変動が大きいので、事務局は今後燃料油脂費を試算する際には、工夫していただきたい。

【鈴木部会長】

- ・ 実証実験を事務局通り進めていくことでよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

- ・ それでは桜区大久保・中央区西与野地区の乗合タクシーは、STEP3の実証運行の準備に進めていく。途中委員の指摘があった通り、需要調査の収支率が40%を下回っているため、いかに実証運行の間に40%を達成するかが重要になる。

(2) 見沼区片柳西地区乗合タクシーの評価期間の見直しについて

【事務局】

資料2「見沼区片柳西地区乗合タクシーの評価期間の見直しについて」の説明

【戸村委員】

- ・ 特に乗合タクシーは3密回避が難しい。定員9人なので、3密回避となると2~3名になってしまう。仲の良いお年寄りたちが時間を決めて集まっており、運転手も含めて談笑していた。プライベート感がありグループではない方は乗りづらいだろう。
- ・ さいたま市ではタクシーチケットを配布している。高齢者や障害者などが申請してタクシー初乗り分のチケットを受け取る形となっているが、利用されているのか。乗合タクシーを回避したいときに、タクシーチケットの情報を知らない方もいらっしゃるはずである。

【事務局】

- ・ タクシーチケットは福祉部局の所管でございます。乗合タクシーでは密集は避けられないので、それが8月の数字の落ちこみに現れているのではないかと考えております。アフターコロナでは地域が主体となって周知活動を行って利用者の裾野を増やしていきたいと考えております。

【戸村委員】

- ・ 交通空白地区等の住民に対して、地域で会員を募って決まった時間に乗り合

わせ、商業施設や病院、役所に週数回向かうという取り組みがあると聞いている。市ではそのような取り組みはあるか。

【事務局】

- ・ そのような取り組みは高齢福祉課が行っております。交通空白地区等の対象ではない地域の住民に対して、福祉施設から車両手配のご協力をしていただき、無償で週数回スーパー、病院などに運んでいるという事例がございます。

【戸村委員】

- ・ 福祉施設の利用者でなくては利用できないのか。

【事務局】

- ・ 自治会が主体で、車両とドライバーを福祉施設から社会貢献として提供して頂き運行しております。そのため、福祉施設の利用者でなくても利用可能です。

【松本委員】

- ・ 今まで健康のために外出していたのが、自粛するようになった影響が出ている。ワクチンなど効果のある施策で安心が確保されないと、利用者数は元には戻らないのではないかと思う。
- ・ 今までバスを利用していた学生が自転車に切り替えているのではないか。学校に協力してもらい、状況を把握できないか。

【事務局】

- ・ さいたま市のシェアサイクル利用は伸びております。自転車の利用状況につきましては、今後検討させていただきます。

【松本委員】

- ・ 自転車のマナーの悪さが深刻である。三橋中央通りでは学生が非常に多くなっている。大宮駅西口を利用するのは大宮国際中等教育学校、大宮光陵高校、大宮南高校など数多い。実態を把握し、自転車の乗り方の指導を学校に要請することが必要だと思う。

【事務局】

- ・ マナーについては教育委員会を通してお伝えしていきます。

【高田委員】

- ・ 評価期間について、他の自治体の実証実験状況を参考にして今後の予定案を提示していく必要があるのではないか。

【事務局】

- ・ ワクチンの開発進行や、路線バスの利用回復の落ち着きなど、今後地域で利用促進活動を行うことができるような状況になりましたら進められるよう準備をしていきたいと考えております。

【小野委員】

- ・ 他の地区の評価期間に変更はないか。
- ・ 片柳西地区ではルート変更を行っているが、あまり利用が伸びなかったから変更しているのか。それにコロナが重なると相当の努力が必要なのではないかと思う。

【事務局】

- ・ 他の路線はいずれも本格運行中で、7月に令和元年度と令和2年度の値は参考値とすることを第1回地域公共交通協議会で承認をいただいております。
- ・ 片柳西地区は収支率が40%を下回っており、利用促進のために、新たに加わった大和田自治会や地域組織から要望のあった大宮体育館や彩の国東大宮メディカルセンターを経由するようにルートを変更しました。

【小野委員】

- ・ 成績が非常に悪いため変更したのではなく、自治会の要望に合わせたものであるという認識でよろしいか。

【事務局】

- ・ 収支率は20%強となっているため、利用促進策としてルートを変更しました。

【戸村委員】

- ・ コロナ対策としては何を行っているか。

【事務局】

- ・ 休憩時間中に車内の消毒を行う、ドライバーと乗客の間にシートを設置する、マスク着用や私語の自粛を求める張り紙の掲示などの対策を行っているという状況でございます。

【戸村委員】

- ・ 定員は9名か。密にならないのか。

【事務局】

- ・ 9名のままなので、満員では密になってしまう状況です。

【鈴木部会長】

- ・ 評価期間の見直しについて、今後評価期間を検討するという事によろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ 今後の会議の度に事務局には最新の状況を報告して頂きたい。

【藤田委員】

- ・ 先ほど議論のあったタクシーチケットについて、県の障害者福祉推進課は障害者を対象におおむね初乗り運賃分のタクシー利用料金の助成を行っている

る。対象となる方は各市町村で異なるが、県が包括的に取りまとめたうえで乗用自動車協会と協定を結び、独自の取り組みを行う鴻巣市を除く市町村で実施している。

3. 報告

(1) さいたま市公共交通運行継続支援金について

【事務局】

資料3「さいたま市公共交通運行継続支援金について」の説明

(特に意見なし)

【鈴木部会長】

- ・ これに関連して、配布資料について鶴岡氏に説明して頂きたい。

【鶴岡委員】

国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査」、日本バス協会「バスにおける新型コロナウイルス感染予防への取り組み リーフレット」の説明

【鈴木部会長】

- ・ 説明のあったチラシは、一般の方々がバス協会のホームページを見ることは中々ないので触れる機会が少ない。さいたま市からアピールしていただきたい。

(2) バス路線に係る要望について

【事務局】

資料4「バス路線に係る要望について」の説明

【細川代理】

- ・ 増便、新規路線は既存路線を削減して運転士を回さなければならない。慢性的な運転士不足で、これからも大型二種免許保持者が増える見込みがない。さらにコロナの影響で設備投資や人材確保が厳しくなっている。
- ・ 深夜バスの運転再開は深夜の人の動きがないため難しい。深夜バスの前の終バスどころか、20時頃から乗客が少ないという状況である。
- ・ 鉄道の終電繰り上げについて、終点駅から接続するバスは運行しているが、バス1台分のニーズがあったからできたことである。深夜帯の人の移動が抑えられている中で、需要回復を待つ必要がある。
- ・ 新しい市立病院のバスバースについては認識している。路線の復活は先述した通り難しい。現状の路線が遠回りなのは重々承知しているが、路線の復活はほかの地域の影響が大きい。路線の増便は今後の需要を踏まえて慎重に検討していきたい。

【関根委員】

- ・ さいたま市からのバス事業者への支援に感謝申し上げる。
- ・ 深夜バス以外は運休せずにサービスを維持しているが、非常に苦しい状況である。現行のサービス水準を維持することは不可能に近い。大宮営業所だけで5か月で2億以上のマイナスであり、大きな赤字が予想される。鉄道会社のように大きな資産があるわけではない。
- ・ 深夜バスは大宮駅西口発の便は減便しながらも再開しているが、川越市や狭山市の系統は9月に廃止された。20～21時台の利用動向を見ながら考えていきたい。
- ・ 鉄道代替の深夜バスについて、西武バスでは鉄道駅からのフィーダー輸送が多いので難しい。現在は貸切バスの運転手を活用しているが、この対応を長期的に継続するのは難しい。

【事務局】

- ・ 厳しい状況であることはよく理解できましたが、地域からの声ですので、真摯に受け止めて頂ければ幸いです。今後も逐次、情報提供させていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

【鈴木部会長】

- ・ 明らかに夜間の人動きが少ない。中央線に東京駅から乗るとき、コロナ前は21時～22時台は満員だったが、現在は座席が埋まるのがやっとの状況で、新宿駅でようやく立ち客が出る程度である。このように明らかに夜間の需要が変わってきている中で、どのようにサービスを提供していくか見極めていく必要がある。

4. その他

【鈴木部会長】

- ・ 全体を通して意見はあるか。

【松本委員】

- ・ 大宮駅周辺は南銀座商店街のクラスター発生等の報道の影響で昼間の人出も少なくなってしまった。南銀座商店街の従業員に PCR 検査をした結果、陽性者は一人だけだったが、なかなかマスクは PR してくれない状況である。他市の例では、鴨川市では、中国からの帰国者を受け入れた時、地元は騒然となった。しかし、病院が市民向けに講演を開くことでコロナについて正しく向き合えるようになったと聞いている。このようにコロナについては、正しく理解することを促すことで経済を戻していく必要があると考えている。

5. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は、長時間に渡り活発なご議論を頂き有難うございました。今回の議事につきましては、10月30日の地域公共交通協議会に諮らせていただきます。次回のバス専門部会については、2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ので、よろしくお願いいたします。
- ・ それでは、これを持ちまして、令和2年度さいたま市地域公共交通協議会第1回バス専門部会を閉会いたします。本日は、ありがとうございました。

以上