

令和4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4年6月27日（月）15時00分～

□場所：新都心ビジネス交流プラザ A 会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 名簿・席次表
- ・ バス1 大砂土東地区乗合タクシーの運行ルート変更について
- ・ バス2 コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について
- ・ バス3 コミュニティバス等の利用状況について
- ・ バス4 AI オンデマンド交通サービス実証事業（第2期）「みそのRED タクシー」結果概要
- ・ バス5 柏崎・美幸町地区 AI デマンド交通実証実験について
- ・ 参考資料1 令和3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 担当部長     | 中村 浩幸<br>(代理：久武 雅人)  |
| ・ 東武バスウエスト株式会社運輸統括部業務課 課長 | 山科 和仁                |
| ・ 西武バス株式会社 計画部 部長         | 関根 康洋                |
| ・ 朝日自動車株式会社 専務取締役         | 日置 岳人                |
| ・ 一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事      | 関根 肇                 |
| ・ 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 中央副執行委員長       | 美濃浦 優孝<br>(代理：須清 隆史) |
| ・ 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                 |
| ・ さいたま市老人クラブ連合会 副会長       | 高桑 稔                 |
| ・ 市民公募                    | 小幡 道宏                |
| ・ 市民公募                    | 高田 博                 |
| ・ 市民公募                    | 戸村 順子                |
| ・ さいたま市 都市局 都市計画部 部長      | 本多 建雄                |

## 1. 開会

---

### 【事務局】

- ・ 令和4年度さいたま市地域公共交通会議第1回バス専門部会を開会する。
- ・ 本日の資料について、確認する。

#### (資料確認)

- ・ これより議事に移らせていただく。進行については、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より部会長が議長となるため、鈴木部会長にこれから会議の進行をお願いしたい。

### 【鈴木部会長】

- ・ ようやく今年度に入り、対面での会議がほぼできるようになった。ゴールデンウィーク後の感染状況のリバウンドもほぼ見られなかった。人の流れも落ち着きつつあるものの、コロナ以前までの回帰はみられないということを実感している。今後の人の動き方等に注目しながら公共交通についての議論を深めていきたいと思う。
- ・ 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く。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】

- ・ 委員の出席状況について、本日は、16名の委員中15名の方が出席されている。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いるため、本日の会議は成立することを報告する。

### 【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設置規程により、私から指名させていただく。今回の署名については、西武バスの関根委員、中野委員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、西武バスの関根委員、中野委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので、ご署名をよろしくをお願いしたい。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案件はない。

### 【鈴木部会長】

- ・ 事務局から、本日は非公開事項に該当する案件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、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】**

- 本日の傍聴者はいない。

**【鈴木部会長】**

- それでは、傍聴者なしということなので、このまま議事に入る。
- 本日は、議事2点、報告事項3点で構成されている。まず議事1「大砂土東地区乗合タクシーの運行ルート変更について」事務局から説明をお願いしたい。

## 2. 議事

---

### (1) 大砂土東地区乗合タクシーの運行ルート変更について

#### 【事務局】

バス1「大砂土東地区乗合タクシーの運行ルート変更について」の説明

#### 【鈴木部会長】

- 以上の事務局提案について、御質問等あればお願いしたい。

#### 【戸村委員】

- 当該地区において、日々感じてきたことが実行されたと感じている。当該地区では人口が増加しており、ハレノテラスにおいては実際に病院も含め多数の施設が開業している状況で、これからも伸びる路線ではないかと思っている。変更ルートについてははしかるべきルートなのではないかと思う。
- 東大宮駅を利用時、乗合タクシーの存在は知っていたが運行本数の少なさから利用せずに駅まで歩いていたが、御高齢の方、ファミリー層には乗合タクシー等が必要だとずっと思っていた。とても良い取り組みだと思う。今後の動向も注目していきたい。

#### 【小幡委員】

- P.2の直近の停留所別乗降人員を見ると、東大宮駅の乗降が最も多く、次いで彩の国東大宮メディカルセンターが多い状況となっている。沿線の中にあるバス停の利用率が非常に下がっているということで、見た目では東大宮駅から彩の国東大宮メディカルセンターの移動が多い路線という印象を受けるが、そのところは今回のルート変更と合致していないように感じるが、どのようなイメージで捉えているのか。

#### 【事務局】

- 利用者数については、コロナの影響で全体的に落ち込んでいる。特に、彩の国東大宮メディカルセンターについては、新型コロナウイルス流行以前については東大宮駅より乗降者数が多くなっていたが、現状利用者数が大きく落ち込んでいる。元々彩の国東大宮メディカルセンターの利用が多かった路線という性質から現在収支率が落ち込んでいる状況だが、ハレノテラスのような大型商業施設に經由することで収支率の大幅な改善が期待できると事務局としては考えている。実証運行後の利用者数の増減についても慎重に分析していきたい。

#### 【小幡委員】

- 地元の方にとっての利便性の観点からいうと、買物や、駅・病院へのアクセスという利便性の向上が図られるかと思う。今後ルート変更に伴い、東大宮駅からハレノテラスまで行く方が増えていくことが想定されるが、中間のバス停の利用率が少ない中で、地元の利用率がどうしてこれだけ上がるのかが少し疑問に思えた。

#### 【事務局】

- 元々、東大宮駅の近くに彩の国東大宮メディカルセンターが立地していたが、土呂駅周

辺へ移転したという背景から、東大宮駅から彩の国東大宮メディカルセンターへの利用が多かった。今回、ハレノテラス周辺に大きな交通空白地区があり、その自治会から、「我々も彩の国東大宮メディカルセンターに行きたい」との要望があり、ルート変更の検討が進んだ。我々の期待としては、沿線地域には大型の商業施設が少ないので、利用者数の少ないバス停周辺の住民がハレノテラスへの買物で路線を利用し、乗降者数が増加するという想定している。そうした期待値がアンケートの中にも入っているのではと感じている。その辺りを引き続き見定めていきたい。

**【高田委員】**

- 運行ルート案をみると、運行距離が 8.8 km から 12.1 km に伸びている一方で、時刻表についてはさほど変更のないピッチで運行が予定されている。平日の運行なのでハレノテラスが盛況の時は避けているのかもしれないが、ハレノテラス利用者で混雑した場合等、スムーズに運行できるのか、定時性の確保には問題がないのか。

**【事務局】**

- 時刻表については、運行事業者である見沼交通による試走や、話し合いの結果、時刻表案を検討している。早発ができないということも加味し、こちらの時刻表案が出来上がっており、事務局としては問題ないと考えている。

**【高田委員】**

- 1 日当たりの事業者が運行できる枠の時間内で運行するために、9.5 便が 8 便に減るという理解でよろしいのか。

**【事務局】**

- 彩の国東大宮メディカルセンターの利用時間がコントロールポイントとなっており、7 時台～17 時台という設定となっている。

**【高桑委員】**

- 委員の立場での意見としては、皆さん現場を本当に踏査して検討されているのか、という疑問がある。
- 瀬戸内海の島では、島と本土の行き来については通船を利用するしかない。利用者の方へ不便がないですかという話をしたところ、船の運行時刻に自分達の生活を合わせればそんなに不便ではないとの意見が出た。これは非常に面白い問題である。
- こういった会議の席には分からないのではないかと感じて発言した次第である。

**【戸村委員】**

- 現状の話、利用状況としては東大宮駅や彩の国東大宮メディカルセンター、土呂駅の利用が突出しているが、沿線地域住民にとってもハレノテラスの存在は大きく、毎日駐車場も満車の状況である。脱炭素社会の実現等が言われている中、果たしてクルマ社会からの脱却が今後できるのかと思う。乗合タクシーは規模が小さく、今回の収支率アップに見合う形態なのかという疑問がある。サービスが良ければクルマから転換

してもらえると期待も不安もある。クルマから転換される需要を受けられる存在になればよいと思う。

- 説明にあった通り、東大宮の方が彩の国東大宮メディカルセンターに多く行かれている状況である。
- ハレノテラスでは地域を巻き込むくらい多くの病院が開業されており、盛況がうわさになって少し離れた地域からも来訪がある。

**【中野委員】**

- 需要調査で障害者の利用についてはどの程度想定されているのか。

**【事務局】**

- 需要調査においては障害の有無について質問項目を設けておらず、把握していない。

**【中野委員】**

- さいたま市のノーマライゼーション条例の観点からいうと、重要な項目かと思われるため、検討していただきたい。

**【事務局】**

- 今後、需要調査やアンケート調査を実施するにあたり、調査項目について工夫するよう検討していきたい。

**【日置委員】**

- ハレノテラス自体で無料送迎のサービスは出していないということによろしいか。

**【事務局】**

- ハレノテラスによる無料送迎バスの運行は無い。

**【高桑委員】**

- 先ほどなぜ瀬戸内海の事例を申し上げたかと言うと、今の市の状況を見ると、高齢者に対するサービスが洪水のようにある状況である。
- ありがたいことではあるが、サービスする必要がない部分は思い切って取捨選択するなど必要かと思う。
- 会議において堅苦しくなく意見が出るようお願いしたい。

**【鈴木部会長】**

- 今回の事務局提案については、コロナ禍で収支率が悪化している状況での話というのはもちろんあるが、新たな交通空白地域をカバーすること、商業施設へ接続することで新たな需要を喚起することを含んだ提案かと思う。提案について、支持する意見はあったが、否定する意見は見られなかった。もしよろしければ、合意を頂いて次の段階に進む形としたいが、改めて他に御意見等あるか。

**【小幡委員】**

- 数字的にはかなり希望的な数字であるという印象である。今後、実証運行を進める中で実際の数字が乖離した場合、見直しの上、新たな提案をいただけるということによろしいか。

**【事務局】**

- その通りであり、実証運行から本格運行へ移行する際には改めてお諮りさせていただく。

**【鈴木部会長】**

- ガイドラインに則り検討して進めていくことになる。当然、実証運行の経過をみながら進めるため、その点のご心配には及ばない。それでは、今回の提案については進めてよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

- バス専門部会での皆様の了承を得られたので、先へ進めさせていただく。最終的には地域公共交通協議会で議決する。

**(2) コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について**

**【事務局】**

バス2「コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について」の説明

**【鈴木部会長】**

- コミュニティバス等導入ガイドラインの改定については、公共交通を取り巻く環境の変化が激しい中で、じっくり検討を進めるという方針となっている。
- コンセプトについては、前回のバス専門部会にて、いただいた意見への対応としての事務局の提案に対し御意見をいただきたい。補完交通というコンセプトを継続するということと、既存交通との共存・共栄を考えつつ交通モデルを構築するということについて地域の支援をするということが示されているが、このあたりの妥当性について御意見があればいただきたい。
- 検討対象地域については、現状の整理・検討状況に対し御意見をいただきたい。
- 事務局からの御説明に関して御意見・御質問などあればお願いしたい。

**【久武代理】**

- 検討対象地域について、条件設定を細かく設定していただいております、分かりやすいかと思う。他の自治体ではあまりここまで詳細に条件等が設定されていないのではないかと。
- 運賃に関して、基本的には既存交通との共存・共栄を目的として、料金水準についても民間路線バスと同じレベルとしていただければ、多少路線が重なっていても上手くデザインができると思う。短区間でのピストン輸送等の場合に、利用者の運賃負担を下げなどの検討もあるかと思うが、共存・共栄の中の料金体系について御検討いただきたい。
- 運行本数に関しては、利用時間に合わせるという考え方もあるかと思う。1時間に1便では普段マイカーを使われている方は待ってられない。不便地区に関して1日12便の設定とのことだが、これについてもいろいろな考え方があるかと思われる。運行ダイ

やに合わせて生活するという考え方もあるかと思うので、広い視野で考えていただければと思う。

**【事務局】**

- 細かいサービス水準については、次回皆さんの御意見を伺いながら議論していきたい。補完交通という位置づけについては継続する方向であり、交通事業者に納得いただけるような形で検討を進めていければと思う。

**【高田委員】**

- 委員に対する意見聴取について、サービス方針は非常に重要な検討項目かと思うが、この文言だけでは、極端に言うと安くて便利であれば利用者が増えるということになってしまう。重要なのは言葉が出てくる背景ではないか。検討する3項目については背景が共通することが想定され、そのあたりが本当に対応すべき課題であったりすることが予想される。そのあたりが明確になるように資料を作成していただきたい。

**【鈴木部会長】**

- これから委員の皆様にご意見聴取する中で、背景として記載されている内容が、具体的な話であると、受け取り方によっては事務局の意向として受け取られかねない。事務局としても、誤解を与えないよう注意しながら資料の準備をお願いしたい。
- 例えば運賃を100円や無料としたいという意見があると記載されると、事務局がそのような方向性にしたいのではと誤って認識してしまうといけないため、記載方法は注意願いたい。

**【小幡委員】**

- P.5 検討対象地域の設定の参考資料について、直近10年間で交通空白地区等の居住人口は取組みにより減っているとのことだが、事務局としては交通空白地区等を無くすということが目標なのか。個人的にはそこまでする必要はないのではと考えている。

**【事務局】**

- まず、コミュニティバス等導入ガイドライン策定当初からの考え方として、市が政策的に交通空白地区等の解消を目的としているというものではない。あくまでも、路線バスや鉄道のサービスが行き届いていない、不便な地域を洗い出して、こういった地域であればコミュニティバスや乗合タクシーの新規導入や運行改善の検討を行うことができるとしている。今の段階では、この交通空白地区等をゼロにするという考えではなく、こういった地域においてお困りの方がいれば本市が積極的に支援する、ということがコミュニティバス等導入ガイドラインの考え方である。

**【鈴木部会長】**

- ここは非常に大切なことかと思う。全国的にも交通空白地区等を無くすことが目的化している地域が見受けられる。これについて、さいたま市は妥当な考え方で進めていると思われる。

**【戸村委員】**

- 補完交通という議論があったが、岐阜市の例として、路線バス・コミュニティバスの共存・共栄のため、市がバスネットワークというものを確立して、関係者間で話し合いをし、どのような立場で、どのような支援を行っていくか、どんな路線を担当するかなど、相互に意見交換を行いうまくいったという事例を聞いた。先日も、バス事業者の収支の状況等についてもっとざっくばらんに話したらどうか、という意見があったが、そういった機会があったらよいのではと思う。

#### 【事務局】

- コミュニティバスは路線バスの補完交通である、というこれまでのコンセプトは継続するが、これからは、補完交通であることにプラスして、バス事業者と一緒に、Win-Win の関係で共存・共栄を図り、市民の方々の利便性を上げていくということをコミュニティバス等導入ガイドラインに記載していけたらよいと考えている。バス事業者とも密なコミュニケーションを取り進めているところである。

#### 【鈴木部会長】

- もう少し規模が小さいほうが意見しやすいのかもしれないが、バス専門部会も関係者が集まって意見を交わす場となっている。そういった場が大切であることは言うまでもなく、いくつかの地域で協議会のお手伝いをする中でも、行政・市民・事業者間で信頼関係を作ることによって公共交通が改善するということがある。お互いの信頼関係を構築するといった意味で、今後会議体のあり方についても考えていきたい。
- 検討対象地域について、不便だという感情は人・環境により異なる。他市との比較も資料に出ている通り、さいたま市は設定が比較的手厚い。年齢を重ねると負担なく歩ける距離が短くなるということはあるかと思うが、具体的にどんな数値が適切か、決まりはない。
- さいたま市や近辺の地域の場合、JR 等の駅だと、駅のホームの長さだけで 300m あり、サービス圏域をあまりにも縮めてしまうと、駅近辺に住んでいても不便地区の対象となる可能性もあり、地方都市とは状況が異なる。
- ある市では大規模な施設がある駅と規模の小さい駅ではサービス圏域の設定を変えている。駅施設が大きい場合、あるいはバス停のような駅の場合では異なる。遠くからでも駅が見えている状況でそこを目指して歩く場合と、見えていない状況で歩く場合とはだいぶ感覚が異なる。そういったことも踏まえ、議論は慎重に行うべきと考える。

#### 【高桑委員】

- 高齢者に関する議論に関しては立場上意見を述べる必要性を感じている。高齢者に対するサービスが溢れている中、一概にこうだというものではないと思っている。コミュニティバス等導入ガイドラインとしては決めすぎて悩まないように、市としての判断を補助するためのものと割り切って良いのではないか。

#### 【鈴木部会長】

- 本議題は、本日議決を取るという話ではなく、いただいた意見をもとに検討対象地域に

ついて引き続き検討を進めていただくことになる。

### 3. 報告

---

#### (1) コミュニティバス等の利用状況について

##### 【事務局】

バス3「コミュニティバス等の利用状況について」の説明

##### 【鈴木部会長】

- ・事務局の説明に関して、御質問・御感想等あればお願いしたい。

##### 【小幡委員】

- ・収支率は地区によって状況が異なる。特に北区と岩槻区では利用状況が回復傾向であるが、他地区との違いについて要因として考えられることは何か。

##### 【事務局】

- ・岩槻区は路線バスが少なく、通勤需要も多いことが回復傾向の背景かと考えている。
- ・北区は北区役所や大型ショッピングモールの利用の回復が結果に反映されていると考えている。

##### 【鈴木部会長】

- ・利用状況については、他自治体のコミュニティバス等においても同様の傾向がみられ、路線バスについても同様の傾向ではないか。これについては、想定される動きをしているという印象である。今後も注視の必要がある。
- ・運行開始時点でコロナ禍であった路線についても、少し状況が落ち着いた時点で対応を考えていく必要があるかと思う。

#### (2) 美園地区 AI デマンド交通について

##### 【事務局】

バス4「AI オンデマンド交通サービス実証事業（第2期）「みそのRED タクシー」結果概要」の説明

##### 【鈴木部会長】

- ・事務局の説明に関して、御質問・御感想等あればお願いしたい。

##### 【中野委員】

- ・美園地区では、国際興業のバス路線が1時間に1本運行している状況である。不便地域への対応ということでオンデマンドに対して利用ニーズはあると思うが、スマホ予約だけでは視覚障害者は利用できない点についてご検討いただきたい。

##### 【事務局】

- ・多様な背景をお持ちの方に必要とされていることは認識しており、今後も検討を続けたい。
- ・補足までに、第2期実証で行った取組みの中で、P.4に掲載の通り、アプリ登録等個別

相談会、スマホ勉強会での実証内容の紹介、電話予約への対応を実施している。P.14で示す通り、電話予約について、件数は多くはないものの対応している。今後も引き続き、サービス設計を図る中で様々なニーズに対応できるよう施策検討をしていきたい。

**【小幡委員】**

- P.7 下部の利用件数に関するグラフについて、利用時間帯と性別によるクロス集計はされているか。女性の20代30代が多いようだが、利用時間帯が分かれば利用者層が想定できるのではないか。

**【事務局】**

- P.9にて利用時間帯の件数は掲載しているが、性別によるクロス集計は実施していない。

**【小幡委員】**

- 利用者数が男女でなぜ違うのかという点を質問した。利用目的として買い物利用が多いということで女性が多いというのは想像できるが、美園地区の買い物の利便性向上につながったという説明ができるのではと考えたため、このような質問した。

**【久武代理】**

- デマンド交通については、柔軟に乗降場所を設定できることが強みである。アンケート等である程度要望をとることで収支率が改善するが、定員が少ないのである人が乗ることで他の人が乗れなくなるという側面もある。
- 東川口駅から浦和美園駅など、徒歩が可能な区間での利用が多くなると、本来必要としている交通不便地区居住者等が利用できないという状況もありうる。この点ではコミュニティバス以上にリスクがあるかと思われる。利用状況について分析をし、ぜひ収支率至上主義にならないように気をつけていただきたい。

**【事務局】**

- 背景として既存交通の補完というのが重要なテーマと認識している。既存交通との共存・共栄、Win-Winの関係を築くことが必要で、今後も交通事業者と協議を重ね様々な連携方策を模索していきたい。

**【鈴木部会長】**

- しっかりと仕組みを作っていただきたい。
- 目的に関して、自家用車からの転換・行動変容に関して、これまでの実績から言えることはあるか。

**【事務局】**

- P.17にて、みそのREDタクシーを今回利用した方が普段何を利用しているかについての調査結果を掲載している。徒歩、自転車が多く、自家用車からの転換も一定数見られる。

**【鈴木部会長】**

- どのあたりのターゲットを重点的に対応していくのか、展開していくのか、という見極めのために必要な視点であるため、継続して考えていただきたい。

- いただいた意見を参考にしながら、本格運行につなげられるよう検討をしていただきたい。

### (3) 柏崎・美幸町地区 AI デマンド交通実証実験について

#### 【事務局】

バス5「柏崎・美幸町地区 AI デマンド交通実証実験について」の説明

#### 【鈴木部会長】

- 事務局の説明に関して、御質問・御感想等あればお願いしたい。

#### 【藤田委員】

- 当時はトヨタモビリティ基金等を活用して実施したと理解している。今年度からは市の補助事業になるということで、引き続き、バスやタクシー事業者と丁寧に調整を図りながら、事業を進めていただけるようお願いしたい。

#### 【鈴木部会長】

- 報告2のみそのREDタクシーの方も、このような分析をして頂けるとありがたい。美園も含めてになるが、これを地域の交通の中で位置付けて機能させていくということが今後の課題かと思われる。実証を積み重ねて進めていただければと思う。

## 4. 閉会

---

#### 【事務局】

- 本日のバス部会の内容を、8月22日開催の地域公共交通協議会で報告させて頂く。
- 事務局から2点報告がある。1点目は、交通事業者の皆様への支援金給付の事業について、7月末頃開始を予定している。2点目は、さいたま市地域交通計画について、本日よりパブリックコメントを開始した。パブリックコメント等の意見を踏まえて次回の協議会で最終案を審議頂く予定になる。
- 次回バス部会は10月頃を予定している。
- これをもって、令和4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する。

以上