

前回会議の振り返り

【 報告事項 】

- (1) 市内循環バスの利用状況について
- (2) 試験運行ルートに関する意見等について
- (3) 乗降調査結果について

・今後の会議においても、それまでの期間の状況を報告します。

- (4) 生活支援型交通について

・生活支援型交通（デマンド交通）は、公共交通会議の協議事項とはせずに、交通弱者に対する生活支援施策として検討していきます。

【 協議事項 】

- (1) 運賃協議会の設置について

説明内容

道路運送法の改正により、従来、地域公共交通会議にて協議することができた運賃等については、同法第9条第4項に規定する運賃協議会を設置し、あらかじめ、住民等の意見を聴取したうえで、協議することとなりました。

この改正に伴い、桶川市においても、地域公共交通会議の下部組織として運賃協議分科会を設置するため、地域公共交通会議設置要綱の改正を進めていきます。

会 議 録（１）

会議の名称		第19回桶川市地域公共交通会議
開催日時		令和5年12月27日（水） （開会）午後2時00分・（閉会）午後4時00分
開催場所		桶川市役所本庁舎5階 全員協議会室
主宰者の氏名		桶川市長 小野克典
議長の氏名		桶川市副市長 堀口守
出席者氏名 （委員）		第1号委員：堀口守 第2号委員：渡部学、鈴木貴大、野口佳一 第3号委員：熊谷恵一、新井俊之 第5号委員：藤田貢 第6号委員：和久津吉彦、渡邊広美、砂川和也、北村あやこ、 大隅俊和、谷健治 第9号委員：岡村敏之、木住野誠、沖田圭一
欠席者氏名 （委員）		第2号委員：田沼健一、山科和仁 第3号委員：佐藤学 第4号委員：関根肇 第7号委員：坂井貴夫 第8号委員：松本一也 第9号委員：斉藤昌美、齋藤幸太、西野利彦
事務局職員 職名及び氏名		環境経済部：部長・金子由則、副部長・本庄英樹 安心安全課：課長・千代篤、係長・篠原知洋、柳澤宏、 主任・吉野あいみ、主事補・古井萌乃、大村恵美子
会 議 事 項	議 題	
	【確認・報告】	
	（１）	前回会議の振返り及び会議録の確認
	（２）	市内循環バスの利用状況について
	（３）	試験運行ルートに関する意見等について
	（４）	乗降調査について
	（５）	生活支援型交通について
	【協議】	
	（１）	運賃協議会の設置について
	【その他】	
	（１）	2024年問題について
	（２）	今後のスケジュールについて

配布資料	
○ 委員名簿	
○ 資料 1	前回会議の振返り・第 18 回会議録
○ 資料 2	市内循環バス利用状況
○ 資料 3	試験運行ルートに関する意見等
○ 資料 4	乗降調査結果
○ 資料 5	生活支援型交通に対する考え方
○ 資料 6	運賃協議会の設置について
○ 資料 7	2024 年問題概要
○ 資料 8	今後のスケジュールについて
○ 当日資料	「地域公共交通会議について～活発で良い議論ができる会議のために～」

会 議 録（２）

議 事 の 経 過	
発 言 者	発 言 内 容
事務局	開会宣言。 委員紹介、事務局紹介。 本日の会議は委員２５名の内、１６名の出席。 過半数出席のため、要綱に基づき会議は成立となる。
会長	会長挨拶
議長	会議は原則公開となっているが、本日の会議で非公開とする事項はあるか。
事務局	なし
議長	本日の会議は全て公開とする。 本日の傍聴希望者はいるか。
事務局	傍聴希望者なし。
議長	本日の会議の会議録署名人は、谷 健治 委員にお願いします。
委員	承諾
議長	【確認・報告】（１）前回会議の振返り及び会議録の確認
事務局	説明 ※当日資料及び資料１
委員	前回の会議録について、鴻巣市のデマンド交通についての議事がないが、これについて何か議論がされていたなら、内容を教えてほしい。
事務局	前回は、デマンド交通についての議論というよりも、その前の会議で、デマンド交通とはどういうものかという話が委員からあがったことから、近隣市の事例として鴻巣市を紹介したもので、議論までは至っていない。
議長	【確認・報告】（２）市内循環バスの利用状況について

事務局	説明 ※資料 2
	～ 指摘等なし ～
議長	【確認・報告】（3）試験運行ルートに関する意見等について
事務局	説明 ※資料 3
委員	難病者の無償化について要望があがっているが、難病者の方は、障害者の方と同様に大変な思いをされていると聞く。これは速やかに実現していただきたいと思うが、如何か。
事務局	これについては、検討を進めていきたいと考えている。
委員	個々の市民の方や、障害をお持ちの方、難病の方々の事情は存じ上げないので、あくまで一般論として意見を述べさせていただく。 無料というのは、利用者にとって大変ありがたい話だと思うが、無料でなければだめだという声は、言い換えれば、バスには0円の価値しかないということと、あまり変わらないのではないか。ということは、無料にすることが重要ではなくて、200円という料金に見合ったサービスを提供しなくてはいけないと捉えた方が良い場合もある。 さらに言うと、市の施策で循環バスの割引をするということであれば、一般の路線バスはどうなるのか。本当に必要なら、市営バスだけでなく、民間も含めた市内全てのバスに対して行うべきではないか。 検討する上で、そのあたりをきちんと議論していただきたい。
議長	【確認・報告】（4）乗降調査について
事務局	説明 ※資料 4
委員	まず、この資料が非常に見やすく素晴らしいと思う。そして、この調査のために、事務局の皆さんが、実際に長時間バスに乗車していると聞いて、大変な苦勞をされていることを知った。改めて感謝を述べたい。また、この資料から、川田谷地区にバスの利用者が多くいることがわかった。

委員	QRコード等のキャッシュレス決済を導入することで、乗降者のデータも集めやすくなり、より詳しく分析できると思う。また、資料3にも記載があるとおり、市民からキャッシュレス化を望む声もあがっている。今後はこの辺りも検討してほしい。
委員	乗降者数を人の手で数えるのは中々大変である。データを集めるのは非常に大事なことなので、そういうことも含めて検討してほしい。
議長	【確認・報告】（5）生活支援型交通について
事務局	説明 ※資料5
委員	資料に、「川田谷地区からデマンド交通の要望が多い」との記載もあるが、川田谷地区の区長会で地域の課題について話し合いをしたところ、交通機関に関する課題が2点あった。 1点は、「いずみの学園回り」の最終便を現在の21時発から、1便増やして、22時を最終としてほしい。 もう1点は、循環バスの路線について、高齢者世帯が増えていることから、桶川駅を中心とした現在の縦の路線ではなく、地元の医療機関や公共施設、商業施設を結んだ横の路線を組めないか、という意見が出ている。 これらについては、すでに市に要望として出しているが、現時点では難しいとの回答は得ているものの、今後、道の駅の開業が控えていることもあり、これを起爆剤として、少しでも変わっていけば良いと考えている。
事務局	これまでの会議の中でも、川田谷の鈴木内科医院を通るルートについては何度も意見を頂いている。また、道の駅についても、開業にあたってはルートに組み込まなければいけないだろうと、市議会からも話を頂いているところなので、本日いただいた意見は要望ということで、きちんと受け止めさせていただきたい。
委員	この生活支援型交通については、「協議」事項ではなく、「報告・確認」事項ということになっているが、その主旨を確認しておきたい。一般的に「報告」というと、すでに決まったことを共有することを指すと思うが、そうではなくて、この会議は法定協議会であるため、法律に定められている協議事項ではないが、この場で広く意見を求めるために、報告・確認事項としているという認識でよいか。

事務局	デマンド交通については、この会議でもその話題が中心となることもあることから、協議とは切り離れた形で整理させていただきたい。 ただ、委員が言うとおりの報告という形にはなっているが、交通事業者の皆さんの意見を聞きながら、今後も進めていきたいと考えている。
委員	当社では、鴻巣市と北本市でデマンド交通の業務を請け負っており、様々な実態を把握していることから、今後必要であれば情報提供させていただく。
委員	前回の会議でもデマンド交通の実態について話題にあがっており、北本市ではとても忙しいという話があったと思う。具体的にどの程度なのか教えていただきたい。
委員	北本市の「デマンドバス」では、現在2台体制で朝8時から夕方17時半、遅いときは18時半くらいまで運行している。1台あたりの利用者平均は20名程度で、限度一杯の状態である。 また、鴻巣市の乗り合いタクシーも、来年度から車両を増やす予定である。なお、鴻巣市ではこれと類似した事業で「ひなちゃんタクシー」もあるが、これはデマンドとは少し異なり、利用者は事前に登録してもらい、利用する直前に電話をしていただくもので、こちらもたくさんの方に利用していただいている。 県内では、デマンドタクシーの利用者が伸びず循環バスに切り替えた事例もあると聞いたが、実際に業務を請け負っている立場としては、疑問に思うところである。
委員	そのデマンド交通について、運行エリアは市内全域か。
委員	病院に行かれる方の利用が多いため、総合病院等の立地の都合上、一部市内から外れるところもあるが、基本的には市内全域を運行エリアとしている。
委員	契約形態はどのようなになっているのか。
委員	本日は手元に資料がないため詳しい内容はお伝えしかねるが、必要であれば後日提供させていただく。
委員	ぜひお願いしたい。

委員	タクシーには、法律で営業区域についての規定があり、乗車や降車する場所が、どこでも良いわけではなく、きちんと許可をとる必要がある。 そうした法律上の決まりがあり、手続きを踏んで運行しなければならないことから、時間もかかる。その点も加味して検討していただければと思う。
委員	先程、話のあったデマンド交通事業の実態について、1日1台あたりの平均輸送人数、1日の営業時間、乗り合い率を教えてください。
委員	営業時間は朝8時から概ね17時半、1日1台あたりの平均利用者数は20名前後、乗り合い率については、事業主体が別の業者であるため、データは持ち合わせていない。
委員	先程、キャッシュレス決済の話題が出たが、特に「QRコード決済」の導入について議論していただきたいと思う。 交通系のキャッシュレス決済というと、いわゆる Suica 等の IC カードを想像する方が多いと思うが、QRコード決済だと、一番のシェアは PayPay、その次が楽天 Pay となっている。 総務省が2021年に行った、支払いの回数に関する調査結果によると、その2社のQRコード決済だけで、ICカード決済の倍程度の支払い回数を占めている。 バスにおけるQRコード決済の仕組みを紹介させていただくと、大人と子供それぞれの運賃の情報を記録したQRコードが全ての座席に貼り付けられており、利用者は座っている段階で自分のスマホに読み取り、降りる際に乗務員に提示するだけで支払いが完了する。このように、スムーズな決済が可能であり、無駄に席を立つ必要もないことから、車内事故防止に大いに役立っている。 コスト面について、まずイニシャルコストは、QRコードをプリントしたシールを座席に貼るだけなので、車両1台あたり数千円で済む。ランニングコストとしては、決済手数料が発生するが、QRコード決済はこの手数料が極めて低い。一般的なクレジットカードの場合、概ね4.5%くらいを手数料としてクレジットカード会社に支払うが、QRコード決済の PayPay の場合、この割合が1.92%と非常に安価である。現金なら手数料はかからないと思うかもしれないが、今の時代、銀行に現金を持って行くと、小銭を数えるのに手数料がかかってしまい、それも決して少ない額ではない。そう考えるとQRコード決済というのは、車内事故防止の観点や、ウイルスの接触感染症防止の観点等から、メリットは大きいと考える。

	それから乗降調査について、現在は市の職員が年に４回、２日間に渡って朝から晩までバスに乗車し調査しているが、これからはＩＴ化、またその先のＤＸ化を推進していくべきだと考える。バスロケーションシステムを導入することで、乗車人数だけでなく、その日の天候や電車の運行状況等も加味した詳細なデータを得ることができ、かつ職員の人件費も抑えることができる。過去に、循環バスを導入を検討した時は、およそ数千万円かかる試算だったが、現在では大分コストは抑えられてきている。 ＱＲコード決済と併せて、こうしたシステムの導入について、今後、検討をしていただけると良いのではないかと思います。
議長	【協議】（１）運賃協議会の設置について
事務局	説明 ※資料 6 ～ 指摘等なし ～
議長	今後は協議会の設置に向けて、事務局で要綱の改正を進めていく。
議長	【その他】（１）２０２４年問題について
事務局	説明 ※資料 7
委員	今２０２４年問題について説明があったとおり、現行の基準では１日の休息時間が継続８時間となっているが、これは業務終了後から翌日の業務開始までを休息時間として８時間確保しなければならないというものである。ただ実際には、通勤時間があるので、実質の休息時間としては６～７時間になっているのが実状である。 バス業界でもここ数年のところ運転手不足が深刻化しており、人材の養成制度や合同の説明会等を活用して人材確保に向けて動いてはいるものの、なかなか厳しい状況である。 そうした中、さらに労働時間の基準が見直され、休息時間は１１時間を基本とし最低で９時間確保しなければならないと条件が厳しくなったことから、事態はさらに深刻なものになっている。
委員	結論から申し上げますと、これ以上の地域公共交通の拡張は不可能であると考えている。私も社長をしているが、朝ハンドルを握ってから社長の仕事をしている。それだけ、人員不足、乗務員の高齢化は深刻である。自動運転も実証実験が進んでいるが、あれは人員を減らすことにはなら

ないと思う。運転手は不要でも警備に人員を割く必要があるからだ。

とはいえ、様々な要望が寄せられていることは承知している。しかしながら、その要望を全て聞いていたらきりが無い。年中いつでも、呼ばなくても来てくれるような交通システムというのは、現代においては実現不可能である。こうなったらいいという「希望」と、こうあってほしい「要望」、その先の「欲求」、その先に「需要」があると思う。そして、その「需要」までいかないと、事業としては成り立たない。

そうした背景において、自分の足は自分で確保しなければならない時代が、もう目の前にあるということを言っておきたい。事故を起こした高齢の方の車を見ると、最近流行りの安全装置が全く装備されていない。話を聞くと、「あと何年乗るかわからないからこれで良い」と仰る。

そういった高齢ドライバーの方に、安全装置のついた車に乗り換えてもらい、自前の足を確保して、少なくとも病院とスーパーだけは自由に行けるようにするまちづくりが必要なのではないか。そのための仕組みづくりとして、例えば自治体がリース会社や警察と連携する等、何か手を打たなければならない段階まできていると思う。

委員

タクシー会社の実態について話をさせていただくと、全盛期には車両50台、従業員は150人いたが、新型コロナウイルスの流行を機に落ち込み始め、さらに陸運支局から車両の所有台数を減らすよう通達があり、現在は車両30台に対し30人の従業員でなんとかやっている。従業員はみんな高齢者で、定年を延長しても辞めてしまうし、若い人はやりたがらない。我々の業界は完全に歩合制なので、お客様を乗せないとお金にならない。また、今後ライドシェアが本格的に始まると、さらに状況は悪化するだろう。現在もただでさえ苦しいが、この先もっと苦しくなる時代がくることを懸念している。

委員

バス業界だが、他の委員も言うように、若い運転手がほとんど入ってこないの、それに対応するために定年を伸ばすことで対応しているが、それにもいずれ限界がくる。

最終的には、需要に見合ったダイヤ数で動かすしかないが、とはいっても公共交通としての使命もあり、最低限、通勤・通学の足だけは確保しなければならないと考えている。

これから極端に運転手が増えることはない。限られた人数でやっていかなければならないというところを理解していただきたい。

委員	具体的に、こういう移動がしたいし、実際にするということが明確であれば、ではその手段はタクシーなのか、バスなのか、あるいは地域で支えるだとか、そういった議論ができるが、その目的の部分が明確でないと議論のしようがない。 寄せられる要望は様々だが、場合によっては、生活スタイルを変えれば、順応できてしまうかもしれない。 そういったところにまで立ち戻って色々と議論を重ねるのが、この会議の主旨であることを改めて感じた。
議長	【その他】（２）今後のスケジュールについて
事務局	説明 ※資料 8 ～ 指摘等なし ～
議長	他に意見等がなければ、これで終了とする。
	以上

令和 6 年 1 月 2 4 日

会議録署名人 谷 健治