

会 議 録（1）

会議の名称	第18回桶川市地域公共交通会議
開催日時	令和4年12月19日（月） （開会）午前9時30分・（閉会）午前12時00分
開催場所	桶川市地域福祉活動センター3階 集会室
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4号委員：関根肇 第6号委員：岡野千枝子、岩崎隆志、新妻亮、大隅俊和、谷健治 第7号委員：細野桂一 第8号委員：松本一也 第9号委員：岡村敏之、木住野誠、齋藤幸太、伊藤太佳博、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5号委員：藤田貢 第6号委員：水村芳博 第9号委員：斉藤昌美
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・松崎洋孝、副課長・千代篤、係長・柳澤宏、 主査・岩崎孝一、主任・吉野あいみ、主事補・古井萌乃
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）市内循環バス運転手及び担当者アンケートについて （5）乗降調査について
	【協議】 （1）試験運行ルートに関する意見等に基づく見直しについて （2）公共交通（デマンド交通）について
	【その他】 （1）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17回会議録
- 資料2 市内循環バス利用状況について
- 資料3 試験運行ルートに関する意見等について
- 資料4 市内循環バス運転手・担当者アンケート集計結果
- 資料5 乗降調査結果について
- 資料6 試験運行ルートに関する意見等一覧表
- 資料7 令和4年度版 鴻巣市デマンド交通
- 資料8 今後のスケジュールについて

会 議 録 (2)

議 事 の 経 過	
発 言 者	発 言 内 容
事務局	<p>開会宣言。</p> <p>1 1月30日付け委員委嘱の報告。</p> <p>委員紹介、事務局紹介。</p> <p>本日の会議は委員25名の内、19名の出席。</p> <p>過半数出席のため、要綱に基づき会議は成立となる。</p>
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	<p>本日の会議は全て公開とする。</p> <p>本日の傍聴希望者はいるか。</p>
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、岩崎隆志委員にお願いする。
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	<p>説明 ※資料1</p> <p>～ 指摘等なし ～</p>
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
委員	<p>コロナ禍以前の月平均利用者数は2万人程度であったと記憶しているため、現在はその6割程度まで落ち込んでいるというのが資料から読み取れる。一般的に、コロナ禍において通勤・通学者は2割減ったと言わ</p>

	<p>れている。さらに循環バスは、運賃が100円から200円に値上がりしたことを踏まえると、利用者が6割まで減少したこの状況はやむを得ない考える。</p>
議長	<p>【確認・報告】(3) 試験運行ルートに関する意見等について</p>
事務局	<p>説明 ※資料3</p> <p>～ 指摘等なし ～</p>
議長	<p>【確認・報告】(4) 市内循環バス運転手及び担当者アンケートについて</p>
事務局	<p>説明 ※資料4</p>
委員	<p>アンケートの回答者は、運転手と担当者それぞれ何名か。</p>
事務局	<p>運転手は22名、担当者は4名である。</p>
議長	<p>【確認・報告】(5) 乗降調査について</p>
事務局	<p>説明 ※資料5</p>
委員	<p>まず、乗降調査の結果を検証するために設定した「検討対象基準値」は、コロナ禍前の利用者実績の1/2であり、さほど高いハードルではないと認識している。大切なのは、基準値そのものの見直しではなく、基準値をどう使って判断するかという議論が必要と考える。</p> <p>また、桶川駅で乗降した人数に注目して見ると、全体の9割程度を占めている。このことから、循環バスの利用者は、そのほとんどが桶川駅を利用しているという傾向がわかる。</p>
委員	<p>コロナ禍の影響はやはり大きい。乗降者数と併せて、コロナの感染者数を併記してはどうか。</p> <p>また、例えば、総合福祉センターのように、地域の集まりや趣味で集うために利用する施設は、コロナ禍において致命的な状況である。そうした状況もあることから、基準値の〇×だけで判断するのではなく、その背景も踏まえて、検証する必要があるのではないかと。</p>
委員	<p>当初はこの基準値を下回ったら、どのように取り扱うという話になっていたのかを確認をしたい。また全国的に、バスの利用者はコロナ禍前</p>

	と比較し、8割程度に減少しているというデータもあることから、仮に基準値も8割で乗じた場合、どのような結果になるのか、参考までに提示いただきたい。
事務局	基準値を設定した目的は、見直しの対象範囲を明確にするためであり、基準に満たないところを即廃止にするというわけではない。 現在の基準値に8割を乗じた結果は、次回の会議で提示したい。
議長	【協議】（1）試験運行ルートに関する意見等に基づく見直しについて
事務局	説明 ※資料6
委員	川田谷方面から、鈴木内科医院、上日出谷檜原整形外科、市役所に行くルートを復活させてほしいという要望が地域からあがっている。
委員	令和2年のルート・ダイヤ改正にあたっては、桶川駅の時間帯ごとの乗降者数を踏まえた上で策定したのか確認したい。また、循環バスは全体的に運行時間が短い印象である。始発に間に合うような朝早い時間、また夜遅い時間まで運行するといった検討がなかったのか伺いたい。
事務局	令和2年3月に策定した再編計画の方針の1つに、「桶川駅へのアクセス時間を短縮するルート及び運行形態とする」と掲げている。それを踏まえて、路線数を4本から10本に増やしている。しかしながら、車両の台数は従前と変わらないことから、限られた車両で、公共交通空白地域を効率良く回ることができるよう、今の編成となっている。
委員	桶川駅利用者の動向を見ていると、朝早くや夜遅い時間帯の電車を利用している人は、一定数いるように見受けられる。時間帯ごとの桶川駅利用者の動向を調べれば、バス利用者の需要も見えてくるのではないか。そこを、民間バスと協力しながら、共存共栄を図っていかなければならないと思う。
委員	時間帯によって特定のバス停を通過するといった、いわゆる快速運転のような変則的な運行は可能か。
事務局	意見を踏まえて、そういった運行がどこまで可能なのか、今後の見直しの中で検証したい。

委員	<p>循環バスの1日当たりの利用者数は約500人ほどである。そのうち、桶川駅で発着する利用者は全体の9割を占めるが、そこからの否定的な意見はあまりあがっていない。声があがっていない部分については、数値で見ていくしかない。言わば「足による投票」と言える。</p> <p>一方で、駅を利用しない残りの1割の方々の意見に対し、どう向き合っていくかが難しい。</p> <p>また、早朝や深夜の運行に対する意見はよくいただくが、実際には、その時間帯の客はさほど多くない。そういった痒い所に手が届く運行をしたとして、恩恵を受けるのは、500人のうちの数人である。そういったところも認識しながら進めていくことが大事であると思う。</p> <p>試験運行の効果を検証するためには、現在行っている数か月に1回の乗降調査だけでは足りないかもしれない。例えば、バスに乗降者数のカウント装置を設置するというのも1つの案である。これにより、長いスパンで記録がとれるので、より詳細な傾向を把握することができる。しかしながら、当然コストも発生することから、どこまでやるかという市の判断も必要となる。</p>
委員	<p>以前まで、行政が運営する循環バスといえば、公共施設や福祉施設の利用者の移動手段とすることを目的としていたが、桶川市の循環バスは、通勤・通学者にも利用していただくことをコンセプトにした。これは当時、県内でも初めての事例だったと記憶している。そこで、通勤・通学者といっても、どこまでをカバーするべきか、という議論の中で、通う範囲は大宮くらいまでの人を対象とする、時間は会社員が残業を1時間するくらいまで、また、高校生の部活が終わるくらいの時間まではカバーしようといった話になった。</p> <p>また、JRの時刻表に合わせてはどうかという意見もあったが、JRのダイヤ改正は少なくとも年1回は行われている。その度にバスの時刻表を変えていたら、とても対応しきれないということで、議論を重ねた結果、現在のダイヤ編成となっている。</p> <p>そして、現在バス業界では、深刻な人員不足の問題を抱えている。バスを運転できる有資格者の人数が、20年前と比べて6割減っている。この状況が進行すれば、いずれは、現在の半分の車両台数でバスを運行しなければならない時代が来るかもしれない。</p> <p>先ほど、快速運転をしてはどうかという良い提案もあったが、実際のところ、街中を走るバスは、いくつかバス停を飛ばしても、所要時間はあまり変わらない。そういったところも理解いただきたい。</p> <p>利用者からすれば、365日24時間、地域をくまなく低料金で運行することが、最も望まれていることである。しかしながら、それを実現するには、人員も予算もいくらあっても足りない。</p>

	<p>様々な利用者の要望に対し、どこまで我々運営側が近づくことができるか、また、利用者側はどこまで我慢することができるか。いかにミニマムな人員とお金で、最大の効果を出すためにどうしたら良いかを検討することが、必要不可欠であると感じている。</p>
委員	<p>今後の本格運行に向けて、新規の利用者を増やしたいのか、それとも今の利用者を減らさないことを目的としたいのか、考えを伺いたい。</p>
事務局	<p>もちろんコストをかけて運営しているので、利用者を増やすために努力はしなければならないが、それを第一の目的としているわけではなく、市民の皆さんに極力便利に使っていただくために、どうしたら良いかというのが重要であると考えている。</p>
議長	<p>【協議】（２）公共交通（デマンド交通）について</p>
事務局	<p>説明 ※資料7</p>
委員	<p>川田谷に住んでいるが、デマンド交通に対する地域からの要望は多い。市のデマンド交通に対する考え方としては、今後、民間との共存共栄を図りながら検討を進めていくといった認識でよろしいか。</p>
事務局	<p>デマンド交通にも色々なパターンがあり、市にとってどういった形式で行うのが望ましいのか、この会議においても、委員から様々な意見をいただきたいと考えている。</p>
委員	<p>これまでも公共交通会議の中で、デマンド交通やタクシー利用についてもっと考えてほしいと要望してきたが、まずはバスが先であるということで、タクシー業界は後回しにされ、ずっと進展がない状況が今日まで続いている。</p> <p>産科のある病院が桶川市にないため、上尾市の病院に通う妊婦は、病院が運行する送迎バスで通っているという話も聞く。そういった妊婦の方や、倉田など交通の面で不便になっている地域を、デマンドでカバーするというのも1つではないかと考える。そういった事業を、何か1つでも検討してほしい。</p>
委員	<p>デマンド交通という言葉は、今までの会議の中でも頻繁にあがっていたと記憶している。1日あたり数人規模ではあるが、確実に発生する移動の需要について、どう向き合うかというのが非常に重要である。声をあげない1日500人程度の利用者のためにバスをきちんと走らせて、</p>

	<p>1日数人規模の需要についてもしっかり検討していく。その結果、デマンド型の交通という答えに行きつくとは思いますが、どうしても答えが先に見えていると、その範囲でできることしか検討ができなくなる。</p> <p>大切なことは、どのような人の、どういった移動の需要に対応するかというところである。そこを押さえて検討を進めれば、きちんと答えは出てくると思う。</p>
委員	<p>北本市や鴻巣市でデマンドタクシーの仕事を請け負っているが、とても忙しい。最近では、子供の送迎に利用する人も増えており、ニーズはあると思う。まずは1台からでもやってみてはどうか。</p>
事務局	<p>デマンド交通について、市民の方から様々な要望をいただいているのは事実である。しかしながら、行政がどこまでやるかというのは、難しい問題である。県内でも、元々デマンド交通をやっていたが、循環バスに切り替えた事例もある。これには、需要が少なかったから等の事情があったと聞いている。</p> <p>市としても、このデマンド交通について、地域交通として始めるのか、福祉政策として始めるのか、早めに検討させていただき、この会議の中で意見を伺うこともあるかと思うので、その際には委員それぞれの立場から意見をいただければと思う。</p>
議長	<p>他に意見等がなければ、これで終了とする。</p>
事務局	<p>【その他】（1）今後のスケジュールについて 説明 ※資料8</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

令和5年2月2日

会議録署名人 岩 崎 隆 志