

令和5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5年7月4日（火）14時00分～16時30分

□場所：さいたま市中央区役所本館3階大会議室

□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：コミュニティバス運賃について
- ・バス3：令和4年度さいたま市公共交通運行継続支援金活用実績について
- ・バス4：コミュニティバス等の利用状況について
- ・バス5：柏崎・美幸町地区AIデマンド交通について
- ・バス6：AIオンデマンド交通サービス実証事業（第3期）「みそのREDタクシー」概要
- ・バス7：協議事項の照会について
- ・参考資料：令和4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 | 鈴木 健史 |
| ・東武バスウエスト株式会社運輸統括部 副部長 | 山科 和仁 |
| ・西武バス株式会社 取締役 計画部長 | 関根 康洋 |
| ・朝日自動車株式会社 常務取締役 | 藤田 直樹 |
| ・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 |
| ・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 | 矢部 利夫 |
| ・市民公募 | 小幡 道宏 |
| ・市民公募 | 高田 博 |
| ・市民公募 | 戸村 順子 |
| ・都市局 都市計画部長 | 本多 建雄 |

1. 開会

【事務局】

- 令和5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する。
- 新委員として、国際興業(株) 鈴木委員、朝日自動車(株) 藤田委員、さいたま市老人クラブ連合会 矢部委員の3名を紹介する。
- 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】

- 大変暑い中お集まりいただきありがとうございます。新型コロナウイルスも収束しつつある中、生活の変化もあり、以前と同じ水準にはないが移動も戻ってきている。このような状況を踏まえ、地域の移動手段について議論したいと思う。
- さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規定により、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してください。

【事務局】

- 委員の出席状況について、本日は、16名の委員中16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定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、本日の会議は成立することになる。次に、会議録の署名委員を決めたい。さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規定により、私から指名させていただく。今回の署名については、東武バスウエストの山科委員、戸村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、東武バスウエストの山科委員、戸村委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので御署名をお願いしたい。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から報告してください。

【事務局】

- 本日の会議において、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してください。

【事務局】

- 本日、1名の傍聴者がいるので、入場までお待ちください。

(傍聴者入場)

- それでは、部会長に議事の進行をお願いしたい。

【鈴木部会長】

- 傍聴者につきましては、事務局からお配りしている傍聴要領を遵守していただき、議事の進行に御協力をお願いしたい。
- 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」を事務局から説明してください。

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」を説明。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局の説明について意見・質問があれば発言をお願いしたい。

【小幡委員】

- ・ 燃料費の増加が少なく、固定費がなぜ増加したのか説明願いたい。
- ・ ハレノテラスでは片道3.5人/日の乗車があるが、全体としては6か月間で30人の増加に留まっている。他の停留所は不便になり利用が減ったのではないか。
- ・ 収支率がルート変更前より低下している。収支率の低下は、支援額の増加につながるようになるのではないか。

【事務局】

- ・ 燃料費は、ルート変更前と変更後の同じ期間で比較した結果、6か月で7,884円の増加となった。固定費の内訳は、人件費、車両修繕費など運行にかかる経費である。人件費等の原価上昇が、固定費増加の要因となっている。
- ・ 利用者数は路線全体で30人増加している。実証運行前のルートに戻すとこの30人がいなくなるので、路線全体として不便なものとなってしまふ。今後も路線全体で認知拡大を図り利用促進を行っていくことを考えている。
- ・ 収支率の低下は、固定費増加の影響を受けているためである。ルート変更後の利用者数や収入は増加している。また、利用者アンケートからルート変更の認知時期が遅いことが分かっており、引き続き周知等により利用促進を図っていききたい。

【松本委員】

- ・ 新型コロナの5類への移行もあり、人が集まる機会やイベント等が今後増えると思う。イベント等を活用してPRしていくことも考えられる。みぬま号が走行する北区と見沼区との連携についても考えていただきたい。
- ・ 利用者が増えているところは引き続き周知を行い、利用促進を図っていくことが重要である。さいたま市は人口が増加しており、市民の移動手段である公共交通を安定したものにしていきたい。

【事務局】

- ・ 地域組織との連携やイベント等の活用も考えていきたい。

【戸村委員】

- ・ ルート変更後の収支率の低下は意外であった。利用者は増えているものの、固定費増が要因とのことで了解した。
- ・ 利用者アンケートは大変参考になる。3割が実証運行後半の4月以降に認知しているこ

と、2割が利用頻度の増加があったことから、今後の利用者増に期待できる。

- 認知拡大の取組みを進めていただきたい。例えば、ハレノテラスに設置している電光掲示板での情報提供も考えられる。
- 引き続き利用者アンケートでモニタリングを行い、乗車率向上のための運行改善を検討していただきたい。

【事務局】

- ハレノテラス等施設との連携による周知も検討したい。

【鈴木部会長】

- ガイドラインによると収支率は1つの判断基準であり、ルート変更前より低下しているが、新たに停留所を追加したことにより利用者が増加していることは評価する必要がある。
- 「本格運行」または「実証運行前の運行」を本会議で決定する必要があるが、「本格運行への移行」について諮りたい。議決をとらせていただくことにする。
- 大砂土東地区乗合タクシーが現在行っている実証運行について、「本格運行への移行」に賛成の方は挙手してください。

(出席者多数挙手)

【鈴木部会長】

- 賛成多数により、大砂土東地区乗合タクシーの「本格運行への移行」は、合意が得られ議決された。
- 次の議題へ進めさせていただく。

(2) コミュニティバス運賃について

【事務局】

- バス 2「コミュニティバス運賃について」を説明。
- 事前にいただいた協議事項等の照会について回答する。コミュニティバス運賃設定については、「コミュニティバス等導入ガイドライン」で「路線バスと同様の対距離運賃を基本とする」と記載があることから、既存バス路線の価格を考慮しながら対距離運賃制としている。
- また、「コミュニティバスは補完交通であり、価格競争力の問題が発生すべきではない」との意見をいただいている。当会議において、様々な視点からの意見をいただいた上で運賃改定の方針を定めていきたい。
- 今回提示した 3 つのコミュニティバス運賃改定案は、市内各路線バス事業者の運賃改定の状況を踏まえているが、路線バスの運賃改定やルート変更があった場合は競合が発生しないように、コミュニティバスの運行体系を検討していく。

【鈴木部会長】

- コミュニティバスの運賃改定について意見をいただきたい。今回の議論を基に、事務局で運賃改定の方針を精査していくことになる。
- 東武バスウエスト(株)から路線バスの運賃改定について報告いただきたい。

【山科委員】

- 現在、停留所の看板やポスター、ホームページで運賃改定を告知しているが、7月22日に運賃改定を実施する。運転士不足、来年施行される改善基準告示等に伴う要員確保の必要性、燃料費の高騰等による経費上昇、設備投資（環境に配慮した新車両導入）の見込み、DXを活用した取組みの検討を行うことから、安定的に事業を行う資金が必要であり、この点から運賃改定を行う運びとなった。

【鈴木部会長】

- 国際興業(株)は3月16日に運賃改定を実施している。利用状況や逸走率について分かったことがあれば報告願いたい。

【鈴木委員】

- 国土交通省認可を取得し3月16日に運賃改定を行った。改定日をまたいだ定期券の運用では御迷惑をおかけした。今回10%程度の値上げを行ったが、逸走率が10%以上にはなっておらず増収となっている。運賃改定をした中でも引き続き御利用いただいている方が大半である。
- 現在、同じ区間を乗車する場合、路線バスとコミュニティバスの価格差がある箇所がある（例：南浦和～武蔵浦和）。お客様が運賃の安い方に乗るのではなく、乗車したい時間帯の便を選択できるように、路線バスと同じ料金を設定していただきたい。

【美濃浦委員】

- 運賃改定に係る事例を共有したい。コミュニティバスは低運賃であり利用者が増加する。そうすると駅アクセス等の要望がでてくる。要望どおり路線変更を行うと主要バス路線の利用者が減少する。これによりバス路線が廃止につながる。このような事例が発生しており、運賃設定については十分に留意していただきたい。

【戸村委員】

- コミュニティバスはあくまでも補完交通であり、路線バスは例えば通勤・通学のまとまった輸送を行う交通という認識をもっている。美濃浦委員に共有いただいた事例のコミュニティバスの運行形態や運行本数について教えていただきたい。

【美濃浦委員】

- ドル箱路線といわれる路線バスとコミュニティバスの区間が一部重複していた。コミュニティバスの行先は、路線バスの行先駅の隣の駅であった。導入時は通勤時間帯にコミュニティバスは運行しないということであったが、住民の要望に答える形で運行形態を変更した。その結果、路線バスとコミュニティバスの輸送バランスが崩れてしまった。

【鈴木部会長】

- 現在、運賃改定をしている事例は増加している。あまり議論されないままワンコイン（100円）運賃を採用したコミュニティバスが多くある。財政負担の課題に対応するため、各所で運賃改定が行われている。コミュニティバスが導入されたのは2000年代の初めで、約20年が経っており、見直しの時期にきている。
- 運賃改定による逸走率は、東京都東村山市の事例では24%であった。しかし、1年以内に利用者数はかなり回復し、現在は改定前を少し上回っている状況である。一時的に逸走する可能性はあるものの長期的なものではない事例もある。
- 三重県鈴鹿市の事例でも、運賃改定当初は一時的に利用者数が減少したが、生活に必要な方は戻ってくるので、現在は90%程度まで回復している。
- 逸走が一時的なことを踏まえると、逸走率を設定して収支率を試算できるものではないことは認識しておくべきである。逸走率はそのまま続くものではなく、徐々に戻ってくるものである。
- コミュニティバスと競合する路線バスの収支率が低迷し、廃止または大幅な減便に踏み切らざるを得ない状況になった事例で、バス運行形態の見直しを行い、朝夕の通勤時間帯は路線バス、日中の利用者が少ない時間帯はコミュニティバスが輸送を担う形態にしているところがある。これは、競合している箇所新たな補完関係を構築した事例であり、収支率も改善していると聞いている。

【関根（康）委員】

- コミュニティバスの運賃も路線バスと調整していただいていると認識している。運賃も初乗り運賃は同一にしているが、傾斜運賃部分は各社異なっているという事情もあ

る。西区も含めて運賃改定を実施するケースについても、特に異論はない。路線バス運賃に合わせていくことにも賛同できる。

【鈴木部会長】

- 事務局には今回の意見を踏まえて、引き続き検討を行っていただきたい。
- 次の議題へ進めさせていただく。

(3) 令和4年度さいたま市公共交通運行継続支援金活用実績について

【事務局】

- バス3「令和4年度さいたま市公共交通運行継続支援金活用実績について」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局の説明について意見、質問があれば発言をお願いしたい。

(意見なし)

- 次の議題へ進めさせていただく。

(4) コミュニティバス等の利用状況について

【事務局】

- バス4「コミュニティバス等の利用状況について」を説明。

【鈴木部会長】

- 事務局の説明について意見、質問があれば発言をお願いしたい。
- 全国のコミュニティバス等の利用状況もさいたま市と同様の傾向であり、コロナ禍を経て利用者数は回復しつつある。令和5年度の収支率等の取扱いは参考値扱いにすることが決まっているが、来年度以降の収支率等の取扱いについては、引き続き議論していきたい。
- 次の議題へ進めさせていただく。

(5) 柏崎・美幸町地区 AI デマンド交通について

【事務局】

- ・ バス 5「柏崎・美幸町地区 AI デマンド交通について」を説明。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局の説明について意見、質問があれば発言をお願いしたい。

【高田委員】

- ・ 予約方法は電話と WEB であるが、現状の比率を教えてください。また、予約を希望通りとすることができない場合は商機を逸しているとも考えられるため、その点に対する考えを伺いたい。

【事務局】

- ・ 9割近くが電話予約である。高齢者は電話予約、若年層は WEB 予約の割合が高い傾向となっており、高齢者の利用がほとんどのため、全体では電話予約が多くなっている。
- ・ 利用者が増加すると、予約が希望通りとれないことについては、導入当初から想定していた。AI デマンドは補完交通として導入しており、予約が希望通りとれるサービス水準が高いものになると運賃の安いタクシーになってしまう。タクシーは地域の重要な交通手段であるため、AI デマンド交通とタクシーとはサービス水準の違いにより競合しないようにしていきたい。ただし、利便性があまりにも低すぎると利用者が減少するため、適切な水準を検討していく。

【高田委員】

- ・ 共存共栄を目指すのであればデータをみていくことも重要である。例えば、電話予約を続ければ、いつまでもオペレーターの確保が必要となる。

【小幡委員】

- ・ サブスクリプションサービスに取り組むとのことだが、複数回利用している人はどのくらいか。また、実証実験のゴールを伺いたい。

【事務局】

- ・ 一番多い人は月に 8 回利用となっている。1 往復で 2 回とすれば、月に 4 往復、週に 1 往復の利用となっている。
- ・ コミュニティバスや乗合タクシーとの棲み分けの中で、交通空白地区等の移動手段のひとつとして、AI デマンド交通の実証実験を行っている。コミュニティバスや乗合タクシーは線での輸送であるが、AI デマンド交通は面での輸送が可能なので、効率的な交通空白地区等の解消の可否などを実証実験の中で確認している。

【鈴木部会長】

- ・ 希望通りに予約できない人やキャンセルする人について、曜日や時間帯の傾向はあるか。

【事務局】

- ・ イベント開催時には予約が取りづらいと聞いている。限られた時間に移動が集中する

場合に予約が希望通りとれない傾向がある。

【鈴木部会長】

- 次の議事に移らせていただく。

(6) AI オンデマンド交通サービス実証事業（第3期）「みそのREDタクシー」概要

【事務局】

- ・ バス6「AI オンデマンド交通サービス実証事業（第3期）「みそのREDタクシー」概要」を説明。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局の説明について意見、質問があれば発言をお願いしたい。

【小幡委員】

- ・ みそのREDタクシーは、路線バスと競合しているという認識である。今回は、協議ではなく、既に決まった事項の報告となっている。その点について伺いたい。

【鈴木部会長】

- ・ 前回部会で、この議題は、本部会の中で協議すべきではないかという意見もあった。

【事務局】

- ・ 本事業は、関係者と事前協議を行い、了解を得た上で進めており、これまでは本部会での報告事項として取り扱ってきた。前回部会において、本部会における調整が不十分なところがあるとの意見をいただいた。これを踏まえ、今後事業を大幅に変える場合には、事前に本部会で十分な調整を行うことにしたい。

【小幡委員】

- ・ 資料にある第3期まで、今後どのように協議していく予定か。今後の事業についても、協議対象になるのではないか。

【事務局】

- ・ 今後は、交通事業者や関係部署と意見交換、協議しながら、検討を進める予定である。その際には、事前に方針を共有するようにしたい。なお、報告または協議内容として取り扱うかは、事業内容と本部会のスケジュールを踏まえ、調整していきたい。

【中野委員】

- ・ 美園地域の路線バスは1時間に1本であり、タクシーも多くなく足がない状況である。障害者の立場からは自動車の運転も困難であり、デマンド交通が利用できれば助かる。

【戸村委員】

- ・ 本事業は、さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムの事業であり、美園地区のAI オンデマンド交通に関しては、この組織に託しているという印象があるが、他の委員からも意見があったように、この事業については、結果報告にとどまり、協議されていないように感じる。

【事務局】

- ・ この事業は、スマートシティ構想の一貫として行っているものである。

【小幡委員】

- ・ さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムでの取組みではあるが、地域公共交通の位置づけだと考えられるため、本部会でも報告だけではなく、協議を行う必要がある

のではないか。

【事務局】

- 事業はコンソーシアムが行っているが、内容に応じて、本部会で議論していくこととしたい。今回は、第3期までの報告である。

【小幡委員】

- 第3期まで実験を行い、令和6年度からサービス実装となっている。これでは、本部会で決めるには間に合わないのではないか。

【鈴木委員】

- AI オンデマンド交通は公費、交通事業者は事業として運営している。来年度実装予定とされているが、収支が成り立たず公費が投入される状況を危惧している。そのため実装に向けた判断基準を設けるなど、本部会で議論すべきと思う。

【高田委員】

- 令和4年度の予算は、共創モデル実証プロジェクト(国土交通省総政局 R3 補正予算)、スマートシティ実装化支援事業(国土交通省都市局 R4 当初予算)と記載がある。令和5年度の予算はどうなるのか。

【事務局】

- 令和4年度までは国土交通省の支援制度を活用して実証運行を行ってきたが、令和5年度以降は国の予算ではなくなる。

【鈴木部会長】

- みそのREDタクシーも地域の交通手段であることに変わりはない。コミュニティバス等はガイドラインに沿って運行することになっているが、オンデマンド交通の実装をどのように判断すべきなのか危惧している。資料では改善の方向は示されているが、次にどのような判断をするかが不明のまま、令和6年度に実装をすることには違和感がある。実装に向けては、収支等の判断基準を明確にする必要がある。
- 乗合タクシーや柏崎・美幸町地区AIデマンド交通は、地域の声を聞き議論して導入したという実績がある。美園地区においても地域と議論し、地域にバックする方向にしたいといけないと思うが、今はそのようになっていない。今後、本部会の中で協議できるようにしていく必要がある。

【事務局】

- 次回部会に向け、調整していくことにしたい。

【鈴木部会長】

- 次の議事に移らせていただく。

(7) 協議事項の照会について

【事務局】

- ・ 議題に対する意見及び協議事項は既に議事で触れさせていただいた通りである。報告事項が1件、その他意見が1件ある。

【鈴木部会長】

- ・ 関根（康）委員より報告をお願いしたい。

【関根（康）委員】

- ・ 西武バス ON ライナー（大宮成田空港線）は、新型コロナウイルスの5類への移行、夏季需要対応を受け、7月14日から運行を再開する。

【鈴木部会長】

- ・ その他意見について、事務局より報告をしてください。

【事務局】

- ・ 緑区こまがた地区の信号機を視覚障害者向けに音声式にして欲しいとの意見をいただいている。こちらについては警察や関連機関と情報共有させていただく。

(8) その他

【事務局】

- ・ コミュニティバス情報のオープンデータ化を完了し2月末に公開した。
- ・ 今年度は、乗合タクシー情報のオープンデータ化にも取り組む予定である。進捗については本部会にて報告する。
- ・ 桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシーは6月1日より、変更ルートで運行を開始した。

3. 閉会

【事務局】

- ・ 本日議論した内容については、8月29日開催予定の地域公共交通協議会に諮らせていただく。
- ・ 次回のさいたま市地域公共交通協議会 バス専門部会の開催は10月頃を予定している。
- ・ さいたま市地域公共交通協議会 東西交通専門部会は9月1日に開催を予定している。
- ・ これをもって、令和5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