

令和5年度 さいたま市地域公共交通協議会 第2回 バス専門部会 議事録

□日時：令和5年11月9日（木）14時00分～16時20分

□場所：新都心ビジネス交流プラザ 会議室A

□配布資料

- ・次第
- ・名簿・席次表
- ・バス1：法改正に伴う一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について
- ・バス2：岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入について
- ・バス3：岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーのダイヤ変更について
- ・バス4：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5：コミュニティバス等の利用状況について
- ・バス6：協議事項等の照会について
- ・参考資料：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

□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
(代理：木部 康久)
- ・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
- ・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 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
- ・さいたま市 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2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】

- お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。まだ暑く、異常気象が続いておりますが、本日の議論もよろしく願いいたします。
- 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お願いする。

【事務局】

- 委員の出席状況について、本日は、16名の委員中13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。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、西武バス(株)関根委員、矢部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(株)関根委員、矢部委員、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をお願いする。

【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】

- 本日の傍聴者はありません。

【鈴木部会長】

- 傍聴者はいらっしゃらないとのことなので、これより会議に入る。
- 次第は、事務局から説明があったとおり、事前送付されたものとは変わっているので、新たな次第に沿って進める。
- 議事1について、事務局から説明してください。

2. 議事

(1) 法改正に伴う一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

【事務局】

- バス 1「法改正に伴う一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について」を説明。

【鈴木部会長】

- 只今の説明について御意見、御質問をお願いしたい。

【木部委員代理】

- 協議運賃制度が変更されるということであるが、コミュニティバスの運賃改定は新制度のなかで早期に進めていただきたい。
- 埼玉地区では令和 5 年 3 月 16 日から一般路線の運賃改定を実施しているが、その中でも厳しい路線が多くある。地域の交通を守りたいと事業者として信念持っているが、路線バスとコミュニティで運賃格差があると利用状況への影響も考えられる。

【事務局】

- 法令等が定めるところにより運賃協議会を新設し、その中でコミュニティバスの運賃改定を進めたいと考えている。

【戸村委員】

- コミュニティバスが路線バスと根本的に違うのは、公共性が強いという点である。コミュニティバスの運賃を、路線バスと同様に対距離運賃にするべきだということは運営という点で納得できるが、市民としての立場からすると、路線バスと同額はそぐわないのではないか。
- 路線バスとコミュニティバスの競争を防ぐために料金改定を検討するということだが、コミュニティバスが駅に接続していることが競争を発生させているのではないか。

【事務局】

- コミュニティバスの運賃は、路線バスと同様の対距離運賃というガイドラインの方針に則り設定している。公共性という点は承知しているが、ガイドラインの改定に関する議論にもあるが、コミュニティバスについては路線バスの運賃体系と同様の対距離運賃として進めていきたい。

【木部委員代理】

- バス事業者としても、公共性が高いと認識してコミュニティバスの運行を受託している。行政により運行するコミュニティバスと、事業として運行する路線バスにおいて同じ利用に対して運賃が異なっているとお客様が利用しづらいと考えられる。
- 地域の交通をしっかりと担っていきたいが、利用者には選ばれなければ事業はできない。選ばれなくなるきっかけを、運賃の差が生み出す可能性がある。

- 今年路線バスの運賃改定を行ったが、コミュニティバスも運賃を合わせて頂きたい。お客様目線として、路線バスとコミュニティバスで運賃に差があるのは望ましくない。

【戸村委員】

- 運賃改定の理由について承知した。以前の議論でコミュニティバスが駅に停車することが競合することになるように感じた。通勤・通学の交通手段として、駅まで路線バスを利用するというイメージがある。コミュニティバスが駅に接続し、かつ料金が安いとコミュニティバスを選ぶことになると思う。

【関根(康)委員】

- 令和 5 年度から協議運賃制度が変わったのは知っているが、運輸局から実務的な説明はない。今回の資料は、運輸局が自治体向けへの説明または勉強会のために作成したものか。

【事務局】

- 「関東運輸局・がんばる地域応援プロジェクト 2023（令和 5 年度）・第 4 回勉強会（10 月 20 日）・(1) 一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について」より作成した。

【関根(康)委員】

- コミュニティバス、路線バスの運賃双方とも、今までのように地域公共交通協議会ではなく、別途運賃協議会を設置し決定することになるのか。
- 地域内で運行するバスは、地域で事前告知し、住民に意見を求め集約化した上で、会議に諮る自治体もある。
- 自主運営の路線バスの運賃を協議会にかける場合において、道路運送法 9 条 5 項で「市町村又は都道府県は」という記載があるが、さいたま市がコミュニティバス以外の路線も「公聴会の開催により、住民等の意見を聴く」ようになるのか。または事業者側から依頼をすれば、公聴会を開催することになるのか。

【事務局】

- 運賃協議会の設置準備を進めている。地域公共交通協議会のように設置条例を制定するかなどは、他自治体の状況も確認し、運輸局にも相談しながら検討を進めたいと考えている。
- 「公聴会の開催により、住民等の意見を聴く」という点についても、その方法は自治体に委ねられており、住民や利害関係者の意見を合理的に反映する方法を検討している。

【鈴木部会長】

- どの自治体も今後の対応を模索している状況と思われる。さいたま市の場合は地域公共交通協議会があり、その場で計画を作り進捗管理をしているため、新制度においても協議会としての位置づけができる。しかし、地域公共交通会議のみ設置している自

治体は、運賃協議会を別立てすることによって、地域公共交通会議そのものの位置づけがあいまいになる恐れがある。

- 関東のある市では運賃改定の議論を地域公共交通会議で一定程度行ったところで、今回の協議運賃制度の創設となった。その市の場合、会議に各自治会の代表が基本的に全員出席し、事前に議案についての会議を開催している。それが「公聴会の開催により、住民等の意見を聴く」ことと同等であるということを確認して、別途公聴会を開催しなくてもよいことになった。
- 公聴会と別に運賃協議会を実施することは、事務局や出席者の負担が増えることになる。しかし、法の改正には従う必要があり、事務局側・出席者側双方とも効率的に協議できる形式を検討すべきである。
- その市の場合は元々あった仕組みを活用したため、市民委員の負担は増えていない。もし利用できる仕組みがなく、別途公聴会を設置する場合は、市民委員を新たに選出する必要があるが難しいと思う。市民委員を新たに選出できない時は、地域公共交通会議の市民委員の中で選出することも考えられるが負担が増える。
- 今後の協議運賃制度は、運賃改定の手続きに大きく影響するが、法に反することがないよう、また大幅な手間が増えないよう、円滑に協議できるような形式を検討していただきたい。

【木部委員代理】

- 書面協議はできるのか確認しているか。

【事務局】

- 情報収集を進めているが、書面協議の可否は確認していない。部会長の御指摘のとおり、参加する方も市もできるだけ手間が少なく、かつ法に沿った形式を検討したい。委員の皆様からも、効率のいい方法について御意見や情報があれば提供いただきたい。

【関根(康)委員】

- 現時点で、別途運賃協議会を設置する事例は聞いたことがない。部会長から御指摘があったように、既存の地域協議や意見交換の場を活用する事例が多いように思うので検討いただきたい。

【鈴木部会長】

- 今の仕組みでは、申請する事業者毎に協議をする必要がある。さいたま市にはコミュニティバスを運行する事業者が3社あり、3回会議を開かなくてはいけないことになる。このことを考慮して効率的な仕組みを事務局に整理していただきたい。
- 次の議題へ進めさせていただく。

(2) 岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入について

【事務局】

- バス 2「岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入について」を説明。

【鈴木部会長】

- 今回の議題であるが、説明について、御質問や御意見があればお願いしたい。

【小幡委員】

- 現状は路線バスが朝晩のみ運行している路線であるが、今回の運行計画における運行頻度を教えていただきたい。1日10本の運行であれば、(ケース1の場合)1日の利用者が約130人なので、1便当たり約13人と乗合タクシーの定員を超えるのではないかと。

【事務局】

- 通常の乗合タクシーは1時間に1本程度であるが、今回は路線バスの運行ダイヤを踏襲し、6時台から9時台、16時台から18時台での運行を検討している。1便当たりの利用者数が13人となり、1台で間に合わないのではという御指摘については、国際興業(株)より提供いただいたデータの分析よれば、朝便の一部で乗り残しが発生すると試算している。乗り残しには、応援タクシーでの対応を想定している。

【小幡委員】

- 国際興業(株)で廃線される路線バスの代替手段として、ガイドラインに基づき乗合タクシーの導入を検討するとのことだが、路線バスから乗合タクシーへの転換は今までにないケースである。
- 駅間を結ぶ路線であり、通勤の需要が大きいと思われるが、これまでのコミュニティバスとは取り扱いが違うように思う。

【事務局】

- ガイドラインの検討ステップに沿い地域組織と意見交換を進めているが、最優先事項は切れ目ない公共交通の確保であった。最も時間を要するのは、運行ルートや運行時間、需要調査だが、路線バスのデータを活用することで対応できる範囲と考えている。今後、今回のように路線バスが廃止される場合、まずは公共交通の維持を最優先に考える地域組織が設立されるケースの増加が想定される場所であり、廃止バス路線への対応についても、ガイドラインで織り込んでいく必要があると考えている。ガイドラインの改定については、改めて別途説明させていただくことにしている。

【中野委員】

- 岩槻駅前の WATSU 岩槻を会議でよく利用する。駅前施設へのアクセスを確保することは重要である。

【事務局】

- 現在は切れ目のない運行の確保を主眼としているが、導入後は地域組織等、住民の方の意見を踏まえて運行改善を検討していく予定である。

【鈴木部会長】

- 今回需要調査は、現行の利用実績データを活用しており、現在の利用層をカバーすることは考えられていると思う。地域の中で新たな利用は想定していないのか。

【事務局】

- 地域組織からも、新たな層も利用できるような運行形態を検討したいとの意見がある。

【鈴木部会長】

- 現在の利用者層について、年代等の特徴は把握しているか。

【事務局】

- 入手しているデータでは年齢層は分からないが、利用実態を見ると通勤・通学が多いと考えている。利用者の比較的多い「前原下」周辺には事業所が数件立地しており、通勤での利用が考えられる。現状は通勤・通学の時間帯の利用者が多いが、新たな利用層については今後利用状況を見ながら検討していく必要があると考えている。

【木部委員代理】

- 以前は、駅と駅、その先の小児医療センター（現在は移転）を結ぶことによって、地域の方や来訪者が利用するイメージがあった。利用者数が減少してくると、通勤・通学の朝夕に利用が集中するようになった。
- 利用者が多い時間帯で運行するため、朝夕以外の時間帯の潜在需要は把握できていないが、新しいニーズはあると思われる。このような会議の場で議論していただき、運行形態を検討していただきたい。

【鈴木部会長】

- ガイドラインに基づき、乗合タクシーの新規導入を進めることについて諮りたい。
- 運賃は、市で仕組みを作り別途協議するが、岩槻区河合地区乗合タクシー導入に向けた検討を進めることに、御異議はありませんでしょうか。

（出席者全員一致で了承）

- 岩槻区河合地区乗合タクシーの新規導入は、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。

(3) 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーのダイヤ変更について

【事務局】

- ・ バス 3「岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーのダイヤ変更について」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。
- ・ 今までの 6 便を、短距離ルート 2 本に分けたということである。これにより、これまで高頻度で出動していた応援タクシーの減少が期待できる。病院まで行く便が 1 時間遅くなるという面はあるが、全体として利便性の向上が認められる。
- ・ 今回のダイヤ変更について諮り、議決させていただきたい。
- ・ 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーのダイヤ変更について御異議はありませんでしょうか。

(出席者全員一致で了承)

- ・ 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシーのダイヤ変更について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。

(4) 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 4「コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について」を説明。

【本多委員】

- ・ コミュニティバス等導入ガイドライン改定にあたり、令和 3 年度からバス専門部会において、熱心な御議論と貴重な御意見をいただいたことに感謝する。事務局から説明があったとおり、市としては高齢者の移動支援を含め、地域交通のあり方を検討することは喫緊の課題と捉えている。この課題を解決するための 1 つの方策として、再構築ガイドラインの策定に着手することとしている。委員の皆さまには、十分な説明ができなかった部分もあるかもしれないが、現行のコミュニティバス等導入ガイドラインについては、時点修正での対応を考えているところであり、これまでいただいたご意見を可能な限り反映させていただきたい。また、再構築ガイドラインの策定にあたり、今後委員の皆さまから御意見を頂きたいと考えており、引き続き御協力をお願いしたい。

【鈴木部会長】

- ・ 議決事項は、「コミュニティバス等導入ガイドラインの取扱い」と「コミュニティバス・乗合タクシーの取扱い」である。議決に向けて御質問御意見をお願いしたい。

【高田委員】

- ・ 再構築ガイドライン策定の背景は良いと思う。利用者目線で考えることも重要であるが、バスのドライバー不足の深刻化等も含めて、全体的に考えていく必要がある。ライドシェアなど新たな考え方もあり、社会情勢の変化も視野に入れながら改定していただきたい。

- 再構築ガイドラインの改定にあたり指標を定め、その指標に応じて更新や改定を客観的に判断する仕組みが必要と思う。

【事務局】

- 利用者目線だけのガイドラインにすべきではないというのは御指摘のとおりである。利用者目線であると、サービス水準は高いほど、運賃も安いほど望ましいことになる。しかしながらそれは、地域公共交通の状況を考えると難しい。地域により適切なサービス水準は異なるため、それを考慮しながら検討していきたい。
- 改定に係る判断指標については、今後の検討課題とさせていただきたい。

【小幡委員】

- 検討の背景はそのとおりだと思うが、供給が逼迫していることは考慮に入れるべきである。本当に必要なものを明確にして議論を進めるべきである。需要側は公共交通があればあるほどいいが、供給側は人手や収支など運営が課題となる。相互が理解できるガイドラインになるよう、丁寧な議論のもと進めていただきたい。

【事務局】

- 供給側の視点としてバス事業者にも御意見伺いながら、実行性のある計画になるようにしていきたい。委員の皆様にも、引き続き議論に御協力をお願いしたい。

【鈴木部会長】

- 検討スケジュールに現状整理も加えた方がよい。限られた資源を有効に活用しながら、最適な形にするための議論の材料になると思う。

【関根(康)委員】

- さいたま市における公共交通への取り組みについては、補完交通の導入に関するガイドラインの策定を他市に先がけて実施する等、熱心な姿勢は評価される。
- 「路線バス廃止に対する対応をプロセスとして整理」の部分のイメージがあまり湧かない。岩槻区河合地区における乗合タクシーの実証運行は可能であるが、他の地域でも撤退したいバス路線は多くあると思う。
- 赤字路線について、切れ目のない代替手段を検討していただけるのであれば、コミュニティバス等に転換したい路線は多くある。コロナの影響やそれ以前からのバス離れで収支が厳しく、減便・廃止したいバス路線は多くある。
- さいたま市はタクシー会社も多く、バスが撤退しても代替手段が提供できる可能性があるかもしれないが、北海道には鉄道が撤退後に、バス運営もうまくいかない、タクシーもないという地域がある。東京都多摩地区でも同様の例がある。
- ガイドラインが実態に即し、具体的に対応できるものなのか分からない。現状では路線が廃止になった場合、コミュニティバスや乗合タクシーであれば、収支の問題は市が担うので対応することは可能である。しかし、今後廃止路線が急増した場合、公共交通の担い手が不足する中でコミュニティバスや乗合タクシーで本当に対応できるのか疑問である。

- ガイドラインの方針として、速やかに代替モードを検討するものか。また、地域組織やライドシェア、シェアサイクルも考えるものなのか伺いたい。
- 要員不足が非常に深刻な状況である。収支がよくて増便したくてもできない路線も多くある中で、ガイドラインを策定することで何ができるのか分からない。

【事務局】

- 「路線バス廃止に対する対応をプロセスとして整理」について想定しているものは、本市において路線バスが廃止される場合にどのように対応していくかということになる。今回の河合地区乗合タクシーでは、事業者から早い段階で情報提供いただけたものの、他事業者への事業継承の依頼やコミュニティバスや乗合タクシーの導入可能性の検討に時間を要した。廃止が分かった段階で市としての対応を明確にしたい。例えば、代替交通を導入すべきか、導入する場合のサービス水準について、地域や居住者、利用者特性などを踏まえて具体的に検討していくことを考えている。
- タクシー事業者も厳しい状況にあることも理解している。今回は、運行を引き受けていただけたが、予めプロセスを共有して決定することで、より速やかに対応できるようにしたい。
- 路線バスから端末交通までを含めて策定することで、何らかの形で代替交通が検討できるガイドラインにしていきたい。さいたま市ではボランティア輸送も行っているので、そのような輸送資源も活用できるスキームも検討したい。

【関根(康)委員】

- 河合地区乗合タクシーで応援タクシーのことがあったが、応援タクシーを配置するための資源がない地区もあるのではないか。
- 判断基準のこともあったが、内容によっては事業者として対応が難しい場合もある。事業継続の基準は収支であったが、現在は運転士が配置できるかどうかであり、状況は変化している。

【木部委員代理】

- 今は、行政からの補助があれば運行を維持できるという次元を超越している。運転士不足で明日運行できるか分からないという現状がある。廃止路線に全て対応していくというのは無理がある。再構築ガイドラインの策定に異論があるわけではないが、現場が苦悩している状況も理解していただきたい。路線廃止に手続きが増えることになるとはならないかと危惧している。

【山科委員】

- 東武バスウエストでは大宮地区で運転士が不足したためダイヤを変更した際に、これがニュースになり取材もかなり受けた。当時は新型コロナウイルスやインフルエンザが流行しており、人手不足に拍車をかけたりやむを得ない対応であった。
- 他社と同様に、どこの路線をなくすかということを最初に考えている状況である。これまで身削ぎして運行してきたが、今は骨を削ぎながらも運行が厳しい状況である。

- 再構築ガイドラインの策定には賛同するが、対応すべき点を盛り込んでいただきたい。

【鈴木部会長】

- 3社からの御意見をお聴きし、再構築ガイドラインについて議論するあたり、最初に考えるべきことを整理する必要がある。事務局にはスケジュール、検討内容の組み換え・再整理をしていただきたい。

【美濃浦委員】

- 現状は、毎日のように人が辞めていく状況である。労働組合の副委員長をしているが、スポーツ大会等のレクリエーションを企画するが、この1・2年くらい運転士は参加できない。運転士が全体的に足りないので、急遽勤務することになり、直前にキャンセルするというケースが多い。今週の土曜日にもハイキング大会を行うが、相当数のキャンセルがでた。運転士は休日を返上し、連勤に連勤を重ねているのが現状である。
- 安全運行、健康面から起因する事故も心配される。過酷な労働環境が故に退職者がでると、残った人員にさらに負担がかかり悪循環になっている。
- 大阪府富田林市などで運行しているバス会社の撤退があったが、資金があれば運行できるという状況ではなくなってきている。
- 来年4月から改善基準告示が実施されるが、労働時間の上限が短くなると、残業も難しくなり、更なる人手不足となる。再構築ガイドラインの策定はよいが、バス・タクシー事業者や運転士の状況を踏まえ、検討していただきたい。

【鈴木部会長】

- 「コミュニティバス等導入ガイドラインの取扱い」について諮りたい。議決をとらせていただく。

(出席者全員一致で了承)

- 続いて「コミュニティバス・乗合タクシーの取扱い」について諮りたい。議決をとらせていただく。

(出席者全員一致で了承)

- 「コミュニティバス等導入ガイドラインの取扱い」と「コミュニティバス・乗合タクシーの取扱い」について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。

(5) コミュニティバス等の利用状況について

【事務局】

- バス 5「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】

- コミュニティバス等の利用状況は、全国的な傾向と同様である。コロナ禍の年度に比べると、少しずつ回復してきているが、以前の利用者に戻ってはいない。コミュニティバスや乗合タクシーは地元利用が大きく、中にはコロナ前の水準まで戻ったところもあるが、全体的な傾向としては 10%~20%減程度にとどまるケースが多い。今後も利用状況をみていく必要がある。
- 次の議題へ進めさせていただく。

(6) 協議事項の照会について

【事務局】

- 初めに、意見照会に御協力いただき感謝する。
- 本日の照会結果は、報告事項が 1 件ある。

【鈴木部会長】

- 埼玉県乗用自動車協会の藤田委員より報告をお願いしたい。

【藤田(貢)委員】

- 令和 5 年 11 月 20 日より埼玉県のタクシー運賃が改定される。さいたま市は埼玉県 A 地区の運賃が適用され、現行の普通車の場合、初乗運賃 500 円 (1.23km)、加算運賃 261m 毎に 100 円であるが、改正後は初乗運賃 500 円 (1.121km)、加算運賃 236m 毎に 100 円となる。

【中野委員】

- 浦和美園駅近くに住んでおり、よくタクシーやバスを利用する。月曜日はタクシーが捕まりにくく、複数の会社に電話してから配車される。美園地区で人口が増えている影響もあると思うが、思うようにタクシーを利用できない。路線バスも大宮~美園で 1 時間に 1 本程度で本数が限られるため利用頻度が少ない。
- 居住地域周辺の商店街は、多くが閉店しているため、イオンまで移動しないと買い物ができないというのが現状である。もう少し公共交通を利用しやすいものにしていただきたいと思う。
- 美園地区では AI デマンドタクシーの導入が検討されているようだが、そのような新たな移動手段があれば、障害者や高齢者、免許返納した方にもよいと思う。

【鈴木部会長】

- 次へ進めさせていただく。

(8) その他

【鈴木部会長】

- 全体を通して意見等はあるか。

【木部委員代理】

- 令和 6 年度から施行される改善基準告示においては、労働時間や休憩時間の規制が発生するが、法令を遵守する必要がある。運転士不足も考慮した上で、新しい規制の中での事業計画を準備している。
- 事業計画を立てる中で、人員の不足で路線の維持が困難となるところもある。その中で蓮 11・12 系統の廃止、他市・他区で受託するコミュニティバスの廃止等を行っている。また、更なる路線の休廃止や減便を計画せざるを得ない状況である。
- バスネットワークを小さくせざるを得ない状況であるが、地域交通を守るとともに、人員確保として運転士の募集や運賃改定による労働条件の改善に取り組むことにしている。

【山科委員】

- 東武バスウエスト管内では、1 割程度運転士が不足している。
- 採用を積極的に行っており、本年度 4 月に運賃改定にともない給料水準を上げ、来年度 4 月にも上げようと計画しているが、お金だけでは人材は集まらない。新卒・女性を積極的に採用する等、採用に向けた様々な取組みを行っているが現状は厳しい。
- これから 5 年間で、定年を迎える退職者が毎年数十人いるのに対して、新規採用でこれを補うことは難しいと思う。持続可能な公共交通のため、行政と事業者で更なる連携が求められると思う。

【関根(康)委員】

- 収支が取れる路線は、5 時 30 分～14 時 30 分、14 時 30 分～23 時 30 分と、1 車両に対して 2 人で運用することが理想である。収支が取れない路線では実際は 6 時～21 時を 1 人で担っている。
- 来年の改善基準告示に伴いそのような運用はできなくなる。労働時間を 1 時間/日短縮する必要があり、21 時退勤する職員は原則 11 時間の休憩時間を取る必要があるため、8 時にしか出勤できない。現状の休憩時間は 8 時間なので、21 時に退勤した職員は朝 5 時、6 時に出勤できて朝ラッシュの勤務も可能である。人員が不足しているため、勤務時間を分割することもできない。法令に合わせると、朝の時間帯は落とさなければならず、時刻表の変更に取り組まざるを得ない。
- 令和 3 年の下期頃から、コロナ禍での利用者減に伴う収支の関係の見直しと並行しながら運行計画改善に取り組み、2 年がかりで対応し、来年の 4 月を迎えられると思っていた。その中で、改善基準告示の施行により人材不足に拍車がかかり、通常の減らしたくない路線まで減らさなければいけない状況である。今後について、自治体と事業者で協働し考える必要がある。

- さいたま市の路線バスの利用者は回復している。通勤・通学需要も多く、さいたま市ではコロナ禍前より定期券が多く販売されている。本来であれば運行したい朝と夕の時刻の便を、運転士不足により減らさざるを得ない状況である。

【鈴木部会長】

- 事業者より現状と来年度に向けての取り組みを御紹介いただいた。今後ガイドラインを作成するに当たり、参考にしていきたい。

【事務局】

- みその RED タクシーについて報告をする。さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムにおいて、美園地区の交通課題を解決するため、AI デマンド交通の導入検討が進められている。令和 6 年度からの実装を目指して実証実験を実施してきたが、体制作りやサービス内容の検討に期間を要することから、引き続きサービス設計や協賛の拡大等課題の改善に向けて議論を深めることになった。将来的な実装に向け、進捗に応じてバス部会に諮っていきたい。

【藤田(貢)委員】

- タクシー乗務員は最盛期（昭和の頃）の 7 割程度であり、埼玉県は約 7,700 人である。平均年齢は約 63 歳である。
- 新たに講習を受けに来る人もいるが、退職者が多い状況である。車両は 5,000 台程度あるので、10,000 人乗務員がいれば運用できるが不足している。
- アプリ配車が増えており、駅からの利用者が減っている。

【鈴木部会長】

- 多摩地域におけるタクシーの人材不足も厳しく、乗務員の高齢化が進み夜の運行ができなくなってきている。タクシーはバスとは違つかたちでの地域の足なので、どう維持をしていくかを考えていく必要がある。
- 人材不足により必要な交通を確保できないというのは、運営する企業だけでなく地域の全体の問題である。地域全体で要因の確保に取り組む必要がある。

【事務局】

- 再構築ガイドラインの議題で事業者の現況を把握するべきとの意見があった。データ整理についてアドバイスをお願いしたい。また、提供可能なデータについて、御協力をいただきたい。

【鈴木部会長】

- この場でアドバイスというのは難しいかと思うので、後日事務局とバス事業者で調整していただければと思う。

3. 閉会

【事務局】

- 本日議論した内容については、11月24日開催予定の第2回地域公共交通協議会に諮らせていただく。
- 次回のバス専門部会の開催は来年の1月末頃を予定している。
- 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2回バス専門部会を閉会する。

以上