

令和元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：令和元年5月30日（木）14時00分～16時00分

□場所：中央区役所 本館3階 大会議室

□配布資料

- ・ 次第
- ・ 名簿・席次表
- ・ 資料1 見沼区コミュニティバスの運行ルート変更について
- ・ 資料2 消費税引上げに伴う運賃改定について
- ・ 資料3 コミュニティバス等の利用状況について
- ・ 資料4 コミュニティバス乗降・ヒアリング調査結果について
- ・ 資料5 コミュニティバス等の収支率について
- ・ 参考資料 平成30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

1. 開会

【事務局】

- ・ 定刻となりました。本日は、お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。ただいまから、令和元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いたします。

（委員欠席の連絡）

- ・ 次に、本日の資料について、確認させていただきます。

（資料確認）

- ・ それでは、これより議事に移りたいと存じます。進行につきましては、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部会長が議長となることとなっておりますので、鈴木部会長にこれからの会議の進行をお願いしたいと存じます。鈴木部会長、よろしくお願ひいたします。

【鈴木部会長】

- ・ 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きます。それでは、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】

- ・ 本日は、16名の委員中12名の出席でございます。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おりますので、本日の会議は成立いたしますことをご報告いたします。

【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運営規程により、私から指名させていただく。今回の署名については、小平委員、松本委員、以上お二人に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、小平委員、松本委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので、ご署名をよろしく願います。続いて、本日の会議の公開について諮る。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議事はありません。

【鈴木部会長】

- ・ 事務局から、本日は非公開事項に該当する議事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をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 本日、傍聴者はいらっしゃいません。

2. 議事

(1) 見沼区コミュニティバスの運行ルート変更について

【事務局】

資料1「見沼区コミュニティバスの運行ルート変更について」の説明

【戸村委員】

- ・ 収支率の想定について、利用者数の増減は想定の数値であり、燃料油脂代は確実な数値である。利用者数増減の数値を今後精査していく予定はあるか。

【事務局】

- ・ 実際に運行を開始すれば、利用者数をモニタリングする予定です。

【松本委員】

- ・ 資料中の関係者のうち、自治会とはどこの自治会か。

【事務局】

- ・ 沖郷ルートおよびさぎ山ルート沿線の自治会です。

【松本委員】

- ・ 具体的な自治会名を教えてください。

【事務局】

- ・ 見沼区片柳自治会、緑区宝永自治協力会、上野田自治協力会、寺山自治協力会の4自治会でございます。

【松本委員】

- ・ 今後の資料作成にあたっては、議事となっているルートと該当する自治会のエリアについて、資料中で示していただけるとよい。また、自治会にPRやイベントの実施を要請するなど、積極的に働きかければ収支率向上に役立つ。

【事務局】

- ・ 今後の資料作成では、自治会を明示して参りたいと思います。またPRについては、沖郷ルートのルート変更が決まり次第、PRチラシを作成し、公共施設への配架や、自治会内の回覧板で回していただくことを想定しております。

【北村委員】

- ・ このルート変更は、どのようなきっかけで発議されているのか。また事務局としてどのような基準で議事に挙げているのか。

【事務局】

- ・ 沖郷地区の住民から要望があり、ガイドラインで示すところの地域組織が立

ち上がったことが発端でございます。市としては、市民より要望があったところから順に、ガイドラインの説明をさせていただいております。また議事に挙げる基準としては、車両が実際に走行できるのか、停留所が置けるのか、運行事業者や交通管理者と協議し、条件が整ったものになります。早期に市民の要望にお応えできるよう、条件の整った地区から随時議事に挙げておりますので、そのタイミングにずれが生じてしまっております。

【北村委員】

- ・ バス専門部会は年に3回と回数に限られている。沖郷地区の他にも、優先して議論すべき地区があるのではないかと。例えば一定のタイミングで各自治会に声をかけて要望の有無を聞く機会を設けるなどして、市のコミュニティバス等の全体的な現状と課題の把握をし整理したうえで、議事に挙げていただくとよいのではないかと。沖郷ルートへの変更では収支率はほぼ変わらないようだが、他にもルート変更等のニーズのある地区が、要望が挙がっていないだけで存在することが想定される。

【松本委員】

- ・ 住民の個別の要望に対応していると、今後事務局で対処することが難しくならないかと心配している。ルートが増えても対応できるよう、市民から要望が上がった際には自治会でまずは取りまとめてもらえるとよいのではないかと。

【事務局】

- ・ ガイドライン上、地域組織は自治会に相談すること、自治会を跨ぐ場合には自治会連合会に情報共有することになっております。今後も自治会の方と協力しながら進めて参りたいと存じます。

【鈴木部会長】

- ・ ガイドライン上、市民の要望すべてに個別に事務局が対応することはなく、自治会が関わることになっているということである。また、議事に挙げる際には、ルート変更案のメリットデメリットや、ルート変更案の位置づけを説明されるとよい。また、ガイドライン上のフローをどのような経緯で進んできたか、資料を付けていただくと理解しやすい。

【事務局】

- ・ 今後の資料作成の参考にいたします。

【鈴木部会長】

- ・ 本ルート変更案について、反対の意見はないようだが、事務局案の通り進めることでよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ 部会としては、事務局案通りに変更することとする。最終的な結論は、協議会にて諮ることになる。

(2) 消費税引上げに伴う運賃改定について

【事務局】

資料2「消費税引上げに伴う運賃改定について」の説明

【鈴木部会長】

- ・ 運賃改定について、コミュニティバスは、民間バス路線と同様の運賃改定をし、乗合タクシーは運賃改定しないとする案ということだが、事務局案の通り進めることでよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

【鈴木部会長】

- ・ 部会としては、事務局案通りに変更するという事とする。最終的な結論は、協議会にて諮ることになる。

3. 報告

【事務局】

資料3「コミュニティバス等の利用状況について」の説明

資料4「コミュニティバス乗降・ヒアリング調査結果について」の説明

資料5「コミュニティバス等の収支率について」の説明

【坂本委員】

- ・ 休日調査の利用目的のサンプル数が、乗降者数に対して多く、整合しないのではないか。

【事務局】

- ・ 乗降者数は一日当たりの平均乗降者数をお示ししております。実際の回答数は日数との積を求めていただければと存じます。

【坂本委員】

- ・ 資料3について、路線ごとに75歳以上の高齢者の利用割合が路線ごとに大きく異なっているが、この理由は何か。たとえば性別で分けるなどして比較し分析すべきだ。また、高齢者の利用が少ない見沼区等では、高齢者への周

知・利用促進に取り組むことで、結果的に運転免許の返納に繋がるのではないかと期待している。

【事務局】

- ・ 利用者属性の比較分析について、検討致します。また、免許返納への影響について、どのように把握していけるか、検討して参ります。

【北村委員】

- ・ 利用者を性別年齢別のマトリックスに整理できるか。

【事務局】

- ・ 可能です。

【北村委員】

- ・ 一部路線で利用者数が増加しているにもかかわらず収支率が低下しているのはなぜか。

【事務局】

- ・ 全体的に人件費の増加や燃料油脂費の増加が原因になっております。また昨年度に比べて乗車区間が短くなっているのではないかと推測されますが詳しくは分析できておりません。

【北村委員】

- ・ 人件費は毎年改定しているのか。

【事務局】

- ・ 事業者様によるところと認識しております。

【北村委員】

- ・ サービスが変わっていないのに人件費が上がるのはなぜか。また短距離の利用は本当に増加しているのか。分析を進め、課題を把握すべきだ。高齢者に運転免許を返納してもらうには、ニーズにフィットする交通サービスである必要がある。ニーズに応えようとする、コミュニティバスや乗合タクシーではニーズに応えきれなくなる、という結論になるのではないかと想定している。また、資料4の中で、利用目的の表の表頭に要望とあるが、目的の間違いではないか。

【事務局】

- ・ 資料4の利用目的の表の表頭については、表現に誤りがございました。訂正をお願いいたします。

【北村委員】

- ・ 利用目的に駅とあるが、これは目的ではないのではないかと。何のために駅に行くのか、というものが目的である。そこまで把握したうえで本数や停留所について検討すべきと思われる。また、勤め先といっても、どんな職業か押さえておく必要がある。一般の調査でも、職業は質問項目として一般的だと

思う。

【事務局】

- ・ ヒアリング調査の調査票に、利用目的として駅を選択肢に加えていたのは、駅周辺を目的地としていた利用者を判別するためでしたが、駅で乗り換えて別の場所に行く人も駅と回答した可能性がございます。次回以降の調査では、問い方に注意いたします。

【戸村委員】

- ・ コミュニティバス等の利用状況について、片柳西地区の収支率が低いと思う。運行改善に向けて今年度検討するとあるが、運行継続は厳しいのではないかと。

【事務局】

- ・ 実証運行3年目に向け、抜本的にルート変更が必要であり、地域組織と議論し模索しているところがございます。次のバス専門部会で新しいルートを提示できればと考えております。

【戸村委員】

- ・ 地区ごとに、例えば需要のある目的地が異なるなど、特性があると思われる。例えば大砂土東地区は収支率が高くなっている。地区間の比較も重要ではないかと。

【事務局】

- ・ 大砂土東地区の乗合タクシーは病院専用の路線のような性格になっているのが現状でございます。病院がルート上に存在すると需要が高まるので、片柳西地区でも需要の高い施設を取り込むことを検討したいと考えております。

【戸村委員】

- ・ 乗合タクシーの一人当たりの市の負担額は、大きな数字だと思います。

【北村委員】

- ・ 資料5の収支率について、利用者負担と市の補助をおおむね同程度とすることにした経緯をお聞きしたい。横浜市や川崎市のように、事業者に運営を委ねることはできなかったのか。

【事務局】

- ・ さいたま市のコミュニティバスは路線バスとの競合を避けることを前提としております。さいたま市のコミュニティバスは東西南北の鉄道路線のないところ、また政令市移行に伴い設置された区役所への足として政策的に導入された経緯がございます。またさいたま市では横浜市や川崎市と異なり、市街化調整区域でもコミュニティバスを走らせております。千葉市については、もともと路線バスが走っていた地区で民間バス事業者が撤退したところに乗り入れており、ベースとなる需要があったこと、相模原市では、さいたま

市より比較的面積が小さい市街化区域の中でコミュニティバスを運行しているのに収支率がよいと想定されることなど、いずれもさいたま市とは事情が異なっております。収支率向上に向け、よい事例を探してヒアリングや視察を行い、参考にしていきたいと考えております。

【北村委員】

- ・ 収支率向上のための課題は何かを考え、現地視察や市民の声を聴くなどして情報を収集されたい。

【関根委員】

- ・ さいたま市では横浜市や川崎市と違い、民間路線バスと競合しないことを前提としている。また横浜市や川崎市は市営バスを運行しているため、さいたま市と同様に議論することは難しい。休日運行については、利用が平日の6割～7割程度ということで、休日の運行には課題もある。週5日から7日の運行になると1路線あたりの運転手が1人では不足するため、更なる運転手の確保が必要になるという事情もある。また、人件費の増加要因として、人員を集めるために、採用当初から運転手を正社員とすることに変更したことなどが挙げられる。

【北村委員】

- ・ 今後も人件費は増加するのか。

【関根委員】

- ・ その可能性が高い。給与を上げないと募集ができないのであれば経営判断として上げざるを得ない。

【北村委員】

- ・ 運転手の人件費が増加する、高齢化に伴いコミュニティバスのニーズが高まっていく、市民の行きたい場所も多様化していく、という事態に対処するには、より柔軟な公共交通ネットワークが必要ではないか。このニーズをどのようにさばくのか検討すべきである。近視眼的にみれば軽微なルート変更で対応できるが、長期的には抜本的に対応すべきではないか。

【土屋委員】

- ・ 今までのさいたま市の交通政策はアナログ的であったと認識している。ご指摘の通りと受け止めているが、この状況はあと数年とと思っている。MaaSの導入によりシームレスな交通サービスが提供されるようになり、また近い将来、自動運転化することで運転手が不要になると考えている。技術は概ね完成していて、法制度が追い付いていないのが現状と認識している。コミュニティバス等については、今後はデマンド運転になることが数年先で想定される。

【北村委員】

- ・ 横浜市では自動運転の実証実験を進めている。さいたま市では実証実験を行う予定はないか。

【土屋委員】

- ・ 現在検討中である。進展があれば報告する。

【北村委員】

- ・ ETC によるプライシングなど、自動運転だけでなくほかの自治体で行っていないことができるか、とよいと考えている。

【鈴木部会長】

- ・ 今回の調査結果を踏まえると、ルート全体にわたって、多数の施設で需要がある路線が、収支率が高いということが言える。一方で、需要が一部に集中している路線は、収支率はあまりよくない、ということがわかる。ルート改善を考えるとときには、路線全体の中でどれだけ多様な需要を取り込めるか、ということが重要になろう。ルート全体にわたって利用があるとよいことが今回の調査で見えてきた。
- ・ 休日の運行については、収支率が高くない状況の中では、さらに利用が少ない休日の運行は厳しいと思われるので、慎重に検討すべきである。例えば山口市では、今年 5 月の 10 連休の時、休日運休が続くことで需要が最も高まると見込まれた連休中日の 5 月 2 日にコミュニティバスの臨時運行をした。人によっては休日運休が続いて移動できないことが死活問題になることもあるので、今後、10 連休の時などに休日でも臨時運行や区間運行などを検討すべきことがあるかもしれない。

【小平委員】

- ・ 休日運行の要望はあるものの、乗務員不足により実現出来ない場合もある。当社では 60 歳定年制を 65 歳定年制に改めた。当社としても人員不足に対する努力はしているが、それに伴って人件費は増加する傾向にある。

【北村委員】

- ・ 近年は高齢ドライバーによる事故の話が多い。運転手の健康管理はどのようにされているのか。

【小平委員】

- ・ 適性診断、健康診断、脳ドックなどを行っている。またそのほか、体調が悪い時も乗務しないよう、体調のチェックや自己申告などの対応をしている。

【北村委員】

- ・ 運転手の年齢によって事故率は変わるのか。

【小平委員】

- ・ 運転手の熟練度も強く影響するため、年齢による傾向はない。

【鈴木部会長】

- ・ AI や自動運転といった新技術は、すぐには実用化しないと考えられる。技術が進むことと実用化することとは別と考えるべきである。実用化のためには、法制度の整備のほかにも、低コスト化も重要であるが、開発中の技術の低コスト化には時間を要する。新技術が普及した将来を見据えつつ、現行をベースにして検討を進めていく必要がある。新技術に対してはまだ過大な期待はしない方がよいかと考える。

4. その他

【事務局】

- ・ その他の事項は、特にございません。

5. 閉会

【事務局】

- ・ 本日は、長時間に渡り活発なご議論を頂き有難うございました。今回の議事につきましては、7月の地域公共交通協議会に諮らせていただきます。次回のバス専門部会については、8月頃の開催を予定しております。日程が決まり次第、ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。
- ・ それでは、これを持ちまして、令和元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いたします。本日は、ありがとうございました。

以上