

会 議 録

審 議 の 内 容 (審議経過、結論等)

(1) 市の公共交通の方向性について

【概要】

- ・ 本市の現状分析、市民アンケート、交通事業者、高齢者団体、障がい者団体等関係者へのヒアリングを実施した結果抽出された、本市の公共交通に対する課題を提示した。

(課題)

- ・ 路線バスとにいバスで一部重複する路線があり、重複区間の解消が必要であること
- ・ 市街地が東武東上線・武蔵野線・西武池袋線沿線に広がっており、市民の最寄り駅が分散していること
- ・ 駅、バス停へのアクセスや特ににいバスの運行本数への不満が大きいこと
- ・ 路線バスは、東武東上線と西武池袋線の駅間を結ぶ南北方向の路線が強く、東西方向の移動や新座駅へのアクセスの強化が課題となっていること

(改善策)

- ・ にいバスのルートを経路バスではカバーされない公共交通不便地域における移動手段及び高齢者や障がい者の移動手段として構築しつつ、不満の大きい運行本数に対して改善を図る
- ・ 路線バスやにいバスをもってもカバーしきれない地域やバスの需要が見込めない地域の移動手段として、デマンド型交通の導入についても検討する
- ・ 本市の公共交通における課題及び改善策を検証し考えたにいバスのルート案を示した。

(ルート案策定の際に重要視したこと)

- ・ 所要時間が長くなりがちな循環をやめ、できるだけ直線的なルートとすること
- ・ 公共交通不便地域を経由すること
- ・ 路線バスとの重複区間を減らすこと
- ・ 公共施設、病院、鉄道駅へアクセスすること
- ・ 駅の中では他の駅と比較してバスの運行本数が少ない新座駅への乗り入れをすること

(ルート案)

「志木ルート」

現在の北コースをベースに、大和田・北野の一部地区と野火止8丁目を經由することとし、一方で路線バスの運行本数の多い新座団地を經由しないこととしたルート

「ひばりが丘ルート」

現在の東コースをベースに、要望の多い栄などの東部地区や野寺などの南部地区から新座駅へアクセスできるようにするとともに、循環

をやめ、行きも帰りも同じ時間となるよう1本のルートにしたもの
「清瀬ルート」

現在の西ルートをベースに、利用者が非常に少ない第二老人福祉センター往復の運行をやめ、なるべく直線的にあたご・菅沢、西堀・新堀地区を経由しながら清瀬駅と市役所、新座駅を結ぶルート

「東久留米ルート」

新規のルートで、市役所から交通不便地域である石神地区や病院を経由し、要望の多い東久留米駅へアクセスするルート

「新循環ルート」

東西方向の移動の利便性を考えたもので、栄地区、石神地区、あたご・菅沢地区などから市役所、新座駅だけでなく病院へアクセスできるようにするもの

- ・ にいバスルート案を基ににいバスとデマンド型交通の導入のケース分けを行い、それぞれの事業収支、利便性について比較した表を示した。

【質疑応答】

- ・ 議長

事務局からの説明があったが何か意見はあるか。

- ・ 委員

デマンド型交通については、アンケート等で質問を受け協力しながら進めてきた印象だが、にいバスの再編案については、交通事業者として聞いてなくいきなりこのような案が出てきた印象を受けている。この案をこの場でいきなり提示した経緯を伺いたい。

- ・ 事務局

先程の説明のとおり、市民アンケート、交通事業者、高齢者団体、障がい者団体等関係者へのヒアリングを実施した結果、このような案を作成した。この案はあくまでたたき台として示させていただいたものであり、この案についてこれから良し悪しを検証していく段階のものである。今後も会議という場でなくとも、各バス事業者の皆様にお話を伺いながら検討を進めていきたいと考えているので、よろしく願いしたい。

この案を作成するにあたっては、市民アンケートにおける市民の不満点や交通不便地域を経由すること、新座駅への乗り入れを行うこと等を考慮し検討した。

- ・ 委員

地域公共交通会議はそれほど頻繁に開催することができるものではないため、こうしたバスルート案を示す前に交通事業者と内容を煮詰めた上で、もう少し実効性のあるルートを会議の場で提示すべきである。ルート案を見ると、バスが走れない部分もあり実効性に欠ける。事前に話し合いの場を設けてほしい。

また、ルート案を見ると新座駅は北口に乗り入れるということか。

- ・ 議長

北口にバス停を新たに設けることや、現在のポンチョタイプのバスを維持

するのか、ワゴンタイプのものに変えるのかといったことも検討が必要である。

今回はあくまでたたき台として、まずは案を示した。細かい部分については今後バス事業者と打ち合わせを行っていくということでよいか。

・ 事務局

その通りである。

新座駅への乗り入れについては、北口の区画整理も進んできており、北口を想定している。ルート内にバスが走れない部分があると指摘いただいたが、そういった点についても今後、タクシー事業者、バス事業者等の交通事業者と話し合いを設けていければよいと考えている。

・ 委員

今後そういった話し合いを通じて煮詰めていくことになると思うが、新座市は路線バスは充実しており、交通空白地域をどう解消していくかということだと思うので、市民が使いやすいにバスの再編をしていただきたい。

・ 委員

路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通にはそれぞれ特性があると思う。収支だけで見れば、本来鉄道で輸送するのに向いている地域に路線バスを大量に運行したほうが良くなるが、新たに駅ができて鉄道が通り、鉄道で輸送する方が効率がいくなれば路線バスの撤退も考える。

デマンド型交通においても、市民ニーズからしたら大量にデマンド型交通が運行すれば、その分満足度は上がると考えるが、ワゴンタイプの小型車を多く走らせることは環境に良いのか等の懸念もある。公共交通を考えるにあたってはニーズや主旨だけに目を向けて考えてしまうと偏ったものになってしまうため、総合的な視点で考える必要がある。

・ 議長

他に意見はあるか。

・ 委員

当初は公共交通についての検討は、市役所へのアクセスが悪い地域の足の確保のためにスタートしたと認識しているが、事務局の説明を聞くと駅へのアクセスを重要視する方向に路線変更したのか。特に畑中地区は市役所へ行くのに高低差があり、不便である。

・ 事務局

市民アンケートの結果、市役所、病院、新座駅、スーパーに行きたいという要望が特に多かった。そういった中で、すべてのルート案に市役所は入っている。高低差がある畑中地区についてはこれから詳細に検討を進めていく。

・ 委員

こぶしの森の利用者の帰りの足の確保をしてほしい。

- ・ 委員
細い道を通るとなると、子ども達の通学路と被ることもあるかと思うが、対応はどのように考えているのか。
- ・ 事務局
通学路を通らないルート、通学時間帯を避けて通る等これから検討していく。千葉県八街市での痛ましい事故もあったので改めて児童の安全面も考慮し検討していく。
- ・ 委員
今までの循環ではなく直線にしていただけると助かる。
また、この会議とは関係ないかもしれないが、新座病院から志木中央病院を經由して朝霞台へ出る病院のバスがある。バス停の関係もあると思うが、市でルートの合間にバス停をおいて一般の方も乗れるようにすることはできないだろうか。バスはいつも空いており、有効活用できたらいいと思う。
- ・ 議長
戸田中央病院グループのバスと思われる。病院専用車両であるため、なかなか一般の人も乗れるようにするというのは難しいのではないか。
- ・ 委員
新座警察署付近は、路線バスが充実しているが、充実していない地域にはいバス等の移動手段が必要であると思う。先程通学路の話も出たが、法令に照らし合わせながら検討していただきたい。
- ・ 委員
デマンド型交通を個別輸送方式にする根拠を教えてほしい。
- ・ 事務局
デマンド型交通を導入している近隣市にヒアリングしたところ、乗り合い方式だとコロナ禍ということもあり、乗り合いが好まれず需要が見込めないことや、予約がなくとも車両を必ず確保していなければならないことから、アイドルタイムが発生してしまう現状があるとのことだった。
そのため、志木市も導入している個別輸送方式の方が効率的であり、かつ、利用者も他の場所を經由せずに直接目的地へ行けることから利便性が高いと考え、個別輸送方式で検討した。
- ・ 委員
実証実験も個別輸送方式で考えていると思うが、市が見込んだよりも多くの需要があった場合に、乗り合い方式の方が多くの方を輸送することが見込まれるが、実証実験中に場合によっては一部乗り合い方式に変更するといったことは考えているか。
- ・ 事務局
実証実験中に変更することは考えていない。志木市でも個別輸送方式でデマンド型交通を導入しており、多くの方に利用されていると聞いているた

め、足並みを揃える意味でも個別輸送方式で考えている。今回の実証実験ではどれだけの需要があり、個別輸送方式では運べなくなる人がどれだけいるのかも確認したいと考えている。実験の結果、まったく利用がない場合には、デマンド型交通を導入しないことについても検討していかなければならないと考えている。

・ 委員

実験を行うにあたっては、より多くの市民の方が利用されることが望ましいため、市民への周知、広報活動に力を入れてほしい。

・ 委員

にいバスルート再編においては、既存の交通事業者（バス、タクシー）との調整は必要であると考え。会議の前に事前調整を行うべきだったと考える。

また、にいバスの再編については、どのようなスケジュールを想定しているのか。

・ 議長

スケジュールについては、議題の3で後ほど詳しく説明させていただく。

・ 委員

朝霞県土では、県管理道路の維持管理を行っており、バスルート再編にあたっては、県管理道路を通行する箇所もあるため、必要な維持管理を行っていくとともに、市と連携していく。

・ 委員

初めて会議に出席する委員が多い中で、事前に丁寧に今までの経緯等を説明しないと円滑な会議にならないのではないかと。

また、今回のルート案について事前にバス事業者への説明がなかったことについてはいかがなものか。コロナ禍においてバス業界は苦しい状況であり、コミュニティバスが入ったことで、路線バスのニーズがなくなり、廃線撤退となってしまっただけでは、本末転倒である。市は住民にもそうだが、交通事業者に対し、丁寧に説明を行ってほしい。

・ 議長

委員の皆様から、事前の説明が不足していたのではないかとといった御指摘をいただいたが、申し訳ない。今回は市民アンケートやヒアリングを基に作成した、たたき台の案について検討する第1回目の会議であるので、この会議をベースに今後積み上げていけたらと思う。また、スケジュールをみるとそれほど余裕があるわけではないため、早急な議論が求められることを御理解賜りたい。

(2) デマンド型交通実証実験概要（案）について

【概要】

- ・ 実証実験は令和3年10月1日から11月30日（日、祝除く）、午前8時から午後5時で行う。

- ・ 対象地域は、石神地区、あたご・菅沢地区、中野地区である。
- ・ 利用者の要件は、対象地域に住所を有する満65歳以上の方である。(利用登録者1名につき1名まで同乗可)
- ・ 運賃については、タクシー料金に応じた3段階制とする。(迎車料金300円、予約料金420円を含む)。※ 志木市と同じ運賃設定。
- ・ 利用登録については、市ホームページ又は市役所窓口で利用登録申請書を受け取り、郵送、FAX、メールで市役所へ提出する。1週間程度で利用登録証を発行する。
- ・ 予約は1週間前から原則として利用1時間前までとする。午前9時までに乗車する場合には、前日の午後5時までに予約する必要がある。往復での予約も可。
- ・ 利用方法については、①タクシー事業者へ直接電話予約を行い、その際に登録番号や乗降場所、出発時刻を告げる。②予約時間の少し前に乗車場所(自宅又は共通乗降場所)で待機する。③タクシーが来たら乗車し、目的地で降車する際に現金で料金を支払う。
- ・ 共通乗降場所については、市民アンケートの結果を踏まえ、病院、公共施設、駅に加えて対象地域からの移動が見込まれる商業施設を入れて設定した。(全31か所)
- ・ 利用可能な乗車パターンについては、自宅から共通乗降場所、共通乗降場所から自宅、共通乗降場所から別の共通乗降場所の3パターン。
- ・ 本格導入について検討する資料とするため、利用登録者に対してアンケートを実施する。

【質疑応答】

- ・ 議長
事務局からの説明があったが何か意見はあるか。
- ・ 委員
利用時間帯について、病院へ通院される方が多い時間帯だということで、午前8時から設定されたと思うが、一方でスクールゾーン時間帯にあたってしまう。乗務員が嫌がるため、時間を見直すか、デマンド型交通の車両は規制対象外としていただくような措置を取っていただく必要がある。
乗降場所について、駅が入っているが、駅のどのあたりを考えているか。乗り入れするにはタクシーは乗り入れ許可を申請する必要があるがそのあたりはどう考えているか。
- ・ 事務局
スクールゾーンの関係は、これから詰めていきたいと思っている。
駅の乗降場所についても、今回協力いただくタクシー事業者等に乗降場所の位置について、これから協議させていただきたいと考えている。
- ・ 議長
今回の実証実験で対象地域を石神地区、あたご・菅沢地区、中野地区の3つの地区にした背景を説明してほしい。
- ・ 事務局
公共交通での移動が他の地域に比べ不便であることや、市全体の高齢化率が25.7%であるのに対し、今回対象とした地域はいずれも30%を超え

ており、高齢化率が高いことからこの3地域を対象地域として設定した。

- ・ 議長
交通不便地域というのは駅へのアクセスが悪い場所という考え方でよいのか。
- ・ 事務局
駅へのアクセスだけではなく、路線バスが通っていても本数が少ないなどほかの地域に比べて交通の便が悪い地域という考え方である。
- ・ 議長
他に何か意見はあるか
- ・ 委員
実証実験の運行開始は10月からということだが、駅への乗り入れについてこれから調整していくとなると10月には間に合わないのではないか。
- ・ 事務局
10月から開始する方向で調整はしていきたいと考えている。
- ・ 委員
乗降場所として18番から25番まで駅があるが、駅のロータリー内が既に混雑している状況であることも考慮してもらう必要がある。
- ・ 議長
駅のロータリー内が混雑していることも考慮してほしいという要望であった。
- ・ 委員
駅は、一般車両も送迎に乗り入れたりするため、大変混雑している状況である。きちんと乗降場所を確保しないと、バスの乗客なのかデマンド型交通の乗客なのか区別がつかなくなってしまう。
- ・ 委員
駅のロータリー内への乗り入れについては現状でも各社とかなり調整しながら行っているため、これから新たに乗り入れるにあたっては調整期間があまりにも短すぎるのではないかと。
また、今回は初めて会議に出席する委員が多いようだが、デマンド型交通における志木市の個別輸送方式、東久留米市の乗り合い方式とは何か、といったような部分から丁寧な説明が必要なのではないか。志木市の個別輸送方式とは、ドア to ドアで行きたい場所へ行くこと、乗り合い方式というのは、バスのような停留所があり、そこから複数人が乗車し目的地へ行くものであると考える。こういった基礎的な部分も丁寧に説明いただかないと、初めて聞く人はこの資料だけでは理解できないのではないかと思う。
- ・ 議長

詳細な説明資料については、会議出席者へ送付することとする。他に意見はあるか。

- ・ 委員

利用登録は申請書を市ホームページか市窓口で受け取るとなっているが、郵送できないのか。

- ・ 事務局

現在、周知の方法についても検討している。町内会を通して配布できないか検討しているが、難しいようであれば個別に連絡いただいた方には郵送する。

- ・ 議長

こういったことを対象地域の方へきちんと説明させる。

- ・ 委員

運賃の表について説明してほしい。

- ・ 事務局

通常のタクシー料金に加えて、迎車料金と予約料金がかかる場合に、料金が1,000円から1,500円の場合には利用者の負担額が500円になる。通常のタクシー料金に加えて迎車料金がかかる場合に、料金が1,000円未満の場合、利用者の負担額は300円となる。

- ・ 委員

迎車料金と予約料金について説明する。電話にてタクシーを呼ぶと300円の迎車料金が発生する。「明日何時に来てくれ」といったような予約を行った場合、迎車料金の300円に加えて別途420円の予約料金が発生する。そこにタクシー料金の500円がかかった場合に料金は合計1,220円となるため、この表に照らし合わせると利用者の料金は500円となる。

- ・ 委員

実証運行を10月に開始するとのことだが、運行会社はどこか。
また、運賃についてはバスだと障がい者への割引があるが、障がい者への割引は考えているのか。

- ・ 事務局

本日出席されている新座交通様並びに三和交通様に実証実験を行っていただこうと考えている。

今回の実証実験では、対象者を満65歳以上の高齢者に絞って行っていく考えである。しかし、実験結果を踏まえて仮に本格導入することになった場合には、障がい者や妊産婦もデマンド型交通の対象者に含めて検討していきたいと思っている。その際には、割引を行うかも含めて検討していきたいと思う。

- ・ 委員

実証実験では資料1の4ページ記載のどのケースを想定されているのか。
また、事業収支については、現行いくらかかっている、どのケースを入れるとどのくらいかかるのか委員には参考に示していただいた方がよいのではないか。

・ 議長

資料1の4ページにある導入ケース別の比較表について説明してほしい。

・ 事務局

この比較表については、ケースAは、にいバス単独で運行させる場合、Bはにいバス及びデマンド型交通を市全域で運行させる場合、Cは今回の実証実験に一番近い形であるが、にいバスを運行しながらデマンド型交通は特定地域に限定して運行させる場合、Dはにいバスを廃止し、デマンド型交通のみで運行させる場合にケース分けし比較したものである。

今回の実証実験は、対象地域が少し違うが、C1が一番近いと思われる。にいバスは現行のまま走らせ、特定地域のみでデマンド型交通を走らせるというもの。

・ 委員

C1とのことだが、車両数で3台となっているのはにいバスのことか。

・ 事務局

その通りである。

・ 委員

ちなみにデマンド型交通の実証実験に使用する車両はだいたい何台ぐらいを想定しているのか。

・ 事務局

デマンド型交通の実証実験に使用する車両台数はこれからタクシー事業者と調整していく。

・ 委員

他の市町村の話を知っている限りだと、実証実験を10月から開始するとなるとかなりスケジュールがタイトになっていくと思うので、そこを認識した上で検討を進めていただければと思う。

・ 委員

説明を聞いても理解するのが難しいのだが、デマンド型交通は登録すれば通常のタクシーが定期的に決まった時間に来てくれて乗れるようになるという認識でいいのか。

・ 事務局

登録はあくまで、利用者の氏名や住所の登録であり、登録者は利用する際にその都度毎回タクシーを呼んで利用していただく形になる。

- ・ 議長
利用登録の流れを説明してほしい。
- ・ 事務局
利用登録申請すると、市から利用登録証を発行させていただく。登録証を見ながらタクシー事業者へ連絡し予約いただき、実際にタクシーへ乗る際に利用登録者かどうかの確認のために運転手に登録証を提示いただく。対象者である確認が取れたら、デマンド型交通の利用料金で利用することができる。
- ・ 議長
利用登録をすると、登録者の住所氏名等の情報はあらかじめタクシー事業者の方に行っていると考えてよいか。
- ・ 事務局
その通りである。
- ・ 委員
利用方法について、高齢者が理解するのは難しいため丁寧に説明しないとイケない。
- ・ 議長
高齢者がわかるように周知徹底するようにする。
他に意見がなければ次の議題に移る。

(3) その他 今後の予定について

【概要】

- ・ 現在の目標とすると、今年度中に地域公共交通システム再編計画を固め、来年度の秋頃の運行開始を目指す。
- ・ 次回は、1月下旬にデマンド型交通実証実験の結果報告と地域公共交通システム再編案について地域公共交通会議で御審議を承りたい。

【質疑応答】

- ・ 議長
バス事業者からは、現行スケジュールでは、駅のロータリー内の調整等も考えると10月の実証実験開始は難しいのではないかという意見も出たが、今後の流れについて細かく説明してほしい。
- ・ 事務局
8月にかけて、交通事業者と共通乗降場所の位置について調整を行っていく。また、周知活動については、8月の途中から実施したいと考えている。共通乗降場所の調整が整い次第、9月に実証実験の周知文書の発送を行うとともに、利用者登録の受付を開始する。10月から2か月間実証実験を行い、12月から1月中旬にかけて利用登録者へのアンケートの集計や利用状況の取りまとめを行う。今後のにバスも含めた公共交通計画案を作成し、1月下旬頃に地域公共交通会議を改めて開催させていただき、デマンド型交通

実証実験の結果報告と再編案を提示し、2月にパブリックコメントの実施を予定している。パブリックコメントの結果を踏まえて、今年度末を目標に公共交通の再編計画を策定する。来年度のできるだけ早い段階で、この再編計画を基に運行事業者とデマンド型交通を導入する場合は、共通乗降場所の協議を進め、調整が整い次第、陸運局に申請を行い、認可が下り次第、秋頃の公共交通の運行開始を目指す。

補足として、今回の会議では10月の運行開始は難しいのではないかといいご意見をいただいたが、提示したスケジュールが前後する可能性がある。今回の会議を踏まえて再度スケジュールについては見直していくので御理解賜りたい。

・ 議長

このスケジュールについて何か意見はあるか。

・ 委員

今回の会議一回でデマンド型交通の実証実験を行うというのは無謀なのではないかと感じている。今回の資料では、案として示されているが、修正したものを会議において承認する必要はないのか。承認なしで進められてしまっは公共交通会議自体の意味がないのではないだろうか。

・ 事務局

市としては、公共交通会議の中で提示した案についてご意見をいただき、その都度修正しながら進めていきたいと考えている。

・ 委員

今回の会議で出た要望がどの程度反映されたものができるのかということとは大事なことだと思う。今回会議をしたから、このまま進めていいという考え方はいかがなものか。

・ 議長

今回の会議は、実証実験やにいバス再編を含めた案について議論していただいたが、ここですべてを決めるというものではない。これから委員の皆様意見を聴きながら進めていきたいと思っているので御理解いただきたい。

実証実験については費用が掛かるため、市の執行部や議会で認められれば行っていきたいと考えている。バス事業者の皆様との調整は今後も入念にしていくことで御理解いただきたい。本日いただいた意見を基に修正を加えながら進めていきたいと思うのでご了承いただきたい。

今回は、にいバスの再編案やデマンド型交通の実証実験について具体的な案が示された。コロナ禍でなかなか会議ができず申し訳なかったが、この会議にて色々と宿題・課題が出たので、事務局、コンサルタント会社含めて一つ一つ対応していくので御理解賜りたい。

他に意見はあるか。なければ議長の職を解かせていただく。

以上をもって、令和3年度第1回新座市地域公共交通会議は終了となった。