

# 会 議 録

## 審 議 の 内 容 (審議経過、結論等)

### 1 開会

- ・ 事務局の司会により会議を開会した。
- ・ 委員の半数以上が出席しているため、会議が成立した。
- ・ 傍聴者（1名）が会議室内に入室していることを報告した。

### 2 挨拶 新座市長 並木 傑

- ・ 新座市コミュニティバスにいいバス（以下「いいバス」という。）については、昨年4月に見直しを行った。見直し後は、「バスが走るようになり便利になった」という意見の一方、市議会議員や大勢の地域住民から「バス路線が廃止となり不便」「多少増便したが足りない」といった意見を頂いている。
- ・ いわゆる2024年問題について、路線バスは都心部でさえも運転手のなり手不足による路線の廃止や一部減便の動きが出ており、運転手不足の解消は公共交通における喫緊の課題と捉えている。
- ・ 新座市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、本市における公共交通の課題解決のために設置しており、本日は、議題1として交通会議の役割の確認、議題2として新座市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）を作成する意義や今後のスケジュールについて共有する。
- ・ 公共交通をめぐっては、様々な課題がある一方で、国は自動運転技術の活用やライドシェア制度の創設など、新たな取組に係る議論も活発に展開している。国の動向に注目しながら、本市に適した公共交通の実現に向けて、交通会議において協議してまいりたい。

### 3 委員委嘱

### 4 会長選出

委員の互選により、板谷委員が会長に選出された。

### 5 議題

#### (1) 新座市地域公共交通会議について

##### ア 事務局説明

- ・ これまでの交通会議は、道路運送法を根拠に、いいバスのルートや時刻表、運賃改定等について協議してきたが、今後は交通計画を策定し、いいバスに限らず、路線バスやタクシー、鉄道など、市内を運行する全ての交通モードについて、計画に位置付け議論していく。
- ・ 新たな交通会議は、交通計画の作成や同計画に位置付けた事業の実施に際し必要な体制を整えるとともに、会長は委員の互選による選出、部会は必要に応じて設置できるとした。
- ・ 部会は、交通計画の作成が進み調査が本格化することに鑑み、交通事業者部会の設置を検討している。計画に位置付ける事業は、交通事業者にも多大な影響を及ぼすことから、本会議に諮る前に交通事業者だけの協議・調整の場を設置したい。
- ・ これまでの主な協議内容は、いいバスに係るものが大半であったが、

今後は路線バスやタクシー、鉄道等の既存の交通モードや、ライドシェア、自動運転、デマンド交通等の新たな交通モビリティについても本市に合うか、導入するべきか、交通会議における協議を重ね、まずは計画への位置付けについて検討していく。

イ 質疑応答  
特になし

ウ 会長総括

- ・ これまでは、道路運送法を根拠に交通会議を設置していたが、同法は路線バスやタクシーを対象としており、鉄道など他の交通モードは対象外であった。今後は、地域再生法に基づく協議会としての性質が加わり、あらゆる交通モードについて議論できる場となった。
- ・ 一方、にいバスの運賃改定については、これまで本会議で直接議論していたと思うが、法改正に伴い、運賃に係る協議は別途部会を設けなければならないとの制約もある。交通会議は、必要に応じて部会の設置が可能になるなど多少大掛かりな会議となったものの、様々な交通モードを活用した市民が移動しやすいまちづくりに向けては、議論の対象が幅広くなった。特に市民代表には、生活者としての忌憚のない意見を大いに出していただきたい。

エ 結論

交通会議は事務局説明のと通りの趣旨で進めることとなった。

(2) 新座市地域公共交通計画の作成について

ア 事務局説明

- ・ 交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供確保を目的としている。
- ・ 運転手不足や赤字路線の廃止は、都心部においても深刻化しており、公共交通の維持はどの地域においても喫緊の課題になっている。
- ・ 必要な公共交通やその内容は地域ごとに異なるため、国は地域の実情に即した計画策定を法で努力義務としている。また、地域の実情を把握・整理し、適切な解決策を見出すため、交通計画の作成は、法定協議会が主体となって進めることとしている。
- ・ 交通計画の策定状況としては、昨年11月時点で県内24自治体、全国893件が策定されている。
- ・ 本市では、総合計画基本構想において公共交通網の機能強化の推進を、前期基本計画において公共交通網の充実を位置付けており、また、新座市都市計画マスタープランにおいては、公共交通の利便性向上、利用促進を位置付ける等、交通施策を市の重要施策と捉えている。
- ・ 交通計画は法定計画として多くの関係者による協議・意見交換を行いながら作成を進めるため、関係者間の連携強化や役割の明確化が期待できる。また、策定後は計画を根拠に問合せや要望への対応ができる。
- ・ 地域公共交通の維持に係る国の補助制度の活用に当たっては、交通計画への事業の位置付けが必須となっている。また、交通計画への記載が必要な事項は法律で定められているため、作成は法に則して進める。

- ・ 今後2年間の主なスケジュールとしては、令和6年度は主に現状分析や課題の把握、公共交通に関するニーズの調査・取りまとめ等の情報収集作業を行い、令和7年度に計画への位置付け内容等の検討を行う予定である。段階ごとに交通会議を開催することとしており、今回は夏頃にアンケート調査の内容や方法について協議をお願いする。

#### イ 質疑応答

- ・ (村上委員) 運賃に係る協議は、法の定めにより別途部会を設けることとなっているが、交通会議設置条例第2条第1号の文言と齟齬が生じないか。
  - (事務局) 会議体の見直しに当たり国に確認したところ、交通会議の中で運賃に係る協議等もできるとの回答を頂いているので、本会議において協議したいと考えている。
  - (会長) 国に確認しているのであれば問題ないと思うが、念のため再確認をお願いする。基本的には別途会議体を設け、当該運賃に関わる事業者のみで意思決定を行うこととなっているはずである。条例の文言に関わらず、運用面できちんと対応していればよい。
- ・ (村上委員) 交通計画の策定状況について、県内27自治体と記憶している。
  - (事務局) 確認し、誤りがあれば修正する。

#### ウ 会長総括

計画作成の流れは、最初に計画の対象の状況を確認するため、アンケート調査を含めた地域の実態把握を行う。その後、交通会議で内容を共有し、問題の所存と、どの問題から解決すべきか意見を出し合い、複数の解決手法を事務局から提案し、その中から最適なものを皆さんで選択、市の将来の姿を描き、計画にまとめるという流れになる。

計画作成期間として2年間のスケジュールが示されたが、実際は1年半程度で作成することとなる。その間、何度か交通会議を開催し、協議内容を計画にまとめるので、可能な限り出席し、意見を出していただきたい。

#### エ 結論

交通計画の作成については、事務局案のとおり進めることとなった。

### 6 報告事項

#### (1) 新座市コミュニティバス「にいバス」について

##### ア 事務局説明

- ・ にいバスは昨年4月に再編し、3コースのルートを変更し、4コースに改めるとともに、大人運賃の引上げ、無料乗車証の対象拡大を行った。
- ・ 再編の効果としては、運賃を支払い乗車する一般利用が大幅に増加し、それに伴い、収入額も増加していることから、効果が出ているものと捉えている。

##### イ 東武バスウエスト株式会社 山科委員 説明

- ・ 会社の現状として、60歳以上の運転手の定年退職が毎年20～30名出ているが、入社数が追いついていない。背景として、大型二種免許の取得者が少なく、また、新たに取得する人も少なくなっている。

- ・ 7営業所において60歳以上の運転手が全体の45%を占めており、今後5年間で約40%以上が退職となる。路線の維持に苦慮している。
- ・ また、5年前から約13%運転手が減っているにもかかわらず、これまでと同じダイヤで運行しているため、運転手の休みが減り、時間外労働が増えるといった負のスパイラルが起きている。現状、深夜バスは全て運休か減便、高速バスも廃止又は減便となっている。
- ・ 新座営業所では、4市（朝霞市・和光市・富士見市・新座市）のコミュニティバスの運行を担っており、乗務員100名近くを割いているが、会社の主業務である路線バスの運行を維持するために令和7年度からの運行計画見直しに向けて今後1年かけて協議していく。

ウ 質疑応答  
特になし

エ 会長総括

路線バスに係る状況は大変厳しいものと認識しており、特に乗務員不足については、企業単独で解決できる状況を越えていると思っている。路線バス、コミュニティバスについて、可能な限り対応していただきたいが、市民への影響が最小限となるよう、交通計画の策定より前とはなるが、交通会議の席上を含めた議論調整をお願いしたい。

(2) その他

ア 西武バス株式会社 秦野委員 報告

- ・ バス事業者を取り巻く環境は非常に厳しく、新型コロナウイルス感染症の流行や燃料費の高騰、2024年問題、運転手の担い手不足と、四重苦ともいえる状況である。2024年に施行される労働環境の改善基準に適合するよう、乗務員の勤務時間の短縮などの調整を進めてきた。
- ・ しかしながら、4月以降の必要な要員確保が難しいことが判明したため、急遽、4月13日土曜日から、土曜日も日・祝日ダイヤによる運行に変更することとした。既にプレスリリースしており、今後は車内や停留所への掲示を行い周知を図る。
- ・ 公共交通事業者は、それ自体が目的ではなく、何かを行うための手段として在るのだと感じている。そのため、交通会議においては、外出機会の創出など、いかにして公共交通を利用していただくかについても協議していきたい。

イ 会長総括

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い公共交通の利用者は大幅に減少した。世界的には交通事業者の赤字転落、赤字拡大に対して、国を挙げた支援をしていたが、日本は宿泊施設や飲食店への支援があったものの交通事業者向けの支援はなかった。

少しずつ利用者は増えているものの、今度は乗務員の負担軽減策により、利用者に負担が生じるようになるが、変更や見直しの内容を伝えていれば問題なく利用できるのも、変更時は実施する前にしっかり周知を行うことで影響を最小限にしてほしい。