

# 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（4名）及び議事の関係者として東日本総合計画株式会社及び株式会社地域デザインラボさいたまの担当者（4名）が会議室内に入室していることを報告した。

### 2 挨拶 新座市地域公共交通会議会長 板谷 和也

- ・ 2024年問題については、主にトラック業界での働き手不足が話題となっているが、トラック業界だけではなく、バスやタクシー等の旅客運送においても喫緊の課題であり、実際に東京23区内においても路線バスの減便や廃止が起きている。
- ・ そうした中、市の公共交通計画を作成するに当たっては、従前のように個別ニーズにできる限り応じて路線を増やす、増便するといった対応は難しく、最近の動向を踏まえると、数字を根拠とした効率的な運行計画を立てて実施していく必要があるものと強く感じている。
- ・ 本日は、今後の進め方等について報告を受けるとともに、議論いただくということで、忌憚のない意見をお願いする。

### 3 議題 新座市地域公共交通計画の作成について

#### (1) 計画構成と検討スケジュールについて

##### ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

資料1に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

##### 計画構成

- ・ 令和6年度は現況分析編として、まず、様々な調査データを用いながら地域公共交通の現状を洗いだすとともに、課題把握を行う。地域特性や公共交通の実際の利用状況、上位計画におけるまちづくりの方向性も見据えながら、現状の課題を把握していく。

次に、公共交通に関するニーズの調査を行うが、多方面の意見を伺うため、多様なアンケート調査、関係者へのヒアリング調査、ワークショップ等を予定している。

このように令和6年度は、主に現状整理やニーズ把握を行い、その結果から導き出した課題等を、令和7年度の具体的な新座市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）作成に反映していく。

- ・ 令和7年度は計画編として、まず、目指す将来像、基本方針、基本目標等を設定し、その実現に向けて必要な事業展開や現状の改善点を検討、最終的な取りまとめに併せてパブリックコメントを行い、交通計画を策定していく。交通計画の作成に当たっては、国も公共交通のリ・デザイン、再構築に向けた様々な検討を進めていることから、その動向を考慮する必要がある。そのため、資料1のフローチャートを微調整する場合もある。

##### 検討内容

- ・ 令和6年度は大きく二項目として、まず、地域特性及び公共交通の現状整理、上位計画や関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理を行う。次に、ニーズ調査として多様な意見を聞くため、様々なアンケート調査、ヒアリング調査を行う。
- ・ 令和7年度は、大きく三項目として、まず、にいバス再編による効果検証を行い、次に、にいバスの更なる改良の可能性も含めて、利用者ニーズから把握した課題を整理していく。その上で、将来像や基本方針、目標を定めて、事業展開を検討していく。

#### 検討スケジュール

- ・ 令和6年度は、各種アンケート調査を秋頃までに実施し、次回会議を11月頃開催、アンケート調査の速報ができればと考えている。  
 続いて、今年度3回目の会議を2月頃開催し、アンケートだけでなく、関係者ヒアリングの結果など、ニーズ調査全体の総括を行うとともに、令和7年度実施内容の検討・協議をお願いしたい。
- ・ 令和7年度は、7月頃に1回目の会議を開催し、令和6年度実施内容の結果を踏まえた交通計画の方向性、目標設定等についての協議を予定している。10月頃に2回目の会議を開催し、設定した目標の達成に資する具体的な事業について、交通計画への位置付けや事業展開のスケジュール等を検討・協議したいと考えており、この会議が一番の山場になると想定している。場合によっては、会議を追加で開催する可能性もある。その後、交通計画の素案を作成し、12月頃に開催する3回目の会議において承認を頂けたら、年明けにかけてパブリックコメントを実施し、最終調整の上、交通計画を策定する。  
 パブリックコメントを受けて、交通計画を変更する必要がある場合は、3月に会議を開催するが、大きく変更しない場合は、書面会議として修正内容を報告する。

#### イ 質疑応答

- ・ 「2 検討内容」のNo.1 ②公共交通の現況整理に「携帯端末情報等のビックデータ等を活用し移動特性を把握」とあるが、ビックデータの対象は何か。市が情報を把握し、東日本総合計画株式会社（以下「コンサル」という。）に提供して共同で利用するのか。  
 → 移動特性の把握に当たっては、様々な情報を活用したいと考えており、一般的に利用される各種乗降データや国のパーソントリップ調査データに加えて、ビックデータの活用を予定している。ビックデータは、市が保有しているのではなく、KDDI㈱が提供しているau端末の情報をコンサルが購入し、どのような方（年齢層や居住地域）がどのような移動を行っているのか等の把握に利用する予定である。  
 ※ 【補足】交通関連のデータは、公的機関が継続的に集計しているものの、サンプル数が少なく、更新も数年に1回程度である。そこで、より正確で詳細な移動実態を把握する趣旨で、ビックデータの活用を提案している。一般的には個人情報漏れない状態で携帯事業者から提供してもらうが、市は把握しないため、コンサルが抽出したものを活用して交通計画の作成を進めることになる。

#### ウ 会長総括

- ・ 交通計画作成時に重要なことは、現状と問題の把握である。現状が分からないと問題解決もできないため、現状がどうなっているかを把握するとともに、その中に問題がないかを検討することで、はじめて今後どうしたらよいか議論することができる。  
令和6年度は、主に現状把握としており、長いと感じるかもしれないが、他自治体も概ね同様のスケジュールとなっている。
- ・ 令和7年度は、現状把握した結果を基に交通計画の中身を作っていくこととなるが、これまでの交通手段を継続することだけではなく、新たな交通手段、交通情報の提供、決済方法等についても、近年技術革新が進み便利で使いやすいものができているので、これらの導入や更新なども含めて幅広く議論していくことになると思う。また、交通計画の作成に当たっては、数値目標等も明記し、きちんと実行できているかどうかを定期的にチェック、確認する必要がある。
- ・ 更には、公共交通だけではなく、市のまちづくり全体や、自転車・自動車等の交通手段との関係等も踏まえて作成する必要がある。例えば、福祉輸送車両の維持確保は今後大変重要になってくる。必ずしも交通計画に位置付けなければならないものではないが、位置付けるとともに定期的に確認することは重要だと考える。
- ・ 2か年での交通計画の作成はかなり厳しいスケジュールとなるが、交通計画の構成、今後のスケジュールについては、資料1のとおり進めることとしてよいか。  
→ 異議なし

## エ 結論

議題(1)計画構成と検討スケジュールについては、資料1のとおり進めることとなった。

## (2) アンケート調査について

### ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

資料2に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

#### (ア) 公共交通ニーズ調査概要

- ・ 実施する各種調査の概要は1ページのとおり。意向把握のためのアンケート調査は①～⑦の7種類を予定している。
- ・ ヒアリング調査については、交通事業者及び庁内関係各課、課題地域を対象に行う予定としており、交通事業者及び庁内関係各課に対しては、ヒアリングシートを基本とし、必要に応じて対面によるヒアリングを実施する。課題地域については、ワークショップ又はオープンハウスにおいて地域住民の意見聴取を行う予定である。
- ・ 調査スケジュールについて、各種アンケート調査は、本日の協議を経て、順次実施に向けた準備を進めていき、次回会議において調査結果の速報値を報告させていただく。ヒアリング調査については、12月以降の実施を想定しているため、詳細は後日改めて説明する。

#### (イ) 各種調査概要

##### ①市民アンケート調査（3～12ページ）

- ・ 調査対象は15歳以上の市民3,000人で、調査時期は8～9月頃、配布物は案内文とアンケート票、返信用封筒で、回答方法は郵送

配布したものの返送又はWEB回答フォームとする。なお、必要標本数は、統計的に信頼できる結果となることを確認している。

調査項目については、令和3年度に実施した公共交通に関する市民アンケートとの比較検討ができるよう設定した。主な調査項目は、回答者の基本属性、自動車・バイク・自転車の利用状況、日頃の移動状況、鉄道・路線バス・にいバス・タクシー・シェアサイクルの利用について、今後の公共交通について、自由記述といった構成にしている。

5ページは案内文案で、6ページ以降がアンケート票案である。

Q1～5は主にクロス集計に使用する基本属性に係る設問である。

Q6～12は今後の公共交通需要や、自動車から公共交通への転換可能性の検討材料とする意図である。

Q13～24は、日頃の移動特性から公共交通の需要が多い時間帯や手段等を把握し、施策の検討につなげるとともに、他の設問とのクロス集計や公共交通の課題抽出等に使用する。

Q25～28は、鉄道の利用頻度、利用駅、駅までの移動手段、鉄道利用の条件を伺い、鉄道や駅からの二次交通手段に関する課題の抽出に使用する。

Q29～32は路線バスについて、バス停までの許容距離や最寄りのバス停、利用頻度、満足度を伺い、路線バスの利用実態を把握するとともに、課題抽出に使用する。

Q33～44は、にいバスに関して認知状況や最寄りのバス停、利用頻度、利用する曜日、コース、利用しない理由、満足度を伺うとともに、令和5年度に実施した見直しについて伺う。

Q45～47はタクシーについて、利用頻度、利用手段・方法、利用理由を伺い、他の公共交通との役割分担の検討等に使用する。

Q48～51はシェアサイクルについて、認知状況、利用頻度等を伺い、普及状況を把握するとともに、公共交通を補完する手段の一つとして、検討していく。

Q52～55は公共交通を取り巻く現況や市の財政状況を認識していただいた上で、今後の公共交通の維持・存続に当たっての意向を確認する項目である。行政等による交通施策に対する市民感情を把握し、各施策の妥当性等の検証を行う。

最後に自由記述欄を設け、市民アンケート票は以上である。

#### ②公共交通利用者アンケート調査（13～16ページ）

調査対象は鉄道、路線バスを利用する方で、調査時期は9月頃のいずれかの平日1日午前6時から午後6時まで、配布・回収方法は、主要駅や主要なバス停で調査員が配布し、WEB又は返送による回答を想定している。

調査項目は、基本的に①を踏襲しているが、アンケート配布時の移動状況として、鉄道・路線バスの利用目的や利用状況、端末交通手段を把握し、課題を抽出する。

14ページ以降がアンケート票案である。Q9～13が実際にアンケートを受け取った時の移動状況に関する設問で、その他は基本的に①と同じ内容である。

#### ③にいバス乗降調査（17～22ページ）

調査対象はにいバスを利用する高校生以上の方で、調査時期は9月

頃のいずれか1日、調査員がにいバス全便に乗り込み調査票を配布し、WEB又は返送による回答としており、調査に協力いただけない方も含め、全利用者の乗降バス停を調査員が記録する。

調査項目は、②と同様にアンケート配布時の移動状況を確認する。

本アンケートは回答者の多くが高齢者になることが見込まれるため、他のアンケートよりは文字サイズを大きく、ゆとりを持たせた構成としている。

- ・ 18ページ以降がアンケート票案である。Q9～13が実際にアンケートを受け取った時の移動状況に関する設問で、その他は基本的に①と同じ内容である。

#### ④福祉関係者アンケート調査（23～25ページ）

- ・ 調査対象は市内の福祉関係の団体・事業者で、調査時期は9～10月頃、郵送で配布し、WEB又は返送による回答を想定している。  
調査項目は、施設等の基本情報、サービス利用者に関すること、提供している移動サービス、自由記述としている。
- ・ 24ページ以降がアンケート票案である。  
Q1～5は事業者の基本情報や提供しているサービス内容についてである。  
Q6～8は提供しているサービスの利用者の状況について何う。  
Q9～15は提供している移送・送迎サービスについて、実施体制や利用状況、一般の方の相乗りの可能性について何う。

#### ⑤集客施設アンケート調査（26～28ページ）

- ・ 調査対象は市内の医療機関や商業施設など多くの方が来訪する施設で、調査時期は9～10月頃、これまで同様に郵送で配布し、WEB又は返送による回答を想定している。  
調査項目は、施設等の基本情報、利用者の移動状況、公共交通への要望、一般の方の相乗り可能性、自由記述としている。
- ・ 27ページ以降がアンケート票案である。Q1及び2で事業者の基本情報を伺い、Q3～9で施設利用者の来訪手段や駐車場・駐輪場の整備状況、バスへの希望等を確認する。  
Q10～17は提供している移送・送迎サービスについて、実施体制や運行理由、問題点、一般の方の相乗りの可能性について何う。

#### ⑥法人・団体アンケート調査（29～31ページ）

- ・ 調査対象は従業者の送迎車両を運行している市内の法人・団体で、調査時期は9～10月頃、これまで同様に郵送で配布し、WEB又は返送による回答を想定している。  
調査項目は、法人等の基本情報、送迎車両の運行状況、一般の方の相乗り可能性、公共交通への要望、自由記述としている。
- ・ 30ページ以降がアンケート票案である。Q1～3で事業者の基本情報を伺い、Q4～10で送迎車両の概要を把握する。  
Q11～15で一般の方の相乗りの可能性や、送迎車両運行から公共交通への転換の可能性を確認する。

#### ⑦来街者アンケート調査（32～33ページ）

- ・ 調査対象は新座市を訪れた市外在住者で、調査時期は9～10月頃、基本的にWEBでの調査・回答を想定している。  
調査項目は、令和3年度に実施した来街者アンケートとの比較検討

ができるように設定した。

- ・ 33 ページがアンケート票案である。Q 1 ~ 4 で回答者の基本属性を伺い、Q 5 ~ 1 0 で新座市を訪問した時の移動状況や目的等を把握する内容としている。

#### イ 質疑応答

- ・ 二点ある。一点目、①のQ 3 2「hバス待ち環境」が設問として分かりにくいのではないか。他のアンケートにも同じ設問がある。

二点目、③のQ 2 4 以降が抜けている。

- 一点目は、バス停にベンチや屋根があるかなど、バスを待つ間の環境が十分かどうかの設問である。指摘を受け、修正する。二点目は、①のQ 5 2 以降と同じ内容を入れる予定。送付時には反映させる。

- ・ 全部で四点ある。一点目、各種アンケートは、交通不便地域が解消されている認識を前提に作成されていると感じたが、まだ問題や課題がたくさんあると感じている。例えば、①のQ 3 8 に、にいバスを利用したくても利用できない方が選択できる項目がない。栄地区の方が堀ノ内病院に向かう場合、ダイヤや乗り継ぎにかかる時間から、にいバスを利用できないとの声が多く出ている。そのような実情を正確に把握できるようにしていただきたい。

二点目、タクシーに関する項目がいくつかあるが、タクシー会社に連絡をしても手配できず、利用することができないとの声がある。一点目同様に実情を把握できるような項目を、例えば①のQ 2 4 に追加するとともに、自由記述できるようにしてほしい。

三点目、①のQ 5 2 以降の設問の前文に市の財政負担について記載されているが、にいバスは運賃収入、国の特別交付税、市税により運行されていることが回答者に伝わるような記述にできないか。さらにQ 5 3 の財政負担に係る項目に、国からの特別交付税を増やすべきといった項目を追加できないか。国の交通分野に対する補助が年々減っていることを認識した上で回答するべきだと思う。

四点目、①のQ 5 5 「4. 市や企業の協力のもと、自治会などの運営による交通サービス事業を検討すべき」とあるが、どういうことか。

- 一点目・二点目について、本来このアンケートは、公共交通の利用者だけでなく、必要としている人、交通弱者と呼ばれる方が、どの地域にいて、どのような移動手段を用いているかを把握し、解決策を見出すために行うものである。御指摘いただいた利用したくてもできない方が回答できるように設問の修正を検討する。

三点目の国からの支援については、支援を受ける条件等もあるため、アンケートで触れることは少々難しいと考えるが、検討させていただく。

四点目Q 5 5 の設問は、会議冒頭にも触れていたが、交通事業者を取り巻く状況が深刻化する中で、公だけの問題と考えるのではなく、自治会等で組織を立ち上げて交通の運営に携わっていただくといった民からの手助けが可能かを探りたいと考えたものである。

- 一点目のにいバスの乗り継ぎが悪いという声は、Q 4 4 で把握することが可能である。

※ 【補足】一点目・二点目については、可能な限り設問等の調整をし

ていただきたい。そこで、①の対象は公共交通の利用者だけではなく、市民からの無作為抽出であり、利用していない方も多いと推察されることから、例えば各交通手段の評価等は実際に利用している②及び③のアンケート票の対象者のみに伺ってもよいと思う。設問の構成を見直し、自由記述欄やタクシーに係る設問を増やすといった工夫により、少しでも実情の把握ができるアンケート票になるよう検討していただきたい。

三点目の国の公共交通に対する支援については、アンケートの文面で御理解いただくことは難しいと感じる。アンケートは利用者負担以外にも高額な市税負担により運営しているという説明に留め、それを踏まえた上で、どのような交通対策に注力していくべきかを問うものとしたい。

四点目の地域住民による交通施策については、交通事業者や自治体だけでは十分な交通サービスが行えないといった事情から、地元の有志で組織を立ち上げ、交通サービスを提供するといった取組が全国で実施されている。有名な事例としては、京都市伏見区の「醍醐コミュニティバス」、四日市市の「生活バスよっかいち」、豊田市の高岡地域バス「ふれあいバス」、先月運行を開始した柏市の「柏ビレジコミュニティバス」などがある。

自治体や交通事業者において十分なサービスを確保することができればよいが、公共交通の担い手不足等の様々な事情により、このような動きを積極的に支援している自治体もある。そこで、問題提起や交通計画への位置付けの可能性を探る意図を込めて設問に入れているものと捉えたところである。

- ・ 三点ある。一点目、デマンド型交通についての記載は、①のQ55のみだが、もう少し詳しく調査しないのか。二点目、全体的に設問数が多すぎないか。設問数を絞った方が回答率があがると思う。三点目、①のシェアサイクルに関する設問のように、大項目ごとに写真と概要を掲載し、以降の質問が想定できるようにしてはどうか。
  - 一点目については、交通計画のアンケート調査なので、鉄道・バス・タクシーと対象が多く、どうしても設問が増えてしまい、デマンド型交通については触れる程度となってしまった。二点目については、御指摘のとおりだと思うが、三点目の意見や、これまでの意見等も踏まえ、本当に必要な設問に絞り、簡潔に分かりやすく、回答しやすい、負担とならないアンケートとなるよう、今一度検討する。
- ・ 回答しやすいアンケートの限界はA4で4ページくらいまでで、それ以降も回答する方は関心の高い人だと思う。関心の高い人向けに自由記述を増やすといった工夫をお願いしたい。自由記述欄はかなり重要で、ここに実際に乗車しないと分からない問題点や、住民それぞれの状況が反映されてくる。回答率はどのくらいを見込んでいるのか。
  - 大体3～4割程度を見込んでおり、35%程度あれば十分な回答数だと判断している。30%を切ると少々厳しいので、その際は督促を送付するなどの工夫で回答率を上げたい。
- ・ デマンド型交通については、過去に実証実験を行っているようだが、その結果も交通計画に活用していく想定か。もう少しアンケートで触れる場合、デマンド型交通についてはなく、タクシーに関する項目を増

やすとよい。タクシーがきちんと利用できる環境にあれば、デマンド型交通に対するニーズにある程度対応できると考える。

→ デマンド型交通の実証実験は、にいバス再編に向けて実施した。当時の交通空白地域や交通不便地域を対象に行ったため、特定の地域のみに関するデータとなるが、今回のアンケートの結果を合わせて活用していきたい。

- ・ アンケートとともに送付する案内文に、公共交通が大変厳しい状況にある中でも、今後も持続的な交通サービスを提供していかなければならないということを市民に周知する文面を追加できないか。また、バス待ち環境に関する意見があったが、旅客サービスとして便利になることは重々承知しているものの、交通事業者の現状としては更なる改善等への対応は難しい。アンケート項目に反映しづらいと思うが、修正に当たっては、現状を踏まえた検討をお願いする。

→ 案内文を修正し、実際の公共交通を取り巻く現状・環境を説明した上でアンケートへの回答を依頼するものにする。バス待ち環境については、アンケートの設問に多くは記載できないが、例えばベンチであれば、交通事業者の負担にならず寄贈により設置する例もあるので、考慮しながら項目の修正を行う。

※ 【補足】バス待ち環境の整備は交通事業者だけではなく、バス停付近のコンビニエンスストアの飲食スペースを活用させていただくなど、工夫により改善が図れる場合がある。解決手法は様々あるので、まずはアンケートで意見を抽出していくことが建設的と考える。

- ・ ③以降はアンケート配布数の記載がないが記載漏れか。  
→ ③は特定の日、にいバス利用者全員に依頼する。④以降は確定していないが、可能な限り抽出し、抽出数によっては、該当する全ての施設や法人等に依頼したいと考えている。

- ・ 2ページに⑩課題地域住民の意向調査とあるが、地域は既に特定しているのか。特定しているのであれば、未だ解決していない理由は何か。  
→ 現況から想定される地域はあるが、今後選出し、どのような課題がなぜあるのか分析していく。次回会議の際に経過を報告したいと考えている。現在、交通計画と並行して立地適正化計画という、まちづくりに係る計画の作成を進めており、同計画においても地域意見を聴取するワークショップやオープンハウスの開催を検討しているので、足並みを揃えて実施できればと考えている。

※ 【補足】実施する際は、小規模の自治体のように全域でワークショップ等を開催することは難しいので、開催場所は対象地域の方が参加しやすい場所としつつも、対象者を限定せずに自由に参加可能な形式がよいと思う。

- ・ ④～⑥に、一般の方の相乗りの可能性に関する設問があるが、施設運営者の立場からすると、難しいと感じる。事例はあるのか。

→ 安全面等の懸念からできないという回答が多いと想定はしているものの、検討意向を示す企業・団体があるかもしれないという期待も込めて設問にした。スクールバスや企業の送迎バスにおいては実施している例もある。

※ 【補足】国も活用できるものは活用していこうという流れにある。企業等の送迎バスについては、大型で定員に余裕がある場合などに同

乗している例があるが、福祉車両においては確認できていない。可能性を探るための設問と捉えていただきたい。

- ・ ②の配布方法について、主要駅での配布としているが、実施前に事業者と調整していただきたい。また、交通計画の作成は、アンケート等から判明した課題に対する解決を主として交通計画に取りまとめるのか。それとも、総合計画や都市マスタープランなどとの整合も踏まえて検討していく考えか。
  - 主要駅等での配布に当たっては、いつどのような形で誰が行うのかを整理し、事前に交通事業者や駅長への依頼を行う。また、交通計画の作成は、公共交通自体がまちづくりの一環であることを踏まえ、同時並行で作成している立地適正化計画や各上位計画との連携・整合を図りながら進めていく。
- ・ ④は施設運営者に向けたアンケートだと思うが、実際に施設を利用している高齢者や障がい者こそ交通弱者の中心である。手厚く意見を伺うことはできないか。福祉部局でこれらの方に対するモビリティに係る意見聴取等を行っているのであれば、整合・連携を検討していただきたい。
  - 公共交通事業と福祉の連携は当然重要だと認識している。アンケート全体の再構成を行う中で、改めて検討する。
- ※ 【補足】福祉施設利用者には直接何うアンケートとはなっていないので、手数を増やす、関係者へのヒアリング等で把握するなど、検討をお願いします。
- ・ ⑤のQ 8は、路線バスのみ対象か。⑥のQ 1 4以降のようにコミュニティバスは対象としないのか。
  - コミュニティバスも対象となるよう修正する。
- ・ 大変活発に意見が出たため、要修正だと思う。改めて参集いただくことは難しいと考えるが、何か提案はあるか。
  - 本日の意見を踏まえた修正案を作成し、会長に確認・判断いただきたいと考える。
- ・ 本日いただいた御意見にきちんと対応できているかを会長が確認することとだが、一任していただけるか。確認・判断し、送付する形式となった最終案については、皆様に共有する。
  - 異議なし

#### ウ 結論

本日の意見を踏まえた修正案を作成し、会長に確認・判断をお願いしますこととなった。また、アンケート送付体制が整ったら、送付前に委員へ共有することとなった。

#### 4 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 運行事業者説明（山科委員）

- ・ 運転手の人員不足に伴う令和7年度以降の運行計画見直しについて、これまで調整・協議をさせていただいてきたが、現在、運転手の求人を過去最大規模で実施しており、離職者の減少傾向及び新入社員の配属と、改善の兆しがでてきていることから、見直しせずに、これまでどおりの運行が可能となった。

なお、今年3月の定年者は39名、9月は30名弱の予定であり、年間約70名近くが定年となる。新入社員を70名募集することは難しいため、今後も厳しい状況が続くが、企業努力で乗り越えてまいりたい。

イ 質疑応答  
特になし

(2) その他

ア 秦野委員（西武バス株式会社）報告

- ・ 2024年問題への対応として、4月13日(土)から当面の間、土曜日を日曜日ダイヤで運行していた。土曜日に出勤する乗務員のシフト数を減らすことで、持続可能な運行形態を目指してきたが、8月以降は運行形態を見直し、改めて土曜日ダイヤを再設定させていただくこととなった。また、一部の系統は、本日付でダイヤ改正も実施した。

弊社も運転手の担い手不足が続いており、今後3年間は毎年80名程度が定年となる予定である。近年、大型二種免許の取得者は、約83%を50歳以上が占めており、さらに少子化による労働力不足も踏まえると、3年間で約240名が定年となる中、これを補える数の人員募集は厳しいと感じている。

路線バスの再構築・再構成に当たっては、路線バスとコミュニティバスの共存共栄、棲み分けの模索が必要となるため、本会議においても引き続き議論をお願いする。

イ 質疑応答  
特になし

5 閉会