

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（9名）及び議事の関係者として東日本総合計画株式会社等の担当者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

- ・ 2024年問題が報道等で取り上げられている中、地域公共交通計画の役割が今まで以上に重要視されている。
- ・ 本日は前回の議論を引継ぎ、新座市内の地域公共交通の現状と、各種アンケート調査の集計結果について報告を頂き、それに沿って忌憚のない意見・議論をお願いする。

3 議題

(1) 地域公共交通の現状について

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

- ・ 計画は1章～7章の構成とし、計画の資料やデータは資料編に記載する。資料編は資料1～5に区分する想定である。本日は現状に関して資料1～3を御確認いただきたい。
- ・ 計画の1章では、序論として、計画策定の背景と目的、計画区域や計画期間を示している。計画期間について、一般的にはおおむね5年間とされているが、今回は市の総合計画の目標年度に合わせて令和8年度から令和14年度までとしている。
- ・ 資料編について、資料1は、まちづくりの方向性に係る資料を掲載している。まず、関係法令、次に市の上位計画・関連計画における公共交通関連事項等を整理している。24ページからは、上位・関連計画の各分野におけるまちづくりの方向性や、各分野における公共交通に関する記述等をまとめている。
- ・ 資料2は新座市の概況として、まず市の現状を認識していただく内容となっている。例えば本市の地形は河川沿いの低地により高低差が生じており、自転車等による横断が難しい状況であることや、将来人口推移を踏まえると超高齢化社会に入っていること、通勤通学者の大半が市外に移動していることなどが分かる。
- ・ 資料3は公共交通の現状として、市内の公共交通の概要、サービス圏域、移動に係る支援策、各公共交通の利用状況や運行状況等を整理している。なお、52ページのにいバスの沿革について、1995年運行当初の委託先は西武バス新座営業所のみであり、東武バス新座営業所への委託は、にいバスに移行した後のため、訂正をお願いしたい。
- ・ 次回は、今回の内容を踏まえて、計画の2章「公共交通に係る課題」を示す予定としている。2章作成に向けた現状分析・課題抽出に当たっての意見等をお願いしたい。

イ 質疑応答

- ・ 9 ページ上段の図について、自家用有償旅客運送として「市町村運営有償運送」「公共交通空白地有償運送」「福祉有償運送」の3つ記載されているが、法改正により前2項目は「交通空白地有償運送」に統合されているため修正していただきたい。併せて8 ページの上段表中の記述も修正をお願いする。
→ 修正する。
- ・ 28 ページの下段の図に西武新宿線と記載があるが、西武池袋線ではないか。
→ 御指摘のとおり修正する（併せて「関越自動車道」の「道」を追記）。
- ・ 上位関連計画として「新座市地域公共交通システム計画」が記載されているが、同計画は地域公共交通計画の策定後、併存か発展解消どちらの予定か。発展解消するならば、他の掲載されている計画は存続するため、扱いを分けることも検討していただきたい。
→ 発展解消とする。
- ・ 1 ページ「計画策定の背景と目的」において、「運転手不足の深刻化」とあるが、運転手に限らず管理や車両のメンテナンス部門等も関わる問題となっており、労働力不足とした記述の方が合っているのではないか。
→ 「運転手をはじめとした労働力不足」に表現を修正する。
- ・ 12 ページの新座市人口ビジョンについて、公共交通関連事項として過去の市民アンケートの結果が掲載されているが、「交通の便が悪い」との回答数は109人である。反対に住み続けたいと回答した方の中で「交通の便が良い」とした方は402人いるため、両視点を記載すべきと考える。
→ 公共交通サービス圏域の人口は全体の91.8%となっており、便利だと感じている方も多いと考えるが、本数が少なく利便性が悪いといった意見もあると思う。これらを考慮した記述に修正する。
※ 【補足】サービス圏域のカバー率が100%ではなく、不便と感じている方、便利と感じている方のバランスを今後どのように捉えるかが計画策定の論点として重要になると考える。

ウ 会長総括

- ・ 新たな疑問等が生じた際は、本日配布している質問票にて御連絡をお願いする。
- ・ 資料1については、本日の審議内容を踏まえて修正・加筆することとしてよいか。
→ 異議なし

エ 結論

議題(1)地域公共交通の現状については、審議内容を踏まえた加筆・修正をすることとした。

(2) アンケート調査集計結果について

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) 調査について（1 ページ）

- ・ 各アンケート調査の概要、項目、回収結果について記載している。特に市民アンケート調査は回収率が 44.8% となり、想定より多くの回答があったことから、十分なデータ数を得たと考える。

(イ) アンケート調査結果（6 ページ）

- ・ 各アンケート調査の結果を種類ごとにまとめている。
- ・ 市民アンケートは、回答者のうち 75 歳以上が 22.2% で最も多く、次いで 50 歳代であった。自動車の運転頻度を年齢層別に集計すると、75 歳以上の方は免許保有率が低いものの、運転頻度は高い傾向にある。また、平日の通院目的の移動においては、バスやタクシーなど公共交通の利用が多い傾向にある。

移動で困ると感じる理由については、「鉄道駅やバス停まで遠い」「バスの本数が少なくて不便」といった公共交通の利便性に関する回答が多くなっている。

普段路線バスを利用しない理由としては、路線バス自体の利便性以外の選択肢を回答する傾向にある。

にいバスについては、9 割以上の認知があるが、ほとんど利用しないとの回答が約 76% となっており、理由として「運行本数が少ない」「ルートが分かりにくい」等、にいバス自体の利便性に関する選択肢が選ばれている。

自由回答は、にいバス関連が最も多いが、バス全体の路線や便数に関する記述も多く、また、タクシーを利用したくてもできないとの声があった。

- ・ 鉄道・路線バス利用者アンケートについては、50 歳代からの回答が最も多かった。路線バスの満足度に関しては、「行き先・運行経路」「運賃」については満足との回答が多く、「運行本数・運行間隔」「定時性」については満足度が低い傾向であった。

自由回答は、路線バスのうち特に運行本数に関する記述が多い傾向であった。

- ・ にいバス利用者アンケートについては、60 歳以上の方からの回答が約 8 割を占めており、利用する理由としては「にいバスしか移動手段がないから」との回答が約 4 割となっていた。また、半数以上の方が「にいバスの時刻が合わないから」等の理由により、片道のみ利用となっている。

にいバスの満足度については、「運賃」「車内の混在状況」は満足との回答が多いが、特に「運行本数・運行間隔」については、満足度が低い傾向であった。また、令和 5 年度のにいバス見直しについては、便利・不便の回答が二分となる状況であった。

自由回答は、運行本数に関する記述が特に多く、1 時間に 1 本程度は運行してほしいとの意見が最多であった。

- ・ 事業者（福祉介護関係者・集客施設・送迎を行う企業）向けのアンケートについて、送迎を行う理由は「施設利用者の利便性向上のため」といった付加価値としての回答が多かった。また、送迎車両への一般の方の同乗については困難との回答が 8 割を超える結果となった。

(ウ) にいバス OD 調査結果（78 ページ）

- ・ にいバス利用者アンケート調査と同日に全コース全便に調査員が乗車し、全ての利用者の乗降バス停を記録した結果、利用者が0名のバス停はなく、乗車が多いバス停は「新座市役所」「新座駅南口」「黒目川通り入口」「老人福祉センター」「石神」、降車の多いバス停は「新座市役所」「新座駅南口」「東久留米駅東口」「ひばりヶ丘駅入口」「志木駅南口」と鉄道駅が多い結果になった。また、区間毎にみると「新座駅南口～新座市役所」区間の利用が最も多い結果となった。

イ 質疑応答

- ・ にいバス利用者が少ない理由の一つに、外出する用事がないことが挙げられる。生活が大変で外出どころではないという背景もあるかもしれないが、地域ごとに公共交通について市と住民が意見交換する場を設け、利用促進や認知度向上を図るべきではないか。アンケート結果をみると、にいバスに対する満足度は低くなっていると考ええる。
→ コミュニティバスの運営方法は様々な手法があり、利用者・事業者・責任者等による定期的な協議を行い、改善に努めている事例もある。新座市でどこまでできるのかという点はあるが、意見があったため、検討していきたいと思う。
- ・ 89ページのにいバスOD図は、路線バスを反映しているか。
→ 本資料はにいバスのみの記録である。

ウ 会長総括

- ・ アンケート調査結果により、一定以上の公共交通の利便性は確保できしており、比較的に利用されていることが数値で明らかになったが、一方で若干不便を感じている方もいることが分かった。要因として、バスや鉄道を利用しづらい場所に住んでいることや、運行本数が少ないこと、行きたい方向に路線がないこと等が挙げられる。今後、利便性が高いエリアは現状を維持することとし、不便を感じているエリアに対してどのような対策ができるかを検討していくこととなる。

エ 結論

議題(2)アンケート集計結果については、事務局説明のとおり今後も分析を進めることとなった。

4 報告事項

(1) 公共交通事業関係者へのヒアリング調査について

ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

報告1に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

- ・ これまで公共交通サービスを受ける側（利用者）を対象に調査したが、今後はサービスを提供する側（事業者）や、庁内関係所属を対象に調査を行う予定としている。調査概要については、報告1のとおりだが、コロナ禍を経て休業・廃業を余儀なくされた事業者もあるため、対象事業者は精査・確認してから実施する。まずは書面にて意見聴取を行い、必要に応じて一部事業者や関係所属に対してヒアリング等の実施も想定している。
- ・ 各調査結果を踏まえて公共交通サービスが不足している地域を抽出

し、課題地域住民の意向調査として、令和7年度にワークショップやオープンハウス等の実施を検討している。

イ 質疑応答

- ・ 特に事業者の皆様においては、現状で困っていることや課題等に関して、忌憚のない意見を頂ければありがたい。
- ・ 調査対象となっているタクシー事業者数が資料1の55ページと異なっている。また、調査項目として車種を確認しているが、近年はユニバーサルデザインタクシーが主流となっているため項目に追加すべきと考える。
→ 検討の上、対応をお願いする。
- ・ 先ほど、運転手だけではなく労働力全体が不足しているとの話があったが、例えば路線バス運転手の場合、育成にかかる費用はどれほどなのか。以前より大幅に増加しているのか確認していただきたい。公共交通を維持するため事業者への財政的支援を具体的に検討している自治体もあることから、新座市が今後同様の検討を行う段階となった際の参考となるよう把握しておく必要があると考える。
→ 重要な視点だと思う。ヒアリング等を通じて確認ができればありがたい。

(2) その他

本日の協議に関して追加意見等がある方は質問票に記入し、12月中に提出していただきたい旨を事務局から報告した。

5 閉会