

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（2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

- ・ 昨今の報道でも分かるとおり、運転手不足に端を発する路線バスの減便、廃止については、全国的に非常に厳しい状況となっている。本市は、現状そこまでの状況ではないものの、策定中の地域公共交通計画は非常に重要なものとなってくると思う。
- ・ 本日は議題1点と報告事項4点である。今回も非常に重要な内容となるため、忌憚のない御意見・御審議をお願いしたい。

3 議題

(1) 現状分析と公共交通に係る課題

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

- ・ 前回会議において確認していただいた地域の現状やアンケート調査結果を基に課題の抽出を行った。課題の抽出に当たっては「政策分析」「即地的分析」「意向分析」「地域分析」「路線分析」の5つの視点で整理している。
- ・ 各視点の課題においては重複部分もあるため、各視点の課題を整理・統合した総合的な課題として「交通政策に係る課題」「交通ネットワークに係る課題」の2つに分類する。次回以降は、総合的な課題を踏まえた基本的な方向性を定め、位置付ける施策の検討を行っていく。
- ・ 3ページ以降は、個別分析である。政策分析からの課題は7ページにまとめており、国の交通政策の方向、社会経済状況からの交通要望、市のまちづくり政策からの交通要望を踏まえた課題として、大きく3点挙げている。
- ・ 即地的分析については、11ページに地域特性からの課題として、地理的な事項や人口、都市基盤、主要施設、移動状況に分けて抽出しているほか、12ページ以降に、公共交通の実態からの分析として、公共交通の状況をまとめている。
- ・ 意向分析については、各種アンケート調査の結果を整理し、22ページに課題をまとめている。
- ・ 地域分析については、23ページ以降で7地域それぞれカルテ形式による現状の整理、課題を挙げている。構成としては、地域概況、地域の将来像、公共交通の現状、住民意向を整理し、地域課題をクローズアップしており、各地域の最終ページに地域の問題・課題を挙げている。

①北東地域については、鉄道駅が2つあり、路線バスについても十分

サービスが行き届いているが、交通不便地域となっている箇所が若干ある。また、朝霞市方面への移動量が多いものの、アクセス手段が限られているため、朝霞市との連携も考えていきたい。志木駅・新座駅については、交通結節点となるため、更なる利用環境の向上を検討したい。

②北西地域は、交通空白地域が多くなっている。東側（新座団地周辺）においては路線バスの運行頻度がかなり高いものの、それ以外の地域は公共交通が薄い状況となっている。本地域は志木市方面への移動が多くなっており、路線バスの運行状況を踏まえた機能向上を図りたい。

③西部地域は、北側に新座駅があり、公共交通は充足している。その中でも若干の交通不便地域があるため、対応が必要である。

④中央地域は、縦方向（南北）の公共交通は充足しているものの、その間に空白地域が広がっている。特に東側は一定の人口密度があるにもかかわらず交通空白となっていることから、何らかのサービスが必要な地域と考えている。

⑤東部地域は、中央部分において公共交通の運行が高頻度となっているが、北側と南側に交通サービスの薄い地域が存在している。練馬区への移動量が多い地域であることから、需要に応じたサービスの提供がなされているか検証する必要がある。練馬区との連携も考えていきたい。

⑥南部地域は、公共交通の人口カバー率が他地域より低く、交通空白地域が散在している状況である。また、ひばりヶ丘駅とにいバスが結節していないため、結節性の向上を図れないか検証が必要である。

⑦南西地域は、北西側に交通不便地域が広がっている。東久留米駅・清瀬駅の利用者が多い地域のため、鉄道駅への結節性の向上も検討する必要がある。周辺市との連携を考えていきたい。

・ 68ページ以降の路線分析については、にいバスの路線別の状況を整理し、コースごとの課題を抽出した。全コースに当てはまる課題としては、新座市役所における路線バスとにいバスの乗降所が離れており、円滑な乗換えに支障を来している。

ひばりヶ丘コースは、新座市役所～栄、ひばりが丘～野寺の短区間移動が多くなっており、そのような中、栄地区を迂回しながら運行しているため、効率性に欠けている。利用状況を勘案しながら調整が必要だと考える。

志木コースは、かなり複雑な運行ルートで、利用者にとっては分かりづらいものとなっている。新座団地周辺については、路線バスと重複しており、さらに、少し突出した経路となっているため、効率性に欠けている。効率的かつ利用者の意向に沿った運行ルートを考えていきたい。

清瀬コースは、新座市役所を起点とした利用が多くなっている。ルートは、一筆書きで分かりやすいが、若干迂回しており、迂回箇所は東久留米コースと重複しているため、是正が必要か検証していく。

東久留米コースは、清瀬コースとの重複箇所の是正について考えていくべきである。

各コースともかなり複雑なルート設定であり、効率性・利便性を図りながら、需要に応じたサービスの提供を課が得ていかなければならないと考える。

・ 82ページは5つの視点による課題を整理したものであり、83ページは総括として、交通政策に係る課題と交通ネットワークに係る課題を

整理したものである。

交通ネットワークに係る課題のうち幹線交通を補完する新たな交通の検討については、例えば、にいバスを効率性を重視したものに変更した場合、新たに生じる不便地域への対応としての検討が必要となる。にいバスとの関わりを踏まえながら検討していく。

- ・ 令和7年度は、新座市の公共交通政策を今後どのように捉えるか、公共交通ネットワークとして路線バス・にいバスは現状維持でよいか改善する必要があるかなど考えていきたい。

イ 質疑応答

- ・ にいバスの利用者数をまとめたグラフが掲載されているが、無料乗車証の有無で区別することは可能か。
 - データとして整理しているため、別途お示しする。
 - 良し悪しの話ではなく、現状を形として残していただけるとありがたい。利用者の多くは無料乗車証の対象者だと思うが、座れない・乗り切れないといったことは発生しているのか。
 - 以前は特定のコースにおいて一部座れない状況があったと認識しているが、令和5年度の再編後はコロナ禍前と比較しても減少していると認識している。
 - 混雑が解消すると、一方で収支状況は悪化することとなり、良し悪しの話ではないが、状況を確認させていただいた。
- ・ 82ページの課題総括において「路線バスとの重複、にいバス相互の重複区間が存在」とあるが、一般論として、これまでの労働力・輸送力を供給できない中においては、重複を解消しないと、公共交通の問題は解決の方向に進まないのではないかと考えている。一方で、道路の問題もあるため、完全に重複をなくすことも非常に難しいと思う。また、例えばデマンド交通やグリーンスローモビリティを導入する場合は、その担い手の問題を解消しなければならないし、新たな交通システムを導入せずに、にいバスのカバーする地域を拡大するため運行距離を延ばすと、運行本数が限られてしまう上に遅延が生じやすくなり、運行効率も悪くなる。

解消策の一例だが、にいバスなどで交通結節点まで利用者を運び、そこからは路線バスが運行するという方法も考えられる。日本ではバス同士の乗換えを許容する文化がまだ根付いてはいないが、乗換時間や待合スペース等の改善、利用者の意識改革を進める取組を今後考えていかなければいけないのではないかと感じた。

補足として、資料1に隣接自治体のコミュニティバスの収支率を掲載しているが、運行条件、前提条件が各自治体で異なるため、収支率が全てではないということを申し上げたい。

- 担い手不足の解消に向けては、路線バスとにいバスの重複を課題と捉え、効率的な運行に向けて考えるとともに、新たなサービスを導入する際は、新たな担い手が必要となるため、状況を踏まえた上で検討してまいりたい。後ほど報告する交通事業者部会等を通じて事業者の状況を把握し、実現可能なものをしっかりと洗い出していきたい。

バス間の乗換え普及に向けては、鉄道及び路線バスの幹線系に対してコミュニティバスを始めとした支線をしっかりと組み、相互乗り換

えを図るとともに、乗換時間だけではなく、乗換拠点の待合環境の確保も考えていきたい。

コミュニティバスの収支率については、新座市の収支率が若干低いかなという感覚があり、もう少し効率よく運行させたいとの意図で参考掲載したものである。

- ・ にいバスのルートが複雑とのことだが、分かりやすい情報提供として、例えば Google や Yahoo!等の検索エンジンに対応しているのか。
 - Google や Yahoo!には対応していないが、ジョルダンやナビタイムにおいて時刻の検索は可能である。
 - バスに関するデータは、なかなか検索するのが難しいという話を聞く。計画の策定に関わらず検討していただきたい。
- ・ 新座市役所のにいバス乗り場が、路線バスの乗り場と離れている理由は何か。また、にいバスは、清瀬駅やひばりヶ丘駅に乗り入れることはできないのか。
 - 新座市役所のバス停は、庁舎建替えの際に移設した経緯があり、新庁舎完成後に戻すという議論もあったが、建替中の数年間に現在の場所が定着し、移設による混乱が生じるおそれがあることから現在の場所になっている。
 - また、清瀬駅とひばりヶ丘駅の乗り入れについては、駅前広場を所管している各自治体との調整が必須となるが、両駅とも現状で多くの路線バスが乗り入れており、にいバスが乗り入れるスペースがないと聞いている。にいバス再編時においても、再度それぞれの自治体に掛け合ったが、状況は変わらず実現しなかった。
- ・ にいバスのひばりヶ丘コースと志木コースをよく利用している。にいバスが運行開始した当初、志木コースは乗客が多く乗り切れないほどであったが、団地住民の高齢化などから利用者が減っているのだと思う。ひばりヶ丘コースも当初は座れない状況だったが、現在は常に全員が着席できる状況である。私たちの運営する施設利用者の子どもたちも、当初はにいバスを利用していたが、親の希望により送迎を開始した経緯があり、にいバスの利用者は減少しているものと考える。
 - 利用者は多い方がよいと思いがちだが、乗りすぎている場合は途中から乗れずに臨時便を出す対応を行う必要などが生じる可能性もある。
 - また、にいバスの市外駅への乗入れについては、他自治体との調整事項となるため難しいことは承知しているが、もう少し何とかならないのか、何か解決策がないか検討していただけるとありがたい。
- ・ 公共交通の収支率について、西東京市は約44%とのことだが、採算性としてはどうなのか。新座市の場合は約12%となっているが、にいバスの収支率について目標値はあるのか。
 - 各自治体のコミュニティバスにおける福祉的役割について、全てを把握してはいないが、にいバスの場合は、75歳以上の方や障がいをお持ちの方、妊産婦の方は無料で乗車できるようにしている。無料乗車の方に多く御利用いただいた場合、収入は無いが利用者数は増加するため、事務局としては収支率の向上を目指して運行することが全てとは考えておらず、現在は目標値を設定していない。
 - 収支率は、かかる費用に対する収入の割合となるため、採算が取れている状態は100%以上となる。にいバスの場合は、100円の支

出に対して10円程度の収入ということとなり、数字だけに注目すると低く感じると思うが、無料で御利用いただける方には、ぜひ利用していただきたいということで運行しているものである。目標値は設定した方が良く、目標を高くした結果、達成するために無料乗車証制度を廃止するなどの対応が必要になり兼ねない。例えば目標を設定する又はこの値を下回ったら考え直すといったことを、今後少し検討していければと考えている。

- ・ いバスの利用状況は、再編直後の令和5年度は一般の乗車割合が増えるとともに、令和4年度と比較した経費はそこまで増加していないことから、運行見直しが功を奏しているというのがマーケティング的な見方だと思う。便ごとの利用状況や目的、年齢構成などを把握しておき、今後の見直しに当たって注目できればと感じる。
 - 70ページ以降の各コースの路線概況に利用特性として掲載しているが、利用者層や収支状況を踏まえて、今後の公共交通ネットワークをどのようにしていくのか検討していきたい。

ウ 会長総括

- ・ 必要に応じて掲載データを増やす等の修正を検討する。
- ・ 議題1については、資料1のとおり進めていくこととしてよいか。
 - 異議なし

エ 結論

議題(1)現状分析と公共交通に係る課題については、審議内容を踏まえた加筆・修正をすることとした。

4 報告事項

(1) ヒアリング調査の結果について

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

- ・ 市内に拠点を有する又は市内で運行する交通事業者や庁内関係課を対象に調査を実施した。
- ・ 交通事業者ヒアリングの結果ではその概要、庁内関係課ヒアリングの結果では回答内容を整理しており、特に今後着目していく必要があると考えられる事項に下線を記している。
- ・ 今後は、本調査結果をもとに本会議や交通事業者部会で議論を行い、今後、更なる課題の抽出や施策、事業の検討に繋げていく。

イ 質疑応答

- ・ 庁内関係課ヒアリングにおいて、危機管理室の回答で「令和7年度に新座市地域防災計画を改定予定（帰宅困難者対策の部分に修正が入るかは未定）」となっているが、未定ではなく帰宅困難者対策をしっかりと検討してほしい旨を要望したい。
 - 事務局から意見があったことを担当課に伝えていただきたい。
- ・ タクシー車両の不足時間帯として、明け方から朝としているが、それ以外の時間帯は割と足りている状態と考えてよいか。もし足りていないのであれば、日本版ライドシェアに関して、もう少し積極的に対応して

もよいのではないかとと思っている。

→ 本来であればタクシー事業者の方に回答いただきたいが、本日欠席しており、事務局もそのようなデータは持ちあわせていない。

→ 細かい数字は把握していないが、朝方のタクシーが少ない時間帯に供給が追い付かないことはある。

日本版ライドシェアについては、国から県南西部交通圏として認められたが、1時間に0.3人くらいしか要望がないため、難しいと感じている。乗務員不足について、コロナ禍前は約9千人在籍していたが、現在は約7千600人となっており、募集を増やしているが退職者も多く、平均年齢が63歳で充足率は8割程度と、非常に厳しい現状である。

→ 厳しい状況であることは間違いないようなので、運転手不足については、長期的な対策とすぐにできる対策の両方を計画に盛り込めるとよいと思っている。朝方以外の時間帯の状況や充足率等について、追加で教えていただけるとありがたい。

(2) にいバス車両の更新について

ア 事務局説明

- ・ 現行車両は運行開始から16年目を迎えており、運行事業者の社内規定に基づく点検やメーカー等の点検を随時行ってきたが、部品の生産終了や機器の寿命等により、車両の限界が近い状況になっている。
- ・ そこで、令和5年度から運行開始した電気バスを除く3台について、運行事業者に車両を用意していただき、車体費用は運行経費補助金として支払う方針で、令和7年度の予算を確保した。
- ・ 車両のデザインは、コース毎に全体の色を変え、ゾウキリンを施したデザインとする。令和7年8月の運行開始に向けて準備を進めている。

イ 質疑応答

- ・ にいバスについて、継続して市が責任をもって運行する姿勢が示されたことは、大変ありがたい。今後、例えば10年後に車両更新をする際は、本会議で協議することも検討していただきたい。今回は特に異存はないため、このとおり進めていただければと思う。

(3) 令和6年度完了実績報告の提出

(4) 令和7年度のスケジュール及び推進体制

ア 事務局説明

- ・ (3)について、現在作成を進めている新座市地域公共交通計画は、一部、国の補助金を活用しており、報告3の資料を基に令和6年度の実績報告を国に提出する。なお、令和7年度も同様に国の補助金を活用しながら事業を推進する予定である。
- ・ (4)について、令和7年度は本会議を引き続き開催していくとともに、より実効性の高い計画策定に向けて、交通事業者の実態をしっかりと把握するため、交通事業者部会を新たに設置させていただきたい。
- ・ 令和7年度のスケジュール案としては、本会議の開催を3～4回程度見込んでおり、4回目は状況に応じて書面開催を想定している。パブリックコメントの実施を12月～1月で予定しているため、11月頃に

は素案として計画をまとめる予定である。

イ 質疑応答

- ・ 交通事業者部会の設置について説明があったが、市として労働力不足の問題解決に向けて、どのような財政的支援を行っていくのかという点については、本会議で決めるべきだと思う。労働力不足の問題は、交通事業者だけに任せるのではなく、市が全面的な支援を行うことも必要だと考える。そのための具体的な協議は、本会議においても行っていただきたい。
 - 交通事業者部会において何かを決定するのではなく、部会で議論した結果を本会議に報告し、その報告を踏まえて本会議で協議・決定するという認識でよいか。
 - そのとおりである。
- ・ 令和7年度のスケジュール案に課題地域対応とあるが、どのようなことを想定しているのか。
 - 現在、地域毎の課題を整理しているが、その中から特に対処すべき地域を抽出し、具体的な意見を聞いたり、地域の方と協議をしたりするような機会を設けたいと考えている。

5 その他

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

6 閉会