

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（3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

本日は前回協議いただいた基本方針や基本理念に関する事項の確認に加えて、地域公共交通計画策定の重要な部分である導入すべき施策・事業について御協議いただく。引き続き、忌憚のない御意見を願います。

3 議題

(1) 基本的な方針及び計画目標について

ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

資料1（1～11ページ）に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

- ・ 基本的な方針及び計画目標については、第5回（前回）会議を踏まえた修正を行った。変更箇所は赤線で囲んだ部分である。
- ・ 基本理念については、前回2案提示していたが、「ひと・まち・未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通」の1案とした。これに合わせて本文の修正を行っている。
- ・ 3ページの体系図については、課題と基本方針の対応関係を簡潔に表現した。
- ・ 5ページの各公共交通の役割については、本文に個別輸送に関する記述を追加した。
- ・ 10～11ページの計画目標については、施策・事業の表現を数箇所修正した外、基本方針2に位置付ける計画目標の順序を変更した。

イ 質疑応答

- ・ 3点ある。1点目、5ページの本市における公共交通の役割において、新たな交通モビリティの検討とあるが、池田・栄地域は病院にタクシーで行かざるを得ない状況であり、地域の方からはデマンド交通を要望する声が挙がっている。デマンド交通を導入する考えはあるか。2点目、路線バスについて、今後減便等があり得る状態となった際は財政的な支援も含めて協議するとしているが、そもそも減便等の話が出ないように日常的に支援すべきではないのか。3点目、にいバスの再編に当たっては、最低でも1時間に1本の運用を柱に検討していただき、基本理念を具体化できるようにお願いしたい。

→ 1点目については、にいバスもあまり行き届いていない地域を対象に、にいバスの再編やその他新たな交通手段の導入も視野に入れた検討を行いたいと考えている。そのため、まずは地域の方が真に求めていることは何か把握する作業を進めていく。2点目については、交通

事業者の状況をきちんと把握し、事業者が必要としている支援の中で、市ができる取組は何かを事業者と調整しながら検討していく。3点目については、にいバスの利用者数確保ひいては維持に資するものとして運行本数の検討は必要だと思うが、運行本数の増に向けては、運行距離の短縮や運転者数、車両数の確保、路線バス利用者の流入防止など検討しなければならないことが多数あるため、慎重に取り組んでいく。

- ・ 2点ある。1点目、施策・事業として「都市高速鉄道12号線延伸に向けた取組」とあるが、本会議体ではどのような協議を行うのか。2点目、路線バスとにいバスの運賃格差の改善について、利用者は安い方が助かると思うが、どのように話し合いを行うのか。

→ 1点目については、まだまだ構想の段階ではあるが、市が事業を進めており、実現した際には市民の移動にも大きく変化が生じると思う。そのため、将来のまちづくりをしっかりと捉えながら、公共交通には何ができるか考えるなどの準備をしていきたい。2点目については、民間のバス事業者は燃料費の高騰や運転手の担い手不足、法改正による労働環境の見直しなど、大変厳しい状況を踏まえながら運賃設定を行っているため、民間事業者にあわせた運賃設定を検討していくべきと考えている。

ウ 会長総括

- ・ 前回の協議を踏まえた修正を適切に行っていると思う。御意見にあったとおり、特に利用者側からすると運賃はなるべく安くて運行頻度は多い方がよいということになるが、交通事業者も廃線や減便のないよう努める中で、どうにもならない時は対応することをきちんと示していただいていると理解できる。他に意見がなければ、議題(1)については、資料のとおり進めることとしてよい。

→ 異議なし

エ 結論

議題(1)については、資料1のとおりとした。

(2) 導入施策・事業について

ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

資料1(12～42ページ)に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

- ・ 前章で設定した計画目標の達成に向けて、23の施策・事業を位置付けた。各施策については、13ページ以降のとおりである。
- ・ 37ページでは、各施策の実施スケジュールを仮の状態で記載している。
- ・ 38ページ以降は、計画の推進体制や数値目標についてである。こちらも仮で記載しており、次回の会議で案をお示しし、御審議いただく予定である。

イ 質疑応答

- ・ 2点ある。1点目、施策22は掲載の他市事例を参考に費用負担割合等も含めた具体的な検討を行うという理解でよい。2点目、施策23は割引の適用範囲拡大も視野に考えるのか。

- 1点目について、掲載の事例ほどのことができるかは現時点で不明だが、行政として何かしらの支援を行いたいと考えている。事例研究をしながら、交通事業者が望む内容を調整したいと考える。2点目について、割引範囲の拡大は供給側がどの程度まで耐えられるかが問題である。双方の意向を踏まえながら検討していく。
- ・ 施策13のシェアモビリティについて、対象は車やキックボードも含んでいるのか。それとも自転車のみか。また、6章のモニタリング指標の例にシェアモビリティの延べ利用回数とあるが、これは自転車のみの数値か。
シェアモビリティについては、乗り捨てやマナー違反、不適切利用など問題も山積しているため、事業者と連携した適正利用の周知についても取り組んでいただきたい。
 - 自転車だけではなく、広くシェアモビリティを対象に捉えているが、電動キックボード等については今後の動向を注視することをまず行い、公共交通として活用していくかどうかは、その後の判断としたい。また、モニタリング指標については、シェアサイクルのみの実績値を記載している。本項目を指標とするかも含めて次の会議で検討していただきたい。
 - ・ シェアモビリティについては、都市計画やまちづくりとの連携の中で示していくのか。それとも本計画で示すこととし、例えばポート設置数等についても明記するのか。
→ シェアモビリティの主体は民間事業者なので、具体的な目標は決めないが、現状、シェアサイクルは本市でかなり普及しているため。バスを補完する公共交通として、各数値は見定めていきたいと考えている。
 - 普及しているシェアサイクルとそれ以外のモビリティで現状の市の対応も異なるため、記述を変えてもよいと感じた。
 - ・ 施策7の文中「福祉有償運送等」は、タクシーと幹線交通どちらを補完するのか分かりづらい。事業内容に記載のある例のメインがタクシーに関する事項となっているため、福祉有償運送等がタクシー同様に幹線交通を補完するものとしての位置付けであれば、例示の記載は分けて記載してはどうか。また、同施策の実施主体について、福祉施設管理者では表現が大きすぎるため、「福祉有償運送登録団体」などとしてはどうか。
→ 福祉有償運送等はタクシー同様に幹線交通を補完するものとして想定している。記述を改める。
 - ・ 施策23について、事業内容に財政状況等を踏まえるとあるが、あえて特筆する必要があるのか。また、「割引額の見直しや割引きに代わる補助の導入、」とあるが何が異なるのか。さらに、割引き等の状況として民間とにバスの比較表を掲載しているが、民間の障がい者に係る割引は等級によっても異なるため、より正確に記載するのであれば、注意書きが必要である。
39ページのモニタリング指標に公共交通の収支率とあるが、現状の収支率を向上させることを目標とするのか。
→ 財政状況の記載は、利用者意向だけで推し進めることは難しいため示したものであり、また、割引に係る記載に関しては今後調整させていただく。民間の割引に係る記載は、正確な情報に修正する。
収支率の目標値については、次の会議までに検討し、提案するが、

現況値よりは向上したいと考えている。

→ 研究者として、色んな国や地域の交通事業に係る収支率を確認しているが、望ましい数値の解はないのが実情である。割引制度についても同様であり、割引制度の実施に当たっては、減収分の補填を併せて検討しなければならない。財政面を考慮せざるを得ないため、記述しておいてもよいと思う。

市内のタクシー事業者で福祉車両の保有数は把握しているか。福祉車両を保有しているのであれば、配慮して計画に盛り込んでもよいと思う。

→ 市内事業者かどうかは把握していないが、福祉車両で送迎を行っている事例はある。

- ・ 施策14について、「交通拠点」の定義はあるのか。市民の方が本計画を閲覧する際に分かりやすい記載になっていた方がよいと考える。また、施策18及び19について、駅のエレベーター整備やバス待ち環境の整備は、市が行うのか。各事業の実施に当たっては、公共交通を担うものとして連携して進める認識はあるが、本計画は市が策定するものであることから、記載方法は工夫していただきたい。

→ 8・9ページに各拠点を図示し、7ページにおいて、それら拠点を交通拠点として示している。施設整備等については、事業者が行う事業だとは思いますが、その中でも市としてできることは対応したいと考えている。

- ・ 計画目標⑨の施策として、担い手不足に関するものを挙げているが、運転士不足の現状はいかがか。

→ コロナ禍と比べると改善している。先日バス運賃の値上げを行ったが、全て給与に充てるためのものである。運転士確保には賃上げが必要だが、そのためには運賃の値上げを行わなければならない、バランスの見極めが重要になっている。

バスの減便に関しては、コロナ禍で最低ラインまで減便した経緯があり、少しずつ便数を増やしているところである。

→ 求人状況は改善に兆しが見えてきている。弊社も陸上自衛隊入間基地と連携し、退官した自衛隊員の受入れを行っている。また、大型二種免許の取得年齢が引き下げられたため、高校卒業後、事務職として就職した社員が社内教習等を通じて19歳で運転士としてデビューする仕組みをつくり、運転士確保につなげている。

交通業界は24時間稼働で泊まり勤務もあることから、売り手市場の中においては選ばれにくい業界だと感じており、賃金の底上げは不可欠である。さらに、運転士だけでなく事務員や整備士も不足しており、非常に厳しい状況である。

- ・ 施策7の実施主体について議論があったが、「福祉有償運送登録団体」や「福祉有償運送登録事業者」といった記載が適していると思う。福祉タクシーについては、一定の条件を満たしていれば自由に参入できる。

民間バスの運賃設定については、厳格な制度に基づいて適正な利潤を超えないよう設定している。事業者の采配により事業費の高騰分を運賃に転嫁せずに運営している場合もあるため、運賃や割引制度に関しては財政状況という記載があってもよいと思う。

運転士確保については、元自衛隊員にバスやトラックの整備士として

活躍してもらう取組や、運転体験会の開催、バス協会主催の講演会への登壇などを実施しており、国としても支援を続けていく。

ウ 会長総括

- ・ 議題(2)については、意見を踏まえた修正を行い、次回再確認することとしてよいか。
→ 異議なし

エ 結論

議題(2)については、資料の修正を行い、次回修正箇所の確認をすることとした。

4 報告事項

オープンハウスの実施について

ア 事務局説明

- ・ 地域公共交通計画の策定に向けて、より多くの方から御意見等を頂くため、パネル展示を自由にご覧いただきながら必要に応じて職員が補足説明を行う形式のオープンハウスを実施する。実施日時は、令和7年1月1日（土）の午後1時～午後5時で、第二庁舎1階市民ギャラリー前で行う。実施結果は、次回の本会議において報告する。

イ 質疑応答

特になし

5 その他

特になし

6 閉会