

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

- ・ 新座市地域公共交通計画の策定に向けて、内容が一通り整ってきていることから、皆様に御意見を伺いたいということでお集まりいただいた。
- ・ 本日も忌憚のない御意見を願います。

3 議題

(1) 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（50～75ページ）に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

- ・ 第6回会議でいただいた御意見等を踏まえ、内容を修正した。
- ・ 55ページの施策5については、検討を行う目安を追記した。議題(2)モニタリング指標と関連があるため、後ほど説明する。
- ・ 57ページの施策7については、一般タクシー、福祉タクシー、福祉有償運送の関連性が分かるように記述を修正した。
- ・ 60ページの施策10について、Ma a Sは新座市だけで完結するものではなく、広域的な連携を視野に検討するものであることから、施策名を「新座Ma a S」ではなく、「Ma a S」に変更した。
- ・ 63ページの施策13については、シェアサイクルの利用促進だけではなく、安全で適切な利用に関して追記した。
- ・ 75ページの実施スケジュールについて、施策・事業の内容を踏まえ、改めて設定した。

イ 質疑応答

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の活用を予定している場合、計画に記載する必要がある。
→ 現段階では未定だが、にいバスの見直しや課題地域の解消に向けた事業内容によっては、国庫補助金を活用する可能性はあるため、計画への記載方法を工夫する。
- ・ 施策8については、デマンド交通も想定しながら、勉強会等を通じて検討するとしているが、具体的な作業工程を知りたい。
にいバスについては、収支率のみに着目して見直しを図るべきではない。兵庫県福崎町では、地域公共交通への投資が、他の行政分野のコスト削減につながる効果（クロスセクター効果）検証を行っている。本市も同様に市の施策全体にもたらす効果検証を指標の一つとして盛り込むべきではないか。
→ 課題地域への対応については、地域公共交通計画が策定された後に

地域の意見を踏まえながら進めていくこととなるため、今年度は下準備をしっかりとやっていくこととしている。今後の実施方法やスケジュール感は次回お示しできればと考えている。

効果指標に関してクロスセクター検証を採用するべきとの御意見だが、まちづくりと公共交通の連携や、関連する施策等を定めていないため、今回の計画に導入することは難しいと考える。

→ クロスセクター検証は、公共交通が赤字だとしても他の事業で効果があるから維持するべきとの結論を出すことができ、研究結果がでていることは事実であるが、測定に際しても時間とお金がかかり、指標の一つにすることは難しいと思う。にバスの場合は、収支率のみではなく、利用者数も確認し、利用が少ない場合は多くの方が利用できるような見直しを行うということであり、そのための基準を設けている。

・ 他に意見がなければ、議題(1)については、事務局で資料の微修正を行い、進めることとしてよいか。

→ 異議なし

ウ 結論

議題(1)については、事務局で資料の微修正を行い、素案とする。

(2) モニタリング指標及び計画推進体制について

ア 事務局説明（東日本総合計画株式会社）

資料1(76～82ページ)に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

- ・ 6章は、計画の達成状況を把握する手法や数値指標を定めることとし、76ページでは、PDCAサイクルによる検証、改善のプロセスを毎年行い、計画と現状に大きな乖離が生じた場合は、要因を分析し、必要に応じて計画の見直しを行うこととしている。
- ・ 77ページでは、基本方針ごとにモニタリング指標と目標値を設定しており、次ページ以降に、各指標の設定理由や数値の算出方法等を整理している。
- ・ 7章は、本計画の推進体制や各主体の役割、協働・共創体制について記載している。

イ 質疑応答

- ・ 79ページのモニタリング指標③④について、令和元年度と令和6年度を比べると、利用者数は令和元年度の方が多いが、運賃収入は令和6年度の方が多くなっている。
 - 令和5年度の運行見直し時に無料乗車証の対象年齢を引き上げるとともに、運賃も値上げを行ったため、収入増となった。同じような疑問が生じないように本ページに補足を記載する。
- ・ 78ページのモニタリング指標②について、利用者数の増加を目標としているが、生活様式の変化や在宅勤務の普及により、公共交通はラッシュ時においても空いていると感じる。何を根拠に利用者数の増加を目指すのか。
 - 何も対策を講じない場合、コロナ禍前の水準に戻すことは難しいと考えている。公共交通を維持していくためには、利用喚起策を講じ、利用者数を増やしていかなければならないため、指標として設定した。
 - 目標値としては少し高めに設定しているが、現状を維持していくの

ではなく、例えば運転免許証を返納された後の移動手段として利用していただくといった考えもあり設定しているものと理解している。

- ・ モニタリング指標①について、計画策定までにバス事業者から廃止や減便の話もあると思うが、現状値はいつ時点の数値とするのか。
 - 計画策定に間に合う最新の数値としたいと考えている。
 - バスの運行本数は、ある程度の目安として設定するものであり、著しい低下がみられたときは、何かしらの対策を講じていくべきものと捉えている。現在の数値にはにいバスが含まれていないようだが、施策・事業の実施状況を確認するためにも、にいバスの運行本数を含んだ数値にすることを提案する。
 - 事務局で改めて整理・検討する。
- ・ 他に意見がなければ、議題(2)については、事務局で資料の修正を行い、進めることとしてよいか。
 - 異議なし

ウ 結論

議題(2)については、事務局で資料の修正を行い、素案とする。

(3) パブリックコメントの実施について

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

- ・ これまで１章から７章まで一通り御審議いただいた。本日の協議内容を踏まえ、事務局で整理・修正を行い、計画素案としてパブリックコメントを実施する。

イ 質疑応答

特になし

4 報告事項（オープンハウスの実施結果について）

- ・ １１月１日の市制施行記念式典と同日に、同時期に策定を予定している立地適正化計画と合同のオープンハウスを実施した。
- ・ 当日は４６名の来場者があり、資料のとおりアンケートを行った。アンケート結果は今後、各施策を推進するに当たっての参考とする。

5 その他

- ・ 令和７年度末をもって西武バスの系統「泉３０－１」が廃止となる。また、主に朝霞市内を運行する系統「朝２４」「朝２４－１」が廃止となり、朝霞市でコミュニティバスによる代替案を検討中である。
- ・ 西武グループでは鉄道とバスのお得な切符を毎年１１月下旬から３月下旬まで販売しており、今年で４回目の企画である。今回からアプリで切符購入が可能になっていることもあり、前回より利用者数が増加している。
- ・ 新座市中野に立地している跡見学園女子大学について、今後都心回帰の動きがあるようだが、仮に大学構内のバス折り返し場が使用できなくなると、中野地域に路線バスが入っていくことが難しくなる。今後の動きを注視しながら行政とともに対応を検討していきたい。

6 閉会