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（１名）及び議事の関係者として株式会社ケー・シー・エス東京支社の担当者が会議室内に入室していることを報告した。 2　報告 ⑴　新座市公共交通計画策定までの経緯について 資料１に沿って、事務局から新座市地域公共交通計画策定に至る、令和６年度から７年度までの経緯について報告した。概要は以下のとおり。 ・　市民ニーズに合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、令和６年度から令和７年度までの２年間、本会議体を主体として計画策定に取り組んだ。 ・　令和６年度は現状分析、課題把握及びニーズ調査等を行い、令和７年度は計画への位置付け内容を検討した。計画策定の段階ごとに、令和６年度は３回、令和７年度は４回の会議を開催した。 ・　令和７年８月１９日に交通事業者部会を開催し、同年１１月には市民向けのオープンハウス型説明会を実施した。令和８年１月のパブリックコメントを経て、同年３月１０日の第８回会議で計画案の承認を受け、市として正式決定した。 ⑵　令和８年度の事業推進状況について 参考資料及び資料２に沿って、事務局から今年度の事業推進状況について報告した。概要は以下のとおり。 ・　今年度は、新座市地域公共交通計画における施策８「課題地域への移動支援策の検討」について取り組んでいる。 ・　具体的な取組みとして、新座市地域公共交通計画に位置付ける課題地域のうち、人口の多い、大和田地区、栄・池田地区、野寺地区及び石神地区の４地区について先行的に検討を行うこととし、地域の移動状況や要望について、地域の方に直接伺うため、６月から８月にかけてワークショップを開催した。 ・　参加者からの意見は、趣旨に沿わないものを含め、できる限り発言内容をそのまま記録した。主な意見は、議題⑵「課題地域への対応について」において説明する。 3　議題 ⑴　会長の選出について ア　事務局説明 資料３に沿って説明を行った。概要は以下のとおり ・　前任期の満了後、次期会長決定までの間は、前回会議の承認に基づき板谷委員に会長職をお願いしていた。新たな委員任期である令和１０年３月２４日までの会長を、条例第５条に基づき委員の互選により選出する。

イ　選出結果

・　委員から、板谷委員を引き続き会長に推薦する旨の提案があり、委員から異議はなく、板谷委員を会長に選出した。

ウ　新会長挨拶

・　会長として責任を持って各委員の意見を取りまとめるとともに、計画策定後の施策をより良く進めるため、活発な発言と協力をお願いする。

⑵　課題地域への対応について

ア　事務局説明（㈱ケー・シー・エス東京支社）

まず、資料２に沿ってワークショップで挙がった意見について報告した。

資料２の７実施結果⑴移動課題について、大和田地区は、長い坂道があること、南部３地区では道幅が狭いことなど、地域特性に係る要因が挙げられた。

⑵確保すべき移動先は、全地区共通で、買物、医療機関、公共施設の順に意見があった。

⑶新たな移動手段については、デマンド交通の導入を求める声が多く、次いでにいバス再編に係る意見が多かった。デマンド交通については、ドアツードアに近い形の乗合タクシーの運行、にいバス再編については、特に大和田地区で、ワゴンサイズの車両を狭いエリアで運行させることについて意見があった。その他、福祉施設等の送迎バスの活用や石神町会で実施しているボランティア無償運送を紹介した。一方で、ＡＩなどの新たな技術やスマートフォン利用を前提としたサービスについては、高齢者等が利用できるか不安との意見があった。

⑷公共交通維持に向けた取組について、運転手の確保が最も多くあった。事務局から公共交通維持のための利用者負担に係る意見を求めたところ、一部の方からにいバスの無料乗車証交付の際に手数料を徴収する案が示された。

続けて、資料４に沿って、導入を検討する交通サービスについて説明を行った。

ワークショップで挙がった意見を踏まえ、市として、南部３地区は広域をカバーする必要があることから、デマンド型等のエリア交通の導入、大和田地区はにいバスの運行ルートを見直し、新たに定路線型交通の導入することを優先的に検討したいとの方向性を示した。

デマンド交通には、定路線型、ミーティングポイント型及びドアツードア型があり、ＡＩオンデマンド交通では予約に応じてシステムが運行経路を設定・変更する。利便性が高い一方、予約の必要性、デジタルデバイド及び到着時刻の変動等が課題となるなどの特長について紹介した。

その他、課題地域への対応の際に参考とする交通サービスとして、日本版ライドシェア、既存送迎サービスの活用、地域主体の自家用有償運送、一般タクシーとの連携、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル・カーシェア等を提示した。それぞれの特長や課題について紹介した。

イ　質疑応答

・　資料４、Ｐ１６にあるグリーンスローモビリティの導入事例の中で、ボランティアが運転手を務めているとあるが、有償か無償か。また、本市でも導入の考えはあるのか。Ｐ１７にカーシェアの導入・拡大ということで、電動スクーターや電動キックボードなどの導入があるが、高齢者等の利用は難しいと考えるがどうか。加えて、ＡＩオンデマンドを導入した場合、遅延についてはどのように対応するのか。

→　ボランティアによる運転手については、現時点で、導入するサービス自体も未定であることから、今後検討を進めていく中での参考としたいと考えている。電動スクーター等については、御指摘のとおり対象者が限定的になることから、その点を考慮して検討する。ＡＩオンデマンドは、ＡＩが走行時の交通状況を踏まえ、最適なルートを選択して運行するものであるが、許容する遅延幅はシステム上で設定できる。例えば当初提示時刻から５分以内の場合のみ経路変更を採用する等の調整が可能である。定時性を保証する交通ではないことや、身近な乗降場所から利用できる利点を事前に十分説明する必要がある。

・　自家用有償運送について、民間事業者や地域住民が運転手となるが、事故が発生した場合の責任、運転者の適格性確認及び賠償対応には相当な労力を要するのではないか。また、新座市の狭い道路ではグリーンスローモビリティが渋滞を招く懸念がある。

→　基本的には、運行主体となる自治体の責任で対応することになり、運転者選任及び安全管理の体制構築が必要となる。現在では、自家用有償運送向けの保険商品もあるため、導入の際には、そういったものを活用する。南部地区は道路幅員が狭いため、グリーンスローモビリティの優先度は低いと考えており、参考意見として今後の検討に反映する。

・　朝霞市が今年度から対象者要件付きのタクシー料金の補助を開始したようだが、利用状況やタクシー事業者等の反響は把握しているか。

→　現時点では朝霞市と情報交換していない。今後、状況を確認し、次回会議を目途に報告したい。

・　令和３年度に実施したデマンドタクシー実証実験の結果と、本格導入に至らなかった課題は何か。

→　令和３年１１月１日から２か月間、石神、あたご、菅沢及び中野地区の６５歳以上を対象に、既存タクシー車両を活用し、均一５００円で実施した。結果として、利用登録者の利用率が低く、車両が来ない、希望する目的地が乗降スポットにない等の課題があった。また、既存バス・タクシー事業者への配慮、事前協議が十分でなかったため、本格導入を見送った。今後は交通事業者部会で協議し、対象者や運行内容を検討する。

・　南部３地区に導入するデマンド交通は、地区内から主要なバス停までを結び、その先は既存路線バスへ乗り継ぐ想定か。今回の会議は運行方式を決定するものではなく、方向性について意見を求める趣旨か。

→　　既存公共交通を衰退させず利便性を高める必要があるため、交通事業者と協議し、ドアツードア型かミーティングポイント型かを含めて検討する。対象エリアを越える運行は基本的に想定していない。今回はデマンド交通とにいバス再編を軸とする方向性を示し、他の交通手段も含めて意見を求めるものである。

・　地域の困りごとが現時点で十分に顕在化していない可能性があり、運転できなくなった高齢者など現に移動に困っている方の実態を更に把握する必要があると考える。また、地域内で完結する運行だけでなく、乗継ぎが困難な利用者への配慮、電話予約の確保、少数対象の場合のタクシー補助等も含め、地域特性に合う手段を検討すべきである。

ウ　結論

議題⑵について、委員の意見を踏まえ、デマンド交通及びにいバス再編を軸としつつ、他の交通手段も含め、交通事業者との協議及び詳細な検討を継続する。

⑶　今後のスケジュールについて

ア　事務局説明

資料５に沿って説明を行った。概要は以下のとおり

・　今後、本日いただいた意見を踏まえて、交通事業者部会や個別での調整等で、交通事業者と課題地域へ導入する交通サービスについて、経費や予算、実際の運用等を踏まえた検討を行い、次回の地域公共交通会議で提案したいと考えている。なお、次回会議は、令和９年１月下旬か、２月上旬頃の開催を予定している。

イ　質疑応答

・　事務局案のとおり進めることとしてよいか。

→　異議なし

ウ　結論

議題⑶について、事務局案のとおりとする。

４　その他

連絡事項等なし

５　閉会