

会議の開催結果について

- 1 会議名 令和2年度第2回上尾市地域公共交通活性化協議会
- 2 会議日時 令和2年8月24日（月）
午前10時00分から
- 3 開催場所 上尾市文化センター 201集会室
- 4 会議の議題
(1) 令和3年度市内循環バスぐるっとくん再編実施方針（案）について
(2) その他
- 5 公開・非公開の別 公開
- 6 非公開の理由
- 7 傍聴者数 10人
- 8 問い合わせ先 市民生活部交通防犯課
(担当課) 電話：048-775-5138（直通）

会 議 録

会議の名称	令和2年度第2回上尾市地域公共交通活性化協議会		
開催日時	令和2年8月24日(月)	開 会	午前・午後 10時00分
		閉 会	午前・午後 11時30分
開催場所	上尾市文化センター 201集会室		
議長(会長等)の氏名	西嶋 秋人		
出席者	委員氏名	(出席人数：20人) ※会長を含めず 山科 和仁、田沼 健一、鈴木 貴大、山口 正史、鶴岡 洋、藤田 貢、渡邊 正 (代理：原様)、小島 孝文 (代理：小林様)、吉住 浩史 (代理：小淵様)、森越 透 (代理：築井様)、鈴木 照子、刀根 正克、久保田 尚、小川 ゆかり、松本 みどり、立石 一弘、向井 一哲 (代理：篠原様)、小田川 史明、石川 克美、長島 徹	
	説明者 その他		
	事務局	(出席人数：4人) 宇田川市民生活部次長、川村交通防犯課長、小川交通防犯課主幹、佐藤交通防犯課主任	
次第及び公開・一部公開・非公開の区分	(1) 令和3年度市内循環バスぐるっとくん再編実施方針 (案) について (2) その他		
配布資料	令和2年度第2回上尾市地域公共交通活性化協議会次第：公開 議事1 令和3年度 市内循環バス「ぐるっとくん」再編実施方針 (案)：公開		
会議録の作成方法	<input checked="" type="checkbox"/> 録音テープ等を使用した全文記録 <input type="checkbox"/> 録音テープ等を使用した要点記録 <input type="checkbox"/> 要点記録		
会議録署名の指定	会長及び会長が指名した委員1名が署名するものとする。		

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
事務局	《開会》 《各自、自己紹介》 《会議成立を報告》 《西嶋会長に議長を依頼》
会長	《非公開情報の確認》
事務局	《非公開情報はない旨回答》
会長	《会議公開に対する異議の確認》 《異議なし》 《会議の公開決定》 《傍聴希望者の確認》
事務局	《傍聴希望者は9名と回答》 ※議事1の資料説明中に1名入室し、合計10名
会長	《傍聴希望者に入室してもらおう》 《議事録署名人を刀根委員に依頼》
刀根委員	《刀根委員に承認いただく》
会長	議事1 令和3年度市内循環バスぐるっとくん再編実施方針（案）について
事務局	《資料に基づき説明》
会長	《意見・質問を求める》

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
鶴岡委員	<p>今回、市内循環バスの再編方針を示していただきましたが、今後のスケジュールについて想定があれば教えていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>再編については、今後、ニーズ調査などを実施予定であり、いつまでという明確なスケジュールは、現在想定していません。</p>
田沼委員	<p>再編で、市内循環バスの運賃は1乗車100円から変更は無いのでしょうか。</p>
事務局	<p>運賃については、資料にある通り、継続協議とさせていただきたいと思いません。</p>
鈴木委員	<p>11 ページの方針で、起終点を分散させ、運行を効率化するとありますが、おそらくイメージは、13 ページの図になるかと思えます。なぜ、起終点の分散や効率化が可能であるか、事例も交えて教えていただくと、委員の皆様イメージもつくかと思えますが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>現在のルートでは、1 循環の運行について、1 時間では戻ってこれない現状となっています。その要因の1 つがルートが長いということ、もう1 つが全ての路線が上尾駅に乗り入れていることで、これが重複が発生している原因にもなっています。これを解消していく中で、上尾駅以外の発着、地域間循環、地域内循環を設定し、民間路線バスとの接続を想定しております。</p> <p>従って、起終点の分散により、1 路線の距離を短くし、効率化につながると考えております。</p>
鈴木委員	<p>現在の路線は全て上尾駅に接続しているが、13 ページの図では、大石地区や平方地区などは、東武バスの路線に乗り継いでいただき、上尾駅に向かうということですね。そうすると、地域内循環のどこかにバスターミナル的な役割を持たせ、ぐるっとくんでそこまで移動していただき、そこから東武バスなどの路線バスに乗り継いでいただく、というように、役割分担を明確にする、ということによろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>そのように考えています。</p>
鈴木委員	<p>1 時間に1本の運行については、乗務員の休憩を考えると、実際に走る時間は45分くらいとなります。そうしないと、1日中遅れを引きずった運行となり、利用者に迷惑をかけてしまいます。45分で運行できる距離となると、かなり短くなります。13 ページのような再編が出来れば、個人的にも望ましい</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
小川委員	<p>と思います。</p> <p>これまでの、上尾市内を全て、からコンパクト・シンプル、高い運行頻度というものをキーワードに考えていければと思います。</p> <p>新しく示されたものは、コンパクト・シンプルということで、非常に理想的で、これが実現し、1時間に1本程度の運行になれば、かなり利便性が高くなると考えております。</p> <p>既存のルートを実行している事業者もありますので、ルート設定は難しいと思いますが、できる限り民業を圧迫しないよう協議いただきたい。</p>
事務局	<p>今後、バス事業者と具体的な協議を行う中で、留意していきたいと思います。</p>
松本委員	<p>11 ページの再編方針で、環境変化への対応とありますが、具体的には何になりますでしょうか。それから、交通不便地域の解消と、運行の効率化はなかなか両立しないと思われるが、どちらを優先するつもりでしょうか。</p>
事務局	<p>環境変化については、前回再編を実施した 5 年前は終わっていなかった、土地区画整理事業が完了しており、これを反映したいと考えております。交通不便地域と効率化の両立については、民間路線バスとの役割分担、市内循環バス同士の重複を解消することで、繰り返しとなりますが、起終点の分散により、解消を図っていきたいと考えています。</p>
鈴木委員	<p>質問というより意見になりますが、需要と供給のバランスをどこで取るかという議論になりますが、そもそも、市が負担して運行するバスは、民間バス事業者さん、タクシー事業者さんが手の届かないところを運行しましょう、という考えになります。ただし、そこには需要があることが前提となります。需要というのは難しい物差しだと思います。自分のところにバスを走らせてほしいか 100 人に聞けば、100 人が走らせてほしいと言います。ただ、実際に乗るのが 90 人だったら走らせるのか、80 人なのか、という物差しを決めていく必要があります。13 ページに概念が示されていますが、これを実際に落とし込むのに、1 年、2 年かかると思われます。その中で、本当に需要があるのかという調査については、現在のぐるっとくんのバス停別の利用者数の整理が考えられます。乗務員が計測するのは難しく、調査員が乗り込んでも、毎日計測することは困難となります。IT 技術などを使って、長いスパンでの乗車人数の実績を確認する必要がある考えます。</p> <p>特に今、With コロナの中で、人の移動が大きく変わっています。これが収束を迎えた場合、1 年前の移動状況に戻るかと言われると、戻らないと思いま</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
	<p>す。経済状況も変わると思います。個人的には、今調査をしても、アフターコロナでの上尾市の10年後、20年後には、通用しない数字となるのではないかと思います。ただ、全くデータを取らないと、全くの空白期間になってしまうので、下ごしらえの下ごしらえとなるような材料をまずはそろえていただき、13ページのようなイメージで行けるのか、10台でいけるのか、12台必要なのかというのを検証すべきだと思います。また、地域の方に、乗らないとバスはなくなってしまう、という意識づけも必要になるかと思っています。</p> <p>資料の3ページで収支状況が示されていますが、運行経費の他に、バスの新車価格も上がっており、コストは上がることはあっても、下がることはないと考えています。また、4ページには大型二種免許の推移が示されていますが、ここ10年間で20%減となっています。65歳以上はあまり減っていないので、それより若い方の人数が大きく減っています。また、この数値は免許取得者数のため、バス事業に従事している方に限定すると、さらに減少していると思われます。その中で、現在の9路線10台を11台、12台としていくのは、事業者としても相当な覚悟、周到な準備が必要となります。</p> <p>いろいろ申し上げましたが、下地となるデータの把握、コロナで大きく変わる生活様式を考慮する必要がある、と考えております。また、朝日バスさんからもありましたが、1乗車100円というのは、今は他市町村もどんどん値上げしようとしております。当初はワンコインというのがキーワードでしたが、最近では、事業収支性、事業継続性の観点が必要になります。瞬間的にたくさんのバス路線が走っていたとしても、それが維持できず、やめてしまっただけでは、結局住民サービスにはならないという考え方から、採算性をある程度上げていかなければならないという動きが多々見られます。利用されている方には負担増となり、非常に恐縮ですが、このようなことも十分議論する必要があると思います。</p> <p>ぐるっとくんは、県内のコミュニティバスの中でも、乗車率は高い方と思っています。これを大幅にモデルチェンジするのは、非常に大変なことで、乗っているバスを変えるのは非常に大変で、リスクも伴います。ちゃんと議論して、ちゃんと数字をそろえて、準備いただければと思います。</p>
会長	<p>貴重なご意見、ありがとうございます。これを受けて、事務局で何かありますでしょうか。</p>
事務局	<p>本日の協議を踏まえまして、引き続き、現状の路線等も比較して、利便性の向上を多角的に検討していく必要があると考えております。</p> <p>今後のスケジュールにつきましては、改めて調整をしていきたいと考えております。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
会長	<p>ありがとうございます。私もこの案を最初に事務局から提示されたとき、非常に面白い案と思い、同時に、まだまだ課題も多いと感じました。委員の皆様からご指摘いただきましたが、スケジュールを含めて、検討を進めていただければと思います。久保田先生から、何かありますでしょうか。</p>
久保田委員	<p>乗継方式がポイントになると思いますが、乗継については、相当いろいろ準備しないと、成功しない場合が多く、課題が多くあります。乗継方式は全国的にも注目されており、日本の第一号はときがわ町で、成功例と言われています。山の中から駅まで片道 1 時間、往復 2 時間かかるため、頻度は 2 時間に 1 本のところを、真ん中で乗継を行うと、片道 30 分、往復 1 時間となり、頻度は倍になります。その代わりに、必ず乗継が必要になり、乗継前提とすれば、頻度が倍になる、画期的な方式となります。日本中で乗継を実施している地域があるが、大失敗の例も多くあります。県内でも実証実験として実施し、ほとんど乗らなかった例もあります。</p> <p>ポイントは 3 点あり、1 つは時間です。乗継のところで次のバスがすぐに来る、は絶対条件であり、バス同士のダイヤの調整が取れているか、が必須となります。さらにいうと、これは法的な課題もありますが、バスが遅れている際に、次のバスが待っていてくれるか、があります。法的な議論が必要となりますが。電車、例えば JR 山手線と東武線などでは終電などで待つ場合があります、このような工夫も必要となります。とにかく時間に対して利用者目線で便利かというのが必要になります。2 つ目は空間の問題で、乗り継ぐところで降ろされて、道路にバス停が立っているだけだと、今日のような暑い日や寒い日、雨の日などは、待つのが辛く、二度と乗らなくなってしまう。また、そういうところに乗継のための施設があるか、沿道の店舗との連携ができていないか、などが重要になります。空間の整備も、絶対に近い条件となります。3 つ目は、市民の理解です。市民からすると、バスに乗って、座れて、本などを読んでいけば目的地に着く、というのは非常に楽ですが、その良さと、乗継が発生してしまうが、頻度が倍になる価値を、理解していただくことが条件となり、そういった周知活動も行っていただく必要があります。その 3 つの条件が揃えば、うまくいく可能性があります。</p>
会長	<p>久保田先生、ありがとうございました。日本の労働力不足は、大きな課題となっていますが、これはバス事業でも同様かと思えます。10 年後の労働人口が埼玉県では約 28 万人足りなくなるという研究がされているところもあります。昨年度までの協議会で、事業者様から、運転手不足が厳しいなどの意見が出ておりますが、現在のコロナの影響下で、事業者の意見をお聞かせい</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
山科委員	<p>ただけますでしょうか。</p> <p>運転手不足は昨年度の協議会の時点でも本当に大きな問題であり、現在も変わっておりませんが、現在はコロナ禍の中で、お客様が乗らないことが深刻であり、運転手不足より大きな問題となっています。4月や5月は利用者数が3割まで落ち込み、少しずつ回復していますが、また最近、減ってきてしまっています。来年になって戻ったとしても、7,8割にしか戻らないと試算しています。今後は、現状のダイヤをどのように確保していくか、が大きな課題となっています。もちろん、運転手不足も前々からあるが、今は路線の確保が一番の課題です。</p> <p>資料の14ページに再編後の運行サービス案が示されていますが、例えば運行時間帯は現在と同様とありますが、現在、夜の時間帯は利用者が全然いない状況です。9時を過ぎると、駅も誰もおらず、現在運休している深夜バスも、廃止の意見も出ています。コロナ禍で移動が大きく変わっているのは事実です。運行時間帯については、これからの時代に合う考えで、検討を進めるべきと思います。運賃体系も考えていかなければいけないと思います。</p>
田沼委員	<p>当社も運転手不足は同様で、先月も、会社説明会を2度ほど開催し、今回は好評で8名ほど来られたが、大型二種免許を持っている方は半分もおりませんでした。当社では免許の養成制度を持っており、入社後に免許を取得し、その後、練習を踏まえて実際に運行を担当しますが、この運転手が続かない場合が多くなっています。免許はとったけど、厳しくて、退職した方も多くいます。免許を取得すればよいというのではなく、路線バスの運転手として、覚悟を持っていただかないと続かない仕事でもあります。勤務時間帯が不規則であったり、時間が長かったりすることも原因としてはあると思いますが、人員確保は厳しい状況です。</p> <p>利用状況については、東武バス様と同様で、夜の21時以降は、路線バスの利用は本当に減っている。21時以降の便については、減便も視野に入れる必要があると考えています。</p>
鈴木委員	<p>報道などで、バスは動いていないから暇と言われていますが、路線バスやスクールバス、企業バスのように、定期的に動く仕事と、観光バスでは、同じ大型二種免許で運行できるが、仕事の内容は大きく違います。観光バスの仕事形態を好む乗務員は、一般的には細かい時間を気にする仕事は好きではありません。逆も同じで、同じところを走ることが好きな乗務員は、知らないところに向かうのが好きではありません。観光需要が減るから路線バスに乗務員を充てる、というのは難しいのではと考えています。</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
会長	<p>また、今はあまり聞かなくなりましたが、自動運転に対する期待も、以前はかなりあったかと思います。これについて、人を乗せるバス、特にお金を頂戴して運行する路線バスにとっては、まだまだ先の話で、実際は、現状のまま、数十年は推移すると考えています。そうになると、ドライバーは、足りません。今後極端な少子高齢化を迎えていく中で、学校の統廃合によるスクールバスの需要や通院バスの需要が発生したとしても、ドライバーがいなくために、仕事ができないという時代がきてしまうかもしれないという認識を、少なくともここにいる皆様には持っていただきたいと思います。</p> <p>どの事業者も同じであるが、今後事業を伸ばすことができるかどうかは、乗務員の確保にかかっています。仕事をどれだけ取るか、資金力の話ではなく、どれだけ良い事業体制を作って、乗務員に来てもらうかが、タクシーやトラックなど、ハンドルを握って商売をする方はどこも同様かと思いますが、今後我々の一番の課題になります。</p> <p>今日現在どうかと言われれば、まだ大丈夫ですが、学校が始まれば、私も毎朝、ハンドルを握ることになると思います。</p> <p>ありがとうございます。今のお話を伺うと、単なる数字としてではなく、実感として、ドライバー不足は深刻であり、こちらのドライバーが減れば、こちらに活用できる、などといった簡単な話ではなく、深く考えていただきたい、ということだと思います。</p> <p>他にありますでしょうか。事務局の提案とすると、乗継型のような提案だったと思いますが、これまでのご意見を踏まえて、この案しか検討していかないのか、これ以外も検討していくのか、事務局としてはいかがですか。</p>
事務局	<p>13 ページは、現状のルートを 2.5 倍にするのが難しい中で、ひとつの可能性として示したものです。現状の路線とも比較しながら、利便性向上の可能性を今後探っていくために、お時間をいただきたいと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。大きな目標としては、市民の利便性の向上ということで、そこはぶれずに進めていきたいので、現状の路線も含めて、事務局で検討いただければと思います。</p> <p>他にありますでしょうか。無ければ、具体的なルート案を協議するまでには、検証や調整することがまだあるようですので、引き続き、検討していくということよろしいでしょうか。</p> <p>《一同、異議なし》</p>

発 言 者	発言内容 ・ 決定事項
会長	<p>ありがとうございます。それでは、事務局で引き続き検討を進めていただければと思います。</p> <p>議事 2 その他</p>
鶴岡委員	<p>《鶴岡委員より資料について説明》</p>
会長	<p>ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。 事務局から何かありますでしょうか。</p>
事務局	<p>先ほどから、スケジュールについてご意見いただいておりますが、昨年度の 2 月の協議会で、スケジュールについてお示ししておりましたが、次回以降のスケジュールについては、また改めてご案内させていただきたいと思っておりますので、ご了承願います。</p>
会長	<p>今後のスケジュールについては、これから調整ということによろしいですね。それでは、最後に久保田先生より、全体を通してのご意見をお願いします。</p>
久保田先生	<p>皆さま、お疲れさまでございました。今、バスは厳しい状況ということが改めてわかりました。市役所や大学も同様ですが、短期的にはこの状況をなんとかするために頑張る必要がある一方、長期的には市民の足を確保するための検討が必要となります。現段階のデータは、先を予測するには使えないデータになってしまうため、予測も含め検討の仕方について、知恵を絞る必要があると思います。それも含めて、中長期的な市の方向性を、関係市も含めて、取り組んでいく必要があると思います。</p>
会長	<p>《議事終了》</p>
事務局	<p>《閉会》</p>