

# 会 議 録

会議名	第28回（令和6年度第1回）東松山市地域公共交通会議					
開催日時	令和6年7月30日（火）			開会	午後2時00分	
				閉会	午後4時10分	
開催場所	東松山市役所 本庁舎3階 全員協議会室					
会議次第	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 開 会</li> <li>2 委嘱状交付</li> <li>3 あいさつ</li> <li>4 議 題 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 報告事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 公共交通の利用状況について</li> <li>② 地域公共交通計画に係る事業計画について</li> </ul> </li> <li>(2) 協議事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>① デマンドタクシー及び市内循環バスに対する要望・課題について</li> </ul> </li> <li>(3) 情報交換</li> <li>(4) その他</li> </ul> </li> <li>5 その他</li> <li>6 閉 会</li> </ul>					
公開・非公開の別	公開	傍聴者数			3人	
非公開の理由 (非公開の場合)	/					
委員出欠 状況	会長	高田 和幸	出席	委員	宮原 正浩	出席
	委員	大山 博	代理(井上)	委員	梁瀬 高志	出席
	委員	齋藤 隆行	出席	委員	仲條 靖子	出席
	委員	杉本 智之	代理(杉本)	委員	関根 肇	代理(金川)
	委員	高原 昭	代理(藤田)	委員	森村 正寿	欠席
	委員	坂井 貴夫	欠席	委員	高木 純子	出席
	委員	新井 浩	出席	委員	大竹 秀輝	出席
	委員	中嶋 啓一郎	出席	委員	大久保 勝子	欠席
	委員	五嶋 善明	出席	委員	戸森 健治	出席
	委員	島根 淳	出席	委員	山口 和彦	出席

事務局	市民生活部 部長	杉山 正剛	出席	市民生活部 次長	小谷野 貴久	出席
	地域支援課 課長	島村 浩文	出席	地域支援課 副課長	菊池 公寛	出席
	地域支援課 主任	神田 大介	出席			
1 開 会	地域支援課 島村課長					
2 委嘱状交付	<p>山口副市長より委嘱状交付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省 関東運輸局 埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官 高木 純子 氏</li> <li>・東松山警察署 交通課 課長 大竹 秀輝 氏</li> <li>・比企青年会議所 理事長 中嶋 啓一郎 氏</li> <li>・埼玉県 企画財政部 交通政策課 主査 島根 淳 氏</li> </ul>					
3 あいさつ	高田会長					
4 議 題	<p>(事務局)</p> <p>次に、事前にお送りした会議資料の確認をさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1 デマンドタクシーについて</li> <li>・資料2 市内循環バスについて</li> <li>・資料3 地域公共交通計画に係る事業計画</li> <li>・資料4 令和6年度事業計画について</li> </ul> <p>でございます。</p> <p>また、本日配布した資料が4点ございます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本日の地域公共交通会議の次第（差替え）</li> <li>・資料2-2 市内循環バスについて（1）追加資料</li> <li>・地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要</li> <li>・地域公共交通のリ・デザイン</li> </ul>					

お手元の資料に不足がある方はいらっしゃいますか。

(事務局)

それでは、議事に入らせていただきますが、その前に本日20名の委員のうち17名の委員の皆様にご出席いただいておりますので、会議開催にあたる定足数に達していることを、ここに報告させていただきます。また、会議の議長は、要綱第4条の規定によりまして、会長がその任にあたることになっておりますので、高田会長にお願いいたします。それでは、よろしくお願いたします。

(議長)

それでは、しばらくの間、議長を務めさせていただきます。最初に、会議録の署名委員を2名指名させていただきます。宮原委員と、戸森委員にお願いしたいと思います。会議録は、後日、調製の上、お持ちしますので、御確認の署名をお願いします。次に、この会議は原則公開となっておりますが、傍聴の申し込みはありますか。

(事務局)

傍聴の申込は、3名でございます。

(議長)

傍聴を許可することに御異議ありませんか。

(委員)

異議なし。

(議長)

それでは、傍聴の許可をいたします。事務局は、申込みをいただいた方を入室させてください。

それでは、これより議事に入らせていただきます。次第にございますように、(1)報告事項2件、(2)協議事項1件、(3)情報交換及び(4)その他となっております。

はじめに、(1)の報告事項、①公共交通の利用状況についてですが、まずは「デマンドタクシー」の利用状況について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

・公共交通（デマンドタクシー）の利用状況について資料1により説明。

(議長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(議長)

委員の皆様から御質問等ないようでしたら、私からさせていただきます。タクシー事業者様に伺います。料金改定により、利用者が微減し、補助額が増加しているとのことでしたが、料金改定前後で利用者の需要の変化はありますか。

(仲條委員)

駅から乗車する場合以外、迎車料金と初乗り運賃を合計すると1,000円（利用者負担800円）でスタートとなるため、以前より割高に感じ、乗り控えをしている方がいるように感じています。実際に街で、「今まで月3回使っていたが、負担が大きいため2回にしたほうがいいかな」といった会話を聞きました。

(議長)

その他ございますか。ないようであれば次に進みます。

続きまして、「市内循環バス」の利用状況について、事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

・公共交通(市内循環バス)の利用状況について資料2及び資料2-2により説明。

(議長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(議長)

私から1点質問させていただきます。デマンドタクシーの利用に掛かる自己負担額が高くなったことに伴い、一部のデマンドタクシー利用者が循環バスの利用に替えたと考えられるでしょうか。循環バスの利用者が増えた要因は何でしょうか。

(事務局)

実際に調査を行ったわけではありませんので、従来デマンドタクシーを利用していた方が循環バスの利用に替えたという事実は把握しておりません。令和2年度以降増加傾向にあり、令和5年度も同じように増加したものと考えております。

(議長)

続けて、路線バスの利用状況についてもここでお聞かせいただきたいと思えます。

(井上委員代理)

市内6路線あり、利用者数は、コロナ禍前は合計約260万人でしたが、令和5年度は約230万人であり、コロナ禍前の数字には戻りきっていません。今後もコロナ禍前の数字まで戻るの難しいと想定しております。

(梁瀬委員)

コロナ禍でも運行台数を減らさずに運行してきましたが、リモートワーク等により利用者数はコロナ禍前と比較すると減少しています。運賃改定

を行ったため、収入としては、コロナ禍前の9割程度まで戻ってきています。

(議長)

路線バスの利用状況について報告が終わりました。御意見等ありますか。

(議長)

私から1点質問いたします。リモートワークにより利用者が減少しているとありましたが、定期利用者が減少しているのでしょうか。

(梁瀬委員)

定期利用者は減少しています。運賃改定により収入は回復してきていますが、利用者数は回復していません。

(議長)

路線バスの状況を踏まえると、なぜ市内循環バスの利用者数が伸びているのかわかりませんが、公共交通として市民に定着してきたということでしょうか。

(議長)

続けて質問させていただきます。資料2の(6)の表がありますが、デマンドタクシーの1件あたりの補助額を教えてください。

(事務局)

令和5年度のデマンドタクシーの1件あたりの補助額は861円です。令和4年度は797円、令和3年度は789円となっております。

(議長)

もう1点質問させていただきます。燃料費が上がった場合に、循環バスの補助金を追加で支給するようなことはあるのでしょうか。それとも、当初補助金額は確定しているので、事業者で対応することになるのでしょうか。

(事務局)

翌年度予算の要求時に、事業者に概算で運行経費を提出していただいております。今まで、当初確定しました補助金額で不足したということはありませんでしたが、不足する状況が発生した場合は、協議のうえ対応していくことになります。

(議長)

その他ありますか。

(議長)

それでは、鉄道の利用状況報告をお願いいたします。

(宮原委員)

東武東上線の利用状況についてですが、令和2年度を底としまして、令和5年度は前年比微増となっております。コロナ禍前の平成30年度と比較しますと、定期外利用は95%、定期利用は85%となっており、定期利用の回復が鈍くなっています。

定期外の利用促進として、イベント等を行っています。今年は、東松山・比企広域観光推進協議会と「春の花めぐりスタンプラリー」を実施しました。また、東松山駅の発車メロディーを市歌やぼたん音頭に変更しました。今後、高坂駅でも変更予定であり、自治体と協力している状況であります。

近年、鉄道敷地内での事件が多発していることから、7月1日に高坂駅のホーム上で東松山警察署と合同で不審者対応訓練を実施し、安心安全利用の促進に取り組んでいます。

(議長)

何か御質問等ありますでしょうか。

ないようであれば、タクシー事業者様に改めて利用状況等についてお話をいただけますでしょうか。

(仲條委員)

今年4月より日本版ライドシェアが始まっております。

当社として、現在参入する考えはありません。東松山市において、タクシーが絶対的に不足しているとは考えておりません。不足しているとすれば金曜の深夜といった限られた時間だと思えます。そのため、今後も通常営業時間内の営業を充実させていきたいと考えています。

(杉本委員代理)

森林公園駅と空港間を結ぶバスの運行が再開し、深夜・早朝にタクシーを利用したい旨の連絡が入りますが、営業時間外のため対応が難しいといったやり取りが週1回程度発生しています。

日本版ライドシェアについて、タクシーの台数が不足している、不足していないという考え方は事業者と利用者によって違うと思われま

(齋藤委員)

利用者はコロナ禍前までは戻っていませんが、徐々に回復してきています。ただし、夜の利用者は減少したままであり、会社単位など大人数での飲食の機会がなくなったままなのではないかと思えます。

利用される時間に偏りがあり、同一時間帯に集中することによりお待たせしてしまうこともありますが、それ以外の時間は閑散としていることもあり、特に日曜祝日は平日の半分程度の利用に留まることもあります。

(杉本委員代理)

利用者が集中する時間に問合せがあっても、会社としてお断りすることはありません。「〇〇分程度お待ちください」と案内をしていますが、待ち時間が20分以上ですと、利用者側から断られることが多いです。

(議 長)

それでは、これで①公共交通の利用状況については終了いたします。

続いて②地域公共交通計画に係る事業計画について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

・地域公共交通計画に係る事業計画について資料3及び資料4により説明。

(議長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(戸森委員)

取組1-⑤地域の移動資源とは具体的にどんなものでしょうか。

取組3-①バス待ちスポット7カ所とは具体的にどこに設置されているのでしょうか。

高齢化社会が進む中で、高齢者が求めているものは、利用しやすい移動手段であり、デマンドタクシーの利用者負担が上がっていることや、循環バスが2ルートのみであることについては、見直しが必要だと思います。

取組6-③シルバー・サポーター制度の対象年齢65歳以上というのは世間との感覚に相違があるのではないのでしょうか。近年は、70歳まで働いている方が多い印象があります。

(事務局)

地域の移動資源については、自家用有償旅客運送やスクールバス、企業バスを想定しており、こうしたものを活用できるか事例の情報収集や必要性を検討して参ります。

バス待ちスポットについては、東松山市民文化センター、高坂丘陵市民活動センター、松山市民活動センター、東松山市役所、大岡市民活動センター、唐子市民活動センター、東松山市立市民病院の7カ所に設置しております。

デマンドタクシーや市内循環バスの見直しにつきましては、今後、地域公共交通会議において、交通事業者様の御意見も伺いながら、時代に合った事業を行えるよう検討して参ります。

シルバー・サポーター制度については、御意見として頂戴します。

(議長)

その他ございますか。

(杉本委員代理)

取組2-②駅前広場の整備等について、東松山駅、高坂駅のタクシーのりばにカメラは設置できないでしょうか。設置することで混雑状況の把握や犯罪の抑止に活用できると思われます。

(事務局)

混雑状況の把握のための設置となると、対応は難しいと考えております。なお、現在、両駅に防犯カメラは設置しておりますが、画角については、警察と協議をしたうえで決めておりますので、トラブルの状況等を踏まえ、今後、画角の変更の必要性があれば警察と検討してまいります。

(杉本委員代理)

駅のタクシーのりばに並んで待っている方とアプリで配車した方との利用者同士のトラブルや白タク被害の防止にもつながり、一市民としてカメラがあつてマイナスなことはないと思ひ提案させていただきました。

(議長)

その他ありますか。

(議長)

私から意見させていただきます。取組3-①バス待ちスポットについてです。試みは良いことですが、距離が極端な設定であるのと、行政の関係している施設しか設置されていないので、民間の事業者にも協力してもらったらいと思ひます。50メートル圏内という設定を100メートル圏内にするなど、柔軟に対応したらいいと思ひます。参考意見ですので回答は求めません。

(井上委員代理)

バス待ちスポットについて、他の自治体で、コンビニやスーパーに協力してもらっているところがございます。

(議 長)

その他ありますか。

私から質問いたします。取組4のバリアフリー事業について、自治体は周知するのみで終わりですか。

(事務局)

ノンステップバスの補助金についてですが、市内を通る路線バスにおいては、令和5年度までの補助によりノンステップ化が完了しております。今後は、国や県に対して補助制度の要望ができたらと考えております。

(齋藤委員)

ユニバーサルデザインタクシー導入の補助制度があるのでしょうか。初めて聞きました。

(事務局)

市からの補助はございません。市は補助の実施主体としてではなく、ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進する実施主体であるという意味になります。

(齋藤委員)

ノンステップバス導入促進と同じ内容に受け取ることができるので、表現を変えた方がいいと思います。

(議 長)

事務局は次回以降、意味が伝わるようにしていただければと思います。

(戸森委員)

取組 6－②公共交通に対する市民意識の醸成として、市広報誌に公共交通に関する特集を掲載するとのことですが、掲載を年度末の3月号にした理由を教えてください。

(事務局)

バスの乗り方教室は11月に行う予定ですが、こちらの記事についても掲載するためのスケジュールであることと、4月から新生活が始まる方向けにPRができることが3月号の掲載にした理由でございます。

(議長)

では、こちらの議題は終了します。

確認ですが、協議事項について、ベースは市で揉んでいただきたいと思います。公共交通会議委員が具体的な要望・提案をした場合、取り込める余地はあるのでしょうか。

(事務局)

委員の方からの御要望、市民の方からの御要望、事業者の方からの御要望等を合わせて、公共交通をどのように維持していくか、より良い方策を探っていくこととなりますので、御要望・御提案について検討の余地はあるものと考えております。

(議長)

わかりました。

では、議題(2)協議事項に進みます。事務局より説明をお願いします。

(事務局)

協議事項の①、市内循環バスとデマンドタクシーに対する「要望・課題」について、説明いたします。

市内循環バスとデマンドタクシーですが、それぞれのサービスの特性を生かし、かつ相互に補完し合いながら公共交通空白地域の解消を進めているもので、市内全域の公共交通ネットワークを形成する上で、いずれも重要

な役割を果たしています。互いに関連する事業内容でありますので、合わせて説明をさせていただきます。

まず、市内循環バスに対する要望ですが、議会一般質問で、ルートの変更あるいは拡大に関する要望がございます。具体的には、上唐子方面へのルート拡大などです。上唐子方面のルートは、平成28年に行った利用実態調査の結果に基づき、乗客数が少ないことから平成29年に廃止となりましたが、今月上旬、上唐子地区の住民より、日常生活や社会参加を支えるものとして「上唐子地区市内循環バス運行の復活を求める要望書」の提出がありました。

このほか、増便に関する要望もあり、具体的には、市民病院で午前中に診察を受けた帰りの便、お昼前後の時間帯に便が少ないなどの声があります。

続いて、デマンドタクシーに対する要望ですが、議会一般質問では利用料金に対する要望をいただいています。具体的には、低料金で利用できる「乗合型デマンド」などの導入の提案です。また、デマンドタクシーは便利であるが利用料金が高いため、安価な市内循環バスの充実を望む声も多くあります。

こういった要望がある中、市といたしましては、

- ・公共交通ネットワークを形成・維持するための財源の確保
- ・市内循環バスのルート拡大や増便、乗合型デマンドの新規導入などについて、2024年問題に直面する交通事業者において対応が可能か
- ・既存の公共交通との兼ね合い、公共交通全体のバランスや持続可能性といった課題があるものと考えています。

(議 長)

説明が終わりました。御質問や御意見はございますか。

(議 長)

デマンドタクシーについては、今後はどのように維持していくかという

ステージに来ていると思います。乗合型であれば、利用者としては負担が安く済むということが議員さんの御意見だと思いますが、今後、システム導入をしたうえで乗合型タクシーを導入するか検討の余地はあると思います。ただし、システム導入には経費が掛かることですから、すぐに実行するのは難しいので、時間をかけて検討していくべきだと思います。

(議長)

循環バスについては、車両数の見直しとコースの見直しは関係があったのでしょうか。

(事務局)

車両数の見直しとコースの見直しは関係ございません。

(議長)

循環バスについて、エリアはカバーしているものの、所要時間が長くかかっていたことにより利用者数が伸び悩んでいたため、コースを見直した経緯があったと思います。要因は明確にはわかりませんが、現在、利用者数が順調に伸びている状況ですので、コースの変更等はせず、今の状態を維持していった方がいいと思います。

上唐子地区に安く利用できる公共交通がないということですが、長期的には、需要があるのであれば、エリア限定の小型ワゴンタイプのバス・タクシー導入の社会実験をやってみてもいいと思います。現在需要が伸びている循環バスを以前のような冗長なコース設定に戻すことは難しいと思います。

近年、公共交通事情も目まぐるしく変わってきておりますので、動向を注視していくべきだと思います。

(議長)

国土交通省様から何かアドバイスはございますか。

(高木委員)

ライドシェアについてですが、日本型ライドシェアが普及するには、事業者側の採算が取れないと難しいと思います。それを考慮すると、東松山市周辺よりも県南地域の方が適していることになってしまいます。東松山市に合ったライドシェアの方法として道路運送法第78条第2号と第3号のどちらが適しているのかよく議論した方がいいと思います。

(議長)

ライドシェアについてのお話が出ましたので、(3)情報交換に移ろうと思いますが、(2)協議事項については、今後も継続して協議していくということによろしいでしょうか。

(事務局)

この協議につきましては、継続して行っていくものになります。今後、乗合型タクシー等について、市としても自治体間で情報収集していきますが、事業者様におかれましては、事例や利用者からの御意見など何か情報がございましたら御提供をお願いいたします。

(議長)

今後も協議を継続していくということで、(2)協議事項は終了にします。それでは、(3)情報交換に移ります。日本版ライドシェアについて、東松山交通から情報交換をお願いします。

(齋藤委員)

昨日開催された、地域産業活性化ワーキンググループでの話によりますと、日本版ライドシェアが先行して始まっている東京(特別区・武三)は、7月の第1週目の稼働率が1台当たり1.6回であり、埼玉の県南中央地域が0.5回とのことでした。また、都内の大手のタクシー事業者がライドシェアのドライバーを募集したところ、約1,000名の応募に対し、内定者は50名程度となったとのことでした。これは、自家用車をタクシーとして使用するため、車両の審査基準を厳しくしたことが要因だそうです。大阪でも同様に約2,000名の募集に対し、内定者は30名程度だったそうで

す。勤務希望曜日、時間等の条件が合わないことも課題として上がっている  
そうです。

東松山市に関しては、タクシーが不足しているとは思えず、また、アプリ  
での配車のみとなると、事業として成立させるにはかなり厳しいと思いま  
す。

(仲條委員)

自治体主導のライドシェアというものがあり、その中で福祉有償運送は  
県から生活サポート事業として補助金が出ていたそうです。タクシー事業  
者として、有償福祉輸送導入により、顧客を取られてしまうことは脅威で  
すので、タクシーが不足しているという状況を作らないようにしていきたい  
と思います。

(杉本委員)

県南西部地域は認可が下りればライドシェアを導入してよいことにはな  
っていますが、課題は山積みであります。課題として、アプリ配車のみであ  
ること、支払いはキャッシュレスのみであること、営業許可されている時間  
帯が週末の夜間のみであることなどがあります。週末の夜間のみですと、飲  
酒された方の送迎が主体となってしまう、公共交通としての意味合いと異  
なってしまうのではないかと思います。

観光タクシーは、ライドシェアとして2台許可が下りていますが、東松山  
エリアで営業は難しいので、県南地域で営業をして動向を見ていきたいと  
思っています。

公共交通としてのタクシーは、お客様を安全に目的地に輸送するだけ  
ではなく、細かいサービスや接客などを伴うものなので、今後もプロである私  
たちに任せていただくとありがたく思います。

(議 長)

ありがとうございました。この議題につきましては、次回以降も新しい情  
報などありましたら御提供をお願いいたします。

それでは、(4)その他に移ります。本日配布した資料について説明いたしま

