

会 議 録

会議の名称	令和3年度公共交通に関する意見交換会	
開催日時	令和3年12月16日(木)	午前10時00分から 午前11時58分まで
開催場所	吉川市役所 303・304会議室	
出席委員(者)氏名	吉田樹委員、高崎康男委員、高橋健太郎委員 中島新太郎委員、石井亮英委員、立澤孝一委員、熊谷功委員 渡辺健一委員、岩岸耕平委員、荻原政晃委員、須賀英明委員 富川浩光委員、中村孝裕委員、鈴木剛彦委員 小川ゆかり委員、根岸甚高委員	
欠席委員(者)氏名	飯田勝委員、深井啓光委員、和佐見文男委員	
担当課職員職氏名	政策室 室長 浅水明彦 副室長兼政策室主幹 岡崎久詩 企画担当副主幹 油川誠 企画担当副主幹 相川美佐子 企画担当主事 三浦雄太郎 企画担当主事 西村真大	
会議次第と会議の公開又は非公開の別	[次第] 1 開会 2 市長あいさつ 3 自己紹介 4 議事 (1)市内公共交通に関するこれまでの取組等(事務局から) (2)意見交換 吉川市の持続可能な公共交通の充実に向けて 5 その他 6 閉会 [公開・非公開]公開	
非公開の理由 (会議を非公開にした場合)		
傍聴者の数	0名	
会議資料の名称	次第 ・開催要領 ・参加者名簿 ・資料(冊子)「令和3年度 公共交通に関する意見交換会」 ・バス時刻表 ・吉川市内路線バス案内図 ・傍聴要領	
会議録の作成方法	<input type="checkbox"/> 録音機器を使用した全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 録音機器を使用した要点記録 <input type="checkbox"/> 要点記録	
会議録確認指定者	根岸甚高委員、立澤孝一委員	
その他の必要事項		
審議内容(発言者、発言内容、審議経過、決定事項等)		
	1 開会	

市長	<p>2 市長あいさつ</p>
	<p>3 自己紹介</p>
事務局	<p>4 議事 委員長及び副委員長の選任 委員長を吉田委員、副委員長を高崎委員に選任。</p> <p>(委員長及び副委員長あいさつ)</p>
委員長	<p>5 議事 議事開始前に本日の議事録署名委員を選任したい。根岸委員、立澤委員に議事録署名委員をお願いしたい。 (両名、了承)</p> <p>傍聴要領に基づき、会議を公開としたいがよろしいか。 (異議なし)</p>
事務局	<p>(1) 市内公共交通に関するこれまでの取組等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内公共交通の取組 ・公共交通の現状 <p>事務局より、資料を用いて説明。</p>
委員長	<p>これまでの経緯を含め、色々ご説明いただいたが、事務局に事実確認を含めて伺い、整理をしていきたい。資料の中で、コミュニティバスの廃止と同時に民間事業者による路線バスの運行を基幹とした公共交通網の整備を促進したとあるが、全国の大多数の自治体では、バスの形態や目的など、明確な政策目標をもって、それを合理的に提供することのできる交通事業者をお願いをするという形態が多い。吉川市の場合、どこまで事業者に委ねて路線網を構築したのか。</p>
事務局	<p>コミュニティバスを走らせていた時期から、特に旭地区・三輪野江地区にも路線バス網を確保していきたいという考えから、事業者の方との協議を重ねて、ジャパンタローズ、グローバル交通に新規参入をいただき、当該地区の運行をお願いしてきた経緯がある。</p>
委員長	<p>市街化調整区域に路線を持つ事業者に対し、運行費補助を出していると思うが、資料の実績を確認すると、補助対象は4社あるにも関わらず、令和元年度や令和2年度には、2社もしくは3社にしか交付していないようである。この内容について確認したい。</p>
事務局	<p>令和元年度については、東武バス、茨城急行の路線で計算上の赤字が無かったことから、補助金交付が無かった状況であり、令和2年度についても、同様の理由で茨城急行が補助金の交付の対象外となっている。</p>
委員長	<p>元々バス路線を有していた事業者は、計算上の赤字にならないこともあるが、規制緩和後に新規参入した事業者については、基本的に赤字になっているという状況か。</p>
事務局	<p>そのとおりである。旭地区・三輪野江地区の利用者が少なく、採算性の低い地域を担っていただいている状況となっている。</p>

委員長	旭地区・三輪野江地区を担う事業者においては、赤字を全て補填できるかは別にして、運行を継続するためのインセンティブとして補助金を交付している。逆を言うと、市街化区域を運行している路線を持つ事業者については、専ら自主的に参入いただいているという解釈でよろしいか。
事務局	そのとおりである。
委員長	<p>関東近郊では、路線バス事業者の赤字について、自治体が多くを負担するケースが多いが、吉川市では市街化調整区域を走る事業者に対する補助はあるものの、基本的には事業者の創意工夫によって路線網が確保されてきており、恵まれた環境下にあったという事実がある。</p> <p>ただ、コロナ禍において、土日祝ダイヤになっている事業者がある現状のため、現在の手法がどこまで持続可能であるのかということは考えていかなければならない。また、市民の方にこのような路線がどのように必要とされているのかという部分を確認しなくてはならない。同様のことを前回の会議の附帯事項として述べさせていただき、本日の場が設定されたわけである。</p> <p>事業者を確認したい点がある。新規事業者であるグローバル交通に伺うが、コロナの前後の運行状況や課題、あるいは吉川市内で良い路線を展開していくための市への要望、市民の方の利用方法など、ご意見をいただきたい。</p>
委員	<p>コロナ禍において、利用者数は減っているが、元々そこまで多かったわけでもない。ただ、現在は土日祝ダイヤで運行している路線があり、仮に平日ダイヤに戻したとしても利用者はそこまで増加しないのではないかと考えている。ただ、利便性の面を考えると、交通を担うものとして、早めに平日ダイヤに戻さなければならぬと思っはいるが、周辺地域のバス利用者の人数は限られており、増やした分だけ運行費がかかり赤字が増大していくものと捉えている。</p>
委員長	<p>増やしたいとは思っているが、利用者数が変わらなければ赤字が増えるだけであり、なかなか踏み切ることが出来ないということだと思う。コロナ前と後に分けていただき、前で考えると利用者数の伸びはあったのか。</p>
委員	<p>頭打ちの状態だった。小松川の工業団地の路線を持っているが、コロナにより利用者が大幅に減ってしまった。三輪野江方面を運行している路線については、そこまでの変化はない状況である。</p>
委員長	<p>コロナ前は頭打ちではあったが、安定した状態であったため、収支の計算は立てられたが、コロナ禍による需要減少を中々取り戻せずにいるということだと思う。ちなみにコロナによって何割くらい減っているのか。</p>
委員	<p>最大の時と比べると一時は3割程度にまで落ち込んだが、現在は7割程度まで戻ってきている状況である。</p>
委員長	<p>三輪野江方面は変わらないが、工業団地での需要が減ったことにより、最大時の3分の2程度の需要になっている。この状況で元の便数に戻すとすると、収入は3分の2であるわけだから、残りの3分の1の部分を補う手立てが無いと厳しいというところか。別事業者にも聞いていきたいのだが、東武バスはいかがか。</p>
委員	<p>最大で半減まで落ち込んだ。理由としては、通勤の方の需要が減ってしまったことが考えられる。最近は大分戻ってきているが、2割程度はやは</p>

	<p>り戻って来ない状況である。グローバル交通と同じく、三輪野江方面を走る路線があるが、元々需要が多くない状況であったため、減少率としてはそこまで変わっていないと考えている。</p>
<p>委員長</p>	<p>2割減ったとのことであるが、朝夕と昼の利用があると思う。同じ減り方でも、悪い減り方とそうでない減り方がある。朝夕のピークに対して車両台数を当て込んでいるから、朝夕が減って昼間が大きく減らなければ、利用自体は平準化されるので、供給の効率はむしろ上がるかもしれない。これは悪くない減り方である。逆に、朝夕はそれなりで、昼が減ってしまうと供給効率が悪くなってしまうので、人数が減った以上に悲惨ということもある。吉川近辺ではどうか。</p>
<p>委員</p>	<p>朝夕の方が減っているように感じている。日中については、外出する方が増えてきたためか落ち着いている。バスについては、密になるのが嫌だという利用者の声をいただくことが多いため、コロナ前と同じ運行状況で行っている。</p>
<p>委員長</p>	<p>コロナ前はフルで乗客を乗せることが出来たが、現在は密にならないように人数を絞って載せなければならないため、バスの本数自体は減らすことが出来ないということである。朝日自動車も傾向は同じか。</p>
<p>委員</p>	<p>同じような傾向である。当社の路線は、一部しか吉川市内を運行していない。越谷駅・南越谷駅に接続している路線になるが、越谷レイクタウン駅ができたことにより大幅な減収となってしまった。コロナ禍の前から黒字には届かないような路線ではあったが、周りの路線で補填をしながら、何とか運行しているような状況である。</p>
<p>委員長</p>	<p>茨城急行はいかがか。</p>
<p>委員</p>	<p>補助はいただかなくてもやっていけている状況である。運行本数を確保するため、減便を避けるようにやってきたが、休日が全く戻らないと感じている。平日は、8割程度戻ってきているが、休日の一度離れてしまったお客様は中々戻ってこない。</p>
<p>委員長</p>	<p>これについては、全国的に同じ状況である。近隣市に大きなショッピングモールなどもあり、出かけられるまちであるため、休日の路線網も確保はしていたが、全体として厳しくなっている。そのあたりの現状が確認できたと思う。</p> <p>市街化調整区域では、元々利用者が多くなかったため、影響はあまり出ていないが、市街化区域では8割程度に落ち込んでいる状況であり、休日についてはさらに状況が悪いということが共通している。また、各社ともに言えることは、コロナによる密を回避するという点で、減便せずに運行したいとは考えているが、補助金等も無い中でどこまでやれるのか、あるいは事業者によっては、復便ができるのか等の不安を抱えているというマクロ的な現状は掴めたのではないかと考えている。</p> <p>供給は厳しいということが皆様にお分かりいただけたところで、それを利用する市民がどのような課題や意識を持っているのかという点について、見ていきたいと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>(1) 市内公共交通に関するこれまでの取組等 ・市民の交通ニーズ 事務局より、資料を用いて説明。</p>

委員長	<p>37 ページから 42 ページの内容が市民意識調査となっており、毎年の経年比較が可能なものとなっている。直近の調査は、令和 3 年度ということでコロナの影響を見て取ることができる。39 ページでは、公共交通に対する不満が掲載されているが、鉄道について「最終電車の運行時間が早く、不便を感じるから」という項目が、令和 2 年度と令和 3 年度で大きく数値が変わっている。このことから、人々の動く時間が早くなっていることがわかる。バスについても、減りが緩やかではあるが同じ事が言え、ニーズが変化してきていることがわかる。42 ページの「バスを利用しない理由は何ですか」という設問では、「バス停までの距離が遠い」と回答する割合が令和元年度から令和 3 年度までの間で倍増している。バス停から 300 m・500mの円内にほとんどの地域が入り、充実しているという説明もあったため、今回のような結果になった理由がわからない。分母が少ないということが考えられるが、事務局は把握しているか。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり、この設問の回答数が 156 人となっており、一人の選択により大きく結果が変わってしまう可能性がある。また、無作為抽出により、美南地区の方の回答も多く入っている状況であり、美南地区では路線バスがほとんど走っていないため、このような結果になったということが考えられる。</p>
委員長	<p>地区を細分化できるのであればそのような調査結果も見たい。34 ページを見ていただくと、ほとんどの地域が円内に位置しているが、バス停によって一時間に 4, 5 本来るものもあれば、一日に 10 本程度のものもある。市民の方は、自分にとって使い勝手の良いバス停までは距離が遠いと考えている可能性もあることから、単に距離だけではなく、そこで提供されているものが見えてくると、どのように市民の評価を得られるのかという部分がわかると思うので、そういった部分をもう少し深掘りして分析してみると良い。次に美南地区の地域の方が感じている課題などを聞いてみたい。</p>
委員	<p>高齢化率が低く、比較的自家用車で動いている人が多い。また、美南の住所では、8 割方が駅まで 10～15 分で歩いてしまうので、そこまで公共交通に不便することはない。ただ、市役所に向かうバスがないという話を耳にすることは少なからずある。</p>
委員長	<p>次に吉川駅の南口エリアの話も聞きたいと思うがいかがか。</p>
委員	<p>昨年のタクシー会議から参加しているが、バス便が年々減っているのは、事業者の経営状況が厳しいからなのか。そうなのであればどのように対応していくのかという話し合いをしたい。</p> <p>また、移手段のない高齢者が増えていることから、中曽根地区の地域ケア会議において、タクシーチケットの交付対象にしてもらえるよう市に請願するという話も出ている。中曽根地区だけでなく、道庭・高久といった吉川駅まで 15～20 分程度の地区も同様である。</p>
委員長	<p>事業者の中でも、コロナ前から従業員の確保が難しいという問題があり、今回のような会議に出てくる方が自らハンドルを握っているというケースもあるため、対話や議論の時間が十分に持たないという問題があるが、バス事業者が市と話し合いの場を持つということはあるのか。</p>
事務局	<p>コロナ前は年に 1 回は事業者を訪問し、意見交換やまちづくりの情報提供を行っていた。昨年はタクシーに関する会議があり、電話にて経営状況なども伺っており、話し合いの場の必要性はあると考えている。</p>

委員長	<p>事業者は、秋冬あたりから次年度のダイヤ改正などを検討し始めることから、話し合いについてはそれより前が望ましく、時期を選ぶものになる。また、住民の意見を事業者に伝える場がない。直接問い合わせるのは事業者側から見るとクレーム処理と捉えかねないため、このような話し合いの場があるとよい。</p> <p>事業者・市民・行政の関わり合いにも様々な形があると思うが、埼玉県内で3者が上手く対話できているような例はあるか。</p>
委員	<p>川島町は会議のほかに部会を設けており、そこで検討したものを会議に持ち込む。会議は議決事項が入ってくるため、その前に住民が話し合える場があるのは良い部分である。</p> <p>また、どこも同じような問題を抱えているが、ダイヤが使いづらいなどの理由で経営が回らなくなり、代替交通が出てくると元の路線がなくなっていくという本末転倒な結果となってしまう。新たな移動手段を確立していくのか、既存の交通手段の活用を考えるかのどちらかを選択しなければならぬ。</p>
委員長	<p>これはとても重要な問題提起である。先程、中曽根地区の地域ケア会議でタクシーチケットの請願という話が出たとのことであったが、例えばもう少しバスの本数が増えたり、バス停が工夫されたり等あれば、それなりに代替できると感じるか。</p>
委員	<p>利便性が重要であり、少し増えただけでは乗らないと考えられる。</p>
委員長	<p>現状は、土日祝ダイヤとなっており、吉川駅発は 8:40 のバスの後が 11:00 となっているが、せめて 1 時間に 1 本は欲しい。どのバス会社も 1 時間に 1 本は確保している。よく経済原理で運賃を下げれば乗客が増えるかという議論があるが、下げた分だけ増えるわけではなく、ある程度経済原理が働くのは 1 時間に 1 本までである。これを下回ってしまうと本当に特定の人しか利用しなくなってしまう。吉川市の考える交通が特定のニーズに絞ったものなのであれば、1 時間に 1 本は必要ない。地方などの顔が見える社会であれば、その人たちが利用する時間にバスを走らせればよく、場合によっては週 2 本でも問題ないが、吉川市はそうではない。人口が増え、それなりの密度もあるとなれば、何が目的となるのかを考えなければならぬ。吉川市の路線バスは、様々な企業に参入してもらったという経緯がある一方で、何を狙って、今路線バスの政策を打とうとしているのかを事務局に確認したい。</p>
事務局	<p>これまでは鉄道駅への通勤通学のアクセスが中心であったと考えているが、そのような中で高齢化の問題もあり、市民の生活を公共交通で支えられるところは支えていく必要がある。タクシー事業で言えば、チケットの枚数は、生活を支えるという面で、まず通院分は支援したいという考えの下、制度設計を行わせていただいた。</p>
委員長	<p>タクシーチケットについては、通院回数から考えて半分くらいはケア出来るレベル感にもっていくことを考え、今の枚数に合理性があるという設計であった。それはタクシーチケットという 1 つの事業を設計する時にそのような議論を打ち出しただけであり、市の交通がまちづくりの道具だと言われても、何を目論んで公共交通を考えていくのかという、もう少し上の戦略を考える必要があるかもしれない。民間が主導でやってきたエリアは、このような議論が難しいというのも事実である。</p> <p>荒川区において、民間が走らせていたコミュニティバスが来年 3 月で撤</p>

	<p>退するという話があったが、収支率は 3 割で補助金をもらわずに走らせていたとのことである。継続を求める陳情があったにもかかわらず、議会においてほぼ全会一致で棄却されたとのことあり、これは区において明確な合意形成が成されていないことによるものだと考える。その結果として、代替手段を用意することになったわけであり、バスへの補助金は出さないのに代替手段の予算はつけるということが合理的な手段と言えるのか。考える必要がある。</p> <p>市長 南部地区に関するご指摘の内容は承知しており、現在バスの補助金が 1500 万で、タクシーチケットが 1200 万となっており、合計 2700 万である。10 数年前に廃止したバスが 3300 万の予算で、持続していくことが難しいということで廃止したにもかかわらず、既にその数値に近い金額へと近づいている状況である。中曽根地区は駅から 2km 圏内であり、ここをタクシーチケットの対象としてしまうと市内のほぼ全域が対象の地域となってしまう、金銭的にも制度が成り立たなくなってしまう。</p> <p>また、既存の公共交通を担っていただいている事業者を支えていきたいと考え、補助金を交付しているが、どうしても本数が足りないということで、補完的にタクシーチケット事業を行っている。その中でバスの営業に影響しないように、市民の利便性を向上させることが出来るギリギリのラインとして実施している。全てをタクシーに移行するのは財政的に難しく、人材的にも業界の方たちは難しいと考えると思われ、バスも補助金がなくなれば成り立たなくなってしまう。</p> <p>ネオポリス地区では住民同士での買い物支援が始まっている。利便性を求めるのであれば、ある程度利便性を抽出して、カテゴリズを行い、A の利便性にはこの手段、B の利便性にはこの手段というようにある程度細分化していかなければならないのではないかと考えている。目的が決まっている細分化された手段に市が補助を行うことは考えられるが、タクシーのように何でも満たすような事業に市が全額負担するというのは持続可能な手段ではないのではないかと考えている。</p> <p>委員長 タクシーチケットの検討委員会の時にも話したが、タクシーで全てやるのはお金の面もあるが、台数や人員など供給面からも難しい。この状況については、現在も変わらないか。</p> <p>委員 コロナ禍になり 3 割の従業員は辞めた。埼玉県全体で見てタクシーの稼働率は 56% となっており、吉川市も同じくらいである。台数は 2 社で 65 台となっており、個人タクシー 3 台を合わせると 68 台である。稼働しているのは、日曜日で 15 台程度、金・土曜日で 33 台程度、月～木曜日で 23 台程度である。中曽根地区から美南地区へと移動するには、さくら通りを通らなければならない上に横断できる箇所が限られている。配車を行う際にも回り道が必要となり時間を要するとともに料金が高くなってしまっているのが現状である。</p> <p>市長 稼働率が 56% という話は、コロナによって保有している 65 台の 56% である 30 数台しか稼働させることが出来ていないということか。</p> <p>委員 コロナ前から 65% 程度の稼働率であったが、コロナでさらに 10～15% 程度低下し、56% の 30 数台しか稼働できない状況である。</p> <p>三輪野江方面については、主に三郷の事業者 2 社が対応していたが 1 社が廃業したことに伴い、その客が流れてきている状況である。三輪野江方面の利用者については、目的地が三郷市内になることが多く、送迎して戻ってくるのに多くの時間を要してしまう傾向がある。</p>
--	--

<p>委員長</p>	<p>2社で保有台数60台程度、実働率が5~6割、コロナ前でも7割を割っていたというのが埼玉県の特徴である。常時動かせるのが36台程度であり、回送や実車にかかる時間を考慮すると1時間で捌ける人数は30数人程度ではないかと推測できる。そのため、タクシーチケットも市街化調整区域を前提とし、周辺自治体タクシーも使えるという制度にしたことで成り立っているが、これを駅周辺や人口が多い地域に適用としたときには、供給が追い付かなくなってしまう。埼玉の他自治体でやっているオンデマンドタクシーについて、台数の確保をしたとしても市の端から端までの利用となってしまうと、1,2時間先までは乗れない状況となってしまうため、やはりバスとタクシーチケット、先程出てきた福祉的な送迎サービスのようなものをどう組み合わせていくか、そのさじ加減をプランニングしていかなければならない。</p> <p>残りの2地区にも聞いていきたいと思うが、まず吉川中央地区はどうか。</p>
<p>委員</p>	<p>路線バスが10分に1本程度は運行しているため、ありがたく感じているが、越谷方面に向かうバスが無くなってしまったことに少し不便を感じているところである。</p>
<p>委員長</p>	<p>旭地区はどうか。</p>
<p>委員</p>	<p>タクシー券はありがたく感じている。対象者は多いが、車の運転等をしており、対象にならないという方がまだまだ多いように思う。現在は高齢化が進み、移動の手段がなくなってきているので、公共交通を皆で考えてクリアしていくことが出来れば良いと考えている。</p>
<p>委員長</p>	<p>最後に駅においての話も伺いたい。駅利用者から目的地への行き方の問合せやバスの案内など、何か寄せられる意見はあるか。</p>
<p>委員</p>	<p>現状そのような問い合わせは多くないと感じている。吉川美南駅には、タクシーが常駐していないことや、バスの路線も限られた本数しかないという事実が周知されており、利用者の方たちに認識されているのではないかと思う。</p>
<p>委員長</p>	<p>皆様の話を伺い相対的に見てみると、そこまでの逼迫感が無いように感じるが、サービスの提供という点で課題が見え隠れしているように思う。土日ダイヤで運行している事業者があることや、タクシーにおいても稼働率が6割程度であり、全てにおいて手厚いサービスを提供できているわけではないということであり、供給側の制約が少しずつ大きくなっているように感じた。</p> <p>また、若年者と高齢者のように市内で生活する人たちの人数を足したものである地域密着人口を見ると、人口減少社会という現在の局面で、この数値は2045年まで減らないというデータがある。そうなると、あと20、30年はこのまちの中でどう動いてもらうかを考える必要があると思う。実際にバス、タクシーチケット、福祉サービスなど様々な選択肢が吉川市の中にあり、なおかつバスに関しては、民間事業者の方が動いてくれており、今のネットワークが確保できているということは、他の自治体にはないアドバンテージであると感じている。</p> <p>一方で、そのアドバンテージが、このコロナ禍による需要の急減ということで、厳しい状況になっているのかもしれない。既存の事業者から新規事業者まで含めて、事業者が動きやすい環境を整え、その延長上で吉川市はこういう交通のまちづくりを目指していくのだという実現につなげてい</p>

