

## 別記様式

## 会 議 録

会議の名称	戸田市地域公共交通協議会委嘱状交付式及び第1回協議会
開催日時	令和5年4月26日(水) 午前10時00分～午前11時30分
開催場所	戸田市役所5階 501政策会議室
委員長等氏名	会長 久保田 尚 委員(埼玉大学大学院 理工学研究科) 副会長 駒崎 繁夫 委員(戸田市町会連合会)
出席者氏名 (委員)	細川 正大 委員(国際興業株式会社) 山中 隆 委員(埼京タクシー株式会社) 関根 肇 委員(一般社団法人 埼玉県バス協会) 伊藤 滋 委員(東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社) 美濃浦 優孝 委員(国際興業労働組合) 増渕 洋一郎 委員(戸田市社会福祉協議会) 溝上 西二 委員(戸田市商工会) 坂井 貴夫 委員(国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局) 西野 利彦 委員(埼玉県企画財政部 交通政策課) 小山 淳 委員(埼玉県 さいたま県土整備事務所) 舩津 宗和 委員(埼玉県 蕨警察署) 金子 エリ 委員(市民公募委員) 山岸 義照 委員(市民公募委員) 早川 昌彦 委員(戸田市都市整備部長) 小國 拓也 委員(戸田市道路管理課長) 谷島 雅人 委員(戸田市経済戦略室課長) 長友 弘毅 委員(戸田市健康長寿課長) 石橋 晴美 委員(戸田市障害福祉課長)
欠席者氏名 (委員)	高原 昭 委員(一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会)
説明のため 出席した者	なし
事務局	都市整備部 山碓次長 都市交通課 野口課長、窪主幹、高橋副主幹、今井主任、浜田主事

議 題	1 開会 2 市長挨拶 3 委嘱状交付 4 委員・事務局紹介 5 会長及び副会長の選任 6 報告事項 (1) 戸田市地域公共交通協議会の目的と役割について (2) 戸田市における地域公共交通の現状と課題について (3) 西川61系統の廃止について (4) 今後の展開とビッグデータ分析等業務について 7 その他 8 閉会
会議結果	別紙「会議の経過」のとおり
会議の経過	別紙「会議の経過」のとおり
会議資料	・次第 ・委員名簿 ・戸田市地域公共交通協議会要綱 ・【資料1】 戸田市地域公共交通協議会の目的と役割について ・【資料2】 戸田市における地域公共交通の現状と課題について ・【資料3】 西川61系統の廃止について ・【資料4】 今後の展開とビッグデータ分析等業務について

(会議の経過)

発 言 者	議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 決 定 事 項
	<p>1 開会 2 市長挨拶 3 委嘱状交付 4 委員・事務局紹介 5 会長及び副会長の選任</p>
事務局	<p>【会長・副会長の選任について】 会長の選任は、協議会要綱第5条第2項の規定により、委員の互選により定めるとされています。ご意見・質疑等あれば、お願いいたします。</p>
委員	<p>学識経験者である久保田委員が適任であると思われる。</p>
事務局	<p>久保田委員を会長に推薦する声がありました。異議等がありますでしょうか。</p>
委員一同	<p>《異議なし》</p>
事務局	<p>ご異議がないようですので、久保田委員を会長に選任いたします。次に、副会長の選任につきまして、要綱の規定により、会長が指名するものとなっております。久保田会長、ご意見等ありますでしょうか。</p>
会長	<p>副会長については、地域の代表でいらっしゃる駒崎委員にお願いしたい。</p>
事務局	<p>それでは、会長は久保田委員、副会長は駒崎委員が選出されました。続きまして、新たに会長になられました久保田委員から一言挨拶をお願いいたします。</p>
会長	<p>《会長挨拶》 戸田市のコミュニティバスは県内でもかなり早い時期から運行を開始しているが、社会情勢の変化とともに利用者からのニーズや公共交通を取り巻</p>

	<p>く状況も大きく変わってきている。それを踏まえた上で、市内公共交通をどのようにしていくか、トータルな視野で考えていきたい。</p> <p>また、戸田市では、バリアフリーやバイシクルシティの議論も活発に進められており、これらは公共交通と深いかかわりがあるものである。それらのことにも配慮しつつ、市内公共交通をより良いものとしていきたいと考えているので、皆様の知恵をお借りし、議論を進めていきたい。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。</p> <p>協議会要綱の規定により、以降の議事進行を久保田会長にお願いします。</p>
	<p><b>6 報告事項</b></p> <p><b>(1) 戸田市地域公共交通協議会の目的と役割について</b></p>
会長	<p>【資料1】について、事務局から説明願いたい。</p>
事務局	<p>《資料に沿って説明》</p>
会長	<p>ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。</p>
委員一同	<p>《特になし》</p>
	<p><b>(2) 戸田市における地域公共交通の現状と課題について</b></p>
会長	<p>【資料2】について、事務局から説明願いたい。</p>
事務局	<p>《資料に沿って説明》</p>
会長	<p>ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。</p>
委員	<p>国際興業社に伺いたい。資料2、9ページ目にシェアサイクルの実証実験に関する記載があるが、この実証実験の開始に伴い、貴社の輸送実績に影響はあったか。</p>

<p>委員</p>	<p>元々コロナの影響で輸送実績が減少していたこともあること、また、シェアサイクルの台数もまだそこまで多くはないことから、明確にシェアサイクルが原因で輸送実績が減少しているという数値的な証拠は示されていない。</p> <p>逆に今当社が懸念しているのは、シェアサイクルの普及が進むことにより、『晴れの日にはシェアサイクルを利用、雨の日だけ路線バスを利用する』という方式が一般的になってきた際、「雨の日だけ路線バスを増便してほしい」という要望が上がってくるのではないかと、という点である。</p> <p>資料1において事務局から説明があったとおり、現在のバス運転手不足は深刻であり、増便は難しい状況である。</p> <p>そういった点では、当協議会において路線バスとシェアサイクルとの役割分担を考えていただきたいところである。</p>
<p>会長</p>	<p>事務局に確認したいが、資料2の中にシェアサイクルの記載をしているということは、公共交通計画の中にシェアサイクルを位置付けるという意図があるということか。</p>
<p>事務局</p>	<p>お見込みのとおりです。</p>
<p>委員</p>	<p>①【資料2、5ページ】市で補助を出している4,000万円は西川61、62に関してのものであるようだが、当該路線が廃止された場合、補助は行わなくなるのか。それとも他の路線に補填を行うのか。</p> <p>②【資料2、6ページ】表の中で、美笹循環は埼京タクシー株式会社、西循環は国際興業株式会社がそれぞれ運行提携しているようであるが、空欄となっている喜沢・川岸循環及び南西循環は市単独で運営しているのか。</p> <p>③【資料2、7ページ】コミュニティバス利用者数推移のグラフについて、美笹循環のみがコロナ前を上回る水準まで利用者数を回復しているが、これは埼京タクシー社の特別な取り組みがあつてのものであるのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>①市の補助金はあくまで西川61、62に対するもののみです。</p> <p>②結合されたセルで分かりにくくなっていますが、喜沢・川岸循環及び南西循環は、西循環と同じく国際興業株式会社が運行しています。</p> <p>③美笹循環は高齢者の利用が多く、コロナがある程度落ち着いたことによ</p>

	<p>り、元々利用していた方が戻り、高水準な数値まで回復したのではないかと考えられます。詳細は今後調査・分析してまいります。</p>
	<p><b>(3) 西川61系統の廃止について</b></p>
会長	<p>【資料3】について、細川委員から説明願いたい。</p>
委員	<p>《資料に沿って説明》</p>
会長	<p>ただいまの細川委員からの説明に何か意見・質問はあるか。</p>
副会長	<p>今回西川61系統が廃止されることに伴い、私が町会長を務める区域が直接影響を被ることとなる。そのため、このことについては早めに役員会で町会の方に周知しておきたいが、いつ頃公表してよろしいか。</p>
事務局	<p>国際興業社からの周知はまだ先となるが、市としては今後町会の総会でも報告する予定です。そのため、現時点で周知いただいて問題ありません。</p>
委員	<p>バス運転手の立場から意見を述べさせていただきたい。</p> <p>戸田市に限った話でなく、全国的に運転手の不足は深刻な問題となっており、運行ダイヤ数を大幅に削る必要が生じている。</p> <p>バス運転手について、長時間労働、低賃金といったイメージが世間で知れ渡っており、新規の就職希望者が益々減っている状態であるだけでなく、既存の運転手についても、自動運転等の技術革新がネガティブなイメージとなり、彼等のモチベーションを下げる結果となってしまっている。</p> <p>また、改善基準告示の影響により一人当たりの労働時間が単純に減少することから、サービスの維持のためには人員を増やさなければならない。しかしながら、先述のとおり、新規の運転手の就職希望者がいない。</p> <p>このような業界の現状から、バスの増便どころか現状維持も厳しい状態であることはご理解いただきたい。</p> <p>当協議会においては、バス業界の人員増への課題も併せて議論をお願いしたいところである。</p>

<p>会長</p>	<p>(4) 今後の展開とビッグデータ分析等業務について</p> <p>【資料4】について、事務局から説明願いたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>《資料に沿って説明》</p>
<p>会長</p>	<p>ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。</p>
<p>委員</p>	<p>説明の中でコミュニティバスの入れ替え時期について述べられていたが、コミュニティバスについても幾つかの自治体でEV車への切り替えが行われている。</p> <p>戸田市では、バスの入れ替えについて、EV車は検討しているか。していないのであれば検討してみても如何か。</p>
<p>会長</p>	<p>非常に重要な提案であるので、今後の検討材料としていきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>国際興業社に申し上げたい事項となる。</p> <p>公共交通のバスの現状として、鉄道等の他の公共交通へ輸送数が流出することにより、路線の廃止、減便をせざるを得なくなり、それによりバスの利便性が下がり利用者は他の公共交通を利用し、さらに利用者が減少する、といった負のスパイラルに陥っている。運転手不足等の問題で大変な状況ではあるが、利用者を増やす工夫が必要なのではないかと考える。</p> <p>例えば、私鉄では回数券による割引があり、JRもSuicaを利用した際にポイントが貯まるようなシステムがある。国際興業のバスにおいてもそのようなシステムは導入できないか。</p> <p>また、東京都のシルバーパスのような高齢者への割引はできたりしないか。高齢者の中には階段の上り下りが無いバスを好む方も大勢いるので、高齢者こそ利用者増加への要因になると考えられる。</p> <p>加えて、戸田市は埼京線の開通後から近年人口増が著しい市であるが、埼京線沿いに住居を購入された方は、主な移動手段が電車によるものであり、バスの存在を知らなかったという方も多くいるようである。そのような方々を取り込むことができれば効果も大きいはずであるので、バスの存在をもっと知ってもらうような広報活動をしていってほしいと考える。</p>

<p>会長</p>	<p>委員が最後に申し上げていただいたことに関連して、家の近所を便利なバスが通っているのに、それを知らないまま生活しているという問題は全国的に存在している。</p> <p>そのような方に対し、バスの存在を『気付いてもらうための施策』も地域公共交通計画に含める、という自治体も多い。</p> <p>今回、そのような施策を計画に組み込む予定はあるか。</p>
<p>事務局</p>	<p>今回の計画にはそういった公共交通を知ってもらうための周知も含めていきたいと考えております。そのため、委員の皆様にはご意見を積極的にいただきたいと思いますので、是非ともよろしく願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>事務局からの回答のとおり、モビリティ・マネジメントについても、今回の計画に積極的に組み込んでいく方針としたい。</p>
<p>委員</p>	<p>国際興業バスの『戸田駅入口』のバス停は、北大通りに面した場所にあり、駅から多少歩くこととなる。このバス停を toco のバス停のように駅の入口に移動すれば利用者増が見込めると思われるが、如何か。同様に、『戸田市役所入口』のバス停も現在の北大通り沿いから文化会館前に移動できれば利便性の向上が見込めると思われるが、如何か。</p>
<p>会長</p>	<p>今この場での回答は難しいと思われるが、ご意見として今後の検討材料としていけたらと考える。</p>
<p>委員</p>	<p>toco について、収支状況が芳しくないとの報告があった。打開案として、toco への広告掲示を積極的に進めていっては如何かと考える。商工会でも国際興業バスで数台のラッピング広告したバスを走らせており、広告掲示料が少くない収入となることは把握している。toco も運行を開始して約 20 年が経過しており、知名度も十分あると思われることから、募集をかければ手を挙げる市内企業もあるのではないだろうか。</p>
<p>会長</p>	<p>県内でもコミュニティバスへの広告掲載料を収入としている自治体はあるので、検討していきたい材料である。</p>

<p>委員</p>	<p>先程、委員から、バス乗車における回数券のような割引の導入に関する話があったが、国際興業バスでは月の利用額に応じてバスチケットが発行される『バステ』システムがあり、それを令和3年2月で廃止した経緯がある。</p> <p>資料1の1ページのグラフで『乗合バスの輸送収入はコロナ前と比較し、9割まで戻っている状態』と記載されているが、これはバステシステムの廃止により減収分が戻ったことで、一時的に収入が回復しているように見えるだけである。さらに折からの燃料・原料高騰により立ち行かなくなり、令和5年3月に運賃改定を行っている。</p> <p>そういった背景により、現在のバス会社の運営は非常に厳しいものであり、割引制度の導入は非常に難しいものである。その辺りはご理解いただきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>先程、委員から提案があったバス停の移動について、戸田駅入口のバス停を戸田駅西口ロータリーに移動した場合、委員の提案のとおり1回につき5分程度の所要時間の増加で済む話であるが、これらが1日積み重なると、1往復分の運行に相当する所要時間となってしまう。</p> <p>そのため、この案を実施しようとする、運転手が増やせない現状では運行本数を減らさざるを得ないことになってしまうので、実現は難しい。</p> <p>また、戸田市役所前にバス停を設置する案については、昔西川62系統で実施していたことがある。しかしながら、乗降者数が多くなく、結果が伴わなかったことから、現在の位置にした経緯がある。</p> <p>次に、委員から紹介があった東京都シルバーパスについては、東京都の福祉保健局の予算で東京バス協会が発行しているものとなる。福祉政策の補助により発行されているものであるという旨、ご理解いただきたい。</p> <p>なお、国際興業においても、22,000円で半年間バス乗り放題となるシニア向けのパスを販売しているので、ご周知いただけたらと思う。当社も、もっと広く知っていただけるよう広報をしていきたい。</p>
<p>会長</p>	<p>今回の協議会で話題に上がった、EVバスの導入やラッピングバスの導入は、既に検討・導入開始している自治体がある。</p> <p>また、資料4の2ページの課題にもあるとおり、財政負担の増大や路線バ</p>

スへの配慮を背景に、運賃を路線バスと同水準まで値上げすることを決定した自治体も多い。

こういった貴重な実績が県内・国内に多数存在していることから、是非ともそのような情報を多く集めていただくとともに、国・県・バス協会と協力し、広域的に情報を集めていただいた上で今後の議論を進めていただきたい。

7 その他

8 閉会