

別記様式

会 議 録

会議の名称	令和6年度第2回戸田市地域公共交通協議会
開催日時	令和6年7月30日（火） 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（埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授） 副会長 青木 順一 委員（戸田市町会連合会）
出席者氏名 （委員）	久保田 尚 委員（埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授） 鈴木 健史 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） 藤田 貢 委員（一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会） 神保 成究 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） 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） 村上 晶彦 委員（埼玉県 企画財政部 交通政策課） 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） 村井 芳巳 委員（戸田市道路管理課長） 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）	増渕 洋一郎 委員（戸田市社会福祉協議会） 齋藤 光紀 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） 長谷川 昌之 委員（戸田市経済戦略室課長）
説明のため 出席した者	なし
事務局	都市整備部 山碕次長 都市交通課 高橋課長、窪主幹、今井主任、小俣主事補

議 題	1 開会 2 副会長の選任 3 報告事項 （１）バス利用促進事業について 4 議題 （１）下笹目バスターミナル再整備基本計画について （２）AI カメラを活用したコミュニティバス乗降調査の実施結果について （３）ビッグデータ分析結果について （４）市民・利用者等アンケート調査等の実施結果について （５）地域公共交通計画について 5 その他 6 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 ・【資料１】バス利用促進事業について ・【資料２】下笹目バスターミナル再整備基本計画について ・【資料３】A I カメラを活用したコミュニティバス乗降調査の実施結果について ・【資料４】ビッグデータ分析結果について ・【資料５】市民・利用者等アンケート調査等の実施結果について ・【資料６】地域公共交通計画（案）について

(会議の経過)

発 言 者	議題・発言内容・決定事項
会長 会長 事務局 会長 委員一同 会長 事務局 会長 委員	1 開会 《新規就任委員挨拶》 2 副会長の選任 戸田市町会連合会の駒崎委員の退任に伴い、副会長が欠員となる。 新たな副会長については、引き続き、地域の代表として、戸田市町会連合会の青木委員にお願いしたい。 3 報告事項について (1) バス利用促進事業について 【資料1】について、事務局から説明願いたい。 《資料に沿って説明》 ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。 《意見なし》 4 議題 (1) 下笹目バスターミナル再整備基本計画について 【資料2】について、事務局から説明願いたい。 《資料に沿って説明》 ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。 トイレの設置について、従前は利用者用が1基及び運転士用が1基であったものが、再整備後は1階に男女別の個室の設置、との記載がある。 これは利用者用のトイレで、運転士用のトイレは別に設置されるという認識で良いか。

	また、今回男女別にした経緯は、現場の声によるものであるか、これらの2点について伺いたい。
事務局	1階のトイレは、女性用の個室が1基及びバリアフリー用の共用トイレが1基となっております。また、運転士用のトイレは2階の休憩室内に1基設置する造りとなっております。 このような配置とした経緯につきましては、近隣町会、バス運行事業者及び施設利用者等へのヒアリングにより決定したものととなります。
委員	運転士用のトイレは男女共用という認識でよいか。
事務局	お見込みのとおりです。
委員	老朽化している当該施設について、このような再整備を実施していただけることは、乗務員の職場環境の改善にも繋がることから、この場を借りて感謝申し上げる。 先程の委員と同様の内容となるが、運転士用のトイレについて、現場から可能であれば男女別にしてほしいとの声が上がっている。 また、乗降場所の上屋について、支柱の位置がどこになるかを確認したい。というのも、支柱が上屋の先端の方に付いていると、バスが停車する際にミラーが当たってしまう恐れがあり、現場から確認を求められている。 以上の2点について回答いただきたい。
事務局	運転士用のトイレにつきましては、そのようなご意見があるということ踏まえ、今一度設計の検討をいたします。 また、乗降場所の上屋の支柱につきましても、現状は上屋の先端に設置されるように設計されているため、ミラーが当たらないような配置が可能か併せて検討いたします。
会長	(2) AIカメラを活用したコミュニティバス乗降調査の実施結果について (3) ビッグデータ分析結果について 議題2及び議題3については、関連性がある内容であるとのことから、【資

	料 3】、【資料 4】について、一括して事務局から説明願いたい。
事務局	《資料に沿って説明》
会長	ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。
会長	【資料 3】の西循環の乗降者数データについて、「下笹目」停留所の乗車人数が降車人数と比較して多くなっている理由としては、朝は駅などに向かうバスを選べるが、帰りは丁度良い時間のバスがあるとは限らないため、別の方法で帰ってきているという認識でよいか。
事務局	そのように認識しております。
委員	【資料 3】について、路線バス運行事業者の立場からの意見となるが、コミュニティバスと路線バスとの接続が可能であるために乗降者数が多い停留所については、「上戸田稲荷」のように直接路線バスで向かうことができないために使われている場合と、「戸田東小学校」のように戸田公園駅に向かうための代替手段として使われている場合がある。 問題となるのは後者の方で、同じ目的地に向かうことができる路線が複数存在し、かつ双方の料金が異なるという状況は望ましいものではないと考える。 また、先程久保田会長が仰ったとおり、西循環については、朝は「下笹目」から戸田公園駅に向かえるバスを選べるため使いやすいものとなっているが、帰りは予定が立てづらいため使い勝手が悪い状況になっていることが乗降者数の比率に表れていると考えられる。 それに加え、片方向の運行経路であることから、「下笹目」から戸田公園駅までの南側の数値が強く、それ以降の北側があまり使われていないと理解している。 ここで問題となるのは、南側が路線バスとの競合が強く、北側がその逆となっている点で、競合関係が強い方がより使われている状況もあまり望ましくないと考えている。 次に、南西循環の利用者数が非常に少なくなっている点については、住ん

事務局	でいる方が少ないということが一番の理由であると考えられるが、そもそもコミュニティバスの在り方というものが、既存の交通機関を補完する役割を担うという点と、それが自治体にとって必要かどうかという点が目的であるので、利用者が少ないということより、コミュニティバスとしての目的を果たしていることに着目すべきであると思われる。 最後に、美笹循環については、弊社が運行しているわけではないので恐縮であるが、先程事務局から、美笹循環は「下笹目」から北戸田駅までの利用者が多いとの説明があった内容で、その内訳で気になる点があった。 具体的には、「下笹目」付近の停留所では乗車する方の割合が高くなっているが、途中から降車の割合がかなり高くなっている点である。 西循環のように、「下笹目」から駅に向かう交通手段として用いるのであれば、その間の停留所は乗車の方が多くなると推測されるが、この様子であると駅に到着する前に続々と降車していつているように見受けられる。 これは、当循環の利用者について、短い区間での利用が多いのか、若しくは北戸田駅以降から乗車して、半周以上回って降車しているのか気になるところである。 続いて【資料４】で『潜在的需要』という表現をされている点について、潜在需要とは、今は需要が顕在化していないが、喚起されれば需要が増えるものであるという認識であるが、今回潜在的需要が高いと判定した場所は既に需要が発生しているため、この言い回しは適切なものであるか、確認したい。 また、特に潜在的需要が高いと判定された５箇所について、３箇所は鉄道駅で２箇所は商業施設となったが、当然ながらそこへ向かう人とそこから帰る人がおり、その出発地・到着地も把握することが重要である。事務局にはその旨の調査・研究をよろしくお願いしたい。 『潜在的需要』については、本来の定義とは若干異なる表現を用いてしまい、申し訳ございません。 今回の意味としては、『トリップ量が高水準にあり、かつその範囲にバス停留所があるものの、その利用者が少なく需要が顕在化していない』という意味合いで『潜在的需要』という表現を使用させていただきました。 なお、この条件に当てはまる典型例としましては、【資料３】美笹循環の
-----	--

	「美女木一丁目西」停留所と【資料４】「ロヂャース」があります。
会長	委員の発言にあった、美笹循環の北戸田駅に至る前の降車数が多い範囲については、分析はしているか。
事務局	今後、分析を進めてまいります。
会長	(４) 市民・利用者等アンケート調査等の実施結果について 【資料５】について、事務局から説明願いたい。
事務局	《資料に沿って説明》
会長	ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。
委員	３種のアンケートのうち、市民アンケートはコミュニティバス及び路線バスの利用の有無に関わらず聴取したものであるので、正に戸田市民の平均的意見と推測されるが、路線バスの利用状況を見ると、「月に１回程度」以下の利用頻度である方が全体の約８割となっている。これは一つの結果として受け止めていきたい。 次にコミュニティバス利用者アンケートでは、コミュニティバスと路線バスのバランスについて、現状通りとすべきという割合が多くなっている。 しかしながら、バス運転士の担い手不足は年々深刻化しているため、「現状維持はもう不可能です。その場合、どちらを優先させますか」という選択もその内聞かざるを得なくなってくると思われる。現状維持という選択は経営資源が確保できることが前提であるため、それが出来なくなった場合にどうするか、という旨を今後、計画を策定していく上では考えていかなければならないと考えている。 また、デマンド交通の利用意向について、「バスより高いと利用しにくい」という意見が最も高くなっているが、交通機関の当然の仕組みとして乗車可能人数と運賃は反比例の関係になる。 そのため、運賃が理由で利用されないという意見が多数派である状態では、デマンド交通を導入しても利用されないことになってしまう。

	コミュニティバスと同様に、公的資金を投入して、バスよりも若干高い程度に抑え込む政策も有り得るが、その場合、通常使う交通機関が路線バスやタクシーからデマンド交通に移行する人が少なからず出てくるため、それに関する補償は別途必要となってくると思われる。 最後に、コミュニティバス利用者アンケートの意見で、路線バスが減便・廃止することになったとしてもコミュニティバスを充実してほしいという意見があるが、弊社が運んでいるお客様は戸田市民の方だけでなく、戸田市内在勤・在学の方も当然いらっしゃるため、そのような方にも配慮が必要であると考えます。
事務局	今回のアンケートは地域公共交通の在り方を考える上での判断材料の一つとしてまいります、その結果を参考としながら、バス事業者様の経営状況等も踏まえて進めていきたいと考えております。 また、デマンド交通の導入の検討についても、先程の委員からのご意見を参考に、他自治体の導入事例等も研究しながら検討していきたいと考えております。 なお、コミュニティバス利用者アンケートのうち、市外在住の方も約2割おりますことをご報告させていただきます。
会長	(5) 地域公共交通計画について 【資料6】について、事務局から説明願いたい。
事務局	《資料に沿って説明》
会長	ただいまの事務局からの説明に何か意見・質問はあるか。
委員	今後、国から新たな指針が示されると思われるが、今後は供給面の制約が強まってくることが想定される。 即ち、「現状の課題は〇〇で、△△というニーズがあるから、こういう交通機関を作しましょう」という時代から、「現状の課題とニーズから、こういう交通機関を作りたいのですが、運転士の数に限りがあるので、実現できるのは□□までです」という形式で考えていかねばならず、その内容は今後

	の国の指針にも記載されると思われる。 参考までに、埼玉県内で大型二種免許を所持している人数は、2013 年は 44,000 人いたが、2023 年現在で約 36,000 人となっており、今後も減少が見込まれている。また、その中で 40 歳未満に絞ると所持者は約 1,900 人で、免許所持者の高齢化も問題となっている。 加えて、運転する仕事を希望する人材は、トラック業界やタクシー業界との取り合いとなっており、獲得のためには待遇を改善することにより対応することになるが、その費用は最終的にお客様の負担増に繋がってしまう。 このような事情について、運賃が上がっていても構わないから輸送量をカバーするべきという意見と、利用者の負担増にも限度があるので他の方法を考えるべきという意見が対立することとなり、今後の大きな議論になってくると考えている。
委員	私は生活圏の関係で戸田公園駅をよく利用しているが、同駅においては、路線バスやコミュニティバスの他にも、企業や病院、大型マンション等への送迎バスをよく見かける。 人材確保が非常に困難となっている現状については、昨今の報道や、本協議会で伺う現場の声により重々承知しているところではあるが、この状況のままバス路線の廃止が続いた場合、最終的には駅の近隣に住むか、駅から離れた場所に住む人は、自家用車あるいはタクシーにより移動する、という選択をしなければならなくなってしまう。 このような将来が見えているのであれば、今回の計画はそれを回避する方針を組み込むべきではないかと考える。 例として、近年注目されているデマンド交通や自動運転の他にも、利用が多い時間帯に連節バスを導入するほか、先程申し上げた企業等の送迎バスへの相乗り等も計画に組み込んでみては如何か。
事務局	企業や学校等の送迎バスの活用は国土交通省からも示されているため、そのような方法も踏まえながら計画を策定していきたいと考えております。 併せて、今回の市民アンケートにおいても、今はコミュニティバスを利用していないが、今後高齢化するに従って使用することが増えていくと思うので維持してほしい、という意見も幾つかいただいております、そういった需要増

委員	も見越して計画の策定を進めていきたいと考えております。 委員が仰っていただいたとおり、運転士不足は避けられない問題であり、弊社においても数年前に定年を延長した世代が、今後一気に退職を迎えることとなる。その退職者に対し、入社した者が甚だ少なく、特に若い世代からは運輸業界は敬遠されている状態である。 また、施設やマンション等への送迎バスも弊社で運行しているが、こちらも人員が足りない中で、所定の労働をした後に残業扱いで運行しているもので、人員がいるから走らせられているというものでないことはご理解いただきたい。 連節バスや自動運転についても、導入を検討していきたいと考えているが、そのためには連節バス等を整備するための工場の建設や運搬用の巨大なリフトの導入等、初期投資が高額となるほか、運行には法制度の関係で警察等との調整も必要となることから、ハードルが高いものとなっている。 現場としても、今回の西川 61 系統の廃止等、市民の方の足が奪われているということは非常に悔しく思っており、このような事態は避けたいと望んでいる。 しかしながら、人員不足は如何ともしがたい問題であり、人材確保のために各企業が基本給を増加している状況を踏まえると、この流れに追従しなければ入社希望者が来ない状況となっている。 議題（１）の下笹目バスターミナル再整備の際も、女性の運転士用トイレはどうなっているか確認させていただいたが、弊社としてもこれから女性の運転士を積極的に雇用していきたいと考えている中で、現場環境の向上に努めていきたい次第である。 現場環境の維持向上は、勤務を続けていく上で非常に重要な要素であり、退職者を減らす上でも、若手社員を確保する上でも必須と考えている。 地域公共交通を維持する責任ある立場として、弊社も努力をしているところではあるが、人員が確保されない限りは、地域公共交通を維持することができないので、この問題についても、是非本協議会で議論をしていただきたい。
-----------	--

事務局	4 その他 第3回の協議会について、10月下旬の開催をお伝えしたところでありますが、今後、ご協議いただく内容を精査したうえで、改めて日程を設定したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。 5 閉会
-----	--