

## 令和5年度第3回狭山市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 開催日時 令和5年12月26日(火) 午後2時30分～午後4時00分
- 開催場所 中央公民館第1ホール(狭山市市民交流センター3階)
- 出席者 吉田敦委員(会長)、久保田委員(副会長)、吉田樹委員(アドバイザー)、関根康洋委員、関根肇委員(代理:金川様)、藤田委員、霜村委員、岩澤委員、中野委員、関口委員、増田委員、栗原委員、佐藤委員、烏山委員、高橋委員、苅谷委員、坂井委員、小河委員、北条委員、瀧澤委員、古川委員、梅田委員、中畷委員、大石委員、村井委員、神田委員、鷹野委員、田中委員(28名)
- 欠席者 吉田三男委員
- 代理出席者 1名
- 事務局 田中市民部長、増田市民部次長、日出間交通防犯課公共交通担当課長、堀越主査
- 傍聴者数 6名
- 議題等
1. 開会
  2. 会長あいさつ
  3. 議題
    - (1) ほりかねデマンドバス運行開始から1年経過を踏まえた評価検証について
    - (2) 狭山市地域公共交通計画(課題編)について
    - (3) その他
  4. 閉会

## 会議の経過、質疑等の内容

### 1. 会長あいさつ

### 2. 会議の成立及び会議の公開の確認

委員総数29名のところ、委員本人の出席が27名、代理出席が1名、欠席が1名で、合計28名が出席していることから、会議が成立していることを確認するとともに、会議は、ほりかねデマンドバスの評価検証や地域公共交通計画の課題編の報告となることから、原則どおり公開することが決定された。

以下、吉田会長が議長となり、議事を進行した。

## 協議事項（1）ほりかねデマンドバス運行開始から1年経過を踏まえた評価検証について

### <概要>

ほりかねデマンドバスの運行開始から1年経過を踏まえた評価検証と、検証結果を踏まえた今後の検討について、資料1に基づき説明を行った。

### <質疑>

委員 22ページについて、前回協議会で協議した運行時間の拡大と市役所を目的地として追加する取組については成果が上がっているか。また、利用率の向上という表現について、利用者数を増やしたいのか、収支率を増やしたいのか、意図を聞きたい。収支の最適化について、直近の利用状況を見ると1人あたりの運行経費が4,600円ほどかかっている計算になり、これは狭山市役所から飯能市役所までタクシーで行けるほどの金額である。そこまでの距離を乗る人がいないことを考えると、現状ではタクシー券を配った方が安いということになる。そうした中で、支出のバランスを取るため、今回初めて運行回数の切り下げの話が出ていると思うが、デマンド・ラボの協議でどのくらいの現実味を帯びているのか。

事務局 運行時間拡大と市役所乗降場の追加については、新規利用者獲得も含め、一定の成果は出ている。運行時間を拡大することで、利用の多い午前の時間帯の運行が車両1台となることによる影響が懸念されていたが、オペレーターが予約受付時のやり取りの中で乗車希望時間を調整していることもあり、現状では大きな影響はない。運行時間拡大の中で、特に17時以降の利用については平均すると1日1件も利用がない状況もあることから、夕方の運行は17時までとし、その分の車両を午前中に回すなど、デマンド・ラボで協議している。

利用率の向上については、登録者の増加、登録済の未利用者への利用促進、現在の利用者の利用頻度の増加など、利用全体を伸ばしていくことを想定している。

収支の最適化について、需要に合わせた車両台数や運行日数とし、運行に係る支

出を適正なものとしながら、収入も伸ばしていくという意味で最適化という表現としている。しかし、車両台数や運行日数を減らすことは、利用者からすると利便性に影響するところであるため、デマンド・ラボにおいても慎重に協議しており、まだ具体的な実施協議までには至っていない。

委員 月曜日から土曜日までの運行など、ハイスペックで運行を開始しており、そうした高いサービス水準を下げる意思決定はすごく難しい。現状、本来の乗合交通としての機能が発揮できておらず、一人あたりに多大な行政コストがかかっている状況では、続けていくためにどこにサービスを絞り込んでいくのかを、デマンド・ラボで議論していくことが重要だと思う。

利用率について、延べ利用者数は上がっているが、実利用者数はそれほど変わっておらず、1人が何回も利用しているという特徴がみられる。そのため、1日運賃を設定するなどの議論も重要かもしれないし、他にも色々なやり方があると思う。

元々、交通空白地域や高齢者の移動手段の確保を目的として運行しているが、夕方の利用者は高齢者なのか。全体の利用特性を見ると、10～20代が少し見られ、例えば児童が習い事のために利用しているなども考えられる。公共交通が多目的に使われているということは悪いことでなく、当初想定していた役割と、実際に利用される中での役割に差があるとしたら、それを受け止めたうえで、サービスの見直しを議論することが重要だと思う。

会長 乗合率について説明してほしい。

事務局 乗合率については、1区間における平均利用人数として算出しており、1年間の平均で1.23人となっている。

会長 個人だけの利用となると収益に影響が出る。乗り合って利用していただくことが必要だが、なかなかそこが見られないということで承知した。

委員 デマンドバスの導入目的は、交通空白地域の解消や利便性向上を図ることで、一方で収支率30%を目標としている。利便性向上を図ることと目標収支率を達成することとのバランスはどう考えるか。例えば、収支率が上がらなくても、移動手段の確保のため、事業を継続するという考えはあるか。

事務局 導入方針の中で、交通空白地域や高齢者の移動手段の確保、既存の公共交通との連携体制の確保を課題としており、それらに対応した上で、持続可能な取組とするための目標収支率として30%を掲げている。交通は行政が整備すべきインフラであるとする考え方もあることから、収支のバランスやインフラとしての必要性などを踏まえた上で、検討したい。

委員 電車や路線バスでは、1人で移動できない方が介助者と同乗した場合の割引制度があるが、そうした制度の導入は考えているか。

事務局 今後、料金体系を検討する中で、収支率も踏まえながら介助が必要な方の運賃についても検討していきたい。

委員 オペレーターが予約受付時のやり取りの中で乗車希望時間を調整しているという話があったが、利用者はどの程度、希望時間に利用できる状況になっているのか。

事務局 午前中の車両1台での運行としている時間帯など、混雑する時がある。利用者の希望通りの予約が取れない場合に、オペレーターが別の時間を提案するなどの調整をしているケースがあるが、週に数件程度と頻度は高くないと聞いている。利便性の点では、全員が希望通りの時間に利用できることが望ましいが、デマンド交通という性質上、ある程度の時間のずれは生じるものと考えている。

委員 目標収支率の達成について、評価は年度単位か年単位かどちらで行うのか。また、22ページの収支の最適化という表現について、収支の最適化を目指しているのか、収支の改善を目指しているのか。

事務局 年度途中の10月から運行開始しているため、基本的には10月から9月の1年間を評価期間としたい。本来、収支率は年度や年を単位に算出することが一般的だが、地域の取り組みに合わせて毎月徐々に収支率が上昇していることもあるため、月ごとの収支率にも注目しながら、評価していきたい。

収支については、改善を目指すということになる。収入の増加を図ることはもちろん、支出の削減を検討するにあたり、単純な経費削減ではなく、需要に対してオーバースペックな部分があれば削減し、需要に合わせた最適な支出を目指したいという意図から、収支の最適化という表現をしている。

委員 1年目で収支率10%という目標は厳しすぎる。令和5年10月からは運行の見直しにより利用状況も上昇しているものと思われる。令和5年10月以降の推移も踏まえながら評価してもものいいのではないか。

事務局 実証運行中ということもあるため、月ごとの推移も踏まえながら評価していきたい。

会長 令和5年10月から収支率は上昇しているか。

事務局 運行の見直しに伴い、収支率についても上昇している。登録者数や利用者数も増えており、1年目に比べて改善傾向にある。

委員 今回の運行形態が合理的かどうかということ、かかる費用に対して利用者負担と行政負担の割合をどうするかということ、2つの変数が混ざっている。

現在の1人あたりの運行経費ではタクシーで飯能市役所まで行けるという話をしたが、現在の利用状況を考えて、今の運行形態が必ずしも合理的ではなく、他の形態の方が収支率を高められる可能性もある。先ほどからタクシー運賃の話を出しているが、ほりかねデマンドバスの平均乗車キロとその距離にかかるタクシー運賃、ほりかねデマンドバスの1人あたりの運行経費を比較し、現在の運行形態が合理的かどうかチェックするタイミングがどこかで必要となると思う。

合理的な運行形態を模索した後で、かかる費用に対して、利用者負担をどのくらいの割合にしていけばいいのかを考えるべきだが、今は収支率という指標の中でこれが一緒くたになってしまっている。この2つを切り分けて考えていくことが本来必要ではないかと考える。

会長 以前、デマンド交通で目標収支率30%はかなり厳しい数字だという指摘をいただいたが、他自治体の状況をご教示いただきたい。

委員 デマンド交通で収支率30%を超えている自治体はほぼない。収入を増やすには利用者を増やす必要があるが、利用者が増えると車両追加など経費も上がっていく。路線バスであれば、運行経費は固定で利用者を増やせば収支率も上がっていくが、デマンド交通は経費も段階的に上がっていくため、収支を合わせるのが難しい。狭山市の人口密度で、現在の運行状況や収支率というのは、運行形態が合理的ではないということが現段階では少なからずあるのではないかと感じる。

委員 週6日の運行を週3日程度とする案もあるが、曜日別の利用状況を見ると利用が極端に少ない曜日が見えない。そうした中で、運行をやめる曜日を検討するにあたって合理的な基準があるのか。

事務局 指摘の通り、データ上明確に利用の少ない曜日は見られず、現時点ではどの曜日の運行をやめるという具体的な議論までは至っていない。例えば、買物などで習慣的に火曜日に利用しているが水曜日の利用でも問題ない方なども見受けられることから、詳細な利用状況を分析し、大きな問題がなく実施できるようであればという前提で、一つの手段として検討している段階である。

委員 とにかく削減すれば良いということではないと理解いただいているようなので、是非地域できめ細やかに検討してもらえればと思う。

## 協議事項（２）狭山市地域公共交通計画（課題編）について

### <概要>

資料２に基づき、狭山市地域公共交通計画の策定に向けた現況整理から見える課題とそれらを踏まえた地域公共交通の再編の方向性について説明を行い、資料３に基づき、市民アンケート調査等の各種アンケート調査結果について説明を行った。

### <質疑>

委員 西武バスは狭山市内の路線バスの運行を担っている。地域公共交通の再編の方向性の中で、路線バスについて現在のサービス水準を維持していくと記載があり、当社もそれを望んでいるが、人口減少に伴う公共交通利用者の減少と、乗務員不足の深刻化などから、現実的には極めて厳しい状況にある。

狭山営業所単体で前年度の営業赤字２億円となっており、川越営業所と飯能営業所を合わせると４億６千万円の赤字となっている。コロナ禍においても路線バスネットワークを維持すべく努めてきたが、今年度多少は回復しているものの、収支状況は非常に厳しい。

運転手不足の問題は深刻で、県南西部ではコミュニティバスを受けられない事業者も出てきている。県北や県央などでは、小規模事業者が四苦八苦して日々の運行を整えている状況や、既に一部路線から撤退している状況も多くあり、県南でも厳しい状況がある。当社でも、都心部など利用者が戻ってきている路線でも運行回数を増やせないほど乗務員が不足している。

今まで以上に公費を投入して公共交通サービスを充実させて欲しいとのニーズは少ないというアンケート結果もあったが、今まで以上は必要ないかもしれないが、今の輸送を維持するために公費を投入いただかないと厳しい部分もあり、公費を投入いただいても運転手不足によりコミュニティバスを受けられない、事業が継続できないという状況もある中で、新たな手段や、自治体との新たな連携を検討することが必要となると思う。

会長 運転手の給料等について、処遇改善など取り組んでいることはあるか。運行経費について、かなり上がってきている状況があると思うが、運賃への価格転嫁に踏み切るまでの状況ではないのか。そのあたりをご教示いただきたい。

委員 処遇改善については、民間事業なのでバランスを取りながら検討している。経費については、燃料はもちろん、バス車両価格も上がっており、非常に厳しい。運賃改定は一つの方策であり、昨年あたりから実施している近隣他社は多い。当社も運賃改定を検討していないわけではないが、現時点では実施していない。運賃への価格転嫁も含めて、様々な方策を検討しながら経営を維持していきたいと考えている。

委員 課題が1から5までであるが、課題2から5については「まちづくりとの連携」や「利用環境の整備」など、課題1としている「公共交通の構築」に向けて考慮すべき課題となっているように見える。これらが並列されていると理解しづらいと思うがどうか。

会長 課題1と課題2から5で、レベル感が違うのではないかと意見だと思う。検討させていただく。

委員 アンケート等で現状確認し、課題を整理したものと思うが、狭山市として根本的に解決したい課題は何か。現状から課題までが飛躍的に膨らんでいる印象がある。

事務局 この計画は全体的なマスタープランになっている。通院や買物をはじめとした市民生活を支えるため、持続可能な公共交通を構築していきたいと考えている。

委員 市としても市民としても、公共交通はとても難しい問題だと思う。公共交通を利用しない市民が空の茶の花号を見た際、過大な公費が投じられていると感じると思う。そうした市民感覚に対して、市としてどう対応していくべきかということの説明していかなければならないと思う。

会長 茶の花号は利用促進のために運行の見直しなど実施してきているが、多くの本数を運行することができない中で、本数が少ないので使わないという状況がある。少しでも多くの方に利用いただける運行方法を検討していくことが重要であるため、引き続き調査し、今後の公共交通のあり方を判断していく。

委員 市として地域公共交通全体を捉えているが、地域ごとに特性があると思う。資料では、地域の特性に合わせた対応をする旨の記載があるが、是非そうした検討をしてほしい。柏原地区では、地域によっては市内の商業施設はほとんど利用しておらず、川越市の施設を利用しているところもある。周辺自治体と連携して、市内だけでなく、市外も含めた公共交通ネットワークを形成してほしいと思う。

委員 課題の認識はこれで十分なのか。公共交通の再構築はあくまで手段であり、目的は、どういう街にしていきたいのかということだと思う。そのための具体策を考えるには、課題の解像度をより上げていく必要がある。

再編の方向性もより掘り下げる必要があると思う。市民アンケート調査結果からは色々なヒントが見える。資料3の4ページの「公共交通の満足度」では、満足とやや満足が不満とやや不満を上回っている。こうした自治体は多くなく、西武バスの路線バスが充実していることによる結果だと考えられる。これだけ強みのあ

る路線を活かさない手はないが、再編の方向性では、「維持する」との記載にとどまっている。例えば、市が協定を結ぶような形で維持していくという考えもある。

一方で茶の花号の利用状況を見ると、利用したことがない人がどの地区も8～9割を超えている。では、どう対応すべきかということになるが、6ページの茶の花号のあり方では、デマンド交通を充実させてほしいという回答が一定数あるものの、やはり利用していない人が多いせいか、どの地区でもわからないと無回答が過半を占めている。さらに、便利になると思う公共交通施策では、デマンド交通という回答はどの地区もそこまで多くない。こうしたことから、茶の花号の利用が少ないからデマンド交通にしてダウンサイジングすれば良いという単純な話だとは限らないと考えられる。

茶の花号は現状、十分に市内全域をカバーできておらず、地区によっては運行時間が生活時間帯に合っていない路線もある。堀兼デマンドバスも地域が知恵を絞っている中でも色々な課題が見えてきている。こうした中で、何をセーフティーネットとして重視していくかをしっかり検討しなければならない。

また、市民へ茶の花号が浸透しておらず、また、公共交通に対する公費負担についてはあまりポジティブな回答が多くない現状では、市民に受け止めてもらうためにも、市としてどういう施策を展開していきたいかということはこの協議会や計画の中できちんと発信していかなければならない。

こうしたことを協議会の中でしっかりと議論していくことが重要だと考える。狭山市には鉄道駅も複数あるうえ、少し行けば入間市駅も使えるという地区もあり、地区によって生活圏が違ふと考えられる。地区別の地図に通院先や買い物先を落とし込み、これらが公共交通の動線とマッチしているかが見られるような資料を用意いただき議論できると、前に進んでいくと思う。

事務局 いただいたご意見を参考に検討を進める。

～ 副会長挨拶により閉会 ～

## 配布資料等一覧

- 次第
- 座席表
- 狭山市地域公共交通活性化協議会委員名簿
- 資料1 ほりかねデマンドバスの評価検証について
- 資料2 狭山市地域公共交通計画（課題編）
- 資料3 アンケート調査報告書（概要版）