

## 様式第1号

## 会 議 録

|                            |  |
|----------------------------|--|
| 会 議 の 名 称                  | 令和6年度第3回 所沢市地域公共交通協議会  |
| 開 催 日 時                    | 令和6年11月13日(水)<br>午後2時から4時15分まで   |
| 開 催 場 所                    | 所沢市役所低層棟3階 全員協議会室  |
| 出 席 者 の 氏 名                | 渡邊 康博、保科 美佐子、東 静子、小澤 来菜、横溝 哲夫、<br>玉津島 一誠、倉科 大地、秦野 凌、霜村 益久、関根 肇、<br>加藤 和伸、藤田 貢、尾崎 晴男、飯島 勲、坂井 貴夫、<br>小出 裕堂、村上 晶彦、永井 英喜、肥沼 宏至、市川 博章、<br>林 誠、小寺 勝、黛 浩一郎  |
| 欠 席 者 の 氏 名                | 岩澤 貴顕、遠藤 弘樹  |
| 条 例 第 8 条 に<br>基 づ く 出 席 者 | 八木課長補佐（西武鉄道株式会社）<br>高野次長（所沢市街づくり計画部）   |
| 議 題                        | (1)地域公共交通計画の進捗について（評価）<br>(2)公共交通の運転手確保に向けた取り組みについて（協議）<br>(3)その他  |
| 会 議 資 料                    | ・ 次第<br>・ 資料1 所沢市地域公共交通計画の達成状況評価<br>・ 資料2-1 国土交通省「数字で見る自動車2024」より<br>バス事業の従業員総数と走行キロ当たりの従業員数<br>・ 資料2-2 国土交通省「数字で見る自動車2024」より<br>タクシー事業の運転者数の推移<br>・ 資料2-3 年齢別大型二種免許保有者推移と運転者の充足状況<br>調査<br>・ 資料2-4 所沢市HP「地域公共交通の担い手探しを応援して<br>います！」<br>・ 小手03「小手指駅南口～箱根ヶ崎駅」系統廃止に伴う一部路線<br>の廃止について<br>・ ところバスところワゴン利用案内 令和6年10月1日改正分<br>・ 三ヶ島地区ところワゴンの利用案内<br>・ 所沢市地域公共交通計画概要版 |

|           |   |
|-----------|---|
| 担 当 部 課 名 | 都市計画課：増子課長、会沢主幹、村田室長、田中主査、<br>盛清主査、杉本主任、松田主任、江見主事<br>【事務局】：街づくり計画部 都市計画課<br>電話 04-2998-9192 |
|-----------|---|

様式第 2 号

| 発言者 | 審議の内容(審議経過・決定事項等)   |
|-----|---|
| 会長  | <p><b>1 開会</b><br/>会議成立の報告(出席者 23 名)</p> <p><b>2 新任委員紹介</b></p> <p>(以下、尾崎会長が議長となり進行)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会議は公開</li> <li>・ 傍聴者：1 人</li> </ul> <p><b>3 議事</b><br/><b>(1) 地域公共交通計画の進捗について(評価)</b><br/>※資料 1 をもとに説明</p> <p>まず、この議題の前提は、市が「所沢市地域公共交通計画」を策定するにあたり、この協議会でも議論をした。令和 5 年 3 月に策定し、計画の年次を令和 5 年度から令和 9 年度の 5 年間としている。本日の内容については、計画の概要版の一番後ろのページの「計画の評価と見直し」の部分である。6 つの指標の話があったが、各年度の 11 月に値が出そうため、どうであったかを評価する主体がこの協議会である。評価結果の意見や、事務局で作成した評価コメント案を、協議会として市にアドバイスする形となる。プレ評価をした昨年度の 11 月の時の議論も活かしつつ、委員の方々から、忌憚ないご意見をいただきたい。</p> |
| 委員  | <p>四点質問がある。</p> <p>一点目、全指標で基準値を令和 3 年度にした理由は何か。</p> <p>二点目、指標 2 の収支率だが、どのくらいを目標値にしているのか。また、ところワゴンの基準値だが、令和 5 年度に極端に下がっているが、柳瀬地区の収支率が影響しているのか。</p> <p>三点目、指標 3 の人口カバー率だが、令和 2 年度に 91.1%という値は、近隣の都市と比べて、高いのか低いのか、どこを基準・目標とすると良いのか。</p>  |

|     |   |
|-----|---|
| 事務局 | <p>四点目、指標の4の部分で、目標値として令和9年度に52.1%とあるが、その根拠は何か。</p> <p>一点目については、令和4年度の計画策定時点で得られる最新のデータが令和3年度の数値であったことから、基準値とした。コロナ禍の一番影響が大きかった時期であり、コロナ禍前と比べると、利用者数や収支率はおよそ7割から8割まで落ちていたが、その時点で、数年後コロナの状況がどうなっているのかが見通せなかったため、目標値についても「基準値以上」という形にした。</p> <p>二点目については、収支率は高ければ高いほど良いが、コミュニティバスで収支率が黒字になっているというのは、全国的にみても少ないものと考えている。コロナ禍前のところバスの収支率が最も高かった時で約23%であるため、市としては、まずそれを目指しており、その先さらに高めていくことができれば望ましいと考えている。ところワゴンの収支率が令和5年度に下がっていることについては、ご指摘の通り、柳瀬地区での利用状況がかなり悪いところが響いている。柳瀬地区は、令和5年3月に運行を開始したため、令和4年度の13.3%の数字は、ほとんど三ヶ島地区単独での数字と考えて良い。令和5年5月から富岡地区での運行を開始し、3地区出揃ったところで、全体の平均を取ると9.8%に下がっている。各地区の収支率も載せているが、三ヶ島地区は順調に伸びている。柳瀬地区はこれまで見直しの協議を進めており、1月からの見直しで利用を増やし収支率を高めていければと考えている。</p> <p>三点目については、指標3の公共交通カバー率の91.1%は高い数字を出せていると認識している。今後も90%台を維持していくことができるよう、コンパクト化と路線の見直し等を行っていきたい。</p> <p>四点目については、令和3年度の市民意識調査で「所沢市に交通政策に積極的に取り組んでほしい」と回答した方で、かつ、交通政策に「不満」「やや不満」という印象を持っている方が13.8%いた。その方々は、交通政策に興味はありながらも、満足に感じていないという方々と位置付けられるため、この方々に交通政策に満足しているというところに移っていただくことを目標とし、令和3年度の38.3%に13.8%を加え、52.1%という数値を目標にしている。</p> |
|-----|---|

|     |  |
|-----|--|
| 委員  | <p>基準値が令和3年度で、コロナ禍の低い数字を基準として、その2年後にこの数値で「A」評価というのは、書き方に工夫が必要なのではないかと感じる。</p>  |
| 会長  | <p>基準値の令和3年度の数値に対しては上回っているが、基準値の設定・考え方について、切り分けてコメントした方が良いとのご意見を伺った。他に意見、質問はあるか。</p>   |
| 委員  | <p>二点、提案と確認がある。</p> <p>一点目、指標1の鉄道とバスの利用者数の回復傾向について、グラフ上、バス利用者数の増加の割合が、鉄道利用者数の増加の割合を上回っているように見えている。実際には、令和3年度の基準値に対して、令和5年度には、バスが約1.14倍、鉄道が約1.15倍と、大差はない。グラフの目盛りの間隔を合わせ、鉄道とバスの利用者数の増加の割合が大差なく見えるように調整してはどうか。</p> <p>二点目、指標1と指標2の評価コメントについて、コロナ禍からの「回復傾向であり」と「回復が見られ」と、異なる表現が用いられている。ところバスについては「回復が見られ」と表現しているということは、コロナ禍前の状態まで戻っているということで良いか。</p> |
| 事務局 | <p>一点目については、右側のバスのグラフの目盛りの下端を600万人から始めることで同規模の伸び率と認識できるように修正したい。</p> <p>二点目については、ところバスの利用者数は、現在コロナ禍前に対して約90%まで回復しており、利用者数でみると、鉄道やバスと同じような傾向を示しているため、指標2の評価コメントを「回復傾向」として、表現を統一することとしたい。</p>  |
| 会長  | <p>委員の提案と確認に対して、事務局から評価表の修正の方針が示された。事務局の修正案に意見はあるか。</p>  |
| 各委員 | <p>(異議なし)</p>  |
| 会長  | <p>事務局には、修正をお願いする。他に意見、質問はあるか。</p>   |
| 委員  | <p>指標5に関連して、市の広報や市議会だより等の広報媒体に目を通すが、交通事業者が非協力的な姿勢を示しているように読み取れる</p>  |

|     |  |
|-----|--|
|     | <p>表現がされている場合がある。市民が広く目にする媒体では誤解を招く表現については改めた上で、交通事業者の実情を踏まえた市民への情報発信、ならびに公共交通利用促進のための外出機会創出をお願いしたい。単発のイベントの開催だけでなく、地道な周知にも注力するよう、市に期待したい。</p> |
| 事務局 | <p>令和4年度には、広報2月号に公共交通の特集記事を掲載し、市民からの反響はそれなりにあった。広報は年間12回しかなく、連続して特集の枠を確保することは難しいが、市民に広く、正しい情報が伝わるよう、機会があればまた特集記事に取り組みたい。</p>                   |
| 会長  | <p>指標5の評価コメントに「イベントだけでなく、様々な媒体での広報に取り組む」旨を追加してはどうかと考えるが、どうか。</p>   |
| 各委員 | <p>(異議なし)</p>  |
| 会長  | <p>事務局には、修正をお願いする。他に意見、質問はあるか。</p>   |
| 委員  | <p>指標6について、令和6年度の予算まで確保できているのであれば、2台の目標は早期に達成されるはずである。目標を上方修正して、年度ごとに1台ずつ増やす目標を設定する等、さらに取組を進める必要があるのではないか。</p>                                 |
| 事務局 | <p>EVバスは、ディーゼルバスと比較して価格が高く、市の予算を今後も継続的に確保していくことは難しい。現在はディーゼルバスの受注が停止されている状況のため、EVバスで更新せざるを得ないが、受注再開後は、費用対効果の比較により判断していくことになる。</p>              |
| 会長  | <p>他に意見、質問はあるか。</p>  |
| 委員  | <p>指標4について、公共交通の満足度は、普段利用する人と全く利用しない人とで、感じ方に大きな違いがあると思われる。市民意識調査では、公共交通の利用の有無に分けて集計することは可能か。</p>   |
| 事務局 | <p>市民意識調査では、公共交通の利用の有無を質問していないため、そのような集計は難しい現状である。計画策定にあたり、独自に実施した市民アンケートやところバス利用者アンケートであれば、普段のバス利用の有無によるクロス集計も可能である。しかし、コ</p>                 |

|     |  |
|-----|--|
|     | <p>ナ禍という特殊な状況下で実施したアンケートであることは考慮しなければならない。</p>   |
| 会長  | <p>委員の指摘した視点は重要である。評価コメントに「独自調査を検討されたい」旨を追加してはどうかと考えるが、どうか。</p>  |
| 各委員 | <p>(異議なし)</p>  |
| 会長  | <p>事務局には、修正をお願いする。他に意見、質問はあるか。</p>   |
| 委員  | <p>指標6について、タクシー事業者は、車両入れ替えのたびに環境配慮型の車両を増やしている。この指標は、ところバス・ところワゴンのEV、FCVのみを対象としたものか。</p>  |
| 事務局 | <p>計画では、ところバス・ところワゴンのEV、FCVの車両数を指標として評価することになっている。</p> <p>計画の施策としては、バス・タクシーの別なく、環境配慮型の車両導入を進めることを記載しているため、より詳細に記載することにより、国や県からの補助金を受けやすくなるようであれば、協力したい。</p>  |
| 会長  | <p>他に意見、質問はあるか。</p>  |
| 各委員 | <p>(なし)</p>  |
| 会長  | <p>指標6の目標値を上方修正する提案については、来年度評価の際に改めて検討したい。</p> <p>他に意見、質問が無いようなので、事務局の評価表案に対して、以下四点の修正を加えて本協議会の評価とする。</p> <p>①指標1のグラフの目盛りを調整し、鉄道とバスがコロナ禍の影響から同様の回復を示していることを適切に表現する。</p> <p>②指標2の評価コメントを「回復傾向であり」とし、ところバスについてもコロナ禍からの回復途上であることを表現する。</p> <p>③指標4の評価コメントに「独自調査を検討する」旨を追加する。</p> <p>④指標5の評価コメントに「イベントだけでなく、様々な媒体での広報に取り組む」旨を追加する。</p> |

|                            |  |
|----------------------------|--|
|                            | <p>(2)公共交通の運転手確保に向けた取り組みについて（協議）<br/> ※資料 2-1～資料 2-4 をもとに説明</p>  |
| 会長                         | 事務局より説明があったが、意見・質問はあるか。  |
| 委員                         | この議題を取り上げる意図としては、公共交通の利用者数を増やし、持続性を高めていくことを目指しているということか。   |
| 事務局                        | 市民が自由に移動できる環境を整えたいと考えているが、市民が求める公共交通サービスの拡充に対して、深刻な運転手不足が大きな支障のひとつとなっている。運転手不足を解消し、サービスが向上した先には、もちろん利用者が増え、持続性が高まることも期待される。  |
| 委員                         | 市が必要な予算を確保して、交通事業者や運転手を支援するしかないのではないか。   |
| 事務局                        | 市の財政を鑑みるに、歳出を増やしていく対応は非常に難しい。  |
| 会長                         | 市の予算の使い道は市民が決めるものであるため、そのような予算の議論が盛り上がれば、ひとつの選択肢として有り得ると考える。   |
| (以下、発言者が変わる場合、アルファベットで示す。) |  |
| 委員 A                       | 市が運転手不足の課題に向き合い、議論の場を用意したことは評価できる。各事業者から改めて、現状と将来の課題について共有をお願いしたい。   |
| 委員 B                       | 2024 年 4 月の改善基準の適用と、高齢運転手の退職により、単純計算で、1 営業所あたり 5 人程度の人員が不足している。時間外勤務や休日出勤などを依頼し、何とか運行を継続している状況である。近年は、ワークライフバランスを重視する働き方が定着しており、「休みの日は休む」というように、運転手の認識も変わってきているように感じる。 |
| 委員 C                       | 鉄道においても運転手・車掌の乗務員確保についての課題認識はもっている。社会全体での働き手不足の問題もふまえ、技術革新の導   |

|      |   |
|------|---|
|      | <p>入によりワンマン化を推し進めたり、仕事の魅力を高めるなど、鉄道運行の維持に向けて取り組んでいく。</p>   |
| 委員 D | <p>運転手不足や労働の状況について、バスに限らず鉄道も同じ現状である。50 歳以上の従業員が 3 割を超えていてボリュームゾーンであるため、将来的な退職減に備える必要性を感じている。また、職業の社会的なステータスをあげていくことが出来ればと考えている。個人的には、バスの降車時に感謝の気持ちを伝えること等、すぐにも取り組めることを実践している。</p> |
| 委員 E | <p>若い人は、土日に休みたいという人が多い。他自治体で、市内のバス・タクシー会社に運転手として採用された方に、就職支援金を支援している事例や、消防士等の退職職員を採用する事例もある。また、女性運転手の採用を促している事業者もみられている。</p>  |
| 委員 F | <p>車内で乗務員募集等を行っているが、運転手不足について、非常に厳しい状況にある。「日中だけ働きたい」という声がある。</p>  |
| 委員 G | <p>タクシーの県内の稼働率は平均値で 6 割程度である。かなりの金額を投じて人材の獲得に努めているが、国全体の労働人口が減少している中で抜本的な解決策は、自動運転技術を用いることであると思う。また、物価や最低賃金の上昇に合わせて運賃も上げていく必要があり、利用者の理解も必要となる。</p>                                |
| 委員 H | <p>県内のタクシーの乗務員数について、コロナ禍前は約 1 万人いたが、現在は 7 千 6 百人程度になっている。事業者も努力はしているが、人材は増えない現状である。</p>   |
| 委員 A | <p>交通事業者に関するネガティブな報道が多いように思う。路線バスが撤退し、自家用有償に変更した自治体の運転手にインタビューをしたところ、「クレーム等に耐える毎日で、やりがいを感じない」と言っていた。乗客が運転手に感謝をする文化をつくるために、ぜひ市が主体で取り組んでほしい。</p>                                    |
| 会長   | <p>各事業者の方から現状を伺った。これからどうするかについて、協議会として、今後も考えていきたい。</p>  |

|     |  |
|-----|--|
|     | <p><b>(3) その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西武バス「小手 03」系統の廃止予定について<br/>       小手指駅から箱根ヶ崎へ向かう系統を今年度末で廃止<br/>       現行土曜日の箱根ヶ崎発の 1 本のみで日常利用なし<br/>       ところワゴンが狭山ヶ丘駅周辺を運行しているため、交通空白<br/>       地域に関する問題は支障なし<br/>       最終運行日は令和 7 年 3 月 29 日(土)</li> <li>・令和 6 年 10 月のところバス・ところワゴンの見直しについて</li> <li>・ところバスロケーションシステムの運用開始について</li> <li>・ところバスラッピングイラストについて</li> </ul> <p>事務局より説明があったが、意見・質問はあるか。</p> <p>（なし）</p> <p>以上で議事が終了となるが、各委員から他に何かあるか。</p> <p>（なし）</p> <p>■次回の協議会の日程について<br/>       令和 7 年 2 月 5 日(水)に開催を予定している。<br/>       詳細は改めて連絡する。</p> <p>以上で議事を終了する。</p> <p><b>4 閉会</b></p> |
| 会長  |  |
| 各委員 |  |
| 会長  |  |
| 各委員 |  |