

## 令和 2 年度第 1 回八潮市地域公共交通協議会

開催日時	令和 2 年 10 月 7 日 午後 2 時から午後 4 時まで
開催場所	八潮メセナ会議室
公開状況	公開
傍聴者数	0 人
審議結果	<p>1 議題</p> <p>(1) 令和 2 年度のスケジュール及び内容について</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・新型コロナウイルスの影響により、計画策定が令和 3 年 3 月から令和 3 年 9 月になることを説明。</li></ul> <p>(2) 八潮市地域公共交通網形成計画(素案)について</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・八潮市地域公共交通網形成計画調査報告書(令和 2 年 3 月)の修正を説明。</li><li>・公共交通の基本的な方針を実現するための 4 つの計画目標と、目標を実現するための 18 事業を説明。</li><li>・八潮市コミュニティバスの再編計画の検討及び乗降調査等の実施について説明。</li></ul> <p>質問・意見</p> <p>(1) 令和 2 年度のスケジュール及び内容について</p> <p>○委員</p> <p>高校生アンケート調査について、八潮高校の生徒のほとんどは自転車で通学している。教職員はバスで通学しているかもしれないが、駅からの距離や実際の生徒の通学状況からバス通学はどうか。このアンケート調査は教職員に絞っても良いのではないか。</p> <p>○事務局</p> <p>八潮高校については、通学実態として自転車通学が多いことは把握しているが、利用実数は把握していない。また、学校の近くに八潮高校入口バス停(コミュニティバス)がある。八潮南高校については、バス停が遠く、最寄りバス停まで 800m 程度離れている。</p> <p>通学需要を高めるために、バスを利用してもらえるバス停までの距離、時間帯等をアンケート調査で把握したい。高校生の場合は、ある程度遠い距離でも自転車で通学することが多いのは分かっているが、バスに転換するきっかけを探っていきたいと考えている。</p> <p>○会長</p> <p>現状ではあまりバスを使っていないのかもしれないが、雨の時や暑い時などは使ってもらえるかもしれない。今後使っていただくためのきっかけづくりとして、前向きに探っていくことだと理解した。</p>

本計画は、令和3年9月策定へ変更ということだが、手続き上何か影響はあるか。

○事務局

計画の策定について手続き上の問題はないが、委員の委嘱期間について問題がある。現在の任期は令和3年3月31日までとなっているが、この会議が終わるわけではないので、今後も人事異動等で変更があった際には委嘱させていただきたいと考えている。

しかしながら、本計画の策定期間は、当初予定していた令和3年3月から令和3年9月に変更となる。そのため、令和3年4月から委員の改正により、委員が大きく変更となった場合に計画の内容を改めて説明するのは難しいことから、事務局としては、基本的には現在の委員を再任させていただきたいと考えている。

○会長

このような状況なので仕方ないと思うが、ご理解いただけるか。

○委員

異議なし

○会長

改正活性化再生法が12月に施行されるが、本計画は改正を踏まえた内容になっていくものと理解しているがよろしいか。

○事務局

法改正に対応した計画づくりを進めており、法改正後も整合を図れるよう考えている。

○会長

公共交通利用はコロナウイルスで影響を受けている。見通しも難しいが、コロナの影響をどのように考えるのか、調査の中でしっかりと見極めていただきたい。

(2)八潮市地域公共交通網形成計画(素案)について

○委員

21頁の目標値の中で、八潮市コミュニティバス運行収支の20,561千円は収入額という意味合いでよいのか。

○事務局

ご質問のとおり。

○会長

評価指標について、事業との関係をもて、どの事業が目標と結びつくのか整理し、示していただいた方が良い。

○事務局

ご指摘のとおり整理する。

○委員

5頁に計画の目標②として「公共交通空白・不便地域の解消」となっているが、そのための計画を策定するという認識でよろしいか。

8頁の事業推進に向けた実施体制で、市民の役割として「積極的な公共交通の利用及びその呼び掛け」や「地域主体による移動手段の確保」とあるが、具体的に何を想定しているのか。白タク等をイメージしているなら問題である。

10頁のタクシーの利用促進について、不便地域の解消としてコミュニティバスの運行本数についての説明があった。タクシーの活用については、将来的にはIT等を活用したデマンド交通等に入ってくるのかと思うが、現時点で公共交通不便地域・空白地域となっている八條地区の外環以北や古新田地区について、八潮団地や八潮駅まで来ているバスとリンクする形の巡回タクシー等は考えられないか。

14頁の高齢者・障がいのある人等に配慮した公共交通環境の充実で、「手助けをしてください」という意味合いの赤色のヘルプカード以外に、「手助けをします」という意味合いの緑色のヘルプカードもある。このようなカードを活用することで地域の支え合いは進むのではないかと考える。また、市内で車椅子利用者がタクシーを呼んだ際に、汚れることを理由に乗せてくれなかったという事例を聞いたことがある。バス待ちスポットの整備と合わせてタクシーの利用環境について考えられないか。

19頁の運転手の確保策の実施について、現状タクシー運転手は非常に厳しい生活実態と聞いている。運転手の確保を考える中で、運転手の収入の底上げの視点を入れる必要があるのではないか。ホームヘルパーや保育士、介護士なども収入が少なく人手不足となっており、同じような問題かと思う。

○事務局

5頁の目標②の公共交通空白・不便地域の解消について、本計画は公共交通空白・不便地域の解消だけを取り組むという計画ではなく、基本理念である「まちのコミュニティをつなぐ利用しやすい公共交通網の構築」を目指すものである。この基本理念を達成するために4つの基本方針を掲げており、基本方針を実現するために4つの目標を定めている。目標②の「公共交通空白・不便地域の解消」は、基本理念を達成するための目標の1つとして捉えていただきたい。

8頁の(3)事業推進に向けた実施体制の①市民(地域、民間企業等)に記載のある「積極的な公共交通の利用及びその呼び掛け」について、バスの運行情報やタク

シー利用などを周知し、市民へ利用を呼び掛けることにより、車から公共交通へシフトするきっかけを作っていきたいと考えている。地域主体による移動手段の確保については、白タクではなく、地域主体で移動手段の確保に向けた検討を進めるなどMaaSを広く捉えている部分がある。

10 頁の【事業3】タクシーの利用促進や【事業5】新たな交通システムの導入検討について、MaaSなどITの流れや利用実態・サービスなどが変化しており、情報を収集しながら、将来を見据えて八潮市に適した公共交通を今後検討していきたいと考えている。

14 頁の高齢者・障がいのある人等に配慮した公共交通環境の充実について、ヘルプカード以外にも認知症サポーターキャラバンなどがある。高齢者や障がいのある人の配慮については、市民の皆様にも周知をしていかないと理解が深まっていかないと考えている。本計画の策定にあたっては、高齢者や障がい者施策等の関係部署と連携を図りながら検討を進めているが、関係部署でも関連計画の検討を進めているため、連携を図りながら事業を進めていきたいと考えている。

19 頁の【事業 16】運転手の確保策の実施について、本計画でバス・タクシー運転手の収入補填まで踏みこむのは難しいと考える。

#### ○委員

事務局からの説明について、運転手の収入補填が難しいことは理解している。意見として伝えたかったことは、事業収入はどのようにしたら増やすことができるのか、そのためにはどのようにしたら公共交通を利用してもらえるのか、ということが非常に大事ということである。公共交通空白・不便地域の解消だけではないという説明だが、「便が少ないからバスを使わない、バスを使う人が少ないから便が減る」というジレンマがある。八條地域の外環以北や古新田地区については、タクシーなどの補助的な役割のものが八潮駅や八潮団地のバスと連結し、バスの利便性を高めていくという観点で検討していただきたいと考える。

#### ○会長

MaaS は、「利用者目線」が基本的な理念となっている。利用者目線で、鉄道、バス、タクシーなどの乗継や情報提供も含めた様々なものが一貫して予約・決済できるようなものである。究極にはそのようなものを目指していくことになるが、導入に向けて概念を取り入れながら一つずつの事業に取り組んでいくこと理解した。

#### ○委員

横断歩道の近くにバス停がある危険なバス停について、市内にもそのような場所があるのかわからないが、伊勢野バス停が危ないのではないかと感じる。将来的にそのようなバス停の整備やバスのルート変更等は考えているか。

また、運転手の件について、2種免許を取得しないとバスやタクシーは運転出来な

い。運転手の養成にあたり事業者でも免許取得支援を実施しているが、市でも就職支援の一環として免許取得費用について助成してはどうか。

#### ○事務局

横断歩道や交差点の近くにバス停がある、いわゆる危険なバス停については、国からも危険箇所をピックアップするよう要請があった。その中で、バス停でバスが停車した際に車体が横断歩道に掛かるようなバス停は市内にはなかったが、横断歩道から5m以内のバス停は何か所かあるので、今後対策が必要な場合もある。

ルート変更については、バス事業者との協議が必要となる。今後、路線バス、八潮市コミュニティバスともに市役所の建替えの際に市役所を交通結節点にしたいと考えているため、バス事業者と一緒に検討していきたい。それまでは今のバスルートをどのようにしたら利用しやすくなるのかを検討していきたいと考えている。

2種免許取得を促すための市からの助成については、現時点で補助金について難しいのが現状だが、バス・タクシー事業者と運転手の確保策について協議をさせていただきたいと考えている。

#### ○委員

コロナ禍の経営状況をご説明した後に、計画について意見を述べさせていただく。

本日出席している各交通事業者で、経営状況は順調であるという会社は1社もなく、どの会社も未曾有の厳しい経営状況ではないか考える。京成バスでは、緊急事態宣言時では対前年比5割以上利用者が減少し、現状では対前年比3割の利用者減少となっている。各公共交通事業者は、コロナ以前の利用状況に戻らないと思っており、今まで経験したことがない時代を迎えるだろうと考えている。京成バスでは、すでに今年度の赤字が決まっており、来年度もどのようになるのか分からない非常に厳しい状況である。バス事業は、今までは地方の方が厳しく、都心部は高速バスも含めた内部補填により経営が成り立っていた。ところが、地方は公共交通の依存が低いこともありコロナの影響が少なく、コロナによる利用者減少もそれほどでないと聞いている。一方、都心部はマイカー通勤の増加やレンタカーで通勤する新しい移動手段なども生まれ、想像をしていない状況となっている。

利用者は、何年かかけてある程度は戻ってくるかもしれないが、コロナ禍の前に戻ることは考えにくいので、このような状況を本計画の事業に含めざるを得ないと考える。

事業7の情報提供では、一部の会社で実施中だが、時間帯別や方面別に車内の混雑度を示すことで少しでも混雑時間帯の利用を避けていただくこと。

事業14の利用促進活動では、バス車内は空気の換気を行っていることで公式的にクラスターが発生していないことなどを含めたコロナウイルスに対する安全性のPR。

事業16の運転手の確保について、京成バスでは、現在運転手の採用を止めてい

る。京成バスは、成田空港を起終点とした高速バスを多数運行しているが現状全く運行していない状況であり、相当数の運転手に休んでいただいている状況にある。そのため、当面の間は運転手を採用しても運行していただく仕事がない状況にある。これらの最新の情報をアップデートして事業に盛り込んでいただくことで、少しでも実行性のあるものになっていくと思うので、ご検討いただきたい。

#### ○事務局

ご指摘のあった新型コロナウイルスに関連する件について、21 頁の目標値でも今回提示することが出来なかった部分である。八潮市コミュニティバスやつくばエクスプレスの利用状況を見ると、利用状況が3割減から戻っていかない状況にある。そのような状況の中で、目標値についてコロナ前の数値にしていくのは現実的でないと考えており、今回の素案に目標値の数値を入れるのに違和感があったことから今回記載をしなかったところである。今後、素案から案と計画の検討を進めていく際には、目標値について十分精査をした上で、協議をさせていただきたいと考えている。また、この目標がどの事業と結び付くのか、どのような目標を達成していくのか、協議させていただきたいと考えている。

#### ○会長

PDCAの前にやるべきことを事業に記載してはどうかとの意見があった。また、PDCAの中にもコロナの状況を踏まえて、PDCAを回していくという文言も入れる必要があるかと思う。

運転手については現時点で余剰となっていると聞いているので、事業 16 の内容にも注意書きが必要だと思う。

#### ○委員

草加市との接続の件について、いくつかの市町村で他自治体へ乗入れしている事例はあり、上尾市の市内循環バスが桶川駅へ乗入れするなど利便性向上や収支率改善に向けた取り組みを行っている。事業者のご協力をいただくことが大前提だが、利便性が向上するならば良いことである。他市町村へ乗り入れる場合の費用負担などは、事前にある程度固めた方が良いと思う。

また、高校生の利用可能性について、他市町村で、高校生ではないが小学生のスクールバスとしてコミュニティバスを利用出来ないかという相談があった。学生の場合は、学期末などに授業の短縮があること、部活動がある場合には人によって帰る時間が異なること、特に生徒数が多いと時間がバラバラになることなどが難しいという話をさせていただいた。高校生を取り込むとした場合には、短縮授業はどのようにするのか、台風時の対応などが検討課題になると思う。

#### ○事務局

草加市との接続の件について、市民温水プールの改築が予定されており、改築に合わせたコミュニティバスの乗り入れの可能性について草加市と協議している。

高校生アンケート調査については、すぐに公共交通へ転換するということではなく、きっかけづくりとして考えている。高校生の多くは自転車で通学しているが、近くにバス停があるといった情報提供や啓発の意味も含めて、今後進めていきたいと考えている。また、スクールバスではなく、コミュニティバスが運行しているので利用して欲しいといったものを想定しており、短縮授業などの対応までは考えていない。

#### ○会長

そのような要望もあれば、利用者目線で検討出来ないのかという視点で聞いていた。草加市との接続については、埼玉県もご協力いただければと思う。

#### ○委員

公共交通空白・不便地域への解消に向けて、ルート変更である程度カバーされるという説明があり、ありがたいと思う。説明の中で、八潮中央総合病院へ直接行けなくなるルートが出るというデメリットをご指摘されていた。八潮中央総合病院では、八潮駅、八潮団地・伊草団地を回る送迎バスを運行している。病院との協議が必要になるが、北部から八潮中央総合病院に行く方については、送迎バスの時間がバス停で分かるようなサービスが出来ないか。乗換えは必要にはなるが、待つことなく費用負担もなく病院へ行けるのではないかと思う。

#### ○事務局

北ルートについて、八潮中央総合病院へ寄らずに駅へ直接行くルートをお示したが、利用実態を調査した結果、病院へ行く方が多ければお示した案ではなく、現在の北ルートをそのまま維持することは十分に可能性があると考えている。調査結果を踏まえ、利用者目線に立ち、ルートをそのまま維持した方が良いのか、どのようにしたら利便性が上がるのか、大瀬古新田地区は直接病院へ行けない状況となっているが解消することは出来ないのかなどを検討していきたいと考えている。八潮中央総合病院の送迎バスについて、現在、八潮団地と伊草団地の送迎バスは運行していない。団地の方からご要望があり病院側で運行していたが、半年間運行した結果、ほとんど利用がなかったため中止となっている。ご指摘のとおり、病院の送迎サービス(ワゴン車)がどこから何時に運行するのか分からないため、鉄道やバスとの連結を分かりやすくするようなサイネージを事業の一つとして検討していきたい。

#### ○会長

直通で行くのが一番良いが、色々なニーズを全て満たすのは難しいため、どこかで乗換えとするのは前提とせざるを得ない。そのため、ソフト的な情報提供やダイヤの調整などにより対応していくことになると思う。そういったことをトータルとして考え

ていくのがMaaSという概念かと思う。

八潮市コミュニティバスの運行事業者である東武バスセントラルに計画案についてのご意見を伺う。

○委員

コミュニティバスについては、これから乗降調査等を行うが、古新田地区などの利便性を高めながら、収支バランスを確保してきたいと思う。現状3台で運行しているが、コロナ禍の状況のため慎重に取り組む必要がある。運行本数を増やすことや距離を長くしたからといって利用者がいないのでは意味がないし、利用していただけるものでもないため、しっかりと見極めた上で取り組んでいきたいと考えている。

○会長

運行情報でGTFS-JPは埼玉県内無となっているが、バス事業者の状況と今後の見通しなどを伺いたい。

○委員

GTFS-JPについては検討中である。

○委員

スマートフォン主体で取り組んでおり、今は考えていない。

○会長

独自にナビタイムなどへ情報を提供しているということでよいか。

○委員

そのとおり。

○会長

情報提供はしているが、フォーマットになっていないということで理解した。

大変多岐に渡る内容の説明についてご意見をいただいたが、追加で質問がありましたら事務局へ連絡して下さい。本日、コロナ禍の関係や、施策内容について適宜アップデートしていただくとともに、調査についてもご協力をお願いしたい。