

令和5年度 第2回 草加市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

令和5年7月26日(木) 午前10時から

2 開催場所

草加市役所本庁舎7階 会議室7A

3 出席者の氏名

- (1) 委員 草加市 高橋委員(会長)
東京理科大学名誉教授 内山 久雄 委員(副会長)
東武バスセントラル(株) 松木氏(代理)
朝日自動車(株) 田沼 健一 委員
国際興業(株) 鈴木氏(代理)
(一社)埼玉県乗用自動車協会 三上 秀樹 委員
草加市タクシー協会 吉田 隆彦 委員
東武鉄道(株) 松本氏(代理)
草加市町会連合会 鳥海 昭美 委員
(旧)草加市連合婦人会 大谷 久美子 委員
草加市すこやかクラブ連合会 小暮 徹 委員
草加商工会議所 山崎 修 委員
(福)草加市社会福祉協議会 馬場 博 委員
(福)草加市社会福祉事業団 下国 季樹 委員
東武バス労働組合 青山氏(代理)
草加警察署 木村 光 委員
埼玉県企画財政部交通政策課 西野 利彦 委員
(一社)埼玉県バス協会 金川氏(代理)(WEB)
- (2) 欠席者 国土交通省埼玉運輸支局 坂井 貴夫 委員
- (3) 事務局 草加市 菅沼 市民生活部長
草加市 田口 交通対策課長
草加市 柴田 交通対策課課長補佐
草加市 齋藤 交通対策課交通政策係長
草加市 家崎 交通対策課交通政策係主事
(株)東京建設コンサルタント 佐藤氏 小安氏

- (4) 傍聴者 なし

4 会議の議題

- 議事 パリポリくんバス北東・南西ルート of 運賃改定について
報告（1）草加市地域公共交通計画（案）（意見照会后）について
報告（2）草加市コミュニティバス パリポリくんバス運行ガイドラインについて
報告（3）パリポリくんバス3ルート of 運行実績について

5 配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料-1 「パリポリくんバス北東・南西ルート of 運賃改定について」
- ・ 資料-2 「草加市地域公共交通計画（案）（意見照会后）について」
- ・ 資料-3 「草加市コミュニティバス パリポリくんバス運行ガイドラインについて」
- ・ 資料-4 「パリポリくんバス3ルート of 運行実績について」
- ・ 参考資料「草加市地域公共交通計画概要版（案）（意見照会后）」
- ・ 参考資料「草加市地域公共交通会議委員名簿」
- ・ 参考資料「席次表」

6 委員会運営に当たって of 諸事項

本委員会 of 録音および会議録 of 署名、公開について委員 of 了承を得た。

7 会議録 of 署名について

会議録 of 署名委員については、名簿順に持ち回りで会長、副会長と、代理の方を除いて上と下から1名ずつ指名させて頂くことになっているため、（一社）埼玉県乗用自動車協会 of 三上委員と草加市すこやかクラブ連合会 of 小暮委員が署名委員 of 指名を受けた。

議事 パリポリくんバス北東・南西ルートの変更について

- ・一般の路線バスの運賃の値上げに伴い、整合を図るためパリポリくんバスについても運賃の値上げを行う旨を説明した。
- ・承認を得られれば、許可申請の手続を速やかに行い、改定時期は10月以降を見込んでいくことを説明した。

会長（高橋会長）

- ・事務局からの説明について何かご意見、ご質問はございますでしょうか。特にないようなので、運賃改定に向けて準備を進めさせていただきます。

一同

《承認》

報告（1）草加市地域公共交通計画（案）（意見照会后）について

- ・頂いた意見について内容を反映し、一部修正を行っている旨を報告した。
- ・計画案は今後、庁内決裁およびパブリックコメントを実施する旨を報告した。

会長（高橋会長）

- ・事務局からの説明について何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

国際興業（株）（鈴木氏）

- ・前回、細川の方から出させていただいた意見に対し、修正いただきましてありがとうございます。修正の意図としましては、バス事業が労働者不足に悩んでいるという状況があり、草加市に限らず年々、供給可能な輸送力が減ってくるという事になります。そのため、需要があるから路線を通すという事が一概にできなくなっており、需要はあるが供給ができないという路線が今後増えてくると思います。したがって、既存の路線の維持が大切だという事であれば、需要があっても新規に路線を通すという事は難しいという未来が来ることを考えておくことが必要と思います。

会長（高橋会長）

- ・ありがとうございます。こういったことも考えまして、今後の草加市の交通計画を考えたいと思います。
- ・他には何かありますでしょうか。ないようでしたら、次に進めさせていただきます。

一同

《承認》

報告（2）パリポリくんバス運行ガイドラインについて

- ・地域公共交通計画内では記載しきれない、コミュニティバスの具体の施策を補完する計画として「コミュニティバス運行ガイドライン」を策定する旨を報告した。
- ・ガイドラインの構成として「基本方針、運行地域、運行基準、役割分担、評価指標」等について記載する案としている旨を報告した。
- ・策定は9月下旬を予定していることを報告した。

会長（高橋会長）

- ・事務局からの説明について何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

副会長（内山副会長）

- ・パリポリくんバスの基本方針に「交通不便地域の解消のため」とありますが、これはどうなのでしょう。私としては「交通不便地域の解消のため」というのはなくした方が良いのではないかと思います。というのも交通不便地域というのは、そもそもお客さんが無い、もしくは少ない、という事が前提ですので、前提として無理がある訳です。運賃収入がないから市は補助を出すわけで、50%くらいまでは出すという目標で考えていたのが、結局はほぼ全ての補助を出すという事になっているわけです。
- ・2点目、路線バスとの競合という話がありますが、パリポリくんバスの大きさを考えると路線バスと同じ道路しか走れないのは当然なのでしょう。元々が競合しろと言っているようなものです。もっと小回りが利く、細い道を通れるような大きさで、路線バスを補完するという役割であるべきです。そのような点を踏まえてガイドラインの構成を考えていただきたいです。
- ・3点目になりますが、「交通不便地域解消のためのバス」でないのであれば「交通弱者救済のためのバス」であるべきではないでしょうか。交通弱者の定義は難しいですが、バス停まで歩けないからバスに乗るのをあきらめてしまう人であったり、高齢者で出不精になってしまっている人だったり、そういった人に向けてのバス、という視点で考えてみてはいかがでしょうか。以上になります。

会長（高橋会長）

- ・ご意見の方ありがとうございます。ガイドラインの考え方として交通不便地域の解消という考えを外した方が良いのではないかと、という事と、交通弱者という視点を前面に出してみてはどうかという事、路線バスとの競合ということへの見直しなどかと思いますが、事務局から何かございますか。

事務局

- ・色々ご指摘、ご助言いただきましたので、今後、事務局内にて再度構成を見直しまして、また皆様にご意見等をいただければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

会長（高橋会長）

- ありがとうございます。内山副会長からのご意見は考え方の転換にもつながりますので、検討させていただきたいと思います。その他に何かございますか。
- 事務局から最後に説明がありました通り、後日意見照会をさせていただきますので、よろしく申し上げます。

一同

《承認》

報告（3）パリポリくんバス3ルートの実績について

- ・北東ルートは設定ラインをわずかに上回っていることを報告した。
- ・南西ルートは設定ラインを下回っていることを報告した。
- ・新田ルートは設定ラインを大きく下回っていることを報告した。

会長（高橋会長）

- ・事務局からの説明について何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

(旧)連合婦人会（大谷委員）

- ・私は南西ルートについて、できるだけ利用しようと普段から心がけているのですが、時間が合わないと来たバスに乗ってしまうという事があります。というのも同じ停留所に色んなバスとパリポリくんが一緒にあるので、パリポリくんに乗りたいけど、既存のバスに乗ってしまうという事もあります。やっぱり停留所が同じで大きさも同じというのは先生がおっしゃった点もありますので、問題もあるのかなと思います。野田の方ではまめバスですかね、ちっちゃいバスがありますよね。小回りが利くバスというのはありがたいですよ。少し乗ってすぐに降りることができます。当然、今のパリポリくんバスは頑張っていますし、既存のバスも頑張っています。どちらも頑張っているけどそれが競合してしまうという事もあり得るのかもしれない。せっかく作ったバスですので調整していけばいいと思います。ただやはり、少し小さいバスというのも必要なのかなとは思いました。あと、乗車人数については、実は別のバスに乗ろうとした人や、本当はパリポリくんに乗りたいのに乗れなかった人ということも考慮に入れていただければと思います。

会長（高橋会長）

- ・ありがとうございます。事務局から何かございますか。

事務局

- ・誤乗車を防ぐような、また、皆様にとって利便性の高いパリポリくんバスになるように事業者と共に案を絞ってまいります。ご意見の方ありがとうございます。

会長（高橋会長）

- ・パリポリくんバスだけでなく、既存の路線バスとも共存ができるように色々対策を考えてまいりますので、引き続きよろしく願いいたします。

副会長（内山副会長）

- ・以前も指摘したことがあるのですが、目標ライン、設定ラインが1便当たり何人という表示になっています。これは事業者さんにお聞きしたいのですが、このように1便当たり何人という基準を作るのですか。鉄道であれば輸送密度で1km当たり何人かという指標になるのですが、この方が収入に直結する感覚になると思います。例えば、最初から最後

まで乗っているお客さんがいるのと、初乗り運賃だけで乗ったお客さんでは意味合いが全く違うわけですから、1 便当たりの人数というのは厳密にみても違ふという事もあり得るかもしれません。収入に関わることですので、もう少しきめ細かく見ても良いのではないのでしょうか。

会長（高橋会長）

・ありがとうございます。東武バスさん、国際興業さん、いかがでしょうかね。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

・東武バスセントラルでは、運賃が 1 人当たりで変わってくることから、1km 当たりいくらかという基準で考えています。

副会長（内山副会長）

・輸送密度を使おうとしているという事ですか。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

・そうですね、金額ベースですが。例えば 1km 当たり 500 円だったら黒字、それ以下だったら赤字みたいな感じです。

副会長（内山副会長）

・人数はカウントしていますか。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

・いや、人数はカウントできないですね。人によって金額が異なりますので。

副会長（内山副会長）

・今までもそうですか。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

・今までもそうです。例えば今、目標ラインが 28.3 人とあるのですが、ポンチョでこの数値はほぼ満車の数字になります。なので、ほぼ毎回満車というイメージで考えていただければわかりやすいかと思います。

副会長（内山副会長）

・始点から終点まで満車というとはですかね。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

・そうですね。だからそういう事でいうとやはり km 当たりでいくら稼げたかが事業者の視点になります。例えば 10.7 人とありますが、これは 1 人当たり二百いくらであれば単

純な掛け算になります。単価が想定より多ければ人数は少なくても済みます。逆に思ったより安かったとなれば人数は上がってしまいます。当然年度が終わってそのあたりは計算しているのだと思いますが、一人当たりいくらであるというのが出発点。で、路線の長さやお客さんの入れ替わりによって、数値は変わってくるものになります。なかなかわかるように説明するのは難しいのですが。

副会長（内山副会長）

- ・鉄道のように輸送密度という概念を作られてはどうかね。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

- ・密度は計算するのがちょっと難しいですね。乗って降りて、という動きを全て把握しなくてはいけないので。

副会長（内山副会長）

- ・今はもう IC カードですよ。

東武バスセントラル(株)（松木氏）

- ・現金もありますので、そこがカウントできないですね。それにすべてを把握しきるというのもそれはそれでどうなのかというのも少し思います。

事務局

- ・この指標については事務局も悩んでいるところではあります。今後この運行評価基準「何人」というだけでなく、よりきめ細やかな数値設定が可能か、バス事業者さんとお話をさせていただきながら違った側面からお示しさせていただきたいと思っております。ただ、現在載せています基準は運行当初から、地域、事業者と共に三位一体で進めて行くという上での 1 つの基準として示しているものになります。当然全てを示しているわけではないことは重々承知しているのですが、このように記載させていただいている経緯の方もご理解頂けますと大変助かります。

会長（高橋会長）

- ・そのほかございますでしょうか。

草加市タクシー協議会（吉田委員）

- ・様々ご議論いただいている中ではありますが、そのバスという事だけが全てではないという事も認識いただいてほしいです。よく百貨店や空港まで送迎するリムジンバス、リムジンタクシーと呼ばれるものがありますが、これらは乗っても 10 人くらいのもことになるかと思えます。百貨店では小さいもので 7~8 人のもあるかと思えます。草加市の基本方針として、利益を求めているのかどうか。仮に、不便地域の体の悪い人に特化してという考えであれば、小さなワンボックスのような小回りの利くもので対応して、その他の所はバ

ス会社さんに任せて運行するということも考えられます。そうすれば既存のバス会社とのバッティングというのも起こらないですし、いろんな場所を回されないでその場所から直接目的地に行くことができます。今、伸びつつある利用者も体が不自由な人が乗っているのかどうか。そういう事も含めて、立ち戻って考えても良いのではないかと思います。大きな車両であればコストもかかると思いますし、ドライバーさんも少なくなっているという状況があり、当然タクシー業界でもそうなのですが、大きな車両を運転するよりは小さな車両はハードルが低いと思いますので、ルートが一定であれば新規に始める人もいそうな気はしています。

会長（高橋会長）

・ありがとうございます。根本的な考え方の転換になるかと思いますが、いかがでしょうか。

事務局

・現状パリポリくんバスをご利用されている方々、交通不便地域からどれくらい利用されているかをしっかりと把握すると共に、皆様のニーズを丁寧に拾い、パリポリくんバスだけで不足しているのか、していないのか、新たなモビリティが必要なのかといったものを皆様と共に検討を進めさせていただきたいと考えております。

草加市すこやかクラブ連合会（小暮委員）

・私たちは北東ルートを使っているのですが、実は非常に助かっています。既存のバスは大通りしか通らないのですが、ここのルートは裏の細い道も通ってくれています。獨協大学前駅に行く通勤の方もいらっしゃいますし、市立病院に手術に行くなどの時も非常に助かります。そういう点では、今のバスは非常にいいと思いますね。

会長（高橋会長）

・ありがとうございます。他になにかありますでしょうか。

(旧)連合婦人会（大谷委員）

・一つお聞きしたいのですが、小さいバスにしたときってコストって全然違うものですか。燃料代や維持費などですね。

事務局

・具体的にこの場でお示しできるものはないのですが、こういった貴重な意見をもとに様々な検討を進めて行ければと思います。

埼玉県乗用自動車協会（三上委員）

・福祉的な要素がすごくあるのかと思います。バス停までいけない人、免許証を返納してしまった人など、そういった人たちの暮らしの足、当然高齢者もそうです。それらを含めた形で考えることが必要かと思います。また、車を小さくすればその分確かにコストは下が

るような気は私もしています。

草加市タクシー協議会（吉田委員）

- ・コストの話で行きますと、車の小さなタイヤとバスの大きなタイヤでは値段が違いますし、掃除の大変さも違います。そういった面でもかなり違いが出るでしょうし、燃料についても大きなものを動かすのと小さなものを動かすのでは差が出ます。

国際興業（株）（鈴木氏）

- ・今おっしゃられたように確かに小さい方が車の値段は安い、燃料も安い、メンテナンスも楽です。間違いありません。ですが、運転者はどちらも1人です。大きくても小さくても関係ありません。そこは安くならないです。この会議でどうというわけではないと思いますが、運転手さんの分のコストが落ちないことを認識していないと危ないので、そこは認識いただければと思います。

会長（高橋会長）

- ・皆様からたくさん意見をいただきました。ありがとうございます。

草加商工会議所（山崎委員）

- ・概要版の方に具体的な施策とあったのですが、実際に計画を見てみるとあまり具体的ではないかと思いましたが、ここの表現は少し見直した方が良いのかと思いましたが、もう一点、ドライバーの不足ということですが、皆様あまりご存じないかと思いますが、本日の同時刻にドライバー就職面接会というものを草加商工会議所の方では行っております。ただ、やはり細かいところまで行き届いてはいないのかと思えます。我々としてもできることをやってきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長（高橋会長）

- ・ありがとうございます。草加市としてもできることをやっていく所存です。その他は何かありますでしょうか。

副会長（内山副会長）

- ・先ほど言えばよかったのですが、この交通計画の小冊子はどうするのですか。市民に配るのでしょうか。

事務局

- ・広く市民の皆様に周知できるようHPにて記載の予定です。

副会長（内山副会長）

- ・配るわけではなく、デジタル版を配るという事ですか。

事務局

- ・その通りです。

副会長（内山副会長）

- ・1つ感心していることがあります。P10~P11の所で100mメッシュでの人口分布図がありますね、きめの細かいデータを作ってくださいありがとうございますと言っておきます。少し、町丁目境の黒い線は余計かもしれませんが。人の多いところを走っていることが一目でわかるという事が市民に示すという意味でも重要なのかと思います。

会長（高橋会長）

- ・ありがとうございます。今後ご助言の方お願いいたします。他に何かございますでしょうか。なければ進行を事務局の方にお返しします。

一同

《承認》

【当日の会議の様子】



署名欄

三上秀樹 

小暮徹 