

別記様式

		担当課	自治振興課	
会議の名称	令和5年度 第2回鴻巣市地域公共交通会議			
開催日	令和5年11月6日(月)			
開催時間	午後2時00分 開会 ・ 午後3時50分 閉会			
開催場所	市役所本庁舎 大会議室			
議長(委員長・会長)氏名	鴻巣市副市長 山崎勝利			
出席者(委員)氏名 (出席者数)	山崎勝利 田中恵司 野中裕司 井上 修 大久保雄二(代理) 石橋泰浩 長谷川洋司 松本行雄 大島幸雄 福島日出男 澤近幸子 陸田典志 飯塚光弘 西野利彦 横田弘一 吉野寧秀(代理)(16名)			
欠席者(委員)氏名 (欠席者数)	田沼健一 関根 肇 大塚健二 坂井貴夫(4名)			
事務局職員職氏名	市民生活部	部長	関根則男	
		副部長	武田昌行	
	自治振興課	課長	小野田直人	主幹 金子智之
		主査	山崎功一	主任 山田美穂
傍聴の可否 (傍聴者数)	可(3名)			
会議の内容	1 開会 2 あいさつ 3 議題 (1) コミュニティバス「フラワー号」について (2) デマンド交通「ひなちゃんタクシー」について (3) 乗合型デマンド交通「このす乗合タクシー」について (4) 「妊娠中の方」の対象拡大による子育て支援について 4 その他 5 閉会			
配布資料	会議次第、委員名簿、 資料1 コミュニティバス「フラワー号」について 資料2 デマンド交通「ひなちゃんタクシー」について 資料3 乗合型デマンド交通「このす乗合タクシー」について 資料4 「妊娠中の方」の対象拡大による子育て支援について 参考資料 フラワー号路線図&時刻表、デマンド交通パンフレット			

1 開会（課長）

資料の確認、移植の説明、委員の出欠席の確認

2 あいさつ（副市長）

3 議事（議長：会長 副市長、副会長 田中委員）

議題（1）コミュニティバス「フラワー号」について

－事務局より資料説明－

【質疑】

（委員）

バス停の説明の中で、有料というのがあるとのことですが、現在、その有料の場所と費用について説明をお願いします。

（事務局）

バス停の有料広告の募集要領を定めており、現在、病院、幼稚園、学校等で、4ヶ所あり、わたまクリニック前、赤見台整形外科内科前、関東工大前、そして、箕田幼稚園前となります。こちらの方は令和6年4月からも継続いただけるというご意向をいただいております。

バス停名称につきましては、年額の広告掲載料は税別2万円、税込で年間2万2,000円となります。掲載期間は5年間としておりますので、本市のバスの見直しは基本的に5年ごとに行っている関係で、年額として2万円×税額×5年ということになっていただいております。バス停名称にお申し込みいただきますと、こういった時刻表の中のバス停名等の掲載がされる形になります。

（委員）

有料広告が必要であれば、もっとPRしていただければ、利用するところもあるのかと思います。お聞きしました。

（委員）

バス停名称変更の中で廃止について、馬室コースで妙楽寺入口を時間短縮のために片側のみ残すということですが、路線図を見ますと、北本側から乗ってくる方と鴻巣側から乗ってくる方と、そこで降りる方が普段は少ないということですが、片方は停留所が無いということなんですか。そうすると、上り下りというような形で、片方には停留所が無いと、どこでも降りしていただけるということなんではないでしょうか。バス停はあるということなので、バス停の標識は無いけれども、そこで降りられますよということなんではないでしょうか、その点をちょっと説明してください。

（事務局）

廃止のバス停につきましては、安全上のものということであることと、時間短縮の2点で廃止をさせていただく形となるのですけれども、乗り場といたしましては、そのバス停が置いてあるところが乗降場となりますので、片側1ヶ所だけになります。このバスの運行につきましては、先ほどの支線のルート of 2ヶ所になりますので、バスは往復便で来ますので、バスが行ってまた戻ってきたときに乗り降りできるような形に考えております。

(委員)

そうすると片側だけは確かに支線で入るから乗るかもしれない降りるかもしれないということはありますけれども、そこへ行かないで、直行で北本へ向かう便については、バス停が残るか残らないか、それとも影響がないということで、廃止ということになっているのかもしれませんが、もう少し説明をお願いできればと思います。

(事務局)

フラワー号のパンフレットを1ページ開いていただきますと、路線図がパンフレットに載っております。馬室コースは丁度パンフレットの下の方になりますが、馬室コースと文字が書いてあるところあたりがちょうど妙楽寺入口というバス停がございます。バス停につきましては、往復便でない場所は、廃止した場合には乗れなくなってしまいますので、廃止は難しいと考えております。馬室コースですと、鴻巣駅から北本駅でそのまま本線上にあるバス停につきましては、片側の左側でしかバスは乗れませんので、片方を廃止してしまいますと通過してしまう形になりますので、本線上にあるところにつきましては残す形を行っております。妙楽寺入口につきましては、2回通る路線になります。白雲荘にバスが入るときに1回通りまして、白雲荘でUターンをして、また戻ってきて2回目のバス停になります。バス停でいいますと、3個あるんですけど、妙楽寺入口から白雲荘、白雲荘から妙楽寺入口、すぐバスが来る形になりますので、安全対策上、片方を廃止した状態になります。これが片側しか通らないような本線上にあるバス停であれば、廃止は難しかったかと考えております。併せて前後のバス停で、観音堂や地藏堂のバス停ですと1回しか通りませんので、こちらを廃止してしまいますと、片側は乗れなくなってしまいますので、こちらの場合であれば残す形になります。共和コースの上会下新田につきましても、同じように内郷というバス停に入るときに、1回通りまして、戻るときにもう1回通りますので、上会下新田から内郷、内郷から上会下新田と並んでいるバス停ですので、廃止させていただく形になります。

(委員)

馬室コースはよく通るので、バス停が無くなると観音堂から距離がちょっとあるような気がしたので、お聞きしました。説明はわかりました。

(委員)

有料広告について、募集の決まりはありますか。

どうやったら名前を変えられるのかを教えてください。

(事務局)

有料広告の申し込みにつきましては、申し込みの方があれば市でお伺いして、詳細を説明しております。現在、大成ロテック様より、追加の申し込みがありまして説明等、協議を進めています。また、有料の中で車内広告や、ポスター等もやっております、こちらもお問い合わせがあれば、常時、説明をさせていただいております。実際に窓口にも企業の方がそういうのできませんかという質問がありますので、その際は窓口の対応としてご説明をさせていただきます。

(会長)

有料広告の関係については、2人の委員よりご質問があり、PRについて、内容についての質問かと思われます。これまで鴻巣市としてPRの経過とか定期的に何かに掲載してるとか、そういった状況について事務局より説明願います。

(事務局)

名称についてですが、前回の見直しの時から行ってございまして、こちらの募集をどこかでPRをするという形ではなくて、バス停の名称を全て確認をしまして、近くに病院や、学校等がある場合は、声をかけて、ご協力をいただいております、その病院のPRにもなりますし、市の方も収入が入るということでお互いにメリットがあるので、声かけをして実施をしているところがございます。今回については、継続でやっていた形と、あとは新たな部分として前回お話があった部分について、交渉をさせてもらっているという形になります。

(会長)

持続可能な公共交通を、ということでご提案をいろいろさせていただいてますけども、事務局の中でもドライバー不足というような説明が出てきました。2024年問題という、時間外労働の関係で、こちらの運転業務あるいは建設業の関係等も来年の4月1日から適用となるということで、報道等もいろいろある中で、実際の現場の状況等について、今日ご出席をいただいている委員さん、ロイヤル交通さんや川越観光さん、その辺の現場の状況としてお聞かせ願えればと思いますが、いかがでしょうか。

ロイヤル交通さんお願いします。

(委員)

私どもの会社の仕事ですが、私どもの体制に限らず全国的な傾向としてですね、路線バス業者に関しては減便や事業の廃止など、毎日のようにインターネットやテレビを通じても報道されており、皆さんご承知だと思いますが、私にとっても事業に対してもう10何年お世話になっておりますが、こんなに深刻な状況が来てるというのは、今までにない初めてのこと

であります。共同で行っているバス会社からもいろいろなお話を聞きますけれど、現在の私どもの乗務員に関しても既に高齢化が進んでおり、若いうちから二種免許を取ってこのバス業界にドライバーとして職業として入る方が本当に少なくなり、現実問題としてあります。

今回のダイヤ改正の中で土曜日が日曜祝日の時刻表に変わるということですが、年間を通すと、ほんの一部だと思うんですけど、そういった中で乗務員の負荷が減るといふふうに期待しております。今後、運転手の高齢化とともにドライバーを補充していかなくてはなりません。そういう中で継続できるかという、正直言ってちょっと不安な部分があります。ただ、日々努力してるのは事実であります。こういったことは私どもだけではないと思うんですけど、お世話になってる事業ですので、続けていきたいという考えであります。

(会長)

貴重なご意見ありがとうございました。

続いて、川越観光さんよろしくお願ひします。

(委員)

弊社の方も乗務員不足の関係もあります。全国的にどのバス会社も乗務員の方を募集している状況があったので、弊社の方もその状況に陥っております。

私どもの会社では乗合バスと貸切バス両方運行しておりますが、なかなか乗合バスは、明日、明後日先の運行を途中で運休するというわけにもいきませんので、平日の方がダイヤ数多くて、休みの乗務員を平日に出させていただいて、土日に休むような形をとっており、なんとかダイヤに穴を開けずに、運行しているというところが正直なところですよ。

貸切事業に関しましては、秋のシーズンが佳境に入ってきてますけれども、引き合いはかなりありました。コロナが開けて、第5類になって学校関係とか、一般団体が貸し切りバスを利用したいというような引き合いがあったんですが、乗務員不足ということが一番念頭にありまして、かなりお断りをしたというところがございます。

その後、貸切バスに関しましては、特にシーズンなんかは乗務員の取り合いのような状況になってくるのかなと思います。実際もう1年先の予約とか、入ってる団体さんもございます。どうしても1ヶ月2ヶ月前ですと、もう仕事の方は受けられないと断られてしまうところが、やはりお客様を依頼して早め早めという形で入ってきて、乗務員も、募集してもなかなか来ないのが現状でございまして、ダイヤの見直し、減便をして、今いる乗務員をどうにか辞めないように、繋ぎ止めるというところで、ダイヤを減便して、体に負担がかからないようなダイヤを組んで、それで何か回してるような状況でございまして、2024年問題、労働時間に関しまして、弊社の方も1月、2月あたりに、その労働時間も組み合わせをするためにダイヤ数が増える予定です。4から5ダイヤぐらい増える予定になっております。

そうすると単純に5人ぐらいの乗務員が、また足りないというような状況になりますので、なかなか厳しいところであるのですが、それに沿ってやっていくような形で今何とか考えながらやっているところでございまして、以上であります。

(会長)

はい、ありがとうございました。

では、議題(1)についての委員の皆さんよりご質疑はございますか。

なければ、議題(1)につきまして、事務局提案の通りご承認いただける方の挙手をお願いいたします。

挙手全員ということで、提案の通り決定とさせていただきます。

続いて議題(2)のデマンド交通「ひなちゃんタクシー」についてを議題といたします。事務局より説明をお願いします。

議題(2) デマンド交通「ひなちゃんタクシー」について

－事務局より資料説明－

【質疑】

(委員)

一般タクシーの料金の値上げというのは具体的にどのくらい上がるのかをちょっと教えていただきたい。

(委員)

タクシー10%の値上げになります。

車両のお迎え料金が余計につきます。

(委員)

あともう一点いいですか。冒頭の説明のところで、ひなちゃんタクシーから乗合タクシーへの移行を進めているということで話がありましたが、最終的に将来的にはひなちゃんタクシーを廃止するというようなイメージでいるのか、それとも今までぐらいの状況で並行して続けていくというイメージをちょっと教えていただきたい。

(事務局)

こちらについては、現在のところは併用で進めていきたいと考えております。やはり公共交通にかけられる予算というのも限られておりますので、運行状況等を見ながら制度の改正等を重ねて、何とか、フラワー号を含めまして三つの制度で継続していきたいと考えております。

今回値上げの他に、4段階から5段階に変更しますので、実際にこの5段階目について、どのくらいの方がいるのかというのを補足で説明させていただきます。

メーター料金5,000円以上の利用につきまして、今回、直近3ヶ月になるのですが、おおよそ月約60件弱の方が、メーター料金5,000円以上で利用しております。

中にはそれぞれ直近3ヶ月で一番高かった金額の方をとってみますと、6,800円、7,200円、6,900円ということで一番高い方ですと7,200円の方がいらっしゃいます。

その方は現状の料金制度では、2,000円で行けるので、市の補助額が1人当たり5,000円を超え、さらに今後この一般タクシーの料金改定がございまして、この価格帯の方がより増えてしまい、かなりの補助金の増加にも繋がるということから、今回こちらの5,000円以上の枠ということで、利用料金3,000円ということで設けさせていただきました。

(委員)

今1件当たりの補助金の推移は、令和5年度は992円、おそらく9月までの実績ということですが、例えばこれは変更後の料金になってくると、またこれが変わっていくんでしょうか。わからないでそのままこれが適用されるんでしょうか。

もし提供されて何か変わったら大体どのぐらいの数が見込まれるのか、出来れば教えていただきたいです。

(事務局)

現在、先ほど長谷川タクシーさんからお話がありました通り、一般タクシーの料金の方が、およそ10%ほどに上がってくるという形になっております。前回の一般タクシー料金の改定時に1件当たりの補助金が100円近く上がっていたということで、今回もこの4月～9月分で992円、そこから100円以上上がってきてしまいます。1,000円を超してしまうぐらいの補助金額を見込んでおりますので、そちらの分が値上がりとなりますので、それにつきましては1件当たり200円増加をしますと、次年度以降それ掛ける運行件数分の金額が、補助金額の削減という形になってきておまして、年間約4万件強の利用がございまして、補助金額としましては、800万円以上が減額になってくるのではないかと計算をしております。

(委員)

先ほどの一番高い人が7,200円と言っていましたけれども、距離的にはどのくらいで、市内で一番端から端までっていう形でどの程度の値段がかかる感じなのか、例えば吹上から北里に行くのにはどのくらいかかるかみたいな目安がありましたらお願いします。

(事務局)

7,000円を超えるような方というのは、最も市内の北側の北新宿地区、行田駅の方が近いような地域から北里大学メディカルセンターまでのご利用が、この金額となっております。

また、あの何km行くと何円ぐらいというのが、どうしてもその時の交通事情とか信号待ちとか渋滞の時間によって、異なってくるので、中々何円ですという明確な回答ができないのですが、大体、吹上から市外の北里とかまで行かれる方というのは、メーター料金あたりが5,000円を超えてくるという方が多くなっております。

利用が多い方っていうのはやはり、例えば、北本市側の松原地区から行田総合病院に行か

れたりとか、吹上地域から北里メディカルセンターに行かれたり、そういった方の利用というのは、やはり距離メーターともに上がっているものになります。

(会長)

他にご質疑ございますでしょうか。

ご質疑等無いようですので、これより採決に入ります。議題の(2)デマンド交通「ひなちゃんタクシー」について、事務局提案の通りご承認いただける方の挙手をお願いいたします。

挙手全員です。提案の通り決定とさせていただきます。

続いて議題(3)乗合型デマンド交通「このす乗合タクシー」についてを議題といたします。事務局より説明をお願いします。

議題(3)乗合型デマンド交通「このす乗合タクシー」について
－事務局より資料説明－

【質疑】

(委員)

デマンド交通の総合指数で令和5年度に対し、令和6年度は、ひなちゃんタクシーと乗合タクシーでは、ひなちゃんタクシーは減って、乗合タクシーは増える。という見込みらしいですけど、最初の提案のとおりの対応で、何とかなるのでしょうか。

(事務局)

委員がおっしゃったひなちゃんタクシーにつきましては、来年度は減少、このす乗合タクシーについて増加という見込みですが、こちらの乗合タクシーを2台増車するという事で、1台増車しますと、大体年間5000人ほどの受け皿として、利用ができるようになっております。ひなちゃんタクシーにつきましては、先ほどご承認いただきました通り、ある程度利用料金の値上げというのがございますので、こちらから一定の方が、乗合タクシーの方に移行するという見込みで乗合タクシーにつきましては、大体2台分増えた人数の増加を見込んでおりまして、ひなちゃんタクシーはその分減少するという見込みで、令和6年度の数字は計算しております。

(委員)

こちらの参考資料で実際の利用者数の推移が出ておりますけれども、1人の方が複数回使用されてるケースが多いと思うんですね。

実際の登録というかその使ってる実人数の推移がわかるかという話と、あと私、PTA連合会から出てますので、この高齢者の70歳以上の方以外の、一般とか、小中学生、未就学児で使ってる方がどのくらいいるのかというのをちょっと教えてもらえればと思います。

(事務局)

利用者様の延べ人数と実人数ということですが、毎月タクシー会社からいただいている実績報告は延べ人数の形で、誰が何回利用したというより、実際の延べ人数となりますので、1人の方が複数回利用していてもそれは利用の回数として、みなしています。現在の乗合タクシーの登録の状況ですが、令和4年度の乗合タクシー実証運行の検証報告ということで、毎年検証報告書を作成しております、その時は登録人数が1万2,421人となっております。

ただ最新ではなくて、その時点での登録者数となっておりますので、登録者はもう少し増えているかと思えます。

高齢者以外の方のご利用ですけれども、乗合タクシーは、小中学生の利用も可能としておりまして、特に小中学生は習い事等のご利用をいただいているものになっております。令和5年度4月から9月、本年度の半年分の利用としましては、小中学生は合計866人の利用がありました。ひと月あたりですと、多い月では100人を超えた利用をいただいておりますので、高齢者の方が利用の中心とはなっているんですけれども、かなり小中学生にもご利用いただいているものになっております。

割合としましては、人数的には少なくはなってしまいますが、全利用が1万5,852人のうちの866人になります。ちょっとパーセントは出ていません。

会議の内容

委員への回答の補足というか、今登録者数の方は先ほど説明した人数になりまして、実際に1回でも利用したことがある人というのが、ひなちゃんタクシーは5割程度、乗合タクシーについては、2割程度となっております、先ほどの小中学生それと未就学児も含め、お子さんの利用という部分では、割合としては大体1割弱というのがお子さんの利用という形になります。

(委員)

ありがとうございます。

ちょっとPRができればしようかなと思います。

(会長)

他にご質疑ございますでしょうか。

この乗合タクシーについても、4年度に1台増車して車両も福祉車両へと変更が入っていると思います。その辺について、令和2年から3年間の実証運行を経て、5年度、今年度の本運行ということになりますけれども、こちらについて実際に運行をお願いをしている事業者であります熊通タクシーさんから状況等変化等、何かお気づきの点があればお話しいただければありがたいんですが。

(事務局)

まずタクシーの今の現状申し上げますと、タクシー業界はコロナによりまして、大打撃を受けました。

国は、飲食店に手厚い保護をしておりましたけれども、同じくらい、タクシー業界も、影響を受けまして、かなり落ち込みました。コロナがようやく第5類へ移行ということで、人が徐々に戻ってまいりまして、業界の中では、東京はコロナ前の9割ほど戻ってきたと申しております。この周辺では8割程度まで戻ってきたという状況です。ようやく戻ってきたというところに、今度は燃料費の高騰、これが今までに類を見ないほどの値上げがありまして、打撃を受けてるんですけども、鴻巣市には、お気遣いいただきまして大変ありがとうございます。

ということでようやく、少しずつ戻しつつあるんですけども、コロナ前の100までには戻らないだろうというところは、やっぱり先ほどバスの方でも申し上げましたけども、ドライバーの高齢化等により、持ってる車を動かさないというのが今のこの業界の悩みかなというところでは。

また、ライドシェアなどの話も出ていますけれども、平たく言うと、白タクですから、あんまり参入を緩くしてですね、今の安全性が保てるのかと、ちょっと私的には疑問だなあというふうには思っております。それはもう国の方にお任せするしかないんですけども、やっぱりこのタクシーというか二種免許という特別な免許を持ったドライバーが安全にお客様をお運びするというところですけども、あまり緩くしてしまうと、大丈夫か、とちょっと心配をしているところです。ただそうでもしないと、都心部は大丈夫ですけども、地方に行けば行くほど、本当に乗務員不足、会社もやっていけないからたたむというようなことがありますので。そこはうまくバランスをとってもらいながらやってもらいたいなと思っております。

公共交通の関係ですけども、特に乗合タクシーの方も当初から参加をさせていただいてるんですけども、これも見方が二つありまして、メリットデメリット、まずデメリットですけども、これは短期的に安い料金で乗れるので、一般タクシーよりもこっちの方がいいやということで流れてしまうというところでは、短期的には、うちにとってといいますかタクシー業界にはデメリットなのかなあという気がしています。ただそればかり言っても始まらないので、メリットも考えるとですね、これは希望的観測もあるんですけども、公共交通が充実する。鴻巣市は、公共交通が発達してるよ、住みやすいよというふうに、周りの市や県内に広がっていただいて、鴻巣の人口が増える、そういうことによって人の流れが出てくる、そして市が活性化し、タクシーも乗る人が増えるというふうになっていただきたいなと思っております。

いろいろな手法とかあるいはアピールですね、鴻巣市も、こういうふうに住みやすいようにしてるよ、ひいては高齢者の方が公共交通をよく利用されてるんですけども、交通事故、昨今で見ますと、高齢者のアクセルブレーキ踏み間違いということが増えてます。

つい先日も、わが社でももらい事故があったんですけども、相手の運転者が89歳の方だったということでお話ししても全然埒が明かなかったんですけども、そういう方々がもう免許返

納をしてですね、こういう公共交通に乗り換えていただいて、鴻巣市は、交通事故が減ったとか、そういうふうに繋がっていけばありがたいのかな、そういう意味でも、ぜひPRしていただいて、もっともっと広げていくこともいいのかなというふうに考えております。

いろいろございますけども、私どもですね、公共交通の1枠を引き続き担っていききたいなというふうに考えておりますのでよろしく願いいたします。

(会長)

貴重なご意見等ありがとうございました。

他に委員の皆さんからご質疑ございますでしょうか。

質疑は無いようですので、議題(3)乗合型デマンド交通「このす乗合タクシー」について、提案の通りご賛同をいただける方の委員さんの挙手をお願いいたします。

挙手全員です。提案の通り決定とさせていただきます。

続いて議題(4)「妊娠中の方」の対象拡大による子育て支援についてを議題といたします。事務局、説明をお願いします。

会
議
の
内
容

議題(4)「妊娠中の方」の対象拡大による子育て支援について

—事務局より資料説明—

【質疑】

(会長)

議題(4)につきまして事務局の説明がありました通り、この議題につきましては、法律の改正により、新たに運賃について協議をする組織体を設けるということになりますので、内容については今回ご説明申し上げました、妊娠中の方を予定日の1ヶ月というところを、2歳到達月の末日までということに変更する内容ですが、こちらを審議決定いただくのは今後新たに設けます、その運賃をはかる協議会を組織してそちらでご審議をいただくということとなります。現在の事務局のその委員の案等については、資料の4-2にある内容、分科会の案とスケジュールといったところでありますので、この場でこの内容についてご審議ということではないのですが、この場で不明な点等があればご確認をいただければと思います。

(委員)

わかったら結構なんですけど、良い制度なんで、出生数にかなり響いてくるのかなと思って。現行の制度でもいいんですけど、現行制度を行う前と行う後で出生数の変化があったのか、あるいは横ばいなのか、そういった変更をつかんでいればお教えいただけると以上です。

(事務局)

会議の内容	<p>実施前実施後という形では出生数については、数字を押さえてないのですが、おそらく出生数に関してはもう減少を続けているかなと思います。その中で本市においては、やはり子育て環境ということで充実を図りPRをしておりますので、転入者については、増加傾向がここ何年もずっと続いているという状況であります。</p> <p>(会長)</p> <p>他にございますでしょうか。</p> <p>では本件について、今事務局より説明のあった方向で、今後新たな運賃に関する協議会を設けて進めさせていただくということでご理解を賜りたいと存じます。</p> <p>以上で本日の議題については終了となります。</p> <p>4 その他</p> <p>運賃協議分科会の開催について、事務局より報告した。</p> <p>5 閉会</p>
-------	---