

令和3年度

第4回 和光市地域公共交通会議

(1) 開催概要

■日 時：令和3年11月29日（月） 15：00～17：00

■場 所：和光市役所 502会議室

■出席者：[和光市地域公共交通会議委員] 出席21名

[事務局] 5名

公共交通政策室：加山審議監、田中室長補佐、児島主任、市川主任、
安井主事、加藤技師

配布資料：資料1 委員名簿

資料2 和光市地域公共交通計画（素案）

資料3 市民アンケート調査結果

資料4 市内循環バス利用者アンケート調査結果

資料5 路線バス利用者アンケート調査結果

資料6 民生委員アンケート調査結果

資料7 高校生アンケート調査結果

(2) 会議の概要

1. 開会

2. 挨拶

本日はお忙しい中、第4回和光市地域公共交通会議にご出席いただき、ありがとうございます。委員の皆さまにおかれましては、日頃より和光市の公共交通に関して多大なるご尽力をいただき、心から敬意を表しますとともに、感謝申し上げます。現在、新型コロナウイルス感染症の第5波が終息し、先月には緊急事態宣言も解除されたことにより、人々の外出行動が活発になりつつあります。まだ予断を許さない状況ではありますが、地域公共交通においても、日常生活や旅行、レジャー等の外出機会の増加により、利用者数が徐々に回復してきており、明るい兆しが見えてきております。コロナ禍の厳しい状況下、地域公共交通を支えるべく定時運行を続けてくださった交通事業者の皆様のご尽力に重ねて感謝申し上げます。

今まで、地域公共交通事業者部会、公共交通研究会を適宜開催するとともに、市民アンケート、公共交通利用者アンケート、市民グループインタビュー等を実施することにより、当市の地域公共交通について、多くの方々からご意見をいただきました。

この度、地域公共交通会議の4回目となり、本日はいただいたご意見等を踏まえ、完成に向けて公共交通計画の素案が出来上がりましたことから、委員の皆さまにおかれましては、当該計画について活発な議論をしていただき、貴重なご意見等をいただけると幸いです。

また、新たに内閣府オープンイノベーションチャレンジ2021（以下、「OIC」という）の事業採択を受け、自動運転車両を活用したオンデマンドモビリティサービスの施行をすることとなりました。この事業については、ゴールは狭あいなエリアにおける移動、また、ラストワンマイルの選択肢のひとつとして期待するものであり、すべての市民の移動の自由を目指して、市としましても、地域公共交通の利便性向上に向け、積極的に取り組んでまいります。

本日までご参加の皆さまのご健勝とご多幸を心よりお祈り申し上げ、ご挨拶といたします。

3. 議事

① 地域公共交通計画（素案）について

- ・資料2を基に事務局より説明

委員

p. 12 公共交通の中の新たな移動手段についての内容を具体的にご説明いただきたい。

事務局

施策3：新たな交通手段の導入にも事例として挙げているが、現状はあくまで方針である。導入する地域の需要や利用者層を検討し、具体的な施策は来年度以降の検討となる。

委員

市民交通研究会では、狭あい道路を自動運転が実証実験することについて触れていなかったため、現在の循環バスとワゴンタイプでの運行をイメージしていた。急に小型の自動運転車で狭あい道路を走ると知ったため、戸惑っている。

自動運転サービスは、スマートフォンを利用していない人でも利用できるのか。スマートフォンが全員に普及するには時間がかかるのではないか。

会長

全国的な導入事例をみると、まだ電話対応が多い状況である。そう考えるとオンデマンド交通はすべてスマートフォンを利用する必要はないと考える。

事務局

ご質問への回答にあたり、OICについて説明をさせていただく。

OICとは内閣府が実施している事業。自治体のニーズや要請課題に対し、新たな技術を持つベンチャー企業、スタートアップ企業を内閣府がマッチングさせるものである。

和光市が挙げた課題は、既存のバス等では対応が難しい、道路が狭あいな地域の移動ニーズを満たすこと。これに対して提案をいただいた企業に対し、和光市を実験フィールドとして使用できるということで参加したもの。

ベンチャー企業より、自動運転の低速小型EVを活用したオンデマンドのモビリティサービスを試したいという提案があり、内閣府により選定され、和光市とマッチングした。

なお、これは試行であり、実際に取り入れるということは、現時点では考えていない。

想定されている実証実験の概要に関しては、道路状況に合わせた車両、アプリ又は電話、AIによる音声会話等の車両の呼び出し、ルート設定等の検討である。

実証実験の期間は令和4年2月までであり、期間中の運行開始は現実的ではない。市としては、小型オンデマンド車両によるサービスを行う場合、車両の費用や、用意すべきもの等、車両を走らせるにあたっての課題の洗い出しを行いたいと考えている。

このようなシステムはラストワンマイル対策の一つとして期待しているし、ワゴンタイプの車両を利用した政策も併用して行えるものと考えている。市だけでなく、住民のニーズ、交通事業者の意見を聞きながら、実証実験を行う。

委員

新たな交通手段について、p.4「新たな移動手段」p.7「新たなモビリティサービス」p.11「新たな移動手段を検討するエリア」と記載してあるが、それぞれ表現が異なるため、それぞれの意味を説明していただきたい。

事務局

新たなモビリティサービスについては、都市計画マスタープランに記載されているまま表現されている。新たな移動手段については、既存公共交通ではカバー出来ない部分を補うものを検討していく形になる。

自動運転サービスについて、具体的な設計や運行内容については、今後検討していく。

建設部長

新たなモビリティサービスに関して、現在、都市計画マスタープランは作成中だが、地域公共交通計画の自動運転に関する内容のため、表現については、地域公共交通計画の表記に合わせて修正したい。

委員

自動運転についての記載があるが、運行内容について記載がない。具体的な内容について教えて頂きたい。また、運行に係る費用を教えていただきたい。

事務局

自動運転サービスの具体的な経路や設計、運行内容等については、別途、未来技術実装協議会にて検討を行っていくものである。費用についても別途協議していくものである。検討の進捗に応じて、お示ししていく。

会長

計画の対象の新たな移動手段であったり、自動運転であったり、色々な表現がされている。

自動運転でまとめるのではなく、「和光版 MaaS 構想（自動運転サービス導入事業）」と表記したほうが良いのではないかと。

和光版 MaaS 構想（自動運転サービス導入事業）と、新たな移動手段という形で切り分けて、全体を通して分かりやすくなるよう修正したい。

委員

今回の OIC については、あくまで新たな交通手段の選択肢のひとつであり、詳細は、今後検討していくという認識で良いかと。

目標③に「公共交通の空白・不便エリアの解消」とあるが、基本方針の交通弱者の移動の確保はどのような形で反映されているのか。エリア的な見方だけでなく、交通弱者等の移動の自由を確保することを目標③に入れてはどうか。ご検討をお願いしたい。

会長

交通空白・不便エリアを面的に解消することも必要だが、坂道が多い和光市の現状を考えると、バス停から近くても移動困難な方もいる。交通空白・不便エリアの解消だけでなく、300m の範囲内でも移動が厳しい方を含めるなど、対象範囲を広げても良いのではないかと。

事務局

バス停までの距離だけでなく、バス停が近くても坂道等があり、高齢者の方の移動が大変だということは把握している。表現方法については、今後検討させていただく。

会長

狭あい道路や坂道エリアの移動不便の解消という形で、KPI に満足度を追加すれば整合性が取れると考える。そのような形で反映できるかもしれない。

委員

和光版 MaaS 構想について、市のホームページでは専用アプリを作成し、最適な移動手段の検索、予約、決済を一括して行うサービスをつくと宣言しているように見える。

しかし今回の計画の「事業 4-4：MaaS アプリ構築等の検討・研究」では、ホームページと書きぶりが異なる。市としての見解や方向性に変更が生じたのかを伺いたい。

事務局

市としての見解や方向性の変更は生じていない。アプリのプラットフォームを市が単独で構築すべきか検討が必要だと考えている。既存の交通系アプリを、和光版 MaaS で使用できるようにすることで、使いやすいものに出来ないかと考えている。

委員

事業の「オープンデータ化」について、市は、事業者にオープンデータ化を呼びかけている

だけのように感じられるが、市としてアプリを作成する計画があるのか伺いたい。

事務局

オープンデータ化によりグーグルマップ等でバス路線を検索したり、バスがいつ来るのかを確認できたり、利便性向上につなげたいと考えている。

MaaS アプリについて、市単独で開発した場合、アプリの使用範囲が市内に限られてしまい、使い勝手が悪くなる可能性が高い。

既存アプリを上手く活用し、使いやすいようにしたい。そういった内容について開発と表現しているが、基本的には市単独でアプリ開発を行うことは考えていない。

委員

「事業 4-2：情報提供ツールの作成」では、紙マップをイメージされているが、紙マップだと印刷した時点で情報が古くなることが多い。ネット上で公開をすれば、道路整備や事故による通行止めや、バスの運行状況をリアルタイムで確認できる。これは他の自治体でも行われている。そのような情報も研究しているのか、あるいは研究したいのかを伺いたい。

事務局

事業 4-2 では、事例として越谷市のガイドマップを挙げている。特徴として、路線やバス停、駅の位置だけではなく、タクシーを呼ぶ際の連絡先や、バスの乗車方法、観光地等が記載されている。

リアルタイムの情報発信については WEB が効率的だと考える。WEB のみ、もしくは紙のみということではなく、それぞれの良さを活かしての情報提供が重要だと考えている。

会長

大手 IT 企業がアプリを独自で作成しても、うまくいかない事例はある。リアルタイムの情報発信について、西武バスでは都内の路線もオープンデータ化が進んでいる。

リアルタイムの情報発信については、事業者と勉強会を開催しながら進めることが必要かもしれない。

委員

「施策 4：総合的な情報提供・利用案内」の内容をもう少し分かりやすくした方が良いのではないか。

MaaS アプリについて、自宅から目的地までのバスの検索や到着時刻の確認は 79 歳の私でも操作出来る。しかし決済までは難しい。高齢者の方もアプリが使いこなせるよう MaaS アプリは段階的に浸透していくようにすることが良いのではないか。

あえて「MaaS アプリ」と記載すると、「自動運転サービス」と混同されてしまうのではないか。

また、市で実施している「お届け講座」にバスの乗車方法やアプリの使用法講座を設けて

いただきたい。

更に、スケジュールだが、ペースを早くしても良いのではないか。特に循環バスはもっと早く便利になればと思う。困っている方がたくさんいる。そのような方々のため、スピードアップしたスケジュール管理で取り組んでいただきたい。

事務局

MaaS アプリについては敷居が高く感じる方もいると思う。一方、交通サービスを一括りにできるものは、今進めるべきであると考えている。

今回、公共交通計画という将来の目標を設定するうえでは、「MaaS」という目標自体はある方が良いと考えているが、段階的な取組みについて整理をしても良いと思う。

例えば、決済は現金が多いので、IC カードなどのキャッシュレス化を推進しながら、最終的には MaaS で決済までをということ、目標としては残したいと考えている。

高齢者を対象にした講座は、市全体で取組む内容でもある。目標としては、高齢者でも MaaS アプリを使用し、便利に公共交通を利用できるようにしていきたい。

「事業 6-2：地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント」では、公共交通を便利に利用するための学びをしていくという内容としている。アプリやスマートフォンの活用により、移動がしやすくなることもひとつのモビリティマネジメントとして考えられる。

また、高齢者を対象とした講座は、モビリティマネジメントの選択肢のひとつとして考えられるかと思う。貴重なご意見として参考にさせていただく。

スケジュールに関しては、早ければ早いほど良いと理解はしている。計画策定後、循環バスの運行ルートや運行本数を少し変更するだけであれば、もう少し早く出来るかと思う。

しかし、車両のダウンサイジングや新たな交通サービスの検討等は、市だけでできる話ではなく、事業者や車両の準備、システム等を考えて進めていく必要がある。そのようなことを踏まえ、今回のスケジュールとなっている。

会長

MaaS アプリの位置づけが議論されていないため、何のためにアプリを作成するのかなどを協議する必要があると考える。

委員

「施策 7：多様な交通サービス等との連携」、「施策 8：運賃施策」について、令和 8 年度までに検討、研究する内容が具体的に記載されていない。

評価指標・数値目標について、目標⑤に関連する評価指標の現状値が記載されていない。また、令和 8 年度までに何をするか記載がされていないため具体的に伺いたい。

事務局

施策 7・8 をどのように進めていくのか、具体的にお示しすることは出来ないが、将来的な目標として、そのようなものに取り組み、利便性を向上させられるように検討をしたい。

目標値については、令和4年の4月からの累計を目標値としているため、このように記載をしている。

委員

「事業7-3：公共交通と福祉政策の検討・研究」、「事業8-1：路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正」について詳しくお聞きしたい。

事務局

事業7-3について、福祉部局へのヒアリング等はこれまでも行ってきており、移動支援施策も幾つかあることを確認している。そういった施策が必要な方に届くよう、周知をできればと考えている。また、我々が持っている施策等との連携も検討できればと考えているが、具体的な施策をこの場でお示しすることはできない。

施策8-1について、循環バスと路線バスは同区間でも30円の運賃差がある。路線バスの代わりとして、循環バスを安く利用してもらおうということではなく、路線バスも利用してもらうことで、路線バス事業のサービスを継続させていきたいという意図がある。

ただし、単に運賃を改定するだけではなく、現在の無料乗車証のように、一定のサービスについても併せて検討する必要があると考えている。

委員

計画案のスケジュールについて、循環バスの見直しや自動運転サービスに係ることなど、議会の前に周知することも多いと思う。スケジュール案としては、交通会議の予定は7、8月、1、2月となっている。時期について、もう少し検討が必要ではないか。

事務局

交通会議では循環バスの運行状況や、今後の事業等を確認する場でもあるため、必ずしも新しい情報を提示するだけとは限らない。

公共交通計画や和光版MaaSのほか、予算に係る事項等については議会への報告は必要となる。そのような際に、議員へ報告するシステムはあるので、丁寧な説明や報告に努めたい。

会長

スケジュールに関して、国の補助金を入れる場合、6月末に交通会議を開催しなければいけないと考える。検討や調整が多いのは仕方ないと思うが、年間スケジュールは、有機的に調整していただければと思う。

会長

今日は、貴重なご意見をありがとうございました。今日いただいたご意見を整理したい。

1点目、「新たな移動手段」や「新たなモビリティサービス」、「自動運転」についてそれぞれの言葉の定義を整理する。「新たな移動手段」は、特に市民研究会で検討している狭隘道路等へ

の交通サービスのこと。自動運転は、和光版 MaaS で取り上げられている和光市駅周辺～新倉 PA 周辺の件である。このように整理をお願いしたい。

また、自動運転等の話もあるが、まずは、新たな移動手段の検討に注力し、市民の移動手段確保を進めるようお願いしたい。

2 点目、目標 3 にバス停は近くにあるが、坂道が多く利用しにくい方を対象として含めるために、文言を「狭隘道路・坂道エリアの移動不便の解消」という形にして、KPI に市民満足度を追加する形で修正をお願いしたい。

3 点目、MaaS アプリについてもご意見をいただいた。事業としては残すが、目的や目標が明確になっていないため、そこを考えるとところから始める必要がある。そのうえで、必要があればアプリ作成を検討する、という形で整理する。

その他、スピード感をもったスケジュールにした方が良いのではないかと、来年度の交通会議開催時期についても再検討をお願いしたい。

事務局にこれらを修正していただいて、修正箇所の確認は私が行いたいと考えている。その後、パブリックコメントを実施し、その結果を踏まえて、交通会議で報告し、公共交通計画の最終版を確定させていきたい。このような進め方でよろしいか。

委員

(異議なし)

会長

ありがとうございます。それではそのような形で進めていきたい。

その他、議員とも意見交換を行いながら、進めていきたいと考えている。

4. 報告事項

【バス業界の状況等について】

一般社団法人埼玉県バス協会 関根委員

緊急事態宣言が解除され、段階的ではあるが、少しずつバスの需要が戻りつつある。ただ、コロナ禍により、人の移動は長期間制限をされ、バス業界は危機的な状況が続いている。バス業界の状況を皆様を知っていただきたい。

埼玉県バス協会で作成し、バスの利用促進ということで、コロナ対策含め、安心してバスが利用出来るよう、日々取り組んでいることを周知している。バスを利用することで、地域の活性化にもつながるため、是非、バスを利用していただきたいと考えている。

5. 閉会

以上