

審 議 会 等 会 議 録

発 言 者 ・ 会 議 の て ん 末 ・ 概 要

事務局
(根本課長)

定刻になりましたので、ただ今から、令和6年度第1回久喜市地域公共交通会議を開催させていただきます。

なお、私は本日の司会・進行を務めさせていただきます、交通住宅課長の根本と申します。

どうぞよろしくお願ひいたします。

続いて、事前に委員の皆様へ送付させていただいております会議資料の確認をお願いいたします。

まず、本日の会議の「次第」でございます。次に、

資料1 久喜市の公共交通の現状及び課題等について

資料2 令和6年度の検討内容及びスケジュールについて

資料3 令和5年度第2回交通会議の指摘点について

資料4 基本方針・目標について

資料5 市内循環バス停留所の名称変更及びデマンド交通（くきまる）乗降ポイントの追加等について

参考資料1 久喜市市内循環バスの利用状況

参考資料2 久喜市デマンド交通（くきまる）の利用状況

参考資料3 くきふれあいタクシー（補助タク）の利用状況

また、令和6年3月に開催しました地域公共交通会議で承認いただいた報告書を配付しております。

資料は以上でございます。

不足等ございましたら、事務局へお声がけくださるようお願いいたします。

(不足等なし)

次に会議開催についてでございます。

久喜市地域公共交通会議は、久喜市地域公共交通会議条例第7条第2項により、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない規定となっております。

本日は、25名中17名の方に出席をいただいておりますので、本会議が成立していることを、ご報告させていただきます。

なお、本日の傍聴者は現在2名の方にご出席いただいております。

本日は第1回の会議に引き続きまして、久喜市公共交通計画の策定に係る調査等業務委託の受託業者である、東日本総合計画の青木様、八十島様にも出席いただいております。

それでは、次第に基づきまして、会議を進めさせていただきます。会議開催にあたりまして、小澤会長からごあいさつをお願いいたします。

小澤会長

(会長あいさつ)

事務局
(根本課長)

ありがとうございました。

次に、次第3の報告、(1)久喜市の公共交通の現状及び課題等について、そして(2)令和6年度の検討内容及びスケジュールについてでございます。

説明につきましては、東日本総合計画株式会社様からお願いいたします。

東日本総合計画
株式会社 青木

資料1・2に基づいて説明

事務局
(根本課長)

3の報告について説明がありました。
ご意見やご質問等はございますでしょうか。

明野委員

私だけではないと思いますが、資料1の字が細かく見えないので、無理して1枚にまとめる必要はなかったかと思います。

次に、右側の上のところの公共交通の課題のこの数字はいつのものをとっているのでしょうか。

コロナの前、料金の改定時のデマンドバスの収支率は10%ちょっとあったような気がします。

この数字はコロナの時なのか、それとも我々業者も含めて、やはり人件費が上がるとどうしても委託費も上がっているの、それが影響しているのかが、これだと数字がないので分からないのです。

また、一般的に収支率20%との説明がありましたが、県内で20%に達しているところはほとんどないはずです。

それなのに、この20%と言われたのはどういう理由なのかなというのの一つ。

もう一つ、分析内容で、市民アンケートのところでデマンドくきまるが46%、ふれあいタクシーが26.9%と認知率が低いと書いてあるのですが、このアンケートの年齢構成について、ふれあいタクシーの利用者は75歳以上、ということは75歳以上の方にしっかり伝わってればいいわけで、それを26.9%が低いという言い方、もしかすると75歳以上の方が全体のアンケートで10%しかなくて、それで26.9%は高いのかなと思うし、ちょっとこの数字と意見の乖離があるのかなという気がするのですが、いかがでしょうか。

東日本総合計画
株式会社 青木

ご意見ありがとうございます。

まず、この概要版の文字が小さいという点については、言われるように、1枚で無理やり押し込んだところがございます。

最終的には概要版という形で、A4の8ページから12ページ程度でまとめたと考えておりますので、こういった図表については、なるべく分かりやすい形で示していくというところで、文字についても大きさ等々を考慮していきたいというふうに思います。

2点目、収支率の関係です。

20%が一般的かどうかと、どういうところで見ているかというところですが、特に収支率何%未満でない公共交通としてふさわしくないとか、そういうものではありません。

感覚的に全国的な平均を見ていくとどんな感じなのかというところで、粗々言われる話ですが、こういった公共交通関連を課題とされている先生方の見解を見ていきますと、大体20%いくと合格ラインなのかなと思います。

一般的には10%から20%ぐらいが多いという中で、20%ぐらいいけば合格ラインなのかなということが多いため、絶対そうでなければいけないとか、そういう話では全くないというところがございます。

あくまでも参考というところで捉えていただければと思います。

そして、先ほどの認知度ですが、デマンド交通が46%、ふれあいタクシーが26%、これを低いと言っているのはというお話ですが、確かにふれあいタクシーについては、高齢者対応というところで高齢者の方が分かっているというところで、全体で26.9%だから低いという認識にするのはおかしいとのご意見についてはごもっともであると思います。

ただ、デマンド交通については46%というところについては、やはり過半数にも至っていないというところで、低いと言わざるを得ないのかなというふうに考えておりますので、デマンド交通は46%で、認知度としては低い、ふれあい

タクシーについては、高齢者がどのくらい認知していたのかを確認をさせていただいて、コメントのほうを改正させていただきたいというふうに思います。

明野委員

すみません、答えていただけていないのが、この収支率とか、市全体の負担はいつの何年の数字かということと、例えばくきまるについても、人口比でいうと、旧久喜市は行っていませんので、知らないのが当然、興味がない。

菖蒲、鷺宮、栗橋地区の人口で考えないといけない。

この辺の数字を何でもぱっと見て、低いとか高いとかやり過ぎるとミスリードになるのかなという気がするの、その辺の言葉の使い方はちゃんとしていただきたいと思います。

東日本総合計画
株式会社 青木

回答に漏れがあり、申し訳ございません。

先ほどのデータの関係ですが、詳しくは報告書のほうを見ていただければというふうに思いますが、報告書の50ページ、51ページになりまして、令和4年度のデータということになります。

新しいデータが出てくれば入れ替えるということは随時行っていきたくて考えておりますので、よろしくお願いします。

そして、先ほどの認知度につきましては、実際に使われる対象者に対してどうなのかということを確認をさせていただいた上でコメントをするというふうに訂正させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

明野委員

ありがとうございます。

令和4年度のデータということであれば、コロナ中であると思いますので、グラフのところに令和4年と表記した方がいいと思います。

令和5年度、6年度になって利用者が多くなっていると思います。

収支率が20%までいかないでしょうが、良くなっている。

どうしてもこれらの時の数字というのを見てしまう少なくなってしまう。

我々も運行していて、なかなか人が乗らないという意識がありますので、令和4年と入れていただくだけで、その辺の理解が付くと思いますので、数字にはそういうところをしっかりと入れたほうがいいのかなと思いました。

柴木副会長

市民の公共交通に対する意見の部分で、質問させていただきたいと思います。

外出時に交通手段に困っていた人が25%前後ということですが、先ほど明野委員がおっしゃったように、地域によって、久喜地区ではふれあいタクシー、市内循環バス、あと路線バスがあります。

鷺宮・栗橋地区はデマンド交通、市内循環バス、ふれあいタクシーがあり路線バスがほぼない状態で、栗橋地区だけ突出して多いというふうに書いてありますが、その理由とかというのは、アンケートをとった上で何かつかんでいるものがあるのかどうかというのを教えていただければありがたいです。

実際にふれあいタクシーに乗れる方というのは、70歳以上の方なので、70歳以上の方が、例えば利用に困ったということなのか、それとも60代の方でデマンド交通しか利用できない状況の中でお困りになっているのか、大きなポイントになるかと思って、そこを内訳がわかるのであれば教えていただきたいです。

東日本総合計画
株式会社 青木

地区別の外出時に困ったことの有無が25%前後あるという点につきましては、この右のグラフにありますように、地区ごとにこんな状況で数字の方が出ていましたというところがございます。

そうした中で、他の地区に比べて栗橋地区の方の非常に困ったという回答が多いというような状況でした。

その内訳についてですけれども、これにつきましては、年齢別ですとか、そういったところで分析の方はさせていただいていますが、どうしてそういう結果になったかということについては、そこまで分析しきれていないのが今の段階で

ございます。

もう少しデータを確認させていただいて、もしその点はつきり分かるようなところが出てくれば、またお話をさせていただきたいというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

柴木副会長

ありがとうございました。

なぜこの質問させていただいたかというのですが、年代がすごく大事なポイントになると思って、区切りが10代、20代から64歳、65歳から74歳、75歳以上ということで4つの分類になっていますが、割引だとか、色々な部分はあると思うのですが、69歳で区切らないと、ふれあいタクシーを使える方と使えない方が混在しちゃっているのです。

65歳から74歳の区切りは明確な数字が逆に出てこないと思ったので、もし分けるのであれば、69歳から70歳のところは区切っていただいた方がいいかなと思って、それができるかできないか教えていただきたいところです。

東日本総合計画
株式会社 青木

アンケートの方で年代を聞く際に10代単位で聞いているかと思しますので、少し探ってみようようにいたします。

柴木副会長

18ページと19ページでも同様ですが、くきまるの運行している地区が、菖蒲と鷺宮、栗橋地区だけなので、久喜地区の人はくきまるを利用できることはなはずです。

ここも地域ごとにデータを出していただきたいです。

くきふれあいタクシーは、どこの地区も利用できるが、年齢が制限されているので、年齢で分けた方がいい、ご年配の人が利用されるので、どのくらいの年齢層が回答されたかわかると、利用されている方のパーセンテージが明確になります。

東日本総合計画
株式会社 青木

各項目の利用対象者ということなので追って提示させていただきます。

事務局

(根本課長)

そのほか、ご意見等ございませんか。

(意見等なし)

それでは次第の4の議題に移らせていただきます。

会議の進行につきましては、久喜市地域公共交通会議条例第7条第1項の規定により、ここからは会長に議長をお願いし、議事を進めていただきたいと思ます。

よろしくお願ひいたします。

小澤会長

それでは、しばらくの間、議長を務めさせていただきます。

議事が円滑に進行いたしますよう、皆様方の特段のご協力をお願いいたします。

はじめに、会議録の署名委員についてでございます。

今回の会議録署名につきましては、前回会議からの順番ということで、田沼委員さんと、天野委員さんをお願いしたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に基づきまして、議事を進めさせていただきます。

議題(1)令和5年度第2回交通会議の指摘点について、でございます。

説明につきましては、東日本総合計画株式会社様からお願ひします。

東日本総合計画
株式会社 八十

資料3に基づいて説明

島

小澤会長

ただいま、令和5年度第2回交通会議の指摘点について説明がありました。委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

柴木副会長

ふれあいタクシーの対象者を確認したところ、先ほどご説明があったように、10代でも障害を持たれた方ですとかは利用できると書いてあり、対象者は75歳からでした。

この限りでは、逆にこれを70歳に切りかえてしまうと混乱してしまうので、このままでいいと思います。

ということは、先ほど報告であったこの分析内容は非常に正しいということになります。

65歳から74歳の方は非常に不安またはかなり不安であるという方が90%を超える方が不安に思っているとわかったということで、非常にいいアンケート調査だったなと思います

小澤会長

ありがとうございます。
そのほかにもございますか。

明野委員

副会長のお話の中で不安があるというのが今の段階なのか、10年後なのか、ちょっとこれだと分かりません。

要は自家用車を使っている方が約40%いるということになると思います。

この自家用車を積極的に使っている人としょうがなく使っている人がいると思います。

逆に駅に行くのに今まで自家用車だった人がバスにするかということ、これはありえない。

やっぱりそこはもうちょっと見ておかないといけないのかなという気がします。

それと表現の仕方で、例えば、4ページのデマンド交通の認知度ですが、菖蒲、栗橋、鷺宮地区は使っているから60%ですね。

久喜地区は少ないのは当然で、市内循環バスについては、これは旧久喜市内で動いており、鷺宮、菖蒲地区の認知度は上がるが、栗橋地区には走っていないため認知度が下がる。

またその下のデマンドの利用頻度に関しても何%という結果がでている。

これらの数値をみて先ほどの質問のような表現をしてしまうと、じゃあ要らないのかという話になってしまう。

我々がやるのは、交通弱者の方をあぶり出さないといけないのですが、この数字だけ見たら、循環バス使っている人が5%、6%だからもったいないのではないかという話になってしまう。

少ないという意見よりは、交通弱者、不安に思っている方をあぶり出し、それらについて表現にするなど、表現の仕方に気を付けていただきたいです。

東日本総合計画
株式会社 八十
島

表現を改めて整理します。
ありがとうございます。

石田委員

前回の議事録を見返して、地区内の移動について申し上げたのですが、他の施策を検討する上では、4地区それぞれから市外への移動というのを把握したいなと思っております。

例えば、報告書の23ページ目で、通勤通学の移動が記されていると思うのですが、それが久喜市全体で市外への人数を表していて、これも4地区によって結構違うと思うのです。

茨城への移動であれば、栗橋がメインかなと思っていて、あとは菖蒲でも高崎

線により結構移動しているのかなと思うのです。

4 地区それぞれから市外への移動というのを把握できればなと思っています。

もう少し見ますと、例えば菖蒲地区でありますと、課題の方にもありますが、久喜、桶川、白岡方面に分散しているということで、菖蒲久喜だけ太くすればいいのかということと必ずしもそれだけではないのかなと思っています。

例として、菖蒲に交通結節点を置いて、それぞれの方向にバスを充実すれば、菖蒲だけではなく、久喜鷲宮、栗橋の地区も便利になるのではないのでしょうか。

埼玉県の一部としての交通網を形成するという観点の施策を検討していければなというふうに思います。

東日本総合計画
株式会社 青木

ご意見ありがとうございます。

今言われた移動の関係ですが、資料3の方で示してあります5ページの移動の関係について、地区内の移動の状況を示した図面でございますが、このパーソントリップ調査につきましては、地区内だけではなく地区外のデータも当然ありますので、バックデータとしては各地区から、先ほど言われた市外へのどういう動きがあるのかというところを把握できますので、これと合わせた形で表現をさせていただきたいと思っております。

そして、今後の施策について、当然その公共交通については、地区内の移動を考えるだけではなくて、都市間の連携というところも視野に入れて検討するという形になってきますので、そうした動きをしっかりと把握した中で施策のほうを考えていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

小澤会長

そのほかにご意見等ございますか。

村上委員

アンケート調査結果の4ページの⑥、10歳代の11%について、回答の内容は分かるものなのでしょうか。

報告書の129ページの上から2番目を見ると、ふれあいタクシーが相乗りしていないのが分かります。

そうすると、10歳代の方が一人で毎日乗っているということになります。

ふれあいタクシーは75歳以上の方と、障害者手帳をお持ちの方だと思っておりますので、10歳代で障害者手帳を持っている方が一人乗っていることになります。

これが本当なのか。実際のお子さんだったら親が自家用車で送迎していくのではないのかなという疑問があります。

20歳から64歳で母数が345件ありますが、障害者手帳を持って使っている方が一人もいないのは不思議なので、回答の中身として何か分かるものはありますか。

東日本総合計画
株式会社 八十
島

11%の回答の内容を拝見し、ほかの回答、その他の設問について拝見させていただきました。

なかなか間違いかどうかというのは断定が難しいかなというところがありまして、この数字は残していますので、ご意見のあった内容を含めて再度精査をさせていただきたいなと思っております。

村上委員

ふれあいタクシーは障害者の方とか75歳以上の方のための交通だと思っておりますので、しっかり話を聞いた方がよろしいかと思っております。

確認をお願いいたします。

小澤会長

そのほかにご意見等ございますか。

大迫委員

視覚障がい者の大迫です。

ふれあいタクシーの話が出ていた中で、利用者がいる一方で知らないという方もたくさんいらっしゃいます。

また乗車の条件があることをこの前初めて知りました。

広報にて告知されていたと教えてもらいましたが、広報をしっかりと見ている人は果たして何人いるのか、皆さん見逃しているのではないのでしょうか。

ですから、小さな集まりなどでこういった情報の提供をすることが大切だと考えます。

また、障害を持っている者や親同士などで意見交換を頻繁に行っていますが、一般の人達は利用するのが悪いと思っている人もいるのか、なかなか難しいので、そこら辺の認知度が上がれば利用者も増えると思います。

また、ふれあいタクシーの利用時間は17時までだったかと思うのですが、病院に行った際、帰りが遅くなりふれあいタクシーが使えず大変な思いをした経験があります。

また、駅についてもタクシーが一台もなく強風で寒い中30分ほど待ちました。

タクシー運転手に伺ったところ、タクシー車両はあるが運転手がないという状況でした。

こういったことを考慮し、いろいろな場面で情報を発信することが大切であると思います。

小澤会長

ありがとうございます。
そのほか、ご意見等ございませんか。

(意見等なし)

無いようですので、続きまして、議題(2)基本方針・目標について、でございます。

説明につきましては、東日本総合計画株式会社様からお願いします。

東日本総合計画
株式会社 青木

資料4に基づいて説明

小澤会長

ただいま、基本方針・目標について説明がありました。
委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

柴木副会長

基本方針1、妊婦さんがふれあいタクシーから外れているといったところで、こちらの対象とするところの枠を広げたらどうかという案なのかなというように認識を私にさせていただきました。

例えば、くきまるの方では妊婦さんを割引の対象にしていたと思ひまして、そこはあえてふれあいタクシーを入れると、それはそれでいいと思うのですが、この会議体では、こちらの料金の設定の権限を一切持ち合わせていないので、本当にそれで持続可能な公共交通のネットワークの構築として何か担保されているのかという、疑問というか不安というか、例えば先ほど浮き彫りに出た

70代、75歳未満の方々の不安が非常に大きかったと思います。

9割の方が不安に思っている、その中で、大迫委員からもありましたように、年齢制限の引き下げや運行時間の見直し、例えばですが、今9時からですが、8時半から、16時半が、たしか受付終了だったと思うのですが、例えばこれを17時半まで延長するとしたら、幾らぐらいの費用がかかるのか分かりませんし、なおかつこちらの会議体はその金額設定もできません。

私たちが風呂敷を広げてしまって、果たして大丈夫なのかなという不安があるので、今ある情報の中での見解を少し述べていただければありがたいなと思ひます。

東日本総合計画
株式会社 青木

ご意見ありがとうございます。
妊産婦と料金体系の関係については、言われるように、この会議体の中では詳しく検討することができないというところで、具体的な料金等については別の協

議体で検討していくということになります。

今回のこの協議の中では、やはり公共交通、今の運行している状況、課題がある中で、どういうふうな改善をしていくのか、料金も含めた中で、その改善の方向性というのはしっかり示していきたいと考えております。

それができるかできないか、やっていかどうかということについては、別の協議体の方でしっかりと検討していただくということをお願いできればと考えておまして、こちらの方としては、改善すべき点はしっかり提示して投げかけるといったことはやっていきたいと思っております。

柴木副会長

ありがとうございました。

ご存じない方もいらっしゃるかもしれませんが、久喜市内に産婦人科がございません。

ですので、ふれあいタクシーで拾ってあげないと、このサービスを利用する方々が、例えばくきまるで産婦人科に行こうとしても結局駅までしか行けないということです。

隣の町まで行けない、ふれあいタクシーであれば、実際に隣の加須市、白岡市の産婦人科さんのところに行けるといったところがございまして、妊産婦の方、交通弱者と言われている方々を救うのは、恐らくこのふれあいタクシーしかあり得ないかなというふうに思っています。

ぜひそこら辺をちょっと検討に入れていただきたいと思えます。

また、こちらの時間帯とか、そこら辺も恐らく不安を感じている方は、これだけいるのであれば、やはり検討課題として入れてもいいのかなと考えております。

どのタイミングでやるのが一番いいのかわかりませんが、やはりニーズに応えていくというのは非常に重要であると思えます。

例えば、予算の中でこれ以上時間を増やせないというのであれば、利用料金を上げればいいだけの話なので、金額的な部分はこちらで打ち合わせすることはできないと思えますけれども、そういうニーズをこちらの会議体で引き出していくということは非常に大事な事なのかなというふうに思えます。

事務局（森山課長補佐兼係長）

ご意見ありがとうございます。

ふれあいタクシーにつきましては、柴木副会長のご意見のとおり、久喜市内に産婦人科がないというところで、令和6年9月1日からふれあいタクシーの利用対象者に妊産婦を追加するという事で改定を行う予定でございまして、

この計画策定と同時並行となりますが、今後そういう改定を予定しているところでございまして、

併せまして、先ほどの不安を感じる方の記載については、この後の具体的な施策の落とし方の中で、表現についても検討してまいりたいと考えています。

東日本総合計画株式会社 青木

先ほどのアンケートの中でも、交通弱者の関係、言われておりましたけれども、交通弱者の動きですとか意向ですね、しっかりと把握して、それに対する対応というのを当然やるべきというところがありますので、しっかりとその辺については考えていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

明野委員

報告書の61ページについて、令和2年から令和4年まででタクシー料金が倍になっていて、予算も倍になっています。

他自治体では、公共交通の一部を予算が足りないのでやめてしまうところもあります。

交通弱者の方にピンポイントに利用していただくという、その点もしっかりやらないと恐らく厳しく、最初にやったのが埼玉県東松山市ですが、たしか1年で予算を2回上げました。

こういう経緯もありますので、我々としては使っていただくのはありがたいのですが、どうしても青天井になっちゃうと予算がどんどん高くなってしまいうの

で、その辺はちょっと考えながらやらないといけないと思います。

計画目標とか出ていますが、これに関しては数値目標または期限目標を設けるのかどうなのかについて伺いたいと思います。

東日本総合計画
株式会社 青木

ご意見ありがとうございます。

計画目標ですが、このA3の資料の中で、計画目標は目標値ではなくて、方向性というところですか。

この公共交通計画の最終として事業の展開をどう考えるか、そして事業をどういうスケジュールで進めていくのか、それを評価するためにどういう基準を持ってやるのかというところについては、よくKPIと言われていますが、数値を示した上でチェックをしていくという形になってきますので、その辺については計画としてしっかり入れていきたいと考えています。

事務局（森山課
長補佐兼係長）

ふれあいタクシーの今後の運用についてご質問をいただきました。

今回、資料の4ページで、基本方針2というのがございまして、そちらの中では市の公共交通の再編というものを掲げております。

やはり今後の市の持続可能な公共交通のあり方という部分で、市が運営しております循環バス、デマンド交通、ふれあいタクシー、これら全てを含めまして、今回策定いたします地域公共交通計画の次に、具体的な利便増進実施計画という計画を来年度以降策定する予定でございまして、この辺を見据えながら、この基本目標に向けて検討を進めたいと考えています。

小澤会長

そのほか、ご意見等ございますでしょうか。

（意見等なし）

特にないということであれば、今回、この基本方針・目標については、次回以降の施策の検討に入っていく中で重要な事項でございまして、ご承認いただけるということですのでよろしいでしょうか。

（異議なし）

承認ということで、ありがとうございます。

以上で本日予定していた議題は終了いたしました。

皆様には、進行にご協力いただきありがとうございました。

これを持ちまして、議長の任を解かせていただきます。

事務局
（根本課長）

ありがとうございました。

続きまして、その他でございます。

事務局から説明いたします。

事務局（森山課
長補佐兼係長）

資料5に基づいて説明

事務局
（根本課長）

ただいまの説明について委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

（意見等なし）

その他、ご不明な点がございましたら、後ほどでも事務局まで問合わせていただければと思います。

それでは、閉会にあたりまして、柴木副会長からごあいさつを頂戴したいと存

じます。

柴木副会長 (副会長あいさつ)

事務局 長時間にわたり、ご協議を賜り、ありがとうございました。
(根本課長) 以上をもちまして、令和6年度第1回久喜市地域公共交通会議を終了させていただきます。
ありがとうございます。

会議のてん末・概要に相違ないことを証明するためにここに署名する。

令和6年8月28日

田 沼 健 一

天 野 堅 太