

# 会 議 録

会議の名称	令和2年度 第3回東秩父村地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和2年11月27日（金）付東地公第8号
開催場所	文書協議
出席者	別紙のとおり
問い合わせ先	企画財政課 吉 沢 電話番号 0493-82-1254（直通）
会議記録	発言記録 ・ 要約
議事内容	<p>●協議事項</p> <p>（1）東秩父村地域公共交通計画（素々案）について</p> <p>【質 問】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大変細かくまとめられておりご苦労様です。これからの東秩父村は少子高齢化が益々進み、現在自力で行動出来ている人達の先行きを考えると心配です。私も今のところ自力で行動していますが、数年後には車の運転も出来なくなると思います。</li> </ul> <p>皆谷上区だけでも、75才以上の人が40人いますが、買い物、通院等は大変な人もいます。県道近くに住んでいる人はイーグルバスの利用も容易であると思いますが、バス停から数km離れた萩平、白石の一部、朝日根、小安戸、栗和田、柴、上の山、和知場、上の貝戸などの高齢者はイーグルバス停まで歩くことは困難です。</p> <p>私の家も皆谷バス停まで片道3kmあり、徒歩ですと40～50分を要するため、歩くことは考えられません。このように離れたところに住んでいる人はイーグルバスではなく、家まで来てくれるやまびこ会を利用することが多くなると思います。やまびこ会は現在休日運行していないようですが、将来、生活用品の買い物などを考えると年中無休体制も必要ではないかと思えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東秩父村は、人口1000人当たりの自動車保有台数が、埼玉県内で最も多い自治体で、移動手段として自家用車の依存度の高さを証明しているものと思います。近年、高齢者ドライバーによる交通事故は大きな社会問題であり、高齢化率の高い本村においても懸念されます。地域公共交通網の充実、運転免許証返納促進の取り組みとしても必要不可欠ですが、実情に即した施策としては、路線バスの補助事業よりも、やまびこ会への支援拡充を行っていただきたいと思っています。</li> </ul> <p>→バス停留所までの距離が遠い地域が多い本村の状況から、今後ふれあいやまびこ会との連携は非常に重要になると認識しております。新たな計画では、そのような状況を考慮し、「やまびこ会との連携事業」を掲載しておりますので、協議会の皆様との協議のうえ、検討してまいります。</p> <p>また、通勤・通学、高齢者および来訪者への公共交通手段として路線バスの重要性は高く、地域の活性化には欠かせないものとなりますので、今後も路線バスへの補助を行うとともに、やまびこ会との相互補完を目指してまいります。</p>

- ・P3、P38 バス利用者数の 2019 年度の数値の落ち込みの要因がコロナを理由としているが、2019 年度の影響は 2～3 月のみと考えると落ち込みが大きすぎる。2019 年 10 月の台風による道路破損も大きな影響があったと思われる。トレンド推移から除く理由として追記した方が良いのではないかと。その他単純なコロナだけでなく、2020 年 3 月はスクールバスが通学停止でなかったこともあったと思われる。他にも何かあれば。
  - ・P3「表 2-3 目標達成状況 バス利用者数」について  
2019 年の急減の理由は特に説明が必要かと思えます。
  - ・P17「図 4-5 路線バス バス事業年度 年間利用者数」について  
2019.10～2020.9 の※に、台風 19 号の影響も記載が必要かと思えます。
- P3、P38 バス利用者数はバス事業年度（当年 10 月から翌年 9 月）による集計のため、新型コロナウイルス感染症も大きく影響していると存じます。また、ご指摘のとおり、台風 19 号による道路破損に伴う影響も大きいことから、その旨を素案に追加させていただきました。

- ・P40 2) 通勤、通学としての運行  
和紙の里での接続も良くないとの意見があるので、和紙の里におけるダイヤも調整することを入れては。
  - ・P42 2) バスターミナルの維持に関係するが、和紙の里での接続など、バスターミナルを維持するだけでなく活性化する方向で考えてみては。
  - ・P38 2) 通勤、通学としての運行に絡みますが、毎日利用する通勤、通学者を増やせば効果が高いと思えます。ダイヤの調整以外に取組があればと思えます。例えば、役場職員が率先して利用するなど。ダイヤが就業時間と合わないのであればフレックスにするとか。
  - ・満足度が下がっていることが気になります。また、やまびこ会との連携が村民の方々にあまり見えていないことが気になります。広報などを使ったわかりやすい説明などあればいいかと思えます。（すでに実施済みかもしれませんが）
  - ・やまびこ会と路線バスの共通定期券などがあってもいいのでは。
  - ・これからのバス事業を考えた時、ターゲットは高齢者と観光客と考えます。観光事業については、可能性は大きいかと思えます。（他町村との連携も）。高齢者については、国も元気な高齢者を増やすことが目標になっています。そのため、いかにして外出環境を整えることが大切か、福祉課との連携をぜひ考えていただきたい。
  - ・バスロケーションシステムの導入、自動運転の導入などを考えていただきたい。自動運転などは、国も積極的に進めています。遠くないうちに、実証実験から具体的運行に進むのではと考えます。
  - ・また、グリーンスローモビリティ（イーグルバスも川越で始めているかと思えますが）などの導入も考えてもいいのでは。
  - ・小川町駅～白石車庫間について増便の検討をいただきたい。前回計画で減便したことで、住民の失望感が伝わってきたので、増便等の検討をお願いしたい。
  - ・学校入口のバス停を廃止していただきたい。カーブに近く乗降時の停車中、バスを迂回する車の事故が心配であり、近くのバス停との距離も近いため。
- 利用者の利便性向上や財政負担、自動運転などの国や県の動向を総合的に判断し、協議会や関係期間等と協議を図りながら検討・実施してまいります。また、引き続き広報活動や利用促進策、安心して利用できる停留所環境などについても同様に検討してまいります。

・P22 「⑥財政負担」について

経費増の要因（人件費、車両老朽化に伴う修繕費の高騰、IC 導入等。別途経費負担頂いている車両償却及び IC 費用は除く）を明示した方がよいかと思ひます。

→今回の素案にて記載いたしました。

・P22 「図 4-11 路線バス 負担金・補助額の推移図」について

各町村の負担割合は明示しなくてもよいのではないのでしょうか。

→ご指摘を受け、3 町村の負担割合を統合し、「3 町村負担金」として記載をさせていただきました。なお路線バスの維持には、運行に関係する村・小川町・寄居町との連携が不可欠でありますので、引き続き協力し、公共交通の維持に努めたいと思ひます。

・P25～「5-1. 住民アンケート調査の実施概要」について

住民意識の全体像だけでなく、層別での意識がわかるように様々なクロス集計が必須かと思ひます。また、アンケート原票も資料として添付すべきではないのでしょうか。

・P34 「各設問で頂いた意見・要望（記述回答）」について

意見要望については、原則的に現在のバス利用者と非利用者を分けた分析をすべきではないのでしょうか。

バスを利用していない・しない方の意見も、なぜバスを利用しないのかの条件となる事項も列挙した方がよいかと思ひます。

利用している方の不便な点と利用していない方が不便だと想像する点を同一化するのではなく、別々に明示すべきだと思ひます。マジョリティは非利用者であることを明らかにすべきです。

→アンケートの構成上、「地区」以外の項目でのクロス集計を行うことが困難ですが、今後、可能な範囲で集計・分析を検討させていただきます。

また、アンケート原票については資料編として素案の最終項目にて追加いたしました。

・P36 「6. 公共交通に関わる問題点・課題」「路線バス」について

根拠となる調査結果に基づく課題・問題点が叙述的に列挙されているだけに見えます。計画として体系的整理を行うべきです。現計画の観光的運行が継続できなかった・しなかった要因の検証等が欠落しています。顧客開拓も重要だが、実施できなかった・しなかった検証も実施すべきかと思ひます。文中に「運行の効率化」と記載されていますが「運行の最適化」に改めて頂きたいと思ひます。一般的に効率化は事業者の事業計画及び運行計画に基づき実施しますが、協議会での運行計画運賃等の承認を経る当該路線バスでは、利害関係者全体の調整を図ることが必要となるので、事業者目線とも言える効率化という文言は使用すべきではないと思ひます。

・P37 「基本的な方針と目標」について

唐突であり前章までの課題整理及び財政負担を実施する村の上位計画をうけた基本方針となっているように読み取れません。

基本方針 3 にある交通系 IC カードの導入は前計画に記載はなかったと思ひます。また同基本方針 3 の 3 行目「今後は交通事業者と協働し…」は現在でも協働しているので「今後も…」に改めて頂きたいと思ひます。

→体系的整理については時間的な制約等により反映できていませんが、その他ご指摘については、今回の素案にて修正させていただきました。

・P38 「7-2 計画の目標」について

新型コロナウイルス禍の影響について、利用者数は終息後も生活様式の変化等要因で感染拡大以前の水準には戻らないとの見込み（当社乗合バス事業全体でも感染拡大前の概ね 8 割程度までの戻りとみている）もあり。トレンド推移に加えて考慮する必要があると考えます。

→新型コロナウイルス感染症の影響により今後の見込みが立てづらいため、素々案の目標値で設定させていただきます。しかし、今後の状況や実績によって、目標の下方修正、上方修正を協議会の皆様と協議の上、柔軟に対応していきたいと考えております。

・P38 「目標 2 公共交通の満足度の向上」について

なぜ目標値を今回調査結果の 57.1%に 8%上乘せした 65%以上に設定したのか説明が必要かと思えます。そもそも満足度何%が妥当なのかご教授下さい。

→前回の調査結果 66%に対して今回は 57.1%と満足度が下がっております。8 年後に 66%に戻すことを考慮し、毎年 1%以上の満足度向上を目標とするため、8 年後の計画最終年度には 8%以上の向上を目標として設定しております。

・P39 「表 8-1 施設体系」について

「(1) ①利用者に合わせた利便性の確保」とあるが、乗務員不足の現状や運行経費の抑制に鑑みると臨時バスの運行対応は難しいことが想定されます。

→今後の協議会や関係団体との協議により、実施について検討いたします。

「(2) 持続可能な公共交通体系の確立」においては、①②とも運行補助制度の継続的な実施が必須事項と考えます。

→今後も継続的に実施していきたいと存じます。

・P40 「①2) 通勤・通学としての運行」「実施時期」について

「鉄道ダイヤの改正が行われた場合は随時調整」ではなく、「…場合は調整を検討する」という主旨の表現への変更のご検討をお願い致します。

→ご指摘のとおり、今回の素案にて修正いたしました。

・P40 「①5) ゾーン制運賃の見直し」について

独立採算が不可能なエリアにおいて運賃をどのように設定するかという、根本的問題に触れずに、唐突にゾーン制運賃のことだけが取り上げられているので違和感があります。ゾーン制運賃に限らず運賃制度自体を検討する必要があると思えます。

また、実施主体は自主運行路線ではないので「協議会、バス事業者」の順だと思えます。

→「ゾーン制運賃の見直し」を「運賃制度の見直し」に修正しました。また、実施主体についてもご指摘のとおり修正いたしました。

・P41 「②1) 新規路線の延伸」について

実施主体は「協議会・東秩父村・沿線自治体・バス事業者」になるかと思えます。

・P42 「(3) 2) バスターミナルの維持」について

実施主体は「東秩父村・施設管理者」ではないでしょうか

・P42 「②1) 時刻表、案内図の掲示及び周知」について

実施主体は「協議会」になるのではないのでしょうか、また「バス事業者」はどの側面で実施主体となることを想定しているかご教授下さい。

→「バスターミナルの維持」については、ご指摘のとおり、実施主体を修正いたしました。

「時刻表、案内図の掲示及び周知」については、協働で事業実施や事業内容をご相談させていただくことを想定し、実施主体に載せさせていただいておりましたが、ご指摘があったため、実施主体を修正いたしました。

・P40～42 「8-2. 事業内容全般」について

13 事業の多くを利用促進策が占めている感じがします。村内唯一の公共交通機関であること、沿線町村の住民の足となっていること、小川町駅・皆谷～白石車庫間の従前事業者の撤退により路線を継承した経緯等に鑑み、路線バスの維持・確保についてバスターミナルの維持と同様に事業として設けるべきではないでしょうか。国（地域間幹線補助）、県（生活交通路線維持、生活維持路線確保対策）、町村の運行補助制度の継続的な活用等も協議会、バス事業者、国、埼玉県、東秩父村、小川町、寄居町が実施主体で、計画に定めた事業として実施することの明示につきご検討いただきたくお願い致します。

→今回の素案 P37 にてご指摘いただいた旨の文章を追加いたしました。

・P43 「8-3. 事業スケジュール」について

スケジュール表全体として、誰が、いつ、何を行うのかが不明瞭です。例えば「ゾーン制運賃の見直し」について、破線で「検討・検討結果に応じて実施」で8年間継続しておりますが、全く現実味もありませんし、「実施しよう」もしくは「実施のために検討をしよう」という意志も感じられません。すべての事業につき同様です。各事業は年度ごとに詳細なスケジュールを定めたいうえで、スケジュールは誰が、いつ、何を行うか程度の項目を分けて記載すべきではないでしょうか。

また、協議会開催予定についても記載したほうがよろしいかと思えます。

→来年度は分科会での協議等、実施までに時間を要するやまびこ会の拡充を主として行う予定です。他事業については、協議会の皆様と優先事業の協議を含め、調整し決定したいと考えております。

協議会開催予定については記載いたしました。

- ・P44「評価に必要なデータの収集方法」について  
表中の「路線バス利用者数（系統別・バス停別）」について、収集方法の「ダイヤ最適化システム」は削除して頂き「事業者の集計により」旨の記載に変更をお願いします。また、実施時期についても「系統別：毎日」となっておりますが、確かに計数単位は日ごとになります。利用者数の報告は基本的に月単位としておりますので、表記につき工夫して頂きますようお願い致します。

→ご指摘のとおり、今回の素案にて修正いたしました。

#### 【意見】

- ・意見ではないですが、基本的方針と目標、色々な計画をしていただき、沢山の問題点があるようですが、高齢者、通学、通勤、村民の方の生活または観光客、これからの村の全体の問題を良く調べられ、元気になります。
- ・アンケートによる改善点は多々あるかと思えます。現場として可能な改善点から取り組んでください。

#### ●報告事項

##### (1) 皆谷～白石車庫間の運行再開について

#### 【意見】

- ・白石まで運行できるようになり、小川町、白石と大変良いと思う。買い物、病院、和紙センターまた自然を見るなど良いところがあると思う。

##### (2) 寄居駅前広場工事に伴うバス停移設について

#### 【質問】

- ・移設先のバス停が分かりにくいと思いますが、寄居駅出口からバス停に向かう際の、案内板設置等の対応はされてますか。
- 寄居駅出口に張り紙にて周知しております。

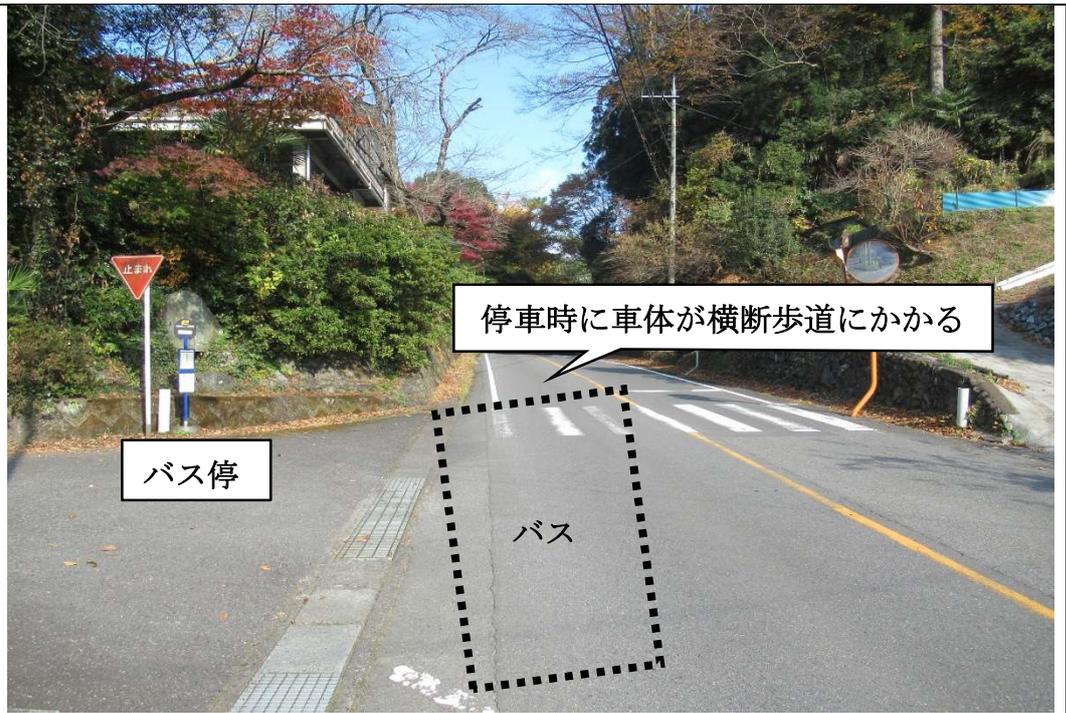
#### 【意見】

- ・寄居駅前が整備するため、バス停の移設良いと思う。駅前が広がり村の人々も楽しめるのではないか。

##### (3) 「大宝」バス停の移設について

#### 【質問】

- ・移設前の写真がないため、どのように危険だったのかがわからない。移設後だけでなく、移設前の写真も添付していただきたい。
- 以下に移設前の写真を添付させていただきました。写真のとおり、以前の定位置だと、停車時に車体が横断歩道にかかる理由から、最も危険度が高いAランクに該当しておりました。



- ・大宝バス停付近、峠の頂上から寄居方面は勾配が急な坂だと思います。道路交通法第44条第1項第1号では、急な坂及びその頂上付近は駐停車禁止ですので、法に反していませんか。寄居方面から東秩父に向かった時、移設先のバス停は峠の頂上から先の見通しが悪く、バスの停車時に後続車の追い越し等で危険だと思います。

→道路交通法第44条但し書きで「乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停留所又は停留場において、乗客の乗降のため停車するとき、又は運行時間を調整するため駐車するときは、この限りでない。」と記載がありこれに該当するため問題ないと存じます。現地については、小川警察署立ち合いのもと確認をいただいております。

#### 【意見】

- ・大宝バス停の移設は危険な停留所に指定され、移設は良いと思います。

#### ●その他

##### 【意見】

- ・和紙の里バスターミナルにおける観光バス乗降マナーが相変わらず徹底されておられません。路線バスの運行に支障をきたす具体的な内容は以下のとおりです。

- 1, 乗降に時間がかかり路線バスの発着時間に影響が出ている。
- 2, 観光バスに待機位置（バスターミナル待機位置）によっては路線バスがバスターミナルの転回が出来ない場合が多々ある。（特にトイレ前の付近で待機している観光バスがあると路線バスは転回出来ない。）

以上、上記内容につきましては、安全運行する為の改善ですので、切にお願いいたします。

→今後とも路線バスの適正な運行のため、関係各所と協議し対応していきたいと存じます。