

令和6年度皆野町地域公共交通活性化協議会（第1回）

1 開催日時：令和6年11月7日（木）14：00～

2 開催場所：皆野町役場 301会議室

3 出席者 委員11／13名、随行者1名、事務局：皆野町総務課 新井課長、長島主任
コンサル：IDA社会事業部

区 分	所 属	氏 名	備 考	出欠
皆野町長又はその指名する者	皆野町	長島 弘	会長	
一般乗合旅客自動車運送事業者	西武観光バス株式会社 運輸計画部 計画課	秦野 凌		
一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	秩父丸通タクシー株式会社	金子 理恵子		
一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	協同貨物自動車株式会社	浅見 禄郎		
一般社団法人埼玉県バス協会長		関根 肇		
一般社団法人埼玉県乗用自動車協会長		高原 昭		
住民又は利用者の代表	皆野町区長会	中 健治	副会長	
国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長	輸送担当	坂井 貴夫		
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者	西武観光バス株式会社	田端 伸英		
埼玉県秩父県土整備事務所長	管理担当	相川 かつし		
埼玉県秩父警察署長	交通課	齋藤 幸太		
学識経験者その他町長が必要と認める者	埼玉県企画財政部交通政策課	村上 晶彦		
学識経験者その他町長が必要と認める者	福島大学／前橋工科大学	吉田 樹		欠席

4 協議会

配布資料 【資料1】法定協議会委員への報告資料 【R6.11.7】

【資料2】地域公共交通計画（案）について

【資料3】個別施策シート

【参考1】西武観光バス三沢線時刻表

【参考2】町営バス時刻表

【参考3】お出かけタクシーチラシ

【参考4】皆野町地域公共交通活性化協議会設置要綱

1. 開会（議長：長島副町長）

2. 委嘱書交付

3. 会議主宰者あいさつ（黒澤町長）

4. 自己紹介

5. 報告事項

- ・地域公共交通検討委員会における検討の状況について報告[資料 1]（事務局）

6. 議事

①地域公共交通計画について

②現況・課題の概要

③基本的な方針・目標（案）

資料説明[資料 2]（IDA）

➡異議なし

④目標達成のための施策・目標（案）

⑤目標達成のための施策・事業シートについて

⑥今後について

資料説明[資料 2・3]（IDA）

●（議長）：令和 7 年 3 月の計画公表を予定しているため、実施スケジュールについて、R7 年度は検討の項目が多くなっている。

●（秦野）：他自治体でもドアツードアの要望が多いところではあるが、慢性的な公共交通の担い手不足が進んでおり、公共交通に対する労働力は縮小せざるを得ない状況。路線バスやコミュニティバスに代わる新たな交通手段としてデマンド交通を模索する自治体は多いが、同じ目的地を運行してしまうと労働力に限界が来る。路線バスの再編にあたり、なるべく重複がないよう棲み分けを念頭に置いた方がよい。住民の要望が多いドアツードアについては、どこかで理解を頂かないといけない部分もある。モビリティマネジメント等は現在定着していないが、どこまで住民に理解して頂くか。デマンドからバスへの乗り換えも、今後は普通にしていかなないと労働力が追い付かない状況があることを、町民に意識してもらうことが必要となる。「公共交通の利用促進活動」という施策があるが、一番大事なところだと考えている。公共交通は手段でしかなく、外出目的があって初めて公共交通を利用してもらえる。コロナを経て、外出をしなくても済むようになったが、外出機会の創出が一番大事なことであり、活性化協議会においても検討して頂きたい。

評価指標として「公共交通に対する満足度」とあるが、公共交通を取り巻く現状は厳しい中で、50%の数値は達成できるのか。あくまで目標ではあるが、数値の在り方について今後議論できればと考えている。

→○（事務局）：町民の意識改革は、皆野町においてほとんど取り組んでこなかった内容であり、町民

アンケート等でも数値に表れていると考えている。計画策定を機に取り組んでいきたい。目標値の達成については難しさもあるが、取組の意気込みを込めて設定した。

- （浅見）：「公共交通の利用者数」について、路線バスの利用者として、少なくない数値を学生が占めていると認識している。現況値は学生を含んでいるのか。また目標値について、三沢小学校が統合された場合、学生の移動がかなり増えることが予想され、目標値として妥当か。

→○（事務局）：学生を含んだ数値となっている。統合により学生の利用数が増えることも予想されるが、現時点でスクールバスをどのような形で運行するか未定の為、決定した段階で影響を考える必要がある。ただし、皆高生の利用については現状からかなり減ると見込んでいる。

→●（浅見）：現時点で確定ではなく、これからの計画の骨子により目標値は変動するということか。

→○（事務局）：スクールバス化により、利用者数が変動するというのであれば、数値を見直す必要があると考えている。

- （金子）：「町営バスを補完するデマンド交通の導入」について、令和 8 年度に実証実験、令和 9 年度から実施とあるが、遅いのではないか。また「公共交通の利用促進活動」についても同様に、4 年後に実施となると時代が変わってしまう。交通事業者としても切羽詰まっており、課題が多く発生している。課題をクリアしていくためには期間を短縮していく必要がある。

「町営バスにおける交通系 IC 決済サービスの導入」とあるが、導入にあたりかなり費用が掛かり大変と聞いている。町営バスの利用者数や、効率性を考える必要がある。将来的にデマンド交通が代替手段となり、路線バスが不要になることも考えられる。先のことを短く読んで検討して方が良い。

目標値についてコロナ前の数値とあるが、コロナ前に戻すことは絶対にありえないと思う。コロナを経て今後どうするかということを考えた方が良い。事業者としては、大型 2 種免許を持っているドライバーが不足しており苦労している。今後、大型 2 種で運行するのかということ自体を考えつつ、検討して頂きたい。

→○（事務局）：スケジュールについて、路線バスが再編された時点での利用促進を考え設定したが、改めて検討したい。IC 決済については、利用者アンケートや事業者ヒアリングから、施策として盛り込んだが、利用者も減少していることも踏まえ費用対効果を検討したい。ただし、今後利用促進を図るうえで必要と判断した。大型 2 種免許を持つドライバー不足については、事業者ヒアリングからも指摘を多く受けている。しかし、観光客の利用が多い時期もあり、現在の車両規模が必要という考えもある。日頃の乗車状況や住民意見、運行事業者の意見を踏まえ、車両更新時期に合わせ十分検討したい。

目標値について、コロナを経て生活様式が変化していることを踏まえ、見直しが必要と思われるが、何か基準となるような数値があるか。

→●（浅見）：山間部や地方における、人の移動に関する政府の統計等はないのか。

→△（コンサル）：政府の統計に関して、利用できるものがあるか現在把握していない。改めて調べさせていただく。

→△（コンサル）：補足として、コロナ前の数値を使用しているが、単純にコロナ前の状況に戻ること
を想定しているわけではない。例えば、自家用車や高齢者でタクシーを使っている方等が、できるだけ
大量輸送手段である路線バスに振り替えてもらうといった、行動様式自体の変化も想定して設定し
ている。路線バスを使いやすくすることが今回大きな目標であり、その点を含め、利用者の増加を見
込んで設定している。

●（金子）：観光について秩父市も同様な課題を持っている。皆野町だけでなく、他地域の事例も参考
にしながら検討して頂きたい。

●（坂井）：交通系 IC 決済サービスについて、イニシャルコスト・ランニングコストを検討されたの
か。また近年、交通系 IC 決済だけでなく多様なサービスが出てきている。交通系 IC 決済に限ら
ず、模索していった方がよいのではないか。熊本では逆に交通系 IC の廃止の動きもあることから、
様々な方法を検討した方が良い。

→○（事務局）：指摘の通り、キャッシュレス決済サービスも多岐にわたるため、一旦交通系 IC 決済
という記載をさせていただいた。今後は、導入費用等も含め広く検討したい。

●（関根）：目標についてかなりハードルが高いという第一印象を持った。鉄道のサービスレベル水準
が現状より下がってしまうと、全くこの目標が達成できない。その点で、計画の策定にあたり秩父鉄
道へのヒアリングは実施したのか。

→○（事務局）：鉄道事業者に対し特にヒアリング等は実施していない。

→●（関根）：鉄道がダイヤ改正した場合、路線バスにかなりの影響が出る事が考えられることか
ら、秩父鉄道に対しヒアリングをした方が良い。

→●（金子）：秩父鉄道の下りは、結構遅くまで便があるが、上りは 22 時台で最終となってしまう。
皆野駅ではタクシーが 20 時、21 時台で終わってしまうため、問い合わせが来ることもある。その
際は、秩父駅であればタクシーがあるため、秩父駅まで鉄道で行ってもらう案内をしている。そうい
った点も踏まえると、鉄道についてもしっかり調べた方が良い。

→○（事務局）：鉄道会社と意見交換をする場合、乗継ダイヤに関すること等について協力して頂く
といった内容か。

→●（金子）：それは難しい話。

→○（事務局）：今までも、鉄道のダイヤ改正に合わせて路線バスを改正してきた。具体的にどういった内容をお伺いするのが良いか。

→●（関根）：例えば、観光客を増やそうと考えているのだから、鉄道にも PR をして頂く必要がある。鉄道を使って皆野町に来て頂くわけなので、鉄道に PR をして頂かないと観光客が入ってこなくなってしまう。住民の移送だけでは公共交通は維持できない。

→○（事務局）：総務課の中で、秩父鉄道の利用促進協議会が、鉄道沿線の 8 市町で組織されている。秩父鉄道や埼玉県も入って協議をしており、一定の情報は得ているが、改めて鉄道と意見交換をしたい。

→●（議長）：この計画は、現在の鉄道の本数をベースにして策定をしているのか。

→△（コンサル）：現在の状況をベースにしている。

→●（金子）：観光客のことを考えると、鉄道との協議も必要となる。場合によっては秩父鉄道にデータを取って頂くことも考えても良いのではないのか。

→△（コンサル）：現在、秩父鉄道へのヒアリング等は実施していないが、施策として鉄道と連携した取り組みを盛込んでいる。鉄道、路線バス、観光施設と一体となった情報提供や、情報の多言語化、多様な PR 方法を検討しており、その点についても連携が必要と考えている。

●（秦野）：活性化再生法に基づき協議会をする場合、どこの自治体も鉄道を入れている。一方で高齢者の対策等を考えるとバス・タクシーに行きがちで、鉄道をお呼びしても、鉄道事業に直結する話題がないのは理解している。ただ、担い手不足の中で、鉄道も厳しい状況でワンマン化も進んでいる。各事業者の担い手不足といった課題を、こういった場で共有することは非常に大事なことで、情報共有の場として、交通事業者をお呼びすることは意義あることなので、今後検討してみてはどうか。

秩父エリアの話題として、10/13 に龍勢祭りが開催され、西武観光バスは例年輸送を行っている。昨年までは西武秩父駅から龍勢会館までバスを運行しており、飯能、狭山、川越、所沢、小平、立川の営業所から応援をして十数台で運行していた。今年は狭山で大きなゴルフの大会があり、そちらの輸送依頼もあったことや、改善基準告示の見直し等があり、応援を呼んでの運行が難しかったことから、皆野駅から初めて輸送を行った。昨年と同規模程度の 4,000 人を大きな混乱もなく輸送することができた。秩父鉄道とバスを使って頂き、公共交通の分担が上手くできた事例。既存の公共交通をうまく使いながら、役割分担をしていかないと持続可能な公共交通には繋がっていかない。

- （村上）：評価指標について、「若者の転出率」と目標が合っていないように感じる。この指標を設定した理由は何か。また、施策にある「地域事業者との連携」というのが、多様な主体の連携であり、この団体数や取組の数などを目標値にしたらどうか。

→△（コンサル）：目標③の将来像は皆野町総合振興計画の「住んでみたいまち、住み続けたいまち」を指しており、地方創生に関するアンケートでは、若者の転出理由として、交通が不便だからという回答が最も多かった。また、「鉄道・バスの利便性の向上」取組について、重要度は高く、満足度が低い項目となっていたことから、「若者の転出率」を設定した。ご提案頂いた、団体数や取組の数なども改めて検討したい。

- （議長）：他にご意見がないようであれば、計画の骨子については承認を頂いたということで良いか。

→異議なし

7. その他

この会議の内容については、皆野町地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第6項及び、地域交通会議の設置及び運営に関するガイドラインにより、原則として公開することとなっている。公開の方法については、町ホームページへの掲載を予定。議題、協議概要、合意事項等を記載予定。

本日の「地域公共交通計画（案）」及び、説明を割愛した資料3「目標達成のための施策・事業シート」についてご意見がある場合、配布資料の意見書に記載の上、提出をお願いしたい。

8. 閉会（中副会長）