

令和6年度皆野町地域公共交通活性化協議会（第2回）

1 開催日時：令和7年1月15日（水）10：30～

2 開催場所：皆野町役場 301会議室

3 出席者 委員9／13名、随行者2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		欠席
一般社団法人埼玉県バス協会長		関根 肇		欠席
一般社団法人埼玉県乗用自動車協会長		高原 昭		欠席
住民又は利用者の代表	皆野町区長会	中 健治	副会長	欠席
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		

4 協議会

配布資料 【資料1】地域公共交通計画（案）について

【資料2】地域公共交通計画（資料編）

1. 開会（議長：長島会長）

2. 議事

（1）地域公共交通計画（案）について

●（吉田）：P.10 高齢者お出かけタクシーの「曜日別の利用回数」について、1日平均にした方が妥当。

●（吉田）：P.27 「イベントの年間実施回数」について、「施策 2-2 公共交通の利用促進活動」をイベ

ントとしているのであれば、施策 2-2 中にイベントという文言がなく、観光の施策の中で記載されているため、「きっかけづくりの実施回数」とした方が計画内容に沿う。また、イベントは誰が実施するのか。人口規模の小さい自治体において、業務も抱える中で実施できないケースも見てきている。

→○：イベントの実施主体については町となる。

●（吉田）：P.27 目標値について、全体的に横ばいに設定されているが、コロナ禍からどれだけ回復しているのか全国共通したものは全くないのが現状。一方で、住民が数値を見た際に「現状維持」と理解するのは非常に困る。人口減少が進む中、バス・鉄道の利用者数について、人口 1 人当たりの利用回数は現状より増やす必要がある。神奈川県小田原市の計画では、「人口 1 人当たりの利用頻度を○回増やす」ということを前提に横ばいにしている。人口 1 人当たり年間何回なのかということも記載をしておかないと、住民は、どれだけ利用しないと目標値が達成できないのか分からない。また、「公共交通への公的資金額」について、国の補助を活用する場合にどう取り扱うのか。

→○：目標値について、ご指摘の通り記載方法について検討する。「公共交通への公的資金額」については、国庫補助を含めての算出を考えているため、算出方法の記載について追記する。

●（吉田）：イベントの実施方法については、早めにご相談いただければと思う。

●（金子）：イベントの実施回数について、現在既にポピー祭、秩父祭り、皆野横丁等のイベントで送迎運行をしている。どこまでを含めてイベント実施回数としているのか。

→○：公共交通の利用促進を目的としたイベントを指しているため現状は 0 回としている。今後、既の実施している事業と公共交通の利用促進活動を兼ねて取り組んでいきたい。

●（金子）：既に実施しているものがあるが良いのか。

→●（吉田）：ここでのイベントとは、バスの乗り方やデマンド交通の予約方法の教室等を実施することを指しており、運行業務とは異なる。

●（金子）：フィーダー系統補助金を申請するためには、どこまで実施する必要があるのか。

→●（吉田）：補助金申請の締め切りは毎年 6 月 30 日であるが、2025 年 6 月末時点で申請が必要なものは無い。2026 年 4 月 1 日から運行する場合は、道路運送法上の手続き期間を踏まえると、年内には運行形態等について固めておく必要がある。

●（金子）：実証運行について補助金は使えないのか。

→●（吉田）：実証運行については、共創 Maas プロジェクト等様々な選択肢がある。ただし、フィーダー系統補助を活用する場合には、計画上に補助制度の活用方針を記載する必要がある。また、利便増進事業の認定を受けられる可能性があるため、補助制度の活用とあわせ、計画中に追記していただいている。

●（金子）：どういう形で実施するのか早く決めていただきたい。

→○：計画策定と同時に分科会を設置し、具体的な検討に入っていく。分科会の設置については早めに委員の選定を実施する。

●（秦野）：P.18 スケジュールについて、令和 8 年度から実施となっているが、認可申請等の手続き期間を踏まえると、令和 7 年度前半には方向性を決定し調整していく必要がある。また、担い手不足等の現状もあるため、運行距離が長くなる場合、運行回数の調整が必要になる可能性もある。

●（秦野）：P.23 「公共交通の利用促進活動」について、外出目的があって初めて公共交通を利用手段としてご利用いただける。町の主体的な利用促進活動を引き続きお願いしたい。

●（秦野）：運転免許の自主返納に対し様々な優遇措置がなされているが、元々運転免許を持たない人は優遇措置を受けられないことについて、他自治体で意見が出されたことがある。そういった意見も認識しながら、進めていただければと思う。

→●（議長）：ご意見として賜る。補足説明として、皆野町における高齢者お出かけタクシーについては、運転免許を持たない方が対象であるため、返納者だけでなく元々持っていない方も利用することができる。

●（村上）：県の補助金として、DX 補助金があり次年度の予算要求もしている。自治体及び事業者が活用できる補助となっており、交通再編や実証実験に利用することができる。交通事業者については複数市町村に跨る取組である必要があるが、自治体については 1 つの自治体の中での取組に利用できる。4・5 月に要望調査、6 月に交付決定の流れとなっているため、活用を検討して頂ければと思う。

●（金子）：P.19 「②朝夕の時間帯は、スクールバスとしてのルート・ダイヤ検討」とあるが、一般の方も利用できるかどうかの設定で、デマンド交通のありかたも変わってくるが、どのように対応したらよいか。

→●（吉田）：学校統合に関して不確実なところがある中で、車両選定や路線再編、デマンド交通についてどのような手順で検討すればよいかという趣旨か。

→●（金子）：その通り。

→●（吉田）：交付税措置を受ける場合には、遠距離通学のスクールバスとして見なされる必要がある。その要件として「①子どもが通学に合わせ無償で使うことができること ②11人以上の車両であること」があり、使用車両の制限が出てくることを念頭に置く必要がある。一方で、エリアによってはデマンド交通と併用することもあり得る。まずは子どもの分布状況や街路形状がどうなっているのか見極めながら検討する必要がある。また、スクールバスは専用車両である必要はなく、町民向けの路線バスとスクールバスを一体で運用する場合には、統合後のルートを見ながら町民向けのルートを設定し、実際に統合された際に対応できれば問題ない。そのため、国の補助に関しても、ルートの修正がなされた時点で申請し直せば良い。

●（議長）：学校について、令和9年度4月からの統合を目指し進んでいくということで、今後、説明会等を実施していく。また、教育委員会で準備委員会を組織し、そちらと整合を図りつつ地域公共交通について検討する。

### 3. その他

#### （1）今後のスケジュールについて

- ・2/1（土）～3/3（月）：パブリックコメント
- ・3月中旬：第3回活性化協議会
- ・3月末：計画策定

#### （2）皆野町地域公共交通活性化協議会議事概要の公開について

会議内容について、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。

### 4. 閉会（長島会長）