


会 議 録

会議の名称	令和2年度第1回行田市地域公共交通会議	
開催日時	令和2年8月4日(火) 開会:13時30分 閉会:15時15分	
開催場所	市役所 305会議室	
出席者(委員)氏名	石川隆美、田沼健一、鈴木貴大(代理:鈴木秀忠)、山岸晃、長島豊、栗原喜好、鶴岡洋、高原昭、高鳥和子、関口正彦、青木宏之(代理:須藤まゆみ)、小川幸一、石山雅之、伊藤太佳博、広井智、岡村幸雄、田尻要(代理:新井達也)畔上兼彰、小池義憲、江森裕一、夏目眞利 ※敬称略	
欠席者(委員氏名)	小暮福三 ※同上	
事務局	【地域づくり支援課】岡戸課長、風間主幹、松本主査、杉山主任	
会議内容	報告 (1)行田市公共交通機関プロジェクトチームについて (2)観光拠点循環コースの見直しについて 議事 (1)市内循環バス運行事業について (2)デマンドタクシー事業について	
会議資料	(1)市内循環バス運行事業について ①令和元年度運行実績について [資料1] ②停留所(北東循環:須加郵便局前)の移設と運行ルートの延伸について [資料2] ③停留所(東循環:野端)の新設について [資料3] ④停留所(北東循環:東行田駅前)の移設について [資料4] (2)デマンドタクシー事業について ①令和元年度運行実績について [資料5]	
その他必要事項		
会議録の定	確定年月日	主宰者記名押印
	令和2年8月18日	石川隆美 

発 言 者	会議の経過(議題・発言内容・結論等)
司 会	<p>1 開 会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開会を宣言 ・会議公開の旨の報告 ・傍聴人数(4名)の報告 など <p>2 あいさつ (会長あいさつ)</p> <p>3 委員紹介 (各委員による自己紹介)</p> <p>4 報告</p>
議 長	<p>(1)「行田市公共交通機関プロジェクトチームについて」及び (2)「観光拠点循環コースの見直しについて」事務局に説明を求める。</p>
事 務 局 議 長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料に基づき説明 ・ただ今の説明のとおり、観光拠点循環コースの見直しについては、プロジェクトチームでの協議内容において、公共交通会議委員のご意見をいただき、プロジェクトチームで再協議した後、改めて公共交通会議の協議に付したいと存じる。ご質問等があれば、発言をお願いしたい。
田 沼 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・観光拠点循環コースの運賃を200円に値上げとあるが、南大通り線にも行田病院前バス停があり、運賃は150円である。同じルートで運賃が変わってしまうことの整合性はどのように考えているのか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・観光拠点循環コースの見直しは、観光に特化した運行により市外から来る観光客に多く乗っていただくことになり、他の路線よりも多く負担していただいてもよいのではないかと考えている。
田 沼 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・理解を得るために丁寧な説明が必要だと思う。
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降パスで何回くらい乗り降りすることを想定しているのか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 行田駅から古代蓮の里までで1回、次に埼玉古墳公園までで1回、その後バスターミナルで1回降りていただいて、例えば忍城や八幡神社などを巡っていただき、最終的にJR 行田駅へ戻ると、全部で4回乗り降りしていただける。
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・古代蓮の里や埼玉古墳公園は広い場所のため、想定した回数での乗り降りには可能なのか。せつかく来てもらったのであればリピーターを増やす取り組みも課題となる。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・商工観光課とも連携を取り合い、循環バスを使用した観光コースの提

<p>関口委員</p>	<p>案など行っていければと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>・古代蓮の里に来る人は夏時期が多いが、その他の時期は少ないと思うので、季節に応じた運行体制を取ってもよいのではないか。</p>
<p>議長</p>	<p>・朝 8 時ごろ出発する便を第 1 便で考えているが、古代蓮の咲く時期はそれよりも早い便を 1 便増やすなどして、皆さんにお出で頂きたいと考えている。</p> <p>・路線を右回りにするか左回りにするか、時期によって変更が可能なのか、利便性が損なわれないかなどについてもご意見をいただきたい。また、行田市のことを知らない観光客の方が路線図をご覧になった時に、古代蓮の里や埼玉古墳公園は分かるが、忍城址という大きな観光施設があることが分からない。行田市バスターミナルを忍城バスターミナルなどに名称替えて、より観光に特化したコースに見せることも必要と思う。</p>
<p>青木委員 (代理:須藤氏)</p>	<p>・行田市バスターミナルの名称変更は、現在の名前に併記したほうが一般の方も分かりやすいのではないか。</p>
<p>小川委員</p>	<p>・季節によって右回り左回りにすることは有りだと思う。早く現地に到着したほうがお客様の利便性が上がる。あとは、運行するバス事業者の声を聞いた方がよい。</p>
<p>石山委員</p>	<p>・交通規制の部分で、バス停の新設などは早めに情報をいただきたい。道路交通法でバス停を設置してはいけない場所があり、直近でお話をいただくと調整がつかないことがある。</p>
<p>伊藤委員</p>	<p>・便数をそれほど増やすことができない中では、モデル的な回遊ルートを周知していけばよいのではないか。3 回乗り降りするとすると、便数は若干少ないと思う。そのほか、他の路線と比較して料金体系が割高になることは、丁寧な説明が必要である。</p>
<p>広井委員</p>	<p>・左回り右回りを設定すると、道の両側にバス停を設置しなければならないことになることは一考する必要はあるのではないか。バス停を設置する場所の確認もあるので、早めに検討したほうがよい。</p>
<p>田尻委員 (代理:新井氏)</p>	<p>・観光に特化したものと考えれば、観光客にとって季節で右回り左回りを分けることは魅力的である。一方で住民や観光客にも分かりづらいなどの混乱が生じるので、丁寧な説明や資料を配布して理解して利用いただけるような仕組みづくりが重要である。</p>
<p>田沼委員</p>	<p>・フリー乗降パスは乗り降りが多い方にとっては魅力的だが、運転手は回数券やフリー乗降パスの発行で作業が多くなることが懸念される。全</p>

ルートに拡大する際には検討が必要と思う。停留所の名前は、今現在認知している方と新たなお客様の両方に分かりやすくするためにも、併記などで対応していただくのがよい。

鈴木委員

(代理:鈴木秀忠氏)

事務局

・南大通り線などはJR行田駅から行田病院の間にバス停があるが、観光拠点に関しては絞って運行されるのか。

・観光に特化したコースとして、行田病院までの間のバス停には止まらないことで考えている。

山岸委員

・右回り左回りは、かなり便利であると思われるが、利用されるお客様が混乱しないようにしていただいたほうがよい。また、行田病院までの料金が違う件については、丁寧な説明をしていかなければいけないのではないかと思う。

長島委員

・古代蓮の咲いている時期、田んぼアートの時期は、非常に多くのお客様にご乗車いただいているが、そのほかの時期は閑散としてしまうところもある。行田市ではDMOが立ち上がっているので、観光を全面的にアピールしていただければ、このようなコースがさらに生きてくるのではないか。バスターミナルの名称には浮城や忍城を入れて、行田の街をしっかりとアピールしていただきたい。

栗原委員

・行田市を訪れたお客様がリピーターとなるような、目玉となるようなものをもっと周知することを考えることも一つ。足利市などは色々な店が連携してパンフレットなどを作って、この店に来たから次はこの店に行ってみよう。この中の名勝に追加するものはあると思う。一日で回ってしまって、もう来たくないというよりは、あそこに行かなかったから次は行ってみようという観点から、観光客が来くなるような策を考えることも案だと思う。

鶴岡委員

・現在29か所くらいあるバス停を一般のお客さんが使っていると思うが、その方々のバス停が無くなってしまおうのか、それとも代替えのバス停が利用できるのか。また、土・日曜日の運行を増やすなどの検討をいただくとよい。観光が主ということなので、車両の色を変えて他と違う形で、この車両に乗ってみたいなどと思ってもらうことも考えるとよいのではないか。観光地のルートなどを作ってもらうと思うが、行田駅を何時に出発してどこの場所で30分40分過ごして次のバスに乗るといような一つのルートを作ってもらうと、来た方が利用しやすいのではないか。

事務局

・観光拠点循環コースとしては無くなるバス停でも、他の路線で止まるバス停でもあるため、その路線のバスに乗ってほしい。また、75歳以上

	<p>の市民には負担額が少なくて市内を移動できるデマンドタクシーをご利用いただきたい。</p>
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・なるべく不便が生じないように配慮していく。
高原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・行田市は足袋が有名だが、足袋の作製現場などがこのコースに含まれているのか、或いは含める必要がないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・行田の中心にある行田市バスターミナルを降りると、歩いて 10 分程度で足袋と暮らしの博物館があり、足袋蔵を巡ることができる。
高原委員	<ul style="list-style-type: none"> ・であるならば、単なるバスターミナルではない名称でアピールしていったほうがよい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルは色々な観光拠点が詰まった市の中心にある場所であるため、しっかりと案内できるようにしていきたい。
高鳥委員	<ul style="list-style-type: none"> ・古代蓮は夏だけでなく、田んぼアートがあると 11 月頃までは皆さんお出でになられてよく見ていただける。
関口委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルの名前の変更は観光という名目で変更をかけるのであれば非常によい。どこが見どころなのか、散策のモデルコースやどのようなイベントやっているかなど、随時情報を発信しないと、リピーターは来ない。右回り左回りは大きな問題ではないと思う。観光のメインとなるものがあれば、どちら周りでもお客さんは来るのではないか。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいた貴重なご意見は今後プロジェクトチームに戻し、観光拠点循環が行田を訪れる方にとって魅力あるコースとなるよう考えてまいりたい。
	<p>5 議事</p>
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・次に「(1)市内循環バス事業について」事務局に説明を求める。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・資料 1 から 4 に基づき説明 ※③停留所(東循環:谷端)の新設について(資料 4)は、今後乗降者数やニーズ等を正確に把握した上で検討するため協議案件ではなく報告のみとする。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ただ今の説明について、ご質問等があれば、発言をお願いしたい。
広井委員	<ul style="list-style-type: none"> ・②(須加郵便局前)については占用許可が出ているはずなので、1 減していただく必要がある。また、③(東行田駅前)についても許可申請が必要となる。他の路線で占用許可が曖昧で占用許可が取っている方が分かっていない方もいらっしゃるので、事務局で整理していただきたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局で改めて点検をお願いする。
石山委員	<ul style="list-style-type: none"> ・②は本通りから入っており交通量的にも問題なさそうな場所である。④は横断歩道の直近に合ったということだが、横断歩道から 5 メートルは

<p>鶴岡委員</p>	<p>駐停車禁止であり、バスも除外とならない。法定の関係は十分に注意いただきたい。</p> <p>・平成30年8月に横浜で、バスを降りてバス停を渡った際に対向車線で子供が無くなった大きな事故があった。それを機に国でも危険なバス停を調査しており、既存のバス会社も危険なバス停の洗い出しをしている。基本的にバス停は道路管理者や公安委員会に確認していただいた上で設置しているところだが、バス停がある近くに横断歩道ができてしまったとか道ができてしまったとか、バス停周辺の環境が変わることによって危険なバス停になってしまうケースがある。バス停の周りの環境が変わるかを確認して危険を回避するなどしてバス停を管理していただければと思う。</p>
<p>議長</p>	<p>・それでは②及び④について、提案のとおり承認するというので、よろしいか。</p> <p>（「異議なし」という声あり）</p> <p>・それでは、ご承認いただいたということで進めさせていただきます。</p> <p>・次に「(2)デマンドタクシー事業について」事務局に説明を求める。</p>
<p>事務局 議長</p>	<p>・資料5に基づき説明</p> <p>・循環バスとデマンドタクシーの利用の関係、また循環バスの収支の関係は重要な点である。資料1において、1人当たりの運行経費を見ると、東循環コースは2,924円かかっており、1便当たりの利用者数は1.9人で2人いるかいないかという状況である。北西循環コースでは1便当たりの利用者数は2.57人で3人いない状況。1人当たりの運行経費は2,500円となっている。デマンドタクシーは順調に利用者が増えており、ほぼドアtoドアで利用が可能である。循環バスにおいてJR行田駅を結ぶ南大通り線の利用はこのような利用者の数になっているが、東循環については年間4,700人台と、かなり利用者が減っている。このような利用状況を含めてご意見を頂戴できれば、プロジェクトチームで話し合っていく方向性の助けになる。</p>
<p>田沼委員</p>	<p>・循環バスの利用者が減っているということだが、路線バスにおいても全般的に減少傾向にある。コロナの影響を抜きにしても年々減っている。就業人口の減少が大きな要因と思っている。運賃収入の数値は、お客様から頂いた運賃を足し合わせた額ということでよいか。消費税分を差し引いた額か。昨年10月に消費税の改定で10%になったが、これが含まれているならば、純粋な収益増にはなっていないと思うが。</p>

<p>事務局 田沼委員</p>	<p>・消費税込みの金額である。 ・金額ベースでみると増えているように見えるが、実はそうではないことが分かる。ただし、これは循環バスだけの利用者なので、路線バスも併せてみなければいけないのではないかと。北西循環も減っているということだが、国際十王交通さんの走っているところの路線でもあるので、その影響もあるのかもしれない。</p>
<p>鈴木委員 (代理:鈴木秀忠氏)</p>	<p>・東循環コースなどは元々利用者が少ない中で、市内で通勤に使われている方がいらっしまった。その1人乗るだけで年間200から220回。そういった方が減ってきているのが、東循環の利用が減っている理由の一つと思う。</p>
<p>山岸委員 長島委員</p>	<p>・弊社で運行している犬塚熊谷線も年々乗客が減ってきている。 ・数値を見ると一考の余地はあると思うが、何時にどのような方が乗っているなど利用者の体系や、競合路線など、広い意味で突き詰めていく中で検討していかなくてはならない。この数値だけでは何とも言いえないところがある。更に突き詰めて色々な資料を頂けるとよい。</p>
<p>栗原委員</p>	<p>・タクシー業界は平成30年よりは令和元年の方がよいと思っていたが、コロナの影響により当社でも50%以上の減となった。6月は少し挽回したが。デマンドタクシーは利用者に評判がよく、午前中などは電話が取れないこともあり、ありがたい。これからも市民の皆さんのお役に立てるよう頑張りたい。</p>
<p>鶴岡委員</p>	<p>・バスの運行に当たっては、地元住民が乗る意識が無いと路線を維持することが難しい。各自治会にバスに乗ってもらう周知・PRしていただくことが大切。地元の方に、乗らないとバスが無くなってしまいう意識を持ってもらうとよい。今は健康でいらないと思っても10年後20年後バスが無くなってしまいうこともあり得る。車やタクシーに乗られている方も、週に1回や2回はバスに乗ってもらうことを心がけていただくと、バスも維持できると思う。デマンドタクシーは利用者が増えれば増えるほど市の負担金が増えてしまう。せつかく利用者を更に増やす意味では、何らかの形を取っていかないと自治体の負担が増えてしまうので、色々研究していただければと思う。</p>
<p>高原委員</p>	<p>・デマンドタクシーや運転免許返納者に対するタクシー利用券の交付など、行田市は地方交通に理解があり、業界としてありがたい。バスとタクシーのすみ分けを明確にして、タクシーはドア to ドアとして面的輸送に唯一対応できる輸送手段として大いに活用していただきたい。高齢になる</p>

<p>高鳥委員</p>	<p>とバス停までの移動も大変だと思う。</p> <p>・工業団地があるので南大通り線の利用者が多いようで、もっと増えればよいと思っている。デマンドタクシーは友達同士で乗り合わせた際に、一人いくらとして支払うのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>・デマンドタクシーの利用の方法は、指定乗降場所から乗って指定乗降場所で降りることになり、同乗者は同じ場所で降りていただくことになる。また、タクシーメーターが2000円未満の場合、乗っている人数に限らず1台当たり500円の負担となる。</p>
<p>関口委員</p>	<p>・一番収益率が悪い東循環コースの近くに住んでいる。収益率が悪いからとして交通弱者に当たる方を見捨てるような考え方は止めていただきたい。免許証を返納した方も、循環バスやデマンドタクシーを使うと思う。私が住んでいるところは、どこへ行くにも車が無いと困るような場所なので、収益率が悪いから廃止しようと思わないでほしい。それから、デマンドタクシーで使われる乗降場所の統計を取って、循環バスに振り向けられるようなアンケート調査などを行ってもよいのではないかと。循環バスのコースを決める際に、デマンドタクシーでどこから乗ってどこで降りているのか、アンケートや地道な調査は必要ではないか。もう1点、資料1の平成30年度における東循環コースと北東循環コースの運行経費が同じになっているがどのような理由なのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>・東循環コースと北東循環コースは同じ運行業者であり、平成30年度分は2コース合算の経費しか分からなかったため按分して算出したが、令和元年度分は路線別の経費を把握できたことから、それぞれの数値を記載した。</p>
<p>田尻委員 (代理：新井氏)</p>	<p>・バスの利用者等減少していると言っても、バスをライフラインに生活されている方もいらっしゃるから、データが減少しているからと言って縮小や廃止してしまうような方向ではなく、住民や利用者がどのような生活の中で利用しているのか、なぜ利用されないのかを慎重に調査や分析を進めていく必要があると思う。私たちはこれまでに住民の街づくりに関する調査をやらせていただいている中で、調査結果から、公共のサービスに対する当事者意識が薄れていっている傾向があることも事実なので、公共交通に限らずこういったサービスに対してどのように住民の方々に当事者意識を持っていただくか、負担意識を持っていただくかを併せて検討しなければならないことなのではないかと考える。</p>
<p>広井委員</p>	<p>・資料の運行経費だけを見ただけで、この場で意見を言うのは難しい。</p>

	<p>ただし、利用者が少ないコースこそ福祉のバスが走る必要あるのではないかと思う。なぜ利用が増えないのか、なぜ利用しないのかを調査したことはあるのか。他の自治体では公共のバスについて、プロジェクトチームのようなものを作って、無差別で利用したことがあるか無いか、なぜ利用しないのか調査した市町村もある。そのような市町村を参考にして、利用が少ないならばなぜ利用が伸びないのか、なぜ減少しているのかを検討されたほうがよいのではないか。</p>
伊藤委員	<p>・観光拠点循環コースの見直しにも関係するが、資料 1 で観光拠点循環コースにおける 1 便当たりの利用者数も結構いらっしゃる。30 程あるバス停を 10 くらいに減らす中で、利用している方は残るバス停の利用者なのか、無くなるバス停の利用者なのかを分析していく必要がある。</p>
石山委員	<p>・行田市はほとんどの会社に来客用や従業員の駐車場があり、仕事をされている方などを公共交通にシフトさせることは難しいのではないかと感じる。運転免許証を返納される方は確実に増えてきているので、このような方をどのように公共交通へシフトさせていくか検討していく必要があるのではないか。</p>
小川委員	<p>・デマンドタクシーは交通弱者のためのものだと思う。どこも公共交通の場に行っても免許返納者が増えている話題が出る。乗用車に乗っている方はバスの乗り方が分からないのでタクシーを利用してしまう。路線バスや循環バスの利用を促したいのであれば、バスの乗り方講習などをすれば、より利用しやすくなり、運転手とのトラブルも少なくなっていくのではないかと思う。</p>
青木委員 (代理：須藤氏)	<p>・観光客の路線も大事だが、住民の足を確保する路線も重要である。利用者が少ない路線については、アンケートなどを実施して利用しやすいダイヤに修正するなどの対策が必要だと思う。バスの乗り方が分からないという方は結構いらっしゃるようで、他の都道府県では小学校にバスの事業者が行って、バスの乗り方講座を実施していることも聞く。そのような方法も検討できればと思う。</p>
議長	<p>・他になれば、以上で本日予定されていた協議事項は、すべて終了した。委員の皆様には、最後まで慎重に審議いただき感謝する。これで議長の職を解かせていただく。</p>
司会	<p>7 閉会 ・閉会を宣言(15:15 終了)</p>