令和６年度　第３回　熊谷市地域公共交通会議　会議録

令和６年８月３０日（金）
午後１時半～２時半
熊谷市役所　会議室６０３東

１　開　会

２　会長あいさつ

３　議　事

議案第１号　熊谷市Ｍａａ Ｓ基本計画の策定について
→原案のとおり決定した。
・主な質疑、意見
委員（学識経験者）：既存交通との住み分けや誘導とあるが、導入エリアとして適地を選定するに当たっての指標は何か。
→事務局：本年実施した市民アンケート調査のほか、MaaS 基本計画の策定支援業務委託をしている MONET Technologies㈱による人流データ分析を基に市民の移動需要を指標としている。人流データ分析は、携帯電話の位置情報から人の移動数を推計値として算出しており、アンケートでも需要が多く見られた、市内の各スーパーマーケットや医療機関等に市内のどこからどれだけの人が流れてきているかを分析している。他方で、当市は地域公共交通網が充実しているため、民間バス路線等と競合しないよう配慮が必要である。鉄道駅へのアクセスについては、デマンド運行で直結させるのではなく、デマンドから路線バスへの乗り換えによるアクセスを検討している。乗換の結節となる停留所については、一定時間バスが来るまで乗客が待てる立地環境を想定している。具体的には近隣に手洗い、休憩所等があるところ等が考えられる。
委員（一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体）：運行には何人程必要になるか。他業種と運転士の取り合いにならないだろうかと危惧している。
→事務局：バス運転士、タクシー運転士が不足する社会情勢の中で、１日の運行を２名の運転士でないと回せない運行時間とすることは考え難く、現状案としては、基本的には１台の車両に１人の運転士で１日運行出来る形態を想定している。また、運転士以外に電話オペレーターが必要となる。予約に当たっては基本的には、スマートフォンのアプリ等での予約を推進していくが、スマートフォ

ンを持たない方もいるため、電話による予約が出来るよう、運行事業者の事務所内ないしは外注でオペレーターの配置が必要となってくる。
委員（一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体）：運転士の取り合いにならないよう上手く調整いただきたい。また、ゆうゆうバスは駅発着が多いが、既存交通との乗換えについては、ゆうゆうバスでも出来たのではないか。ゆうゆうバスも運行距離を短くすれば、その分運行本数を増やせるかもしれない。今後そうした交通再編も含め、やっていくのだと思うが、検討いただきたい。
委員（バス事業者）：計画策定中ではあると思うが、想定している運行台数と、ＡＩデマンド交通における一般的な乗合率を教えて欲しい。またアンケート結果で主な移動先に通院、買い物を選択した割合はどの程度か。曜日別の結果も教えて欲しい。
→事務局：１つのエリアでの実施、台数は２台を想定している。予約が取れない交通サービスにならないような運行設計とし、運転士不足への配慮も考え、２台が妥当であると現状考えている。MONET Technologies㈱から伺ったところでは、乗合率は導入する地域の特性によっても異なるようだが、エリアの中心に人が集まる市街地が立地するような地域では、比較的乗合が発生しやすいようである。時間帯としては、午前中の方が、店舗の開店時間等を目掛け、人々の出かける時間が合うため、乗合が発生しやすいようだ。反対に午後は、出先から帰る時間は人によって異なるため、午前に比べると乗合は発生し辛いよう。他の自治体の例では、午前中に１運行毎に３名程の乗合が発生することが最大であると聞いているが、運行車両の車格については、買い物後などに乗客の荷物が増えても十分に乗合出来るくらいの余裕を見たいと考えている。アンケート結果については、曜日及び外出先の双方で仕分けた回答は得ていない。平日と土日祝日の別での移動需要については回答を得ているが、平日の方がやや移動需要が多い傾向は見られるものの、大きな違いは見られなかった。当然土日祝は休診となる医療機関が多いことから、通院に関しては、平日の需要が高いと考えられる。次に外出先別の結果では、通勤通学を除くと突出して多いのが、食品スーパーを選択した方が８割程と多く、続いて多いのが、ドラッグストア、ショッピングモール、医療機関、飲食・娯楽等がそれぞれ３割程、その他、行政施設、福祉施設、子の塾の送迎等は割合としては落ち着いている。
委員（バス事業者）：一般的にデマンド交通の乗合率は20%程と伺ったことがある。つまり１台の車で１．２名を乗せるということ。交通業界の人手不足の中、効率的な輸送と言えるか、良く精査いただきたい。また各店舗、各医療機関の人流データを取得していると思うので、交通結節点の決定に当たっては、細かく分析いただけると、デマンド交通がより良いものになると思う。

委員（バス事業者）：路線バスとの乗継を検討いただけることは幸い。影響が大きいと考えられるタクシー事業者との調整にも配慮いただきたい。他自治体では、市民が単に安く使えるタクシーという認識をしてしまっている例もあるため、導入に当たっては市民に対し、交通事業としての趣旨を良く説明いただきたい。おそらく導入後、利用者目線では乗継への抵抗が生じ、駅まで延伸して欲しいという意見が出てきて、結果的に既存交通と競合することも予測されるため、その点は配慮いただきたい。

議案第２号 ゆうゆうバスひまわり号運行事業者選定プロポーザルの実施について
→原案のとおり決定した。
・主な質疑、意見
委員（バス事業者）：年度中にプロポーザルとあるが、現在車両の手配に時間が掛かるようなので、出来る限り早い実施が望ましい。
→事務局：９月の補正予算が通った場合、なるべく早い時期の調整を行いたい。車種は運行事業者側で選定、購入いただくこととはなるが、参考に現行車種のメーカーに問い合わせたところでは、次期協定期間開始時期である令和６年７月までに車両を納入するためには、年内には発注が必要だと伺っている。
委員（バス事業者）：熊谷市では、ＥＶバスの導入は考えていないのか。
→事務局：当市は市域が広く路線距離も長いため、現在のダイヤで運行するには、運行終了後の夜間帯の充電だけでは足りず、日中の運行時間の途中にも充電時間の確保が必要となってしまう見込みである。充電スタンドのインフラ整備等も踏まえると、現状では市として積極的な導入は考え難い状況である。

議案第３号　深谷観光バス㈱　深谷駅－籠原駅線の新設について
→原案のとおり決定した。
・委員（運行事業者）からの補足説明
　現在運行準備している段階であるため、バス停名称、時刻表には、現行案から若干の差異が生じるかもしれないが、ご承知おきいただきたい。また、熊谷市内設置の停留所について、熊谷警察署へ照会を入れている最中である。
・主な質疑、意見
委員（バス事業者）：本路線は、交通会議での協議が必要な路線なのか。また運行開始時期はいつか。
→委員（運行事業者）：本件は、（深谷市地域公共交通計画にて新規路線が計画されたエリアの運行であることや、深谷市を含む共創事業であることから、）深谷市の地域公共交通会議に諮ることに合致した案件である。深谷市では協議路

線として扱われるため、熊谷市だけ自社で許可を得るわけにもいかず、熊谷市地域公共交通会議でも諮ってもらったところ。なお、運行開始は１２月１日からを予定している。

４　報告事項

報告第１号　熊谷市ゆうゆうバススマホ回数券の降車データ取得について

→事務局：議案書資料に従い説明。
・主な質疑、意見
委員（住民代表）：スマートフォンに精通していない高齢者も多いため、市には市民が理解しやすい説明を心掛けていただきたい。
委員（バス事業者）：降車データ登録にて取得できるクマポについては、換金性が無いということだが、クマポをどれだけためてもゆうゆうバススマホ回数券の購入には使用できないという理解でよいか。
→事務局：そのとおり。スマホ回数券購入は、電子マネークマＰＡＹでの購入に限られている。

５　その他
（１）交通事業者人材確保への支援について
→事務局：前回の会議で意見いただいた、交通事業者の人材確保に関する周知協力に関して、各交通事業者の採用説明会等を、地域公共交通を守るためという名目で後援することとし、説明会周知広告の庁舎内掲示について協力させていただくこととした。その他協力できることがあれば、都度各交通事業者と調整させていただきたい。

６　閉　会