

令和7年度第1回北区地域公共交通会議
議事要旨（案）

◇ 日時

令和7年6月27日（金）午前11時から

◇ 場所

北とぴあカナリアホール

◇ 会議次第

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 委員紹介

4. 議 題

（1）コミュニティバス（王子駒込ルート）の土曜・休日減便等について

（2）デマンド型交通 乗降場所の追加等について

5. 報告事項

（1）北区地域公共交通会議の法定協議会移行について

6. 閉 会

◇ 出席委員

23名（敬称略・順不同）

会長 久保田 尚

委員 下山 豊、杉山 徳卓、丸野 由美子、三好 常枝、井上 清一、
鈴木 健史、佐藤 智彦、榎本 則彦（代理：關田 和弘）
木原 光資、地宗 知子、小池 毅、永見 則雄、久我 恒夫、
小林 聡（代理：戸澤 慶子）、菊池 信久、石本 昇平、
西東 俊郎、竹内 紀、荒金 昇二、雲出 直子（代理：和田 猛）、
寺田 雅夫、岩本 憲文
事務局 交通事業担当課

議事内容

1. 開会

- 事務局より開会宣言

2. 会長挨拶

- 会長より挨拶

3. 委員紹介

- 事務局より委員紹介

4. 議 題

(1) コミュニティバス（王子駒込ルート）の土曜・休日減便等について

（委員）

二つのルートを一つにするということで、これまでよりも遠回りになることに懸念を感じている。駒込駅から旧古河庭園を利用される方の中には、六義園とあわせて見に来られる方がいる。この方々はコミュニティバスを利用している。旧古河庭園はこれまで公園だけを訪れて地域のお店等に寄ることができなかった。旧古河庭園は北区の中でも観光客を集めることができる施設であり、観光協会としてもなんらか連携していきたいと思っていたが、東京都の施設ということで今まであまり地域としても行動ができなかった。今回、コミュニティバスが遠回りになることをきっかけに前向きに関係構築できればと考えている。

（事務局）

日頃より旧古河庭園とはバスへのイベント掲示等、旧古河庭園からコミュニティバス利用者への PR 等で連携している。また、コミュニティバス乗車券で旧古河庭園と合わせて渋沢史料館等の利用割引を行っている。旧古河庭園のみにとどまらず、コミュニティバスを利用して観光周遊をしていただきたいという思いはある。

今後、臨時便の相談等旧古河庭園との連携は改めて図っていく機会があるので、北区のまち巡りやPR等は相談しながら進めていきたい。

（委員）

現在バス事業者としては、採用強化と離職防止が一番の課題である。

今回のコミュニティバスの改変はそういった課題に答えていただいたということ。利用者様から見ると減便だが、事業者からすると非常にありがたい提案をいただいたと思っている。採用強化のためにも離職防止のためにも待遇改善がとても重要になっている。

近年人件費を含む経費がどんどん増加している。このため、路線バスにおいても運賃を値上げせざるを得ず、すでに都内で250円になっている事業者さんもある。そのような中、コミュニティバスは運賃100円で運行している。コミュニティバスは自治体が運行しているバスだからという考えはあるが、運賃とコストとのギャップはこれからもどんどん広がっていくだろう。今ではないが、今後の課題として、周りをみて民間事業者とのギャップが広がることについても、検討をしてもらいたいと考えている。

(2) デマンド型交通 乗降場所の追加等について

(委員)

北区デマンド型交通は評判もよく、利用者が増えてきている。

先ほどバス事業者さんより話があったが、タクシー事業者も同じ状況で、タクシー料金の改定の話は出てきており、年内にはそのような動きがあるのではないかなと思う。

現在、乗務員に負担がかかっているわけで、その分の企業負担をどうするのかといった協議を今後当協議会等にはかかっていくことが必要にならざるをえないと考えている。

今回の乗降場所の追加も非常に評判がよく、自分のところをやってほしいという声をいただくが、運転をするのは人間である。その辺も課題を見極めて検討していきたい。

(事務局)

乗降場所については、できる限りアンケートの要望に応えられるように検討しているが、車両も限られており、おおむね2km圏内で収まるように計画している。

今後も、利用者の方からの要望に応じて、関係交通事業者の皆様の理解をいただきながら追加できるところは追加していきたいと考えている。

(委員)

乗降場所の利用状況の資料より、乗降場所①⑨を利用した方は、帰りはどうしているのか。デマンド型交通を使っていないような印象を受ける。利用時間が短いことや、予約が1時間前までにという制約がネックになって使われていないのではないかな。往復利用してもらうために、大変だとは思いますが、対応していくことも必要なのではないかなと思う。

(事務局)

確かに往復利用を促進し、利用者数を確保したいというのは事務局でも考えているところである。利用の傾向として、病院利用の方は帰りの時間を見越して往復で予約をいただいている。駅に近い①⑨の利用をいただいた方は、そのまま鉄道に乗り換えてお帰りが遅くなり、結果片道の利用となっているのだろうと考えている。ただ、デマンド型交通の利用時間については、関係交通事業者との兼ね合い、また、運行経費との兼ね合いも含めて、需要と合わせて検討をしていく。

（委員）

利用の多い乗降場所は公共施設が多いように思う。利用者の少ない乗降場所はなくなってしまったのか。

（事務局）

路線バス等とは異なり、利用者数が少ない乗降場所も、予約がなければそこに行かないだけで、不効率があるわけではないのでそのまま残し、なるべく利用者の選択肢を多く残したいと考えている。

（会長）

今回の移動制限の見直しについて、もともとこの制限があるのは、既存の公共交通との兼ね合いから制限があったほうが良いということによるものだったが、今回の見直しについて、影響があるかもしれない事業者の方はいかがだろうか。

（委員）

北区デマンド型交通は、今の堀船地域の方々の利便性のために必要という視点で運行していると認識している。路線バスを運行している我々としては、昔から幹線道路を含めて営業運行として、運行ダイヤを守り、安全に皆様をお運びしてきた。その中で、デマンド型交通は大型のバスが入れないきめ細かいところを運行するという目的がありスタートしている事業であり、そこは役割分担がなされていると思う。

まったく同じ移動というような内容や目的になってくるようであれば、問題が生じる懸念もあるが、事務局の説明からは基本のスタンスを守って進めていくという取組と理解している。

（事務局）

今回、当会議で移動制限の提案をさせていただくにあたり、事前に協議をしてきた。

北区デマンド型交通は、路線バスではカバーしきれない部分を補完することを目的に実証運行を行っている。今ご指摘いただいた役割分担を踏まえつつ、引き続き関係交通事業者の方々と協議の上、一定の理解をいただいたものに関しては、その範囲内で利用促進に努めていきたい。

（会長）

実証運行ということもあり、提案の内容で進めていきたいというのが事務局の意向だが、その推移はしっかりとってほしい。

(委員)

「乗合率」の算出方法を教えてほしい。また、予約に対するお断り件数を教えてほしい。

(事務局)

「乗合率」は 1 台に何人乗ったかということで算出しており、人数を運行回数で割っている。

予約は 9 割以上が電話でいただいております、予約が重なった場合は、その前後の空きをご案内することで、お断りではなく調整で対応していると認識している。

(会長)

「乗合率」という単語の本来の定義からすると少し異なるため、見直すか注釈をつけてもいいと思う、

(委員)

デマンド型交通の乗合率として、他自治体の事例等を踏まえても、北区は割と標準的な数字になっている。せっかくデマンド型交通を導入しているのに、乗合率が 1.3 であり、さらに一人で乗る人が多いと思うかもしれないが、事業エリアをかなり大きくとらないと乗合率は大きくならない。このため、今回の結果で、これしか乗っていないからデマンド型交通の意味がないということではなく、取り立ててよくもないし悪くもないという結果といえる。

5. 報告事項

- 質疑応答

(1) 北区地域公共交通会議の法定協議会移行について

6. 閉会

- 事務局より、閉会宣言

以上