

平成 27 年度

第 2 回越谷市地域公共交通協議会会議録

平成 27 年 7 月 1 日

越谷市中央市民会館 5 階

第 2, 第 3 会議室

越谷市地域公共交通協議会

平成 27 年 7 月 1 日

**【第 2 回越谷市地域公共交通協議会】**

1. 開 会
2. 会議録署名委員の指名
3. 議 事
  - (1)越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について
  - (2)越谷市地域公共交通網形成計画の骨子（案）について
4. 閉会

## 出席委員

市の職員	土橋良男（代理 建設部副参事 関野）
	長柄幸聖（代理 環境経済部副部長 鈴木）
	服部義昭（代理 建築住宅課長 戸井永）
関係行政機関の職員	相原秀行
	木部康久
	関口豊（代理 交通規制係長 星）
	能勢一幸
関係公共交通事業者等	會田皓章
	飯島教広
	大館広知
	金子茂
	橘井公治
	酒井克彦
	鈴木和子
	中村透
	深津光市
	吉田求己
公募による市民	阿部健次
	阿部実
	河上繁
	関根博樹
学識経験者	大窪和明
	久保田尚
自治会を代表するもの	深井輝典
欠席委員	
	塩谷正広
	高野寿久
	高橋直樹
	鶴岡洋

都市計画課

都市計画課	都市整備部副参事兼		
	副参事兼課長	鈴木	功
都市計画課	副課長	平野	浩孝
都市計画課	主幹	染谷	良一
都市計画課	主事	土屋	晶生
都市計画課	主事	麻喜	幹史

事務局

都市計画課	調整幹	平井	克明
都市計画課	主事	田中	史仁

## ◎開会

**事務局** 委員の皆様には、平成27年度第2回越谷市地域公共交通協議会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の越谷市地域公共交通協議会では「越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について」、「越谷市地域公共交通網形成計画の骨子（案）について」の2件の議事がございます。委員の皆様には、活発な議論をしていただきますようお願い申し上げるとともに、越谷市地域公共交通網形成計画の作成に向けて、ご指導、ご助言をいただきますようお願い申し上げます。本日はよろしくお願いいいたします。

## ◎出席状況

**事務局** 続きまして、本日欠席されております委員の報告をさせていただきます。塩谷委員、高野委員、高橋委員並びに鶴岡委員が所用のため欠席されております。なお、本日は2分の1以上の委員の出席がございますので、本日の会議は成立しておりますことをここにご報告申し上げます。また、本協議会は原則公開ですが、傍聴者の定員を10名として、所定の方法で協議会開催の事前公表を行いましたところ、傍聴者が2名おりますので、ここで久保田会長の許可をいただきまして、入場させたいと思っておりますよろしいでしょうか。

**会長** はい、ただいま事務局からご報告ありましたが、本日の協議会は公開ということで、傍聴を認めるということでよろしいでしょうか。

[異議なし]

**会長** ありがとうございます。それではご異議がないということで、傍聴を許可いたします。傍聴の方にお願ひ申し上げます。円滑な議事の方にご協力のほど、どうぞよろしくお願ひします。

## ◎議長の決定

**事務局** 続きまして、協議会の議長についてですが、越谷市地域公共交通協議会条例第5条第3項の規定により、会長が議長となりますので久保田会長に議事進行をお願いしたいと存じます。それでは、議事の進行をお願いいたします。

## ◎開会宣言

**議長** それでは、ただ今から平成27年度第2回越谷市地域公共交通協議会を開会したいと思います。最初に会議録署名委員を私の方から指名させていただきます。運営規定第6条

第 2 項の規定で私の方から指名させていただきますので、木部委員と會田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。まず、議事に入る前に、事務局から前回資料の訂正等があるということなので、まずそのご説明をお願いします。

**都市計画課** 第 1 回協議会におきまして、皆様にお配りしました資料のうち、「資料 4」につきまして、差し替えをお願いしたいと考えておりますので、その内容をご説明いたします。

本日、お配りしました「資料 4」をご覧いただきたいと思います。上段の真ん中程に、「①地域状況の視点」の現状に、「3) 道路整備状況」というところがございます。

前回資料では、一般社団法人全国デジタル道路地図協会から提供されていた幅員ごとの整備状況図を示しておりましたが、第 1 回協議会開催後に、道路幅員ごとの整備状況が現状と合致していないとのご指摘を受けまして、改めて、データの出所を確認しましたところ、越谷市からこの協会に、市道の幅員データを提供していないことが分かり、現状の道路幅員と異なっていたため、本日お配りしました資料に訂正させていただきたいと存じます。

その訂正しました内容でございますが、現在の本市の道路整備状況としましては、1 つ目として、越谷市まちの整備に関する条例に基づき、6m 以上の道路拡幅を進めてきたことから、平成 27 年 3 月末現在で、道路改良済の延長率は、約 84.7%となっております。2 つ目として、平成 27 年 3 月末現在、都市計画道路の整備率は、約 63.8%となっている状況であります。

また、道路整備状況の記述内容を訂正しましたことから、右側の表の「課題」につきましても、表現を訂正させていただいております。白丸の 3 つ目をご覧ください。引き続き、道路拡幅事業等を進めるとともに、道路状況に見合った車両での運行の検討も必要という形に訂正しております。資料の訂正につきましては、以上でございます。

**議長** ただいまご説明いただきました、前回資料の訂正ということで、皆様なにか質問などございますでしょうか。よろしいですか。それでは、訂正を承認するというところでよろしいですね。ありがとうございます。この件については以上です。

### ◎議題(1) 計画の方向性について

**議長** 続きまして、本日の議事に入ります。(1)越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について、都市計画課から説明をお願いします。

**都市計画課** それでは、配布させて頂いております資料 1 を、ご覧ください。越谷市地域公共交通網形成計画の方向性につきまして、ご説明いたします。

はじめに、計画作成にあたっての論点について、ご説明いたします。資料左側にある論点につきましては、前回の第 1 回の協議会において、ご説明させていただいたものと同じ内容でございますが、改めてご説明させていただきます。論点の、1 点目は、公共交通体系、交通網の考え方としまして、「公共交通機関の役割を明確にし、既存の公共交通網を活用しながら、越谷市に適した公共交通体系を構築する」こと。2 点目は、公共交通カバーエリアやサービス水準の考え方といたしまして、「公共交通が利用しづらい地域につきましては、民間バス事業者によるバス路線維持、拡充や新しい公共交通を構築する」こと。3 点目は、持続可能な公共交通としての考え方としまして、「地域の公共交通を持続可能なものとするため、市民、交通事業者、市の協働体制を構築する」ことでございます。

これらの論点をまとめまして、3 つの方向性を資料中央に青字で、お示ししております。1 点目は、「公共交通機関の役割を明確にし、既存の公共交通網を活用する。」、2 点目は、「民間バス事業者によるバス路線維持、拡充や、新しい公共交通を構築する。」、3 点目は、「市民、交通事業者、市の協働体制を構築する。」としております。

公共交通機関の役割につきましては、市内で運行しております鉄道を、越谷市の移動の大動脈として位置付け、鉄道駅を中心に運行するバス路線のうち、運行本数が多い路線を幹線、運行本数が少ない路線を準幹線として位置づけます。さらに、タクシーにつきましては、幹線として位置づけられております鉄道、バスの利用ができない区域や時間の移動を担う、最もきめ細やかな公共交通サービスとして、位置づけたいと考えております。

また、新たに民間バス事業者によりまして運行していただきたい路線としましては、大杉公園通りを経由する路線。この路線につきましては、先月 6 月 29 日に、株式会社ジャパントローズより、関東運輸局長宛に、道路運送法第 4 条の規定に基づく許可申請を行ったと伺っておりますので、今後、必要な手続きを経まして、新規バス路線の運行が実現される見込みとなっております。次に、大袋駅西口線を経由する路線、次に、平方公園方面への路線を、位置づけております。

なお、既存のバス路線につきましては、市民の積極的な利用による維持、拡充を図り、バス路線の利用が困難な区域につきましては、新しい公共交通を構築してまいりたいと考えております。鉄道、バスの利用が困難な区域につきましては、最寄りのバス停を拠点と

いたしまして、市民との協働により新たな交通施策を実施してまいりたいと考えております。実施にあたりましては、市民とバス、タクシー事業者の皆様との連携を図れる体制を構築してまいりたいと考えております。

今までの内容を、簡単にまとめましたものが、資料右側にお示ししております「越谷市のこれからの地域公共交通網」でございます。青色が、鉄道駅から 1 キロメートルの区域を、赤色が、バス停から 300 メートルの区域をお示ししております。赤い矢印につきましては、運行本数が比較的多いバス路線で、緑の矢印につきましては、運行本数が比較的小さいバス路線でございます。白抜きの矢印につきましては、先ほどご説明しましたとおり、新たに民間バス事業者により新設していただきたいバス路線でございます。このバス路線により、公共交通が利用できるようになる区域を、赤い点線でまとめております。黒い点線につきましては、バス路線の充実が困難な区域で、市民との協働により最寄りのバス停を拠点としまして、交通施策を検討する区域でございます。黒丸につきましては、拠点となり得る、バス停が近くにある施設名とバスの行き先をお示ししております。以上で、「越谷市地域公共交通網形成計画の方向性について」の説明となります。

**議長** ありがとうございます。それでは資料 1 につきまして、ご質問ご意見がありましたらお願いします。

**議長** ないようですので私の方から 2 つほどありますが、論点 1 に対する青い文字に示される「公共交通機関の役割を明確にし」の文言ですが、色々な鉄道、バス、タクシーなどいろいろな交通、それぞれの役割を明確にするということですね。これだけ読むと、公共交通機関の役割を明確にするということは、自動車とか徒歩などに対して、公共交通機関というものは、こういう役割を果たすというような表現、たとえば各公共交通機関という言い方でないと誤解を受けるのではないのでしょうか。日本語だけの問題です。もう 1 つは、タクシーの役割が重要ということでしたが、この真ん中の四角枠の中にタクシーが記載されていないので、先ほどのご説明のような文言を枠の中にタクシーの役割も明記したほうが良いのではないかと。これは私の提案ですが。委員の皆様、もしご提案、ご意見などがありましたらお願いいたします。

**〇〇委員** ただいま議長のおっしゃったタクシーの役割というところは、この中に表現されていない。そこを入れていただきたい。点と点の輸送をどう活用するか、今後の輸送については、高齢者、バス停まで歩けない方、その他の身体不自由な方々の要望もあると思



います。そのあたりも是非加えていただきたい。

**議長** 都市計画課はいかがでしょうか。

**都市計画課** ただいまのご意見ですが、議長から言われました、各公共交通機関ということで「各」を明記し、訂正をさせていただいて考えております。さらには、タクシーの役割ということで、こちらの方に四角枠内に記載がないというご意見をいただきましたので、適切な形で四角枠内に追加したいと思いますのでよろしくをお願いします。

**議長** このような修正をするということでもよろしいでしょうか。それではこの点については、承認させていただきます。他にこの点で結構ですがいかがでしょうか。

**〇〇委員** 質問です。私は北部の地域の平方に接した地区に住んでいますが、これからの地域公共交通の例の赤い波線で囲まれている地域が3つ、黒い波線が3つであって、そのうち平方はバス事業者によってバス路線の新設をしてほしい地域と読み取られます。タローズが今年度は大杉通りの所に秋から路線新設するということであるが、平方をみますと、平成31年からそうになったらよいなということなのか、たぶん平方の拡充された公園が開園する頃かと思いますが、それに合わせて強く民間のバス会社さんに市の方から要請したいということなのか。どうなのか。そういう質問です。

**議長** 市の方からお答えをお願いします。

**都市計画課** ただいまの平方地区に矢印が向いているということのご質問かと思えます。ご存じの通り、現在都市公園として平方公園が事業中でございます。また、平方地区の方からもバス路線についての強い要望がございます。したがって、市としましても今現在バス事業者は確定しておりませんが、この整備計画を立てていくなかで、位置づけとしては民間バス事業者には是非とも路線を引いていただきたいということで、図面の方にお示ししております。

**議長** よろしいですか。

**都市計画課** 補足説明をしてもよろしいでしょうか。

**議長** はい。

**都市計画課** ただいまの説明について、平方公園は、面積約10haの総合公園であり、その総合公園への公共交通としてバス路線も必要であるという位置づけをしております。よろしくをお願いします。

**議長** ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 平方地区ということで知り合いがいるので平方の方にはよく行きますが、武里入口から、特に平方北通りに入るのが狭いところがありますが、平方公園の近くの田んぼを除けば平方南町や天草病院の辺りは、住宅が密集しており、これは是非とも民間バスがあれば非常に利用が見込めるのではないかという気がします。自転車で通っていますが、岩槻線にはバス路線があります。平方中、平方小の方には住宅地がありますが、バス路線がないのは不便だという感じがします。

**議長** ありがとうございます。今の意見は、応援演説ということで。他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 質問です。資料 1 の緑の線はバス路線の準幹線ということで本数が少ない路線は、利用促進を図る必要がございますが、南越谷駅から左斜め上に伸びている路線は、一部バス停の 300m 以内になっていないところがあります。そういったものも含めてこういった方面に考えているのかどうかということが一つ。もう一つは、その南越谷駅から左斜め上に行って緑の矢印の一番先の辺りと、北越谷を結ぶ線のバス停があって赤い丸が続いておりますが、こういった既存のバス路線の本数が少ないところでも、準環線に位置づけられないようなところもあるという認識でよろしいのかどうか。その 2 点でございます。

**議長** 答えをお願いします。

**都市計画課** ただいまのご質問ですが、新越谷駅から左上の方に行く白地の路線は、図面の通りですが、あくまでもイメージ図という形で捉えていただきまして、現状では赤い丸のついているところをルートとして路線が現在運行中でございます。また、北越谷駅から左手に向かっている赤い丸についても、本来であれば赤色の矢印、もしくは緑色の矢印が引かれてもよいところかと思いますが、地図上ではイメージ図という形でお考えいただければと思います。

**議長** 他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 新規バス路線の新設というところですが、今も許可申請を進められているようなお話をいただきましたが、すべての路線をバス事業者が運行してくれるのかということでしょうか。もし、バス事業者が対応できないということであれば、どのような対応をするのでしょうか。

**議長** いかがでしょうか。

**都市計画課** ただいまのご質問ですが、まず北側の上を向いている白矢印は、越谷の中で

も約 10ha の総合公園への路線ということで矢印を引いております。さらには、左側の白矢印につきましては、西大袋土地区画整理事業が現在施行中でございます。大袋駅西口から区画整理事業地内を結ぶ、大袋駅西口線という都市計画道路がございますが、こちらにつきましては平成 28 年度中に暫定整備ができる予定でございますので、それらの開通にあわせ、バス事業者の方にも新規路線をお願いしたいと考えて位置づけをさせていただいていくところがございます。事業を行っていただけなかった場合という質問については、現在、是非ということでバス事業者をお願いしたいと考えています。

**議長** 引き受けてくれるはずであろうという意見です。

**都市計画課** そちらにつきましては、是非ご検討など頂ければと考えています。

**議長** 今のところは大丈夫だということを前提に進めていくということで、この場で伺うわけにはいかないのですかのようにしておきたいです。ありがとうございました。他に、お願いします。

**〇〇委員** 秋口に大杉公園線が開通するというお話を聞きました。私はルートを知りませんが、くすのき荘から北越谷線、せんげん台線によく乗ります。こちら方面で、くすのき荘の利用をする方は駅に向かう方が多いです。ところがくすのき荘から東側の特に船渡、向畑、大杉、北川崎あたりに近い方がくすのき荘を利用という方法はないのでしょうか。このあたりのご検討もお願いしたいのです。

**議長** 少しご説明いただいてもよろしいでしょうか。

**都市計画課** 先程の、大杉公園通り線のバス路線は、今年の秋頃を目標に進めているところでございます。路線が通らない地区の路線についてのご希望かと思えます。その地区の路線については、この後ご説明させていただきますが、その地区の特性に合わせて公共施設を拠点とした何らかの交通施策を検討していきたいと考えておりました、その際には、地元の方にもご協力いただきたいと考えております。

**議長** 何らかの交通手段とはどの程度の範囲を想定しているのか、今の段階で何かお答えいただけるのであればお願いします。

**〇〇委員** 私の考えですが、たとえば大杉公園通り線を通っているバスがくすのき荘を経由するなど、そういう方法も考えられるかどうか。それから船渡方向の古利根川沿い、これは今、茨城急行自動車が平方、大泊地域までの路線がとまっているものを延伸できないかと思えます。

**議長** ご提案は、何らかの交通手段というのを、そこだけの何か特別なものを作るのではなく、他の路線を伸ばすなどという対応ができないかといったような考えですか。

**都市計画課** ただいまの質問でございますが、この地域公共交通網形成計画については、公共交通網のネットワークを作るということも一つの目標となっており、くすのき荘に行くという具体的なお話がありましたが、こちらにつきましても、バス事業者 6 者いらっしゃいますので、それぞれのバスで乗り換えを行うことによって、目的の公共施設に行くことも可能ですので、そういったことも含めて今後検討していきたく考えておりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

**議長** ということによろしいでしょうか。他どうでしょう。なんなりとご質問、ご意見あればお願ひします。そうしましたら、何点か修正点はありましたが、その点も踏まえて、この資料 1 の内容で進めていくということによろしいでしょうか。そのように進めていただければと思ひます。

## ◎議題(2) 骨子案について

**議長** それでは、越谷市公共交通網形成計画の骨子(案)についてご説明をお願ひいたします。

**都市計画課** それでは、お手元にお配りしました「資料 2」に、基づきまして、「越谷市公共交通網形成計画の骨子(案)」につきまして、ご説明させていただきます。骨子(案)につきましては、資料のとおり、6つの項目に分類しておりますので、順次ご説明させていただきます。はじめに、(1)につきましては、「計画の背景、基本方針、計画の目標」でございます。計画の背景となります、本市の公共交通を取り巻く、課題と論点につきましては、先ほどご説明させていただきましたので、内容につきましては省略させていただきます。基本方針といたしましては、「利便性が高く“持続可能”な公共交通網の形成」としております。こちらは、計画の根拠法となります「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」と整合した理念を、設定をしております。計画の目標につきましては、市内の公共交通に関する課題及び先ほどご説明しました計画の方向性に基づきまして、3つの目標を掲げております。1つ目は、「地域に適した公共交通体系・公共交通網を構築する。」、2つ目は、「公共交通が利用しづらい地域のサービス改善を図る。」、3つ目は、「公共交通を持続可能なものとするための仕組み(体制やルール)をつくる。」、これらの目標に基づきまして、事業を展開してまいりたいと思ひます。

次に、(2)の「計画期間」につきましては、国土交通省が作成しました「地域公共交通網形成計画等の作成の手引き」におきまして、「原則 5 年程度」としてありますことから、5 年間とし、目標年次を平成 32 年度といたします。なお、計画策定後につきましては、本市の総合振興計画、都市計画マスタープランなどと連携させ、見直しを行ってまいります。

また、(3)の「計画の位置づけ」につきましては、総合振興計画に即し「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成し、作成にあたりましては、交通政策基本計画や都市計画マスタープランなどと、整合を図ってまいります。

次に、(4)の「計画の区域」につきましては、市内全域を計画の対象区域といたします。

次に、(5)の「事業・実施期間」につきましては、(1)でご説明しました計画の目標に基づきまして、個別具体の事業及びその実施期間を掲げております。

事業 1 につきましては、「公共交通体系・公共交通網の構築事業」でございます。事業内容といたしましては、既存のバス路線の維持や増便などの拡充及びノンステップバスの導入など、主にバス事業者が実施主体となる事業を位置づけております。

次に事業 2 につきましては、「公共交通が利用しづらい地域のサービス改善事業」でございます。事業内容としましては、都市計画道路や都市公園の整備と合わせた、民間バス事業者による路線の新設と、民間バス路線で担えない地域の新たな地域公共交通の検討について位置づけを行ってまいります。

次に事業 3 につきましては、「公共交通を持続可能なものとするための仕組みづくり事業」でございます。事業内容としましては、「仕組みづくり」と「利用促進活動」がございます。仕組みづくりにつきましては、3-1 にお示ししております「地域との連携による新たな地域交通の仕組みの形成、ガイドラインの作成」でございます。こちらは、本市の新たな交通施策といたしまして、鉄道、バスの利用が困難な地域におきまして、日常生活などのため公共交通を必要としている地域の住民につきましては、市が必要な支援を行うための仕組みづくりを本計画に基づきまして、別途ガイドラインとして定めるものでございます。なお、平成 27 年中に作成いたしますガイドラインの素案に基づきまして、平成 28 年度以降はモデル地区に入りまして、事業 2-4 にお示ししております取り組みを行ってまいりたいと考えております。

今年度策定いたします、越谷市地域公共交通網形成計画に基づく「地域との連携による新たな地域交通の仕組みの素案、ガイドラインの素案」につきましては、モデル地区とな

る地域住民と調整しながら、市民ニーズにあった持続可能な地域公共交通の仕組みを検討し、決定してまいりたいと考えております。また、平成 29 年度以降につきましては、表にありますように、各事業の検討、整備を行ってまいります。なお、表の実施主体は空欄になっておりますが、この事業主体につきましては「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、定めなければならない事項となっておりますが、各施策は市民、交通事業者、市が連携して取り組む必要がある項目が多いため、素案の作成と合わせまして各役割を明確に位置づけてまいりたいと考えております。

最後に、(6)の「計画の達成状況の評価」につきましては、具体的な数値目標を掲げ各目標の達成度の評価を行ってまいります。また、PDCA サイクルによる見直しを行い、目標達成に向けた事業の推進を図ってまいります。更に、将来にわたりまして持続可能な公共交通システムを構築していくために、市民、交通事業者、行政による役割の明確化と意見交換などの仕組みを作ってまいります。

今後につきましては、骨子案ならびに本日の協議いただきました事項に基づきまして、素案の作成を行ってまいります。素案の作成にあたりましては、関係する連合自治会の方を対象にお出かけの際の交通手段や、日ごろの鉄道、バス、タクシーなどの利用状況などについてお伺いし、素案作成の参考にしてまいりたいと考えております。以上で越谷市公共交通網形成計画の骨子案に関する説明となります。以上でございます。

**議長** ありがとうございます。ご質問ご意見などよろしく願います。

**〇〇委員** 今の交通網形成計画の骨子ですが、おそらく改正、地域公共交通活性化再生法を受けて定められていくということで、その法律に則り作成されているのが出ております。そのなかで、行政の方で気になっていることが、この交通網形成計画自体がまちづくりや観光というキーワードを入れるか入れないかということです。私ども交通政策基本法を受け、具体的な取り組みができるような改正を行ったものが改正地域公共交通活性化再生法でございます。そのなかで、キーワードとして、まちづくりとの連携、面的な公共交通ネットワーク構築ということを地方公共団体が行っていただくということが法律の趣旨でございます。そのため、可能であれば、まちづくりというような言葉や、観光に配慮したというキーワードを入れていただいた方が、将来国の方からの支援の枠をとる際や、この交通網形成計画が認定に当たるかどうかなどに関わってきますので、現時点で基本方針のなかには、少し法律にあるようなまちづくりと連携したという部分を追記していただく方がいい

のではないかと考えております。

**議長** ありがとうございます。市の方はいかがでしょうか。

**都市計画課** ただいまのご意見につきまして、計画を策定するにあたり、国の方から示されている手引きを参照しておりますので、手引きに基づき今のご意見を反映させたいと思います。

**議長** 先ほどの資料 1 のところで、たとえば総合公園や面整備と関係する路線として示されていましたが、実質的にまちづくりと連携しておりますので、表現を工夫してもらえればと思います。

**都市計画課** 今、まちづくりというお話でしたが、コンパクトシティということで駅を中心とした駅に向かう交通のネットワークをつくるということで、今、市内でもバス路線は 35 路線 68 系統あり、かなりの密度で整備されております。しかし、外側がまだ整備されていない地域もあるため、それを含めて議論していきたいと思っておりますので、全体の中で今のご意見を踏まえまして、表記させていただきたいと思えます。

**議長** ありがとうございます。非常に大事なご指摘をいただきました。よろしく申し上げます。他にどうでしょう。

**〇〇委員** 骨子案の(5)の事業実施機関の駅の交通結節機能の強化という項目が右側にありますが、中央市民会館の事務の方に中央市民会館はどれぐらいの方が利用しているのか数字を伺ってきました。事務の方によりますと、古利根川沿いの外れた地域の人であっても、バスの通っていない平方の辺りであっても、大概、色々な講演会やサークルの発表の時には、かなりの人たちが、この施設を利用するとのこと。また、越谷公民館も入っています。先ほどの高齢者のモビリティを高めるということと、まちづくりということができますが、ある地域と駅で公共交通が考えられますが、いわゆる公共施設です。市民が東西南北から多数集まる公共施設に目を向けたほうがまちづくりを含めて大切になってくるのではないのでしょうか。たとえば、新方地区の場合は、交流館が閉館になりましたが、そういったものを利用していた文化団体の人たちは、交流をどこで行うということになるため、それに代わる交流施設が必要です。やはり中央に公共施設が集中しているので、新方地区の場合は交流館が 1 か所、病院は 1 か所もありませんでした。もう 1 つの平方地区の場合も、平方総合公園が公共施設にあたるものとするれば、平方公園だけです。コンパクトシティは中央に公共施設を集中する方向性を持つとすると、周辺部はどうしても切り捨て

られる傾向にある。財政の問題もあるかと思いますが。交通の問題でそのあたりを担うということを〇〇委員がおっしゃられたことに関係してくるのではないかと思います。要するに、駅と当該地域を結ぶことのほかに、中央の公共施設と郊外地域をどのように横につながるのかというところを現時点でどのように考えておられるということをお聞きしたいと思います。

**都市計画課** まず初めにご指摘がありました、1-5の交通結節機能の強化の内容ですが、交通結節地点として主に鉄道駅、駅前広場において、円滑な乗り継ぎの案内表示やバス路線同士の乗り継ぎを良くすることを目指したダイヤ調整がこの項目として考えられております。また駅に集中するだけの交通網だけではなく、横のつながりとして公共施設や商業施設も入るかと思いますが、ご指摘のとおり現在では駅に向かう交通ネットワークが主体だと思います。越谷市は皆様もご存じのとおり、東武鉄道を中心にまたはJR武蔵野線を基軸に、各駅からバス路線が縦横無尽に走っていただいております、他の市町に比べると比較的公共交通に恵まれてきたところかと思っております。なので、横のつながりという課題は、今後の検討課題といたしまして、まずは駅、バス停が地区にないという皆様が各駅等に行けるような改善策をとっていきたいと考えておりますのでご理解をいただきたいと思っております。

**議長** ちなみにこの会場までは、委員の皆様はどうやってこられますか。

**〇〇委員** 駅からここまでは歩き、駅まではバスです。

**議長** 歩くのが困難な方はバスで向かう。市のどこからでも近くの駅まで行って電車に乗っていただいて越谷駅からバスということは可能ということですよ。ただほかにもそういうことを考えなければならない施設がいくつかあるのではないかと思います。その点もネットワークを作る段階でチェックするとよいと考えます。

**〇〇委員** 横のつながりということでお話ありましたが、越谷市内、各東武線の駅からバス路線は発達しています。ところが、勤めているときに何度かあったことですが、東武線が万が一遅延しているときに、越谷市内を縦に結ぶバス路線というのはまずありません。昔は、弥栄循環線が日中は越谷駅まで通っており便利でした。現在、弥栄循環線はありませんが、北越谷から越谷に行く路線がありません。タローズさんのせんげん台～市立病院線は縦を結ぶ貴重な路線で、この路線に乗ると様々な場所に行けるため、いろいろなルートに乗り継ぐことができます。しかし、終わりの時間が早く、あくまでも平日運行である。土日に使いたくても使えない状況です。この辺が改善されればもっと良いと思っております。タ



ローズのせんげん台～市立病院線は、貴重な路線です。

**議長** ありがとうございます。ネットワークのリダンダンシーですかね。何かあった時の代替となるネットワーク観点もいれるかどうかという、かなり大きな話になりますが、市なりに少し考えていただくということにします。他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 基本方針が持続可能なことであるが、誰かが無理していたらそれでは持続可能ではありません。先ほどの話にもありましたが、民間バス路線にお願いしてやってもらうということがあったときに、民間バス会社が赤字を引き受けることになってしまう。そうすると、バス会社が無理をしていることになってしまう。その時に、その路線を考えられる対策としては、その路線をやめてしまうか、無理が無理ではなくなるような方向にもっていかなければならない。それでは、無理が無理ではなくなるような方向とは何かというと、多分、新たなニーズを開拓することだと考えます。この導入するところに公園の整備ということが計画されているようですが、その公園の作り方によっては、駐車場を拡大してしまうと、そうするとバスの利用者を増やすのではなく、車の利用者を増やしてしまうことになる。そう考えると、先ほどもありましたような、まちづくりと言いますか、公園整備とこの路線の導入を一緒に考えていかないと、持続可能ということにもならない可能性もあり、そのあたりどのようなお考えでしょうか。

**議長** はい。市の方は何かお考えありますでしょうか。

**都市計画課** 平方公園のお話かと思いますが、現在、平方公園につきましては、用地買収に着手しているという状況で、今後詳細な設計を行っていき、そのなかで庁内調整をしていきたいと考えております。

**議長** 今の点、是非考えていただきたいと思います。他にどうでしょうか。お願いします。

**〇〇委員** (5)の中で、事業2の公共交通が利用しづらい地域という表記がありますが、ここだけを見ると2-1、2、3は、あくまで今走っていないとこで、これから路線バスを導入しようという計画かと思います。今現在1枚目に戻っていただきますと、緑色の線はおそらく、たとえば少ないから緑色にして、そうすると市民アンケートの中にもルートが合わない場所があると思いますので、今ある路線に関しても、今後この路線をどのように利用者の利用意向も考えていかなければならないのかと思います。この計画をみるなかでそれが見えなかったのも、もしかすると民間路線バスの維持拡充という部分なのかもしれませんが、そういうところも考えていただければと思いますのでよろしくお願いします。

**議長** 今の点については、市としてはどういうお考えですか。

**都市計画課** ただいまのご意見でございますが、おっしゃるとおり 1-1 の民間バス路線の維持拡充に該当いたします。さらには側面的な支援としまして、利用促進活動のなかでも案内マップやモビリティ・マネジメントの開催など、側面的な支援も考えていきたいと考えております。

**議長** ありがとうございます。他にどうでしょうか。〇〇委員お願いします。

**〇〇委員** 先ほどの結節機能についてですが、ジャパントローズのせんげん台駅～市立病院線を開設しておりますが、結節点として駅ロータリー以外でも、市立病院周辺、総合体育館周辺には土地があるわけですから、そういうところに結節機能を持つロータリーなどつくるのはいかがでしょうか。それは行政の予算を伴う仕事になるかと思いますが、その駅ロータリー以外のところに、ロータリーをつくる。また、IC カード、この間も朝日新聞に載っていましたが、オリンピックを控えて IC カードをどんどん普及する方策を立てたというのものもあるが、市内だけだと 6 事業者ですが、ゆくゆくは各バスで共通で使えるようなものがあると良いなど、そのなかの準備段階としての駅以外の結節点ロータリーはどうかと考えております。

**議長** 乗り継ぎという感じですかね。こちらについてはどうでしょうか。先ほど資料 1 のなかでも乗り継ぎの話がでていましたかね。ご説明をお願いします。

**都市計画課** 乗り継ぎというか、今の話はバスターミナルという考えでしょうか、バスターミナルですと、広い土地が必要になり、いろいろな財政上の問題もありますので、私どもといたしましては、バス事業者にお願いをして、近くのバス停の乗り継ぎ等がスムーズにできるようなダイヤ等もご協力いただければと考えております。

**議長** 乗り換えというか乗り継ぎという機能がどこまでできないかというご提案だったと思いますが、それは市の方でもまだ考えているということですかね。バスターミナルというよりも、先ほどの資料 1 の黒丸のイメージですか。違いますでしょうか。

**〇〇委員** 私は先ほど、駅に行く地域とありましたが、横をつなぐ上でのターミナルということが私の頭の中にあります。ある方は、市立病院で乗り換え、そこから先は別のバスを利用し、レイクタウンの方までいくとか、あるいは別の商業施設まで行く、そういう利用をしております。すぐにバスのロータリーができるとは思いませんが、ゆくゆくは、準備として考えても良いのではないかと思います。

**議長** バスからバスへ、いろいろな行きたい目的地に着くまで乗り換えではいけないというイメージですね。それを駅ではなく、施設等でできないかというそういうご提案ですか。

**都市計画課** ただいまのご質問のとおり、バス路線とバス路線をうまく繋げていくということなのかと思われまます。今回のこの形成計画の策定にあたりましては、先ほどのご説明のとおり計画の期間を5年間と定めておりますので、この5年間のなかで、今のお話を調整するということは、難しいかと思われまますので、次の見直し等があったときには、バス事業者様と十分な調整を図らせていただいで進めていきたいと思われまます。

**議長** ということでよろしいでしょうか。すぐには難しいのではないかと思われまます。次に、〇〇委員おねがいたしまます。

**〇〇委員** 越谷市内、朝日自動車株式会社、茨城急行自動車株式会社、株式会社ジャパンタローズ、株式会社グローバル交通、東武バスセントラル株式会社各社いろいろやっていたいであります。私は、東京都内でよくバスに乗っていましたが、都営バスの場合は一律200円で乗り継ぎのときは100円プラスという形です。もう一つ、東京都民の方は、シルバーパスというものがありまして、住民税支払っている方は半年間2万、住民税免除になっている方は半年間千円になっています。バスに乗りなれている人は、乗り換えもそこまで苦痛ではありませんが、一番のネックは料金の問題になってくるかと思われまます。これも一つの考え方として、乗り継ぎメリットとなるような料金体系を、いますぐではなくても考えられればと思われまます。ただ、バス会社の関係もあるのでは難しい問題かと思われまます。

**議長** ありがとうございます。これも次の見直しの時に、考えられるように少し市の方、あるいはバス事業者の方でいろいろ研究を進めていただければと思われまます。少ししつこいですが、資料1の黒丸は何らかの新たな交通政策と赤い路線の結節という意味ですね。また、何らかの、どういう手段なのかははっきりした時に改めて皆様からご意見いただきたいと思われまます。他に資料2、あるいは資料1でも結構なので、全体を通してご意見ございますでしょうか。

**〇〇委員** 資料1の時にもタクシーを付け加えてほしいと伝えました。先に横の交通網ということで、これはほとんどが鉄道駅に向けてバスをどうするかということしか考えていない、そういうことが基本となっていると思われまます。現状は病院に行かれる方や、公共施設に来られる方々はタクシーをご利用いただいであります。一方、個人で利用されると当然負担も多くなってしまう、タクシーは高いという考えもあるようですね。ですから我々

タクシー業界としては黙っていた方がいいという気持ちになりますが、将来を考えたらやはり、タクシーの利用ということも含めて、どのようによくするかを考えないといけない。すでにもう東京ではシェアリングの話になっています。そういう考えを持った人たちがタクシーでなく、ネットを通して個人の空いている車を、お互いに貸し借りしましょうということも進んでいるが、今回こういうことは別としても考えていかないといけない。バスの問題だけではなく、もっと機動的に動けるようなものも考えていく。我々タクシー業界ともいろいろ話し合ってもらいたい。たとえば市民会館を使うという場合、これは定期的な需要ではないから、バスとしては輸送しにくいということだと思います。たとえば毎日何人の方が利用するこういう地域であれば、バスを定期的に動かすことができます。その点、いろいろ法的な問題もありますが、タクシーをもう少し違う方向で利用していただければ良いと考えております。そういったことも含めて市の方には提案と、一つの構想としていれていただかなければと思います。先ほど申しましたように、交通弱者の方、体の悪い方を含めてということを行いました、やはり越谷市、横方向の議論がありません。ジャパンタローズの路線が一つありますが、タクシーは病院に行かれる方、またそういう公共施設に行かれる方、多少利用できる方に使っていただいているわけです。そこをもう少し考えてみたらいいのではないかと思います。

**〇〇委員** 私もタクシー業界ですが、〇〇委員がおっしゃったように、バスありきの公共交通となっているが、バス停まで来られない方の輸送はどうするのか。鉄道が止まった時は移動方法がない。そういったときは我々の業界はもう、車が足りないぐらい需要があり、そのような時には我々の業界が担っているというつもりで自負はしており、こういった地域公共交通機関だというふうに自分たちは認識しています。しかし、タクシーのタの字も出てこないということは、我々はもしかしたら公共交通機関ではないのかなという風に、この会議をみていると思う。バスが通ってない移動手段がないというところが、確かにあり、地域公共交通を充実させなければいけないという考え方があり、私は都市計画には詳しくありませんが、たとえば街中にお年寄りには、病院に行きたいけれどバス停に行けない、そういう方には我々のドアツードアの機能、それから乗務員が手を取り足を取り荷物を持ってということができますが、そういった部分も含めると公共交通の方ではなく、福祉の畑になってしまうのかという気持ちでいました。果たしてどこまでが公共交通なのか、深く私も勉強しなければいけないと思ったのが正直なところなので、骨子のなか

にバス網の充実ということだけですが、我々のやれることがあるので、その辺りも含めて考えていただければと思いますがいかがでしょうか。

**議長** タクシーは明らかに公共交通です。それは、いろいろな定義がされており間違いなくそうになっているはずです。その上で資料 1 に加えるということにしましたが、資料 2 についても記述がないのではないかとということですが、市の方で何かご提案はありますか。

**都市計画課** ただ今のご質問でございますが、タクシーにつきましても、公共交通ということで、議長さんから先ほどお話ありましたように認識しております。タクシーにおかれましては、鉄道、バスでカバーできないところを、最もきめ細かなドアツードアのサービスをしていただいていると認識をさせていただいております。この骨子案に基づいて素案を作成して皆様に提出させていただきます。素案のなかでもう少し具体的にタクシーについての役割等を示していきたいと思っておりますのでご理解いただければと思います。

**議長** お尋ねしたいのは、資料 2 の(5)のメニューに、タクシーとしての事業メニューがあると非常に良いと思います。しかし、タクシーについての記述がないのはすでにタクシーは完璧でこれ以上何もしなくていいのでここがないという見方もあります。もし、事業者の方から、ご提案いただければここにいれるという方向になると思います。ここがこう変わればタクシーはもっと利用しやすくなるというようなご提案を是非いただければいいと思いますがどうでしょうか。

**〇〇委員** アイデアは持っています。

**議長** アイデアはあるということなので、是非、後程アイデアを市にお伝えいただいて、次回までに市でもんでいただくということでよろしいでしょうか。是非そのようにしていただきたいと思っております。他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** タクシーを有効活用していこうということで、事業 2-4、2-5 の公共交通が利用しづらい地域のサービス改善事業ということで大いに活用して良いのではないかと考えています。それも踏まえて、本当にバス路線を導入する方がいいのか、それともそうやってタクシーにお任せする方がいいのか、もう一度考えた方がいいのかと思っておりますがどうでしょうか。

**議長** 今の点も踏まえて先ほどお願いしたように、この表を次回バージョンアップしていただくということで。

**都市計画課** ただいまご指摘いただいたとおり、バス路線につきましても、採算性の問題

や公共施設の整備状況等の課題がございます。本日骨子案としてお示ししましたものは、あくまでも基本的な路線を表記したものでございます。したがって、2-1～2-3 の民間バス路線の新設というところを個別に書くのではなく、ひとまとめにさせていただいて、たとえば新規バス路線の導入、または、新たな公共交通網導入というような違う表記でまとめたいと思いますがいかがでしょうか。

**議長** 先ほど申し上げたように、タクシーについてのアイデアも出していただけると思いますが、それも含めて次回までにこの表の修正をしていただくというところでよろしいですね。

**〇〇委員** アイデアはありますが、法の下でやらなければならないというのも我々の仕事なので、それをどうクリアするのかということも、まだまだ考えていかななければならない部分です。アイデアはありますがクリアできるかということ、縛りをどうしていくのかという課題もあるので、それを踏まえていろいろと話していきたいです。

**議長** そういうアイデアを出していただくと非常に議論が活発になりますので是非、次回よろしくをお願いします。他に全体をとおして、お願いします。

**〇〇委員** 前回の資料もそうですが、状況というのは本市の認識をするために必要なものは出させていただいております。先ほど他の委員からもあったように、どういうものが必要なものかということがまちづくりではないかと思っております。要するに必要な方が必要な移動が出来るということが大事なのではないかと思っております。バスでやります、タクシーでやります、もちろんそういう役割分担は結果的にできます。どういう方が必要としていて、どういう移動を求めているのかということ、少し委員の方から活発な意見をいただいて、特に 2 番の点というのは、都市計画課から提案があったように探っているということを書いていただいた方が私も良いのではないかと思っております。

**議長** ありがとうございます。是非検討ください。他にございますか。本日はこのような感じでよろしいですか。非常に重要なお指摘を頂きましたので、次回までに都市計画課で議論いただき、あるいは次回までの間にそれぞれの方とご相談いただいて、実りのある第 3 回を迎えたいと思っておりますのでよろしくお願いします。よろしければ議事の 1、2 は、ここまでにしたいと思っております。閉会の前に事務局の方から何かお知らせなど、次回について何かありましたらお願いいたします。

## ◎その他

**事務局** 次回、第 3 の協議会でございますが、10 月 2 日金曜日になります。時間は 13 時

30 分からの開催となります。また、場所につきましては本日と同じこの場所になりますのでよろしくお願いいたします。以上です。

**議長** 10月2日ですね。時間が空きますが、その間に今申し上げたようにそれぞれご相談いただいて、良い素案を作りたいと思います。特によろしければ今日はこれで終わりたいと思います。ありがとうございました。

### ◎閉会宣言

**議長** それでは、以上をもちまして本日の議題はすべて終了いたしましたので平成27年度第2回越谷市地域公共交通協議会を閉会いたします。どうもお疲れ様でございました。

午後2時25分 閉会