

平成 27 年度

第 3 回越谷市地域公共交通協議会会議録

平成 27 年 10 月 2 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10月2日

**【第3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. 報告
  - (1) 市民への公共交通ヒアリング結果について
4. 議題
  - (1) 越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議について
5. 閉会

## 出席委員

市の職員	土橋良男
	長柄幸聖
	服部義昭
関係行政機関の職員	相原秀行
	関口豊（代理 交通規制係長 星）
関係公共交通事業者等	會田皓章
	飯島教広
	大館広知
	小熊和久
	金子茂
	鈴木和子
	高島俊和
	高野寿久
	深津光市
	吉田求己
公募による市民	阿部健次
	阿部実繁
	河上繁樹
	関根博樹
学識経験者	久保田尚典
自治会を代表するもの	深井輝典
欠席委員	
	木部康久
	塩谷正広
	能勢一幸
	橘井公治
	鶴岡洋
	中村透
	大窪和明

都市計画課

都市計画課 都市整備部副参事兼

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

## ◎配布資料の確認

**事務局** お待たせいたしました。開会に先立ちまして、お配りしました資料の確認をさせていただきますと存じます。先日、開催通知と併せて送付させていただきました、「本日の次第」、「資料 1 市民への公共交通ヒアリング結果」、「資料 2 越谷市地域公共交通網形成計画の素案」の 3 種類でございますが、次第と資料 2 につきまして、訂正がございましたので本日、全て改めて配布させていただいております。

さらに、追加配布資料といたしまして、「座席表」、「委員名簿」となっております。資料の不足等はございませんでしょうか。

## ◎開会宣言

**事務局** それではないようですので、これより平成 27 年度第 3 回越谷市地域公共交通協議会を開会したいと存じます。

## ◎委嘱委員変更及び紹介

**事務局** 開会に先立ちまして、協議会委員の辞退に伴い新たな委員へ委嘱しましたので紹介いたします。朝日自動車株式会社の高橋委員が辞退されましたので、新たに小熊委員に委嘱いたしました。小熊委員でございます。

**小熊委員** 朝日自動車営業部長の小熊と申します。よろしく願いいたします。

**事務局** また、国際興業株式会社の酒井委員が辞退されましたので、新たに高島委員に委嘱いたしました。高島委員でございます。

**高島委員** 国際興業バスの高島です。よろしく願いいたします。

**事務局** いずれの委員の方におかれましても、9 月 1 日付けで委嘱状を交付しましたので報告いたします。

## ◎開会あいさつ

**事務局** 次に越谷市都市計画課長の鈴木よりご挨拶申し上げます。

**都市計画課** みなさん、こんにちは。あらためまして、開会にあたり一言ご挨拶を申し上げます。委員の皆様には、平成 27 年度第 3 回越谷市地域公共交通協議会にご出席をいただきまして、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は報告事項といたしまして「市民への公共交通ヒアリング結果について」、議事といたしまして「越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議について」以上、2 点でございます。

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ますとともに、越谷

市地域公共交通網形成計画の作成に向けまして、ご指導、ご助言をいただきますよう併せてお願い申し上げ、簡単ではございますが、挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

## ◎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。

木部委員、能勢委員、鶴岡委員、中村委員、大窪委員が、所用のため欠席されております。なお、塩谷委員と橘井委員はまだいらっしゃっておりませんが、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、先般、傍聴者10名として、所定の方法で会議開催の事前公表を行ったところ、本日、傍聴希望者は1名いらっしゃいますので、ここで入場の許可を久保田会長にいただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

**会長** ただいま事務局より報告がありましたが、本日の協議会は、公開ということでよろしいでしょうか。

[ 「異議なし」と言う者あり ]

**会長** それでは、ご異議がないようですので公開とさせていただきます。したがって、傍聴の方に入場を許可したいと思います。よろしくお願いたします。

## ◎傍聴者への注意

**会長** 傍聴の方におかれましては、円滑な議事運営を確保するため、傍聴者は、傍聴要領に従い、静粛に傍聴していただくようお願い申し上げます。

## ◎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。

**議長** それでは、ただいまから平成27年度第3回越谷市地域公共交通協議会を開会いたします。どうぞよろしくお願申し上げます。

## ◎会議録署名委員の指名

**議長** まず、会議に先立ちまして会議録署名委員を指名させていただきます。本会議の規定第6条第2項の規程に基づきまして、私が指名させていただきます。本日は、飯島委員、大舘委員をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

## ◎ 報告(1)

**議長** それでは、報告事項が1件、議事事項が1件ございます。まず、報告事項として、「市民への公共交通ヒアリング結果」についての報告をお願いしたいと思います。

**都市計画課** それでは、「市民への公共交通ヒアリング結果」につきまして、本日、お配りいたしました資料1に沿って、ご説明させていただきます。

越谷市地域公共交通網形成計画の素案の作成にあたりましては、市民のご意見を幅広く反映させるために、ヒアリングを実施いたしました。このヒアリングは、計画についてのご意見などをいただくものではなく、日頃の公共交通に関する忌憚のないご意見を伺うことを目的に開催いたしました。

資料1の上段をご覧ください。公共交通ヒアリングの対象者は、「市街化調整区域にある自治会」、「鉄道駅から半径1キロメートル圏外、または、バス停半径300メートル圏外の区域をもつ自治会」、「既存集落として位置付けられている区域をもつ自治会」のいずれにも該当する自治会の会長を対象に、資料1の最後の8ページをご覧ください、A3版の図面に位置を図示しております「大袋地区、荻島地区、桜井地区、増林地区、大相模地区、出羽地区」の地区ごとに7月21日から7月30日にかけて実施いたしました。なお、事前送付いたしました資料では、出羽地区における対象自治会数が17自治会となっておりますが、整理番号の振り方の錯誤があったため、16自治会と訂正させていただきました。

資料1にお戻りください。各地区の特性や個人差により様々なご意見等がございましたが、共通して多かった意見につきまして、資料中段でまとめております。

1点目としまして、ヒアリングの対象としている方は鉄道・バスを利用しづらい地域であるため、普段の移動は自家用車が多いが、車の運転等に不安がでてくる将来的なことを考えると、バス路線等の公共交通が必要になってくること。

2点目としまして、そのバス路線を通すのであれば、朝夕がメインとなる通勤・通学者を対象とするのか、昼がメインとなる高齢者等の通院等を対象とするのかを明確にする必要があること。

3点目としまして、そのバス停のそばに駐輪場があれば、バス路線を利用しやすく、既存のバス停の利用圏域も広がること。

4点目としまして、新規路線の開設は、比較的人口が少ない市街化調整区域であるため、民間事業者による採算の確保が困難なことから、行政サービスの視点から、市の負担によるサービスの実施が必要であること、などのご意見が多く挙げられました。

地区ごとのご意見の要旨につきましては、2ページから7ページでまとめておりますが、説明は割愛させていただきます。これらのヒアリング結果を踏まえ、資料1の下記のように対応していくことを考えております。

まず、高齢者の移動支援は、福祉部と連携して、中期的に検討を行います。次に、現在バス停がある地区センターなどの公共施設を中心にサイクルアンドバスライドを検討いた

します。サイクルアンドバスライドとは、バス利用者が自転車に乗ってバス停まで行き、そこに自転車を停めてバスに乗り換えるシステムを言います。すでに一部の施設では、バスを利用するために施設利用者でない方が駐輪をしていることがあることも伺っておりますが、施設の駐輪場の利用状況を踏まえ、より多くの方が路線バスを利用できるよう、そのような仕組みを検討してまいります。

次に、鉄道やバスを利用しづらい地域については、新たな公共交通に関するガイドラインを作成し、取り組んでまいります。以上、市民への公共交通ヒアリング結果についての説明となります。

**議長** ありがとうございます。ただ今の説明について、何か質問等はございますか。

**議長** よろしいでしょうか。普段市民の方が思っていることが浮き彫りになった結果だと思います。特にご意見等がないということですので、ご報告を承ったということで、先に進みたいと思います。

### ◎議題(1) 越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議の上程

**議長** 越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議について、説明をお願いいたします。

### ◎議題(1) 越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議の説明

**都市計画課** 「越谷市地域公共交通網形成計画の素案」につきまして、ご説明いたします。

事前に送付いたしました資料と、本日配布いたしましたカラー版の資料については、計画の方向性などの相違点はございませんが、一部、資料の追加やデータの出典元の訂正等の校正をおこないました。本日の説明は、カラー版の資料 2 に沿ってご説明し、追加及び訂正いたしました内容の主な点につきましては、随時その内容をご説明いたしますので、ご了承いただきたく存じます。

それでは、資料 2 の表紙の裏面にある「目次」をご覧ください。計画は、全 5 章により構成されており、「第 1 章 はじめに」、「第 2 章 越谷市の公共交通の現状と課題」、「第 3 章 基本方針・計画の目標」、「第 4 章 実施事業等」、「第 5 章 計画の実現に向けて」としており、巻末に参考資料として、用語解説などを載せております。第 1 章から順に本計画素案の要点をご説明させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。はじめに、「計画の背景と目的」につきましてご説明いたします。越谷市は、鉄道・路線バス・乗用タクシーが運行しており、県内でも比較的公共交通に恵まれた都市のひとつとなっておりますが、今後の少子高齢化や人口減少社会に移行する中で多角的な視点を踏まえた「市民の移動」が課題となっております。そのため、平成 26 年度はミニバスの試験運行などの交通に関する基礎調査を行い、本年度は越谷市地域公共交通協議会におきまして、計画的に本市の公共交通の利便性を向上させるため、必要

な協議を行い、越谷市地域公共交通網形成計画を策定するものいたしました。

2 ページ目をご覧ください。本計画の位置づけについて、ご説明いたします。越谷市地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、第4次越谷市総合振興計画を上位計画とし、市で定めている都市計画マスタープランや国で定めている交通政策基本法と整合・連携を図りながら定めます。なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定の計画となります。

3 ページにつきましては、上位計画、関連計画の概要を掲載しております。

4 ページ目をご覧ください。この計画は越谷市全域を対象といたします。また、計画期間は平成28年度から平成32年度までの5年間とし、目標年度を平成32年度とします。

5 ページは目次と同様ですので、説明は割愛させていただきます。

6 ページをご覧ください。6 ページから18 ページは本市の概要として、「位置・地勢」、「土地利用」、「人口」、「施設・観光資源の分布」、「道路網」についてお示ししております。こちらは本市の現状整理のみとなっておりますので、詳細な説明は割愛させていただきますが、12 ページに掲載しております「年層別の移動の変化」につきましては、事前送付いたしました資料から追加したものでございます。そのため、これ以降のページ数については、全て事前送付いたしました資料とは異なりますので、ご了承いただきたいと存じます。

19 ページをご覧ください。本市の公共交通の現状につきましてご説明いたします。本市の公共交通は鉄道、路線バス、乗用タクシーなど様々な交通システムが存在しております。本計画では、不特定の者が利用する交通システムである「鉄道」「路線バス」「乗用タクシー」と、これから本市で検討していく「新たな公共交通」を対象といたします。なお、本計画の対象外とはなりますが、福祉有償運送や企業送迎バス等については、現状を把握し、今後、連携方策等を研究していくことといたします。19 ページの下段に掲載しております「公共交通の1日平均利用者数の推移」につきましても、事前送付いたしました資料から追加したものでございます。

20 ページから23 ページは公共交通機関別に本市の状況を整理しております。

21 ページをご覧ください。市内のバス路線の現状をお示ししております。これまで、越谷市は市内で運行するバス事業者の定義に基づき、35 路線 68 系統のバス路線が運行しているというご案内をしておりましたが、本計画においては、「道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業であること」、「定時定路線であること」、「終点又は経由地のいずれかが

異なる路線」を1系統とし、市内の系統数を再整理した結果、市内81系統のバス路線が運行されていると整理いたしました。

なお、朝日自動車株式会社様の運行バス路線として掲載しております系統のうち、黄色で着色されました「南越谷駅南口から蒲生東町・天神橋からひのき荘」の系統につきましては、現在、申請中であることから、平成27年度開設予定として、黄色で着色させていただいております。また、この素案を作成・印刷した際は、運行されておりましたが、株式会社ジャパンタローズ様の運行バス路線として掲載しております系統のうち、同じく黄色で着色されました「せんげん台駅東口から東埼玉テクノポリス」の系統につきましては、10月1日付けで運行開始されましたので、今後、黄色の着色を外すよう訂正させていただきたく存じます。

また、23ページにございます乗用タクシーに関する記述につきましては、埼玉県乗用自動車協会及び埼玉県個人タクシー協同組合からご提供いただきましたデータを一部加工し、記載しております。法人タクシー事業者につきましては、越谷市、吉川市、松伏町に会社の所在地がある事業者を、個人タクシー事業者につきましては、越谷市に住所がある事業者を掲載しております。また、個人タクシー協同組合からの提供いただいたデータと説明させていただきましたが、「埼玉県個人タクシー協会」が正式な名称であると確認できましたので、協同組合から協会という形で訂正をさせていただきたいと思っております。

24ページから29ページまでは、平成26年度に実施いたしました公共交通基礎調査結果における「市民の移動実態、ニーズの現状」について整理しております。

24ページでは鉄道・バス路線の移動分担率を割合毎に色分けしてお示ししております。この色分けは、パーソントリップ調査の実施主体である東京都市圏交通計画協議会が設定したゾーン毎に区切られており、本市で定める13のコミュニティ地区とは一致しておりません。濃い青色から濃い赤色になるにつれ、分担率が高くなっております。本市の鉄道・バス路線の分担率は東武スカイツリーライン沿線や大袋地区、荻島地区で高く、増林地区、出羽地区で低くなっております。

25ページは、自動車・バイクの移動分担率をお示ししております。自動車、バイクの利用は、JR武蔵野線沿線で高く、北越谷地区、大沢地区、南越谷地区、蒲生地区周辺で低くなっております。

26ページは徒歩・自転車の移動分担率をお示ししております。徒歩、自転車の利用は、

北越谷地区、大沢地区、蒲生地区周辺で高く、大相模地区、川柳地区で低くなっています。

27 ページは、昨年度実施いたしましたアンケート調査の結果について、整理しております。平成 26 年度に実施した公共交通基礎調査の一環として、アンケート調査を実施いたしました。その市民アンケートでは、路線バスを利用しない理由として、「自動車・タクシーが便利」「自転車・バイクが便利」といった理由が多い結果となりました。

一方で、「バス停が遠い」「運行ルートが合わない」などの理由も挙げられているため、ニーズに合わせたルート設定や運行形態に変更することで、路線バスの利用者が増加する可能性がございます。

また、鉄道や路線バスを利用しづらい地域への新たな公共交通サービスが必要であると回答した市民は約半数となり、将来的には必要性があると回答した市民を含めると約 7 割となっております。移動先としては、最寄り駅、公共施設、近隣のスーパー、診療施設等が多く、運行本数は、1 時間に 3 本以上で、運行時間帯は、午前 6 時台から午後 11 時以降までが多く、路線バスと同様なサービスレベルが望まれております。

28 ページをご覧ください。昨年度新方地区において実施いたしましたミニバスの試験運行について整理しております。ミニバスは平成 26 年の 9 月から平成 27 年の 2 月末までの半年間運行され、合計利用者数は 5,043 人となり、収支率は約 14.2%でした。ミニバスの試験運行の結果等から、現在路線バスが運行していない地域での同様の運行は行政負担が必要であることが想定されます。

30 ページをご覧ください。これまでの現状等を踏まえ、本市の公共交通の課題を整理しております。課題は、「鉄道駅周辺への移動の確保」、「高齢者の移動の確保の視点」、「道路状況に見合った車両での運行」、「鉄道や路線バスを利用しづらい地域から鉄道駅や各地区の拠点への移動の確保」、「新たな公共交通の確立」、「市民ニーズの適切な把握」の 6 点にまとめました。

31 ページをご覧ください。30 ページの課題の解消に向けた方向性を整理しております。方向性としては、まず、公共交通網の考え方として、各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、本市に適した公共交通網を形成すること。

次に、鉄道・バス路線のカバーエリアやサービス水準の考え方として、鉄道や路線バスを利用しづらい地域については、バス事業者によるバス路線の維持・充実や市民と市の協働による新しい公共交通を構築すること。

最後に、持続可能な公共交通の考え方として、地域の公共交通を持続可能なものとするため、市民、公共交通事業者、市の協働体制を構築すること。以上3点に整理しました。

32 ページをご覧ください。今後の本市の新たな交通施策を展開するために、図のように対象地域を設定しました。図は鉄道駅から1 km 以内の区域とバス停から300m 以内の区域でそれぞれの公共交通機関を利用できる圏域とし、「乗合交通利用圏域」と定義します。一方で、それ以外の白色の地域を「新規交通検討地域」といたします。なお、平成22年度の乗合交通利用圏域の面積カバー率は約71.2%、人口カバー率は約86.8%となっております。

33 ページをご覧ください。第3章、本計画の基本方針・計画の目標につきましてご説明いたします。第2章で整理した現状・課題・方向性を踏まえ、本市の今後の公共交通網の形成に向けた基本方針・計画の目標を設定しております。基本方針としては、「利便性が高く持続可能な公共交通網の形成」といたします。これは計画の根拠法でもある地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の主旨も踏まえて設定しております。この基本方針を踏まえて計画の目標を3つ設定しております。1つ目は地域に適した公共交通網の形成、2つ目は鉄道や路線バスを利用しづらい地域などのサービスの改善、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づくりとしております。

34 ページをご覧ください。本市の公共交通網の方針についてご説明いたします。この項目では、各公共交通機関の役割と乗合交通の充実に向けた位置づけを明確にしております。鉄道は都市間を結ぶ移動の軸とし、バス路線は地域間または地域内を結ぶ移動軸、乗用タクシーは鉄道・バス路線でカバーできないきめ細やかな移動手段としての役割を果たすこととします。

また、新規交通検討地域では、都市計画道路等の整備と合わせたバス路線の新設を検討する区域と、新規交通検討地域において、既存の乗合交通と連携し、市民、公共交通事業者、市の協働による新たな公共交通の運行を検討する区域を設定いたします。

35 ページでは、これらの方針を図でお示ししております。

36 ページをご覧ください。第4章の実施事業等につきまして、ご説明いたします。実施事業は「公共交通網の形成事業」、「鉄道や路線バスが利用しづらい地域のサービス改善事業」、「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」の3つとし、事業ごとに具体的な取り組み内容を定めます。実施事業とスケジュールの一覧は表にお示ししているとおりです。次ページ以降にお示ししている各事業の具体的な取り組みにつきまして、

順次ご説明いたします。

37 ページをご覧ください。事業 1-1 は、バス路線の維持・充実としております。バス路線は、通勤、通学あるいは通院など日常生活に欠かせない移動です。バス路線を維持・充実していくために、市民・バス事業者・市が連携してバス路線の維持・充実に努めます。実施主体は市民とバス事業者とし、市民はバス路線の積極的な利用によりバス路線を維持します。バス事業者は市民のニーズに応じて路線の増便・延伸等に努めます。市は、バス路線の延伸や渋滞解消に向けた道路整備やバス路線の PR 活動を行います。また、市民の方から寄せられた要望をバス事業者へ提供します。対象とする路線は市内のバス路線の全てですが、図では、方針図と同様、主なバス路線の方向をお示ししております。

38 ページをご覧ください。事業 1-2 はノンステップバスの導入促進としております。高齢者、障がい者、妊婦をはじめ誰もが快適に路線バスを利用できるよう、路線バスについては、ノンステップバスの導入を促進いたします。ノンステップバスを導入することで乗り降りの抵抗が低減されるほか、車いす利用者も路線バスを利用して移動出来るようになります。バス車両については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律により、新たに車両を導入する場合はノンステップバスかワンステップバスとすることが義務づけられております。バス事業者はノンステップバスの導入促進を図ります。市あるいは国・県は、各組織の要綱に基づきノンステップバス導入の支援を行います。

39 ページをご覧ください。事業 1-3 はバス停利用環境の改善としております。乗降者数の多いバス停においては、バス停の上屋やベンチの設置を実施していきます。また、埼玉県の「出歩きやすいまちづくり」事業と連携し、バス停の近くでバスを気軽に待つことができる施設と協力し、利用者が待合しやすい「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録拡大を推進します。バス事業者は利用者の多いバス停の上屋の設置に努めます。市は、バス事業者と連携を図り、上屋の設置を推進します。また、バスまちスポット等の整備箇所の拡大に努めます。なお、平成 27 年 4 月時点では市内で 7 箇所がバスまちスポットに登録されております。

40 ページをご覧ください。事業 1-4 はサイクルアンドバスライド拠点の整備としております。先ほどの「市民への公共交通ヒアリング結果」でもご説明いたしましたが、路線バスをより広範囲の方が利用しやすいよう、市内各地にあるバス停について、サイクルアンドバスライドの必要性や可能性を検討し、バス停付近に自転車駐輪場を整備することを検

討いたします。市は、バス停が付近にある公共施設において、当該施設利用者以外に、バス路線利用者にも駐輪場が利用できるよう駐輪場の整備等を検討いたします。

41 ページをご覧ください。事業 1-5 は交通結節機能の強化としております。鉄道駅での路線バスや乗用タクシーの結節、駐輪場でのバスと自転車の結節等、鉄道、路線バス、乗用タクシー、自転車等を組み合わせて移動できるような環境を整備します。交通結節点では、発着するバス路線や鉄道のダイヤについて、乗り継ぎしやすいダイヤの設定を検討することで、目的地や自宅まで連続して移動しやすい環境づくりを進めます。また、交通結節点での案内機能の強化により、乗り継ぎの円滑化を図ります。

42 ページをご覧ください。事業 1-6 は駅のバリアフリー化としております。市内各駅において、高度なバリアフリー化を図るため、視覚障がい者の方がホームの側面を認識できるための「内方線付き点状ブロック」の設置等を進めます。鉄道事業者は内方線付き点状ブロックの設置促進を図ります。市は、内方線付き点状ブロックの設置等を協力してまいります。

43 ページをご覧ください。事業 2-1 はバス路線の新設としております。公共交通網方針図に示す赤の破線エリアへのバス路線の新設等を検討します。新設が想定される具体的な路線は、市北部、平方方面への路線、大袋駅西口を発着とする路線、蒲生駅東口から越谷レイクタウン駅への路線としております。実施主体はバス事業者で、市は、走行環境等の整備や PR 活動等の側面的支援での協力を行います。

44 ページをご覧ください。事業 2-2 は関係者の協働による新たな公共交通の導入に向けたモデル地区での取り組み、事業 2-3 は展開地区での取り組みとしております。この事業はこの後にご説明する事業 3-1 に基づく新たな公共交通の導入に向けた取り組みです。既存の公共交通網を活用しながら、地域のバス停、公共施設、駅などを拠点とした持続可能な新たな公共交通の導入を検討します。なお、新たな公共交通について市民が検討しやすいように、市がモデル地区を選定し、先導して新たな公共交通の導入に向けた取り組みを行います。展開地区では、モデル地区を参考に市民が主体となって運行計画等を作成し、市は、その実現に向けた支援を行います。

45 ページにつきましては、新たな公共交通の取り組みのイメージ図です。新規交通検討地域においてバス停まで新たな公共交通の運行を行うことにより、バス路線の増便による利便性の向上や、採算が見込まれる地域については、延伸を行うことによりバス網の充実、

新規交通検討地域の縮小による行政負担の軽減を目指します。

46 ページをご覧ください。事業 3-1 は市民との連携による新たな公共交通の仕組みの形成としております。これは、市民との連携による新たな公共交通の取り組みの方法として、新たな交通施策の実施に関するガイドライン、手引きを作成します。このガイドラインを市民へ周知し、新規交通検討地域における新たな公共交通の導入や改善を進めます。本計画に基づきガイドラインを作成するため、具体的な内容については、現在案を作成中でございます。

なお、近隣他市の事例としては、さいたま市がコミュニティバス等導入ガイドラインを作成しており、コミュニティバスの導入や運行継続の判断基準を定めております。これら他市事例を参考に、民業圧迫や行政負担に配慮しながら、本市に適したガイドラインを作成してまいります。

47 ページをご覧ください。事業 3-2 は案内マップ・利用促進ツールなどの作成としております。より多くの市民が鉄道、路線バス、乗用タクシーを利用しやすいよう、様々な角度からの情報を集約した利用促進ツールとしてのマップを作成するとともに、ホームページ上での情報提供も検討します。

48 ページをご覧ください。事業 3-3 はモビリティ・マネジメントとしております。モビリティ・マネジメントとは、マイカーから公共交通への自発的な転換を促すための施策で、具体的には、小学校などの児童を対象としたバスの乗り方教室や市内転入者への公共交通に関する情報提供を行うことで、日常生活における移動の中で公共交通を活用していただけるきっかけとなるような取り組みを検討します。実施事業等については以上となっております。

49 ページをご覧ください。第 5 章の計画の実現に向けた取り組みについてご説明いたします。計画の実現に向けては、第 4 章でお示した実施事業とスケジュールに基づき、事業を展開してまいります。計画達成に向けた評価として、ページの下部にお示しております計画の進行管理として、越谷市地域公共交通協議会の継続開催と、事業実施状況や達成状況の確認、評価、また必要に応じた見直しの検討を行うこととします。なお、中間評価、最終年度の 2 時点において実施状況を確認し、PDCA サイクルとして事業の評価と改善を行ってまいります。

51 ページをご覧ください。目標の評価指標についてご説明いたします。目標それぞれに

ついて、本計画における目標値を以下のように定めます。なお、目標の達成状況を明確化するため、目安となる指標と目標値を設定いたします。目標値は、現在値に対する目標として設定し、計画期間にあわせ平成 32 年度とします。

目標 1 に対する評価指標としては、公共交通に対する満足度の向上として、昨年度の公共交通基礎調査の結果である 75%から 85%への向上を目指します。

目標 2 に対する評価指標としては、乗合交通利用圏域の面積カバー率を 71.2%から更なる増加を目指します。

目標 3 に対する評価指標としては、公共交通の利用者数を 297,558 人から更なる増加を目指します。

最後に、52 ページをご覧ください。関係者による役割分担・連携による取り組みについてご説明いたします。計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、市などの役割分担、連携により取り組んでいくことが必要です。本計画を効果的に推進していくために、「基本方針、計画の目標」を関係者が共有し、その達成に向けて、関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の状況把握及び取り組みを進めることといたします。

巻末における参考資料の内容につきましては、資料 1 として、「計画策定の経緯及び体制について」、資料 2 として、「用語解説」を載せておりますが、詳細の説明につきましては、割愛させていただきます。以上、越谷市地域公共交通網形成計画の素案についての説明となります。

## ◎議題(1) 越谷市地域公共交通網形成計画の素案協議の質疑

**議長** ありがとうございます。それでは、資料 2 のご説明に関しまして、ご質問、ご意見などがございましたら、お願いいたします。

**〇〇委員** いつも利用しているのはせんげん台駅ですが、所用でよく北朝霞に行きます。その場合には鉄道から離れたバスに乗りますが、北朝霞駅、それから東武線の朝霞台駅、の南側に集中してコミュニティバスと路線バスの一覧表があります。特に朝霞台の北側と南側にバス停があります。同じように南越谷駅、新越谷駅西口、JR の新越谷駅の東口や北口にもバス停があつて、これについては仲間ともよく話しますが南越谷駅はよく分からず、何も表示が無い。これについては市の方と、交通利用者の方との打ち合わせで、今一度マップの説明があれば助かります。特に地元越谷の駅で、駅内にバスロータリーが二か所あ

り、越谷駅の改札口を出てバス停は見えるがどこに行くバスか分かりません。外から来た人はまず分からないからバスを使うよりタクシーに乗ろうとなる。現在のバス路線を利用しなくてはいけなくても利用できる状況ではないです。私は、せんげん台駅をよく使いますが、バスを待っていると一般の人が電話でやりとりをしていて「今どこで待っているんだ」「イオンの看板が見える」「どっちの方向だ?」「西口だ」と話しています。降りた段階でみんな東口へ降りていくので、つい一緒になって降りてくるようだがバス停はあるけどどこだろうか、その人が待っているのは西口の方で待っているということになる。考えてみれば、せんげん台駅の改札口にはバスという表示はあるが、どこ行きのバスなのか分からず、このあたりを今一度整理をお願いできればもっと利用しやすくなるのではないでしょうか。少し長くなりましたがよろしく申し上げます。

**議長** ありがとうございます。今のご意見について市の方から、何かコメントはありますか。

**都市計画課** ただいまのご質問について、素案 41 ページをご覧くださいと思いますが、事業 1 のなかでも、交通結節点機能の強化ということで、今後分かりやすく出来るように検討をしていきたいと考えております。さらにバスマップは、市でも検討しておりまして、47 ページでございます。各駅でどこに行くバスがどこにあるのか、更にはタクシープールがどこにあるのか、その辺りも案内マップの中で検討をしていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

**議長** ありがとうございます。貴重なご意見だと思しますので、是非参考にさせていただきながら良いものをつくっていただければと思います。他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 平方地域に隣接したところに住んでおります。2 回目の協議会の際にいただいたカラーの交通網形成計画の骨子の事業の 2 で、公共交通が利用しづらい地域のサービス改善事業があります。民間バス路線の新設ということで、1 つ目が大杉公園通りを通る、2 つ目は大袋駅西口線、それと 3 つ目が平方公園の民間路線バス導入の計画あるいは目標が示されて、10 月 1 日からタローズさんが大杉通りのところを運行するということは、その時点でわかっていましたが、その際に示されていた表をみると、平方公園への民間バス路線の導入は、計画上は平成 31 年度から実現を見er となっております。今回の素案をみると、何年度からという記載はありません。前回会議では平方路線を引き受けてくださるバス会社さんがあるのかどうか。平成 31 年度に新路線を開設したいが駄目だったらどうするのか

ということで、努力をするという回答でしたが、今回平成 31 年度、平成 29 年度がなくなったのか、難しいという判断なのかどうかということが一つ。もう一つは、やはり前回、横の繋がりに非常に弱いのではないか、結節機能についてはタクシー会社の方から自分たちのやっている福祉的な面になってくるのではないかという言い方もされて、今回の計画にタクシーとか関係者とは出ていますが、これらタクシー関係の役割ということを聞かせてもらいたいというのがあります。前回の時に、アイデアはいっぱい持っていると言言をされたので、ここでご開示いただきたく是非お聞かせ願いたいと思います。

**議長** 2点ご質問いただきました。まず民間バス路線についてお願いします。

**都市計画課** ただいまの平方地区の新規路線に関するご質問ですが、こちらにつきましては平方公園、約 10ha の総合公園で新たに公園を整備する計画です。それにあわせて、新規路線をバス事業者の方にお願ひしたいということで、骨子案の方にありましたが素案の中では、なかなか具体的に踏み込むことは難しいので、36 ページにございますバス路線新設については、それぞれ検討するというので平成 28 から 32 年度にかけて、整備をするという表記をさせていただきました。以上です。

**〇〇委員** 変更になった理由が分かりました。

**議長** それでは 2 点目のタクシーについてお願いいたします。

**〇〇委員** ヒアリングの結果の内容でタクシーが登場してきたところをみますと、やはり運賃が高いので減多なことでは使わないというような記述があり、いつもその辺りが我々にとっては、使ってもらう時のネックだと思っております。我々の仕事でも電車バスが無くなった後、自由な時間に好きな場所を通過してドアツードアでというのが基本的にはタクシーの特徴ですが、仕事の形状として一つの契約をとって認可された運賃でしか動けないということなので、高くとるか、安くとられるかということについては、サービスの質が定時定路線のバスや電車と違いますのでなかなか難しい部分でもあります。今回ここで話し合われている中で、なかなかバスが通らない、行けないという部分について、我々に何が出来るかということになりますと、埼玉県下ではそこ以外でもデマンド交通等々やっていますし、我々は一つの契約でメーターをいれて動くこと、あるいは時間で定額とすることや貸切のどちらかにしかありませんので、路線のように複数の方を乗せて、それを個別に料金をいただければ違反になってしまう。お客さん同士が一緒に乗って、お客様の方が後で割り勘で、というのは一つの契約なので、二人で乗れば半額で乗れるとなる。日中の横

の移動、あるいは、福祉的なものという、これから高齢化社会、それから体の不自由な人が通院に行ったりする場合には、昼間が多いと思います。タクシーはやはり昼間時間帯によって、忙しい時間帯と、比較的暇な時間帯がありますので、そういった暇な時間帯に何人かを乗せてやっていける、乗合的なことが、もっと楽にできるようになれば一つヒントがあるのかと考えていますが、冒頭に申し上げたとおり、我々の業界では一つの契約の一つの仕事しかできないという縛りがありますので、逆にそれを乗合でやるためには非常にハードルが高く、出来ないこともありませんが、その辺りをうまくアイデアを出しながらやれるようにしていく方法として、いま言われているデマンドなどがでてきていると思います。現状では、我々の取り組みについてはまだまだハードルが高い。じゃあいいですよ、と予約をとって何人かを乗せて暇な時間帯だから 1,000 円の運賃を 3 人で割れば 300 円ちょっとですよというようなことをしてしまうとやはり違法になってしまうので、それを合法的に持っていけるような形にすれば、我々の業界としても日中の時間帯は比較的空いている車が多いので、うまく活用すればドアツードアで、体の不自由な人や高齢の方でも移動の一部になる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。アイデアと契約について、いろいろとご説明いただきました。大変よくわかりました。他にいかがですか。

**〇〇委員** 高齢者の免許返納の話に絡めて乗り合いタクシーの話をして。去年の新方地区で運行したミニバスですが、ここに紹介されているのは、乗合タクシーの紹介があって、奈良の三郷町あるいは、千葉の沼南町（現：柏市）にもありましたけれど、一律 300 円で料金いただいていた。たとえば行政が今のようなサービスを維持するならば高齢化においてもっとお金がかかるのでこれ以上支出したくないという基本の立場があるのでしょうか。それとも少しでもサービス向上させたいのか、これは大きな違いがあります。例えばヒアリングのところで、平方は 5 名の方々の発言がまとまっていますが、同じ利用者たちでも、これ以上バスを通して赤字を行政が負担するのであれば、バスは要らないという方もいれば、採算性を度外視して市民にサービスするのが行政でしょうという方もいるわけ。平方のヒアリングの場合は、対象の自治会が 16 のうち 7 月 29 日頃の会議に参加されている方が 5 名います。30 数パーセントの人のご意見を、このヒアリング一回だけで終わったとしてほしくありません。行政で支出を覚悟すれば、タクシーの乗合の形態も考えられるであろうし、そのアイデアはそれに伴って湧いてくると思います。そうでなくて、

結節点に駐輪場を設けてスムーズに移動できるようにする。これも大切ですが、そういった財政負担をもう一步乗り越える覚悟があるかというところにかかっていると思いますがいかがでしょうか。

**議長** 本質的な議論になってきたかと思いますが〇〇委員いかがでしょうか。

**〇〇委員** 今のお話をうけてですが、考え方として我々としては二つ三つに分けられるのではないかと思います。実は昨年、新方地区のミニバスを我々がやらせていただきましたが、その際は試験運行だったので、比較的認可をとるもの楽でした。本当に率直に思ったのが、一律に 300 円いただいてやりましたが、あのミニバスですべてのことを網羅しようという感じですが試験なのでいいのかなと考えました。ターゲットは何か、1 時間に 1 本 300 円で、朝から夕方、しかも車いすの方も乗れるような設備でやったって、1 時間に 1 本じゃどうなのか、ヒアリングのあり方もどういう人に聞いたのかなということで、どこに絞り込むかによって、やり方も決まってくると思いますが、逆にあの時思っていたのが、1 時間に 1 本しかも車いすの方も乗せるので、人間が座れるのは 6 人ぐらいが精いっぱいという感じですが、ならば先ほど言ったように、我々の業界で、日中は比較的空いている車を借り上げていただく方法で、セダン型で 4 人ぐらいは乗れます。それに 2、3 台つけば 20 分に 1 本ずつぐらい送れるのではないかと、その方が逆に車だって設備投資はいらないわけだし、それをうまく許認可いただけるのであれば、日中昼限定であればもっと効率よくできたのではないかとことです。それは、定時定路線のバスが入れないようなところの輸送については、そういう形でもできるのか。もう一つは、福祉的なところから言えば、福祉タクシー券が埼玉県から出ていますが、たとえば免許返却者を含め、あるいは、ある程度の年齢の方には、もう車は、事故防止の部分も含めて、ある程度逆に我々の業界の方に、先ほど市の方でどれだけ負担できるかというお話されていましたが、そういった方で高齢の方に障がい者ではなくても、タクシー券等々を配っていただければ、いろいろな設備投資等にコストをかけることを考えれば、タクシーに乗りやすくなるのでよりきめ細かな、高齢の方等の輸送に関しては上手く合うのではないのでしょうか。そして我々もうまく福祉タクシー券と同じようにやらせていただいた方が、簡単になるのではないのでしょうか。どこにターゲットを絞るのかによって、今言ったようなやり方が一つ、それからタクシー券のようなものを一つ、そういったものがどんでんてくるかと思えます。アイデアが出てきたらなにが障害なのかということが一つ皆様のご意見を聞きな

がら、今我々の業界が置かれている、そういった許認可事業なので、そこをどうクリアしていくかということも違う方法をすれば出てくるのではないかと思います。

**〇〇委員** 〇〇委員さんが話したと基本的には変わりませんが、この計画は計画で良いとは思いますが、ほとんどが主体は通勤通学のための足の確保だと思います。要するに駅にどう行くか、駅からどう帰るかというところを考えている計画だという様に私は思います。市民会館へ向かうためには、電車を乗り継いでバスで市民会館や市民病院、こういった公共の施設に来るより、横の移動ができません。前にお話しありましたよね。都市計画課の方とも話をしました。突飛な意見も私も言いましたが、基本我々の事業としましては、先ほど〇〇委員も申しましたように昼間は車をご覧のとおりタクシー乗り場に駐車している状態です。この車を日中、どのように活用するのか法的な壁が非常にありますが、ここに壁を乗り越えるアイデアを出して行く事によって、需要と供給がアンバランスになります。たとえば昼間、また日中病院に行かれる方、また公共施設へ向かう方、買い物に行きたい、レイクタウンまで行かれる方がいるか分かりませんが、行きたいけど方法がない、電車を乗り継がなければいけないということ考えた場合には、タクシーはお客さんの需要が無い時間帯というものを全てうまく使えば、乗合とかの発想を転換すればやりかたがあるのではないかと思います。現実としては、一契約に対して一輸送ということですから、お乗りになった際に私どもがどなたとどなたを一緒に乗せてという様には行けません。違う方を乗せて目的地に行く、これはまた契約事項が違うということで法的に壁があります。ただ、契約される方が3人、4人の方が一緒にどこかに出かけるということで私どもの方に需要があれば、一輸送だけの料金しかいただかないわけです。皆様方がどこかで折半していただければいいわけです。ただ私どもの方で、どなたとどなたを乗せる形で輸送して料金をいただくという形になればバスと同じ考え方ですから、この壁を乗り越えて、横への移動、特にこれから高齢化していくことに対して、買い物や公共施設に対する移動等を私どもの方は、面の輸送が可能ですのでここをどう乗り越えていくかということを考えています。今回の計画の中でそこまで突っ込むのかということですが、やがてそういうことがくると思っておりますので、是非その壁を乗り越えて、法的な状態を乗り越えたうえで、いろいろ考え方を変えれば、特に横の移動というのは、タクシーのご用意は出来ると思っております。ここをますます皆様方と提案をしていただければいいと思っております。既にこれからライドシェアで実証実験をやるといっていますので、場合によつ

ではご存じだと思いますが、空いている事業者をお互いネットでつなげて、供給者と需要者がそれを結びつけていずれやっていく。過疎地域、空白地域では、はじまったらタクシーはなくなってしまいますよね。自家用車で余っている人が、法的な壁を乗り越えてしまったら、今日暇だから自分の車を提供して、そこでインターネットを通じて輸送ということになります。これを我々もしっかり捉えたうえでタクシーもやろうと思っていますので、是非さらに次の計画で、その壁を乗り越えて行って、具体的な目玉として、応えていきたいと思っています。

**議長** ありがとうございます。ただいまお話いただいているのは、資料でいうと 43、44、45 ページぐらいの新しい交通サービスをどうするかという非常に肝の部分になっています。タクシーのことについて、タクシーの利用方法の可能性についてお話いただきました。ですので、もしよろしければバスの関係で、この辺りについてアイデアなり、資料全体対すご質問でも結構ですので、何かご発言をお願いいたします。

**〇〇委員** 前回の会議は傍聴させていただきましたが、いろいろなご意見を聞いていて、今日思っていることが一般公募の皆様から、バスの路線はこういうところにこういうものが欲しいという話が出て、それで事務局さんの方では、事業者の方にお願ひしますとか、依頼しますとか、そういうやりとりが結構あったかと思ひます。それから、東京都シルバーパスのお話等も出たわけですが、私どもと言ひましても、うちの会社でいへば、どのような収支の状況だとか、状況が厳しい厳しいといへてもどれぐらい厳しいのかといへば、なかなかお話しする機会がありませんので、是非それは一般公募の委員さんにも聞いておいていただきたいと思ひますのでよろしいでしょうか。

バスは越谷の営業所を私ども持っておりますが、かろうじて黒字です。なぜ黒字なのかと一般的にみると、南越谷、新越谷みても、かなりのお客様に乗っていただいております。それをみて当然だろうとお考えかもしれませんが、この黒字を支えている大きなものは、先ほども言ひました東京都シルバーパスの仕組みとして、それぞれの都民の方が払っていただいている所得税の額に応じて、1,000 円あるいは 20,000 円ちょっとの金額で一枚の券を買えるわけです。それでそのままでは赤字になりますので、東京都さんは、補助金がでています。その補助金が大きなウェートを占めています。この売り上げと綾瀬方面まで運行している「はるかぜ号」という路線の売り上げが、越谷営業の黒字の柱になっています。越谷市内は結構乗っていますが、1 台のバスが 1 日運行して、売上がこれだけあればペイラ

インにのるのですが、市内ではペイラインに届いていない路線が結構あります。結構乗っていただいている届かないのは、1つには、私どもが設定していることですが、100円運賃をやっているためです。100円運賃で多くのお客様が利用になってもペイラインに届かないということもあります。そういったことで、結構厳しいです。それで、私は東武バスから出向してきていますが、バスの運賃というのは、平成3年からおそらくほとんどの会社さん変えていません。途中変えたのは消費税の転換がありましたが、運賃自体は変えていません。燃料の方は当時、1リットル当たり65円か70円前後でした。今はどうかというと、こここのところ原油高騰が下がってきて、だいたい90円前後になってきましたが、一時120円ぐらいまで上がりました。そういうことも背景にありまして、お客様はどうかというと、実際減っては来ています。なぜかということ、住んでいる方がみんな定年になってきて、大きい団地でも通学していたお子さんが、卒業して違う土地に行ってしまったなど、いわゆる少子高齢化等の影響です。出ていくお金がどんどん増えていって、入ってくるお金が少なくなる。もう一つ大事なことが、平成18年にJRさんの福知山線で事故がありました。マンションに電車が突っ込んでしまった事故です。ああいったことから、運輸安全マネジメントの強化をすごく言われています。これに対することで、私どもも以前から従業員の教育はもちろん命を運ぶことはとても大事なことで、協力はしてきておりますが、それでも足りないということで、昨年から専門のコンサルティング会社に依頼をしまして、その教育のプログラムを作って従業員の教育をやっています。こういったことに対する投資が1年だけで何百万ではなく、何千万になります。教育する時間等も含めてです。こういった取り組みでどんどん出ていくお金が増えています。それで入ってくるお金は少ないため非常に厳しい状況になっております。これが現状であります。それで、先ほどバス網研究会とあまり変わらないと申しあげましたのは、バス網研究会という前の仕組みのなかで、市が市民の方から要望を受けて、私どもにこういった要望があるがどうか、という話があって、それで私どもが不採算だからそれは出来ませんとお答えした場合には他の事業者さんにお声がかかります。そうなってくると、私どもは厳しいところにまた近場に路線を走らされてしまうことになるわけです。それによって厳しい所が余計に厳しくなってしまいます。これが現状ですからどんどん厳しくなっているということが言えます。私もバス事業に携わり30年以上経ちますが、越谷市は珍しく一つの市の中で6つのバス事業者がいます。そうなってくると、〇〇（事業者名）だけではないという見方をされても仕方がない

です。そうすると、例えば私どもの路線の近くで、他社さんが路線を引くような事態が起こったとすれば、こうなったら私どもも非常に厳しい状況になります。皆様方で話し合っ  
て、越谷市の公共交通をなんとかしようということではなくて、下手をすればバス会社同  
士でつぶし合いになります。これが非常に心配されるところです。そういった背景がある  
ので、私どもも皆様利用者の声を聞かなければならず、これからも聞いていって、どのよ  
うな需要を求めているのか、それに合ったものをするにはどうするのかということをも  
考えています。今度またご要望がありました路線の新設などははっきり申し上げて何の補  
助もありませんが、これはやらさせていただきます。補助が無いと申しあげましたのは、  
七左線も出羽地区センターへの延伸をのご要望を受けてやったわけですが、PR をやって  
いただけるといって期待をしてやりましたが、ふたを開けてみて昨日の数字ですと 1 日  
22 往復して乗っていただいたのは 10 人です。でも、燃料代も出ます。人件費もかかります。  
非常に厳しい状況です。そのあたりを是非ご理解いただきたい。恐らく、あれだけ乗っ  
ているところだけ見られると、〇〇（事業者名）は儲かっているのだからこういう要望し  
ても良いというお考えがあるかと思えます。ですがこれが実情です。本当に厳しいところは  
そういったところです。残念ながら七左線につきましては、なるべく早いうちに 100 円運  
賃を廃止させていただきたいと考えております。そういった取り組みと同時に、ここに  
あるような路線の要望をされて、例えば路線が出来たとしたら住民の皆様は、それは自転車  
なり自家用車なり、これを家に置いてでもバスを使っていたらいいと運行継続ができま  
せん。我々の去年から今年にかけて 3 路線、埼玉県内で路線廃止をしました。どうし  
ようもないのでやりました。タクシーも同時に我々営業していますが、タクシー事業所の  
昨年から今年にかけて群馬で 1 つ、千葉で 1 つ統合という形ですが、実際廃止いたしまし  
た。埼玉県内もおそらく年内であります。これは本当に厳しい状況で  
やっていっても採算があわない、いろいろな要因がありますがそれが現状です。そうい  
ったことを是非知っておいていただきたい。なかなかこういうことを率直に言うのは  
いろいろあるかと思いますが、知っていただかないと進まないと思います。ただ、私ど  
もの従業員も多く越谷市に住んでおります。この地でずっと営業をさせていただきました  
ので、今後も継続して、もちろんこの地で仕事を続けさせていただきたいと思ってお  
ります。ですから、あえて言わせていただきます。ありがとうございました。

**議長** 非常に率直なご意見をいただきまして、参考になりました。ありがとうございました

た。今のような内容につきまして、他の方からもしご発言ありましたら。よろしいでしょうか。それでは市の方からこれからのことを踏まえて、特に44ページの関係者と協働による新たな公共交通、関係者と協働というのはどのようなイメージをもたれているのか、それぞれの方のコメントにお応えいただければと思います。

**都市計画課** まず、〇〇委員さんからお話がありました、平方地区で地元のお話を聞いたときに、出席者が少なかったということがございましたが、こちらの件につきましては、まず欠席をされた方につきましては、後日、当日の内容とあわせて意見がありましたら、市の方に意見を頂戴したいということで、現在郵送で案内をさせていただいているところでございます。また、公共交通の持続可能なというところで、こちらにつきましては、鉄道事業者様、バス事業者様、タクシー事業者様、それぞれ皆様が、公共交通を担っていただいております。越谷市内の人口の利用圏域といたしましては87パーセントをカバーできているという、状況でございます。今後につきましては、44ページから46ページにかけて記載がありますが、新たな展開地区という事で、バスが利用できない圏域をどのような形で公共交通が利用できるか、こういったところを検討していくということで、先進市といたしましては、46ページでございます。さいたま市の方でコミュニティバス導入ガイドラインにおいて、そのなかで試験運行をして、試験運行のなかで、収支の4割をさいたま市は設定しておりますが、公共交通を検討するなかで、あったらいいねということではなく、地元の皆様の協力を得て、実際に乗っていただかないと持続しないというところも、今後越谷市に合ったガイドラインを作るにあたりましては、地元も皆様と検討をしていきたいと思っております。

**議長** ありがとうございます。実はもう日本全国、少なくとも埼玉県だけでも今のような事業はいろいろな市町村でやっております。交通不便地域をどのように救うかということで、バス、タクシー、乗合タクシーもあるし、タクシー券もあるし、もちろんデマンドもあっていろいろな選択肢があるわけです。44ページをみると、バス事業者やタクシー事業者という様にかいてありますから、それらの選択肢は、今の所全部視野に入っていると理解しておりますが、具体的にどういうオプションをとるかについては、これからの議論であると思います。特にユーザとなる地元の方の覚悟も必要な話でしたので、これから具体化していくような理解をしていきたいと思っております。それでは、全体をとおして、どなたでも結構なので何かお気づきの点等、どうぞお願いいたします。

**〇〇委員** この会議で私が出席させていただいている想いを皆様にお伝えさせていただければと思いますが、先ほどの事業の件で、採算があわないとありましたが、事業をやっている以上、採算が合わないことは仕様がないう風に感じます。会社を経営する以上それは当たり前です。資金がとられてしまいますと社員の教育などにも影響してきてしまうのではないかと思いますので、サービスの悪い事業になってしまうのではないかと思います。そのなかで、この協議会では交通関係の事業者の皆様がこれだけ集まっているので、新たな交通網、整備が強化されて欲しいと思います。通勤通学のために、バスの延長だとかそういった議論というよりも、通勤通学はそこに住んでいる人の自己責任で、この場所に引っ越してきた、また、そこにもともと住んでいたから自己責任なんかで私は構わないというふうに思います。そのなかでやはり福祉関係の方を、言い方はまずいのかもしれませんが弱者に対して皆さんがどのように環境を整えてあげられるのかというなかでは、タクシー事業者、バス事業者が、こういった方法がある、他の事業者から方法があるという意見を聞きたくて出席をさせていただいておりますので、この協議会を続けるのであれば、議長にお願いしたいこととして新たな取り組みをお願いしたいと思います。それで、この素案の中で、例えば39ページの利用者の多いバス停の上屋の設置をお願いしますとか、何々事業者さんをお願いしますということであっても、全体の交通網形成を協議していただくようお願いしたい。

**議長** ありがとうございます。新しい交通システムについては、先ほど何人かの方にアイデアをいただきました。県内あるいは全国的にみて、いろいろな取り組みを行っておりますので、もし可能であれば、次回ご紹介いただいて、我々共通の認識をしたうえで越谷市に一番あっているのはどれだろうという議論をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。その他にいかがでしょうか。

**〇〇委員** 今の件で、近いところで野田市のまめバスの運行状況などを教えていただければ、越谷市にあてはめられるところがあるのではないかと思います。まめバスも茨急さんの交通路線に合わない所を走っています。私は上尾市のコミュニティバスを使いますがあまりにも細かい所に入りすぎて、上尾市の場合は使いにくいです。野田市のまめバスの場合は、意外と使いやすい気がしたので、あの運行状況は越谷にあてはまるのではないかとと思うので、お調べいただけたらと思います。

**議長** 貴重な情報ありがとうございます。是非担当の方でお調べしていただきたいと思

ます。他にいかがでしょうか。今日はこの素案を議論いただいて、いろいろ貴重なご意見をいただきましたが、この後、こういった展開になりますか。次回の協議会ではどういう議論をするのでしょうか。

**都市計画課** 次回以降になりますが、ただいまご協議いただいております素案の細かい部分の訂正等もございますので、そこを訂正したのちに、再度皆様にお諮りするとともに、今後市で考えておりますバスマップの考え方、それから今年度も市民の皆様から、バス路線に関わるご要望もいただいておりますので、そのご紹介をさせていただければと思っております。今、ご質問のありました、野田市のまめバスや、〇〇委員さんからのご質問についても、回答できるように用意したいと思っております。以上です。

**議長** 今日は非常に本質的な議論をいただいたので、それに関わる資料を次回ご用意いただいて更にここで議論をしたいと思えます。

**都市計画課** 補足をさせていただきます。今回は11月に予定しておりますが、今日ご指摘いただいた点と、いろいろな他市の事例等を次回合わせて説明をさせていただきたいと思えます。その後、素案をパブリックコメントにかけまして、最終的に越谷市地域公共交通網形成計画策定といった流れになりますので今後ともよろしく願いいたします。

**議長** おかげさまで次回に向けて非常に楽しみになってきましたので、よろしく願いいたします。他に何かございますか。

**〇〇委員** 46 ページで先ほどお話がありましたガイドラインの先進事例ということで、さいたま市が例に挙がっています。私どもさいたま市内でコミュニティバスを運営、運行をさせていただいております。大きく分けて二つの視点から、このガイドラインを作っております。一つは先ほどもお話ができましたが、収支率を40パーセントという目標を定めて、40パーセントにいかないからすぐやめるということではありませんが、基本的には40パーセントを目指していくということ。60パーセント分は、市の補助でやっていくというなかで、40パーセントに届かない場合はどうするのかということも細かく定めております。そのためには、新たな停留所を作ったり、PRをしたり、そういったことを努力していきましようといったようなことがいろいろ書かれております。もう一つの大きな柱は、コミュニティバス等をいれる時に、既存のバス路線に影響を与えないようにということが明確に書かれております。これは、先ほどご発言がありましたとおり、新しいものを作って、今まであった路線バスの利用者が減り、収支が悪くなって、場合によっては、廃止になってし

まうというのは本末転倒ですので、これをきちんと避けていく方法をこのガイドラインのなかでも示しております。この辺りも是非参考にさせていただきたいと思います。以上です。

**議長** ありがとうございます。非常に大事なところですね。他にありますか。

それでは、今日はここまでとして、次回も今日の続きをご議論いただけたらと思います。

議事は以上とさせていただきます、司会を事務局にお返ししたいと思います。

### ◎閉会宣言

**事務局** ありがとうございました。本日の会議は以上になります。お忙しいなか、どうもありがとうございました。

午後2時55分 閉会