

第2回狭山市公共交通会議 会議録

開催日時 平成29年5月31日（水）午後1時30分～午後4時00分
開催場所 稲荷山環境センター 3階大会議室
出席者 松本委員（会長）、山内委員、鶴岡委員、藤原委員、坂本委員、
関口委員（副会長）、奥富委員、齋藤委員、諸井委員、片山委員、
岡村委員、高橋委員、荻谷委員、小河委員、西川委員、鈴木委員、
畦地委員、塩野谷委員、北田克之委員、北田奈緒美委員、吉田委員、
三ツ木委員、吉野委員（23名）
欠席者 高原委員、飯塚委員（2名）
代理出席者 高原委員の代理：藤田、飯塚委員の代理：森（2名）
市側出席者 神山市民部長、奥富市民部次長
事務局 遠山交通防犯課長、天野同主幹、田中同主任、矢部同主事、
高木同主査、古牧同主任、太田同主事補
傍聴者数 21名
議題等

1. 会長あいさつ
2. 新委員の紹介
3. 市内循環バス（茶の花号）の課題に対する具体的な対応策等について
4. その他（今後のスケジュール）

会議の経過、質疑等の内容

1. 会長あいさつ
2. 新委員の紹介

委員の選出団体における平成29年4月1日付けの人事異動に伴い、4名の委員について交代があったため、紹介した。

- ① 関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官
- ② 埼玉県川越県土整備事務所道路環境担当課長
- ③ 狭山市役所環境経済部長
- ④ 狭山市役所長寿健康部長

3. 会議の成立及び会議の公開の確認

委員総数25名のところ、委員本人の出席が23名、代理出席者2名、合計25名が出席していることから、会議が成立していることを確認するとともに、本日の会議は、「市内循環バス（茶の花号）の課題に対する具体的な対応策等について」を議題とし、事務局の説明、これに対する質疑応答及び各委員から意見等を伺うことが中心であり、また、地域的かつ全

市的な課題に対する協議の場であるため、原則どおり公開することが決定された。

以下、松本会長が議長となり、議事を進行

○市内循環バス（茶の花号）の課題に対する具体的な対応策等について

議長 配布資料の説明を交え、事務局から説明をお願いします。

事務局 資料に基づき、以下の内容を説明する。

- | | |
|-----------------------------|------|
| ①狭山市地域公共交通会議委員名簿 | 資料 1 |
| ②狭山市地域公共交通会議のスケジュール | 資料 2 |
| ③茶の花号月別輸送実績（平成28年度）・人数 | 資料 3 |
| ④市内循環バス（茶の花号）の概要 | 資料 4 |
| ⑤平成10年度～平成28年度茶の花号利用状況及び事業費 | 資料 5 |
| ⑥交通空白地域の検証及び路線バスと循環バスの現行路線図 | 資料 6 |

議長 これまでの説明に対し、意見、質問があれば発言願います。

委員 資料3の数値の見方について、「一般」の区分には、高齢者も含まれているのか。また、各コースの利用人数は延べ人数か。

事務局 70歳以上の高齢者で、特別乗車証の申請をされていない方は、「一般」の区分に含まれている。また、人数は循環バスに乗車いただいた延べ人数である。

委員 資料4の裏面にある運行経費の推移を見ると、ここ2～3年、運行経費が下がっているが、要因分析はされているか。

事務局 循環バスの購入にかかる5年分割の減価償却費が減ったことが主な要因と捉えている。

議長 質疑等がないので、続けて事務局から資料の説明をお願いします。
なお、これからの会議の進め方として、事務局の説明のあと、各委員から自由に意見や要望を出していただき、次回は、これらを参酌した上で見直し案（たたき台）を絞り込んだものを提示し、協議していただきたい。

事務局 資料7「第2回狭山市地域公共交通会議資料」を中心に、関連資料である資料8及び資料9を確認しながら説明した。

<休憩14:38～14:50>

議長 資料7の説明に対し、質問、意見、要望など、なんでも結構なのでいろいろと出していただきたい。資料7を一括してということは無理なので、いくつかに分けて順次進めていきたい。まず1ページから3ページまでの内容については如何か。

委員 1ページの<運行の目的>に①交通空白地域の解消、②高齢者・障害者等の交通弱者対策への配慮、③公共施設等の利用に係る利便性の向上の3項目が示されているが、優先度的には何を最優先にすべきなのか、ケースbyケースなのか、全般的にこれらを優先に考えていくということなのか、その考え方は。

事務局 どの項目が優先とかいうものではなく、この3項目を勘案しながらベストな方法を選択していきたいと考えている。

委員 2ページの<運行に関する目標値>のところで利用者数の年度別推移が示されているが、28年度の利用者数が前年度対比で532人の増と、前年までの増加数に比べて減少している。その理由は。

事務局 正式に統計をとったわけではないが、団塊の世代が定年退職し、バス利用者が総体的に減少したのではないかと推察している。資料3の茶の花号月別輸送実績（平成28年度）を見ても、通勤通学コースの減少が見られるところである。

議長 4ページから5ページまでの、市内循環バス（茶の花号）の現状と課題の内容については如何か。

委員 4ページから5ページにかけての記述中、1において、「・・・市民から日常生活における交通手段（移動手段）の確保を望む意見が多く出されています。」2において、「・・・公共交通に対する市民のニーズはますます高まってきている」3において、「・・・市民の日常生活にかかわりの深い施設へのアクセス性の向上と増便を中心とし

た運行ダイヤの見直しを望む声が多くなってきています。」といったように、市民の声が多く出されているといった書き方がされている。

これを踏まえて、今回の「たたき台」が作られたと思うが、前回会議の資料において、市民のアンケートが314名だったことが示されたが、市民15万人の中で314名は少ないので、全市民を対象にしたアンケート調査を実施したらどうかと提案させていただいた。乗りたくても乗れない人が、どうすれば乗れるようになるのか。その結果を踏まえて、ルートの見直しなどを検討するものと思っていた。市民の意見が多く出されていることと、アンケートの回答者の数と、本日示された「たたき台」はミスマッチだと思う。今回示された新しいルートで、要望されている方の何割が解消されると考えているのか伺いたい。

事務局 昨年実施したアンケート調査のサンプル数が少ないので、もう少し多い状況の中で、市民の意向を掴んでいく必要があることについては、先回の会議でもご指摘をいただいた。いろいろと見直しを進めるに当たっては利用動向調査のような調査は必要との認識はあるが、昨年の調査は数が少ないながらも、一定の傾向分析としては活用できると考えている。また、アンケート以外にも、議会をはじめ各種の市民団体等々からもいろいろなご要望等もいただいている。

そうした中で、一人二人の少数の意見でも、すべて反映した「たたき台」を作成することは難しいし、資料にもあるとおり、今回は、見直しの前提条件として年間の運行補償料は4,000万円程度を上限とすることを掲げているため、そうした目標値の中では、市民要望等の具体化、実現には限界もある。

したがって、この度の「たたき台」によって、市民要望の何割が解消されるのかという点については、なかなかお答えしにくい、お答えできない部分もある。会長からもあったように、今後、この「たたき台」について、地域事情等も勘案しながら多くの委員からご意見ご要望等をいただく中で、それらを参酌してどれほどの見直しができるかにかかっている。

なお、アンケートとしての利用動向調査については、今後、機会を捉えて可能であれば実施したいと考えているが、今回の「たたき台」の作成に関しては、先回の会議から3箇月という短期間の中で、アンケートを実施し、これを踏まえた「たたき台」を作成するには厳しい環境であったことはご理解いただきたい。

また、「たたき台」についても、早急に決定しようとするものではなく、市民要望等を踏まえた中で、どれが見直しとして一番良いのかということを含めて議論をお願いしたいと考えている。

議長 このような検討については、具体的な数値的な根拠をもとに考えていくことは必要と思うが、公共交通という点については、アンケート以外にも様々な場面で市に対して市民のニーズが寄せられているし、狭山市だけでなく広域的な共通課題もある。こうしたことから、4ページから5ページにある4項目については、狭山市だけに限らず、一般的な公共交通に当てはまる課題であると言えるのではないかと考えている。

【他に、意見等なし】

議長 次に、今回の見直しの一つの主眼となる「運行ルート」の関係であるが、資料の6ページから14ページまでで、8コースの見直しを提示させていただいているが、これはあくまで「たたき台」ということなので、これに対する意見、要望のほか、記述はないが普段から気づいている点などあればお願いします。

委員 8ページの「②奥富循環コースの狭山地域へのルートの延長」について、これが実現すれば地元の方は大変便利になると思われるが、県道中新田入間川線の入間川東小学校北側の信号手前を右折し、建設中の埼玉石心会病院に向かう道路は道幅も狭く曲がりづらい。また子どもの通学路になっていることから、時間帯を考えるなどの配慮が必要と思うが。

事務局 地元からも望まれているルートであり、通学路が含まれていることも承知しており、実現する方向になれば、配慮は必要である。現時点では、見直しの「たたき台」なので、実際に現在の循環バスが通行できるかどうかは検証していない。

道路幅員については、「車両制限令」の規定もあることから、ルートの方向性が固まれば、実際に検証したいと考えている。なお、「たたき台」のルートでは道幅が足りない、難しいとなれば、コースの変更や別ルートを検討したい。

委員 車両制限令の話が出たので、関連し、実際に赤のルートで路線延長するとなれば、西武バスから路線延長認可申請をお預かりし、本局において認可処分するということになるが、その前段として、支局が道路法上、事前に道路管理者へ照会する作業がある。そこで、車両制限令に抵触するからダメとなれば認可できないということになってしまうので、申請の前にバス事業者と市の事務局は、道路管理者とよく調整を図っていただきたい。

委員 市内循環バス（茶の花号）の運行目的の中に、「高齢者、障害者等の交通弱者対策への配慮」と、「公共施設等の利用に係る利便性の向上」という記述があるが、実際の見直しのたたき台のコースを見ると、市役所に直接行くのが「入曽東循環コース」のみである。公共施設への行きやすさという点で、どれほど目的に合致しているか、提示された「たたき台」の中に一つしかないことに違和感があるが。

事務局 市役所に直接向かうルートは、現状でも水富循環コースだけだが、今回の見直しのたたき台では、このコースにおいても市役所までのルートは廃止する内容となっており、市役所に向かうルートは無くなることになる。

市民の要望の中に、市役所に向かうルートの要望がないわけではないが、平成23年の見直しの際、それまで福祉循環ということで、公共施設間を結ぶ多様なルートを設定していたが、見直しの中で、できる限りコンパクトなルート設定が課題としてあり、1時間以上かかるルートが多かったが、駅を中心とした平均30～40分で循環できるコースに見直した経緯があり、すべてのコースが駅に向かうルートになっている。

しかしながら、この交通会議において、委員から主要な公共施設として市役所へ向かうルートも考えるべきとの意見が出されるようであれば、これも含めて、今後の検討資料の中で検討してみたい。

なお、市役所まで延ばすということは、それだけ全体のルートを延長しなければならないので、経費も増え、1周する時間も相当延びることになり、過去の実態に戻ってしまうことになるが、それも検討の一つということで、見直しすべきとの意見があれば、これらも参酌して検討資料を作っていくたい。

現状は、今の所要時間をキープしながら、かつ交通空白地域をどのように解消するかという視点で、「たたき台」を作成したものである。

委員 直接、市役所に行ってくれというのではない。他の交通機関を使っても市役所に行き易くするというのも循環バスの運行の目的であり、今回の見直しの視点にあると思う。こうした点を十分に配慮していただきたい。

委員 今回示された「たたき台」を見ると、路線変更による経費の増額が約1,400万円、廃止、見直しによる減額が約400万円で、差し引き1,000万円近い金額が増えることになる。現在の運行補償料が4,000万円として、これが5,000万円になる。これに対し、狭山市の財政は耐えられるのか。

事務局 財政の問題については、7ページのリード文にもあるように、今回は「たたき台」として幾つかのメニューを用意させていただいた。そして、運行補償料も年間で4,000万円というひとつの目標値を掲げている。ルートの見直しに係る基本的な運行経費については、削減なり、増額なりをお示ししているが、単純に増減を算出すると、確かに1,000万円程度の増額にはなる。ただし、いくらでも予算を使っていいということではないので、交通会議における意見等を踏まえながら、なるべく優先度をつけて、その中で可能な限りできるものはやっていくというスタンスである。

今回、全部で11のたたき台を示しているが、地域の実情等を勘案しながら優先度を付け、4～5程度に絞り込んでいく。その絞っていく中で、可能なら4,000万円を念頭に置いて対応していくが、やはり初期投資は必要と考えている。単にルートを変更し、その延長分に係る費用だけが増えるのではなく、バス停を新設したり、車内のアナウンスを変えたり、前後のバス停表示を変更するなどの諸経費がかかることから、初期投資を含めて4,000万円を超えることがあっても止むを得ないと考えている。

その後の運用の中で、収支を合わせて4,000万円程度に抑えることができるかどうかは肝要であり、こうした点に十分留意して対応してまいりたい。

委員 水富循環コースの中で、稻荷山公園駅から狭山市駅と市役所までのルートを外すという提案であるが、これまで何回かコースの見直しが行われて現在に至っており、特に水富においては地域の端から駅、市役所を結ぶルートで、当初は、住民から不便になったという声も多く

聞かれたが、ある程度慣れてくるとそうした声も少なくなってきたのも間違いないことである。

しかしながら、今回のたたき台は、市役所を通らない、駅まで行かない、路線バスがあるからいいだろうと言った場合に、市役所まで行かなくても水富地区センターですべての業務が可能なのかといった問いかけもあろうかと思う。もし、たたき台のとおり一部ルートが廃止となった場合の市の構想や考え方を伺いたい。

一方、広瀬台地区を新たなルートに組み入れてもらうことは、空白地域が無くなる意味からプラス材料であるが、やはり、何年か運行してみて結果はどうだったか、あらためて全世帯を対象にアンケートをとるのも難しいので、今回の見直しが実行されたのち、何年後かに、また同じような手順で見直しを進めていただければ、コースの新設や廃止など、見直しのメニューもいろいろと出てくると思う。将来に向けて腹を据えて対応していただきたい。

繰り返しになるが、市役所、狭山市駅までのルートが廃止になると、稲荷山公園駅から路線バスに乗り換えて狭山市駅まで行くことになり、その分、バスを待たなければならなくなる。もう少し、見直しを延ばしていただければ良いが。

事務局 今回の「たたき台」を作成するに当たっても、市役所までのルート無くしてよいものか、悩ましいところもあった。しかしながら、路線バスを含めた公共交通だと考えれば、路線バスが運行しているルートに循環バスを走らせていいのかと、言い換えれば、路線バスがあるところと無いところがあるとすれば、路線バスが無いところに循環バスを走らせるのが基本だと考えている。

したがって、これからは路線バスも育てていくという観点から、路線バスと競合するような循環バスの走らせ方は、できるだけ解消して、その解消し、廃止した分を必要ところで振り向けるという一つの考え方がある。一方で、この廃止した分を稲荷山公園駅から笹井方面への循環バスの便をもう少し増やせないかという視点も考えられる。

こうしたことから、市役所や狭山市駅に乗り換えなしで行けるといった利便性はあるものの、路線バスも稲荷山公園駅から狭山市駅行きは資料にもあるように、1時間に2本、時間帯によっては3本運行されている現状を勘案すると、乗り換えの手間は掛かかりますが、これだけ充実している路線バスがありながら循環バスを走らせているということについては、検討すべき課題ではないかという考え方から、こ

うした「たたき台」を出させていただいたものである。

同様に、柏原循環コースにおいても、路線バスが11時と15時台を除けば1時間に1本運行されている状況にあり、この実態を1本しかないと見るか、1時間に1本は運行されているといった見方もあろうが、ここは、路線バスが運行していない地域、循環バスを必要とする地域への対応を念頭に、循環バスを外すといった「たたき台」となったものである。

したがって、地元の意向は十分に理解できるが、市全体の見直しとして、路線バスを育てながら、かつ循環バスの有り様についても併せて検討していくことをしないと、なかなか難しいとの考え方で「たたき台」を作らせていただいた。委員が指摘されたような地元の意見もあるということ踏まえ、今後の資料づくりに役立てていきたい。

議長 ここで、配布資料の一部について、訂正をお願いしたい。

資料8中、⑧「入曽東循環コースの市役所までのルート^Hの延長又はルートの新設 H」について、図面の表示に訂正があります。

事務局 資料9の全体図を参照しながら、訂正をお願いしたい。資料8の⑧では、入曽方面から市役所及び狭山市駅東口を経由して、そのまま県道所沢狭山線を直線で戻るといったルート図になっているが、正しくは、資料9にあるように、狭山市駅東口を経由した後、富士見通りを通過してココスの交差点から県道所沢狭山線に戻るといったルートなので、そのように資料を訂正させていただく。

委員 今回のルートの見直しに伴う経費について、全体で1,300万円ほどの増額となるのに対し、ルートの廃止、短縮で400万円の減額となり、この見直しが決定されると約900万円膨らむことになる。

こういう状況の中で、先ほども話があったが、まずは年間の運行補償料の上限目標である4,000万円を最優先にして、この枠の中に収めることになった場合、「たたき台」で示されているルートの全部を実施するのか、優先順位を付けて4,000万円の枠の中に収まるように運行形態やダイヤを見直していくのか、当然、運行回数にも影響が出てくるが、どのような対応をしていくのか伺いたい。

事務局　ご指摘のとおり、一つの目標値として年間運行補償料が4,000万円を超えない範囲内で運用をしていこうとするものである。そうした中で、利用者数も86,000人という目標値を掲げているが、先ほどもお答えしているが、11の「たたき台」について、経費をプラスマイナスすると、900万円ぐらいの増額になるが、このプランの全部を実施できるのかどうかは、現時点では検証していない。

先ほども話が出たが、車両制限令の関係で、新規にルートを延ばせばいいといっても道幅の関係でバスを走らせることは難しい。道路管理者の了承が得られないという状況がこの「たたき台」の中にあれば、そこは回避せざるを得ない。

また、たとえば「あぐれっしゅ元気村」へは、二つのルートから接続させる、「たたき台」となっているが、片方だけでいいのではないかとといった意見もあるだろう。

したがって、11の「たたき台」は、全て実施したらどうかという考えではなく、これまでの、議会、市民、いろいろな市民団体からの意見や要望等を踏まえると、こういう「たたき台」が考えられるのではないかということで作成したものであるため、行政として、全てを実施したいが如何かといった提案の仕方ではないという点、また、実施するとすればこれだけの経費が掛かるといった試算をしておかないと予算的にどこまで実施が可能かという話にもなるので、そうした視点での「たたき台」になっていることをご理解いただきたい。

委員ご指摘の点については、基本的には運行補償料4,000万円に収まるような調整ができればよいと、事務局としても期待している。

委員　資料6ページの「運行ルートについて」の今後の方針の中で、市民生活に密接に関連する施設等へのアクセス性の向上云々とあるが、今回のルート延長の「たたき台」において、まもなく完成する埼玉石心会病院の前、あるいはイオンといったスーパーの前を通る、さらには「あぐれっしゅ元気村」にもバスが通るといった内容になっており、そうした点では、日々の生活に役立つルートということで利用者の増加につながるのではないかと思う。よく配慮していただいたルートである。ただし、前回の会議でも提案したことだが、循環バスは狭山台にあるショッピングモールのベルクの前の道路を通っているものの、バス停は少し離れたところにある。このバス停をベルクの入口前に設置できないかというお願いをした。その後、検討していただいたのかどうか、あるいは今後検討する予定はあるのか伺いたい。

事務局 前回の会議においても同様の質問を受けたが、先ほどの説明の中でも触れたように、昨年、循環バスの全てのバス停を見て回った。バス停の設置場所については、利便性といった視点もあるが、道路占用の許可を得て設置しているバス停は、交通安全上からみても危ない場所に設置されているところも幾つかある。そうしたところは、民地をお借りするなどして、安心して利用できるような場所に移設する必要があるのではないかと考えている。

ご指摘のベルク付近のバス停は、東中学校前にあり、ケーヨーD2とユニクロを利用する場合はよいが、ベルクからは少し離れている。よって、ベルクの駐車場内にバス停の設置ができないかということだが、平日でもベルクを利用する車両で混雑している状況も見られ、夕方は相当混雑している。今後、ご提案をいただいた件については、現在のバス停が道路上にあることから、利便性と安全上の観点から、実現するかどうか約束はできないが、交通会議の中でそうした意見があったと、ベルク側とも協議してみたい。

なお、ルートの見直し案をある程度固めた段階で、ルートを延長した場合にはバス停の新設が必要になるところも出てくるだろうし、バス停の位置や名称も検討しなければならない場面もある。それまでの間に、ベルク側に打診はしてみたいと考えているのでご理解いただきたい。

【他に、意見等なし】

議長 次に、運行ダイヤとバス停、利用促進策及び運賃の関係になりますが、15ページから20ページについて、ご意見ご要望等がありましたらお願いします。

委員 16ページの(1)の⑤にある通勤通学コース(入曽駅)の最終ダイヤについて、これまで入曽駅の最終が午後8時台までだったが、午後9時台まで延長することを検討していただけることになった。大変ありがたいことだと思っている。

委員 20ページの2行目から3行目に、「75歳に達した場合には無料乗車証(シルバーパス)を交付する制度の導入について検討します。」とあり、大変結構なことだが、シルバーパスを使つての乗車は循環バス(茶の花号)に限ったことなのか。同じ年齢でも、住んでいるとこ

ろによっては、路線バスを利用して正規の運賃を払ってくれ、循環バスが運行されている地域に住んでいる方は無料で乗車できることになり、地域較差が生じるのではないかと。

事務局 資料にある「シルバーパス」は、循環バス（茶の花号）に限ったものであるが、ルートの見直しにかかる「たたき台」とおり実施されると、柏原循環コースが無くなるので、柏原地域に居住する方は、当該制度の恩恵を受けることはないということだと思ふ。

「シルバーパス」については、市長の公約事項の一つであり、どのようにこれを具体化していくか、そのメニューについては未だ検討段階であるが、交通会議において循環バスの見直し云々を協議する丁度いい機会なので、まずは循環バスについての考えをまとめていきたいとの思いで、この「たたき台」を提示させていただいたものである。

一方、路線バスについては、こうした「シルバーパス」の導入が可能かどうか、全く無料ということではなく、一定の料金で何回でも乗車できる「定額パス」のようなものを発行している自治体もあるので、そうした先進事例等も学びながら、狭山市に合ったシルバーパス制度の導入に向け、その足がかりとして、まずは循環バスについて考えてみたいということである。

地域的な問題もあるかと思われるが、今後、ますます高齢化が進展していく中で、市民の足の確保を図るという観点から、このシルバーパスを考えたらどうかと検討を始めたものであり、現時点では循環バスに限ったものをご理解いただきたい。

委員 19ページの「ノンステップバスへの計画的な更新」について、以前に、停留所によってはノンステップバスが使えないところもあったが、現在は、全ての停留所で使えるようになっているのか。

事務局 停留所によっては、道路占用許可を得て、道路に直接据え置き型のバス停の看板を置いているところもあり、歩道上であっても縁石があるなど、バス停の設置状況は様々である。そうした状況において、ノンステップバスであっても障害のある方々には不便をおかけすることもあるかもしれないが、状況によっては専用のリフトなり、スロープ板を使って対応されていると思う。ノンステップバスを導入しても、バス停そのものがこれに対応できていないと難しいため、昨年もバス停環境の調査を行ったが、ご指摘の点を踏まえ、利用しやすいバス停

環境という視点から、機会を捉えて再度調査してみたい。参考までに、現状では、循環バス3台のうち、1台がノンステップバスとなっている。車両の更新となると予算的にも相応の経費がかかるので、更新の時期を待って対応していくのか、前倒しで対応していくのかということも含めて、今後、財政当局とも協議しながら、ノンステップバス化に向けて努めていきたい。

委員 18ページから19ページの「シルバーパス」について、こうした制度を導入していくことは素晴らしいことだと思うが、シルバーパス＝無料ということになるのか。東京都の例では、都バスにおいてシルバーパスを導入しており、1年間1,000円という低額の金額を払っていただき、1,000円で乗り放題という形をとっているが、狭山市は無料ということで大丈夫なのか。

資料3にあるように、年間の利用者83,286人のうち、高齢者の利用が25,730人で約30%の方がシルバーパスにより無料となり、さらに高齢化が進むと収支のところ、だんだんお金が取れなくなる部分が出てきてしまうのではないかと。

幾らかでも料金をいただくという考えでいくのか、あくまで無料という方向で行くのか伺いたい。

もう1点、16ページから17ページの「バス待ちスポット」については、バスに乗っていただくためのバス停周辺環境の整備の観点から取り組んでいる埼玉県の事業であるが、昨年12月現在の手持ちの資料では狭山市の事例が見当たらない。現時点で市内に幾つくらい設置されているか。

事務局 シルバーパスの考え方については、資料では無料乗車証（シルバーパス）と表記をさせていただいたが、ご指摘のとおり、現行では70歳以上の方は申請により、100円の均一料金で乗車できているが、受益者負担と収支を考えたとき、70歳から74歳までは距離別運賃で一般料金をいただき、75歳になったら無料という考え方の中でのシルバーパスである。

そうした場合、これから高齢化が加速してくると運賃収入が増えるどころか減ってくる。現状のままでもそうした傾向にあるため、無料となれば、これがもっと加速するかもしれない。したがって、ここでは「無料乗車証」と書いているが、一つの考え方として、委員の提案のように、申請時点で1,000円をいただき、パスを提示すれば、

年間無料で乗車できるという「無料乗車証」もあるだろうし、一定の年齢に達し、申請すれば何もいれなくとも無料で乗車できるといった「無料乗車証」の考え方もあるだろう。

他市にも見られるように、申請時点で一定の金額（1,000円～2,000円）をお支払いいただき、あとは何回乗っても無料といった事例もあることは承知しているため、シルバーパスの考え方として、そうした意見があったということは今後の具体的な検討の中で、参考にさせていただきたい。

次に、バス待ちスポットについては、現在、狭山市における設置実績はありません。なお、現状のバス停周辺に、この制度に適した施設等があるかどうかは、昨年、バス停等の現況調査を実施したときに確認はしているが、適当なコンビニや公共施設等が少ないのが実態である。バス停から50m近辺にあるコンビニや公共施設等が埼玉県のバス待ちスポット登録要件の一つにあることから、引き続き精査するとともに、スポットにふさわしい施設等があればお声がけし、趣旨をご理解のうえ、協力いただけるかどうかのアプローチをしていきたいと考えている。

委員 18ページの①循環バスの利用促進策のうち、「ポイントカード(利用券)の交付」について、この財源は西武バスが負担するのか、それとも市の事業として実施するのか、財政負担はどうかという問題であるが、仮に、西武バスが負担するとなると、運賃の割戻しなど、道路運送法で禁じられている条項にも該当してくる可能性があるため確認しておきたい。

事務局 ポイントカードの利用については、資料に記述されているとおりが、カードの作成費用は当然に行政の負担である。カードを配っていただくのはバスの運転手をお願いすることになる。特典をどうするかという点については、記述したような様々なメニューが考えられるのではないかと思う。

現時点で具体的に考えていることは、いずれ埼玉運輸支局にも相談に伺いたい、西武ライオンズと包括連携協定を締結していることから、人口の5%分の埼玉西武ライオンズの主催ゲームの観戦チケットを地域活性化のための事業に際して利用できることになっており、ポイントカードが10枚貯まればペアチケット2枚を交付するといったことも特典の一つのメニューとして活用できるのではないかと考える。

いは、
運転免許証の返納時の特典と同様、市内企業や商店等の協力をいた
だいて、ポイントカード10枚で何らかのサービスを提供していただ
くといったことも、企業等のイメージアップ戦略として使えるのでは
ないかと考えている。

未だ、具体的なメニューは絞りきれっていないが、基本的には、西武
バスに運行委託している中で、特典の内容については十分に精査し、
西武バスにはご迷惑をかけないように関係方面ともよく調整し、メ
ニューの具体化を図っていきたい。

委員 埼玉西武ライオンズの野球観戦チケットは、埼玉西武ライオンズ側
から無償でいただけるもので、市が無償で受けたものを特典として旅
客に提供するということだが、商店や企業でワンドリンクサービス
を実施するとした場合、その財源が200円だとしたら、それを市が補
填するのか、西武バスが補填するのかどうかということを知りたか
ったのだが、未だその辺は決定していないということか。

事務局 商店等の方が善意でジュース1杯を提供していただける状況には
無いと思うので、メニューの選定については、その点も十分に留意し
ながら決めていく必要があると考えている。よく相談しながら対応し
ていきたい。

委員の代理委員 20ページの「有料広告の取り扱い範囲の拡大」については、
実際に取り扱っていて、収入を得ているものがあるのかどうか伺いた
い。

事務局 有料広告については、その取り扱いに関する要綱及び要領を定めて
運用しており、車体へのラッピング広告、車内への中吊り広告は既に
実施している。現在も継続中のものがある。

資料にも記述したとおり、走る広告塔ではないが、市内には頑張っ
ている企業がたくさんあるので、そうした企業をPRしながら、企業
の紹介と同時に、少しでも広告収入の増加に繋がられないかという思
いで記述したものである。

また、埼玉県の屋外広告物条例等に抵触しない範囲で、利用者の目
にとまるようなバス停の看板に広告を掲載しているような自治体も
先進事例として紹介されているので、そうしたこともよく精査して、

可能なところには積極的にPRして、有料広告収入の増加につなげていきたいと考えている。現在は、3つの団体で利用されている状況である。

【他に、意見等なし】

議長 次に、公共交通における広域連携と新たな交通手段についてということになりますが、21ページから26ページについて、ご意見ご要望等がありましたらお願いします。

委員 21ページの「4市（所沢市、飯能市、狭山市、入間市）合同公共交通連絡会議」は、これから設置しようとしているのか、既に設置されているものか、あるいは、狭山市独自の構想か。

事務局 この会議は、昨年7月に設置し、既にこれまでに数回、会議を開催している。この場では、何かを決めていこうというよりも、現状各市とも交通会議なり、協議会を設置し、コミュニティバスを中心としながらも、それぞれの市にあった公共交通はどうあるべきかについて議論していただいている状況にあることから、担当職員の情報交換の場として設置したものである。

会議では、各市の共通テーマとして、「公共交通における広域連携」があることから、今後も情報交換を密にしながら、あるべき方向性等について協議していくこととしている。

委員 23ページの「デマンド型タクシー」について、これは、導入するとした場合には他市の例にあるように、一般乗用として、乗り合い行為は行わずに、タクシー会社に運行を委託し、当該利用者のタクシー運賃を補助していくという考えか。

事務局 現時点では方向性は決まっていないが、仮に導入するとすれば志木市や東松山市のようにタクシー会社に委託し、条件はいろいろ設定する必要があるが、所定の利用区分に応じて利用料金の一部を補助していく形式になると思う。

委員 22ページの「送迎バス等の活用」について、送迎バスと一口で言っても道路運送法の中で言えば、企業が持っている自家用バスもあれ

ば、特定旅客自動車運送事業として特定のお客しか運ばないという前提の許可のもとで走っている送迎バスもある。

特定の許可を受けて運送している場合は、他の人は乗せることはできない。デリケートな問題なので、具体的に相手先が絞られているのなら、事前に埼玉運輸支局に相談をいただければということで、状況を伺いたい。

事務局 送迎バスの活用については、路線バスや循環バスでカバーできない第三の手段として活用できないかという視点で検討課題として捉えている。ご指摘のとおり、特定の免許をもって運用している送迎バスについては、空いているから市民も乗せてくださいという訳にはいかない。この点は、企業や病院にも確認し、また埼玉運輸支局にもご照会をさせていただく中で、実現の可能性があるならば実現したいという考えであり、未だ具体の協議に入っていない。少なくとも、特定免許で運用している場合は活用できないという認識の下で、活用できる範囲の中で運用してまいりたい。

【他に、意見等なし】

議長 大変長時間になったが、以上で議題の1を終了させていただく。
本日の会議では、市内循環バス（茶の花号）の現状と課題を踏まえた具体的な対応策についての「たたき台」についての意見や要望を伺ったが、冒頭、全市民からアンケートなどにより意見等を聞くべきではないかとの指摘もあったが、現在既に運行している循環バスの一部を見直しすることが主眼になるため、現在各地域の自治会等で活動されている委員の皆さんから意見を聞いたうえで、まずは必要な見直しを行っていくということになると思っている。

そういうことであっても、本日の会議は、限られた時間の中で、意見や要望を伺っただけなので、各自治会長等におかれては、それぞれの地域に帰って地域の声を聞いてみる必要があると思われる委員もいると思う。

資料7について、お持ち帰りのうえ、もう一度目を通していただき、さらに広範な形での意見や要望等について、メールやFAXなど、どのような方法でもよいので寄せていただきたい。後日、事務局から連絡するのでよろしくお願いしたい。

次回の会議では、特に、運行ルートを最終的にどう見直しとして

まとめていくか、それらの意見や要望を参酌しながら一步踏み込んだ形で見直しをまとめていきたい。

次に、議題の2番目、「その他」について、事務局から何かあったらお願いしたい。

事務局 資料2の今後の会議のスケジュールですが、資料にあるとおり、本日の第2回会議の後、会場の都合等により、多少前後するかもしれないが、第3回を7月下旬から8月上旬頃、第4回を9月下旬頃、第5回を10月下旬頃に、それぞれ開催することを目標として、概ね項目欄に掲げた内容について、ご協議をお願いしたい。その都度、開催のご案内をさせていただく。また、配布資料については、事前にお届けしたい。

議長 この際、何か委員からご意見等があればお願いしたい。

委員 循環バスの利用に関し、インターネットで他の自治体がどのような利用をしているか調べたところ、風光明媚な場所までの市民の移動手段として循環バスを走らせている事例もあった。
狭山市もそうした目的で循環バスを使うだけの価値のある風光明媚な場所があるかわからないが、そういった観点は、狭山市には当てはまらないか。

事務局 循環バスの見直しに当たって、庁内検討委員会を開催した経緯があり、その中でも狭山市の観光振興という観点から、観光ルートを循環バスで巡るようなプランであるとか、ホームページでもご紹介しているテレビや映画等のロケ地として狭山市のPRにも力を入れている。風光明媚な場所というと難しいが、ロケ地としての魅力を発信し、注目を集めているところでもある。

また、四季折々いろいろな施設等で観光的視点での取り組みも行われており、今後、計画されているものもあることから、これらを結ぶということは考えられるが、やはり、一つには市民の移動手段の確保という視点から捉える循環バスの有り様と、地域の活性化や観光振興という観点から考える循環バスの活用といった視点での検討が必要と考えている。これからは、観光振興という視点からの論議も必要と思われるので、参考意見として承っておきたい。

委員 今後のスケジュールについて、10月下旬に見直しの内容、提言をまとめたあと、実際に運行するとした場合、いつ頃になるのか伺いたい。

事務局 前回の会議でも申し上げたが、スケジュールに沿って順調に協議が進んだ場合、状況が許せば平成30年度のできるだけ早い時期から運行開始できればといったことを目標として捉えている。

そのためには、逆算すると10月下旬ころには、ある程度の方向性を決め、それから国土交通省への手続きや必要な財源措置など、ハード・ソフトの両面からの環境整備、そして平成30年度のできるだけ早い時期から運行開始といった目標の中で、皆様方にご協議をお願いしたいと考えている。

また、具体的な時期については、今のペースで協議を進めていくと認可申請のタイミングはどうだろう、運行開始の時期はどうだろうといったことを含めて埼玉運輸支局とも協議をさせていただきたいと考えているが、交通会議で一定の方向性が確認され、合意が得られたということであれば、通常3箇月かかるところ1箇月でという処理期間の短縮のメリットもあるので、そうしたことも念頭におきながら、今後の協議の進捗を踏まえ、いつから具体的にできるかというところも定まってくるのではないかと考えている。

【他に、意見等なし】

議長 他に意見等がなければ、以上で議事を終了します。

事務局 以上で、第2回狭山市地域公共交通会議を終了します。

閉会

配布資料等一覧

次第

座席表

- 資料 1 狭山市地域公共交通会議委員名簿
- 資料 2 狭山市地域公共交通会議のスケジュール
- 資料 3 茶の花号月別輸送実績（平成28年度）・人数
- 資料 4 市内循環バス（茶の花号）の概要
- 資料 5 平成10年度～28年度茶の花号利用状況及び事業費
- 資料 6 交通空白地域の検証及び路線バスと循環バスの現行路線図
- 資料 7 第2回狭山市地域公共交通会議資料
- 資料 8 市内循環バス（茶の花号）の運行ルート見直しの“たたき台”
- 資料 9 市内循環バス（茶の花号）の運行ルート見直しの“たたき台”全体図