

平成28年度第1回狹山市公共交通会議 会議録

開催日時 平成29年3月14日(火)午後1時30分～午後4時10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、鶴岡委員、高原委員、藤原委員、坂本委員、関口委員、
奥富委員、齋藤委員、諸井委員、片山委員、岡村委員、苅谷委員、
柳瀬委員、小河委員、畦地委員、塩野谷委員、北田克之委員、
北田奈緒美委員、品川委員、金子委員、吉野委員 (21名)
欠席者 山内委員、高橋委員、原委員、鈴木委員(4名)
代理出席者 山内委員の代理：原口、鈴木委員の代理：坂口(2名)
市側出席者 小谷野市長、神山市民部長、齋藤市民部次長
事務局 奥富交通防犯課長、天野同主幹、田中同主任、近藤同主事、
高木同主任、塩入同主事、太田同主事補
傍聴者数 17名
議題等

1. 委嘱状交付
2. 市長あいさつ
3. 会長あいさつ
4. 副会長の選出
5. 副会長あいさつ
6. 地域公共交通の現状と課題及び地域公共交通会議について
7. その他(今後のスケジュール)

会議の経過、質疑等の内容

1. 委嘱状交付

市長から各委員に手交した。

2. 市長あいさつ

3. 会長あいさつ

会議設置要綱第5条第2項の規定により、松本委員が会長となる。

4. 副会長の選出

会議設置要綱第5条第2項の規定に基づき、会長から関口武男委員が副会長に指名され、承認された。

5. 副会長あいさつ

6. 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、代理出席者2名を含め合計23名が出席し、委員の過半数を超えているため、会議が成立していることを確認すると

もに、本日の会議は、公共交通の現状と課題の共通理解を深めるといった内容が主であるため、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

○地域公共交通の現状と課題及び地域公共交通会議について

議長 配布資料の説明を交え、地域公共交通の現状と課題及び地域公共交通会議について、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の設置について | 経緯と設置目的 | 資料 1 |
| ②狭山市地域公共交通会議設置要綱 | 逐条解説 | 資料 2 |
| ③狭山市地域公共交通会議委員名簿 | 選出区分など | 資料 3 |
| ④市内循環バス（茶の花号）の概要 | | 資料 5 |

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。
【特に意見等なし】

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。

事務局 資料 6 は、循環バス(茶の花号)の路線案内、資料 7 は、西武バスの各営業所管内の路線案内図、資料 8 は、西武バスから提供いただいた乗合バスのルートマップであるため、説明は省略させていただき、資料 9 「狭山市における公共交通の現状と課題等について」により、地域公共交通の現状と課題等を以下の項目に沿って説明した。

- ①検討の趣旨
- ②地域公共交通を取り巻く現状と課題
- ③今後の地域公共交通の検討の視点
- ④新たな交通手段
- ⑤新たな地域公共交通の構築に向けての検討の進め方

また、この中で、茶の花号の見直しを進めるに当たっては、それぞれの地域事情に十分配慮するとともに、単に循環バス（茶の花号）のあり方だけでなく、路線バス等を含めた今後の公共交通の方向性についても、行政、交通事業者、市民等が一体となって議論し、利用者の立場に立った新たな公共交通の仕組みづくりを進めるなど、一層の利

便性の向上に取り組んでいくことの必要性や、市民の生活圏の拡大等を勘案し、公共交通における近隣市との広域連携についても検討課題として捉えている旨を説明した。

続いて、資料10の「市内循環バス（茶の花号）の利用実態調査結果」の概要について説明した。

議長 これまでの資料9及び10の説明に対し、意見、質問があれば発言願います。まず、資料9のP1～P2、「検討の趣旨」について

委員 P1の中段以降に、「高齢者の移動手段の確保・充実」や「高齢ドライバーによる交通事故」に関する記述があるが、今後は、高齢者の移動手段の確保や高齢ドライバーの事故防止の観点から、運転免許証返納者への支援が必要になってくるだろう。

4月1日から行田市では、運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、タクシーの初乗り運賃相当額のタクシー券を交付するといった支援事業を実施する。行きたい時に行きたい所へ行けるのがタクシーなので大いに活用してほしい。市の財政負担も大変だと思うが、業界からの提案ということで、意見を言わせていただいた。《意見》

【他に、意見等なし】

議長 次に、資料9のP2～P4の「鉄道と路線バスの現状と課題」についてですが、路線バスについては、後ほど、西武バスからお話をいただくこととしているので、先に進めます。

次に、P5の「交通空白地域の解消」について、空白地域の図面も用意させていただいたが、この点について何かご質問等がありますか。

委員 現状として、交通空白のある地域の方々からの意見や要望は何か出されているか。あるいは、現状は、お困りであるというような声はまだ拾えていない状態なのかを伺いたい。

事務局 特に、交通空白地域にお住まいの方からということではないが、利用実態調査結果でもかなりの要望が出ているし、文書で直接市に要望をいただいているものもある。

委員 交通空白地域について、数値化するのは難しいと思うが、空白地域の人口に占める割合は分かるか。例えば5%とか10%というように、人口比で見たらどれくらいの数値になるのかわかるか。

事務局 数値については、まだ出していないが、今後、検討を進めていく中で、どこまで出せるかわからないが、可能な限り出せるようにしていきたい。

議長 次に、資料9のP6～P11について、循環バスに関する課題を何点か挙げている。この際、循環バス全般について何でも結構なので、ご意見やご質問等があったらお願いしたい。

委員 P10の表では、収支比率が19.38になってきたとのことだが、当初、収支比率の目標値というものを定めていたのか。そういった計画は無かったのかを伺いたい。目標値を定めてあって、そこまで達成できない場合、収支比率を高める方法、平たく言えば地域住民、自治会にも汗を流していただくといったようなことを当初考えていたかどうか伺いたい。

事務局 収支比率の具体的な目標値は、当初から定めていない。茶の花号のコース設定やルートの現状から、採算性の向上は難しい状況にあり、収支比率の目標値を定めるのも難しいと考えているが、今後も茶の花号を継続していくという点では目標値の設定も必要ではないかと考えている。そのためにはバスに乗っていただけるようなルート設定や地域の方々に乗っていただけるような利用促進策も検討していきたい。なお、目標値の設定については、公共交通会議の今後の協議課題にもなってくると考えている。

議長 この点については、次回以降の会議の主要なテーマになると思われるが、本日の会議は、現状と課題について共通認識を図っていただくということによろしいと思います。

次に、資料9のP12からの市の上位計画の中での公共交通の位置づけについてであります。これについて、何かご質問等があったらお願いしたい。

【特に意見等なし】

議長 次に、資料9のP13、「今後の地域公共交通の検討の視点」ポイント、それからその中で出てくるP14～P15にかけての「新たな交通手段」について、何かご質問等があったらお願いしたい。

委員 本日配布された資料の中で、資料6と資料7は西武バスの路線バスに係る資料だが、今後、循環バスのルート等も検討していくのであれば、一つのページ上に路線バスと循環バスの路線を落とした一体型のマップ、データを用意していただきたい。

循環バスの見直しを図るということであれば、復元も大事だが、路線バスに全部走ってもらえれば市の負担は0になるが、そうもいかない。路線バスが走っていないところを循環バスで補完していくという考えが資料の冒頭にも記述されているので、路線が重複しているところは、どちらを優先していくのかを考えないといけない。

さらに、市内を運行する路線バスの多くは赤字であることも記述されている。一方で、循環バスは年々利用者が増え、収支もあがってきていると記述されている。路線バスとの重複を避けて、路線バスに儲けさせてあげないと撤退してしまうのでは。結果、穴があいて交通空白地域ができると、また循環バスで補っていくというような悪循環を招きかねない。これを検証するためにも同一の図面上でどこのエリアで重複しているか、重複はしていないが循環バスの利用者数を増やしていくとか収支を改善していくといった検討を進めていくことはよいと思う。路線バスを食い潰して、循環バスの利用者数と収支比率を上げていくとなると、逆に市の持ち出しが増えて、財政を圧迫していくのではないかと考えるがどうか。

事務局 路線バスと循環バスの路線が同一のページで見られる図については、できるだけ早い時期に用意したい。路線バスと循環バスが重複しているルートについて、今後どうしていくかは大きな検討課題と捉えており、そうした図があればより分かりやすくなる。

また、路線バスへの影響ということについては、これまでも西武バスとは頻繁に調整してきており、現時点では限定的なものと思っている。収支比率が改善されてきているとはいえ、まだ20%程度であり、本年度の利用者数も昨年度とほぼ同じ人数なので、増加というよりも落ち着いている状況も見られる。この点からも、路線バスへの影響は少ないと思うが、今後の循環バスのルートの見直しなどにおいても十分な協議が必要と考えている。

議 長 次に、資料9のP16以降の「今後の地域公共交通の構築に向けての検討の進め方」について、何かご質問等があったらお願いしたい。

委 員 P19にある「地域住民の地域公共交通に関する意識と関心の高揚、意見の反映等」に関連して、路線バスにしろ循環バスにしろ、地域の方が協力して乗っていただかないと運行が継続できないということがある。地域の方の意識の高揚が必要であり、本日も自治会の方々が多く参画されているので、自治会から、地元から盛り上げていくというような方策をとっていただきたい。市としても必要な支援を行っていくなど、地域の意識を高めていくことが必要と考えている。自治会への説明なども徹底して取り組んでいただきたい。
《要 望》

議 長 次に、資料10の「市内循環バス（茶の花号）の利用実態調査結果」について、何かご質問等があったらお願いしたい。

委 員 P2に「市民アンケート回収人数314名」とあるが、どのように調査されたのか。交通空白地域の説明もあったが、アンケートはどの程度の規模で実施したのか。人口15万で314名では少ないのではないか。もともと利用していない人、利用できない人がどうしたら利用できるようになるかということが一番肝心なこと。利用したい人の意見を聴くとなると、アンケートの充実が必要ではないか。

事務局 市民アンケートの方法は、市内8地区の地区センターに調査票を置き、合計で314名から回答をいただいたもので、特に、市民から何人かを無作為抽出して、その方々から回答をいただいたものではない。利用者アンケートの結果と合わせ、コースごとに、乗降者数や要望等をまとめたものであり、この時点では、交通空白地域という定義はなく、明らかにしていなかったため、回答者が交通空白地域にお住まいなのかどうかまでは分かっていない。

なお、今後、協議を進めていく中で、この調査だけでは不十分であるとなった場合には、再度の調査の必要性を検討していく。

委員 以前、視覚障害の方から「アンケート用紙が地区センターに置いてあっても、われわれには答えられない。」といった話があった。

情報難民とか情報保障とか、福祉の世界ではよく言われることだが、移動難民といわれるように、地区センターまで行くことができない市民もいる。情報がいろいろなツールを使わないと伝わらないということもある。アンケートのやり方自体に障害者への配慮が足りなかったのではないかと感じている。今後に向けて、どういう対策を考えているか。

事務局 できるだけ多くの方、障害のある方からもいろいろとご意見を聴きたいと思っている。今回行ったアンケートでは、配慮が足りなかったということはあったと思う。再度、アンケートを実施するかどうかは今のところ未定だが、障害のある方、高齢の方など、できるだけ多くの方の意見を聴く場は何かの形で実施していきたいと考えている。

委員 茶の花号の利用者アンケートの結果の中で、利用目的として公共施設に行くためとか、買い物のためという目的が多い。公共施設の場合は比較的玄関先までバスが乗せて行ってくれるので便利だが、買い物については、もう少し便利なところまで運んでくれば、もっと需要が増えるのではないかと考えている。

例えば、奥富循環コースの中で、東中学校前と狭山台胃腸科外科のルートの途中に「ベルク」という食品スーパーがあるが、茶の花号を玄関の前までつけて、食品スーパーの入口でバスを止めてもらうということができないものか、「それは難しいよ」と片付けるのではなく、そこに行くことによって利用者が便利になる。そして食品スーパーとしても利益に結びつき、お客様が大勢来ることになれば、逆にバスの運行経費ということでお店からお金をいただくことも考えられるのではないか。赤字運行の中での運行経費の一助として、運行補助金として市に納めてもらうということも可能ではないかと考えている。ご一考願いたい。

事務局 具体的には、東中学校前で、ユニクロに近いところにバスの停留所がある。これは、交通事情を勘案し、警察とも協議して設置している経緯がある。できるだけ利用者の増加につながるように、とりわけ、買い物をするために、茶の花号を利用している人も多いとい

う結果が出ているので、バス停の設置場所などについては、利便性の向上の視点で検討していきたい。

なお、お店から、ご提案のようなお金をいただくことが可能かどうか、この場ではお答えできない。

委員 利用者アンケートで、買い物に行くとか移動の目的は把握していると思うが、先ほどの現状と課題のところ、上位計画との関連が示され、総合計画においても公共交通の充実が施策として位置づけられているが、そうした上位計画を立てる際に、何か移動流動調査のようなものをされ、狭山市の住民の移動状況を把握されているでしょうか。それと今回のバス路線がかぶっているかどうかなど、上位計画を立てるに当たって何かそうした検討をされているか伺いたい。

事務局 第4次狭山市総合計画前期基本計画に位置づけている「公共交通」については、鉄道と路線バスを中心としたものであるが、第3次までの状況においても交通網の充実、市民の移動手段の確保という観点からも必要だろうということで取り組んできた。特に、利用動向調査等を踏まえたものとして新たに芽だしたテーマではなく、第3次までの継続課題ということで、循環バスの充実を含め、「公共交通の充実」として頭だしたものである。

第4次の総合計画の作り方として、施策の成果目標をきちんと押さえていくという状況の中にあって、路線バスと鉄道については、市の立場では、関係事業機関への要請といった活動範囲に絞られてしまい限界もあるので、引き続きこれまでと同じような表現で表記するとともに、成果目標としては、市内循環バスの利用促進策を積極的に展開して利用者数を増やすことで、計画策定時点でのベースとなる平成26年度の実績値76,841人を、平成28年度からの5年間で86,000人まで伸ばすという目標を掲げている。平成27年度は82,754人だったので、あと4,000人、年間1,000人伸ばす必要がある。

そのために、何をなすべきか、ただ手をこまねいては利用者は伸びないので、各委員からご意見があったように、利用促進策を進める中で、地域の自治会等をとおして、もっと乗ってくださいと利用を促進し、併せて乗りやすいバス環境を市の責任において整備していく、そうしたお互いの連携のもとで、循環バスをできるだけ

充実させ、乗ってもらうことが肝心で、そうすることで収支比率も現在の19.38%からいきなり50%は厳しいが、20を超え、25%程度まで伸びることを期待している。簡単に数値目標というよりは、できるだけ利用人数を増やす努力をし、1年間の動向を踏まえて、その効果がどうだったかを検証し、また次の取り組みにつなげるといったマネジメントをしていこうという考え方である。

こうしたことから、上位計画の策定に当たっては、利用動向調査等を前提としていない。

【他に、意見等なし】

議長 次に、本日の議題に関係して、交通事業者の方、関係機関の方も委員として出席していただいているので、西武バス、西武タクシー、国土交通省埼玉運輸支局の委員から、路線バスの現状、タクシーの現状、さらには公共交通全般について、あまり時間は無いが、それぞれコメントをいただきたい。

はじめに、西武バスさんから、よろしく申し上げます。

委員

○路線バスの現状等についての説明

狭山市内の路線バスの状況は、主に駅と住宅密集地を結ぶ路線が中心となっている。中心となる駅は狭山市駅で、駅から東西の住宅密集地を結ぶ路線が中心である。東口からは狭山台団地、西口からは狭山グリーンハイツ、つつじ野団地、日生団地、西武柏原ニュータウンを結ぶ路線が主な系統であるが、近年、バス利用者は減少傾向にあり、とりわけ狭山市内の住宅地については、昭和40年代から50年代にかけて開発された住宅地が多く、少子高齢化や若者の流出などにより減少している。その結果、多くの路線が赤字路線であり、現状では狭山台路線だけが黒字という状況である。

このことから、必要最小限の輸送力削減、合理化で収支改善を図ってきているが、なかなか改善されない。日中時間帯の利用者が少なく、お客様自体の絶対数も減ってきており、厳しい状況にある。業界としての懸念事項は、バスの乗務員不足である。募集しても集まらない状況であり、いまのところ、そのことによって路線の維持ができないといったことはないが、今後、退職者の補

充ができない事態になると、路線を維持することも難しくなるのではないかと思っている。今後も、狭山市をはじめ各自治体と連携、協力しながら、うまく路線の棲み分けというか、できるところできないところを分け、なるべくお互いがうまくまわっていけるような形で、地域の方の足となるよう努めていきたい。

議長 ただいまの説明に対し、何かご質問等があったらお願いしたい。
【特になし】

続いて、西武ハイヤーさんからタクシーの現状について、ご説明願います。

委員

○タクシーの現状等についての説明

西武沿線7事業所、353輦で営業している。業界全体の流れとして、一昔前のように終電後に駅に長蛇の列ができてタクシーを待つという状況ではないことから、ターゲットを広げるための取り組みとして、免許証返納割引制度としての10%割引や、妊婦さんに事前に登録していただき、陣痛時や産後の通院などの際に、優先的に配車するというサービスを行っている。また、春先になるが、飼い主とペットと一緒に乗車できるサービスをPRするなどして、需要拡大を図っていきたいと考えている。

また、都内で1月末から実施されている初乗り距離短縮運賃の動向に注目している。さらに、ライドシェアや白タクの問題についても、その動向に注目しているところである。

こうした状況の中で、タクシー事業者としては、さまざまな活性化に向けての取り組み、お客様の利便向上と接客、接遇の向上にも力を入れているところであり、今後も、地域の方の利便性向上のための支援に努めていきたい。

議長 ただいまの説明に対し、何かご質問等があったらお願いしたい。
【特になし】

続いて、関東運輸局埼玉運輸支局さんから公共交通の現状について、ご説明願います。

委員

○地域公共交通の現状と地域公共交通会議についての説明

他の市町村にも同じような会議があり、出席させていただいているが、各地域ともだいたい同じような問題を抱えている。公共交通会議は、道路運送法に基づいて設置されている会議で、道路運送法は国土交通省が所管している法律である。バス事業者やタクシー事業者は国土交通大臣の許可を得て事業を行っている。事業者は、事業計画を定めて事業を行っているが、営利企業なので収支が合わないと事業運営が困難になってくるといった問題を抱えている。

しかし、地域公共交通であるから、地域住民の足を確保していかなければならないということで、事業者は赤字を抱えていても企業努力で事業を実施している現状もあり、県や市町村から補助金を得て何とか事業を遂行してもらっている。

いま、地域公共交通が危なくなってきている。人口減少に伴い、公共交通の利用者も減ってきている。団塊の世代が引退し、通勤客も減っている。少子高齢化の中で子どもが少なくなり、通学するお客も減っている。こうしたことで、公共交通を利用する人が非常に少なくなってきている。

しかしながら、公共交通を利用する必要性は絶対にあるわけで、どうにかして維持していかなければならないということで、各自治体で公共交通をどうしていったらよいか、いろいろと検討、努力していただいている。その中で、空白地域については、コミュニティバスを走らせてみようか、あるいはデマンドタクシーをやってみようかなど、市民の方の移動が円滑にできるような対策をとられているところもある。

公共交通会議では、よりよい公共交通の維持・改善を行っていくため、各委員がそれぞれの立場でいろいろな意見を出し合い、あるいは事務局に提案し、この会議の中で議論していくことが大事だと考えている。最終的には、5年後、10年後に地域公共交通が維持できるようにしておかないと、いざ乗りたいと思ったときに、地域公共交通がなくなっていたのでは大問題になる。

よって、今現在も大変だが、将来を見据えた対策が今後は必要になってくると思っている。そのためには、現状において、「取り敢えず走らせてくれ、私は乗らないけど走らせてくれ」とかいう話ではなく、皆さんにどんどん利用していただいて、この公共交通を育てる、「地域の足は地域の方が育てる」といった意識を持っていただか

ないと、地域の公共交通がなくなってしまうということになる。この点は重要な部分なので、ご理解の上、会議では忌憚のないご意見を出していただき、よりよい地域公共交通を目指してほしい。

なお、国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」という法律があり、これを改正し、各自治体で交通網形成計画を立て、この計画に基づいて再編などを実施する場合、国土交通省もこれに補助金を交付するなどの支援を行っている。地域の実情も各々異なっているので、必ずやってくださいというものではないが、地域公共交通に関する国の支援体制もできていることを紹介しておきたい。

議長 　ただいまの説明に対し、何かご質問等があったらお願いしたい。

委員 　NHKのニュースで、東京の中央線に武蔵境の駅があるが、いまこの市が活況を呈しているとの報道があった。その市でも、コミュニティバスを運行しているが、大勢の方が利用していて、特に高齢者の利用も多いとのこと。自宅あるいはバス停から200メートル以上歩かせないといった路線政策をとっているとのことだった。

この市以外にも、地方の自治体において高齢者対応や安全のためのノウハウを独自に実践し、地域住民にも喜ばれているといった事例もあるとのことだった。こうした全国の成功した事例のノウハウ集があれば、重要な教科書として参考にするができると思うがどうか。

委員 　国土交通省でも、成功事例等を知らしめる施策として、ホームページ等に掲載するようにして、皆様方にご紹介できるような体制をとっている。全国には、同じような悩みを抱えているところも多いので、成功事例を見て、真似るというのも一つの方法だろうと思うので、ご参照いただきたい。

【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。本日配布した資料は、はじめてご覧いただいたので、また目を通していただき、何かあれば次回の会議で指摘していただきたい。

それでは、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4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1回目の後、第2回目を5月下旬頃、第3回目を7月下旬頃、第4回目を9月下旬頃、第5回目を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、開催の案内をさせていただく。

最終的には、市内循環バス（茶の花号）の見直しを含め、本市としての今後の公共交通の方向性について、会議から提言をいただきたい。なお、この会議は、道路運送法に基づく会議という位置づけであり、今回のような協議事項がない年度においても、公共交通に関する諸報告（循環バスの運行実績の報告など）を行っていくため、年1回は開催していくことになる。

また、会議資料の取扱いについては、本日は第1回目として、公共交通の現状と課題の共通理解を図るといったことで、当日の配布となったが、次回の会議から事前にお届けしたい。

議長 ただいまの説明に対し、何かご質問等があったらお願いしたい。

委員 見直したあと、実際に運行するという方向での検討か、また見直したあと、実際に運行するとした場合、いつ頃を設定しているのか伺いたい。

事務局 スケジュールに沿って順調に協議が進んだ場合、茶の花号の見直しが中心になるだろうが、平成30年度のできるだけ早い時期から運用開始できればといったことを目標として捉えている。

このことから、平成29年度の上半期は、交通会議を中心とした協議、下半期では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用開始といった目標の中で、事務を進めていきたい。

議長 本日の会議で予定された議事は以上ということになるが、この際会議の運営等について、何か委員からご意見等があればお願いしたい。

委員 茶の花号は、路線バスなのか。路線バスと同じように許認可が必要なものなのか。

委員 路線バスもコミバスも同じ路線バスの一つである。路線バスは、基本的に事業者が自己の事業計画を立てた系統であり、コミバスは自治体が走らせたいということで路線を設定して委託している路線バスである。バス事業者とも、許認可を受けなければ走ることにはできない事業である。例えば、茶の花号の系統を伸ばしたいとか、短くしたいとか、経路を変更したいというときは、バス事業者の自己の事業と同じように、事業計画の変更の認可を受けなければならない。

処理期間も、バス事業者の独自だと2箇月、交通会議で協議すると1箇月短縮できる。運賃も、バス事業者独自の事業の場合、原価計算、計算表の提出が必要になるが、交通会議で決まった運賃については、これらが省略できてスムーズに移行できることになる。

このように、交通会議における決定事項は比較的重い決定事項になるが、多様な分野から委員が選出されている会議でまとめあげた議事であれば、手続きにおいて省略できるものもある。それが法律のスキームでもある。

いずれにしても、認可を受けないといけないため、直ぐにやってくれと言われても難しい。交通会議における協議が固まり、合意が得られたあと、バス事業者から路線の申請をしていただき、国の方で認可をして、実際に運行できるようになる。標準処理期間は2箇月であるが、1箇月は短縮できる。

このほか、会議には警察も参画しているため、バスの停留所を設置する際の交通協議においても省略できるものもあるが、道路管理者との協議にも1箇月程度は要するので、こうした一連の手続きを見据えて交通会議を設定していくことも必要である。

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、平成28年度第1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の設置について
- 資料 2 狭山市地域公共交通会議設置要綱
- 資料 3 狭山市地域公共交通会議委員名簿
- 資料 4 狭山市地域公共交通会議のスケジュール（案）
- 資料 5 市内循環バス（茶の花号）の概要
- 資料 6 狭山市内循環バス路線案内（小冊子）
- 資料 7 路線バス案内図（西武バスの狭山・所沢・入間・川越の営業所管内）
- 資料 8 西武の乗合バスルートマップ（小冊子）〈提供：西武バス株〉
- 資料 9 狭山市における公共交通の現状と課題等について
- 資料 10 市内循環バス（茶の花号）の利用実態調査結果