

### 第3回狹山市公共交通会議 会議録

- 開催日時 平成29年8月8日（火）午後1時30分～午後4時15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）、関口委員（副会長）鶴岡委員、坂本委員、  
奥富委員、齋藤委員、岡部委員、片山委員、岡村委員、苅谷委員、  
小河委員、西川委員、塩野谷委員、北田克之委員、北田奈緒美委員、  
吉野委員（16名）
- 欠席者 山内委員、高原委員、藤原委員、高橋委員、飯塚委員、鈴木委員、  
畦地委員、吉田委員、三ツ木委員（9名）
- 代理出席者 山内委員の代理：土谷、高原委員の代理：藤田、藤原委員の代理：  
和気、飯塚委員の代理：森、鈴木委員の代理：坂口、吉田委員の代  
理：神田（6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 17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）の運行の目的、見直しの前提条件、見直しの要  
点及び運行に関する目標値について
  4. 市内循環バス（茶の花号）の現状と課題を踏まえた今後の方針及び具体的  
な対応策について
    - ア 運行ルートについて
    - イ 運行ダイヤとバス停及びその周辺環境整備について
    - ウ 利用促進と運行経費（採算性の向上）について
  5. 公共交通における広域連携と新たな交通手段について
  6. 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

委員の選出団体の一部において、委員の交代があり、前任者は6月30日付けで退任し、後任者は7月6日付けで就任したことを紹介した。

※狭山市地域公共交通会議設置要綱第3条第2項第4号委員のうち、狭山市柏原地区自治連合会の代表

### 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16名、代理出席者6名、合計22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、前回に引き続いて、「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」を議題の中心として、それぞれの課題について協議し、各委員から意見等を伺うこととしており、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

### **議題（1）市内循環バス（茶の花号）の運行の目的、見直しの前提条件、見直しの要点及び運行に関する目標値について**

議長 議題（1）の市内循環バス（茶の花号）の運行の目的、見直しの前提条件、見直しの要点及び運行に関する目標値についての内容については、前回の会議で事務局から説明を受けているが、特に、見直しの前提条件や運行に関する目標値については、しっかりと確認しておく必要があるので、あらためて事務局から説明を受け、そのうえで協議をお願いしたい。

事務局 市内循環バス（茶の花号）の運行の目的、見直しの前提条件、見直しの要点及び運行に関する目標値について、第2回会議で配布した資料7により、以下の点を説明した。

資料7の1ページ、運行の目的は、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であること。見直しの前提条件として、年間の運行補償料の上限を4,000万円程度とすること。2ページで、運行に関する

目標値として、年間の利用者数を86,000人、一人当たりの平均運行経費を465円程度、3ページで、収支比率を25%程度とする目標を掲げたこと。

議長 事務局の説明に対し、あらためて質疑等があったら、お願いします。このことについては、本日の会議で確認を得たいと考えているので、何か、意見等があれば、ぜひお願いしたい。

委員 目標値の中で、利用者数は平成32年度時点で86,000人を目指すとあるが、平成28年度実績よりも高い数値ではあるが、今後、高齢化が一層進んでいく、また運転免許証の返納も進んでいく、そうしたことも踏まえたうえでの予想数値なのか伺いたい。

事務局 年間利用者数86,000人については、第4次狭山市総合計画基本計画において、施策の成果目標として掲げている利用者数であり、総合計画に掲げた数値を挙げている。

委員 ただいまの説明以外に、目標値に関する追加の根拠等があれば、今後の会議の中で説明していただきたい。

事務局 86,000人は、上位計画である総合計画の基本計画に掲げている数値なので、現時点では、これを大幅に上回る、あるいは下回る数値を用いることは避けるべきとの判断から、既定の数値目標を使わせていただいたものである。

なお、委員ご指摘のとおり、今後は、高齢化の進展と、これに伴う高齢者の運転免許証の返納も加速するだろうと思う。よって、今後の利用者数については、利用促進策にも関わることだが、循環バスの利用者も増えるだろうといった期待感もある。毎年の利用者の推移、動向を見極めながら、一つの目標である86,000人を上回るような施策を講じることによって、収支比率をはじめとする目標値の達成にも寄与すると考えている。今後の動向に十分留意しながら対応していきたい。

【他に、意見等なし】

議 長 特に、質疑等がないようなので、議題1の市内循環バス(茶の花号)の運行の目的、見直しの前提条件、見直しの要点及び運行に関する目標値については、資料に示された内容で確認されたということによるのか。

【異議なし】

では、そのように取り扱わせていただく。

## 議題(2) 市内循環バス(茶の花号)の現状と課題を踏まえた今後の方針及び具体的な対応策について

議 長 次に、議題2の市内循環バス(茶の花号)の現状と課題を踏まえた今後の方針及び具体的な対応策についてですが、特に、運行ルートの見直しについては、前回の会議で、交通空白地域の解消と利便性の向上をねらいとするルートの見直しと、路線バスと循環バスのルートが重複しているルートの見直しについて、それぞれ「たたき台」が示され、説明を受けたが、個々の具体的な内容については、前回は未だ踏み込んだ協議は行われていない。

そこで、前回の会議以降、各委員から寄せていただいた意見等も踏まえて、本日、資料3と資料4をあらためて用意していただいたので、運行ルートについては、委員から出されて意見等も紹介しながら個々に事務局から説明を受けたい。その後に、具体の協議をお願いしたい。

事務局 項目ごとに、事前に委員からいただいた意見・要望等を紹介しながら進めていくこととし、先に、検討項目に当てはまらない事項についての意見・要望等に対する市の考え方を説明した。

資料3について

- 1 たたき台作成の根拠について(1ページ)
- 2 循環バス利用者の帰路について(2ページ)  
(往路と復路のダイヤの調整)
- 3 第2回会議の資料3について(3ページ)  
(高齢者の利用状況の把握の必要性)
- 4 循環バス停留場所について(4ページ)  
(身近な公共施設を循環バスの停留所として活用)
- 5 新循環バス運行概要説明について(4ページ)  
(市民への周知)

5 ページの第 5 回会議（平成 29 年 10 月下旬）以降について、及び新循環バス運行後の評価については、議題の 4 その他の中で説明させていただく。

次に、議題の中のア. 運行ルートについては、資料 3 の 6 ページにあるように、1 のルートの見直しに関連しての意見（狭隘な道路や運向上危険な場所の回避、車両制限令に留意）や、資料 4 にあるように、循環バスの運行事業者からも意見が寄せられていること。

特に、車両制限令については、資料 5 により道路幅員と車道幅員の考え方を説明した。現行の循環バスの車両幅は 2.08 m であることから、必要車道幅員は双方向道路で 4.66 m、一方通行道路で 2.58 m、道路幅員については路肩部分を 0.5 m ずつとり、双方向道路で 5.66 m、一方通行道路で 3.58 m の幅員が必要となる旨を説明した。他の意見等については、それぞれのルートごとに説明させていただく。

議 長 前回以降、各委員から寄せられた意見等について、事務局から説明があったが、この説明について、特に、資料 3 及び資料 4 の総括的な部分について、何か質疑等があったらお願いしたい。

委 員 循環バスは全部で 8 コースあるが、通勤・通学コースについては、今回の見直しのたたき台の中に入っていない。見直す考えはないのか。経費の試算で示されているように、基本運行経費は 377.23 円／キロとしているが、年間の総運行距離は 8 コース全体で何キロくらいか。また、利用人員で見ると、年間利用者数の約半数は通勤・通学コースの利用者であるが、1 便当たりの平均は 4～5 名で、16 から 18 便あっても各コースとも便によって利用者に差がある。そうした利用者データはあるか。こうした便数の実態に合わせて見直しを行えば経費を抑えられ、他の見直しにその分の経費を充てられるのではないかと思うが如何か。

議 長 個々のコースに関しては、この後、個別に質疑等をいただくので、ここでは、トータルの話について、事務局で答えられるものがあればお願いしたい。

事務局 平成 28 年度の決算ベースで、年間の総走行距離数は 119,277.65 km となっている。資料 7 の 7 ページに記述しているが、年間の運行

経費の総額約4,700万円から車両減価償却費や自動車税など、ルートの変更の内容に影響を受けない経費を除いた合計を年間の総走行距離数で除した額がキロ当たりの基本運行経費で、資料にあるとおり、377.23円/kmである。

これから、コースごとに協議していただくが、コースによっては、延長、削減、廃止といった「たたき台」となっており、キロ当たりの基本運行経費377.23円をベースにして、延長した場合で、何キロ延長となるから合計で幾らかかるというように、見直しの内容に合わせた運行経費の増減を算出していくことになる。その結果として、運行補償料の上限とした4,000万円の中で対応できるかということが、大きな議論になると考えている。

指摘された点は、コースごとの便数を実態に合わせて調整すればもっと有効な見直しができるのではないかとといった趣旨と思うが、今後の議論の中では、そうした観点も含め、この「たたき台」の実現性等について、各コースの関係性にも留意しながら見直しを進めていく必要があると考えている。

今後、こうしたことも念頭に置きながら協議をいただき、事務局としても合わせて考えていきたい。よって、現段階では総走行距離と基本運行経費の考え方のみの説明とさせていただき、協議が進む中で、事務局としての考えを示していきたい。

委員 車両制限令に関する資料5について、2ページの図の表題が「車両制限令に基づく道路幅員の考え方」とあり、図の下の説明にも「必要な道路幅員の考え方」とあるが、ここではいずれも「道路幅員」ではなく、「車道幅員」が正しいのではないか。道路幅員という場合には、路肩部分も含めた幅員が必要になる。勘違いしないように留意したほうがよい。

事務局 車両制限令の考え方は、＜車道幅員+1m（路肩0.5m×2）＞が道路幅員として必要であるということ。資料の誤りである。

#### 【他に、意見等なし】

議長 ここからは、個々のルートについて、一つひとつ協議をお願いしたい。議題(2)のアの部分である。前回会議の資料7の8ページから、併せて、資料8の運行ルートの地図等も参照しながらお願いしたい。

最初に、交通空白地域の解消と利便性向上をねらいとするルートの見直しであります。①の水富循環コースの広瀬台地域及び入間市方面へのルートの延長について、本日配布した資料4について、事務局から説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

- 交通空白地域が解消される反面、コース全体の所要時間が現在の55分から相当延長になることによる影響をどう評価するか。
- 広域連携の観点から、野田モールまで延伸する場合、バスの転回スペース、バスの停留所設置及びモール利用者の安全確保が図れるか。
- 野田モールまで延伸し、バスの回転場所が確保できれば、往復同一経路にすることで、現行の一部において、往路又は復路の一方のみの利用となっている現状が解消されるが、バス停の新設・廃止が調整できるか。

議長 本日の運行ルートの検討については、個々のルートについて、この場で最終確認をしようとするものではなく、未だその段階でもない。

本日の会議でいろいろ出された意見等を踏まえ、あらためて事務局で内容を精査し、必要であれば修正等を加えて、あらためて見直し案を作成し、次回の会議に提示させていただくことを予定している。

それでは、①の水富循環コースの広瀬台地域及び入間市方面へのルートの延長について、意見等があればお願いしたい。

委員 ヤオコー狭山店前の広瀬交差点のところを路線バスが運行しているのなら、すべて目的地まで循環バスで行かなくとも路線バスに乗り換えるという発想はできないか。ルートの延長によって、コース全体の所要時間が現行の55分から相当延長になるとの指摘もある中で、例えば、狭山市駅方面に向かうのであれば、広瀬台から水富方面へ向かうのではなく、広瀬の交差点で循環バスを降りて、路線バスに乗り換えるといった救済策や利用を促す発想があっても良いと思うが如何か。

事務局 ヤオコー狭山店前の広瀬交差点付近での路線バスと循環バスの接続は可能と思われる。現在の路線バスは、狭山市駅から新富士見橋を経由して、つつじの団地あるいは飯能方面へ運行している。現状では、ヤオコー狭山店前の広瀬交差点から広瀬橋、入間川小学校脇を通り国道16号へ出る路線バスのルートはない。

今後、狭山市駅上諏訪線が供用開始になれば路線バスのルートも変わるのかもしれないが、現状では広瀬橋を渡っている路線バスはないので、もし接続となれば、つつじ野から狭山市駅に向かう路線バスに交差点若しくはその手前で乗り換えてもらうことが考えられる。

また、稲荷山公園駅方面に向きたい場合は、路線バスがないので、多少時間はかかるが、稲荷山公園駅に向かっている通勤・通学コース、水富循環コースを利用したほうが行きやすい。狭山市駅西口と結ぶのであれば、路線バスに乗り換えたほうが効率的のように思う。

こうした接続等の問題も、今後の協議の中で、どのような方法がよいのか、路線バスとのダイヤ調整も要する問題であることから、運行事業者である西武バスとも十分な協議が必要になってくる。

よって、この場で結論を出すのではなく、そうした意見があるということを含んで、今後の協議の中で、再度、その辺りも併せて検討してみたいので、ご意見として承っておきたい。

委員 水富循環コースについては、前回の会議でも申し上げたが、水富地区は縦長の地域なので、これまで継ぎ足しを繰り返して現在に至っている。前回の会議で、日生（広瀬台）の方を回る案が示されたが、地元は大賛成であった。入間市方面への延長案についても同様である。

しかしながら、日生のほうから既存の路線を通るとなると、距離的にも横長になり、市役所や駅に行くのに、今よりも時間が長くかかることになる。循環バスの数が限られている状況の中で、路線バスとの乗り継ぎを含め、2コースくらいに分けて検討できないだろうか。

距離や時間が延びると、利用者も減ってしまうのではないかといった懸念もあるが、見直しの方向性としては、地域も賛成している。

議長 路線バスとの接続をも念頭に置きながら、検討をお願いしたい。

事務局 水富循環コースに関する補足説明になるが、コース延長のたたき台の中で、笹井から野田のショッピングモール方面へ延長するという、いわゆる広域連携を先取りしたようなたたき台をお示ししたが、過日、



キーテナントのベルク野田店の店長に面会し、具体的に申し入れをさせていただいた。

入間市は、既に仏子駅の方から同モールまで乗り入れる新設ルート案を交通協議会に提示し、協議を進めている段階で、乗り入れについては入間市のほうが先行している状況にある。

実施に当たっては、ショッピングモール利用者の安全確保が第一であることから、大駐車場に直接乗り入れるのではなく、同じ敷地内の比較のお客様の利用が少ない駐車スペースで回転させていただき、バス停そのものは、県道を挟んだ向かいの西武入間病院前に路線バスのバス停が設置されていることから、そこに並べる形で循環バスのバス停を設置し、ここで乗り降りしていただくといった方向について、ベルクとしても協議していただけることになっている。よって、この内容について、交通会議で合意が得られれば、実現の可能性は高いと期待しているところである。

加えて、現在は、県道から八木・沢口地区集会所と白鬚神社の方へ回りこむようなルートになっているため、バス停も双方向ではなく、往路又は復路の一方のみの利用に限られている。循環バスなので、本来は、往復同一経路で、バス停も双方向での利用が可能というのが基本であることから、たたき台のとおり、野田モールまでのルートの延長と回転場所の確保が実現するのであれば、八木・沢口地区集会所から白鬚神社方面へのルートをこれまでどおり継続するのか、往路復路の双方向で利用できるようなバス停の設置を考えるのかといった議論が必要となる。地元の意向等も参酌しながら調整を進めていきたいと考えている。

#### 【他に、意見等なし】

議長　それでは、次に、資料7の8ページ、②の奥富循環コースの狭山地域へのルートの延長について、資料8の図面も参照しながらお願いしたい。

事務局　資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

#### <論点>

○ルートの延長区間のうち、イオン狭山店から上奥富地内の間は、狭隘な道路が多いことから、車両制限令の基準をクリアできるか。

○交通空白地域が解消される反面、コース全体の所要時間が現在の35分から相当延長になることによる影響をどう評価するか。

委員 ここでは、ルートの特長にかかるとだけの特長になるのか。たつき台の中には、同じ奥富循環コースにおける一部縮小・廃止という点も含まれているが、これについては別のところで検討するのか。

議長 ここでは、②のルートの特長に絞って特長をお願いし、一部縮小等に係るとのものについては、後ほど特長していただく。

委員 狭山ケーブルテレビの交差点を左折し、県道中新田入間川線を西進し、入間川東小学校北側の信号手前を右折とあるが、そこから現在工事中の埼玉石心会病院に向かう道路は非常に狭い。この道路は、学童の通学路にもなっているので、県道を霞野坂の交差点まで進み、そこを右折して市民会館の方へ向かうルートを検討していただけないか、提案したい。

事務局 ご意見として伺っておく。この場で決定するのではなく、本日の意見等を踏まえて再度検討させていただきたい。

委員 資料4にも車両制限令のことが記述されているが、特長するルートの現況幅員は確認しているか伺いたい。(狭隘といわれる道路の幅員について)

事務局 車両制限令の基準に照らしてどうなのかという議論になると思うが、特長するルートの中で、最も狭隘な道路幅員は4mという状況であった。

委員 車両制限令の基準では、市街地区域内の道路では、道路幅員が5.66m以上、車道幅員で4.66m以上となり、市街地区域外の道路では、道路幅員が5.16m以上、車道幅員で4.16m以上となるが、現状は、これよりも狭い。

よって、車両制限令の中でこれを認定できるかどうかということになるが、道路管理者として判断するために、現地確認や交通量を確認したりして、検討していく必要があると考えている。

議 長 たたき台は、車両制限令に照らしてすべて詰めたものにはなっていないと思うので、再度よく詰めていただき、場合によっては必要な修正もあり得るということ。

【他に、意見等なし】

議 長 それでは、次に、資料7の9ページ、③の堀兼循環コースのあぐれっしゅ元気村までのルート延長について、資料8の図面も参照しながらお願いしたい。まずは運行事業者側からの意見等について説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。同じ堀兼循環コースの二つの事案につき、運行事業者の意見は、まとめて説明した。

③の堀兼循環コースのあぐれっしゅ元気村までのルート延長について  
<論点>

○より安全な場所にバス停が新設できるか。県道沿いではなく、施設内への設置が可能か。

④の堀兼循環コースの中新田集会所方面へのルート延長について  
<論点>

○集会所の広場は、主に施設利用者の駐車スペースとなっている現状において、運行に支障がなく循環バスの転回場所が確保できるか。

○延伸区間が長い割りに交通空白地域の解消に寄与しないのではないか。費用対効果は。

議 長 はじめに、③の堀兼循環コースのあぐれっしゅ元気村までのルート延長について意見等があればお願いしたい。

【委員からは、意見等なし】

議 長 この件については、J Aとは協議をされているのか。

事務局 あぐれっしゅ元気村の所管は、現在は、J Aいるま野の本部の取り扱いになっているようだが、狭山支店の地域管理課が窓口になってお

り、過日も打ち合わせをさせていただいたところである。

当時の関係者は人事異動で交代されているが、事案は引き継がれている。基本的に、市民の利便性もさることながら、あぐれっしゅ元気村に足を運んでいただく、いいきっかけになるだろうということ、さらには、東京狭山線沿いということで交通量も非常に多い中で、新しくバス停を設置するに当たっては、より安全な場所への設置といった指摘もあるので、あぐれっしゅ元気村の駐車場内に停留所を設けたらどうかということで、JAからも提案・要望をいただいている。

よって、その方向性が固まれば、実現に向けてのJAとの調整も加速するのではないかと考えている。こうしたことから、たたき台は、東京狭山線からあぐれっしゅ元気村の駐車場に入り、駐車場の東側辺りにバス停を設置し、そのまま道なりに北進し、東京狭山線にもどるというルートになっている。駐車場の中にバス停を設ける方向については、交通会議の中でルートについての合意が得られれば、その方向で調整が進むものと期待しているところである。

議長 この場合も、やはり帰りの足の確保の問題があるだろう。

現状では、次のバスが来るまでに3時間くらい空くことになる。資料3でも同じような委員の意見が出されていたが、その辺りもよく調整していただく必要があると思う。

委員 資料8のCとDの図は別々に描かれているが、これは合体するのか。Cは、あぐれっしゅ元気村へのルート延長、Dは、中新田方面へのルートの延長のたたき台だが、もともと、堀兼循環コースは1つなので、合体して一つの図として考えてよいのか。

事務局 たたき台として、堀兼循環コースにはルートの延伸案が二箇所あったということ。よって、あぐれっしゅ元気村へのルートの延伸、中新田方面へのルートの延伸のどちらかを実施するのか、両方とも実施するのかといった議論をお願いしたい。

議長 次に、④の堀兼循環コースの中新田集会所方面へのルート延長について意見等があればお願いしたい。

【委員からは、意見等なし】

事務局 堀兼循環コースに関連して、前回までの会議でご提案をいただいていたベルクベスタ狭山店への乗り入れについて、その後の状況を説明した。バス停は、現状の東中学校前でなく、買い物対策、高齢化等の状況から、日々の生活の利便性を考えて、ベルクの敷地内まで乗り入れることについて調整できないものかという提案であったが、さっそく会議の後、ベルクを訪問し、店長に面会して状況を説明させていただいた。結果、地域貢献、地域の活性化、利便性の向上の観点から、市民のためにとということで、前向きに検討していただけることになったので、お店側と警察の方で特に問題がないということであれば、実現の可能性が出てきたと思っている。具体的なバス停の位置やルートの問題もあるが、交通会議の中でその方向性が出れば、具体的な話として調整していきたいと考えている。

< 休 憩 >

議 長 それでは、次に、資料7の10ページ、⑤の入曽東循環コース、通勤・通学コース（入曽駅）の東急狭山団地経由のルートの延長について、資料8の図面も参照しながらお願いしたい。まずは運行事業者側からの意見等について説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。同じ入曽東循環コースの二つの事案につき、運行事業者の意見は、まとめて説明した。

⑤の入曽東循環コース、通勤・通学コース（入曽駅）の東急狭山団地経由のルートの延長について

< 論 点 >

- 一部、道路幅員が狭隘な箇所があり、車両制限令の基準をクリアできるか。
- ルートの延伸に伴い、所要時間が延長となり、通勤・通学コースの運行回数にも影響が生じることになるが、交通空白地域の解消と利用者の利便性のどちらを優先すべきか。

⑥の入曽東循環コースのあぐれっしゅ元気村、特別養護老人ホームオリブ方面へのルート延長について

< 論 点 >

○一部、道路幅員が狭隘な箇所があり、車両制限令の基準をクリアできるか。

○特別養護老人ホームの敷地内では、展開するスペースの確保はできない。他に適地が見出せるか。

議 長 はじめに、⑤の入曽東循環コース、通勤・通学コース（入曽駅）の東急狭山団地経由のルートの延長について、意見等があればお願いしたい。

委 員 通勤・通学コース（入曽駅）については、他の循環コースに比べても利用者が多いルートである。西武フラワーヒルから入曽駅までのルートで所要時間は現状15分位かかっているが、ルートを延長すると、今よりも時間がかかることになる。誰しも自分の家の近くにバス停があることは望ましいことだが、たたき台のように、東急狭山団地の一条通りをいちばん東側まで延長すれば、それなりに費用も時間もかかる。通勤・通学者はできるだけ早く駅に行きたいと思っている。途中までとできないか。

事務局 たたき台は、一条通りのいちばん東側まで延ばす案になっている。地域の要望も出されているルートであるが、車両制限令に照らしてみると、最も狭隘なところは二条通りで5.20mの幅員である。基準は、5.66mなので、このたたき台に実現性があるのかどうかを検証する意味で、現地をしっかりと確認し、法的にも問題はないと、あるいは道路管理者としての判断の中で、認定できる道路であれば、このたたき台を活かしていきたいと思うが、委員ご指摘のとおり、延長すれば、それなりに時間を要することになるので、市民の利便性の向上という意味において、延長するのが良いのか、これ以上時間を延ばすのはどうなのかという点を含めて議論していく必要があると考えている。貴重な意見として承っておき、今後の検討に活かしていきたい。

議 長 次に、⑥の入曽東循環コースのあぐれっしゅ元気村、特別養護老人ホームオリーブ方面へのルート延長について意見等があればお願いしたい。

委員 入曽地区においては、野菜を売っている農家も多い。また、車で移動する人も多い中で、入曽東循環コースにおいて、あぐれっしゅ元気村まで延長するのはどうかと思う。

議長 意見として伺っておきたい。

委員 今回のルートの見直しで関心を持って見ているのは、循環バスと既存の路線バスとのコラボレーションで、相乗効果でバスの利用率を上げるにはどうしたらよいかという点であり、既存のバス路線をもっと活用したらどうかと考えている。

水富循環コースのところでも指摘したが、既存の路線バスのバス停で循環バスを接続できればアクセス性がもっと向上するのではないか。入曽東循環コースも、上赤坂の先にある西武バスの専用折返し場まで延長して接続できれば、川越や所沢へのアクセス性が向上し、便利になると思うがどうか。

事務局 ご提案の内容は、西武バスの川越営業所管内の上赤坂にある折返し場のことだと思うが、そこまで循環バスを延長して西武バスに接続させることについては、市民の利便性の向上という点を優先させるのか、あるいは公共交通の充実という観点から、まずは空白地域を無くそうということなのか、さらには費用対効果すなわち延長した場合に、利用が見込まれる世帯がどれくらいあるのかを検証する必要がある。

確かに、循環バスが路線バスと接続すれば便利になるかもしれないが、延長する区間に利用していただく家屋・世帯が、連たんしてなく、畑道を空車のまま運行するようでは非効率になるので、全体の話の中で考えていかなければいけない問題だと思う。一方で、広域連携という問題もあると思うので、今後、詰めていく中で、そうした意見もあったということを踏まえて検証はさせていただくが、実現性という点で如何なものか。ご意見として承っておきたい。

#### 【他に、意見等なし】

議長 それでは、次に、資料7の11ページ、⑦の入曽西循環コースの水の地域（三商、武蔵藤沢駅折り返し）へのルートの延長について、資料8の図面も参照しながらお願いしたい。まずは運行事業者側からの意見等について説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

- 踏切通過に伴う定時運行への影響はないか。
- 道路運送法上、入間市との協議・調整は必要か。
- 入間市境から武蔵藤沢駅までの間に、バス停の新設要望があった場合、どう対応するか。

議長 ⑦の入曽西循環コースの水の地域（三商、武蔵藤沢駅折り返し）へのルートの延長について、意見等があればお願いしたい。

委員 入曽地域は、意外に広くて、どちらかという水野の上のほうは西武池袋線を利用した方が近い自治会が多く、これまで自治会長会議の中でも、何とか池袋線と新宿線を結んだルートができないかといった意見も出ていた。しかしながら、コストや所要時間の問題もあるので、十分検討したうえで対応していただいた方がよい。

議長 検討に当たっては、ただいまの意見についても考慮されたい。

委員の代理委員 道路運送法上、入間市との協議、調整は必要かという点については、明確なルールはない。例えば、入間市に乗り入れるから、この交通会議に入間市役所の職員を参加させないといけないとかいうルールはないが、調整はしておいていただいた方がよいと思う。入間市側の停留所は、武蔵藤沢駅だけをイメージしているのか。

事務局 今のところ、狭山市の循環バスとして、停留所の設置は、武蔵藤沢駅のほかは市内に限って考えているが、入間市側からバス停新設の要望があった際は、どう対応するかということが論点になると考えている。

委員の代理委員 武蔵藤沢駅だけであるなら、一般的に駅への需要、駅からの需要で考えれば、狭山市民が利用することが殆どだと思うので、事前に若干調整していただければよいというレベルだが、その後、入間市側に停留所を幾つも設置するようなことになれば、もう少し踏み込んで調整することが、よりベターな対応と考える。



【他に、意見等なし】

議 長 それでは、次に、資料7の12ページ、⑧の入曽東循環コースの市役所までのルート延長（又は、ルートの新設）について、資料8の図面も参照しながらお願いしたい。まずは運行事業者側からの意見等について説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

- 交通空白地域が解消される反面、コース全体の所要時間が相当延長となることによる影響をどう評価するか。
- ルートの延伸に係る経費が最も高額となることから、他のルートの見直しや現行の運行回数等への影響が回避できるか。
- 狭山市駅東口だけでなく、市役所も経由するルートにすると、片道しか利用できないバス停が生じてしまうが、問題はないか。
- 循環バス以外の交通手段はないか。

議 長 ⑧の入曽東循環コースの市役所までのルート延長（又は、ルートの新設）について、意見等があればお願いしたい。

委 員 市役所までのルートの延伸については、どこからか要望が出されているのか。西武新宿線が平行して運行している中で、途中のバス停利用者もいるかもしれないが、単に狭山市駅と市役所ということを考えれば入曽駅から西武新宿線を使っただけということの方が現実的ではないか。既存の循環バス利用者からすれば、時間的にも今よりも掛ってしまうということを見ると、無駄な延伸ではないか。

これについては、別の意見もあろうが、個人的には実施しない方が良いと考えている。

事務局 これは、単に狭山市駅東口へとか、市役所へということよりも、小林コーセイの前を中心とした富士見地区が交通空白地域であり、路線バスも運行されていない。ご指摘のとおり、「西武新宿線の入曽駅から狭山市駅までの一区間電車に乗れば云々」との見方もあるが、それはそれとして、このたたき台のルートの沿線にお住まいの世帯が非常に多いが、移動手段としての足がないのも事実である。

よって、交通空白地域を解消するという視点で、県道を一直線だが、狭山市駅や市役所方面へのルートの新設・延長の要望も多かったため、このようなたたき台を作らせていただいたもので、主には、交通空白地域を解消することがねらいだということをご理解いただきたい。

- 委員 経費的にも325万円余を要し、上限4,000万円の多くを占めてしまうので、委員の指摘もよくわかる。しかしながら、入曽地区の人口は35,000人もいる。事務局が説明したように、交通空白地域の解消というねらいもあるので、できるだけ考慮していただきたい。相当の費用がかかり、全体の見直しに要する費用に占める割合も大きいことを考えると申し訳ない気持ちもある。

【他に、意見等なし】

- 議長 次に、資料7の13ページ、路線バスと循環バスのルートが重複しているルートの見直しであるが、はじめに①の水富循環コースの見直し（稲荷山公園駅～狭山市駅西口間の廃止）について、本日配布した資料4により、事務局から説明されたい。

- 事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

○狭山市駅方面を目的地とする場合、循環バスから路線バスに乗り継ぐ必要があることから、継続を配慮したダイヤ編成は可能か。

- 議長 ①の水富循環コースの見直しについて、意見等があればお願いしたい。

- 委員 前回の会議でも申し上げたが、市役所経由を見直すということになった場合、役所の用事があったときは、すべて地区センター経由でというように、将来的に役所の仕事の方針も変わっていくのか。役所そのものに用事がある人にとっては、そのためのルートとして定着してきたわけなので、廃止ではなく、見直し案を再度検討していただきたいので、意見として述べておきたい。

【他に、意見等なし】

議 長 次に、②の柏原循環コースの見直し(循環コースの廃止)について、本日配布した資料4により、事務局から説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

○路線バスと重複した循環バス路線を廃止するも、一部に循環バスの単独ルートが含まれていることから、新たな交通空白地域が生じる可能性があるが、対応をどうするか。

議 長 ②の柏原循環コースの見直しについて、意見等があればお願いしたい。

委 員 前回の資料に、「運行便数も11時と15時の時間帯を除き、1時間に1本が運行されています。」とあるが、どこで調べたものか。こちらで調べたところでは、狭山市駅西口からサイボクナム行きでは、10時16分発のあとが12時33分発、午後は14時12分発のあとが16時10分発、サイボクナム(柏苑)から狭山市駅西口行きでは、9時41分発のあとが12時56分発、午後は13時44分発のあとが15時47分発と、時間帯によっては2～3時間の空白がある。

周辺には、軽費老人ホーム柏苑、特別養護老人ホームさやま苑、青い実学園といった施設があり、施設利用者の利用も多い。また、智光山公園の東にある老人福祉センター宝荘へ行くバスも無くなってしまふなど、不便な場所になってしまう。

運行事業者の意見には、「茶の花号の廃止によって、路線バス利用のお客様が增加すれば当該路線の収支改善につながります。」とあるが、空白の時間が埋まらなければ、減れば減っただけで、路線バスの収支改善にはつながらないのではないか。

議 長 地域としては、存続という意見が多いということか。

委 員 これまで、路線バスの空白の時間を循環バスが補ってきた経緯を考えれば、路線バスの空白が埋まらずに、ただ循環バスを廃止することでは理解が得られない。

事務局 会議資料を作成した時点での路線バスのダイヤに関する資料は、平成16年3月改正のものを使用した。それによると、サイボクハム行きは11時台と15時台を除けば1時間に1本は運行していることになっていた。(平成17年3月に一部改正があったとの発言あり。)最新の資料に基づいて再度検証しておきたい。資料作成時点では、一部時間帯を除き、1時間に1本は運行していることから、路線バスを有効に活用していただくということ、併せて、運行事業者には路線バスの増便を要請していくという考え方であるが、現状を捉えて検証してみたい。

委員 路線バスのダイヤと接近しているところの循環バスのダイヤが1本無くなるのは止むを得ないことだが、路線バスの空白時間がそのまま、循環バスが無くなるのは問題である。

委員の代理委員 時刻表の件であるが、狭山市駅西口発のサイボクハム行きについては市の説明のとおり、11時台と15時台を除けば1時間に1本は運行されている。一方で、サイボクハム発については、9時40分発の次が12時55分であり、3時間以上空いている。往路と復路では、空いている時間が異なっているが、路線バスの空白時間を循環バスで埋めていると思っている。

#### 【他に、意見等なし】

議長 次に、③の奥富循環コースの見直し(ルートの一部廃止及び変更)について、本日配布した資料4により、事務局から説明されたい。

事務局 資料4により、市内循環バスの運行事業者の意見等及びその論点を説明した。

<論点>

○一部、道路幅員が狭隘な箇所があり、車両制限令の基準をクリアできるか。

議長 ②の奥富循環コースの見直しについて、意見等があればお願いしたい。

委員 至聖病院前の路線バスと競合しているところについては、問題はないと思うが、そのあとの前田から南に向かうルートについては、前田の北側の地区は既存のバス停を利用できるが、南側の地区はサンパーク奥富か奥富公民館のところまで歩かなければならなくなる。

ルートの一部廃止の中で、前田住宅入口というバス停に関わる方々から、存続の希望が多くあった。この件について、奥富地区センターから運行経費の見直しについて、自治会長会議で報告してほしいとの話があったため、たたき台ということで報告させてもらったが、その後、該当する地域の方々から署名が届いたので、内容を確認した後、交通防犯課の事務局に提出した。追加を含めて77世帯からの要望である。サンパーク奥富に近い前田住宅入口のバス停を生かすようなルートにしてほしいというものである。

全面的な廃止は困るということではなく、運行経路の中で、前田住宅入口というバス停だけでも活かしてもらえないかという要望であり、ルートの変更の中で、そちらを通るルートが可能かどうかという点を再度検討していただきたい。

事務局 ただいまの意見も参考にしながら、車両制限令の基準も踏まえ、再度、検討してみたい。

委員の代理委員 運行事業者の西武バスであるが、ルートの見直し等に係るたたき台を踏まえて、資料4にあるように、当社の方で検討させていただいた。見直しの前提条件等も示されているが、運行経費を現状どおりとしなければ、現状の乗務員数、車両数で運行することはできないと考えている。

削減の3項目を合計しても約380万円程度で、逆に経費が増えるほうは相当数あり、全部を盛り込むことはできないだろう。もし、これらのすべてを盛り込もうとするなら、今、3往復しているところを2往復にするとかの変更を行ったうえで、全部を盛り込むのかなど、そうしたことも検討しながら、交通空白地域の解消、利便性の向上につなげていく必要があると考えている。

#### 【他に、意見等なし】

議長 ここまで、たたき台として示させていただいた、交通空白地域の解消と利便性向上をねらいとするルートの見直しの8コース、路線バス

と循環バスのルートが重複しているルートの見直しの3コースについて、いろいろと意見を伺ってきたが、それぞれの案件については、地域から出ていただいている委員にあつては、地元に戻って説明をされたうえでの本日の意見と思うが、これ以外に、こういうルートを作ってほしいというような地域の意見があつたらお聞かせいただきたい。

委員 公共バスの利用目的としては、病院に通う方、買い物のために使う方が多いと思う。特に、買い物については、日々の食品の買い物のため、食品スーパーへ買い物に行けるルートをとということで、前回、前々回も会議の中で、スーパーのできるだけ近いところにバスを止めることはできないかと要望したが、実際に、ベルクと調整していただいているとのことで有り難く思っている。

また、あぐれっしゅ元気村については、野菜だけでなく、弁当や肉類も販売しているので、食品スーパーと考えれば、利用者はもっと増えると考えている。日々の生活に役立つバス路線という視点で検討してほしい。

委員 いろいろなコースが決められたり、廃止になったりする。前回の会議でも確認したことだが、ノンステップ対応のバス停はどれくらいの比率で設置されているか。対応できないところも含めて現状をお聞きしたい。

委員の代理委員 具体的なところは、資料として持ち合わせていない。条件としては、スロープ板が出せるところがあればということで運行している。バス停近くで、譲歩していただければ、多少バス停から離れた位置でもスロープ板を出して対応させていただくことになるが、今後、運行経路の見直し等に合わせたバス停の選定の段階で配慮していきたい。

#### 【他に、意見等なし】

議長 他に、特に意見等がないようなので、いろいろ委員から出された意見、さらには運行事業者からの意見を踏まえて、運行コースの見直しのたたき台を精査したうえで、運行コースの見直し案を作成し、次の会議に提示させていただきたい。

次に、議題（２）のイの部分であるが、前回会議の資料７の１５ページから１６ページをお願いしたい。

運行ダイヤとバス停及びその周辺の環境整備について、まず、委員から予め出された意見また運行事業者からの意見について、事務局から説明されたい。

事務局 資料３の４ページ、循環バスの停留場所については、今後ルートが決定した段階で停留所の位置を決めていくことになるので、提案のあった公民館、地区センター、集会所といった施設を停留所とすることについては、候補地の一つとして検討していきたい。

議長 各委員より、意見等があればお願いしたい。

【特に、意見等なし】

議長 運行ダイヤとバス停及びその周辺の環境整備については、資料に示した内容について、今後、さらに具体的な検討を進めていくこととしたいがよろしいか。では、そのような取り扱いにさせていただきます。

次に、議題（２）のウの部分であるが、前回会議の資料７の１７ページから１８ページをお願いしたい。

利用促進と運行経費（採算性の向上）について、まず、委員から予め出された意見また運行事業者からの意見について、事務局から説明されたい。

事務局 資料３の６ページ、循環バスの利用促進策に関連して、ポイントカードの交付については、カードの管理方法や交付方法を工夫し、過度に運転手の負担とならないように配慮されたい。また回数券の発券、定期券制度及びシルバーパスの導入については、発券・販売方法などを工夫するとともに、定期券やシルバーパスについては、容易に視認できるよう工夫されたいといった点については、それぞれ十分に留意または配慮していく。

資料４の７ページから、ポイントカードの交付、回数券制度、定期券制度、及び特別乗車制度の見直し等について、運行事業者の意見及び論点を説明した。

### ポイントカードの交付について

#### <論 点>

- ポイントカードの交付については、安全運行に支障のないよう、管理方法や交付方法を工夫する必要がある。

### 回数券制度について

#### <論 点>

- 回数券の券種をどう取り扱うか。
- 券種を金種別に増やすと作成費用が余計にかかるため、平均的な利用運賃をベースに、1乗車に有効な乗車券を回数券のような形式で販売する方法はどうか。  
例えば、6枚で1,000円、12枚で2,000円で販売する方法はどうか。同じ区間を高頻度で利用されている方は利便性が高まる。

### 定期券制度について

#### <論 点>

- 循環バスは、路線バスに比べて運行回数及び運行本数が限られていることから、割引率を高くしないと利用促進に繋がらないのではないか。
- 定期券の発売場所について、どこまで市民の利便性を配慮できるか。
- 平均的な利用運賃をベースに、1乗車に有効な乗車券を回数券のような形式で販売する方法はどうか、例えば、6枚で1,000円、12枚で2,000円で販売する方法はどうか。同じ区間を高頻度で利用されている方は利便性が高まる。(再掲)
- 金額設定次第では、運賃額が安い100円などでは割引にならず、運賃額の高い区間では高くなることから、利用者の動向によっては減収に繋がるのでは。

### 特別乗車制度の見直し等について

#### <論 点>

- 75歳以上の高齢者を無料とした場合、収入への影響が大きいので、慎重な議論が必要。



- 運転免許証返納者への対応についても、施策を実施する目的や割引等を受けられる基準を明確にするなど、一般利用者への配慮が必要。
- 特別乗車証に有効期限を設け、利用者動向を把握するとともに、不正利用の防止を図る必要。
- 運賃の取り扱いの変更に際しては、事前に周知徹底が必要。

議長 これらについて、各委員より意見等があればお願いしたい。

【特に、意見等なし】

議長 利用促進と運行経費（採算性の向上）については、資料に示した内容について、今後、さらに具体的な検討を進めていくこととしたいがよろしいか。では、そのような取り扱いにさせていただく。

### 議題（３）公共交通における広域連携と新たな交通手段について

議長 次に、議題３の公共交通における広域連携と新たな交通手段についてですが、先ほどの運行ルートの見直しと合わせて、これからの公共交通のあり方という点では、この交通会議から提言をしていただく部分と考えている。

資料７の２１ページから２６ページでの部分であるが、これについても、予め委員及び運行事業者から意見等をいただいているので、まず事務局から説明していただきたい。

事務局 資料３の７ページ、近隣市との情報交換による検討の必要性については、所沢市、飯能市、入間市及び狭山市の近隣４市で連絡会議を設置し、情報交換を行うとともに、公共交通における広域連携について協議を進めていること、また小型のワゴン車等の検討については、現状３台のバスで、１日５６便をダイヤ調整により運行している中で、利用者の少ない昼間の時間帯だけ小型のワゴン車等に対応することは、新たな環境整備に係る経費等も要することになるため、運営面からみても困難であること、さらに、タクシー利用への一部補助については、「デマンド型タクシー」にも繋がる提案であり、市民の移動手段の確保策としては有効な交通手段であるが、循環バスや路線バスへの影響、実施に向けての条件整備や調整事項も多岐にわたるため、先進事例等も参考にしながら調査研究していきたいこと、それぞれにつ

いて説明した。

議長 ただいまの説明を含め、公共交通における広域連携と新たな交通手段について、各委員より意見等があればお願いしたい。

委員の代理委員 デマンドタクシーについても、結局のところ、自治体が負担することになる。市の税金から補填する。一方で、路線バスは、バス会社が自社の経営の中で、運行している。

確かに、デマンドタクシーを導入することで、利便性は飛躍的に高まるが、自治体の財政がもたなくなるときに、公共交通が無くなってしまおうというような事態が想定される。やり方としては、交通空白地域のみをターゲットにデマンドタクシーを導入して、バスに乗り換えてもらうといった取り組みを行っている県内の自治体もあり、路線バスとの棲み分け・共存を図っている事例もあると認識している。

委員の代理委員 各地の公共交通会議に出席する中で、さいたま市の例では、交通空白地域に対してデマンド型タクシーとして、10人乗り以下のワゴン車を導入している。収支比率は40%でかなり率が高い。そのために、自治体、住民、自治会の方々が協力し合っている。利用促進のためのチラシを配ったり、ポイント制を導入し、地域温泉の経営者と交渉し、入湯券を交付するなどの工夫を行い、収支比率40%以上を維持している。これからは、そうしたことも考えていかないといけないだろう。

もちろん、さいたま市でもコミュニティバスが走っているが、交通空白地域に対してはデマンド型タクシーを2箇所に対応している。政令市だから体力があるのかもしれないが、相当工夫している。

近隣市とも連携しながら、工夫を凝らし、空気を運ぶようなコミュニティバスではなく、タクシーの活用も考えてほしい。

東松山市や志木市が行っているデマンド型タクシーは、本来のデマンドではなく、タクシー券の補助である。デマンドを実施するためには、新たに乗り合いの許可を要し、オペレーターも必要なので、余計な費用もかかる。ところが、タクシー券だと通常のタクシーを使っただけ、補助することができる。有効な手段でもあるので、そうした点についても検討していただきたい。

【他に、意見等なし】

議長 広域連携と新たな交通手段の検討につきましては、資料に示した内容をベースに、公共交通会議の提言の中に盛り込むという形でまとめていきたいと考えている。

**議題（４）その他**

議長 他に、意見等が無いようなので、最後に、議題（４）のその他について、事務局から何かあったらお願いします。

事務局 今後の地域公共交通会議のスケジュールについて、資料２により以下のとおり説明した。

本日の第３回目の会議のあと、会場の都合等から多少の前後もあると思うが、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と考えている。

なお、１１月以降において、概ね以下の諸手続きが必要となるが、今後の進捗状況を踏まえて対応していく旨を説明した。

- 警察及び道路管理者（運行ルート、バス停留所設置位置）、循環バス運行事業者（運行ルート、ダイヤなど）、運輸支局との運行内容の最終調整
- 市としての調整
- 市議会との協議、利用者や市民への情報提供①
- 循環バス運行事業者による見直し変更費用の積算、運賃表の作成
- 市としての決定（最終確認）
- 地域公共交通会議で「決議（合意）」
- 循環バス運行事業者に対し、地域公共交通会議の会長から「協議が整っていることの証明書」を交付
- 循環バス運行事業者による監督官庁（関東運輸局埼玉運輸支局）へ許可申請・届出
- バス停留所の整備、車両機器等の準備
- 市議会への報告、利用者や市民への情報提供②
- 路線案内（ルートマップ）の作成・配布

また、補足事項として、以下のとおり説明した。

＜補足事項＞

◎ 今後の手続きを円滑に進めていくためには、まずは見直し後の運行ルートを早めに確定させる必要があること。

ルートが確定しないと、

- ・ダイヤが作成できない。
- ・バス停留所の設置位置や方法も確定できない。
- ・運行経費や見直し変更に要する費用が積算できない。

◎ 地域公共交通会議の設置要綱において、委員の任期は、附属機関としての各種審議会等の委員の任期に準じるとともに、地域公共交通会議の協議事項及び課題解決策の運用開始の目標年度（平成30年度）を勘案して2年と定めており、平成29年度以降も継続していくこととしていること。

なお、道路運送法に基づく地域公共交通会議であることから、特段の協議事項がない年度においても、市内循環バスの運行実績等の報告、これに対する意見交換や、公共交通に関する情報交換等を行うことになるので、会議そのものは常設であること。

議 長 ただいま、事務局から今後のスケジュール等について説明があったが、これについて、またこれまでの全般を通して、この際、委員から何かご意見等があればお願いしたい。

【特に、意見等なし】

議 長 特に、意見等が無いようなので、ただいま説明のあったスケジュールに基づいて、次回の第4回の会議に向けての資料等も用意させていただくので、引き続き、よろしくをお願いしたい。だいぶ時間が超過したが、以上で議事を終了します。

事務局 以上で、第3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 第2回狭山市地域公共交通会議で提示した資料に関する委員の意見・要望等及びこれに対する市の考え方

資料 4 第2回狭山市地域公共交通会議で提示した資料に関する市内循環バス（茶の花号）の運行事業者の意見

資料 5 車両制限令（抜粋）及び関係資料

**※以下の資料は、第2回会議で配布した資料で、本日の傍聴者の閲覧資料に加えてあります。**

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