

第4回狹山市公共交通会議 会議録

- 開催日時 平成29年10月3日(火)午後1時30分～午後3時30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)、山内委員、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、
高橋委員、苅谷委員、飯塚委員、小河委員、西川委員、鈴木委員、
畦地委員、塩野谷委員、北田奈緒美委員、三ツ木委員、吉野委員
(21名)
欠席者 高原委員、藤原委員、北田克之委員、吉田委員(4名)
代理出席者 高原委員の代理:藤田、藤原委員の代理:和気、
北田委員の代理:佐々木(3名)
市側出席者 神山市民部長
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 15名
議題等
1. 会長あいさつ
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(案)について
ア 第2回会議で示された市内循環バス(茶の花号)の運行ルートの見直し(たたき台)に対する車両制限令の基準について
イ 市内循環バス(茶の花号)の運行ルートの見直し(案)について
3. その他

会議の経過、質疑等の内容

1. 会長あいさつ
2. 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21名、代理出席者3名、合計24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、会議は、「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（案）について」を議題の中心として、とりわけ、市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（案）について協議をお願いし、各委員から意見等を伺うこととしており、地域的かつ全市的な課題に対する協議の場であることから、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）の現状と課題を踏まえた今後の方針及び具体的な対応策（案）について

議長　それでは議事に入ります。

まず、議題（1）のア、「第2回会議で示された市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（たたき台）に対する車両制限令の基準について」、事務局から説明をお願いします。

事務局　それでは、「第2回会議で示された市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（たたき台）に対する車両制限令の基準について」、お手元の資料1と第2回会議でお示した、たたき台の図（第2回会議資料8）でご説明します。第2回会議資料8をご用意ください。

【資料1及び第2回会議資料8に基づき、説明】

議長　ただいま、「第2回会議で示された市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（たたき台）に対する車両制限令の基準について」、事務局より説明がありましたが、本日は、都市建設部の部長、吉野委員もおられますので、何か、補足がありましたらお願いします。

委員 車両制限令の基準は、基本的に守っていただきたい。
道路管理者の立場としては、基準を満たした道路でバスを運行して
いただきたい。なお、バスの運行時間の制限や交通整理員の配置、
徐行運転などの措置を講ずることで、特例的に認定していく場合も
あるが、そうした検討を行う以前に、基本的な基準を守っていただ
きたい。

議長 ただいまの事務局並びに都市建設部の説明に対し、何か、ご意見、
ご質問、不明な点などがありましたらお願いします。

【特に、意見等なし】

議長 続きまして、議題（１）のイ、「市内循環バス（茶の花号）の運行
ルートの見直し（案）について」ということで、前回までは「たたき
台」ということであったが、今回は「見直し案」ということで、資料
等も提示されているので、これについて、事務局から説明をお願いします。
ます。

事務局 それでは、第２回会議で提示した「たたき台」に対する各委員のご
意見や道路管理者の車両制限令に照らした見解等を踏まえて見直し
案を作成したので説明させていただくが、現段階では、これに係る運
行経費等は考慮していない。

以下、A3判の資料2により、各循環コースの見直し案について、
順次説明した。

①水富循環コースの見直し（案）について

- ア． 広瀬台地域における交通空白地域の解消を図る。
- イ． 路線バスとのルートの重複を回避する。
- ウ． 広域連携を実現する。
- エ． 往路又は復路の片側一方のバス停留所の解消を図る。
- オ． 通勤通学稲荷山コースは、利用実態を踏まえ現状維持とする。

②柏原循環コースの見直し（案）について

- ア． 路線バスとのルートの重複を回避する。
- イ． 日常生活における利便性の向上と広域連携を実現する。

- ③奥富循環コースの見直し（案）について
 - ア．狭山地域における交通空白地域の解消を図る。
 - イ．路線バスとのルート重複を回避する。
 - ウ．柏原循環コース及び堀兼循環コースと統合する。
 - エ．車両制限令の基準を満たしていない道路を運行することとなるルートの見直しは行わない。

- ④堀兼循環コースの見直し（案）について
 - ア．奥富循環コース（南回り）及び堀兼循環コースと統合する。
 - イ．日常生活に関わりの深い施設等へのアクセス性の向上を図る。
 - ウ．循環バスの折り返しに必要な十分な回転スペースが確保できないルート延長は行わない。

- ⑤入曽東循環コースの見直し（案）について
 - ア．日常生活に関わりの深い施設等へのアクセス性の向上を図る。
 - イ．車両制限令の基準を満たしていない道路を運行することとなるルートの見直しは行わない。
 - ウ．循環バスの折り返しに必要な十分な回転スペースが確保できないルート延長は行わない。

- ⑥入曽西循環コースの見直し（案）について
 - ア．広域連携を実現する。

議長　ただいま、事務局から各ルートの見直し案について、一通り説明があったが、あらためて、一つずつみていきたい。まず、はじめに、水富循環コースの見直し（案）について、資料は、2～3ページですが、何か、ご意見、ご指摘、ご要望等があったらお願いしたい。

委員　2ページのウの項に「広域連携を実現する」とあり、入間市の野田にあるベルク野田店まで延長、乗り入れし、入間市のコミュニティバスとの接続についても協議を進めていくと記載されているが、目標として、どれくらいの段階になったら協議が進んでいくのか、今の段階でわかれば教えていただきたい。

事務局 ベルク野田店までの延長、乗り入れについては、委員お話のとおり、入間市でも仏子の方からベルク野田店まで乗り入れるルートを考えている。狭山市は、まだ会議の中で方向づけがされていない段階であるため、正式なアプローチはできていないが、水面下では、ベルク野田店の店長とも面会し、入間市で進めていることに関連し、狭山市も笹井の方からベルクまでの延長、乗り入れを実現したいといった話をさせていただいた経緯がある。その中では、地域貢献といった考え方の下で、ベルクとしても協力したいという意向が示されている。

入間市は、起終点の扱いの中で、ベルクの敷地内に配車（発着）場所を設ける考えであるが、狭山市は、循環バスの折り返し地点という考えである。バス停については、西武病院前に路線バスのバス停があり、同じ位置に入間市のコミュニティバスのバス停が設置されることになると思われるので、狭山市もベルクの敷地内で折り返すことができれば、入間市と同じバス停を活用できることになるので、事務レベルでは、両市のコミュニティバスのバス停が一つの統一したものとして利用できればといったような話もしている。

まずは、この会議で、方向性について決定していただいた後、本格的にアプローチしていきたい。そうブレることなく、ベルク野田店及び入間市のご了解がいただけるものと考えているが、状況に応じて会議の中で報告させていただく。

委員 ルートの見直しについて、水富循環コースに限らないことだが、1運行当たりの距離の延長はどれくらいになるのか。1運行に係る走行距離が延びることによって、現行の運行回数を維持することは難しいと想定している。

現行の運行回数を維持しながらルートの変更を行うのか、走行距離が延びる分、新たに車両やダイヤも見直ししながらルートの変更を考えていくのか、どういう対応を考えているのか伺いたい。

事務局 見直しに伴って走行距離が延びることはご指摘のとおりであろう。現在、西武バスの担当者と事務レベルの協議を行っているが、見直し案のとおり実施した場合には、おそらく、経費的にも車両1台分くらいは増えるのではないかと話している。

まだ、実際に案の確認ができない中で、どれくらい距離が延びるかという試算はすべきとも思うが、効率的に作業を進めるためには、ある程度、見直しの方向性が確認できた段階でということで西武バ

スとも話をしているところである。その中で言われていることは、現状3台のバスで全ルートを実行しているが、1台相当の運行距離が増えるのではないかということである。

さらに、見直しに当たっては、一つの目安として運行経費の負担額は年間4,000万円を上限とする扱いをしている中で、おそらく距離が延びれば相応の運行経費も必要になるし、それに見合った利用促進ということで、利用される方が極端に増えれば運賃収入も増えて、いわゆる収支の差が埋まり、収入が増えればこれに見合った見直しもできるだろうが、現段階ではそこまで見えない。

少なくとも、この案の方向性が見出された段階で西武バスと協議しながら、なるべく現状の目標値に収まるような見直しを行っていく必要があると考えている。

この案の是非について、各委員のご意見等を伺いながら、具体性、実現性のある見直し案に近づけていきたい。

議長 今の説明のところ、当然、ルートが延長になる。そういう中で、見直し案が固まるとともに、最終的には経費の試算もしていくわけだが、その点との取り合いはどう考えているか。

要は、端的に言えば、例えば今回と次回辺りで見直し案が固まったとして、経費の方はいつ頃わかるか。

事務局 担当者レベルでは、距離がこれくらい延びるから経費もこれくらい増えるといったことで、これまでの会議において、1km当たりの運行経費を約377円という基準で示しているので、総延長ということなら延長距離にこれを乗じれば算出できるが、案が固まっていないことや西武バスの担当者に試算を依頼しているところなので、次回の会議の中では幾らくらい増額になるかといった、ある程度近い形でお示しできると思う。

議長 そうすると、考え方としては、この見直し案を次回辺りまでに固めていく、そういう中で、今度は当然経費のことも考慮して、最終的には見直し案も今回提示されたものから、若干の変更もあり得るということも頭に入れておいていただく必要があるということか。

事務局 そのとおりである。先ほどの課長の説明にもあったように、この案は、総経費からみてクリアしているものではなく、基本的には前回の「たたき台」から一步進んだ「見直し案」にはさせていただいたつもりである。

今回は、各ルートの問題や課題を洗い出して、それをクリアするためにはどうしたらよいか、例えば、柏原循環コースと奥富循環コース統合であるとか、また堀兼循環コースとの統合であるとか、新しい道路を使った形、また日常生活に密接に関連する施設を巡るといったような、これまでの会議で出された意見や要望等を加味した状況で案を考えるとこうなりますということを優先させていただいた。

会長が指摘されたように、そうは言っても、運行経費は4,000万円限度、3台の車両でとなれば、見直しにも限界があるので、今の状況の中でクリアできるものを選択していかなければならないと思う。その際に何を優先していくかという点が最も重要になる。

今日は、それぞれの案に対するご意見、それにはプラス・マイナスの意見もあると思うが、それらと、西武バスの試算も踏まえて、次回の会議では一定の枠の中での実現性のある案をお示しできればと考えているので、ご理解をいただきたい。

委員 水富循環コースについて、ベルクの野田店までの延長は、地元としてはスーパーに行けるので良いと思うが、循環バスのUターンスペース、駐車スペースは入間市も検討しているようだが、ベルク方面から笹井の交差点、バイパスに出るまでに一般車両を含め、大変な渋滞である。相当な時間がかかることは想定されているか。

一般車両も大勢の人が買い物に来る。バスを止めるスペースも一般のお客が止めるスペースとなるのか。交差点までの間が渋滞すると、バスのダイヤにも影響が出るのではないかと思うが、この点は、検証しているのか。あるいはこれから検証するのか。

事務局 検証するのか、しないのかということについては、現状においては検証していない。広域連携となると、どうしても基幹となる道路を縦断、横断することがあるので、あとで出てくる武蔵藤沢駅への接続についても、国道を横断することになり、駅から戻ってくる際に所沢方面へ右折する車両が多く、渋滞するのではないかということも言われている。しかしながら、そこを何とか通過しない限り広域連携は実現しない。確かに、ダイヤどおり定時運行が確保されなければ意味がな

いわけで、この点は、西武バスともよく協議していきたいと考えている。

なお、ベルク野田店との関係については、ベルクを利用されるお客様への影響は回避しなければならない。安全確保を図ることは大前提の話なので、現時点で店舗側をお願いしているのは、店舗前の大駐車場よりも西側にあるベルク敷地内の比較のお客様の利用が少ない駐車場があるので、そこで転回してくるといった調整を進めているところで、入間市も同じ場所での対応を考えており、一般の大駐車場での転回は考えていない。

また、委員ご指摘の笹井交差点の混雑の影響をどう回避するかという点も大きな問題だと思うが、今この場で議論しても難しいので、そうした意見もあったということを念頭におきながら、関係の方々との協議調整を進めていきたいので、ご理解をいただきたい。

【他に、意見等なし】

議長 次に、柏原循環コースの見直し（案）及び奥富循環コースの見直し（案）について、資料は、4～8 ページですが、何か、ご意見、ご指摘、ご要望等があったらお願いしたい。

委員 8 ページの柏原循環コースと奥富循環コース（北回り）の見直し（案）だと、市民会館から狭山市駅西口までの間がつながると理解してよいのか。地元の自治会の定例会において、この件を話題にしたところ、ぜひ回してほしいという意見が多く出された。

事務局 当初のたたき台の中には、霞野坂の交差点から狭山市駅西口までの区間はなかったが、意見として、狭山市駅西口までの運行を望む声も多かったので、生活に密接に関連した施設等へのアクセス性の向上といった考え方から、駅の西口まで延長する案とした。また、埼玉石心会病院の敷地内で回転することもたたき台には無かったが、医療機関への接続、さらにはイオン狭山店への接続も現在調整中であり、総じて、距離が長くなるが、生活に密接に関連する施設へのアクセス性の向上が図れていると考えているので、この案をお示ししたが、これがすべて総経費からみて実現できるというものではない。あくまで、これまで出された意見や要望等を踏まえるとこうなりますという案になっている。地元から、この案について意見等があればさらに参考に

させていただくが、この間に西武バスからおおよその経費の試算も出てくると思う。

次回の会議では、この案を全部実施した場合は、これくらいの経費増になるといったこともお示しできると考えている。よって、この案は、固まったものではないということをご理解いただき、地元を下ろす際は、この点をご注意願いたい。

委員 柏原地区の地元の住民からは、路線バスの空白時間のところだけでも循環バスを残してくれないかといった要望もあったが、これは市全体で考えなければならないことなので、柏原地域だけでどうのこうの言うこともできない。

そこで伺いたいのが、新ルート该案が示されているが、実際にこのルートの所要時間がどれくらいかかって、ダイヤがどうなって、料金がどうなるというものは、いつ頃に出るのか。いずれにしても、このまま行けば柏原循環コースは廃止になるので、住民には「廃止」という報告をしなければならない。その場合、代替案ではないが、奥富地域を回るというルートもあるといったときに、その説明もしなければならない。「こうなるようだ」という曖昧な説明では、現ルートが廃止に近い状態なので、ある時期には、はっきりした説明をしないといけない。このため、「いつまでに」といった点を考えてほしい。

加えて、奥富ルートの資料(図)は、柏原地域の者にとっては、ここに何があって、どこの交差点云々と言われても分かりにくい。もっと大きな図面で分かりやすくルートを明示してほしい。

事務局 いろいろご指摘をいただいたが、所要時間、ダイヤ及び運賃については、先ほどの同様のご指摘をいただいた際に同様のお応えをしたが、経費については、仮に、この案で実施したとしたらということで、いま試算をしていただいているので、その点は後刻お話できると思う。

所要時間については、過日、事務局が普通車で実走したところ片道45分かかったので、ルートを1周してくると1時間30分くらいかかると想定している。

これが、現状と比べて長く感じるのか、これだけの施設をまわるのだから、我慢できる許容範囲かという点は、利用される方々の判断になると思うが、少なからず今よりも延びて往復で概ね1時間半は見込んでおく必要があると考えている。

これがいつまでに決まるのかということは、ある程度この会議の中

で方向づけができた段階でということになるので、現段階では、本日お示した案に対するご意見やご要望等を地元に戻って確認していただくということ、そしてあくまで、この案は、決定した案ではなく、まだまだ全体枠の中でスリム化を図らなければならないといったことが前提としてあるので、次回の会議では、それらも勘案した案が示せればとよいと思っている。

分かりやすいルート、拡大図といったご要望については、もう少し詳細なものはできると思うが、今日お示したルートは、それほど分かりづらくはないのでは。サンパーク奥富についても、柏原の方々からもアンケートの中で何とか接続してほしいといった要望も出ていたが、これもクリアしている。また、買い物対策として商業施設のイオン狭山店、医療機関として埼玉石心会病院を加えているし、狭山市駅と新狭山駅の二つの駅も結んでいるので、交通機関へのアクセス性も向上も図れる。

要は、長くなる所要時間が許容の範囲かどうか、経費的にどうかが一番のポイントになるだろう。これらの点を含めて地元を下ろして意見等を伺っていただきたい。

委員 分かりやすい図面ということで説明があつたが、私自身も奥富の前田住宅がどこにあるのか分からない。柏原で今まで茶の花号を利用している人は、ほとんどが75歳以上の高齢者で、そうした高齢者に説明することになるので、できるだけ丁寧に説明してあげないと、かえって不安になると思う。そういうことで、「分かりやすい図面」をお願いしたもの。

議長 事務局で用意してほしい。

委員 今回示された案は、これまでのいろいろな意見や要望等を取り込んでいただいた非常に良い案だと思う。

買い物で、循環バスを利用したいという地域住民は、食品スーパーに行くこともできるし、病院へのアクセス性も向上する。また奥富の人がサイボクに行くときも、現状では狭山市駅まで出て路線バスを使っているが、案では、奥富からサイボクまで片道20分から25分程度で行けるようなルートであり、利便性も向上する。コースとしては長いので、これからの協議の中で、ルートがカットされないか心配だが、できる限りこの案のまま最後まで残してほしいと思っている。

【他に、意見等なし】

議長 次に、堀兼循環コースの見直し（案）について、資料は、9～10ページですが、何か、ご意見、ご指摘、ご要望等があったらお願いしたい。

【特に意見等なし】

議長 次に、入曽東循環コースの見直し（案）について、資料は、11～12ページですが、何か、ご意見、ご指摘、ご要望等があったらお願いしたい。

委員 堀兼の上赤坂地区は、全くの交通空白地域である。この地域の方が利用するルートとしては、ほとんどが入曽駅を利用している。たたき台の段階では、上赤坂地域から入曽駅までのルートができて喜んでいましたが、回転する場所がないという理由で見直し案ではカットされてしまい、大変残念である。何とか復活していただけないか。

通勤・通学者は、入曽駅まで行っている。この地域としては、それ以外にルートはない。路線バスもなく、寂しい空白地帯になっている。

先日、自治会長会議の場で「たたき台」について説明したが、その場の延長で、地区からも要望として正式にあがってきているので、ぜひ、再考をお願いしたい。延長のルートとしては、上赤坂の交差点を右折して特別養護老人ホームのオリーブまで行く案になっているが、そこまでの延長要望はなく、直線部分さえ運行していただければという要望である。

事務局 この場で、再考しますとか、しませんというのは難しい。委員が指摘されたことの趣旨は理解できるが、前回の会議の中でも別の委員からオリーブの先までさらに延長して、西武バスの専用折り返し場があるので、そこまでつなげられれば川越や所沢へのアクセス性も向上し、広域連携、路線バスの活用という点も考えられるのではないかといった意見もいただいた。

仮に、そこまで延長したとしても、費用対効果の面で、連たんした住宅が無いので循環バスの利用も見込めない。やはり、これだけの距離を延長するからには、延長した分の運行経費もかかるので、それに見合ったというか、若干でもこれをカバーするような利用が見込める

のならば運行してもよいが、西武バスの専用折り返し場まで延長すると、工業地域でほとんど民家がないので難しいと考えている。

当初、この案を提示した理由は、ルートの上赤坂店があり、店舗の駐車場で回転することについて協議・調整を進め、実現の方向で動いていたが、その後、閉店となってしまった。当該地での回転を想定して「たたき台」を作成した経緯があり、オリーブについても、駐車場はあるものの常時安定的に回転できるスペースの確保ができないので、見直し案から外さざるを得なかった。現行の循環バスが十分に余裕をもって回転できるスペースは、このルート上では見出せないというのが現状である。

地元として、回転場所が見出せば検討の余地もあろうが。地元からそうした意見があるということは今後の会議の中で議論はしてみたいが、現状では、いま、お話したような難しさがあるということをご理解いただきたい。

委員 先日の地元自治会の定例会で出された意見だが、12ページの「たたき台」では、入曽駅から県道を通り、市役所方面へ向かうルートが示されていたが、見直し案ではカットされている。富士見二丁目の会長も傍聴に来ている。当該ルート案を復活していただけないか。

事務局 当初は、「たたき台」として示したルートであるが、先ほどから話が出てるように、運行経費の問題で、既存の路線の見直しについては、極力配慮していかなければならないと思っているが、新しいルートは、それがイコール新規路線ということになり、その分がそのまま増額となる。これを生かすためには、どこかをスクラップしないといけない。まさにスクラップアンドビルドの考え方の中では、ルートの新設イコールビルドなので、その分、運行経費を抑えるためには、この新設路線は断念せざるを得ないが、当該地域は交通空白地域を抱えているため、資料の凡例としても示しているように、現段階では確定していないが、送迎バスの活用で入曽駅と狭山市駅を結ぶことができないか、水面下では調整を行っているところである。

送迎バスの活用は、全国的にも路線バスやコミュニティバスでも補えないところに民間の送迎バスを活用していくといったものであり、あらゆる手段を活用して、市民の移動手段を確保していこうとするものである。もう少し時間をいただいて、実現の方向性が見えてきた段階で、これをオープンにして、地域の方にもご理解をいただきたいと

考えている。

委員 たたき台のところで、東急狭山団地内の一条通りから二条通りのルート案が示されていたが、9月中旬に東急台関係のいわゆる水野方面の自治会長5人の連名で要望書が提出された。8月末に入曽公民館長を含めて検討して要望を出させていただいたもの。今回の見直し案で、この要望がそのままおったということで、一条通りと四条通りをつなぐルートになっている。大変有難いことである。

【他に、意見等なし】

議長 次に、入曽西循環コースの見直し(案)について、資料は、13～14ページですが、何か、ご意見、ご指摘、ご要望等があったらお願いしたい。

委員 過日、市民文化課から説明があったが、平成32年に新しい交流施設が開設し、循環バスが止まるという予定になっているが、見直し(案)として示された図において、当該施設はどの辺りになるのか。

事務局 入曽東循環コースの見直し(案)の図において、入曽駅の東側の県道所沢狭山線の脇に白く空いている土地が確認できると思うが、ここが旧入間中の跡地で、新しい施設ができる予定である。

議長 循環バスは、施設まで行かないということか。

事務局 施設まで乗り入れが可能かどうか、検討していくということ、今後の検討である。

委員 各コースの見直しにおいて、買い物難民といわれる方たちの利便性の向上ということで、いろいろ示していただいたが、公共施設へのアクセス性の向上も、今回の見直しの理念に位置づけられているので、このことについてもきちんと実施していただきたい。

現在、第4次障害者福祉プランの作成年度に当たり、会議が開かれているが、今年7月に、知的、精神、身体の障害のある方の中から、無作為で1500人を抽出し、アンケート調査を実施した。48.9%の方から回答をいただいた。その中で、外出時に困っていることを聞

いたところ、①介助者がいないと外出できないが26.3%、②バスや鉄道その他交通手段が利用しにくいと23.2%で、前回の第3次のときは19%だったので、4%くらい増えているので、この辺りもよく加味してほしい。

コースの変更とともに、バス停についてもノンステップバスによって、車椅子でもそのままスムーズに乗車できるように、こうした整備も必ずやっていただきたい。そうした要望が実際に出されているので、よろしくお願ひしたい。

事務局 同様の意見は、前回の会議でも頂戴しているが、ノンステップバスの更新については、予算の問題もあるので、現有車両の減価償却の推移も見ながら、計画的に更新していきたいと考えている。

また、コース変更に合わせたバス停環境の整備についても、前回の会議で車椅子が利用しにくいバス停の現況を問われた際、明確な答弁ができなかったが、その後、西武バスの狭山営業所で調べてもらったが、現行で車椅子での利用が難しいと思われるバス停は10箇所あるそうで、これらのバス停については、今回のルートの見直しに合わせてバス停の状況も検討しなければならないテーマになっているので、その折に、いま申し上げたように、乗りづらいバス停がどれくらいあるのか、そうした現況も確認しながら、可能な限り、車椅子の方でも安心して乗り降りできるようなバス停環境の整備に努めていく。

また、委員からあった第4次障害者福祉プランの見直しについては、交通防犯課も庁内の検討委員会のメンバーになっているので、福祉プランに位置づけられた計画の具現化に向けて、いろいろな課で協議が進められると思うので、そうした意見も参考にしながら対応していきたい。

【他に、意見等なし】

議長 本日提示された見直し（案）について、一通り見てきたが、全体を通じて、何かご意見等があればお願ひしたい。

委員 堀兼地区の中に、シャルマン地区若しくは青下地区があり、川越に隣接している地区である。当該地区の方々は、通勤、通学、買い物のほとんどが南大塚や川越の方へ出向いている状況にある。こうした地区を堀兼循環コースに加えるということには無理があるので、川越の

循環バスのルートに加えてもらえないかと考えている。すぐ隣が川越市なので川越の循環バスがどこまで来ているか分からないが、検討の要望を行ってほしい。

事務局 シャルマン地区、青下地区については、地域の要望の話をいただいた翌日に現地を実走してみたが、中新田や上赤坂と同様、距離が長い割には利用が見込めないところで、利用したいと考えている方からすれば運行するにこしたことは無いが、やはり運行経費、採算性の問題を考えるとどうか。

青下にあるコンビニを回転場所として活用したらどうかといった意見もあったので、そこも含めて現地を確認したが、その先への延長は厳しいと感じた。シャルマンから南大塚駅までは1キロ弱の距離だが、循環バス又はシャトル便を運行してほしいとの地元の意見もあったと記憶している。

議長 今回の委員の話は、川越市のコミュニティバスを狭山市まで延伸できないかということだと思うが。そういうことを川越市と協議をするなり、働きかけをしてもらえないかと、工業団地日高線が川越市までのびているので、川越市のコミュニティバスが狭山市の方へ延伸できないかということでは。

事務局 川越市も面積が広いので、採算性の問題が大きいと思う。

議長 これまで、川越市とそうした話をしていないと思うので、機会をみて、話をしてみたらどうか。

事務局 さっそく話をしてみたい。結果は、次回の会議で報告したい。

委員 入曽東循環コースの見直し案における堀兼地域の旧堀兼学校給食センターから北西に延びる道路を通るルート延長の件であるが、事務局からファミリーマートが閉店になり、回転場所が確保できなくなったから見直し案から外したとの説明があったが、需要があるけど断念とのこと。もう少し先に進むとタクシー会社があったと思う。所在地は川越市になってしまうが、そうした民間の事業所を活用させていただくといったことは検討できないか。需要があるのに、回転する場所がないから断念するのでは残念である。このルートを見直し案の対象

に乗せられるのであれば、お願いしたい。

議 長 次回までに検討しておいてください。

委 員 今日で4回の会議を行った。各委員からいろいろな意見が出される中で、事務局は苦慮しながらこうした見直し案を出されたと思うが、私たちは自治会の方から代表で出席させてもらっており、狭山市には8つの連絡会があるが、それぞれが地元で説明しなければならない。ここに来ている8つの連絡会の代表の中でも、連合会長でない方もいるので、そういう立場の人が各地区の会長定例会にどう説明したらよいか迷っているところもあると思う。

もちろん、まだ決定していないところで、各地区の会長定例会で説明するのは難しいと思うが、各地区の会長定例会で、今後どれくらいの時期に説明していただけるのか、考えがあれば教えてほしい。

議 長 今の話は、市の方から説明するということか。

事務局 このことについては、前回第3回の交通会議の資料のうち、資料2で今後のスケジュールを示し、説明させていただいた経緯があるが、そのスケジュールからみると、交通会議である程度見直しの内容を確認していただいたあと、市としても調整し、市議会とも協議し、これならいけるという最終的なある程度の方向づけがされた後に、市民にも情報提供していくという手順になっている。

本日晒した見直し案について、今後、決められた枠の中でどう収めていくか、まだ難しい段階なので、このタイミングで風呂敷を広げすぎると期待感が先行するといった状況も考えられるので、もう少し時間をいただき、前述のとおり、次の会議ではある程度絞り込んだという、決められた枠の中で、これならいけるという案を示し、それについて議論をいただくということを考えていきたい。よって、市民への情報提供のタイミングは、もう少し見極めたいと思う。

もう1点、見直しに際しては運行補償料等の全体枠が決められているわけで、4,000万円、車両3台といった現行の中で対応していくとなれば、限界もある。見直し案の全部をこの枠の中で実現するのは困難であるから、枠の中で、見直し案のどこを見直して、どこを残すか、ということが重要なポイントになってくると思う。経費の試算も近く出るので、いくらオーバーしているから幾ら削るために、見

直し案のどこをカットするか、あるいは幾ら余裕があるからどこを延ばすかといったような議論になってくるだろう。

今回、見直しができなかった部分については、次回以降、状況を見ながら検討していくということをしないう限り、この案全部を丸呑みして実施しようとしたら、経費的にも大変なことになってしまうが、会議において、運行補償料が4,000万円を超えても良いのではとか、車両も3台ではなく、もっと増やしても良いのではないかといった方向づけがされれば、それはそれだが、とてもそういう状況ではない。

地域のことは大事だが、全体としてどうなのかという議論をしていただかないと収まらないと思う。

そして、もう少し議論が進むと、次はダイヤの問題である。いま、1日3～4便運行しているが、見直しによってルートは延ばしたものの、ダイヤは減便しなければならないところも出てくるだろう。

このままのルート案だと、長すぎて3台の車両では限界もある。少なくともダイヤは現状維持とし、状況が許せば1便くらい増やしたいところだが、今のままではそれすらできないのではないか。要は、現行の便数が減ってもいいからルートを延長してほしいということなのか、便数は減らしてもらっては困るので、ルートの延長はなくても止むを得ない。そういう話だろうと思う。そうした点を踏まえて、次回の会議に向けての資料づくりを進めたいと思っている。

議長 本日は、一通り見直し案について、説明、さらにはご意見等を伺ったが、今の事務局の説明のとおり、まだまだ経費の面、運行回数など考慮しなければならない点もあるということで、その辺はさらに次回以降、具体的なものが提示されるということなので、その中で、さらに見直し案を絞り込んで精度を高めていくということになる。

そういう中で、本日の見直し案については、地元から出ている委員におかれては、ぜひ地元へ持ち帰って意見等を聞いていただきたい。そして、その意見等は事前に事務局へ伝えていただき、それらを踏まえて次の会議に臨んでいきたいので、よろしくお願ひしたい。

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、以下のとおり説明した。

本日の第４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５回の会議を１１月中旬から下旬までの間に開催したいと考えている。その中で、本日いただいた意見等を踏まえて、さらに見直し案の精度を高め、合わせて運行経費やバス停周辺環境の整備、利用促進策等についてもご協議をいただく予定である。いつもどおり、別途会議のご案内をするので、年末ご多用のことと思うが、ご出席いただくようお願いしたい。

議 長 以上をもって、本日の会議は閉会とさせていただきます。ご協力ありがとうございました

事務局 以上で、第４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 市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（たたき台）に対する車両制限令の基準について
- 資料 2 市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（案）について

※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