

## 第5回狹山市公共交通会議 会議録

開催日時 平成29年11月28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、坂本委員、  
奥富委員、齋藤委員、岡部委員、岡村委員、高橋委員、苅谷委員、  
飯塚委員、小河委員、西川委員、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  
(19名)  
欠席者 鶴岡委員、高原委員、藤原委員、片山委員、鈴木委員、畦地委員、  
吉田委員(6名)  
代理出席者 鶴岡委員の代理:金川、高原委員の代理:藤田、  
藤原委員の代理:和気、畦地委員の代理:平野(4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. 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 第4回会議で提示した市内循環バス(茶の花号)の運行ルートの見直し(案)に係る運行経費の試算について(現行の運行距離との比較による)
  - イ 市内循環バス(茶の花号)の運行ルートの見直しについて(第4回会議で提示した運行ルートの見直し案の修正)
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19名、代理出席者4名、合計23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4回会議で提示した市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（案）に係る運行経費の試算について」、これは、現行の運行距離と見直し案による運行距離とを比較し、運行経費の増減を試算したもので、見直し案による運行経費が増額になっており、現行と相当の乖離が生じていることから、見直し案をどのように修正すれば現行経費に近づけられるかを事務局で検討したもののについて、協議をお願いするものです。それでは、資料1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4回会議で提示した市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（案）に係る運行経費の試算について、お手元の資料1により、ご説明します。

【資料1に基づき、説明】

≪説明要旨≫

現行の1日の総走行距離 325.85 k m

見直し案による1日の総走行距離 395.80 k m      修正後      335.20 k m

1日の距離の増加                      69.95 k m      修正後      ▲60.60 k m

1日当たり運行経費の増加              26,388 円      修正後      ▲22,861 円

年間運行経費の増加                      8,127,504 円      修正後      ▲7,041,188 円

<▲は、修正による削減分>

見直し案を修正した結果（現行との比較）

1日の距離 差し引き 9.35 k m増

1日当たり運行経費 差し引き 3,527 円増

年間運行経費 差し引き 1,086,316 円増

※ 平成28年度運行補償料（決算）38,547,615 円に、上記の年間運行経費の増分 1,086,316 円を加算すると、39,633,931 円となり、見直しの前提条件とした年間の運行補償料 4,000 万円の範囲内に収まる。

議 長      ただいまの事務局の説明に対し、何か、ご意見、ご質問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について」、これは第4回会議で提示した運行ルートの見直し案の修正に当たっての考え方及び具体的な修正後のルートについてであります。まずは事務局から説明をお願いします。

事務局      資料2及び資料3により、市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し案の修正内容について、循環コースごとに説明した。

①水富循環コースの見直し（案）について≪資料3の3ページ参照≫

○広瀬台地域への延伸は、現行ルートの延長として取り扱う。

○狭山市駅上諏訪線と工業団地日高線が交差する狭山市駅入口交差点から市役所までの往復区間は廃止する。

## **②柏原循環コースの見直し(案)について《資料3の4ページ参照》**

- 循環バスの運行ルートがほぼ路線バスのルートと重複している点、また路線バスのダイヤに一部空白時間があるものの、他の地域と比べても日常生活に必要な移動手段の確保が図れていることを勘案し、運行経費縮減の観点からも、第2回会議で提示したとおり、柏原循環コースは廃止する。

## **③奥富循環コースの見直し(案)について《資料3の5ページ参照》**

- 柏原循環コースを廃止する場合、奥富循環コースは西武柏原ニュータウンで折り返すことにする。  
なお、折り返し場所の候補地として、前田地域にあるコンビニエンスストアの駐車場が利用可能かどうか調整していく。
- 柏原循環コースとの統合を見送る場合、奥富循環コースは西武柏原ニュータウンで折り返すこととし、前田農村公園、前田住宅入口を通過するルートを存続する。  
なお、周辺地域に居住する住民から、当該ルートの存続の要望書が提出されているが、見直しを実施した後においても利用者の増加が見られないなど、その動向に変化がみられない場合には、サンパーク奥富で折り返すことなど、奥富循環コース全体のルート短縮を図るための再度の見直し、検討を行うことを実施の条件とする。

## **④堀兼循環コースの見直し(案)について《資料3の6ページ参照》**

- 奥富循環コースの南回りのルートと統合する案について、利用実態や効率的な循環ルートの設定等の観点から、堀兼循環コースの東三ツ木、東三ツ木大沢、沢及び東中学校前までの区間を廃止し、奥富循環コースの南回りを生かして、ベルクベスタ狭山店を経由するルートを設定する。
- 循環バスの折り返しに必要な回転場所の確保については、延長に係る費用対効果の問題とともに、定時運行に支障なく、安定的に利用できる回転場所が見出せない現状にあることから、中新田及び上赤坂方面への延伸は困難と判断している。

○堀兼の青下地区への川越市のコミュニティバスの乗り入れの可能性の協議については、川越市のコミュニティバスは南大塚駅の北側の地域のみで運行されており、川越市も交通空白地域を多く抱えている現状にあることなどから、近隣自治体の協議に応じられる状況にはないとのこと。

(川越市交通政策課)

#### **⑤入曽東循環コースの見直し(案)について《資料3の7ページ参照》**

○東急狭山団地内の1条通りと4条通りを組み合わせたルートの見直しは、地元要望に沿った内容となっているが、見直しを実施した後においても利用者の増加が見られないなど、その動向に変化がみられない場合には、再度の見直し、検討を行うことを実施の条件とする。

○通勤通学入曽駅コースについては、時間短縮及び経費縮減の観点から、ルートの変更は行わず現行と同じルートとする。

#### **⑥入曽西循環コースの見直し(案)について《資料3の8ページ参照》**

○当該循環コースの利用実態及び武蔵藤沢駅までの延伸による経費増等を考慮し、コースの縮小、運行経費の縮減を図ることとし、入曽駅を出て、不老荘を經由したあと、入曽調節地を左折、そのまま南下して県道を縦断し、本堀のバス停へつなぐルートを設定する。

これにより、西の前原、水野本堀のバス停留所は廃止し、入曽多目的広場南のバス停留所は移設することになる。

#### **■その他、循環バスの運行ルートの見直しに関連して**

①狭山市駅東口～入曽駅間の運行ルートの新設について

富士見二丁目自治会から新設の要望書が提出されているが、以下の理由により、今回の見直しの対象から外すこととした。

- ・既存ルートの見直しを優先する必要があること。
- ・当該ルートは、他のコースとの兼ね合いから、新設扱いになること。
- ・距離が長いことに比例し、予算的にも多額の経費を要すること。
- ・新たに車両1台を購入する必要があること。
- ・送迎バスの活用について、引き続き調整を進めていく考えであること。
- ・次の見直しの機会において、優先的に検討すべき課題とすること。

②新所沢駅方面へのアクセス性の向上と広域連携について

西武フラワーヒルから新所沢駅までの間、民間病院の送迎バスの活用について、試行実施の方向で、協議調整を進めていく。

※社会資源の活用としての民間病院の送迎バスの活用については、関東運輸局埼玉運輸支局と協議し、「実施については問題ないが、これをもって狭山市の公共交通の体系が整ったというものではなく、主体が病院である以上、相手の動向にも左右されることから、あくまで補完的な手段であること、公共交通がある以上、そこへの影響を考慮して対応されたいこと、さらには利用者の安全面も考慮する必要がある」といった教示を受けている。

③その他

循環バス（茶の花号）の運行に関連し、以下の点も検討課題として捉えている。

○循環バスの各コースの一日当たりの運行回数を増やすため、毎日運行から隔日運行に変更することについて

○全体経費の縮減及び利用実態を勘案し、通勤通学コースの土曜日の運行を止めることについて

議長 ただいま、事務局から各ルートの再度の見直し、修正案について、一通り説明があったが、もう一度最初から個々のコースごとにみていきたい。まず、資料2の1ページ、水富循環コースの見直しについて、資料3の3ページもご覧いただき、何か、ご意見等があったらお願いしたい。

委員 市役所までの区間を廃止するとなっているが、そうした場合には、市役所に行くにはどこで降りればよいのか。

事務局 慈眼寺の手前に路線バスと同じく「市役所入口」のバス停があるので、そこを利用していただこうと考えている。

委員 バス停から市役所までの間は、坂道であり、手動タイプの車椅子だとかなり大変である。その辺りの困難さなどを考えていただけないか。

事務局 軽々に廃止してよいということではないが、普段から循環バスを利用されていて車椅子であったり、体が不自由な方は大変だと思うが、市役所までの利用の実態や全体経費の状況を勘案すると、たとえわずかな距離であっても縮減を図る必要があり、各コースごとに見直しのポイントをあげた中では、水富循環コースはかなり思い切った見直し案をお示ししている。広瀬台地域への延伸は今回の目玉でもある。

見直しに当たっては、各コースとの均衡にも配慮する必要があると考えているが、これまでも「水富循環コースだけ、なぜ市役所まで延伸しているのか」といったような意見をいただいたこともある。他のコースの市民は、市役所入口か狭山市駅西口から市役所まで徒歩で来ていただいているのが実態であり、すべてのコースにおいて市役所に接続していて、水富循環コースだけ廃止するというものではないということもご理解いただきたい。今回は、全体のルートの見直しの中で、少しでも経費縮減を図る必要があるとの考えで、この区間の廃止を提示したものである。

委員 内容は分かったが、公共施設への利便性の確保ということも循環バスの目的にあるので、私としては、一つのコースのみで他のコースには無いルートだから外すというのではなく、このコースだけでも残すという方向で存続していただきたい。（意見）

議長 意見として、受け止めさせていただく。

#### 【他に、意見等なし】

議長 次に、資料2の2ページ、柏原循環コースの見直しについて、資料3の4ページもご覧いただき、何か、ご意見等があったらお願いしたい。特に、柏原循環コースは廃止という内容になっているが、地元の委員さんから何かありますか。

委員 どうかと言われれば、前回までの会議の中でも申し上げてきたように、路線バスの空白時間帯に1本でもあったほうが良いという要望はある。ただ、全体の経費縮減という方向の中では、路線バスにおいて一部3時間の空白時間帯があるとは言え、本数的にはあるので、あまり無理も言えないと考えている。

なお、この循環コースは、年間5,000人くらいの利用者がいるが、その中には、現在発行されているシルバーパス（特別乗車証）を使って利用している人もいる。そうした人たちは、この制度も利用できなくなってしまうが、止むを得ないことか。いずれにしても、最終的には市の判断で決めていただくしかない。

【他に、意見等なし】

議長 次に、資料2の2ページから3ページ、奥富循環コースの見直しについて、資料3の5ページもご覧いただき、何か、ご意見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2の3ページから4ページ、堀兼循環コースの見直しについて、資料3の6ページもご覧いただき、何か、ご意見等があったらお願いしたい。

委員 資料2の4ページ上段の記述について、「回転する場所がない。」「費用対効果の問題がある。」ということで、上赤坂地域への循環バスの延伸は、今回は難しいとのことだが、回転する場所については、地元の自治会長を含め、いろいろな方に相談したところ回転する場所はある。それが適当な場所かどうかは別にして、安定的に利用できる場所はある。

また、費用対効果については、費用がかかることはわかるが、効果については、どのような根拠で問題があるとするのか伺いたい。地元の上赤坂の自治会長が代表となって要望書が出ている。この地域の通勤通学者は、ほとんどが入曽駅に行くので、入曽循環コースの延長等により、循環バスを活用したいといった趣旨の要望書を提出している。

これに対し、費用対効果の点で問題があると、延伸しても乗る人がいない、少ないといった判断をどのようにされたのか。上赤坂地区は、路線バスや循環バスも運行していない、まさに交通空白地域である。今回のルートの見直しはちょうど良い機会なので、循環バスの活用ができれば、これを利用する人がたくさんいるのではないか。確実に何人乗るとか、大勢の方が乗るといった保証もないが、地元から要望が出るくらいだから期待もできるのではないか。



事務局 まず、「回転場所がある」という話は、はじめてお聞きした。例えば第2回会議では、中新田集会所を折り返し場所とできないかと「たたき台」を示したが、集会所で利用している方々の車がある場合には、うまく回転できないといった運行事業者の意見もあった。

また、上赤坂方面に延長する際の回転場所と考えていた上赤坂のコンビニエンスストアが閉店となってしまうなど、いずれも適当な回転場所と考えていたところが利用困難となってしまった。

そうした中で、いま委員が指摘された回転場所があるのなら、具体的にお聞きしたい。

委員 地図で説明できると良いが、入曽方面から上赤坂方面に向かうと二又に分かれるところがあり、その先に三角地帯の場所がある。そこを回転するということ

したがって、特定の施設で回転するというのではなく、三角道路を運行しながら回転して戻ってくるという考え方である。(川越市の水道タンクのある道路かとの声あり)ぐるっと回っても1分とかからないだろうし、道路幅員の的にも問題はないと思う。

事務局 おおよその場所は特定できた。先回までの会議の中でも、西武バスの回転場所があるといった指摘があり、当該ルートも走行してみたが、工業系の企業が立地しているものの、個人住宅が連たんしていない状況と、そこに行くまでかなりの距離を延長しなければならない。乗車利用が見込まれる住宅が連たんしていれば費用対効果の面でもかなり期待できるだろうと思うが、個々の状況だけで「需要がある」と判断するのは非常に難しいと思っている。

回転場所があるといっても、そこに行くまでの走行距離がどれくらいなのか、その区間にどれくらいの利用者が見込まれるのかということも試算しないと難しいので、この場での結論づけはできないが、ご提案のあった回転場所については、現地を確認のうえ、住宅の立地状況や実現性等を含めて検証させていただきたい。その点については、何らかの形で委員にお返ししたい。

また、中新田、特に上赤坂方面の問題についてご指摘いただいたが、中新田一つとっても、一昨年の乗降量調査では乗り降りが2週間ぐらいの期間で、1～2人といたペースであった。その状態がいいのかどうかということは、全体として評価しないといけないと思うが、少なからず乗降量調査を実施した中では、利用者が極めて少ないと思っ

ている。個々に捉えれば、「循環バスが運行していれば乗る」といった市民も当然いると思うが、運行上はペイできないまでも、相当程度の利用者がいて運賃収入の確保が期待できないと成り立たない話である。その点が「費用対効果」という表現を使わせていただいた一番の理由である。いずれにしても、現状を勘案し、ご指摘の点は、現場をよく見て、運行事業者とも協議のうえ、判断させていただきたい。

【他に、意見等なし】

議 長 次に、資料2の5ページ、入曽東循環コースの見直しについて、資料3の7ページもご覧いただき、何か、ご意見等があったらお願いしたい。

委 員 このコースについては、地元の自治会からもいろいろと要望が出されているが、私も以前の会議の中でも通勤通学コースの距離を長くしてしまうのは如何かと指摘させていただいた。サラリーマンにとっては5分という時間は大事なので、現在のコースを存続させるということは良いと思う。

【他に、意見等なし】

議 長 次に、資料2の5ページから6ページ、入曽西循環コースの見直しについて、資料3の8ページもご覧いただき、何か、ご意見等があったらお願いしたい。

委 員 これまで、豊岡第一病院方面からの道路に突き当たるまで運行されているルートを、入曽調整池のところで左折して多目的広場の脇を通り、運行距離を短くすることで、時間短縮、経費縮減にもなるので、これでよいと思う。

事務局（補足説明）

入曽西循環コースについては、委員が話されたような視点から、ショートカットするといった修正案を提示したが、入曽調節池を左折、南下してクランクの道路を本堀方面へ向かうルートであるが、クランクの部分が車両制限令に照らして幅員がクリアできるか道路管理者と協議を行っているところである。今後、運行事業者とも協議し

ていくが、万一、状況的に難しいとなれば、現行どおりのルートとせざるを得ないので、予め承知しておいていただきたい。

#### 委員の代理委員

現行のコースと見比べると、武蔵藤沢駅まで延伸することになっており、入間市のバスとも連携できるようになるのか。いま現在の状況を踏まえて今後どうなるのか。

事務局 これまでの状況において、入間市との連携という点では、水富循環コースの野田モールでの連携、入曽西循環コースの武蔵藤沢駅への接続、この2点が入間市との連携という考え方に基づく案となっている。

ご指摘の武蔵藤沢駅への接続については、現状では、入間市の方が野田のモールへの接続を年明けから実施する方向で準備を進めているので、この野田モールへの接続が先行することになる。

武蔵藤沢駅への接続については、まだ入間市の方はプランにないので、その後の広域連携の必要性については、両市のコミュニティバスを接続できないかといったことを事務レベルで話題にしている程度である。よって、武蔵藤沢駅への接続については、狭山市の方が先行することになるが、延伸した場合、入間市民から市境から武蔵藤沢駅までの間にバス停の新設要望が出るかもしれない。早い段階で、広域連携が実現できるよう努力していきたい。

委員 資料2の7ページにある「狭山市駅東口～入曽駅間の運行ルートの新設について」であるが、このルートは、今回の見直しの対象から外すということだが、富士見二丁目自治会からは熱い要望が出されている。今後は優先的に検討していただきたいが如何か。

事務局 資料2の7ページにゴシックで記載した理由により、今回は見直しの対象から外すこととしたが、次の見直しの機会には優先的に検討していくこととしたい。

次の機会とは、この度の見直しに合わせて、道路運送法上の交通会議を設置したので、最低でも年1回は開催し、茶の花号の運行状況等について報告することになる。

そうした会議の機会を捉えて、検討課題として優先的に取り扱っていくこと、また、このこと以外にも今回の会議の中で、交通空白地域の解消をテーマにするも、すべての空白地域を解消するには至ってい

ない。よって、解消する手段が循環バス以外にあるのか、あるとすればどのような方法が考えられるかといったことが、大きな課題になってくると思われる。

今後、富士見路線に限らず、積み残した課題等も山積しているので、次回以降の会議の中で、残った課題について、委員の皆さんで協議をいただきながら、それぞれの方向性を見出していきたいと考えている。

委員 前回の会議でも尋ねたことだが、現状において、ノンステップバスでも利用できないバス停が10箇所ほどあるとのこと。この点については、今回の見直しに合わせて改善していただけるのか。

事務局 本日の会議で、ルートの見直しについて、概ねの確認がいただけたならば、次のステップとしては、バスの停留所をどうしていくのか、新設もあれば移設・廃止もある。

新設の場合には、委員ご指摘の点を踏まえ、極力、ノンステップバスが通常どおり何ら支障なく利用できるような環境を作っていきたい。移設・廃止については、特に問題はないと思うが、現状と変更のないバス停のうち、利用が難しいバス停が10箇所あるということなので、移設すれば問題が解消するのか、現状では対応が困難なのかをよく見極めて、可能な限り、利用しやすい環境にしていきたい。

今後、バス停の位置関係の資料づくりを進めていく過程で、もう一度、現地を確認してみたい。

委員 今回の見直しによる運行開始後は、実際にどういう人が、どういうルートに、どの時間帯に乗車しているのかといった、実態把握をぜひ実施していただきたい。実際には、難しさもあろうが、利用の実態がわかれば、例えば、朝と晩は通勤・通学の人が多いので、駅までのショートカットとする。昼間の時間帯は病院やスーパーなどへ行くコースにするといったこともあり得るだろう。

こうした実態把握がないと、検討もできないと思う。これまでの会議資料の中でも、どういう時間帯にといったところまでは把握できていないように思う。次の見直しに活かせるよう、実態把握はぜひ実施してほしい。

もう一点は、これまで5回の会議を行ってきたが、どうしてもネックになることがある。それは、バスの台数である。現状では、3台の車両で8コースを運行しており、その枠の中で、ルートの延長とか見

直しを協議しているので、非常に無理がある。段階的でもいいので、車両台数の増について検討していただきたい。理想は、8地区ある中で1地区に1台である。そうすることで、当初の見直しのテーマである利便性は確実に向上していきだろう。ぜひ実現に向けて努力してほしい。

事務局 利用実態調査や乗降量調査については、見直しを行った以上は実際に利用者動向はどうかという検証は行う必要があると考えているが、検証方法として何が適切かについては、委員ご指摘の点も踏まえて、十分に効果が得られるような方法で実施してみたいと思っている。

2点目のバスの台数の限界については、状況が許せば4台でも5台でもという気持ちはあるが、実際の問題として、茶の花号のバスを新規に購入しようとしたら、1台1,500万円くらいかかる。1台新たに購入すればこれに係る人件費も500から800万円くらい要するといわれているので、1台新規購入するとそれだけで2,000万円かかることになる。また維持管理面でも相応の経費が必要になるため、それでもいいかどうかの議論も行っていく必要がある。

理想という話で、8地区で1地区1台という話も出たが、確かにそのとおりだが、そこまで考えたら、公共交通としての路線バス事業は撤退されかねない。狭隘な道路のため、路線バスや循環バスが運行されていない地域、交通空白地域に「乗り合いタクシー」とか「デマンド型タクシー」といった小型の車両を運行していくということは、将来的にはあり得ると思うが、現状では1地区1台の運行は困難である。

なお、車両台数に限界がある中で、最も効率的なルートはどうかという視点での見直しであったが、台数を増やすにはとにかく循環バスに乗っていただかないといけない。収支比率を伸ばし、運行補償料を減らし、減らした分で車両を1台増やすといったことに繋がられるような利用促進を図っていくことが大切と考えている。特に、地域の代表でもある皆さんに交通会議の委員になっていただいているので、見直しの内容が決定したら、「みんなで乗るようにしよう」とか「みんなで育てて行こう」といったような機運を醸成していくことについてもご協力いただければありがたい。

委員 8ページの「その他」に、「通勤通学コースの土曜日の運行を止める」とあるが、企業は休みのところも多いと思うが、土曜日に学校へ

行っている人もいるだろう。利用者の実態をよく把握して、意見や要望等を踏まえて決めていってほしい。

事務局 事務局としても軽々に土曜日は要らないということではないが、本年10月の利用実態を検証したところ、概ね平日の半分以下の利用状況であった。見直しに当たっては、今後、利用の状況をよく見極めて対応していきたい。

通勤通学コースの時間の延長も課題になっているので、これに係る検討の中でも議論していくことになるだろう。

#### 【他に、意見等なし】

議長 他に、意見等がないようなので、市内循環バス茶の花号の運行ルートの見直しについては、一部、堀兼循環コースに関して保留がありますが、この部分を除き、本日お示しし、協議していただいた内容で、方向性は資料のとおりということで確認していただけるか。

#### 【異議なし】

議長 では、そのように決定させていただきます。

議長 次に、議題の（2）その他ですが、この際、委員から何かあったらお願いします。

委員 2点、意見・要望を申し上げたい。1点目は、今回の循環バスの見直しというところでは、これまで高齢者の買い物利用での利便性の向上を図ってほしいとお願いしてきた。特に、スーパーの敷地内までバスを乗り入れることはできないかと提案してきたが、この点も今回の見直しの中で考慮していただいたことについて、事務局の努力に感謝したい。

もう1点は、委員として感じたことだが、茶の花号は高齢者や障害者しか利用できないのではないかと思っている人がかなりいたということであり、もっとPRしていかないといけない。利用者を増やしていくことが今後の取り組みの中では大事になってくると思う。私たちの地域も今回の見直しで、利用者が増えないようなら、再度の見直しの対象あるいは廃止の対象になるといった条件も付いているので、

その点ではPRに頑張っていきたい。

この会議には、現自治会長と前自治会長も多く出席しているので、各単位自治会の中には「自治会だより」などを発行しているところもあるようなので、そうしたところで茶の花号の利用についてPRしていただければ、利用者の増加につながっていくだろう。利用者が少ないと廃止になってしまうといったことも敢えて訴えていただき、理解を深めていただくことも大切であろう。特に、自治会長にはそうした活動への協力もお願いしたい。

議 長 貴重なご意見、ご提言ありがとうございました。

委 員 今日で5回目の会議に参加したが、公共交通についていろいろと考えさせられる場が多かったと思っている。100%すべての不満は救えないんだなど。そうした中で、今回はいいところでの落としどころとなったと思うが、それでもやはり不満は解消されていない。

ある意味、公共交通の限界ではないかとも思っている。木にたとえれば、幹が鉄道、枝がバス、その先の細かい枝がタクシーというようになるのではないかと感じた。

また、「狭山市は過疎地ではない」と思っている。日本のいたる所にある本当の過疎地では、こうした公共交通の課題をどのように解決しているのかと興味があった。

もう1点は、先日、狭山台地区の社会福祉協議会で長野県の駒ヶ根市を視察してきた。住民支え合いの一環で、一般の市民が移動手段としての足がない高齢者を病院まで送迎するという仕組みである。公共交通のバス等ですべての市民の足を確保できないとすれば、これからは、公共交通と合わせて、福祉の観点から、住民の支え合いの中でどのように補完していくかということも考えていかなければならないと感じた。その点からも、今後は交通防犯課だけでなく、福祉との連携も必要になってくると思う。そして、それぞれの良いところ、得意分野で、最終的にはできるだけ多くの市民の足が確保できるような形になっていけばいいと思っている。

#### 【他に、意見等なし】

議 長 他に意見等がないようなので、事務局から何かあったらお願いします。

事務局 いろいろと貴重なご意見をありがとうございました。

この会議では、協議事項として「茶の花号のルートの見直し」を主眼に置きながら、様々な観点から協議をいただいていたが、これまでの会議の中でも申し上げてきたように、この会議としては本年度中に一つの区切りがつくと思っているので、最後には今後の狭山市としての公共交通のあり様について提言をいただきたいと考えている。そして、この提言を踏まえて具体的な施策、例えば車両の小型化やデマンド交通の必要性、さらには委員からも話のあった移動手段、足の確保のため、これを地域課題として、地域が正面からこの問題に取り組む必要があるのではないかとといったことも、会議としての提言の中に入れていただきたいと思っている。

本日の会議では、ルートについては、堀兼循環コースにおける回転場所の案件を除き、第4回会議で提示した見直し案を修正した内容で、ご確認・ご承認いただけたので、今後の予定としては、第6回の会議を年明け1月下旬頃に開催できればと考えている。

そこでは、既に基本的な方向性は確認されているが、運行ダイヤ、バス停の新設・移設・廃止、バス停周辺環境の整備、利用促進策及び運賃体系についての具体案について、協議をいただきたく準備を進めていきたい。開催については、別途通知させていただくが、引き続きご協力を願いたい。

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5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 第4回会議で提示した市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し（案）に係る運行経費の試算について  
（現行の運行距離との比較による）

資料 2 市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直しについて

資料 3 市内循環バス（茶の花号）の運行ルートの見直し案の修正  
（第4回会議で提示した運行ルートの見直し案の修正）