

令和5年度第4回狭山市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 開催日時 令和6年3月19日（火）午後2時30分～午後4時00分
- 開催場所 中央公民館第2ホール（狭山市市民交流センター3階）
- 出席者 吉田敦委員（会長）、久保田委員（副会長）、吉田樹委員（アドバイザー）、関根康洋委員（代理：秦野様）、藤田委員、岩澤委員（代理：八木様）、中野委員、関口委員、吉田三男委員、増田委員、栗原委員、佐藤委員、烏山委員、高橋委員、苅谷委員、坂井委員、北條委員、瀧澤委員（代理：藤吉様）、梅田委員、中嶌委員、大石委員、村井委員、神田委員、鷹野委員、田中委員（25名）
- 欠席者 関根肇委員、霜村委員、小河委員、古川委員（4名）
- 代理出席者 3名
- 事務局 田中市民部長、増田市民部次長、日出間交通防犯課公共交通担当課長、堀越主査
- 傍聴者数 9名
- 議題等
1. 開会
 2. 会長あいさつ
 3. 議題
 - (1) 狭山市地域公共交通計画（課題＋基本方針編）について
 - (2) 運賃協議会分科会の設置について
 - (3) その他
 4. 閉会

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29名のところ、委員本人の出席が22名、代理出席が3名の合計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、会議は、地域公共交通計画の課題及び基本方針編の協議等となることから、原則どおり公開することが決定された。

以下、吉田会長が議長となり、議事を進行した。

協議事項（1）狭山市地域公共交通計画（課題＋基本方針編）について

<概要>

前回協議会での意見等を踏まえて整理した、狭山市地域公共交通計画における課題と基本方針について、資料1、2に沿って説明を行った。

<質疑>

委員 課題1から4の順番に理由はあるのか。また、課題3に記載している公共交通はどの範囲を意図しているのか。

事務局 課題については、重要度が高いと捉えたものから順番に記載している。まず公共交通の主な利用者層である高齢者などの交通弱者の移動手段を確保することを最重要課題として捉え、課題1とした。また、茶の花号の運行等はしているものの、依然として交通空白地域の解消に至っていないことから、その対応を課題2とした。課題1、2へ対応する中で必要となる、変化していく生活環境に対応し、まちづくりと連携した地域公共交通の形成を課題3とした。最後に、課題1から3を踏まえた地域公共交通サービスを持続可能なものとして維持していくという意図で、これを課題4としたものである。

課題3に記載している公共交通は、茶の花号やデマンドバスのみならず、路線バスや鉄道なども含めて考えている。

委員 なぜ高齢者や交通空白地域への対応を優先課題とすることができるかという、鉄道事業者やバス事業者が自前で路線を維持してくれているという大前提があるからである。前回の協議会で、西武バスから、狭山営業所単体で2億円の赤字が出ており、事業が継続できない可能性もある中で、新たな手段や自治体との新たな連携というものを検討することが必要になる、あるいは今の輸送を維持するために公費を投入いただかないと厳しい部分があるかもしれない旨の発言があった。今回の課題の順番は、この発言に対する検討ができておらず、事業者の路線があ

って当たり前で、事業者がサポートしきれない部分を狭山市が対応するという考え方になっている。隣接する飯能市では10年前に民間バス事業者が撤退しており、こうしたことは対岸の火事ではない。最も重要なことは課題4であり、既存の公共交通サービスの持続性を高めていく、その中でようやく高齢者や交通空白地域への対応が考えられるようになるはずではないか。

地区別カルテを見ると、狭山市駅を中心とした入間川地区に施設立地が多く見られ、狭山市駅までのバスは西武バスを中心に多く運行しているものの、買物や通院の目的地については他地区への分散も見られる。こうした状況では、まずは西武バスを中心とした狭山市駅へのバス路線が維持できるように措置をとり、環境を整える。そのうえで、狭山市駅周辺以外でケアすべき部分について、狭山市がどう対応していくのかを検討する。

このような流れで考えると、課題の順番としては、持続性の確保という課題4が先にあって、次いで課題1と2、その具体的な手法として課題3があると考えられるのではないか。

事務局 ご意見を踏まえて、修正を検討する。

委員 前回会議の資料では、課題1として新たな公共交通の構築の検討があり、まちづくり、環境整備、人口減少などの対応と続いていた。今回の資料では、課題4が新たな公共交通の構築を掲げていると捉えてよいか。

事務局 新たな公共交通の構築とは、公共交通ネットワークを全て新しく作り直すということではなく、必要に応じて新たな交通手法を検討するということであると考えている。課題4では、持続可能な公共交通サービスの検討を掲げているが、既存の公共交通を維持するためにも、新たな公共交通の構築も必要となると考えている。

委員 課題4には、デジタル技術を活用した効率的なサービスの構築という記載があり、新しい交通サービスを検討するようにも読める。しかし、路線バスを中心とした既存の路線が維持されなければ、課題1と2に踏み込めないことから、既存のバス路線を維持するための措置をしていくということが課題4となると思う。新たな交通手法の検討は、課題1や2への対応になるのではないか。

会長 現行の公共交通サービスを維持していくためにも、新たな交通手法も検討していく必要があり、既存のものと新たなものと、いずれも持続可能性を担保していかなければならないということだと考えている。

委員 課題1の交通弱者の考え方について、高齢者以外にも年少者や障がい者などが

おり、高齢者の中でも介護を要する方などもいると思う。また、自動車や公共交通を利用できない方に対する視点も必要ではないか。

事務局 福祉分野とも連携しながら、福祉団体やボランティア団体が実施している送迎サービスを促進するなど、色々な手段を活用して、一人でも多くの方の移動手段を確保したいと考えている。

委員 基本方針2の誰もが利用しやすい環境づくりについて、障がい者なども含めて考えているということで良いか。その場合、社会福祉協議会で実施している福祉バスとの連携なども含めて検討するのか。

事務局 障がい者なども含まれており、福祉分野とも連携して取組を推進できればと考えている。

委員 基本方針2の「誰もが」ということについて、社会福祉協議会のハンディキャプの利用には、障がいの種類や等級などの条件があり、「誰もが」となっていない部分が現状としてある。そのあたりを改善できるのか。

事務局 一気に改善することは難しいと思うが、福祉分野と連携してできることを考えていきたい。

委員 当事者の意見を聞く場を設けてほしい。

委員 基本方針1の中で、茶の花号の見直しとあるが、現状、茶の花号は1便平均10人にも満たない利用率となっており、バス車両が必要な輸送量なのかと感じる。バス運転手の担い手不足の中で、茶の花号のために路線バス運転手を割いた結果、基幹となるバス路線が縮小するということがないように、そうした視点も含めて、今後検討してほしい。

事務局 茶の花号について、通勤・通学コースでは多い時間帯では20人以上乗車している便もあり、小型化が難しい。西武バスや地域の方々と協議しながら効率的な運行を検討していきたい。

委員 茶の花号の通勤・通学コースについては、西武フラワーヒル～入曽駅間と日生団地～稲荷山公園駅間を運行している。路線バスについても、西武フラワーヒルからは新所沢駅に、日生団地からは狭山市駅にそれぞれ運行しており、路線バスの利用者が茶の花号へ流れている可能性もある。また、それぞれ1つのエリアから2つの駅への路線があるという状況は、バス路線のないエリアからすると不公

平感も生じかねない。そうした点も踏まえ、市全体で公共交通を構築できればと思う。

委員 基本方針2の中で、IT技術を活用とあるが、高齢者等にデジタル・デバイドが生じることがないように配慮して、検討してほしい。

事務局 IT技術が苦手な人がいることは承知している。誰もが利用しやすいツールとして、インターネットを活用した運行情報や路線情報の提供などを考えている。

会長 日常的にバスを利用している高齢者が使いづらいサービスにコストをかけることは非効率となる。IT技術を活用した取組を推進する際には、デジタル・デバイドを解消するための利用促進を展開していきたい。

委員 基本方針3の中で、各種イベントとあるが、利益を得るためのイベントを創出して、公共交通を維持するための財源を確保するということか。

事務局 公共交通を持続可能なものとするため、例えば小学校でバスの乗り方教室を開催するなど、多くの方に公共交通は身近で便利なものがあると知っていただくとともに、利用して公共交通を支える意識を持っていただくような施策を考えている。

会長 バスの乗り方を知らない人も実際にいるという中で、交通事業者で取り組んでいることがあれば教えてほしい。

委員 バスを身近に感じてもらうためのきっかけづくりとして、幼稚園等でのバスの乗り方教室等を営業所ごとに実施している。

委員 基本理念について、一般的な内容となっている点が気になった。この計画を実現すると、こういう狭山市になるというところが端的に示せると良いと思う。例えば、沼津市では「選ばれる町に選ばれる公共交通を」といった基本理念を掲げ、近隣市に人口が流出している中で、選ばれる沼津市とするための選ばれる公共交通の構築を目指している。

基本方針について、基本理念では「持続可能な公共交通の構築」としているのに、基本方針では、「検討」という表現になっている点が気になった。都内で利用者が多くてもバスの運行水準を維持できなくなっている自治体もある。そうした状況の中で、市内の路線バスが5年間の計画期間中に現行の水準を維持できなくなる可能性も考えておく必要があると思う。

基本方針1で接続性を向上させる旨が記載されているが、この意図がよくわからなかった。また、公共交通サービスの維持を優先し、より効率的な運行形態を検

討しますと記載があり、これは路線バスも対象として考えていると思うが、詳細については、路線バス事業者と十分協議をしたうえで整理してほしい。

I T技術の活用については様々なものがあり、何を目的としてI T技術を活用するのかを考えることが重要である。I T技術の活用はあくまで方法であり、活用を前提に議論を進めると、目的を見誤る恐れがある。

事務局 ご意見を踏まえて、検討する。

会 長 委員からいただいたご意見や交通事業者との協議を踏まえ、事務局で計画をブラッシュアップする。

協議事項（２）運賃協議会分科会の設置について

<概要>

道路運送法の改正により、協議会の分科会として運賃協議分科会を設置することとしたことについて、資料に沿って説明を行った。

<質疑>

委 員 協議会全体の議論の中では、運賃を決めてはいけないということである。茶の花号などの運賃をどうしていくかということは、策定しようとしている計画の議論と紐づくものであり、協議会全体であっても運賃に関する意見を出し合うことは問題ない。協議会終了後に、運賃協議分科会のメンバーのみが残り、協議会での意見を踏まえて運賃を決定するというやり方が効率的であると思う。他自治体でも同様の運用をしている実績がある。

事務局 運賃協議分科会の運用方法について、参考にさせていただく。

会 長 運賃協議の対象は、茶の花号とほりかねデマンドバスとなるのか。

委 員 コミュニティバスなどのほか、一般路線バスも対象とできる。ただし、協議対象とするのは、主に行政がその路線に対して一定の財政負担をしている場合などであるため、狭山市では路線バスを対象とした協議はされてこなかった。他地域では事例はある。

（３）その他について

委 員 西武バスでは、3月16日にダイヤ改正を行った。鉄道のダイヤ改正に合わせたものではあるが、担い手不足の影響もあり、若干の減便基調での改正となった。

また、4月からの改善基準に適合させるため、4月13日以降の土曜日については、日曜祝日ダイヤとして運行する。改善基準に対応するため、2年以上前から利用者の利便性を阻害しないようなダイヤ改正に努めてきたが、必要人員の確保が非常に厳しい状況である。ご迷惑をおかけするが、ご理解いただきたい。

副会長 次回からは茶の花号の見直しなど具体的な議論に入っていく。IT技術の話があったが、IT技術を活用したユーザーへの情報提供などのほか、利用状況データを運行事業者が収集・分析し、運行の見直しに繋げるといった側面もある。公共交通の最適化に向けた議論にはデータが必要となるため、そうした視点も加えて議論したいと思う。

～ 副会長挨拶により閉会 ～

配布資料等一覧

- 次第
- 座席表
- 狭山市地域公共交通活性化協議会委員名簿
- 資料1 狭山市地域公共交通計画（課題＋基本方針編）について
- 資料2 地区別カルテ
- 資料3 運賃協議分科会の設置について