

令和6年度第1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7月3日（水）午後2時00分～午後4時00分

開催場所 中央公民館第1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）、関根康洋委員、関根肇委員、藤田委員、霜村委員、岩澤委員、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、平沼委員、梅田委員、大石委員、村井委員、神田委員、昔農委員、田中委員（25名）

欠席者 4名（吉田樹委員（アドバイザー）、小河委員、古川委員、中畠委員）

代理出席者 0名

事務局 田中市民部長、日出間交通防犯課公共交通担当課長、堀越主査

傍聴者数 5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素案（課題・目標・施策等）について

（2）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25名、代理出席が0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素案の報告となることから、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（素案）について

<概要>

狭山市地域公共交通計画の策定に向けて、前回の協議会での意見等を踏まえて、課題・目標を修正した。また、施策や評価指標の位置づけを行い、地域公共交通計画の素案を示した。

<質疑>

委員 P19の路線バスの年度別の利用者数の中で「新狭山駅北口～笠幡駅」の系統はコロナ後の利用者が少ない状況となっており、令和4年度の利用者の対前年比は最も低い数値になっている。減少の要因は何か。

また、P24の地域の支え合いによる交通手段について、社会福祉協議会の移送サービスについて必要性をうたっており、ありがたく思う。

P26の地域旅客運送サービスの課題の4段目「まちづくりに関する動向」の中で、コンパクトという表現がなくなっており、カーボンニュートラルに係る記述が追加されている。P33の施策5ではカーボンニュートラルの実現に向けた取り組みとして環境負荷の少ない車両の導入を掲げており、実施主体が狭山市となっているが、これは狭山市がそうした車両を導入するということか、市民にこうした車両の周知をしていくということか聞きたい。

委員 P19「新狭山駅北口～笠幡駅」についてはコロナの影響により運行本数を約3分の2に減便しており、コロナによる利用者減少の回復が厳しい状況と併せてこうした状況となっている。

委員 コンパクトシティについて、人口が減少している中で公共施設を維持していくことが厳しくなっていくであろうことが、狭山市だけでなく全国的な話となっている。そうした中で、現状の施設を集約し利用しやすいコンパクトなまちづくりをすることを目指しており、都市計画マスタープランでも鉄道駅を中心とした拠点を結ぶものとして公共交通の維持の重要性を認識している。

事務局　カーボンニュートラルについては、公共交通の利用促進により自家用車の利用が減少することでも推進できると考えている。施策 5 の環境配慮車の導入については、狭山市として茶の花号などの公共交通に EV 車両など環境負荷の少ない車両を導入することを検討する。

委員　P1「計画策定の趣旨及び位置づけ」の中で、公共交通の維持確保が課題となっている理由として利用者数の減少傾向が続いているという書き方となっているが、事業者としては労働力不足の観点も併せて記載した方が良いと思う。

事務局　追記することを検討する。

委員　P27 ページの課題の順番について、1 番目に持続可能な公共交通の内容を示している。路線バス事業について、これまでは収支の面で維持が困難という視点が多かったが、現在は交通事業者の乗務員不足が深刻な問題になっている。埼玉県内でも乗務員不足からコミュニティバスを受注できない事業者が発生している状況もあり、深刻さは非常に増している。西武バスでも 4 月から土曜日を日曜日ダイヤで運行するなどして改善基準告示の変更に対応している。サービス水準を維持との記載もあるがどこまで維持していけるか少し不安な面もある。まとめていただいた内容で前向きに頑張っていきたいとは考えているが、こうした厳しい状況があるということは理解してほしい。

委員　P28「再編に向けた公共交通の役割の整理」について、具体的には今後検討していくとは思いますが、現状追認という印象が強い。P29 の基本理念について、少子高齢化、人手不足で厳しい状況にあるという話もあったが、プラスアルファとして、例えば、お茶を PR するとかインバウンドの増加に関することなどのポジティブな視点はないのか。

事務局　運転士不足や生産年齢人口が減少する中で公共交通が厳しい状況であるが、公共交通ネットワークを維持確保し移動しやすい環境を整備することで、環境や健康、福祉など多分野に渡って狭山市全体を盛り上げていくことを考えている。

委員　狭山市民を対象として公共交通の連携を強化して問題を解消していくということは理解できるが、プラスアルファとしてイベント等で市外の人を呼び込むことで公共交通を活性化させるなどのポジティブな面があれば良いと思う。

会長　鉄道駅の周辺整備として大型商業施設を誘致しており、鉄道事業者との協力の中でなるべく公共交通を利用してもらうため商業事業者とも協議をしている。観光など来訪者を増やし公共交通を利用してもらうことで公共交通を維持すること

ができるのではないかという意見だったと思う。市の別の計画では賑わい作りを位置づけているものもあることから、そうした点でも公共交通利用者が増やせると良いと思う。

委員 市外からの流入を招くための施策を含めて検討しても良いのではないか。また、P29 の将来像では既存の公共交通を最大限活用するという内容が記載されており既存の交通ネットワークをターゲットにするように見えるが、P28 ではデマンド交通や新たな地域公共交通サービスなど既存の交通ネットワークからプラスアルファの部分の記載があるので、そういった部分も含めて将来像の書き方を工夫しても良いのではないか。

会長 観光など外部から人を呼び込むような視点を取り入れるように検討してほしい。

委員 空白地域への対応について、ほりかねデマンドバスを運行しているが違う方法を検討していくこともあるのか。また、福祉との連携との記載もあるがあぐれっしゅげんき村などの施設との連携などは考えているのか。

事務局 交通結節点ということでは、ほりかねデマンドバスはバス停や駅に接続している。茶の花号の再編の検討も進めていく中で、買物支援といった福祉分野で行っている取組の活用など、あらゆる可能性について検討していきたいと考えている。

委員 以前に公共交通に係る市負担額との費用対効果の話があった。茶の花号は年間 5,000 万円、ほりかねデマンドバスは年間 2,500 万円の市負担額が発生している。交通空白地域を全て網羅することは難しいが、負担額を増やさずに対応する方法が違う形でないか。高齢者が困っていることは買物、通院、銀行などだと思うが、それに対してデマンドバスでどこまで対応できるかということを議論し、困りごとに対する具体的な方向を計画に記載して 5 年間で実施していくことが必要だと思う。

事務局 施策の中に記載している。施策 11 では茶の花号について利用しやすい公共交通の構築に向け分科会を設置してライフスタイルの変化に対応した運行方法の協議を進めていくこととしている。また、施策 12 では堀兼地区デマンドバス実証運行の評価検証を踏まえながら路線バスやタクシー、市内循環バスとの役割分担を行いながら、新たな地域公共交通サービスの検討を進めることとしている。新たな公共交通サービスについては、デマンドバスという手法だけでなく、地域住民の支え合いによる移動手段やライドシェアなども含めて最適な手段を検討することを考えている。

委員 P30 計画目標 2 の「誰もが利用しやすい環境づくり」について、具体的な内容を教えてほしい。また、課題 2 の「高齢者など」は、障がい者も含まれているのか。含まれているのであれば、「高齢者、障がい者など」とした方が良い。

事務局 「高齢者などの交通弱者」として運転免許証や自家用車を持たない方や、児童、障がい者などが含まれている。意見を参考にしたい。「誰もが利用しやすい」という部分については、こうした方々をはじめとした誰もが利用しやすいという意味合いと考えている。

委員 ほりかねデマンドバスについて、車椅子で利用できない状況となっている。課題として捉えてほしい。

委員 施策 10 の運転免許証自主返納支援制度の周知について、移動手段がなくなってしまうことから免許返納したくてもできないという方が多くいる。具体的な内容について教えてほしい。

事務局 70 歳以上で運転免許証を自主返納した方に対して、交通系 IC カードに入金した金額について最大 12,000 円の助成を行っており、この制度の周知を図る。公共交通サービスを充実させなければ免許返納ができないというご意見だと思うので、可能な限り対応できる形で交通計画の中で検討していきたい。

委員 デマンドバスについて検討しようと地区自治会連合会に諮っても、難しいとの意見が出ている。まだ評価の途中だと思うが早急に結論を出してもらい、それを踏まえて検討したいと思っている。

事務局 デマンドバスの検討が難しいという中で地域ではどういった意見が出ているのか参考にお聞きしたい。

委員 住民同士のつながりで知り合いに頼んで送迎してもらっている状況があるが、無料では申し訳ないので毎回お菓子などのお礼を出している。補助券や利用券、ポイントカードなど、お礼に代わるものを用意し気兼ねなく送迎を頼めるような仕組みができると良いのではないかと話が出ている。

副会長 地域の関係が見えて良いと思う。現在は個人的なやり取りで対応しているが、これを行政がシステム化しようとするとな法的な整理が必要となりハードルが上がる。

委員 市内大学などの送迎バスについて、運転士を採用し持続していくことの経済的

負担が大きいという話を聞く。また、特定旅客輸送として送迎バスを運行している企業などもある中で、ライドシェアの導入に伴って特定旅客輸送について規制緩和の動きはないか。今後、特定旅客輸送を一般の方が利用できるような形で活用できるようになれば、違った展開も期待できると思う。

委員 現時点では特定旅客自動車運送事業の規制緩和の動きはなく、不特定多数が乗車することはできない。

委員 例えば、運転士もバスも自前で用意し自家用として運行している送迎バスであれば一般の方が利用することは可能なのか。

委員 混乗の取り組みも事例としてはあるがケースバイケースで、運輸局の許可が必要な場合も考えられることから、個別の協議が必要となる。

委員 アイディアとしてはありだと思うが、特定旅客輸送も運転士不足が深刻化している。個人的な感想にもなるが、特定旅客輸送の送迎バスの運行時間を拡大する、空いた時間に一般の方を乗せるといった余裕はないように感じる。秩父でのスクールバスへの混乗や狭山市の病院送迎バスへの混乗など、自家用での混乗の事例は埼玉県内でもある。

委員 施策の部分について、あれもこれもという印象がある。施策 1 では路線バスの維持確保を謳っているが、施策 12 の新たな地域公共交通サービスは路線バスの維持確保が難しいところや路線バスが今ないところに導入するものだと思う。狭山市はAI デマンドがマッチする市であり、色々なことが検討できるフィールドがあると思うため、路線バスという視点だけでなく西武グループとして地域公共交通を考えていきたい。

市内には複数の鉄道駅があるが、路線バスは狭山市駅に集中したいと考えている。入曽駅のまちびらきもあり、色々な方面からバスで直接接続できれば便利だというのは承知しているが、各地域からは狭山市駅を拠点として、他の駅に行くには鉄道に乗っていただくという形でなければ交通ネットワークを維持できないと思う。こうした組み合わせによる交通ネットワークを市民の方にも理解していただきながら利用いただくことを計画に盛り込むことが重要だと思う。

茶の花号はこれまでより市民の方の意見を取り入れるということで、例えば通勤・通学ルートを実行しており、日生団地から稲荷山公園駅に行くことができるが、一方で路線バスでは狭山市駅に行くことができる。また、東急狭山団地や西武フラワーヒルからは新所沢に行く路線バスがあるが、入曽駅へ向かう茶の花号の通勤・通学ルートもある。こうした重複について、西武バスとしてできることできないことも含めて次の茶の花号の見直しの中では協議させていただきたい。

最近出席した都内の自治体の会議では、市内をブロックにわけて、このエリアからはこの鉄道駅に市が責任を持って移送するということを提示するという話があった。提示された駅以外に行きたい方もいる中で批判の声もあったが、時代がそういう形になりつつあると思う。一つのエリアから複数駅に出られる状況を維持していくことは難しい時代になっていると考えており、市民の方にもご理解いただきながら、少ない本数のバスであっても時間を合わせるなどして使っていただくとありがたい。

会 長 P30 計画目標 1 では継続的積極的な公共交通の利用を掲げており、そうした前提のもとで効率的かつ合理的な運行方法を検討することが必要となると考えている。

副会長 今回の意見は非常に重要だと思う。本日の会議を聞いていて、公共交通ネットワークの将来像が現状維持になっているとの指摘やデマンドバス以外の方法もあるのではないかとといった意見など様々な意見があった。施策をみると、施策 1 の路線バスの話、施策 11 の茶の花号の話、施策 12 のデマンド交通の話がそれぞれ検討されることになっており、公共交通ネットワークをトータルとして検討する雰囲気になっていない。この 3 つの施策は総合的に見て合わせて検討しなければ結論が出ないと思う。その部分が見えていないことが、本日のそうした意見につながっている。

事務局 各施策を合わせて検討していくような形に修正していく。

副会長 茶の花号の目標値が利用者数で示されているが、他の手段とは独立して利用者数を目標値とすると茶の花号の見直しが行いにくくなる。茶の花号に目標値を設定するのであれば、収支率にするなどの工夫が必要となる。

事務局 修正を検討する。

委 員 目標値の鉄道の乗降人員について、もとは基準値以上という記載だったが少子高齢化を踏まえて基準値維持とするよう修正を依頼した。路線バスについては基準値以上という記載で良いのか運行事業者である西武バスに聞きたい。また、施策に対する目標値として、環境に関するものや他市との連携施策に関するものなど抜けている部分もある。

委 員 鉄道に合わせてバスも維持として良いのではないかと。また、交通カバー圏域について、鉄道駅とバス停を基準に算出することとしているが、新しい公共交通サービスによるものも加えた方が良いのではないかと。

事務局 交通カバー圏域は新たな公共交通サービスが加われば拡大ということになる。目標値について、鉄道は維持という記載なのでバスも維持としたいと思う。

委員 交通カバー圏域について、鉄道駅とバス停で距離が違う理由は何か。何か基準があるのか。

事務局 交通カバー圏域については特に国などが定めている基準はない。埼玉県に合わせている。

会長 念のため、埼玉県にも確認してほしい。

委員 公共交通の問題は狭山市だけでなく全国的な問題であると思う。ほりかねデマンドバスの収支率は伸びておらず、茶の花号も多くの市負担額が発生している。公共交通はこのままで良いのか心配になるが、市の考えを聞きたい。

会長 公共交通を維持していくことは難しい問題だと思っている。収支率のあり方については協議会でも検討していきたい。ほりかねデマンドバスも色々と工夫しているが、利用者や状況も変化していく中で、変化に対応しそのときそのときで最も効率的な運行を検討することが必要となる。どこまで行政が負担するのか、行政内部でも検討していくことが必要である。

～ 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 狭山市地域公共交通計画（素案）