様式第３号（第１２条関係）

# 会　議　録

| | | |
|---|---|---|
| 会議の名称 | 第４回吉川市地域公共交通協議会 | |
| 開催日時 | 令和６年11月12日(火) | 午後１時30分から<br>午後３時40分まで |
| 開催場所 | 吉川市役所202・203会議室 | |
| 出席委員(者)氏名 | 藤田　直樹、田島　文夫、和佐見　文男、立澤　孝一、水野　雅通、<br>北沢　一樹、吉田　樹、田中　正明、中村　明、戸張　加代子、<br>浅水　明彦、中村　喜光、荒川　泰弘、柳沢　勝雄、星座　正俊、<br>野田　妙子 | |
| 欠席委員(者)氏名 | 大舘　広知（代理：佐藤 雄一）、多田　聡、関根　肇、深井　啓光、<br>木村　俊樹、高木　純子、村上　晶彦、坂田　将美（代理：中村 秋男） | |
| 担当課職員職氏名 | 都市計画部　都市計画課　課長　宗像　浩<br>都市計画担当副主幹　油川　誠<br>主査　林　希<br>主任　平野　拓也<br>主事　藤本　大雅<br>計画策定支援受託者　公益社団法人 日本交通計画協会 酒井、瀬戸 | |
| 会議次第と会議の公開又は非公開の別 | ［次第］<br>１　開　会<br>２　会長あいさつ<br>３　議　事<br>（１）吉川市地域公共交通計画の策定について<br>①地域及び公共交通の現状整理について<br>②市民等の移動実態及びニーズの把握について<br>③現状と課題の整理について<br>４　その他<br>５　閉　会<br>［公開・非公開］　公開 | |
| 非公開の理由<br>(会議を非公開にした場合) | | |
| 傍聴者の数 | 4名 | |
| 会議資料の名称 | 資料１　地域及び公共交通の現状整理について<br>資料２　令和６年度の計画策定スケジュールについて<br>資料３　現状と課題の整理について<br>当日配布資料１　令和６年度の計画策定スケジュールについて<br>当日配布資料２　市の交通施策の主な経過<br>当日配布資料３　令和６年度市民意識調査の結果（抜粋）<br>当日配布資料４　国補助金資料（令和６年度地域公共交通調査事業） | |
| 会議録の作成方法 | □録音機器を使用した全文記録<br>☑録音機器を使用した要点記録<br>□要点記録 | |
| 会議録確認指定者 | 立澤孝一、野田妙子 | |
| その他の必要事項 | | |
| 審議内容（発言者、発言内容、審議経過、決定事項等） | | |
| 事務局 | **１　開　会** | |
| 会長 | **２　会長あいさつ** | |

| | |
|---|---|
| | **３　議　事** |
| 会長 | 議事に入る前に、委員の代理としてご出席いただいた方がいるため、紹介したい。茨城急行自動車　佐藤　様、越谷県土整備事務所 中村　様に、それぞれお越しいただいているが、本協議会の条例第６条第４項の規定に基づいて、関係者として出席を認めたい。<br>また、本日の会議録の署名委員として、立澤委員と野田委員にお願いしたい。会議録の作成方法と会議の公開について、会議録は本協議会運営規程に基づき、発言された方の名前を伏せた上で、要点記録により作成をして公開する。本日非公開にするような議事はないと認識をしているため、要綱に基づき会議録を公開して参りたいと考えているが、異議はあるか。 |
| 委員 | 異議なし。 |
| | **（１）吉川市地域公共交通計画の策定について**<br>**①地域及び公共交通の現状整理について** |
| 事務局 | 資料１に基づいて、事務局より説明。 |
| | ≪質疑・意見≫ |
| 会長 | 資料１の21ページの鉄道・バス利用圏域について確認したい。武蔵野線は約10分間隔で運行していることから、駅から1㎞は頻度が多い。バス停に関しては300ｍ半径で円が引いてあるが、一番濃い丸になっているものは、１時間当たりに２往復以上走っており、二番目に濃いものは、１時間に約１本走っており、それより本数が少ないものは薄い点の表示となっている。<br>特徴的なのが、メートー観光さんの減便であり、吉川駅の南側のエリアが明らかに薄くなっている。中間層を示す丸が主体になっているが、実態はもっと薄い所があるのではないか。新三郷駅まで行くのは１日13.0本走っているので真ん中の階級で良いのだが、０便のものもここに含まれてないか。<br>15ページを見て欲しい。吉川駅から南に出ている線が、13.0となっている。昼間は、概ね１時間に１本程度で、メートーさんが運行している新三郷駅行きのバスだと思う。その周辺は0.0とあり、破線の表示は運休であるかと思うが、破線の運休のところにも丸が付いているように見える。この青い線に従って本来は丸のハッチングがかかるべきではないか。全域に渡ってかかっているが大丈夫か。 |
| 事務局 | 確認させていただき、必要な修正をしてご提示したい。 |
| 会長 | 当日配布資料２において、吉川市は、平成８年、あるいは13年から健康福祉バスや、さわやか市民バスを委託運行していたが、平成18年からバス路線を再編して民間の事業者さんの創意工夫に基づき、バス路線を充実させるという方に舵を切った。その中で、コロナ禍を契機とした減便で、新型コロナウイルス感染症の５類以降から１年半経ったが、一部の路線で復便していない。<br>７ページのメッシュのデータを見ると、市街化区域の中の武蔵野線の南側エリアの中において比較的高齢化率が高いエリアも一部含まれており、課題となる地域の１つになるのかと思う。ここは、きちんと整理をし、分析した方が良いと感じるので、事務局のほうで精査してほしい。 |
| | **②市民等の移動実態及びニーズの把握について** |
| 事務局 | 資料２に基づき、事務局より説明。 |

| | |
|---|---|
| | ≪質疑・意見≫ |
| 会長 | 前段でタクシー利用料金助成事業の利用実績が出ている。旭地区が一番遠距離で利用する方が多いため、平均メーター数が高いと報告されている。タクシー利用料金助成事業の概要について、委員から何かご意見はあるか。 |
| 委員 | 旭地区ではタクシーを呼ぶにしても、バスに乗るにしても、乗りたい時間に来ないと話を聞いている。いつまでも若くないため、今後免許を返納する方も出てくると思う。公共交通を使うことが出来れば良いが、現状としては自家用車で移動している人が多い。 |
| 会長 | 現時点では自家用車を利用している人が多いということだが、今後、免許返納となると課題になるだろうというお話があった。バスの便数は限られているが、タクシーを呼んだ時にどの時間帯で、どのくらいの時間待つのか、実際に呼び出した時に上手く対応ができるかどうか。<br>資料２の15ページを見ると、「電話しても９時から12時はなかなかでてくれない」や、「運転手は各時間帯で不足しており…」とある。資料１の16ページの中で、時間帯別に吉川市内で稼働できるタクシーの数を整理していただいているが、鳩交通さんと飛鳥交通さんが、10～21時頃までは、15台～18台位稼働している。昼間の時間帯は、他市町から来ているものも６～７台はあると分かるが、６～９時頃は少なくなることも分かる。タクシーの状況について、今回16ページに時間帯の状況を出していただき、ヒアリングにも回答いただいているが、タクシーの運転手さんは増えてこないのだろうか。 |
| 委員 | なかなか増えてこない。徐々に採用が増えているものの、高齢化が進んでいたり、入ってきても途中でやめたりしている。平均して平日50%、日曜日が30%程度の稼働である。吉川駅に飛鳥交通さんもいるので、配車を担うオペレーターの腕による部分があるが、15台あれば、需要に対して、ほとんど送迎できると思っている。個人タクシーは午前までで、午後には大体帰ってしまう。<br>鳩交通は朝、大体８台となるがほとんど無線で配送できる。ただ、雨天時や遠方に出てしまっているときなどは、待たせたりもあるが、回送している車両をロスのないよう、配車すれば概ね間に合っている。<br>野田の病院に行く旭地区の上内川、下内川の方は、野田市のタクシー事業者を利用していただけると助かる。<br>タクシー助成事業についても各市町村によって扱いはバラバラである。吉川市だけが、近隣市町村の事業者に対して、事務手数料も含めた支払いを行っている。全市町村で一体化して行うと良い。<br>越谷・松伏地区でもこのような会議を開いており、アプリを活用して、75歳以上を優先するとか、市町村で機器の経費を負担するようなことを計画しているが、レイクタウンから東町などの早朝や夕方などの混む時間、鳩交通は電話に出るが、地元業者が電話に出ていない。越谷市の乗客を対応してしまうと吉川市の乗客を載せられなくなる。<br>私どもはアプリもQRコードもやっていないが、それをやると回れなくなる。高齢者が病院に行く時、近い方は車が迎えに来てもらえない。アプリは料金が設定されていて、運転手が条件が良いと思ったところばかり行くので、いくらアプリで手配しても来てくれないというのが現状である。吉川市の場合、８割以上をこなしているが、ただ雨の場合などは対応できないこともある。 |
| 会長 | 稼働率は、実働としては平日が５割位で、朝は８台、また、日中は12～15台位であれば、配車係の腕が良ければこなせるという事。吉川市の場 |

| | |
|---|---|
| | 合、タクシー利用料金助成事業を、周辺の自治体の運用でも使えるのでそれで助けられているという事があるが、仕組みについては一元化して欲しいという事である。 |
| 委員 | 松伏の事業者は、せんげん台駅に乗入れており、エリアはマッチするが、鳩交通の場合は、越谷市と連携してもマッチしない。例えばレイクタウンなどの混んでいる場所など、越谷の業者が行きたくない場所があり、吉川市境で隣接しているが、吉川市から行って帰ってくるのに40分位かかる。この辺りは、地元の地区の事業者がこなしてくれれば良いと思っている。<br>越谷・松伏地区でやろうとしている75才以上の方を対象としたアプリのサービスについて、私どもが参加すると、そこへ強制的に配車させられてしまう可能性がある。そうすると、吉川市内の業務がこなせなくなる。<br>越谷市内の業者は、努力して、電話応対して欲しい。アプリやQRと重複してもいいので、電話を取って欲しい。色々な取り組みを考えているようであるが、各市町の事業者が電話に出て努力してこなしてくれれば、半分以上できる。今でも電話に出てないのに、新しいことを始めても無理だと思う。<br>吉川市では、待たせることはあるかもしれないが、越谷や三郷の病院でも、ほとんど行っている。20分も待たせることはない。吉川駅南口については、比較的近距離の移動で料金も低く、２台あれば間に合うが、人員が減っているので、今は１台しか行っていない状況である。 |
| 会長 | バスに関して、資料12～15ページの課題の整理などで補足はあるか。 |
| 委員 | 13ページの経営上の課題問題点として、マスコミ等でも問題となっているように運転士不足が慢性的な課題となっていると思う。今回の広報誌でも取り上げてもらったが、従業員の確保に向けたご協力等をいただけるとありがたい。 |
| 委員 | 状況は同じで、運転士が本当に不足している。４月に始まった運転士の働き方改革の対応のために、更に運転士を割かれてしまうような状況である。残念ながらダイヤを増やす事は、現状では本当に難しく、減らすことはあっても増やせないという状況である。コロナ禍以降で利用者が減っている状況もあるので、深夜時間帯や土休日の利用者が減っているところの本数を見直すという形で、今いる運転士の体制でもなんとかやっていけるように検討を進めているところである。利用者の気持ちも分かるのだが、なかなか対応できないのが現状である。 |
| 会長 | 先程、事務局よりアンケートの11ページで、運行台数の満足度や、便数の増便が求められている話があったが、便数の増便に対して対応できる状況ではない。地域の皆様が求めているところと、実際のバス事業者さんが現状対応できることと、ギャップが大きいという事である。 |
| 委員 | 私どもも同じような状況である。吉川市は、地元なので、なるべく地元に影響がないように、つい先日、越谷の便を大幅減便をし、来年度には休止にする予定である。そのようにして、辛うじて運行している状態であるが、運転士不足が一番ネックとなっている。 |
| 委員 | 吉川市内は減便しておらず、現状維持でやれるまでは運行するが、この先、運転士不足が続き、このまま運転士が新たに入ってこなければ減便するしかない。現状、他の路線、レイクタウン線、南越谷線、一部減便を実行した。 |

| | |
|---|---|
| | 運転士を募集をしても若い人が来ず、応募が来るのが60才以上の方で、採用するまでには至っていない。これからも、企業努力で路線の維持はしていくが、人が入ってこなければ、減便もしくは、路線を廃止する状況になっていく。 |
| 会長 | いずれも、参加されている事業者の皆様が共通して、人手が不足しているということである。特にグローバルさんとタローズさんに関して、市内の路線については、やりくりしているが、いつどうなってもおかしくないということがわかった。そういった供給側の制約が大きいことを理解しつつも、市民のニーズに対応していかなければならないということをどうやって折り合いをつけて行くのかというところが今回の計画である。 |
| 事務局 | **③現状と課題の整理について**<br>資料３に基づき、事務局より説明。 |
| 委員 | ≪質疑・意見≫<br>吉川南地区の道庭、中曽根の方が吉川中央病院に行く場合、行く時は良いが、帰る時の便数がない。メートー観光さんの方も休便している。こちらの地域は市街化調整区域に入っていないため、タクシー利用料金助成事業の対象となっていない。市街化調整区域の人と同じとは言わないが、これから高齢化が進んでくるということで、３分の１程度でも助成をしていただけると嬉しいという声を聞いている。バスの本数が増えれば良いが、恐らく増えることはないのではないか。行きは何とかなるが、帰りは違うと聞いているので、問題点として考えていただきたい。 |
| 会長 | 事務局より、回答あるか。 |
| 事務局 | 現状、タクシー利用料金助成事業については、旭・三輪野江地区のバスのアクセスの補完として考えたものである。また、駅の南側の地区の便数の減便というところも、問題点として捉えている。今後の取り組みや、タクシー利用料金助成については、計画策定の中で、事業の見直しも考えられると思うが、現時点では、タクシー利用料金助成事業の対象の考え方と相違している部分があるため、駅の南側の地区の今後の対応については検討が必要であると考えている。また、課題として「⑤日常生活を支える移動手段の確保」という部分で、きめ細かい対応については公共交通だけでは難しい部分のため、色々な取組みを組み合わせる中で、移動を支えられるように検討させていただきたいと考えている。 |
| 委員 | 吉川駅南側の0.0の部分は、休止していて動いてないということなので、例えば、補助によって１年間しのぐとすると、この地域の方達も手段がない分助かるのではないかと思う。また、過去に夏場の時期で、三輪野江小学校で、スクールバスが出たが、そういったバスの利用もあったので、この地域での巡回ができたら良いと思った。 |
| 会長 | スクールバスとして運行してない時間帯等を活かせるのも有り得るのではないかということである。これについても、先程と同じく、今運休している便が戻ってくれたらということを願いつつ、それまでをどのようにつなぐのかということかと思う。 |
| 委員 | 課題の説明の資料で６点整理していただき、大変わかりやすかった。ただ、具体策がなくて、それはどうやっていくのかと疑問に思うことが多かったというのが感想である。私達が最も関わり合うのは、「⑤日常生活を支える移動手段の確保」というところかと思うが、主に利用されている方 |

| | |
|---|---|
| | は、高齢者の方で、市内の病院とか買い物とか理美容室の移動とかにご利用いただいている。<br>　移動手段が足りないから補助金等を出して欲しいというのは、お金があれば良いとは思うが、運んだ先のスーパーや病院は、その移動の確保にどうして協力してくれないのかということを思っている。利用者の方は、スーパーの安売りの日に行きたいと思っているし、病院も患者さんが来てこその場所なのに、ただ建物が建っているだけだと思ってしまう。<br>　また、市民意識の醸成ということが書いてあるのを見て、そのように思う反面、それこそどうやってやるのかということは感じる。<br>　私達が苦労しているのは、ニーズに応えようにも、ニーズに応えるためにはコストがかかってしまうということである。端的に言うと、オンデマンドでやれればコストが削減できるが、対象となる高齢者の方が、スマートフォンが使えないという壁に当たる。そういったいくつもの壁があり、何と何をマッチングさせればどういう結果になるか。そういったことを考えながらやっている。<br>　福祉有償運送を利用される方は、行きと帰りが保障されている。吉川中央病院に行って、帰りは何時に迎えに行くという形でやっているので、利用したいと言われる。行くだけならばタクシーで行くという方は多いが、帰りの足をどう捉えるかというところがあると思う。<br>　私達は、団体が小さく、資本金もないので、変わったことはできないが、もう少し工夫を加えられるシステムを作れないのかということを思っている。<br>　あとは、バス会社の方が、凄く人手がないとおっしゃっていて大変だと思うが、私達のドライバーは、平均年齢が65才を超えており、ハードなスケジュールには耐えられないが、空いた時間の提供というマネジメントができて、何とかサービスを提供できている。<br>　それは、ライドシェアに近い発想だと思うが、それを公共的なライドシェアにするにはどうしたらいいのかというと、また別のマネジメントが必要なのだろうなということも考えている。 |
| 会長 | 　重要な論点を述べていただいた。どうやれば、こうした課題の解決に至るのかというところの道筋が、委員がご指摘されたとおり読み取れない。<br>　例えば「②鉄道駅を中心とした路線バス網の確保」ということで、バス事業者さん達の非常に厳しい状況というところをお話しいただいているわけだが、「運転士や運行管理者の不足や」と書いてあり、「限られた輸送資源の中で、地域特性や市民ニーズを踏まえながら、必要となる路線の利便性の向上や利用促進など、さらなる活性化を図りながら」とあるが、人がいないという中で、これはどのようにするのかということである。<br>　個人的に思っていることだが、この人口７万人都市に、バス会社が６社というのはとても多いと思う。33万人都市の前橋市も６社だが、これでも多いと言われている。特にグローバル交通さんや、ジャパンタローズさん、メートー観光さんといった、規制緩和後に乗合バス事業を開始された事業者さんが積極的に市の求めに応じて路線を提供してきた。吉川市は、小さな政府の中でバスを確保してきたということである。<br>　それが恐らく今までであれば、超優良事例であった。行政コストをかけずに、これだけサービスを提供していて、きちんと本数も出ている。<br>　ところが、このコロナ禍と人手不足、人口減少というところに直面し、そこだけでやっていくということが限界になってきている。なぜそういう省察というものがないのか。<br>　市の政策として、転換すべきところがあるのではないか。そういうアプローチというものがなく、こういったことをやっていこうと、理想像だけ語っても、恐らく５年後は何も変わらないと思う。<br>　例えば、バス会社の皆様も補助金を増やせば運転手さんが確保できるの |

| | |
|---|---|
| | かというと、それは会社によって全然違う。各バス会社さんによってサポートして欲しいことが微妙に違うという中で、一体何ができるのかを考えないといけないはずである。<br>　そういったアプローチを乗り越えずして、今の問題は解決できないであろうと思う。そういった意味で、①に「ネットワークの最適化」とあるが、事務局の方での「最適化」の意味はどういう捉え方か。 |
| 事務局 | 　現状として、吉川駅へ路線が集中している中で、吉川美南駅東口で新しくまちづくりがスタートし、施設の立地状況も変わってくるため、吉川美南駅へのアクセスを増やし、分散化させていくという形で、ネットワークの最適化を図れればという意味合いである。 |
| 会長 | 　それでは矛盾しているのではないか。バス事業者さんは、リソースを出せないと言っており、吉川美南駅に路線を入れるとなった場合、他のエリアの本数を減らさなければ成立しない。<br>　それが、果たして市民の皆様にとって、受け止められるのかどうか、何かを犠牲にしないとできないという話になる。「最適化」と一言で書いてあるが、ここでいう「最適化」というのは、使われていない路線を、委員も公共ライドシェアという言葉を使われたが、自家用車を活用した送迎サービスや、タクシー利用料金助成事業がどこまでカバーできるか不明だが、小型のものに切り替えて、本来必要とされる所にその路線を当てるという考え方を持つことも有り得る。<br>　本日、こちらへの移動にあたり、13時２分の吉川駅発のグローバル交通さんのバスに乗って来た。乗客は私だけで貸切だったが、これは勿体ないと思う。工業団地を通るので朝晩は利用者は多いと思うが、昼は少ない。ただ、この路線が仮に無くなったとしたら、三輪野江地区の皆様はやはり困るというところである。<br>　このように、便によっては利用が少ないということがある。ただ、人は足りていないという中で、タクシー利用料金助成事業という仕組みもある。それらをどのようにして組み合わせ、今よりも良いものが作れるかということが、「最適化」であると思う。そして、そのためのアプローチというのも、考えていくということが重要かと思う。<br>　どのようにしたら、こういう目標像に近づけていけるか少し言葉が足りていないという気がする。今、色々なアイディアを出したが、これをやっていく為には、事業者の皆様の協力もなければならないし、地域の皆様との対話も行わなければならない。<br>　現状ではリソースが足りないが、ニーズがあるというところを、どうやって調整できるのかというところを、事務局の皆様にも考えていただきたい。そういった協力については、惜しまないのでご相談いただきたい。<br>　それから、委員が重要視したことは、市民や交通以外の企業との連携が必要であるということである。病院や目的地側がサポートしてくれないという話もあったが、それも重要だと思う。公共交通というものは、交通事業者や行政の皆様がもっぱら作っていくということだけではなく、目的地の皆様も、市民の皆様も支えていくというところがないといけない。<br>　公共交通というのは道具で、使われてナンボの世界なので、使われることで続いていけるという側面がある。<br>　市民や、交通以外の企業に対してどういうアプローチをとっていくのかというところも大事だと思うし、広告を出してもらうという方法で出資をしてもらうという方法もあるかもしれない。<br>　あるいは、先程、スクールバスの話もあったが、企業や店舗が持っている送迎バスを、本当にバスが薄い地域などで、限定的に相乗りさせてもらうということも有り得るかもしれない。<br>　本日の資料１については、そういった部分で幅広くして作っていただい |

| | |
|---|---|
| | ていると思う。他の自治体では、バス、タクシーとはで終わるのだが、こちらは、きちんと、企業の送迎から、タクシーが何台くらいこの時間にあるのか、ＮＰＯ送迎まで、全部入っているのがポイントである。総動員して、何ができるのかというところを考えていくというところが非常に重要だと思う。<br>次回、方針が出てくるが、この課題の部分の解像度を高め、この「人が足りないがニーズはある」という矛盾した問題に１つでも２つでもアプローチできるのかというところと、市はこれをやっていくのかとか、これを皆でやっていくのかというところが分かるようなものに出来たらよいと思う。最後、皆様の方でお気づきの点があればお願いしたい。 |
| 委員 | 今日の資料を読み、今ある現状がよく分かった。自分達が、障がいのある方から相談をされる時に多いのは、「ここに行きたいけれど行けない。」という相談が非常に多い。最たるところは、恐らく通院である。公共交通機関があると勧めても、時間が合わないとか、行って帰ってくるのが難しいといったことで実現しないところがあった。<br>では、どうしているかというと、介護タクシーを使う場合もあれば、私達が一緒に病院に行くということもある。そうしないと、病院に行かないという選択肢がでてきてしまうので、通院同行という形もあるのだが、今回のタクシー利用料金助成事業の実績のところを見ると、通院目的が多く、その中では、送迎を出している病院さんは利用実績には出てきていないということを感じた。<br>私共も、通院の援助を行っているが、１人１人を援助していると、行って帰ってくるだけで相当時間がかかるので、最近試みているのは、敢えて、受診日と時間を複数名で合わせてもらうようにお願いしている。<br>そうすると、２人乗せることができ、１人だけの為に動くとコストがかかるが、２～３人が集まれば、ある程度軽減できる。公共交通の部分でも、そういったことが実現できれば、変わってくるのかなと感じた。<br>障がい福祉サービスを行っているが、私共だけで送迎を朝７便出しており、事業所は旭地区に位置するが、三輪野江地区にも美南にも送迎を出しているが、全車満員ではない。<br>昨今、障がい福祉の事業者も複数事業者で送迎を行っていいと変わってきており、それをバス事業者さんに委託してもいいということになってきた。そういった形がどんどん広がっていけば、自分達の利用者だけという考え方も変わってくるし、もっと幅広くつながって、その延長線上に市民の方の移動が楽になるようなことができればいいのかなということを考えたりしている。 |
| 会長 | 非常に重要なヒントをいただけたかと思う。空いているところで上手く相乗りできる可能性があるかもしれないし、特に介護事業者も最近は複数の事業者で手を組んで送迎サービスをしながら、一般の人も運べるようにするということが、能登地震の被災地のところで、タクシー事業者さんも廃業になっているところがあり、まだ形にはなっていないが、福祉送迎をベースに組み直していかなければならないという話もしている。<br>これも有力な選択肢になるだろうと思う。その他にも、何かあれば事務局に寄せていただきたい。<br><br>本日様々な意見が出たが、市長から何かあればコメントをお願いする。 |
| 市長 | お忙しい中、長時間に渡って審議いただき、感謝申し上げる。<br>先程の説明にあったが、吉川市もコミュニティバスを運行していた時代があるが、利用者の減少や費用対効果の問題もあったことから、バス事業者のお力をいただき、年間約2,000万円の予算の補助金で、市街化調整区 |

| | |
|---|---|
| | 域を運行していただいている。その中でも、利便性が低い地域において、年間約2,500万円の予算組みを行い、タクシー利用料金助成事業を実施している。タクシー会社の皆様のお力をお借りして、主に市街化調整区域をまわっていただいているが、運転士が不足していることにより、呼んでもなかなか来ないという話も承っている。<br>その中で、１つ目として、行政と公共交通だけでは対応しきれない時代なのではないかと思う。今後、自動運転などの新たな取組みが進めば状況も変わるかもしれないが、今を乗り切るためには、委員からのご意見にあった、それぞれの地域の皆様や事業所の皆様、または、行き先の企業の皆様のお力をいただくような構成を考えなければならないのではないかと思っている。<br>今日の議論を踏まえて、来年に計画を作っていくが、現在来年度の予算編成を行っており、来年度の計画策定を待っていては遅くなってしまう。ネオポリス地区や中曽根地区では、福祉的な、地域の助け合いの移動を支援するシステムが広がりつつあるが、この会議と並行して、枝葉となる部分について、地域と一緒に何か動きができないかということを考えている。<br>市が主導し、地域に入りながら、公共交通事業者の皆様の仕事を邪魔するような形とはならないよう、皆様と協議をして、枝葉の部分をしっかり作っていきたい。<br>先程、「最適化」というご指摘を会長よりいただいたが、ルートの最適化という意味では、吉川美南駅東口は、ロータリーもでき、これから街ができていくので、そこにルートを通すということは、最適化だと思っている。また、システムの最適化という意味では、先程会長からご指摘をいただいたように、皆様のご意見をいただきながら、公共交通事業者の皆様を邪魔せずに様々な媒体を使って、その間を埋めるようなものが、最適化としては必要だと思う。<br>例えば、吉川市役所を結節点にするような形で、公共交通に繋ぐという形も有り得るのではないかと思っている。<br>もう１点、中曽根、道庭地区の高齢化と、この地域の基幹になるバスが足りていないという事実は、大変重く受け止めている。この２年間、メートー観光さんとは色々な話をしており、先程もご意見をいただいたが、市街化調整区域でなくても補助金を出すので、新規の路線を運行していただけないかということも調整していたが、運転士が確保できないということで、現状のとおりとなっている。<br>この基幹となるものが足りないと、今お話しした枝葉の部分をいくら作っても利便性はなかなか上がらないと思う。<br>委員からもご指摘をいただいたが、基幹の部分をどうするかということを早急に考え、繋ぎの形だとしても、しっかり対応させていただきたいので、少しお時間をいただきたい。<br>また、行き先となる企業にもっと協力を求めたいというご意見もあったが、企業への移動によって利益が出ている部分もあると思うので、企業に協力していただければ、それはまた税金の投入も少なくなり、その分を皆様の資源のところに投入できるのではないかと思う。担当一同、いただいたご意見を踏まえて進めていきたいと思うので、今後ともよろしくお願い申し上げる。 |
| 会長 | 市長にだいぶまとめていただいたが、葉の部分、地域に密着をして地域の皆様にも、あるいは企業の皆様にも色々助けていただき、移動の自由度を広げていくということ。メートー観光さんの話もあったが、枝の交通として、しっかりと確保していかなければならないということは、切り分けて考えるのではなく、特に後段の部分に関しては、やはり行政のしたたかさが非常に重要と感じる。是非、色々とご検討いただけたらと思う。 |

| | |
|---|---|
| | 各委員から「行って帰ってくる」この両方が大事であるということが共通してご発言があった。この、行って帰って来られるということが、しっかりと実現できるかどうかというところがキーワードになると思った。次回は年明け以降になるが、事務局で課題の再整理をした時の参考にしていただければと思う。<br><br>**４　その他** |
| 田島委員 | 当協議会で承認いただいた移動円滑化適用除外認定の申請を行い、迂回路線から、元の路線に戻すことができた。この場を借りてお礼申し上げる。 |
| 事務局 | 事務局より連絡事項を申し上げる。<br>１　本日の議事となっていた「現状と課題について」ご意見がある場合は、11月26日（火）までに事務局へお寄せいただきたい。<br>２　「地域公共交通協議会条例の一部改正について」令和６年９月議会において、現時点での具体的な予定は無いが、協議運賃により運賃を定める場合においては、当協議会の分化会として、運賃協議会を設置できるよう条例の一部改正を行ったことを報告する。<br>３　次回の会議については、２月頃を予定しているが改めて通知にてお知らせする。また、「当日配布資料４」と記載された国補助金資料をご覧いただきたい。前回の会議でお知らせしたが、令和６年度の吉川市地域公共交通計画の作成にあたり、国の補助事業で地域公共交通調査事業を活用していることから協議会にて事業の自己評価を行うこととなっている。１月時点では事業は完了してないが、評価時点での状況と年度末までの見込みとして評価を行うこととしている。書面協議にてご意見を伺う予定なのでよろしくお願いしたい。<br>４　11月17日（日）永田公園において、グローバル交通さんのご協力の元、実際の路線バスの展示や、バスの乗り方教室などのブースを出展するので、お越しいただきたい。<br><br>**５　閉　会** |

以上、会議の内容に相違ないことを証するため、ここに署名する。

令和６年１２月１０日

署名委員　野田　妙子（自署）　　署名委員　立澤　孝一（自署）