様式第３号（第１２条関係）

会　議　録

会議の名称	第６回吉川市地域公共交通協議会	
開催日時	令和７年３月２６日（水）	午前10時00分から 午前11時30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、大舘　広知、田島　文夫、和佐見　文男、多田　聡、 立澤　孝一、水野　雅通、高木　純子、村上　晶彦、坂田　将美、 北沢　一樹、吉田　樹、中村　明、戸張　加代子、浅水　明彦、 中村　喜光、荒川　泰弘、柳沢　勝雄、星座　正俊、野田　妙子	
欠席委員(者)氏名	深井　啓光、木村　俊樹、関根　肇、田中　正明	
担当課職員職氏名	都市計画部　都市計画課　課長　宗像　浩 都市計画担当副主幹　油川　誠 主査　林　希 主任　平野　拓也 主事　藤本　大雅 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］ １　開　会 ２　会長あいさつ ３　議　事 （１）吉川市地域公共交通計画の策定について 基本的な方針（案）について （２）移動円滑化基準適用除外自動車の運行について （グローバル交通） ４　その他 ５　閉　会 ［公開・非公開］　公開	
非公開の理由 (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　鉄道・バス利用圏域図の修正について 資料２　課題と基本的な方針（案）について 資料３　移動円滑化基準適用除外自動車の運行について 参考資料　地区別の考え方について	
会議録の作成方法	□録音機器を使用した全文記録 ☑録音機器を使用した要点記録 □要点記録	
会議録確認指定者	和佐見　文男、戸張　加代子	
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）		
	１　開　会 **２　会長あいさつ** **３　議　事** **（１）吉川市地域公共交通計画の策定について**	

	基本的な方針（案）について
事務局	資料１・資料２、参考資料に基づいて、事務局より説明。 基本方針（案）が示す方針に沿って、計画に位置付ける具体的な事業を来年度以降に議論いただく予定であり、今回はその取組の大きな方向性という視点でご意見をいただきたい。
	≪質疑・意見≫
会長	計画を策定するにあたり、ネットワークのイメージや基本方針を示していくわけだが、今日だけで決めるというわけではない。一見、綺麗にまとまっているようだが、個人的に意見したいこともある。 まず、２の「地域公共交通ネットワークのイメージ」を皮切りに議論を深めていけたらと思う。事務局に伺いたいのは、ネットワークイメージの赤い線に基幹交通と書かれており、１つは武蔵野線であろうとわかるが、駅からのバス交通として、吉川駅と吉川美南駅から市役所周辺という２つが基幹交通の軸として書かれているように見受けられる。 ここで２つの論点があり、１つは、吉川美南駅が新しくできたことにより、吉川美南駅と市役所周辺をしっかりつないでいきたいということは理解できるが、吉川駅と同じ太さの基幹交通として描かれているにも関わらず現状はとても本数が少ない路線である。これを吉川駅をつなぐ路線と同じ水準にしようと考えると、これは相当頑張らないといけないと思うが、どのように達成されようとしているのか。 もう１つは、吉川駅と市役所周辺を基幹交通としても、全員が市役所と駅間を往復されているわけではなく、買物や通院といった、その間での乗降も多い事が考えられる。想定される路線が２路線あり、途中の経由地も重要になってくるかと思うが、現状は１本の矢印で描かれているのはなぜか。この２つについて伺いたい。
事務局	１つ目の「吉川美南駅へのアクセス性の向上についてどのように達成していくのか」という点については、吉川美南駅東口のまちづくりが進み、これからまちが開かれていく中で、そこへのアクセス性を高めるために基幹交通として、利便性を高めていきたいという考えのもとで、基幹交通としての線を引かせていただいた。 また、現行運行していただいている路線については、既存路線を活用していただく中で、迂回をしながら吉川美南駅と市役所へのアクセスを構築していただいているが、速達性を高め、便数も多くして、より利便性を高めたいというものである。 これをどのように達成していくのかについては、現状では具体的な案をお示しすることはできないが、来年度以降、事業者と路線の再構築を図る中で良い策ができればと考えている。 ２つ目の「吉川駅と市役所周辺を結ぶ線が１本しか引かれていない」という点については、あくまでネットワークのイメージであり、実際の運行している路線を示したものではなく、方向性として吉川駅と市役所を結ぶという方向性を矢印で示したというものである。
会長	後者については、「具体的な路線を示したものではない」と言うが、全員が市役所に行くわけではないことということと、基幹交通ということも踏まえるとどこを通していかなければならないのかというところも視野に入れていかなければならないと思うので、もう少し描き方に工夫が必要だと思う。 １点目については、吉川美南駅から市役所周辺側は、現状本数が物凄く少ない。対して吉川駅から市役所周辺は２つの路線を合わせれば少なくとも10分に１本はあるという乖離がある。この乖離をどうするのかということに対して「バス会社と調整する」では実現できない。

	事業者にお伺いしたいのだが、吉川駅側の路線の一部の便を吉川美南駅と市役所を結ぶ便に振り向けるということが現実的にあり得るのか。また、仮にそうすることによって支障が出るなどの話があればお願いしたい。
委員	会長の仰るとおり、現在吉川駅からおあしす方面は本数が非常に多い。これは市役所に行く方のご利用よりも、途中でご利用されるお客様が多い。吉川駅側の基幹交通の本数を吉川美南駅側に振り向けるかということだが、吉川美南駅周辺は住宅地が形成されるイメージだが、その住民が市役所に向かうかというと利用は限定的であり、その途中に住宅がない。 現在、バス会社の乗務員の確保が厳しい中で、ご利用が多いところを削ってまでこちらに振り向けるような余力は無いので、やってくださいと言われてもなかなか手が出せない。
会長	率直なご意見をいただき、感謝する。一見すると「吉川駅の本数が多いのだから、それを振り向ければいいだろう」と考えがちだが、それによって、毎時５本あるものが３本になり、武蔵野線に乗り継ぎできていたものができなくなって、不便になってしまう。そうしたことが起きると、逆に路線バスの利用者が減ってしまう。そして、ベットタウンである吉川市に住み続けようというモチベーションも働きにくくなってしまう。 一方で、市として、吉川美南駅につなげたいのであれば、その場合は吉川駅に向かう既存の路線から振り向ける以外の方法を考えていかなければいけないということかと思う。 このような形で、基幹交通だけ見ても、色々と議論していかなければならないことがあることがわかっていただけたと思う。基幹交通だけでなく他のことも書かれているので、ご意見があればお願いする。
委員	ここまでバスで来たが、途中に吉川団地があり、そこから利用される方は多いと思われる。吉川美南駅から市役所を基幹交通という形で線を引っ張っているが、乗り降りが多い場所は団地があるようなところだと思う。会長がおっしゃっていたとおりだが、皆が市役所に行くというわけではないのではないか。吉川美南駅から基幹交通の線を引くには、途中に強いニーズがあるとか、大型の商業施設があるとかでなければ、基幹交通として線を引かない方が良いのではないかと思う。
事務局	市役所周辺においては、きよみ野という住居系の地域で人口の張り付いた地域でもある。また、現在の吉川駅北口に路線と交通が集中している状態を吉川美南駅に分散できないかということが１つある。また、基幹交通として吉川駅と市役所を結ぶ線と同じにするかという点については再度検討させていただきたいが、市民の鉄道駅の利用傾向として、南越谷方面が７割、三郷方面が３割となっていることから、三郷方面の利用者の吉川美南駅への誘導が図れないかというところで、分散化を図るためには吉川美南駅方面への利便性が高い交通があるべきではないかという考えで記載させていただいている。
会長	逆に吉川美南駅の方の本数を増やして欲しいというコメントやご意見はあるか。
委員	吉川駅に駅前サービスセンターのコアがある。吉川美南駅周辺の人口は大きく増えると思うが、吉川美南駅にも同じような施設を作るのか。作るようだと市役所に行くことはないと思う。ましてや、インターネットが進んでおり、本庁に行かなくても済むことが多くなるので、利用客が増えないのではないかと思う。

事務局	市の計画の中では、吉川美南駅東口に、文化の拠点となるような公共施設整備を検討しているところである。これは吉川美南駅東口の地区の中だけの住民を対象とした施設ではなく、吉川市民全員に利用していただけるような施設を検討しているところである。計画の中では、文化施設の中には図書館機能は含まれているが、サービスセンターといったものは今のところ計画に入っておらず、今後の動向を見ながら検討するものとなる。 先ほどの路線の中間地点についての補足であるが、吉川美南駅東口の区画整理自体を、「～Everyone’s Garden～みんなの庭」をコンセプトとしており、地区の真ん中にも大きな公園を配置し、地区外の人の利用も増えてくると考えている。また、イメージ図の青い網掛けの部分は工業団地であり、吉川美南駅東口の産業ゾーンということで、一定の雇用が見込める地域となっているため、事務局ではこういったところの利用があるのではないかと考えている。
委員	ここは相当人口が増えるのではないか。また、吉川駅まで行かないと出張所はないということか。
事務局	こちらの地区内の計画人口は4,500人を予定している。出張所については、現時点ではそうである。
会長	吉川駅から市役所周辺を結ぶことと、吉川美南駅から市役所周辺を結ぶこととは事情が異なると思う。途中の沿道の人口は少ないが吉川美南駅周辺で人口が増え、施設も立地していくということなので、現状の本数では弱い。強化をしていかなければならないが、吉川駅と市役所を結ぶ路線と同等の本数にするというのは違うということだと思う。 ただ、本数を増やしていかなければならないというモチベーションは事務局としてもあるが、市民の方々も増やしていただきたいと思っているのだろうか。
委員	吉川美南駅の利用者は今後増えるのかもしれないが、現状、吉川駅の利用者数と吉川美南駅の利用者数には差があり、吉川駅は混んでいて、バス停も並んでいる。一方で吉川美南駅には人が多くない。また先程の説明で、鉄道利用の７割が越谷方面に、三郷方面には３割の方が利用するということだが、それを踏まえると吉川美南駅からの基幹交通の線は必要ないのではないかと思う。 また、先程の話となるが、市役所への利用がメインではなく、そこに住んでいる人の利用がメインであると思う。そう考えると、吉川美南駅周辺は高層住宅が建っており、バスの利便性はあまり必要ではないと思う。住民の足が必要なのか、必要でないのかを考えることが大事だと思う。
会長	皆様からの話を伺って、「吉川美南駅と市役所周辺の線と吉川駅と市役所周辺を結ぶ線を同等の扱いにしても良いのか」というところは共通しているところかと思う。これをどのような書き方にするのか。 また、市役所だけでなく、その周辺に住んでいる人たちが吉川駅に行っているというのは、沿道に何があるのかというところも重なってくると思う。基幹交通の線の描き方については事務局でご検討いただきたい。 その他、ネットワークの役割として、各地区の支線交通、タクシー、福祉有償運送まで記載があるが、何かお気づきの点はあるか。 例えば福祉有償運送だと『一人での移動が困難な方の移動を担う交通』と書いてあり、方向性として『福祉部門と連携しながら活動主体の支援などの取組を検討する』とあるが、実際に担っている委員からのご意見はいかがか。

委員	ここに書いてある『活動主体への支援』とは、具体的に何なのか知りたい。
事務局	今回物価高騰対策として交付金を交付させていただいたが、そのような何かしらの支援は考えられる。ただ、現時点では、具体的なことを申し上げることができない。取組について、どこまで具体的なことが書けるのかということもあるが、来年度以降の検討の中で、福祉部局と相談しながら、検討していく。
委員	自分たちがやっている活動に支援をして欲しいと言いたいわけではなく、ここまで目標が出されているのに具体的な行動計画が無いというのは良くないのではないか。私達の任期は３年であり、あと１年となる。あと１年で「これだけはやらなければならない」ということを絞り込むべきではないか。このように、市全体に良い事が起こるような書き方をされると、それほど沢山の予算があるのかと夢を抱いてしまうが、そうではないはずである。一体、何から始めていくことが一番大事なのかを検討しないと、この後の部分が無駄になってしまうのではないかと思う。従って、今、最も誰が困っていて、最も今何に困っているのか、それに対して具体的な策がどう作れるのか、その可能性、予算、タイムスケジュールを出していただきたい。
会長	計画を考える上で重要な視点である。先ほど申し上げたように、一見、綺麗に整理されているが、本当にこれを実現していくにあたって、どういう行動計画を描いていくのか、何に取り組めば実現できるのか、時間的な制約、予算的な制約がある中で、市として何をすべきなのか。アンケート等の結果から、こういうところに困っている方がいて、これをやらなければならない等、きちんと示していく必要があると思う。 それが、資料２の課題や基本方針から読み取れるのかということである。事務局の考えをお聞かせいただきたい。
事務局	どう取り組んでいくのかということについては、先ほど、課題の説明の部分で、市街化調整区域の部分やそれ以外の地域でもバスの利便性が下がっている地域があるというところを問題点として捉えていると説明させていただいた。その中で、参考資料として地区別の考え方というもので、「この地区には、こういった取組の方向性が必要」というものを事務局案として出しているところである。 より具体的な取組については、次回以降に議論いただくテーマとなるが、今回はそれを考えるための方向性についてご意見を伺い、それを踏まえて基本的な方針を固めた後に具体的な施策を考えていきたい。 一方で、喫緊の課題には対応していく必要があり、令和６年度は運転手確保の観点で、資格取得の支援を試みたところである。
委員	具体的に絞り込んでいく時に条件は何か。何をベースに絞り込むのか。困っている人なのか、市が発展させたい吉川美南の資源なのか、それが見えないため、具体性があると思えない。
事務局	移動手段の困りごととしてアンケートをとらせていただいており、そういったものの優先順位が高いと思っている。その中で、将来を見通した取組というのも考えていきたい。
会長	例えば、アンケートから浮かび上がってきた困りごととは何か。資料２の課題や、２枚目の基本的方針でいうとどこにあたるのだろうか。

事務局	交通ニーズ調査の結果を踏まえて課題として認識している内容としては、全体として７割の方がお困りではないという中で、高齢者の方は、鉄道駅へのアクセスではなく、市域内の移動ニーズが増えてきているということと高齢化が進展しているということを課題と捉えている。 資料では、課題の３番で高齢化の進展等に伴う移動ニーズの変化に対応することと、５番で日常生活を支える移動手段の確保が必要ということを書かせていただいた。 また、地区別の考え方のほうでも現状と課題として、その地区に応じたアクセスの現状と移動手段の確保の検討が必要となっている旨を書かせていただいた。
会長	何が一番大事かということで、３番と５番だったが、普通は大事な順に書くものではないだろうか。 そこの課題と、吉川駅あるいは吉川美南駅につなぐという課題は、それぞれ別の話である。 柱としては、ベットタウンとしての話もあり、通勤は市外に行くが、リタイア後に吉川市に住み続けるといった時、従来の公共交通は駅に出る交通というものがメインだが、そうではない身近な生活の場の移動手段というものを必要としてくる人がこれから多くなるだろう。そういったことで困っているという人が、アンケート調査からも浮かび上がってきており、そのための策をやるという話がある。 また、吉川美南駅については、吉川美南駅に向かってのバスが脆弱だからどうするかという話がある。 ベットタウンとして、依然として多くの方が、通勤通学をするという話になると、やはり吉川駅に向けての基幹交通というものを死守していかないとならないと思うが、その際に、運転手が不足しているため、やりたいけれどやれないとか、やりたいけれど便を削らなければならないということで、どのバス会社でも共通の問題が現状出てきている。 大きくはその３つの課題があると思う。こうした内容が資料等で、それが読み取れることによって、具体的にネットワーク図に落とし込んだ時に、誰が、誰と、いつまでに、何をやるのかという行動計画ができる。 行動計画の内容は、具体的には、事業計画ということになり、それは、次年度に個別事業として、皆様に色々と考えていただくことになるのだが、そのつながりがまだ見えなかったため、委員からのご指摘の1つの論点だったのではないかと思う。 基本的な方針について、共通して何度も出てくる言葉に『みんな』という言葉がある。基本理念にも、『住み続けたい・住みよいまちを支える地域公共交通をみんなでつなぐ』とあり、その下の説明文章でも『みんな』と言う言葉が入っている。基本方針の③にも『みんなの地域公共交通』とあり、基本方針①の２つ目にも、『みんなで進めます。』とある。この『みんな』とは誰を指すのか。
事務局	交通に関して、行政と交通事業者だけというものではなく、市民の方や、自治会単位や地域の方、企業、団体の方等、色々な方の様々な主体があると思うが、市に関わる皆さんで作っていきたいという考えのもとで『みんな』という言葉を使わせていただいた。
会長	色々な人達に関わってもらいたい、関心を持っていただきたいといった時に、実際にこういう協議会の場にも色々な皆さんに出席していただいているので、これもいわゆる『みんな』で考えるというひとつの類型であるが、会議室にお集まりの皆さんだけが『みんな』という訳では全くない。

	この、『皆様に関心を持ってもらい、いろんなことを行っていただく』ということを、どのようにしていけばよいのか。 行政と交通事業者との間だけではなく、なぜ『みんな』というところを、ここまで強調されるのか教えてほしい。
事務局	これまで、バス事業者が中心となり、路線をつないでいただいた。その中で、課題のところでご説明させていただいたが、主に高齢者の方を中心に、既存の路線以外の細かい移動需要が出てきており、路線バス事業者だけでは対応しきれない部分もある。 またタクシー事業者も運転手は不足しており、供給の課題もある。そういったリソースが限られた中で、多様なニーズに対応していくということになると、今までの交通事業者以外の輸送資源というものも考えていかなくてはいけない。そういったことから、基本方針（案）をこのような形とした。
会長	交通事業者が担えない部分が広がっていくというところが１つの論点となって『みんな』という言葉を使ったというご説明であった。
委員	前回の会議で、高齢や障がいを含めた、福祉の事業者が、送迎を出して地域を回っているという話をした。私共も送迎をやっているが、送迎をすることによって国の補助での加算が出たり、逆に介護やデイサービスについてなどは、報酬として取っている。 福祉のほうも人材不足なので、できるなら送迎を委託できるとありがたいと思っている。ほかの事業所も送迎を別の業者に委託できるのであれば、その分、別の仕事ができるので助かると考えていると思う。 そうしたとき、現在、市内に送迎をやっているデイサービスや、障がい福祉サービスが点在している。それらが上手く協力して、全体で送迎を回せるといったこともできるようになってきている。 施設に路線バスで来ている人もいるが、通所やリハビリなど、目的が明確なものに関しては、どこかの業者に福祉施設を循環していただく形を委託していくとなると、福祉施設側も負担が必要かと思うし、足りなければ補助と言う形になるのかもしれないが、必要とされる路線の運行と言えるのかなと思う。 そこが叶うのであれば、福祉の現場の支援の充実というところの両立ができると思うし、運転手が足りないとかそういった部分とも絡んでくるが、そういったところも網羅できると良いと思う。
会長	かなり具体的に色々なヒントをいただけたと思う。何か、事務局からコメントはあるか。
事務局	ご意見を踏まえ、施設送迎などの部分についても、ネットワークの役割として入れるかについて検討させていただく。
会長	ネットワーク図の中に入れることが目的ではない。具体的に、通所や、リハビリというところでの送迎サービスを、色々な事業者がやっておられ、そういったところでも人手が不足していく。そのため、共通して、例えばＡとＢとＣという事業所があったら、ＡとＢとＣで、それぞれ委託をし、同じ車両で運び合うことをやっても良い訳である。 私も関わりのある前橋市では、複数の福祉事業者が、共通して車両を運用し、一部はタクシー会社に委託している。タクシー会社に委託をすると、その分、委託の経費が若干かかるので、そこは市が支援するということになる。群馬県の前橋市以外のいくつかの自治体で、さらにやろうとしていることがあり、その借り上げているタクシーは、通所リハビリの方が

	使う以外の時間で若干空きがあり、その空きがある時間帯を、地域の人達の移動に使う事ができないかというところでのチャレンジを始めている。 　そのようにしていくと、先ほどの駅以外のところに住まわれている方で、行きたいところがあるがバスが十分に通っていないところのフォローの１つになり得るかもしれない。そのような連携方策を事業化していくことが、先ほどの『みんな』という言葉を具体化するやり方について、ヒントをいただけたと思う。これは、具体的な事業に踏み込んだお話であった。ネットワーク図に書き込むということを目的化せずに、ご検討いただければと思う。
委員	地域内交通というところの方向性として、地域住民の方や交通事業者と協議しながら行うということだが、当地域においても、自分で交通手段が得られる方、また他人の力を借りないと移動が出来ない方がおられる。 　誰かを運ぶという事は、誰かが運転をしたりして補助的な作業が必要となる。生業として行われている方は手一杯ということで、ゼロから、新たな人材や資源が出てこないと厳しいと思われる。地区内でも話をしたりするが、他人を乗せて運ぶということへの抵抗であるとか、もしもの事を危惧する言葉も出てくる。 　そうした中で、地域の中でも、こういったものが必要だということで、自分達が力を貸すということに対して、何か、安心できるような方向性があると、少し挑戦してみようかなという気持ちにもなるのではないかと思う。仕事をするのは、65才までが一般的というか、比較的年齢の高い方が、時間に少し余裕があるといったところで、共に活動できる可能性が高いかと思う。そういった形で、やはり運転をする上での不安な要素を解消するような考えや方策等を検討していただきたい。
会長	地域の皆様で、移動に困っている方を支えていくということで、選択肢として、地域の中で上手く助け合って運ぶというやり方や、有償運送というやり方もあるが、やはり誰かを乗せるということへの抵抗感があるとか、事故が起きてしまった時にどうなるのかとか、保険の話など、福祉有償運送についても同じことが言えるかと思う。 　そういったことを議論したり、乗り越えたりしながらやっている地域がいくつもあり、福祉送迎サービスをタクシー会社に委託しているという話もしたが、そういう所でプロの力を借りて解決しようとしているところもある。全国を見渡してみると、様々な手法を取っている。 　そういうものを取り入れていきながら、地域の皆様に、こういうやり方・考え方あるということをどのように伝えていくのかというところが大事な論点であると考える。 　市役所で出前教室を行って、地域の皆さんと一緒に考えるという所がある。私は秩父市の交通会議の会長もやっているが、山間部の地域で診療所の送迎バスが週に２日しかないということで、それ以外の日は地域の皆さんが当番制で相乗りをしていくことができないか。それが出来ない日はタクシー会社の力を借りるということで地域の皆さんと考えているところである。そういったところで、地域の皆さんと一緒にアプローチしていくのも大事かと思う。
委員	資料２の「ネットワークにおける各交通機関等の役割分担」に、「新たな移動手段」があり、方向性において「自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送等を含めて検討する」とあるが、具体的にどのようなものを想定しているのか教えていただきたい。 　また、無償の運送や企業、病院送迎バス活用等も新たな移動手段に含まれるのかを聞きたい。

事務局	現状、介護保険の枠組みの中での住民主体型の送迎サービスについては市内で行われているところであるが、交通空白地域の自家用有償運送や互助による輸送があるわけではない。こういったものに手が挙がるようであれば、地域の方とお話をする中で、どういう形ができるのか検討することになる。手法については色々な選択肢があると思うので、そこは地域に入っていく中で適したものを選択していただきたいと考える。
委員	「新たな移動手段」と書くのではなく「地域の交通資源の活用」といった書き方が良いのではないかというところで、ご意見とさせていただく。
会長	この表のバスとタクシーの間に「新たな移動手段」が位置するというのも不思議に思う。タクシーは個別輸送、バスは乗合であることから、相乗りを想定しているのであれば、この位置でもよいと思うが、そもそも地域の皆さんと決めていくという前提があるのであれば、ここの位置に書くべきなのかという点については精査が必要であると思う。 ここに書かれているが故に、何か意図されていることがあるように見えてしまうが、大事なところは地域の皆さんと決めていくという仕組みを作っていくということなので、ご意見の「地域の輸送資源の活用」みたいな形にして、別枠にするのかなど考えていく必要がある。 全体を総括すると、具体的に何をやっていくのかというところが見通せるような書き方にしていくことが必要だということで、いくつかの論点があった。例えば吉川美南駅と市役所周辺をつなぐことについては、吉川駅とつないでいるものと同じ描き方をするべきではないというご意見をいただいた。一方で、市として、吉川美南駅周辺は、人口が増えていき、色々な施設が立地していくことから、ここを大事にしていきたいということであれば、基本方針などから読み取れるようにしなければならない。 福祉交通の話や輸送資源の活用の話が出てきたが、移動に困っている皆さんに対して、この計画からどのような助けが出来るのかというところが重要ではないかというご指摘をいただいたところである。 地域の人たちにどのようにアプローチしていくのかという方法の部分、仮に自分で運転をするとなると他の人を乗せることが大変であるとか、保険の問題もある。また、地域に選んでもらうという話が事務局からあったが、そういう仕組みを担保していくということが必要である。 一方で、事業者がやっておられるような送迎サービスを上手く組み合わせ、複数社が協働して上手く輸送ができる。その中でタクシーへの委託というものも視野に入ってくるかもしれない。そうすることで、現在交通手段が行き届いていないところへフォローしていくという方法もあり得るのではないかという具体的なご意見をいただいたところである。 私も『みんなで』というのはどういう内容かという質問をしたが、本日いただいたご意見の中にも、解像度を高めるキーワードがあったと思う。 この計画でどんなことを実現していきたいのかというところで、計画期間という時間的な制約や財政的な制約がある。その中で、どういったところまでを実現するのかということをよりシャープにしたほうが良いということも意見としてあったと思うので、そういった部分を考えていただきたい。次回は、具体的な事業の内容も出てくる中で、基本方針案等を再度ご覧いただくという理解でよいか。
事務局	当初計画していた進め方は、基本的な方向性を固めていく中で、そこに紐づく施策体系等をご覧いただくということで考えていたが、今回のご意見を踏まえると、具体的な取組が見えてこないと進めることが難しいということかと思うので、進め方については検討させていただきたい。

会長	具体的な施策、あるいは議論を進めていく過程で行ったり来たりする場面はあるものなので、何の事業を取り組んでいくのかというところと、今回の案を修正したものを照らし合わせていく中で、皆さんからご意見を頂くという形にしたいと思う。 年度明けも議論が進むので、今日言えなかったことやお気づきのことがあれば事務局へお願いしたい。
事務局 グローバル交通	**（２）移動円滑化基準適用除外自動車の運行について（グローバル交通）** 資料３に基づき、事務局より説明。 書面協議でご承認いただいた車両が老朽化しており、その代替車両となるものであるので、よろしくお願いする。 ≪質疑・意見≫ 意見・質問なし。
会長	移動円滑化基準適用除外車両で運行することについて、本協議会としてお認めするということでよろしいか。
委員	異議なし。
会長	事務局とグローバル交通において、埼玉運輸支局への届出等の調整をお願いする。
事務局	**４　その他** 事務局より連絡事項をお伝えする。 １点目、本日ご意見が出せなかった等や、改めて気が付いた点等については、概ね２週間後の９日の水曜日を目途に、書式は問わず、事務局までメール又はＦＡＸなどでご意見をお寄せいただければと思う。 ２点目、令和７年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、前回の協議会で計画の策定にあたり、本年度と同様に来年度も国の補助制度を活用して動いていくという話をさせていただいたが、事前の申込みを行ったところ、全国各地から予算額を大幅に上回る応募があり、ご要望に沿えないという回答があった旨をご報告させていただく。 ３点目、来年度の市の取組として、地域公共交通に対する現状や重要性の共有と、行政、交通事業者、市民等と協働して取組を検討するきっかけづくりとして、地域公共交通に関するシンポジウムの開催を予定している。日程は、また改めてご案内させていただく。 ４点目、次回の協議会については、会長とご相談させていただき、お知らせさせていただく。また、今後、具体的な取組などの検討にあたり、交通事業者による分科会を設置する予定でいるので、こちらも、会長と相談させていただき設置と会議の開催を決定していく。対象となる委員の方には、改めてご案内をさせていただく。 **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７年４月２３日

署名委員　戸張　加代子（自署）　　署名委員　和佐見　文男（自署）