様式第３号（第１２条関係）

# 会　議　録

| | | |
|---|---|---|
| 会議の名称 | 第７回吉川市地域公共交通協議会 | |
| 開催日時 | 令和７年８月８日（金） | 午前10時00分から<br>午前12時00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、関根　肇、<br>水野　雅通、西野　常博、増田　孝一、北沢　一樹、吉田　樹、<br>鎌滝　和夫、中村　明、浅水　明彦、中村　喜光、柳沢　勝雄、<br>星座　正俊、野田　妙子 | |
| 欠席委員(者)氏名 | 多田　聡（代理：羽生　碧衣）、深井　啓光、木村　俊樹、<br>高木　純子（代理：川村　英輝）、戸張　加代子、<br>荒川　泰弘（代理：高尾　匡） | |
| 担当課職員職氏名 | 都市計画部副部長兼都市計画課長　宗像　浩<br>都市計画部都市計画課都市計画担当副主幹　柴田　守彦<br>都市計画部都市計画課都市計画担当主査　林　希<br>都市計画部都市計画課都市計画担当主事　植田　祐司<br>計画策定支援受諾者　株式会社ケー・シー・エス　五十嵐 | |
| 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）バス路線の廃止等の意向について<br>（２）吉川市地域公共交通計画（素案）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 | １０名 | |
| 会議資料の名称 | 資料１　バス路線の廃止について<br>参考資料　鉄道・バス利用圏域図（修正版）<br>資料２　吉川市地域公共交通計画（素案）<br>資料３　令和７年度の計画策定スケジュール<br>当日配布資料　資料２・２３頁「評価指標」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<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 | 関根　肇、水野　雅通 | |
| 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**<br><br>**２　会長あいさつ**<br><br>**３　議　事**<br>**（１）路線バスの廃止等について** |
| 委員 | 資料１－１に基づいて、東武バスセントラルより説明。<br>昨今の運転手不足に加え、土日祝日のみの日中２便での運行で、採算性が合わないため、令和８年３月 31 日の運行をもって廃止する予定である。<br>廃止となる路線の令和６年度の利用実績は、2,600 人となっており、廃止となる停留所の「宮前」及び「平成園前」においては、利用者が年間 10 名程度となっており、利用者への影響は少ないと考えている。<br>なお、令和７年６月３日に運輸局に対して、届出書を提出済みである。 |
| 会長 | 埼玉県においては、バス路線を廃止するにあたり「埼玉県生活交通確保対策地域協議会」への廃止意向の申出が必要であり、その後、運輸局に廃止の届出を行う流れとなっている。<br>「廃止」という表現から、廃止となる系統における経路全てがなくなるように思えるが、実際には資料１－１の裏面に掲載されている路線図の青く囲まれている「平成園前」及び「宮前」のバス停付近のみが該当となる。その他の経路については引き続き維持されるという理解でよろしいか。 |
| 委員 | お見込みのとおりである。 |
| 委員 | 資料１－２に基づいて、グローバル交通より説明。<br>吉川駅を発着する１系統及び吉川美南駅を発着する３系統について、運転手不足の深刻化により、ダイヤの維持が困難となったことから、路線の廃止を行う方向で会社として決定したものである。<br>吉 01「吉川駅～メディカルマイ線」の系統については、令和７年３月まで、概ね１時間に１本、１日 16 往復の運行していたところであるが、運転手の確保が困難となり、現在は、平日を運休し、土曜・日曜・祝日のみの運行となっている。平日も運行していた令和６年度の利用実績は、年間約 71,000 人となっている。<br>吉美 01「吉川美南駅～メディカルマイ」及び吉美 02「吉川美南駅～吉川駅」の２系統については、狭隘箇所を運行する路線として、マイクロバスでの運行となっている。２系統で、8.5 往復の運行となっており、令和６年度の利用状況は、年間約 10,000 人となっている。<br>吉美 03「吉川美南駅～吉川市役所」の系統については、令和６年４月より運行を開始したものであるが、平日のみで１日４往復の運行となっているため、利用者が少ない路線である。利用状況は、年間約 1,200 人となっている。<br>廃止時期については、令和８年末と報告していたが、現在も運行状況は非常に厳しく、令和８年３月に退職者がいる予定であることから、令和８年４月１日をもって廃止したいと考えている。<br>利用者の皆様には、ご迷惑をおかけすることは承知しているが、諸事情をご賢察いただき、ご理解を賜りたい。<br>なお、吉川駅発着の小松川循環については、引き続き、維持確保していく方針である。 |
| 事務局 | 資料１－３に基づいて、メートー観光に代わり事務局より説明。 |

| | |
|---|---|
| | メートー観光は、平成14年の路線バス事業の規制緩和を機に、乗合事業を開始し、以来、主に吉川駅の南側の地域で、市民の重要な移動手段となっていた。平成20年頃から、採算性の問題により運行便数は徐々に減少し、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言以降は、利用者の大幅な減少を受けて全線で土曜ダイヤの運行となっていた。<br>令和5年以降は、運転士不足が深刻化し、路線によっては運休に近い大幅な減便が始まった。<br>主要路線であるＭ１「吉川駅南口―新三郷駅西口」の系統も、令和6年8月に日曜・祝日の運休、さらに令和7年3月には土曜日も運休となり、現在は平日のみの運行となっている。<br>吉川市としても、協議を重ねてきたが、運転士の確保が困難であり、今後の路線の維持は難しいとの見解が示され、今般、メートー観光から「バス事業からの撤退を決定した」との報告があったため、先の交通事業者分科会及び協議会において情報を共有するために、今回の報告書を提出いただいたところである。<br>主要路線であるＭ１「吉川駅南口―新三郷駅西口」の系統は、土日も運行していた令和5年当時で年間10万人以上が利用されており、主に三郷市内から、吉川駅や新三郷駅へ向かう方の重要な移動手段となっている。<br>事業廃止にあたり、事業承継のコンサルティング会社に相談するなど、引継ぎ先を探す努力をしていたが、現状では引継ぎ先の確保は難しく、事業廃止に向けて手続きの準備を進めているとのことである。 |
| 会長 | メートー観光の路線については、コロナ禍以降、減便あるいは休止の路線というものがあり、現状で実質的に運行されているのは、Ｍ１「吉川駅南口－新三郷駅西口」系統のみとなっていた。概ね1時間に1本程度の運行をしているという印象を持っているが、この路線についても廃止の意向がある状況である。廃止時期については、表明されていないという理解で良いか。 |
| 事務局 | 明確な廃止時期についての表明はないが、準備を進めているとのことであるため、遠くない将来の話であると考えている。 |
| 会長 | メートー観光及びグローバル交通については、廃止に関する届出を提出している段階ではなく、準備をしている状況という理解で間違いないか。 |
| 委員 | 間違いない。 |
| 会長 | 現状で届出が提出されているのは、資料１－１の東武バスセントラルの系統のみで、資料１－２及び資料１－３に関しては、今後届出が提出される見込みとなっている。<br>路線廃止に関する届出について、通常どのような形で取り扱うのかについて、埼玉運輸支局に説明をお願いしたい。 |
| 委員 | 路線廃止については、埼玉県生活交通確保対策地域協議会に届出をしていただいた上で、特段の手続きを踏まないということであれば、通常であれば路線廃止の届出を6か月前に運輸支局に提出いただく流れとなる。<br>埼玉県生活交通確保対策地域協議会で協議が整った場合など、施設だけを往復する系統において当該施設が廃止されるなど、利用者への影響が少ないことを運輸支局が認めれば、30日前の届出に短縮される場合もある。 |
| 会長 | 基本的には６ヶ月前に届出をすれば、路線廃止が可能ということである。<br>既に届出をしている東武バスの系統は、利用状況が10名程度と説明があったことを踏まえると、廃止による影響は軽微と考えられる。 |

| | |
|---|---|
| | 一方で、グローバル交通及びメートー観光については、今後、届出がされる見込みであり、影響が大きいと考えられる。<br>廃止については、反対を表明しても、届出が出されれば制度上は廃止は可能であるため、早期に廃止時期を表明いただき、時間を確保した中で、代替策を吉川市と事業者と協議会の構成委員で協議していくことが今回の提案の主旨である。<br>このような状況の中で、事務局としての対応の方向性について説明をお願いしたい。 |
| 事務局 | 参考資料を用いて、事務局より説明。<br>今回の路線廃止により、吉川駅の南側の地域と東部地域で路線バスが利用しにくい地域が新たに発生する。<br>市としては、何らかの手段での代替交通の検討が必要で、その検討にあたっては、市が主体的に関わりながら、調整・検討を進めていく必要があるものと考えている。また、代替交通の検討に当たっては、それぞれの地域特性を考慮する必要がある。<br>吉川駅の南側の地域は、土地区画整理事業により計画的な基盤整備がされており、人口が密集している市街化区域であることから、定時定路線の路線バスが適していると考えられる。<br>また、廃止となる路線は吉川市と三郷市をまたがる路線であり、令和5年当時で年間10万人を超える利用があった。そのため、三郷市と協議し、両市で協力して路線の維持・確保ができないかを第一に検討したいと考えている。<br>一方で、東部地域は人口密度が低く、居住地が点在しているという特性があるため、路線バスによる代替は課題も多いものと考えているが、東部地域については、乗合交通以外の手法も視野に入れつつ、まずは乗合交通による代替の可能性について、交通事業者への個別のヒアリングをさせていただきたいと考えている。<br>吉川駅の南側の地域については、廃止時期が未定であるが、遠くない将来であると見込まれ、グローバル交通の路線についても、令和8年4月1日を持って路線廃止すると表明された。両地域並行して検討が必要となるが、グローバル交通の路線撤退の影響を受ける地域では、75歳以上を対象としたタクシーチケット助成事業を実施している。<br>まずは、人口の密集する市街化区域内で、ある程度のまとまった範囲で公共交通の利用しづらい地域が発生する吉川駅の南側の地域の交通の確保を優先に検討したいと考えている。 |
| 会長 | メートー観光については、時期が示されていないが、路線廃止は届出から少なくても半年必要となる。現状から見ると、早くても年度末の廃止となる。そのため、路線廃止がグローバル交通と同時期となることも否定ができない。<br>その中で、メートー観光については、三郷市内も運行していることから、三郷市と協調しながら代替交通の検討をすることになる。<br>また、グローバル交通ついては、市街化調整区域内を運行している路線であり、タクシーチケット利用料金助成事業を実施している状況の中で、どういった代替交通ができるのかについても検討していくということについて、事務局より説明していただいた。<br>7月16日に開催された交通事業者分科会においても、各交通事業者と共に、代替交通の検討の進め方について確認された内容が何点かあるので、事務局より説明をお願いしたい。 |
| 事務局 | 今回と同様に、各交通事業者から路線廃止の意向について説明をいただき、廃止路線に対して何らかの対応が必要であるという市の考え方を示し |

| | |
|---|---|
| | た上で、各交通事業者にご意見をいただいたところである。<br>交通事業者分科会においては、他の乗合事業者が、ただちに代替交通に対応するという判断を行うことは難しいということであった。<br>その上で、地域別に意見交換を行う中では、東部地域の東武バスセントラルの路線については、利用者が少なく影響は小さいと考えられ、また、グローバル交通の路線については、他の路線を一部迂回して廃止路線の一部区間を対応できないかといったご意見や、個別の路線ではなく、東部地域全体として、対応策を検討するという方向性がよいのではないかというご意見をいただいた。<br>吉川駅の南側の地域については、三郷市との利用も含めて、年間 10 万人の利用者数があり、三郷市側の利用者が多いことから、両市が連携して対応することが望ましいこと。また、廃止時期は未定だが、遠くない将来であると見込まれることから、吉川駅の南側の地域の交通の確保を優先に取り組んでいくべきであるというご意見をいただいた。<br>一方で、廃止路線の対応も重要な課題であるが、ドライバーの確保が困難であり、資源の配分に限界があることから、主要な路線の維持・確保を優先せざるを得ない。利用者が少ない地域については、減便や廃止の検討は避けられないのではないかというご意見もあった。<br><br>以上の内容を踏まえて、今後、市が検討を進めるにあたり、交通事業者分科会において、3 点について了解をいただいた。<br>①市が吉川駅の南側の地域と東部地域の廃止区間の代替交通の確保に向けて検討を進めることについて<br>②代替交通の可能性が考えられるバス事業者と、路線の引き受けの可否だけでなく、条件付きでの対応の可能性も含めて、市が個別に調整することについて<br>③バス事業者による対応が困難な場合には、タクシーの活用や自家用有償旅客運送等の手法の検討を進めることについて<br><br>今後の進め方については、交通事業者分科会の意見を踏まえて、吉川駅の南側の地域の交通の確保について、三郷市との協議を行い、10 月に予定している交通事業者分科会で交通事業者と意見交換を実施した後に、11 月に予定している協議会において、今後の方向性や計画への位置づけ方等を示したいと考えている。 |
| 会長 | 整理をさせていただくと、3 社からバス路線の廃止について報告があった。東武バスセントラルのように、すでに廃止の届出をされている事業者もあれば、これから廃止の届出をすることについて表明されているグローバル交通やメートー観光がいるという状況が確認された。<br>その中で、グローバル交通及びメートー観光の路線については、一定数の利用者がおり、いわゆる交通空白が生じる可能性があることも確認されている。<br>これらを受けて、事務局としては代替手段の確保を講じていくと表明があった。特にメートー観光の路線については、三郷市と協調することが必要であるため、両市で検討を進めることについて示された。<br>また、グローバル交通の路線についても、他の既存路線を一部迂回させることで対応可能かどうか、あるいは他の事業者による引き受けが可能かどうか等について、個別に事務局と調整を行うことについて分科会内で合意が得られた。<br>これらの対応が困難である場合には、自家用車を活用した送迎サービス（自家用有償旅客運送）の導入についても、検討を進めて行くことについても併せて分科会内で確認された。<br>以上のことについて、事務局として進めていきたいということが現段階 |

| | |
|---|---|
| | における到達点となる。<br><br>≪質疑・意見≫ |
| 委員 | 3社からの路線廃止が示されていることを受け、我々としても可能な範囲で積極的に支援していきたいと考えている。<br>その中で、メートー観光が欠席であり、廃止される時期も未定とのことであるが、おおよその時期についても不明であるのかという点について確認したい。<br>また、参考資料において、廃止によって交通空白が生じる可能性があることが示され、吉川駅の南側の地域についても言及があった。<br>今回の話は、非常に大きい話であると思っている。どのエリアから優先的に対応を進めていくかについて、スピード感を持って判断していく必要があると考えている。 |
| 事務局 | メートー観光については、現在も事業承継の可能性を探す努力を継続している状況であるが、具体的な承継の見込みは立っていないことから、事業廃止の準備を進めているという段階であり、現時点で明確な廃止時期は未定と聞いている。<br>そのような状況ではあるが、まず、三郷市との協議を進めて行く方向性の中で、三郷市の公共交通担当は、当市と同じく都市計画の担当部署であり、日頃からコミュニケーションを取れる関係にある。そのような中で、情報共有と課題整理を行いながら、今後の対応について相談を進めている。 |
| 委員 | 突然の経営破綻による事業廃止ではないとの印象を受けたので、一定の検討時間があるものと理解した。三郷市との検討も進められているとのことであるため、必要に応じて情報提供をいただき、場合によっては、打合せに同席したいと思っている。 |
| 会長 | 地域内フィーダー系統補助やサービス継続事業が想定される。バス路線の廃止が行われて、交通空白が発生する地域の代替交通について、最大5年間で国が運行費について支援をしてくれる制度である。承継される事業者によっては、車両の調達も必要になってくるので、サービス継続事業の活用が1つのポイントとなる。<br>埼玉県内でもこの制度を活用している自治体があり、民間路線バス事業者が廃止の表明をされたときに、サービス継続事業を活用し、代替交通として運行しているという状況がある。<br>吉川市においても、こちらのサービス継続事業を活用していく方針のもとで、検討を進めていただきたい。 |
| 委員 | 先程補助金の話もあったが、他の交通手段の検討を進めるにあたっては、埼玉県においても「地域公共交通DX・コンパクト+ネットワーク促進事業」を実施しており、実証実験までの段階でも補助を行っているため、制度の活用を検討いただきたいと思っている。<br>制度の活用には、地域公共交通計画の策定が前提となるが、今年度中に計画を策定する予定とされている。吉川市と三郷市の両市が活用可能な制度となっている。ぜひ検討していただきたい。 |
| 会長 | 例えば、メートー観光が運行している吉川駅から三郷市方面への路線について、他社による乗合交通の代替をする場合でも対象となるのか。<br>それとも、ＤＸという観点から、オンデマンド交通に交通手段を変更することによって対象となるのか。制度の適用範囲について確認したい。 |

| | |
|---|---|
| 委員 | 明確には答えられないが、「交通再編」を主眼に置いた制度となっている。主にデマンド交通やコミュニティバスの再編を想定している。<br>そのため、単純な代替については、対象とならない可能性もある。ただし、幅広い用途に対応できる制度となっているため、相談いただければと思う。大きなエリアに跨る話であるため、積極的に支援したいと考えている。 |
| 委員 | 補助金をいただけること自体はありがたいことであるが、現実的には人員不足の問題が大きく、補助金があっても運転手が確保できなければ運行は難しいものと考えている。<br>メートー観光についても同様の課題を抱えていたと思われ、人員確保ができない限り、代替運行の実現は困難である。そのため、この観点について考慮する必要があると考える。 |
| 会長 | ご指摘の点については、重々承知している。<br>ただし、路線を引き継いでいただける事業者が出てきた場合に、車両の確保などに費用が発生する可能性がある。そのような部分に対しては、国や県の有利な補助金を活用して、支援していただきたいと考えている。<br>ご指摘いただいたとおり、人員不足が原因で今回の申出があり、その中で、引き受けていただける事業者がいるかどうかという点が、最重要であることは間違いないと思っている。 |
| 会長 | 事務局の進め方の部分に対しての異論はなかったと思う。<br>ただし、実際に引き継ぎをしていただける事業者がいるかという点やメートー観光による事業承継が成立するのか等の不確実な話があり、方針が具体化されている状況ではないことも事実である。<br>このような背景からも、委員の皆様も発言しづらい状況であったのではないかと感じている。<br>半年前に届出が出されれば廃止が可能となるため、早い段階で意向を表明いただいていることで、事務局においても対応を始めているところである。また、国や県等の関係機関にも協力いただきながら進めていただきたいと考えている。<br>次回以降の協議会で、具体的な進捗について、協議できればと思っている。また、策定中の計画においても、サービス継続事業などの有利な補助制度もあるため、そのような制度の活用を含めて検討していきたいと思っている。<br>本日の段階では、以上の内容を取りまとめとして整理させていただきたい。 |
| | **（２）吉川市地域公共交通計画（素案）について** |
| 会長 | 素案の議論について、2 つに分け、前段として、「ネットワーク図の修正」及び「基本方針１に基づく事業」について、後段としてそれ以降の事業について議論していきたいと思っている。<br>まず、前段について事務局より説明をお願いする。 |
| 事務局 | 資料２（1 頁から 15 頁）に基づき、事務局より説明。<br>11 頁及び 13 頁においては、現時点では、このような記載となっているが、今後の方向性が具体化した段階で、より詳細な内容の記載とし、国の補助制度の活用についても、サービス継続事業の計画への位置づけを視野に検討を進めていく。 |
| 会長 | ネットワーク図については、市役所周辺と吉川美南駅をどのようにつなぐかという点について、前回の協議では「基幹交通」としての位置付けが |

| | |
|---|---|
| | 議論されたが、現状の吉川駅から市役所周辺の路線を減らして、吉川美南駅への路線を運行することは、合理的ではないなどの意見があった。<br>その中で、「基幹交通」としてではなく、「構想路線」という別のカテゴリーにて整理したというのが1点目の提案となる。<br>廃止路線の対応等については、11頁及び13頁に記載されている。また、共助型の交通については、14頁に記載されている自家用有償旅客運送に含められているということである。 |
| 会長 | ≪質疑・意見≫<br>11頁及び13頁の廃止への対応に関するスケジュールにおいて、いずれも「実証運行」が2年程度設定されており、その後に本格運行へ移行する流れとなっているが、この「実証運行」とは、具体的にどのような意図やニュアンスを持つものなのか、説明を求めたい。 |
| 事務局 | スケジュールについては、現時点で計画に明記することが難しい状況の中で、可能な範囲で記載をするというところに注力したものである。<br>例えば、道路運送法第21条を活用した場合に、いきなり本格運行で実施するのは困難であると考えている。「実証運行」として運行を行いながら、その効果を見ながら、必要に応じて修正を加えた上で、本格運行へ移行するという流れを想定して記載している。 |
| 会長 | 道路運送法第21条とは、貸切バスの車両を用いて、運賃を車内で支払うような形で、路線バスのように運行することを認める例外規定であり、緊急性や実証実験を実施する場合に比較的容易に実施できる制度である。<br>この制度を活用することで、利用状況の把握を把握し、適切なサービス内容を検討するなどの見直しを行うことができる。<br>今回のスケジュールにおける「実証運行」は、その余裕を持たせた結果であると理解した。 |
| 会長 | ネットワーク図の方針等についてはよろしいか。以上で、確認いただいたこととする。<br>引き続き、後段の24頁までについて事務局から説明をお願いする。<br>なお、25頁以降については資料編となっており、本編は24頁までとなる。 |
| 事務局 | 資料２（16頁から24頁）、当日配布資料「評価指標」についてに基づき、事務局より説明。 |
| 会長 | 交通結節点などのハード整備を伴うものからソフト事業までの一連が基本方針２と基本方針３に記載されていたかと思う。それ以外に計画の目標や評価、推進体制等をまとめていただいている。<br>事業の内容について、協議会の内容を踏まえて記載されていると思っているが、それが適切に反映されているかという点についても確認いただきたい。 |
| 会長 | ≪質疑・意見≫<br>前回の協議会において、輸送資源の活用について発言いただいていたかと思うが、その点についてはいかがか。 |
| 委員 | 当施設だけでも、三輪野江地区や吉川駅の南側等に送迎を行っているし、当施設以外にも複数の事業者によって、相当数が送迎を行っていると思っている。 |

| | |
|---|---|
| | 当施設の送迎ドライバーについては、朝夕の時間帯で送迎をしていただいて、昼の時間帯は自分の時間を過ごしている状況にあるが、そのようなドライバーが車両も含めて、昼の時間帯で活用できる可能性があるのではないかと感じている。<br>ただし、当施設の状況については説明できるが、他事業所の状況については把握していない。また、業界全体として人員不足が深刻化しており、人員の確保は課題となっている。それでも、地域交通の有効な資源の一つになり得るのではないかと考えている。 |
| 会長 | 前回も同様のご意見をいただいており、21 頁に関連する内容として記載されているが、令和 8 年度から令和 14 年度まで「調査・研究」として位置付けられている部分については、具体性に欠ける印象を持っている。<br>色々な団体が車両を保有している中で、昼間の時間帯に地域住民と連携した送迎に対しての送迎が可能かどうか。また、人員不足の影響で複数事業所が一体となった送迎を希望している事業所がいるかなど、自治体によっては、そういったニーズが顕在化している事例もある。<br>施設ごとの情報を収集していくことによって、代替交通を検討する上で手段として視野に入ってくるのではないかと考えると、「調査・研究」を7年継続するのではなく、例えば、令和8年度までに情報整理までは終え、以降は情報の更新や具体的に実証を進めてみるといったような形で、内容を読み取れるように整理していただきたい。 |
| 委員 | 当法人では福祉有償運送を実施している。今回の素案には、市役所から担い手の確保に協力いただけると記載があり、非常にありがたく感じている。市が我々の事業の担い手の募集を手伝ってくれると、我々の団体が単独で募集をするよりも、市が募集しているという信頼感で、担い手が集まるのではないかと期待している。<br>ただ、全般を見させていただくと、広大な目標でたくさんの取組をしなければならないという印象を受けており、具体的にどこから着手すべきかが見えづらい印象がある。<br>バス路線が廃止されるという話や、我々のような小さな規模の団体にも役割があるということがこの計画に記載されていることに、社会の前提が大きく変わったと思える。<br>我々の福祉有償運送事業は、ボランティア活動の一環として、障がいを持っている方や高齢者の輸送を行うことを始めていった中で、今の事業を実施している。この活動を９年実施しているが、担い手は、定年退職後の市民であり「自分にできることがあれば」との思いで参加してくださっている方で事業が成り立っている。<br>市民側の意識としても、路線バスがなくなったから、「自治体がお金を出して何とかしてよ」という時代ではもはやない。市民として、力を発揮して何ができるのかということが非常に重要だと感じる。先ほどの委員の意見は「うちの施設までの交通を提供してほしい」ということではなく、「提供できるものは提供する」という意見であった。それを集約して、交通インフラとして成り立たせるというのは正直見たことがない。<br>これまでは、路線バスが不便になった時に、市民が行政に陳情・要求していたが、そういう時代ではなくなって、市民はただ提供される側であったという前提が崩れて、それぞれの立場でできることを何かやっていかなければならない。<br>そういうマネジメントを自治体で実施していただくことになるんだろうと思うが、その前提の部分があって、こういった計画を立てないといけないということを明確にしていただきたい。<br>数値目標を示していただいていることは評価できるが、事業や目標が達成できなかったときに市役所に対しての批判につながる懸念もある。そう |

| | |
|---|---|
| | ではなく、この計画は市民の参画と協力を前提として、策定されているものであるという点を明確にしていただきたい。<br>それを意識した上で、市民の役割の記載が必要であると思っている。記載されているのは、基本的に行政や交通事業者の役割であるが、そうではなく、一市民の役割もあるはずで、市民が何をしなければならないのか、どのような意識を持って自分たちの地元の足を確保しなければならないのか等について、参画して力を発揮しなければならないことを言わなければならないと思う。控えめな書き方で伝わらない記載になっていて、もう一つ主体が欠けてるのではないかという読み方をした。 |
| 会長 | 事務局の見解としてはどうか。 |
| 事務局 | 吉川市では、市民と行政による協働のまちづくりによって、市民の幸福実感を高めることを基本理念として掲げている。<br>この理念を踏まえて本計画を策定しているため、委員からご指摘いただいた内容についても、計画の中に盛り込んでいるつもりである。<br>ただし、現状、路線バスの維持が厳しい状況に社会情勢が変わってきていることを踏まえると、記載に見直す点があると感じたところである。<br>市民に特に意識していただきたいのは、公共交通を利用して支えていくことだと思う。その前提がある上で、行政として、公共交通事業者や国、県からの支援をいただきながら、計画に位置付けた基幹交通、支線交通については、都市交通として一定のサービスを提供していただけるよう取り組んでいく方針である。<br>その上で、市民の皆様にご協力いただいて、委員の福祉有償運送や互助による輸送など、細かいニーズに対応していくということも考えていかなければならない。そのときの行政の役割としては、仕組みを整理して、どういった形であれば進めていけるのかということを伝えていくことであると考えている。<br>分かりづらい表現があるかもしれないが、ご意見をいただいた内容を踏まえて、全体の見直しと記述の改善を検討したい。 |
| 委員 | 先ほど話した前提の意識がないと今の局面は乗り越えることができないと思っている。バス路線が次々と廃止されていく現状に対し、資料でも「市民が乗って守る」と記載されているが、その言葉の意味を具現化していくことは非常に難しいと感じている。<br>多くの市民が自家用車を保有しており、バスが運行されても、自分の都合に合わない場合は、自家用車を選ぶと思っている。そのため、「乗って守る」ということは理解できるが実際に行動に移すには課題が多い。<br>バス事業者も、やむを得ず撤退している状況であり、その中で市民がやれることというのは何かということを、地域全体で知恵を出し合わなければ解決は難しいと考えている。 |
| 会長 | 現在の計画は比較的控えめな表現となっているが、この計画で市民に対してどのようなメッセージを伝えるかという視点は非常に重要である。<br>例えば、吉川駅から市役所周辺については、基幹的な交通として多くの本数が運行していることから、この沿線に住み続けることができる。この部分について、市民に多くのことを求めることはできないため、市と交通事業者が中心となって検討していく必要がある部分となる。<br>一方で、市街化調整区域や自家用車による移動が多分に便利な地域に住む方もいて、そういった方が移動したいと思ったときに、行政や交通事業者だけでは支えきれない。そこで地域住民が参画する部分が出てくる。<br>従来の公共交通は「作る人」と「使う人」が分離されていた。１時間に何本も運行している都市交通はそれでよいが、1時間に1本もないといっ |

| | |
|---|---|
| | た主に調整区域に近いところでは、今後「使う人」が「作る側」に一歩踏み込む必要がある。<br>　このような話が、21 頁の輸送資源の活用研究の背景となってくるが、このページだけではその意図が伝わっていない可能性がある。そのため、計画の記述については、より明確に意図を伝えられるように工夫していただきたい。<br>　また、基幹的な交通においても、市民が何もできないわけではない。他の自治体では、利用者が感謝の言葉をかけることで、運転手のモチベーションが高まり、事業者のほうで「この街の路線バスは継続したい」と思って継続的な運行につながった事例もある。<br>　このように、市民一人ひとりが少し優しくなることで、運転士の働く環境が改善され、交通事業者の意欲に影響を与えることで、地域交通の維持につながる可能性もある。<br>　市民にできることは存在しており、こちらの内容については市民の皆さんと共有したい事であるが、計画に書き込むというよりは、セミナーや市民との対話の場で伝えていく内容のものかと思う。 |
| 委員 | 　利用者という視点で、「乗ったことがない人」が比較的多いという話があったが、その中には子どもも含まれるのではないかと考えている。<br>　出前講座やイベントなどで乗り方の指導が行われていることは承知しているが、子どもがバスに乗る機会が少ない、乗り方が分からないという背景には、親がバスを利用していないということも影響していると思う。<br>　例えば、７歳でバスの乗り方を覚えたとしても、１２歳になれば自転車で移動するようになり、やがて、バイクや車の免許を取得してるかもしれない。しかし、バスの快適さや利便性を子どもの頃に体験できるような政策を考えていただくことで、どこかのタイミングで公共交通に戻ってくることにもつながるのではないかと思うので、そういった取組を検討いただけるとありがたい。 |
| 会長 | 　親が公共交通を使い慣れていないと、子どもに勧めることが難しい。子どもの頃から公共交通を使って生活する経験がないと、地域への愛着が薄れるという研究成果もある。<br>　東北地方の自治体では、小学校時代のバスの乗り方教室をきっかけに公共交通に興味を持ち、今年度には２名がバス運転手として就職したという事例もある。このように、将来的な交通資源の確保にもつながる可能性があると考えている。子どもたちに対してどのように見せていくかについても、重要な糸口であると思う。 |
| 会長 | 　目標の設定について、国のガイドライン等では、利用者数や収支率等が標準指標となっているがこの計画では盛り込まれていない。入れなくてはいけないということではなく、記載されない理由を明確にしておいてほしい。また、その他、評価目標や推進体制についてもガイドライン等と照らし合わせて適切であるかどうか確認していただきたい。<br>　本協議会の前半では、路線廃止に関する申出の対応について確認を行った。特に交通空白が生じる可能性があることから、メートー観光及びグローバル交通の路線の取り扱いについて、事務局より考え方を示していただいた。<br>　メートー観光については、廃止時期が不明確であり、事業承継の可能性を模索している状況である。一方、グローバル交通については、令和８年3月までの運行と明確に示されたところである。<br>　全国的な運転手不足というマクロ的な背景も踏まえ、代替交通の可能性については、引き続き三郷市との連携を図りながら検討を進めていただいきたい。併せて、埼玉運輸支局及び県などの関係者にも協力いただきたい |

| | |
|---|---|
| | と思っている。<br>後半については、地域公共交通計画における事業内容について確認をいただいた。<br>21 頁に記載されている「輸送資源の活用研究」については、7 年間に渡り「調査・研究」となっているため、より具体的な記載が必要ではないかという話があった。<br>このような事業内容が計画に盛り込まれている背景には、行政や交通事業者のみでは対応が困難な状況があり、利用者側が「作る側」に一歩踏み込む必要があるという整理を行った。<br>その意図が計画の各事業の記載で十分に伝わっておらず、唐突な印象を与えるのではないかとの意見があったため、工夫した記述が必要であると思っている。以上の内容をもって、本日の協議会の取りまとめとする。 |
| | **4　その他** |
| 事務局 | 事務局より、連絡事項が 3 点ある。<br>1 点目は、今回示した計画（素案）に関するご意見・ご質問についてである。お気づきの点がある委員については、8 月 22 日（金）までに、質問シートを提出いただきたい。<br>2 点目は、「今後のスケジュール」についてである。<br>今後のスケジュールについては、資料３のとおりを予定している。<br>次回の分科会は 10 月、協議会は 11 月を予定しており、11 月の協議会では、本日ご意見をいただいた内容を踏まえて、改めて計画の原案をお示しできればと考えている。<br>続いて、12 月から 1 月にかけて計画に関するパブリックコメントを実施し、年明けの 2 月に今年度 3 回目の協議会を予定している。<br>2 月の協議会では、パブリックコメントの内容も踏まえた計画の最終案をお示しし、今年度中の計画策定を予定している。<br>また、12 月 20 日には、公共交通の現状や重要性、地域公共交通を取り巻く課題を「市、交通事業者、市民」が共有することを目的として『吉川市地域公共交通シンポジウム』の開催予定しているので、ぜひご参加いただければと思っている。<br>3 点目は、「福祉施設の送迎状況の照会」についてである。<br>昨年度の協議会において、「福祉施設の送迎」についてご意見をいただき、また、計画においても、輸送資源の活用について、調査・研究していくことを位置付けているが、福祉部局において、福祉施設等の送迎状況について完全には把握ができていないことから、今年度中に送迎サービスを行っていると思われる福祉施設等に照会を行う予定としている。 |
| 委員 | 令和 7 年 11 月と令和 8 年 2 月という協議会のスケジュールの部分についてだが、代替交通の検討に関するスケジュールとして、グローバル交通の廃止時期が前倒しとなったことやメート一観光の廃止時期が未定ながら、年度内にも対応が必要となる可能性もあることから、柔軟に前倒しして検討を進めていただきたい。<br>特に実証運行を行う場合には、道路運送法第 21 条に基づく乗合運送の手続きは相応の期間が必要となり、廃止の状況に応じて、早期の検討をお願いする。 |
| 事務局 | 直近では、来週にも三郷市の担当者と話をする予定である。現時点では最終的な結論に至っていないが、計画に位置づけないと手続きにも支障があるものかと思うので、協議を重ねながら柔軟に対応していく。 |
| | **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９月３日

署名委員　水野　雅通（自署）　　署名委員　関根　肇（自署）