

会 議 録

会議の名称	令和4年度公共交通に関する意見交換会	
開催日時	令和4年10月5日(水)	午後2時00分から 午後3時55分まで
開催場所	吉川市役所301・302会議室	
出席委員(者)氏名	高崎康男委員、長谷川健一委員、戸部 等委員、石井亮英委員、 飯田 勝委員、立澤孝一委員、深津光市委員、松木猶志委員、 樽見 聡委員、野口和彦委員、和佐見文男委員、谷本憲太委員、 近藤正彦委員、間中義崇委員、小川ゆかり委員、伊藤太佳博委員、 吉田 樹委員	
欠席委員(者)氏名	飯田 勝委員、深井啓光委員、熊谷 功委員	
担当課職員職氏名	政策室 室長	浅水明彦
	副室長兼政策室主幹	中村喜光
	調整幹	野尻宗一
	企画担当副主幹	相川美佐子
	企画担当主査	平塚雅史
	企画担当主任	林 希
	企画担当主事	齋藤勇次
会議次第と会議の公開又は非公開の別	[次第] 1 開会 2 市長あいさつ 3 委員紹介 4 意見交換 (1) 市内公共交通の現状と課題 (2) 今後の協議体制等について 5 その他 6 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 開催要領 ・ 委員名簿 ・ 令和4年度 公共交通に関する意見交換会 資料 ・ 参考資料1 市内バス路線図 ・ 参考資料2 吉川駅北口駅前広場関連資料 ・ 参考資料3 吉川美南駅発着バス路線関連資料 	
会議録の作成方法	<input type="checkbox"/> 録音機器を使用した全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 録音機器を使用した要点記録 <input type="checkbox"/> 要点記録	
会議録確認指定者	高崎康男委員、樽見 聡委員	
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	<p>1 開会</p> <p>2 市長あいさつ</p> <p>3 委員紹介</p> <p>4 意見交換</p> <p>開催要領に基づき、議長は学識経験者の吉田 樹委員。 議事録の署名委員として高崎康男委員、樽見 聡委員を選任。</p> <p>(1) 市内公共交通の現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通を取り巻く状況・市民ニーズ・市の取組・課題 <p>事務局より、資料を用いて説明。</p>
市長	<p>私から補足とコメントをさせていただく。</p> <p>まず、吉川駅北口ロータリーの改修については、長年にわたり、ロータリー内の歩道が歩きづらい、シェルターが無く雨に当たってしまう、思いやりゾーンのような乗降場が無く、障がい者や妊婦がスムーズに乗り降りできないなどといった意見をいただいていた。また、自家用車やロータリー内を横切る歩行者がバスやタクシーとぶつかりそうになるといったことがあり、安全性が非常に大きな課題となっていた。この3年4年をかけ、市民からの意見を丁寧に聞き、警察との協議を踏まえ、参考資料2のとおり改修案を作成した。今後は詳細設計に入るが、改めて皆さんからも意見をいただき精度を高めていきたい。ここで重要なのは、ロータリー改修の目的が、安全性の確保のみではないということである。市では現在、吉川美南駅東口の開発にかなりの資本を投入し、5,000人ほどの人口の張付きを見込むが、一方で、従来からある吉川駅の方はこのままだと埋没してしまう。皆さんにとっても、吉川駅の利用者が増えることで事業の発展につながると思うが、人口が増えているこの上り調子の中に、吉川駅のロータリーを全面的に改装することによって、吉川市の新たな活力を生み出さなければならぬと考えている。駅周辺の地権者からも意見を伺っているが、「このままだと店舗を撤退せざるを得ない」といった状況を何件も聞いている。ロータリーをしっかりと新しく作り上げることによって、人口だけではなく、企業の皆さんを引き付けておくといったことも、ここ数年でやらなければならないということをご理解いただきたい。</p> <p>次に、市内バス路線図を見ていただくと、市街地でバス路線網が発達しているのと比較して、市内の北部にある旭地区や、東部の三輪野江地区ではバス路線が少ない。市では、この地域を運行するバスに運行費補助を行うとともに、この数年間は、この地域を対象にタクシーチケットの配布を行ってきた。この2つの制度に要する費用が、資料19ページの通り合計で3,000万円を超えており、15年前に費用面で苦しくなったために廃止したコミュニティバスの費用に近づいてきていることから、公共交通の持続可能性をどう考えるかが非常に大きなテーマとなっている。</p> <p>また、市街地の中でも、武蔵野線南側の三角形の地域については、バスがかなり減便をしていて、バスによる移動が難しいとのことで、市民から</p>

	<p>様々な意見をいただいております、私も地域に入り何度となく協議をしています。この地域で、企業、店舗、病院等の協力を得ながら新たなチャレンジができないかと考えているところだが、色々な事例を視察してきた中でも、バスに乗っていただくということはなかなか難しいと感じている。バスの本数を増やして欲しいと言うのと同時に、足が痛く200メートル300メートル先のバス停に行くのも難しいと言う方もいて、バスの本数を増やしただけでは対応は難しいとも思うが、コミュニティバスの廃止から15年ほど経過した今、循環バスは無理だとしても、市民の皆さんや、企業、店舗、病院等と連携し、地域に小さな輪を作れないかと、そういったことに今後チャレンジしていきたいと考えているところである。</p> <p>もう一点、市街地においても高齢化が非常に進んでいる地域がある。そういった中で、高齢者サービスを行う企業と住民とがタッグを組み、買い物や病院への移動支援の取組が始まっている。こうした取組を今後もっと増やせないかと考えており、この公共交通に関する意見交換会の中でも、公共交通だけでなく、地域レベル、地区レベルの市民の主体性を持った移動支援活動についても、皆さんの検討に加えていただきながら、今後、市全体の公共交通のあり方、吉川市の移動手段のあり方に関する大きな方向性をぜひ作っていきたい。自治会の加入率が下がっている中で、地域主体、住民主体の移動手段を作ることにより、市民の目が再び地域に戻って来る。そうした視点も踏まえ、公共交通の切り口からだけでなく、皆さんから様々な意見をいただいておりますので、よろしく願います。</p>
議長	<p>資料に基づいて事務局から説明があった。また、この意見交換会の非常に優れている点だと思うが、市長自らの言葉で色々と話していただき、非常に分かりやすかった。</p>
	<p>吉川市のこれからの公共交通について、「公共交通を公共交通としてだけで考えない」という枠組みはとても大事である。吉川市の暮らしの足をどうしていくか考えていく際に、「こういう点を乗り越えられると良くなる」、あるいは、「こういう課題に直面している」といったことが委員の中にあるのではないかと思う。本日は、交通事業者や自治会の委員も参加しているので、それぞれにお話を伺ってきたい。</p> <p>ではまず、資料や市長の話された内容に関して質疑や確認等はあるか。</p>
委員	(なし)
議長	<p>では次に、委員の意見を伺ってきたい。</p> <p>市長から話があった通り、いわゆる市街化調整区域だけではなく、吉川駅の南側や市の中央の地域であったとしても、高齢化が進んだり、バスの減便が進んだりしているといった現状の中で、交通事業者にとって、例えば「もう少しこういうところを市と一緒に乗り越えられればいい路線展開ができる」、あるいは、「もう少し本数を維持できる、積極的になれる」など、色々なことがあるかと思うし、課題もお持ちと思う。そういったことについて、まずバス事業者の委員からいかがか。</p>
委員	<p>一番は乗務員不足である。先日、吉川営業所でも一部減便を行うこととなってしまったが、コロナの影響で、乗務員や家族が濃厚接触者となったりし、乗務員不足はかなり深刻な問題となっている。路線収入については、吉川営業所は当社の中でも良い方であるが、乗務員不足が一番のネックになっている。燃料高騰についても四苦八苦している。</p> <p>吉川駅北口ロータリーについては、これから整備されていくということで、ありがたく思っている。是非、安全運行できるような体制でやっていただきたい。</p>

議長	<p>一番影響を与えている要因は乗務員不足ということだと思うが、それは全国共通であり、例えば、吉川市が一自治体として地域公共交通計画等を作ったとしても、それで解決できるような話にはなかなかないと思う。そうしたとき、例えば、駅前広場などはポイントであると思っており、例えば、駅前広場に待機場がうまくできると、もう少し運用が効率的になるといったことがあるのではと思うが、何か要望等はあるか。</p>
委員	<p>降車場が整備されると楽になると思う。吉川駅北口は他社のバスも入り組んでおり、前後の時間調整が難しく、時間を読みながら運行している。降車バスが待機できる場所があると運行しやすくなる。</p>
議長	<p>市内全域でバス会社6社が運行している。現在は吉川駅の北口と南口とで、それぞれの事業者ごとにバス停が設けられているが、バス停によっては、もしかすると1時間に1本、1日に数本しかバスが入らないところもあるかもしれない。例えば、共通して使えるような降車場が整備され、そこに車両が5分10分程度留置できるのであれば、もう少し取り回しがしやすくなるといったことがあると思う。そういったことは、駅前広場の設計の際に見落としがちな論点であるため、市の方としても考慮いただけると良いと思う。</p>
委員	<p>当社では、吉川美南駅発の路線として、従来から三輪野江地区方面へのバスを運行しているが、市とも相談し、同駅発の新しい路線を検討している。具体的には、東口ロータリー前の道路開通後に、どのような路線が引けるか社内で検討している最中である。今後とも市と相談させていただきたい。</p> <p>また、吉川駅北口ロータリーに関しては、路線バスを運行していて感じる大きな課題として、現状ではバスがロータリー内で循環できないということがある。自家用車がロータリー内に駐車をしており色々な渋滞が起る原因となっていると思うが、改修案ではバスがロータリー内を循環できるように、それだけでも大変価値があるものである。</p>
議長	<p>吉川駅北口ロータリーの話をいただいた。改修案の形状では循環させて運用をできるとのことだったが、送迎車とバス及びタクシーとが空間的に分かれているのは、そのあたりの対応のためということではよろしいか。</p>
事務局	<p>その通りである。</p>
議長	<p>この改修によりバスの取り回しがしやすくなる点を評価する。</p> <p>また、吉川美南駅の方で新規路線を考えているとのことだが、「こういうところを市と歩調を合わせられたり、市の協力を得られたりするとやりやすい」といったことはないか。</p>
委員	<p>新規路線は、全く新しい所を走るというよりは、当社の従来からある路線を絡めた形で考えているところもあり、社内の意見でも、市役所に特別にお願いしたいようなものは今のところ出てはいない。</p>
議長	<p>ある程度、既存路線を活かせるため、固く見込める需要、収入があり、そんなにリスクが大きくないのでは、というところか。</p>
委員	<p>そうである。</p>
議長	<p>この辺の勘所、さじ加減というのも、行政側から路線を設計していく際</p>

	<p>に大事なポイントになってくると思う。</p>
委員	<p>先ほど他社の委員の発言にあったように、当社も乗務員については募集を出しているものの、なかなか若手が入って来ないため、どんどん高齢化して、ドライバーはほぼ50歳を超えた高齢ドライバーになってきている。もう10年もすると、ドライバーが60歳を過ぎていく。今回、当社で東埼玉テクノポリス行きのダイヤ改正を10月1日に行い、若干本数は減ったが、乗客数は変わらない状況である。路線は吉川駅北口から八子新田経由と南広島経由の2系統が走っているが、ほとんどは東埼玉テクノポリスで降りる方で、途中で降りる方は本当に数人しかいない。今後、吉川市でも新しい住宅など地域開発をし、若い人を呼び込まないと、このままでは、今までのようにバスを朝早くから夜遅くまで走らせることができなくなると思うので、その辺を市の方でも考えていただきたい。</p>
議長	<p>東埼玉テクノポリスと吉川駅との事実上2点間の輸送が確立し、途中の乗り降りが少ないということだった。市街化調整区域ではない、市街化区域内にも停留所を置いている区間があるが、そこでの乗降はどうか。</p>
委員	<p>市街化区域でも乗降は数名である。</p>
議長	<p>この区間では、近隣に茨城急行自動車や、より本数の多い東武バスの停留所があるが、バス事業者が分かれ、案内もそれぞれ別々で、なおかつ定期券を持つ人が相対的に運行本数の多い東武バスを使うといったことになると、せっかくこの区間でジャパントローズの路線の乗降ができたとしても、なかなか使ってもらえない。そのため結局2点間輸送になってしまうのだと推察する。</p> <p>市街化調整区域に人々を呼び込むということも確かにあるかもしれないが、せっかくバスを走らせているのに道具として活かしていないのは自主運行としてもったいないと思っており、そういったところの事業者間の利害調整をするのが、行政の公共交通計画、政策の役割と考える。</p>
市長	<p>利害調整について詳しくお聞きしたい。</p>
議長	<p>例えば停留所の調整について、既存の事業者が走る区間をなるべく避けて運行するといったことをすると、利用者にとっては結果として不便になる。利用者としては同じ停留所に来てくれた方が便利であり、例えば東武バスが運行本数を減らし、ジャパントローズでも運行本数を減らしたとしても、お互いの停留所を統合すれば、トータルでは運行本数が維持される。そういったことを事業者は嫌がるかもしれないが、市民目線で見ても本当に取り組むべきであれば、そこを調整するのが行政の役割である。</p>
市長	<p>私からも1点お伝えしたい。先ほど委員から、人口を増やして欲しいという意見があったが、国の政策として、旭地区や三輪野江地区のような市街化調整区域を都市開発するというのは、ほぼ無理であると思っていただきたい。現状、市内で唯一人を増やすことができるのが吉川美南駅東口周辺の開発だが、今後ここに約5,000人が住み市全体の人口が約77,000人となるとそこで頭打ちとなり、段々と吉川市の人口も減少する。市としては、住む人を増やすというよりは、何かしらの交流や働く人などの拡大を目指す方向でないと難しいと考えている。</p>
委員	<p>当社のバスは1時間に2本くらいの間隔で運行している。他社同様、コロナの影響、乗務員の高齢化も問題である。売上については、令和元年に比べれば下がってはいるが、なんとか現状維持している。</p>

<p>議長</p>	<p>参考資料1のバスの時刻表を見ると、茨城急行自動車のバスは、だいたい昼までが1時間に2本、ピーク時は3本となっていて、例えば12時10分、40分といったように30分間隔になっている時間帯もあれば、そうでない時間帯もある。同様に、東武バスも1時間に4本5本の時間帯もあれば、次の便までに25分ぐらい待つ時間帯もあるが、例えば、本数を少し減らして運行調整していきたいという場合に、20分に1本、30分に1本などといった形で、できる限り運行間隔を平準化する形で最大の待ち時間を縮めるというのは、乗客を歩留まりさせるテクニックである。</p> <p>私が協議会の座長を務める武蔵野市で「ムーバス」というバスを走らせているが、運行間隔を20分間隔から22分間隔に減便したことがあった。すると、1便あたりの平均利用者が3割下がってしまった。それまでは覚えやすい時刻表だったので、「今日は雨で歩くのが少し大変」といった方が乗ってくれていたのが、別な手段に移ってしまったようだ。それを元の20分間隔に戻したところ、利用者がゆっくりではあるが回復してきた。従って、覚えやすいダイヤにするということはとても大事である。</p> <p>一方で、それを吉川市が実現していこうとすると、ダイヤは基本的に事業者が作っているため、回送や休憩時間を効率的に取ろうとすると、こうしたパターンダイヤで運行するのはかなり厳しいといったケースもあり、本数を減らしつつ乗客を歩留まらせることが非常に難しくなってしまう。そこをうまく行政側と事業者側とでタッグを組み、何か取り組めないかというところがポイントではないかと考える。</p> <p>吉川市では平成18年にコミュニティバスをやめて以降、市街化調整区域を運行するバスに対する補助を行っているが、この制度は、市街化区域では事業者は自前で走ることを前提としていると思う。吉川市では市街化区域にはある程度の人口密度があるので、市街化区域においては事業者に頑張ってもらおうということにしながら、いわゆる欠損補助や赤字補助の代わりにインセンティブを作って運行サービスを良くしていくという方法もあり得るのではないかと。例えば、先ほどのパターンダイヤや、バス停の調整などで市の政策に協力してくれる事業者に対して、インセンティブを出すことによって良いダイヤを保つということもあり得る。事業者が受け入れられる、受け入れられないという議論は置いておくとして、そういったことについても、この公共交通の会議や協議の場で、色々ディスカッションできるととても良いと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>当社のバスの吉川駅への乗り入れは、1時間に1本程度の運行となっている。越谷方面から吉川橋を渡って吉川駅に向かうのに定時性を確保できず、時刻表通りの運行がままならない状況となっている。実際の乗客の流れを見ると、吉川駅から越谷レイクタウン駅までは鉄道を使い、その後、越谷レイクタウン駅から越谷市内に向かっているようだ。</p>
<p>議長</p>	<p>渋滞による定時性の確保の問題で運行効率が落ちてしまい、その分乗務員を多くあてがわなくてはならなければ、事業者にとって負担が大きくなる。道路が狭かったり、あるいは特定の時間帯に特定の場所で混雑したりということはあるはずなので、例えば、それが市の道路整備や道路改良などで解決するのであれば、それによってもう少し能率的な運行ができるということがあり得ると思う。今の段階では、まだ大きな鳥瞰図としてしか見えていないが、もう少し地区別、ネットワーク別に解像度を高めていくことが、今後必要となってくるだろう。</p>
<p>市長</p>	<p>道路に関しては、現在、さくら通りの4車線化を県の事業として進めているところだが、さくら通りを曲がって吉川橋に至るまでの道路も、この数年で4車線化がほぼ完了する予定であり、朝日自動車の路線にもプラスにな</p>

議長	<p>と思う。</p> <p>続いて、タクシーの状況について伺う。</p>
委員	<p>タクシーもやはり厳しい状況である。三郷市内のタクシー事業者である日昭交通が廃業し、日昭交通の担当していた三輪野江地区の乗客がほとんど当社に流れて来ている。三輪野江地区の辺りの乗客は、だいたい三郷駅か新三郷駅の方へ行くが、1両行くと戻ってくるまで40分かかる。</p> <p>吉川市内については、法人ではもう1社、飛鳥交通が営業しているが、日中のみの営業であり、吉川営業所が松伏営業所に統合されたところである。他には個人の事業者が3社あるが、最終電車近くまで営業しているのは1社のみである。そうした中で、稼働率で言うと当社が平均約6割を担っており、平日は14両から15両、日曜は12両から13両出し、四苦八苦しながら日曜祝日も含めなんとか営業している状況である。</p> <p>また、稼働状況についてだが、病院へ行く乗客が約7割となっており、午前7時から午後5時ぐらいまでで売上の6割から7割ということになる。その後、午後7時から10時半まではほとんど乗客がなく、飲食店帰りの乗客が午後11時過ぎ、吉川駅からの乗客が午後10時半から最終電車までである。売上はコロナ前の約7割で赤字の状態である。</p> <p>市からはタクシー利用者に対する助成制度としてタクシー助成券を交付しているが、あまり配られても運びきれない状況である。吉川だけでなく、どこの地区でも同様の状況と思う。吉川でも、三郷や越谷でも、午後10時以降になるとどこのタクシー会社も電話を取らない。運転手が高齢化しており、遅くまで営業する人が少なくなっているためである。コロナが収束して飲食店の乗客が元に戻ったら、どうにもならない状況になってくると思う。</p> <p>また、吉川駅北口ロータリーの改修案については、良い方向になっていると思う。一方、吉川美南駅は、今後、市の中心となってくると思うのだが、周辺の道路が車を運行するには不便である。特に、深井新田、関新田、平方新田が不便であり、平方新田の奥の旧道などは、道路が狭くタクシーは通るのがやっつとである。道路状況の改善や、木の伐採等もした方が良いのではないか。タクシーは距離で料金が決まるので、吉川美南駅周辺がこの道路状況のままだと、タクシー利用者の多くは今後も吉川駅から乗車すると思う。</p>
市長	<p>2点申し上げたい。1点目に、運転手の不足は十分承知しているが、行政としても運転手の確保については、何か役立てることがないかと常に考えている。そこで、根本的な原因は何かをお聞きしたい。</p> <p>2点目に、議長から、市民の利便性向上のためにバス停を統合するという方法について話があったが、例えば、吉川市役所の前には東武バスとグローバル交通のバス停があるが、グローバル交通のバス停が少し離れた所にある。東武バスのバス停には、東武バスの出資によりシェルターが設置してあるが、市民からすると「何故もう一方のバス停にはシェルターがないのか」といった話になるので、そういったことについても、このような会議の場で一つずつ丁寧に協議をしていただけるとありがたいと思っている。</p>
議長	<p>後者のバス停の件について、現在、乗合バス市場が規制緩和されているところだが、バス停に関しては規制緩和がされていない。シェルターや停留所を設置する道路占有許可は、それぞれの事業者が出し、それぞれが占有している。</p> <p>吉川市とは少し規模が違うが、静岡県沼津市では、4つのバス会社があり、できる限りバス停を1本化するようにしている。そのため、シェルター</p>

	<p>を新しく掛け替える場合にも、使用料等はそれぞれの事業所が一部負担するが、一旦は市が整備するやり方で、なるべく一本化している。その代わりに、事業者間で一本ずつ道を変えて走ったりせず、見た目として一本の道に1時間に3本4本、4本5本といった経路を作れるよう、市が調整をし始めている。しかし、それは一気に全部できるものではなく、一経由からスタートして、積み上げていくしかない。なお、沼津市では市街地に対する路線バスへの補助金がなく吉川市と条件は同じだが、沼津市は、補助金を出さない代わりに、そういったところで市が色々と持ち合わせている、そのような事例もある。</p> <p>また、乗務員不足については、そもそも生産年齢人口が少なくなっているということがあるが、労働時間の割になかなか給料が上がらないということがある。さらに、給料だけではなく、やり甲斐が得られるかどうかがファクターとしてあると聞くと、個別のバス事業者やタクシー事業者はアピールが不得手なところがあるため、私の関わっている自治体の例では、市などが行う合同就職説明会に、全ての交通事業者ブースを出してもらおうといったことがあった。ドライバーにチャレンジしたい方が、最初はあるバス事業者のブースを見て、隣には別の事業者のブースがあるので話を聞いてみようとなったりし、「自分に合うのはこの事業者かな」と、ミスマッチが少なくなり、離職が少なかったというケースが実際にある。とは言っても抜本的に回復するわけではないが、途中で辞めるのを抑えられたというメリットがあったので、そういったことをもう少し模索してみても良いのではないかと。</p> <p>次に、自治会の委員の皆さんから、それぞれ地域の課題について伺いたい。</p>
委員	<p>資料にもあるとおり、旭地区、三輪野江地区については、どんどん人口が減ってきている。そのような中、新たに住宅を建てることはできないとの話があったが、そこが一番のネックだと思う。資料では10年後の市の人口についても触れられているが、旭地区では今後、小学校の児童数は100人を切るだろう。小学校の児童数を見てもそうだが、同じ市内といっても地区によりかなり差があると思う。</p> <p>市長の話にあったように、農地に住宅は建てられないということは分かるが、農業振興地域から外せるのであれば、外してもらいたいと考えている。そうすれば人口が増え、もう少し路線バスに乗る方が増えるのではないかと。</p> <p>私は、毎朝学校の校門に立っているが、ジャパントローズの東埼玉テクノポリス行きのバスを見ていると、小学校の前では先生など降りる方が多いが、その他は降りる方がほとんどおらず、直行で東埼玉テクノポリスまで行き、そこから各々会社へ向かっている状況である。できれば、若者がいて、東埼玉テクノポリス周辺で雇用が広がり、従業員のバス利用が増えると良い。また、立地企業も頭打ちの状態であるが、税収の面からも、新たな企業の立地などにも力を入れてもらいたい。</p>
議長	<p>児童数が多い学校とそうでない学校があることは、隣の流山市なども同様で、この近隣で多く見受けられる状況だが、大規模校で活躍できる子もいれば、小規模校で活躍できる子もいると思う。吉川市では学区がしっかりと決まっているのだと思うが、飯能市の事例で、以前に、学区を跨いで通学ができないかという議論をしたことがあった。ある大規模校の学区を跨いで1キロ2キロ先の市街化調整区域に小規模校があり、この2校間には既存のバス路線があったので、児童生徒にうまく通学時に利用してもらおうことにより、路線の維持だけでなく、学校での子どもたちの教育機会、より一層の活躍にもつながるかもしれないと考えてのことだった。現在この議論はストップしているが、地域を考える上で、学校は非常に重要なファク</p>

<p>委員</p>	<p>ターだといえる。</p> <p>中央自治連合会では、バス路線は比較的充実しており、要望等は出ていない。循環バスについては、廃止になった当時から、高齢者から不便だという声を聞いているが、不便と言う方のほとんどは、病院に行く方ようだ。</p> <p>私も、怪我をして車の運転ができなかったときに、病院に行くのに不便を感じたことがある。以前は、中央中学校の前の通りから吉川中央総合病院のすぐ前まで行く民間バスがあり非常に有難かった。現在の、東武バスなどが通っている「中央病院入口」バス停は病院までかなり歩くため、その点は以前のバスの方が便利だったが、確かに利用者は少ない印象だった。それでなくなってしまったのだと思う。</p> <p>また、以前の循環バスにかかっていた費用と、現在のバス補助金、タクシーチケットにかかる費用がほぼ同じに近づいてきたとの話があったが、タクシーチケットを使用する方の行先は、病院なのか駅なのか、それとも遠く離れたところに行き物に行っているのか。例えば、吉川中央総合病院には病院の中まで入っていくバスなどがいないが、年配者に対しては、専用の補助金のようなものがあって病院であれば近くまで行けるなど、何か考える方法があるのではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>以前、タクシー利用料金助成事業について検討を行った際、タクシーチケットに記載された乗車場所、降車場所を調査したところ、旭地区から越谷方面、三輪野江地区から三郷方面に向かうといった傾向、病院や商業施設の利用が多い傾向などが見られた。</p>
<p>議長</p>	<p>市内はもちろん、隣接市の病院などへの乗車が多かったと記憶している。</p> <p>中央自治連合会の地区内は、一見、路線網が充実しており利便性が高く見えるが、どのバスも基本的に吉川駅まで行くものの、一方で、駅を目的地としない移動も増えてきている可能性がある。</p> <p>資料の10ページの市民意識調査の結果を見ると、無回答が減っているため一概には比較できないが、「駅は利用しない」の回答割合が経年で増えてきている。病院やクリニック、買い物に行きたいというときに、駅ではない目的地のニーズが出てきていて、むしろそこが高齢化の中で増えてくるとすれば、途中どこの道を通っていくのかが大きな問題になってくると考える。今後、その点の議論を深めていく必要があるだろう。</p>
<p>委員</p>	<p>南部自治連合会の地区は、駅の周辺であり、買い物等ができる施設もあるため、現状、特段に不便は感じていない。しかし、高齢化が進み、免許の返納も進む中、足となっていた自家用車が無くなっている方が多くなっているのも現実であり、そうしたことを踏まえて、今後の公共交通について考えていかなければならないと思う。</p> <p>資料に記載の「吉川ネオポリス」バス停だが、ここを通るバス事業者は1社しかない。このバス停付近に老人福祉センターがあるが、このバスに乗ろうと思ってもなかなか乗れなかったり、300メートルから500メートル先のバス停まで歩かなければならなかったりする状況であると思う。このため、例えば、ここを通るバス路線を増やしていただけないか。また、病院やクリニックについても所在地は様々であるため、アクセスしやすいバス路線のネットワークを検討していただけると有難い。</p> <p>私は、南部自治連合会の地区内でも吉川駅の南側にはあまり詳しくないが、資料の路線図を見ると、かなり細かくバス路線が走っている。今のところ、この駅南側の地区から要望は寄せられていないが、どのようなニーズがあるのか、機会を捉えて聞いていきたい。</p>

議長	<p>吉川駅の南側については、一見するとバス路線が細かく走っているが、時刻表をみていただくとかなり厳しい状況である。コロナで減便が進み、現在走っている路線でも土日・祝日ダイヤ運行となっており、1日2便といった路線もある。</p>
委員	<p>吉川美南自治連合会は、南部自治連合会と同様で、特別不便と感じている方は非常に少ないと思う。高齢化率は低く、メインとなる年代は40代が多い。1戸あたりの敷地面積はだいたい50坪程度前後となっており、車を2台所有している家庭も多い。また、都内に通勤している方が多いため、電車を利用している方が多いと思う。また、市役所に直接行けるバス路線がないという声を聞いたことがあるが、吉川駅を経由する方法で利用しているようだ。</p> <p>吉川美南地区は、駅まで徒歩15分か、遠くても20分かからずに行けるため、今後もそこまで大きな不便を感じることはないように思う。</p>
議長	<p>ここまでの意見で、事業者にとってはコロナ禍で公共交通の利用が少ないといったことや、市街化調整区域において、例えば東埼玉テクノポリス行きの路線では、路線の長さの割に途中の区間の需要が少ないといったこと、あるいはタクシーも含めての乗務員不足など、様々な課題があった。</p> <p>私からは、吉川駅北口ロータリー内での取り回しの改善、道路の改良、さらに踏み込んでインセンティブを与えるといった方法や、経路や停留所を統一することにより、お互いの事業者の運行本数が減ってもそれなりの本数を確保するという見せ方の改善などについても意見させていただいた。また、そういったことを進めるためには、個々の事業者との調整の場を作るということも必要であろうかと思う。</p> <p>一方、地域の皆さんから、駅以外の目的地への移動がポイントになるとの意見もいただいた。</p> <p>その辺りを具体的に実現していくため、今後、どのような協議体制にするかということについて、本日この後、引き続き意見をいただきたい。</p> <p>(2) 今後の協議体制等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の協議体制 ・令和5年度以降の大まかな流れ
事務局	<p>事務局より、資料を用いて説明。</p>
議長	<p>委員の皆さんから意見や質問はあるか。</p>
委員	<p>(なし)</p>
議長	<p>国、県からアドバイス等はあるか。</p>
国	<p>この会議において、様々な立場からの意見を聞くことができたと思う。</p> <p>地域公共交通計画を策定する上で一番難しいのは、皆さんの意見の全てを叶えることは難しいということである。皆さんの意見をできるだけ反映しながらも、事業者の協力が得られ、かつ持続可能ということが、目標とするところである。事業者が無理をしてしまうと、路線の継続が難しくなったり、路線が廃止になったり、後々まで持続できないものになってしまう。お互いが協力できることを協力していかなければならない。</p> <p>また、先ほど委員から話があったが、どの自治体でも病院への移動手段がネックになっている。病院への足をできるだけ確保していくことは、他の自治体でも要望が見られており、今後の必須事項であると思う。</p>

<p>県</p>	<p>自治体と住民、事業者とがしっかりと話し合い、無理をしない程度かつ協力し合えるところでの計画を策定することが一番重要であると考えてるのでよろしくお願ひしたい。</p> <p>本日は、自治会、交通事業者など、関係者が一堂に会した中で、正式な協議会の立ち上げ、計画の策定に向けた検討を行うことができ、非常に良いことだと思う。議長や国の委員からも話があったように、全てが叶う素晴らしい計画というのはなかなか無いもので、愚直に地道な努力をしていくというようなことになるかと思う。また、住民のニーズと、行政が良かれと思うものが食い違う可能性も多くあると思われるため、住民が意見を出し合い、また交通事業者からも「ここまでならできる」といった議論をした中で、公共交通をどうしていくのか考えて欲しい。</p> <p>地域によっては、既に、住民が実際に動いて交通を維持しようとしている、ボランティアなのか多少の報酬があるのかといったことはあるが、そういう方法もある。近隣の市町村の事例だが、吉川市で言う旭地区のような地域において、住民主体の交通の実証実験を行ったところ、親族が車を持っていたりして、結局、公共交通などは利用しなかったといった事例もある。公共交通が充実していない地域では「何かしら取り組まなければいけない」と思いがちだが、公共交通は住民が実際に利用しなければ維持できない。真に住民が必要で利用するのか、利用するのであれば、それを担うのは行政なのか事業者なのか、率直に意見を出し合いながら決められると良い。そういった中で、法定協議会などができると、とても良いと思う</p>
<p>議長</p>	<p>資料24ページに記載されている地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、策定については法律により努力義務となっているとの記載があるが、努力義務なので策定するというものではない。</p> <p>吉川市では、市が直接、いわゆる委託のような形で公共交通を運行しているわけでない。そのため、今日来ていただいている交通事業者の方々が気持ち良く運行でき、一方で、市民にとっても使い勝手が良いものにしていかなければならない。そのバランスをどう取っていくのかといったことが、実は一番難しく厄介なところでもある。</p> <p>そうしたときに、地域公共交通計画に記載した事項については、結果尊重義務が働き、それに基づいて進めていく環境が整う。また先程、財政負担の話もあったが、バス路線の維持に関する自治体の補助金に対しては、特別交付税措置がある。吉川市の財政力指数では、2年前までは8割が特別交付税措置されていたものが、現在は4割に下がっている。しかし、この法定計画の位置付けがあれば、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金が使えたり、あるいは特別交付税措置が8割に復活したりと、うまく国の財源を引き出すことができるといった財政的なメリットもある。そうすると、現在市では、財政負担がコミュニティバス廃止時の約3,300万円に近づき大変だと思っているかもしれないが、国の財源をうまく活用できれば、直接市で財政負担をせずもう少し良いことができるかもしれない。そういったことがあるので、地域公共交通計画を作っていくという方向性は間違っていないと思っており、推奨したい。</p> <p>ただ一方で、事業者に担っていただいている路線が大変多く、かなりの調整が必要となるため、協議会や分科会の持ち方についても検討が必要だと思う。私自身、今年、県内の他団体にかなり頻繁に足を運んでバス路線の検討を行っており、良い路線ができそうなところまできているが、これまで事業者にはかなりの協力をお願いしながら進めてきたところである。そのような協議の場を、この吉川市でも是非、設けていただきたい。</p>

	<p>5 その他 なし</p> <p>6 閉会</p>
<p>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。</p> <p>令和4年10月28日</p> <p>署名委員 高崎康男 署名委員 樽見 聡</p>	