

会 議 録

会 議 の 名 称	令和4年度第3回 所沢市地域公共交通協議会
開 催 日 時	令和4年11月2日(水) 午後2時から午後4時30分まで
開 催 場 所	所沢市役所 8階 大会議室
出 席 者 の 氏 名	武熊 雅郎、柴田 志津子、大石 京、鈴木 由紀子、 横溝 哲夫、玉津島 一誠、岩澤 貴顕、 榎本 聡(代理:浜口氏)、山内 智矢、関根 肇、加藤 和伸、 藤田 貢、尾崎 晴男、細野 桂一、島田 真(代理:柴田氏)、 西野 利彦(代理:戸崎氏)、肥沼 宏至、鈴木 哲也、 鈴木 明彦(代理:青木氏)、埜澤 好美、小河 憲司、 黛 浩一郎
欠 席 者 の 氏 名	本多 美佐保、秋山 泰輝
議 題	(1) 所沢市内循環バス「ところバス」路線等の見直しについて (協議) (2) ところワゴンについて ①三ヶ島地区ところワゴンについて(報告) ②富岡地区ところワゴンについて(協議) ③柳瀬地区ところワゴンについて(協議) (3) 所沢市地域公共交通計画の策定について (4) その他

<p>会 議 資 料</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 資料 1-1 所沢市内循環バス「ところバス」路線等の見直し（案） について ・ 資料 1-2 所沢市内循環バス「ところバス」新コース（案） ・ 資料 2-1 ところワゴンについて ・ 資料 2-2 【三ヶ島地区】人数及び収入 ・ 資料 2-3 【〃】ところワゴン利用案内 ・ 資料 2-4 【富岡地区】運行計画案 ・ 資料 2-5 【柳瀬地区】路線図案 ・ 資料 3-1 所沢市地域公共交通計画の策定について ・ 資料 3-2 地域公共交通計画の概要 ・ 資料 3-3 素々案に対する意見一覧表 ・ 資料 3-4 所沢市地域公共交通計画（素案） ・ 道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）計 3 枚（ところバス、富岡地区ところワゴン、柳瀬地区ところワゴン） ・ ところワゴン路線見直しに係る系統図 2 枚及び運賃表 1 枚 ・ 資料 3-4 差し替え（P. 36 及び P. 67）
<p>担 当 部 課 名</p>	<p>街づくり計画部：畑中次長、塩崎参事、強矢参事</p> <p>都市計画課：高野課長、増子主幹、板垣室長、小暮副主幹、 盛清主査、秋葉主査、葛貫主任、杉本主任、 松田主任</p> <p>【事務局】：街づくり計画部 都市計画課 電話 04-2998-9192</p>

発言者	審議の内容（審議経過・決定事項等）
委員	<p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議成立の報告（出席者 22 名） <p>2 会長挨拶</p> <p>（以下、尾崎会長が議長となり進行）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議は公開 ・ 傍聴者：5 人 <p>3 議事</p> <p>（1）所沢市内循環バス「ところバス」路線等の見直しについて ※資料 1-1 及び 1-2 をもとに説明。</p> <p>①資料 1-2 の内ところワゴンのルートについて、坂之下、東所沢病院周辺は路線バスが運行しており（1～2 時間に 1 本程度）、あまり利用している人がいない。そのような中で新たに公共交通を運行しても採算が取れないと思われるが、運行する理由は何か。</p> <p>②柳瀬地区の人口密度はどの程度か。</p> <p>③駅に近い停留所は廃止すれば時間短縮になると考える。</p> <p>④最近の物価上昇傾向の中で、運賃の見直しもやるべきである。</p> <p>⑤令和 3 年度の、ところバスの運行補償料はいくらか。</p>
事務局	<p>①ところワゴンのルートについては、柳瀬地区意見交換会での要望、柳瀬地区における居住の状況、各居住地（集落）から東所沢駅までのルートなどを考慮し、設定したものである。坂之下については、県道の北側（所沢インター方面）にお住まいの方に利用いただくため、その経由地ということでルートを設定したものである。</p> <p>②人口密度については、三ヶ島地区より若干少ないと認識している。さらに三ヶ島地区よりもルートが長いため、1 日あたり 10 便程度としているが、より多くの方に利用してもらえよう、実証運行を進めていく中でルートを精査していきたい。</p> <p>③駅から近い停留所は、駅から遠い方がスーパーや病院などを利用することを想定して設定している。</p> <p>④運賃については、三ヶ島地区ところワゴンと同様に、柳瀬地区及び富岡地区においても 1 乗車あたり 200 円に設定する予定だが、実証運行の中で収支率を見ながら検討したい。</p>

	<p>なお、三ヶ島地区とところワゴンの収支率について、今年度は毎月3,000人弱が利用しており、収支率が令和3年度の8%程度と比較して、今年度は15%程度で推移しており、さらなる上昇に向け利用者の増加を図りたいと考えている。</p> <p>⑤令和3年度のところバスの運行経費は2億180万円であり、ここから運行収入を差し引いた額が運行補償料となる。</p>
委員	<p>ところバスに対して多額の補償料を払っている中で、ところワゴンの導入によりさらに経費がかさみ、市民の税金が投入されて負担させられるのは納得できない。説得力のある理由が必要である。</p>
事務局	<p>柳瀬地区については、公共交通の不便地域が多い中で、地域の皆様と意見交換しながら、利用いただけるルートを検討してきた。収支率の目標を掲げ、その達成に向け周知を行っていくが、必要に応じコースの見直しを行いながら、効率の良い運行を目指したい。</p>
委員	<p>周辺に家が数件しかない場所へのバス停の設置は考えづらい。これが税金の有効利用となることの説明が欲しい。</p>
会長	<p>ところワゴンとところバスは相補いながら考えていくという方針で進めている。三ヶ島地区でも、ところワゴンは実証運行を行いながらルートなどを改善しているが、それと同時にところバスは長い路線を短縮しながら増便を図っていくことで需要を招く、また、ところバスが通らない場所をところワゴンで補う、という考え方である。</p> <p>ところワゴンについては、需要があるところと駅等を結ぶにあたり、需要のないところも通らざるを得ないといった場合もある。バス停を設けることについてはバス停間の距離等の配慮もあり、人口密度の低いところを通るのもやむを得ないのではないか。</p>
事務局	<p>平成29年の答申においてところバスの抜本的見直しが提言されている。その結果、ところバスを見直す過程の中で三ヶ島、柳瀬及び富岡地区でところワゴンを導入することとなった。</p> <p>地域公共交通という性格上、人口密度から導入の可否を判断するのは難しいと考えているが、現在の案については地元との意見交換により、実証運行として提案されたものであるため、導入後の利用状況を確認の上、見直しを行っていく必要があると考える。</p>
委員	<p>現在、市民は物価の上昇に敏感になっており、税金についても同様である。</p>

	<p>以前、ところバスを東村山市に延伸した際、同市が作成した目標値に利用者数が達しなかったため、同市への運行を打ち切った経緯がある。所沢市はなぜ同様の措置を行わないのか。利用が多い施設などを狙った上で目標を持ってルートを設定して欲しい。</p> <p>本当に必要であれば料金が上がっても利用者は使うと思う。運賃の見直しも考えて欲しい。</p>
事務局	<p>三ヶ島地区においても、ところバスからところワゴンに代わったことにより経費の削減が図れているという点もあるので、必要に応じ、経費が掛からない運行形態への切り替えを進めている。</p> <p>三ヶ島地区は運行開始から約1年半が経過し、実証運行の間に利用者の動向が見えてきたところがあるため、ここで見直しを行う。柳瀬地区でも同様の方法で、より便利なものとなるよう、見直し等を進めていきたい。</p>
委員	<p>ところバスの目標とする収支率を教えて欲しい。</p>
事務局	<p>ところバスの収支率については、特に目標値はない。ところワゴンの収支率については、三ヶ島地区で20%を目標としており、柳瀬地区では15%で設定する予定である。</p>
会長	<p>三ヶ島地区では利用者数で目標を上回っており、さらに収支率を目標値に近づけるため、ここでルートの見直しを行う。柳瀬地区についても前回の資料で目標の収支率を提示している。</p>
委員	<p>三ヶ島、柳瀬、富岡共に面積が広く、人口密度は低い。とは言え、目標数値が低すぎる。多くの人々が自動車を利用している中で、バスの必要性について理解ができない。このままでは、経費、税金負担が共に上がる一方となる。収支率の目標を上げるとともに、バス停利用者数の基準値設定も必要である。</p>
会長	<p>市の支出については、車の運転をしない方、あるいは運転をやめた方の外出時への支援などが直接の効果につながるものと思うが、これらを踏まえてどこまで支出できるか、またこれを市民がどう捉えるかにより実行の可否を決めることになると思う。</p>
委員	<p>三ヶ島地区では地元との協議を行った上で、収支率8%で始まり20%に向けて努力している。柳瀬地区も同じ道筋をたどるのであれば、最善と思われるコースで実証運行を行い、検証を重ねていけばよいと思う。目標を定めるのも重要だが、1人の要望にも応えられるよ</p>

<p>会長</p>	<p>うな行政であってほしい。</p> <p>高齢化により免許を手放す人も増えてきている。子供や子育て世代を含め、これらの方を市がサポートしているが、そこで利益を生むのは簡単ではない。どこまでをサポートするかが市の考え方次第となる。黒字にはならないが、他の部分で様々なメリットが期待できるために実行するケースが多いと思う。それをどこまで続けられるのか、より良い方法を見つけるのかなど、実証により分かってくるということで、三ヶ島と同様に柳瀬でも実証運行を行いながら、より良くしていく方法はどうかというのが今回市からの提案である。これを委員がどう考えるかという部分で、収支率の部分を含め、前回からの議題につながってくる。</p>
<p>委員</p>	<p>経営者の感覚として、近年、最低賃金が上がり続けている中、ところワゴンの運賃（100 円～200 円）は、一般的なタクシー料金と比べると破格である。一度この料金で設定すると、値上げするのは難しいと思う。</p> <p>特に最初の価格設定にあたっては、収支面からも、一納税者としても慎重に決める必要があると考える。人口密度も上がらないと思うので、柳瀬、富岡で行う際には運賃を上げておく必要があると考える。また、駅付近のバス停についてはよく考えた方がよい。</p>
<p>事務局</p>	<p>ところワゴンについては、多くの方のご利用により1運行当たりの収入が上がってくる。当初の運賃設定は予定通り進めるが、本格運行の際には、利用状況、収支等を見ながら運賃についても検討したい。</p>
<p>会長</p>	<p>今回は、現在 90 分かかっているところバス（柳瀬コース）の北側部分を廃止し、短いコースでの増便によりお客様を招くとともに、比較的利用が少ない場所にところワゴンを導入するということで、全体としては良くない部分を改善しようとする考え方である。</p> <p>これまでの話のとおり、ところバスとところワゴンはセットで議論すべきと考えるが、市の考え方が良いか、今のままが良いかを伺いたい。</p>
<p>委員</p>	<p>ところワゴンを坂之下から東所沢病院に通すのは不要と考える。</p>
<p>事務局</p>	<p>坂之下から所沢インター方面にある集落、及び東所沢病院の南側にある集落にお住まいの方にご利用いただくため、今回のルート設定となったが、東所沢病院の南側については道幅の問題などにより路</p>

	<p>線を設定できなかった経緯がある。</p> <p>比較的用户の少ない場所にところワゴンを導入するのも今回の目的の一つである。三ヶ島でも、ところワゴンが定着することにより利用者数、収入ともに増えてきている。同様に柳瀬地区でも、実証運行の中でところワゴンを利用する習慣をつけてもらおうと考えている。</p> <p>ルートの選定については、最も離れた場所に障害者施設があることで、そこから駅に向かうルートを考えて結果、重複するバス停が発生したものである。全体としては路線バスを避けてルートを設定している。</p>
委員	<p>東所沢病院内に路線バスは乗り入れていない。病院を利用する高齢者などは便利になると考える。重複するバス停は「坂の下上」のみとなるので、やむを得ないのではないかと。</p>
会長	<p>路線バスが通らない場所にところバスやところワゴンを回している。市民の健康やお出かけ支援のため、新たな公共交通を導入する提案があり、協議会に諮られている。</p> <p>柳瀬地区でも、ところワゴンの導入に合わせてところバスの路線を再編し、使いやすくすることについて、まずはこの案のとおり進めてみてはどうか。収支等の経過を観察しながら、継続的に改善を行うことを条件としてはどうか。</p>
事務局	<p>ところバスについては、廃止となる箇所（中富地区等）がある一方で1日4便から11便への増便も行うということで、利用者増については期待できると考えている。ところワゴンは比較的人が少ないルートを通るとの指摘もあるが、ところバスと合わせてどの程度の人に乘っていただけるか、また、どの程度の支出となるかによって、運行（継続）の可否を考える必要がある。まずはところバスの路線見直しについて、ご了解をいただきたい。</p>
会長	<p>ところバスのルートなどを改善する中でところワゴンを導入していく。両者を合わせて議論してきたところである。これらを進めてよろしいかを伺うが、今後の経過観察も条件として必要と考えるが如何か。</p>
委員	<p>公共交通の場合は、赤字、黒字だけが指標ではないと思う。また、住んでいる人だけの問題ではなく、外部からの利用も考えるべきと思う。コースの選定において、別の路線と重なる部分があるのもやむを得ないが利用率を上げる手段とはどのようなものか。</p>

事務局	<p>ここまでは地域の方と検討を進めてきたが、地域の内外共にご利用いただくための周知等を考えている。イベントへの参加や、地元の方への協力依頼も行いたい。</p>
委員	<p>病院など、目標を定めて周知をすれば、さらに人が集まると思う。外部の方に便利さを伝えることなどにより、定着してもらう必要がある。</p>
事務局	<p>観光情報なども活用し、周知に努めたい。</p> <p>※危険バス停（七曲り）について</p>
委員	<p>危険バス停の内、松井循環コースの「七曲り」バス停については、現在、埼玉県内で唯一残っているAランク（最も危険な位置付け）のバス停である。今年度中に移設するため、市に対しては移設又は廃止に係る決定を先月中までに要望していたが、まだ結論が出ていない。移設や廃止の場合、2月1日の事業計画提出までに結論が出れば、費用の削減につながるため、今月中旬までに回答がほしい。</p>
事務局	<p>「七曲り」バス停については、現在、横断歩道上にバスが停車する状況となっていることからAランクに位置付けられており、西武バス、警察等と協力し、移設に向けた取り組みを進めている。しかし、周辺には交差点、カーブ、坂道が多く、適切な移設場所が見つけられていない。一方で、同バス停は高齢者等の利用があり、廃止も難しい状況である。</p> <p>現在は、バスの停車位置を横断歩道から離す方向で地権者との交渉等、検討を進めている。引き続き協力をお願いしたい。</p>
委員	<p>移設するのであれば、早急に結論を出してほしい。</p>
会長	<p>改めて、ところバスの路線見直し（ルートを短くして増便し、多くの人を招く）及びところワゴンの導入について了承ということによいか、ただし、引き続き公共交通の効率性（収支率等）の改善について努力すること、また、危険バス停について早急に解決することを条件として加えたいと思うが如何か。</p>
委員	<p>（一同了承）</p>
会長	<p>では、この方針で市長に答申する。</p>

	<p>(2) ところワゴンについて ※資料 2-1 から 2-5 をもとに説明。</p>
<p>委員</p>	<p>富岡地区ところワゴンについて、青ルートが1日4便ということだが、ところバスと同様、不便なものになると思う。三ヶ島のような時間設定をすれば利用が増えるのではないか。運行するのであれば意味のあるものとした方がよい。</p>
<p>事務局</p>	<p>富岡地区の場合、ネオポリス付近の住民が多く、この地域をメインターゲットと考えている。当初は黄色のルートで毎時1本の運行を想定していたが、青色のルート上にもところバスの利用者がおり、現状の本数を維持できれば外出の機会が確保されるとの意見が多かったことから、両方のルートを設定することとなったものである。</p> <p>今後、ところバス（富岡循環コース）の見直しを同時に考えていく中で、利用状況を見ながらより良い運行方法を検討したい。</p>
<p>委員</p>	<p>実証運行を行うのは構わないが、1日4便だと、余程使い方を考えないと使われない気がする。</p>
<p>会長</p>	<p>ネオポリスは1日12便となり、定時運行に近い形となると思うが、他の地域を含め、実証運行により状況を検証して欲しい。</p>
<p>委員</p>	<p>ところワゴンの有効利用という面で考えると、ところバス（富岡循環コース）について、令和6年に廃止の検討ではなく廃止と記載すべきである。本当に廃止するのか。</p> <p>廃止までの間については、両方の赤字分を市民が負担することとなるのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>富岡地区については、当初、ところワゴン運行開始に伴いところバスの廃止を検討していたが、住民アンケートの際、ところバス、ところワゴン共に通らなくなるバス停付近からのご意見を受け、一旦廃止を延期としたものである。</p> <p>今後ところバス（富岡循環コース）を廃止する予定だが、利用状況を見ながら決定したい。</p> <p>当面の間はところバスとところワゴンの経費が同時にかかるが、本数を増やした状態でどのようなルート、便数などが適切かを見定めていきたい。</p>

会長	富岡地区については、前回の協議会で提出された、ところワゴン導入に関する諮問に対し、ところバスを廃止する時期について、運行状況を見ながら検討する旨の条件を付けて答申している。今後、効果検証を行った上で廃止の判断を行うこととなる。
委員	富岡地区も柳瀬地区と同様に人口密度が低く、畑や病院、高齢者施設などが多い。市の姿勢として、令和6年にところバスを廃止の上、ところワゴンに一本化すると言ってもらえれば納得する。 富岡地区は、畑のエリアと新興住宅のエリアが極端に混在している。昔からの住民は車を複数台持ちながら生活している。環境面からも、利用が多い地域にところバス・ところワゴンを多く走らせて、車の利用から切り替えてもらえるとよい。
会長	多くの方に公共交通を利用いただくため、富岡地区では来年の春から小回りの利くところワゴンを実証運行し、検証の上さらに改善させたいというのが市の提案である。
委員	ところバスを廃止した場合、ところワゴンの本数は増えるのか。
事務局	実証運行の中で、利用者が多い区間は増便も考えていきたい。
委員	安心、安全のために税金を支払うのであれば、都内や海外のように、バスを待たずに乗れる、専用道路を設置できるような道路計画、区画整理事業といった発想が必要である。利便性向上や渋滞対策につながる。
会長	状況に応じて、このような交通マネジメントの考え方も必要と思われるので、参考にして欲しい。 以上の意見をもって、富岡地区に導入予定のところワゴンについて、国土交通省に提出するため別紙に提示している「協議が調っていることの証明書」について協議会として了解いただけるか。
委員	(全員了承)
会長	引き続き、柳瀬地区についても証明書に関する了承を求められているが、運行開始はいつの予定か。
事務局	半導体の不足により、車両が購入できないことから運行開始が遅れているが、今のところ、令和5年2月か3月の運行開始を予定している。

会長	距離も長いので、実証運行の結果に対する検証も必要になると思うが、柳瀬地区のところワゴン運行について進めてよろしいか。
委員	(全員了承)
会長	それでは、「協議が調っている旨の証明書」の発行手続きを進めていただくとともに、今回いただいたご意見をもとに、実施した結果を検証の上、その後どう進めるかなど、三ヶ島地区と同様に検討をお願いしたい。
	(3) 所沢市地域公共交通計画の策定について ※資料 3-1 から 3-4 をもとに説明。
会長	時間の都合上、ここでの議論は難しいが、事務局からの話のとおり、パブリックコメント中にもご意見があれば事務局に届けて欲しい。
委員	市が策定している多くの計画の中で、用語の説明についての項目があったので、分かりやすい。
	(4) その他
事務局	次回の協議会は令和 5 年 1 月 12 日(木曜日)午後 2 時から市庁舎 8 階大会議室での開催を予定している。
会長	以上で議事を終了する。
事務局	令和 4 年度第 3 回所沢市地域公共交通協議会を終了する。
	3 閉会