

令和2年度

## 第1回和光市地域公共交通会議

### (1) 開催概要

■日時：令和3年2月3日（水） 14:00～15:30

■場所：和光市役所 502会議室

■出席者：[和光市地域公共交通会議委員] 出席23名 欠席2名  
[事務局] 3名

道路安全課：高橋次長兼課長、田中課長補佐、市川主任

■配布資料：第1回和光市地域公共交通会議 次第

和光市地域公共交通会議委員名簿

資料1 地域公共交通計画の策定について

資料2 和光市公共交通に関する現状把握調査結果（速報）

資料2-1 和光市地域公共交通を取り巻く課題（想定案）

資料2-2 和光市地域公共交通を取り巻く課題について（取りまとめ表）

参考資料 国土交通省関東運輸局 プレスリリース

参考資料 運行系統廃止のお知らせ

参考資料 和光市バス路線図

参考資料 あさかりードタウン施設専用周回バス運行について

### (2) 会議の概要

#### 1. 開会

#### 2. 委員委嘱

#### 3. 市長あいさつ

- ・令和2年度には新型コロナウイルス感染症下で市民の生活支援、暮らし・健康を守る努力を重ねてきた。地域公共交通事業者の皆様におかれては、利用者の大幅減など大変な努力のなかで、日々しっかりと定時運行していただき感謝申し上げます。
- ・和光市においては、平成5年、庁舎の移転がきっかけで市内循環バスの運行を開始した。市民生活の向上をはかるために運行計画など改善に努めてきたが、限られた台数のバスの運行では限界があり、高齢者への対応など多様なニーズが課題である。和光市は交通の利便性が高いということでマスコミにも取り上げられ人気のある街で、駅まで行くことができれば東京、近郊各地どこにでもすぐに行けるが、駅までが遠いという声も聞こえる。その中で市内循環バスだけではなく、民間のバス路線、タクシー、シェアサイクルなどの新規の交通資源の総動員により、市民の移動の利便性向上をはかり市民生活・福祉を向上させるため、昨年12月和光市議会において和光市地域公共交通会議条例を定め、本会議を設置した。

- ・現在市では、広沢複合施設の整備、駅北口の再開発、土地区画整理、和光北インターチェンジ周辺の産業集積といった地域拠点の整備を推進している。また、昨年11月には地域拠点間を接続する自動運転サービスを核とした和光版 MaaS 構想を掲げ、国、県、民間企業による協議会を設置し、全国に先駆けて未来技術を活用した新たな交通サービスの構築に取り組んでいる。本日お集まりのみなさんの専門的かつ多様な視点を反映させることにより、市民にとって交通の便がよい住みたい街になることを目指している。全国各地の地域公共交通を手掛けている福島大学の吉田先生の指導もいただきながら、行政、民間、市民が一体的に和光市の公共交通を議論することで和光市の交通ポテンシャルをより高めていきたい。

#### 4. 会長、副会長選出

- ・会長、副会長が不在のため、決定まで事務局の道路安全課が進行する。
- ・会長の立候補、推薦がないので、事務局案を提案する。事務局としては、松本市長を会長に推薦する（委員賛成）。
- ・副会長の立候補、推薦がないので、松本会長から吉田委員を推薦し、吉田氏を副会長とする。

#### 5. 議事

##### (1) 地域公共交通計画の策定について

- ・資料1を基に事務局より説明

##### (2) 和光市の公共交通における現状と課題について

- ・資料2／資料2-1／資料2-2を基に事務局より説明

##### (3) 市内路線バスの概況について

- ・国土交通省プレスリリースを基に委員（一般社団法人埼玉県バス協会）より説明

委員（一般社団法人埼玉県乗用自動車協会）

国土交通省プレスリリースのP.1について、タクシーは4月、5月が7割減、その後回復したが、新型コロナウイルス感染症の第3波で5割減になっており、非常に苦しい状況である。同資料P.3について、タクシーも感染防止対策をして運行している。3密対策としてタクシーは安全なので、ぜひ活用してもらいたい。

委員（市民公募委員）

資料1にスケジュール案の説明があるが、令和4年3月和光市の地域公共交通計画策定構想となっているが、この後はどうなるのか。市内交通が便利になってほしいが、具体的にいつか分からない。計画が策定されるまでのスケジュールなので、その後どうなるのか考えなくてはならない。また、交通業界もIT化などで変わっていくため、時代の変化とともにこれも変更させていき、出来上がった後でも適宜検討し直すべきではないか。現段階で、いつ頃までにこれを行う、といったスケジュール感についてどうなのか知りたい。

もう一点、資料1に記載のある「法定協議会」との違いはどのようなものか。国からお金

が出るか、出ないかの問題もある。

会長

条例第3条のとおり、策定後に実行するという事なので、今回のスケジュールは計画策定までのスケジュールだが、実行すればその後のスケジュールも出していく。

事務局

和光市としてはあらゆるものに対して対応したいということで、法定協議会の意味合いを兼ねた中で、地域公共交通会議という名前を付けた。なので、二つは同等のものと考えていただきたい。基本的には5か年を計画しているが、時代に合わせて変える必要があるため毎年協議会を重ねる予定である。

委員（市民公募委員）

西大和団地に住んでいるが、二軒新田行きの循環バスをよく利用する。資料2を見ると西大和団地が随分利用されているようだが、朝は西大和団地に停車しない。今度新しく第4便から運行するようになったようだが、二軒新田の高齢者福祉センターを10時から利用するので、できれば第2便から西大和団地を通るようお願いしたい。電車で成増駅まで行き、成増駅から和光市駅に来て、駅から二軒新田へ行きたいが、バスが通っていない。循環バスについて再検討してもらいたい。

会長

利用状況を踏まえながら、便利になるよう考えていきたい。

委員（市民公募委員）

今回の計画は移動手段に対して強く関心があり、そこが重点だという印象である。その他に交通網そのものや施設の配置の見直しも検討対象とするのか。それとも今回は移動手段の方面で検討していくのか。

会長

短期的には今の道路状況を前提として考えていくが、中長期的には皆さんの意見を踏まえて複合的なところについても対応する予定である。

委員（東武労働組合）

和光市駅北口ロータリーでは、一般の駐車車両とあらゆるところの歩行者の横断で、いつ事故が起きてもおかしくない状態である。そこで朝霞交通の会長と関係各所に申し入れをしていただき、また大和タクシー、朝日タクシーの協力により、17:00~20:20頃までバスとタクシーとの待機場所を変更して、やっとバスが動ける状況といっても過言ではない。今の状態が解決策とは思っていない。市への要望としては、既に駐車している場所には道路に駐車禁止のプリントをしていただき、それでも駐車する方がいると思うのでポールを立てていただきたい。駅前開発まで待ってられない。事故が起きてからでは遅いので、早急な対処を要望する。

会長

対策について早急に検討する。ロータリーの適正利用について、より強い啓発を市民へも行っていく。

委員（一般社団法人埼玉県乗用自動車協会）

資料2のP.10について、初乗り運賃短縮を1年前から実施しており、2kmまで740円で行っていたが、現在は1.2/1.3kmまで500円で行っている。これは、ちょい乗りの需要を拡大するという目的があり、今後「近いから断る」という理由はないはずである。また、料金が安いというのは、国からの認可なので如何ともしがたい。タクシーを呼び出しても運行してもらえないというのは、たまたま混む時間で車両がなかったということかと思う。ここにも記載されているとおり、新型コロナウイルス感染症の関係で600台ほど休車している。タクシーをドアツードアの便利な乗り物としてアピールしたい。

会長

ちょい乗りの啓発をより行っていきたい。

委員（和光市自治会連合会）

第五小学校から島忠辺りまでが道路が狭い。坂の低いところにあり、高齢者が路線バスを利用できないので、この辺りの路線を考えてほしい。度々、当該地域の自治会長から要望を出してはいる。また、バスがつかなくて走っているところがあるので、時間調整をしてバス路線の協力をしてほしい。

会長

バスが固まって走っている状況については、まさに公共交通会議の調整の出番である。吉田先生も相談対応の経験があるので、しっかりと対応したい。

これまでの議論・説明等を踏まえ、吉田副会長から意見をいただく。

副会長

冒頭、「なぜ地域公共交通会議という名なのか」という話があったが、資料1の「公共交通に係る検討体制」で分かりやすく整理している。表の真ん中の段に【位置づけ】とあるが、本会議は二つの法律に基づく会議となる。一つが道路運送法で、もう一つが地域公共交通活性化再生法である。2006年に道路運送法上の地域公共交通会議が法定化され、2007年に地域公共交通活性化再生法ができた（こちらに基づく会議は活性化協議会と呼ばれる）。大半の自治体はこの二つの法律を兼ねた協議会として実施している。二つの法律の何が違うかという、道路運送法はバス・タクシーの運行について、例えば第五小学校付近のバスや西大和団地の循環バスの話のように、具体的な路線やサービス水準に関わるものである。地域公共交通活性化再生法は、これから皆さんと一緒に考えようとしている地域公共交通計画を策定し、実行するまでが入る。策定が終わった後どうなるのか、という指摘は非常に重要である。

日本の地域公共交通の課題は、7割は共通しているが、3割は地域によって異なる。その3割について和光市は特徴的である。例えば、西大和団地のように大型けれども高齢化が進む既存の住宅を抱えつつ、北側では区画整理が進んでいるので、人口の重心が変わる。おそらく人口の重心が変わる都市は、私が住んでいる東北には一つもない。そして人口がしばらくは増加する。これも特徴的である。一方で「道路が狭い」「バスが回転できる場所が限られる」「バス車両が入れない」など、道路や施設によって運行方法が制約を受ける地域がある。では道路や駅がすぐ広げられるのかといえ、ハードの整備は時間がかかる。

最初の5年でここまで行い、道路や駅前、人口の重心が変わる中で次はこれを実施する、と時系列で物事を考えることが重要である。計画を策定して終わりではなく、検討の中で必要であれば躊躇なく変えるようなチューニングが必要である。基本的には路線バスと循環バス、大きく分けると二つの地域の公共交通があり、そこにタクシーが加わる。道路が狭いところも多々あるなかで、今までのサービスだけでは応えきれないのも理解できる。他方で、市内循環バスも利用者数は微増だが収支率は13%台で、増やそうにも増やしにくい。そうした課題を知恵で解決するのか、力で解決するのか、お金で解決するのか。地域公共交通の解決の手法は、知恵、力、お金をどういったバランスで総結集させていくのかになる。課題それぞれについて解決策をつくることや、何のためにこの取り組みを行っているのか、皆さんで共有し、「何のためにやっているのか」という部分はブレずに、変えるべきところは柔軟に変えていく姿勢が必要である。

委員の皆さんに何度も集まっていただく訳にはいかないので、検討体制の中には部会や研究会が設けられる。公共交通専門部会は、事業者の皆さんが色々やっていくなかで、ここは和光市のみなさんと、または事業者同士で、このように工夫できるということを出し合う会である。地域公共交通研究会は、循環バスをどうするかなどの話をする。全てに答えが出ない場合でも、まずはここはやっていこうね、と皆で考え抜く場が研究会である。それらをこうして皆さんに集まっていたときにまとめて考え、「何のためにやっているのか」を明確にする場にしていだければと思う。

会長

本日の議事は以上となる。

## 6. その他報告事項について

## 7. 閉会