

令和8年度

## 第19回 和光市地域公共交通会議

### (1)開催概要

- 日 時 : 令和8年9月18日(金) 14:00~15:00
- 場 所 : 和光市役所 602会議室
- 出席者 : [和光市地域公共交通会議委員] 出席22名  
[事務局] 5名  
[傍聴] 13名

### (2)会議の概要

#### 1. 開会

#### 2. 挨拶(柴崎市長)

こんにちは、和光市長の柴崎です。本日はお忙しい中、第19回和光市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より当市の公共交通の推進に対し、ご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

本日は、2つの議題についてご審議いただきたいと考えております。

1つ目は、第2期和光市地域公共交通計画の素案についてです。本計画の策定にあたっては、これまでアンケート調査や事業者ヒアリングなどを行い、検討を進めてまいりました。このたび素案がまとまりましたので、概要をご説明させていただき、ご意見を賜りたいと存じます。

2つ目は、市内循環バスの一般乗合旅客自動車運送事業への移行についてです。現在の実証運行が令和9年1月3日で終了することに伴い、今後は道路運送法第4条に基づく運行を目指してまいります。本件につきましても、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

最後になりましたが、皆様のご健康とご多幸を心よりお祈り申し上げ、ご挨拶といたします。

#### 3. 議 事

(1) 第2期和光市地域公共交通計画の素案について

・「資料1-1」「資料1-2」「資料1-3」を基に事務局より説明

#### 会長

資料1-2を踏まえ、委員の皆様特に意見をいただきたい点を説明する。

1点目は、シェアサイクルを公共交通として位置付けるという事務局の提案である。川口市では公共交通計画に組み込む予定であり、仙台市、金沢市、徳島市などでも、シェアサイクルを公共交通又はそれに準じる交通手段として計画に位置付けている例がある。市内のシェアサイクルの利用回数は年間数万回であり、市内循環バスの利用者数より多い可能性もある。これを計画に位置付けることについて意見を伺いたい。

2点目は、13ページの公共交通不便地域である。これまではバス停からの半径で議論してきたが、今回は坂道の部分について勾配の指標を用いて利用圏を小さくする計算を行い、新たに設定し直している。

これに関連して、23ページの施策13では、タクシー利用助成や、70歳以上の方が市内循環バスに100円で乗車できる制度など、福祉施策・福祉交通の取組がどのような方を対象としているかを整理している。これも現計画にはなかった内容である。

16ページの課題について、現計画の課題は市内循環バスを作り上げるためのものであったが、市内循環バスが運行を開始した現在では課題の質が異なるため、改めて課題を設定している。

17ページでは、基本理念・基本方針は変えないことを前提に、目標を4つに再整理している。

18ページの公共交通ネットワークも変更されている。第1期計画のネットワーク図は国の手引きにも事例として掲載されている。

19ページでは目標の集約に合わせて施策メニューを整理し、25ページの評価指標は現行の11指標から8指標に変更する案となっている。

以上の点を中心に、議論から漏れている点も含めて、意見をいただきたい。

## **委員**

バス事業者の立場から、シェアサイクルの位置付けについて意見を述べる。シェアサイクルはMaaSの観点からは有益な取組であるが、道路環境の整備が追いついていない場所が多く、利用者の交通マナーにも課題があると考ええる。バスの前を低速の自転車が走行すると追い越しが難しく、遅延が重なり、別の事故につながることもある。近隣では電動キックボードなどの新たなモビリティも導入されつつあるため、自転車との混在を含めた道路環境の整備や、交通マナーの意識向上を目的とした啓発を積極的に実施していただきたい。

## **事務局**

自転車の走行マナーや道路環境の整備についても、庁内で検討する。

## **会長**

施策メニューの中で、シェアサイクルはどのように位置付けられているのか。

## **事務局**

施策11「環境にやさしい交通手段の利用促進」の中で、シェアサイクルポートの増設・連携を

打ち出し、推進していきたいと考えている。

## **会長**

「利用促進」や「増設・連携」だけでは、道路整備や安全の啓発といった課題が読み込めない。シェアサイクルを公共交通の手段として位置付けるのであれば、その点も考慮する必要があるため、事務局で検討いただきたい。

## **委員**

シェアサイクルの採算性はどうか。市としての負担はどの程度か。

## **事務局**

シェアサイクルについて、市としての財政負担はない。

## **委員**

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の委員としても関わっているが、シェアサイクルについて具体的なイメージが湧かない。ニーズがどの程度あるのか、数値で示していただきたい。

## **会長**

仙台市では、市がポートの用地を用意して事業者に使ってもらうなど、市が財政的に関与しているが、和光市はそうではない。都市交通の一つのモードとして位置付けるのであれば、どのように活用するのか、民間の事業に対してどこまで政策的に関与できるのかが大きな論点である。行政としては全体の都市交通と連携させたいと考えても、それが民間のビジネスと相容れない可能性もあるため、その調整も含めてシェアサイクル事業者との協議が必要と考える。次回に向けて事務局で確認いただきたい。

## **委員**

シェアサイクルを利用している年齢層の統計はあるか。高齢者や障がい者は利用していないのではないと思う。費用対効果も踏まえて、市の見解を伺いたい。

## 事務局

シェアサイクル事業は、シェアサイクル事業者と協定を締結して実施している。市内のコンビニやマンション・アパート等に設置しているポートは、すべて事業者の資金で運営管理されている。市は市役所等の公共施設の設置場所を提供しているが、市の予算による財政負担は発生していない。年齢層などの利用データは手元にないため、改めて確認する。

## 委員

資料にはバスという言葉が多く、バスへの期待を感じている。一方で、シェアサイクルや電動キックボードなどの新しいモビリティが駅前に集まると、バスやタクシーのための駅前広場のスペースが削られる懸念がある。にぎわい創出のため駅前に歩行空間を確保する検討も各地で進んでおり、その結果、バスの待機スペースやタクシープールが削られることが多い。拠点駅でのバスの待機スペースは定時性の維持に不可欠であり、道路管理者である行政との協力が不可欠である。北口の駅前広場の整備とあわせ、運用が難しい状況にある南口についても検討いただきたい。

また、バス事業者各社はノンステップバス化を進めているが、バス停に正着できない箇所がある。近隣の再開発では、歩道を張り出して正着しやすくしたバス停が増えているため、再開発の際には参考にしていきたい。

バスは乗ること自体が目的ではなく、目的地があって初めて利用される手段であるため、外出の目的となる取組についても計画の中で示していただけるとありがたい。

## 事務局

南口のバスの発着について、ご指摘の状況は認識している。南口の改修は難しいが、いただいたご意見も考慮しながら、北口の駅前広場の整備について順次協議させていただく。

## 委員

目標にある「多様な交通サービスの有機的な連携」について、「多様な交通サービス」とは現状にあるものだけか、将来出てくる交通手段や荷物の運搬なども含めた検討か。また、有機的な連携を図るためには何らかのコントロールが必要と思うが、コントロールセンターのような機能を持たせるのか、連携を図る仕組みを考えているのか伺いたい。

## 事務局

ご指摘の点は、第1期計画の目標にある「多様な交通サービスの有機的な連携」に関する部分と認識している。現行計画では、交通サービスを個別に提供するのではなく、地域の目的地も含めて束ねることで、市民や来訪者の移動の利便性向上、交流の促進、環境負荷の低減を図り、地域の活性化につなげる趣旨であった。

第2期計画では、「有機的な連携」という表現がわかりにくいという意見があったため、「外出促進による地域交流の創出」と表現を改めた。さまざまな交通モード・交通サービスを連携させながら、目的地やイベント情報などを含め、地域の活性化を促進する目標として位置付けている。

## 委員

シェアサイクルは民間が需要に合わせて自由に発展させているものと見ているが、公共交通として位置付けることで、市や交通事業者にとってどのようなメリットがあるのか。

## 事務局

現在、市は公共施設においてポートの空間を無償で貸している。一方、駅周辺ではポートが不足している。ポートの確保は、行政としても積極的に取り組むべきではないかという問題意識から、公共交通としての位置付けを考えている。

## 委員

駅周辺は自転車を止める場所が少なく、地下の駐輪場も分かりにくいいため、駅に来るときは自転車ではなくバスを利用している。シェアサイクルの利用者には便利かもしれないが、自分の自転車を毎日利用している人から見ると良い施策と感じられないかもしれず、その理由で公共交通に位置付けるとするのは納得しにくい。

## 委員

特に新倉方面では、シェアサイクルの利用者とタクシーの利用者がほぼ重なる。シェアサイクルを増やすとタクシーの需要が削られ、タクシー事業者にとってプラスになることはほとんどない。北口の開発ではタクシープールの台数やロータリーの規模について調整しているが、シェアサイクルを推進するのであれば、タクシー事業者としては自社の車両台数を調整していかなければならなくなるため、その点は事務局とも話をしていかなければならないと考える。

## 会長

金沢市では、シェアサイクルが年間60～70万回程度利用されており、地元のバス事業者からは自社の利用者が奪われているのではないかと、タクシー事業者からは東京からの観光客が奪われているのではないかとという声があった。GPSデータで移動経路を確認したところ、バスやタクシーの動線とは全く異なり、海の方面への移動など、通常とは異なる使われ方をしていることが分かった。金沢市では、こうした点を関係者が話し合う場として、地域公共交通協議会の下にシェアサイクルの検討会を設置している。シェアサイクルを計画に位置付けるのであれば、バス・タクシー事業者や安全を懸念する方々と一緒にチェックしていく場があつてよい。シェアサイクル事業者がこれまで自由に展開してきたことは尊重しつつ、バス・タクシーなど従来の公共交通や安全面との折り合いをどうつけていくかについて、データに基づいて関係者と対話していくことが前提となれば、公共交通として位置付ける価値はある。単にポートを増やしていくだけであれば、あえて公共交通に位置付ける意味合いは弱まる。シェアサイクルについては多くの論点が出たので、事務局で協議いただきたい。

## 会長

資料1-2の18ページのネットワーク図について、例えば右上の市役所周辺で線が切れているが、実際には和光市駅まで路線が入っている。この書き方では拠点で乗り換えるようなイメージになるが、そのような意図か。

## 事務局

拠点での乗り換えを意図したものではないが、そのように見える表現となっているため、修正する。

## 会長

今回は資料1-2の23ページで福祉施策とのマトリクスを作成し、交通空白地域の定義も高度化した。その結果、交通空白地域を対象としたタクシー利用助成は、自宅が半径何メートルの外側にあるかどうかで対象となるか否かが決まるため、非常に煩雑になる。

一方で、交通政策担当が所管していない福祉部門でも、同様の移動支援を数多く実施しており、重複している。本来、こうした部分こそ連携し、ワンストップで申請・運用できるようにしていくべきではないかと考える。23ページの図も、そうした取組の足がかりとしてまとめたものと期待しているが、今後どこまで取り組めるか伺いたい。

## 事務局

ワンストップでどこまで対応できるかは課題であるが、現時点では、どのような方がどの制度を利用できるかをわかりやすく整理し、総合的に案内できる形を模索している。今回の計画策定にあたり福祉部門の制度を取りまとめ、制度の内容や利用状況が見えてきたため、将来的にはより使いやすい形で案内していきたい。

## 会長

タクシー利用助成のように、対象となる地域や要件を細かく設定するほど、制度が使いにくくなる側面がある。本来の目的は、移動が行き届かない地域がある中で、計画の目標である移動の自由を高めることであり、それに対応できる形にしていく必要がある。市内の部局が異なり、これまで別々のやり方で運用してきたため、一つにまとめるには調整が難しいと思うが、不可能ではないと考える。

既存制度の調整が難しいことは承知しているが、踏み込むことも大事であり、引き続き検討していきたい。

## 委員

バス停の数が多く間隔も短いため、どのバス停が何の近くにあるのか分かっていない方が多いと思う。自分も、生活が変わって改めて気付くことが多い。バス停の名前だけでは分からず、例えば大和中学校前のバス停は分かりやすいが、大和橋のバス停もかなり中学校に近い。こうしたことが分かり、バスナビのようなシステムがあれば、車を持たない者としては利用したいと思う。

仙台市のシステムはとても良いと感じた。また、乗り換える際に申し出れば乗換券がもらえることを知らなかった。さまざまなサービスを用意しているのに周知が不十分であり、もったいないと感じる。バス停名についても、近くのスーパー名など、目印となる施設名を付けてもよいのではないか。

## 事務局

地区社会福祉協議会とのヒアリングでも、免許を返納してバスに乗ろうとしたが、自宅近くのバス停がどこか分からないといった同様の意見をいただいている。施策の中の目的地案内のサービスやバス待ち環境にも関わると考えている。

すべてのバス停を示すことは難しいが、主要拠点や最寄り駅に加え、スーパー、観光地、公共

施設などを示して分かるように整理できないか検討している。仙台市と同様にできるかは分からないが、まずはできるところから検討したい。

## 会長

停留所名が異なると、経路検索で別の停留所が案内されることもよくあるため、名称をそろえることも重要である。路線の見直しと同時に、合わせられる停留所名は合わせて分かりやすくすることには意味があり、施策の中に入れておくことも大事である。

## 委員

資料1-2の18ページの公共交通ネットワークについて、第1期計画では路線バスを中心に、利用者の多い市内循環バスも含めて「主な地域公共交通軸」として示していたが、第2期では凡例が「地域公共交通軸」となり、一部のルートがなくなっている。立地適正化計画との整合を踏まえた将来イメージとされているが、今回示す交通軸は何を示すものか伺いたい。

## 事務局

立地適正化計画等を踏まえ、路線バスの軸として示している。立地適正化計画は20年程度を見据えた計画であり、その時点では都市計画道路も完成しているという前提で将来像を示している。ご指摘のとおり一部抜けている部分があるため、見直す。

## 会長

この将来イメージは、令和25年度を想定しているということか。

## 事務局

資料1-3の4ページのとおり、和光市都市計画マスタープランは令和23年度、立地適正化計画は令和25年度を目標年次としている。公共交通計画の計画期間は5年間であるが、将来イメージは立地適正化計画の令和25年度と整合させることが望ましいと考え、そこを目指した将来イメージとして描いている。

## 会長

そのように設定している計画はあまりない。現在の路線バスも人手不足で維持が大変な中、令和25年度の姿は、この計画を何回か改定して実現するものである。現計画では、将来のものは色

を変えて示していた。かなり将来のものと、近々に取り組まなければならないものが混在している点は気になるため、整理したうえで表現も工夫していただきたい。

## **委員**

施策5の広域連携の検討について、板橋区や朝霞市を想定していると思うが、相互乗り入れまで考えているのか、または、情報の連携にとどめるのか、考えを伺いたい。

## **事務局**

朝霞市の地域公共交通計画にも同様の位置付けがあり、コミュニティバスの相互乗り入れの検討も一つの案として挙げられていたと認識している。現状では具体的な取組は実施していないため、まずは協議体制を構築し、今後の方向性を協議していきたい。

## **委員**

現状では、協議の場を設けるなどの動きはないということか。

## **事務局**

現時点で協議の場は設置されていないが、朝霞市からも協議していきたいという話はあった。

## **委員**

相互乗り入れは現実的に可能なのか。他で進んでいる事例があれば教えていただきたい。

## **会長**

事例は多くあり、武蔵野市のムーバス等他市に路線が伸びているケースもある。朝霞市民が和光市の市内循環バスを利用しているという話もあり、朝霞市と一緒に取り組めることがあれば、和光市としてもメリットが出てくる可能性がある。現時点で具体的に決まったものはないため、まずは議論する体制を作るというのが施策5の広域連携の検討であると認識している。

## **会長**

本日は資料1-3の本編を確認いただく時間が十分にとれなかったため、委員の皆様から改めて意見を寄せていただきたい。

本日の意見を踏まえると、シェアサイクルを公共交通として位置付けるのであれば、安全の啓

発、ポートを設置できる場所の確保、駐輪場の問題、バスやタクシーとのすみ分けに関するデータ、自己所有の自転車との違いなどの論点がある。シェアサイクルを公共交通に位置付ける理由と、計画を展開する中で事業者とどのように取り組んでいくのかを示すことが求められている。

また、公共交通ネットワークについては、令和25年度の姿であれば、計画を何回も改定しなければ到達しないものであり、当面の5年間の維持も大変な中でどう対応するかが課題である。北口駅前広場の議論が進む中、バス事業者からは車両の待機も含めて取り回しがしやすい環境を整えることが重要との意見があり、事業者部会でも各社から同様の意見が出ていることから、計画にしっかり記載しておく必要がある。

全体的な目標の構成について大きな異論はなかったと考える。いただいた意見やアイデアを事務局で引き続き整理し、11月又は12月の次回会議で改めて議論いただきたい。

#### ・ 原案どおり承認

(2) 市内循環バス道路運送法第4条運行の実施について

#### ・「資料2」を基に事務局より説明

#### 会長

市内循環バスについて、現在の実証運行の終了に合わせ、令和9年1月から道路運送法第4条に基づく運行に移行するものである。移行の段階では現行のルートやダイヤは変更せず、使用車両についても、坂下・新倉コースは現在と同様にワゴン車等の小型車両を活用する。

もう1点は、移動円滑化基準の適用除外についてである。第4条の許可にあたっては、基本的に移動円滑化基準への適合が必要であるが、やむを得ない場合には適用除外として認められる。白子・吹上コースは通常使用している車両は基準に適合しているが予備車が該当すること、坂下・新倉コースはワゴン車を使用していることから、移動円滑化基準の適用除外について承認をお願いしたい。以上の2点について、意見を伺いたい。

#### 委員

資料に、道路運送法第21条による運行として災害時や緊急時の場合が記載されているが、災害が頻発化する中、避難所までの運行にコミュニティバスを活用するために必要なものなのか伺いたい。

## 会長

第21条は、貸切バスを使用して乗合運送を行うものであり、本来は認められないものを、「災害時や緊急時の場合」や「一時的な需要のために地域と期間を限定する場合」に例外として認めるものである。市内循環バスはワゴン車で運行するため、「一時的な需要のために地域と期間を限定する場合」として、本会議での確認を経て特例として認めてもらっていた。今回は、この例外規定による運行を、道路運送法第4条という正式な形に移行するものである。

災害時にコミュニティバスを活用できるかどうかは別の話であり、避難所への輸送等が必要になった場合には、埼玉運輸支局で迅速に認められるものと理解している。東日本大震災の際にも迅速に対応いただいた経験があり、心配はないと考える。

## 会長

そのほか意見はあるか。坂下・新倉コース及び白子コースの移動円滑化基準の適用除外も含めて、原案どおり承認いただけるか。

### ・ 原案どおり承認

## 4. 報告事項

(1) 地域公共交通事業者部会の実施報告について

### ・「報告1」を基に事務局より説明

(2) 地域公共交通シリーズ講座の開催について

### ・「報告2」を基に事務局より説明

## 5. 閉会

### 事務局

次回の会議は、令和8年11月中旬から12月中の開催を予定している。詳細については、決まり次第連絡する。

以上