

和光市公共交通市民研究会 議事概要

日時：2022年5月17日（火） 15時00分～17時00分

場所：和光市役所5階 502会議室

1. あいさつ

2. 市内循環バス事業の見直し検討について

事務局より、資料に沿って市内循環バスの新ルート案について提案・説明を行った。

<意見交換>

参加者

議事録を毎回必ず作成して頂きたい。公共交通会議は議事録が作成されているが、研究会はインターネットでのみ見られる。

事務局

作成し、参加者へ共有する。

吉田先生

どのような点がこれまでの到達点で、皆さんから頂いて取りまとめていた箇所と変化があるのか、私なりの理解を補足する。資料4に市民意見等と記載があるが、昨年の秋に頂いたAからFコースの提案である。どの辺りが異なるかいうと、現状として、特に坂道が多く、中でもヤオコーのような目的地ができて丸山台の周辺は、循環バスでカバーをしなければならない。そこを前提として、どのようなルートにしていくかを事務局が提案をしたものが、本日の大きな資料である。

一方、皆さんから頂いた資料と異なるのは、6台から4台になった部分の差もあるが、最も目立って異なるのが、Eコース、福祉の里周辺である。市内循環バス以外の移動手段を検討するエリアで位置付け、坂下ショッピングセンター周辺や、新倉小学校周辺は、東武バスを使用できる。そちらに委ねるとなれば、EコースやFコースを東ねたような東ルート（ワゴン車対応）が出てくるのが一つの異なる点である。

そして、大きな地図の西ルートと南ルートをご覧頂きたい。いわゆる和光市駅南口を出て、一筆書きで和光市駅に戻るパターンではなく、埼玉病院側が終点のように表記されている。先ほどの私の冒頭のあいさつでも話したが、1時間に1本のパターンダイヤにしていくと、同時刻に和光市駅南口に入った際に、あの広さでは処理がし切れない。どこかに車両を逃がし、休憩や回転ができる場所として、和光市駅南口以外の場所を一つ選定しておく必要がある。もちろん、現在の循環バスの休憩場所である和光市役所も、一つの有力なポイントである。埼玉病院も条件を整えば対応ができ得るのではないだろうか。これは、東武バスと打ち合わせをした際の意見である。そのような意図から、埼玉病院の

案が、各ルートの終点の立て付けとなっている。それを踏まえ、皆さんからご提案頂いた A、B、C コースが西ルートと南ルートとして集約されている。そのような現状認識で、和光高校循環を使用する所が出てくると思う。そして、終点の位置付けが少し変化するかと思う。

それ以外については、皆さんから頂いた、研究会での到達点は、概ね踏襲されている。一方で、恐らく皆さんから、ここはなぜ通らないのかといった意見や、ここはなぜ省かれているのかというような意見が出てくる。ただ、冒頭に話した通り、物理的な道路上の制約もあるため、併せて詰めていかなければならない。本日は東武バスさんも出席しているため、色々な疑問点等の解決を行いたい。今の事務局からの説明、今回の 4 ルート案について、皆さんからご意見を頂きたい。

参加者

地図を間違えてはいないか。新倉 6 丁目ではなく、下新倉 6 丁目ではないか。下新倉小学校付近が新倉 6 丁目となっている。

事務局

申し訳ない。下新倉である。

吉田先生

地図については修正する。

参加者

今回病気になり手術をしたため、足が弱くなってしまった。前回（市民委員提案ルート）、私が住んでいるメゾン和光台前に止まる案だったが、今回削除されている。ヤオコー前を通るルートになっている。なるべくヤオコーまで歩こうと努力しているが、今、80 歳でこれから年を取ると大変である。バスで行くことができれば良いと思っていた。

現在、月 1 回は診察に行かなければならない。障害者手帳で申請して貰ったタクシーチケットよりも、循環バスを利用する方がよっぽど良いと思っていたので削られるのは困ってしまう。循環バスには乗ることはないだろうと思っていたが、急に心臓の手術をするようになったため、バス停が削られてしまったのはどうしてかと思った。笹目通りを真っすぐ行き、途中から左の大坂通りに行くルートではいけないのか。以前そのようなコースはあった気がする。

吉田先生

笹目通りの今の話について理由を整理して説明してもらいたい。

事務局

笹目通りは、坂道で高低差が非常にある場所である。交通量も非常に多いため、バス

を停めることが難しい。坂道の途中に関しては、見通しの悪さを考慮して設定している。

吉田先生

つまり、笹目通りから脇道への入りやすさが具体的にどうかをいろいろ思案していく中で、ひとまず今の提案に至っている経緯である。東武バスに伺いたいのが、笹目通りを通過して脇道に入る難しさはどうか。

東武バス

笹目通りは、先ほどお話があったとおり、高低差があることと、住宅街は広い道ではないため、路線バスが入るのは、改めて路線を調査した上で検討したい。ただ現状、運転手としては、狭い道よりはなるべく広い道を通りたいのが心情である。

吉田先生

現段階の案としては、そのような意味で割愛をしている。本来であれば、皆さんからご提案頂いた、どの道でも通れる環境が最も良いが、やはりできる箇所できない箇所がある。もしできなかつたとき、どのような代替案を持ってくるかは、議論が必要である。バスでどのようなところまでできるかが、この案である。このような経路図があるが、試走はこれからであるため、若干の調整が入る可能性はあると思う。実際に走行して、意外といけるところ、うまくいかないところはどうしてもあると思う。今回の場合、東武バスさんの現場レベルでの意見を聞きながら、このような通し方が出てきているのが今回の提案であることをご理解頂きたい。

参加者

同意見である。今、幼稚園バスがヤオコーを上がり、メゾン和光台に入っている。メゾン和光台付近にアコムの建物があつたが、看板も取り払つたため、以前よりはバスがUターンできる。交通量が多いとおっしゃつたが、平行して笹目通りに行くのではなく、横断する形になるため、行きやすいのではないかと思う。試走のご検討をお願いしたい。

福祉バスもあり、メゾン和光台の方だけではなくて、他の住宅の方々も利用しているため、バスが来るのは、笹目通りの階段を下りなくていいところで利用される方が多くなつてきているのではないか。検討をお願いしたい。

吉田先生

先ほど話したが、まだ試走をしていない状況であるため、一度このルートで走行する必要がある。それに加え、このように走ることが可能であるか検討をしたい。幼稚園バスとの違いは、バス停の設置や待機場所が確保できるかである。白ナンバーの幼稚園バスは入ることができるが、営業用のバスが入れるかは別である。

参加者

場所や大きさの問題ではないということか。

吉田先生

そうである。バスの車体の大きさにより、通ることができる道路構造令上の幅員が決まっており、緑ナンバーも白ナンバーも変わらない。実際に停留所を置き、利用してもらう際に、警察の許可が必要になる。幅員上は良くても、ここにバス停があると良くないため、設置しないでほしいとなり、停留所を設置できないとなれば、側道や脇道に来て利用ができると思っても、入れる意味がない。実際に試走して、停留所設置の可能性がどこまであるか。地域の皆さんは欲しいが、家の前には設置しないでほしいと合意が難しい場合もある。ただ、一度試走をする価値はあると思っている。

参加者

今回の見直し案で、東コースは新たに細く入ってきており、今まで通れなかったところが通れるようになった点での評価はできる。

しかし、今まで通っていたところがぼっさり削られている。削られた理由が、利用者数、目的地までの移動方法、路線バスの競合、この3点に絞られるかと思う。そのときに、利用者数を調べたとの表現があるが、基準が曖昧である。全体的に基準は、多い、少ないという表現しかない。地図上に白抜きの丸印で人数の記載がある。私は白子3丁目東を利用しているが、0から3人である。今回白子3丁目東がぼっさり抹消されたが、利用者がいないのならば、きちんと調査をする必要があるのではないか。今回の調査はどのように行われ、どのように利用者が0から3人と決めたのかが問題になる。

白子3丁目東の辺りは、埼玉病院に行く手段がこれしかない。今回抹消されてしまえば、病院に行くことが不可能になる。成増に行き乗り換えることになる。歩いて行くこともできるが、ほとんどが高齢者である。

朝8時24分に乗ると満席になり、立っている人もいる。私は市役所へ行く際、朝8時24分に乗るが、埼玉病院でほとんど降りる。このルートは埼玉病院の診療に間に合わせるため、それだけ利用者がある。それが今回全て無くなってしまう。その理由が、利用者が0から3人という調査結果から削ったのかが不明である。私も1日かけて調べた。

参加者

金曜日に資料が届いたため、土曜日の午前中と月曜日の平日を調べた。平日は、中央公民館周りと谷中周りがあり、7時5分から走行している。中央公民館周りでは4人が乗車し、谷中周りでは3人が乗車、合計7人が利用している。私も本日利用したが、私たちを含め4人が乗車したため、0から3人は、大嵐や災害に遭ったときだけではないか。土曜日は10時半に2人、親子連れが乗車し、合わせて大人5人、子ども2人が乗車した。

停留所に集まった方に聞くと、バスの便が減った途端に利用者がいなくなったことや、15分ほど遅れて来ると、乗車する人がいなくなるだろうといった声があった。他にも調べてみたが、中央公民館周りの場合は、和光市駅周辺の住宅地を2回通るため、8～10分

遅れてしまう。谷中周りは、駅前1回のため、4～5分の遅れで済んでいる。

利用者がいないことや成増方面のバスを利用できるのではということ、1時間に1本ほど和光市駅行きのバスがあることを記載しているが、成増行きは成増方面を通り、中央方面には行かない。そのため、コミセンにも行けなくなる。新しく出た南市場から宮本循環は、急な坂を上ることになる。本当にバスが走るのかと感じる。南市場から白子3丁目東まで3分程度のため、ここを何とか通り、埼玉病院に行く人の保障をお願いしたい。

参加者

南市場から宮本循環に上がると言ったが、新しい地図では違っている。南市場から少し北に上がり、左の坂道を上がっていくと、白子吹上コミセンという新しいバス停に行くようになる。間に白子から稲荷神社下、吹上観音下、白子3丁目東の3つのバス停は、案で見ると削られている。この利用者は全く利用できない。

先ほど、乗車人数の調査結果を述べたが、降車人数も利用者である。朝の利用者が帰日も乗車することもあり、朝利用しても帰りは利用できない時間帯もあるかもしれない。そのようなことを含めると、乗降人数を合算すべきだと思う。0から3人のみ基準にして、この地域は利用者が少ないと決めていいのか。客観的な基準を付けることは難しいと思うが、ただそれを少ない、多いで全て切ってしまうのは、乱暴ではないか。

実際に行きも帰りも利用する方がいる。私は同じ人を覚えていたが、昨日の夕方、行きも帰りも乗車した人もいた。白子3丁目をぼっさりと切るのは良くないと思う。ぜひ検討して頂きたい。中新田から坂下方面に行くルートは、新しいコースであるため評価できる。私どもが会議で出した際には、赤い路線ではなくて、別のルートで作ってあった。その調整をすれば、3丁目東を削る必要はなくなるのではないか。そうでなければ3丁目東は陸の孤島になってしまう。ぜひ検討をお願いしたい。

吉田先生

前提として新たな路線見直の際、既存の停留所を全て網羅できれば良いが、それをやってみれば、現状が最適になり、何も変えられない可能性がある。そうすると、ある程度利用者が多い箇所と少ない箇所を把握し、少ない箇所が連続する場所を仮に抜いたとき、新しいことができるかもしれないと考えるのは、路線見直しの上での基本になる。

一方で、0から3人という数字は、どのような調査に基づいての数字なのか。例えば1ヶ月、毎日測定をした結果の平均が0から3人なのか、1日のデータで0から3人なのかは全く確証が異なる。その点はどうか。

事務所

この調査は平日と土曜日、日曜日、各1日実施しており、平日の乗車と降車を合算した数である。おっしゃったとおり、日によって多い少ないはあるため、実際に利用している方の意見も参考にするようにしたい。

吉田先生

これは数字を取った方が良い。

事務局

時間単位の数字か。

吉田先生

そうである。今の話では、ある1日しか取っていないということだった。

参加者

私も1日しか計測していない。2日調査をしたが、時間が2回だけである。客観的基準は、両方で同等になるかもしれないが、実際に数字はどうなっているか。1日のみの調査では答えは出せない。しかし、多い少ないだけで、廃止を決めるのはどうなのか。

吉田先生

停留所は、ある程度の日数の乗降人数を取らなければ厳しいと思う。私自身も、全国のバス路線の廃止に携わり、説明もしたが、どんなに短くても1週間以上は調査している。それくらい調査をしなければ、ぶれ幅は分からないかもしれない。

この東ルートはワゴン車対応で、事務局提案も若干自信がないような破線がり、和光市駅南口や埼玉病院に停車するルートになっている。恐らく両方、どの時間帯でも和光市駅南口も埼玉病院にも行くことになると、運行時間が1時間を超えるかもしれない。ただ、昼の時間帯は埼玉病院で、朝の時間帯は和光市駅南口とすれば、37~40分のため、他の路線よりは運行時間が短くなる。

経由しなくなったエリアの乗降がそれなりにあるかについて、1日のみのデータでは弱いと思う。特に利用者が少なく、新しいことを始めるために経由を抜くことについては、もう少し丁寧に数字を拾わなければならない。事務局でしっかり手配をしてもらいたい。ある1日のデータのみになると、少し乱暴かもしれない。考慮して頂きたい。

参加者

同様な計画ができると思うが、変更して運行されることで言えば、削られる所は北コース、南コースも同様である。既存の時刻表に、新しい提案と比較をして、なくなる箇所を全て赤ペンでチェックしてみると、削った場合に、現在の利用者はどのようになるかということに思いを巡らせて、利用者には、遠くにしていけば何とかなのではないか。

西大和団地は高齢者が非常に多く、無料の循環バスを非常に便利に利用している。一度、コース削減をした際に、どうして無くすのか散々言われた。削減することと、明確な理由も併せて考えなければ、不満だけが残ってしまう。

全体的に良くしようと思ってやるのが、不満が色々出ることになる。それをどう解決するかを考えてほしいと思う。1時間に1本のペースで運行することと、できるだけ多

くの地域を回ることなど、大事なポイントを押さえながら、一緒になって考えなければならないと思う。将来について考えて頂きたい。今までの要望に対して、今の吉田先生の話ではないが、全てうまくいくことは難しいと考える。全員が良かったという思いにはならないが、少なくともきちんと説明ができるように考えておく必要がある。

参加者

西大和団地に住んでいる。以前、西大和団地は高齢者が多く、日に日に衰退するイメージがあったが、現在、増築しており、広沢にも100所帯ほどできる予定である。新たにベルク付近にも、8階建ての建物ができ、118戸が入る予定である。道路の向こう側には84所帯が入る。29床の特別養護老人ホームや街角健康相談、介護福祉施設を併設するテナントも入ると聞いている。50人ほどが入る小さな集会場もつくることになり、現在、4~5棟ほど建物ができている。居住者が高齢化することを見越して、西大和の路線を無くすのはできればやめてほしいと思っている。路線図を見ると、総合体育館が案としてあるが、西大和が通れなければ、総合体育館だけでもつくってほしい。

現在、片側のみ南方面へのスが市役所から出ており、西大和は帰りのみ通る。帰りは、病院等の利用に助かっている。既存路線をできる限り充実できる方法を、市にも検討して頂きたい。南コースに総合福祉会館という名前のバス停をつくってほしいと思っている。ただの南の場合、駅で福祉会館の場所を聞かれても、バス停の名前が記載されていない。南1丁目か二軒新田を総合福祉会館という名称としてほしい。これから高齢化になり、福祉を充実しなければ、コミュニケーションが取れなくなるため、考慮して頂きたい。

社会福祉協議会で小さな車を巡回しているが、福祉会館に用事がなければ乗車できない。新型コロナの影響で埼玉病院だけでなく、かかりつけ医は必要と言われており、循環バスでなければ通院できない。駅周辺に幾つか病院はあるが、色々な事情で他の場所に行く方もいると聞いている。回数は少なくとも構わないが、循環バスが通るようお願いしたい。

吉田先生

色々なコメントが出てきているが、事務局はいかがか。

事務局

西大和団地については、以前も増便したこともあったが、地図にもあるように、東武の路線バスが非常に多い場所である。東武バスの営業損失につながる可能性もある。路線バスのみでカバーできないエリアもあるため、今回は西大和を避ける形の提案とした。

吉田先生

先ほども話したが、全て皆さんの思っている循環バスを運行できれば良いが、どうしても色々な制約でかなわない場合がある。その時に、西大和の場合は東武バスも比較的運行頻度が高く、選択肢がある。しかし、そもそもバスの選択肢がない地域もある。東武バスが通っている所にも循環バスは欲しいし、通っていない所にも循環バスが欲しいとなったと

き、東武バスが通っている所は優先順位が下がって良いか非常に難しい問題である。

参加者

私たちが承知している。路線バスがある前提で話しているが、既存のルートが丸々無くなるのは困る。年金生活者ばかりで、大変な生活をしている。ご夫婦でも、2人だと運賃が高くなるため、埼玉病院行の路線バスは乗らないで、循環バスが来るまで1時間も待つという方もいる。そのような生活困窮の方が非常に多い。全てとは言わないが、本数を削減しても良いので考えてほしい。東武バスもあるが、総合体育館の記載はない。できれば総合体育館だけでもあれば、皆、西大和団地から歩いて行くことができるためありがたい。

吉田先生

総合体育館はある。

参加者

できればぜひ実現してもらいたい。

吉田先生

総合体育館をカバーしようという思いと、東武バスの一般路線で運賃が高くなるため行けない問題があるが、東武バスを安く使える仕組みを行政で考えることも一案ある。循環バスとして走らせるのではなく、路線がしっかりと使える仕組みを考えることである。タクシー等のきめ細やかな活用の話で、どのようなことを練るかは事務局でも十分詰めていないが、当然路線バスが比較的多く、使い勝手は良いが、循環バスに比べると若干高くなるのではないかと。循環バスが欲しいとなれば、高齢の方が外出する昼の時間帯のみに限定して、和光市民だけが使用できる特殊な回数券があると良いのではないかと。

参加者

そちらも考えて頂くとありがたい。

吉田先生

ただ、この話はあくまでも私の考えである。事務局の考えは違うかもしれない。循環バスを皆さんが提案した6台を4台にするか、一般のバス路線も含めて、総動員しなければならぬ。それが合理的ならば、一つの方法としてあり得ると思う。本日は、あくまでも循環バスをどうするかという議論のみを行っている。循環バスをどうするかを整理して固めなければ、予算や、実際に走行できるか試算できないため、ここを優先的に議論している。

次は、一般のバス路線との乗り合わせや、オレンジ色のエリアを中心に、なかなか行き届かないところや、坂道が多いところに対してどのようなケアをしていくか議論していきたい。

参加者

私は北ルートを利用している。今回のルートで3点ほど検討して頂きたいことがある。良かった点は、今まではアクシスまで行き、和光北インターチェンジを通るバスは、ほとんど利用者がおらず赤池まで来ていた。このルートで、最も多く乗る場所は、赤池と谷津橋である。現在、朝8、9時の赤池は、満員で座れない状態である。地藏橋は定員オーバーではないかと思っている。特に9時のバスは、8時に本数がないため、満員状態である。

そのまま駅の南口に来ることは良いが、帰宅の際、今までは谷津橋までは駅から3つ目で降車できた。それがこの案では6つ目で降車することになる。3つ目で降車できたのが6つ目になるのはいかがか。利用者に聞くと、遠回りして帰宅することになると言われた。

また、将来新しいバス停の横にMaaSで自動運転の車やバスが停車すれば、その付近になる。もう一つ、SGリアルティ和光の直行バスがあるが、このバスが途中で停留所を置けば、全てが解決する。周辺の人たちは、SGリアルティ和光のバスを利用している。もう一つ、わびあに行くルートは良いと思うが、行きは良いが、帰りは市役所まで歩いて乗ることになる。そうなると、温泉や市民プール、保健センターでのワクチン接種や健康診断受診後は、市役所まで歩かなければ帰れない。少し工夫し、循環バスがわびあで待機すれば乗車できる。自衛隊側の歩道まで渡る道がないが、わびあには場所があるため、工夫して乗降できるようになれば、雨天でも安心して利用できる。

福社会館も夜は反対側に行かなければならないため非常に危なく、横断歩道もない。福社会館の中にバス停ができ、乗降できる工夫も必要ではないか。このルートの利用者は、赤池に新しく建設された住宅の人ばかりであるため、このルートを再考して頂きたい。

吉田先生

ありがとうございました。まず、広沢複合施設が現在、片方向の乗り入れになっていることも対応できるのではないか。そして、本日は東武バスさんも参加されているため、改めて話を伺いたい。SGリアルティ和光の路線も、一般の路線として通常に乗車できるはずである。このようなものを活用し得る余地はあるかにより、対応は変わってくる。まず、事務局にお話頂き、SGリアルティ和光については東武バスさんよりお願いしたい。

参加者

皆さんは、SGリアルティ行きのバスにお金を払って乗車している。循環バスではなく、直行であるにもかかわらず、歩いて帰宅される方もいる。

事務局

北コースの谷津橋の循環方向については、事務局でも話が出た。逆回りにすれば、早く帰宅できるが、朝は逆に遠回りになってしまう。通勤時は時間がないことを考慮し、このような回り方とした。どちらが良いか、利用者のご意見もあるため改めて検討したい。

広沢複合施設については、行きも帰りも乗車できることが良いと思っている。駅から市役所方面に来る場合は施設入口付近のスペースを利用できるが、逆に市役所から駅方面に

向かう場合は道路の中央で停車してしまうという課題があった。中に入れるのではなという話があったが、車両の大きさや車両が入っても問題ない舗装なのも含めて検討する必要がある。民間施設扱いであり、管理者との協議も必要となる。まずは調べる必要がある。

参加者（東武バス）

SGリアルティ和光のバスの運行にあたっては、当初、従業員が通勤するために和光市駅へ乗合バスを運行してくれないかといった話があった。

和光市駅北口はとても狭く、バスが入れる状況ではない。ただ、1本のみということもあり、和光市駅からSGまで通した。途中でバス停がないのは、SGの社員が通勤に時間がかからないこと、また、坂が多く、バス停を設置する場所もなかったことから、当初からバス停は設置できなかった経緯がある。

路線バスとしてはとてもやっていけない状況であるため、SGから補填（ほてん）金を頂いている。仮に経費が100万円かかり、売上が20万円あるとすると、80万円足りないため、80万円をくださいということで、SGから80万円を頂く形をとっている。そうしなければ、当社は赤字のまま走ることになってしまうため、補填金という形で、当初から継続して運行している。ただ、SG自体は、お客様が乗車すれば売上も上がるため、途中で停留所をつくりたい気持ちはもちろんある。地域環境もこれから変化していくため、これからの課題としては、我々としても途中で乗り降りができれば良いと思っている。

先ほど、西大和団地の話があった通り、当社でも色々な団地に入っており、どこの団地も高齢化が進んでいる。実際に減便している所は沢山あるが、西大和団地に関しては、当社としてはかなり多くの本数を入れている。通常よりも多く入っているのが減少することに対して、次々と本数が減少している感覚があるようだが、どこの団地も平均以上入っている。これから高齢者が増加していくと予想しているため、減便することは考えていない。

参加者

SGリアルティ路線はバス停がないとお話があった。和光市として外環側道2車線化の計画があり、時間はかかると思うが、バス停を確保できれば、十分安心して停車できる。皆さんは路線バスを有料で利用しているため、循環バスの路線である赤池と谷津橋はいつも満員である。両方が動けば非常に良いと思っている。バス停は設置できるかお聞きしたい。

事務局

和光市は自動運転バスを走行させる計画を立てているところである。外環側道については、新倉ロータリーの先から新倉北地域センターまでに専用車線をつくる計画を進めている。今示している地蔵橋等、市内循環バスのバス停については設置する方向で考えている。

2車線化により、路線バスのバス停も利用して頂く可能性はある。今後、東武バスと検討をしたい。また、SGリアルティ和光との関係もあるため、併せて市で説明をしながら、市民も乗車できるかは検討していきたい。

参加者

谷津橋、赤池へ帰宅する人が、地藏橋からふたば公園側へ遠回りするならば、利用者の説得はできないのではないかと。乗客が少なく、ほとんどが谷津橋、赤池で停車するため、ピストン運行により1時間に1本の運行時間が生み出せると考える。ぜひ検討をお願いしたい。

吉田先生

ありがとうございます。色々と調整できると思う。現在の北ルートの循環でも、ふたば公園から谷津橋区間の利用が多ければ、午前中は現在の谷津橋ルートだが、午後は逆方向にしてみる。これはよく都内の団地でも行っているケースである。そのような運用も可能である。一方、SGリアルティもそれほど負担されている。通勤の時間帯は固まっているか。

東武バス

一極集中で、通勤と退勤で時間帯は固まっている。

吉田先生

その場合は、若干動いている昼間の時間帯の利用者はいないか。

東武バス

平均的にはそうである。

参加者

ただ、通勤の際SGリアルティ和光は駅からのバスは満杯だが、逆からのバスはガラガラである。市民はガラガラのバスに乗るため、好都合ではないか。

東武バス

あくまで駅からSGリアルティ和光までの輸送が主要となる。

参加者

朝のガラガラのバスに市民が乗車できれば良いのではないかと。

東武バス

SGリアルティ和光の敷地内にバス停があるが、当初、市民が乗車することにより事故が起こる心配もあったため、市民も乗車できることを知らない方が非常に多いのではないかと。バス停が敷地外にあれば最も良いのだが、それがこれからの課題であると思う。

吉田先生

もしもSGリアルティ和光のバス停が、途中に設置できると、北ルートの負担は少し軽くなる可能性もある。少し余地はありそうである。広沢複合施設のように、色々と建設の途

上で、切り込みができればもう少し円滑な運用ができる。しかし、走行の段階では少し難しいことも、場所によってはあるのではないか。ただ、そのような議論により、整理が行われるのであれば、上り下りを着けたいという補足的な整備も必要である。

参加者

小型バス3台とワゴン1台が前提として話が進んでいるかと思う。もう1台ワゴンを追加することを要望はしていたが、前提が変わってくれば話が全く違って来る。全体的なことが私は分からない。

もう一つ、福祉免除や高齢者の話も出た。時刻表を見たが、交通と福祉が情報交換や協力する話があったのか。話があまり通じていない印象を受けた。総合福祉会館へ行く場合、2階を利用する人しか乗ってはいけないという話があった。

4月1日付で循環バスの時刻表を改定したが、共同し、乗り継ぎが、市役所9時45分、11時40分があることをなぜ記載しないのか。記載すれば利用者が増える。福祉と情報交換がうまく行われていないと感じる。市役所で打合せを何度か行ったり、最低でも年に数回の打ち合わせを行ったり関連する部署の調整を行わなければ、このような話になると思う。

国土交通省でも福祉との連携を推奨しているため、1、2年先でその成果をもとにして、福祉バスと連携すれば住民は乗りやすいと考える。今回検討して頂きたい。

参加者

北エリアの市内循環バス以外の移動手段を検討するエリア、循環バスの通らない中に高齢者センターがある。4月1日からの福祉バスは、赤池、谷津橋、地蔵橋を通り、1日3台通っている。帰りは、福祉バスも会員であれば、駅までのコースを追加してもらえば非常に便利になり、循環バスも補完するのではないか。福祉バスを福祉センターだけではなく、通っている人が買い物に行くのにも利用ができれば良いのではないか。

吉田先生

それは不可能である。できない上、目的外使用になってしまう。時刻表に載せる提案をされたが、福祉バスが送迎のためではなく、循環バスとの乗継ぎのためにあるという認識になれば、目的外使用となる。埼玉は比較的大人しいが、東京のタクシー業界の目に触れれば非難の対象になることがある。東京に近いが故、しっかりとした交通整理は必要。

飯能市は福祉バスを廃止した代わりに4台ほどのワゴンに分割し、乗合いワゴンという名でコミュニティバス化した。ただし、福祉バスの名残で、週3日のみの走行である。今までは福祉センターまで行き、乗り換える必要があったが乗り換えの必要がなくなった。結局適正化を図ったことになる。国土交通省は現場を知らないため、簡単に交通と福祉の連携と言うが、連携策とは一体何かが問題である。一つは、飯能のような方法もある。

福祉送迎バスが白ナンバーならば、循環バスの経路から外れるかもしれない福祉センターや新倉8丁目周辺を公共交通会議で交通空白と認定し、福祉センターだけでなく、駅でも降車できる形で合法化する方法もある。関東でもやろうと思えばできないことはない。

先ほどのSGリアルティ和光や福祉センターのバスも同様だが、事務局的には非常に変数が多くなるが、循環バスで手が届かない所に対し、どのような対応があるのか。全てタクシーを使用するのは、台数的にも費用的にも無理である。SGリアルティ和光のバスや福祉センターの送迎を使う部分があっても良いかと思う。

また、東武バスの昼間の時間帯を、和光市民限定で回数券を使い乗車できる方法も良いと思う。循環バス以外の方法に関しては、色々な形で移動の自由を高める方法もあり得るのではないかと。本日の皆さんから提案を頂いたものも含め、事務局と整理をしたいと思う。一方で、最初の話にもあった4台を前提に議論している背景について補足して頂きたい。

事務局

以前、3ルートで路線を引いたことがあったが、1周40～50分程度とするためには運行時間やコースのカバーが難しかった。4ルートであれば、カバー可能なのではと考えた。

坂下公民館は出張所機能もあり、入れるべきであると考えた。しかし狭隘道路もあり、小型バスでのカバーは難しいので、1台はワゴンとした。残り3ルートに関してはこれまでの需要等を担保する必要があると考え3台とした。完全に4台ありきではないが、全体をカバーする意味では現状は4台が基本ではないかと考えている。

吉田先生

現段階で試走をしていないため、実際に提示されている時間で走行できるかはつかめていない。もしかしたらカバーするだけでも、1時間4台では難しいという話になるかもしれない。ただ、最初から5台で行ってしまうと、5台を6台に増やすしかなくなる。最初はあえて4台に設定し、状況を確認する判断である。

もう一つ、先ほどのSGリアルティ和光や一般路線や福祉送迎バスの活用の話をしたが、もう少し追求しながら、既存の手段を使い移動利便性を高められないか。ただ、両方に合図をすると今と変わらない。これから試走する上で、4台で行けるのか、あるいは4台で行くときに、SGリアルティ和光や福祉バスの活用など、本日の提案が組み込めるかも変わってくる。今は4台を前提として、どのぐらいの所要時間、費用がかかるかを検討していく。

東武バスにも乗務員が大量にいるわけではない。制約条件を加味する必要がある。ワゴン1台は、もしかすると東武バスではないかもしれない。そうすると、ICカードが利用できない可能性がある。これは首都圏の宿命である。協議会に支払っているバス事業者と、そうではない事業者がいる。タクシーでも買い物でもICカードは利用できると思うかもしれないが、手数料無しで利用している状況である。このような話は首都圏近郊の県からも相談を受けており、調整している。なるべく上手く行おうと思っているが、相手が強大な企業であり、どうしてもならないかもしれないが、できる限り頑張りたいと思っている。

まずは状況を見て判断し、ケアが届かないところで色々なものを活用することが現実的かと思う。ただ、これが完成形ではなく、経路を外した箇所がどのぐらいの利用があるかというデータが不十分であった。試走をして、実際に走行可能か、外した箇所は本当にこれで良いか考えなければならない。通らない箇所の話もあったが、試走により、状況確認

をする必要がある。次にお示しする段階は、試走をし、SGリアルティ和光や福祉バスの活用でフォローできるかを確認し、少しメニューを増やす可能性があるかも含めて提案する。

参加者

試走をする場合、南ルートの子房コミセンから消防白子分署区間が長いルートである。試走をして、間に一つ停留所を設置すると良いのではないかと。西ルートの西大和団地については、路線バスは減便せずに運行することであった。広沢複合施設、和光市役所、総合体育館の間に、1本西大和団地を入れても良いのではないかと。試走をする場合は、西大和団地を含めてどれぐらいかを検討してほしい。西大和団地は路線バスの利用だけでは大変である。西大和団地の住民はとても遠いし、建物も古くエレベーターもなく、大変な思いをして歩いているのをよく見掛ける。年金暮らしで生活している方がいることも考えて、一度試走をして検討してほしい。

そして東ルートである。朝夕、日中があるが、朝、埼玉病院を利用したい人が多い。日中は埼玉病院から帰ってくるが、恐らくどこかで乗り換えられるのではないかと。中新田通り、坂下公民館通りに関して、和光市駅で乗り換えができれば、うまく工夫されるかと思う。また、坂下公民館と谷中の間に新倉コミセンがあるがバス停を設置することは不可能か。

日中の地蔵橋周辺からアクシスへの利用者が多い。東武バスが和光高校循環を運行しているが、公共施設を全く利用できないことは市として情けないところがある。先ほどの福祉バスも同様だが、公共施設で集団診査をやることがあっても、その施設で降車できない。

そして福祉バスは総合福祉会館の2階を利用しない人は利用できないと言われた。和光市民に全く周知されていない。もう少し福祉関係や乗合い交通により、便利にしたほうが良いのではないかと。それが和光市にとって最も便利なものになるのではないかと。高齢者と一緒に住んでいる人たちは、目に見えて衰えていくことが分かる。

市の職員は便利なところに住んでいるため、衰えが見えないのではないかと。これから高齢者が増えていくため、何十年も続くわけではないが、もう少し考えてほしい。何のための公共交通なのか。循環バスが3本で運行される場合、70歳以上無料であれば、今のままで構わないとなってしまう。運賃が路線バスの初乗りである180円になれば、外出の回数が減少するという心配もある。なかなかうまくいかないとは思いますが、検討をお願いしたい。

参加者

私たちが話し合ってみた。特にバス停のルートが具体的に出ているため、意見が出しやすい。もっと沢山の意見を聞き、もう少し検討してみたい。私たちが、再度意見交換会を開きたいと思っている。ぜひ市役所の職員の方にも来て頂ければ良いが、忙しいのであれば、私たちが意見をまとめて提示したいと思っているが、もう少しお待ち頂けるか。再度開いて頂くことが最も良いが、吉田先生には無理して来て頂くわけにはいかない。ぜひ私たちの意見を集めたいため、もう少し時間を頂きたい。

吉田先生

スケジュールもあるが、やらなければならない部分や変更部分があるかと思う。

事務局

以前、吉田先生からもバス停が少ないとご指摘頂いたことがある。路線図上には既存バス停と、坂下公民館や複合施設という主要施設、ポイントとなるヤオコーを提示した。当然、他にも停車すべき場所は出てくるかと思うが、試走や道路検証がある。これが確定ではない。スケジュールについて、試走をし、8月～9月頃、ある程度固まったものをお示ししたいと考えている。最終的には11月頃には方針を確定させたい。

ご意見を頂いたら終わりではなく、本日のご意見も検討する必要がある。私たちもここから少しブラッシュアップし、その中でご意見も頂ければと考えている。年末、12月、1月頃でパブリックコメント、意見募集を行いたい。少しずつ変わっていくと考えている。

参加者

パブリックコメントをその時期に出されるそうだが、本来はコースや停留所が決まって、地域説明会を行い、その後にパブリックコメントを書くことであれば、もう少し身近に感じられると思う。遅い時期に出されても書けないと思う。既に決定してから、パブリックコメントを書いても、覆すことはできないと思う。地域説明会が7～9月にできると分かった段階で、皆さんのご意見をくださいと、地域で集まって頂き、意見を集約したらどうか。そして、再度検討する部分もあるかと思う。住民の意見を聞き、パブリックコメントをするという流れが良いと思うが、いかがだろうか。

参加者

賛成である。

吉田先生

これは市から説明をしなければならないのか。地域説明会の際に、これだけ考えている皆さんから説明はしてくれないのか。

参加者

前回、循環バスの見直しの際、地域説明会の後にパブリックコメントを書いて、翌年に現在の循環バスが決定された。私たちがやることは限られている。

吉田先生

地域説明会をする際に、本日は事務局から3台と1台ということで何ができるかをお話して、停留所を設置する場所のデータがあまりにも少ないが大丈夫なのか、この道路を走行していないのは交通量のせいだと言うが、本当に走行できる余地はないのか。あるいは、SGリアルティ和光や、一般の路線バス、福祉バスを活用できるものはないか。色々な課題が見えてきた。一方で、恐らく皆さんが中心に、私たちであればこのようなことを考えま

すという意見を次に考えてもらえると思うが、いつまでたっても収束しない。

行政としては、市民の皆さんの譲れない点があるが、どこかで折り合いをつけなければならない。市が説明会を行う際に、皆さんが聞き役に回れば絶対に収束しない。次回までには共同提案書をまとめたい。これが最終系ではなく、譲れない箇所や仕方のない箇所、しっかりと議事録や文書に残してほしいということを担保しながら、市と研究会の共同提案ということで、4ルートなのか、1ルートが増えるのか、これから調整すべきところだと思うが、まとめなければ収束できない。共同提案でまとめたものを、地域の皆さんに色々聞いて修正をして、パブリックコメントを書く。はじめに、皆さんは一緒に提案してくれないのかと発言をしたのは、そのような意味である。

しかし、本日は沢山の論点が出てきたと思っている。これを受けてどのようなことができるのか、譲れないところを整理頂けると思っている。私も含めて集まる前に、一度、案を事務局に提案して頂き、それを受けて事務局で整理をした上で、行けないところはどのように調整するか、また別のものになるかもしれない。

全て100%できるわけではないが、可能な限りこのメンバーでの対立軸は減らしたい。皆さんと一緒に育てていかなければ、循環バスは利用してもらえない。移動の自由も広がっていくことができない。行政側で提案したことに対して、意見を述べるだけではなく、共同提案の形にしなければならない。ただ、行政でなければできないことは、SGリアルティ和光や東武バス、福祉バスの話があるため、事務局に整理をしてもらいたい。そのような流れで進めたいと思っている。

参加者

我々側の至らないところは、財政的裏付けをする権利がない。要望を出すことはできるが、それで折り合いが付けられるかもしれない。その判断は、お互いに協議をすることである。財政的な権利を持っているのは市側のため、折り合いがしっかり付くのであれば、その提案は良いと思っている。

参加者

吉田先生が言われているのはそのようなことか。

吉田先生

そうである。

参加者

運賃の適正という問題も議論をしなければならない。適正とは理解できないような提案になっている。総合的に予算も必要になるではないか。その点でのすり合わせが大事になると思っている。

吉田先生

実際に一度提案を頂き、事務局で答えられるか答えられないか、制約条件になるのは東武バスで乗務員を確保できるか、財政的な話が制約条件になってくることは間違いない。その際、現在の4台の提案を少しブラッシュアップし、かつSGリアルティ和光で使える条件下のところ、このぐらいの費用がかかる、もしワゴンや循環バスを5台体制にしたときの試算はこのぐらいということが出てくる。

その試算に対し、どのぐらいの収支率、利用者の皆さんから負担頂く部分、医療保険で言えば、お医者さんに払う個人負担額をどのぐらい、税金による負担をどのぐらいにするかというところである。飯能市の場合、一律20%以上である。20%になるよう運賃を設定するという、逆算の在り方で求めているのが飯能市の場合である。

方法はそれだけではない。どのぐらいの価格になるか、そこでやっとなんか出すことができるかと思う。当然、東武バスのSGリアルティ和光のバスや、昼間の西大和団地方面に行くバスを活用することになれば、既存のバス運賃とどう調整するのかという問題がある。これも以前からバス事業者から論点として出されている問題である。そこも一つ尊重はしたい。その中で、どう折り合いをつけるかである。一度提案を頂き、費用面も一度整理をして、そこでようやく折り合いをつけていくのである。そのような方法でなければ、まとまっていけないのではないか。このメンバーではまとめられると確信はしている。それだけ皆さんの議論は深くなっているし、色々なことを理解して頂いていると思っている。

参加者

勉強会を行うが、市役所の方へ出席してもらうことは可能か。今の話に関係してくると思うが、福祉バスは循環バスで利用できるようなイメージで空いている時間を使う感覚であった。私たちは認識不足で分からなかったため、福祉バスの使い方がおかしい感覚であった。しかし、先ほどの話でよく理解できた。色々な意味で勉強し、勉強会へ出席される方たちの話で、市役所の方のアドバイスや考え方をその場で話して頂けると研究会も詰めていくのではないかと。そのような意味では、来て頂けるとありがたいと思っている。

吉田先生

そのほうが私も円滑にいくと思っている。

色々意見は頂いたが、次回、またお集まり頂きたいと思っている。どうもありがとうございました。

事務局

今後、共同提案に持っていけるように、お互いに努力していきたい。以上で、第6回和光市公共交通市民研究会を閉会する。ありがとうございました。

以上