会議概要

会 議 の 名 称	第4回久喜市公共交通検討委員会
開催年月日	平成23年6月29日(水)
開始·終了時刻	午後1時30分から午後3時30分まで
開催場所	久喜市役所 大会議室
議 長 氏 名	堀部 雅司
出席委員(者)氏名	矢島政美、川島省平、田嶋文男、山中甲代子、 佐藤美弥子、染谷精一、中山俊雄、大迫和子、 柴崎美雄、山中ひろ子、稲葉澄子、柴木健之
欠席委員(者)氏名	関口友永、小早川悟
説明者の職氏名	折原企画政策課長
事務局職員職氏名	早野総務部長、増田参事、折原企画政策課長、 坂本企画政策係長、蓮実主事 森田くらし安全課長、森住交通安全係長、野原主事
会 議 次 第	 開会 あいさつ 議題 (1) 久喜市公共交通検討報告書(素案) について その他 閉会
配 布 資 料	・次第 ・資料1 久喜市公共交通検討報告書(素案)
会議の公開又は非公開	公開
傍 聴 人 数	0人

審議会等会議録

発 言 者	会議のてん末・概要
	1 開会
司会(折原課長)	ただ今から、第4回久喜市公共交通検討委員会を始めたいと存じます。 本日は大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。 ただ今の出席委員は、13名でございます。 本委員会条例第7条第2項に規定する数に達しておりますことから、本会議が成立していることを、ご報告させていただきます。また、現在傍聴者はございません。
堀部会長	2 あいさつ 会長あいさつ [省略]
	3 議題 (1) 久喜市公共交通検討報告書(素案) について
議長(堀部会長)	次第 3 議題(1)久喜市公共交通検討報告書(素案)について、事務局から説明をお願いします。
折原課長	はじめに、配布資料の確認をさせていただきます。 本日の資料は、事前に配布させていただきました通り、会議次第 と資料1 報告書(素案)になります。 それでは、久喜市公共交通検討委員会に係る支援業務を委託して おります、昭和株式会社の山田より資料1報告書(素案)につきま してご説明いたします。
昭和(株) 山田	資料1の概要についてご説明させていただきます。第1章検討の概要から第5章久喜市におけるバス交通等に関する課題の把握までは、これまでの委員会の審議内容をまとめたものです。この内容を受けまして、第6章久喜市における公共交通のあり方、第7章地域生活交通網(案)の検討、第8章今後の事業の進め方をまとめてございます。なお、34ページの先進事例の内容につきましては、前回のご指摘を踏まえまして、再度内容を整理いたしております。それでは、第5章以降につきまして特にご説明をいたします。第5章では、久喜市の都市特性や交通特性の現況を整理いたしまして、個別の課題を抽出した上で、久喜市におけるバス交通等に関する主要な課題として6つに集約いたしました。

続く、第6章では久喜市における公共交通のあり方として、基本 理念と基本方針を示しています。

基本理念は、「新市基本計画」に掲げられた、4つのまちづくりの考え方を基に「安全・安心な暮らしを支える快適で便利な公共交通システムの実現」と定めました。

さらに、この基本理念と第5章でまとめました主要な課題を踏ま えて、5つの基本方針を挙げています。

まず、「幹線・支線システムによる公共交通システムの形成を目指す」ことといたします。

次に「誰もが安全で安心に移動できる公共交通システムの整備」 といたしまして、対象としては、交通手段の選択肢が少ない高齢者 や障がい者、公共交通不便地域における交通手段の確保を記してい ます。

次に「快適で利用しやすい公共交通システムの整備」を挙げています。

次に「生活交通確保のための「地域生活交通網」の充実を目指す」ことといたしまして、これは幹線・支線システムの内容と関連してまいります。幹線システムは、市外を含む主要な地域間を連絡する大量輸送が可能な公共交通で、現在、民間の事業者による運営が行われています。そのため、久喜市の公共交通の充実を図るためには、支線システムとして地域に密着したきめの細かいサービスを行うことが可能である「地域生活交通網」の整備を図ることとします。

最後に「持続可能な公共交通システムの実現」です。持続可能な 公共交通システムの実現のためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協働による取り組みを行うための仕組みづ くりが必要です。

第7章では、支線システムとして「地域生活交通網」の案を示しています。案の検討にあたりましては、対象とする利用者と導入エリアとして高齢者・障がい者等の交通弱者の移動手段の確保と公共交通不便地域における日常交通の確保を重視しています。

次の地域生活交通導入の方向性は、地区特性を踏まえて、久喜地区、栗橋地区、鷲宮地区では、「65歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」に配慮し、鉄道駅と地区内主要施設を連絡する地域生活交通の確保を目指すこととしています。

菖蒲地区では、「65歳以上人口が多い地域」と「公共交通不便地域」に配慮し、近隣の鉄道駅(久喜駅、白岡駅、蓮田駅、桶川駅等)との連絡強化や地区内主要施設を連絡する地域生活交通の確保を目指すこととしています。

さらに、対象となる目的地等として鉄道駅、病院、商業施設、公 共施設等を連絡する地域生活交通の確保を目指します。

これらを踏まえ、ケース1~3の案を作成しました。

ケース1は、久喜地区と隣接する鷲宮南部地区は、現行の市内循環バスの延伸を含む再編を図り、菖蒲地区と栗橋・鷲宮北部地区はそれぞれをひとつのエリアとしたデマンドバスを運行する案です。

ケース2は、4地区でそれぞれに市内循環バスを導入するものです。市内循環バスは、一般的に利用者がある程度まとまっている地域の導入に適している点に留意する必要があります。

ケース3は、4地区でそれぞれにデマンドバスを導入するもので

す。デマンドバスは一般的に利用者が広く点在している地域での運行に適している点に留意する必要があります。

第8章では、本委員会の最終的な結論を以って、今後どのように 進めていくかについて整理しています。

まず、持続可能な公共交通システムを実現するためには、行政だけではなく、市民、事業者等の関係者がそれぞれの立場から協力する体制づくりが必要です。

次に、事業化に向けた検討課題として、「具体的ルート、デマンド交通の導入方式等の検討・計画」、「費用対効果を考慮した効率的、効果的な地域生活交通網の検討・計画」、「段階的な地域生活交通網の形成」を挙げています。

最後に、実現に向けたプログラムとして、地域公共交通会議の設立以降の流れを整理しています。

議長(堀部会長)

ただ今の説明につきまして、ご意見をいただきたいと思います。 特に地域生活交通網(案)で事務局が示したケース1~3に対するお考えをお聞かせ願います。

山中(甲)委員

1つ質問があります。現在運行中の市内循環バスの運営主体はどこでしょうか。

折原課長

運営主体は久喜市です。運行に関しましては、バス事業者に委託 しております。

山中(甲)委員

バス車両の購入費は久喜市で負担しているのですか。

早野総務部長

市内循環バスは、CNG (圧縮天然ガス)を燃料とするノンステップ車両であり、車両に関する費用は購入費も含めて、毎年の運営経費に含まれております。

矢島委員

私は、合併により様々な状況が良くなるとのイメージを持っていましたが、公共交通に関しては、限定的であり地区によってバランスが悪いと思います。

しかしながら、全ての地区で同水準に合わせるというのも非効率 的であるとも思っています。

また、事務局が示したケース1~3の中から現段階で決定してしまうことに対しても疑問を感じます。デマンドバスは、事前の予約が必要であるなどのデメリットもあります。

公共交通を利用する目的地として、病院、商業施設、行政関係施設などが想定されますが、不特定多数のニーズに対応する移動手段の確保としては、新しい路線の導入以外にもタクシー券の助成などの手法もあると思います。

川島委員

合併により、全ての地区が同じように良くなれば素晴らしいでしょうが、財政上からも難しいと思います。その点から、基本方針で示された長期的な視点は大切だと思います。

公共交通は久喜市に限らず、全国的に赤字です。バスの運営は非常に難しく、国や県から補助金を得て運行を継続しているケースが 多いと思います。 新たな公共交通の確保にあたっては、市の公的負担が相当必要になることが予想されます。そのため、市の財政力を考慮して検討する必要があります。

また、公的バスには福祉的役割が求められますが、どこまで公的サービスで賄うかについて、慎重な議論が必要と考えます。

議長(堀部会長)

市が行う公共交通としては、幹線・支線の支線部分を補っていく という考え方であります。菖蒲地区では、過去に町内巡回バスが運 行されておりましたが、費用対効果を考慮した上で廃止になったと いう経緯があります。

こうしたことから、個人的には、デマンドバスを試験的に導入して、効果が確認されれば広めていく方法は有効であり、これまでよりも利便性が向上することが期待できると考えます。

このことから、事務局案として、地区特性を踏まえた上で、ケース1~3を示されたものと思います。

川島委員

公的バスの運行に関して、市がどこまで財政負担していくかとい う点にかかってくると思います。

現在は非常に自家用車に依存していますが、核家族化後の高齢化が進む中で、自家用車への依存も限界がきます。

そのような中で、民間企業も撤退する場所に行政が入り込んでバスの運営を行うことは、リスクも伴うことだと思います。

田嶋委員

私は菖蒲地区に在住しております。菖蒲地区は病院が少なく、特に内科が少ないことから、緊急の場合には白岡町に搬送されることも多いです。

せっかく合併したのですから、もっと久喜地区と連携して欲しい と思います。旧市町の地区単位で区切って考えるだけではなく、一 体化の視点が大切だと考えます。この点は公共交通に限らず、ゴミ 収集などに関しても同様のことが言えます。

デマンドバスを導入する場合には、周知を徹底するとともに、市 民が利用しやすい形になることを望みます。

山中(甲)委員

基本方針で示された幹線・支線システムの考え方は大切だと思います。支線システムとして、新たに経費をかけてデマンドバスを運営するより、福祉タクシー等を利用して個々に自宅から目的地まで移動できる仕組みの方が効率的だと考えます。現在、タクシー券は810円/回が充当されて年間30枚発行されていると聞いています。

佐藤委員

デマンドバスは予約が必要であり、1台当たり30人/日という限定された利用形態のため、利用者によっては使いづらいと思います。

そのため、「自分は公共交通を利用しなくとも大丈夫」と遠慮する市民が出てしまい、公平感に欠けると思います。

定時に運行する交通システムの方が使いやすく、その最たるものがタクシーで日常生活にも密着しています。市内循環バスについては、数時間に1本程度の運行では利用しづらく、せっかく運行していてももったいないと思います。

4

議長 (堀部会長)

費用対効果を考えると、非常に難しい問題だと思います。

染谷委員

今回示されたケースの中では、市内循環バスとデマンドバスの組 み合わせであるケース1が最も良い案だと思います。

しかし、デマンドバスは新しい仕組みなので利用する側として不 安はありますが、台数を増やすことによって使いやすくなると思い ます。

中山委員

ケース1~3の中で、あえて選ぶのであれば、ケース1が妥当だ と思います。

合併後の地区バランスの是正が重要です。

しかし、市の予算も無限という訳ではありません。

また、最初から完全な交通システムを作ることは難しいと思います。

そのため、バス網等の整備を実施した場合には、整備して終わりではなく、柔軟に見直しながら改善していくことが求められます。 長期的な視点で、少しずつ地域を良くする体制づくりが必要だと思います。

議長 (堀部会長)

福祉の面からも、移動手段の確保について検討することを市民から行政に要望できると良いと思います。

大迫委員

タクシー券は月1回、目的地などへ往復する程度にしか使えません。通院などにかかる交通費は自己負担しているのが現状です。デマンドバスが運行されれば、現在より少ない負担で移動ができて便利になります。利便性が高まれば、利用する方はいると思います。 営利の問題よりも「人に優しい」視点が求められます。

柴崎委員

公共交通の問題は非常に難しく、全国的に見てもなかなか成功例 はありません。久喜市においても相当の覚悟を持って取り組む必要 があると思います。

取り組みにあたっては、様々な視点から分析を行うことが求められます。視点として、費用と効果の関係、市民サービスとの視点、利用者ニーズの把握、公的負担に対する市民の合意形成、市民の納得が得られるサービスのあり方などが考えられます。こうした様々な分析を積み上げながら、計画することを求めます。

山中(ひ)委員

3つのケースが示されていますが、どれが良いかと言えばケース 1だと思います。

しかし、久喜地区で運行している循環バスの運行拡大を期待していた面もあります。済生会栗橋病院に来ている方のお話を聞くと、 電車とバスを乗り継いで通院されている方もいらっしゃることから、病院など必要な施設を巡回するコースがあっても良いと考えます。

稲葉委員

4地区で全てが同じ水準になるように考えて欲しいです。案の中ではケース1が最も良いと思いますが、市内循環バスもデマンドバスもそれぞれ一長一短があります。合わせて、タクシー券補助に関

しても市の予算を引き上げてもっと利用できるようにして欲しいと思います。

柴木副会長

資料に関していくつか確認させていただきたい点がございます。 1ページの検討の背景と目的の1行目について、1市3町の並び順 と併記方法の考え方についてお聞かせください。

折原課長

市町の並び順についてですが、すべての市区町村には、建制順に 従った市町村コードが附番されており、このコード順よるもので す。

併記方法はこれまでの計画や資料を参考にしております。

柴木副会長

菖蒲地区のデマンドバスは、現行の民間事業者による路線バスが 運行している中で導入するというイメージですか。

折原課長

その通りです。菖蒲地区において複数系統の路線バスが交わる停留所を交通結節点と考え、ここを拠点として効率的な地域公共交通網を形成することを考えております。

柴木副会長

それであれば、ケース1は納得できます。

タクシー券も有効な手立てでありますが、公平という意味では公 的バスを誰もが使える環境を整える方が有効であると思います。

ところで、配置イメージ図中の道路については、最新の状況を示してください。また施設の位置も再度確認してください。

矢島委員

デマンドバスについて、質問があります。デマンドバスを利用して通院する場合、行きは予約できますが、帰りは診療時間によって時間が読めないため、予約することが難しいと思いますが、いかがでしょうか。

折原課長

ただ今のご質問は、デマンドバスの運行形態、制度設計の問題になります。

他市の事例になりますが、北本市では65歳以上の利用者が全体の 6割を占めており、病院も主な目的地となっておりますことから、 重要なポイントだと思います。

昭和(株) 山田

ケース1~3にお示ししたデマンド交通につきましては、「デマンド形式による運行」という考え方を表したもので、具体的な運行 形態まではお示ししておりません。

デマンド交通の具体的な運行形態は、前回の委員会でもご説明申 し上げましたが、本報告書素案の35ページにお示ししたように、 大きく分けて2種類あります。

1つは通常の路線バスのような形で停留所があり、団地や住宅近くなど、停留所を沢山設けた上で、ある程度の定時制を持たせ、利用者が特定のバス停から乗るという予約を事前にして、予約のないバス停は省略して最短距離で走らせるシステムが「迂回型バス」という形態です。

もう1つは、議論の中でイメージされているものに近いと思うのですが、利用者が希望する日時を予約して、ある程度予約がまと

まった段階で、配車計画を組んで運行する「エリア型バス」という 形態です。

現在、迂回型とエリア型のどちらを導入するのかについては検討しておりません。具体的な制度設計の審議にあたっては検討する必要があります。

田嶋委員

現在の市内循環バスでも、時間調整で止まっている場合があります。デマンドバスは一定の標準時刻を決めて運行することはできるのですか。

昭和㈱ 山田

基本的に、時刻は決めても良いですし、決めなくても良いものです。

しかし、一般的にバス停を決めている迂回型の場合は、時刻を定めているケースがみられます。

ただし、基本の時刻は決まっていますが、その日の予約によって 走るルートが変わるので、「昨日は9時、今日は9時10分頃にな ります」ということは当然、生じてくると思います。

矢島委員

デマンドバスの具体的なイメージが分からなかったため、質問しました。ありがとうございました。

山中(甲)委員

新しく車両を購入しても、実際にどの程度利用があるか不透明なので、公的バスの拡充には慎重になるべきです。

その他の手法についても様々に検討する必要があると思います。

川島委員

公的バスのサービスを突き詰めると、福祉サービス的な位置付け になるのでしょうか。

山中(甲)委員

全ての市民を対象としたサービスは必要ですが、財政面や時間的なことを考えますと、まずは交通弱者の移動手段の確保ということになると思います。その上で、将来的には市民の交流等の視点も含めた公共交通のあり方を検討するべきだと考えます。

川島委員

運行の様子をみると、市内循環バスは一部の方にしか利用されていないのが実態のように感じます。

大迫委員

元気な方はバスを利用せず、ご自分で車を運転していると思います。一方、路線バス、循環バスが必要な市民もいます。

柴崎委員

地区によって条件が異なることから、地区の状況に応じたサービスに努め、効率的な運行を図るべきでしょう。

矢島委員

現在の市内循環バスは、目的地まで時間がかかることから、乗ろうとは思えないです。

大迫委員

路線にもよりますが、使い方によって利便性はあると思います。

川島委員

地域ごとの交通特性や個々人が置かれている状況など、様々な条件がある中で、100%全てを行政がバックアップすることは非常

に難しいと思います。

行政サービスとしてどこまでやるのかという前提があって、それ に基づいて決めた方がいいような気がします。

議長 (堀部会長)

本委員会では、これまで委員の皆様から様々なご意見をいただき、久喜市にふさわしい公共交通について検討してまいりました。 この集約としいたしまして、ケース1~3の案が示されたものですが、これにつきましていかがでしょうか。

折原課長

若干補足の説明をさせていただきますと、今回お示ししたケース 1~3のどの辺りを基本に今後の検討を進めるか、皆様のご意見を いただきたいと思います。

柴崎委員

内容がどうなるかによって、委員の意見も決まってくるのではないでしょうか。

折原課長

今まで出た委員の皆様の意見を踏まえまして、ケース1の市内循環バスに関しては、菖蒲地区の東側を編入する方向で修正したいと考えます。

山中(甲)委員

これ以外のケースは提案できないのでしょうか。市内循環バスを 全地区の主要施設を回る形で導入して、各地区のニーズに合わせる 形でデマンドバス等の交通システムを入れることも考えられると思 います。

昭和(株) 山田

ただ今のご意見は、ケース2の市内循環バスを全地区に導入した上で、さらに不足している地域をデマンドバスで補う形と理解しましたが、いかがでしょうか。

山中(甲)委員

幹線としての市内循環バス、支線としてのデマンドバスという意味で考えています。

柴木副会長

山中(甲)委員のご意見は、4地区を網羅する公的バスはいかが とのご提案であると思いますが、ケースを増やすというよりも、点 と点を線で結ぶという視点を次のステップとして提案されてはいか がでしょうか。

議長 (堀部会長)

現在、久喜地区から菖蒲地区への利便性は良いと思います。それ 以外の幹線から外れた地域をどうカバーするのかが問題であり、そ れぞれの地域特性を踏まえて検討する必要があるとも思います。

例えばですが、デマンドバスを4地区でそれぞれ小さくまとめるのではなく、栗橋地区から菖蒲地区まで長いコースが通ると非常に便利になると思うのですが、栗橋地区から菖蒲地区まで一直線に結び、必要のある所を経由するように最短で結ぶようなことは可能なのですか。

折原課長

ただ今の例につきましては、運行距離が15km程度となってしまい、デマンドバスの特性から考えると実現は困難と思います。

議長 (堀部会長)

あくまで例の1つとして提起としての話です。

中山委員

細かい検討は今後行われるので、ここでは大きな方針をどう考えるかについて、意見を集約してはいかがでしょうか。

議長 (堀部会長)

中山委員、ありがとうございます。それでは、皆様で決を取りた いと思います。

(ケース1賛成は11名、ケース3賛成は1名の結果であった。)

議長 (堀部会長)

沢山の意見が出ましてありがとうございました。本日の結論としてケース1をベースに今後の検討を行うこととさせていただきます。

以上を持ちまして、本日予定していた議題は全て終了いたしました。ご協力ありがとうございました。

本日の会議録の署名人は、染谷委員、中山委員にお願いいたします。

これを持ちまして議長の任を解かせていただきます。

司会(折原課長)

堀部会長ありがとうございました。 次に、次第4の「その他」でございます。

司会(折原課長)

まず、本日ご審議いただきました、本報告書(素案)につきましては、委員の皆様から頂きましたご意見を反映した形で内容を調整いたしまして、パブリックコメントに付したいと考えております。

パブリックコメントとは、策定中の条例や計画等の案を公表いた しまして、市民から意見を求め、提出された意見を考慮し、意思決 定を行うとともに、いただいた意見に対する考え方を公表する制度 です。

本委員会におきましては、第2回目の委員会の中で、事務局から「パブリックコメントを実施して意見をいただくことも検討中」であることをご説明申し上げているところでございますので、ご了解をお願いしたいと思います。

パブリックコメントを本委員会としての実施をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

柴崎委員

公表する内容を会長と副会長が確認した上で、実施して欲しいと思います。

司会 (折原課長)

了解いたしました。次回の会議につきましては、パブリックコメントの実施にあたり、広報や市ホームページ等による周知や、意見の募集期間として30日以上が必要となります。

さらに、これに寄せられた意見の取りまとめを行いますことから、次回の開催時期は10月頃とさせていただきたいと考えております。

5 閉会

司会(折原課長)

最後に閉会のごあいさつを柴木副会長からお願いいたします。

柴木副会長 副会長あいさつ〔省略〕

会議のてん末・概要に相違ないことを証明するためにここに署名する。(注) 平成23年7月22日

染谷 精一 中山 俊雄

(注) 特に署名等を要しない審議会等については、事務局名を記入する。