

審 議 会 等 会 議 録

発 言 者 ・ 会 議 の て ん 末 ・ 概 要

事務局
(根本課長)

皆様、こんにちは。
定刻となりましたので、ただ今から、令和6年度第4回久喜市地域公共交通会議を開催させていただきます。
私は、本日の司会・進行を務めさせていただきます、交通住宅課長の根本と申します。
どうぞよろしくお願いいたします。
はじめに、事前に委員の皆様へ送付させていただいております会議資料の確認をお願いいたします。
まず、本日の会議の「次第」でございます。
次に、
資料1 久喜市地域公共交通計画（案）に対する意見募集の実施結果（案）
資料2 久喜市地域公共交通計画（案）
資料3 久喜市地域公共交通計画 概要版（案）
資料4 幸手市乗合型デマンドタクシーについて
資料5 デマンド交通（くきまる）乗降ポイントの追加について

以上でございますが、不足等がございましたら、事務局へお声掛けいただきますようお願いいたします。

（不足等なし）

次に会議開催についてでございます。
久喜市地域公共交通会議は、久喜市地域公共交通会議条例第7条第2項により、委員の過半数が出席しなければ開くことができない旨、規定しております。
本日は、25名中、18名の方へ出席いただいておりますので、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。
なお、事前にご連絡をいただいた本日の欠席者は、関根委員、吉水委員、横内委員、石坂委員、岡安委員、古川委員でございます。
また、本日は、村上委員の代理として古川様にも、お越しいただいております。岡田委員は現時点ではご欠席のご連絡はございません。
続きまして、会議の開催にあたり、皆様にご了承をいただきたいことがございます。
まず、会議録作成のため、会議の様子を録音させていただきますことをご了解願います。
次に、この会議は、久喜市審議会等の会議の公開に関する条例第3条に基づき公開となることから、会議の傍聴を希望される方がいる場合には受け入れるものでございます。

なお、本日の傍聴人はおりません。

本日は第3回の会議に引き続きまして、久喜市地域公共交通計画の策定に係る調査等業務委託の受託業者である、東日本総合計画の天野様、青木様、八十島様にも出席いただいております。
更に、幸手市が実施を予定している乗合型デマンドタクシーの説明に、幸手市市民生活部くらし防災課課長の野川様、主幹の落合様にも出席いただいておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次第に基づきまして、会議を進めさせていただきます。
会議開催にあたりまして、小澤会長からご挨拶をお願いいたします。

小澤会長 (会長あいさつ)

事務局 ありがとうございます。
(根本課長) 議事でございますが、会議の進行につきましては、久喜市地域公共交通会議条例第7条第1項の規定により、ここからは会長に議長をお願いし、議事を進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

小澤会長 それでは、しばらくの間、議長を務めさせていただきます。
議事が円滑に進行いたしますよう、皆様方の特段のご協力をお願いいたします。
はじめに、会議録の署名委員についてでございます。
前回会議からの順番ということで、高橋委員さんと、高田委員さんをお願いしたいと存じますので、よろしくお願いいたします。
それでは、次第に基づきまして、議事を進めさせていただきます。
議題(1)久喜市地域公共交通計画(案)に対する意見募集の実施結果(案)について、でございます。
説明につきましては、東日本総合計画株式会社様からお願いします。

東日本総合計画株式会社 八十島 資料1に基づき説明

小澤会長 ただ今、久喜市地域公共交通計画(案)に対する意見募集の実施結果(案)について説明がありました。
委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

石田委員 施設の統廃合が増えていく中で地区間の動きを考慮したネットワークの構築や利便性向上を図っていけるといいと思いました。
項目5について、意見と回答が噛み合っていないため、駅・拠点バス停の環境整備や菖蒲バスターミナルの活用を追記してはどうでしょうか。

事務局 待合環境の整理といった施策があるため、その中で検討を進める意図で整理しましたが、ご意見の内容について、追記等により内容を補足いたします。
(森山課長補佐兼係長)

丸山委員 公共交通の値上げは、高齢者への影響が大きいと思います。
鴻巣市などの他市の方が料金は安く、予算について考える必要があると思いました。

事務局 予算については、今般の物価高騰により、事業費が増加しております。
(森山課長補佐兼係長) アンケート結果において、現行の予算を維持しながらの改善を望む回答が多かったことから、計画案に記載があるように、今後の見直し方針もそのように考えています。
また、運賃につきましても、ほかの民間事業者の公共交通との競合に配慮した料金設定を行っているため、ご理解いただけますと幸いです。

小澤会長 その他、ご意見等はございますでしょうか。
(意見等なし)

	ご質問等が無いようですので、次の議題に移らせていただきます。 続きまして、議題（２）久喜市地域公共交通計画（案）についてです。 こちらにつきましても、東日本総合計画様から説明をお願いします。
東日本総合計画 株式会社 青木	資料２及び資料３に基づき説明
小澤会長	ただいま、久喜市地域公共交通計画（案）について説明がありました。 委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。
石田委員	施策と指標に関して、施策９は市の公共交通システムに関してであるため、施策１０の対応する指標と入れ替えた方がいいようにおもいます。
東日本総合計画 株式会社 青木	施策と指標について、相関性を再確認し整理いたします。
古川委員（村上 委員の代理）	４点確認したい点があります。 １つ目、自家用有償旅客運送をどう活用する予定でしょうか。 ２つ目、支線システムにライドシェアがありますが、具体的にはどのように考えていますか。 ３つ目、用語集のライドシェアが、日本版ライドシェアのみの内容になっていますが公共ライドシェアの記載も必要ではないでしょうか。 ４つ目、利便増進計画の説明がないため、記載が必要かと思えます。
東日本総合計画 株式会社 青木	１つ目と２つ目については、くきふれあいタクシーなどの公共交通システムを見直す上で広い視野で検討を進めるため記載しています。 ３つ目につきましては、公共ライドシェアの説明を用語集に追加します。 ４つ目につきましても、分かりやすくなるよう概要版含め追記などの整理を行います。
事務局 （根本課長）	ライドシェアの検討について、次期の利便増進実施計画の中では検討する予定はありませんが、国がライドシェアを推進しているため、情報収集等は行っていく予定です。
古川委員（村上 委員の代理）	資料１の意見１５にライドシェアに関する意見があるため、内容に齟齬がないように整理していただければと思います。
明野委員	Ma a Sの説明をしたほうがいいと思います。 久喜駅周辺でライドシェアを実施していますが利用者は少ない状況です。 他自治体でも、ライドシェアの運転手確保に苦労しているとのことでした。 運転手不足は大きな課題であるため、検討のほどよろしく願いいたします。
東日本総合計画 株式会社 青木	Ma a Sについては、観光等の施策と絡めた事業もある中で、現時点では久喜市として具体的に想定しているものではありませんが、利便性の向上に向け検討を行っていききたいと思います。
事務局 （森山課長補佐 兼係長）	運転手不足については、課題として認識し、計画案にも取組みとして掲載しており、確保策の検討を事例収集含め行っていきたいと考えています。
柴木副会長	資料１の意見でもありましたが、近隣自治体との協力について可能であれば１０６ページなどに反映して欲しいと思います。 例えば、栗橋地区や鷲宮地区などが加須市と連携するなど、ご検討お願いしま

す。

事務局
(根本課長) 現在の市内循環バスは、宮代町を走っている区間もあり、また久喜市内を他自治体の公共交通が走っている現状があるため、地域公共交通の競合に配慮しながら検討していきたいと思います。

野本委員 成果指標における目標値はどのような根拠で算出されたのでしょうか。指標 1 と指標 3 との比較が合わないと感じます。

事務局
(森山課長補佐
兼係長) 指標 1 については、本編の 120 ページに掲載しておりまして、鉄道、久喜駅を入れていることが数字の差となっています。
指標 3 の目標値の数値設定につきましては、現在の利用頻度が一桁ということを受け、利用促進方策を推進することで 2 桁の 10% に乗せたいと考えて設定いたしました。

坂井委員 先ほどの指標の考え方について、目標値をクリアする際にたくさんの資金を投入すれば可能となってしまいます。
そのため、費用対効果等を考慮した中で施策や目標値などを検討してください。

事務局
(森山課長補佐
兼係長) 費用の考え方につきましては、現行の予算を維持しながら施策等を進めていく方針となっておりますので、ご意見を踏まえ検討してまいります。

田沼委員 指標の路線バスとして、弊社（朝日自動車）が入っていますが、これから人口減少等が進む中で、現状より利用者を増やすにはしっかりとした施策を進める必要があります。
弊社としても、利用者が減少する見込みで数値等を見込んでいます。

事務局
(根本課長) 指標 1 の目標値については、コロナ感染症拡大前の数値に戻したいといった考えもあり設定しています。

明野委員 指標 1 の設定について、鉄道の数値も入っているので鉄道の比率が大部分を占めていると他の公共交通の数値が見えづらくなってしまうと思います。
数値の内訳は分かりますか。

事務局
(森山課長補佐
兼係長) 現状値として、久喜駅が 5.2 万人、朝日バスが 7,000 人、市内循環バスが 400 人、デマンド交通（くきまる）が 64 人、くきふれあいタクシー（補助タク）が 90 人となっており、これらを合計した数値が 5.9 万人となっています。

明野委員 久喜駅が 5.2 万人とのことで、他の駅はどのように考えていて、なぜ久喜駅だけを加えているか、構成の考え方を教えてください。

事務局
(森山課長補佐
兼係長) 久喜駅につきましては、JR 宇都宮線と東武伊勢崎線が結節していることもあり、交通の要所および主要駅として本駅を加えています。

明野委員 久喜駅が占める割合はおおよそ 9 割程度かと思います。
久喜駅周辺に人口が増えるとこの数値への影響が想定されます。
全ての駅を入れてもいいのではないかと思いますし、また、指標 1 と指標 3 を分離して考えていくことが重要だと思います。
指標 1 のために指標 3 があるような構図ではよくないため、その点を確認したいです。

柴木委員	大宮駅から仙台駅までの間で、久喜駅が一番乗降客数が多い駅とのことです。乗り換えの人も含むため、必ずしも駅から出る人の数ではありませんが、高いポテンシャルを秘めている駅であることは確かです。 乗り換えだけで通り過ぎてしまう人を駅から出すことができれば大きな経済効果が期待できます。 他自治体との地域間連携などを考える上では、その他の駅も加えた目標値も考えられると思いますが、ここではポテンシャルの高い駅として久喜駅をピックアップしているのかなと考えました。
東日本総合計画株式会社 八十島	柴木委員のご意見に加え、指標 1 に駅を加えた数値設定の理由については、施策 1 や施策 2、施策 1 1 など駅で環境整備に関する施策を掲げていることから、その影響を評価するため駅とそのほかの公共交通の利用者数を設定しています。 また、久喜駅のみ選出につきましては、先ほどのお話のように交通結節点であり市の要所ということが理由としてあります。 その他の駅の追加等につきましては、事務局で検討させていただきます。
丸山委員	久喜駅の話がありましたが、個人的には桶川駅を利用しています。 鉄道の考え方として、久喜駅だけ注力してしまうとほかの地域の人としては困ってしまうと思います。
東日本総合計画株式会社 八十島	施策としては久喜駅だけでなく他の市内の駅にも行っていきます。 その中で指標として評価するのは久喜駅をピックアップしています。
明野委員	久喜駅に加え、東鷲宮駅などの交通結節点を加えてもいいのではないかと思います。 また、指標 5 の内容の代わりに交通結節点の整備に関する指標としてはどうかと思います。
東日本総合計画株式会社 八十島	指標 5 については、施策 1 3 と施策 1 4 を評価する上で必要な指標となっています。 その上で、交通結節点に関する指標について事務局で検討したいと思います。
遠藤委員	栗橋地区より参加していますが、栗橋地区はバスが来ていないことで不便な思いをしている中で、南栗橋駅と久喜駅の接続に期待しています。 ただ、実施まで時間がかかってしまうことを残念に思っています。 また、現行の費用の範囲内とのことでどのような路線やエリア、便数となるかを心配しています。
事務局 (森山課長補佐兼係長)	現行の費用の範囲内での検討につきましては、新規路線を走らせるには既存の路線を廃止等などが考えられます。 具体的な検討につきましては、利用者数や費用、デマンド交通（くきまる）などのその他の公共交通との競合等を考慮する中で、来年度策定予定の利便増進実施計画の中で進めていきたいと考えております。
遠藤委員	デマンド交通（くきまる）については、使いづらく予約が取りづらいといった意見を多く聞きます。 帰りのタイミングの不便さなどもあるため、決まった時間に乗れるような路線バスがあれば住民も安心すると思いますので、ご検討をお願いします。
小澤会長	そのほか皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

(意見等なし)

意見等が無いようですので、資料２の承認につきましては、いただいた意見を事務局の方で検討いたしますので事務局に一任いただければと思います。

検討後の結果につきましては、追って皆様に展開させていただきたいと思います。

問題ないようでしたら、承認とさせていただきます。

(異議なし)

ありがとうございました。

それでは、次の議題に移らせていただきます。

続きまして、議題（３）幸手市乗合型デマンドタクシーの乗降場所の継続利用についてです。

幸手市が実証実験を実施しておりました幸手市乗合型デマンドタクシーが、本市のＪＲ東鶯宮駅を乗降場所としており、継続利用されることから、そのことについて、幸手市様からご説明をいただくこととなりました。

幸手市様より説明をお願いいたします。

幸手市野川課長 資料４に基づき説明

小澤会長 ただいま、幸手市乗合型デマンドタクシーの乗降場所の継続利用について説明がございました。

この乗合型デマンドタクシーの運行にあたり、運輸局に届出をすることになりますが、その際、乗降場所となる久喜市の交通会議で承認する必要があります。

委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

(意見等なし)

それでは、幸手市乗合型デマンドタクシーの乗降場所の継続利用について、承認することを決定してよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございました。

以上で本日予定していた議題は終了いたしました。

皆様には、進行にご協力頂きありがとうございました。

これを持ちまして、議長の任を解かせていただきます。

事務局
(根本課長) ありがとうございます。
続きまして、その他でございます。
事務局から説明いたします。

事務局
(森山課長補佐
兼係長) 資料５に基づき説明

事務局
(根本課長) ただいま、「デマンド交通（くきまる）乗降ポイントの追加」についての説明がございました。

このことについて、委員の皆様から、ご意見やご質問等はございますでしょうか。

(意見等なし)

事務局
(根本課長)

その他、ご不明な点がございましたら、後ほどでも事務局まで問い合わせいただければと思います。
それでは閉会にあたりまして、柴木副会長からごあいさつを頂戴したいと存じます。

柴木副会長

(副会長あいさつ)

事務局
(根本課長)

長時間にわたり、ご協議を賜り、ありがとうございました。
以上をもちまして、令和6年度第4回久喜市地域公共交通会議を終了させていただきます。
ありがとうございました。

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。

令和7年4月1日

高 橋 茂 雄

高 田 洋 文