

会 議 録

会 議 の 名 称	令和5年度第2回行田市地域公共交通会議	
開 催 日 時	令和5年8月22日（火） 開会：10時00分 閉会：11時23分	
開 催 場 所	行田市商工センター4階 403研修室	
出席者（委員） 氏 名	横田英利（会長）、田沼健一、鈴木貴大（代理：鈴木秀忠）、梁瀬高志、長島豊、明野真久、飯塚光弘、高鳥和子、小暮福三、関口正彦、坂井貴夫、中山昌典、村上晶彦、鎗木幹矢、青山義徳、近藤隆俊（代理：神宮一雄）、岡登圭太、森原秀敏、江森裕一、上村浩代、高橋栄一 ※敬称略	
欠席者（委員） 氏 名	関根肇、藤田貢、荒舩慎一、田尻要 ※敬称略	
事 務 局	【交通対策課】島田課長、瀬場主幹、杉山主任、中村主事 【地域公共交通計画策定委託事業者】昭和株式会社（小林孝志、佐藤亜世）	
会 議 内 容	議 事 （1） 副会長の指名について （2） 令和4年度行田市市内循環バス運行事業の運行実績について （3） 令和4年度行田市デマンドタクシー事業の運行実績について （4） 行田市地域公共交通計画策定業務委託の契約期間の延長について （5） 行田市地域公共交通計画の骨子（案）について	
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年度第2回行田市地域公共交通会議次第 ・ 行田市地域公共交通会議設置要綱 ・ 令和5年度行田市地域公共交通会議委員名簿 ・ 行田市市内循環バス運行事業の運行実績〔資料1〕 ・ 行田市デマンドタクシー事業の運行実績〔資料2〕 ・ 行田市地域公共交通計画策定業務委託の契約期間の延長〔資料3〕 ・ 行田市地域公共交通計画（骨子案）〔資料4-1〕 ・ 地域公共交通と立地適正化計画〔資料4-2〕 ・ 行田市地域公共交通計画の策定スケジュール〔資料4-3〕 	
そ の 他 必 要 事 項	傍聴者2名	
議 事 録 の 定 確	確 定 年 月 日	主 宰 者 氏 名
	令和5年9月20日	横 田 英 利

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
司 会	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の会議では、会議の公開により公正かつ円滑な議事運営に支障を生じると認められる協議は含まれていないため、行田市地域公共交通会議設置要綱第6条第5項に基づき、公開とする。 ・会議録は、発言者を明記の上、要点筆記で作成し、市政情報コーナー及び市ホームページにおいて、後日公開するのでご了承いただきたい。 ・行田市地域公共交通会議設置要綱第5条第2項では、「会長は、第3条第1号に掲げる者をもって充てる」とされており、第3条第1号は、「行田市長又はその指名する者」とされている。このたび、この第3条第1号に掲げる「指名する者」について、市長が横田英利副市長を指名され、これをもって本協議会の委員及び会長に横田副市長が就任することとなったので、報告する。 ・今年度から会議に参加いただく方を紹介する。本日、机上配付した「令和5年度行田市地域公共交通会議委員名簿」をご覧ください。 ・第2号委員の梁瀬委員、第3号委員の明野委員、第7号委員の坂井委員、第10号委員の村上委員、第11号委員の鏑木委員、第12号委員の近藤委員、荒船委員、第13号委員の岡登委員、森原委員、上村委員、高橋委員については、今年度から新たに委員にご就任いただくこととなった。 ・本日は、鈴木（貴）委員の代理として鈴木（秀）様に、近藤委員の代理として神宮様にご出席いただいている。 ・関根委員、藤田委員、荒船委員、田尻委員については、所要により欠席との連絡をいただいている。 <p>1. 開会</p>
司 会	<ul style="list-style-type: none"> ・ただいまから「令和5年度第2回行田市地域公共交通会議」を開会する。
会 長	<p>2. あいさつ (会長あいさつ)</p>
司 会	<p>3. 議事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本日は会長に議長をお願いする。
議 事 務 局 長	<p>(1) 副会長の指名について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・議案第1号「副会長の指名について」について事務局に説明を求める。 ・設置要綱第5条で、副会長1名、監事2名を置くとなっている。また、第4項で「副会長及び監事は会長が委員の中からこれを指名する」となっている。 ・要綱に基づき、会長である私から、森原委員を副会長に指名させていただく。
議 長	<p>(2) 令和4年度行田市市内循環バス運行事業の運行実績について (3) 令和4年度行田市デマンドタクシー事業の運行実績について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・議案第2号「令和4年度行田市市内循環バス運行事業の運行実績について」

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局 上 村 委 員	<p>及び議案第3号「令和4年度行田市デマンドタクシー事業の運行実績について」は、関連があるので、一括議題とし、事務局に説明を求める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料1及び資料2に基づき説明 資料1の3ページの路線別の収支率で、全体の収支率が14.97%となっているが、何パーセントぐらいが継続可能な率の目安となるのか。1.07%の路線は低いと思うが、市内循環バス全体の評価はどうなるのか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> 他の自治体との比較の数値がわからないため、客観的な回答はできないが、印象として、決して高い数字ではないと考えている。 運行経費に対し、収入が多くないという状況なので、収支率をもう少し改善する努力が必要なのではないかと考えている。
議 長	<p>(4) 行田市地域公共交通計画策定業務委託の契約期間の延長について</p> <ul style="list-style-type: none"> 議案第4号「行田市地域公共交通計画策定業務委託の契約期間の延長について」について事務局に説明を求める。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> 資料3に基づき説明 新市長の就任に伴い、改めて内容を精査する時間が必要だと考え、9月末から令和6年3月15日まで契約期間を延長したい。
関 口 委 員 事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> 契約金額は変更しなくてよいのか。 受注者と協議し、業務内容に変更はなく、単純な期間延長だけであるため、金額の変更はしないということでは了承を得ている。
議 長	<ul style="list-style-type: none"> 本件は契約期間の延長なので、評決を取らせていただく。 行田市地域公共交通計画策定業務委託の契約期間について、ただいまの事務局説明の通りで承認するという事によろしいか。
議 長	<p>(異議なし)</p> <ul style="list-style-type: none"> 異議なしと認め、本業務委託の契約期間は、令和6年3月15日までとすることで決定させていただく。
議 長	<p>(5) 行田市地域公共交通計画骨子案について</p> <ul style="list-style-type: none"> 議案第5号「行田市地域公共交通計画骨子案について」について事務局に説明を求める。
事 務 局 上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> 資料4-1、資料4-2及び資料4-3に基づき説明 資料4-1の6ページ「公共交通の年間利用者数等の推移」の説明で、「デマンドタクシーは、比較的コロナ禍の影響が少なく」とあるが、デマンドタクシーは、バスや電車と比べ、密な環境にならないので利用が伸びたのではないか。「コロナ禍の影響が少なく」と記載して問題ないか。 また、「令和3年が過去最大の利用回数・人数・助成額」となっているが、グラフを見ると、どれも令和4年が最大になっている。令和3年ではなく、4年を過去最大とすべきではないか。 8ページ「課題4 市内空洞化の抑制につながる公共交通の実現」で、「自動車依存度が高く」ということを課題にしている。一方、9ページの一番下

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局	<p>のイメージでは、「自家用車の利用と一体的な公共交通環境の整備」と書かれており、自動車依存度が高いことは課題とは言えないと捉えられるが、どうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共交通空白地域を埋めるような交通網を作るのは難しいため、自動車を使えない方がどこに行きたいのかを考え、それらをつなぐことが公共交通に求められる役割である。そうすると、10ページの目標1「誰もが移動しやすい公共交通システムの構築」は、公共交通の役割として特に交通弱者に対して力を入れていくと考えるべきであり、「誰もが」というより、「公共弱者が」とする方がよいと思う。 ・資料4-1の6ページの年度については、ご指摘のとおり、令和4年が過去最大となっている。データ更新の際の記載ミスなので、修正する。 ・「コロナ禍の影響が少なく」という表現は、ご指摘のとおり、接触が比較的少ないデマンドタクシー利用が多かったという可能性も考えられる。そのため、「比較的コロナ禍の影響が少なく」という表現が妥当どうかを含め、表現を検討させていただく。 ・自動車依存度が高いということは、公共交通について考えると、ある意味で課題と言えるが、自動車が使える方が多数で、それ自体は課題ではないと考えることもできるかと思う。ご指摘のとおり、課題と明記することについては、一考の余地があると考え、表現を検討させていただく。 ・9ページの将来像の3番目「誰もが使いやすい公共交通の利用環境」の「誰もが」が妥当かについては、地域公共交通計画は、バスや鉄道の利用者だけでなく、全ての方に対する計画だと考えており、対象を交通弱者に限定せず、全ての方を網羅する計画として検討を進めたい。
森 原 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・「自動車依存度が高いのは課題なのか」についてであるが、行田市内に住んでいる私の親を含め、自動車に乗っている高齢者がたくさんいる。そこで心配されるのが交通事故である。この計画の中で、行田市の公共交通のあり方をしっかりと組み立て、その実現に向けて取り組んでいくことが大事であり、公共交通を整備することで、自動車から公共交通の利用へと促すということを見ると、自動車依存は解決すべき課題であると思う。
議 長	<ul style="list-style-type: none"> ・「自動車依存度が高く」という表現は、行田市の地域的要因等も加味した上での記載にした方がよい。事務局に検討していただき、疑義の生じないような書きぶりにしてもらいたい。 ・「誰もが」という表現は、交通弱者を包含しており、すべての方が使えるという意味になる。そのため、ここは「誰もが」でよい。
村 上 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・将来像の2番目が「それぞれ」となっているので、「それぞれ」と修正してほしい。 ・基本方針で「みんなに愛される便利で快適な地域公共交通の実現」となっているが、「快適な」ではなく、「持続可能な」の方がよい。7ページのアンケート結果の不満は利便性の話であり、「快適でない」という話ではないと思ったこと、8ページの課題も「不快である」というのはなく、今後はドラ

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局 議 長	<p>イバー確保も課題であるので、「持続可能な」を基本方針に入れるべきであり、「快適な」を「持続可能な」にしてはどうかと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針なので、割とキャッチーに、皆さまに方針を明確にわかりやすく伝える言葉として考えた。皆様に協議いただき、そちらがよいとなれば、修正させていただきたい。 確かに基本方針は、全てを包括したような形にしなければいけない。 3つの目標を見ると、目標2に「持続可能な」とある。そして、基本方針の最初に「みんなに愛される」とあるので、ここに、「快適な」ということも含まれているのかなとも思った。私も「持続可能な」は非常に重要なキーワードだと思う。
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> 「持続可能な」という話が出ているが、例えば、「利益が上がらないから」などで片付けず、もっと抜本的に考えてもらいたい。 5ページの図で、バス停の位置と半径300mの円がある。例えば自宅は半径300mに入っているが、実際には道なりに歩くので300mでは着かない。そういった地域差もあると思う。 6割の方が行田市の中心市街地に住んでいるということであるが、それなら、そこへ行けば色々できるような交通システムにした方が効率的である。グリーンアリーナや福祉センターなどは郊外部にあるが、交通の問題だけでなく、都市計画の中でもっと機能を集中させる必要がある。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能の集約については、先ほど説明した通り、同じタイミングで立地適正化計画の策定を進めており、そこで都市機能を誘導するエリアや安心して住めるエリアをどこに設定するのかななどを検討している。各機能とそこに移動するためのネットワークをこの計画で考えることから、議論を交わしながら立地適正化計画や地域公共交通計画の策定をしていきたい。
高 橋 委 員 議 長	<ul style="list-style-type: none"> 都市整備部長として、関口委員の意見は、とても有意義だと思った。 資料4-1の2ページに「地域公共交通計画と立地適正化計画の関係」があるが、「地域公共交通計画と立地適正化計画、これがいわゆる都市計画であり、それらを合致させ、両輪で進めなければならない」と書かれており、公共交通の課とも協力しながら策定していきたい。 先ほどの村上委員の「快適な」を「持続可能な」に変えてはどうかという意見であるが、行田市の地域公共交通には様々な課題がある中、地域公共交通計画を策定し、地域の状況を考慮しながら持続可能な地域公共交通を実現するというのが、一つのキーワードになってくると感じている。そこで、「快適な」を「持続可能な」に置き換え、基本方針を変更するということにしたいが、よろしいか。 <p>(異議なし)</p>
議 長 明 野 委 員	<ul style="list-style-type: none"> それでは、基本方針を「みんなに愛される 便利で持続可能な 地域公共交通の実現」と変更する。 「持続可能な」については、私も同感であるが、費用がかかり、市の財政を圧迫するという可能性もある。他市では、コミュニティバスの運賃値上げの

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
議 事 務 局 長	<p>話もあり、持続可能という言葉が大事であると思った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標2に「使いたいときに使える」という言葉があるが、これは、「持続可能な公共交通」と正反対の部分があり、運行頻度が高いことを「使いたいときに使える」と言うなら、どうしても財政の関係で高頻度に運行できないと「使いたいときに使えない」となってしまう。デマンドタクシーもお待ちいただいている状況があり、バスも高頻度での運行は難しいと思うので、「便利」や「使いやすい」といった言葉にする方がよい。 ・公共交通では、お客様が、なるべくバスや電車に合わせるものだと思っているので、「使いたいときに使える」を前面に出すと、便数を増やせとなりかねない。持続可能ということでは、利用者側にも、「時間に合わせて使う」という考えをしていただく必要がある。 ・その通りだと思う部分もあるが、おそらく、デマンドを想定して作った目標ではないか。事務局の意見はどうか。 ・特に市内循環バスでは、収支率がかなり悪い路線もあり、課題が山積している。この計画の策定が、行田市における地域公共交通全体を抜本的に見直すタイミングだと考えている。現状の市内循環バスは本数に限りがあり、「使いたいときに使えない」という意見もかなりいただいている。打開のためにも、デマンドタクシーのようなものをイメージして書いたところになる。 ・明野委員や議長の指摘は、そのとおりであるので、協議いただき、反映したいと思う。
議 長	<ul style="list-style-type: none"> ・将来像の中にも「使いやすい」という言葉が出てくるので、この辺をもう少し加味して、再検討いただき、後日決定するということでよいか。 <p>(異議なし)</p>
議 坂 井 委 員	<p>それでは、そのようにさせていただく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局から「市内循環バスの見直しを検討」、「抜本的に見直すタイミング」、といった話があったが、10ページ「計画の施策」の1、2行目にある「目標の達成状況を評価するため、各取組に対し評価指標（公共交通の利用者数、収支率、満足度等）を設定します」が、まさに、とても重要なことだと思う。 ・資料1の5ページの表の令和4年度を見ると、運賃収入と運行経費を差し引き、年間1億円、市の予算が使われていることになる。例えば、北西コースでは、1便当たりの利用者数が1.5人で、1人当たりの運行経費が2,928円となっている。費用対効果というか、本当にこのまま継続するのがいいのか、別の運行形態に変えるのか、といった検討も必要である。 ・今後、計画策定の中で、議論がなされると思うが、その辺を視野に入れて目標設定をお願いしたい。
事 務 局 岡 登 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のとおり、今後、計画策定の中で、また、交通全体を検討する中で、しっかりとした目標設定をしていきたい。 ・今回の計画で、「みんなに愛される」とあり、ターゲットの中心は交通弱者であると思うが、一方で色々な観光コンテンツがあり、観光客の足としての役割もある。骨子を見た感じだと、市民の足ということに重きを置いている

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局	<p>ように思うが、外から来る方の足としての視点も要素として組み込んでいくか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画のターゲットとして、まずは「市民」で、公共交通を再編し利用していただくことを大前提に考えている。ただ、市外から来た方についても、公共交通を使って市内を回遊していただく、目的地にたどり着いていただくということも目指すべきところだと思っている。 ・市外利用者関係の KPI を設けるかどうか、現時点では考えてはいないが、観光コンテンツを地域公共交通でどう位置付けるかということも含め、今後、計画策定の中で、もう少し考えて、整理していきたい。
岡 登 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・観光コンテンツを計画に記載するかどうかは、これからの判断だと思うが、市民向けと観光向けだと、戦略的には異なるところがある。 ・持続可能な交通の維持には、お金も必要であり、例えば、観光地では、外から来る人が公共交通を使う場合には、料金を高めに設定するなど、色々な施策がとられている。「持続可能な」ということでは、そういった視点も考えるとよい。
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・10 ページ「具体的な取組イメージ」の「公共交通網の再編」に関連して、5 ページに、どれくらい公共交通がカバーしているのかという図が載っているが、市内循環バスと鉄道と路線バスだけの図になっている。デマンドタクシーも公共交通の1 つなので、乗降場所を記載した方が、市内をどれくらいカバーできているのかが見え、今後どう変えていくべきなのかが、検討しやすくなる。 ・路線バスも今後の見直し対象だと思うが、課題などで路線バスにあまり触れられていない。「補助が最近のコロナ禍で増えている」と書かれている程度である。今後の検討にあたり、どういった課題があるのか教えてもらいたい。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・5 ページの図にデマンドタクシーの乗降場所を追加することについては、乗降場所が 500 箇所以上あり、それを全部プロットするという技術的な面、そしてビジュアル的な面があるので、まずは検討させていただきたい。
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやバスとは図を分けてもよいと思う。デマンドタクシーが、今どこで乗り降りできるのか、乗降場所がどこ集中しているのか、住民が少ない地域にもちゃんと置かれているのかなど、市内の交通網がどう整備されているのかが図として見えればよい。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについて、少しかすっている路線を除外すると、市内を走るのが 3 路線あり、吹上駅からの 2 系統と熊谷駅から犬塚までの 1 系統となる。いずれも赤字であり、補助を行っている。 ・路線バスの大きな課題として、コロナ禍で公共交通の利用が大幅に減り、利用者の回復がどこまで進むのかということがある。また、運輸業界では、昨今の燃料費の高騰やドライバー不足も非常に重要な問題となっている。 ・計画にそれらを具体的にどう盛り込むのかは、これから考えていきたい。
議 長	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほど、デマンドの図の話があったが、デマンドを表示すると面になるのではないか。表現については、検討していただければと思う。

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・登録地点が密集しているところを少し濃い色にするなど、ハザードマップのような感じで作ればよいのではないか。また、登録地点の図をホームページにアップするなどすれば、ある程度どこが便利かといったことが分かる。 ・市内循環バスは、駅など他市に乗り入れることはできないのか。例えば、鴻巣市では北本市に乗り入れており、相互に乗り入れているところもある。何か問題があるのかもしれないが、検討はできないか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの図面については、どう作ると見やすいかということも併せて検討させていただきたい。 ・市内循環バスの他市乗入れについてであるが、他市でも乗り入れをしていることから、検討はできる。 ・8ページの課題3でも、「市外へ通じる基幹交通に結びつける交通ネットワークの形成」と考えており、市外にある基幹交通に結びつけることもネットワーク形成の課題であると整理しているので、今のご意見も検討対象にはできると考えている。
明 野 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーは基本的には自宅と乗降場所の移動となる。乗降場所を落とすのは構わないが、それはあくまでも目的地であり、自宅からも乗れるため、それで市内をすべて網羅しているという形になっている。つまり、乗降場所だけを網羅しているのでなく、自宅からも利用できるということを示さないと、「市街地には乗降場所が多いが、自宅の周りには乗降場所がない」といった実態と異なるイメージをされてしまう。自宅を面で捉えると市内全部となり、乗降場所を落とすのは構わないが、「点があるところだけしかデマンドタクシーは使えない・動いていない」などと誤解される可能性がある。なので、作るなら、誤解されない作り方と説明の仕方に気をつけてほしい。
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・資料2のデマンドタクシーの概要に「指定乗降場所」と書かれているのが579あるが、乗る場所や降りる場所がそこだけという認識だった。乗る場所は登録者の自宅ならどこでもよく、降りる場所だけ限定されるということか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーについて、登録は必要だが、自宅から乗降場所、乗降場所から乗降場所、乗降場所から自宅までという運行になっているので、明野委員の指摘のように、自宅まで全部落とすのは、数が多く難しい。
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅に帰る時に乗れる場所が決められているということか。
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> ・出かける場合、行きは自宅から乗降場所まで、帰りは乗降場所から自宅まで利用できるルールとなっている。
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅を表示してほしいということではない。路線バスと市内循環バスが市内の交通の軸になり、デマンドタクシーがそれを補完する形になる。デマンドタクシーは乗降場所が限られ、使いにくいという声を聞いていたので、自宅以外の乗降場所がどのようにあるのかを点で示していただけると、今後はどう増やしていくのか、面としてもっと網羅すべきなのかなど、議論の材料になる。
明 野 委 員	<ul style="list-style-type: none"> ・そうであれば、図を別にした方がよいと思う。バスはバス停に行って降りて300m など歩くということでこの表示だと思うが、デマンドタクシーは乗降

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
議 事 長 務 局	<p>場所が目的地になるので、図を別にしないとわかりにくいし、誤解される可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局の方で、今後、詰めてもらうということによいか。 ・本日の意見を踏まえ、どのようにするかを検討し、次回会議に修正したものを提示する。
事 務 局	<p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次回の会議日程は、9月28日（木）の午前の開催を予定している。詳細は改めて連絡する。 ・次回以降、電子メールで開催案内や資料送付をさせていただきたい。電子メールを利用されていない方には、これまで同様、郵送にて送付させていただく。それでよろしいか。 <p>（異議なし）</p>
事 務 局 司 会	<ul style="list-style-type: none"> ・それでは、メールでの対応とする。 <p>5. 閉会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・閉会を宣言