

会 議 録

会 議 の 名 称	令和5年度第4回行田市地域公共交通会議	
開 催 日 時	令和5年10月26日(木) 開会：14時00分                      閉会：15時36分	
開 催 場 所	行田市役所3階 305A・B会議室	
出席者(委員)氏名	横田英利(会長)、田沼健一、鈴木貴大、梁瀬高志、長島豊、明野真久、藤田貢、高鳥和子、小暮福三、関口正彦、坂井貴夫、飯塚光弘、中山昌典、村上晶彦、近藤隆久(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、鏑木幹矢、青山義徳、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、大澤主査、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(佐藤亜世)	
会 議 内 容	議 事 (1) 行田市地域公共交通計画(修正案)(第1章～第3章)について (2) 行田市地域公共交通計画(案)(第4章～第6章)について (3) 行田市市内循環バスのダイヤ見直しについて	
会 議 資 料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和5年度第4回行田市地域公共交通会議次第</li> <li>・ 行田市地域公共交通計画(修正案)(第1章～第3章)〔資料1〕</li> <li>・ 行田市地域公共交通計画(案)(第4章～第6章)〔資料2〕</li> <li>・ 市内循環バスのダイヤ見直しについて〔資料3〕</li> <li>・ 地域公共交通計画及び立地適正化計画の策定スケジュール案〔資料4〕</li> </ul>	
そ の 他 必 要 事 項	傍聴者5名	
議 事 録 の 定 確	確 定 年 月 日	主 宰 者 氏 名
	令和5年11月7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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・本日は、近藤委員の代理として神宮様にご出席いただいている。</li> <li>・関根委員、鏑木委員、荒船委員、田尻委員、青山委員については、所要により欠席との連絡をいただいている。また、明野委員については、1時間程遅参するとの連絡をいただいている。</li> </ul> <p><b>1. 開会</b></p>
司 会  会 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ただいまから「令和5年度第4回行田市地域公共交通会議」を開会する。</li> </ul> <p><b>2. あいさつ</b> (会長あいさつ)</p>
司 会	<p><b>3. 議事</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行田市地域公共交通会議設置要綱第6条第1号では、議長は会長とされていることから、ここからは、会長に議長をお願いする。</li> </ul>
議 長	<p><b>(1) 行田市地域公共交通計画（修正案）（第1章～第3章）及び 行田市地域公共交通計画（案）（第4章～第6章）について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・はじめに、議題1の「行田市地域公共交通計画（修正案）（第1章～第3章）」と議題2の「行田市地域公共交通計画（案）（第4章～第6章）」について、関連があるので、一括して事務局より説明をお願いする。</li> </ul>
事 務 局	<p>(資料1、資料2に基づき説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回提示したこの計画案について、今後、この計画をもとに国等の補助金を確保していかなければならないと考えている。地域公共交通計画と補助制度の連動について、記載内容に薄い部分があるため、追加・整理した上で、次回会議で改めてご提示させていただく。</li> </ul>
議 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ただいまの事務局の説明のとおり、第1章から第3章までは、前回会議での議論を踏まえた修正となっている。本日は、今回、初めてお示しする第4章から第6章までを中心に、皆様から意見をいただきたい。</li> </ul>
鈴 木 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4章からということだったが、第2章について1点だけある。23ページに公共交通と徒歩圏の図があり、鉄道の場合は800m、路線バスの場合は300mとなっている。これは何かで決まっているのか。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画でも同様の整理をしており、その徒歩圏をそのまま使用している。ただ、自治体によっては、バス停の徒歩圏を500mとしているところもある。そこは各自治体の判断に任されていると認識している。</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
鈴 木 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・私もそのように考えたが、第2章の16ページの「施設立地状況」では、徒歩圏が500mとなっている。バス停を300m圏と考えると、行田市内のほとんどが交通空白地域になってしまう。個人的には、もう少し広げておかないと、「こっちも交通空白地域だよ」となり、カバーしきれなくなってしまうと思うので、改めて検討してほしい。</li> <li>・「500mは歩けない」という話もよくあるが、バス停まで500m歩けない方は、目的地に着いても500m歩けないということだと思う。行った先で500m歩けないなら、結局公共交通は利用できないということになると思う。最近、高齢者の方々も健康なので、それを踏まえて検討してほしい。</li> <li>・また、公共交通から離れてしまうかもしれないが、第3章の中で「マイカーの利用率」があった。これは、83.6%と非常に高い数字であり、私自身も公共交通を利用せず、マイカーばかり使っている。第5章の62ページにマイカーの依存率を下げるといった記載がある。そして、施策3に「市民の移動手段を自家用車から公共交通へと転換していくため」とあり、「自動車依存からの脱却を目指します。」となっている。現状、80%以上がマイカーに依存している中、それを「脱却する」ということは半減以下にするということなのかと思った。それが果たして本当にこの計画の5年間でできるのかなと疑問に思う。</li> <li>・資料では、自分専用のマイカーをお持ちの方が、30代では100%、40代、50代、60代あたりは90数%になっていた。これが、70代になると86%まで落ちる。高齢者の方々の交通事故が不安だということだろうが、それなら安全装備を充実した車に乗ってもらうことで、少しでも免許返納を伸ばす、自分の力で移動していただく、といったこともあわせて考えていかなければならない。公共交通だけで、行田市の交通を円滑に回すのは、どうやっても不可能じゃないかなと最近思い始めている。公共交通計画なので、そこまで踏み込めないかもしれないが、そういったことも、もっとやった方がよいと思う。書きづらいと思うが、現実に目を向ければ、マイカー依存の脱却は難しいと思うので、それなら脱却できないことを真摯に受け止め、「じゃあ、どうやって安全なモビリティを確立していくか」を考えるのも一つなのかなと思っている。</li> <li>・第4章の68ページについて、確かにここに書かれた「学校送迎バスや医療機関の送迎バスなどの空き時間を公共交通として使いましょう」というのは総論的にはよいことだと思う。ただ、道路運送法上の許可が非常に厳しいと思う。行田市が特区になれば話は別かもしれないが、そういった現実の問題に直面すると思うので、ここはもう少しトーンを落とす書き方がよいと思う。</li> <li>・最後に目標達成のための指標が出ているが、おそらく目標達成できたかどうかで国からの補助金のあるなしが決まってくると思う。したがって、このKPIの指標は、本当に実現が可能なかをきちんと精査する必要がある。</li> <li>・71ページの「1 公共交通の年間利用者数」では、現況値から横ばいとなっている。これは、トレンドとしては減っていくので、なんとか横ばいにしようということで、これはよいと思う。一方で、次の指標は、「外出時に公共交通を利用した市民の割合」を26.2%から50%、1.9倍にしようとしている。なぜ、分母</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
鈴 木 委 員	<p>が変わらないのに割合が2倍近くになるのかを教えてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>72 ページの「市内循環バスの収支率」は15%から32%で、これは2.1倍になる。先ほどの説明では、平成31年の関東圏の平均値を使ったということだったが、平成31年から何年も経っており、物価もコミュニティバスの収支率の経費も上がっている。そもそも経費が上がっており、先ほどのところでは公共交通の年間利用者数が横ばいを目標としているにもかかわらず、なぜ収支率が2倍になるのかと思った。これは、おそらく運賃改定なども含まれていると思うが、それなら、ここにしっかり「運賃改定を含めて」と明記しておかないと、数字が成り立たないと思われる。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>62 ページの自動車依存からの脱却については、やはり自動車への依存が高いことを少しでも低下させることが、公共交通を残していくためには必要だと考えている。「脱却」が必ずしも達成できなくても、依存度を少しでも低下をさせ、公共交通の利用促進を図っていきたいと考えている。この言葉をどうするかは、今後検討させていただきたい。</li> <li>68 ページは、まず「現況把握・調査研究」としており、要件等も踏まえ、今後の取組を考えたい。</li> </ul>
鈴 木 委 員 事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>それなら「道路運送法を踏まえた」といった文言を入れた方がよいと思う。</li> <li>ご意見のとおり修正したい。</li> <li>71 ページの指標の2つ目で、26.2%から50%というところがある。これは、市民の2人に1人には使っていただきたいという、希望を込めた数字として50%を設定している。しかし、実際には、50%の達成は非常に難しいと認識しているので、改めて精査したい。</li> <li>72 ページの指標の4つ目、市内循環バスの収支率については、運賃改定なども含めた総合的な見直しも行った上での収支率として考えている。コロナ前の多くの方が外出していた時の数字をベースとしているが、他の実績や県内の収支率なども踏まえた上で、もう少し数字を精査したい。</li> </ul>
鈴 木 委 員 議 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>KPI 指標の達成については、行政の評価になると思うので、その辺も考え、きちんとした数字を作った方がよいと思う。</li> <li>目標値については、今日の見解も踏まえ、事務局で改めて数字を検討してほしい。</li> </ul>
田 沼 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>第5章の「利便性の向上」でキャッシュレス決済についての記載がないので、追加してほしい。例えば、外国人の方々は比較的現金よりもキャッシュレス決済を好むということもあるので、その方がよろしいのかと思う。</li> <li>66 ページの施策9で、「新たな情報提供ツール」とあるが、例えば、「バスがここにいるよ」というバスロケーションシステム、バス停留場の表示や車内の運賃表示機などの多言語化も必要だと思う。</li> <li>先ほど意見のあった72 ページの4つ目の収支率については、私も32%というのは非常に高い数字目標だと思う。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>キャッシュレス決済の導入やバス停の多言語化、車内運賃表示の多言語化、そういった可能性について、考えられるものを検討し、記載したい。</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指標の32%も少し高いと認識はしているので、県内の収支率等を踏まえ、精査し検討させていただきたい。</li> </ul>
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の満足度として、皆さんが考えるところは色々あると思うが、例えば、ある人が「ここからここまで行く」という目標を立てた時、乗り継ぎなしで行けるということは、ほとんどないと思う。その乗り継ぎの悪さが、満足度を下げる原因になっていると思う。</li> <li>・例えば、バスの乗り継ぎ旅のテレビ番組がある。そこでは、「市民病院に行けば、いろいろ乗り継げる」などと言っている場面がある。また、デマンドタクシーでも、医療機関へ行く回数が非常に多かったと思う。バスターミナルだけではなく、そういった市民の皆さんがよく利用する場所を乗り換え場所にする、利便性が高くなると思う。</li> <li>・今の路線はバスターミナルからほぼ放射線状に延びているが、施設を囲むような横の路線も考える必要があると思う。そうすると、乗り換えの場所など色々なメリットが生じると思う。新たに路線を開設するのは難しいと思うが、乗り換えがあっても、短時間で目的地へ行けるというのは、市民が願っていることだと思う。そのあたりも追加してほしい。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の意見に関連することとして、62ページの施策3に交通拠点の確保について記載しており、乗り換えの円滑化なども含め、内容を整理させていただきたい。</li> </ul>
関 口 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・やはり乗り換えは、需要のあるところでやらないと意味がないと思う。</li> <li>・今の路線は田舎を走ることも多いので、「片側が田んぼ」といったところを走っている部分も多い。そのため、人が乗らないところを走らせている感じもする。やはり、路線の見直しが非常に大切だと思う。先ほど、バス停から300m、500mという話もあったが、片側が田んぼなら、乗る人も半分になってしまう可能性がある。やはり、乗る方がいる、必要としている方がいるところを走るような路線を考えないとダメだと思う。</li> <li>・こういった議論に加わっている方でも、私も含めて公共交通を利用していない。やはり、議論をする時、自分がどう感じるのかは、実際に乗ってみて初めてわかると思う。皆さんもそういった体験も必要だと思う。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・皆さんが利用する場所で、乗り換えポイントを作るというのは非常に大切な視点だと思っている。乗り換えポイントをどこに置くかも重要であり、路線バスと循環バスがクロスするようなどころなども考えられる。乗り換えポイントでの乗り換えのしやすさについて、ソフト面だけではなくハード面も必要だと思っている。それらを含め、これからの再編を考えていかなければならないと思っている。</li> <li>・「実際に乗ってみたいとわからない」ということについても、私たちもそこを意識している。小さいお子さんも、大人の方も、普段乗っていないため「乗り方がわからない」という方も多く、「前から乗るか後ろから乗るか」、「ICカードをどうタッチすればいいのか」などがわからないと乗れなくなってしまうということもある。先ほど、車依存を脱却できないのではとの指摘もあったが、それを甘んじて、全て受けてしまうと乗れなくなってしまう、とたんに困って</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
<p>事 務 局</p> <p>村 上 委 員</p>	<p>しまうということもあるので、公共交通の乗り方の訓練というか、練習というか、「知っていただく」ことを意識して、色々な取組を進めていかなければならないと感じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 61 ページの 2 つ目の 2 行目に「新たな交通システムの導入検討」とある。ここでいう「新たな交通システム」とは、何を想定しているのか。「新たな交通システム」というと、通常は BRT や LRT であり、この新たな交通システムが 71 ページで KPI の指標となっている。「1 件以上」となっているので、これは BRT や LRT をやるのかと思った。</li> <li>・ 63 ページでは「新たな交通システム」でなく、「新たなモビリティサービス等」という表現になっている。「新たなモビリティサービス」は何を言っているのか、「等」というのは何を想定しているのかを教えほしい。</li> <li>・ ここの 1 つ目の 2 行目に「グリーンスローモビリティをはじめとした自動運転技術」とある。グリーンスローモビリティと自動運転技術はイコールでなく、人が運転するスローモビリティもたくさんあるので、表現が違うと思う。</li> <li>・ 同じところの 2 つ目の 2 行目に、「カーシェアリングやライドシェアなど」とあるが、ライドシェアを本当に検討するのかということは疑問である。</li> <li>・ 67 ページの施策 11 の 2 つ目にも「新たなモビリティサービスであるカーシェアリングやライドシェアなどの自家用車の活用」とあるが、先ほどの意見の通り、ライドシェアは道路運送法で禁止されている。国はライドシェアの活用などの話をしているが、本当にこれを出していいのかと思った。これを掲げた場合、タクシー事業者がどう思うのか怖いなというところもある。</li> <li>・ その下に、「サブスクリプションの導入」とあるが、こういった専門用語を入れる場合は、注釈を入れるとよい。また、サブスクリプションの何をどうするのかということを書いてほしい。</li> <li>・ 72 ページの一番下、目標 3 に「7 地域とも連携したモビリティ・マネジメントの実施回数」とある。このモビリティ・マネジメントも専門用語なので、具体的に何をするのかを注釈で入れた方がよいと思う。</li> <li>・ 74 ページの表 6-3 に、「実施主体」があり、「その他関係者」とあるが、具体的に誰のことを指しているのか。その相手がわからないと何をお願いするのが決まらないと思う。</li> </ul>
<p>事 務 局</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 61 ページの「新たな交通システム」については、現在の循環バスやデマンドタクシーを見直す中で、新たな交通手段を導入検討していくということである。</li> <li>・ ただ、この「新たな交通システム」では、LRT までは想定していない。例えば、現在のものから転換する、今やっているものとは違う新しい交通システムという意味合いで書いている。そこが誤解を招く記載ということなら、表現を検討したい。</li> <li>・ 63 ページのカーシェアリングやライドシェアについても、改めて記載の仕方や内容を確認した上で、整理させていただきたい。そして、ライドシェアについては、まだ国での議論が始まったばかりのものであるため、記載は控えることにしたい。</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 67 ページのサブスクリプション等についても、注釈でどういったことをやるかを追記し、わかりやすい形で記載したい。</li> <li>・ 74 ページの「その他関係者」については、交通事業者と地域以外の一般企業や団体を想定しているが、「関係者」という表現だと、何を願うのかかわからない状態になるので、わかりやすい記載に努めたい。</li> </ul>
村 上 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 61 ページに「新たな交通システム」とあるが、私が作るとしたら、「新たな交通システム」でなく、「新たなモビリティサービス」という言い方にしたいと思います。</li> <li>・ 施策 4 で「新たなモビリティサービス」という言い方をしているのに、その指標が「新交通システム」となっているのはあまりよろしくないと思う。「新たなモビリティサービス」で統一した方がよいと思う。</li> <li>・ 63 ページに国土交通省の資料があり、この資料でもグリーンスローモビリティと自動運転は別の枠に入っており、別のカテゴリーだという認識になると思う。</li> </ul>
議 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今の指摘については、改めて村上委員の発言内容を確認し、事務局で修正を丁寧にやってほしい。</li> </ul>
上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 74 ページのスケジュールについて、見方を確認したい。例えば、施策 9 の「情報提供ツールの充実」は、令和 7 年度まで矢印があるので、検討と実施を令和 8 年度までに行うということだと思うが、他の令和 10 年度まで矢印がのびているものは、検討が済み次第、どこかでやるということであり、令和 10 年度まで検討するのではないということでしょうか。というのも、これらの 12 施策が実施されることにより、KPI として市民の満足度を上げていくということだと思うが、どこまで検討し、どこで施策を実施するのかが矢印だけでわからなかったのので、確認させていただいた。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スケジュールの矢印は、検討から実施まで一括で示した。ここは、検討と実施時期を分けるなど見やすい表記を考えて、修正したい。</li> <li>・ 例えば、「鉄道とバスの連携の強化」や「バス・タクシー乗務員の確保」などは、ずっと濃淡なく取り組む事項となる。他に、検討しつつ、できる段階になったら取り組んでいくというものもあれば、努力をずっと続けていかなければいけないものもあると感じている。この中で「どこでやります」とはっきり落とし込めるかどうか、「8 年度にやります」などと位置づけにくいものもあるが、この矢印の意図としては、ずっと検討するのではなく、「取り組みを続けていながら、やれるときにやります」、「ずっと努力を続けていかなければいけないものもあります」ということで、まずはそれを理解いただければと思う。</li> </ul>
神 宮 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 表現的なものだが、62 ページで追加した「鉄道とバスの連携の強化」に、「鉄道とバスそれぞれの運行ダイヤの調整を図ります」とある。「それぞれ」とあるが、鉄道というのは、なかなかダイヤそのものを調整することができない。常識のある方が読めば問題ないとは思いますが気になる。もちろん、鉄道とバスの運行ダイヤの調整は必要だと思っているので、鉄道としては、ダイヤ改正の前には、各自治体に対し、早めにダイヤについてオープンにしている。ここに「そ</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
神 宮 委 員 事 務 局	<p>れぞれ」を入れるかどうかについては、考えてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この書き方が誤解を招く可能性もあるので、見直させていただく。</li> </ul>
鈴 木 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・33 ページの下のグラフにデマンドタクシーの利用者負担額と助成額の推移がある。私の記憶が正しければ、デマンドタクシーを開始する際に、委員会で「年間予算をどうするのだ」という話になり、「年間予算 1 千万円を上限とする」となっていたかと思う。実際には、2 千万円を超えており、もちろん利用者も伸びているが、助成額も増えており、一人あたりだと 3,400 円の負担になると思う。今後も右肩上がりになると、持続可能な公共交通というものを持続できるのかという話になるので、これを抑制するという事ではないにしろ、何かしらの検討をしておかないと、青天井になりかねないと思う。</li> <li>・第 6 章の最後、74 ページの「役割」で、市や交通事業者はわかるが、「地域」とは地域住民のことなのか、自治会といったものなのか、何を指すのか。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会をはじめとした地域全体、地域における個人一人ひとり、そういった方々も含めて「地域」と表現している。</li> </ul>
鈴 木 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・それなら、例えば施策 1 に「公共交通網の再編」とあるが、これは市と交通事業者だけではできないと思う。地域の方、利用者の方の理解がないとできないので、ここも住民に○がつくのではないか。施策 6 の「路線バスの維持・再編」も同じである。施策 7 の「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」、ここも地域の方の理解がないとできないと思うので、地域住民を入れた方が当事者意識が高まると思う。</li> <li>・資料の全般の話だが、今ここにいらっしゃる方は、ずっとこの地域公共交通会議に出席し、こういった言葉を聞いているにもかかわらず、「グリーンスローモビリティって何」といった感じだと思う。これは、そういったことを熟知していない市民の方もご覧になるものなので、なるべくカタカナ用語は使わない方がよいと思う。確かにカタカナを使うとカッコいいかもしれないが、なるべくわかりやすい方がよい。注釈をつけるか、なるべくひらがなでお願いしたい。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「グリーンスローモビリティ」といったカタカナ用語、そして新たな言葉なども出てくるが、そういった用語の注釈を各ページの下、または巻末に掲載したい。最後の段階で用語集などの形で入れさせていただければと思う。</li> <li>・再編などにあたっては、地域の皆さんの理解がないとできないのではないかとこの指摘は、おっしゃるとおりである。役割分担に追記したい。</li> <li>・デマンドタクシーの助成費は、課題の整理の中でも、「財政支出がかなり多い」としていた。それを踏まえ、65 ページの施策 7 で、「市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編」を掲げている。循環バスやデマンドタクシーを含め、本市における地域公共交通の見直しをしっかりとしていきたいとして掲げたものなので、支出のことも考えながら、より良いものを考えたい。</li> </ul>
議 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・皆さんから非常に的確な指摘や有意義な意見をいただいたので、この第 4 章から第 6 章まで、また前段の第 1 章から第 3 章までをまとめて、本日協議いただいた内容を事務局でよく整理し、次回会議で修正を提示するというにしたい。それでよいか。</li> </ul>



発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
議 長	<p>(異論なし)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・それではそのようにさせていただく。</li> <li>・今日の会議にかかわらず、計画についてお気づきの点などあれば、次回会議までの間で結構なので、事務局まで連絡をいただければ、対応させていただきます。</li> </ul>
議 長	<p><b>(3) 行田市市内循環バスのダイヤ見直しについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・続いて、議題(3)行田市市内循環バスのダイヤ見直しについての協議に入る。事務局に説明をお願いします。</li> </ul>
事 務 局 長 田 沼 委 員	<p>(資料3に基づき説明)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ただいまの説明について、意見・質問があればお願いします。</li> <li>・運行事業者から一言申し上げる。今回、減便しようとしている路線は当社が運行している南大通りコースと西循環コースである。本来、運転手がしっかりと確保できていれば、現状を維持したいと考えていたが、毎月会社説明会を3回、4回と当社エリア内で行っても、人の集まりが悪く、運転手の確保が本当に難しくなってきた。今の状態のままの運行だと、本当に突然運休になってしまうということになり、お客様に迷惑をおかけすると思ったため、今回の提案をさせていただいた。ご利用の皆様にとっては、便数が減る影響は大きいと思うが、運転手をどうしても確保できないということを理解いただき、賛同いただければと思うので、よろしく願いしたい。</li> </ul>
議 長 上 村 委 員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ただいまの意見の補足でも何でも結構なので、何かあれば、皆さんの意見をお願いします。</li> <li>・9ページに南大通りコースの新運行ダイヤがある。これは工業団地から行田駅に行く路線だが、「平日ダイヤ変更なし、土日祝日ダイヤ新設」と書いてある。そして、点線で減便になるところとして、平日のところに囲いがあるので、平日の6時、7時、8時ぴったりの時間と9時半が減便になるように見える。元々、休日の便がないので、こういう書き方になっているのかと思うが、この資料の見方を説明してほしい。</li> </ul>
事 務 局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料が少し見にくく申し訳ない。まず、平日の変更はない。そこは間違いない。この資料を見るときに平日と土日祝日を見比べ、土日祝日が減るので、減っているところについて、平日と見比べてどこが減っているのかということイメージしやすいように枠で囲んだ。例えば、6時台は平日なら00分と30分の2本あるが、土日祝日は33分の1本になるので、「00分の便が減ったような形になる」ということを伝えたくて、このような記載とした。</li> </ul>
議 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他に意見はないか。それでは、今回の市内循環バスのダイヤ見直しについて、令和6年1月に実施するというので、ご承認いただいてよろしいか。</li> </ul>
議 長	<p>(異議なし)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・それでは、異議なしと認め、令和6年1月からダイヤの見直しを実施させていただきます。なお、説明の中にもあった通り、実施ダイヤは本日提示のものから多少の変更があり得ることをあらかじめご了承ください。</li> <li>・それでは、これにて本日予定されておりました議事はすべて終了した。これを</li> </ul>

発 言 者	会 議 の 経 過 （ 議 題 ・ 発 言 内 容 ・ 結 論 等 ）
議 長	もって、議長職を解かせていただき、会議の進行を事務局にお返しする。
	<b>4. その他</b>
司 会	・事務局より、今後のスケジュールを案内させていただく。
事 務 局	(資料4に基づき説明)
司 会	・ご質問等はあるか。
事 務 局	(質問なし)
	<b>5. 閉会</b>
司 会	・閉会を宣言