

令和8年度 第3回鴻巣市地域公共交通会議 議事録

会 議 名	令和8年度 第3回鴻巣市地域公共交通会議
日時・場所	令和8年8月21日（金） 14:00～15:45 鴻巣市役所 1001会議室
出席者 (17名)	会 長 山崎 勝利（鴻巣市副市長） 副会長 栗原 俊也（鴻巣市自治会連合会） 委 員 田沼 健一（代理 吉澤 広介）（朝日自動車株式会社） 委 員 新井 和樹（ロイヤル交通株式会社） 委 員 井上 修（川越観光自動車株式会社） 委 員 山科 和仁（代理 岡田 正之）（東武バスウエスト株式会社） 委 員 若林 良任（熊通タクシー株式会社） 委 員 関根 肇（代理 金川 新吾）（一般社団法人埼玉県バス協会） 委 員 長谷川 洋司（代理 長谷川 祐）（鴻巣地区警察タクシー連絡協議会） 委 員 松本 行雄（鴻巣市老人クラブ連合会） 委 員 大島 幸雄（鴻巣市民生委員児童委員協議会連合会） 委 員 福島 日出男（鴻巣市商工会） 委 員 澤近 幸子（鴻巣市交通安全母の会） 委 員 鳥羽 隆史（国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局） 委 員 近藤 隆俊（東日本旅客鉄道株式会社熊谷事業本部） 委 員 大嶋 清泰（埼玉県企画財政部交通政策課） 委 員 吉田 正宏（埼玉県県土整備部北本県土整備事務所）
欠席者 (5名)	委 員 吉田 大樹（小・中学校の児童・生徒の保護者代表） 委 員 高橋 克行（一般社団法人鴻巣市医師会） 委 員 飯塚 光弘（朝日自動車株式会社労働組合） 委 員 児玉 憲一（国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所） 委 員 柳田 謙（鴻巣警察署）
事務局	田島 盛明 （市民生活部長） 高橋 亮介 （市民生活部副部長） 石田 アイ子 （自治振興課長） 古川 優介 （自治振興課副参事） 小林 美奈子 （自治振興課防犯・交通担当主査） 新井 志穂子 （自治振興課防犯・交通担当主任） 加藤 慎得 （自治振興課防犯・交通担当主事） 小久保 博 （ランドブレイン株式会社） 井口 賢人 （ランドブレイン株式会社） 小更 涼太 （ランドブレイン株式会社）
傍聴者数	なし
会議資料	鴻巣市地域公共交通会議設置要綱、委員名簿 議題 (1)追加アンケート・ヒアリング結果報告について ・鴻巣市地域公共交通計画（調査編）〈追加調査版〉 【資料1】 (2)鴻巣市地域公共交通計画について ・鴻巣市地域公共交通計画 方針・目標・事業案 【資料2】 ・第2期南房総・館山地域公共交通計画一本編一 【参考資料】 参考資料 鴻巣市公共交通利用ガイド

1 開会（課長）

資料の確認、出欠席（代理）の確認

2 あいさつ（会長）

－傍聴人がいないことを確認し、議事へ－

3 議事（議長：山崎会長）

（会長）

事務局より、議題（１）追加アンケート・ヒアリング結果報告について説明をお願いします。

－追加アンケート・ヒアリング結果報告について事務局より説明－

（会長）

事務局より説明が終わりましたので、委員の皆様より質疑等ございますか。

（委員）

【資料１】４５ページの交通手段について、グラフの合計値が足して１００％超えています、複数の交通手段の選択肢を複合したアンケート結果ということでしょうか。

（事務局）

高校生の通学時において、鉄道とバスを使ったり、鉄道と自転車で移動したりと様々な組み合わせが考えられます。お見込みの通り、複数回答可といった形でアンケートを実施しておりますので、合計値は１００％を超えております。

（委員）

３８ページのコミュニティバス事業者のヒアリング結果で、「道の駅乗り入れのための幅員等の確保が必要」について申し上げます。バスを乗り入れる場合、従来とは異なるルートを新たに通ることになるため、所要時間の増加が予想されます。その結果、従来は１往復できた時間内では運行できず、運行本数が減る可能性もあります。運行事業者としては、幅員だけでなく、運行ダイヤへの影響も十分に検討した上で決定していただきたいと考えます。

また、同ページ「バス事業者の合同企業説明会開催による人員確保」という内容に関しても、人手不足が深刻であるため、今後の運行を維持する観点から、自治体の協力をいただきながら人員確保を進めていければと考えております。

（事務局）

「幅員等～」といった表記だけでなく、運行ダイヤの改正などの要望についても、趣旨がより明確に伝わるよう記載いたします。また、この後の議題（２）でご協議いただくルート再編についても、今後の考え方を整理する予定です。

（会長）

今の事務局からの説明ですが、【資料１】については、アンケート結果を集約したものと理解をしていますので、この道の駅乗り入れに関する意見について、他の事業者からの意見を含めた表現になったのか、あるいは先ほどご発言の委員の事業者のみの意見なのでしょうか。

（事務局）

今回の道の駅への乗り入れについては、コミュニティバスを検討対象としており、コミュニティバスの運行事業者２社からそれぞれ意見を伺っています。両社の意見が一致している場合のみ取り上げるのではなく、各事業者から寄せられた意見を記載しています。先ほどご指摘をいただいた点は、特に留意して検討する必要があると認識しておりますので、今後さらに協議を深めてまいります。

(会長)

議題（１）について、他に質疑はないようですので次の議題に移ります。

続いて、議題（２）鴻巣市地域公共交通計画について事務局より説明をお願いします。

－議題（２）鴻巣市地域公共交通計画について事務局より説明－

(会長)

事務局より説明が終わりましたので、委員の皆様より質疑等ございますか。

(委員)

デマンド交通ひなちゃんタクシーの利用について、現金のみの支払いのため、キャッシュレス決済を促進していく必要があるのではないのでしょうか。

また、ひなちゃんタクシーの妊婦の方の利用について申し上げます。利用総数は少ないと思いますが、妊婦の方が利用できる期間は限られています。そのため、予算上の制約はあると思いますが、利用期間中の利用回数の上限を増やすなど、利用を促進するための制度の在り方を検討していただくことを提案します。

(事務局)

まず、キャッシュレス決済については、【資料２】１１ページの目標３「⑥公共交通利用環境の充実」において、「キャッシュレス決済等の導入促進」として必要性を明記しております。導入には運行事業者の負担が伴う一方、社会状況を踏まえると、その必要性は十分にあると認識しております。このため、市として可能な限り導入を促す立場から、「促進」と表現しております。

続きまして、妊婦の方への対応等を含めたデマンド交通「ひなちゃんタクシー」の利用につきましては、目標１の②、「補完交通の最適化」といった部分で、デマンド交通や一般タクシーとの役割分担の部分を変えて整理しつつ、それぞれの利用者様のニーズも含めて最適化の検討が必要という考えであります。

(委員)

各市町の公共交通計画を見比べると、【資料２】８ページでは路線バスが「地域間交通」に分類されています。一方、参考資料の南房総の計画では、広域にまたがる民間路線バスを「幹線」と位置付けています。近隣市の計画との整合性を図る観点から、鴻巣市の計画でも「幹線」という表記を使用するか、検討していただきたいと思います。

(事務局)

おっしゃる通り、機能分担の表記には、自治体によって若干の差異があります。本資料では、「地域間交通」を幹線、「地域内交通」を支線に相当するものとして整理しています。同時期に計画を策定している周辺市町との整合を図る必要もあるため、当該箇所の表記については、改めて事務局内で検討いたします。

(委員)

交通事業者アンケートでは、デマンド交通の利用率が低く、伸びていないとの指摘がありました。改善策として、利用者ガイドや周知方法の見直しに加え、他市町で行われている医療機関を結ぶルートの設定も考えられます。例えば、病院と連携して医療機関専用便や施設専用便を設けることや、妊婦の方について産婦人科の確認を条件に利用回数の上限を緩和することなどです。利用頻度の高い一部の利用者に偏ることなく、真に必要なとする方が利用できる制度として検討してはいかがでしょうか。

また、発着時間や停留所の問題として、特に夏の場合、利用者が猛暑のなか待たなければならない、ドライバーが道路の制限があり長時間停まっていられないという状況がありますので、時間や待機場所の見直しをしていただきたいと思います。

(事務局)

ルートの固定や専用便の運行については、【資料 2】 11 ページの目標 1 「②補完交通の最適化」において、今後検討を進めてまいります。また、「③地域輸送資源の活用」では、福祉関連事業者等との連携も検討事項としています。さらに、運転手不足への対応や「⑥公共交通利用環境の充実」との関連も踏まえ、総合的に検討してまいります。

(委員)

同ページの「⑤運転手不足への対応」には、「自動運転技術の調査・研究」との記載があります。鴻巣市は南北に広く、田園地帯と国道 17 号・JR 高崎線沿線とでは生活環境が異なるため、地域特性に応じた自動運転の活用を検討する必要があると考えます。将来的に、小型車両が狭い道路を通行し、自動で停車・乗降できる交通システムが実現すれば、高齢化に対応した、より便利で住みやすいまちにつながると思います。

また、バス事業者は運転手不足が本当に深刻な状況にあります。運転手は 60 代、70 代が多い一方、若い世代の採用が進んでおらず、将来的に交通体系を維持できなくなることを懸念しています。バスの増便を求める住民の声は理解していますが、現場が切実な状況にあることもご理解いただきたいと思います。

(委員)

【資料 2】 8 ページの今後の方向性の枠内最上段のユニバーサルデザインの部分ですが、【資料 1】でいただいた皆様のご意見やアンケートの中には該当事項に関する声はなかったようですが、具体的にどういった背景があって、どのような方向性を定めているのでしょうか。

また、【資料 2】 11 ページの実施事業の最上段内「鉄道の維持」の記載を鉄道利用の推進や利用者増への取組などに変更していただき、鴻巣市とともに実現できるようなものに修正していただければと思っております。

(事務局)

8 ページの今後の方向性については、7 ページの整理表 2 にあるカテゴリー②「インフラ環境」の市全般の欄で、JR 高崎線 3 駅を交通結節点として位置付けていることから、関連付けて記載しております。また、5 ページの上位関連計画の整理では、都市計画マスタープランにおいて「交通結節機能の強化及び公共交通ネットワークの形成」と位置付けられており、この方針も背景となっています。

ユニバーサルデザインにつきましては、現況整理のなかで、鴻巣駅東口にエレベーターを新設する市の工事計画があったことを踏まえています。車椅子等を利用する方の駅利用という観点から、「ユニバーサルデザイン」と記載しております。

続いて、11 ページの実施事業①についてご説明します。本計画には、今後 5 年間、公共交通機関を可能な限り維持しながら、必要に応じて再編を検討するという考え方があります。鉄道は交通結節点を構成する重要な交通手段であるため、「維持」と記載しております。いただいたご意見を踏まえて計画書案を整理し、第 4 回会議でお示しする予定です。なお、利用促進については、目標 3 の⑦「公共交通の利用促進」において整理しております。

(委員)

参考として南房総館山の公共交通計画を最終的なイメージとして添付していただいております、【参考資料】 10 ページの下部に目標値・指標などが確認できますが、鴻巣市の計画ではどのようなイメージで作るのか、現時点でのお考えをお聞かせください。

(事務局)

計画目標・評価指標につきましては、利用者数・収支率・財政負担等様々ななか、鴻巣市の場合、面的にオンデマンド交通が整備されているため、カバー圏域を指標として設定することは難しいと捉えております。ただし、立地適正化計画との連動性が強く求められているため、同計画の目標値との整合を図る必要があります。また、「道の駅こうのす」という新たな拠点が生まれることから、先述の上位関連計画との整合を踏まえ、利用者数や交通結節点に関する指標などを自ずと目標値として掲げることになると考えております。

(委員)

11ページの実施事業①と⑥のなかで、「【官民バス事業者】」という表現が出てきますが、具体的に何を指すのでしょうか。合わせて、①の「【市・バス事業者】」といった表現に対しては別の何か加わっているのでしょうか。

(事務局)

「【官民バス事業者】」というのは、コミュニティバスについては市が運行主体となる「官」のバスという扱いになりますので、コミュニティバスと民間路線バスの双方を指すものとして「官民」と表記させていただきました。「官民」という表現は、民間の路線バスも包含しているものとして認識しております。

「【市・バス事業者】」については、コミュニティバス「フラワー号」に関する取組として、市とコミュニティバス運行事業者である2社との協働を考えながら進めていきたいと考えております。

(委員)

公共交通計画の策定にあたり、路線バスが幹のような存在で、コミュニティバス「フラワー号」・このす乗合タクシー・デマンド交通ひなちゃんタクシーが空白地帯を埋める枝のような存在として、公共交通体系を形成していると考えております。

また、11ページの「③地域輸送資源の活用・連携」について、企業バスや送迎バスの活用可能性を探るなかで、既存の路線バスに影響が出ないような方向性、幹を弱らせることはないようにご配慮をいただけますと幸いです。

(会長)

その他に質疑はないようですので、続いて、公共交通計画と補助金との連携について、事務局より説明をお願いします。

ー補助金との連携について事務局より説明ー

事務局より説明が終わりましたので、委員の皆様より質疑等ございますか。

ご意見等はないようですので、以上をもちまして本日の議題を終了し、議長の職を解かせていただきます。慎重なご審議をいただき、ありがとうございました。

4 その他

5 閉会