

会 議 録

会議の名称	令和4年度第2回川越市交通政策審議会
開催日時	令和4年7月19日（火） 午後2時 ～ 午後4時
開催場所	市役所本庁舎 7階 第1・第5委員会室
出席者	別添委員名簿のとおり
傍聴者	4名
欠席者	東洋大学 尾崎 晴男 委員 川越市自治会連合会 佐藤 保雄 委員
事務局職員	都市計画部 笠嶋部長 交通政策課 小島課長、榎本副課長、田畑副主任、神谷主査、澤田主任
会議次第	別紙のとおり
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度第2回川越市交通政策審議会次第 ・ 委員名簿兼出席者名簿 ・ 席次表 ・ 【資料1】 市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善について ・ 川越市交通政策審議会条例 ・ 審議会のスケジュールについて
会議要旨	<p>【審議結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 川越シャトルの路線や運行ルートの変更を伴わないダイヤ改正の実施については、賛成多数により原案どおり進めることとなった。 ・ かわまるの「運賃割引キャンペーン」及び「区域を乗り継ぐ運行による実証実験」については、運賃割引キャンペーンの実施内容として、家族割（ファミ割）は実施せず、一人当たり250円の均一運賃として実施することとなった。 <p>また、区域を乗り継ぐ運行による実証実験は、公共交通事業者への影響を考慮しながら、実証実験の実施による効果検証を十分に行うこととして原案どおり進めることとなった。</p>

議 事 の 経 過	
発言者	議題・発言内容・決定事項
事務局	1 開会
事務局	2 委嘱書の交付 今回の審議会から委員2名の変更があったことに伴い、委嘱書が交付された。※欠席した佐藤委員に対しては、後日郵送対応。 また、7月1日付人事異動に伴い、新たに都市計画部長に着任した笠嶋部長からあいさつがされた。
事務局	3 あいさつ 久保田会長からあいさつ
事務局	4 議事 議事に入る前に、傍聴希望者の入室について会議に諮り、異議はなく、傍聴希望者の入室が認められた。
議長（会長）	【議事1】副会長の選任について、 副会長については、川越市交通政策審議会条例第5条第1項の規定により、1名を互選にて選出することとなる。まず、副会長の互選方法について、意見はあるか。
委員	前はどのような方法で選出したのか。
事務局	指名推薦により選出した。
委員	それでは、今回も同じ指名推薦の方法が良いかと思う。
議長（会長）	他に意見はあるか。
委員一同	特に意見なし。
議長（会長）	それでは、副会長の選出は、指名推薦によることで決定した。 続いて、副会長を推薦される方はいるか。
委員	この審議会の前身である「川越市市内循環バス検討委員会」から、市民

事務局	目線で委員を務めていただいている川越市交通安全母の会の鈴木良枝委員が適任かと思うが、いかがか。
議長（会長）	他に意見はあるか。
委員一同	特に意見なし。
議長（会長）	他に意見がないため、鈴木良枝委員を副会長として選任することで異議はないか。
委員一同	異議なし。 〈鈴木副会長 座席移動〉
副会長	鈴木副会長からあいさつ
事務局	【議事2】市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善について、 川越シャトルの路線や運行ルートの変更を伴わないダイヤ改正の実施について、事務局より資料1をもとに説明
議長（会長）	何か意見、質問等あるか。
委員	OD調査を実施した14便は、シャトルの中でも利用が少ないということだと思うが、そもそも何故少ないのか。市の考えを伺いたい。 また、2回のOD調査で差があるところがあるが、それぞれ利用者の声などは聞いているのか伺いたい。
事務局	何故少ないのかというと、利用者の需要とダイヤが合っていないことや、コロナの影響もあることから利用が少ないのではないかと考えられる。 また、利用者の声については、令和3年に実施したOD調査の際、市職員が利用者の声を伺った。このアンケート結果については、以前委員の皆様へお配りしている。 その中で川越シャトルで改善して欲しいこと、というような項目を設け、運行便数の増便について6割近い回答があった。その他の意見としては、定時性の確保、自宅近くへのバス停設置などの回答があった。
委員	もっと乗りやすくして欲しいという声が多かったにも関わらず、今回、減便という選択をするということかと思う。

	<p>改めて実施した OD 調査を見ても、前回と今回で数字がかなり違う所が見られる。これは、通勤のように毎日使うというよりも、その時、用があったから使った人が多いのではないか。このため、数字の差が出たのだと思う。</p> <p>年 1 回の調査で本当に削減して良いのか。仮に利用が 0 人であれば仕方がないが、平均利用 1 人のところは、実際に 1 人は使っており、それはそれで意味があると思う。</p> <p>4 人未満の利用の便はなくすということだが、今後も利用が少ない便は減らしていく意向なのか。</p> <p>可能であれば減便は行いたくないが、前回の審議会で説明させていただいたとおり、市の財政状況が非常に圧迫しており、かつ、経常収支比率が令和 2 年度は 99.8% というような数値も出ている。</p> <p>このため、市が実施している事業全体の見直しが行われ、川越シャトルやかわまるについても見直しの対象事業に選定された。</p> <p>今後、利用が少ない便は見直しの対象になってくると考えている。</p> <p>現在、川越シャトルとかわまるの両事業は、原油高の影響を大きく受けており、その費用を運賃に転嫁することは利用者の負担増加に繋がるため、市としてもそれは可能な限り避けたい。しかしながら、今事業の見直しを行わなければ、運行経費は右肩上がりになることも考えられる。</p> <p>従って、現時点で効率的に事業を展開していくため、また、将来的に持続可能な交通としていくためにも、川越シャトルの利用が少ない運行便については、減便することが必要ではないかと考えているところである。</p>
事務局	<p>300 万円程度削減できるとのことだが、300 万円減らしてどの程度の効果があるのか。市民にはどのようなメリットがあるのか。</p> <p>川越市は年間 1,100 億円の予算がある中で 300 万円も出せないほどお金がなくなっているのかと感じている。</p> <p>川越シャトルは福祉的な要素がある。農村地帯の高齢者や障害者の足の確保が本来の目的と感じる。</p> <p>これまでも次々と削減をしてきた中で、便の時間帯が使いづらくて乗れないという声をたくさん聞いている。</p> <p>この削減により公共サービスを利用できなくなった方々への保証はどう考えるか。</p>
委員	<p>減便したところは、運行時間帯にもよるが、かわまるに乗り換えていただくことも可能ではないかと考えている。</p>

委員	<p>市民の声として、川越シャトルを乗りやすくして欲しいという声を実際に聞いている。</p> <p>今回の減便は、市民にどういうメリットがあるのか。</p>
事務局	<p>メリットと言われると難しいところではあるが、例えば、運行経費が右肩上がりとなり事業そのものができなくなってしまうことも考えられるため、持続可能な交通とするため、利用が少ないところを減便し、川越シャトルの継続的な運行につなげることはメリットではないかと考えている。</p>
委員	<p>前回の審議会で、他の委員から削減だけではなくどこかで増便できないかという意見があった。</p> <p>市としては川越シャトルをどういう乗り物として考えているのか。</p> <p>交通弱者のための乗り物として、より乗りやすい、より利用が増えるような乗り物にしていきたいのか、それともお金がかかる事業として、できればなくしたいと考えているのか、その他の考えなどもあれば伺いたい。</p>
事務局	<p>現時点で方向性は決まっていない。</p> <p>減便した分を増便に回すことについては、市としても強く考えており、利用が多い路線はできる限り増便したいとは考えている。しかしながら、13路線を10台の車両で運行しているため、ダイヤが複雑である。1つの車両が複数の路線を運行しているため、1つの路線のみを増便できるかは、バス事業者と検討しなくてはならないが、やはり、利用が多い路線を増便したいという考えはある。</p>
委員	<p>OD調査はコロナ禍で行われた。コロナはいつかは収束する。また、原油高についてもいつかは下がるのではないかと感じる。このあたりを今決断すべきなのか疑問を感じる。</p> <p>減便する便の周辺住民、利用者にはどのように伝えるのか。削減する過程で議論をしている途中なので、それも含めて伝えられるのか、それとも決定事項を伝えるのか。</p> <p>私もここで利用している方の声を聞いたわけでもなく、実態を見たわけでもないため、ここで賛成をして減便することを我々が決めていいのか、疑問が残る。</p>
事務局	<p>減便についてはパブリックコメントをする予定はない。</p> <p>審議会での決定事項を伝えていくことを考えており、その方法としては、市の広報、SNS、公共施設へのポスター等の貼り出し、バス車内へのポスター掲示等、あらゆる手段を活用し伝えていくことを考えている。</p>

委員	<p>コロナの時期に、利用が少ないから減便するというのは反対。埼玉医大の便の減便が引かかるが、今お見舞いができない。この時間帯に乗るのはお見舞いに行く人だと思う。必要最小限でしか出かけられない。特別の事情がある時に減便はどうかと思う。</p>
事務局	<p>コロナの収束は誰も解らない状況であるため、今使っているかどうか、乗っているかどうかで判断させていただきたい。いずれ、コロナが終息し以前のように利用がされる、という見込みはあるが、そう考えていると利用が少ない、乗っていない状況で運行を続け、経費が嵩んでいくことにもつながる。このため、今利用があるかどうかで判断させていただきたい。</p>
委員	<p>シャトルバスを設置した当初の目的は、高齢化社会への対応と、誰もが利用しやすい交通体制の確立だったかと思う。</p> <p>今回の減便は、見方によっては手段を重んじるがために目的を変えても良いと言っているように取れる。</p> <p>今年 OD 調査を実施するにあたり、この便の利用者、または沿線の住民に利用が少ないから打ち切るという説明はしているのか。</p>
事務局	<p>利用者に対して告知などは行っていない。</p>
委員	<p>便数が少なかったり停留所が遠いなどの理由で今は利用していないが、いずれ改善されれば利用したいという潜在的な利用者はかなりいると思う。</p> <p>そういう人達、使おうと思っていた人達は相当なショックだと思う。おそらく市に対し、要望、陳情、苦情などが来ることも想定される。その対応は丁寧をお願いしたい。</p> <p>また、利用者が増えるような要素、条件を整えばまた復活するというような発言の用意をしたうえで対応して欲しい。</p>
議長（会長）	<p>川越シャトルの扱いは当初から議論があった。市にとって何が一番大事かという質問があったかと思うが、一番大事なのは鉄道と民間の路線バス。これは何としても維持しないとイケない。その前提のうえで、それでも不便な場所があるため川越シャトルが始まった。</p> <p>運行当初はサービスが良すぎて、市内をくまなく走っていた。片道 30 km のような路線もでき、税金をかけた割に乗って少なく、効果が薄かった。</p> <p>これまで減便や増便を繰り返してきたが、現在は減便した分をかわまるでカバーしようという流れとなっている。</p> <p>前回の審議会でも話したように、今回の見直しは 2 段階で行っていく。</p> <p>本格的な見直し、要するに今回委員の皆様からいただいた意見などは 2 段階目で、つまり路線の再編を視野に入れたような本格的な見直しが必要とのことで、同意をいただき議論を進めている。</p>

	<p>そのうえで、どう考えても乗っていないという便は、第1段階で見直しを行う。とは言え、昨年のOD調査のデータだけでは足りないということで、今回追加調査を行い、それで救われる便もある。目標である1便8人に遥かに満たないところは今回減便対象とする。ただそれについても、2段階目の本格的な見直しの時に、減便とするかは再度議論をすることだと認識している。</p> <p>これらを踏まえ、今回の見直しの是非について、この場でご承認いただけるものは承認いただかないと間に合わない。</p> <p>賛同頂けるか委員の皆様にお諮りしたい。</p> <p>委員 全ての人の足を確保する体制が必要。利用者、又はこれから利用しようとする方から要望、苦情などが来ると思うが、それに対する対応を丁寧に行っていただき、希望を閉ざすことのないような対応をしていただくことをお願いし、賛同したい。</p> <p>議長（会長） 第1段階の提案として、平日6便、土日、祝日4便の計10便を減便対象とし、令和5年4月からの運行に反映させることとしてご了承いただけるか。</p> <p>委員 反対したい。 実施するのであれば市民には丁寧に説明していただく必要は当然あるだろうと思うが、反対はさせていただく。ただ、多数決で進めていただいて構わない。</p> <p>委員 反対したい。 コロナが落ち着いたら再開しますというような考えがあれば良いが、現時点では反対したい。</p> <p>議長（会長） 反対2名により賛成多数ということで了承された。 反対された委員の御意見も踏まえて、第2段階の本格的な見直しの際には十分な対応をお願いしたい。</p>
--	---

事務局	<p>【議事2】 かわまるの利用促進キャンペーン及び利便性向上に向けた実証実験の実施について、事務局より資料1をもとに説明</p>
議長（会長）	<p>今回の資料からキャンペーンと実証実験は分けて考えていくこととなった。実証実験については、効果があると認められれば本格的な運行になるかと思う。 まず、運賃割引キャンペーンについて、何か意見あるか。</p>
委員	<p>昨今高齢者の交通事故が多い。被害者の6割が高齢者だが、加害者としても増えている。警察としては、高齢者に対して運転免許の返納を推奨している。ただ、免許を返納すると足が無くなるため、返納しないことのネックになっている。 免許返納者には証明書を出している。この証明書を持っている方に対しては、運賃割引キャンペーンにプラスして割引をしていただければ、免許返納者も増え、交通事故が減るのではないか。可能であれば検討をお願いしたい。</p>
事務局	<p>検討させていただきたい。</p>
委員	<p>割引キャンペーンにより登録者、利用者を増やすことは賛成である。しかしながら、家族割についてはどうなのか。 利益率の高い業界の割引方式を導入されるとタクシー業界は太刀打ちできない。 家族割が当たり前のように常態化されたキャンペーンとなつては困るため、家族割については反対をしたい。</p> <p>提案として、運賃割引キャンペーンは、通常運賃500円の半額の250円均一で実施するのは如何か。そうすれば、高齢者の方も50円の割引となり、利用が促進されるのではないか。 また、かわまるの運転手側からすると、本当に家族なのかを確認するのが困難。安全運行、またスムーズに乗り降りしてもらうためにも一人250円ということで実施していただけると、タクシー業界としてもありがたい。 利用促進に繋がるのではないか。</p>
委員	<p>非常に思い切った対応だと思う。周知、PRをするという意気込みを感じる。ただし、キャンペーンであれば知らなければ意味が無いため、周知には十分な期間を費やしてもらいたい。 キャンペーンをやった以上は住民は期待をする。2、3人と相乗りした</p>

	<p>場合の割引もキャンペーンの後にやってもらいたい。本格的な割引制度の導入についても検討してもらいたい。</p>
事務局	<p>PR 期間は十分に設けたいと考えている。あらゆる媒体を活用し積極的に PR していきたい。</p> <p>キャンペーン期間終了後の相乗り割引導入については、前回の審議会においても意見をいただいたものであり、キャンペーンの効果を検証したうえで、検討していきたい。</p>
議長（会長）	<p>あくまで割引キャンペーンの内容を議論するものであり、キャンペーンの成果を検証したうえでの割引制度の本格導入の話については、今回は控えていただきたい。今回はかわまるを宣伝するためのキャンペーンであると、前回の審議会で整理をさせていただいた。</p> <p>割引についてはタクシー業界にとっては非常に難しい問題。御理解いただきたいうえで、キャンペーンの割引の仕方について議論していただきたい。</p>
委員	<p>キャンペーンの実施については賛成ということを前提に伺いたい。</p> <p>利用促進ということで、あるべき姿に近づけたいということかと思うが、そもそも利用の促進をしたいメインターゲットは誰なのか伺いたい。</p>
事務局	<p>かわまるの利用者は8割以上が高齢者であり、若い世代の利用が少ない。この方々がどのような時に使うのかというと、平日の夕方から夜、土日などに使うことが考えられるため、キャンペーンを通じて若い世代の方々に使って欲しいと考えている。</p>
委員	<p>これまでの理解では、かわまるは交通空白地域に住む人、かつ交通の手段が無い人に使ってもらうというものであって、若い世代は自家用車が運転できるのであればそれで済む話である。その方々に使って欲しいというのはどういう考えなのか。</p>
事務局	<p>これまでの審議会にてかわまるの目的をはっきりさせてきたところである。ご意見のとおり、交通空白地域の方々が使いやすいというのが主な目的である。市民アンケートによればかわまるを知らない方、特に若い方が多数いることが判明した。まずこのような若い方々に知ってもらいたいというところからキャンペーンを打ち出したものである。</p>
委員	<p>必要な人に必要な情報が伝えられれば良いのであって、若い世代が必要が無いのを知る必要はない。それを言うと、究極的には運行している地域の方全員に登録をしてもらい、使いたい時に行きたい場所にいつでも行ける魔法の道具になってしまう。民間の事業者からしたらえらい話である。逆に言えば、現在、市中心部を走らせていない理由と整合が取れなくなる。</p>

	<p>そこをもっと整理して欲しい。誰に促進すべきか、誰に知ってもらうべきか、サービス過多になってしまう。本来のかわまるの意味から逸脱してしまうことを懸念している。</p> <p>利用促進するということは、広く誰にでも使ってもらうものではないはず。必要な人に対して必要なサービスがしっかり提供されることを目指して欲しい。便利な場所に住んでいる人がかわまるを使っているがゆえに、本来かわまるしか無い人が使えなくなってしまうということも考えられる。総合的に考えていただきたい。</p>
委員	<p>家族割の運賃設定について、「案4」だと5人以上乗った場合、1人60円になってしまう。これはタクシーだけではなくバス業界も大変なのではないか。</p> <p>キャンペーンをやると、次のキャンペーンを求める声も出てくる。常態化するのには本当に怖い。やはり一人当たりいくらという運賃設定にしてもらいたい。そこで働くタクシーのことを考え、皆さんに賛同してもらいたい。</p>
事務局	<p>キャンペーンとして実施するためにインパクトがあり、今後かわまるを利用してみたいと思えるような運賃設定にしたいと考えている。</p> <p>しかしながら、キャンペーン運賃については、前回審議会でもご説明したとおり、公共交通事業者様の意見を十分に考慮しながら進めることに決まっているため、委員の方々の意見を踏まえ、この場で決めさせていただきたい。</p> <p>キャンペーンの目的、ターゲットについては、改めて考えていきたいが、これまで考えていたのは若い方々の利用を増やすことを目的としていたため、一人当たりの運賃が500円から半額の250円になる。また、高齢者も300円から250円になるため、利用しやすい環境が確保できるのではないかと考えられる。</p>
議長（会長）	<p>一人250円という案でも市としては良いということか。</p> <p>先ほどの委員からの意見についてで言えば、これまで利用がなかった高齢者も使いやすくなるということかと思う。</p>
委員	<p>登録はしたけれど使っていない高齢者はたくさんいる。使ってみて、使いやすければその後も使ってくれると思う。キャンペーン期間中だけ高齢者を100円とするのはどうか。</p>
議長（会長）	<p>提案だが、家族割は行わず、一人250円のキャンペーン運賃とする。ただし、高齢者についてはもう少し安くできるのではないかとの意見もあったため、市とタクシー業界で相談してもらいたい。難しいようであれば、一人250円の案で進めてもらいたい。</p>

<p>委員一同</p>	<p>皆様ご了承いただけるか。</p> <p>賛同。</p>
<p>議長（会長）</p>	<p>続いて、区域の乗り継ぎ運行について、何か意見あるか。</p>
<p>委員</p>	<p>点を結ぶ移動ではなく、面で移動する仕事は是非タクシー業界にお任せいただきたい。既存の公共交通機関がこれを担っている。</p> <p>実証実験については消極的にならざるを得ない。運賃設定については、市が実施した意向調査にて、乗継割増として 2,000 円と記入させていただいた。</p> <p>資料 21 頁にあるとおり、霞ヶ関駅から埼玉医科大学総合医療センターへ行く場合、実証実験では 600 円だがタクシーでは 4,000 円はかかる。</p> <p>安くて市民の方にとってはとても良いことだが、4,000 円かかるところを 600 円で行けてしまうのはどうなのか。</p> <p>しかしながら、値段を安くしたり高くしたりすると実証実験の検証が難しいということも十分理解はできる。</p> <p>反対という立場ではあるが、実証実験の結果も少し見てみたいという気持ちもある。</p> <p>先の話になってしまうが、仮に本格運行となった場合には、運賃割増を設定していただきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>資料では、例として、新河岸駅から埼玉医科大学総合医療センターへの移動となっているが、地区 2 内の下赤坂、福原方面などからも共通乗降場へ行くことはできるのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そのとおりである。</p>
<p>委員</p>	<p>市民の希望としては病院に行きたい。今回の実証実験の対象とはしないと書かれているが、実験の結果が出たうえで、例えば、今後直接病院へ行けるようになるのか伺いたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>1 台の車両で地区をまたいで運行するような直接乗り入れは考えていない。</p>
<p>委員</p>	<p>では、実際に運行することとなった場合、実証実験のような共通乗降場が設置されるということか。実証実験の結果によって、更に乗りやすくなるということが起こるのか確認したい。</p>

事務局	<p>今回の実証実験は、乗り継いで隣の地区に行くということを考えているため、まずは実証実験を行い検証をしたい。</p> <p>検証の結果、乗り継がないで直接乗り入れが必要だという議論になれば、そのような実験をまず行うことも考えられなくはない。</p> <p>現時点では直接乗り入れは考えていない。</p>
委員	<p>検証内容を記載いただいているが、実際に利用した方にアンケートを行ってはどうか。こういった方がどういう目的で使ったか。</p>
議長（会長）	<p>委員から配慮いただき、まずは実証実験は実施する。ただ、その場合、タクシーやバスへの影響も検証項目の一つとして欲しい。</p> <p>実証実験の内容がそのまま本格運行するのではないということを前提とし、実証実験を行う。</p> <p>直接乗り入れは、鉄道、バス、タクシーへの影響が甚大ではないため、そこを一步踏み出すにはかなりの議論が必要になる。今回は、その手前の段階である乗り継ぎでの実証実験かと思う。</p> <p>よって、この提案内容をご承認いただき、きちんとプラス、マイナスを検証してほしい。</p>
委員	<p>先日、夏場の猛暑日にファミリーマート前でうずくまっている高齢者がおり、10分後にかわまるが来た。実証実験を行ったことによる影響が心配。実験といっても車両数は変わらず動きながらの実験のため、それによって利用される方に支障が出ないようにしてもらいたい。</p>
議長（会長）	<p>実証実験としてはこの内容で進めるということによろしいか。</p>
委員一同	<p>賛同。</p>
議長（会長）	<p>事務局から何かあるか。</p>
事務局	<p>川越シャトルとかわまるの流れについては、次回以降も議論を続けていくこととなる。従って、本来の流れからすれば、現在の諮問に対して、完全に議論が終了した後に、会長が市長に答申を行い、それを受けて市がその内容を実施していくこととなると考えられる。</p> <p>しかしながら、本日決定した事項を、最終的な答申を待たずにすぐに実行できるようにするため、審議会の議論は今後も進めながら、この時点で「第一次答申」をいただきたいが、如何か。</p>
議長（会長）	<p>何か意見あるか。</p>
委員一同	<p>意見なし。</p>

議長（会長）	<p>それでは、本日決定した「川越シャトル」や「かわまる」の改善に関する事項を「第一次答申」として市長に答申することとし、答申書の内容については、私に一任いただき、決定した後は皆様にご報告することによろしいか。</p>
委員一同	<p>賛同。</p>
事務局	<p>5 その他</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>① 川越シャトル市制施行100周年記念ラッピングの二次選考について、車体にラッピングする41作品を委員宛て、送付させていただいた。作品の配置位置、全体の配色やバランスなどを現在検討中であり、9月中旬に運行できるよう準備を進めている。</p> <p>② 川越シャトルのバス停追加の要望について、以下のとおり報告を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 34系統 扇河岸地内「砂弁天池」・「岸町南」バス停間 <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年4月、地元自治会から要望書の提出があり、現地調査等を実施し、検討中である。 ・候補地の多くが公道や私道と交差していて、国土交通省が定める「いわゆる危険バス停」に該当してしまう。 ・道路の幅員が狭く、バス乗降客や歩行者の安全確保が難しい状況である。 ○ 40系統 古谷上地内「川越運動公園」・「古谷保育園」バス停間 <ul style="list-style-type: none"> ・川越聖地霊園管理組合から要望書の提出があり、現地調査等を実施し、検討中である。 ・霊園敷地内にはバスベイが整備され、そこを共用することで安全性は確保できると考えられる。 ・通常期の土日祝日、8月の盆や春秋彼岸時には、川越駅東口から霊園までの無料送迎バスが運行されている。 ・候補地の近隣に住宅はないが、約300m離れた場所に10世帯ほどの住宅が見られる。 <p>③ 次回の審議会開催予定日 令和4年10月26日（水） 午前10時から。</p>
事務局	<p>(2) 次回審議会の開催方式について</p> <p>次回の審議会では、川越シャトルに関する審議が路線の見直し等に入る。当議題については様々な利害関係が含まれていることから、委員の方々が傍聴人の目を気にして、発言しづらくなるといったことが</p>

	<p>考えられる。このため、忌憚のない発言をしていただくため、当議題については非公開として実施した方が望ましいのではないかと考えている。</p> <p>また、「川越市附属機関等の会議の公開に関する実施基準」第2条第3号において、「当該会議を公開することにより、公正かつ円滑な審議に著しい支障が生じ、会議の目的が達成できないと認められる場合については、非公開とできる」と規定されていることを踏まえ、委員の皆様にお諮りしたい。</p>
議長（会長）	非公開が良いと考えるが如何か。
委員一同	賛同。
議長（会長）	<p>それでは、次回以降の会議で川越シャトルの路線の見直し等を議題とする場合は、公正かつ円滑な審議に著しい支障が生じ、会議の目的が達成できないと認められるため、非公開で実施することとする。</p> <p>かわまるの改善を同時に議題とする場合はどのように考えるか。</p>
事務局	<p>かわまるの改善についての議題は公開で実施すべきと考えるため、最初の議題として公開で実施し、それが終了した後は、川越シャトルの路線の見直し等に関する議題を非公開で実施する方法で考えている。</p>
	6 閉会