

川越駅西口周辺のバス事情について

朝川越駅西口に行きますと通学の子供たちが駅構内に集まり、先生に引率されて、みんなでスクールバスの乗降場まで歩いていく姿を目にします。

私が「おはよう、行ってらっしゃい」と言うと、元気に「おはようございます、行ってきます」と返してくれる姿に心が温まります。

一方で最近、先日の大津市で保育園児の列に車が突っ込み、園児が亡くなられた事故や登戸の無差別殺傷事件、高齢者の事故などの痛ましいニュースを見ると、歩道上で多くの児童生徒や会社員の方々がバスに乗るために並んでいることに不安も感じます。

そして現在朝の川越駅西口周辺は、多くの路線バスや送迎バス、観光バスが入り乱れ、多くの通学の児童生徒や通勤の会社員などで混雑しており、バスの横をギリギリで通る車や、横断歩道のない場所を横断する歩行者が車と接触しそうになったりと、ヒヤっとする危険な場面も見かけます。

西口市有地利活用事業により送迎バスの仮設バス乗降場が使用できなくなり、乗降場が道路上になったことで、人や車の導線が複雑になり、以前にも増して混雑し、危険な場面が多くなったように感じております。

また最近、お子様が川越駅西口から送迎バスに乗って小学校に通っている方々と話をする機会がありました。

その内容は、来春、西口市有地利活用事業完成後にバス乗降場が使えなくなってしまうといった話を学校内で聞き、子供たちの通学について、今後どうなるのか、乗降場が無くなってしまうのか、あったとしても遠くなってしまうなど、子供たちの安全はどうなるのか、とても心配していました。

川越市都市・地域総合交通戦略では、その目的の中で、

「都市計画道路の計画的な整備、鉄道や路線バスの利便性が高くない地域等における交通手段の確保、川越駅をはじめとした駅周辺における送迎バス等の増加への対応、東京2020オリンピック・パラリンピックで市内が開催地となるゴルフ競技の選手や観客の輸送等への対応等が求められている。」と書かれております。

また人の移動が分かるパーソントリップ調査によれば、通勤通学では、市内以外からは特に東上線沿線の坂戸市、東松山市、ふじみ野市、鶴ヶ島などから中心市街地に人が集まってきていることが分かり、川越駅に集中しているだろうと推察されます。

そして交通戦略の基本目標を「市民が暮らしやすく、訪れる人を魅了する川越のまちの活動を支える交通の実現」とし、方向性のひとつとして、都心核の特性に応じた移動環境の確保

と掲げております。

更にそのための施策の中では、川越駅周辺において、駅前広場、都市計画道路等及び送迎バス等の乗降場所を整備し、交通結節機能等の充実と交通円滑化を図る、とあります。

川越に訪れる人とは、観光の方だけではなく通勤通学の方もそうであり、安全安心快適な環境を作っていく必要があると考えております。

そうした背景を踏まえまして質問を行ってまいります。

【1回目】

まず1回目の1点目としまして、

★もともと川越駅西口市有地にありました仮設バス乗降場を設置した経緯をお伺いします。併せてバス便数の変化もお伺いします。

A：まず、川越駅西口の市有地に送迎バスの仮設乗降場を設置した経緯でございます。

送迎バスの一部は、バス事業者間で調整を行い、川越駅西口駅前広場内で乗降を行っていましたが、平成24年度に川越駅西口駅前広場の改修を行うにあたり、駅前広場内で工事ヤードを確保しながら、路線バス乗降場を配置する必要があったため、平成24年4月から、川越駅西口の市有地を利用して送迎バスの仮設乗降場を設置したものでございます。

次に、送迎バスの便数変化でございます。

平成24年4月当初の運行便数は、平日の1日で約480便でございましたが、平成31年4月の運行便数は平日の1日で約550便と約70便増加しております。

2点目としまして、

★川越駅西口周辺の路線バス、送迎バス等の現在の状況、をお伺いします。

A：川越駅西口周辺の路線バスや送迎バス等の状況についてでございます。

川越駅西口周辺におきましては、バスの発着が多く行われており、路線バス、送迎バス、観光バスなどが運行しております。

路線バスにつきましては、駅前広場の8つの乗降場を使用して、西武バスの路線をはじめ、イーグルバスの小江戸巡回バス、川越シャトルが運行しており、平日に1日約600便が発着しております。

送迎バスにつきましては、川越駅西口周辺で企業や学校など送迎バスを運行する業者と観光バスを運行する事業者で「川越送迎バス協議会」を組織しており、都市計画道路川越駅南大塚線や川越所沢線の7つの乗降場を使用して、平日に1日平均約550便が発着しております。

内訳としましては、平日に市内学校4校で約160便、市外学校10校で約110便、市内企業22社で約190便、市外企業16社で約90便でございます。

なお、この他にも、川越駅西口周辺では、川越送迎バス協議会に未加入の観光バスなどが発着している状況も確認しています。

3 点目としまして、

★送迎バスの全体やピーク時のバス利用者数はどれくらいなのか？お伺いします。

A：送迎バスの利用者数でございます。

送迎バスの利用者数は、川越送迎バス協議会の時刻表の便数や大型バス、マイクロバスなどの車種などからの推定で、平日の1日で10000人～13000人です。

また、想定されるピーク時の人数としては、7時台が約2700人、8時台が約1500人となっております。

現在送迎バスにつきましては、川越送迎バス協議会が主体となって、その運行を管理しているものと理解しておりますが、4 点目としまして、

★川越送迎バス協議会の会員数と利用している学校や企業などのユーザー数はどのくらいなのか？お伺いします

A：川越送迎バス協議会の会員数などでございます。

川越送迎バス協議会の会員につきましては、送迎バスを運行している事業者36社と観光バスを運行している事業者18社の合計54社です。これら54社の運行する送迎バスを利用しているユーザーとしましては、52の企業や学校などがございます。

5 点目としまして、

★送迎バスの発着が多い企業や学校はどれくらいの便数なのか？お伺いします。

A：送迎バスの本数が多い企業や学校についてでございます。

川越送迎バス協議会が作成しました平成31年4月の時刻表によりますと、平日に便数の多い方から、市内の学校が1日77便、68便と続き、次に市外の学校が56便、次いで企業の協同組合が35便となっております。

ウエスタ川越前などに行きますと、普段見かけないようなバスが駐停車しており、おそらくイレギュラーな観光や視察等のバスであると思います。

6 点目としまして、

★バス協議会に加盟していない観光、通勤、通学などの送迎バスはどの程度発着しているのか？また、どこで発着しているのか？お伺いします。

A：川越送迎バス協議会に加入していない送迎バスについて、でございます。

川越送迎バス協議会に加入していない送迎バスにつきましては、その全体を把握できている状況ではございません。

しかしながら、昨年行った実態調査の結果では、朝7時から9時までの2時間の間に乗降又は駐車しているバスが、昨年2月には12台、10月には14台を確認しております。

発着場所につきましては、ウエスタ川越西側の川越駅南大塚線や、市道1515号線など駅に近い細街路でございます。

現在、駅前ロータリー7番乗り場から全国各地に向けて、また各地から高速バスが定期的に発着しております。

圏央道の開通以降、その目的地や発着便数も近年多くなっていると考えております。

川越市都市・地域総合交通戦力では、関越自動車道及び圏央道からのアクセスの良さを活かし、高速バスの充実を図ります、ともありますが、7点目としまして、

★高速バスの現在の発着状況と便数の推移、をお伺いしまして1回目とします。

A：令和元年6月1日現在において、高速バス乗り場に、1日に発着する高速バスの便数は、季節便を含めまして約70便となっております。

なお、平成26年3月に川越駅西口駅前広場が改修された際における高速バス乗り場の発着便数は、約60便でございましたので、単純計算で10便増えております。

【2回目】

市有地にあった仮設バス乗降場は、平成24年の西口駅前広場改修の際に、路線バスの乗降場の確保の必要があったために、送迎バスの仮設乗降場として整備し、送迎バスの台数は7年前の設置当初の平日1日約480便から約550便に増加したと理解しました。

そして現在の路線バス、送迎バス等の状況は、平日1日路線バスで約600便、送迎バスで約550便が発着しており、合わせて約1100便以上の発着があるということ、送迎バスの利用者数は7時台の約2700人、8時台の約1500人をピークとして平日1日約10000人～13000人というご答弁でした。

送迎バスが増加した原因が、学校や企業が増えたからなのか、仮設乗降場が整備されたために、それまで路上で乗降していた事業者が使用するようになったのかは不明ですが、平日1日550便もの送迎バス、10000人以上の利用者が全て路上に出てきたことは周辺に対して大きな影響があるのではないのでしょうか。

川越送迎バス協議会の会員数は54社、うちユーザーは52社であり、1日の便数が多いのは、市内の学校で1日77便、同じく市内学校の68便、次いで市外の学校の56便と非常に多くの送迎バスが発着しているとのことご答弁でした。

一番便数が多い市内学校では単純に割っても朝だけで約40便ものバスが発着、それが7時～9時の2時間に集中すると考えれば三分に1便は発着していることとなり、送迎バスは、もはやなくてはならないものだと感じます。

また川越送迎バス協議会に加盟していないバスは、実態調査の結果では、朝7時から9時までの2時間の間に、昨年2月には12台、10月には14台確認されており、発着場所については、ウエスタ川越西側の川越駅南大塚線や、市道1515号線など駅に近い細街路で行われているとのことご答弁でした。

台数自体は決して多くはないものの、決められた場所以外の路上でバスが駐停車し、乗降することで周辺の交通に少なからず影響を与えているものと考えられます。

そうしたバスが停車しようとした場所に乗用車が止まっていて停められず、徐行して停車場所を探しているのを実際に何度も見かけております。

このように時々川越駅を利用する私がバスの多さや混雑、危険性を感じるのですから、近隣住民の方や毎日西口を使う方、関係者などからは、これまで色々なご意見を頂いていることかと思えます。

そこで2回目の1点目としまして、

★川越送迎バス協議会や利用している学校や企業などのユーザーの声にはどのようなものがあるのか？お伺いします。

A：川越送迎バス協議会や学校、企業などからの声についてでございます。

川越送迎バス協議会からは、平成28年11月に要望書が提出され、その中では、後続車の影響や安全面から切り込みを入れるバスベイの設置を求められております。

また路上待機を無くし、時刻表通りの適切な運行を行うためにバスの待機場所の確保についても求められております。

また、送迎バスを利用している学校や企業からは、「学校が駅から離れているので生徒の安全面を考えると送迎バスが必要である」、「川越駅は、東武東上線とJRが乗り入れるターミナル駅で利便性が高く、他の駅への振り分けなどは難しい」、「安全に乗降できる乗降場が欲しい」、などの意見をいただいているところでございます。

2点目としまして、

★市有地内のバス乗降場が、現在の場所に移ったことに対して近隣住民からの声には、どのようなものがあるのか？お伺いします。

A：バス乗降場が市有地から移ったことに対しての近隣住民からの声についてでございます。

乗降場が移った当初は、「乗降場ではないところにバスの待機車両が駐車していて、自転車や歩行者との錯綜が危険である」、「送迎バス利用者が横断歩道のない場所を乱横断して危険である」、「送迎バス利用者が広がって歩いており、一般歩行者は支障になっている」などのご意見をいただいたため、市からそうした声を、川越送迎バス協議会に申し入れた結果、現在は改善が進んでおります。また、その他、「バスの排気ガスが気になる」や、「川越駅の東口に送迎バスは少なく、西口が肩代わりしている」などのご意見もいただいております。

現在の道路上の送迎バス乗降場につきましても、西口市有地利活用事業完成までの暫定的なものであると認識しております。

今後完成後に、私の知人の方々が心配していたように、現在の乗降場が、もし使用できなくなるようなことがあれば通学通勤の児童生徒や会社員にとって非常に大きな問題だと危惧しております。

3点目としまして、

★川越駅西口市有地利活用事業完成後は、送迎バスの乗降場はどのようなになるのか？

また、現在の送迎バスの乗降場が利用できなくなることはあるのか？お伺いします。

A：市有地利活用事業完成後の送迎バス乗降場がどうなるかと現在の乗降場が利用できなくなるのかについてでございます。

川越駅南大塚線の1箇所及び川越所沢線の3箇所の乗降場につきましては、市有地利活用事業の建設工事中の暫定として運用しております。

あくまで暫定であるため、市有地の建設工事終了後は、これら暫定の4つの乗降場については変更したいと考えております。具体的には、市有地前の川越駅南大塚線に切

り込む形で三箇所乗降場を設置できるよう、関係機関と協議を進めているところでございますので、これら三箇所の乗降場を使う形にしたいと考えております。

また、他の場所につきましても、関係部署と協議しながら検討を進めており、現在の乗降場の数が、市有地の工事終了後、使用できなくなるわけではございません。

現在でも多くの送迎バス、観光バスなどが運行しているわけでありますが、さらに今後のバスの増加要因として西口市有地ホテル完成後の団体宿泊客の観光バス、そして増形地区の産業団地が整備され企業が入ることで、更に増形産業団地への送迎バスが増加するのではないかと懸念しております。

そこで4点目としまして、

★西口市有地ホテル完成後の宿泊観光バス、及び増形産業団地完成後の送迎バス等の動向についての見通し、をお伺いします。

A：市有地ホテル宿泊客のバス利用の動向についてでございます。

ホテル宿泊客が利用すると考えられるバスとしましては、市外から来る団体客の貸し切りバスがございます。市有地には大型バスの駐車場は予定されておりませんので、施設前での乗降が想定されますが、現在のところ市有地利活用事業者及びホテル事業者からは、具体的な計画は示されておりません。

また、増形産業団地につきましては、まだ立地する企業が見込めていないことから送迎バスについても未定でございます。

高速バスについては、今年6月1日現在において、駅前広場の高速バス乗り場に、1日に発着する高速バスの便数は、季節便を含めまして約70便となっており、5年目の平成26年と比較すると約10便増加しているとのことご答弁でした。

駅前の7番乗り場だけで1日70便というところそろそろ許容量オーバーではないかとも思います。

5点目としまして、

★川越駅西口の高速バスは、現状のバス乗り場で今後どこまで対応できると考えているのか、をお伺いしまして2回目とします。

A：運行当日の道路事情によりまして、高速バス乗り場に到着する便が予定時刻より早く、もしくは、遅くなることで、一時的に川越駅西口を発着する便と数台が重なってしまう事例が見られます。

しかしながら、1日全体で見ますと余裕がある時間帯が多い状況であり、さらには、先ほどご答弁したとおり、5年間の増加便数が10便であったことなどを考慮しますと、西口の高速バス乗り場が直ちに飽和してしまうことは考えにくい状況であると思われます。

【3回目】

学校や企業からの声としましては、後続車の影響や安全面から切り込みを入れるバスベイの設置や路上待機を無くし、時刻表通りの適切な運行を行うためにバスの待機場所の確保などの要望があるとのことご答弁でした。

また近隣住民からの声としては、改善が進んでいるとのことですが、乗降場ではないところにバスの待機車両が駐車していて、自転車や歩行者との錯綜が危険、バス利用者が乱横断して危険、送迎バス利用者が広がって歩いており、一般歩行者の支障になっている、などの声があるとのことご答弁でした。

いずれも安全面などからしっかりとしたバス乗降場の整備を求めるものであり、現状を良くし、とするものではないと思います。

西口市有地利活用事業完成後については、現在の暫定乗降場4箇所のうち3箇所については、市有地前の川越駅南大塚線に切り込む形で三箇所乗降場を設置できるよう、関係機関と協議を進めているということ、また他の場所につきましても、関係部署と協議しながら検討を進めており、現在の乗降場の数が、市有地の工事終了後、使用できなくなるわけでない、とのことご答弁でした。

工事終了後使用できなくなるわけではないとのことですが、現在でも西口周辺の朝は路線バス、送迎バス合わせて1100便以上が集中し、1000人以上が利用している状況です。

加えて、今後もし送迎バスの乗降場がなくなってしまうようなことがあれば、利用者の安全面だけでなく、利便性そして、近隣へ迷惑を危惧しておりますので、少なくとも現在の送迎バスの居場所がなくなることをないようにお願いします。

この点は申し上げておきます。

高速バスについては、待機や遅延により一時的に混雑する場面があるものの、直ちに飽和してしまうことは考えにくい状況であると理解しました。

しかし市有地利活用事業ホテル完成後の大型観光バスについては、駐車場はなく、市有地前での乗降を想定してはいるものの、事業者からの具体的な計画は示されておらず、増形産業団地完成後の送迎バス等については、未定であるとのことご答弁でした。

総合交通戦略において、駅周辺における送迎バス等の増加への対応とうたっている以上、ともに完成して状況を見てから対策を協議するのではなく、人が集まる以上、そうした点を見通して先手先手で手を打っていくことが必要ではないでしょうか。

今後は、ホテル開業や増形産業団地が整備されるなど、観光バス・送迎バス等がますます増加することは、容易に予想されます。

冒頭にも申し上げましたが、訪れる人とは観光客だけではなく、市外からの通勤通学の方も訪れる人であって、仮に市外から川越に来て、市外の学校企業に通う方も訪れる人であると

考え、安全安心快適な環境を作っていくことは、川越の魅力を高めることになるのではないのでしょうか。

そこで最後の質問としまして、

●今後川越駅西口周辺の送迎バスについて中長期的な視点で対策を講じるべきと考えますが、市の考え、をお伺いしまして私の一般質問とします。

A：送迎バスにつきましては、誰でも自由に乗れる路線バスと異なり、送迎バスは、特定の企業の従業員、学校の児童・生徒として自らのサービスの一環として、運行されているものであることから、本来は、送迎バス事業者が、自らの乗降場の確保など送迎バスの運行を行っていただくべきであると考えております。

しかしながら、自家用車の利用からバスに乗り換えることにより道路交通量の削減が図られ、また、同一場所へ大量の輸送が行えることから交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減などが見込まれることから、市といたしましては、現在の西口におけるバス乗降場の利用を含め、川越送迎バス協議会とバス乗降場のあり方について引き続き協議を行ってまいりたいと考えます。