



平成29年 1月30日

所沢市長 藤本 正人 様

所沢市地域公共交通会議  
会 長 尾崎 晴男

所沢市における地域公共交通の方向性について（答申）

平成27年8月6日付け所企第40号にて諮問がありました、このことにつ  
きまして、別紙のとおり答申します。

別 紙

所沢市における地域公共交通の方向性について

答 申

所沢市地域公共交通会議

## はじめに

昨今、地域公共交通を取り巻く環境は、地方部を中心に、自家用車の普及、少子化や就労世代の減少などに伴う輸送人員の減少、さらには、超高齢社会の進展や運転免許自主返納者の増加等により、とりわけ高齢者の移動手段の確保がより一層必要となり、その対応については大変厳しい状況となっています。

こうした状況下において、所沢市地域公共交通会議は、藤本正人市長から「所沢市における地域公共交通の方向性」についての諮問を受けました。

この諮問に対し、本会議では、所沢市内における地域公共交通の現状分析や、路線バス、市内循環バス「ところバス」(以下「ところバス」という。) タクシー等の課題整理を行い、市民生活の実情やニーズに即した地域公共交通のあり方について会議を重ねた結果につきまして、ここに答申するものです。

所沢市地域公共交通会議  
会 長 尾崎 晴男



# 目 次

定義	1
1. 所沢市における地域公共交通の現状	2
(1) 市内のバスの現状	
(2) 市内のタクシーの現状	
(3) 市内の鉄道の現状	
2. 所沢市における地域公共交通を取り巻く課題	3
(1) 民間交通事業における課題	
(2) ところバスの課題	
(3) 社会的な背景	
3. 所沢市の地域公共交通の方向性	4
(1) 所沢市の地域公共交通の方向性	
(2) 持続可能な地域公共交通の確立へ向けて	
4. 具体的な取り組みに関する提言〔短期・継続的〕	6
(1) ところバス等の利用向上策の実施	
(2) 地域や利用者のニーズ調査の実施	
(3) 市の庁内組織の連携	
5. 具体的な取り組みに関する提言〔中長期的〕	7
(1) ところバスの抜本的改革に向けた取り組み	
(2) 新しい交通手段(形態)の導入に向けた取り組み	
(3) ところバスの抜本的改革、新しい交通手段(形態)の導入に向けた 取り組みを行っていくうえでの共通認識事項	
(4) 地域住民との協働に向けた取り組み	
(5) 市内鉄道駅間等のアクセス向上へ向けた取り組み	
(6) 隣接自治体との連携に向けた取り組み	

## 【資料】

諮問書

所沢市地域公共交通会議協議経過

所沢市地域公共交通会議委員名簿

所沢市地域公共交通会議条例

## 【 定義 】

「地域公共交通」・・・「地域公共交通」とは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定義されており、バスやタクシー、鉄道、路面電車、モノレール、フェリー等あらゆる交通機関を指します。

このことから、現時点で所沢市内における地域公共交通は、鉄道（西武鉄道・JR）、路線バス（西武バス）、ところバス、タクシーと言えます。

「地域公共交通会議」・・・「地域公共交通会議」は、道路運送法施行規則により「地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業等に関する協議を行うために地方自治体が主宰する会議」と位置づけがされています。

地域公共交通会議の役割は、大きく2つとなります。1つめは道路運送法の特例により、当会議で協議されたバス路線等の運賃・料金や地域の実情に即した乗合旅客運送の態様について、国土交通省への許認可手続きが簡略化される点です。所沢市地域公共交通会議におきましても、「こどもと福祉の未来館（平成29年1月開館）」へのところバスの乗り入れについて協議を行いました。

2つめは、地域公共交通の関係主体が一同に会して協議を行える場であることから、地域公共交通全般についての幅広い議論が可能となり、関係者の合意形成が図れる点です。

今回は、主に後者の役割のもと、所沢市の地域公共交通、とりわけ市民に最も身近な交通手段であるバスやタクシーを中心に、その方向性について協議を重ねてきたものです。

# 1 . 所沢市における地域公共交通の現状

## ( 1 ) 市内のバスの現状

市内で路線バスを運行するバス事業者は、西武バス株式会社のみとなっています。平成28年11月1日現在、37系統の路線バスが、市内の各鉄道駅を起点として、主に市内の各団地や住宅密集地を經由して、市外の鉄道駅などへ運行しており、1日平均31,475人が利用しています(平成27年実績)。

また、鉄道駅から遠く、路線バスも運行していない地域を補完する目的で、市内全域を対象としてところバスが4路線6コース運行しており、1日平均1,086人が利用しています(平成27年度実績)。ところバスは市と西武バス株式会社との運行協定に基づき、西武バス株式会社が運行し、市が運行補償料(運行経費から運行収入を差し引いた差額分)を負担しています。

## ( 2 ) 市内のタクシーの現状

平成28年11月1日現在、市内に本社または営業所を構えるタクシー事業者が11社あり、総車両数は259台で市内7駅(所沢駅、西所沢駅、小手指駅、狭山ヶ丘駅、航空公園駅、新所沢駅、東所沢駅)に入構しています。

なお、稼働率は約75~80%となっています。

## ( 3 ) 市内の鉄道の現状

市の東西を西武池袋線、南北を西武新宿線、東部をJR武蔵野線、その他西武狭山線と西武山口線が運行し、鉄道駅は11駅(秋津駅、所沢駅、西所沢駅、小手指駅、狭山ヶ丘駅、航空公園駅、新所沢駅、下山口駅、西武球場前駅、遊園地西駅、東所沢駅)あり、1日平均410,559人が利用しています(平成27年度実績)。

このような状況から、所沢市における地域公共交通は、比較的至便であると言えます。

## 2. 所沢市における地域公共交通を取り巻く課題

### (1) 民間交通事業における課題

西武バス株式会社が運行する市内における路線バスの輸送人員は、平成27年は金額式定期券の導入効果等により大幅に伸びたものの、ここ10年間は軒並み減少傾向が続いていました。また、鉄道駅と各団地や住宅密集地を結ぶ主要路線でも、一部で、就労世代の減少や少子化に伴う通勤利用者や通学利用者の減少等により、輸送人員が減少したことで減便せざるを得ない状況が見られ、総じて厳しい状況にあります。

一方で、タクシー事業については、景気の停滞や燃料費の高騰、規制緩和等の影響による厳しい経営環境や運転手不足に加え、利用者の減少傾向が全国的な問題となっていますが、市内のタクシー事業についても、同様の傾向にあり、大変厳しい状況にあります。

### (2) ところバスの課題

ところバスは平成10年度より、「交通不便地域の解消」「高齢者・障害者等の交通弱者対策」「公共施設利用の利便性向上」の3つの目的のもとに運行しており、平成25年度のコースの見直し以降、輸送人員、運賃収入ともに上昇を続けていることから、事業全体で見れば、市民の足として一定の役割は果たしていると言えます。

しかしながら、「便数が少ない」「目的地までの所要時間が長い(コースの長大化)」という点で利便性に課題があるとともに、年間1億円を超える運行補償料についても、福祉政策的な側面や地域公共交通の果たす“目には見えにくい”社会的価値を踏まえると費用対効果や採算性を一概に評価できないものの、平成25年度に交通不便地域の高齢者を対象に実施したアンケート調査(以下「アンケート調査」という。)において、ところバスを「よく利用している」「たまに利用している」と回答した人が約15%に留まっていること、また、ところバスの運行が「今のままでよい」と回答した人が4.8%という結果から、市民の移動実態や交通ニーズ、さらには運行補償料の負担金額に見合ったサービスが提供できているとは言い難い状況にあると言えます。

### (3) 社会的な背景

所沢市における総人口に占める65歳以上の人口の割合は徐々に増加しており、平成28年3月に策定されました「所沢市人口ビジョン」によると、2020年には27%、2050年には36%になると予想されています。さらに、所沢警察署における所沢市民の運転免許自主返納者も増加傾向にあることから、超高齢社会への対応が望まれます。一方、市の財政も社会情勢の変化により、市税の増収が見込まれない中、歳出は社会保障経費をはじめとし、増大する傾向にあるため、依然として厳しい財政状況にあると言えます。

### 3. 所沢市の地域公共交通の方向性

#### ・・・持続可能な地域公共交通の確立へ向けて・・・

##### (1) 所沢市の地域公共交通の方向性

現在、所沢市の地域公共交通の現状として、喫緊の課題は見受けられません  
が、将来的には、民間交通事業を取り巻く環境が厳しい状況の中で、さらなる  
超高齢社会の進展に伴い、地域公共交通へのニーズが高まることが見込まれ、  
地域公共交通の確保・維持は市民生活に欠かせない重要な要素になるものと予  
測されます。今後は、真に市民生活に根付いた持続可能な地域公共交通の確立  
に向けた取り組みを行っていく必要があります。

##### (2) 持続可能な地域公共交通の確立へ向けて

持続可能な地域公共交通の確立へ向けては、以下の3つの視点が重要となり  
ます。

###### 市が主体となった取り組み

地域公共交通の確保・維持については、従来までは、民間交通事業者任せ  
の側面がありましたが、交通政策基本法の制定や地域公共交通の活性化及び  
再生に関する法律の改正等により、国や地方自治体が主体となって取り組む  
べき責務が明記されました。

このことから、今後は市が中心的な立場となり、民間交通事業者のノウハウ  
を活用し、連携を図りながら所沢市の将来を見据えて、さまざまな施策に取り  
組む必要があります。

###### 地域の実情やニーズを考慮した地域内完結型を目指す

市民の身近な移動手段を支える持続可能な地域公共交通を確立するため  
には、地域の実情やニーズを考慮したサービスが欠かせません。日常の生活圈、  
渋滞の発生頻度や幅員の広狭といった道路事情など、市民生活を取り巻く環境  
は地域によって異なります。また、地域公共交通を利用する目的は、通勤・通  
学、買物、通院など利用者によってさまざまですが、一般的に、地域公共交通  
利用者の傾向を分析するうえで重要な要素である性別や年齢、家族構成などの  
個人属性も地域によって異なります。

このことから、今後は、地域住民の足となるべく地域の実情やニーズ等を把  
握し、分析しながら、地域ごとに最寄の鉄道駅等を起点とした地域内完結型の  
地域公共交通としていく必要があります。



## 収益性の確保

地域公共交通を持続可能なものとするには、収益性の確保も重要な要素となります。収益性を示す物差しとして収支率（経費に対する収益の割合）がありますが、ところバスの収支率は20%前後で推移しています。ところバスは基本的には路線バスが運行していない、いわば収益が見込めない地域を補う目的で運行していることから、高い収支率は見込めませんが、2.(3)でも触れたとおり、市の財政事情は大変厳しい状況にあり、今後は、収支率を意識していく必要があります。

収支率を上げるためには、経費削減と収益増加の両側面からのアプローチが必要です。経費削減については、効率的な運行が重要であり、収益増加については、広告収入等もその一つの方法となりますが、利用者を増やすことや運賃そのものを上げるなど、運賃収入自体を増やしていくことが重要です。

## 【所沢市の地域公共交通の方向性】

地域公共交通の確保・維持は市民生活に欠かせない重要な要素

### 「持続可能な地域公共交通」の確立が必須



- ・市が主体となり施策を展開
- ・地域内完結型を基本（地域の実情を考慮）
- ・収益性の確保（収支率を意識）

次項からは、以上の方向性のもと、今後取り組むべき施策について、早期にかつ継続的な実施を期待する施策と中長期的な視野をもって今後、さらに議論を深めていくべき施策との二つに分けて提言します。

## 4 . 具体的な取り組みに関する提言〔短期・継続的〕

### ( 1 ) ところバス等の利用向上策の実施

ところバスの利用者数は全体で見ると増加傾向にありますが、コース・曜日・時間帯・バス停別に検証すると、それぞれ差異が浮き彫りになります。また、アンケート調査では利用者が約15%に留まっていることがわかっています。まずは、ところバス利用者の増加を図るためのさらなる施策を実施する必要があります。また、地域公共交通全般という視点で考えると、ところバスだけではなく、民間交通事業者が実施する路線バスやタクシーの利用者を増やす取り組みについても、一助となるべく市が民間交通事業者と連携を図る必要もあります。

#### 具体的な取り組み事例

- ・ところバスと路線バスが一体となった路線図の作成
- ・ところバスのダイヤ設定における工夫
- 他のコースのダイヤにも影響が及ぶ場合には慎重な検討が必要
- ・市と民間交通事業者との定期的な情報交換や利用促進策の検討
- ・観光施策、イベント開催時における市と民間交通事業者との連携
- ・市による民間交通事業者の取り組みに関する情報発信
- ・道路管理者及び交通管理者（警察）との連携強化

### ( 2 ) 地域や利用者のニーズ調査の実施

地域の実情やニーズを考慮した地域公共交通とするためには、具体的なデータの収集と分析が欠かせません。アンケート調査や平成27年度に実施したところバス乗降量調査結果を念頭におきながら、今後、地域公共交通の利用状況やニーズ調査を実施するなどにより、さらなるデータ収集・分析に努めていくことが必要です。また、利用者や地域の声を直接聞くことも重要です。

### ( 3 ) 市の庁内組織の連携

地域公共交通施策の目的は、第一義的には利便性の高い交通手段を提供し、利用者を増やすことになりますが、より良い地域公共交通を検討していくうえでは、交通不便地域の解消、高齢者や障害者等の交通弱者対策といった福祉政策的な側面をはじめ、都市計画などのまちづくり、観光資源の活用や環境面といったさまざまな分野からの検討が必要です。また、昨今の厳しい財政事情もあります。

このことから、今後は、より一層庁内の関係部署が互いに連携し、情報共有を図りながら施策を進めていく必要があります。

## 5 . 具体的な取り組みに関する提言〔中長期的〕

### ( 1 ) ところバスの抜本的改革に向けた取り組み

ところバスは、平成10年度の運行開始から現在に至るまで、個別の要望にできる限り応えてきた結果として、コースが長大化し、バス停も増え、所要時間も延びてしまいました。現状は、一部の市民ニーズを満たしていると思われるものの、アンケート調査からもわかるように、多くの市民ニーズに対応しているとは言い難い状況です。

2.(2)で示した、ところバスの課題解決については、抜本的に見直すことも視野に入れながら、中長期的な期間で検討を進める必要があります。

### ( 2 ) 新しい交通手段(形態)の導入に向けた取り組み

近年、需要に見合った形でのコミュニティバスの効率化、地域の実情に応じたきめ細やかな交通手段の提供といった観点から、タクシー事業者へ委託し、ワゴンタイプ、セダンタイプの小型車両の活用や個々の需要に応じて運行するデマンド交通といった新しい交通手段(形態)を導入する自治体が増えてきています。所沢市においても、ところバスの抜本的改革に伴う補完的及び効率化の観点からこれらの検討を今後進めていく必要があります。

なお、検討の際には、市内タクシー事業者と十分な情報交換を行い、一部のタクシー事業者だけが独占しない仕組みや、タクシー事業者へ過度な負担がかからない仕組みとするべく、慎重に検討する必要があります。

### ( 3 ) ところバスの抜本的改革、新しい交通手段(形態)の導入に向けた取り組みを行っていくうえでの共通認識事項

#### 運行目的

ところバスと新しい交通手段(形態)の運行目的は以下のとおりとします。

#### 運行目的

- ( 1 ) 交通不便地域の解消
- ( 2 ) 高齢者、障害者等の交通弱者対策
- ( 3 ) 市民生活に密接に関わる施設等へのアクセス向上

ところバスの運行目的の一つに「公共施設利用の利便性向上」がありますが、今後は、現行の公共施設へのアクセス利便性は極力維持しつつも、鉄道駅や商業施設、病院等へのアクセス向上に重きを置くことも必要です。

#### コース等の検討の方向性

ところバスや新しい交通手段(形態)のコース等の検討の方向性は以下のとおりとします。

### A) コンパクト化、効率化

コース等をコンパクト化、効率化することで、目的地までの所要時間の短縮や増便といった利便性の向上と経費削減の両側面が期待できます。

#### コンパクト化、効率化の考え方

- ・片道の運行距離は15km以下、所要時間は60分以内が目安
- ・原則として最寄の鉄道駅までの運行等、地域内で完結するコース設定
- ・一律ではなく、地域の実情・ニーズに応じた弾力的なダイヤ設定
- ・需要に応じた曜日別の運行、コース設定、ダイヤ設定
- ・需要に応じた小型車両の活用

### B) 路線バスや通常のタクシーとのサービス重複の回避

路線バスとところバスや新しい交通手段(形態)のコースが重複しないことや、新しい交通手段(形態)によるサービスと通常のタクシーとの差別化が図られていることが重要です。これによりコンパクト化、効率化の一助となるとともに、民間交通事業への影響を回避でき、地域公共交通の充実が図られます。

#### 路線バスとの役割分担の明確化

- ・路線バスの役割  
主に市内の各鉄道駅と団地等の住宅密集地域の交通需要を満たし、基幹的な役割を担います。
- ・ところバス・新しい交通手段(形態)の役割  
路線バス網の補完的な役割を担い、地域の実情(需要・道路状況等)に応じて、それぞれを使い分けます。

### C) 乗り継ぎの利便性向上

例えばところバスのコースをコンパクト化、効率化した場合、今まで長い所要時間を要しても、乗り換えなく目的地へ行けた利用者にとって不都合が生じることなどが考えられます。特に地域内完結型とした場合には、鉄道、路線バス、ところバス、新しい交通手段(形態)の相互の乗り継ぎについて、ダイヤと運賃の両側面からの配慮が必要です。

#### 収益性の確保へ向けた取り組み

今後、ところバスの利便性向上策や新しい交通手段(形態)の導入について検討する際には、比較的利用者が多く、高い収益性が期待できる地域やコースにも積極的にアプローチしていくほか、併せて運行収入に直結する運賃形態について見直しを行う必要があります。

#### 運賃形態の見直し

平成 27 年度における、ところバスの輸送人員 1 人当たりに対する経費は約 385 円となっています。

しかしながら、運賃は路線バス（西武バス）と同様の対距離制の運賃形態を採用していますが、上限を 260 円に留めていることと併せて、65 歳以上の市民が 1 回 100 円で乗車できる特別乗車証制度としています。

このことから、今後、利便性向上策を講じる際には、併せて受益者負担の原則である運賃の値上げも含め、運賃形態を見直すべきです。

#### （４）地域住民との協働に向けた取り組み

地域公共交通の確保・維持は市民生活に直結する問題です。交通政策基本法では、国民自らも地域公共交通に関する施策に積極的な役割を果たすべきと規定しており、まさに「地域の足は地域で守る」という概念のもと、最終的には、地域ごとに市、民間交通事業者、地域住民が協働して、ところバスや新しい交通手段（形態）のコースやダイヤ等を検討していけるような仕組みの構築を目指すことが望まれます。そのためには、まず市が積極的に地域に入っていく、住民からのヒアリングや勉強会を実施することなどにより、住民に地域公共交通の重要性などを理解してもらう努力をする必要があります。

#### （５）市内鉄道駅間等のアクセス向上へ向けた取り組み

1. で示したように、市内の鉄道網は、5 路線、11 駅がある大変恵まれたものとなっています。路線バスは全系統が市内の各鉄道駅を起点として運行しており、タクシーも市内 7 駅へ入構しています。ところバスも便数は少ないものの、市内の主な駅に乗り入れています。今後は、この鉄道網を活かすべくさらなる鉄道駅へのアクセスまたは鉄道駅間のアクセス向上に向けた取り組みを行う必要があります。

#### 取り組み内容

- ・最寄の鉄道駅までのさらなる利便性向上（増便等）
- ・同一地域から複数の駅へのアクセスの確立（明確な需要があることが条件）
- ・各地域および西武線の各駅と JR 東所沢駅とのアクセス向上
- ・西武池袋線と新宿線駅間のアクセス向上

#### （６）隣接自治体との連携に向けた取り組み

地域によっては市外の鉄道駅などにアクセスすることが便利である場合も考えられ、日常生活の行動範囲が必ずしも市内で完結するものとは限りません。そのため、地域ごとのニーズ調査等と合わせて、隣接自治体とのコミュニティバスの乗り入れ等を含めた地域公共交通に関する施策について、連携していく必要があります。

# 資料

所 企 第 4 0 号  
平成 2 7 年 8 月 6 日

所沢市地域公共交通会議 会長 様

所沢市長 藤 本 正 人

所沢市における地域公共交通の方向性について（諮問）

所沢市地域公共交通会議条例第 2 条の規定に基づき、下記について貴会議の意見を求めます。

## 記

### 1 諮問事項

所沢市における地域公共交通の方向性について

### 2 諮問理由

地域公共交通は、市民生活の基盤であり、人口減少、少子高齢化が進展する中、誰もが安心して円滑に移動できる地域公共交通への市民ニーズはますます高まっていくものと考えられます。

こうした状況を鑑み、市民に身近な交通手段である路線バス・コミュニティバス（ところバス）の更なる利便性向上のための方策、また、新たな交通手段の検討等、今後の当市における地域公共交通の方向性について、意見を求めるものです。

## 所沢市地域公共交通会議協議経過

平成27年度第1回会議 平成27年 8月 6日

- ・ 諮問
- ・ 地域公共交通の現状と地域公共交通会議について

平成27年度第2回会議 平成27年10月 2日

- ・ 中間報告書「ところバスを含めた地域公共交通の方向性」について

平成27年度第3回会議 平成27年11月18日

- ・ 所沢市の地域公共交通について

平成27年度第4回会議 平成28年 1月26日

- ・ 所沢市内循環バス「ところバス」の運行経路の変更について
- ・ 所沢市の地域公共交通について

平成28年度第1回会議 平成28年 5月19日

- ・ 「所沢市内循環バス「ところバス」の運行経路の変更について」の答申について（報告）
- ・ 平成27年度所沢市内循環バス「ところバス」の実績等について
- ・ 所沢市の地域公共交通について

平成28年度第2回会議 平成28年 8月18日

- ・ 所沢市の地域公共交通の方向性について

平成28年度第3回会議 平成28年11月 2日

- ・ 所沢市の地域公共交通の方向性について



## 所沢市地域公共交通会議委員名簿

### 【会 長】

尾崎 晴男 東洋大学 教授

### 【副会長】

仲 志津江 社会福祉法人 所沢市社会福祉協議会 事務局長

### 【委 員】

大友 昭三 公募委員

富岡 ゆつき 公募委員

木下 秀子 公募委員

鈴木 淑子 公募委員

鈴木 由紀子 所沢市自治連合会 副会長

一木 昭憲 所沢市障がい者団体協議会 事務局長

高橋 真利子 所沢商工会議所 女性会 理事

山内 智矢 西武バス株式会社 取締役 運輸計画部長

鶴岡 洋 一般社団法人 埼玉県バス協会 専務理事

加藤 和伸 所沢市タクシー協議会 会長

藤田 貢 一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会 事務局長

小河 憲司 西武バス労働組合 執行委員長

柳瀬 光輝 関東運輸局 埼玉運輸支局

坂本 剛章 所沢警察署 交通規制係長

畦地 英樹 埼玉県 企画財政部 交通政策課

鈴木 康人 所沢市 市民部長

糟谷 守 所沢市 街づくり計画部長

溝井 久男 所沢市 建設部長

## 所沢市地域公共交通会議条例

### (設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定による地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項について協議を行わせるため、地方自治法(昭和22年法律第67号)第138条の4第3項の規定に基づき、所沢市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

### (所掌事務)

第2条 交通会議は、市長の諮問に応じ、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客の運送の態様、運賃・料金等に関すること。
- (2) その他市長が必要と認めること。

### (組織)

第3条 交通会議は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 公募による市民
- (2) 利用者の代表者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の代表者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (6) 知識経験を有する者
- (7) 関東運輸局埼玉運輸支局の代表者
- (8) 埼玉県警察所沢警察署の代表者
- (9) 市職員のうちから市長が指名する者
- (10) その他市長が必要と認める者

### (任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長1人を置き、それぞれ委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見の聴取等)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、交通会議の会議に出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、交通会議に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成27年4月1日から施行する。