

会議録（１）

会議の名称	第18回飯能市地域公共交通対策協議会
開催日時	令和4年5月30日（月） 開会 午後1時30分 閉会 午後3時30分
開催場所	飯能市役所本庁舎5階 第1・2委員会室
会長氏名	飯能市長 新井重治
出席委員	吉田 樹、中村 浩幸、関根 康洋、堀米 康史、藤原 康之、 松原 緑、美濃浦優孝、齊原 潤、荒井 利夫、木崎 稔生、 栗原 典夫、渡辺 正幸、平沼 庸生、遠藤 照夫、古島 照夫、 浅見 国昭、平沼 弘、大野 康、双木 和宏、西野 利彦、 堀口 喜由、大野 悟、内沼 和彦、新井洋一郎 (関根 肇 代理 金川 新吾)、(小川ゆかり 代理 宇野 詩織) (柳 真一 代理 藤吉 正仁)
欠席委員	岩澤 貴顕、田草川朝子、的板 幹雄
オブザーバー	国土交通省関東運輸局交通企画課長 板垣 友圭梨 (代理 同係長 池田 恵理子)
説明者の職氏名	飯能市市民生活部長 細田 幸二 飯能市市民生活部交通政策課 佐野 敬子 飯能市市民生活部交通政策課 山田 祥平 飯能市市民生活部交通政策課 井戸入大輝 飯能市市民生活部交通政策課 徳光 風花
傍聴者の数	なし
会議次第	別紙のとおり
配布資料	別紙のとおり
事務局職員職氏名	飯能市市民生活部長 細田 幸二 飯能市市民生活部交通政策課 佐野 敬子 飯能市市民生活部交通政策課 山田 祥平 飯能市市民生活部交通政策課 井戸入大輝 飯能市市民生活部交通政策課 徳光 風花

会議録（２）

議事録の概要（経過）・決定事項

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

（１）令和３年度事業報告及び令和４年度事業計画について

【資料１】に基づき事務局より説明を行い、内容について了承を得た。

（２）飯能市乗合ワゴンの運行状況及び国庫補助申請について

【資料２】、【資料２－１】に基づき事務局より説明を行い、内容について承認を得た。

（３）原市場地区及び南高麗地区における支線乗合交通の実証運行案について

【資料３】、【資料４】に基づき事務局より説明を行い、内容について承認を得た。

（４）地域公共交通計画の改訂について

【資料５】、【資料６】、【資料６－１】に基づき事務局より説明を行い、内容について了承を得た。

（５）その他

- ・高等学校等通学費補助金の申請状況について（報告）

4 その他

- ・飯能名栗街道乗合バス１００周年記念事業について（報告）
- ・次回協議会について（報告）

5 閉 会

会議録（３）

発言者	発言内容
事務局	(開会)
会長	(あいさつ)
事務局	(新規委員の紹介) (傍聴なしの報告)
事務局	議事の進行につきましては、協議会開催要綱第５条により、本協議会の会長であります、新井市長にお願いいたします。会長、よろしくお願いいたします。
会長	それでは、議事を進めさせていただきます。まず、「(１) 令和３年度事業報告及び令和４年度事業計画について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。
事務局	(資料１に基づき説明)
会長	ただいま事務局から、令和３年度事業報告及び令和４年度事業計画について説明がございました。この件について、委員の皆様からご意見、ご質問等ございますか。
委員	(なし)
会長	よろしいでしょうか。無いようですので進めたいと思います。 それでは次に、「(２) 飯能市乗合ワゴンの運行状況及び国庫補助申請について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。
事務局	(資料２、資料２－１に基づき説明)
会長	ただいま事務局から、飯能市乗合ワゴンの運行状況及び国庫補助申請について説明がございました。この件について、委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますか。
オブザーバー	資料２－１、１１ページ表１のフィーダー補助金の補助要件となっている補助対象地域間幹線系統との接続の確保について、国際興業バス名郷線と東飯能

	<p>駅で接続すると記載されている。表1の添付資料として13ページの系統地図が必要になっているが、この系統地図の中に、先ほど表1の中に記載のあった国際興業バス名郷線に接続することが分かるように図面の中に明示されると要点の確認がしやすくなるのでお願いしたい。</p> <p>関連して、名郷線の東飯能駅バス停は西口にあり、乗合ワゴンの東飯能駅バス停は東口にある。2つのバス停は少し遠く、実際の利用ではワゴンから名郷線に乗り換えて利用する方は少ないと思うが、乗り換えを想定した案内が必要ではないかと考える。</p>
事務局	<p>ご指摘のあった系統図の接続記載について、修正します。また、東飯能駅の東口と西口の接続について、駅の構内に接続の案内をしています。今後も乗り換えについて分かりやすく周知をしていきます。</p>
会長	<p>他にございますか。無いようですので、これより審議に移ります。</p> <p>飯能市乗合ワゴンの運行に対して国庫補助を受けるにあたり作成した「地域公共交通計画認定申請書」については、資料2-1のとおりとし、本協議会で承認されたものとして、国土交通省に申請することについて異議はございますか。</p>
委員	<p>(異議なし、の声あり)</p>
会長	<p>ありがとうございます。それでは以上のとおり承認されたものとして、申請をすることといたします。</p>
会長	<p>それでは次に、「(3)原市場地区及び南高麗地区における支線乗合交通の実証運行案について」を議題といたします。事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料3、資料4に基づき説明)</p>
会長	<p>ただいまの件につきまして、まずは分科会の座長をお務めいただいております、福島大学の吉田准教授にご発言をいただきたいと存じます。</p>
委員	<p>資料3-3-2の時刻表(下り)について、新寺から先の中沢までの運行回数は確保し、その一方で朝晩の時間帯は飯能駅に直通する便が現行と同じように残るが、それ以外の時間帯については飯能駅から湯の沢や名栗車庫、名郷行などの別の行先のバスに乗って新寺から先の中沢まで入っていくということになる。この点について、バスの利用に慣れてくればどの便が新寺から先まで</p>

	<p>行けるということが分かってくるが、運行開始にあたり、例えば、飯能駅で時刻表やバスの行先表示を見たときに中藤・中沢に乗り換えて行けるバスであれば、その表示をしておくことで、引き続き新寺より先に行けるということが分かる。こうした工夫をしていただきたい。今回この取組によって、原市場地区行政センター便であれば、中藤・中沢地区からエコス前や行政センターまで直通する便が数便確保される。今までは直接カバーされていなかったところもカバーされるということになり、そうした面で利便性を上げることができている。従来であると、国際興業バスの中藤・中沢線の一路線の中でどう工夫していくかであったが、いろいろな運行を組み合わせる移動手段の確保を図っていくという取組になるかと思う。その部分で利便性を上げつつも、飯能駅で朝晩以外は中藤・中沢行という表示が見えなくなる、また、新寺の乗り換えで道路の横断が必要になってくる部分を利用者に上手く伝えられるかどうかのポイントになってくるのでご配慮いただきたい。</p> <p>資料4南高麗地区の運行については、基本的に飯能駅方面に直通するので分かりやすい。一方で、同じような経路を通っていても、小学校便と南高麗地区行政センター便など、三つの路線を組み合わせる一つの運行形態にしている。先ほどと似た指摘になるが、全ての便を組み合わせる一本の路線として朝から晩まで使えるということになるので、各停留所や地域住民に配る時刻表などでどの場所に行けるのかを分かりやすく表示することができるかが重要になってくる。現行の間野黒指線と比べると、飯能駅から出発する夕方の時刻が繰り上がるが、他方で、今まで6時間以上空いていた昼間の時間帯の部分が、現行だと金曜日に飯能リハビリ館のバスを使って何とか駅方向に移動することができていたものが、今度からは月水金に運行時間が確保される。また、荻生自治会館に迂回する便も新たに運行することから、南高麗地区住民の昼間の時間帯の外出にはかなり使える時刻表になっていると感じる。こういった点で、今までより使いやすくなったことを、運行開始の周知をする時に併せて出せると良い。</p>
事務局	<p>ただいまご意見をいただいた周知については、今まであったバスとは変わることから、地域住民には徹底的に行わなければならないと考えています。ここから運行開始までの3か月間に、地域に出向いて説明を行ったり、広報媒体を活用しながら周知を行っていきたいと考えます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。次に、原市場地区の検討会の委員をお務めいただきました大野康委員にご発言いただきたいと存じますがいかがでしょうか。</p>
委員	<p>地域公共交通対策というのは、マイバスという言葉もあるが、いかに自分事</p>

	<p>として考えてもらうかが重要である。今まで利用していた方がこれからも使えるということが大原則であるが、免許返納などの様々な事情によって、今までバスの利用をしてこなかった方が、これから使うようになって気付けることもある。例えば、地域の魅力や誇りなどを再発見するきっかけとなるのではないかと考える。飯能市の地域公共交通の柱に、まもる、育てる、つくるがあるが、今後バス路線の見直しを行った際に廃止となつては困るため、私を含めて自治会やまちづくりに係る方、地区社会福祉協議会の方などのいろいろな方と一緒に、地域の公共交通に光をあてて、飯能名栗線の存続や活性化につなげたい。原市場地区での例が上手くいけば、南高麗、加治、精明にも良い影響がでてくるため、地域公共交通の気運を高める取組を行っている。</p>
会長	<p>ありがとうございました。次に、南高麗地区の検討会の委員をお務めいただきました木崎稔生委員にご発言をいただきたいと存じますがいかがでしょうか。</p>
委員	<p>南高麗の地域公共交通に焦点をあてていただき、大変ありがたく思っている。国の制度改正の情報をいち早くつかみ、最も効率的な仕組みを検討していただいたと聞いている。昨年11月から、地区検討会ということで3回開催があったが、非常に忙しいスケジュールの中で、検討会ごとに「おでかけ通信」という形で地域に全戸配布で情報発信があり、地域の関心を集めるのに大変役に立ったと考える。その結果、会長を務める自治会でも高い関心が集り、いろいろな意見が挙がっている。当初のプランから、そういった意見を踏まえて、苅生便の新設や地域の食料品店への停車など見直しを行っていただいている。長年お世話になった国際興業バスが廃止されるということは非常に残念であるが、その結果として大変良い仕組みを地域と一緒に考え、9月に実現されることを大いに期待している。これからの地域の役割としては、運行が始まる前からいかに盛り上げて乗車人数を増やし、これを一定に保っていくかということになる。行政と連携をしているいろいろなアイデアを出しながら長く継続できるようにこれから取り組んでいきたいと考える。</p>
会長	<p>ありがとうございました。それでは、他の委員の皆さまからご意見、ご質問等ございますか。</p>
オブザーバー	<p>資料4-2南高麗地区の路線について、この路線では一部青梅市を通る部分があり、畑の蔵のバス停が市の境界線付近に新設されるが、この事実関係とバス停を新設するに至った経緯及び青梅市との協議状況を伺いたい。</p>

事務局	<p>ご指摘のあった、畑の蔵のバス停については、現行の間野黒指線には無い停留所となります。新設をした経緯については、畑の蔵には、地区内に唯一の商業施設があり、地域の方や市外から来訪する方にも利用されています。ここに寄ってほしいと地域から要望があり、新設するに至りました。また、付近には企業も立地しており、現行では上畑のバス停を利用していますが、畑の蔵の方が近いということもあり、停留所を設けました。資料の地図上では青梅市寄りになっていますが、畑の蔵のバス停は飯能市内に設けることとなります。この路線の中で、成木一丁目四ツ角が青梅市内の停留所ですが、この点については事前に青梅市と協議し、ご理解をいただいています。</p>
会長	<p>他にございますか。無いようですので、審議に移ります。審議は地区ごとに行います。</p> <p>まずは原市場地区から行います。原市場地区の支線乗合交通につきまして、資料3のとおり本協議会において協議が調ったものとして、運行事業者である国際興業株式会社様から、国土交通省に実証運行開始のための申請をすることについてご異議ございますか。</p>
委員	<p>(異議なし、の声あり)</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>続きまして、南高麗地区の支線乗合交通につきまして、資料4のとおり本協議会において協議が調ったものとして、運行事業者である国際興業株式会社様から、国土交通省に実証運行開始のための申請をすることについてご異議ございますか。</p>
委員	<p>(異議なし、の声あり)</p>
会長	<p>ありがとうございました。ご異議が無いということですのでこのとおりとさせていただきます。</p> <p>それでは次の議題に移ります。「(4) 地域公共交通計画の改訂について」を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>(資料5、資料6、資料6-1に基づき説明)</p>
会長	<p>ただいま、計画に基づき進めてきた取組内容や次期計画の策定方針等について事務局から説明がありました。委員の皆さまからご意見・ご質問等ちょうだ</p>

	<p>いしたいと存じます。いかがでしょうか。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>資料5、8ページの貨客混載事業について、この事業は、関東運輸局管内でも高速バスの座席下に荷物を載せる例はあるが、路線バスを活用した貨客混載は事例がなかなか無い。飯能市では先駆的に取り組んでおり、注目しているところである。増収が期待される事業であるが、具体的にどの程度増収につながっているのか差支え無ければ伺いたい。また、現在貨客混載を導入している路線以外にも、今後市内で拡大し、次期計画に盛り込んでいくのか伺いたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>貨客混載事業については、国際興業(株)、ヤマト運輸(株)に実証していただいているため、国際興業(株)の中村様にお答えをお願いしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>現在は名栗本線にヤマト運輸の荷物置き場を設置して実施しているが、バスの座席を潰す状態となっており、名栗方面のバスであると朝の上り路線では多くの方が利用しているため、今後貨客混載の車両を増やすことは難しい。増収効果は大きな数字にはならないため、具体的な数字は控えさせていただく。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>座席を潰すことで影響が出てしまうことが気になっていたため、状況を教えていただきよかった。</p> <p>もう1点、資料5、32ページのスクールバスの混乗について、こちらについても関東運輸局管内の幾つかの自治体で、混乗ができるように教育委員会と協議されていてところであるが、なかなかPTAの理解が得られず、スムーズに実現に至らないと聞いている。飯能市ではここに記載のとおり、複数のコースでスクールバスの混乗を取り入れており、また、本協議会にも教育委員会から委員として出席があることから調整が上手くいっていると推測できる。飯能市としてスクールバス混乗の実施にあたり工夫をしている点等あれば参考に伺いたい。また、こちらについても次期計画策定に向けて拡大する予定があるかも伺いたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>スクールバスの混乗については、現計画の策定時に各地域に出向いた際、地域住民から、移動をするのに大変困っておりスクールバスに乗ることができないかという様な声が挙がり、全てのスクールバスで実施することは難しいですが、できるところから実施するという事で始めたものです。市内のスクールバスについては、路線バスを使用しているもの、学区輸送として路線バスを活用しているもの、また、ここに記載のある奥武蔵小学校のみですが、貸切バスを使用して運行が行われているものがあります。まず始めに、運行事業者である国際興業(株)にご協力をいただいて、この奥武蔵小学校での混乗が実現したと</p>

	<p>ころです。こちらについては、地域住民からスクールバスに乗れないかという意見が挙がったことが実施に至る要因として大きかったと考えます。実現に向けては学校の協力があり、保護者にも説明をしてご理解いただき混乗を始めましたが、やはり地域の方からは心配であるとのご意見をいただいたことも確かです。現在はコロナ感染症の影響により混乗を休止していますが、今年の9月からはスクールバスとして活用している他の車両でも混乗ができないか検討をしているところです。次期計画に基づき、現在スクールバスとして児童のみの乗車であるものに地域住民を乗せられる様、国際興業(株)と教育委員会や学校と調整をしています。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、これから計画の策定を進めていくにあたり、福島大学の吉田准教授にご助言等をいただきたいと存じます。</p>
<p>委員</p>	<p>現計画は先ほど承認いただいていた原市場、南高麗路線の運行に対応するために既に一部改訂を行っているが、飯能市として何を指して公共交通政策を進めていくのか、改めて見つめなおすことが今回の改訂の大きなポイントである。協議会内での質疑のやり取りでもあったが、飯能市は様々な取り組みがされていると感じる。しかしながら、それがきちんと市民や市外からの来訪者に知られているのか。特に市民については、今回のアンケート調査で確認をしていかなければならない。取組内容の周知については時間をかけていく必要があるので、計画の目的を大きく転用する必要はないのではないか。一方で、課題となっている部分、また、飯能市の良さをそれぞれ伸ばしていかなければならない。例えば、飯能市の特徴として、貨客混載、スクールバスの混乗など国際興業バスに多大なるご協力をいただいている。一方で、西武バスやイーグルバスも含めて、メツァ行直通シャトルバスを3社共同で運行しており、このような大きな施設ができた時に、地方部になると自治体が音頭をとって負担もしながら維持していかなければならない構造があるが、飯能市の場合は事業者の総力を活かしていただいて3社共同運行でやってきたことは大きなアドバンテージである。つまり、バス事業者と行政の協働が非常に進んだ期間であったので、それを更にどう高めていくかが今後重要になってくる。</p> <p>コロナ禍でなかなか輸送人員が回復しない中で、大幅に増便していくことは難しい世の中になっているが、一方で、飯能市の場合には軸となる路線と全路線の輸送人員を目標指標としており、どういったサービスを減らしてはならなくて、どういったサービスをどの程度維持していけばいいのかを改めて振り返ることが非常に重要になってくる。その中で、新しい行政と事業者との協働関係をどう作っていくのが大事である。私は国交省の、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会に入っているが、その中でも同じ</p>

	<p>ように行政と交通事業者とのタイアップをどうしていくかが具体的な話になっており、事例の中で飯能市も取り上げられている。そういったところで飯能市の取組は知られるところになりつつあるので、追い風を上手く活かしていきたい。</p> <p>もう1点、これから事務局より報告のある通学費補助について、こうした取組は、移動手段の確保、バス路線の維持だけでなく、地域戦略にもつなげることができる。資料6、7ページにクロスセクター効果という言葉があるが、これは公共交通サービスが維持されることによって、低炭素な社会が実現できることやおでかけによって健康維持ができるなど多方面に影響がでることである。通学費補助については、例えば、飯能市は専門学校や大学の進学を選択肢が少ないが、一方で西武池袋線等の始発駅という優位性がある中で、飯能に住み続けてもらい、都心方面の学校に安心して通ってもらえるというのは、定住を促進していく上で大きなアドバンテージとなる。まさにこれはクロスセクター効果のインパクトであり、地域戦略にもなってくる。これまで取り組んできた内容を、この地域戦略という言葉にあてはめてみるとまた違ったものが見えてくる。一方で、地域公共交通というのは不便な地域、あるいは郊外というところにスポットをあてていろいろな取組をしてきたが、意外と街中のことは見落としがちである。本日の様な気温30度では飯能駅から市役所まで歩くのには意外と距離があり、この様な市街地部分をどうするかを今後検討していく必要があると考えるので、また委員の皆さまと議論をしていけると良い。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>他にございますか。無いようですので、本件につきましては、説明のとおり進めさせていただきます。</p>
	<p>それでは次に、議事の「(5) その他」について、事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>事務局より以下について報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高等学校等通学費補助金の申請状況について（資料なし）
会長	<p>ただいまの件につきまして、委員の皆さまからご意見、ご質問はございますか。</p>
委員	<p>(なし)</p>
会長	<p>他にございますか。無いようでしたら、以上で本日の議題はすべて終了いたしました。長時間にわたりご協力をいただき、ありがとうございました。事務</p>

	局に進行をお返しいたします。
事務局	皆さま、活発な意見交換ありがとうございました。4その他については、事務局から2点報告がございます。
事務局	事務局より以下について報告 <ul style="list-style-type: none"> ・飯能名栗街道乗合バス100周年記念事業について ・次回協議会について
事務局	それでは以上をもちまして、第18回飯能市地域公共交通対策協議会を閉会させていただきます。長時間にわたり、ご議論いただきありがとうございました。 (閉会)