

会議録（１）

会議の名称	第４回飯能市地域公共交通対策協議会
開催日時	平成２６年１月３０日（木） 開会 １０時００分 閉会 １２時００分
開催場所	飯能市役所 別館 ２階会議室
会長氏名	大久保 勝（職務代理：吉田樹）
座長氏名	吉田 樹
出席委員	吉田 樹、鈴木 弘之、関根 康洋（代理：三上 祐樹）、堀米 康史、 倉掛 正昭、鶴岡 洋、早野 文二、石井 平八、石井 克己、真野 綾子、 村松 守夫、馬場 才次郎、高山 和征（代理：六所 健一）、中川 敦、 倉掛 泰明、浅見 淳二、田中 雅夫
欠席委員	大久保 勝、新井 貞市
説明者の職氏名	飯能市市民生活部長 嶋田 斎 飯能市市民生活部交通政策担当主幹 西島 正樹 飯能市市民生活部交通政策担当主査 山岸 豊
傍聴者の数	５名
会議次第	別紙の通り
配布資料	別紙の通り
事務局職員職氏名	飯能市市民生活部長 嶋田 斎 飯能市市民生活部交通政策担当主幹 西島 正樹 飯能市市民生活部交通政策担当主査 山岸 豊

会議録（２）

議事録の概要（経過）・決定事項

（１）飯能市地域公共交通基本計画（案）について

資料に基づき、説明を行った。委員より、意見および質問等をいただいた。また、パブリックコメントにおいては、委員よりいただいた意見および質問等に基づいて飯能市地域公共交通基本計画（案）を修正することとした。

（２）その他

今後、実施されるパブリックコメントおよび第５回協議会について、実施方法およびスケジュール等について説明を行った。

会議録（3）

発 言 者	発 言 内 容
事務局長	<p>本日は、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。</p> <p>定刻になりましたので、ただ今から、第4回飯能市地域公共交通対策協議会を開催させていただきます。</p> <p>進行を務めさせていただきます、市民生活部長の嶋田でございます。よろしくお願いいたします。</p> <p>はじめにご報告申し上げます。今協議会の会長であります、大久保市長でございます。どうしても外せない会議があるということで、本日は欠席しております。</p> <p>昨年8月に市長になりましてから、最初の協議会でもありますので、出席をしたいとのことでしたが、どうしても調整がつかないとのことであります。ご容赦いただきますようお願いいたします。</p> <p>また、本日の協議会は、飯能市観光協会の新井委員から欠席の連絡を頂いております。</p> <p>次に代理出席でございます。西武バスの関根委員の代理に三上様、関東運輸局埼玉運輸支局の高山様の代理に六所様にご出席していただいております</p> <p>続きまして、委員の変更でございます。自治会連合会様の委員につきまして、鈴木委員、清水委員、浅見委員から早野委員、石井平八委員、石井克己委員へ変更となっております。</p> <p>国際興業グループ株式会社様から、丸山委員から鈴木委員、飯能タクシー協議会様から、松原委員から倉掛委員へ変更となりました。</p> <p>また、事務局におきましても事務局長が前任の上から私、嶋田へ、事務局の佐藤が山岸に平成25年度の人事異動に伴い変更となっております。なお、お手元に変更した委員名簿を配布させていただいております。変更のありました委員の方につきましては網掛け表示とさせていただいております。よろしくお願いいたします。</p> <p>この協議会につきましては、昨年の3月に第3回を開催いたしまして、本日が第4回となります。本日の協議会に至るまで、座長の吉田先生、バス事業者によります分科会を4回開催いたしまして、本市の公共交通に関する課題の整理や施策の検討などを行ない、計画案として提示できることとなりまして、本日の開催に至りました。</p> <p>そのようなことから、期間が空いてしまいましたことにつきまして、お詫び申し上げます。</p> <p>なお、この協議会は、広く市民に周知していく必要がありますので、公開す</p>

座長	<p>ることとしております。そのようなことから、傍聴者が入っておりますことをご報告させていただきます。</p> <p>それでは、次第に沿いまして協議会を進めさせていただきます。</p> <p>議事の進行につきましては、本協議会の座長であります吉田先生にお願いいたします。</p> <p><議事></p> <p>次第に基づいて始めて参りたいと思います。</p> <p>お手元の飯能市地域公共交通基本計画（案）をベースに進めていきたいと思っております。目次がないのですが、全体で 32 ページ立ての資料になっています。</p> <p>その中のところで、11 ページまでが現在の飯能市における現状把握が中心になっています。11 ページ以降が具体的な課題とその課題に向けたさまざまな目標や施策が書かれているというところの構成になっていますので、少し区切りながら議論を進めて参りたいと思います。</p> <p>それでは、まず 11 ページまでの飯能市の現状というところまで、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>事務局の西島でございます。よろしくお願いたします。着座にて説明させていただきます。</p> <p>まず、資料の説明をする前に資料の確認をさせていただきます。</p> <p>（資料確認）</p> <p>それでは、資料の説明をさせていただきます。</p> <p>（1～11 ページについて説明）</p>
座長	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>3 ページ目以降は概況と昨年度実施したアンケート調査の結果を踏まえて、それをコンパクトにまとめたものを中心に書いているといったことになっています。</p> <p>今年から委員に入られている方もいらっしゃると思いますけれども、お手元のところに厚いアンケート調査の資料もあろうかと思っております。今日はそれを全部振り返る事は出来ませんが、その内容の主要なところを 11 ページまでに盛り込んでいると言う事になります。去年の 3 月のこの会議を思い出しますと、各地区別にどういった傾向があるのかというところを整理しておりましたが、それは後ほど 14 ページ、15 ページに地区別という資料が出てきます。従いまして今ご説明いただいた範囲というのは市内全体、つまり飯能市全域においてどういう傾向があるのかというところについてお示ししたという事で</p>

	<p>ございます。</p> <p>それでは、今、ご説明いただいた範囲について、皆様からご意見質問等お願いしたいと思います。</p>
委員	<p>8 ページの上のグラフですが、この青い「自家用バス・貸切りバス」、これは会社の送迎バスのことでしょうか。</p>
事務局	<p>「自家用バス・貸切りバス」はそのような意味のものになります。あとは一般の貸切りバスなども含んでいるというところです。</p>
座長	<p>「自家用バス・貸切りバス」とはという説明があったほうがいいかもしれませんね。説明というのは、ここの中のページでは7 ページに、パーソントリップとは、という形で四角で囲んでいるような説明書きがありますけれども、それに近いような形で補足しておいたほうがいいのかもしれませんが。</p>
委員	<p>9 ページのグラフ、移動に対する不安というところで、移動項目において出ていますが、年齢別でいったらどのくらいの、高齢者が多いのか、それとも40代から全て多いのかというところを、ちょっと教えてほしいのですが。</p>
座長	<p>これは去年のこの報告書に書いていた部分だと思いますけど、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>こちらにつきましては、やはり高齢、65 歳以上の方になるほど不安が高くなっております。また、地域におきましても市街地よりも山間部の不安が高くなるというところがございます、こちらにつきましては全体のまとめということをやっておりますが、アンケート調査の地区別等がありますので、そちらで一応わかることにはなっております。</p>
委員	<p>たとえば40代、50代がそれほど10年後に不安を抱えているということはないということでしょうか。</p>
事務局	<p>40代、50代とかというのはそんなに不安がなくて、その上になりますと不安が大きくなるという傾向になると思います。</p>
座長	<p>地区別でものすごく差がありましたね。14 ページ15 ページのところでも出てきますけど、飯能駅周辺とか駅に近い地区、比較的平坦な地区、市街地区で</p>

は不安がある人は大体 2 割から 3 割台であるが、地区 4、山間部でなおかつ交通が不便な地区では 6 割 7 割になる。年齢による傾向もさることながら地区によって差が非常に大きかったということが昨年度の報告書の中でも確認ができたということで、そのあたりを今後、計画の目標としてどのように反映させるのかを考えていかなければいけないと認識しています。

私からも 1 つ補足ですけれども、2 ページ目に耳慣れない表現があるかと思いますが、1 番目に計画の位置づけが、これはこういった計画ではよくあるかとは思いますが、一番最初の文章ですね「本計画は、交通政策基本法第 9 条に定められた理念を踏まえるとともに」とありますが、ここにも注釈をつけたほうがいいのかもかもしれません。

交通政策基本法というのは、昨年 12 月に施行された交通に関する、要するに国の交通政策の根幹となる法律というものがようやく出来ました。実はその交通政策基本法というのは歴史的に非常に古く、民主党政権の時に交通基本法という形で議論されていました。その前の自民党政権の時にも民主党と社民党が共同提案というところでやはり交通基本法を出して否決されたという経緯がありました。ようやく今の自民党政権の中で交通基本法という名前にすると今までと変わらないからということで政策という言葉が入り、交通政策基本法ということで、ようやく去年の 12 月に出来たという事なのです。第 9 条にはこのような事が書かれています。地方公共団体は基本理念に則って交通に関し国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然、経済、社会等の条件を踏まえた政策を策定して実施する責務を有しています。ですから、地方公共団体というのは、今回は飯能市に変わりますから、飯能市は基本理念を定めて交通に関して国と適切な役割分担を見定めながら飯能市に適した政策というものをつくって、それを実施しなければいけないということです。第 2 項という中に、その実施するにあたっては、飯能市は市民の皆さん、その他の人、このその他の人というところには事業者さんが含まれますけれども、市民の皆さんや交通事業者さん、それから観光関連あるいは地元の商工の人たちとの理解を深めて、協力を得るように努力をしなければいけないという事になります。この第 9 条の理念というところは今お話しした飯能市が基本理念を定めて国と役割分担をしていながら飯能市に適した計画をつくって実施していかなければいけない。その 2 番目として、実施にあたっては、市民の皆さんや事業者の皆さんや多様な主体と連携していかなければいけないという事が定められています。

従いまして、今回のこの後に出てまいります施策、目標もそのへんを意識した内容になっています。

それでは、12～15 ページは飯能市にどのような課題があるのか整理している

事務局	<p>ところになります。12～15 ページまで事務局から説明をお願いします。</p> <p>(12～15 ページについて説明)</p>
座長	<p>はい、ありがとうございました。それでは全体の課題は 12、13、14、15 が地区別の課題ということで整理されています。ここに関して、何かご質問ご意見ありますでしょうか。</p>
委員	<p>12 ページのところ、確かに飯能駅を降りて、どこへ行きたいのどのバスに乗ればいいのかわからないということも確かにあります。各社バラバラに情報提供しているところは、まず早く変えなければいけない。A2 くらいとか大きな折込の一覧みたいなものを、スカッと一枚でわかる、わかりやすいかっこいい地図がほしい。これは早くやったほうが良いということがひとつ。</p> <p>観光需要獲得の必要性について、観光客は年に 1 回、一生に 1 回飯能に来るかどうかなのに普通の住民と同じ金額だともったいないと思うので、エコツアーという意味からしても、その土地のバスを維持させるために観光客からは住民の 10 倍くらいの金額を取ってもいいのではないかと。例えば、住民はどこからどこまで乗っても 100 円と決め、観光客はどこからどこまで乗っても 1000 円というように。地域で自分たちはこうしていこうと決めていくことが必要だと思うので、そこに住んでいる人たちは少なくとも 100 円で乗れないと私はいけなかなと思いました。そうすれば、100 円で駅まで行けるのだったら名栗にも住みたいと思うだろうし、車よりもバスが良いと思ってくれて、若い人が吾野等に住んでくれるのではないかと思いました。</p>
事務局	<p>バスのサービスを見せる工夫について、バス事業者バラバラに出して分からないということに対して、市のホームページで市内の路線バスを紹介しています。ご覧になっている方が多いという現状でありますので、このマップについては早く取り掛かりたいと思います。また、次に出てきます施策でもそのような位置づけにしています。</p> <p>観光客への料金との関係については、普段利用される方からそれなりの負担がないと路線バスが維持できないので、路線バスの維持というところを考えていかなければいけないと思います。施策として考えられるものは考えていきたいと思います。</p>
委員	<p>住民の方が 100 円で乗れるようになれば良いのではないかとのご意見をいただきました。確かに、そのような事で住民の方がたくさん乗っていただければ</p>

<p>座長</p>	<p>ば、いいことだと思いますが、はたしてそれでバスの収入が増えるかどうか、飯能地区では弊社は非常に厳しい状態で運営しております、なんとか撤退は避けているところではありますが、これ以上収入が減る場合ですと運行できなくなる可能性が出てきます。こういう事を検討するにあたりましては収入が増えるのか減るのか、どういった影響があるのかといったことを慎重に検討しながら考える必要があるだろうと思います。</p> <p>今の意見はおもしろいと思います。日本の場合だと、訪日外国人観光客の方に乗ってもらおうという事で、JR ジャパンレールパスというものを出していて、例えばグリーン車であったとしても JR 東日本管内であれば 2 万円くらいで 1 週間乗り放題が出来るというような感じで出しています。つまり、観光客の人にフリーパスというところで安く乗ってもらう仕掛けをつくるというような事をやっています。ただ、あれは JR みたいな猛烈に競争力のある会社で広範なネットワークがあるとそうしたビジネスモデルが成り立つと思います。一方で、飯能市だけを相手にしているような路線バスでそのようなことをやった場合にどれだけお客さんがついてきてくれるかという話になると思います。</p> <p>その時に、私がお市でやっているのはバスパックと言いまして、八戸市の例ですが、バス代自体は大して値段は下げているのですが、行き帰りのバスと例えば温泉だとか馬肉屋さん、今年は午年ですから馬肉バスパックをやっていますが、ランチのセットでめっちゃくちゃ安くなっています。つまりランチの方で値段が下がっているが、バスの値段はほとんど変わらないというところで、観光客の方からもバスの集金があがってくる一方でお得感も伴うという、地元を巻き込んだ見せ方をすることでバスを支えていくというやり方をして、それなりに売れているそうです。このような例もありますから、そのようなところからチャレンジするのも手かもしれません。</p> <p>一方で 100 円でないと地元の人がバスに乗らないのかというと、それは非常にさびしい話で、本来は 200 円でも 300 円でも乗る価値があるねというサービスをつくっていききたい。100 円でないと乗りたくないねという意見が多くなってしまうとやっぱりその程度の事しか出来ていないのかなと、私たちは反省していかなければいけないと思います。もともと、明らかに昼飯代よりも高いバス運賃であれば考えなければいけないですが、100 円でなくても 200 円、300 円を払うのであればお値打ちだよねと言ってもらえるようなサービスに私たちがどう展開できるかどうか勝負だという気がします。今回の計画は、そのあたりのところで、皆さんにより使っていただくための仕掛けをどうつくっていったらいいのかというところを後半の資料の中で書いているというところ です。</p>
-----------	--

	<p>私は昨日から飯能にいますが、いろいろぐるぐる回ってみましたが、わかりにくいですね。バスが両方の口から出るのもそうだし、どのバスに乗れば東飯能駅に行けるのかも、ぱっと見、分からない。なので、マップのようなものをまずつくると、やらないといけないうらうと思います。プラスαで、駅のところのサインもちゃんとしていかないと、けっこう迷っている方がいらっしやると、昨日の夜も散歩しながら思いました。そのあたりの事も後半に書かれていますので、また皆さんと議論できればと思います。</p>
委員	<p>公共交通機関は都市計画の一部だと考えております。2 ページに飯能市の都市計画マスタープランとか計画の文言がありますが、交通関係の現状と課題という中でマスタープラン等に関わる表現が入るとよいだろう、もし他にあればですね。飯能市の都市計画マスタープランに基づいて公共交通はこういうことをやっていくのだということがはっきりすると市全体の施策が見えてくると思いますので、考慮していただきたいと思います。</p>
事務局	<p>公共交通と都市計画の関係は重要だと認識しています。これまで、本市はそのようなところが薄かったので、この協議会がキッカケとなって、今後、見直しを進めたいと思います。</p>
座長	<p>分科会の中でもそうした話が出まして、都市計画等を皆さんでチェックしましたが、通常、都市計画と公共交通の施策をどう連携させていくのかという時に、富山市では都市の軸として、人口を誘導するための道具として公共交通を使うというような強いものから、市内全体の低炭素化社会の実現に向けて公共交通の利用促進を図る等、いろいろな形で公共交通が位置づけられていますが、飯能市の場合は、そうした記述があまり見られませんでした。ですから、今後の都市計画の位置づけというところに、ざっと書かれていますが、具体的に都市計画マスタープラン等にそうした位置づけがなかったものですから、今後この計画を着実に実践していく中で、こちらから都市計画に提案するやり方もあるのではないかと思います。</p>
委員	<p>課題 1 の路線バス利用者の減少と維持確保の必要性について、路線バス利用者が減少しているのは自家用車の方が便利だからではないでしょうか。私は名栗に住んでいますので、駅まで往復で 1320 円、片道 660 円かかります。飯能駅まで 20 キロ、往復で 40 キロなので、軽自動車であれば 3 リッターくらいで 450 円、駐車場は飯能駅周辺でだいたい 800 円です。そうしますと、バスの方がお金がかかります。またバスに乗ると 50 分、自家用車は 30 分ですので、必</p>

事務局	<p>然的にバス利用が減少するのはしょうがないのではないかと私個人としては思います。市からバス会社へ補助金も出ていますし、名栗では高校生が補助を受けていますが、普段使うとなると、普通の人はお金や時間を考えると自家用車を選ぶのが必然だと思いますので、ここを改善しないと厳しいと思います。</p> <p>昨年 12 月に職員ノーカーデーを実施しまして、12 月の 1 ヶ月のうち最低 1 日、マイカー通勤の方はマイカー以外、公共交通を使える方は公共交通を使うという事で職員ノーカーデーを行いました。その時に、何か感じている事等を回答してもらうアンケートを実施し、同じような意見を得ました。一方、自分で運転しなくてもいい、神経を使わなくてもいいという意見もありました。ガソリン代だけとの比較だけではなく、公共交通を使う事の利点も広めていく必要があると思います。公共交通がなくなると公共交通を使わなければ生活できなくなる方たちが地域から出て行くこととなりますので、使える方は維持確保に努めていただきたいと思います。</p>
座長	<p>委員の意見は重要だと思います。どれだけお値打ち感を出していけるかという事と、どうお値打ち感を見せていけるかという事の両方を考える必要があるだろうと思います。</p> <p>100 円でないと乗らないというのはさびしいですが、往復で 1320 円、通勤手当が出ている人であればいいかもしれないですが、日常で例えば医者通いをする場合は、昼飯代よりも高くなるかもしれません。そう考えると 660 円がお値打ちに感じてもらえるのかチェックをする一方で、車を運転する場合は保険料や事故が起こるかもしれないリスク等の見えない費用がかかっているの、実はバスがお得だという話も一方であります。</p> <p>後でモビリティマネジメントという施策が出てきますが、私が関わっている八戸市にモビリティセンターがあり、ご自身の通勤や日常生活のところで車を使ったほうが経済的にお得なのか、うまく公共交通を使ったほうがお得なのか計算してくれるサービスをしたことがあります。車を使わないほうがお得だという方がなかなかの割合でいましたので、お得だということを見せていく、お値打ちだという仕組みを作っていく両構えで考えていく必要があると思います。</p> <p>私の印象では、最近のバス利用者の減少は、テレビ CM 等で免許を取ろうというような CM をしているくらいですから、マイカーだけではなくて他の要因も含めて捉えていかないといけないだろうという気がします。</p> <p>それでは、残りの部分を一括して最後まで事務局から説明をお願いします。</p>

事務局	(16～32 ページまで説明)
座長	<p>ありがとうございました。</p> <p>16 ページから最後のページまで説明していただきましたけども、基本方針としては16 ページにあります、「暮らしを支える」というところが一つキーワードで、もう一つが「市と交通事業者と地域」、地域というのは市民の皆さんや地域でいろいろな活動をされている方が幅広く含まれていますが、そうした方々の協働ということがキーワードです。それに3つの基本目標とその下にぶら下がってくる様々の施策イメージが18ページ以降に書かれています。既に飯能市で実施している取組みあるいはバージョンアップというところもありながら、他市の例がたくさん出ていますので、まだ詳細な設計を行っていないけれども、このような事をやっていきたいという宣言が書かれているという事になります。施策イメージということで、どういう形でどういうものをつくっていくのかというのは、これからだという話もしました。そういうところもありますので、この協議会で議論したものを残していくということが事務局からの説明の要点だったと思います。</p> <p>皆さんからご質問ご意見等をお願いしたいと思います。</p>
委員	<p>モビリティマネジメントは、一般的な用語になっているのでしょうか。説明が必要で、どこかに文言を追加したほうがいいと思います。</p>
事務局	<p>一般的ではないと思います。説明等を整理して分かりやすくしたいと思います。</p>
座長	<p>いろいろな計画に、最近使われている言葉ですが、一般的な用語説明はあったほうがいいと思います。</p> <p>一人ひとりの移動が過度な自動車利用から脱却していただくための方法論のひとつであります。強制的にそれをやるという事ではなく、いろいろな方とのコミュニケーションを中心にした手法によって人々の行動を変えていくための方法論だと言われています。</p> <p>飯能市の現況を伝える公共交通ニュースを発行する等して伝えていく、学校教育の現場へも公共交通を守っていくことの大切さを伝える、高齢者の健康増進等にもたまには公共交通や徒歩等を使った外出をすると健康増進になりますよと伝える等、伝えることをベースにした公共交通の利用促進策がモビリティマネジメントであります。</p>

委員	<p>そのあたりの記述を詳しくすると読み手の皆さんにも良いと思います。これはパブリックコメントにかけますので、一般の市民の皆さんからいいご意見を頂くためにもちゃんと説明したほうがいいだろうと思います。</p> <p>20 ページの施策 1-③で豊岡市では、バス待合施設整備の費用を一部補助している例が載っています。次に 24 ページの施策 2-④では、「利用予測や費用負担などを十分検討したうえで実施する」と書かれています。</p> <p>私は原市場地区で、国際興業さんのバス路線の中にいます。バス停周りはその近くの自治会が負担してやってきていると思います。維持、管理が難しくなっていると思います。また、お年寄りがバス停で待っていることが多いので、バス停に屋根がほしいという要望が多くありますので、ぜひ検討をお願いしたいと思います。</p>
事務局	<p>そのような状況を踏まえて、施策としてバスの運行環境整備を挙げさせていただきました。これまで地域の方々に整備、管理していただいていることは、重々承知しています。屋根の設置など新たな要望は、ご相談してやっていきたいということで、施策に位置づけさせていただきました。</p> <p>また、施策 2-④については、図書館が動いたとかいろいろありますので、そうしたところからバス路線の見直しという話もありますので位置づけました。路線の見直しについては、これまで使っておられた方もいますので、変更によって使えなくなる方が出たはいけないことから、利用状況などを調べる必要があるとしています。</p>
委員	<p>モビリティマネジメントに関係するのかもしれないですが、「守る」のところ、18 ページのところに地球温暖化うんぬんと書かれています。基本方針のところにも、森林文化都市飯能として、飯能は 7 割以上が森林であり、酸素を出すことには貢献していると思います。もうひとつプラスして、二酸化炭素を出さないことでも貢献して、森林文化都市と絡めた形で、各自が 10 台のマイカーに乗るよりは 1 台のバスで行こうというようなイメージで低炭素社会にあわせて、森林文化都市と絡めるようなものがどこかにあると、飯能市らしいなと思います。</p> <p>マップについても、八戸市の例が出ていますが、実際に見たことがないのでどんなものか分かりませんが、イメージは重要なので、見やすさ分かりやすさだけを追求するのではなく、デザイン性、森林文化都市飯能らしいものに時間をかけてしていただきたいと思います。優先順位が高いわけですが、26 年度中につくるなど急ぐ必要はないのでいいものを作りたいと思います。たかがマッ</p>

	<p>一枚でも皆でバスを乗ると選択したんだというメッセージが外の人には伝わらぬと思います。マップを作る際は最初の構成の段階で委員にも見せていただいて、ここでゴーを出させていたいただきたいと思います。</p>
事務局	<p>基本方針については、文言を整理したいと思います。</p> <p>マップについては、優先取り組みにしているのは、9つの施策の中ではじめに取り組むということであり、急いで簡単なものをつくるということではありません。ご意見を踏まえまして良いものを作りたいと思います。また、予算等も踏まえながら進めたいと思います。</p>
座長	<p>1つ目の環境の部分については、森林文化都市であるならば低炭素都市は向かっていかなければいけない方向だと思いますので、そういったところが読み込めることは重要であると思います。例えば、施策2-②、23ページのモビリティマネジメントのところでも、どちらかというところと環境というところがちょっと違ったニュアンスだと思うので、環境と少し絡めた施策イメージを出していただければ良いのかもしれない。そうした意味では、都市計画とのリンクをどのように考えていくのか、これから整合していく可能性が高いキーワードだと思うので、盛り込んでいけると良いのかなと思います。</p> <p>2つ目のバスマップについては、一番ダメなのは市が入札で印刷会社を決めて出すというのが一番ダメです。</p> <p>バスマップ八戸をつくるのに1年かかりました。はじめにパートナーになるような印刷会社さんは決めました。うちの会社であれば、こういう事が出来るという形で、プロポーザルを出して印刷会社さんを決めましたが、どういう内容でどういう立て付けにするのかということは議論しました。メンバーは地域公共交通会議の有志とバスマニア、バス会社の若手社員の方に入ってもらいました。さらに仲間の人たちも連れて来てくださいますと言いましたら、婦人の会の方がいろいろとバス仲間のお母さんたちがいましたが、そうした方たちとワークショップをしながらつくっていった結果、こういうものが出来ました。</p> <p>折り方が変わっていますが、ミウラ折りという特許を取っている折り方で、実は高いんです。最初はこの形ではなかったのですが、ワークショップに出た女性陣の中からバスマップはいいものが出来ただけで、ハンドバッグに入るとぐちゃぐちゃになるとか、バスの中で広げるのがちょっと恥ずかしいというご意見をいただいたので、自分が見たいところだけをコンパクトに開けて、小さく折り畳めるので、ミウラ折りを採用しました。ただ、その分経費が増しましたので、増した経費は八戸コンベンション協会さんに買い取っていただい</p>

委員	<p>て、その分をホテルで配るということにしました。バスマップをつくる時、どういう中身にするのかという事と毎年改訂していく時にどういう体制で発行していくのかという取り決めも含めて議論していかないといけません。八戸市も年に2回ダイヤ改正、ルート再編があったときは、4月バージョンと10月バージョンと年2回つくります。必ず路線が変わるごとにつくって、これが第9番目だと思います。</p> <p>現実には、きれいごとでは維持できないと思います。地域住民に当事者意識が必要だと思います。実際には利用していないのだけれど、無くなると大騒ぎしますが、あくまでも当事者ではなくお客さん意識で、普段は全然利用しないわけですが、自分たちが利用しなければ無くなってしまおうという当事者意識を持たせるような仕掛けづくりが必要だろうと思います。国際興業さんは赤字といますが、その内容は私たちには分かりません。また高額な補助金を出していますが、地域の人たちは他人事なので、そうした中ではいくらこうした事をやろうとしても、やはり地域の人たちは利用しないと思います。言いにくい事ですが、どこかの地域では、バスを維持するために地域の人たちが月に2000円だとか3000円だとか出すと聞いています。私は自治会代表ですから、そういう事を言うてはいけない、市がなんとかしようと言わなければいけないわけですが、自分たちで維持していくという意識でないとなかなか利用者は増えていかないと思います。</p>
事務局	<p>昨年12月に、名栗地区へ路線バスの現状を説明に行った経緯もあります。機会があれば、地域での説明に行かせていただきたいと思います。</p> <p>地域で負担をするという話については、地域で検討して運行している事例を4つ挙げていますが、利用しない方も負担されているようです。おでかけを守る検討の中で、地域の方々と地域の公共交通を守るための手段を検討できれば良いと考え、このような基本方針とイメージを挙げさせていただきました。</p>
座長	<p>これまでは、市と国際興業さんの間だけで話が進んで、地域に情報が入りにくいところがありました。</p> <p>今回、27ページにイメージ図がありますが、今後もいろいろな路線が変わったり、施設が移動して市がこういうことをしたいと思ったり、あるいは地域からこういうことをやってみたいと思ったり、地域発意なのか事業者発意なのか市発意なのか分かりませんが、公共交通を取り巻く環境は変化していくと思いますので、その時に皆で議論をして、少しでも良い結論へ持っていきましょうという体制をつくる宣言を今回したのだと思います。</p>

委員	<p>2000 円～3000 円の話がありましたが、私も関わっているところがありまして、それは八王子です。八王子の山間部の中にある地区があります。京王バスさんがずっとバスを運行していました。ところが、京王バスさんが言うには、当然ながら赤字補填はあったのですが、それでも非常にきびしい状況になった時に1日のお客さんの人数を考えるとどうみてもタクシー事業者さんからワゴン車を借り上げて運行した方が明らかに安上がりであると結論が出たところがありました。そして、市が地元を持ち込んだ時に地元の方と市と京王バスでいろいろな議論をした結果、非常におもしろい結論だったわけです。たしかに乗合タクシーになれば、経費が浮くことはよく分かったが、ここのバス路線は昔から自分たちが住んでいた家だと道路が狭すぎて大型バスが入れなかったところを、皆さんセットバックして道路を広げてなんとかバスを地域に呼び込んだという歴史があるので、バスは守りたいという話が出てきました。乗合タクシーを運行する分までは足を確保するために市が支援をしましょうとなり、それ以上のバスを運行するための費用は地元の人が負担するようなタイプでどうですかということで、現在のルールに決着したという経緯が八王子で8年ほど前にありました。</p> <p>地域と事業者と市の三者が本音ベースで話せる場をつくるというところが27 ページに書かれています。まだ、飯能市で動いていないのでどういう形で施策が展開されるか見えてきませんが、こういったものはやりながら飯能市にフィットした仕組みを作るという観点が大切だと思います。今後はそうした議論を展開していただければと思います。</p> <p>24 ページの「バス利用のための利便性の向上」のところに、パーク&バスライドを名栗で研究すると書かれていますが、飯能駅周辺では今、駐車場がかなり割安になっているようで、通勤の方ではないかと思われる車がかなり停まっています。おそらく吾野とか名栗、原市場方面から来ている車がかなりあるのだらうと思います。だから、飯能駅までわざわざ来ないで名栗、原市場、吾野、東吾野等の何箇所かに駐車場を、駐車場事業者を入れてもいいのではないのでしょうか。安い料金で車を停めて、そこからバスで飯能まで来ると。</p> <p>もうひとつは、朝に限っては皆さん急いでいますから、特急バスのように何箇所しか停まらないと、また先の事を言えば、電車の駅のホームまでバスが乗り付けるくらいの大胆な発想が必要だと思います。</p> <p>私も原市場に住んでいますが、バスで来て病院や市役所へ行って、どこかで降りてだいたい歩かないといけないと。ですから、市内の循環のバスと遠くから来るバスと通しの料金のようなものがあれば、もう少し安く目的地まで歩かないで行けるようになれば便利だらうと思います。バス会社が違おうと上手いとか</p>
----	--

事務局	<p>ないのかもしれないですが、そういうものを考えると良いのではないかと思います。</p> <p>いただいたアイデアは「つくる」にも絡められますので、その中で考えていきたいと思います。</p> <p>パーク&バスライドについても参考にさせていただきたいと思います。</p>
座長	<p>バス事業者さんからは何かありますか。</p>
委員	<p>朝の特急バスについては検討してみたいと思いますが、名栗方面から道路環境がネックになるのかなど、追越しができないような道路ですと結局は各駅と時間的には大して変わらないというようになってしまうと思いますので、長期的に道路環境が整っていて、そのようなニーズがあれば、検討できると考えます。</p> <p>また、電車の駅のホームまで乗り入れる話については、他の地方では電車とバスがシームレスでつながっていて直接乗換えができるというような事例もあります。そのような形になれば、非常に便利でおかつ高齢者の方や体の不自由な方にも乗換えがしやすい環境になると思います。こういったものを実現するには、施設の改修等、お金のかかる話になるでしょうし時間もかかる話になると思います。長期的な課題という意味では市とも話し合いながら、実現できれば効果がある施策だと考えます。</p> <p>乗り継ぎの運賃については、乗り継ぎそのもので考えるのがいいのか、運賃で考えるのがいいのか、考え方がいくつかあると思いますが、乗り継ぎの部分でこのような仕組みがあるとありがたいという意見を踏まえて、運賃施策について何らかの検討をしたいと思います。</p>
座長	<p>運賃施策については、各バス路線の営業に直接影響してくる一方で、全国、特に地方都市を中心にいろいろなやり方をしているところがあります。それらを視野に入れながら飯能にどういうものが合いそうか試していく視点が必要かもしれません。</p> <p>パーク&バスライドについては、単に郊外に駐車場をつくるだけでは全然、訴求力がなくて、例えば 2、3 人で休日にどこかへ出かける時に郊外のパーク&バスライドの駐車場に車を停めてバスに乗り換えると運賃を 3 人分払うことになります。であれば、街中に来たほうが安くていいですよ。海外だと、日本と税金の入れ方が違うところは考えなければいけないですが、パーク&バスライド駐車場に行った時に「何人ですか」と聞かれました。4 人乗っていると</p>

	<p>答えると4枚の路面電車の一日乗車券をもらえました。ただし、駐車場代はそれなりに高いです。なので、駐車場代一発でその日の公共交通の乗車券を人数分もらえるので比較的割安に感じる、お得感が出ているわけです。そのあたりの見せ方を上手くやっていく仕掛ができてくると訴求力が出てくるのかなと思います。企画乗車券のようなもの、先ほど乗り継ぎの話もありましたが、それも含めて、いろいろ試してみる必要があると思います。</p>
座長	<p>時間も迫ってまいりましたので、全体を通して皆さんから気づいた点または言い忘れた点等、何かあればお願いします。</p>
委員	<p>Plan、Do、Check、Actのところですが、17ページに基本目標と施策が9つあります。そして12、13ページに現状と課題があります。これとの整合性、つながり、プランを立てるときはどの課題から施策がつながっているのか、どこかに明示しておくのが良いだろうと思います。たとえば課題4の超高齢化社会への対応ということでどの施策につながっているのかななどを明記していただくと、どの課題を踏まえているのか明確になるので、16ページにもありますが、よろしくお願いします。</p>
事務局	<p>いただいたご意見については、整理したいと思います。</p>
座長	<p>12、13ページの課題が、17ページの施策にかちっと結びつくのが難しければ、基本目標の下にぶら下げてもかまわないのですが、ここの中でどういう対応関係になっているのかということはほしいという意見でした。</p> <p>どこに入れるかということでは、一案としては31ページの中に入れるという手もあると思います。チェックしていく時の方向、チェックしていく時は目標に対してどういう状況であったのかを考えたいので、それが見とれるようになっているとよいのかなと思います。</p> <p>もうひとつは、チェックするという事も32ページ、最後のところを見ますと24年から30年が目標値となっています。今年平成26年ですから、今年からはじめるとしたら、間に4年間、年度があるわけです。それぞれの年度で日常のチェック、この前の分科会では健康診断という話をしましたが、毎回、チェックする健康診断をしないといけない、一番しやすい健康診断は事業者さんが手持ちで持っているような乗降客数等のデータがキーになってくるかもしれません。チェックをどのように行っていくのか書けるものは書いていったほうが良いだろうと思います。大事な視点ですので追加するようにしてください。</p>

事務局	<p>それから、参考という資料がお手元にあるかと思いますが、そちらをご覧ください。今のところ、最終的にこの計画でよろしいですねと皆さんにお諮りするのには3月に予定されている第5回協議会です。今日の段階で皆さんからいただいた意見を反映したものを2月15日から3月6日にかけてパブリックコメントを実施して広く市民の皆様からご意見をいただいた後、それを踏まえて再修正したものを最後の協議会にお出しして皆様からの合意を得るといような段取りになっています。ご承知おきください。</p> <p>座長からパブリックコメントの話がありましたが、こちらにつきましては地区行政センター、総合福祉センターに計画を置きまして、ご意見等を募りたいと思います。また、今日言い忘れた事等ありましたら、パブリックコメントを通して出していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。</p> <p>2月15日の広報にも、パブリックコメントの記事を掲載しますので、ご確認いただければと思います。</p>
座長	<p>委員の皆様につきましては、随時、事務局へ意見を寄せていただいた方が対応はしやすいと思います。</p> <p>それでは、本日予定されておりました議事は以上です。事務局に進行をお返ししたいと思います。</p>
事務局長	<p><閉会></p> <p>吉田先生ありがとうございました。</p> <p>本日は長時間にわたりまして活発なご議論を頂戴しまして誠にありがとうございました。本日のご意見につきましては、2月15日からのパブリックコメント用の資料に反映させていただきます。</p> <p>引き続き、今後も本協議会へのご指導・ご協力をお願いさせていただきます。本日の協議会を閉会とさせていただきます。</p>