

## 会議録（１）

会議の名称	第3回飯能市地域公共交通対策協議会
開催日時	平成25年 3月27日（水） 開会 13時30分 閉会 16時00分
開催場所	飯能市役所別館2階 会議室1・2
会長氏名	飯能市長 沢辺 滯彦
座長氏名	吉田 樹
出席委員	沢辺 滯彦、吉田 樹、高山 和征（代理：六所 健一）、浅見 淳二、鶴岡 洋（代理：金川 正吾）、丸山 和廣、関根 康洋、堀米 康史、松原 緑（代理：倉掛 正昭）鈴木 利雄、清水 潤次、浅見 浩士、馬場 才次郎、村松 守夫、真野 綾子、新井 貞市、中川 淳、倉掛 泰明、田中 雅夫
欠席委員	
説明者の職氏名	飯能市市民生活部長 上 良二 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 佐藤 好則
傍聴者の数	2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 上 良二 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 佐藤 好則

## 会議録（２）

### 議事録の概要（経過）・決定事項

#### （１）これまでの委員からの提案と対応状況（資料１）

これまでの委員からの提案について、対応状況、検討方針について説明し委員の了承を得た。

#### （２）日常生活に伴う移動に関する地域特性（資料２）

市民アンケート調査結果を①日常生活に伴う移動の必要性、②路線バスの利用特性、③日常生活に伴う外出頻度の実態と移動に対する将来の不安に関する考察など「地区カルテ」として整理したものを説明した。これと質疑と座長解説により、現状の本市における各地区ごとの特性や問題点について委員各位間にて共有することを得た。

#### （３）飯能市路線バス利用者アンケート結果（まとめ）（資料３）

市内路線バス利用者アンケート結果についての第一次集計について報告した。①一般利用者に対するものと②観光客に対するものの２種に分けて行ったもの。関連する議論によって委員各位の理解が深まった。

#### （４）交通計画策定に向けて（資料４）

吉田座長指導のもと今回の交通計画策定に向けての道筋を示すものとして、①調査から見えてきた課題、②計画策定に向けての検討事項の整理、これに③他市町村の取り組み事例を加え説明した。これによって本協議会の位置づけと目的、今後展開すべき議論と結論のありようについて委員間の共通意識が図られた。

#### （５）その他

①市長から「西武秩父線廃止提案」問題に関し、市の対応についての説明があった。秩父市、日高市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町とともに(株)西武ホールディングスへ存続の要望書を提出したことなどが報告された。

②また、昨年１２月に実施された飯能市役所職員によるノーカーデーについて報告がなされ、公共交通にて通勤した職員数等が説明され、委員からは市役所職員の率先行動に対し高い評価をいただいた。

## 会議録（3）

発 言 者	発 言 内 容
事務局長	<p>&lt;開会&gt;</p> <p>本日はお忙しいところご出席いただきまして有難うございます。定刻でございますので、第3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。本日の司会をつとめさせていただきます市民生活部長の上でございます。よろしくお願い致します。まず、出席委員の代理の方のご紹介をさせていただきます。バス協会の鶴岡委員の代理としまして金川様、飯能市タクシー協議会の松原委員の代理としまして倉掛様、関東運輸局埼玉運輸支局の高山委員の代理としまして六所様のご出席をいただいております。よろしくお願い致します。</p> <p>なお、この協議会は公開にて開催させて頂いておりますのでご了承のほど、お願い申し上げます。また、本日公務のため市長が途中中座させていただきますのでよろしくお願い致します。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。まず、議事に先立ちまして沢辺市長からご挨拶いただきたく思います。市長、よろしくお願い申し上げます。</p>
市長	<p>皆さんこんにちは。年度末のお忙しいところご出席を頂きまして有難うございます。ここに第3回の飯能市地域公共交通対策会議を開催させて頂けますことに心より感謝申し上げます。また、座長の吉田先生に置かれましてはお忙しいところ飯能までお越しいただきまして誠に有難うございます。前回の協議会では吉田先生より各先進事例を交えたお話をいただいて、大変有意義なものであったと報告を受けているところでございます。また、この3月16日、西武鉄道が横浜まで乗り入れることになり、大変便利になりました。わたくしも直通の一番電車に乗って横浜元町まで行きましてチラシ配りなどしてまいりました。乗り換え無しという大きな利便性を得たものと思っております。これからは、飯能市から横浜あるいは豊島区などとのつながりが強くなるわけでして観光客の増大など見込みながら施策を打っていかねばならないと思っております。また、その直後のことでございますが、新聞報道等でもございましたように西武秩父線の廃止の問題が起こったわけでもございますが、3月22日に西武鉄道の社長がわたくしのところへ来られましてこれまでの経過とともに公共交通の担い手として廃止は絶対にありえないということをご説明いただきました。3月25日には、西武ホールディングスに県知事とともに沿線自治体、飯能市、秩父市、日高市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町の首長で訪問しまして秩父線存続の要望を提出してきたところでございます。本日は、議会にも報告しました連絡文書を資料に添付しております。</p>

	<p>今後この問題について、飯能市がどう対処していくかなどということについて、また、皆様方にご相談申し上げることもあろうかと存じますのでその節はよろしくお願い申し上げます。</p> <p>本日は限られた時間ではございますが、委員の皆様におかれましては本市の公共交通の維持・確保、活性化に向け活発なご議論をいただけますよう、お願い申し上げます。簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。</p> <p>有難うございました。ただいまお配りさせていただきましたものは一昨日 25 日付けに市長名で市議会議長宛に西武秩父線に関する報道等についてということで報告された文書でございます。これに関しましてはただいま市長がお話されたとおりでございますけれども、本日自治連の会長さん自治会関係者の方もお見えになっておりますが、本市としましても今後の動向を見ながら、またご協力をいただくこともあろうかと存じます。その説はまたよろしくお願い申し上げます。それでは早速議事に移らせていただきます。議時の進行につきましては、本協議会座長の吉田先生にお願いしたいと存じます。吉田先生、よろしくお願い申し上げます。</p>
<p>事務局長</p> <p>座長</p>	<p>&lt; 議事 &gt;</p> <p>皆さんこんにちは。福島大学の吉田でございます。先ほど市長のお話もございましたが、前回はこの協議会で何を決めていかなければならないかというところを皆さんと確認してまいりました。その中で本年度はまず飯能市における公共交通の現状、移動の現状等に関するアンケートによる調査内容、実施について皆さんからご意見を頂戴したところです。</p> <p>本日の議事は大きく 3 つあります。一番大きいのは (2) 市民アンケート調査結果についてというところで、これに 7 割くらいの時間を割きたいと思っています。次に交通計画策定に向けて、というのと前回委員の皆さんからいただいた色々なご提案とその対応状況についてというのですが、いただいた提案・アイディアはすぐ次年度から実施する、というものではなく、この地域の交通戦略を考えていく中で、それらが反映されるようにしていくという考えのものです。まず、資料 1 「これまでの委員からの提案と対応状況」には皆さんからの意見とその対応についての考え、方針などがあるのですが、この協議会では毎回こうしたものを積み上げていって、いざ何をやっていこうかという段階で今一度この積み重ねに立ち返って計画としてどうするか、皆さんと考えていきたいと思っています。市長さんからのお話にありましたが鉄道の問題が急浮上しております。これからどうなっていくか、舞台裏はわれわれも実際</p>

	<p>知りえないわけですが、有用なのは「使うこと」これに尽きます。私も廃止になった鉄道の代替バスに関する地域会議に多々関わっております。短時間で多くのことを決めなければならないので現場は非常に苦労されています。新学期になり通学の足に関する問題だけでも多くのお叱りなどが来ています。本市においてはまだどのような状況になるかわからない現状ではやはり使っていくこと、そして行政、観光関連その他の機関・組織等でどのように使っていくかのメニューを色々な関係者で用意していくこと、つまりそのような「備え」をしておくことが重要であると思います。</p> <p>それでは議事の1番、(1)の前回までの委員からの提案と対応状況について事務局のほうから説明をお願いします。</p>
事務局	<p>事務局の交通政策担当の西島と申します。よろしく申し上げます。それでは資料1を説明させていただきます。</p> <p>(資料1 「前回までの委員からの提案と対応状況についてについて」に基づき説明した。)</p>
座長	<p>有難うございました。皆さんいかがでしょうか。</p>
委員	<p>さわらびの湯の駐車場問題についてはオンシーズンの渋滞等も起こっておりますので考えていかないといけないと思います。また、地区に拠点を作りそこからバスに乗り換える仕組みということについても環境面を考えた場合に公共交通へのシフトという視点で重要と思います。</p>
座長	<p>有難うございました。観光地のオンシーズンの渋滞対策としての公共交通の役割は重要です。また、ここまではマイカーで来ても公共の駐車場などを設置してそこから先は公共交通でという手法ですね。海外では色々な交通手段を組み合わせてうまくやっている例が多々あります。ほかにございませんか。</p> <p>そうしましたら、今日のメインテーマであります、市民アンケート調査の結果報告について、というところに進みたいと思います。お手元の参考資料1, 2はアンケート調査の単純集計ですが、ここから全てを見ていくのは非常に煩雑となるので、事務局で用意しました「地区カルテ」でもって議論したいと思います。これには、参考資料にあります集計結果から11地区別にどのような方がどの交通機関でもってどのように移動しているか、あるいはこういった特徴があるのかA3一枚にまとめられているものです。この内容は皆さんの皮膚感覚との相違があるかなどを見ていきたいと思います。説明をお願いします。資料が多いので2つに分けます。まず、1番目の飯能地区から5番目の美杉台</p>

事務局	<p>地区まで説明をお願いします。</p> <p>それでは資料2についてご説明申し上げます。これはアンケート調査に基づきまとめたものです。これに地区特性の分析を記載したものです。(資料2「日常生活に伴う移動に関する地域特性」に基づき説明した。)</p>
座長	<p>有難うございました。かなり駆け足のご説明でしたが、補足としまして参考資料1「まとめ」となっているものの2ページ目を見て頂きたいのですが、今ご説明の地区で食料品の購入に関する部分です。どの地区も自家用車の利用が大半ですが飯能地区と美杉台地区は歩行の割合が多く残り3地区は自転車の利用が多いことが分かります。これが将来の不安項目について比較すると飯能地区は将来の不安割合が少ないのですがほかの地区になると不安割合は大きくなる傾向にあります。いま自家用車利用の多い地区は同時に将来のお出かけについて不安を持つ割合も大きいということが分かります。これは後半の南高麗地区以降さらに顕著となります。それと、最近1年のバス利用についてですが目的地が近いのもあると思いますが飯能地区は比較的バス利用が低い。しかし、第二地区は逆にバス利用が多く、美杉台にいたっては9割が使う。答えている母数も140名以上です。バスを使っている人はバス交通に大きく頼っているのが分かります。補足しましたけれどこのような比較も参考にして頂き、ご議論いただきたいと思います。美杉台の95%以上というのは本数に理由があるのでしょうか。</p>
委員	<p>美杉台に住んでいるものとしては、本数が実際多いものですから、よく使われるものと思います。</p>
事務局	<p>目的地を見ていくとほとんどの移動が飯能駅周辺に集中していることが顕著です。これは各地区、路線の長い先からもやはり駅周辺への移動の集中があります。</p>
委員	<p>美杉台から飯能駅南口には医療機関や商業施設の集積があるのでその関係で利用が多いと思います。</p>
座長	<p>確かに美杉台でいうと徒歩の割合も多い。しかし自転車の利用はそれほどでもない。むしろ自転車利用は飯能地区や美杉台地区よりほかの地区のほうが多い。これも特徴ですね。自転車が使いにくいからバスに乗る、ということもあろうかと思いますが武蔵野市の場合、調査するとコミバス利用者の移動距離は平</p>

委員	<p>均すると2km強。これは自転車でいける距離でもある。そのようなオーバーラップ部分もあると思います。</p> <p>本数の多い美杉台地区の傾向はそのとおりかなと思いますが、本数の少ない加治地区、精明地区も10年後は不安という方が30%以上いらっしゃいます。感覚的に実際今後10年の間に急激にこの率は上がると思います。本数、ダイヤの工夫を今からしないと、と思います。</p>
座長	<p>飯能地区で将来に不安が無いという方は、ざっと2/3、不安があるという方はざっと1/3です。あとでまた出てきますが、吾野地区になるとこれが逆転する。回答して頂いた約2,800人の住んでいらっしゃる地区によってこれだけ差があるということは掴んでおかなければならないと思います。また中心市街地に居住している方の1/3も将来に不安がある、ということをきちんと捉えておかなければならないと思います。相対的に飯能地区、市街地の部分は近くに商業施設や医療機関があって便利かもしれないけど将来足腰が弱って、バス停まで歩いて行けないかもしれない、自転車に乗れないかもしれないということでお出かけするのが厳しくなると思われている方がまちなかでも一定程度おられるということも無視してはいけなところだと思います。被災地の石巻では高台移転とそこへの「足」に注目が行きますが、実は移転しない従前の市街地の方に政策的な目が行き届かなくなり、交通政策から置き去りにされている現状もあります。ですから飯能地区などは今現在相対的に不安が少ないだけであって、中心市街地といえども確かに存在するというのを忘れてはならないと思います。重要なご指摘でした。それでは山間部のお話も出てきたところですので、残りの地区についても説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは6の南高麗地区からご説明申し上げます。(資料2 「日常生活に伴う移動に関する地域特性」に基づき説明した。)</p>
座長	<p>有難うございました。この中で吾野地区と名栗地区を比較して見ますとどちらも同様の高齢化率ですが、片や鉄道でカバーされている地区、片やバスでカバーしている地区という違いがあります。吾野は鉄道利用が10%、くらい、名栗もバス利用が同様の10%くらいですが、吾野に比べ名栗のほうが自家用車による送迎というのが相対的に大きいというのが特徴です。鉄道はご存知のように輸送力が大きく、定時性があり、信頼感・存在感がある。しかし、バスに比べ当然ながら駅間が長い。そこで吾野の移動の状態というところで「移動が出来ないと」と答えている人の割合をみると趣味活動などは4%、ほかは</p>

	<p>3%しかない。同時に将来の不安のところでは約6割の人が不安を感じているということです。名栗のほうは吾野に比べ将来の不安を感じている方が10ポイント程度少ないし、「移動できない」と答えている方も1ポイント程度少ない。つまりきめ細かなサービス、お買い物や通院という日常生活に対し、バスは重要な「足」となっているということだと思います。したがって鉄道のお家芸とバスのお家芸の違いというものがこのデータからしっかりと分かってくるということです。ですから吾野地区は買い物や通院に苦労されている方が相対的に多いかもしれない。一方で名栗地区は吾野に比べればその点良いかもしれないが路線の分かりにくさ、乗車時間の長さ、運賃の高さから自家用車の送迎に頼ってしまっているのかもしれない、ということが分かると思います。補足させて頂きました。それでは皆様ご意見どうぞ。</p>
委員	<p>私、名栗住民ですが、先生がおっしゃられた運賃の違い、区間によっては3倍くらい違う。そうするとどうしても家族に送迎してもらおう、ということになります。名栗～飯能駅が往復600円くらいになれば、だいぶ違うだろうなというのが生活実感としてあります。</p>
座長	<p>確かに鉄道は1回の運行で多くの乗客を運べるので、ということが背景にあります。要するに移動に対する「お値打ち感」というものがあるかだと思います。サービスに対する「お値打ち感」というのは重要なことだと思います。</p> <p>私の経験で鉄道が廃線となったところの代替バス運行について、計算するとどうしても鉄道運賃よりもバス運賃は高くなってしまいます。そこでひとつの工夫で路線をまちなかから駅までではなくて、駅を経由して別のまちなかに到達するようにする。つまり今までは鉄道で駅まで、そこからバスに乗り換えて目的地までとしていたものを通して目的地にいけるようにしたのです。全国的に見ると廃線鉄道から代替バスに変換すると平均4割ぐらい乗客が減るのですがそこでは何とか1割ぐらいの減に踏みとどまっています。ですから鉄道とバスの運賃の違いはどうしてもないのですが、そこに「お値打ち感」という概念でどうしていくかと考えることも重要だと思います。</p>
委員	<p>資料2のアンケートについて全市人口に対しどのぐらいの配布率でどのぐらいの回収率かということと、コミバスなどの要望があっても現在バスを利用していないという方とはどういうことなのか、単に現在利用していない方の新たな要望なのか、教えて頂きたい。</p> <p>事務局お願いします。</p>

事務局	<p>最初に参考資料に数字がございますのでその合計を見て頂ければと思います。配布数は3,000世帯、回収は1,200世帯（全人口約8万人に対する2,860人で約3%強）程度の回収率（世帯数で約3割）です。3,000世帯配布を選びましたのは相対誤差を20%以内に収めたいとの目的でございます。</p> <p>コミバス・デマンド要望に関しては利用していないけど新たに要望として、あれば良いね、ということと理解しています。</p>
委員	<p>確固たる乗らない理由の分析はまだですね。</p>
事務局	<p>本市では、まだ高齢者といえども自家用車の利用率が依然基本的に高い状況なので今現在のバス利用率は全体として低い値にとどまっているのではないかと考えております。</p>
座長	<p>なぜ路線バスを使っていないのかの理由については資料に記載がありました。不満に関しても。地区ベースで率が出ていますけど名栗地区は10%超える程度が料金が高いから、となっており、原市場だと2割ぐらいになっています。美杉台はその辺はあまり出ていないのですが、実際の計画を策定し戦略を立てる段階ではもう少し分析を積み上げる必要があると思います。</p>
委員	<p>高齢者でも若い人と暮らしている場合はいいのですが原市場などでは高齢者の一人住まいが多い気がします。高齢者率としてまとめると分からないのですが、その辺の内訳が地区ごとに分かるといいと思います。</p>
座長	<p>今回の調査は世帯に配っておりますので家族構成についても分かるのでほかの項目とクロスしてみれば分析できると思います。それではいったんここで締めてさせて頂き、続いて資料3の説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは資料3をご説明いたします。（資料3「飯能市路線バス利用者アンケート結果（まとめ）」について説明した。</p>
座長	<p>資料3に関してはいかがでしょうか。よろしいですか。それでは資料の4に移りますが、ここまで地区別の特徴について考えてきましたが、今後これらの状況を踏まえて、また、他の都市ではどのような取り組みをし、本市にとってどのように適用できるかなども含め、どのように交通政策を計画していくかというほうへ進めていきたいと思います。それでは資料4の説明をお願いします。</p>

	<p>す。</p>
事務局	<p>それでは資料4の説明をさせていただきます（資料4「交通計画策定に向けて」について抽出された課題とその対応方針及び他都市事例を説明した。</p>
座長	<p>ありがとうございました。基本計画というわけですから方針を、また目標を次年度以降決めていかなければならないところです。そのキックオフということで事務局から出された資料だと思います。いかがでしょうか。私から一点、大きな柱としては今あるバス路線をどう守っていくかということと今ある移動がうまくいっていない地域をどう支えていくかということだと思います。路線バスのわかりやすさのための施策は現行バス路線維持の一つの道具です。根本的な解決策ではない。重要なのは先ほど申しました「お値打ち感」だと思います。安かろう悪かろうでは乗ってくれない。どういう形にしたら市民・観光客により乗っていただけるかの検討という点がこの資料には無いのではないかと思います。それを踏まえながらということでいかがでしょうか。</p>
委員	<p>現行のバス路線の維持、ということですが、やはりある一定のダイヤ（本数）があることを基準に考えなければいけないと思います。「ある一定」の中身についてこの協議会でじっくりと議論しておかないと折角新しくしても利用されないことが起こるかもしれません。</p>
座長	<p>ありがとうございました。重要なご指摘だと思います。事務局から何かありますか。</p>
事務局	<p>現在のダイヤ、運行本数と利用率の関係ということは当然理解しておりますが、それを考える前提として本年度は移動の実態について詳細につかむことが肝要と考えているところです。</p>
座長	<p>今ある「資源」を守っていくということが重要ですが、ただ守っていくといっても今ある走らせ方が適正であるかどうか。つまり品質に裏打ちされた地域の公共交通をどう考えていくのかということが大切です。現状の運行実態が地域住民の暮らしにきちんと応えているか考えていくことが重要です。他都市の事例としてご紹介しますと、ある都市圏では全体的に運賃を下げました。下げた中で利用の伸びている路線には2つの特徴がありました。ひとつはお客さんが少なくなっても従前の本数が維持されたところ。もうひとつは1時間に1本も走らない時間帯があっても必ず医療機関や商業施設にタッチする路線。</p>

委員	<p>この2つが利用客を伸ばしています。それ以外の手を付けなかった路線は利用客が落ち込み続けています。いくら安くしても品質に裏打ちされてきてないに乗っていただけないと思います。これが次年度の検討の主体となろうかと思っています。</p> <p>10年後の移動を不安に思う方の割合がこんなに多いということに驚いています。私の会社の同僚で吾野から20km、車で通っている人がいますが、「吾野から名栗までトンネルを掘ってほしい。」などといっています。とにかく自分で、車で移動するしかない不便な地域の方はまちなかの豊かさから取り残されている感を強く持っております。鉄道の廃線の問題というお話が先ほどありましたが、鉄道輸送に頼る地域ではなくむしろそこを中心地と考えて観光開発とか林業の活性化などの地域おこし、中心化の施策とセットで交通を考えていくべきだと思います。現行路線の維持といっても私の住む精明地区では調査結果として1年間に1度もバスを利用しない方が7割近くいます。地区特性が大きく違うところによっては、やはり事業者の撤退も現実あるということをおっしゃっていただき、地域住民ももっと危機感を持たなければならないと思われました。ですから地域の交通は地域が考えなければならないことをもっと地域に振っていただきたいと思っています。地域ごとの議論の場も必要だと思います。</p>
座長	はいありがとうございます。事務局いかがでしょう。
事務局長	<p>市としましては福祉部局で地域福祉計画というものを出力しております。福祉の切り口で各地域の繁栄をどうしていくのか、共助によるいわゆる移動交通の確保をどうしていくのかという話し合いを地域ごとにさせていただいております。しかし一気に組織づくりができて解決できるということではなく、地域の方や関係機関の方々と意見交換していく中でよりベターな方向性を見出していく。段階的に徐々に進んでいくものと思っております。市と地域の話し合いの場をより多く持つということは事務局としてもまったく同感でございます。今後とも皆様と意見・アイデアを持ち寄りながら計画づくりができればと思っております。また、吾野から名栗へトンネルを、という件につきましては、今議会でも質問が出、私も答弁等いたしました。県とも話をしていますが現状なかなか厳しく進まないというところでございます。これも拠って来たる所は鉄道を利用したい、もっと交通をよくしてもらいたいというご要望からのものと理解しております。その他市役所の取り組みとしましては平成25年度から、もっと飯能を売っていかうという色々な取組みがございます。先ほどお話ありました西武鉄道の横浜乗り入れにより、横浜市、渋谷区、豊島区と秩父</p>

	<p>市とのつながりが強化されたこの良い立地を生かして、まず観光メインに来ていただいてそこから定住の方にも増えていただき、もっと元気な飯能になればと思っております。ひとつご披露しますと我々市民生活部でPR活動を頑張りましてテレビ東京の「アド街ック天国」という番組を誘致しまして、このゴールデンウィークの放映で飯能の特集を放送していただくこととなりました。今後も皆様のお力をいただきまして頑張っていきたいと思っております。</p> <p>ありがとうございます。まちの知名度が上がることはいいことですよね。地域は地域で考えるということでしたが、いままでは地域の提案を受ける受け皿がなかったということですね。地域の議員さんに陳情するか直接市役所、事業者と話を持っていくとかしかできなかった。ですから対応もバラバラで場当たりのものになり、立ち消えになったりうやむやになりがちだったところが問題でした。受け皿、飯能市全体としてメリットあるのか考える場が必要で、それがこの協議会の役割なのかもしれません。また先ほど不採算の路線は廃止してもいいのではないかというお話ありました。ひとつ申しますと、デマンド交通を古くから開始した長野県の富士見町というところがございます。ここは路線バス事業者に廃止をお願いして（幹線は残っているが）、町域の多くの範囲をデマンド交通としてタクシー業者さんにやっていただいた。しかし結果としてタクシー会社が廃業しました。デマンドサービスはある限られた人しか利用しない、本来のタクシー利用者もそれに伴い減少した、それで売上が激減したんです。タクシーというのは鉄道もない、バスもない、あるいはサービスされない夜間でも「足」となってくれる最後の武器、交通機関なのですが、デマンドが失敗したことで富士見町はタクシー交通を失いました。最後のセーフティネットを失って、今問題を抱えています。ですから不採算だからといって安易にデマンド型交通に置き換えたという自治体は今大きな歪が出てきています。ですから、今あるものをどう守っていくかが大事です。ただ、いまの路線をそのまま走らせていたら地区によっては依然75%もの人が乗らない状況が続くところもある。一人でも多くの市民に振り向いてほしいわけです。税金を投入していますし、事業者は持ち出しで運行しているんですから。そこでどうすれば一人でも多くの市民に振り向いていただけるか。使いやすさ、わかりやすさというのも一つの方策だし、先ほどの品質というところの議論も重要です。そういったところを真剣に考えていくのが次年度、この協議会に課せられた使命だと思います。そのほかいかがでしょうか。</p>
座長	
委員	<p>今市民参加ということでお話しありましたが、私もいろんなところでデマンド交通に関与してきましたが、必ず自治体さんの負担増になって、うまくいっ</p>

	<p>ているところはほとんどありません。逆にデマンドをやっても一部の方しか利用されないのが実態。もっと市民の交通は市民参加で支える方向に持っていくのがいいと思います、シンポジウムをやるだとか高齢者の会に行政が出て行って説明をすとかしたらいいかなと思います。積極的に市民が参加していくやり方を考えることが重要だと思います。</p>
座長	<p>ありがとうございます。こういう場合、よく行政の方は「説明会」と称して市民にお話されるのですが、あるところでは広報に載っていますが、地域の交通に問題や不安を感じていたりする自治会や学校、観光等業界団体、事業所などどこへでも役所としてはこうですと説明するし、地域のお話も聞くという「出前講座」というやり方を取っているところもあります。今後はこうした取り組みも次年度、2、3か所やってもいいかもしれませんね。現場の声を積み上げて次の改善につなげていく、というやり方はいいと思います。それではそろそろ時間ですが全体通して皆様、いかがでしょうか。細かいデータは後程またみていただいております。お気づきの点等ございましたら、事務局までお問い合わせいただければと思います。ではこれで議事を終了いたします。事務局の方で報告がございますか。</p>
事務局	<p>はい、それでは一点ご報告させていただきます。職員ノーカーデーの取り組みについて結果報告させていただきます。(添付資料を持って12月3日から28日まで実施したマイカー以外での通勤、出来得る限り公共交通機関で通勤する活動についてその員数等について報告した。)</p>
座長	<p>ありがとうございます。こういう輪が広がるといいですね。企業、行政の積極的な公共交通利用の取り組みを促す仕組みがもっとあってもいいと思います。それでは、進行を事務局にお返しいたします。</p>
事務局長	<p>吉田先生ありがとうございました。先ほどもっと外へ出ろ、というお話ありましたが、市にも総合振興計画とかマスタープランだとか環境計画とか色々な計画ありますが、基本的にすべて市民の声を聴きながら、という形をとっております。この交通計画もそうでした、事務局としては当初から各地区へ入っていったお話をする予定にしておりましたが、吉田先生よりもっと計画の基本方針などをきっちり議論して詰めてから地域に入るようご指導がありました。我々も今後、吉田先生のご指導をはじめ皆様とお話ししながら、最良の方法を持って進めていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。基本的に25年度に何らかの形で市民の方の意見を聞いていく方法を講</p>

座長	<p>じていくつもりでございます。</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。引き続き今後とも本協議会へのご指導・ご協力をお願いがさせていただきますましてご報告といたします。以上でございます。</p> <p>ありがとうございます。この協議会は次年度も続いていくものですので皆様よろしくお願いいいたします。地区への入り方ですが、地域の公民館に集まってもらったりするのもいいかもしれないですね。戸別訪問やってもいいと思います。それではこれにて第3回の協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。</p>
----	--