

## 会議録（１）

会議の名称	第２回飯能市地域公共交通対策協議会
開催日時	平成２９年６月１２日（月） 開会 １５時００分 閉会 １６時５２分
開催場所	飯能市役所 本庁舎 ５階 ５０１会議室
会長氏名	飯能市副市長 上 良二
出席委員	上 良二、吉田 樹、山内 智矢、堀米 康史、原 清、 本橋 実、浅見 豊樹、渡辺 正幸、石井 英子、浅見 浩士、 藤田 幸也、今井 祥晋、天野 佳洋、中山 昌典、中川 淳、 大野 康、大野 悟、畦地 英樹、相山 吉之、新井 洋一郎、 島田 茂、青柳 義久 (木部委員代理：柳下 浩)、(柏木委員代理：沼崎 修一)
欠席委員	鶴岡 洋、松原 緑、山本 道夫、長田 裕太郎、豊田 義継、 木部 康久、柏木 正之
説明者の職氏名	飯能市市民生活部長 坂本 実 飯能市市民生活部生活安全課交通政策室室長 佐野 敬子 飯能市市民生活部生活安全課交通政策室主査 石井 利和
傍聴者の数	１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 坂本 実 飯能市市民生活部生活安全課交通政策室室長 佐野 敬子 飯能市市民生活部生活安全課交通政策室主査 石井 利和

## 会議録（２）

### 議事録の概要（経過）・決定事項

（１）本協議会の第２回目の開催にあたり、事務局長から開会が宣せられたのち、以下のとおり報告等をした。

- ①欠席委員、委員変更等の報告：事務局長から報告をした。
- ②自己紹介：変更委員各自による自己紹介をした。
- ③会長挨拶：会長（上副市長）から開会に際し、挨拶をした。

#### （２）前回会議と分科会の議事確認について

事務局から、前回会議と分科会の議事確認について、以下の資料に基づき説明した。

- ①第１回飯能市地域公共交通対策協議会 議事録の概要（経過）・決定事項（資料１）
  - ②第１回飯能市地域公共交通対策協議会分科会 議事録の概要（経過）（資料２）
- 各委員からは、特にご質問・ご意見等はなかった。

#### （３）事業報告・事業計画について

事務局から、事業報告・事業計画について、以下の資料に基づき説明した。

- ①飯能市地域公共交通基本計画実施計画実績状況（平成２６年度～２８年度）及び今後の方向性（資料３）
  - ②平成２９年度事業計画について（資料４）
- 各委員からは、特にご質問・ご意見等はなく、内容について了承された。

#### （４）調査の実施について

事務局から、調査の実施について、以下の資料に基づき説明した。

- ①地域公共交通網形成計画策定の流れと調査の詳細（資料５）
- ②アンケート調査の追加調査項目（案）について（資料６）

内容的には基本的に了承されたが、委員等から以下のとおりご質問・ご意見等があった。

・資料５の４の、現状把握及び課題整理を踏まえた対応策の検討のなかに「他地域の参考になり得る先進事例を広く収集・調査」とあるが、飯能市と似たような市はそれ程ないため、ほぼ意味をなさないのでは、この協議会のなかで市として何ができるのかきちんと考えないといけない。

・網形成計画の計画期間は基本５年なので、国際興業(株)との協定が平成３２年３月３１日までのため、少なくとも３年間はきちんと維持できるようなネットワーク網の構築を目指していないといけない。

・高校生の通学定期の補助件数を見ても年々減少しているので、生活交通においてどのよ

うにしたら利用されるのか工夫も必要

- ・間野黒指線、中藤・中沢線、小沢から湯の沢までの区間については、利用状況が悪いため、どうやったら守っていけるのか考えないといけない。
- ・いくつかのシナリオを用意してどれが一番合理的なのか考えることが必要
- ・他の自治体では上手くいっていることが、飯能市の場合はその条件に当てはまらない可能性もある。また、今のやり方が一番合理的なのかもしれないということもある。
- ・どういう形になればネットワークが維持できるのか、シミュレートをきちんと行わないと今後に上手くつながって行かず、平成35年3月までの計画期間まで最低限維持できない。
- ・市内の拠点配置を考慮した交通拠点の設置については、他の自治体が行っているような乗り継ぎポイントをつくることは少し成り立ちにくい地域ではないか。
- ・今のネットワークが基本的に飯能駅を起点とし、できるだけ最短距離で運行しているので朝晩はよいかもしれないが、昼間の需要に答えられていないため、駅だけでなく、どこを整理すれば路線バスを利用するのか意識的に調査する必要がある。
- ・資料6のQ10の選択肢については、誰がやるのかという主体がなく、政策にどう生かすのか少し見えにくいですが、技術的な課題のため、コンサルタントが決定した後、いろいろ議論して決定していく。

#### (5) その他

事務局から、今後のスケジュールについて、以下の資料に基づき説明した。

##### ○飯能市地域公共交通対策協議会開催スケジュール（案）（資料7）

各委員からの質問なし。また、公共交通利用に関する意見交換を行い、各委員から以下のとおりご意見等があった。

- ・第2次はんのうふくしの森プラン推進市民会議から、今後、飯能市の公共交通を考える際の原則となるようなものの提言あり。
- ・今後については、今ある既存の鉄道、バス路線を維持することや地域の交通を公と民に分け、それぞれの役割を明確にすることなどが必要である。
- ・今後、過去の市町村別の運転免許証自主返納者の数値について情報提供したいと考えているが、飯能市の場合、各地域の公共交通事情から、運転免許証自主返納者に対する支援施策を考えるのは難しい。
- ・公共交通の現状をみんなに知ってもらうために、公共交通のあり方を考える、出前講座を開催した。
- ・出前講座の参加者のうち約半分の方が運転免許証を所持しているが、運転免許証の返納を考えている人は誰もいなかった。
- ・公共交通の利用を促されるが、鉄道駅までの移動手段等の関係で高齢者の方の鉄道利用は難しい。
- ・横瀬町では、高齢者の方を助ける、無料バスが定期的に走っているので、高齢者の方に

とって有意義なものとなっているという話を聞いた。

- ・昔は路線バスがあったのでできれば路線バスを復活してほしいが、代替案としてはスクールバスへの混乗ができればよいと考えている。
- ・「たすけあいがの」で買い物ツアーを実施しているが、地域によっては駅までの輸送手段として使えないかという意見もある。
- ・お出かけの際、地域が東西に長いため、精明地区の住民は飯能駅のほうには行かず、隣の日高市、狭山市、入間市のほうへ行く傾向がある。
- ・地域で路線バスを守る施策として名栗地区で開催されるイベント等のリーフレットを配布させていただいた。時間がある方は、路線バスを利用してお越しいただければ幸いです。

## 会議録（3）

発言者	発言内容
事務局長	〈開会〉
各委員	（変更委員自己紹介）
事務局長	<p>ありがとうございました。</p> <p>続きまして、この協議会の内容等につきましては、公開とさせていただいております。また、本日、傍聴の方が1名いらっしゃいますので、ご承知おきくださいますよう、よろしくお願いいたします。</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>はじめに、協議会の会長であります、上副市長からご挨拶を申し上げます。</p>
会長	（挨拶）
事務局長	<p>それでは、議事に移らさせていただきます。議事の進行につきましては、本協議会の会長であります、上副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。</p>
会長	<p>それでは、議事を進めさせていただきます。</p> <p>（1）前回会議と分科会の議事確認について、を議題といたします。</p> <p>事務局より説明をお願いいたします。</p>
事務局	（資料1「第1回飯能市地域公共交通対策協議会 議事録の概要（経過）・決定事項」、資料2「第1回飯能市地域公共交通対策協議会分科会 議事録の概要（経過）」、参考資料3に基づき説明）
会長	<p>ただ今の、前回会議と分科会の議事確認について、につきましては、本日の（2）から（4）までの議事が終了後、もし何か確認したいとか意見がございましたら、その後に皆様の意見を頂戴するやり方で進めさせていただきますので、よろしくお願いいたしますと思います。</p> <p>それでは、続きまして、（2）事業報告・事業計画について、を議題とさせていただきます。事務局から、説明をお願いいたします。</p>
事務局	（資料3「飯能市地域公共交通基本計画実施計画実績状況（平成26年度～28

<p>会長</p>	<p>年度) 及び今後の方向性」、資料 4「平成 29 年度事業計画について」に基づき説明)</p> <p>説明は以上でございます。ただ今の件につきまして、委員の皆さんからご質問がありましたら、お受けいたします。</p> <p>(質問なし)</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、次に進めさせていただきます。続きまして、(3) 調査の実施について、を議題とさせていただきます。事務局から、説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>(資料 5「地域公共交通網形成計画策定の流れと調査の詳細」、資料 6「アンケート調査の追加調査項目 (案) について」に基づき説明)</p>
<p>会長</p>	<p>資料 5 と 6 につきまして、ご質問がございましたら、お受けしたいと思いません。</p> <p>(質問なし)</p>
<p>会長</p>	<p>分科会の皆さんの意見等も踏まえ、前回のアンケートに新たな項目等を追加し、これからやっていくという考え方について事務局から説明がありました。今後、業務委託の入札もありますので、何かございましたら、委員の皆様からご意見を頂戴できればと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>資料 5 についてまず、提案したいと思いますが、資料 5 の、現状把握・ニーズ把握調査の 4 の、現状把握及び課題整理を踏まえた対応策の検討については調査をしたり、いろいろと地域の皆さんからグループインタビューという形でご意見いただきながらつくっていくということになるわけですが、多分、飯能の場合で考えないといけないことというのは、この 4 のなかの 2 つ目に資料を広く収集・調査というのがあるのですが、ほぼ意味をなさないと思っています。というのは、飯能に似たような都市というのがそんなにあるわけではないので、例えば〇〇市で上手くいったんだけど、それが飯能市で上手くいくか限らない。そうすると、飯能市のなかで何ができるのかということを中心にこの会議のなかで考えなければならぬと思っています。今日の資料 5 のなかで特にどこが欠けているかという、今回つくろうとしている計画は地域公共交通計画ではなく、網形成計画なのです。つまり、バスとか鉄道とかあるいはタクシーとかスクールバスの活用とかいろいろな選択肢が出てきましたけれど</p>

も、とにかく交通のネットワークをどうつくっていったらいいか、おそらく、計画期間は基本5年なので、平成30年4月から仮にスタートとすると、35年までぐらいになると思います。そうすると、国際興業さんと今、協定が結ばれているのが平成32年3月31日までですから、さらに3年間はちゃんと維持できるようなネットワーク網を少なくとも3年、飯能市はこれでやっていけるというところは目指していかないといけない最低ラインだと思っています。そういう意味で言えば、今まで飯能の場合は、例えばお散歩マーケットあるいは名栗のほうでバスを利用してもらおうとかお出かけのために利用してもらおう仕掛づくりというのは結構いろんな方面からやってきていると思うのです。ただ、一方で気になるのは今日の先ほどの事務局にまとめていただいた厚い資料3がありますけれども、1ページ目に基本目標1(2)の高校生の通学定期補助というのがあります。実はこれが基本的に生活の需要のひとつの太い柱になるのですが、10万円以上という遠距離通学というところが限定されているので、全体的に減っているかどうかはわからないのですが、補助件数は148、146、125人と減っているわけです。だから、やっぱり生活交通の場面でどういうふうに使ってもらえるのか工夫も必要ですし、2ページ目には具体的に(3)運行継続に係る協定の締結の今後の課題のところ具体的に間野黒指線だとか小沢から湯の沢までの区間だとか具体的に需要が薄いところが書かれているわけです。こういうところをどうやったら守っていけるのかということを考えてははいけないんです。そうなってくると、やっぱりいくつかのシナリオを用意してどれが一番合理的なのかということを考えていかないといけない。例えばどうということかと言うと今、飯能駅から全部バスが出ていて名栗車庫を通って湯の沢まで行っているわけですが、名栗車庫までさっき数えたらだいたい1日に24往復程度あります。湯の沢まで1日6往復という形で大きく便数は減ってくるわけです。需要密度も全然違います。このときによく他の自治体でやっている再編のパターンは、例えば名栗車庫まで1日30往復ぐらいにして利便性を高める。だけれど、名栗車庫から先は基本的に乗り換えとなります。小型車両を使いながらあるいは地域の皆さんの力も借りながらネットワークを維持していく方法を取るケースもある。でも、本当にそういうケースが飯能で取り入れられるのだろうか。他の自治体であれば、例えば名栗車庫の周辺とかにタクシー会社さんとかあって上手くバスとタクシーがタッチしながらやっているというケースがあるのですが、飯能の場合にはその条件に当てはまらないかもしれない可能性もあるので、今のやり方が一番合理的なのかもしれないです。それはシミュレートをしてみないとわからないです。だから、どういう形になればネットワークが維持できるのかというところのシミュレートもちゃんとやっていかないと、平成35年という計画期間まで最低限維持できるのかどうか

というところは上手くつながってこないのかという気がします。ですから、そういうところもしっかりと計算しておくということがひとつ求められるのではないかというふうに思います。2点目がこの市内の拠点配置がさっきも資料5の、4のところの3つ目に市内の拠点配置を考慮した交通拠点の設置等と書いてあるのですが、基本的に飯能の場合だと、飯能駅、あっても東飯能駅とかさらに今の話で言えば、名栗車庫とかそのぐらい出てくるんでしょうけれども、基本的に他の自治体がやっているような、乗り継ぎポイントをつくって云々ということが成り立ちにくい土地柄かなと思っています。ただ、一方で今、全部のバス路線が基本的に飯能駅まで乗り入れてくるのですが、皆さん鉄道を使って飯能駅に乗り継いで鉄道を使って所沢や都心方面に出掛けるとかそういう感じではないわけですから多分、市内のなかでちょっとしたスーパーだとか図書館だとかちょっとみんなで集まれる場所のところにもう少しバス停が近づいてくれたら昼間乗れるのになあという人は実は少なくないかもしれないです。ただ、今のネットワークが基本的に全部飯能駅を起点として、できるだけ最短距離で行っていますので、朝晩はそれでいいのかもしれないけれども、昼間の需要に今、答えられていない。特に、ライフスタイルが変わってきて団塊世代の方も退職をして、多くの方が逆に市内で過ごすようになってきました。お昼にバスを使われる方がメインターニングだというふうになればやっぱり駅というところだけではなくてどういうところを上手く整理していけば使っていただけるのかというところを、少し意識的に調査をしておく必要があるのではないかというふうに思っています。まだ時間はあると思いますが、資料6というようなアンケート追加項目だったら見出せるのかどうかというところは、ぜひ委員の皆さんにも検討いただきたいなというふうに思っています。最後に、この資料6ですが質問10は頭が痛いです。非常にわかりにくいです。しかも、これは誰が確保するのですか。例えば質問10の、②検討する必要がある、というのがあるのですが、誰がやるのかというのは結構大事です。ただ、例えば行政が全部やってくれるとか行政と交通事業者で工夫してやってくれるのだったらいろんなところに丸が付けられるかもしれないけれど、でも実際、これをやるに当たっては皆さんの税金が使われる可能性というのが十分有り得るわけですし、場合によっては皆さん自身にいろんな力を借りなければできないということもあるわけです。だけど、これだとそれが全く読み取れないので、これが出てきた答えというのを、政策にどう生かすのかなというところがちょっと質問10の聴き方だと少し見えにくいのかなという気がしています。ただ、ここは技術的な課題もあると思いますので今度、入札でコンサルタントさんが決まるという形でしたけれども、その後いろいろ議論させていただいてもいいのかなというふうに思っています。

会長	<p>ただ今、3点、先生のほうからご指摘がありましたが、事務局のほうから、答えられる範囲で答弁のほうをお願いいたします。</p>
事務局	<p>今、吉田先生からご意見を頂戴いたしました点につきましては、確かにこの資料5のなかで少し抜けていたところかと思えます。ただ、網形成計画を策定するにあたりまして、市内の公共交通網のネットワークという視点を持って策定するという点については事務局のほうでも考えて進めておりますので、効果的なアンケート結果等が実施できるよう、業者委託の入札の際には、仕様に含めていきたいと考えております。</p>
会長	<p>それではそのような形で進めていただきたいと思います。いずれにしてもまだまだ整理する課題はありますというようなご指摘だと思えますので、ぜひ多方面のご意見をお聞きしながら、意味のあるような形の調査をお願いしたいと思います。他に皆さん何かございますか。よろしいでしょうか。それでは、本日予定されております、案件は以上となりますが、先ほどお話しさせていただきました、1番の案件もございますのでまず、議事の(4)のその他につきまして、事務局から説明をお願いいたしましてその後、1番の現在の実績等の整理につきましてご意見がありましたらいただくというような形で進めさせていただきたいと思えます。まず、(4)その他について、事務局から説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは資料7をご覧ください。その他といたしまして、前回の協議会のなかでもスケジュールをお示しさせていただきましたがその後、入札等の関係で流れが変わってきた部分もございますので、改めて、またお示しさせていただきました。そして、次回は第3回協議会になりますが、9月下旬を予定しております。議事につきましては、本日、アンケートに追加する内容について皆さんにご協議いただきましたけれども、その内容は、これから入札で決定します業者と詰めまして、アンケートを配布する前に最終確認をいただきたいと存じます。また、この3か月間で進みましたことなどをお示しさせていただきたいと考えております。</p>
会長	<p>その他は以上でございますが、委員の皆様の中からは、公共交通の利用にしましてどのようなご意見でも結構ですし、(1)で資料1と資料2に基づきまして説明をさせていただきました。前回の会議と分科会の議事確認、そのようなことの報告を含めましてどのような意見でも結構ですのでぜひ、委員の皆様の中からはご意見を頂戴したいと思います。よろしくをお願いいたします。</p>

委員	<p>今日は事務局のほうにお願いしまして私の作成した資料、A4一枚を皆さんのところに置かせていただきました。地域福祉は漢字で書く福祉ではなくて、ひらがなでそこに住む全ての人々が普通の暮らしの幸せを感じる地域を実現しようということで、これは市民だけがやっていることではなくて、飯能市、飯能市社会福祉協議会と市民が協働して話し合いと実践を積んでそれを実現しようという、飯能市の基本計画にも掲げられている、はんのうふくしの森プランに基づいて活動しております。例えばここにいる29名のこの協議会の委員の皆さん全てが納得して幸せになる道が必ずある。誰かが誰かを説得してとか言いくるめてとかではなくて全ての人が、例えば公共交通の話とか公共施設の話もそうなのですけれども、総論は賛成だけれども各論は反対、身近なものがなくなるというのは反対というのはよくあるのですが、実はそれを乗り越える話し合いの介護とかそういうものがふくしの森プラン、地域福祉にはあるのではないかと思いますまして皆さんにご紹介させていただきました。そして、以前から、前回の資料の報告で市民会議のほうでいろいろ話し合っただけで今後、飯能市の公共交通を考える際の原則というようなものを提言できたらなということで文字にさせていただきました。まず、今ある鉄道、バス路線を維持する。ここでも繰り返しそういうお話は出ています。ただ、皆さんもご承知かもしれませんが、いろんな考え方の方がいらっしやって、どうしても今あるものを一旦白紙にして理想のものを考えようという考え方もあるのですが、我々は生活していてそれを前提にして生活しているということととにかく今あるものを維持しながら考えていくというのが大事なのではないかと思います。</p> <p>2番目として地域の交通を公と民間、民間と言っても住民主体というふうに分けてそれぞれの役割を明確にすることも大切だと思います。例えば鉄道とかバス会社さんなどの命に関わる交通とか学校への通学のようなものは公の部類、税金を使ってというのが必要です。住民のほうは住民の力を何とか買い物とか地域活動に伴う交通を担うところとか、あとは公共交通の利用を働きかけるとかそういうことでお手伝いできないかというふうに考えております。</p> <p>3番目に、先ほども言いましたけれども、理想の公共交通を追い求めるのではなくて歴史的経緯も踏まえて、個別、具体的な対応を引き出せるような原則をこういう会議で提言していただければなというふうに思います。架空の絵に描いた餅ではないけれど、そういうものではなくて飯能市がずっとやってきたもののなかで解決ができると思います。ですから、市全体を短期の方法で一気に解決することは多分ないわけで個々に解決していくためには原則が必要です。あと、皆さんもお感じになっているかと思うのですが、山には山に住んでいる人の、それからまちではないところに住み続ける意味が必ずあるわけでどちらも大事だと思います。まちに住む人もそういうところに踏みとどまって生活してい</p>
----	--

	<p>ることも大事かなというふうに思っています。不便というどうしても可哀想という感じがしますが、実は必ずしも不幸でなかったりするのです。朝日が昇ってくる、そういうような状況とか川のせせらぎとかだったり。ただ、いろんなことで体が不自由だったりとか不便になった人を何とか助ける道ができないかなというふうに思っています。こういうようなこともこの協議会で参考のひとつにさせてもらえればなと思ってA4一枚にしました。</p>
<p>会長</p>	<p>福祉というような部門で現場、地域で頑張ってもらっています。この協議会でそのような基本的な考え方、福祉の考えを披露していただいたわけですが、この考えにつままして先生、何かコメント等ございますでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>実際に①から④まで書いてありますけれども、基本的には私もほぼ重なるかなと思っていて、やはり既存のものが使えるのであればやはりそれをきちんと使っていくのが最も合理的なんです。ただ、既存のものがやっぱり暮らしていくなかで上手く使えない人、あるいは地域というところも少なくはないので、そこをどうフォローしていくのかというところはやっぱり皆さんと一緒に考えていかないといけないところかなと思っています。やはり2が一番ポイントになってくるかと思うのですが、誰がどういう役割を担っていくのかというところはきちんと決めていかないといけないのではないかなと思っています。元々、飯能市のバス交通に注目すると、基本的には民間の交通事業者さんが担っている。そのなかで国際興業(株)飯能営業所の撤退問題が出てくるなかで行政がそこに財政支援をしたり、先ほどのお散歩マーケットと一緒にバスを使いましょうとかあるいは地域の皆さんと連携した様々な楽しい取組が出てきたというところがあるわけです。そのなかで今後、地域と地域の皆さんと、あるいは地域の皆さんと行政と、それから民間交通事業者の皆さんがどういう形で役割を分担し合って今あるものを上手く残していけるか、あるいは今あるものをどう改善していってお出かけがしやすい環境をつくっていけるかひとつの目的になっていくのかなという気がしています。ですから、そういう意味で皆さんも前回会議でお話ししたかもしれませんが、ぜひ、たくさん地元のバスを使ってください。今日からの委員の方もいらっしゃいますので前回の会議の初回に申し上げたのは私も飯能に来たときに意識的に乗り降りしているんですけど、この間も帰りはイーグルバスさんを使い通して高萩駅まで行きました。そういうふうに意識的に乗っていただいて「こういうふうに使われているんだな」とか「こういうところを改善したほうがいいんだ」とかいろんなことを感じられると思いますので、そのようなものを、ぜひ、この会議のなかで持ち寄っていただくと一緒に一歩も二歩も前に進めるのかなというふうに思っています。</p>

<p>会長</p>	<p>どんなご意見でも結構ですので、ただ今のご意見、また先生のご意見以外のことでこのような考え方でやったらいいというようなことがございましたらぜひ、第1回目の会議でいろいろご指摘をいただいているところもございまして、委員の皆様が変わられて引き継ぎ等もあるかもしれませんので、先ほどの議事(1)の振り返りをぜひここはこのようなことは言っておきたいというようなことがございましたらこの場でお願いしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>前回の会議でも最後にお話しさせていただいたのですが、今回、アンケートの調査項目で運転免許の自主返納のことを冒頭で触れていただいておりますが、県でも運転免許自主返納に対する会議というのがありまして、防犯を担当している課、我々の公共交通を担当している課、高齢者を担当している課、また県警が集まって県のなかで検討会議というのが3月の下旬に行われたところです。この際に、こちらのほうから要望したのが、いつもは議会のときに聞かれた質問に対して、県全体で果たして何人の免許返納者がいるのですかというところでお答えしていたところなのですけれども、それが市町村別の数というものをいただいていたものですから県警にリクエストして平成28年度分の市町村別の運転免許自主返納の方の数値を出していただくことができました。これについては市町村にも送っております。飯能市の平成28年度の1年のなかで免許を返納された方については232人いらっしゃいました。これが果たして多いのか少ないのか、いろいろ人口規模だとか地域の実情でどれだけ交通事情が整っているかということによって左右されてくると思うのですが、今、同じダイヤプランと言われているひとつのブロックになっている所沢市は1年間で1,276名返納しています。同じように見ると、狭山市さんは595名、入間市さんは471名、飯能市さんの232名というのが妥当なのか多いのか少ないのかちょっと判断し兼ねるところではあるのですけれども、例えば保有者が何人いてそのなかで232人返しているというデータですが、そういったものがあれば本当は返したいんだけど、返してしまうと完全に移動の足がなくなる。バスの路線はあるけれども1日の本数が少ないからとても駅のほうまで向かって、今度はリターンする部分がないから返せないとかいろんな部分というのがこのアンケートを含めて出てくるのかなと思います。ダイヤプランの所沢市、狭山市、入間市は自分の自治体のなかでコミュニティバスを走らせているので、例えばコミュニティバスを1年間無料にするとか、狭山市はシルバーバスの検討もしてみたいというようなことをおっしゃっています。例えば飯能市の場合、コミュニティバスとか市町村として自治体では走らせていないので、今、走っていただいている民間のバス事業者さんといろいろ考えながら、そのような方々の足というのを確保していく必要が出てくるのではないかと思います。</p>

	<p>先ほど先生もおっしゃっていましたが、他の自治体のものをそのまま活用してというのが難しいと私も実感したところであります。だからと言って変わりに何かというのは浮かばないのですが、我々もこの後、県警のほうには過去の返納の数というのを求めておりますので、そのデータが出次第、各市町村さんのほうには情報提供しようと考えています。それを受けてどういった施策を打っていくのがよいのか、飯能市の場合、一発で解決することは非常に難しいというのを感じた次第です。</p>
<p>会長</p>	<p>ご意見として今回の計画でも高齢者の運転免許自主返納というものは重要な案件でありますので、その辺につきましてはきちんとアンケート調査をするだけではなく、どのようにこの計画に載せることになるかその辺もきちんと調査しなければならないということで考えていますので、ぜひご支援のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。他にござひますか。</p>
<p>委員</p>	<p>文化新聞がお手元にあると思ひます。出前講座を福祉センターで行いました。福祉センターというのは65歳から上の人が使っていて、私たちみたいなグループがほとんどです。持ち寄りサロンというのを15年ぐらい前から福祉センターのなかで実施しており、私は民謡が専門で何もすることがないときは民謡をするのですが、出前講座をやったり、施設へ見学に行ってみたり、いろいろなことを月の火曜日3回で行っています。そのなかで今回、公共交通について交通政策室の方と話し合ひしようという出前講座として募集したら、いつも集まってくる持ち寄りサロンは15、6人から20人いないぐらいの参加者なのですけれども、40人ぐらい来ました。別に個人的に呼んだ人はいなくて日本共産党の方や名栗地域にお住まいの方も来られたりして、その様子が記事になりました。私の民謡のグループはメンバーの中で私だけバスを利用しており他のみんなは、自家用車なので。このときに「返納を考えていますか」と質問しましたところ誰からも手が挙がりませんでした。半分ぐらいは免許を持っているのだけれど、免許返納を考えている人は誰もいなかったのです。それが現状だと思ひます。今日の議題のなかでグループインタビュー、属性別に行うというのはすごく大事だと思ひました。出前講座の参加者のなかにはご家族のなかで車イスを使っている方もいました。学生とか車イスを使っている人とか路線バスのない地域の人とかこの間の出前講座のときにも話しができましたが、朝、駅には驚くぐらいの家族の送迎の車が来っています。今まで地域の公民館で地域の人を対象としていろいろな人が集まっていたのいろいろな話し合ひはあったんですけど、ここに書いてあるように属性別というのはすごく大事だと思ひました。車イスの方を家族に持つ参加者から一度はバス停の現場をご覧ください</p>

	<p>いと言われて文化新聞の方が早速取材をされましたが、結構よく書いてくださっているなと思いました。掲載されている写真もわざわざ撮りに行ったんだと思います。これだと車イスの方はこのバス停だと利用できない、乗り降りができないというようなことで発言されたので、すごく嬉しくなってグループ別、属性別にいろいろ意見を聞けば具体的な課題が見えてくると思いました。民謡のことでしょっちゅうイベントをやっているのです、すぐイベントのほうに目が行きます。次のお出かけサロンで路線バスに乗って名栗方面に、終点の湯の沢に行こうという企画をしたら、募集期間は短かったのですが3人応募がありました。曲竹とか赤工とかバス停名にすごく感心を持ちました。それから湯の沢に着くと、あそこは石灰を採っていました。山が真っ白で外国に来たみたいだと言っていました。私はバス路線で乗っていないところがないくらい、全部普段使っているのです、そんなにびっくりすることはありませんが、乗っていない人にとってはこの景色も珍しいのだなと感心しました。また、バス停名がすごく面白いので、小字を飯能市史で調べてみました。かなりの数の小字が載っていましたがすべてのバス停の由来はわかりませんでした。このようなバス停名を出して行くことも、興味を持つ方もいらっしゃるのではないかと考えているので、名栗の方と一緒にイベントを実施し、地域の良さを再確認するとともに、路線バスの厳しい現状をお知らせしていけたらと考えています。出前講座によってすぐに効果が表われるかはわかりませんが、出前講座に約40人が集まったことから考えると、興味があるところではないかと感じたところです。</p>
<p>会長</p>	<p>本当にありがとうございます。この間の文化新聞見ると、室長と担当が写っていますけれども、こういう機会を皆さんでつくっていただくことは我々も有り難いことだと思っておりますので、普段一生懸命やっただけのことには承知しておりますので引き続きよろしく願いいたします。その他、他の委員さんでご意見等ございますか。</p>
<p>委員</p>	<p>今、吾野はバスがないです。鉄道だけですが使えと言われるのですけれども、吾野の場合、谷津が多くて高山とか北川とか駅まで私の家でだいたい45分から50分、西吾野駅まで行くのにかかります。だから年寄りの方は鉄道を使うというのは無理です。吾野の場合は、電車が引かれたけた時点では南川を通過して西武バスが名栗まで行っていました。電車の開通とともに、全部それが廃止されました。だいたに50年ぐらい前、私が高校を卒業する年に西武鉄道が開通したわけなので、その年から吾野は定期バスというのは走ってないです。それで隣の芦ヶ久保とか横瀬町は西武鉄道が開通しても数駅から正丸トンネルの向こうまで定期バスが今でも走っているのです。吾野も昔は飯能駅から</p>

	<p>吾野駅まで電車とバスが走っていたのですけれど、横瀬の場合は今、西武のバスとブコーさん号という横瀬町でやっている、何かそれは無料らしいのですけれど、そのバスが定期的に走っていて年寄りなんかを助けているというのがあるのですけれど、吾野で去年、96歳で免許を返納した人がいるのですけれど、その人はそれまで正丸駅から西吾野の自分の家までを、庭を借りてそこまでは何とか車で行って、そこから電車で買い物に行ったりしていたらしいのですけれど、ここで免許を返納しましたというお話を聞いたのですけれど、できるうちは運転したかったと言うのですけれど、家族に迷惑をかけられないということで返したと。その辺のところは私の考えとしては路線バスが昔あったわけですから、それができたら復活していただければいいかなという考えです。そういうわけで、吾野でスクールバスの活用がそれに代わるものとして研究してやっていただければいいかなと思います。</p>
委員	<p>横瀬のブコーさん号は地方創生ではないですけれど、そういった予算を使ったのです。無料になっているのですけれども、これはかなり問題で特定の方が使っていて無料ですからある意味、特定の方が占有しているということで一般の人が乗りにくいという問題があります。</p>
委員	<p>よいというお話を聞いたのであれに乗って1日買い物ではないけれど、かなりあちこちに行ってまた停まってとやっているけれど、あれに乗ると仲間ができて逆に1日楽しく過ごせるという、お年寄りの方にとっては有意義であるという話を聞いています。先ほど先生が話されたことについては問題があるとは思いません。</p>
委員	<p>だから、ちょっと横瀬町は別に考えている最中です。多分、吾野の場合には、鉄道しかないというところで鉄道だと基本的に駅と駅の距離の間がものすごく大きいのですから、当然ながらその駅までどうやって行けばいいのかというところの大きな問題になります。そのときに電車は1時間に2本あるはずなのでとても便利で、逆に言ってしまうと名栗の実軸よりも、ものすごく太い軸になるはずで、夜遅くまで走っていますし、そのときに駅まで行けば基本的に地元の皆さんはいいという話なのかそれともやっぱり飯能のまちなかまで乗り継ぎなく行きたいのかというところは結構、議論が出るところという気がするのです。</p>
委員	<p>まちなかまで行く形は、今、「たすけあいあがの」で買い物ツアーをやっていますけれど、地域によっては西吾野駅までにして、1便ではなくて何回も往</p>

	<p>復してやったらという意見も出ているのです。動ける人は鉄道を利用して飯能に出ています。そういう意見も「たすけあいあがの」、で出ていることも間違いないです。どっちがいいというのはなかなか難しいんですけども、そういう意見は出ています。</p>
委員	<p>あとはいろんな選択肢が多分あると思っているので、それをどういうものを取っていけばいいのかということをお皆さんに考えてもらえればと思います。</p>
会長	<p>私も吾野のいろいろな情報を聞いているのですが、本当に自治会長さんも含めて、「たすけあいあがの」の皆さんも含めていろんな方が精力的に地域のことを考えていらっしゃるという情報が来ています。ですから、今のご意見等も含めて地域の皆さんがどのような形を望まれるか、ぜひこの会の議論を地域のなかで反映させていただいて皆さんの意見を吸い上げていただいて、またこの会議でご披露いただければというふうに思っておりますので、ぜひよろしくお願いたします。他の委員さんから何かございますか。</p>
委員	<p>地域性の問題が今、出たと思うのですけれども、私のところは飯能で一番端です。精明地区の下川崎というところなのですけれども、例えば吾野のほうだと電車が入って行って、名栗のほうは国際興業(株)さんが入っています。それも補助金も出ています。では、精明の地区はどうなりますかと言ったら、精明はイーグルバスさんが入っていて近くまでは来ています。でも、日高に行ってしまう。その先は土日に1本しかありません。だから、地域住民はどうするかと言ったら、地域的に見て飯能のまちなかにはあまり出て行かないのです。まちなかに行くのだったら、日高や狭山や入間に行ったりするのです。距離的には近いですし、5 kmを走っていくよりも2 kmか3 kmで行ける地域に行くのです。その辺のところがこの飯能というのは特に細長いので難しいです。北と南というのは意外とないです。ただ、地域的に東と西が長すぎるのです。さっき言ったとおり精明地区というのは全部違うのです。その辺のところをどういうふうに取っていくかというのは一番の課題ではないかなと思います。だから、昔こういう意見もあって精明だけは独立して日高とくつついちゃおうという話もありました。そういう話も地域で起きたことがあります。こっちに付いたほうがいいのではないかとということまで考える地域になってくるのです。果たしてこれからどういうふうな状態でそういうふうなものがよくなっていくかと言ってもよくなる可能性というのは多分、平行線じゃあないかと思うのです。よくしようということに関しては、名栗などを運行する国際興業に補助金を入れています。それをどういうふうにして維持していくのか。これからは人</p>

	<p>口が減ってくるわけです。極端に言ったら飯能市のライフラインを守っていかないという時期に来ているかもしれないです。表には出ていないけれども、そのときにどうしようかというのが一番の問題でこれから先です。だから、あとはこういう時代だったら飯能は観光で生きていくしかないというような方向性を完全に出してしまうかどうかです。精明地区は県の力が入って農業の振興地域になっています。でも、それが飯能のなかで何%になるのか大して面積はないんですけど、維持していかないといけません。でも、我々としては畑を売って工業団地にしたほうが早いのです。だから、その辺のところ今日の主旨と少しずれてきますけれども、そういうふうな考え方が地域性として出てきているということを少しでもわかってもらえればということです。</p>
<p>会長</p>	<p>私のほうから答えになるかわかりませんが、本日のこの議論にずれているということは決してないです。まさに地域そのものが公共交通の問題も引き起こしているのでありまして、先ほど冒頭で挨拶をさせていただきましたが、まさに地域の賑わいというものはやはり極めて重要だというなかで今、精明地区の問題も農林の職員も含めていろんな土地政策も含めてやはりきちんと考えていかななくてはいけないなかで今、調査・検討しています。なかなか土地政策の問題はご披露できない部分が多々あります。今、土地取引に関するいろんな問題が出ています。かなり利害関係者の問題も出てきますので極めて難しい、神経質なことでございます。ただ、今言えることは圏央道周辺の土地が極めて魅力的な場所だということで、特にこの東京の一極集中のなかで東京がもし首都圏直下型の地震となったら、一番中心的な道路になるのが圏央道だと言われているのです。圏央道が東名から関越から全て外環から含めてつながっている基本的な動脈になると上田知事がよく申されるのですが、その沿線が極めて重要であるということのなかで精明地区につきましても今おっしゃられたような土地政策等についても重要な時期になってきているということについてはご報告をさせていただきます。そのようななかで公共交通のあり方について議会等で議論が度々出ていますのでこの会議のなかでも決して全然関係ない話ではなくてそのとおりの話だと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>関東ならではです。今、自治体のなかで市域のなかで中心から隣のまちの境界というところは、東北なんかだと確実にまちなかに来るのです。隣近所にそういう大きな都市がないケースなのです。やはり首都圏だとそうではないので、隣に狭山があったり、入間があったり、日高があったりとかするわけですから、生活圏というところでどういうふうな形でこの地域が捉えられるかとい</p>

	<p>うところを今、調査のなかでちゃんと把握しておく必要があるだろうというふうに思っていますし、実際に端の関東で神奈川県内の自治体をお手伝いしているときに隣のまちに接している地区の代表の方から、タクシーが来ないという話があるのです。それはどういうことかと言うと営業エリアが違ふと。だから、隣のタクシー会社がすぐ側にあるんだけど、営業エリアが違ふのでものすごく離れたところから回走してきてもらわないといけないから、呼ぶのにすごく時間がかかるということがあって、そういうことをどうしようかというところを逆にタクシー業界に考えてもらうようなことを、こういう協議会の場で議論したということもあります。ですから、バス路線というような線で引くネットワークをどうするという話だけではなくて、例えばタクシーはどうなのかとかそういうところまで目を落として見ると、多分いろんな選択肢というのが出てくるだろうなという感じはしています。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。また、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。いかがでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>ひとつ資料のなかに含めさせていただいておりますが、名栗地域の資料につきましては委員のほうからご提供いただいたものになりますので、少しご説明をいただければと思ひますが、よろしいでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、お願ひいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>告知PRになるかと思ひますけれども、よろしくお願ひいたします。この公共交通問題に関しまして、最初に私が係わらせていただいたのがちょうど先ほどからお話が出ています、国際興業の撤退問題です。それで国際興業バス路線の飯能営業所管内の各自治会さん、支部単位ですけれども、6か所説明会がございました。その全部の説明会に私、出席させていただきまして率直な感想といたしますと、最長の飯能駅から湯の沢間を利用している私にとりますと、ちょうど赤沢地内までの方との感覚のギャップの大きさにびっくりしたことがあります。まず、飯能駅に近い方、それから原市場管内の方、何であんなにバス代が高いのですかという、まずここから問題を提起されているわけです。この路線というのは長ければ長いほど皆さんで共有します。先ほどペーパーが提出されましたが、今ある既存のバス路線をこのまま維持する、そういった感覚が共有できないのは非常に残念に思ひまして、リーフレットをたくさん用意させていただきましたけれども、わくわく名栗クラブ通信と親子で川遊び体験ということで、これの発想はちょうど西武線サミット、それを機会にいたしまし</p>

	<p>て豊島区と飯能市との交流が生まれたということでも、都市間の豊島区の協議委員会さんを通じさせていただきまして全小学校に夏休み前にこの企画書を発送させていただきまして。そうしましたところ大反響をいただきまして200組限定というところが350組ぐらい集まり、今回で4回目になりますが、常に定員オーバーということで応募から漏れた方を次年度の最優先募集者ということで対応させていただいております。それと今日の報告にありましており、今まで山間地域振興計画のなかで多大なるご支援をいただいたのですが、今年からリーフレットのなかで一人3,500円の参加費、そして一番の肝なのですけれども、飯能駅から大人往復1,240円別途かかります。この辺がみそで実施をしております。来年度あたりからこの計画を助成金から脱する、地元で完全運営ができるかなと思います。そういった試金石になっておりますので、今年も200名の応募は超えておりますが、これから実業的にこの地域に根ざせるかどうかそういったことで、ぜひ沿線の皆さんとともに、この事業を盛り上げていければとそんなふうに思っております。また、名郷味市、このネーミングなのですけれど、やはり最終から2つ、3つ目のバス停のことです。名郷という地区です。日曜日なのですが、そこで昔ながらの賑わいの市を開催してみようかということで地元のおばちゃんたちがはりきっている手料理をつくってお散歩マーケットに負けるなということで企画しておりますので、お時間がある方、ぜひ梅雨時の晴れ間を狙ってバスを使ってお出でいただければ幸いです。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。今のお話を聞くと私も一緒にやっていた事業なので懐かしく感じます。名栗地区に関しましては、飯能市役所から決意表明をさせていただきたいと思っておりますが、名栗地域の皆さんには、お散歩マーケットに負けない数多くのものを実施していただいております。市といたしましても、私のほうから、農林も含めて産業系の職員を全部集めましてイベント型観光ではだめだよと言いました。とにかくいつ行っても楽しめる場所にしてそれによって公共交通をより発展することができるということで組織を越えて実現に向けて取り組むということで、市長を先頭に動いております。また何かいろいろご指導を頂戴することがあろうかと思いますが、今以上に市役所として地域の皆さんと連携してやっていただきたいと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。それでは、事務局からは他に何かありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>その他は特にございません。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、今日の議事につきましては以上でございますので、座長の座を降</p>

事務局長	<p>ろさせていただきます。事務局、よろしくお願いいたします。</p> <p>長時間にわたり、ご議論いただき誠にありがとうございました。本日、頂戴いたしましたご意見等につきましては、今後いたします、アンケート調査や計画策定に反映していきたいと考えております。</p> <p>それでは、以上を持ちまして、第2回飯能市公共交通対策協議会を閉会させていただきます。ご協力をいただきましてありがとうございました。</p> <p>〈閉会〉</p>
------	--