

第 3 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）

（1）本協議会分科会の第 3 回目の開催にあたり、事務局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、代理出席等の報告：事務局から報告をした。

②委託業者同席（3 名）の報告：事務局から報告をした。

③挨拶：事務局長（坂本部長）から開会に際し、挨拶をした。

④挨拶：分科会座長（吉田准教授）から開会に際し、挨拶をした。

・各地区別の課題も整理ができ始めている。基本計画を前回策定した時点から何が変わったのかなど、網形成計画に入れ込む必要がある。限られた時間の中で議論し、忌憚のないご意見をいただきたい。

（2）アンケート調査結果報告について

事務局から、以下の資料に基づき説明した。

①公共交通の現況に関する調査結果について（参考資料 1）

内容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。

・ p 4：ファミリー丸広日高店の割合が高いことが気になる。商圈の変化があることも想定される。関連して p 26 に具体の施設名があるが、網掛けの意味は。

→過年度との比較で共通しているところである。

・ 飯能駅周辺の大規模商業施設が閉店となっている影響もあるのではないかと。

・ p 35：よく利用する医療施設について、埼玉医大から身近な病院にシフトしている可能性がある。

・ p 8：「バスを利用する理由」で「電車を利用するため」の回答が多くなっている（聞き方に工夫が必要）。

・ p 13：「知っている取り組み」でイベント系の割合が高い。一方で「バスルートマップ」が 10% 台である。生活交通への訴求が弱い傾向ではないかと。

・ p 3：「最寄りのバス停までの距離」に比べ、鉄道駅までの距離が長い傾向。「500m 以上離れると、最寄りとして認識されない」ことは興味深い。飯能市でバスサービスを提供する際の目安になる可能性がある。

・ アンケート結果については、分量も多いため、まとめたものを整理すること。

（2）飯能市地域公共交通網形成計画素案について

事務局から、以下の資料に基づき説明した。

②飯能市地域公共交通網形成計画（素案）（資料 1）

内容は概ね了承されたが、委員等から以下のとおりご質問・ご意見等があった。

・全体の話として、過去の計画策定時からの経緯、位置づけ、狙いを実現するための事業の流れについて今後整理していく必要がある。

・メツァに向けた事業が素案にあるが、100万人の来場者がある。福島県では、ハワイアンの規模になるが。

→グランドオープンが再来年度の予定

・誰かアクセス交通を考えるのか。足利フラワーパークではシャトルバスを考えている。シャトルバスが混んでいる。

→観光サイドにおいても、来訪者を考慮している状況。今後、観光のほうとも調整し、計画にどこまで盛り込めるかを検討していく。

・「目標達成への取り組み」について、「バス路線の維持と継続的な見直し」とあるが、「見直し」の部分はどこになるのか。会社としても取り組みをしているが、経営判断を行い、減便を行うことがある。継続的なウォッチをしながら、見直しを行うことは必要と考えているが。

→バス路線の維持確保については、市としても維持確保していきたいと考えている。ただし、今後見直しが必要となる場面もあると考えている。今後どのように計画に入れ込むかは検討していきたい。

・p80の地区別の取り組みについて、「地区間をどうつなぐのか」のネットワークの視点がない。例えば、名栗線はネットワーク化するものである。見直しのときに、「こここそ地区をつなぐ意味で重要である」という考え方がある。

→地区別に分けたことについては、過年度の基本計画からの経緯もある。名栗地区については、新たな観光の需要があるとともに、地区内の移動も含めた検討を進めていきたいと考えている。また、吾野地区と東吾野地区については、鉄道で一体的につながっている地区でもある。

・p80の図は、地区別を意識して作成した幹と枝であるが、地区間のネットワークの着眼点については別途作図することも検討されたい。

・p2の計画期間については、国際興業株式会社の協定を明示する必要があるのか。また、計画策定範囲について、日高市等の隣接自治体の連携などの動きはあるのか。

→計画期間については、記載内容を今後精査したい。

・前回の計画においては記載がなかった。あえて記載する必要はないのではないか。書くとしたら、スケジュールのところに記載したほうがよいのではないか。

・p3について、基本計画が平成35年度までとなっているが、「中間見直し」の言葉の位置づけは。また、基本計画は効力を有し続けるのか。

→両者の関係は具体的に網形成計画に記載していく。

・網形成計画の計画期間については、各自治体の状況に合わせて自治体で決めてよい。基本計画等に合わせてもよいのではないか。

・メツァについては、イーグルバスの沿線ともなる。これだけの施設ができると、駅の

整備も必要となる。また、施設周辺の道路環境の整備も必要となる。運行が確保できなくなる可能性もある。県土整備事務所とも連携が必要であるが。

→道路や駅については、関係機関で検討をしているところである。県としては道路を広げるところまでは考えていないと聞いている。信号機や交差点等についても検討が必要と考えている。駅前については、西武鉄道や利用している交通事業者等、総合的に事業者と考えていく必要があると考えている。市の中でも道路公園課、まちづくり推進課と検討していきたい。

・部局横断でないと解けない問題を網形成計画で考えていきたい。市民生活部のみで閉じている計画ではなく、包括的にやっていく必要がある。会津若松市では、市有地を活用して関係各課やJRが連携してバス乗り場を整備している。部局にまたがるところも議論して計画に書いていく必要がある。日高市との関係の担保も必要である。

→市民の移動実態については、狭山市、入間市、日高市とも調整が必要である。日高市にも協議会に入ってもらっている。狭山市、入間市については、共同で行う事業の中で、コミュニティバスの行き来も含めて話がある。

・日高市は網形成計画をつくる話があるのか。

→今のところないが、高麗川駅東側の調査を行っているとは聞いている。

・国としても広域、生活圈単位での再編を意識してきている。隣の日高市とどのように調整していくかは議論が必要である。

・p 78 の「水準の維持」「担い手の確保」については、乗務員の不足の問題がある。イーグルバスも乗務員が不足している状況である。会社としては選択と集中を図っていく必要がある。計画として記載するとそれを守らないといけない。

・p 79 については、地域間ネットワークも記載いただきたい。日高方面の利用者も多い。考え方の中に入れていただきたい。

・p 80 以降の各地域の取り組みについて、パークアンドライドの記載があるが、駅周辺に駐車場を整備するとバスの利用に影響が懸念される。

・名栗につくるのであればよい。飯能駅につくると影響する。バスの得意とする距離帯を考慮する必要がある。西武秩父線の吾野駅であればよいのではないのか。自転車の処理コストもかかる。学生が卒業すると自転車を残していく。

→市としても、自転車の違法駐輪が問題となっている。書き方を工夫していきたい。

・まちづくりの視点が抜けている。生活に必要な交通の視点や、生活の視点がないのではないのか。バス事業者や住民がこのようなことをやるべき、実施主体や目的、責任といった記載を入れてもよいのではないのか。生活交通を利用しやすくすることによって公共交通を維持していく、といった記載にしていくとよいのではないのか。

→実施主体については今後入れていきたい。

・5年経って外出に不安が高まっている。それに応えられるように、総合政策とリンクする必要がある。

・都市計画マスタープランは今年改定されているが、交通の記載はあるのか。
→あまり詳細には記載していない状況である。

・具体の取り組みで主語や、重点的に取り組む宣言がほしい。まだ総花的である。プライオリティ（優先順位）をつけていく必要があるのではないか。既にやっている取り組みをやりやすいところから始めるのか、これまで着手できていなかったところを始めるのか、メツァのような期限が決まっているものを取り組んでいくのか検討する必要がある。

・今回の網形成計画は基本計画の改定であることがポイントである。現計画の評価に加え、アンケート結果も踏まえ、今の計画で考慮できていないものを踏まえ、新たなことを検討していく必要がある。また、地区内のみでなく、地区間のネットワーク、また具体的な事業を誰がやるのか、プライオリティをどうするのか、他部局との連携をどのように図っていくのかを整理し調整していく必要がある。できる限りの内容を詰めていき、素案としていきたい。また、4章のアンケートは巻末にしたほうがよいのではないか。また、参考資料については、概要版を作成し、議論していったほうがよいのではないか。

（3）バス利用等に関する意見交換について

・参考資料1の中で、過去と比較していたところがあるが、年齢層の属性はどうであったか。「バスを身近に感じてもらう」取り組みの中で、バスの乗り方教室等は協力させていただいている。バス事業者だけでやるのは難しい。行政の力で人を集めていただくとよいのではないか。できる限りそのような場面をつくっていただきたい。「使い方の例」のようなものをホームページに出すだけでも違うのではないか。バス会社のホームページだけでなく、市のホームページに出すと効果があるのではないか。

・どのような方をターゲットにモビリティマネジメントを行うかが重要である。「大人向けの乗り方教室」も重要である。長電バスで事例がある。マンパワーの面でも役場総出で行っている。

・素案のp82の基本目標について、公共交通の利用者数をどのように目標設定するかが難しい。まずは現状維持を設定することも考えられる。高齢化率等、背景にあるものも含めて考えていく必要がある。市民の利用が増えていくのかどうか重要である。また、「利用したい時間帯に運行していない」意見が気になった。日高線については本数を増やしている。利用したい時間帯にあっているかが気になった。バスの試乗会、回数券の配布などをやっていくことも考えられる。実施主体については、具体に入れていただきたい。

・市内全体では難しいが、地区別にバスの情報を出していくことはしやすい。八戸市でも10分間隔で走る幹線軸を設定しているが、最初は回覧板に挟みこんでいる。地区別に情報を発信していくことを入れていってもよいのではないか。公共交通ニュースについても、対象者を絞り込んで地区別に行っていってもよいのではないか。

・調査結果について、運賃負担については乗車時間や距離によって受け入れてもらえることと受け止めた。コミュニティバスでは100円の設定が多いが、運賃負担の考え方を理解

していただいたと認識している。一方で満足度について、西武池袋線で10分おきでも満足していない方が多い状況を鑑みると、バスの運行頻度を高めることで満足度を高めることの難しさを感じている。

・鉄道路線の場合は認知度が高い。路線バスは調べないとわからない。利用者側で高度な情報収集能力が必要である。その敷居をどのように下げていくかが重要である。会津若松では観光向けの循環バスが15分に1本走っている。最初はがらがらであったが、目立つバス停とバス車両としたら、住民も乗るようになった。目立たせることも重要である。満足度が低いことについては、「それだけの人にはしか選択されていない」ことでもあり、10%増やすことは比較的容易ではないか。八戸市でも1便あたり10人を11人増やす運動をした。分かりやすいモチベーションもやってはどうか。

(4) その他

- ・次回の協議会開催については、1月22日（月）13：30開催予定とする。
- ・12月の全市的なノーマイカーデーについて、約70社に通知済み。6事業所で実施。13人（ご家族除く）の方が登録している。