

会 議 録		
会議名	第37回日野市地域公共交通会議	
日時	令和2年2月19日（水）10:00から12:00まで	
会場	日野市役所本庁舎505-1会議室	
出席者	委員	別紙のとおり
	事務局	都市計画課 浅川主幹、高橋主任、川上主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) 地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について（協議事項）</p> <p>(2) 令和元年度補正予算（案）について（協議事項）</p> <p>(3) 令和2年度予算（案）について（協議事項）</p> <p>(4) 令和2年度事業計画（案）について（協議事項）</p> <p>(5) 旭が丘循環路線アンケート調査結果について（報告事項）</p> <p>(6) 令和元年度利用状況について（報告事項）</p> <p>(7) その他</p>	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	0名	
<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ（会長）</p> <p>3. 議事</p> <p>(1) 地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について（協議事項） 事務局から説明（資料1）</p> <p>委員</p> <p>「構成員の最低人数が5人」条件としているが、5人としている根拠はなにか。 需要調査のためのアンケート調査は、運行計画（案）が交通会議で承認されてからでないと実施できないのか。 また、アンケートの対象者は、1戸1軒になるのか、年齢がバラつかないようにするか。 ⇒「構成員の5名」については、実際に5名と運用している事例が多く、5名でなければいけないことはないが、人数が少なすぎると話し合い等も出来ず、また複数の地域をまたいで検討することも想定して、協議しやすい人数として5名としている。 需要調査については、住民の方が独自で実施することは構わないが、市が主導で実施するのは地域公共交通会議の承認後ということにさせて頂きたいと考えている。 アンケートの対象者は、地域の大きさにもより、個人宛に無作為抽出を原則としたいとは思っているが、あまりにも小さい地域の場合は全戸配布になると思う。そうすると自治会に配布を依頼というような事もあると思うので、地域の規模等を考慮して柔軟に検</p>		

討する。(事務局回答)

委員

アンケート対象が、いわゆる高齢者なのか学生なのかで結果が違うと思う。アンケートの回収率に偏りがあるなどすると正しい答えが導きにくい所もある。他の自治体だと加重平均をかける等していたが、無作為抽出という事なので理解した。

委員

「アンケート調査の回収率が低い場合は地域の関心が低い」とある。これ自体は良いと思うが「回収率 40%以上を目安とする」この 40%の根拠をどのように考えているのか。おそらく、こういう公共交通が必要となるのは主に高齢者が対象となると思うが、母集団の年齢層によって、高齢者はものすごく関心が高くても全体としては 40%を下回る可能性はゼロでは無く、その流れで行くとここから先は進めなくなってしまうが、それでも 40%に設定した意味はどういう事か。

⇒過去にこの地域公共交通会議で市民アンケートという無作為抽出のアンケートを 3 回実施しており、いずれも 40%以上の回収率だった。

市全体で実施したアンケートが 40%以上だったので地域においてもその位の関心は持って欲しいというところで、40%以上と設定した。(事務局回答)

委員

40%というのは、ある意味「安全側の数字」という理解で良いか？

⇒その通り。(事務局回答)

委員

7 ページの後半に記載している内容について、導入ガイドラインと考えた時に、少し違和感がある。「市や公共交通会議としてこういう事を努力しましょう」という話であって、ガイドラインの中身としては違うのではないか。

また、「現時点ではミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーと地域協働型交通の位置づけの違いは明確になっていますが」と書いてあるが、これはどこかに明確になっているのか。もしそれが明確になっているのであれば、その明確になっている事を説明すれば良いだけなのでこの文章は不要である。

⇒新たなこの基準の中に別の基準の内容の文言を入れる必要があるのかというと、正直言うと不要だとは思ふ。もしも二つの基準の差について市民の方が分かりづらいと言っているのであれば、行政の職員が一つ一つ丁寧に説明すれば良いだけであって、わざわざガイドラインに載せる必要はないと思う。

ご指摘の通り、基本的にはこの部分が無くてもガイドラインとしてはしっかりした物にはなっていると思うので、この部分を除いた形で諮って頂きたい。(事務局回答)

委員

このガイドラインはガイドラインとして使用目的があるので、その他のガイドラインとの違いについては市の方で明確な回答を持って頂ければ良いと思う。なので、7ページの赤字の部分は、このガイドラインの中では要らない。

ガイドラインとしてはこれで良いと思うが、ミニバス、ワゴンタクシーと地域協働型交通の位置づけの違いについては、ガイドラインとは別のところで、明確に線引きする必要がある。

⇒事務局として、今回のこの二つのガイドラインの差を明確に表す何らかの資料は作り、その違いについては行政の方で市民向けに説明出来るようにする。

その中で、この地域協働型交通と既存のミニバス、ワゴンタクシーの位置づけの違いも併せて表記できるよう検討させて頂き、次回の会議で提案したいと思う。(事務局回答)

委員

導入に向けた具体的な取り組みの中で、「3.5 実証運行開始準備」の「(2)交通安全の確認」の前に、交通会議に諮り承認されることになっているが、この順序では交通会議で警察の方が良いとは言えないのではないかと思う。

地域の方たちのガイドラインなので、分り易さ優先とするならばこの書き方で問題ないかと思うが、実態に則しているのかというと、この書き方で警察や事業者の問題が発生しないかは、確認をした方が良いと思う。

あと1点細かい話だが、導入に向けた具体的な取り組みの中で、フローの部分は「①②③」となっているが、細かく説明をしている部分が「(1) (2) (3)」となっているので統一した方が分かりやすいと思う。

⇒交通安全の確認については、所轄の警察署を通じて運行経路検討時に確認を行っていることを前提としているので、その旨記載をしているが、見方によっては勘違いされる方がいらっしゃるという事が、今分りました。書き方は工夫させていただく。

フローの番号についてはご指摘の通り、修正させていただく。(事務局回答)

委員

例えば今国交省では、危険なバス停の調査しており、交差点や信号のない横断歩道から離してバス停を設置するよう指導しているので、そういう所で停留所の位置が計画と変わってしまうことは致し方が無いと思う。

この資料の書き方では、「3.5 実証運行開始準備」の「(2)交通安全の確認」の中で、停留所の設置に関する交通安全の確認について記載がないので、どこかに「停留所」と言葉の一つ入れておけば分り易いと思う。

経路については事前に確認をしているが、最終的な停留所の位置は、交差点や横断歩道の安全性の確保の問題があるので、多少前後するというような書きの方が、実際にそのガイドラインを使う方も分り易いと思う。

⇒そうしましたら、交通安全の確認に関する項目については「交通安全については所轄

の警察等を通じて、運行経路検討時に確認を行っていますが」の後に「停留所の設置箇所については」と追加させて頂く。(事務局回答)

委員

1点目、需要調査と意向把握のアンケート調査について、アンケートを取る際に、単純に交通が必要か必要でないかと質問されれば、当然必要と回答するのが人の心理だと思うので、地域の方に協力していただくような事をしてでも、交通を必要とするか、というような書き方をした方が、後々の合意形成も図りやすいと思った。

2点目、運行事業者の選定のための入札について、入札が不調になってしまった場合、この計画はどのような顛末になるのか。

3点目、実証実験開始後の利用促進活動など、地域の方にいろいろやって頂く事が書いてあると思うが、「3.6 実証運行開始」の「(2)運行に対する協力」の項目に、安全確保についても記載してはいかがかと思う。社内で運行している他市のコミュニティバスで、狭いためガードマンを配置し誘導しているケースがあり、そのガードマンの費用で事業が圧迫されている路線がある。そういったところを、地域の方にご協力いただくと非常に助かるということを経験則から感じた。また資料の中で、「(1)利用促進活動の実施」については「協力」という言葉は無く「アイデアを出して下さい」と記載されている。利用促進については様々な手法があると思うが、アイデアだけだと好きに言われかねないので、自分たちも利用促進に参画して頂くという形にした方が効果も出るし、技術的なアイデアも出して頂けると思う。

⇒1点目、アンケートを取る際は、協力について地域住民に求めるものもある事も説明に加えた内容にしたいと思う。

2点目、不調になった場合は、それ以上事業が立ち行かないというのが現実になるかと思う。そうなるこの地域協働型交通の導入は難しいので、既存のタクシーを活用する方法を検討するなど、別の手法を考えて行く事になると思う。

3点目、利用促進に対しては、アイデアだけでは困る場合があると思うので、利用促進自体についてもご協力いただきたいという事で、「利用促進活動への協力」と追記させていただく。(事務局回答)

会長

他にご意見ご質問が無ければ、先程ご指摘いただいた旨を踏まえて修正することで皆さんにお諮りしたいと思う。

<修正内容>

- ・「2.2 支援要件」後半の赤字の「なお～」を削除し、既存の交通と地域協働型の位置づけの違いは行政が説明できるようにすること
- ・「3.5 実証運行開始準備」の「(2)交通安全の確認」において、停留所の設置の旨を記載すること
- ・「3.6 実証運行開始」の「(1)利用促進活動の実施」について、利用促進活動への協力してもらう旨を記載すること

議決＞

会長

- ・「地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について」異議ないか。
《異議なし》
- ・「地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について」承認した。

(2) 令和元年度補正予算（案）について（協議事項）
事務局から説明（資料2）

<議決>

会長

- ・「令和元年度補正予算（案）について」異議ないか。
《異議なし》
- ・「令和元年度補正予算（案）について」承認した。

(3) 令和2年度予算（案）について（協議事項）
事務局から説明（資料3）

<議決>

会長

- ・「令和2年度予算（案）について」異議ないか。
《異議なし》
- ・「令和2年度予算（案）について」承認した。

(4) 令和2年度事業計画（案）について（協議事項）
事務局から説明（資料4）

委員

ボランティア型交通の運行計画の検討・調整も、交通会議で適宜その進捗状況の報告や協議はしていくのか。それとも別に事務局で単独にやっていくという事か。

⇒随時、進捗があったら交通会議で報告はさせて頂き、検討を進めていく中で協議が必要な内容があれば、交通会議で協議に諮らせて頂く。（事務局回答）

<議決>

会長

- ・「令和2年度事業計画（案）について」異議ないか。
《異議なし》

・「令和2年度事業計画（案）について」承認した。

(5) 旭が丘循環路線アンケート調査結果について（報告事項）
事務局から説明（資料5）

(6) 令和元年度利用状況について（報告事項）
事務局から説明（資料6）

委員

2ページ目の右側の落川路線と川辺堀之内路線の利用者人数が減少している理由としては、どのような事が考えられるのか？

⇒落川路線は昨年度の利用者数がかかなり多かったので、それがイレギュラーだとすると、この人数は平年並みより少し増加している状況と思っている。

川辺堀之内がずっと右肩上がりだったのが、昨年度と比較して低くなっており、現状が頭打ちであるとも考えられる。

川辺堀之内の区画整理や豊田南の区画整理が進み宅地が増加していくので、利用者が少しは増加する見込みはあるが、この路線を使う地区の基盤整備は大半が終わってきているので、区画整理で利用者数が増えることは難しいと思っている。

今年の3月末をもって改めて分析をさせて頂きたいと思っている。（事務局回答）

委員

川辺堀之内線は、日野市の中では新しい路線である。路線バスは一般的に、作った頃からだんだん利用者が増加し、ある所で頭打ちになる。どの路線バスも赤字でも黒字でも同じような状況になるので、今事務局が説明したように、ここが限界なのかどうかは、長いスパンで見ないとなかなか分からない。

もう一つ、基盤整備、道路環境が変わったことによって上がる可能性があるのは、渋滞等々が解消されてダイヤが守られるようになってくると、利用者が伸びるとというのが一般的である。逆に車が集中して渋滞が多くなってしまうと、遅延が多くなって信用が無くなって利用者が減少することがある。

南平路線は増便して利用者は増加したが、かけた経費ほどは伸びていないというのが正直な気持ちである。もう少し伸びてくれるとありがたい。

委員

各路線の利用者数はどのようにカウントしているのか。シルバーパス利用者の人数も反映しているのか。

⇒ICカード、現金払いの利用者は運賃機のデータから集計し、シルバーパス利用者

の人数については、任意の数日間バスに乗り込み路線ごとにシルバーパス利用者の割合を算出し、予測値として利用者人数に反映させている。(後日確認)

委員

ミニバスとワゴンタクシー共に、5月6月は平成30年度と比べて利用者が減っているが、結果的に他の月でそれを上回るようになってきているところが多いようにみられる。5月6月に減少した理由がわかれば教えていただきたい。

⇒おそらく5月は大型連休があり、連休中の利用者が少なかったのかもしれない。6月は暑さの影響外出する方も少なかったのかもしれない。(事務局回答)

委員

雨が少なかったことも要因として考えられる。一般的に雨、雪、暑さ等、歩くのに不愉快だとバスを利用する人が増える傾向がある。具体的な数字は覚えていないが、今年度の4～6月は雨が少なくて全体的に利用者は少なかったと思う。

(7) その他

(なし)

(事務局)

ありがとうございました。

今後は「ミニバス及びワゴンタクシーの路線見直し基準」と、先程ご審議頂いた「地域協働交通導入ガイドライン」この2つを今年度に策定するということが成果になったと思っております。

来年度につきましては2つのガイドラインに基づいて、効率的な公共交通の実現を目指していこうと考えております。

本日は様々なご意見を頂き、特にミニバス、ワゴンタクシー、地域協働型交通の位置づけの違いを明確化して説明できるようにする事について、近々に作業に入らせて頂ければと思います。

次回の交通会議は、6月を予定させて頂いております。その時にミニバス、ワゴンタクシー、地域協働型交通の位置づけや基準の違いについて資料をご提示できればと思っております。

以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。長時間にわたりありがとうございました。