

会 議 録	
会議名	第30回日野市地域公共交通会議
日時	平成30年 10月18日(木) 13:15から15:30まで
会場	日野市役所本庁舎505-2会議室
出席者	委員 別紙のとおり
	事務局 都市計画課 岡田課長、壁巢課長補佐、伴登主任、川上主事
議題	議事 (1) 日野市地域公共交通総合連携計画(案)について(協議事項) (2) 交通空白地域対策フローについて(協議事項) (3) その他
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	6名
<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ(副会長)</p> <p>3. 議事</p> <p>(1) 日野市地域公共交通総合連携計画(案)について(協議事項) 事務局から説明(資料1)</p> <p><意見、質問等></p> <p>委員</p> <p>事業1-1について、「まちづくりに対応した経路変更」が課題となっているとのことだが、具体的に課題に対する対応としては南平路線「高幡不動～鹿島台」についてしか記載が無いため、この計画の中では不明確に感じる。</p> <p>例えば輸送力増強については具体的に運行経路・ダイヤの変更(案)に記載があるためわかりやすいが、まちづくりに対応した経路変更については記載が無くわかりづらい。</p> <p>⇒おっしゃるような言葉が足りていないところがある。南平体育館を通るルートに変更するのが「まちづくりに対応した経路変更」に対応する話だが、その旨の記載が無く、わかりづらくなっているため修正させていただく。</p> <p>(事務局回答)</p> <p>委員</p> <p>ミニバス・ワゴンタクシーの見直し基準の運用について、具体的な条件は次年度以降に検討していくのか。</p>	

⇒おっしゃる通り、次年度以降に行う。

委員

現行の路線が基準を満たしていない場合は地域協働型の導入検討を行うとのことだが、そのフローが交通空白地域対策フローで行うことになっているのか。このフローでは現時点で交通空白地域に対してどのような対応をしていくかは読み取れるが、現行のミニバス・ワゴンタクシーを見直していかなければならない状況になっているとした際に、どのように地域協働型を導入するか、つながりがみえてこない。

「新たな交通機関の導入に向けた地域の気運の高まり」との記載があるが、路線見直しについては今ある路線があるけどなかなか使ってもらえていないというところから入るため状況が違う。どのようにこのフローと合わせていくのか。

⇒おっしゃる通り、資料を読んでわかるような内容になっていないため修正する。

委員

計画策定の趣旨について、以前の会議で確認した際に活性化再生法に基づく網形成計画とは別で日野市単独の計画を策定しているとのことをお話を頂いたが、読み進めていくとなんとなく網形成計画として策定したように読み取れる。あくまで網形成計画ではなく日野市単独の計画ということでよいか。

⇒活性化再生法が改正され、広域的な観点やまちづくりとの連携などを重視するように決まった。網形成計画の考え方を踏襲するためこういった記載にしているが、あくまで前回の連携計画の改定版という事で日野市単独の計画である。

委員

上位・関連計画でいくつかの計画をピックアップしており、連携計画よりは上の計画の扱いになると思うが、第5次日野市基本構想などがH32で改訂する予定になっている。上位計画なので連携計画にも影響がでると思うが、上位計画が変更になった場合は事業計画を変更するのか、それとも連携計画の事業計画を優先していくのか。

⇒現在改定作業中の本市の計画については、本連携計画と整合するような形で作成しているので、このあと計画を見直さなければいけないということは考えていない。

委員

連携計画を5年で実施してPDCAを繰り返し、見直しをした場合に上位計画とずれてしまう可能性がでてくる可能性があると思うが、そういった際は連携計画を順次修正するのか。

⇒現在の市の方針としては、連携計画やまちづくりマスタープランに記載している通り、市民の足となるような公共交通網の整備を進めていくという考え方は変わっていないため連携計画の修正があることは想定していない。

万が一、第5次日野市基本構想で公共交通を縮小するなど大きな方向性の転換があった場合は、今回の連携計画の見直しを行う必要がある。

委員

住民ボランティア型での市と市民の役割分担はどのように考えているか。

デマンド型交通について、10年ほど前より市場環境が変わっていることに関して、市はどのように考えているか。

⇒住民ボランティア型での市と市民の役割分担に関しては、今までのミニバス・ワゴンタクシーは行政主導で行っていたが、これから交通空白地域対策として検討していく地域協働型や住民ボランティア型については、地域の方に提案して頂いて、行政が計画作りを手伝いながら、地域の方に自分たちの交通手段であるという認識を強く持っていただき、地域の方が主導となって計画の策定などを担っていただく形になる。実施の段階になった際は、行政としての補助の観点では車両の提供や補助金などやり方はいくつか考えられるが、計画策定の段階で決めていきたいと考えている。デマンド型交通については前計画でも検討しているが、当時はデマンドのシステムの費用がかかるところもあり、結果的には当時の日野市にはなじまない結論づいたため一区切りつけている。その後約10年経ち、デマンドのシステムに関しては進歩が見られコストも安く抑えられるようになった。また高齢化も進んでいるため地域によってはデマンド型でないと交通空白地域の解決ができないという事も考えられる。地域の実情に合った形で取り組んでいきたいと考えている。

委員

この計画は市民のニーズに基づいて実施されなければならないと思うが、今後計画を実施していく中で、市民の声をどのように吸い上げていくか。

今回は市民アンケートに基づいて要望や実態調査を実施されたが、今後の調査予定などもこの中にあるのか確認したい。

公共交通マップの配布について、バリアフリー対応とあるが具体的にどのようなものなのか、視覚障害の人でも使えるものなのか。日野市のバスにはピクトグラムも採用しているので、そのあたりも上手につかって市民に周知啓発をしていただければいいと思う。

こういったものの啓発について、広報やホームページだけでは伝わりづらいところもある。継続して行って頂ければ伝わると思うのでそちらは要望とさせていただきます

⇒計画が進んでいったときの既存路線の増便や経路変更については、基準を設けてそれに基づいて実施していく

市民要望については今までは行政主導で要望という形で受けていたが、交通空白地域対策で説明したとおり、住民の方には要望だけでとどまらず、計画を立てていただき、それを実施にむけて市と協働で取り入れてくという形になるので、フローに則った形で対応していきたいと考えている。

委員

市民が声を上げやすいような仕組みで考えていただければと思う。

⇒おっしゃるとおり、利用していて不便に感じるところなど、伝えていただきやすい環

境などは作っていききたいと思う。

委員

現在高齢者の免許返納の促進が課題になっている。促進させるためには公共交通の存続と発展が欠かせないと思う。例えば、地域協働型交通で一般タクシー利用補助を行うとしたら、補助を受ける条件として交通空白地域における高齢の免許返納者なども視野に入れていただければと思う。

⇒昨年実施した市民アンケートでも免許返納についての質問をしており、返納したくてもできないなどの意見もあるので、ご指摘いただいた点についても検討したいと考えている。

委員

デマンド型交通について、日野自動車でデマンドシステムを研究中であると伺っているが、市と日野自動車では現在どんな形で関わりがあるのか、行政側のスタンスで聞かせて頂きたい。

⇒当市ではデマンド型についての実績はなく、先進事例の視察など研究しているところだが、やってみなければわからないということもあり、日野自動車は一企業として取り組んでいる。行政の方にも実証実験をやってみてデータをとって今後の交通空白地域対策に役立ててみてはという提案を受けている。これから新しく行うのに根拠をもってやるためには、実証実験などのかたちでデータをとることは持続性をもたせるためには意味のあることだと考えている。

その中で、新しい公共交通を導入するにあたり先進事例の話を知ると、その地域で営業しているタクシー事業者などとの合意形成が条件によっては難しいと聞く。実証実験の段階から実施にあたるまで運送事業者の合意を取れる形で進めていきたいと考えている。

委員

デマンド型の再確認をしたい。東松山市のデマンドタクシーはデマンド型と思っていたのだが、一般的に言われているデマンド型では無いことを再確認をしたいのと、デマンド型の定義について説明して頂きたい。

東松山市のデマンドタクシーの導入経緯、評価、今後の展開についてわかる範囲でお聞きしたい。

また、市としてのデマンド型交通の定義はどのように考えているか。

⇒デマンド型の定義については、一般的に多く使われているものは道路運送法で言う一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行での運行事例が多くある。

東松山市のデマンドタクシーについては特殊で、一般のタクシーに条件を付けて、利用者に半額程度の補助を行っている。目的地や時間帯を決めており、条件に合う場合に補助が適用される。一般的にデマンド型というと一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行での許可で乗合が前提になるが、東松山市の場合は一般乗用旅客自動車運送事

業であり、通常のタクシーと同じ許可での運行となっている。

東松山のデマンドタクシーの始まりは、交通空白地域対策ということで行っている。東松山市の面積は日野市の約2倍、人口は10万人程度で、日野と比べて人口密度が薄く、鉄道駅は2駅しかない。コミュニティバスでは交通空白地域をカバーしきれないためタクシー補助を行っていると聞いた。またコミュニティバスの利用者が少ないため、バス停までデマンドタクシーで行くとバス代が100円割引になる制度を設けており、バスの利用促進を行っている。現在タクシー補助の財政負担は1億円程度で、当初の予想以上の利用があり財政負担が増えているのが課題となっている。

日野市は交通環境については充実していると思うが、その中で地域の事情でデマンド型が必要という事ならば、地域の実情に合った形で一般的なデマンド型の定義にこだわらず柔軟に検討していくが、東松山市とは環境が違うため、東松山と同様のタクシー補助制度で行うことは考えづらい。

委員

実証実験とあるが、いつごろから行うのか。

⇒丘陵地ワゴンタクシーの土日祝日運行の実証実験については来年度初頭から考えている。

モデル地域における住民ボランティア型交通の実証実験については、モデルケースとして南平5丁目の地域の方と話を進めている。実証実験に入る前段階として、趣旨の説明と意向の確認を行うために11月に説明会を実施し、その後アンケート調査を行い、アンケート結果に基づき事業規模を検討する。

実証実験には財政的な措置、組織作り、補助要綱の策定など事務的な作業も必要となるため平成32年度以降となると考えている。

補足として、ワゴンタクシーの土日祝日運行や、混雑緩和のための増便や経路変更については、議会の承認を得て初めて予算化できるため、必ずしも記載通りのスケジュールで行えるとは限らないことはご理解いただきたい。

委員

日野自動車はデマンド交通を検討しているという話があったが、誤解のないように言っておきたいが、デマンド型のサービスをはじめて交通事業者に迷惑をかけようとは思っていない。公共交通の利用促進のためにオンデマンドが有効なのではないか、メーカー側としてシステムの整備の手伝いなど可能なのではないかと、ということで私たちが関わっている。

オンデマンドの実証実験が進んでいった際には運賃についての課題が出てくると思う。個人個人のニーズで要求をして玄関先まで来てもらうということで、バスと比べて利便性は高いため、一般の路線バスと同等の料金とは違った考え方になると思う。アンケートなどで、こういった内容も論点にさせていただけたらと思う。

副会長

他に意見・質問がなければ、日野市地域公共交通総合連携計画（案）について、今頂いた意見を踏まえて検討を進めていきたいと思いをします。

(2) 交通空白地域対策フローについて（協議事項）
事務局から説明（資料2）

委員

導入条件への適合、交通空白地域への該当、地域組織の形成というものは、市民の方から相談があった場合は、行政側での何かしらの対応支援を行うことは可能なのか。

⇒現段階では想定になるが、導入の部分の条件などはわかりづらいと思うので、お問い合わせいただき相談に乗りながら行う形になると思う。またガイドラインを合わせて策定し、できるだけわかりやすくして自治会などにPRできるようにするなど、他市の事例も参考にして行おうと考えている（事務局回答）

副会長

他に意見・質問がなければ、交通空白地域対策フローについて、今頂いた意見を踏まえて検討を進めていきたいと思いをします。

(3) その他（報告事項）
事務局から説明（資料3）

<意見、質問等>
特になし

副会長

なければ本日の議案は終了です。

(事務局)

今後は今日頂いた意見を踏まえて、本日お示しさせて頂いた案などについて検証の上、計画の修正をし、市内部での最終調整を行い委員の皆様へに発送させていただきます。最終案について滞りなければ市民に対してパブリックコメントを行おうと考えております。次回の会議は1月下旬を予定しており、パブリックコメントでの意見や指摘を考慮した上で計画策定を進めていきたいと考えております。これからも引き続き忙しくなりますがよろしくお願いたします。