

会 議 録	
会議名	第31回日野市地域公共交通会議
日時	平成31年 1月29日(火) 13:30から15:30まで
会場	日野市役所本庁舎101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	<p>議事</p> <p>(1) 日野市地域公共交通総合連携計画(案)パブリックコメントについて(協議事項)</p> <p>(2) 道路勾配を考慮した交通空白地域再定義について(協議事項)</p> <p>(3) 新しい交通システム(地域協働型・住民ボランティア型等)の導入に向けた説明会・アンケート調査の実施について(報告事項)</p> <p>(4) 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) 日野市地域公共交通総合連携計画(案)パブリックコメントについて(協議事項) 事務局から説明(資料1、資料1-2)</p> <p>&lt;意見、質問等&gt;</p> <p>委員</p> <p>旭ヶ丘循環路線について、乗車率が70~80%のときもあり、雨天時は100%近くあるとの意見があり、それに対して収支面を考えると70%程度の乗車率が必要であるとの回答だった。確かに乗車率の高いところから順次対策をするのが一般的であると思うが、利用される方の属性を考慮し、高齢者が多いようであれば、一般論だけではなく、もう少し何か工夫ができないか、検討ができないかと感じた。</p> <p>⇒乗車率70%という一つの区切りをつけたのは、早い段階でできる実現可能な部分として設定している。今後PDCAの中でその数字が下げられるのであれば対応していきたいが、現段階では乗車率を70%より下げ、安全性を確保して運行することは難しいと考えており、計画の表記としては現行のままで行かせて頂ければと考えている。(事務</p>	

局回答)

<議決>

会長

- ・日野市地域公共交通総合連携計画（案）パブリックコメントについて異議ないか。  
《異議なし》
- ・日野市地域公共交通総合連携計画（案）パブリックコメントについて承認した。

(2) 道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義について（協議事項）  
事務局から説明（資料2）

委員

メッシュの意味がわからないので教えてほしい。

⇒別紙 2,3,4 の地図上の四角の一つ一つのことをメッシュと呼んでいる。これは緯度経度を変換したものになっており、真四角にはなっていないが、だいたい1つが 250m 四方となっているものである。（事務局回答）

委員

従来から交通空白地域のバス停利用圏域を 200m としているから今回の道路勾配を考慮した検討でも 200m を基準として、勾配が急な場所の圏域を小さくしているのだと思うが、そもそも 200m という数字が妥当なのか。他市との比較等により、変更する余地があるのではないか。

⇒従来からバス停利用圏域を 200m としており、平地は 200m で良いのかということは事務局でも議論し、200m を広げてその代わりに丘陵地を手厚くするといった考えはあったが、バス停利用圏域 200m、鉄道利用圏域 500m という数字が広く浸透している中で、利用者の感情を考慮すると、条件を厳しくすることについてご理解を得ていくのは難しいため、現在の定義を基準にして再定義していきたいと考えている。（事務局回答）

委員

昔から多摩平の交通空白地域に住んでいたが、親の生活行動を見ていると 200m というのは丁寧すぎると感じている。限界のある資源を再配分するという観点では、資源は交通空白地域が多い地域に重点的に充てていくという考え方など、考えを改めてもいいのかなと感じた。

委員

日野市地域公共交通総合連携計画の素案に載っている交通空白地域図や、交通空白地域に基づく計画など載せてあるが、そちらについても新しく定義した交通空白地域に差し替え計画を進めていくという事か。

⇒P12 の交通空白地域図は差し替え、また P57 の「交通空白地域対策スキームの構築と

運用」については、評価指標としては交通空白地域の面積・人口で考えており、また交通空白地域の現況値については、現況値は2割程度だが、勾配を考慮してバス停利用圏域が狭くなると当然交通空白地域も広くなるため、新しい交通空白地域図ができればその数値を入れる。目標値については、今進めている南平5丁目のような事例を、南平5丁目を含めて3地区程度を計画期間内に実施したいと考えているため、その数字で計算し数値を入れようと考えている。(事務局回答)

#### 委員

わかりやすさに配慮して道路勾配とバス停利用圏域との関係を3区分としているが、数値を出すまでにここまで細かく計算しているので、5区分など細かく分けてもいいと感じた。今回の連携計画は高齢者対策・丘陵地対策が目玉となっているので、例えば勾配7%以上が一律140mとなっているところを2つ程度に分けてもいいかと思う。道路勾配を平均値か最大値のいずれかを採用するのではなく折衷案を検討するとのことだが、この折衷案は1つではなく2つ程度の案を、次回以降の会議で提案して頂きたい。

⇒今のご意見を参考に計画を進め、次回以降の交通会議で提示させていただく。(事務局回答)

#### 委員

地形の傾斜は暮らしやすさなどを図るために重要な指標だと思うが、全国的には他自治体でも傾斜を考慮したこのような取り組みに対し統一の動きなどあるのか。

⇒この事例について調べたが同じような事例はなく、先進的な取り組みであると考えている。日野市においては特に坂が多い地域なので、先進的にこういった計画を進めたいと考えている。(事務局回答)

#### 委員

バス停利用圏域は資料の通り圏域を狭くすることだが、鉄道利用圏域も同じように狭くすることでいいのか。

⇒鉄道駅については基本的に平地に設置されており、圏域の考え方は500mのままで定義しようと考えている。(事務局回答)

#### 委員

駅自体は平地にあるが、一部の駅は500m圏内に傾斜があるため、こういった場所は何らかの形で反映させた方がいいと考えられる。

⇒具体的にはモノレールの多摩動物公園駅から高幡不動駅の間については、線路を挟んで多摩動物園側は高く東側は比較的低くなっており、確かに高低差がある状況である。例えば程久保駅についても駅舎そのものは平地にあるが、丘陵地側から来る方、低い場所から来る方がおり、労力が違うことについてはこの計画を進める中で検討を進めてきた。しかし高低差が顕著な場所については丘陵地ワゴンタクシーを運行しており

従来の考え方でもある程度救えると考えている。バス停とは違った考え方にはなるが、鉄道利用圏域については 500m と定義し作業を進めている。引き続き作業を進める中で鉄道利用圏域については検討していきたいと考えている。(事務局回答)

#### <議決>

##### 会長

- ・道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義について今頂いた意見を踏まえて計画を進めることで異議ないか。

《異議なし》

- ・道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義について承認した。

#### (3) 新しい交通システム(地域協働型・住民ボランティア型等)の導入に向けた説明会・アンケート調査の実施について(報告事項)

事務局から説明(資料3)

#### <意見、質問等>

##### 委員

説明会の中でどのような意見や質問があったか教えていただきたい。

⇒意見を言って頂いた方は総じて公共交通の導入については望まれていた。新しい交通システムについて、地域の方に協力して頂かないと前に進めないという点に関しては、同意して頂ける方もいれば、高齢の方で気持ちはあるが体がついていけないといった意見もあった。先進事例の地区と違って高齢化が進んだ条件でスタートするため当初から想定していた意見であった。

アンケートの分析を進めていく中で、当日の説明会と同様のものになるか、協力して頂けるような内容なのかについては、次回以降の交通会議で数値をもって説明したいと考えている。(事務局回答)

#### (3) その他

##### 会長

全体を通して何か意見等ないか。

##### (事務局)

議題1で意見を頂いた、パブリックコメントに対しての市の考え方についてですが、事務局としては現行の表記のままにさせて頂くと回答したが、高齢者対策・丘陵地対策が計画の核となる部分のため、ソフトの部分、ハードの部分、文言の言い回しも含めて検討し修正させていただく。(事務局回答)

会長

他になければ本日の議題は終了です。

(事務局)

今後については、パブコメの内容を受けて、文言の言い回しなどの修正、また道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義についても多数の意見を頂き、それを踏まえて計画の策定を進めていきます。

次回の交通会議については今日頂いた意見を反映するのに作業がどの程度のボリュームになるかにもよるが、いずれにしても、2月中に行いたいと考えております。