

会 議 録		
会議名	第32回日野市地域公共交通会議	
日時	平成31年 3月8日(金) 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 岡田課長、壁巢課長補佐、伴登主任、高橋主任、川上主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) 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>(2) 新しい交通システム(地域協働型・住民ボランティア型等)の導入に向けたアンケート調査の結果について(報告事項)</p> <p>(3) 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(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) 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>事務局から説明(資料1)</p> <p><意見、質問等></p> <p>委員</p> <p>交通空白地域の考え方について、鉄道利用圏域500mについては、駅周辺が急峻な地形となっているケースがあるが、再定義する必要はないと結論付けている一方で、急峻な地形におけるバス停利用圏域については道路勾配に応じて再設定すると記載されており、矛盾が生じているため、表現を修正することが必要である。</p> <p>交通空白地域図の凡例について、「再定義後交通空白地域」は青+赤に修正が必要なのと、「河川区域」と「現交通空白地域」どちらも青系になっており、わかりづらいため色を変えた方が良い。</p> <p>⇒ご指摘の通り、修正させていただく。(事務局回答)</p>		

委員

高低差や丘陵地について考え方を变えることについて反論することはないが、事務局案の「設定値2、最大道路勾配」で算定したケースだと、バス路線経路上でも停留所間に交通空白地域ができています。バスを走らせても交通空白地域が解消しないことについては残念に感じる。

⇒あくまでも政策判断をするための資料であって、交通空白地域が増えた部分について、何らかの施策を行政として行っていくための指標として考えている。今後、地域協働型等を導入する際に必要になるためこのような形で良いと考えている。

また単純に、バス路線経路上の停留所間の交通空白地域については、停留所の数を増やすなどの対策が必要であると解釈できる。新しい交通システムを導入しなくとも、停留所を増やせば交通空白地域を解消できると捉えれば良いと考えている。(事務局回答)

委員

バス停を増やせば交通空白地域が解消できるとのことだが、増やすのは事業者のバス停か、コミュニティバスのバス停か。

⇒基本的に新しく交通空白地域に定義される箇所はコミュニティバスの部分が多いが、事業者の路線バスであっても新たに交通空白地域になる部分については停留所を増やすことも政策判断の1つと考えられる。(事務局回答)

委員

市の政策判断を行うための資料であるとも伺ったが、バス停を新設するのは簡単ではないので、事業者でバス停を増やせば交通空白地域が減るんじゃないかというのは乱暴だと感じる。

⇒当然バス停を新設するのは簡単ではないので、バス事業者との話し合いの場を設け、バス停間隔や地先の問題、営業面での考え等あるので、行政からのお願いという部分を含めた上での話し合いになると考えている。(事務局回答)

委員

判別係数に基づき図示したとのことだが、説明の記載が無いのでわかりづらい。

⇒難しい話になりわかりづらくなると思ったため説明を省いている。最終的な報告書には式など記載して仕上げる。(事務局回答)

委員

事務局の考え方としては「設定値2、最大道路勾配」での定義で計画を進めていきたいという考えで良いか。

⇒その通り進めていきたい。来年度以降、連携計画に基づいて事業を実施していく中で、地域協働型交通等の導入がある。交通空白地域に新しく位置付けられることで地域協働型交通の対象地域が増えることになり、既存の交通空白地域も含めて交通空白地域

対策として官民一体で新しい交通システムの導入を検討していく。

交通空白地域が増え、その地域に対して対策を講じるには財政負担が増えるため、考え方によっては見直しのハードルを下げることも考えられるが、本計画では今の社会事情に応じて事業を展開していきたいと考えているため、交通空白地域は増えてしまうがこの定義で進め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再定義について異議ないか。
《異議なし》
- ・道路勾配を考慮した交通空白地域再定義について承認した。

(2) 新しい交通システムの導入に向けたアンケート調査の結果について (報告事項) 事務局から説明 (資料2)

委員

事前予約型なら利用したくないと回答した方が6割程度いたとのことだが、事前予約型で行うことを前提で書かれているように見受けられる。予約しない方法では検討しないのか。

⇒予約しない方法についても検討する。他市の事例を見ると予約型も視野に入れなければならないと考えている。仮に予約制で行う場合は予約方法については工夫し、簡素化を図れるように検討する。(事務局回答)

委員

デマンド型を検討しているのであれば、運行経費が路線型と比べて高くなるため、導入しても乗らなかった場合にはかなりの負担になる。費用面も考慮して検討して頂ければより良いものになると思う。

⇒費用面については今頂いたご意見を十分踏まえた上で事業を進めていきたいと考えている。

委員

運転ボランティアについて8.8%の方が協力したいと思うと回答しているとのことだが、どの年齢層の方をお願いすることを想定しているのか。ボランティアの運転で年齢制限を設けないことは安全面を考慮すると問題があると思う。

⇒運転手の年齢については十分に考慮しなければいけないと考えているが、今回のアンケートではまずその前段で、ボランティアという条件の中でどの程度の協力を頂けるかということ把握するために行っている。現段階では年齢制限を設けるなどは考えていないが、地域との話し合いの中で今後決めていこうと考えている。

委員

一人暮らしの方の割合、自動車等保有していない方の割合、日頃の外出頻度の割合にいてどのような状況か教えていただきたい。

⇒一人暮らしの方の割合については、全体では 12.4%、76 歳以上の高齢者になると 21.5% となり他の年齢層と比較すると高い割合になっている。

自動車等を保有していない方の割合については、全体では 18.6%、76 歳以上の高齢者になると 38.3%となり他の年齢層と比較すると高い割合になっている。

外出頻度について、全体では週 5 以上の回答者の割合が高く、54.3%を占めていたが、年齢層が高くなるほど外出頻度が低くなる傾向があり、76 歳以上では週 5 日より週 3~4 日、週 1~2 日の回答者の割合が高くなっている。

委員

利用意向について、すぐに利用したいと回答した方が 20.8%とのことだが、料金を払ってでも利用したい方たちのみなのか、シルバーパスが使えるれば利用したい方も含まれているのか。

需要が見込めると考えられると記載があるが、こういったアンケート調査では基本的にはあればいいと回答されることが多く、利用したいと回答されても利用されないことが多くあるので、需要的には厳しい結果であると感じる。

運転ボランティアについて、協力したいと思うと回答した方が 44 票、その中で週に数日なら協力できると回答した方が 24 票あり、運行する規模にもよるが身の丈に合った形で行うことは可能であると考えられると結論付けているが、年齢や体調を考慮すると、毎日安定的に継続的に行うことは難しい数字であると感じる。

⇒今回のアンケートでは料金設定をした上での質問なので、料金を払って乗ることは承知の上での回答であると考えているが、アンケートの内容では各条件について付記していないためそこまでの判断はできない。

市の方でこちらはモデル地域として考えており、全体の意向確認をしたいということがアンケートの発端である。厳しい結果であるという見方もできるが、厳しい中でそれをどう解消していくか、厳しいから話が止まってしまっは意味がないので、話し合いを重ねていく中で十分に方法を模索しながら、次年度以降も精力的に接していき、市内全域に示せるようなモデル地域にしていきたいと考えている。

委員

多いか少ないかは判断できないが、これだけの利用意向、協力意向があるため、モデル地域として大事に進めて頂きたい。

- (3) 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 (報告事項)
事務局から説明 (資料 3)

(3) その他

会長

全体を通して何か意見等ないか。

会長

他になければ本日の議題は終了です。

(事務局)

次回の会議については、事前に通知している通り 3 月 28 日を予定しております。今年度最後の会議となりますので、今年度通年で取り組んできた日野市地域公共交通総合連携計画の策定の取りまとめの会議となりますのでお忙しいところ恐縮ですが出席の程よろしくお願ひ致します。