

第3回本庄市交通政策協議会 議事録要旨

日 時 平成24年10月5日(金)午後2時～4時

場 所 本庄市役所大会議室

出 席

区 分	職 名	氏 名
1号委員	本庄市副市長	酒井 了
2号委員	朝日自動車(株) 専務取締役	石倉 実希雄(代理出席)
	国際十王交通(株) 総務部 部長	桑原 英司
	社団法人埼玉県バス協会 専務理事	金川 新吾(代理出席)
3号委員	本庄観光(株) 代表取締役	山田 三二
	武蔵観光(株) 常務取締役	齋藤 勝
4号委員	本庄地区タクシー協議会 会長	神宮 つぐよ
	埼玉県タクシー協会 専務理事	藤田 貢(代理出席)
5号委員	朝日自動車労働組合 書記長	橋井 公治
6号委員	本庄市自治会連合会 理事	齋藤 康雄
	本庄市老人クラブ連合会 会長	亀田 本二
	本庄商工会議所 事務局長	川上 芳男
	児玉商工会 会長	江原 貞治
	本庄市身体障害者福祉会 会長	種村 朋文
7号委員	本庄警察署交通課 課長	井上 宏之(代理出席)
8号委員	児玉警察署交通課 課長	山口 典夫
9号委員	埼玉県企画財政部交通政策課 主幹	山田 貴志
10号委員	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	高山 和征(代理出席)
11号委員	国土交通省関東地方整備局県政部 都市整備課 課長	高橋 勉(代理出席)
12号委員	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所 所長	中根 栄司(代理出席)
	埼玉県本庄県土整備事務所 道路部 部長	辺見 元己
13号委員	早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科教授	浅野 光行
	本庄市議会 総務常任委員長	広瀬 伸一
(オブザーバー)	埼玉県都市整備部都市計画課 主幹	澁谷 泰彦

(欠席者)

(オブザーバー) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局運輸企画専門官 小山 晋平

会議次第

1. 開 会
2. 委嘱状交付
3. 会長挨拶
4. 議 事
 - (1) 交通に係る現況について
 - (2) 市内公共交通網の充実に向けて
 - (3) 今後のスケジュールについて
5. その他
6. 閉 会

発言者	発言内容・決定事項
事務局	1. 開会 2. 委嘱状交付 「第7号委員 本庄警察署交通課 橋本彰二 委員」 <本庄市交通政策協議会設置要綱第6条第2項に基づき、本会議が成立していることについて報告>
酒井会長	3. 会長挨拶 前回に協議したアンケート実施について、自治会長の皆さまにご協力いただけたこともあり、高い回収率を得られたことをお礼申し上げたい。 本日は、アンケート結果の報告と、結果より見えてきた交通体系の見直しの方向性を提示させていただきたい。 具体的には、全ての交通体系の見直しが必要になってくるが、その中でも利用者の減少が著しい「循環バス」と「いずみ号」を見直すことで、交通弱者でも快適に移動できるような仕組みをつくらなければならないと考えている。 また、本庄駅と本庄早稲田駅間の移動手段を確保して欲しいという要望も強くみられるため、この点についても改善する必要性がある。

受託事業者	<p>4 . 議事</p> <p>(1) 交通に係る現況について</p> <p>< (1) の説明 ></p>
会長	<p>説明について質疑等がございますか。</p>
委員全員	<p>< 質疑等特になし ></p>
受託事業者	<p>(2) 市内公共交通網の充実に向けて</p> <p>< (2) の説明 ></p>
事務局	<p>(3) 今後のスケジュールについて</p> <p>< (3) の説明 ></p>
会長	<p>今回の議事は、本庄市にとって交通の大きな転換点になるものである。デマンドやシャトルバスに関する提案であったが、これらについて、質問や意見等あればお願いしたい。</p>
委員	<p>循環バスは、試行運行の頃から、交通弱者の移動手段を確保するという位置づけであった。今回の見直し提案では、利用者を増やす方向で、交通弱者以外の移動手段に変えていくということになるのか。</p>
事務局	<p>循環バスは、交通弱者の公共施設等への移動手段を確保するというところで始まっているが、これについて市の考えは運行開始時から変わっていない。</p> <p>今後、高齢化の進展により、現在は、自分で車を運転している人も将来的には運転免許を返納し、移動手段を失い、結果として多くの人が公共交通に頼らざるを得なくなることが予想されている。</p> <p>このため、交通弱者に対する生活交通の確保を第一としつつ、交通のネットワークを改善することで利用者の利便性を向上させ、自動車に過度に依存した状況から公共交通への転換を図っていきたいと考えている。</p>
会長	<p>交通弱者と呼ばれる人は、今後の超高齢化社会の中で更に増えていくことが予想される。利用ニーズに合っていないこと等から循環バスを利用する人は少なく、現状では、まだ交通弱者に対する足の確保が達成されているとは言えない。</p> <p>交通弱者に利用していただくことに限らず、アンケート結果にもあった</p>

<p>委員</p>	<p>ように、市民全体で公共交通を支えていくという意見も多いことから、皆さんにご協力いただきながら見直しを図っていきたいと考えている。</p> <p>循環バスについては、ネットワークの議論がよく出るが、同様に重要なのがバス停の具体的な位置である。他都市の例として、幹線道路沿いの大きな病院の前にバス停があり、その幹線道路に配置されたバス停の利用者の多くは病院利用者であったため、バス停の位置を幹線道路沿いではなく、病院の敷地の中や玄関口まで移動することにより、これまで車で送り迎えをしてもらっていた人たちが、バスのほうが便利ということでバスに転換し、バス利用者が増えたという例もある。</p> <p>バス停の位置は配置場所が悪いと交通渋滞の要因になる恐れがあるため、ネットワークの議論と同じように、バス停の詳細な配置についても検討が必要である。</p>
<p>事務局</p>	<p>計画を策定するにあたり、利用者のニーズに合ったバス停の配置を検討して行きたいと考えている。</p>
<p>会長</p>	<p>資料4の中で路線バスを補完するシステムとして循環バスを位置づけていくということであったが、現行のままでなく内容の見直しが必要であり、その中でバス停の配置についてもニーズにあったものにしていきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>本庄市における人口や高齢化の推移について教えてほしい。また、バス事業者から各路線の利用状況について教えて欲しい。</p>
<p>受託事業者</p>	<p>人口は、平成12年ごろをピークとして若干減少しているが、ほぼ横ばいである。高齢化は、埼玉県全体と比較すると本庄市は若干高い状況であり、推移としても上がってきている。ただし、地域別に見ると本庄駅周辺や本庄早稲田駅周辺では、新規居住者が増えていること等から高齢化率が若干下がっているところもある。</p>
<p>会長</p>	<p>過去5年で人口総数は微減方向であるが、年齢階層別に見ると30～34歳が最も減少しており、15ポイント以上の減少になっている。さらに、20代も10ポイント程度の減少になっている。</p> <p>バスの利用状況について、事業者の方からお願いしたい。</p>

委員	<p>朝日自動車では、2路線(神泉総合支所線、児玉折返し場線)を運行し、平成15年度以降は赤字運行となっており、平成22年度から補助を受けて運行している。</p> <p>近年の利用状況として、平成20、21年度は前年対比で10%程度のマイナスであった。児玉折返し場線では、平成23、24年度で下げ止まりの傾向にあるが、神泉総合支所線については、平成20、21年度ほどではないが少しずつ減少傾向にある。</p>
委員	<p>国際十王交通では、本庄伊勢崎線を補助を受けずに運行している。利用状況として、昨年の震災以降に利用が増えたものの、今年になってからは元に戻っており、横ばいの状況である。</p>
委員	<p>ネットワークの中核になる路線バスにあっても厳しい状況であるということを通認識として持って、計画・議論を進める必要があると思う。</p>
委員	<p>現在の循環バスは空気を運んでいるようなものであるため、例えばジャンボタクシーなども考えてみてはどうか。県内ではさいたま市岩槻区や鳩山町で実施している。</p>
会長	<p>今の意見については、資料3の6頁にあるように、見直しの方向性としてワゴン車等の小回りが効くような車両を使ったものも検討している。</p>
委員	<p>シャトルバスの提案があったが、寄居車庫線との連携などは考えていないのか。</p>
受託事業者	<p>運行する方面的には近い路線であるが、現在のバス停配置などからなかなか難しいと考えている。シャトルバスの需要がどの程度になるか現時点では何とも言えないが、本庄早稲田駅周辺の土地利用が進むことで、利用者も増えてくるものと考えている。</p>
委員	<p>路線バスは神川町・寄居町・伊勢崎とつながっており、本庄市にとってこのような他都市とつながる路線があることは重要であり、例えばシャトルバスの運行によって寄居車庫線の利用が落ちることが起きることが無いように配慮して進めてほしい。本庄市だけでなく隣接自治体とも意見交換しながら進めたほうが良いと思う。</p>

会長	<p>競合の関係については、十分に配慮して計画していきたい。関係自治体については、本協議会の設置時に説明を行っているが、検討の進捗などについても報告していきたい。</p>
委員	<p>確認になるが、デマンドや循環バス等の見直しをしたものを、来年度の10月からすべて行っていくということか。</p>
事務局	<p>実証運行はすべて来年の10月から行う予定である。</p>
委員	<p>埼玉県は自動車の依存度が高いが、生活から車に頼らざるを得ない地域があるため、必ずしも過度な依存と言い切れない面もある。ある程度の割り切りや、マイカーとの調和も必要であると思う。</p>
会長	<p>公共交通は必ずしもサービスのレベルが高いとは言えないため、一定の自動車利用も前提として考えないといけないと思う。その中で、交通弱者が増えている実態を考えると、選択肢の1つとして公共交通を用意することが大事であると考え。一足飛びに答えが出るものではないため、来年度10月からの実証運行の中で試行錯誤しながら見直しを図って決めていきたい。</p>
浅野顧問	<p>9月からの1ヵ月で調査結果を出して、それを基に将来像を出しており、作業として大変であったと思う。本日のハイライトは資料3の将来像のイメージであると思うが、今後、これを具体化していく際には、せっかく調査を行ったのですから、十分活用していただきたい。</p> <p>例えば、4つの地区だと大きすぎるため、自治会単位等でそれぞれの地区をもう少し細かく分けて、利用動向等、どういう動きをしているかを見ていく必要がある。</p> <p>アンケートの中で公共交通を市民で支えていくという回答が7割程度もあった。これは、見直しを行う際にとっても重要なものとなる。見直しでは、路線バスを市の基本的なインフラとして位置づけ、実証運行につなげていくことが大事である。</p> <p>パブリックコメントが予定されているが、この機会に市民の足であるということを啓発する意味も含めて、シンポジウムなどを開催することも考えてみてはどうか。</p>
受託事業者	<p>本日は単純集計程度のため、もう少し細かく分析していきたい。</p>

<p>会長</p>	<p>バス交通を市民で支えていくべきという回答が多かったことは、非常に心強く感じている。シンポジウム等の開催という提案であったが、資料4にあるように、パブリックコメントだけでなく市民説明会等で新しいシステムであるデマンド等についての説明や意見を抽出していきたいと考えている。</p>
<p>委員</p>	<p>計画を進めるにあたって、お客のニーズに合わせることを第一であると思う。潜在的なニーズはあると思うので、それを掘り起こすためにバス停の配置という意見が先程あったが、ルートだけでなく交通弱者といわれるお年よりにとっては、バス停の使い勝手も大事である。</p> <p>障害者や高齢者にとって、バス乗降に伴う45cm程度の段差は、バスを乗りたくても乗れないものになっている。利用者が行きたいところにバス停があるということに加え、バスに苦も無く乗れるよう配慮して欲しい。</p>
<p>会長</p>	<p>バス停の位置だけでなくバス停の構造についても、ユニバーサルデザインとすることで、交通弱者だけでなく皆さんに使いやすいものになるよう検討して行きたい。</p>
<p>委員</p>	<p>短期間でよくまとめられた資料になっており、ニーズもよく反映された計画になっていると思う。説明にもあったように本泉の山間地域では、バス停まで10分以上かかってしまう地域があり、バス停を近くに設置できないかという要望が実際に出ている。</p> <p>本庄早稲田駅周辺の開発が進むことから、寄居・児玉・神川等の市域外の人たちが本庄早稲田周辺に行けるバス路線ができれば、利用者の増加だけでなく本庄市の発展にもつながっていくと思う。</p>
<p>会長</p>	<p>本庄早稲田駅へ各方面からアクセスを良くするという事だが、まずは何よりも本庄駅と結ぶことを第一歩としてスタートさせていきたい。</p> <p>本日のご意見を踏まえ、次回までに実証運行等について具体化し、検討を進めていきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>5. その他</p> <p>次回第4回協議会については、11月12日(月)14時から、会場は早稲田リサーチパークを予定している。</p>