

会 議 録

会議の名称	平成24年度第2回行田市地域公共交通会議
開催日時	平成25年1月30日(水) 開会；午後2時・閉会；午後3時30分
開催場所	行田市産業文化会館 第二会議室
出席者(委員)氏名	山崎明弘副市長、高橋直樹委員(代理：石倉氏)、鈴木貴大委員、長島豊委員、新井忠晴委員、平野克行委員、内田愛三郎委員、佐々木久二委員、高山和征委員(代理：小山氏)、橋井公治委員、大谷勉委員(代理：横田氏)、山田貴志委員、高橋正委員、内田久雄委員、岡部紀之建設部長、小河原勝美総合政策部長、小林茂市民生活部長、河野恭男環境経済部長、高橋秀男健康福祉部長
欠席者(委員)氏名	鶴岡洋委員、高原昭委員
事務局	地域づくり支援課：浪江課長、菅原主幹、新井主査、嶋田主事
会議内容	(1) 鴻巣市内での結節点の形成について (2) 行田市次期地域公共交通実証実験について (3) 報告事項(フリー乗車区間) (4) 報告事項(ワークショップ)
会議資料	○平成24年度第2回行田市地域公共交通会議次第 ○平成24年度第2回行田市地域公共交通会議座席表 ○鴻巣市内での結節点の形成について【資料1】 ・行田市市内循環バス全路線図 ○行田市次期地域公共交通実証実験について【資料2】 ・行田市次期地域公共交通実証実験概略図 ○フリー乗車区間について【資料3】 ○ワークショップ報告書【資料4】 ・市内北東循環バス ワークショップ報告書【資料4-1】 ・市内北西循環バス ワークショップ報告書【資料4-2】
その他必要事項	傍聴人 1名

発 言 者	会議の経過（議題・発言内容・結論等）
司 会	1 開会
会 長	2 会長あいさつ
会 長	3 委嘱状の交付 鴻巣市市民協働部生活安全課長 高橋 正氏へ委嘱状交付 高橋氏あいさつ
議 長	4 議事 ・議事に入らせていただく。 （１）鴻巣市内で結節点の形成について事務局より説明をお願いする。
事務局	「鴻巣市内で結節点の形成について【資料１】」に基づき説明。
議 長	事務局からの説明に対して、質問や意見があればお願いします。
平野委員	埼玉地区の住民は、現在も広田コースを利用させていただいている。コースを延伸し結節点を形成することについては是非すすめていただきたい。
新井委員	待ち時間が１０分から１５分とのことであるが、鴻巣市の循環バスと同じくらい走っているのか。
事務局	鴻巣市の広田コースと行田市の東循環コースの結節ができる可能性ということでお話しするが、午前中の便は４回、午後の便は１回になっている。待ち時間としては１０分から１５分の間で乗継が出来るように時刻を設定している。
議 長	全部が結節するのではなく、一部について現在の運行の中で上手

	<p>くマッチングできるところから始めるということ。 このことについて鴻巣市高橋委員意見はあるか。</p>
高橋委員	<p>結節するということで初めての試みだと思う。広田コースは鴻巣市循環バスでも乗客数は多いコースである。 結節することで行田市民、鴻巣市民が相互に利用は可能になることから大変有り難いことと思う。</p>
議 長	<p>結節することによって、鴻巣市民はこれを利用し行田市の「古代蓮の里」に行けるのか。</p>
事務局	<p>バスの循環ルートや時間を考えると、今の状態では結びつかないのが現状である。 本市の市民が特に通勤、通学、買物等に午前中に北鴻巣駅に行きたいといった市民のニーズを拡大していこうとするものである。</p>
議 長	<p>鴻巣市民にはどのようなメリットがあるか。</p>
事務局	<p>間接的ではあるが、鴻巣市コミュニティバスの利用促進につながると考えている。 また、北鴻巣駅周辺の商業施設の利用も増えると予想される。</p>
橋井委員	<p>行田市循環バスに乗って、「上谷田南」で待っていると10分から15分で鴻巣市循環バスがくるといことか。 それでは、鴻巣市の人は乗れないのでは。</p>
事務局	<p>先ほど申し上げたとおり周り方の関係で午前中の北鴻巣駅に向かうバスの路線に合わせて結節しようとするもので、帰りは逆に北鴻巣駅からのお客様乗せて帰るため待つて頂くことはできるが、利便性はとても低いと思われる。</p>

議 長	次に議事（２）「行田市次期地域公共交通実証実験について」事務局から説明をお願いします。
事務局	「行田市次期地域公共交通実証実験について【資料２】」に基づき説明
議 長	事務局より説明があったが、質問や意見等があればお願いします。
高山委員 (代理：小山氏)	鴻巣市の結節点の形成とデマンド交通の実施について時系列で教えてほしい。
事務局	鴻巣市への結節については平成２５年度の４月もしくは５月の早い段階でスタートする。 デマンドに関しては平成２５年８月から１２月の間で２、３カ月の実証実験を行う。 実証実験終了後は、現在の６路線の運行に戻す。 なお、本市の場合、実証実験の後そのまますぐに本格運行とはならない。 次の見直しが平成２８年度からであるが、その間で実験の内容を市民、行政、関係機関とよく議論し、どのような形が合うかということを考える時間を設け、新しい運行にむけての準備をしたいと思う。
高山委員 (代理：小山氏)	実験自体は良いことであるが、短期間でいろいろやりすぎではないのか。 このような計画はいかがなものか。ちょっと焦りすぎのような気がする。
事務局	鴻巣市の結節については、スピード感を持って市民の要望に応えるものである。 デマンド交通は、今まで議会、それからワークショップ内でも議

論があったことである。これを新たに導入するためにはいろいろな手法が考えられる。

近隣では北本市、加須市、鳩山町、寄居町で導入が進んでいるが、それぞれの導入経緯はゼロベースから新たにデマンド交通を選択し運用している。

しかし、本市の場合は、すでに6路線が整備されており、交通空白地域がない中でそれを新たに市民のニーズに答えようと実験をして、その結果を市民の皆さんと一緒に考え、どこの自治体もやっていた方法を実施しようと思っている。

性急ではあると思うが、平成28年度からの新しい運行に向けて、来年度に実証実験を行い、市民の皆さんにデマンド交通の是非を問わないと合意形成が難しいと事務局では判断している。

行田の中心地は地理的にJR行田駅から離れている、地域が非常に広い、また、市民の生活圏がそれぞれ違う。都市計画マスタープランの中でも「コンパクトシティの考え方」と「周辺エリアとの連結をどのようにしていくのか」という点が大きな課題となっている。

このような中、デマンド交通という手法が、“魔法の玉手箱”のように語られている中では、市民にも参加をして頂き、理解をして頂き、デマンド交通を運行した方がよいか、もっと別の方法はあるのか検討する必要がある。

また、なぜ実証実験をやるのかという理由は、先ほども説明したが、実証実験エリアの3路線は、利用促進事業を行っても利用が増えないからである。

今年度においては、11月2日から10日間、無料乗車期間中を行った。

「南大通り線」、「西循環コース」、「観光拠点循環コース」の利用者は増えたが、「北西循環」、「北東循環」、「東循環」ほとんど横ばい。無料であっても利用者はいない。

市民の移動のニーズと運行形態があっていないことがわかる。

しかし、平均3、4人の利用されている方のことも踏まえ慎重に

<p>議長</p>	<p>進めていきたい。</p> <p>このようなことから平成25年度中に実験を行いたいというのが事務局の意思である。</p> <p>「できることから直ぐに対応していく」という考えをご理解いただきたい。</p> <p>今の循環バスの是正点はできるところからやる。もう一方で次期を見据えて、来年度から実証実験をやっていないと間に合わない。その結果を踏まえ、デマンドとするのか循環バスで運行していくのか検討していく。確かに混乱をする部分もあるので、実施時期等、十分検討していくべきと思う。</p> <p>できることを素早く対応するという意味では意義があると思われる。</p>
<p>高山委員 (代理：小山氏)</p>	<p>事務局の考えと利用する人の立場と考えは違うと思う。</p> <p>結節やデマンド交通の時期で気になっているのは、平成25年の5月、6月の早い段階で結節の形成、実証実験は8月からその今走っているコミュニティバスの路線を延伸する、見直す、けどすぐ路線を休止する。新たにデマンドを始める。その計画で利用者の混乱があるのでは。あと、手続き的にどうなのか。</p> <p>コース延長、停留所を増設、廃止、デマンドなど様々な事業を短期間でやろうとすることは、事務局の気持ちだけで焦ってはいけないと感じているがいかがか。</p>
<p>事務局</p>	<p>これらのことは事業者の協力がないとできないものである。</p> <p>このようなことからタクシー運行会社、バス事業者と早い段階から実証実験について協議をしている。</p> <p>デマンド実証実験実施に至る背景は、ワークショップ等での意見を参考としたものである。</p> <p>また、本市においては関係課ともこのタイミングで実験を行わないと難しいということは合意している。</p>

<p>議長</p>	<p>なお、市民への説明は丁寧に対応することも考えている。 自治会等にきめ細かく周知、実証実験の参加、それからバスの利用促進の意見を頂戴したいと思っている。</p> <p>高山委員（代理：小山氏）の意見は、両方を実施することには異議はないが、時期的に既存路線の結節や延伸、現在の運行を休止、デマンド実証実験、元の運行に戻す、このような方法は利用者にとって混乱を招きやすい、むしろ不便ではないかということである。</p> <p>これについて意見はあるか。</p>
<p>平野委員</p>	<p>私は、東循環コースの走っている埼玉に住んでいるが、お客が乗っているのを見たことがない。このような理由により、影響はないと思う。</p> <p>また、東循環で買い物や病院に行く人はほとんどいないと認識している。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>地域公共交通とは継続性が非常に大事だと思う。</p> <p>前年度、南大通り線を運行する際も、継続するかについて強く申し上げた。</p> <p>鴻巣市との結節があることによって高校を選んだりする方もいると思う。</p> <p>このようなことを考えていくと高山委員（代理：小山氏）の意見同様に公共交通としてどうなのか。</p> <p>参考になるが、路線バスにおいては経路を変えなくてもダイヤ変更だけでお客様が一旦少なくなる。お客様が戻ってくるまで半年ぐらいかかる。</p> <p>つまり、ダイヤが変わったことの周知が行き渡るまで半年を要するという事。</p> <p>であれば一年度二年度の中で二転三転すると利用者は混乱するのではないだろうか。</p>

<p>事務局</p>	<p>インターネットや広報でお知らせするだろうが、周知が行き渡るまでは半年かかるのが現実的にある。</p> <p>また、結節やデマンド交通は継続させるのか。</p> <p>これにより、通う病院を変えるなどライフスタイルを変えるお客様もいるかもしれない。</p> <p>このようなことを熟慮する必要があるように思う。</p> <p>一般的に交通政策を進めていく上で、他市では、実証実験は、半年のスパンをもって、それをベースに微調整して、停留所を増やすとか、ダイヤを変えるとか微調整をして、基本的なスタイルは変えないまま運行するようなことで進んでいる。</p> <p>しかし、デマンド交通については、先進地に出向き担当者から話しを聞いてもその運行が行田に合うか結論が出ない。</p> <p>今回は、市民の皆様と一緒にソフト事業として短い期間であるが、「この方法を試してみようではないか」ということ。</p> <p>御指摘のとおり交通政策を進める上では、一般的なやり方ではないということは重々承知している。</p> <p>「デマンド交通とはこのようなものだ」と行政も含めて市民の方に参加していただいて、理解をしこれが行田にマッチしていればもちろん本格稼働に向け準備を進めていき、現状の6路線の方がマッチしていれば、そちらになっていく。</p> <p>事務局としては、これらを判断するため、評価の基準を作成し、これにより評価をし、その結果を基にデマンド交通について進めていく。</p> <p>なお、予算については6か月という期間は、財政的に厳しいものがあるため、2か月又は3か月で考えている。</p>
<p>鈴木委員</p>	<p>評価基準はどのようなものか気になっていたところである。</p> <p>実証実験が終わってから評価基準を示されてもいかなものかと思うが、先に評価基準についてはこの会議で議論をする必要があると思われる。</p>

<p>新井委員</p>	<p>デマンド交通が“魔法の玉手箱”ではないということもあると思う。</p> <p>当社は、東循環の運行を担当しているが、北鴻巣駅に乗り入れさせてくれないのかが一番の感じるところである。</p> <p>今回、鴻巣市と結節することをきっかけに今後も行田市のみで考えるのではなく、広域で考えることもくらしやすさの中に入るのではないか。</p> <p>同感である。</p> <p>既存路線を止めることは利用者にとっても信頼低下することである。</p> <p>デマンド交通と循環バスの利用者は目的がある程度は違うのではないか。</p> <p>限られた時間の中で高齢者を支援するとか、東循環を残した形で鴻巣へお客様に行く方がどの程度増えていくか、あるいはこのような形の中で登録制のデマンドを行った場合、利用者いるのか、この辺を検証して今後に進めたほうがよいと思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>実証実験は“コンビクル“というシステムを利用して運行を予定している。</p> <p>このシステムを使うと分析に必要な様々なデータをとることができる。</p> <p>懸念いただいている市民の移動についてもシステムでデータをとることができる。</p> <p>これを参考にすると市民の移動について把握することが出来るので市民ニーズが具体的に見えてくる。それを分析し、結果によっては、実はデマンド交通ではなく、北鴻巣市まで行くシャトルがいいのか、鴻巣市とさらに協議を進めたほうがいいのかという議論になってくると思う。</p> <p>行田市は骨子となる交通政策がないが、来年度からスタートする都市マスタープランという骨格となるものを基にまちづくりをし</p>

<p>高橋委員 (代理：石倉氏)</p>	<p>ていく意味ではそちらに沿う形で市民の移動調査をさせてもらう。</p> <p>私たちも数値として把握し、それによって良いモビリティが構築できるよう手段を含めて考えていきたい。</p> <p>エリアに関しては、従前の認識と違う形だと思うが、エリアごとに1台で予約を集めて走ることは、他市の運行について参考であるが、この広範囲で1台では利用者が制限されてくると思う。</p> <p>当社は、北西循環コースを運行しており、利用者は少ない状態であるが、それで生活している人がいる。</p> <p>さらに他の自治体の動向をみると、どうしても人口の多いところの受注が多くて1台で行くとかなり限られた方ではしかご利用が出来ないことが見受けられる。そのような中で救済はどのように考えているか。</p>
<p>事務局</p>	<p>エリアについて事務局においても1台の車両で「乗合いということが可能になるか」については疑問をもっている。</p> <p>例えばエリアAで考えると北河原で登録されている方が、ターミナルまでいきたい。須加の方も同じ動きをしたとき、一筆書きで行けるか、予約が不成立あるいは乗合ができないという可能性がある。</p> <p>車は乗用タクシーであるが、ワンボックスなどの8人乗りにしてはどうかの意見もある。</p> <p>実証実験運行後の結果、乗合率が悪いということになった場合、本格稼働の前に車両を検討するということになる。</p> <p>最初から2台、3台準備できないかということに関しては、予算的にも大変厳しいものがある。</p>
<p>新井委員</p>	<p>タクシー事業者としても予約の範囲内でできるだけ利用者の要望に応える。</p> <p>100%応えることができないが時間をずらしてもらうとか工夫</p>

<p>高橋委員 (代理：石倉氏)</p>	<p>し、でも利用者が多ければワンボックスタイプを検討しても良いのでは。</p> <p>今回は実験なのでどのような動向があるかの調査になるので乗用タクシーでの対応でよいと思う。</p> <p>おそらく乗用車両の大きさでは乗合できないと思う。現実10人乗ろうが予約制になると時間が合わない場合は、その車両は1人乗車になる。当社としても路線バス事業者として3か月間のお客様の利便性の低下が懸念されるため、事業者としての責務としては厳しいものがある。</p> <p>それを補うものを考える必要があると思う。</p>
<p>事務局</p>	<p>シャトルバスを残しているのはできるだけオレンジの丸、老人福祉センター、やすらぎの里、総合公園、バスターミナル、JR行田駅まで結んでいく。</p> <p>つぎの予約の対応をすることで多少の時間的なロスをクリアしていきたい。</p> <p>なお、こちらには大きな駐車場があるのでパークアンドライド的な利用も考えられる。</p> <p>今まで1周1時間位かかっている循環バスをシャトル便では、約40分に短縮することができる。</p> <p>それから南大通り線をJR行田駅まで繋ぐという意味では日中でも30分に1本ある状態になれば、骨格路線として南大通り線の位置づけを出していける。</p> <p>実際は、まだ机上の状態であるため、市民の意見も賛否両論、もしかしたら批判の方が、多くなるかもしれない。</p> <p>ただ、何もせず次の運行に踏みきるということは事業課としてはできないということ。今の3路線を利用者が伸びないままこのまま放置することはできないとの財政当局からの指導もあるので御理解いただきたい。</p>

鈴木委員	<p>財政的なこと、各エリアに2台の配車のことも理解した。</p> <p>他市のデマンドでも、実際、乗合は困難な状況である。</p> <p>各エリアに2台配置する予算はないとして、もし乗り切れなかったらどうするのか。</p> <p>このことを考えると今のまま循環は動かしておいた方がよいと思う。</p> <p>それから、今の運行にするときこの3路線についてはバスではなく「ワンボックスでの運行でよいのでは」との意見を申し上げたが、乗り切れなかった場合を想定して、ワンボックスでの運行案は却下された。</p> <p>このようなことから、循環を動かさないと公共交通としての使命を果たせないと思われる。</p>
事務局	<p>併用した場合、市民に現状6路線とデマンドという計画があるのではないかとの誤解を招いてはいけない。</p> <p>6路線とデマンドの併用は基本的には考えていない。6路線を市民の方々のニーズにあった運行に変えたい。</p> <p>そこで、実験をしデータを取り市民、事業者、関係機関とで知恵を出し合い協議をしたい。</p> <p>時間のかかる手法をあえてとらせていただこうと考えている。</p> <p>市民から批判されることもあると思う。</p> <p>そういった中で行田市の新しい公共交通を行政だけではなくみなさんと協議する気持ちでいる。</p>
議長	<p>担当課としては、前からアンケートや調査をし、それをベースにして完全ではないと思うが実証実験を行い、次期運行はどのようなものがふさわしいのか、検証したい。前向きな取組なので是非御理解いただきたい。</p> <p>なお、結節とデマンドの進め方に利用者が混乱を招かないよう詰めて進めてほしい。</p>

橋井委員	<p>運行概要の中の対象者について事前登録とのことであるが、市民なら誰でもいいのか。</p>
事務局	<p>そのとおりである。</p>
橋井委員	<p>デマンド対象エリアに行田駅が入っていないのか。</p>
事務局	<p>J R 行田駅には観光循環、南大通り線、西循環コースが入ってきている。</p> <p>実証実験時にはシャトルも入ってくる。これらのバスに乗ってもらおう。</p> <p>また、J R 行田駅にはタクシー業者のタクシーも待機している。これらを住み分けするという意味でもこのような準備をしている。</p>
橋井委員	<p>パークアンドライドという話があった。</p> <p>例えばバスターミナルまで乗せてきてもらってバスを使って目的地までいくという話があったが、恐らく車でそのまま直行してしまうのでは。</p> <p>このようなことでは実証実験自体、やる前から先が見えているのではないか。</p>
事務局	<p>パークアンドライドといっても様々な方法がある。先日、市内の病院に行き、アンケートを行った。9割以上親族に乗せてきてもらっている。</p> <p>送迎距離が縮まることで市民の役にたつこともあると考えている。</p>
山田委員	<p>デマンド交通実施については本日の会議で決定するのか。</p> <p>また、議論の場を設けるのか。</p>

事務局	<p>今年度に会議を設けることは期間的に厳しい。</p> <p>来年度、会議を開いて本日いただいた内容をよく検討し、また、評価基準を示す場を設けたいと思う。</p>
山田委員	<p>対象者は市民ということであるが、市民以外でも通勤者や通学者は対象になるのか。</p> <p>また、乗降場所は、自宅からでもかまわないのか。</p> <p>共通乗降場というのがあるのでそのポイントなのか。</p>
事務局	<p>乗る場所は、自宅またはその付近の登録した地点である。</p> <p>そこから、乗合いをし共通乗降場まで行く。</p> <p>帰りは登録地まで送っていく。このような運行で考えている。</p> <p>また、対象者については、デマンド交通の目的が昼の移動支援であることから市民のみで考えている。</p> <p>なお、通勤・通学者は既存路線を使っていただく。</p>
山田委員	<p>他市だと通勤者通学者を対象としているところも多い。</p> <p>住所は行田にないが、それに近い対応をしてはどうか。</p>
事務局	<p>以前はJR行田駅から出ている路線バスもあったが廃止となっている。</p> <p>この部分を循環バスがカバーしている。</p> <p>南大通り線は回数券の購入率が非常に多い。</p> <p>これは通勤、通学の利用者により増えてきていると思われる。</p> <p>また、デマンドエリアのことであるが、一部工業団地を含んで入る。</p> <p>しかし、南の方の工業団地は車通勤の方が多いため利用はないと思われる。</p> <p>なお、調整地域にある事業所について、そのようなニーズがあるか今後意見をいただきたいと思う。</p>

鈴木委員	デマンド交通の利用者は1日何人で考えているか。
事務局	<p>1台につき3から4名である。</p> <p>1時間に1回稼働で、約60人。</p> <p>今の3路線の循環バスの利用者数とおおよそ同じである。</p>
鈴木委員	<p>このエリアでは1時間に1本が限度であると思われる。</p> <p>1日8便が最大であると思われる、</p> <p>参考に他市のデマンドの状況は、北本は6割が一人乗車。</p> <p>3割が2人乗車。1割が3人乗車。これで考えると1.5人。</p> <p>8便で考えると12人がひとつのエリアで運べる1日の最大数だと思う。</p> <p>乗っていない東循環でもオーバーフローしてしまうのでは。</p>
事務局	予算を効率的に使って、台数を増やしていくことについては引き続き努力してまいりたい。
高山委員 (代理：小山氏)	<p>現在デマンド交通が流行であり、究極の輸送だと思う。</p> <p>このデマンド交通が浸透し行き、増やしていくと将来的にバス路線がない街になると思われる。</p> <p>また、タクシー業者もデマンド交通が定着するとなくなると思われるのでバス、タクシーがない街になってしまうのでは。</p> <p>なお、広いエリアの中での車両はワンボックスにしないとキャパが足りない。</p> <p>身体が不自由な方を今あるバス路線に繋げてあげるなどそのような検討もあるのでは。</p> <p>将来的に交通体系がデマンドだけになってしまう恐れがある。</p> <p>行田市は観光もある中でそれも考えていかなければならないのでは。</p> <p>今あるものをどう活かすかであり、新しいものを入れるのではないと思う。</p>

事務局	<p>庁内の担当課長会議を開催している中でも福祉サービス、観光シャトルバス、それらとの住み分け、また、交通政策部門とよく話しをしなければならないと思っている。</p> <p>デマンド交通に足を踏み入れることはパーソナルモビリティに近いようなことを公的なサービスで行うこと。そのニーズは膨大に控えているのでそれを満足させられるだけの財政力があるのかというところで非常に躊躇するところもある。</p> <p>路線バスが撤退することは避けなければならないし、民業圧迫することも同様と考えている。それが、通勤、通学者、観光客の足を守ることである。</p> <p>デマンド交通を実施したい思いとデマンド交通で不便になってしまうのではないかと、今あるサービスをもっと精査してよくしたい、民間等のそのような力を結集すれば実は移動はもっと滑らかになるかもしれないということも考えている。</p> <p>実証実験で得られたデータを基に、残りの2年間をかけて全力で協議していきたい。</p>
高山委員 (代理：小山氏)	<p>今これだけ意見が出ているが、デマンド交通の計画は前向きに進むのか。また、これで決まりなのか。</p>
事務局	<p>決まりではない。このタイミングで実証実験を行い、行田市に合わないという結論となればデマンド交通はやらない。</p>
議 長	<p>本日は、実際に携わっている方々から貴重な御意見をいただいた。さらに精査して進めていただきたい。</p>
議 長	<p>次に議事（3）「報告事項（フリー乗車区間）」について事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>「報告事項（フリー乗車区間）」に基づき説明。</p>

議 長	事務局より説明があったが、質問や意見等があればお願いします。
大谷委員 (代理：横田氏)	先日事務局と一緒に現場を見させていただいた。 Aの区間で気になったのが一カ所ある。 降りてから反対側までいくと考え場合、横断歩道がない。利用者の横断する手段がない。バスの後ろに出れば対向車両が見えない。また、バスの前の横断はとても危険である。 なお、街路灯もなく夜間は危険である。 別の方法として停留所を新たに設ける方法もある。 これにより安全な対応ができると思われる。
鈴木委員	フリー乗車はすべてできないのか。
事務局	そのとおりである。
鈴木委員	少しでも便利になれば良いと思うが、乗せる側からしてみると街路灯がないと危険であると思う。 降ろすだけならどうなのか。
議 長	この場での判断が厳しいようなので改めて協議を進めてほしい。
議 長	次に議事（４）「報告事項（ワークショップ）」について事務局から説明をお願いします。
事務局	「報告事項（ワークショップ）」に基づき説明。
議 長	事務局より説明があったが、質問や意見等があればお願いします。
高山委員 (代理：小山氏)	ワークショップによって現状の意見が出されたが、会議への反映というのはリアルタイムで影響してくるとの認識でよろしいか

事務局	そのとおりである。
議長	以上で議長の職を解かせていただく。 議事を終了させていただきます。
司会	閉会

平成24年度
第2回行田市地域公共交通会議次第

日 時 平成25年1月30日（水）
午後2時～

場 所 行田市産業文化会館 第2会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 委嘱状の交付

4 議 事

(1) 鴻巣市内での結節点の形成について 【資料1】

(2) 行田市次期地域公共交通実証実験について 【資料2】

(3) 報告事項（フリー乗車区間） 【資料3】

(4) 報告事項（ワークショップ） 【資料4】

5 閉 会

平成24年度
第2回 行田市地域公共交通会議 座席表

(敬称略)

日時:平成25年1月30日(水)午後2時から
場所:行田産業文化会館 2階第2会議室

行田市副市長
山崎明弘様

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 高山和征様

朝日自動車労働組合
書記長 橋井公治様

行田警察署
交通課長 大谷勉様

埼玉県企画財政部交通政策課
主幹 山田貴志様

鴻巣市市民協働部生活安全課長
高橋正様

行田県土整備事務所
管理担当課長 内田久雄様

行田市建設部長 岡部紀之様

ものづくり大学
准教授 田尻要様

行田市総合政策部長 小河原勝美様

行田市市民生活部長 小林茂様

行田市環境経済部長 河野恭男様

行田市健康福祉部長 高橋秀男様

朝日自動車株式会社
常務取締役 高橋直樹様

株式会社協同観光バス
専務取締役 鈴木貴大様

株式会社大堰観光バス
代表取締役 長島豊様

昭和タクシー株式会社
代表取締役 新井忠晴様

社団法人埼玉県バス協会
専務理事 鶴岡洋様

埼玉県タクシー協会
専務理事 高原昭様

行田市自治会連合会
副会長 平野克行様

行田市浮城シニアクラブ連合会
会長 内田愛三郎様

行田地区障害者福祉団体連絡協議会
会長 佐々木久二様

事務局

新井主査
浪江課長
菅原主幹
嶋田主事

傍聴席

○ ○ ○ ○ ○ ○

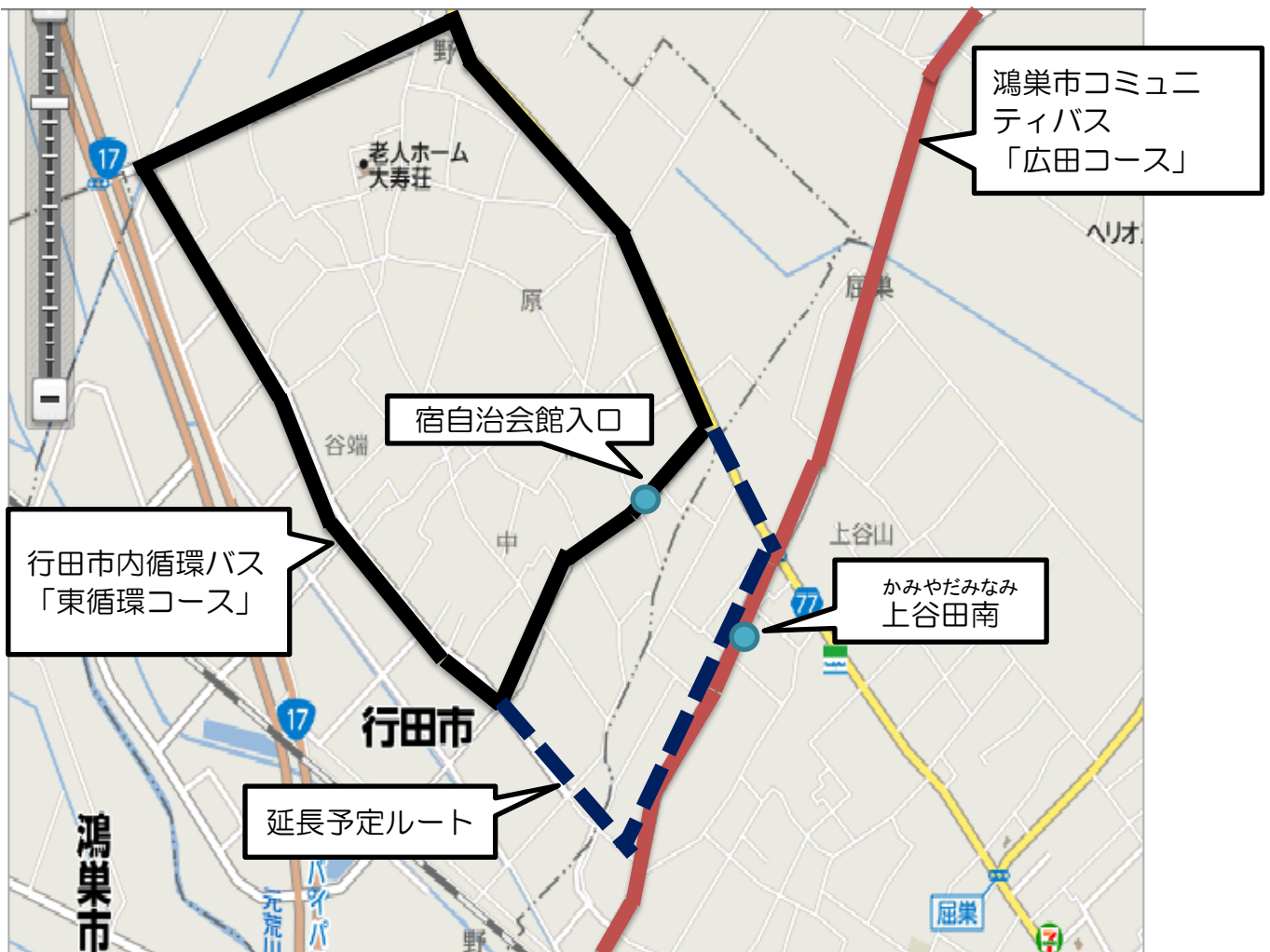
出入口

出入口

鴻巣市内での結節点の形成について

- 1 目的 北鴻巣駅へ乗り入れる鴻巣市の運行するコミュニティバスとの結節点を設け、市民の利便性を図る。
- 2 内容 東循環コースの一部路線を鴻巣市のコミュニティバス停留所まで延長する。

①開始時期	平成25年 上四半期予定
②結節点	鴻巣市コミュニティバス 広田コース かみやだみなみ 「上谷田南」停留所
③対象路線	東循環コース
④延長路線	下図参照及び別紙参照



行田市次期地域公共交通実証実験について

1 目的

既存路線と市民の移動ニーズの不一致を解消した新しい地域公共交通（H28年度から）とするために実証実験するもの

2 実証実験の方法

実施期間：2～3カ月

実施形態：循環バス、シャトルバス、デマンド交通の3つの交通サービス体系

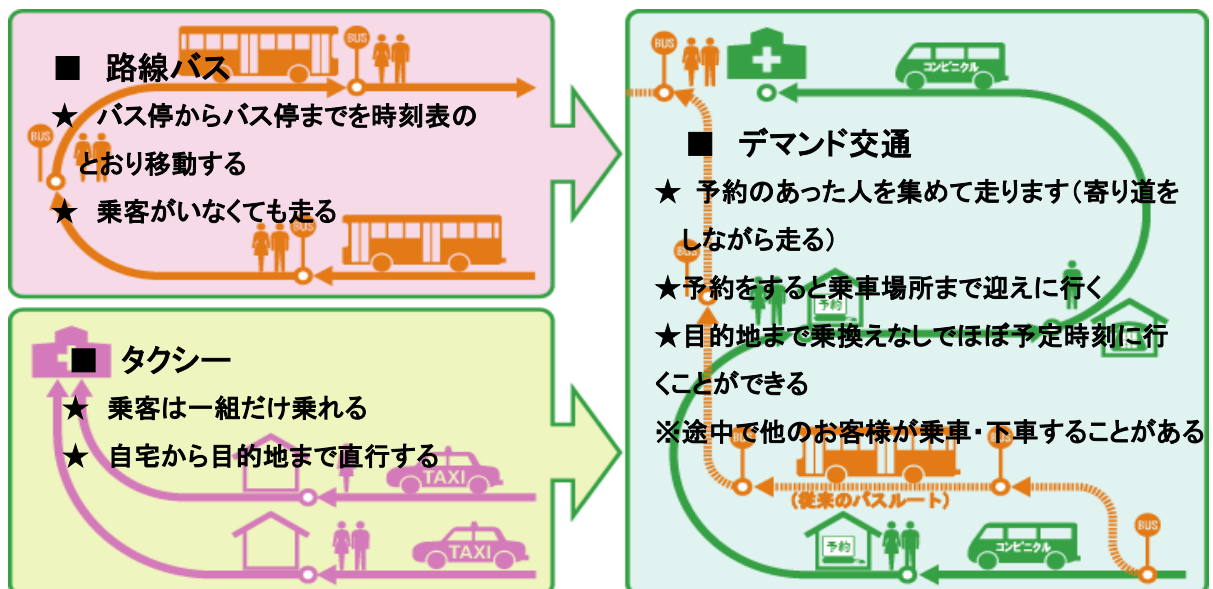
- 南大通り線・観光拠点循環・西循環については現行どおり
- 北東循環は、「老人福祉センター」から各拠点を結び「JR行田駅」までのシャトル運行
- 東循環、北西循環は実証実験期間中は路線を止め、デマンド運行

3 デマンド運行部分に関する基本的な考え方

- ① 高齢者の昼間の移動支援
- ② 運行エリアは、現在の利用の少ない北西循環（北河原・南河原方面）、北東循環（須加・荒木方面）、東循環（太田・埼玉方面）を対象とする。
- ③ 市内のタクシー会社の資源（車両、機材、仕組み）を最大限活用しながら行う。
- ④ サービスの水準・運賃は、既存の路線バス・タクシー等との共存・役割分担を考慮して設定する。
- ⑤ 実証実験の結果により、今後の導入（本格運行時のサービス水準等）の検討を行う。

4 デマンド交通とは

- タクシーの便利さと路線バスの手軽さを併せ持った乗り物
- 電話等で予約をして乗る新しい乗り物
- 運行する車両はセダン型のタクシー車両
- 事前に利用者登録が必要



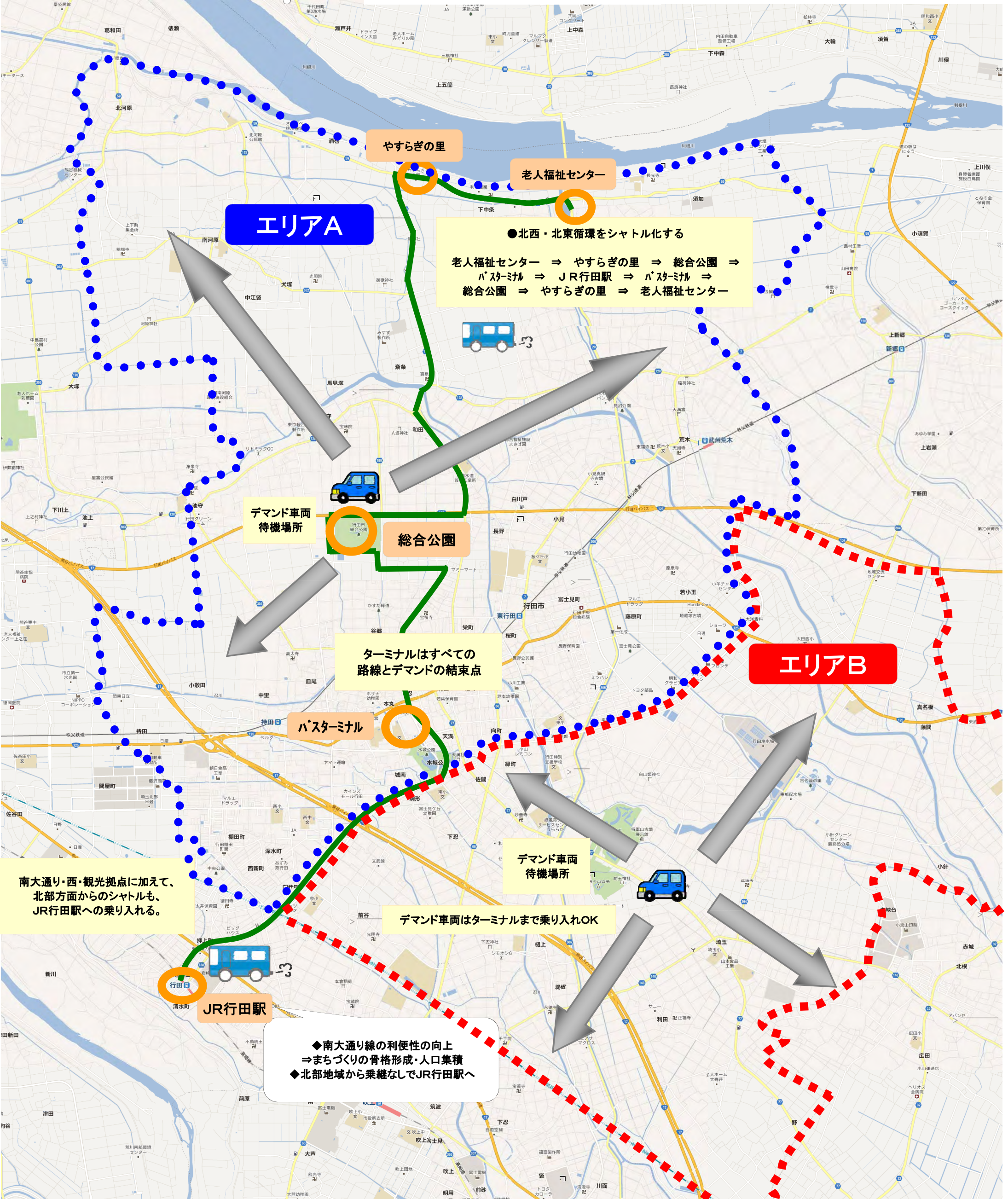
5 運行内容

①期 間	8月から12月の間で60日から約90日間
②運 行 日	全日運行（土日、祝祭日も運行）
③利用時間	9：00から17：00まで（8時間） <予約について> ・電話で予約 「予約センター」を設置（予約専用の電話番号を設けます） 予約の受付期間は、利用希望日の1週間前から前日までとする。 ※自宅パソコン、携帯電話等での予約も検討
④運行エリア	別紙「行田市次期地域公共交通実証実験概略図」のとおり
⑤運行の形態	区域デマンド運行 ※路線、運行時刻を定めず、運行エリア内を利用者の要求に応じて最大限の乗り合いを行うよう予約により運行する。
⑥乗降場所	・利用者から指定された場所又はその付近 ・共通乗降場（病院、スーパー、既存の停留所等） ※乗降場所は、実験を踏まえ追加する。
⑦対 象 者	市民。原則として一人で乗降車が可能なこと。 利用者は事前の登録が必要。
⑧運行事業者	市内タクシー会社
⑨運 賃	一人一回300円（未就学児は無料）
⑩運行車両	乗用タクシー（乗車定員4人） 2台

6 市民への周知計画

- ・ 市報・HP掲載
- ・ 各自治会ごとに説明会を行い、実証実験への参加を呼びかける。
- ・ バス車内、ターミナル、JR行田駅、総合福祉会館など拠点施設で、利用者への周知を行う。

行田市次期地域公共交通実証実験概略図



エリアA

やすらぎの里

老人福祉センター

●北西・北東循環をシャトル化する
 老人福祉センター ⇒ やすらぎの里 ⇒ 総合公園 ⇒
 パスターミナル ⇒ JR行田駅 ⇒ パスターミナル ⇒
 総合公園 ⇒ やすらぎの里 ⇒ 老人福祉センター

デマンド車両
待機場所

総合公園

ターミナルはすべての
路線とデマンドの結末点

パスターミナル

エリアB

デマンド車両
待機場所

デマンド車両はターミナルまで乗り入れOK

南大通り・西・観光拠点に加えて、
北部方面からのシャトルも、
JR行田駅への乗り入れる。

JR行田駅

◆南大通り線の利便性の向上
⇒まちづくりの骨格形成・人口集積
◆北部地域から乗継なしでJR行田駅へ

フリー乗車区間について(報告)

1 概要 地域住民の利便性を考え乗り降り自由な区間を設けることを考え、警察、事業者と協議を行った。

2 フリー乗車区間の条件

- ・減速した一定の速度で運行できる。
- ・見通しが良く、事故の可能性が低い。
- ・バスが停車しても、対向車や後続車がよけて走行できる。

3 協議結果

上段:対象路線 下段:検証結果	A 東循環コース(埼玉地区)
	途中から街灯が無くなるので、暗くなった時の運行が難しい。街灯を設置するか、暗い時間はフリー乗車しない等の対処ができないと許可できない。 この区間に停留所を設けてはどうか？
	B 東循環コース(佐間地区) 観光拠点循環コース(佐間地区)
	住宅密集地であり、交通量も激しいことからフリー乗車区間には適さない。
	C 北西循環コース(南河原地区)
	福祉の里おきなから三区南へ行く道なら見通しが良く問題ないが、住宅地が無い。 星川橋周辺についてはカーブがあり、事故も多い。フリー区間には適さない。 星川橋と福祉の里おきなの間に新たに停留所を置くのはどうか？
D 北西循環コース(和田地区)	
S字カーブが続き見通しが悪い。フリー乗車区間には適さない。	

行田市 市内循環バス全路線図

	観光拠点循環		北西循環
	東循環		南大通り線
	北東循環		西循環



- バスは交通渋滞や道路工事等により遅れる場合がありますのでご了承ください。
- 停留所は、道路をはさんで右回りと左回りがそれぞれ別になりますのでご注意ください。
- 道路の横断等、交通安全には十分お気を付けてください。



を使って
バスをご利用して
ください！



「上谷田南」
停留所

ワークショップ報告書

	北東循環コース (須加、荒木、長野方面)	北西循環コース (北河原、南河原、星宮方面)
日 時	平成 24 年 10 月 20 日 (土) 19:00 から 21:00 まで	平成 24 年 11 月 19 日 (月) 19:00 から 21:00 まで
場 所	須加公民館 大ホール	北河原公民館 大ホール
参加人数	27名 (うち市民 15名)	28名 (うち市民 17名)
内 容 グループ に分かれ ての意見 交換等	<p><まとめ> コンセプトや経路についての意見が大半を占めている。 須加地区全域にバスを走らせて欲しいという要望が強い。 出席者が「循環バスを利用したことがない」という方が多かったことから、現在の運行に関する意見より“循環バスに求めること”中心の意見が出された。</p> <p><主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期券があれば便利 ・バスから「市内の情報を発信する（観光案内アナウンスなど）」との意見 ・通学路の運行は危険である。 ・「バス停が遠い、少ない」ことにより不便である。 ・「申込制の小型バス」、「手を挙げたら止まる」など形態変更したらどうか。 ・将来的には「家まで迎えに来て欲しい」。 ・集会所にとまってほしい。 	<p><まとめ> コンセプトや経路に関する意見が多かった。 費用対効果を考慮し、利用者が多い路線は「現状維持」、利用が少ない路線は「廃止」または「タクシーチケットを配布しては」との斬新な意見が出された。</p> <p><主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が多い路線は現状維持 ・少ない路線は廃止 ・熊谷駅直行、熊谷に乗り入れ ・手を挙げたら止まってくれるバス ・タクシーのように利用できればいい。 ・通院、買い物に便利なバス。 ・小型化する。 ・シャトルにする。 ・小中学生の利用を増やすための工夫したほうがいい。 ・もっと便利なら多少の増額は問題ない。 ・通院や買い物のための専用バス。 ・時間短縮のルートに変更。

市内北東循環バス ワークショップ報告書

平成 24 年 11 月

ものづくり大学大学院 田尻研究室

- 目次 -

1. 北東循環バス ワークショップ概要	
2. 北東循環ワークショップ意見の集計と分析	
2.1 各グループで話し合われたテーマについて-----	2
2.2 各グループの課題、解決策、将来のビジョンの集計分析-----	3
2.3 Aグループで話し合われた内容について-----	4
2.4 Bグループで話し合われた内容について-----	5
2.5 Cグループで話し合われた内容について-----	6
2.6 Dグループで話し合われた内容について-----	7
2.7 Eグループで話し合われた内容について-----	8
3. まとめ	

付録

1. 北東循環バス ワークショップ概要

1.1 開催目的

北東循環バスの利用を向上させるためにバス利用者および沿線住民の意見を取り入れて今後の循環バスについて考える場とする

1.2 日時について

平成24年10月20日(土)19:00～21:00 まで

1.3 場所について

須加公民館

1.4 参加人数について

27名

1.5 テーマについて

テーマは下記のとおり

① コンセプトについて

(今後の北東循環バスの運行形態とは)

② 運賃について

(継続的に利用、運営できる収益構造にするためには)

③ ダイヤについて

(最適なダイヤとは)

④ 経路について

(循環バスの最適な経路、今後どのようにしていくべきか)

上記のテーマについて「現在の課題」、「解決(改善)策」、「将来のビジョン・夢」に沿う形でワークショップを進めていく

2. 北東循環ワークショップ意見の集計と分析

2.1 各グループで話し合われたテーマについて

各グループで意見を出し合った全体の意見数におけるテーマ(コンセプト・運賃・ダイヤ・経路)の意見数の割合を各グループの傾向を把握することを目的に図-1を示す。図-1のグラフ中の数値は、各テーマの意見数を全体の意見数で割ったものになっている。

図-1から、グループ全体を通して“コンセプト”と“経路”の2つのテーマに対して意見を出し合っている傾向がわかる。

グループごとに見ていくと「Aグループ」は“経路”、「Eグループ」は“コンセプト”“経路”に対して意見を集中して出し合っていることが伺える。「B・C・Dグループ」は「A・Eグループ」と比較して同様に“コンセプト”“経路”に対して意見を出していますが、“運賃”“ダイヤ”に対しても意見が出されていることが伺える。

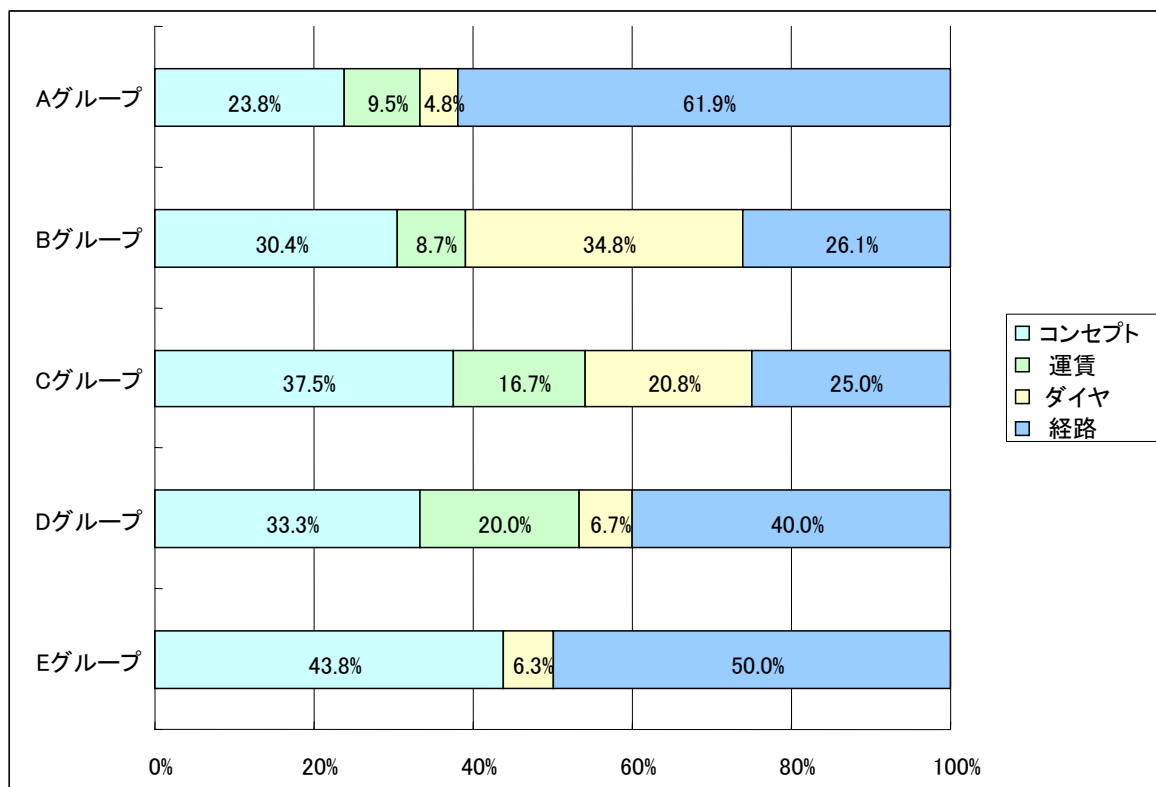


図-1 グループごとの各テーマ意見数の割合

2.2 各グループの課題、解決策、将来のビジョンの集計分析

各グループで意見を出し合った全意見数における北東循環バスに対する“現在の課題”その“解決策”“将来のビジョン・夢”の意見数の割合を各グループの傾向を把握することを目的に図-2を示す。図-2のグラフ中の数値は、各グループで意見を出し合った際、北東循環バスに対する“現在の課題”“その解決策”“将来のビジョン・夢”の各意見数を全意見数で割ったものになっている。

図-2から、グループ全体を通して平均4割以上のWS参加者が北東循環バスに対する“現在の課題”を意見として出し合っていることがわかる。

いっぽう、WS参加者が考えている北東循環バスに対する“解決策の提案”と“将来のビジョン・夢”においては各グループで変化があることがわかった。「A・C・Eグループ」は北東循環バスの“現在の課題”に対する“解決策の提案”を重視し、現在のバスの運行方策を策定していることから、中期的な視点で意見を出し合っていることが伺える。また、「Bグループ」は“解決策の提案”もしている中、北東循環バスの“将来のビジョン・夢”に対して意見を出し合っている傾向があり、バランスよく意見が出されていて現在の運行方策から将来までの運行方策を策定していたことが伺える。その中「Dグループ」は“現在の課題”を重点的に出し合いその意見の総括を“解決策”、“将来のビジョン”としての意見(まとめ)として出してと考えられる。

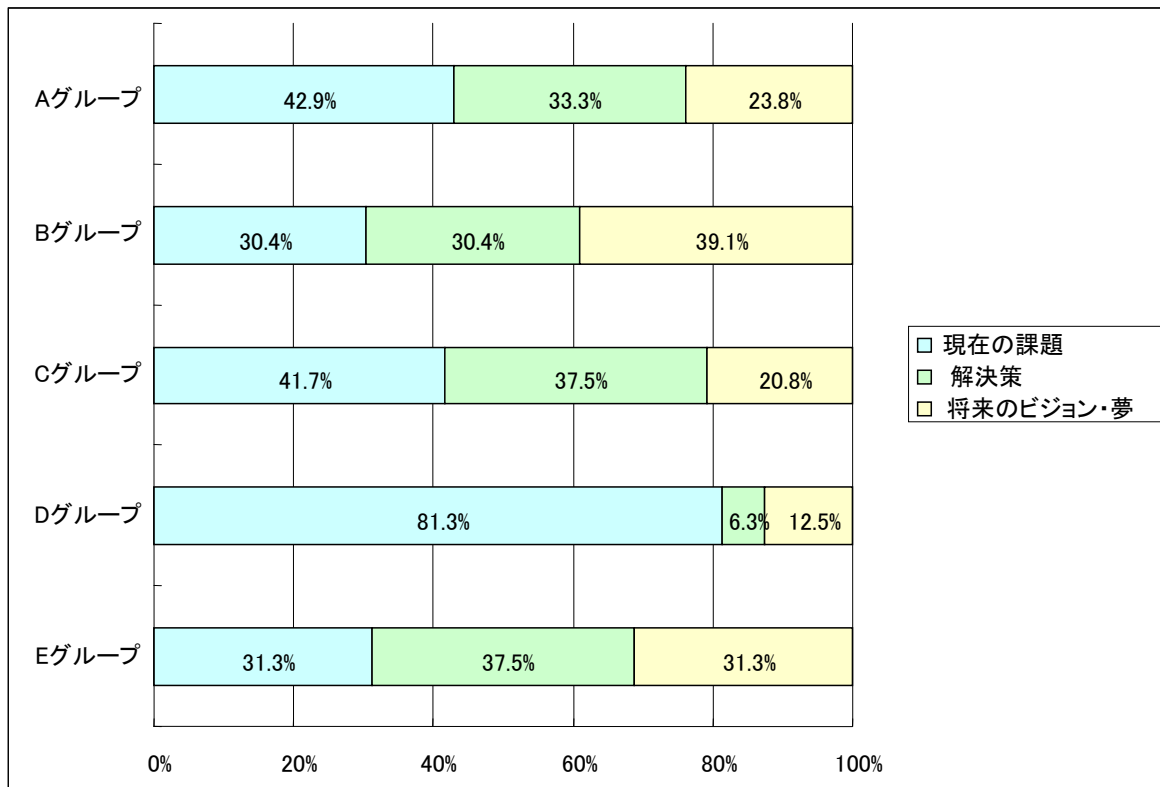


図-2 課題、解決策、将来のビジョンのグループごとの割合

2.3 Aグループで話し合われた内容について

Aグループで発言内容を表-1に、テーマごとの発言内容の割合を図-3に示す。表-1から、Aグループは“コンセプト”、“経路”に対して意見を出し合っている傾向がわかった。こちらのAグループは参加者全員が市内循環バスを利用したことがないグループでした。“コンセプト”では「市内ではなく熊谷に行く」という意見が大きく、「行田市商店街に行く事がない」「市中心部と熊谷の所要時間がほぼ同じだから」と、市内循環バスの利用する、しないの意見が出されていてバスではなく商店街(街)に課題があると

表-1 Aグループの発言内容

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> バス停に屋根がない 通勤などに使いづらい 一人で乗れない 買物しづらい バスターミナルの観光循環に屋根がない 	<ul style="list-style-type: none"> 車イス対応 福祉車 途中下車あり 観光地に直行するシャトル化 	<ul style="list-style-type: none"> 朝、夜に駅に直通 市内にバスターミナル カインズホームなどに乗り降り 店や病院の前で乗り降り
運賃		<ul style="list-style-type: none"> 定期化 	
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間が悪い(通勤 朝夜) 	<ul style="list-style-type: none"> 朝、夜の通勤通学用の本数を増やす 	
経路	<ul style="list-style-type: none"> 全地区を網羅していない JR駅に一本で行けない 全員が使いやすい停留所になっていない 	<ul style="list-style-type: none"> 全地区に行くようにしてからバス停を決める 	<ul style="list-style-type: none"> 中心部⇔利根川に直通

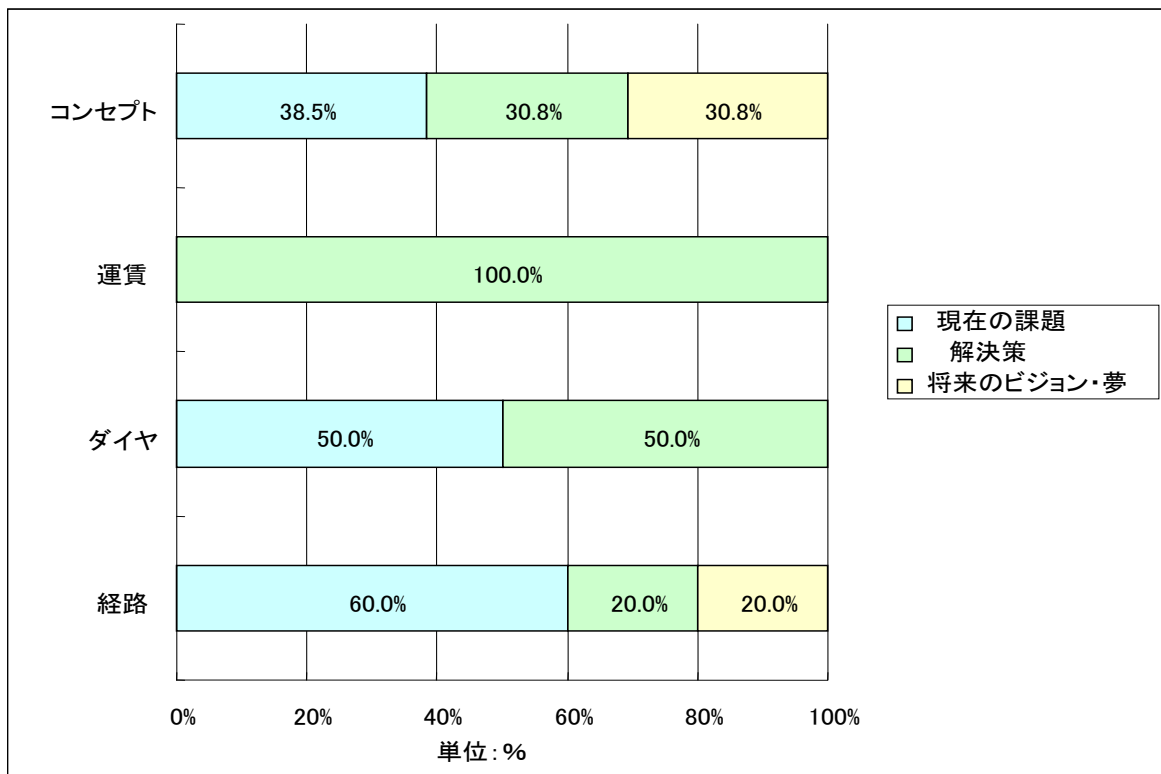


図-3 Aグループで出された意見の割合

2.4 Bグループで話し合われた内容について

Bグループで発言内容を表-2に、テーマごとの発言内容の割合を図-4に示す。表-2から、Bグループは“コンセプト”、“ダイヤ”、“経路”に関して意見を出し合っていることがわかった。特に“コンセプト”では“現在の課題”で「バスがあると便利」などとプラス意見が出された。“解決策”ではバスから「市内の情報を発信する」と出され、長期的な視点で「観光案内アナウンス」と行田市の特性を活かしたいと考えていることが把握できる。“ダイヤ”では運行状況の変更と「通学路の運行は危険」というような地域性が出る意見が挙げられています。“経路”では北東循環の経路の変更について挙げられています。北東循環は市内から離れている不便な地域なことより”経路“、“ダイヤ”に意見が集中したと考えられる。

表-2 Bグループの出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・須加の地域は不便なところなどで、循環バスはとても便利 ・市内社会見学にも利用。子どもたちもとても喜んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全車両バリアフリー化 ・循環バスから市内等の見所情報を発信して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・エコカーの導入 ・バスより観光案内アナウンスをして欲しい ・観光都市を目指している
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・有料100円 ・11/2-11/11無料 		
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路で児童の下校時刻の時間帯とぶつかる時があり危険 ・ダイヤが少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・下校時間帯と少しずれると安心 ・最寄り駅のダイヤとリンクできるようにバスのダイヤにして欲しい ・アンケートによると利用目的がコースによって違うので目的に沿ったダイヤを 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの小型化によりダイヤを増やす ・運行時間の延長 ・敬老の日特別ダイヤを組めるように
経路	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地に行くのに乗り換えしななければならない場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・12区まで行くようにして欲しい ・観光コースに利根大堰を入れて欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えなしでJR行田駅まで行きたい ・図書館に行けるコースにして欲しい ・荒木駅まで行ってほしい

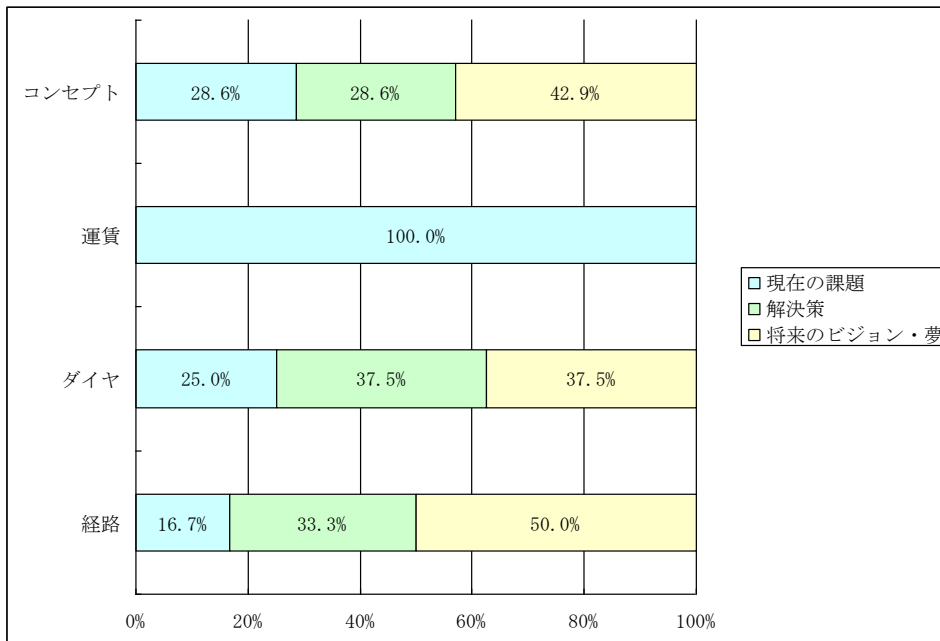


図-4 Bグループで出された意見の割合

2.5 Cグループで話し合われた内容について

Cグループで発言内容を表-3に、テーマごとの発言内容の割合を図-5に示す。表-3から、Cグループは“現在の課題”と“解決策”を重視して意見を出している傾向がわかった。特に“コンセプト”での「利用者が少ない」に対しての“解決策の提案”で「申込制の小型バス」、「手をあげたら止まる」というようにバスの形態変更を考えていることが伺える。”経路“では現在の経路では「バス停が遠い、少ない」ことにより乗り降りが不便であることが北東循環バスでの問題点だと考えている人が多いため、”解決策“で特定の場所が挙げられている。北東循環は網羅している範囲が大きいいため、意見が経路関係中心の意見が多く出たと考えられる。

表-3 Cグループの出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない ・全てのバスが車いす対応 ・車が乗れなくなったら不安 	<ul style="list-style-type: none"> ・個別の申し込み制小型バス ・狭い通路にも対応 ・手をあげたら止まる 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス廃止 ・現状のバスでは運行はない ・小型化して幅広い経路、ダイヤで運行
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車賃100円は儲かるのか ・乗り換えでもう100円とられるのは問題ではないのか 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧乗車券 	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会で無料券の発行
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤがわからない ・朝、夕のダイヤの変更 ・中、高校のことを考えたダイヤ 	<ul style="list-style-type: none"> ・気軽に利用できるダイヤに 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間指定の予約制
経路	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで遠い ・バス停が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・集会所付近にバス停 ・経路のない運行 ・自由に降りることのできる ・学校や病院の前にバス停 	

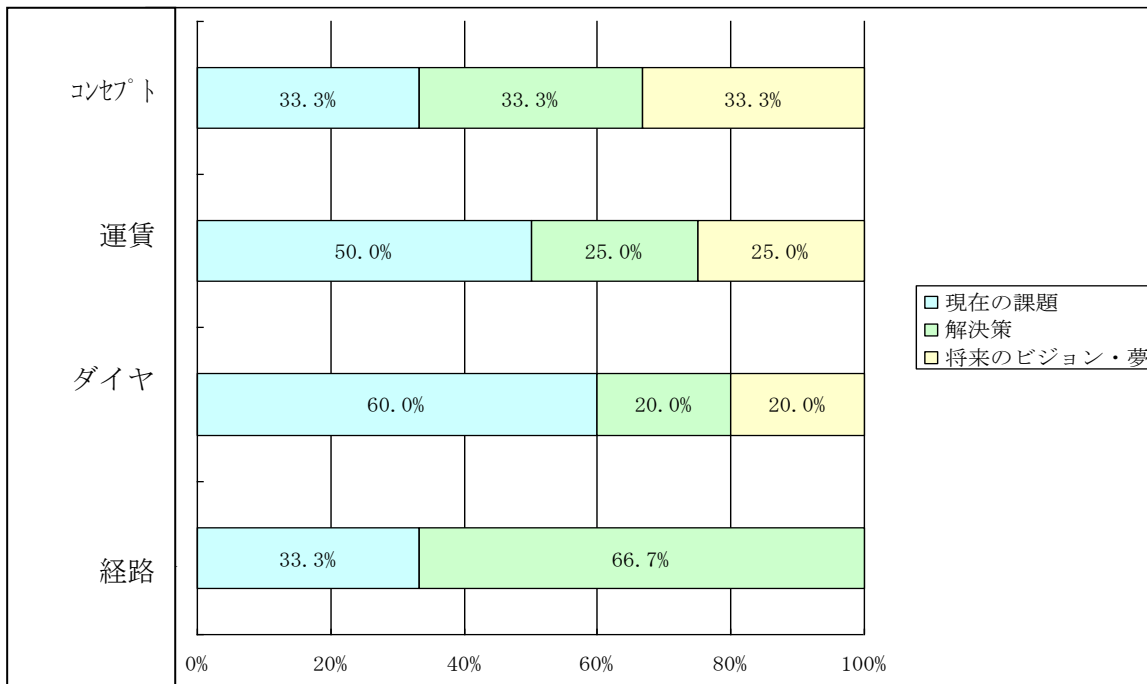


図-5 Cグループで出された意見の割合

2.6 Dグループで話し合われた内容について

Dグループで発言内容を表-4に、テーマごとの発言内容の割合を図-6に示す。表-4からDグループの出された意見は“現在の課題”の“コンセプト”、“経路”に意見が集中している。“現在の課題”を基に“将来のビジョン”をまとめとして挙げていることが伺える。“コンセプト”ではDグループの参加者は循環バスに乗ったことが無いため、「バスに一人で乗れない人が多いのではないか」という意見が出されている。バスへの乗り方がわからないことが伺え、これにより将来的には「家まで迎えに来て欲しい」という意見が出されたと考えられる。“経路”では病院、老人福祉と公共施設や買物に不便と感じていて「行きたいところに行けない」というような意見が出されたと考えられる。

表-4 Dグループで出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・バスに乗ったことがない ・わかりづらいため小学生はバスに乗ってはいけない ・利用者は少ないのではないのか ・今後高齢者が多くなるが一人じゃ乗れない人が多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・家に迎えに来て欲しい
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・100円では安すぎるのでは ・料金のシステムがよくわからない 		<ul style="list-style-type: none"> ・往復で500円
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・1週に時間かかりすぎ 		
経路	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎがめんどくさい ・行きたい所に行けない ・吹上駅行きも欲しい ・駅まで遠い ・バスを利用しない方が早くつく ・バス停まで遠い・バス停がわかりづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗ってる人は病院、老人福祉、買物などで利用する 	

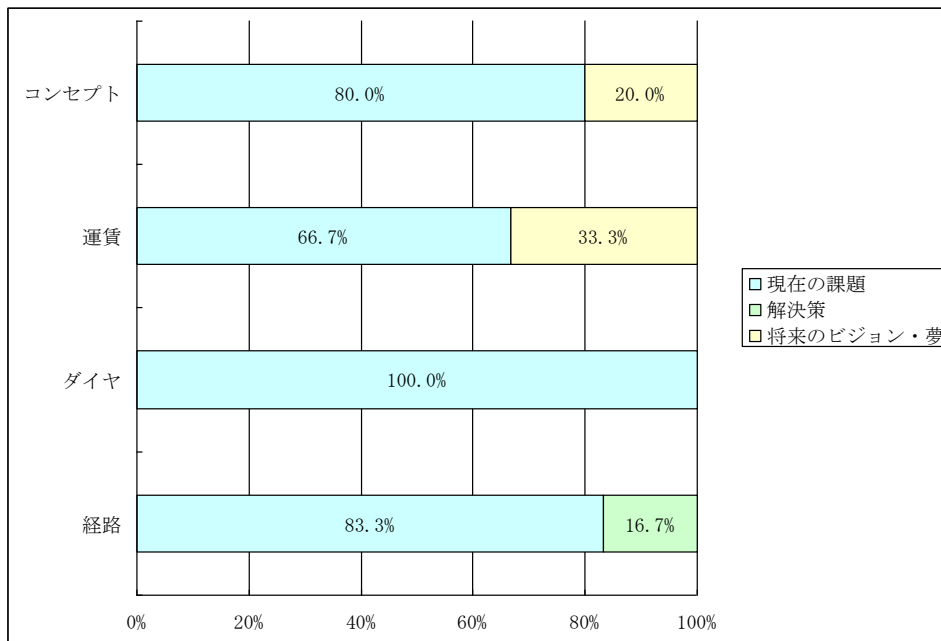


図-6 Dグループで出された意見の割合

2.7 Eグループで話し合われた内容について

Eグループで発言内容を表-5に、テーマごとの発言内容の割合を図-7に示す。Eグループは“コンセプト”“経路”に関しての意見を出している傾向がわかった。“コンセプト”は“現在の課題”で「バスに乗る機会がない」「利用者はいるのか」との意見より現在の“コンセプト”ではバスに魅力を感じないという意見が伺え、そのことに対して解決策が出されていることが把握できる。“将来のビジョン”として「人だけでなく物も運ぶ」などと新しいコンセプトが出された。“経路”では市全体の路線に対しての意見が出されていて「駅中心のターミナル」「バス停のハブ化」と乗り継ぎ、乗り換えに考慮した意見が出されている。これは行田市市内循環バスが「コースが多い」「コースがわかりづらい」ことから挙げられていることが考えられる。

表-5 Eグループで出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の人数 ・自家用車があるため乗る機会がない 	<ul style="list-style-type: none"> ・車体のデザインをカラフルに ・車体に広告をつける 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客用コース ・人だけでなく物も運ぶ ・運転手がコスプレ
運賃			
ダイヤ		<ul style="list-style-type: none"> ・見やすい時刻表 	
経路	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの乗り継ぎがめんどくさい ・市の全域をカバーしているのか ・コースが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・循環コースに知識がない ・名前、名称がないと利用しづらい ・わかりやすくコースを増やすか経路の変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停のハブ化 ・駅中心のターミナル

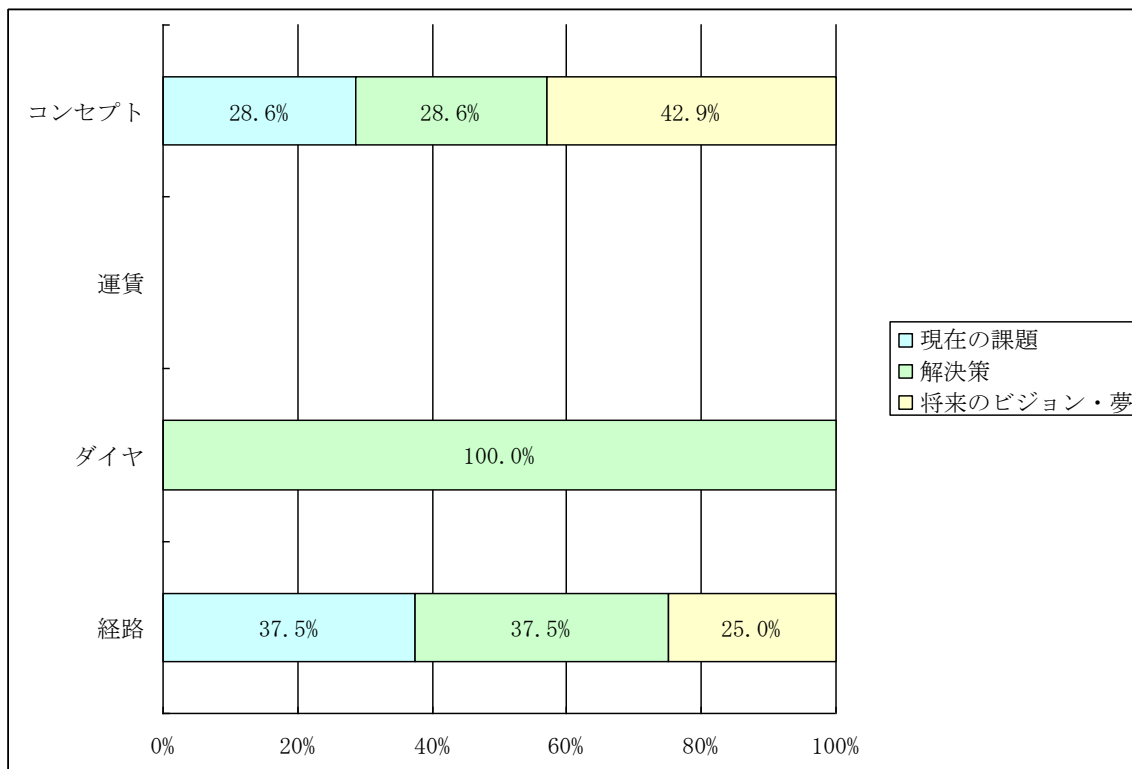


図-7 Eグループで出された意見の割合

3. まとめ

- ◆ A グループは“コンセプト”、“経路”に対して意見を出し合っている傾向があり、特に“コンセプト”では“現在の課題”、“解決策”、“将来のビジョン・夢”が重点的に話されていたことが伺え、“経路”では全地区に行かないことが課題として大きく挙げられています。“運賃”に関しては“現在の課題”無いものの定期券を作って欲しいという意見が出されています。“ダイヤ”の意見では運行時間、本数に対する意見が出されたのは通勤通学に利用する場合等の JR 駅を利用する人にとって不便だと感じる人が多いと考えられる。
- ◆ B グループは“コンセプト”、“ダイヤ”、“経路”に関して意見を出し合っていることがわかった。特に“コンセプト”では“現在の課題”で「バスがあると便利」などとプラス意見が出されていて、“解決策”ではバスから「市内の情報を発信する」と出され、長期的な視点で「観光案内アナウンス」と行田市市の特性を活かしたいと考えていることが把握できる。“ダイヤ”では運行状況の変更と「通学路の運行は危険」というような地域性のある意見が挙げられています。“経路”では北東循環の経路の変更について挙げられています。北東循環は市内から離れている不便な地域なことより「経路“、“ダイヤ”に意見が集中したと考えられる。
- ◆ C グループは“現在の課題”と“解決策”を重視して意見を出している傾向があり、特に“コンセプト”での「利用者が少ない」に対しての“解決策の提案”で「申込制の小型バス」、「手をあげたら止まる」というようにバスの形態変更を考えていることが伺え、“経路”では現在の経路では「バス停が遠い、少ない」ことにより乗り降りが不便であることが北東循環バスでの問題点だと考えている人が多いため、“解決策”で特定の場所が挙げられている。北東循環は網羅している範囲が大きいので、意見が経路関係中心の意見が多く出たと考えられる。
- ◆ D グループの出された意見は“現在の課題”の“コンセプト”、“経路”に意見が集中していて、“現在の課題”を基に“将来のビジョン”をまとめとして挙げていることが伺える。“コンセプト”では D グループの参加者は循環バスに乗ったことが無いので、「バスに一人で乗れない人が多いのではないかと」とバスへの乗り方がわからないことが伺え、これにより将来的には「家まで迎えに来て欲しい」という意見が出されたと考えられる。“経路”では病院、老人福祉と公共施設や買物に不便と感じて「行きたいところに行けない」というような意見が出されたと考えられる。
- ◆ E グループは“コンセプト”“経路”に関しての意見を出している傾向があり、“コンセプト”は“現在の課題”で「バスに乗る機会がない」「利用者はいるか」との意見より現在の“コンセプト”ではバスに魅力を感じないという意見が伺え、そのことに対して解決策が出されていることが把握できる。“将来のビジョン”として「人だけでなく物も運ぶ」などと新しいコンセプトが出された。“経路”では市全体の路線に対しての意見が出されていて「駅中心のターミナル」「バス停のハブ化」と乗り継ぎ、乗り換えに考慮した意見が出されている。これは行田市市内循環バスが「コースが多い」「コースがわかりづらい」ことから挙げられていることが考えられる。
- ◆ 全体的に“経路”についての意見が各グループ多く挙げられています。北東循環コースが市内中心部、JR 駅より遠いため移動に不便であると意見から伺え、さらに乗り継ぎ、乗り換えも不便であることから停留所、路線自体の変更が出されたと考えられる。
今回の WS 参加者自身が「循環バスに乗ったことがない」という方が多かったことにより、現在交通弱者ではない非利用者としての意見が“将来のビジョン”に“循環バスに求めていること”といった形で出されていると考えられます。

市内北西循環バス ワークショップ報告書

平成 24 年 12 月

ものづくり大学大学院 田尻研究室

- 目次 -

1. 北西循環バス ワークショップ概要	
2. 北西循環ワークショップ意見の集計と分析	
2.1 各グループで話し合われたテーマについて-----	2
2.2 各グループの課題、解決策、将来のビジョンの集計分析-----	3
2.3 Aグループで話し合われた内容について-----	4
2.4 Bグループで話し合われた内容について-----	5
2.5 Cグループで話し合われた内容について-----	6
2.6 Dグループで話し合われた内容について-----	7
2.7 Eグループで話し合われた内容について-----	8
3. まとめ	

付録

1. 北西循環バス ワークショップ概要

1.1 開催目的

北西循環バスの利用を向上させるためにバス利用者および沿線住民の意見を取り入れて今後の循環バスについて考える場とする

1.2 日時について

平成24年11月19日(土) 19:00～21:00 まで

1.3 場所について

北河原公民館

1.4 参加人数について

28名

1.5 テーマについて

テーマは下記のとおり

① コンセプトについて

(今後の北西循環バスの運行形態とは)

② 運賃について

(継続的に利用、運営できる収益構造にするためには)

③ ダイヤについて

(最適なダイヤとは)

④ 経路について

(循環バスの最適な経路、今後どのようにしていくべきか)

上記のテーマについて「現在の課題」、「解決(改善)策」、「将来のビジョン・夢」に沿う形でワークショップを進めていく

2. 北西循環ワークショップ意見の集計と分析

2.1 各グループで話し合われたテーマについて

各グループで意見を出し合った全体の意見数におけるテーマ(コンセプト・運賃・ダイヤ・経路)の意見数の割合を各グループの傾向を把握することを目的に図-1を示す。図-1のグラフ中の数値は、各テーマの意見数を全体の意見数で割ったものになっている。

図-1から、グループ全体を通して“コンセプト”と“経路”の2つのテーマに対して意見を出し合っている傾向がわかる。

グループごとに見ていくと「Aグループ」は“経路”、「Eグループ」は“コンセプト”“経路”に対して意見を集中して出し合っていることが伺える。「B・C・Dグループ」は「A・Eグループ」と比較して同様に“コンセプト”“経路”に対して意見を出していますが、“運賃”“ダイヤ”に対しても意見が出されていることが伺える。

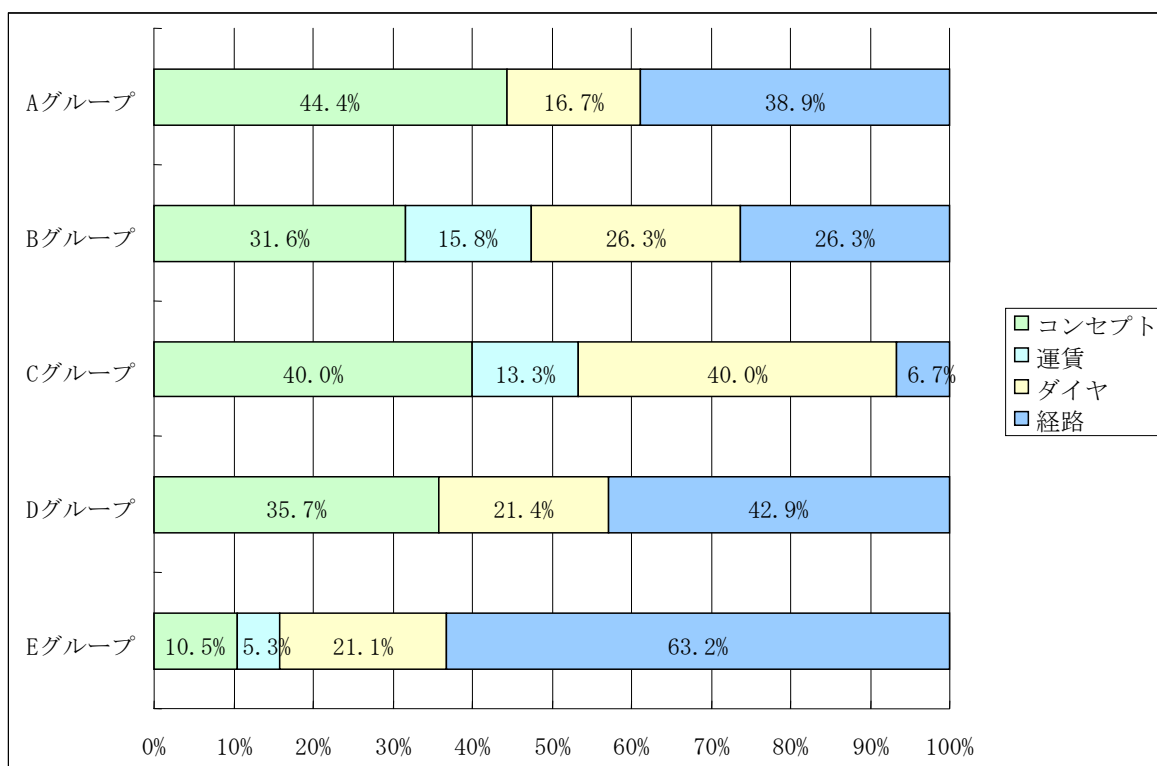


図-1 グループごとの各テーマ意見数の割合

2.2 各グループの課題、解決策、将来のビジョンの集計分析

各グループで意見を出し合った全意見数における北西循環バスに対する“現在の課題”その“解決策”“将来のビジョン・夢”の意見数の割合を各グループの傾向を把握することを目的に図-2を示す。図-2のグラフ中の数値は、各グループで意見を出し合った際、北西循環バスに対する“現在の課題”“その解決策”“将来のビジョン・夢”の各意見数を全意見数で割ったものになっている。

図-2から、グループ全体を通してのWS参加者が北西循環バスに対する“現在の課題”“解決策”“将来のビジョン・夢”をグループごとに意見の割合が一定でないことがわかる。

「A、Dグループ」は“現在の課題”に対して“解決策”よりも“将来のビジョン・夢”を割合として多く意見していることがわかり、バランスよく意見を、現在から将来までの運行方策を策定していたことが伺える。「Bグループ」は“解決策”を重視し、現在のバスの運行を策定していることから、中期的な視点で意見を出し合っていることが伺える。「Cグループ」は“現在の課題”と“解決策”から策定しており、長期的な視点での意見よりも現在のバスについての意見が出し合っていたことが伺える。「Eグループ」は“現在の課題”を出し合い、中期的な視点よりも長期的な視点を重視して意見を出し合っていたことが伺える。

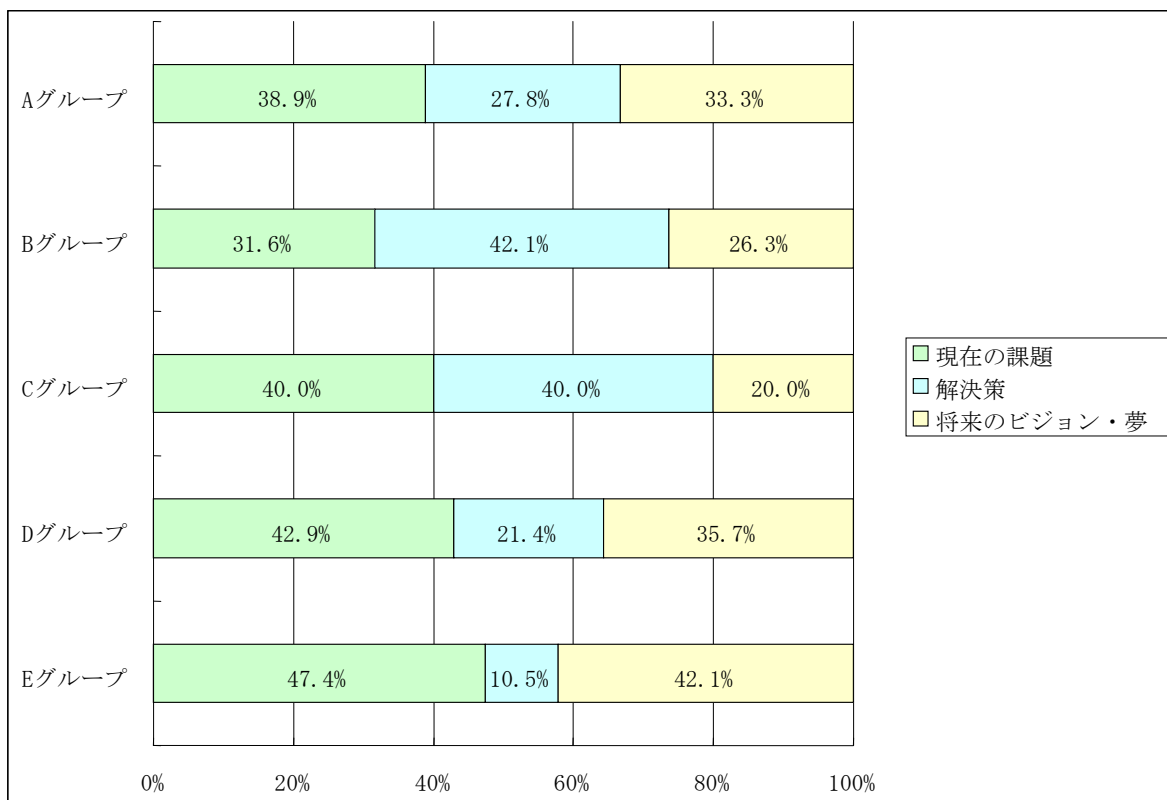


図-2 課題、解決策、将来のビジョンのグループごとの割合

2.3 Aグループで話し合われた内容について

Aグループで発言内容を表-1に、テーマごとの発言内容の割合を図-3に示す。表-1から、Aグループは“コンセプト”、“経路”に対して意見を出し合っている傾向がわかった。こちらのAグループは参加者全員が市内循環バスを利用したことがないグループでした。“コンセプト”では「市内ではなく熊谷に行く」という意見が大きく、「行田市商店街に行く事がない」「市中心部と熊谷の所要時間がほぼ同じだから」などと、市内循環バスの利用する、しないの意見が出されていてバスではなく商店街(街)に課題があるという意見が出されていることがわかります。全体を通して行きたい所に行けてないので使いづらいという意見も出されていて、“経路”で出された「停留所の場所が悪い」ことも含まれていると考えられます。地域の特性にあった循環経路、ダイヤが必要だという総括になると考えられます。

表-1 Aグループの発言内容

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・車を運転する ・市内に行かない熊谷に行く ・行田市の買物箇所の魅力がない 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の商店街の発展 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院行き ・若い人が住みやすい地域にする ・行きたいところに行ける ・バスの小型化
運賃			
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学の時間にダイヤがあっていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・各学校の登下校の時間帯にダイヤをあわせる ・本数を増やす 	
経路	<ul style="list-style-type: none"> ・循環という形だと使いづらい ・JR行田駅より熊谷駅に行く ・停留所の場所が悪い 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間短縮のルート ・病院前に停留所が欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校が統合した際はバス停を造る ・市外バスとの乗り換え

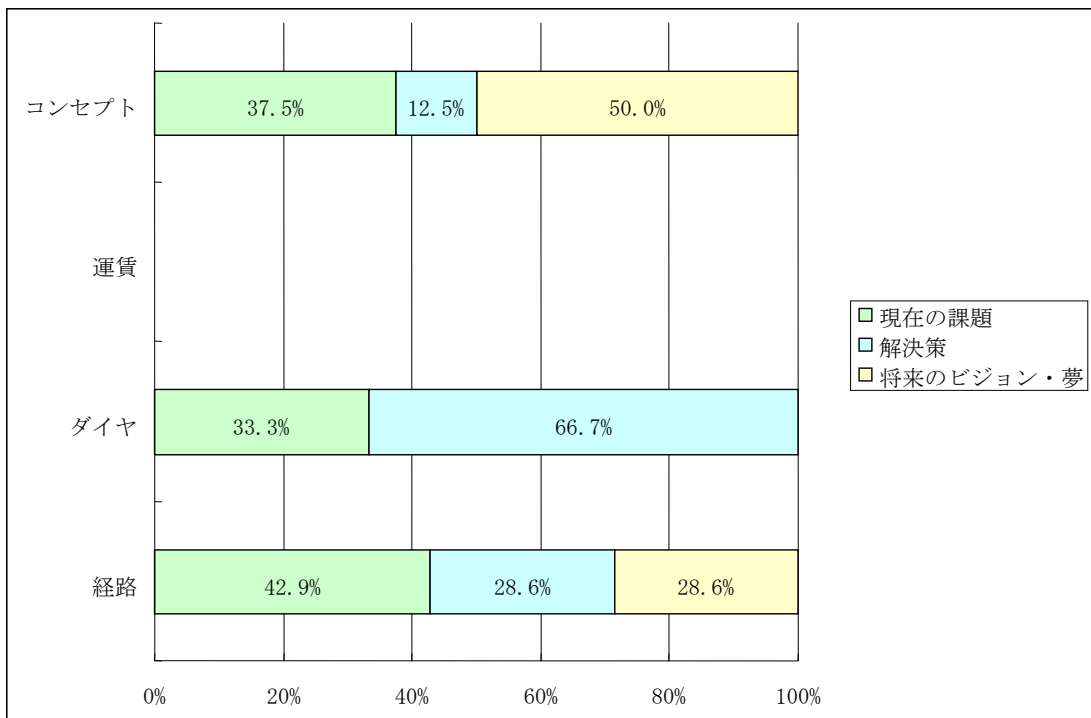


図-3 Aグループで出された意見の割合

2.4 Bグループで話し合われた内容について

Bグループで発言内容を表-2に、テーマごとの発言内容の割合を図-4に示す。表-2から、Bグループは全体的に意見が満遍なく出されていて、“運賃”が高くなってもいいからバスの“コンセプト”を良くして欲しいという意見が出されていることがわかる。“コンセプト”として“将来のビジョン”は「タクシーのような感じ」「モノレールをつくる」など意見が出されていて、こちらは「行きたい場所に行けない」「直通のバス」という意見からの将来の形だと考えられる。“経路”で「停留所の場所」についての課題が出されていて、解決策から停留所の場所が地域を網羅するように設けられていることが伺える。そのため、使いづらくなっていて人口が密集していない所にあるため、「きめ細かな路線」という意見が出されたと伺える。このように停留所が使いづらいから「タクシーのような形」の意見が出されたと考えられる。

表-2 Bグループの出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> 待ち時間が長い バスが大きすぎる 	<ul style="list-style-type: none"> 場所に合わせてバスの大きさを決める 買い物できる場所へは直通のバスがほしい 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーのような感じ(電話すればきてくれる) モノレールをつくる
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 現状維持でよい 	<ul style="list-style-type: none"> 200円になってもいい 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃は高くしてもいいがタクシーのようにして欲しい
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 運行回数を多く 乗り換えに時間が掛かる 	<ul style="list-style-type: none"> バス同士のマッチング 乗り換えを短く(10~15分で乗り換え) 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者だけが利用(タクシー)
経路	<ul style="list-style-type: none"> 停留所の場所が使いづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 人口密集地に停留所を設ける きめ細かな路線 乗車時間が短く行田市街地に行けるように 	<ul style="list-style-type: none"> 駅同士での運行(行田駅⇄行田市駅)

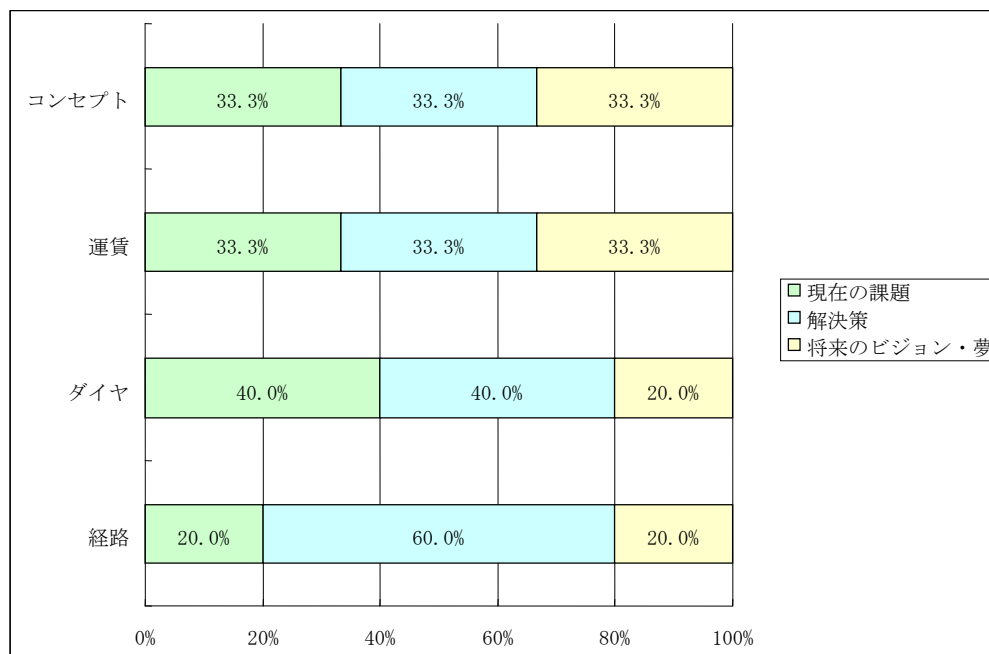


図-4 Bグループで出された意見の割合

2.5 Cグループで話し合われた内容について

Cグループで発言内容を表-3に、テーマごとの発言内容の割合を図-5に示す。表-3から、Cグループは“コンセプト”と“ダイヤ”を重視して意見を出している傾向がわかった。特に“現在の課題”での「今は運転できるが将来は利用したい」という意見が出されていて「バリアフリー化」や“運賃”では“解決策”に「シニア無料化」とこれから高齢者となり、使わざるを得ない状況になったときの“将来のビジョン”を出していると考えられる。“ダイヤ”では「本数が少ない」と「他路線との乗り継ぎが不便」ことにより「行き帰りが使用しづらい」に意見が繋がっていると考えられます。北西循環は網羅している範囲が大きいことや市中心部、駅などから離れていて移動に時間がかかる事から“ダイヤ”の意見も多く出たと考えられる。

表-3 Cグループの出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	・利用者はあるのか ・今は運転できるが将来は利用したい	・乗り合いタクシー ・予約制	・バスのバリアフリー化 ・乗降場所のフリー化・荷物の取り扱いを運転手さんに手伝って欲しい
運賃	・運行費用はどれくらいかかっているのか	・シニアは無料化	
ダイヤ	・乗り継ぎが不便 ・運行本数の増加 ・ダイヤ的に行き帰りが使用しづらい	・通勤通学が使える時間帯に運行 ・季節によるダイヤ変更	・不採算路線は廃止
経路		・循環ではなく目的地に直通	

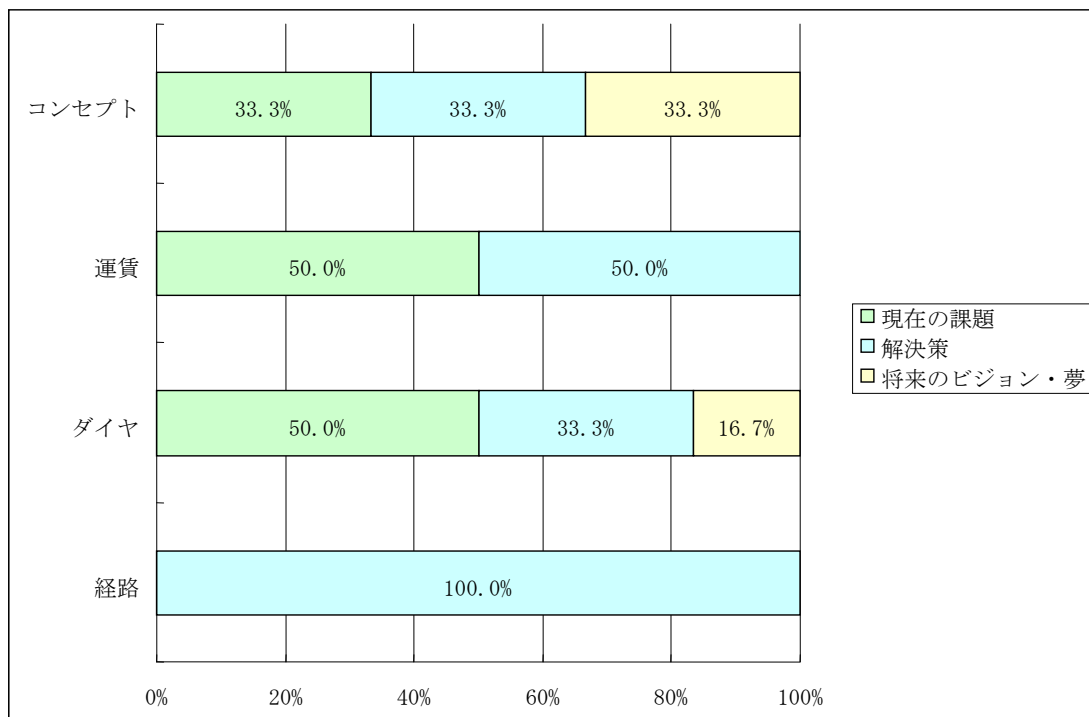


図-5 Cグループで出された意見の割合

2.6 Dグループで話し合われた内容について

Dグループで発言内容を表-4に、テーマごとの発言内容の割合を図-6に示す。表-4からDグループの出された意見は“経路”に意見が集中している。経路の中で乗り継ぎに関して特に出されており「シャトルバスの様に乗り継ぎなしの直行バス」という意見です。この意見は北西循環が市中心部、駅、観光地から離れていることより挙げられていると考えられる。運行本数が少ないことから通常の循環バスとは違う「通院、買い物用バスがほしい」という意見が出されている。運行本数が少ないのと同じ様に直行バスの形が良いという意見から出されたと考えられる。形は違いますが“コンセプト”で「タクシーのようなバス」という意見も出されています。乗り継ぎしないといけないということが不便だと感じているからだと考えられる。

表-4 Dグループで出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	・ガソリンがもったいない	・手をあげたら止まってくれるバスが欲しい	・タクシーのようなバスにして欲しい ・エコカー ・小型化
運賃			
ダイヤ	・時刻表が見にくい ・頻繁に運行して欲しい ・右回りとか左回りとかよくわからない		
経路	・乗り継ぎが大変でバス停まで遠い ・熊谷駅にも行って欲しい	・シャトルバスにしてみたらどうか ・〇〇循環専用バス時刻表を造ると見やすい	・乗継しないで目的地に行けるバス ・通院、買物専用バスが欲しい

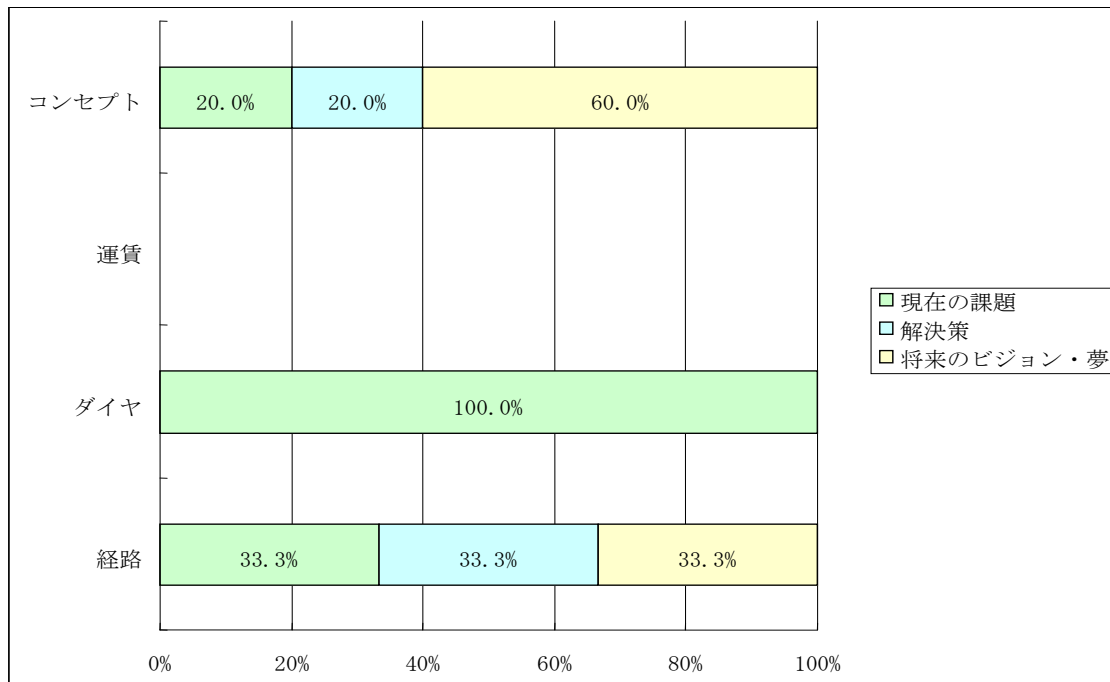


図-6 Dグループで出された意見の割合

2.7 Eグループで話し合われた内容について

Eグループで発言内容を表-5に、テーマごとの発言内容の割合を図-7に示す。Eグループは“経路”に関しての意見を出している傾向がわかった。“経路”で“現在の課題”では乗り継ぎに関する意見が出されていて、「乗り継ぎなし」や「デマンドバス」「利用者別で循環コースの変更」というような“解決策”“将来のビジョン”が出されている。利用者が買物や通院で利用するケースが多いことが伺えます。他に「夜の飲食店を回る」という意見が出ていました。利用者を増やすことや飲酒運転などの対策で交通にも配慮した街にも優しい意見だと考えられる。

表-5 Eグループで出された意見

	短期 (的視点) 現在の課題	中期 (的視点) 解決(改善)策	長期 (的視点) 将来のビジョン・夢
コンセプト	・自分で運転できるが将来は利用する可能性がある		・地域通貨で運行する
運賃			・バスの無料化
ダイヤ	・運行本数が少ない ・運行時間がわからない ・目的地まで時間がかかる		・利用者別の運行時間帯を変更
経路	・買物や病院に行きたい ・乗り継ぎが大変 ・熊谷駅に行って欲しい ・大きな病院やスーパーまでは乗り継ぎなしで行って欲しい ・全体的に主要な場所に行くのに乗り継ぎをしないと行けない	・乗り継ぎなしで目的地(病院、スーパー等)に行けるようにして欲しい ・JR駅直通が欲しい	・乗車してる人が少ない場合は望む所へ ・デマンドバス ・婚活バス ・利用者別で循環コースの変更 ・夜は飲食店を回ってほしい

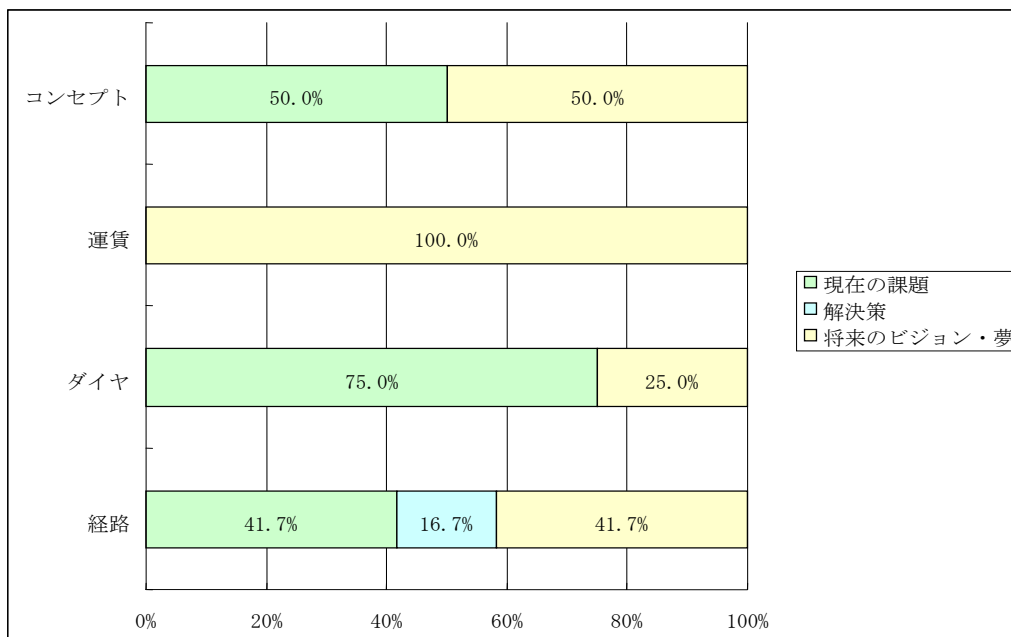


図-7 Eグループで出された意見の割合

3. まとめ

- ◆ A グループは“コンセプト”、“経路”に対して意見を出し合っている傾向がわかった。こちらの A グループは参加者全員が市内循環バスを利用したことがないグループでした。“コンセプト”では「市内ではなく熊谷に行く」という意見が大きく、「行田市商店街に行く事がない」「市中心部と熊谷の所要時間がほぼ同じだから」などと、市内循環バスの利用する、しないの意見が出されていてバスではなく商店街(街)に課題があるという意見が出されていることがわかり、全体を通して行きたい所に行けてないので使いづらいという意見も出されている。“経路”で出された「停留所の場所が悪い」ことも含まれていると考えられ、地域の特性にあった循環経路、ダイヤが必要だという総括になると考えられます。
- ◆ B グループは全体的に意見が満遍なく出されていて、“運賃”が高くなってもいいからバスの“コンセプト”を良くして欲しいという意見が出されていることがわかる。“コンセプト”として“将来のビジョン”は「タクシーのような感じ」「モノレールをつくる」などと意見が出されていて、こちらは「行きたい場所に行けない」「直通のバス」という意見からの将来の形だと考えられる。“経路”で「停留所の場所」についての課題が出されていて、解決策から停留所の場所が地域を網羅するように設けられていることが伺える。そのため、使いづらくなっていて人口が密集していない所にあるため、「きめ細かな路線」という意見が出され、使いづらいことから「タクシーのような形」の意見が出されたと考えられる。
- ◆ C グループは“コンセプト”と“ダイヤ”を重視して意見を出している傾向あり、特に“現在の課題”での「今は運転できるが将来は利用したい」という意見が出されていて「バリアフリー化」や“運賃”では“解決策”に「シニア無料化」とこれから高齢者となり、使わざるを得ない状況になったときの“将来のビジョン”を出していると考えられる。“ダイヤ”では「本数が少ない」と「他路線との乗り継ぎが不便」ことにより「行き帰りが使用しづらい」に意見が繋がっていると考えられます。北西循環は網羅している範囲が大きいことや市中心部、駅などから離れていて移動に時間がかかることから“ダイヤ”の意見も多く出たと考えられる。
- ◆ D グループの出された意見は“経路”に意見が集中している。経路の中で乗り継ぎに関して特に出されており「シャトルバスの様に乗り継ぎなしの直行バス」という意見で、この意見は北西循環が市中心部、駅、観光地から離れていることより挙げられていると考えられる。運行本数が少ないことから通常の循環バスとは違う「通院、買い物用バスがほしい」という意見が出されている。運行本数が少ないのと上記の様に直行バスの形が良いという意見から出されたと考えられ、形は違いますが“コンセプト”で「タクシーのようなバス」という意見も出されています。乗り継ぎしないといけないということが不便だと感じているからだと考えられる。
- ◆ E グループは“経路”に関しての意見を出している傾向がわかった。“経路”で“現在の課題”では乗り継ぎに関する意見が出されていて、「乗り継ぎなし」や「デマンドバス」「利用者別で循環コースの変更」というような“解決策”“将来のビジョン”が出されている。利用者が買物や通院で利用するケースが多いことが伺え、他に「夜の飲食店を回る」という意見が出されて、利用者を増やすことや飲酒運転などの対策で交通にも配慮した街にも優しい意見だと考えられる。
- ◆ 全体的に“経路”についての意見が各グループ多く挙げられています。北西循環コースが市内中心部、JR 駅より遠いため移動に不便であると意見から伺え、さらに乗り継ぎ、乗り換えも不便であることから停留所、路線自体の変更が出されたと考えられる。今回の地域住民は行田市よりも隣の熊谷市に向かうことが多く、市外その他のバスとの乗り継ぎを求めていることが伺え、経路の変更とダイヤ同士の連携が重要であることが今回の WS から考えられる。