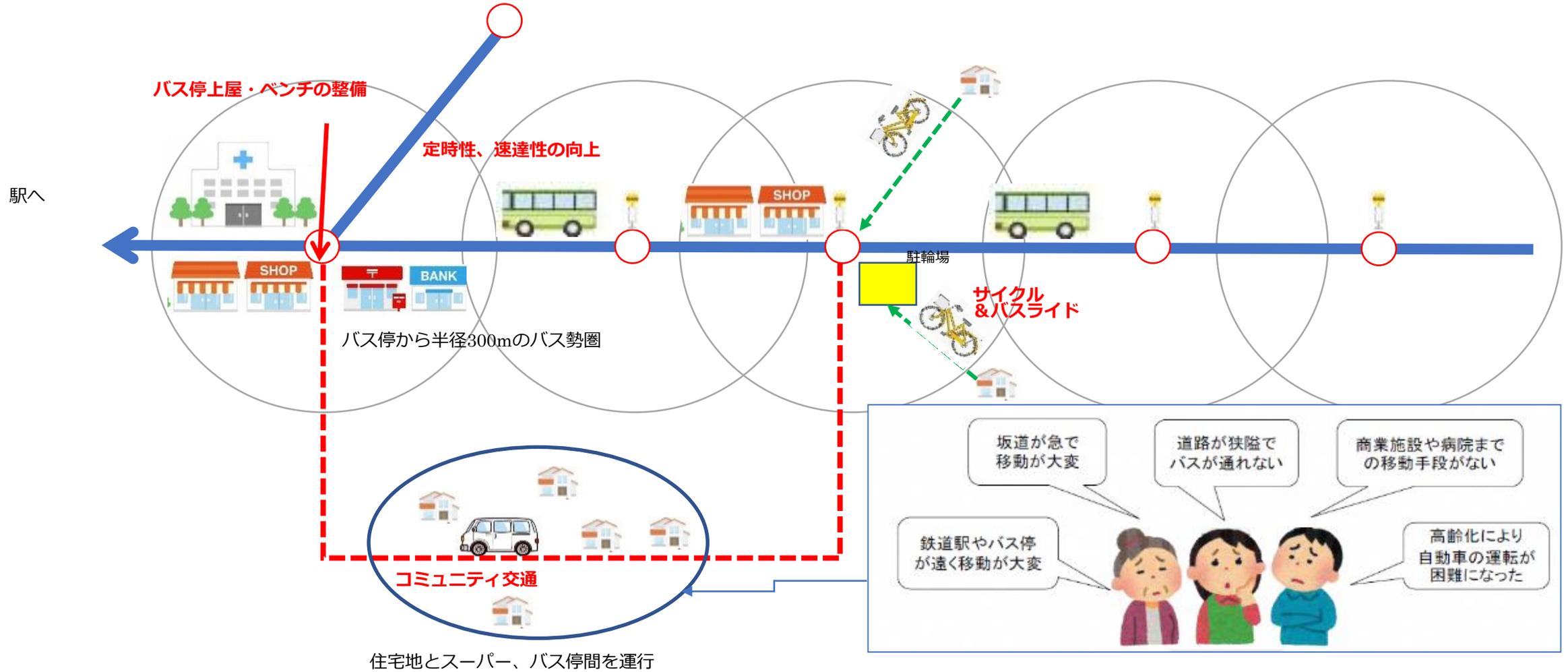


様式1 厚木市報道資料		発信日	
(制度、その他一般等)		令和2年8月21日	
1	件名	コミュニティ交通運行事業について	
2	概要	平成30年度、令和元年度に、鳶尾地区、まつかげ台・みはる野地区で行ったコミュニティ交通の実証実験の結果を受け、同地区でのコミュニティ交通の運行定着に向け、令和5年度末まで継続した運行を実施します。	
3	目的	誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができる地域包括ケア社会実現のため、日常生活の移動に不便を感じている方への移動手段を確保するとともに、本市の都市特性を活かしたコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造のさらなる確立に向け、質の高いモビリティサービスの実現を目指します。	
4	背景	高齢化の進展による運転免許証の自主返納者の増加や、丘陵地に整備された住宅団地の高齢化への対策として、買い物や通院など日常生活の移動に不便を感じている方への移動手段を確保する必要があります。	
5	PRしたい内容、セールスポイント、前回との違い等	(1) 本市は、鉄道駅への路線バスは充足しているが、地域によってはスーパーや診療所などへの日常生活圏における近距離の移動手段が必要であることから、コミュニティ交通の導入による交通環境の充実を図る。 (2) 地域住民が主体となってコミュニティ交通の運行に関わり、運行内容の検討や広報活動等の支援に取り組むことで地域の特性に合った持続的な運行につなげていく。	
6	予算	(1) 9月期補正予算 コミュニティ交通運行事業費 3,318,000円 コミュニティ交通運行管理事業補助金 301,000円 (2) 債務負担行為 地域コミュニティ交通運行業務委託経費 令和3年度～令和5年度 限度額 27,654,000円	
7	他市の状況	県内では、路線バスの運行されていないバス交通不便地域を補うため、鉄道駅にアクセスするコミュニティバスの運行を行っている自治体もあります。(秦野市、綾瀬市等)	
8	添付資料	(1) コミュニティ交通による公共交通ネットワークのイメージ 別紙1 (2) 厚木市のコミュニティ交通実証実験の概要及び結果について 別紙2	
9	問合せ先	部課名	厚木市まちづくり計画部 都市計画課 交通政策担当課長 前場 徹
		電話	(046) 225-2357

■コミュニティ交通による公共交通ネットワークのイメージ



厚木市のコミュニティ交通実証実験の概要及び結果について

1 実証実験の概要

老年人口の増加による高齢社会の進展が進む中、自動車運転免許返納者や、体力の低下による移動困難者の増加が見込まれること、また、郊外部における空き家の増加、人口減少によりバス利用者が減少しバス路線の維持が困難になるなどが想定されます。

このような状況下において、本市が目指す地域包括ケア社会（注1）の実現のためには、生活支援、介護予防の観点から、居住地周辺のスーパーや診療所など、日常生活に必要な短距離の移動手段が必要となります。また、本市の都市特性でもあるコンパクト・プラス・ネットワーク（注2）を基本とした集約型都市構造のさらなる確立のためにも、利便性の高いコンパクトな移動システムが必要です。

このことから、本市の将来に向けた都市構造に適した、厚木市らしい利便性の高い移動システムについて検証する必要があるため、平成30年度、令和元年度の2か年に渡りコミュニティ交通の実証実験を行いました。

注1…誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができる社会のこと

注2…居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する都市構造のこと

実証実験は、高齢者等の日常の生活に必要な移動の確保という観点から、駅やバス停から徒歩圏外で、住宅と工場等が混在しておらず、家族の同居・近居が比較的少ない大規模住宅団地等の地域での実施が望ましいことから、候補地として下依知地区、まつかげ台・みはる野・鳶尾地区、毛利台地区のなかから、地域の後期高齢者数や地域における生活支援に関する取り組み状況などを考慮し、鳶尾・みはる野・まつかげ台地区を実施エリアとしました。

2 平成30年度の実証実験

- ・運行形態は定時定路線型で、1日7便、6週間の運行を行いました。本格運行の実現性を検討するため利用料金は無料とし、利用者及び住民に対するアンケート調査も実施しました。
- ・延べ利用者数は925人（1便当たり3.7人）の利用があり、ある程度の需要があることが分かりました。利用状況としては、高齢者（特に女性）による買物利用のニーズが大多数という結果でした。アンケートでもこのような交通手段が必要という回答が多数となりました。
- ・実験やアンケートの結果を受け、利用実態やニーズも踏まえ、より効率的、効果的な運行となるよう検討し、次年度も引き続き実証実験を行うこととしました。

3 令和元年度の実証実験

- ・前年度とほぼ同じルートで、1日6便、16週間の運行を行いました。本格運行に近い形態とするため利用料金を有料（1乗車100円）としました。また、利用者にカードを発行し、利用回数や居住地等による利用状況の把握も行いました。
- ・延べ利用者数は960人（1便当たり1.6人）となり、1便当たりの利用者が前年度と比較して半数以下となりました。有料化したことにより、真に買い物などの移動に必要性を感じている人が利用したものと考えられます。
- ・実利用者数は182人で、利用状況としてはやはり買物利用が多く、生活の必要手段として何度も利用する人も見られました。
- ・利用されない理由を聞き取り調査したところ、自家用車を利用できるので使わない、徒歩で外出するので利用しない、乗車定員オーバーしないよう遠慮して乗らない、というような意見がありました。

《実証実験の年度別比較》

	平成30年度	令和元年度
実施期間	6週間（1.5か月間）	16週間（4か月間）
運行システム	定時定路線型	定時定路線型
運賃	無料	有料（1乗車100円）
道路運送法の許可	不要	必要
利用者数 （1日当たり）	25.7人 （1便当たり3.7人）	9.7人 （1便当たり1.6人）
ルート	鳶尾ルート5.5km、まつかげ台・みはる野ルート5.8km	鳶尾ルート5.4km、まつかげ台・みはる野ルート6.0km
運行日数 （週当たり）	6日	6日
1日当たり便数	7便	6便
運行間隔	60分ごと	50分ごと
車両	10人乗りワンボックスカー	10人乗りワンボックスカー

4 実証実験の結果

2年間の実証実験の結果から、駅から遠く高齢者が多い地域であっても、実際にコミュニティ交通を利用する人の数はそれほど多くないということが分かりました。

しかしながら、コミュニティ交通により、外出に不便を感じている一定数の方が利用されていることも確かめられたことから、この運行形態の最終的な可否は、さらに数年間程度継続して運行し、地域において定着した交通手段として住民に認知された後の結果で判断していくこととしました。

ただし、運行本数を減らし利用者を集約することにより1便当たりの乗車人数を増やす、利用しやすいダイヤ、ルートをリサーチし運行に反映させるなど、運行効率改善や経費縮小のため、運行形態を毎年見直していくこととします。