

2018年～  
実証運行中

## コミュニティ交通「ココモ」 (まつかけ台・みはる野・鳶尾)



《実験の内容》決まった時間に決まったルートを通る10人乗りの車両を配置。18年は無料、19年は有料（1回100円）で運行し、利用者数やアンケートなどで結果を検証した。現在は、地域の特性に適しているか、乗車人数の目標に達するか、地域に定着するかなどを長期でモニタリング（23年度まで）。

《メリット》予約が不要で、安く乗れる。

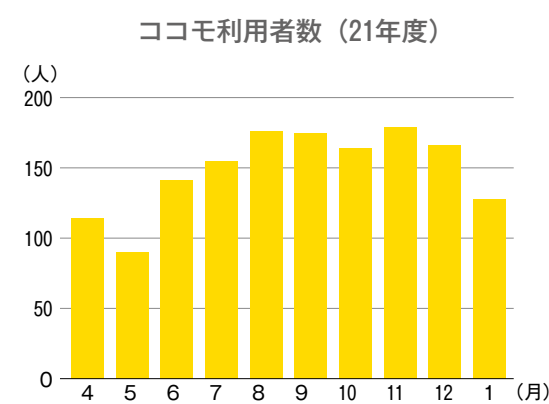
《課題》決まった時間、ルートしか利用できない。利用者がいなくても運行する必要がある。継続的に運用していくためには、利用者の確保と地域住民の生活への定着が必要。

### ココモ これまでの経緯

**2018年度** コミュニティ交通の取り組みを地域公共交通会議で検討  
まつかけ台・みはる野・鳶尾地区の地域組織が市と一緒に取り組みを開始  
ジャンボタクシーを使った実証実験を開始（無料で運行）

**20年度** 同様の実証実験を有料で実施

**21年度** 実証運行を長期で実施（3年間）



#### 利用者の声

視力が落ちてきて運転するのが心配になり、免許を返納してから使い始めた

坂が多いので助かっている

コミュニティのつながりができる

## みんなでつくる人にやさしいまち

# これからの移動を考える

高齢化や人口減少が進む中、市では「コンパクト・プラス・ネットワーク」(右欄参照)の取り組みを進めています。特集では、実証実験に参加し地域の課題に向き合う皆さんに話を聞き、持続可能な交通手段の在り方を考えました。

☎都市計画課 ☎225-2357



《まつかけ台・みはる野・鳶尾の特徴》駅やバス停から徒歩圏外の住居や、後期高齢者が多いことから、18年に本市の最初の実証実験で実施エリアとなった。



—は主要なバス路線

《毛利台の特徴》一方通行や地域外の日常の買い物施設が多いため、決まった時間に決まった道を通る交通手段だと運行時間が長くなり、適当なルートが組むのが難しい。狭い道路が多く、安全上、大きな車両での運用が好ましくない。



まつかけ台・みはる野・鳶尾地区コミュニティ交通運営協議会  
岩崎 正昭会長(78)

### 地域のために できることを

08年に森の里からみはる野に引っ越してきて、協議会会長として地域の交通手段の在り方を考えています。森の里に住んでいた頃は、市民協働提案事業のコミュニティ交通「森の里ぐるっと」に携わっていました。ココモでは、乗降する際の介添えやアンケート調査などで実験に協力しています。

ココモは主に買い物の足として使われています。土日のたび家族に買い物の手伝いをしてもらうのが申し訳ないという高齢者の方もいて、車を手放しても自力で生活に必要な移動ができる環境が必要だと実感しています。開始当初は時刻表を変えてほしいという要望がありましたが、長期間運用すると慣れてきたのか、生活リズムをココモに合わせてくれたように思います。

「公共交通機関をカバーする交通手段が必要」という課題は住民共通ですが、個人ではなかなか解決できません。地域のために何かしようと思う人が複数集まれば、解決に向けた取り組みを始められると思います。

### 私たちにできること

#### ■公共交通機関を使う

使うことで長期的な機能維持につなげる

#### ■地域で助け合う

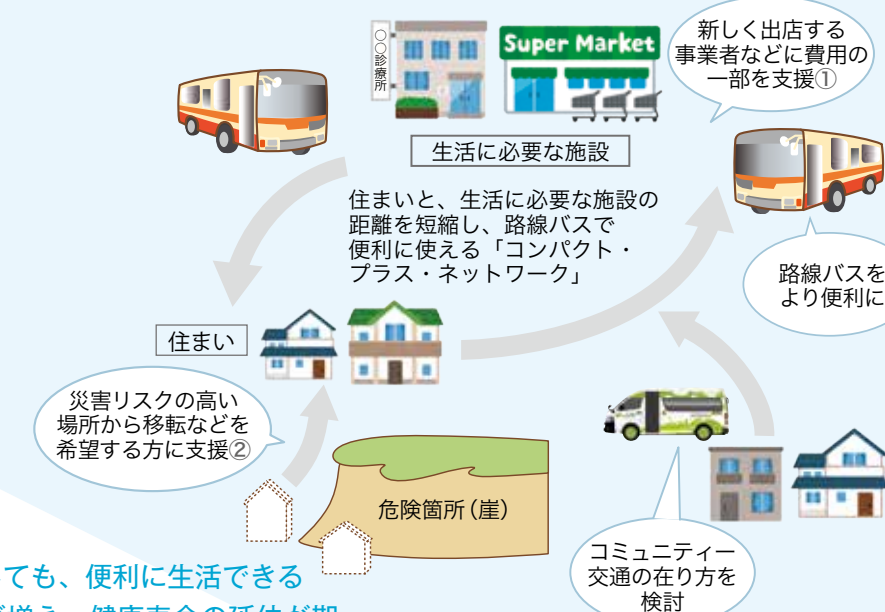
行き先が同じ人同士で自家用車をシェアしたり、タクシーが割安になったりと工夫の幅が広がる

#### ■事前に考える

何歳で車を手放すか、その時どんな移動手段が使えるか、選択肢が広いうちに検討しておく

## コンパクト・プラス・ネットワークって何？

住まいと生活に必要な施設の距離が近く（＝コンパクト）、公共交通機関でつながれた（＝ネットワーク）状態。高齢化・人口減少が進む中、病院や買い物ができる施設の機能と、自家用車に頼りすぎない移動手段を確保し、長く維持していくために必要な取り組みです。市は、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた実証実験や調査などを実施しています（下記参照）。



#### メリット

- ・高齢になって車を手放しても、便利に生活できる
- ・徒歩移動により運動量が増え、健康寿命の延伸が期待できる
- ・車が減ることで、温室効果ガスの排出が抑えられる

## コンパクト・プラス・ネットワークを進める市の取り組み

### ①買い物施設や診療所などを誘致

#### 生活利便施設立地促進事業補助金

スーパーマーケットや診療所などの施設が不足している地域で、新しく出店などをする事業者に補助金を交付します。

《対象》補助対象区域内に、スーパーマーケットやドラッグストア、コンビニエンスストア、診療所を新規出店または開院などをする事業者

《補助上限額》生活利便施設整備等費①スーパーマーケット=1億円②ドラッグストア=5千万円③コンビニ、診療所=2千万円（診療所に調剤室を整備した場合は2100万円）。自家消費型太陽光発電設備整備費=420万円。蓄電システム等整備費=15万円。

### ②危険な場所からの移転を補助

#### 居住誘導区域（かけ地近接等危険住宅）移転事業補助金

災害リスクの高いエリアから移転する方に、除却・移転費などの一部を補助します。

《対象》市で定める危険区域に住み、要件を満たさない住宅を除却し市内の安全なエリアへ移転する方

《補助上限額》1戸当たり①除却費=97万5千円②建物助成費（借入金利子の助成）=731万8千円③移転費=50万円（移転先が居住誘導区域の場合のみ）。

### ③車に依存しない交通手段を検討

#### モビリティマネジメント事業

移動を自家用車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを適度に使う状態へ促す取り組みを進めます。市内企業と協力し、自家用車での通勤を抑制する「あつぎノーマイカーデー」の社会実験を実施し、交通量や環境への効果を検証します。

☎①②はいずれも事前相談が必要なため、電話またはEメールで都市計画課 ☎225-2400・☒4600@city.atsugi.kanagawa.jpへ。詳細は市HPに掲載。

## 人口減少・高齢化を見据えて 行動を変える



地域公共交通会議会長  
東海大学  
梶田 佳孝教授(51)

人口減少や高齢化は全国的な課題ですが、このまま人が減っていけば、交通機関は減便・減ルートが余儀なくされます。将来そうなることを念頭に、自家用車に依存しすぎない、持続可能な交通手段を考える時期に来ています。

厚木市はバス路線が充実しているので、それを使いながら、必要に応じて地域コミュニティで補うのは良い取り組みだと思います。コミュニティ交通は、バス

や電車と比べると本数や費用など満足いかない面もあるかもしれませんが、時には交通手段に合わせて生活のリズムを変えることも必要です。そして、サービスにはお金がかかります。長く続けていくためには、ある程度の料金を負担する必要があります。それらも含めて、住民一人一人が将来を見据え、地域に合う交通手段を考える必要があると思います。

交通インフラを整えるのには時間がかかるので、本当に困ったことになる前から少しずつ行動を変え、地域で協力しながら将来に備えられると良いと思います。



実験に協力した  
大河原セツ子さん  
(76・毛利台)

以前から地域の交通手段の在り方を考えており、今回、デマンドタクシーの実験に参加しました。タクシーは、自分の都合に合わせてくれるので通院などには便利な一方、普段の買い物だと複数人で使わないと高くつくし、予約というひと手間もあります。乗客が声を掛け合わなくても乗り合いできる仕組みができないか、乗れる人数を増やして料金を抑えられないかなど、地域の仲間と考えているところです。

## 2月 実証実験 デマンドタクシーチケット制度(毛利台)



《実験の内容》通常のタクシーを地域の交通手段として検討する。1回の乗車で400円引きになるチケットを実験協力者に配布し、1カ月間、買い物などに使用してもらう。アンケートで結果を検証する。

《メリット》自宅前からも乗れる。新たな予約システムをつくる必要がなく相乗りで安く利用できる。狭い道でも対応しやすい。

《課題》補助額以上かかった場合は、自己負担で支払う必要がある。