

令和5年度 第1回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和5年7月26日（水）午前10時から午前11時00分まで
開催場所	厚木市役所第二庁舎 農業委員会会議室
出席委員数	16人（全16人中）
傍聴者数	0人
会議の経過	<p>1 開会 事務局 【内容】 今期の会長及び副会長の選任について、事務局案を提示し、全委員から承認をいただいた。 ・会長 梶田委員 ・副会長 新倉委員</p> <p>2 あいさつ 会長</p> <p>3 報告 (1) 本厚木駅のホームドア設置について 《資料に基づき事務局が説明》 【内容】 ・令和5年2月に下り線の1、2番線ホームで使用開始された。残る上りの3、4番線ホームについては、現在、躯体は設置されており、9月の使用開始に向け、機器の調整作業が行われている。 ・本厚木駅に設置されたホームドアは、小田急線では初となる特急ロマンスカーのドア位置に対応した「大開口ホームドア」である。 ・ホームドアの使用開始は、県内の小田急線では登戸駅に次いで2番目である。</p> <p>【主な意見】 ○（委員） ホームドアの設置について、交通事業者と厚木市の関係は。 （事務局） 基本的には交通事業者の取組である。 本市は、ホームドアを安全上のため早期設置要望を上げさせていただいた。また、補助金も交付している。 （委員）</p>

本厚木駅が設置第1号となった大開口ドアは、ドア位置等が違う一般車両と特急の両方に対応している。

上り線については、9月の稼働を目指し、現在はガードマン配置等の転落事故防止策を実施している。

(2) バス待ち環境の改善・整備（上屋・ベンチ）について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

- ・厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画は、1日の乗客が100人を超える30か所のバス停の上屋の整備を行うこととしている。
- ・当市では、バス利用環境改善補助制度を設けており、交通事業者が設置した上屋とベンチ併せて100万円まで補助を実施している。
- ・令和4年度は、緑ヶ丘入口バス停の上屋を設置した。
- ・令和5年度は、穴口橋バス停で上屋の整備を予定している。今後は、道路管理者である神奈川県に御協力いただきながら設置に向けた取組を行う。

【主な意見】

○（会長）

バス停下屋について、過去に設置した上屋への反響や意見は利用者からあるか。

（事務局）

利用者からの声は本市に届いていないが、上屋を設置することで雨をよけてバスを待つことができるので、便利になっていると思う。

○（会長）

交通事業者には利用者からの声が届いているか。

（委員）

設置についての要望はある。設置後の意見は届いていないが、猛暑や雨の日は非常に便利になっていると思う。限られた予算の中で、自治体と協力してバス待ち環境の改善を今後も実施していく。

（会長）

バス待ち環境改善の効果は相当出ていることと思うので、ぜひ利用者の声を拾うといい。

4 議題

(1) コミュニティ交通の取組について…【承認】

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

当市では厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画において、日常生活の移動に不便を感じている方への移動を確保するための取組を実施しており、令和4年度は3地域で実証実験やアンケートを実施した。

(鳶尾・まつかけ台・みはる野地域)

- ・鳶尾・まつかけ台・みはる野地域では令和3年3月から令和6年3月まで、定時定路線型運行の地域コミュニティ交通「ココモ」を運行している。
- ・地元運営協議会の取組により、利用者は年々増加傾向にあり、運行にあたって令和4年度の1日当たりの平均利用者数を11人と設定し、目標達成をした。
- ・単なる移動手段としてだけでなく、車内での会話から新たな地域コミュニティが創出されており、地域特性やニーズに適合した運行を行っている。
- ・今年度実証実験が終わるが、利用者のニーズが高いこと、地域特性やニーズに適合し地域に定着していること、設定した目標を達成したことから、令和6年度も継続運行に向けた道路運送法4条に基づく手続きを行う。

(毛利台地域)

- ・既存のタクシーを活用したデマンド型運行に近いコミュニティ交通の実証実験を令和3年度に引続き実施した。
- ・実証実験期間を令和3年度の1か月から6か月に変更した。

令和3年度からの変更箇所
・実証実験期間の変更 (6か月間)
・チケット枚数の変更 (月2枚×6か月=24枚)
・利用時間の制限を撤廃
・地元運営協議会によるスーパー行きの便を設定し、参加者を募集

- ・令和3年度の実験の結果から、「タクシーを普段使いにするには敷居が高い」という意見もあったため、1人当たりの負担額を抑えるための相乗りをする取組を周知し、また、地元組織が主体となって計画的にスーパー行きの便を設定し、参加された方が多数いた。
- ・相乗りをした方は半数以上いたが、夫婦での相乗りが多かった。
- ・福祉部では、12月から高齢者タクシー助成制度を拡充し、対象者については85歳以上だったものを70歳以上に引き下げ(70歳から84歳未満は運転免許証非保有者に限る)、交付枚数を1カ月当たり1枚だったものを4枚に増加

(アメニティヒル本厚木(飯山地区))

・生活利便施設を誘導する事業を活用したスーパーマーケットがマンション近隣に建設されるため、建設前後にアンケートを実施することを令和4年度の地域公共交通会議で承認いただき、アンケートを実施した。

・アンケートの結果から、将来の移動に対して不安を感じている方は多かったが、現時点では移動に関する困りごとがある方は少数であり、今すぐコミュニティ交通を導入するのは時期尚早である。

・令和5年度は、スーパーマーケットが開店した後の日常生活の移動の変化を把握し、その結果を基にコミュニティ交通を導入するかどうかの検討を進めるため、秋以降にアメニティヒル本厚木を対象としたアンケートを実施する。

【主な意見】

(鳶尾・まつかげ台・みはる野地域)

○(委員)

「ココモ」の運行について、タクシー事業者が受託しており、事業者は安心安全に運行することを第一にしているが、利用者から意見や苦情等はないか。

(事務局)

ありません。

○(委員)

「ココモ」と自治会、自治体との関係性は。

(事務局)

地域住民で組織する運営協議会が「ココモ」の運行管理等を実施している。運営協議会設置にあたって自治会の承認を得る必要がある。

(委員)

「ココモ」は良い取組だが、地域住民に正しい情報が伝わっていない。

(事務局)

いただいた御意見を基に、運営協議会と協議のうえ地域の皆様へのアピール方法を検討する。

○(委員)

「ココモ」と厚木市の関わりは。市が補助金を交付しているのか、それとも独立採算制で運行しているのか。

(事務局)

運営協議会に対して運営費補助金を交付している。

運行については、交通事業者に委託している。

○（委員）

今まで道路運送法 21 条を基に実証実験を行っており、今後 4 条を基に本格運行することだが、許可のタイミングで市の関わり方が変わるのか。

（事務局）変わらない。

（会長）現在は運営協議会に市から補助金が交付されている。「ココモ」の利用者数が増加していることから、補助額を減額し運営協議会の自主財源で運営を行う可能性についても今後検討して欲しい。

○（委員）

資料 3 - 3 の 1 ページ目、一番下の表の記載は誤りでないか。

（事務局）

修正する。

【修正ページについては、本会議概要とともに送付いたします。】

○（委員）

「ココモ」は利用者の定員が 8 人であるが、平均利用者数が 8 人を超えているところがある。お客様の取りこぼしのようなものがあるか。ある場合の対応策は。

（事務局）

運行途中で乗ったり降りたりがあるため、延べ人数で集計している。今までは乗りこぼしが発生していない。

○（会長）

「ココモ」の 4 便の利用者数が少ないのは、運行時間が原因か。

（事務局）

運営協議会からは、4 便の時刻を 1 時間早めた方が利用しやすいのではないかと、という意見があり検討しているところである。

（会長）

4 便の出発時間を、現在の 14 時 30 分から 3 便に近い時間帯に変更するのか。

（事務局）

この地域は朝からお出かけする方が多い傾向があるため、運営協議会からは 3 便に近い時間帯に変更する案が出ている。

○（会長）

毛利台地域の実証実験の結果だが、本厚木駅周辺への利用に活用されている方が多い。また、買い物について様々な場所に行っていることが分かる。相乗りは自らが同乗する方を決めて誘うのか。

(事務局)

地元の協力者による地域の掲示板への張り紙による周知や、タクシーチケット保有者で相乗りの取組に賛同する方を地元協力者に情報提供したことによる相乗りがあった。

○ (委員)

運転免許証を自主返納した方への特典はあるか。

(事務局)

市では、バス事業者が販売する高齢者バス割引乗車券の購入費助成及びタクシー利用料の一部を補助する高齢者タクシー助成を実施している。(選択制)

高齢者バス割引乗車券の購入費助成は運転免許証の有無は要件でない。今後拡大する高齢者タクシー助成は、70歳から84歳までは運転免許証非保有が条件となる。

○ (委員)

いずれの取組も新型コロナウイルス感染拡大の影響がある中で行われた実証実験だが、コロナの影響を記載するとよいので検討いただきたい。

(事務局)

承知した。

○ (会長)

高齢者タクシーチケットは、毛利台で実施した実証実験での対象者の年齢が拡大するということか。

(事務局)

全市的に対象年齢を引き下げ、拡大する。

(会長)

課題はあるか。

(事務局)

毛利台の実証実験の結果から、ドアツードアの便利なタクシーを活用した相乗りの仕組を交通政策として他地域に広めていきたいと考えている。

○ (会長)

コミュニティ交通の取組について、

・ 鳶尾・まつかげ台・みはる野地域については、令和6年度以降も継続して運行するために、今年度中に道路運送法4条の許可に向けた手続きを行う。

・毛利台地域については、実証実験の結果からコミュニティが形成されたタクシーチケットの活用方法を全市的に広める活動をする。

・アメニティヒル本厚木（飯山地区）については、近隣のスーパーマーケット開店後の日常の移動に関するアンケートを実施する。

以上の内容で承認してよろしいか。

（委員）

異議なし

(2) 森の里ぐるっとへの支援について…【承認】

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

森の里地域では、市民団体 厚木ぐるっとが平成 23 年度に市民協働提案事業を活用したコミュニティ交通をスタートし、自主財源で地域内の輸送を実施しているが、スタッフの高齢化等により財源確保が困難になったことから、自治会から市に対し、「森の里ぐるっと」の運行に係る経費の支援について要望が出された。

【主な意見】

○（委員）

今後、高齢者タクシー助成が拡大するが、市民団体の巡回バスでなく、交通事業者が運行するドアツードアのタクシーを利用した方がきめ細やかな対応ができるのではないか。

また、「森の里ぐるっと」は以前、深夜に駅と地域の送迎を実施し、地域公共交通会議で議題となった経過もある。福祉的な要素であるが、市の財政負担が多くなる懸念もある。

（事務局）

福祉部とも協議している。森の里地域のコミュニティは歴史があり、市民協働活動が盛んである。市としては地域の活動を支援していく面もあるため、地域公共交通会議で走行ルートを決めながら補助をしたいと考えている。

（委員）

財政負担ができるのであれば問題ない。ただし、森の里地域についても、荻野地域と同様に公共交通とのバランスを考慮し、地域内運行に留めていただきたい。

（事務局）

地域公共交通会議で諮ったルートを基に運行するよう、実施主体には話している。

○（委員）

公共交通の住み分けを考えていかなければならない。交通事業者、地域の輸送の双方が衰退すると意味がない。

交通事業者でできない部分、ラストワンマイルに関して地域の中で運行するのはありがたい部分もあるが、地域内だけでなく駅アクセスすることは交通事業者と地域の輸送の関係が共存ではなく競合となり、公共交通のバランスが崩れるので、地域公共交通会議や厚木市がリードしてほしい。

○（委員）

森の里は公共交通不便地域でないが、市が支援をすることは許されるのか。

（事務局）

「森の里ぐるっと」は市民協働提案事業に採択され、長年に渡り地域でコミュニティ交通の運行を実施し、住民から頼りにされていることから、本市では支援をしたいと考えている。

（委員）

他の地域も声を上げたらコミュニティ交通ができる可能性があるか。

（事務局）

個々の状況に応じて検討していく。

（委員）

他の地域もやってほしいと手を挙げ、収集がつかなくなると思う。

（事務局）

希望があれば、公共交通の在り方や市のまちづくり全体の考え方を説明していく。また、キーパーソンとなる市民の存在が重要であり、地域が主体でないとコミュニティ交通は持続しないと全国的に言われている。条件に合致する地域がある場合は検討したいと思う。まずはアンケート調査を経て、地域公共交通会議に諮りながら考えていくことになると思う。

○（委員）

今までの議論から、平等性がなくなっていいのか、また、当該地域のみに市が支援をするのはいかがなものかと思う。

（事務局）

交通に関しては地域特性や移動手段の形態等から、皆に公平なサービスを提供することが非常に難しい。

（委員）

よく検討してほしい。

○（会長）

これまでは自主財源で運行をしていたが、今回は支援の要望があった。今後、これまでのように草刈等の自主財源を確保し運行していく可能性もある。

「森の里ぐるっと」への支援は「森の里地域外には出ない」等の付帯条件付きの承認を検討できればよい。

○（会長）

支援について、「森の里地域内のみの走行」を付帯条件とすることで、承認してよろしいか。

（委員）

異議なし

(3) 地域公共交通確保維持改善事業について…【承認】

≪資料に基づき事務局が説明≫

【内容】

バリアフリー車両の導入に当たり国からの支援を受けるために、地域公共交通会議で協議し、「生活交通改善事業計画」を策定して国に提出する必要がある。

今年度はバス事業者が市内に立地する営業所で導入予定のノンステップバス4台についての導入計画がある。

【主な意見】

○（委員）

7月1日にバス運賃改定をさせていただき、公共交通の足を守るため、乗務員不足に対応するための待遇改善や末永く公共交通を維持するための車両の代替え等の設備投資していくことが重要であると考えており、安全性や利便性向上のためにノンステップバスを計画的に取得していきたい。

○（会長）

地域公共交通会議で協議し、策定した生活交通改善事業計画は国に申請するのか。

（事務局）

当会議からバス事業者に見解が出たことをお伝えし、バス事業者から国に申請をする。

○（会長）

本会議で協議した結果、安全性、利便性向上のためにノンステップ

バスを取得するということで、生活交通改善事業計画を承認してよろしいか。

(委員)

意義なし

4 その他

○ (会長)

全体を通して、委員の皆様からご意見等あるか。

○ (委員)

「地域公共交通の取組一覧表」下部に記載のあるアウトカム指標だが、バス利用者数が指標となっているが新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて平成30年度の現状値と比較して減少している。

現在は、皆様の御協力を得て利用者数は回復傾向にあるが、行動様式の変化に伴い、乗合バス事業は過去の1割から2割減のままであり、コロナ前の利用者数までの回復は難しい状況。今後、状況を見て目標値も修正する必要があるかもしれない。

(事務局)

コロナ前には戻らないと事務局でも予想しているので、今後見直しをしていきたい。

○ (委員)

バス停上屋の設置について、道路占用許可は厚木土木事務所で行うが協議状況は。また設置及び運用開始はいつか。

(事務局)

厚木土木事務所に相談させていただいている。設置及び運用開始の時期は未定だが、今年度中の設置を計画している。

○ (委員)

コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画にはSDGsの文言を記載するのか。

(事務局)

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画では目標年次のページに記載している。この計画は、都市の持続可能性の維持及び向上を目指すものであり、本市の進めているまちづくりはSDGsと合致するものである。

○ (事務局)

「ココモ」の継続運行のための4条許可に係る申請を提出するため

には、地域公共交通会議の承認が必要。申請書類の準備が整い次第、委員の皆様は書面会議で御審議頂く予定。

5 閉 会
事務局