

平成 30 年度 第 1 回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	平成 30 年 7 月 18 日（水）午後 3 時 15 分から午後 4 時 15 分まで
開催場所	厚木市役所第二庁舎 4 階 教育委員会会議室
出席委員数	13 人（全 16 人中）
傍聴者数	0 人
会議の経過	<p>1 開会 事務局</p> <p>2 あいさつ 会長</p> <p>3 議題</p> <p>（1）バス利用環境改善事業に伴う平成 30 年度バス停上屋設置について</p> <p> 《資料に基づき事務局が説明》</p> <p> 【内容】</p> <p> バス停上屋等設置事業の継続整備として、「湘北短期大学前バス停」、「厚木高校前バス停」、に上屋及びベンチを設置する事業報告を行い、確認がされた。</p> <p> 【主な意見】</p> <p> ・資料 3 ページ表の作成年月日がない。いつの時点のものか。 ⇒資料作成時点のものである。（平成 30 年 7 月現在）</p> <p>（2）コミュニティ交通実証実験について</p> <p> 《資料に基づき事務局が説明》</p> <p> 【内容】</p> <p> 厚木市では、地域公共交通総合連携計画で、駅やバス停へアクセスしやすくするためのコミュニティ交通の運行支援を戦略プランに位置付けている。厚木市は駅やバス停への徒歩圏カバー率が 84%であり、県内平均 77%と比べると非常に高い値で、鉄道やバスが利用しやすい都市となっている。</p> <p> これまで厚木市はバス停の上屋設置やノンステップバスの導入補助、サイクルアンドバスライド駐輪場の整備など、バスを利用しやすい環境整備に務めてきた。</p> <p> 一方で、徒歩圏カバー率 84%を外れたバス停まで遠い地域もあるので、バス停へのアクセシビリティ向上として、前述のコミュニティ交通運行支援を位置付けている。</p> <p> コミュニティ交通実証実験を実施する経緯としては、高齢化等による</p>

歩行困難者の移動手段の確保や、人口減少、空き家の増加など都市構造の変化による路線維持困難等を踏まえた、地域包括ケア社会と集約型都市構造に対応した、将来に向けた厚木市らしい利便性の高い移動システムを検証する必要があると考え、実証実験を実施することに至った。

【主な意見】

・コミュニティ交通は何年も前から各地域で実験、実施をしているが、半年、一年でほとんどお手上げになっている。成功しているところは、路線バスがない、道が狭い、山坂が多いなどの生活に困難な地域で実施をしている。厚木市は300m、500m程でバス停があり、広域道路にも面している。将来的には分からないがコミュニティ交通はまだ早いと思う。

昨年厚木市で85歳以上の方にタクシーの運賃補助を実施し、多くの方が利用している。こうしたサービスを主力とした方がよい。

⇒5年先10年先、後期高齢者が増加する事実もあるので、将来を見越してコンパクトな移動手段を模索したい。

公共交通カバー率の高い厚木市でも実現できるようなシステムについて、コスト面も含めて検証する。

・実証実験の候補地の中で、今回の鳶尾・みはる野・まつかげ台エリアとなった理由を、後期高齢者の数等もう少し丁寧な説明が欲しい。

⇒後期高齢者人口は、鳶尾・みはる野・まつかげ台エリアは約1,500人、毛利台エリアについては764人、下依知エリアについては202人である。後期高齢者の率は毛利台エリア20%、下依知エリア6.3%となっている。

後期高齢者の総人口が鳶尾・みはる野・まつかげ台エリアが1,500人と一番多いこと、コミュニティ交通は地域が守り育てるという考え方からも、地域の取り組みが積極的であるこの地域が選定の理由である。

・輸送の安全面について、安全安心が一番の基本だと思うので、運送事業車両で実験をお願いしたい。また、アンケート調査の対象者は誰か。

⇒車両については、道路運送法の許可を得た車両を考えている。

アンケートについては、利用した方や利用しなかった方の理由も検証したい。

(会長)

・バス、あるいはタクシーが現在地域の中で担っている役割を確認す

る必要がある。全体の交通の中でバス、タクシーが担っている部分で欠けているところ、今回この400、500mの移動の交通が有料で成り立つのか検証するという内容を準備段階から考える必要がある。

今回の実験を通して、何を検証し、その結果をどのように繋げていくのか、もう少し分かりやすいと良い。

バス停までの数百メートルをサポートすることが地域にとってどの程度プラスになるのか、そしていくら払えるのか。地域で自立していくためには費用面も考え、成り立つのか確かめて本格実施をしなければならない。

今回の実証実験は他の地域のコミュニティ交通とは種類が違い、参考事例がない。いろいろな地域で実施している種のものとはかなり違う。厚木市は基本的に本厚木駅に向かうバス路線がしっかりしている。路線のない隙間の地域に本厚木駅直行便を出すという内容ではない。更にタクシーが担っている部分とは競合をしないということも、実施予定地区の状況と具体的なやり方を示した資料にする必要がある。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

平成30年度の地域公共交通確保維持改善事業（福祉タクシー導入及びノンステップバス導入）の実施状況について経過の報告をし、確認がされた。

・意見なし

4 その他

(事務局)

厚木市地域公共交通連携計画は計画年度が平成32年度までとなっている。この計画は地域公共交通活性化再生法に基づいて策定されるもので、この法律が改正され、コンパクトプラスネットワークの考え方を取り入れて、地域公共交通網形成計画という名前で策定できる規定に変わった。厚木市としても平成33年度からはこの地域公共交通網形成計画を策定し取り組んでいきたい。

また、まちづくりの基本となる都市マスタープランも平成32年度までとなっている。更に公共交通だけでなく、道路ネットワーク等も含めた交通マスタープランも平成33年度からスタートしていこうと考えている。

これらの計画について、この会議で皆さんの意見を聞きながら進めていきたい。時期をみて今後提案をしていく。

(会長)

国がこれから先の都市の在り方で、コンパクトプラスネットワークという言い方をしているが、いろいろな機能を集約する意味で、都市計画では立地適正化計画、それを受ける公共交通では地域公共交通網形成計画、これが両輪になると国は言っている。しかしながら、多くの自治体でこの二つの計画が連携をしていない。厚木市はどちらも事務局が同じであり、全国的に凄いことで、将来の都市の在り方を一緒に考えていくことはチャンスだと思う。

いろいろな計画が乱立してそのまま本棚にというケースはよくあることだが、是非、国の中で模範となるような形で進めていただきたい。

5 閉 会
事務局