

令和2年度 第1回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和2年8月5日（水）午後1時30分から午後3時30分まで
開催場所	厚木市役所第二庁舎15階 農業委員会会議室
出席委員数	16人（全16人中）
傍聴者数	4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）厚木市交通マスタープラン（素案）について ≪資料に基づき事務局が説明≫</p> <p>【内容】</p> <p>昨年まで「厚木市の交通の現況」及び「交通に関する課題」について整理をし、道路交通、公共交通、中心市街地に関する3本柱の方針を確認した。その内容を踏まえて、3本柱それぞれの具体的施策を含めた、交通マスタープラン素案について議論した。</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の輸送人員のグラフについて、リーマンショック以降回復傾向とあるが、今回の新型コロナウイルスは、リーマンショック以上の減少が予想される。この点については、在宅勤務が増加しているなど、ある程度予測ができるので、計画書の中に新型コロナウイルスの影響について記載しておいた方が良い。 <p>モビリティマネジメントの対象が小学校児童や企業通勤者となっているが、運転免許返納者や運転免許の返納を考えている高齢者の方が大切な対象者となると思う。</p> <p>⇒新型コロナウイルスの関係は、現在起こっていることであり、その結果がデータとして数字に表れてくるのは少し先になる。将来の見通しについてのコメントも、平成30年パーソントリップ調査を基に考察しているので、新型コロナウイルスの影響は反映されていない。この交通マスタープランは20年の計画としているが、社会経済状況等の変化に対応するため必要に応じて見直しをしていきたいと考えている。そのタイミングで新型コロナウイルスの影響も考慮したものに修正していきたい。</p> <p>モビリティマネジメントについては、運転免許返納者も対象に考えている。</p>

(会長)

新型コロナウイルスの影響は、現時点でデータ上で示すのは難しいと思うが、現在の状況に対する認識を記載し、データが公表されたら分析をし、すぐやるべき対応と時間を要する対応を整理し、それらに取り組む姿勢を文章で意思表示するとよい。

モビリティマネジメントについては、もう一歩踏み込んで、まだ運転免許の返納を考えていない方が先ず対象だと思う。本来的なモビリティマネジメントは、車に対する物の見方や態度まで考えてもらうことが基本である。車がないと生活できないという思考に対して、できないことはないという気づきを与えること。

この交通マスタープランでは「運転免許返納を視野とされている方を含めた、高齢者の方々」というような書き方が良い。

・連節バスの新規導入による輸送力の増強に平塚方面とあるが、これはツインシティの構想を視野に入れたものだと思うが、ツインシティについては、まだ需要の予測ができておらず、大量輸送が可能な連節バスが必要なのか検証ができていない状況である。今の時点では表現を改めてほしい。

⇒公共交通の具体的施策については、交通事業者と調整しながら整理していきたいと思う。

(2) (仮称)コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画（地域公共交通網形成計画）について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

地域公共交通網形成計画とは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する計画。現在はこの法律に基づく「厚木市地域公共交通総合連携計画」があるが、計画期間が令和2年度までとなっており、令和3年度からは新たな計画となるが、平成26年の法律改正に伴い計画名が変わったため、地域公共交通網形成計画を策定することになる。

厚木市では、国が推進しているコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造に向けて、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を一体的に捉え、(仮称)コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画を策定する。具体的な内容は次回の会議で提示。

・意見なし

(会長)

コンパクト・プラス・ネットワークは国土交通省が推進している都市の在り方で、コンパクトな拠点とその拠点を結ぶ公共交通により、過度に自動車を使わなくても生活ができるというもの。厚木市は元々中心市街がしっかり形成されていて、そこから放射状にバス路線がしっかりしており、既にコンパクトな街である。計画の名称については、厚木市らしい言葉を考えてはどうか。

全国では、同じように立地適正化計画と地域公共交通網形成計画が策定されている自治体があるが、それぞれの計画がバラバラに策定されている自治体がある。厚木市はこの2つの計画がバラバラにならないように一緒に考えている点は良い。

(3) コミュニティ交通の取組について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

コミュニティ交通の方向性として、平成30年度及び令和元年度の実証実験の結果を踏まえ、今後のまちづくりの方向性でもある、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の実現のため、放射方向の軸となるバス路線を強化することと、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移動手段を確保することを目指していく。

令和2年度は、荻野地区で引き続きコミュニティ交通の運行を行い、その他の地区についても検討を進める。

【主な意見】

・厚木市は路線バス網が密に配置してあるので、まずは路線バスを利用してほしい。他の自治体にあるコミュニティ交通は、山間部等でバス停がない、道が狭く路線バスが通行困難な地域であるため、厚木市とは状況が違う。現在、実証実験を実施した地域の方からは、駅や市役所、市立病院までルートを作ってほしいとの意見があるが、これらの行き先まで実施してしまうと、タクシーや路線バスの営業の根幹に関わる問題である。

また、コミュニティ交通実証実験の結果について、有料の実施で一回の利用が1.6人とあるが、ジャンボタクシーを使用してこの人数では、営業が成り立たない。この不足分を市が負担すると、市の費用負担が大変になる。今後、鳶尾、まつかげ台、みはる野地区で本格実施をした場合、他の地域からも実施要望の声が出てくると、市の費用負担が更に大変になるので、一旦見直してはどうか。

見直す場合、高齢者の方には不便を掛けてしまうので、現在市で実

施している高齢者タクシー利用券の対象年齢を10歳下げて75歳以上にしてはどうか。ドアツードアに必要な時に使えるので、コミュニティ交通より市民のためになり、市の費用負担も軽くなる。

⇒厚木市は路線バスが充実している。そのため、駅へ向かうのではなく路線バスを補完するコミュニティ交通を実施することにより、取りこぼしのない公共交通ネットワークを作っていく。

路線バスを補完する方法は、ルートとダイヤを決める定時定路線や予約により運行するデマンド方式の乗合型と、高齢者タクシー利用券のように直接助成するやり方がある。市としては、高齢者タクシー利用券の拡充も踏まえて、これらのサービスをコミュニティ交通の施策展開として、それぞれの地域特性を捉えながら実施していると考えている。

費用負担の関係については、既にコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造である厚木市を維持していくために、路線バスの利便性を更に向上させ、路線バスの利用に不便を感じる地域については、コミュニティ交通の導入を拡充していく。そのための財政負担は当然必要になるが、無駄のないよう目標を明確に定めていきたい。

また、車両の運行には安全性や継続性を考慮すると、公共交通事業者で担っていただきたいと考えている。

(会長)

費用対効果を考えると、実験の結果である一便あたり1.6人は少ない。費用の面では心配である。使った予算に対して、不便な方にどれだけ支援できたかという結果は必要だと思う。その上で、施策展開の方法については少し検討が必要に感じる。メニューの判断や重複するサービスについて、どのように考えるか簡単ではない。

福祉の分野で福祉有償運送等の様々なサービスがあるが、そのサービスも踏まえて、誰を対象とし、サービスにどの程度費用が掛かるのか、厚木市の地形的な特徴も考慮しながら整理してほしい。データに基づいた、課題解決のための議論をし、検証する意義を説明することが必要である。

・交通政策に関しては都市計画の分野だけでなく、高齢者の移動手段については福祉政策であると思うが、福祉部署との連携が重要である。福祉では様々な高齢者支援策があるが、今後ニーズが高まるのは移動の確保だと思う。既存の福祉サービスと移動手段の確保で福祉の費用は膨らんでいくが、移動手段の確保については、福祉、都市計画だけでなく、市として重要であると捉えている。

どの施策が最善か研究中ではあるが、次期総合計画においても、コンパクト・プラス・ネットワークの推進は一つのテーマでもあるので、

福祉政策と一緒に考えていく。

(4) 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】

令和元年度の地域公共交通確保維持改善事業(ノンステップバス導入)の評価及び令和2年度厚木市ユニバーサルデザインタクシー(福祉タクシー)導入事業計画について報告をし、確認がされた。

・意見なし

(会長)

厚木市に限った話ではないが、ノンステップバスや福祉タクシー車両が増え、利便性が向上したところになるが、実際これらを利用する方の外出は増えたのか、高齢者が出掛けやすくなったのかという視点の検証ができていない。

理想としては、このような車両が増え、車椅子の方など、出掛ける事が少し不自由な方の外出機会が増えることや、出掛ける事に満足感を得られ、公共交通が良くなった実感が調査結果に基づき得られること。手間がかかる調査だが、福祉政策で何か調査をする際に、障がいのある方々や高齢の方々の移動が、どのように変化しているのかデータで調査し、数値として結果があると説得力がある。

4 その他

・特になし

5 閉会

事務局