

## 令和2年度 第2回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和2年10月30日（金）午前10時から午前11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	14人（全16人中）
傍聴者数	4人
会議の経過	<p><b>1 開会</b> 事務局</p> <p><b>2 あいさつ</b> 会長</p> <p><b>3 議題</b>  <b>（1）厚木市交通マスタープラン（素案）について</b>          ≪資料に基づき事務局が説明≫  <b>【内容】</b>          令和2年度第1回会議から庁内会議や外部組織の会議体である都市マスタープラン改定等検討部会での指摘を受け、内容の修正、図の差し替え及びグラフの時点修正を行ってきた。計画の柱や具体的な取組の内容については特に大きな変更はなく、道路交通、公共交通、中心市街地に関する3本柱で整理している。</p> <p><b>【主な意見】</b>          ○新型コロナウイルスの影響で、路線バスの利用者は数十パーセント減少している。この状況下で、バスは三密であるなどいろいろな問い合わせを頂く。バス車両は換気装置を設置し、車内換気を徹底している。数百メートルごとにバス停があり、お客様が乗降することで換気も同時に行えるため、換気はしっかりできている。このような取組を利用者にPRしているが、なかなか浸透していかない。          利用促進の取組などで、行政からも路線バスの安全性の周知を施策に加えていただきたい。          ⇒バスの安全性についても利用促進策の中に含めていきたい。          （会長）          バス車内が混雑していて不安だという声は全国的にいられているが、頻りにドアが開き、窓も開いていることで換気に関してはかなり高いレベルで行われており、実際路線バスでクラスターが発生したという事例はない。しかしながら、利用者にとってウイルスに対する不安はあるので、バス車内の混雑状況をリアルタイムで確認できる環境に向けて、「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン」を国土交通省が策</p>

定している。また、日本モビリティ・マネジメント会議において標準フォーマットのメッセージを作成しているので参考にしてもよい。利用促進というと様々な意味合いが含まれてくるので、まずはバス利用者に路線バスは安全であることの周知と、混雑状況がリアルタイムで分かる情報があるとよい。公共交通は乗って維持ができるので、事業者と地域で守っていくことを踏まえて、利用していただくために行政ができる部分を整理してほしい。

○中心市街地における施策の展開イメージ図で、新たな交通ターミナルとあるが、どのようなイメージなのか。

⇒本厚木駅周辺の送迎関係の駐車場の現状として、大型バスの発着場が北側の保健センター跡地に暫定整備として一か所しかなく、本厚木駅利用者の一般送迎場は南口に一か所しかないため、送迎場不足の解消が必要であること。また、歩いて楽しいまちを目指すに当たり、中心市街地内の車両の進入を抑制するために、歩行者が回遊するエリアの外縁に車両を誘導する目的で、本厚木駅西側の図で落としたエリアに交通ターミナルを設置したいと考えている。

西側に交通ターミナルができると西側エリアの活性化にも繋がる。

(会長)

厚木市は、市とバス事業者の尽力で、バス停の環境を良くしていく取組を重視して続けていて、とても成果が出ている。一方でバス停までの道や、ノンステップバスが増えてきている中で、中ドアから出るスロープをしっかりと受け付けることができるバス停が、全てのバス停で整備できていない。その考えからすると、公共交通の具体的な取組の、「バス停におけるバス待ち環境の整備」と「バリアフリー環境の整備」は繋がるものである。厚木市交通マスタープランでは、この点と一緒に計画されているのでよいと思うが、この2つの取組が繋がっているような書き方にしてほしい。

また、「スマートフォンアプリの活用」はなぜ必要なのか。技術の進展によって移動のハードルが下がる事が大事である。現状で国内の事例をみると、スマートフォンを使わないとオンデマンドバスの予約ができなくて、高齢の方にとっては、むしろ移動のハードルが上がっている。出掛ける手助けとしての電子機器の活用はよいと思うが、今のスマートフォンやアプリにこだわる必要はない。

(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】

(仮称)コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画は、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を一体化した計画で、本会議では公共交通に関する地域公共交通網形成計画の素案の内容を協議した。

本計画は、交通マスタープランの公共交通に関する部分を具体化した計画で、郊外から駅、駅から郊外の双方向のバス路線をいかし、利便性を維持向上することを基本的な方針とし、実施対象エリア、実施主体、実施スケジュールや施策の目標値等を定めている。

【主な意見】

○(会長)

資料の「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画区域・路線図」の中に公共交通利便性強化路線とあり、途切れ途切れの場所があるが、これを強化路線と定義しているのか。

また、居住誘導区域とは無関係になっている強化路線もある。立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を連動させる発想からすると、やはり交通のサービスがよい地域に居住を誘導する、あるいは別の目的で居住を誘導する地域は交通のサービスも整備することが大事である。

⇒公共交通利便性強化路線の条件を、路線バスが一日当たり30本以上のバス停に設定している。そのバス停間を結んだ結果、途切れた所が存在してしまっただけなので整理していきたい。

立地適正化計画において、市街化区域を基本として居住誘導区域を設定するのがコンパクト・プラス・ネットワークの考え方であるが、本市は市街化調整区域にも多くの方が居住している。その方々の生活を守っていくためにもバス路線を維持強化していく必要がある。厚木市全体としてコンパクト・プラス・ネットワークを強化していきたいと考えているので、居住誘導区域外にも強化路線を設定している。

○施策2-①「バス停におけるバス待ち環境の向上」について、バス停の改善整備をして、その状態を維持管理することも大切だと思う。事業者をはじめ民間企業から広告収入を得ることや、地域住民の協力で清掃していただくなど、快適なバス待ち環境を維持管理していく手段を講じてほしい。

⇒広告収入でバス停を設置し、維持管理している事例は県内にも存在している。上屋については、バス事業者が設置しているバス停や、道路管理者及び民間が設置しているバス停など、道路法が改正され

設置しやすくなっている。様々な実施主体による設置及び維持管理の考え方も記載していきたい。

○施策1-③「連節バスの導入の実施スケジュール」の線表で、愛甲石田駅から森の里方面の短期に点線が入っていないのは、交差点改良や道路整備など、何かの結果を受けての実施計画ということか。

また、アウトカム指標①について、一日当たりのバス利用者数が現状維持の数字となっているが、厚木市の将来人口推計で現在の人口と比較したときに、どの程度人口が変わるのか。

⇒愛甲石田駅からの連節バスの導入について、現在の愛甲石田駅前広場には連節バスの進入ができないため、駅前広場の再整備計画と併せて考えていく必要があるので、中期から始める表記にしている。

将来人口については、全国的にも本市においても夜間人口は減ってきている。しかし、本市は昼夜間人口比率が非常に高く、この数字を上げていくことを考慮し、現状維持の数字にしている。

○アウトカム指標①について、一日当たりのバス利用者数が現状維持の数字について、事務局の説明の中で昼間人口を増やしていきたいとのことだが、今の状況としてかなりテレワークが進んできており、テレワーク率がどこで固定されるのか定まらない。この点も踏まえて定義づけをしていただきたい。

⇒新型コロナウイルスの関係は将来交通の見通しで触れているが、将来的にテレワークの定着率がどの程度になるかまだ定まっていない状況である。公共交通の利用率が新型コロナウイルス感染対策前に戻ることはないと言われていたが、この状況が落ち着き、新しい生活様式が定着した段階で、一度数字を捉え、その上でアウトカム指標も見直す必要はある。

しかしながら、コンパクト・プラス・ネットワークの推進には、高齢化が進展する中で、生活利便性の維持向上や環境負荷の軽減を考えると、方向性としてはこの方針で進めていきたい。

(会長)

新型コロナウイルス感染対策に伴う勤務形態については、以前のように戻るという意見や、大手企業の中には通勤定期を廃止するなど、様々な見方があり、日本の朝のラッシュがなくなる可能性は十分にある。現状のサービスレベルを維持するためには、ある程度の利用者数が必要で、その数をどこで補うか議論されているが、日中の需要をもう少し掘り起こすことができると思っている。ちょっとした外出で、電車やバスを利用してもらおう。在宅勤務であっても、

昼食を外に食べに行く。通勤通学が公共交通利用の大半であった部分を短距離移動でも公共交通を使ってもら。生活様式が変わる中で、公共交通の役割も変わっていく議論は必要である。

○交通マスタープランの話になるかもしれないが、人口減少や少子高齢化が加速し、長寿命化が進むと公共交通の役割は引き続き必要である。一方で公共交通を維持することに課題があると思っている。特に生産年齢人口が減っていく中では、当然乗務員も減っていくと思われる。20年後を見据えた計画であれば一つの課題として捉える必要がある。

また、社会実験で自動運転が取り組まれているが、自動車と共存する中で自動運転化するとなると、今後の道路整備と併せて、課題として捉えた方がよいと思っている。

⇒現在の交通マスタープラン素案の中では、人口減少、少子高齢化は現状で整理しているが、事業者側の担い手については課題設定していないので、確認していきたい。

自動運転については、様々なところで実験が行われているが、「スマートフォンアプリの活用」の取組の中で、先進技術の活用も積極的に導入していきたいと考えている。

(会長)

乗務員の仕事の仕方はトータルで変わってくるという見方がある。

バスだけを自動で走らせるような、道路全体の運用の変更は無理があり、特定の路線での変更に対して議論をしていくと今後変わってくると思う。車両のセンサーが進化していく中で、今の道路の使い方を対応させようとするから苦勞する。交通マスタープランにおいては、先進技術と自動運転に関する動向をしっかりと捉えておくことでよい。

○妻田薬師のバス停を利用しているが、バスを待っている間に数台の回送車両が通る時がある。回送ルートバス路線以外に変えることはできないのか。

⇒回送に関しては、必ずしも本厚木駅に向かっているわけではなく、他のターミナルへ向かっている回送バスもある。厚木営業所から国道246号に向かうには、妻田薬師バス停前の幹線道路がアクセスしやすいので、その路線を通過している。乗務員確保が困難な中で、より効率的に運行するために、需要発生地に回送させるなど、いろいろ試行錯誤をしているので、必ず本厚木駅に行くわけではない事を理解していただきたい。

(会長)

先ほど議論に上がった指標について、立地適正化計画の目標年次が20年だから、交通の施策の計画期間も20年であると説明があったように思われたが、その間に目標がないというのは違和感がある。都市計画の分野なので、そもそも長い展望で計画をしていくが、その展望に向けて、5年、10年後にまちがどうなっていて、そこから5年、10年後はどのような計画にするのかという議論は必要ははず。例えば、立地適正化計画で居住誘導区域の10年後の変化によって、地域公共交通もそれに向けた施策が連動していくべきであり、都市の変化と合わせた考え方からすると、立地適正化計画が20年だから、交通施策も20年という議論は止めた方がよい。

### (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】

平成30年度及び令和元年度に荻野地区でコミュニティ交通の実証実験を行ったが、その結果を踏まえ運行内容を見直し、同地区において令和3年の早い時期からコミュニティ交通の運行を3年間継続して実施することを計画している。

※実施計画案については審議案件

#### 【主な意見】

○乗り継ぎの時に追加運賃がかからないとのことだが、申し出によって乗継券などが発行されるのか。

⇒乗客の申し出により、運転手や運行助手が確認をする。乗継券の発行は考えていない。

○実証実験において、自由乗降区間で乗降された方の件数はどの程度なのか。また、自由乗降ができる区間とできない区間とは、現地で分かるのか。

⇒自由乗降区間で乗降された方は、運行助手の聞き取りによって相当数あったと聞いているが、具体的に人数の確認はできていない。

自由乗降区間については、図面上では色分けをしている。設定としては幹線道路や交通量の多い場所以外で、住宅地内の交通量が比較的少ない場所を自由乗降区間としている。

昨年度の実証実験でトラブルはなかった。バス停にも運行ダイヤ表と自由乗降区間が分かるようなルート地図を表示していく。

(会長)

	<p>データはできる限り集計する方がよい。他市の事例で、データをしっかり集計した結果、路線の見直しができるという報告もある。客観的なデータやヒアリングなどで聴取することはとても重要で、その結果を受けて関係者で議論し、コミュニティ交通は見直しながら柔軟に育てていくことが大事である。</p> <p>※実施計画案について承認</p> <p>4 その他 特になし</p> <p>5 閉会 事務局</p>
--	--