

令和4年度 第1回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和4年7月15日（金）午後2時から午後3時30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	12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 (1) アメニティヒル本厚木（飯山地区）へのコミュニティ交通導入について ≪資料に基づき事務局が説明≫ 【内容】 公共交通不便地域に該当するアメニティヒル本厚木は、建設から29年が経過し、地形的に高低差のある場所にあるマンションで住民の高齢化も進展している。かねてから本マンションではマンション住民が主体となって、自家用車や既存のタクシーを利用した相乗りについて市に積極的に相談をしている経過がある。 このマンション周辺地域に、令和4年度末にスーパーマーケットが完成する予定であるため、スーパーマーケット建設前後の住民の移動の変化をアンケートにより、検証及び比較することでコミュニティ交通の導入可否を検討する。 【主な意見】 ○（委員）厚木市のコミュニティ交通は、鳶尾、まつかげ台・みはる野地域の定時定路線、毛利台のタクシーを活用したチケット制とそれぞれの地域で実施している。 厚木市は他の地域と比べて、バス事業者のきめ細かい路線網により大変充実している。 また、福祉部からは85歳以上の方及び障がい者タクシーチケットの配布を行っている。 各地域で個別にコミュニティ交通を導入するよりも、85歳以上のタクシーチケットの対象年齢を10歳引き下げ、75歳以上の方にタクシー助成をした方がよいのではないか。</p>

⇒（事務局）今後は福祉部の方とも連携し、全市的な取り組みに移行した方が効率的だという考えとなったら検討したい。頂いた御意見を十分配慮しながら、当課だけでなく、全庁的に勉強して検討していきたいと思う。

○（委員）アンケートの設問数や内容について、再検討願いたい。

⇒（事務局）頂いた御意見を十分配慮しながら進めていく。

⇒（会長）このアンケート内容は完成版ではないので、アンケートの中身を含めて気になることがあれば言ってほしい。

○（委員）アメニティヒル本厚木は、公共交通不便地域となっているが、その近隣にお住いの方も同じく公共交通不便地域になっているのではないか。近隣の方もコミュニティ交通を希望している可能性があるから、アンケートの対象を広げてはどうか。

⇒（事務局）主体となって取組んでいる方が近隣に説明した結果、今回はアメニティヒル本厚木でのみ実施することとなった。

(2) 毛利台地域でのコミュニティ交通導入検討について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

令和3年2月に既存のタクシーを活用したデマンド型に近いコミュニティ交通の実証実験を実施した。

事前アンケートの結果から、買物に利用すると想定していたが、通院での利用が多かった。

利用者の感想は、実証実験に参加したモニターへのアンケート結果から、「チケットで割り引かれてもタクシーは高い」と考えている方が多かった。

相乗りについては、自発的に参加者に相乗りを促すことは難しく、夫婦での利用が多かったが、声かけによって新規の相乗りが1件あった。

実験期間は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に係るまん延防止等重点措置の実施中であったことや1か月と短い期間だったこともあり、モニターが非常に少なかった。

令和4年度については、モニター数及び利用回数確保のため、半年程度の実証実験を実施したい。

令和3年度との変更箇所

- ・ 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
- ・ 相乗りシステムの構築

【主な意見】

○（委員）乗合いポイントの設定について、詳細を教えてください。

⇒（事務局）既存のタクシーを活用したコミュニティ交通を実施したが、昨年度の実験では、どう乗合いを促していくのかが難しい問題であると認識した。

毛利台にお住まいの方は3か所のスーパーに行くことが多いことがアンケート結果から分かったので、始めは市が音頭を取って3つのスーパー行きのタクシーの手配をし、モニターからの予約を受けて運行する。相乗りになれることで、今後は住民同士が誘い合って相乗りするシステムの構築をしたいと考えている。

○（委員）資料2-1を見ると、相乗りやタクシーに対する抵抗感が強く、時刻表に合わせる方が気が楽という意見もある。タクシーチケットはいいことだし、否定はしないが、ココモのような交通体系を望んでいる声もかなりあるように受け止められる。それならば、先ほど事務局が提案した乗合いシステムの構築ではなく、ココモのような定時定路線型で集合時間を決めれば乗合いが可能というのも一つの考えではないかと思う。

⇒（事務局）アンケートの結果から、住民の皆様の移動先がまちまちなっていること、また、地域特性に道が狭く、一方通行が多いことが挙げられることから、一筆書きのルート設定が難しいこともあり、既存のタクシーを活用したデマンド的な乗合い方式を進めている。当然地域特性に応じたコミュニティ交通を展開するために、今後も実証実験を重ねた中で検討していきたい。

(3) 鳶尾、まつかけ台・みはるの地域のコミュニティ交通ココモの状況等について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

令和3年度の利用状況について説明。鳶尾ルート及びまつかけ台・みはる野ルート合計の利用者数は、目標の10人/日以上（14.2人/日）を達成している。利用者数は増加していることから、継続して令和4年度も運行していく。

なお、新規利用者を増やすため、ココモの乗車体験の実施や運行ルート上の施設を見える化をすることで利用頻度を増やす。また、4便は帰りのバスがないため、路線バスを活用することで4便の利用者数を増やす。

【主な意見】

○（委員）お客様から運転手へ要望や苦情はないか。

⇒（事務局）全くない。事故もなく運行していただいている。

○（会長）ココモは非常に利用者が増えているが、まつかけ台の方もルートを変更したのか。

⇒（事務局）まつかけ台はルート変更せず、一部自由乗降区間を増やした。

○（会長）まつかけ台の自由乗降区間を増やした効果は。

⇒（事務局）運営協議会の方から、荻野公民館周辺を自由乗降区間にするとうり者が増えるのではないか、とのアドバイスを受け実施した。

⇒（会長）運営協議会の方と連携がうまくいっている。さらなる利用者増に向けて乗車体験もされているので、このまま進めていただきたい。運行の曜日については、固定か。

⇒（事務局）はい。

⇒（会長）女性の利用が多いですが、買物目的がメインか。

⇒（事務局）はい。

⇒（会長）皆さん、大きな荷物を持って乗車されるのか。

⇒（事務局）はい。荷物については、運行助手の方が、「荷物を代わりに運んでよろしいですか。」とお声がけをして車内に積み込んだり、お宅まで運んだりしている。

荻野地区で実施しているココモについては、地域外の方でも誰でも乗れるコミュニティ交通だが、登録者の属性をみると60歳以上の方が9割方である。平成30年は1.5か月、令和元年は4か月、現在は3年の実証実験を実施している。ココモに合わせた移動スタイルに変化するよう皆様の意識を変えるには、長く運行を続けて、地域の皆様にとって「あてになる乗り物」にならないと利用がふえないと考えている。今年度利用者数が増加しているのは、皆様にとって「あてになる乗り物」となっているのだと思う。また、地域の運営協議会の方の取組が非常に効果的である。コミュニティ交通の肝である、地域が主体となることが非常に進んでいる地域である。

⇒（会長）あとは4便を周知していき、活用していただけるようになるとよい。

(4) 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】

バス停へ上屋を設置することで、利用者のバス待ち環境を向上させ、公共交通の利用促進を図るため設置する。

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画では、30か所のバス停に上屋を整備する予定であり、令和3年度は蓮生寺バス停の上屋を設置した。令和4年度は緑ヶ丘入口バス停（市道緑ヶ丘幹線側）の上屋設置の準備を進めている。

【主な意見】

○（委員）写真を見ると、上屋が設置されている所に必ずしもベンチが設置されているわけではないが、ベンチを設置できない理由があるのか。

⇒（事務局）道路の占用基準があり、バスの上屋を設置するには道路の幅員を確保しないといけない有効幅員がある。柱が立った時点で、その柱から有効幅員を2メートル取らないといけないという基準がある。

蓮生寺バス停については、幅員が2.8メートルあるが、柱を立てると狭くなってしまうためベンチを設置しなかった。

今年度設置予定の緑ヶ丘バス停については、調整中であるが現状は幅員が確保できずに設置が厳しい。

⇒（事務局）コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画内で上屋の設置を予定している30か所について、歩道について幅員の問題や、そもそも歩道がない所もある。設置には道路管理者の許可が必要になるので、幅員が許されれば、上屋とベンチの両方を設置することが理想であるので、可能な場合はベンチも設置したいと考えている。

⇒（委員）バスを待つ方がいられるので、なるべく設置していただきたい。

⇒（会長）難しい部分もあるが、できる限り改善していけるとよい。

○（委員）上屋の設置がお客様の利用者増に直結しないが、バス待ち環境の向上ということで、少しでもお客様の利便性の向上のため、道路管理者や各自治体の協力を得ながら取り組んでいる。

ベンチ設置の要望が最近増えている。しかし、道路の幅員の中でどこに設置するのが課題となっている。今後も、少しでもお客様の利便性向上に繋がる取組を実施していく。

⇒（会長）ありがとうございます。全部で30か所ありますので、ぜひ進めていただきたい。

○（委員）バス待ち環境の改善が議題だが、利用者のニーズに適合しているか。平塚駅と本厚木駅を結ぶ路線の戸田、上戸田、下戸田等は道

路が狭い。雨の日は傘を差した利用者が並んでいる。上屋を設置する前に、コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画の125ページに掲載されているようなバスを待つ人が留まるスペースを作った方がよい。上屋の設置を否定しないが、近隣の方と用地交渉をして、退避できる場所を確保することが先決ではないか。

上屋やベンチの設置もいいが、バス待ち環境は利用者が待つスペース、特に歩道がない所にバス停が既に設置されているので、事務局で課題をリストアップして上屋及びベンチの設置と並行して進めていってはどうかという提言。

⇒（事務局）ありがとうございます。コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画に記載のとおり、上屋の整備も大切ですし、委員のおっしゃる通り、市道厚木戸田線は非常に危険な状態であることは認識しているので、道路部と連携して対応していきたい。

○（会長）地権者の同意も必要だ。

⇒（事務局）バス停の上屋設置については、隣接地権者の同意が義務化されている。有効幅員が確保され、上屋を設置するスペースがあっても隣接地権者の同意を得ることができずに設置を断念している箇所も多くあり、課題と認識している。

【会議全体を通しての意見】

○（委員）コミュニティ交通について、ココモの継続運行は2年目となった。その前も2年間短期の実証実験を実施し、ある程度地域に根付いてきたと認識している。運行モードはいくつかあるが、どの地域も住民の皆様の日頃の移動実態を把握した中で一番適切な方法を探っている状況であり、今回事務局の提示した案で今後継続的に運行していくわけではない。今後も市民の皆様や委員の皆様の御意見を賜りながら検討していきたいと考えている。

○（会長）公共交通の取組一覧表の議題は赤く囲まれているが、その他の施策は順調に進んでいるか。

⇒（事務局）はい。

4 その他
特になし

5 閉会
事務局