

令和3年度 第2回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和3年12月10日（金）午前10時から午前11時30分まで
開催場所	厚木市役所本庁舎 特別会議室
出席委員数	14人（全16人中）
傍聴者数	4人
会議の経過	<p>1 開会 事務局</p> <p>2 あいさつ 会長</p> <p>3 事務局からの提案 会議録の記載内容について ≪事務局が説明（資料なし）≫ 【内容】 厚木市では、令和3年5月に厚木市附属機関等の設置及び運営に関する要綱が改正され、会議録の発言者の氏名の記載の有無、及び会議録の内容を一語一句掲載するか否かを各会議で諮る事となった。 これまで、厚木市地域公共交通会議は委員の皆様から自由な御意見をいただくため、会議録に発言者の氏名は記載せずに委員・会長と記載し、内容については一語一句掲載せずに、概要版会議録を作成し公表しているが、今後の記載内容について御意見をいただきたい。 ⇒意見なし ⇒（事務局）これまでどおり、氏名を記載しない、発言内容の全文ではなく要約という形で今後も会議録については作成し、公表する。</p> <p>3 議題 (1)荻野地区でのコミュニティ交通「ココモ」の運行状況等について ≪資料に基づき事務局が説明≫ 【内容】 令和3年3月8日の運行開始から10月末まで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/日を達成している。 地域の要望を受け、鳶尾ルートについてはルートの一部及び時刻の変更を、まつかけ台・みはる野ルートについては自由乗降区間を追加する。 <u>※ルート及び時刻変更については審議案件</u></p>

【主な意見】

○（委員）改善の必要な事項があれば、どんどん意見をだしていただきたい。

⇒（会長）色々な方が声をあげることで、利用者の利便性の向上に繋がる。

○（委員）利用者は乗車の際にはカード登録をし、利用状況を集計しているとのことだが、カード登録はどのように行うのか。登録方法の煩雑さが利用者増を抑制しているのではないか。

⇒（事務局）初回乗車時に作成している。登録はココモ車内で行っており、簡単に手続きが可能である。

○（委員）利用状況について、今後も更なるデータの解析を実施し、地域特性を踏まえた分析を行うか。

⇒（事務局）今後も分析はしっかりとやっていく。

○（委員）利用回数が1回の方に乗車をしない理由を聞いてみたい。また、今回の変更は、利用者ニーズを吸い上げて実施するものか。

⇒（事務局）8月時点で利用回数が1回の方にヒアリングを行った。鳶尾地区は地区の中心にスーパーがあり、平坦な箇所が多いことから、徒歩で買物に行くためココモを利用していない方が多かった。また、路線バスが大変充実しているため、路線バスで地域外に出かける方もいた。変更については、利用者の声を基に作成した。

○（委員）身体障がい者の方が一人でココモに乗車するのは難しい時もあるが、乗車の際に手伝いをしてくれるのか。また、コロナ対策は。

⇒（事務局）運営協議会の方1名が運行助手として毎回乗車している。コロナ対策については、新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインに沿って運行をしており、安全であると考えている。

○（委員）3年間の継続運行の予定だが、許可は1年単位のため、更新の申請手続きは完了しているか。

⇒（事務局）本会議を経て提出する。ルート等の変更については別途申請する。

○（委員）アンケートの中で「最寄りのバス停まで」利用した人はたったの3名と非常に少ない数字が出ている。路線バスへの接続や、他市で実施している乗継割引等をバス事業者と厚木市が協議の上実施した場合は利用者が増える可能性がある。

⇒（事務局）ぜひよろしくお願ひしたい。

○（会長）今回の変更で現在使われている方に影響がないように願ひする。今後も検証を続けていくべきだ。

⇒（事務局）承知した。

○（委員）ココモの走行に関して、新型コロナウイルス感染拡大防止のため乗務員を限定している。また、接客についても十分気を付けているが、利用者からの御意見等はあるか。

⇒（事務局）特にない。2名の乗務員は鳶尾地区、まつかげ・みはる野地区の実験に当初から関わっていただいております、地域のことをよく理解しているため、事務局としては大変助かっている。

⇒（会長）また利用者アンケート等コミュニケーションをとって、御意見を聞きながらより使っていただけるよう取り組んでいく必要がある。

※ルート及び時刻変更について承認

（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】

9月に毛利台地域にお住まいの65歳以上を対象に、日常の移動に関するアンケートを実施した。アンケート結果を基にコミュニティ交通の手法について検討した結果、定時定路線型については、毛利台地域は幹線道路が団地の中心を走っているため、幹線道路を挟んで団地内をジグザグのルートで組む必要があることや、一方通行が多く道路幅員が狭い所が多い地形のためルートの選定が難しく、更に交通安全上から好ましくないと考えられる。また、デマンド型については、スマートフォンの所有及び利用率が少ない事から実現可能性が低い。そこで既存のタクシーをそのまま利用し、運賃補助をする方法を導入する。ご近所やお知り合い等のお仲間で相乗りすることで自己負担額を抑えるといった活用を促したタクシーチケット制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2月1日から2月28日までの1か月間実施する。

【主な意見】

○（委員）毛利台地域では、以前は地域内にスーパーマーケットがあったが、現在は撤退している。路線バス網が充実している地域であるため、荻野地区で実施している定時定路線型のコミュニティ交通は採算面からも実施不可能である。タクシーチケット制は事業者の労力は

増大するが、公共交通事業者としては実施していかないといけない。
⇒(会長)毛利台地域は様々な行先の路線バスがあり、バス網が充実している。高齢化率が高いが、今後のアンケートにおいて、将来感じている不安の詳細を分析することで、次のステップに繋がる。

○(委員)助成額はいくらを想定しているか。

⇒(事務局)福祉部で実施している85歳以上の方へ配布している高齢者タクシー利用券に倣い、一律1回400円の助成を想定している。なお、高齢者タクシー利用券には1乗車当たりの使用枚数制限が無いいため、年1回纏めて利用している方が多い状況と聞き及んでいる。そこで今回の実証実験では、利用頻度を上げるために1乗車につき1枚のチケットを使用できることとする。

○(委員)現在の制度では85歳以上の方を対象としているのか。

⇒(事務局)アンケートの結果及び荻野のココモの利用状況を勘案すると70代及び80代の需要が高いことが分かった。今回の実証実験は75歳以上の方を対象に検討している。

○(委員)10ページの下段【タクシーチケット制】で記載があるとおり、利用者は補助した分の差額分を支払うという負担があるが、デマンド型として相乗りをすると一人当たりの支払額が低額に抑えられる。一方で他人と同乗することへの抵抗感があると記載もある。近所の知り合いや仲間同士で相乗りすることでタクシーチケット制を活用したデマンドに近いコミュニティ交通の体系が作られると考えられるが、今後より一層の高齢化が進むことで、ご近所やお仲間との付き合いが薄くなり、相乗りするにも声を掛ける人がいないという状況想定されるので、相乗りを気軽にすることのできる社会づくりをしながら実施をしないと、今後維持するのが難しいと感じる。

⇒(事務局)厚木市では地域包括ケア社会及びコンパクト・プラス・ネットワークのまちを目指しており、市民の方が主体となって運営協議会のような地元組織を立ち上げて、賢く使う方法を周知することで効率的に利用でき、コミュニティの醸成に繋がることを期待している。

○(委員)タクシー乗務員から相乗りを利用客に勧めることは道路運送法で禁じられているので推奨できないが、利用客同志で相乗りすることは可能である。

⇒(会長)相乗りについて、緩和された報道があった。

⇒(委員)配車アプリ等を通じて目的地が近い旅客同志を運送開始

前にマッチングし、相乗りをする制度が示された。

⇒（会長）インセンティブや賢いチケットの使い方で相乗りをすれば安くなる等も考慮し、今後も地元組織と連携をとっていく必要がある。

○（委員）毛利台地域でタクシーチケット制を活用したコミュニティ交通を導入すると、他の地域からの要望が拡大する可能性がある。財政的な問題はあるが、高齢者タクシー助成の対象を85歳から75歳に引き下げることで、全市的にタクシーチケット制を活用したコミュニティ交通ができる。

⇒（事務局）今回は毛利台地域の日常生活の足の確保を目的とした実証実験であり、継続するか否かをすぐに決定するわけではなく、今後もコミュニティ交通は地域に応じたやり方を導入していく。今後も実証実験を行うことで、財政面も含めて今後の導入検討における基礎資料となる。他の地域から要望があった場合は、地域特性を調査し、ヒアリングをし、地域の方の意見を伺うことを繰り返しながら行っていきたいと思う。

○（委員）アンケートは65歳以上を対象として実施をしたが、実証実験の対象者を75歳以上とした理由は。アンケートの結果から70歳が妥当でなではないかと考える。

⇒（事務局）70歳から74歳で運転免許を保有しており、自動車を運転される方が多い結果となっていることや、福祉部が85歳以上に実施している高齢者タクシーの補助の状況等を勘案し、今回は75歳以上とした。

○（委員）利用者のエリア、地域等を限定するのか。

⇒（事務局）乗車地又は降車地のどちらか一方が毛利台地内であることを条件としている。

⇒（会長）タクシー運賃助成の手法で社会実験を行いながら状況を勘案して地域にあったシステムを作ることとなる。システムの作り方を含めてしっかりと取り組んでいただきたい。

○（委員）現在、厚木市では85歳以上の高齢者タクシー助成、障がい者には福祉タクシー助成を行っているが、毛利台タクシーチケットと重複する場合はどうするのか。

⇒（事務局）乗務員さんに御迷惑をお掛けしないよう、今後相談させていただきたい。

⇒（委員）タクシー業界としても協力するが、今後も十分検討願

たい。

(3) 蓮生寺バス停（中依知地内）への上屋設置について

《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設置の準備を進めている。

【主な意見】

○（委員）30箇所の検討箇所についての全体計画はあるか。

⇒（事務局）全体計画は令和22年を目標としている。上屋設置基準を満たしている場合は、隣接地権者の同意を得たバス停から順次整備していく。歩道のない路線については、各道路管理者と協議しながら整備していく。

○（委員）地権者の同意はいかがか。

⇒（事務局）蓮生寺バス停については隣接地権者の同意を得ることができた。

地権者から同意をスムーズに得ることは難しい事例もあるが、一つずつ課題クリアして今後も設置を進めたい。

⇒（会長）バス待ち環境は上屋とベンチが鍵になってくるが、管理が難しいところもある。出来る所から取り組んでいただきたい。

○（委員）設置基準について、歩道の歩車道境界ブロックが乗降の妨げとなるため、道路管理者の厚木土木事務所と厚木市で調整をし、切り下げ工事をする。

⇒（会長）ありがとうございます。

【会議全体を通しての意見】

○（委員）毛利台地域でのコミュニティ交通導入検討について、他自治体でデマンドを実施しているが、目的地が駅等に集中して車両が足りなくなる等の弊害がある。路線バスと補完するコミュニティ交通と住み分けをする方がいい。

4 その他

	特になし
5	閉会 事務局