

令和7年度 第1回厚木市地域公共交通会議 概要

開催日時	令和7年8月1日（金）午前10時00分～11時10分
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	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 報告</p> <p>(1) シェアサイクルについて ≪資料に基づき事務局が説明≫ 【内容】 国で令和3年に策定された「第2次自転車活用推進計画」において、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成に向けた取り組みの1つとしてシェアサイクルの普及を促進することとされている。 市内では、2023年からステーションが設置され、大学などに置かれ始めたため、利用者数は年々増えていると聞いている。 駅周辺や目的地周辺となる場所には、まだまだ少ない状況のため、今年度から3年間の実証実験として、市と事業者で協定を結び公共施設にステーションを設置していく。</p> <p>【主な意見】 （委員） 大学のステーションはどこにあるのか。 （事務局） 東京工芸大学に設置しており、ステーションに自転車がない状況もあると聞いている。</p> <p>(2) 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】 バス停に雨避け・日差し除けになる上屋やベンチを設置してバスの利用促進を図ることを目的としている。 現在市内には、289のバス停があり、道路状況等で設置できないところ</p>

もあるが、約 42%の場所に上屋を設置している。

令和 6 年度は、妻田薬師バス停に上屋、柳町バス停と愛光病院前バス停にベンチを設置した。

令和 7 年度は、追分バス停に上屋、内陸工業団地内の中 2 丁目バス停にベンチを設置予定。

【主な意見】

(委員)

道路状況も確かにあるが、上屋を建てる際には地権者承諾が必要になってくるので、それが一つ苦慮しているところ。

最近では、バス停も自分の家の前は嫌だなどといった要望もあるので、地域の理解をいただきながら厚木市とともに進めていきたいと思う。

(3) モビリティサービス共創事業について

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

地域移動に関する課題の抽出や課題への対応策の検討等の活動を通じて、地域の移動手段の確保・充実や公共交通の持続可能性を高め、地域課題の解決に寄与することを目的として実施する。

実施内容は、既存交通であるココモとぐるっとの AI オンデマンド等への代替の可能性の検討、交通不便地域における交通課題の整理、AI オンデマンド体験会を実施する予定。

【主な意見】

(委員)

体験会は、どこでやるかなどはあるか。

(事務局)

今のところの予定では、宮の里地域と上依知地域で実施できればと考えている。

4 議題

(1) 路線退出等意向申し出について（神奈川中央交通） …【承認】

《資料に基づき神奈川中央交通が説明》

【内容】

神奈川中央交通から、市内にある 1 路線に対して退出路線の意向申出があった。

対象路線は、愛 24 愛甲石田駅～松蓮寺の路線で、運行回数は平日・休日ともに 1 日 4.0 回、この路線が廃止になることによって廃止になるバス停が 4 停留所ある。

廃止理由は、運行回数及びバス停利用者の僅少であり、廃止時期については、2026年3月を予定している。

収支では、1年間バスを走らせると約1,500万円の赤字になるような路線である。

以上の理由から、路線退出は致し方ないと市では考えている。

【主な意見】

(委員)

路線廃止については、地元への説明会は行っているのか。

(事務局)

説明会は行っていない。

路線が約10kmと長いこともあり、どこに説明会に入るのか難しいところ。

神奈川中央交通とは、早めにバス停に廃止の掲示をして周知を図るということで考えている。

利用者数が少ないので、早めに周知するにはバス停への掲示が一番よいのではないかと考えている。

(委員)

バス停に掲示だけで、地域の自治会等には説明しないのか。

(事務局)

今のところは、自治会長への説明は考えているが、自治会の説明会という形をとる予定はない。

(委員)

バス停廃止の周知については、愛甲石田方面に行けなくなるバス停もあるので、バス停での掲示、バス車内での周知等行っていききたいと思う。

(2) コミュニティ交通の取り組みについて …【承認】

《資料に基づき事務局が説明》

ア 市内コミュニティ交通の状況等について

【内容】

(鳶尾・まつかげ台・みはる野地域コミュニティ交通「ココモ」)

ココモの令和7年3月末までの利用者人数の合計は、4,104人であり、1日当たりの平均乗車数は20人、1便当たりの平均乗車数は5.0人となった。

鳶尾ルートは1日当たりの平均利用者人数が20.8人、まつかげ台・みはる野ルートは、19.3人という結果で、令和6年度の目標値である1日当たり20人は、鳶尾ルートは達成したが、まつかげ台・みはる野ルートはわず

かに届かなかった。

利用者から「買い物をする時間のゆとりがほしい」等の意見が多数あったため、運営協議会とともに利用者の利便性が向上できる時刻表をよく検討し、令和7年10月2日（木）に時刻表の変更を行いたいと考えている。

主な変更点としては、鳶尾ルートは出発時間及びバス停区間の所要時間の変更、まつかげ台・みはる野ルートは、バス停区間の所要時間の変更を行う。

（森の里ぐるっと）

令和6年度の利用者実績は、年間利用者数が4,691人で、目標である年間4,000人を超える結果であった。

令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の利用者数に戻ってきている状況で、コロナ禍前より運行日数は減少しているため、1日あたりの利用者数は上昇しており、森の里ぐるっとが地域に根付いていることが伺える結果となった。

今年度の目標利用者数は、森の里ぐるっと運行協議会と協議し、月間380人、年間4,560人を設定し、この目標値を達成できるよう取り組んでいく。

イ 宮の里地区・上依知地区におけるコミュニティ交通の取り組みについて

【内容】

宮の里地区では、現在までに4回勉強会を開催しており、第4回目は、第3回目の参加者にアンケートを実施し、地区運営協議会に興味がある方に参加いただいた。

21名の方に参加いただき、地区運営協議会設立の流れや、ココモの運営協議会会長から荻野運営協議会立ち上げの話や、運営協議会の役割をお話いただいた。

宮の里地区の主な意見としては、スーパーがなく移動販売を利用しているが料金が高い。荻野方面に行くバス路線がないので、買い物に困っている。ココモを宮の里に走れるか検討してほしい。などの意見があった。

上依知地区では、現在までに3回勉強会を開催しており、第3回目はつい先日の7月29日に実施した。第3回目では、第2回のグループワークで出た意見の報告や今後の流れについて説明をした。

第4回目につきましては、時期は未定だが引き続き実施予定。

上依知地域の主な意見として、のぼり坂がきつい。車が運転できなくなった後が困る。近くにスーパーがなく、買い物に困っている。タクシーが来ない。予約したくても断られてしまう。愛川町ではコミュニティ交通が走っている。上依知地域への延伸も検討してほしい。などの意見があった。

今後の予定については、コミュニティ交通導入の可能性を更に調査・研

究するため、「地域自らが主体となり支え合う仕組みづくり」として必要となる運営協議会の設立を目指し、引き続き地元住民と共に検討を続けていく。

【主な意見】

(委員)

「ココモ」の運行について、タクシー事業者が受託しているが、利用者から意見や苦情等はないか。

(事務局)

ありません。地元住民からはココモに乗ってコミュニケーションを楽しむというような利用の仕方をする方もいると聞いている。

(委員)

資料7で上依知の第3回勉強会が7月29日に実施されているが、参加人数と内容はどのようなものか。

(事務局)

上依知地域での第3回の勉強会の参加人数は14人でした。

内容としては、運営協議会の立ち上げに向けて必要なこと、第2回のワークショップで出た意見に対して対応できること、そして市内コミュニティ交通の紹介などをし、皆さんに乗っていただけるようなコミュニティ交通を導入するためには、地元の方の協力が必要不可欠なので、運営協議会にご協力いただけないかというところをお話させていただいた。

(委員)

上依知について、タクシーが呼んでもこないとの意見があるが、どういった状況だったかはわからないが、タクシー協会では、100%の配車できるよう準備は整えている。

中には間に合わないからということでお断りしたのかもしれないが、お客様にご迷惑をかけないよう100%配車をするよう努力して参りますので、地元からそういったお話が出ましたら、タクシー協会に申し入れしてあるということをお伝えしていただくよう、よろしく願いしたい。

(委員)

ココモの委託費が年間で約1,200万円ということで、周りの人から見ると、常連の人達だけにその金額かけるのかと単純に思ってしまう。

ココモの利用を地域として連携して増やしていくべきなのか、それとも常連客を固定客として根付かせるのか、方向性としてはどちらなのか。

(事務局)

ココモは、誰でも使える地域の方の移動手段なので、乗ったことがない人にも利用いただいて広げていきたいと思っている。

まだ使ったことがない人が多いと思うので、今回時刻表を変更する際に案内通知を対象地域に全戸配布して周知し、新規顧客を増やしたいと考えている。

(委員)

運営協議会は立ち上げできそうか。

(事務局)

宮の里は、隣でココモが実際に動いていることもあり、勉強会を重ねて、皆さん積極的に自主的にやろうという意識が出来てきていると感じる。

上依知の方は、まだそこまで至らない状況で、地元で運営協議会を1から作るのはなかなか難しい状況ではないかという段階である。

(委員)

公共交通もコミュニティ交通も一番は安心安全であるが、安心安全の確保について、森の里ぐるっとでは、資料拝見すると、補助金に安全講習会の費用が含まれているが、その中にアルコール検知器の配布など、そういった安全に関するようなものはあるのか。

(事務局)

アルコール検知機の導入費用は含まれていないが、協議会の中で75歳以上の方には運転をさせない、そして運転をされる方には安全講習を受けていただくと規定に定めていると聞いている。

※後日、森の里ぐるっとに確認したところ、アルコール検知機は導入済みで、毎朝運転手の健康状態の確認を行って日誌に記載しているとのこと。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業について …【承認】

《資料に基づき事務局が説明》

【内容】

バリアフリー車両の導入に当たり国からの支援を受けるために、地域公共交通会議で協議し、「生活交通改善事業計画」を策定して国に提出する必要がある。

ノンステップバスの導入率を、バリアフリー法の基本方針に基づく令和7年度までの目標値80%に近づけることを目的に促進しており、現在の厚木市のノンステップバスの車両は117台、導入率は70.9%となっている。

今年度の計画は、神奈川中央交通株式会社で、令和8年2月28日までにノンステップバスを14台導入予定である。

また、ユニバーサルデザインタクシーもバリアフリー法の基本方針に基づき、令和7年度までに全国での導入台数を9万台に近づけ、車いす利用者等の交通弱者に対する移動手段の確保を目的に推進している。

現在の厚木市のタクシー車両数は164台でありそのうち44台がユニバーサルデザインタクシーの車両となっており、導入率は26.8%となっている。

今年度の計画としては、東横タクシーで、令和7年11月30日までに4台導入予定である。

【主な意見】

(委員)

ノンステップバスについては、コロナ禍で設備投資を中断していた関係で、国のほうで定める目標値である80%には若干届かない状況になっている。

5 その他
特になし

6 閉会
事務局