

第4回二宮町地域公共交通活性化協議会議事要旨

| | | |
|------|--|-------------------------|
| 開催日時 | 平成24年6月28日(火) 14:00~15:30 | |
| 開催場所 | 二宮町役場 2階第1会議室 | |
| 主席者 | 委員 | 出席15名(うち代理出席3名)、欠席5名 |
| | その他 | 随行者5名、傍聴5名 |
| | 事務局 | 政策部4名、都市経済部2名、コンサルタント2名 |
| 会議次第 | 1. 開会 2. 委嘱状の交付 3. あいさつ 4. 議題 (1) 二宮町地域公共交通活性化協議会事務局規定(案)及び財務規定(案)について (2) 平成24年度歳入出予算(案)について (3) 二宮町地域公共交通計画施策の検討 (4) その他 4. 閉会 | |

協議会委員出席名簿

| No | 氏名 | 所属 | 出欠 | 備考 |
|----|----------|-------------------|----|---------|
| 1 | 宮戸 健二 | 二宮町 | ○ | |
| 2 | 三木 健明 | 神奈川中央交通株式会社 | ○ | |
| 3 | 杉山 勝 | 相模中央交通株式会社 | ○ | |
| 4 | 山崎 利通 | 社団法人神奈川県バス協会 | × | |
| 5 | 露木 幸一 ※ | 社団法人神奈川県タクシー協会 | ○ | 代理(滝沢) |
| 6 | 川上 良子 ※ | 二宮町地区長連絡協議会 | × | |
| 7 | 芳賀 真郎 ※ | 二宮町老人クラブ連合会 | ○ | |
| 8 | 渡邊 恒文 ※ | 二宮町PTA連絡協議会 | ○ | |
| 9 | 神保 順子 | 二宮町議会議員 | ○ | |
| 10 | 高見 利和 | 一般公募 | × | |
| 11 | 依田 久司 | 一般公募 | ○ | |
| 12 | 中澤 延夫 ※ | 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 | ○ | |
| 13 | 能登 一盛 | 神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 | × | |
| 14 | 志村 知昭 | 神奈川県平塚土木事務所 | ○ | 代理(福島) |
| 15 | 三枝 薫 | 神奈川県県土整備局 | ○ | 代理(今井) |
| 16 | 渡辺 康司 | 二宮町都市経済部 | ○ | |
| 17 | 青木 勉 | 神奈川県大磯警察署 | ○ | 代理(井上) |
| 18 | 伊藤 喜彦 | JR東日本旅客鉄道株式会社 | ○ | 代理(仲手川) |
| 19 | 大森 宣暁 | 東京大学大学院工学系研究科 | ○ | |
| 20 | 佐久間 良輔 ※ | 二宮町健康福祉部 | × | |

※平成24年度より新たに委員となられた方

議事概要

1 開会

2 委嘱状交付

平成 24 年度より新たに委員になられた 6 名（うち 2 名は欠席）に委嘱状を交付

2 あいさつ

宮戸副町長よりあいさつ

3 議事

(1) 二宮町地域公共交通活性化協議会事務局規定（案）及び財務規定（案）について

(2) 平成 24 年度歳入出予算（案）について

(3) 二宮町地域公共交通計画施策の検討

(4) その他

・議題（1）について資料説明（事務局より）

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

◎ 規定に基づき、まず、幹事を会長が決めることになっているが、時間も限られているので、事務局に一任したい。

● 事務局としては、町内から 1 名、町外から 1 名を選出したいと考えている。事務局案としては、神奈川県土整備局交通企画課の三枝様と二宮町地区長連絡協議会の川上様をお願いしたいと考えているが、いかがか。

－ 全員異議なし －

◎ 皆さん異議なしということで、幹事を三枝様と川上様をお願いする。

・議題（2）について資料説明（事務局より）

● 資料の訂正をお願いします。資料「平成 24 年度 二宮町地域公共交通活性化協議会 歳入歳出予算書（案）」の 2）歳出の表の款項目の上段「1 運営費、2 事務費」と記載しているが、「1 運営費、1 事務費」に訂正。また下段「3 事業費」を「2 事業費」に訂正をお願いします。

○ 資料「二宮町地域公共交通活性化協議会財務規定（案）」の別表第 2 の款項目番号と異なるがよいのか。

● 項目がない場合は、番号を繰り上げている。

・議題（3）について資料説明（事務局より）

○ 1 つ目の既存コミュニティバスの廃止については、個人的にも廃止にしたほうがよいと思っているが、廃止する時期はどのように考えているのか。

2 つ目の交通空白不便地域の新規公共交通として、秦野方式のエリア型デマンドを導入す

るとしているが、料金等のサービス内容も含めて秦野方式を取り入れようということなのか。また、国の運行補助が受けられる予定なのか。

3つ目の定時定路線型の試験運行については、既存コミバスの利用者が少ない原因の一つは、地域が主体となって運行されているものではなく、行政側で用意したものになっていることだと思う。今回事務局案を検討するにあたって、どのくらい地区の声が届いているのか。

- コミバスの廃止時期については、運輸局の申請や事業者との調整等があるので、はっきりしたことは現段階で言えないが、新たな公共交通の運行を平成 25 年 9~10 月頃を目標に考えており、それと入れ替えにコミバスを廃止することができればと考えている。

秦野方式の導入については、必ずしも料金体系まで同じにしようと考えているわけではない。サービスや料金体系についても工夫の余地はあるが、事務局としては概ねこのくらいの料金が妥当であろうと考えている。

定時定路線型の試験運行については、6/30 より順次行っていく地区懇談会において、地域の意見をきいてからの判断になるが、昨年度実施した町民ワークショップにおける参加者の意見としては、富士見が丘地区の方々は、坂などのためにバス停まで行くのがきついという意見があった。一方、山西・川匂地区の方々は、路線バスが利用しにくいエリアだということもあり、遠回りしてもコミバスを利用したいというニーズがあった。また、既存コミバスの利用者としては、全体的に少ない中での話だが、山西・川匂地区の利用者が多いことから、今回これらの地区を対象とした試験運行を事務局案として提案している。試験運行としているのは、一定の利用者が定着しない場合は、撤退してデマンド型交通による対応を検討することを考えている。

- 新たに導入するデマンド交通に対する国の運行補助についてはどうか。

また、試験運行の試験期間はどのくらいを想定しているのか。

昨年度 PTA の代表として委員をされていた浦中委員の話にもあった、中学生のコミバス利用については、今回どのようなことになっているのか。

- これから検討していかなければならない課題と考えている。中学生の利用については、実際に実施してみたが利用されなかった。中学校側からすると利用時間が合わないという問題が指摘されているが、中学生の利用時間に合わせて、少ないバスの運行時間を変更することはできないという背景がある。今回の事務局案では、まずは交通空白不便地域の対応を優先して検討を進めたいと考えている。その中で、たとえば通学経路全部ではないにしても、近くまで利用できるようなルートを考えられるなら、検討していきたい。

国の補助金については、今年度は調査事業の補助として全体の計画策定に補助を受けられることができたが、調査事業の中で具体化される公共交通ができるかぎり、運行補助対象となるようにしたいと考えてはいるが、それは次年度、この協議会委員にもなっていただいている中澤委員を通じて、国に相談しながら進めることになる。だから現段階では、まだ、決定しているわけではない。

試験運行については、これまでのコミバスについても2~3年を目途に見直しをしてきた。やはり利用者が定着して安定するには1年では少し短いように思うので、事務局としては2年程度を試験期間と考えている。

- 国の補助について、山西地区の一部が補助対象となっているということだが、来年の運行補助もこれがしぼりになるのか。
- しぼりにならないとは、言い切れない。今年度の調査事業については、対象地区も含めて町全体の公共交通を考える必要性が認められたために、対象地区を含む町全体の検討調査に補助を受けることができた。次年度以降は、今年度の調査事業で決めた公共交通を実際に運行するための補助となるので、対象地区との関係性が示せないものについては、補助を受けるのは難しいと考えている。

- 秦野のシステムの導入が提案されているが、秦野市は二宮町と違って市域も広く、ロケーションも違うので、運行経費のモデルにはならないのではないか。
- 参考資料の P4 が秦野市の実際にやっている地区の地図だが、このエリアの大きさが概ね富士見が丘 1、2 丁目くらいの大きさとなる。よって、今回提案しているエリアの方がやや広いかもしれないが、駅からの距離等似ている部分も多いので、参考になると考えている。

- 参考資料の秦野市のデマンド交通の実績をみると、1 便あたりの平均乗車人数が 1.09 人/便となっているが、この数字では乗合いとは言い難い。他地区の事例も参考にして検討した方がよいのではないか。この数字ではタクシー客を奪っているだけのようにも見える。
- 秦野市の場合は、タクシー事業者としては、通常のタクシーの運賃と同程度の運賃設定になっているので、タクシー事業への影響は感じない。お客さんから全額運賃をいただくか、お客さんが半分で残り半分を行政から補助していただくかの違いだ。
- しかし、この数字で公共交通と言っているのだろうかという疑問は残る。
- 確かに、話を聞いて、そこに補助を出す必要があるのだろうかという疑問を持った。
- ◎ タクシーより利用料金が安いということで、利用者の外出の頻度が増えるということも考えられる。
- 通常のタクシーとは、登録・予約制であるということが大きな違いであると思う。ただし、やはり 1.09 人/便は少ないので、補助をする側としても限りなく 2 人/便に近づける工夫をしていただきたい。
- ◎ 確か、利用時間も限定されていたと思う。そこも自由に使えるタクシーとは違う。
- 今は若干違うかもしれないが、運行開始当初は午前 2 便、午後 4 便くらいであった。また、予約は朝始発の 1 便の予約が前日の夜までで、2 便目以降は 1 時間前までに予約することになっていた（現在は 30 分前まで予約可能に変更されている）。

- 二宮小学校前の町道が整備され一方通行が解除されることにより、これまで南口に回っていた路線バスが北口にアクセスできるということになれば、釜野地区の利用者にとってはメリットが大きい。また、いくつかの路線の一部を釜野を通るルートに振り替えられれば、仮にコミバスが廃止されても、沿線の方々はコミバスに変わり路線バスが利用できることになるので、利便性が上がると思う。問題は、バスが入っていくことができない丘の上の地区等をどうするかだ。百合が丘地区には多くの系統の路線バスが入っているが、山の上の方のエリアは、本数が少なく不便をかけている状況だ。それでも坂を上り下りして路線バスを利用

している方もいるので、デマンド交通の利用者があまり多くなりすぎると、路線バスも維持が難しくなる可能性もあるので、すみ分けをしっかりとする必要があります。たとえば団地中央や西友、ラディアンといったところを結節点として、山の上のバスが入っていけないエリアから結節点まではデマンド交通を利用して、そこから駅に行きたい場合はバスを利用していただくなどの役割分担を明確にした方がよい。

二宮町では、二宮団地など当時はとても利用者が多かったこともあり、現在でも規模の割には、運行本数も多く、駅前広場で1日に430本くらい発着をしている状況だ。雨の日など駅前の渋滞もひどいので、新しい公共交通システムの導入、新しい公共交通と路線バスの乗継ぎ、駅前混雑の解消、この3つを平行して検討を進めて欲しい。

- ◎ 確かに、事務局案では路線バスの再編・見直しという部分が少ないように感じる。既存の路線バスを有効に活用していくことも重要だ。
- デマンドにしてもコミバスにしても、そこに一定の公共投資が入るからには、住民にはまた違った形での負担があることになる。持続性を考えれば、もう少しエリアや対象者の絞り込みを行って、本当に必要なところに必要なだけの投資に抑える必要がある。既存の路線バスを利用しやすくするというのも、合わせて考えていくことが必要だ。

- ◎ デマンド交通の需要はどのくらいあると考えているのか。
- まだ、しっかりとした需要予測は検討していないが、これまでのワークショップ等での利用者の意見を踏まえれば、既存のコミバスより利用はしやすくなるので、それなりに利用者はいると考えている。また、これから行う地区懇談会を通じて、地区ごとのニーズを把握していきたいと考えている。
- そんなに広いエリアでなければ、世帯数、年齢構成、車保有などを調査すれば、ある程度推計できると思う。
- ◎ ある程度需要予測は必要だと思うので、今後、検討してください。
- 高齢化率と利用率の関係性は高いと思うが、秦野市のデマンドエリアの高齢化率は把握しているか。
- 秦野市のデマンドエリアの高齢化率は把握していないが、登録している方の年齢層は50代以上がほとんどであると聞いている。
- ◎ 今後、既存のコミバスの利用実態とデマンド交通の需要は調査して整理したほうがいい。

- 昨年行ったアンケートでは、コミバスまでの話であったと思うが、これから行う地区懇談会では、コミバスだけでなくデマンド交通についても話をした方がいい。
- 本日の議論を踏まえて、本日説明した内容とほぼ同じ内容のことを投げかける予定だ。時間が限られているので、資料はもっと簡単なものになるが、コミバスを廃止の方向で検討していること、コミバスの替りとなるものを協議会で検討していること、その手段としてコミバスのような定時定路線型とデマンド型とがあり今考えられているものはこのようなものであるということまでは、説明する予定だ。また、合わせてアンケートも実施する。

- 本日の議論は、公共交通としての施策としてはよいが、福祉的な施策の話は含まれていない。

財政が厳しい状況で、なかなか具体的な話ができないのもわかるが、現状行っているのはタクシーチケットだけであると思う。これだと車いすでの利用ができないなどの問題もあるので、たとえば前回の協議会で話にでたユニバーサルタクシーの導入など、福祉的な施策の方も今後は漏れないようにしていただきたい。

- 本日の協議会では、資料2のP13に示している表でいうと赤い部分の、その中でも特に星印の対応を議論していただいた。緑色の部分の福祉的な施策についても、公共交通ととらえて今後検討する。

○ 資料2の目標・基本方針（案）となっているが、（案）はとれているのか。

- 前回の協議会までの議論で固めた内容なので、大幅な変更は後戻りになってしまうが、文章の一部訂正や加筆などは、最終的に計画としてとりまとめるまで、可能である。

○ 資料2のP14の方針④の最後の段落の文章の書き方だと、やれることが非常に限られてくると思うので、もう少し言い方を変えた方がよい。

○ 同じ部分で、町民の役割としては、もっと町民が主体的となって公共交通を考え、利用していくといった内容の意味も含めるべきだ。

- 地域が主体となって進める話は、方針⑤に示している。

○ 方針④の文章も方針⑤の内容に整合させて工夫した方がいい。

- 方針④の最後の段落の文章を見直し、修正する。

◎ 本日の意見を踏まえて、地区懇談会ではわかりやすく説明して、適切にニーズ把握をしていただきたい。また、合わせて需要予測も行い、それに必要となる料金や運行本数などのサービスレベルなども調査を進め整理していただきたい。

・その他

○ 地区懇談会の場所を教えてください。

- 6/30（土）富士見が丘防災コミュニティーセンター

7/28（土）茶屋老人憩の家

8/18（土）釜野児童館

9/1（土）富士見が丘児童館

- 次回の協議会は、9月下旬から10月上旬を予定している。次回協議会では、地区懇談会の結果や本日ご指摘のありました利用実態等の調査を行った結果をお示しする。

以上