

第2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1月18日（水） 13:30～15:30 | |
| 開催場所 | 二宮町役場 2階第1会議室 | |
| 主席者 | 委員 | 出席18名（うち代理出席3名）、欠席1名 |
| | その他 | 随行2名、傍聴0名 |
| | 事務局 | 政策部4名、都市経済部3名、健康福祉部2名、コンサルタント2名 |
| 会議次第 | 1. 開会 2. あいさつ 3. 議題 (1) 公共交通に関する町民アンケート結果について (2) 二宮町地域公共交通ワークショップの実施概要について (3) 二宮町の地域公共交通の目標・基本方針（素案）について (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 健次 | 二宮町 | 出席 | |
| 2 | 三木 健明 | 神奈川中央交通株式会社 | 出席 | 随行（大塚 英二郎） |
| 3 | 杉山 勝 | 相模中央交通株式会社 | 出席 | |
| 4 | 山崎 利通 | 社団法人神奈川県バス協会 | 出席 | |
| 5 | 亀井 茂 | 社団法人神奈川県タクシー協会 | 出席 | |
| 6 | 露木 孝夫 | 二宮町地区長連絡協議会 | 出席 | |
| 7 | 遠藤 光夫 | 二宮町老人クラブ連合会 | 出席 | |
| 8 | 浦中 勝己 | 二宮町PTA連絡協議会 | 出席 | |
| 9 | 神保 順子 | 二宮町議会議員 | 出席 | |
| 10 | 高見 利和 | 一般公募 | 出席 | |
| 11 | 依田 久司 | 一般公募 | 出席 | |
| 12 | 櫻井 浩志 | 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 | 出席 | 随行（秋田 丈仁） |
| 13 | 能登 一盛 | 神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 | 欠席 | |
| 14 | 志村 知昭 | 神奈川県平塚土木事務所 | 出席 | 代理（久保 暁俊） |
| 15 | 三枝 薫 | 神奈川県県土整備局 | 出席 | |
| 16 | 渡辺 康司 | 二宮町都市経済部 | 出席 | |
| 17 | 青木 勉 | 神奈川県大磯警察署 | 出席 | 代理（井上 憲行） |
| 18 | 伊藤 喜彦 | JR東日本旅客鉄道株式会社横浜支社 | 出席 | 代理（仲手川 仁志） |
| 19 | 大森 宣暁 | 東京大学大学院工学系研究科 | 出席 | |

【議事概要】

1 開会

2 あいさつ

宮戸副町長よりあいさつ

3 議事

- ・本日の会議の公開の確認（全員異議なし）
- ・傍聴者0名

【質疑応答、意見等】（※◎は会長、○は委員、●は事務局の発言）

- ・事務局より「議題（1）地域公共交通アンケートの結果概要」について「資料1」を説明

○ 神奈川県の高いエリアでアンケートを行うと、通常 25%位の回収率であることから考えると、今回の回収率 44.8%というのは非常に高い値である。それだけ皆さんの関心が高いのではないかと思う。

資料1のP14 に送迎の所用時間を1時間以上かけている方が約 12%程度いるということだが、1時間以上の送迎となると、どのあたりまでの送迎になるのか。

● ここでいう送迎時間とは、クルマを運転している時間だけではなく、病院や買物などの付き添いがある場合は、その待ち時間も含めて自宅を出発してから帰宅までの所用時間を聞いている。

◎ 地区別に集計したものはないのか。地区ごとの特徴を見たい。

● 本日は用意していないので、次回までには必要な項目の地区別集計をする。

◎ P22の（3）と（4）の負担の意味の差を回答者は理解して回答できているのか。

● アンケート票では、「採算性が低い地域に、新たに公共交通を導入する場合、町の負担に加えて地域住民の負担（会費、協賛金、回数券の購入など）することは妥当だと思いますか。」という質問文としているので、2つの意味の違いは理解して回答いただけていると判断している。

- ・事務局より「議題（2）住民ワークショップの結果概要」について「資料2」を説明

◎ ワークショップの参加された方々の属性を教えてください。

● 男性3名、女性4名で年代も40代から60代位までと比較的さまざまな層の方に参加していただいた。

○ ワークショップを傍聴したが、この資料にはその意見が無いが、軽い認知症の高齢者も運転をしている危険な状況に関する指摘があった。高齢者の事故状況を教えてください。

また、先ほどのアンケート結果についても、65歳以上を一括りで高齢者としているが、せめて65～74歳と75歳以上の前期、後期高齢者には分けるべきと思う。

- 高齢者が関係する事故率（事故件数ではない）は、大磯・二宮管内が県内ワースト1位となっている。高齢者の免許更新時には、高齢者講習や認知機能検査を実施しているが、皆さんなかなか免許を手放したがないのが実情。その理由としては、身分証代わりに必要、これまで持ち続けていたものを手放すのはさみしいという感情的なものもある。身分証の代わりとして写真付きの運転経歴証の発行もしているが、強制はできない状況である。
- 資料1のP19の高齢者の移動についても、65歳以上と75歳以上の移動に関する不安は違うと思う。
- (1)については、65歳以上と75歳以上で分けて集計する。

・事務局より「議題（3）地域公共交通計画における基本方針」について「資料3」を説明

- P7の地区別人口データで、緑が丘地区の人口が伸びているとなっているが、正しいのか。人口が伸びているのなら児童数も増えると思うが、地元ではあと5年もすると今の子どもたちが卒業して児童数が減っていくと考えられている。
- データについては、現在策定作業中の総合計画の検討で作成したもので、2000年から2010年の比較を行ったもの。近年だけみたら、ご指摘のような状況になっている可能性はある。
- 10年先、20年先を見据えた検討が必要ではないか。
- 地区別の将来人口推計まではなかったかもしれないが、次回までに確認して、示せるものがあれば提示する。

- 現状のコミュニティバスは、アンケート結果や経営状況を見ると、利用者が少ないようであるが、現在のコミュニティバスの概要と問題点の把握ができていればそれを教えてほしい。
- 現在のコミュニティバスはP9に示す路線で、1日8便運行している。日中の利用が少ない路線バスの空き時間を活用して運行しているので、日中だけの運行となっていることと、路線によっては、1日1往復だけしか利用できないところもある。また、町を循環するルートで1周に40分以上かかることから、買物などの移動に利用しにくいという意見もある。その他にも平成21年度から本格運行を始めているが、その際に利用料金の値上げがあったことも利用者離れの原因と考えられる。
- 運行主体はどのようになっているのか。
- (株)湘南神奈交バスが運行主体となっている。

- P25に示されている運行目的の明確化で、福祉的な施策と公共交通としての施策を分けて考えるということになっている。考え方はわかるが、公共交通事業者が福祉的な役割も担っていけるようにした方がいいと思う。例えば、タクシーもユニバーサルデザインタクシーの導入を積極的に進めていると聞いている。NPOやボランティアによる自家用車を使った福祉有償運送もあるが、継続性の担保ができない。過渡期の一時的な対応として公共交通を補助している位置付けと考えている。これからは福祉的な施策も公共交通の一部として考えた

方がいいと思う。

公共交通の移動だけではなく、特に二宮町の大きさを考えると、徒歩や自転車の安全性等の環境整備をすることの方が効果的で環境にもいいかもしれない。この地域公共交通の上位となる計画で、そのような位置付けがあれば、それを前提として公共交通を考えた方がいいと思うが、そのような位置付けはないのか。

○ ユニバーサルデザインタクシーについては、事業者としてもこのような協議会を通じて二宮町での導入の方針が位置付けられれば、国からの補助金も受けられるので、導入しやすくなる。実際に平塚市では年度内に5台導入が決まっている。

● 都市マスタープラン等の上位計画の位置付けには、個別の事業までは明記していない。この計画も含め個別計画で考えられる。例えば交通バリアフリー基本構想では、個別の事業も位置付けており、それに基づき、駅のエレベーターも設置された。また、現在も工事が行われている県道も基本構想の位置付けに基づき県がバリアフリー化を行っている。都市マスタープランにもバリアフリーに配慮するや考慮するといった文言は記載されているが、個別事業を記載するものではない。

○ マスタープランに示されていないのであれば、この計画の中である程度検討すべきだと思う。

◎ 都市マスタープランがあつて、交通計画のマスタープランを作成している自治体もあり、本来はその方が理想的であると思う。ただし、今回、二宮町では、公共交通を優先的に重点的に取り組むということであるのだと思う。とは言っても、この計画の中でも徒歩や自転車の私的交通も含め、公共交通の多様な組合せの議論が必要であると思う。

福祉的な施策と公共交通としての施策の分けについては、私も疑問を感じる。一般的には、むしろ福祉と公共交通が連携して費用対効果を大きくすることが求められている。クロスセクターベネフィットと呼ばれており、そのような考え方もある。また、ここでの福祉的な施策と公共交通としての施策の内容の違いも、いま一つわかりにくい。このあたりはもう一度整理しなおして、これまでの縦割りから連携して効率的な施策を考えていくような内容にすべきと思う。

● 表現等のわかりにくい点について修正するが、P25に示した図は、これ全体を公共交通として捉えているが、赤と緑については、公共交通としての施策は、効率性も求められるので採算性が合わない場合には、撤退、もしくは別の方策を考えるもので、福祉的施策とは、採算性だけでは測れない政策的な効果があるので、採算が合わなくても工夫しながら移動を確保することに重点を置いて考える施策として、色分けをしている。

◎ なんとなくわかるような気もするが、やはりもう少し表現は工夫した方がいい。

○ 大磯町では、バスで小学校に通う児童もいるが、二宮町はどうか。

○ 歩いて30分ほどかかる児童もいるが、バス通学の児童はいない。中学校では自転車通学も認められているが、もっとも遠い地区では1時間近く歩いて通う児童もいる。

子どもたちの移動に関しては、必ずしも学校前からバスの必要性はないと思う。むしろ先程の話にもあった、町内が歩きやすく安全な歩行環境になる方が望ましい。

- 小型のバスと大型のバスのメリット、デメリットを教えてください。
- 小型のバスの方が、燃費や車両の価格は安価というメリットはある。ただし、運転手は大型でも小型でも1人で、これが経費の中で一番大きな割合を占めている。走らせるルート上の道路の問題で、どうしても小型しか走らせることができないところで、小型バスを走らせることはあるが、小型の輸送量は30人程度で、大型であれば70人近く運ぶことができることを考えると、小型バスの利用は限定的になる。秦野や平塚等でも兼用するならまだいいが、二宮町用に小型バスを購入すると、かなりコスト高になる。
- ◎ 前回のコミュニティバスの検討の際も、当初は小型バスの導入を考えたが、やはり新たな購入は難しく、断念した経緯がある。

- ◎ P20 にいろいろな公共交通が示されているが、このほかにも自転車の共同利用であるコミュニティサイクルやカーシェアリング等も公共交通として考えられる。また、ハンドル付電動車いす（シニアカー）なども街中で共同利用できるようにすれば公共交通として考えられるなど、さまざまなことが考えられるので、それも付け加えておくとよい。

- 今回示された基本方針については、しっかりと課題抽出もしてよくまとめられていると思うが、この協議会の中であまり議論もなされない中で、この内容を具体化できる可能性がみえてこない。前回のコミバスの検討の際にも、計画の段階から住民参加がもっとしっかりとできるようにすることが課題であったと思う。正式な協議会でなくてもよいので、検討できる場を設けた方がよいと思うがいかがか。
- 例えば、先程資料で示した公共交通不便地域に、導入する公共交通を具体的に計画する段階では、地元の方々に直接ご意見をもらいながら進める必要があると考えているが、その前段の方針については、この協議会で議論していただくことが先だと考えている。
- 資料3のP20に公共交通としていろいろな種類が紹介されていて、NPO、ボランティア等による有償運送も挙げられている、この他にも自治会による運行の事例などもあり、そのようなことを決めるには、ある程度地元の意向も把握しなければ決められないのではないかと。方針①で、多様な公共交通機関を組み合わせることをしているが、コミバスも並行して今とは違う新たな運行形態を取り入れていくことも考えているのか。
- 検討する。現在のコミバスありきではない。
- コミバス廃止もあるのか。
- それは、皆さんと議論して決めていくことで、事務局だけで決めることではない。
- その議論は、この協議会ではできないと思う。このような基本方針が示されると、なんとなくそうかと思ってしまう。
- ◎ 一応、ワークショップとアンケートで得た町民の意見・要望を踏まえて事務局がまとめたもので、今日何も資料がなかったら議論ができない。
- それは必要だが、今日それに対する議論はされていない。
- 資料に示した具体的な施策については、一例を示しただけであり、これらの計画については、次年度検討して策定する予定でいる。今日は、これらの計画の考え方となる方針部分について協議していただきたいと考えている。

◎ 次回も方針について議論することになっているという最初の説明であったと思う。今日この場で意見が出せなくても、1月いっぱいを目途に意見を出しておいてもらえれば、それを踏まえて次回資料を作成して、もう一度議論して決めるということであったと思うが、それでよいか。

● そのように考えている。

◎ 地元の意向もできる限り反映させたいという意見は、その通りだと思うので、協議会に地区長連絡協議会からも代表で出席していただいているので、協議会で各地区長にも伝えて頂きたい。その上で、組織等で話し合いをするにあたり、事務局側での説明等対応が必要であれば、事務局で対応するという事で、事務局は対応できるか。

● 対応できる。

○ 福祉と公共交通の話で、障がい者や要介護者等はある程度公共交通よりも福祉施策での対応をするというのはわかるが、もう少しグレーゾーンの人たちについては公共交通でカバーするように考えた方がよいと思う。二宮町の緊縮財政の中、すべての人をカバーできる福祉サービスの提供ができるのであればいいが、難しいと思う。そのあたり福祉部局としてはどのように考えているか。

● 福祉部局としては、あくまでも要介護者や障がい者の方などに各種福祉的なサービスを提供している。これからの二宮町を考えると、もうすでに27.3%という高い高齢化率で30%も間もなく超えるような状況の中で、公共交通については、高齢者イコール普通の人ととらえて考えていただきたい。現在、福祉での課題として考えられていることは、先ほどの話にもあがった認知症の方の免許の問題、山坂の多い富士見が丘地区での買物難民の問題である。これらについては、財政と相談しながらできるサービスを考えていく必要があると思っているが、高齢者については、普通の人と考えて公共交通を利用して社会参加できるように考えていただきたい。

○ この基本方針に基づくある程度の財政計画は考えているか。

◎ 予算の範囲で方針を考えるのではなく、ある程度理想的なところから整理していくものではないか。この方針から次年度の計画段階では、予算的なことも考えてできることできないことの判断をしながら、その中で効率的なものを工夫していかざるを得なくなるものだと思う。その議論をこれからしていこうということではないか。

◎ あと一年近くかけてやっていくということなので、住民参加についても、町民の意見がより反映されるように、やり方を工夫していただきたい。

・事務局より「議題（4）その他」として次回の協議会開催日程を説明

● 次回は2月21日（火）午後2時からとする。

◎ 他に意見がなければ、本日の協議会は以上とする。