

第5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10月24日(火) 10:00~12:00	
開催場所	二宮町町民センター 2階会議室	
主席者	委員	出席17名(うち代理出席5名)、欠席3名
	その他	随行者3名、傍聴7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. あいさつ 4. 議題 (1) 地区懇談会の実施報告について (2) 地域公共交通計画施策の検討について (3) モビリティ・マネジメントの実施について (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	○	代理(高橋)
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(沼田)
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(久保田)
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	×	
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	○	

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

- (1) 地区懇談会の実施報告について
- (2) 地域公共交通計画施策の検討について
- (3) モビリティ・マネジメントの実施について
- (4) その他

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

・議題（1）及び（2）について資料説明（事務局より）

- 地区懇談会の結果報告があったが、これをもって地区の総意とするのか。それとも今後も地区に入っていく予定はあるのか。
- 協議会の結果を踏まえながら、今後も必要に応じて地元説明は行う。特にデマンドエリアについては、停留所の具体的な設置場所等については、地区の方々に相談しながら決めていきたいと考えている。現在の運行開始予定は、国の補助申請等の関係もあり来年10月以降を予定しており、今年度だけでなく運行開始まで必要に応じて地元との調整は行う。
- 現在のコミバスの利用者が少ないのは、周知不足が原因の一つであると思う。地域への入りかたは、これまでのような地域代表者を集めた説明会のようなものだけでなく、もっと地域の周知が徹底される方法を検討して行って欲しい。
- 資料2の案は、事業者等関係者との調整を行う前の案とのことだが、事業者との調整はいつ頃を予定しており、その結果はいつ頃出されるのか。
- 本日の協議会の意見を踏まえて、事業者と調整を行う。事務局としては、次回の協議会に調整結果の案を示したいと考えている。
- 過年度のコミバス検討委員会の際に、議論となった二宮西中学校の生徒の利用に関しては、今回のコミバスではどのような考え方になっているのか。
- まず、既存コミバスの西中生徒の利用実績がほとんど無い。その理由の一つとして、部活動の終了時刻とコミバスの運行時刻が合っていないという指摘があった。しかし、日没時間に合わせて短い期間で変化する部活動の終了時刻に、他の利用者もいるコミバスの時刻を合わせて変更することは困難であった。今度のコミバス計画では、西中前を通る便数を増やすことで部活動の終了時刻が変わっても、利用できると考えている。
- 西中の生徒が、本当に運賃を支払っても家の近くまで乗りたいと思うのか、生徒自身にアンケート等を実施して利用意向を把握しておいた方がよいと思う。

- エリア型デマンドタクシーの主な行き先がいくつか示されているが、これはあくまでも一例と考えていいのか。例えば、東海大学病院など医療施設なども加えることは可能なのか。
- デマンドタクシーの行き先を町外に設定することは非常に困難である。また、行き先は町内で多くの町民が利用する施設を設定するが、あまりたくさんの施設を設定するとタクシーの利便性と変わらなくなってしまうので、ある程度行き先は制限したものになる。
- 東海大学病院については、二宮駅から大磯町に行く路線バスがあるので、路線バスを利用して病院までいくことが可能だ。

- 今回の検討で、路線バス、コミバス、エリア型デマンドタクシーのそれぞれの位置付けが明確化されたことは良いことだと思う。

路線バスも、町道 27 号線の一方通行規制解除と駅前広場の改良に伴って、小田原市の橘団地と二宮駅を結ぶ路線について、現在の釜野線のルートを通るルートに振り替える検討をしている。その場合、今回示されたコミバスルートの峠公園バス停から二宮駅北口までの区間が路線バスとコミバスが重なる事になってしまうので、コミバスのルートを再検討していただきたい。また、国道 1 号も重なっているので位置付けの整理が必要である。

新しいコミバスの利用者が高齢者なのか中学生なのか、整理して運行時間帯を考える必要がある。

既存の二宮団地にもエリア型デマンドタクシー又は小型のコミバスの検討をして、路線バスとコミバスとデマンドの組合せをうまく使い分けて欲しい。

- ◎ 今の路線バスのルート振り替えと新しいコミバスルートの重複という話は重要な点なので、もう少し詳しく説明してください。

— 事務局より大図を使って説明 —

- ◎ 今の内容は、もう決定した事と考えていいのか。
- 駅前広場と町道が整備されれば、バス事業者としては振替可能だと判断している。

- 資料 2 の数字の確認だが、P6 の③の 3)に 15 分に 1 便以上、その下の表の中では 30 分に 1 便レベルとなっているが、どちらが正しいのか。

また、P11 の下の表では既存コミバスレベル 0.84%となっているが、P6 で算出している既存コミバスの利用率は 0.94%となっているが、なぜ異なる数字なのか。

- 紛らわしい表現で申し訳ないが、資料 2 の P6 の③の 3)は“15 分に一便以上のバス停を「除いた」としており、イコール“30 分に 1 便レベル”としている。

既存コミバス全体の利用率としては 0.94%である。このうちデマンドエリア対象となる富士見が丘・松根地区の既存コミバス利用者数を算出して、デマンドエリアの地区人口から利用率を算出しているため 0.84%となっている。どちらも富士見が丘・松根地区の既存のコミバス利用者の推計値をもとに算出しているが、数字が異なるのは、母数となるコミバスの圏域人口とデマンドエリアの地区人口が異なるためである。

- 事業採算性が示されているが、必ずしも想定通りになるとは限らない。途中軌道修正が必

要な状況も考えられるが、ある一定の期間での見直しは考えているのか。また、見直しをする場合は、どのくらいの期間を目安にするのか。

- 当然、見直しの必要性は認識している。P13~14 に示しているのは、見直しをする際を目安となるものとして整理している。見直し期間は概ね2~3年を想定している。

- 協議会では、何をどこまで決めるのか。たとえば、今回の資料2に示されている事業採算性や料金設定まで協議会で検討して決める内容なのか。また、資料2ではコミバスの実施主体は二宮町となっているが、エリア型デマンドタクシーの実施主体は二宮町・協議会となっている。これは、エリア型デマンドタクシーの運行責任まで協議会が負うことになるのか。

- 今年度の協議会の目標は、地域公共交通計画の策定である。具体的な内容としては、交通空白地域の対策として、現在検討しているコミバスやデマンド交通の導入を考えている。また、その他にも公共交通の利用促進策として、次の議題でお示しするモビリティ・マネジメントの実施となっている。

次年度以降については、コミバスやデマンド交通の運行開始を考えており、特に、デマンド交通については、国の補助金を活用しながら進めていきたいと考えているため、協議会が主体となって運行計画を策定する。実際の運行はタクシー事業者にお願いする。

協議会の目的については、今年度と今後と分けて整理したものを、次回の協議会でお示しする。

- 国庫補助を活用する場合は、行政、事業者、利用者など様々な関係者で構成される協議会で計画を策定することになっている。通常、実施主体は町、運行は各事業者となる。

- ◎ 主旨からすれば、資料2のエリア型デマンドタクシーの実施主体は二宮町で、計画策定主体が協議会ということだ。資料2に示された事業採算性については、あくまでも参考としての数字であり、他にも推計方法が幾つかあるが、これを協議会で議論する必要はない。ただし、このような数字を参考として示された運行計画案がよいかどうかの判断を協議会で行う必要はある。

- コミバス170円均一、路線バス初乗り170円、デマンド350円とした場合、デマンドを利用するだろうか。もう少し料金を利用しやすいようにする必要はないだろうか。また、地域を限定したサービスなので、そこに公金が投入されることへの公平性は、どのように考えればよいのか。

橘団地路線のルート振替の話があったが、橘団地の方の生活圏は二宮にあり、西友などの利用もあるのではないかと分らないところもあるが、ある程度想定して検討する必要がある。

- ◎ エリア型デマンドタクシーは、主な行き先となる施設からの利用も可能なのか。
- 予約をすれば可能。
- ◎ 駅からも利用できるかとタクシーの利用が減ってしまう可能性はないか。
- 秦野市の事例では、駅からの利用がほとんどなく、エリアから駅への利用が主となっている。30分前に電話をかけて予約する必要があるため、あらかじめ帰る時間が決まっている場

合には予約をしておくことも可能だが、帰る時間がはっきりしない場合は、事前予約が難しい。結局、駅であれば駅前にタクシーが待機しているため、デマンドを利用しないで、タクシーをそのまま使ってしまうのではないかと思われる。

- エリア型デマンドタクシーの運行は、ある程度運行時間が決まっているのか、それともいつでも呼べば利用できるのか。
- 現在考えている案では、時間設定はしないで、利用者が時間を設定できるようにしたいと考えている。ただし、利用したい時間の 30 分前に予約は必要。
- 15 分とか 30 分とかある程度の時間設定をしないと、乗合いしにくいのではないか。事業採算性からみると、なるべく乗合いになるように考えたほうがいい。

・議題（3）について資料説明（事務局より）

- 駅前広場の改良や町道 27 号線の一方通行規制解除など、駅前の一般車通行ができなくなることを町外も含めて周知徹底して欲しい。また、合わせてマイカー送迎の際の一定の利用方法も PR した方がよい。

- 資料 3 の P1 の啓発冊子の内容で、「クルマは環境や健康によくない・・・」という文章があるが、環境はよいが、健康上、身体上の理由でクルマによる移動をせざるを得ない方もいるので、表現に注意した方がよい。

二宮町の場合は、町域が非常にコンパクトなので、クルマからの利用転換としては、バスだけでなく自転車や徒歩も考えられる。自転車や徒歩の利用環境が向上すれば利用転換が進むと思う。場合によっては、そのような整備が優先されるべきなのかもしれない。

- 資料 3 の P4 に橋本地区の事例が紹介されているが、マイカー送迎の減少と無料バスチケットの利用率は、何か関係があるのか。
- マイカー送迎をやめて、無料バスチケットを使ったかどうかまでは確認がとれないので、直接的な関係はわからない。ここで紹介したのは、一般的には買い物等の私事交通よりも通勤・通学目的の方が手段転換しにくいですが、多くの通勤・通学目的で無料バスチケットが使われたことは、今後のマイカー送迎の減少に期待できる結果であったと考えている。

- アンケートの回収方法と配布方法は。

- 配布は駅前でマイカー送迎をしている方（ドライバーまたは降りた人）に直接配布する方法で、回収は配布物に同封する返信用封筒を使って郵送回収と考えている。

- ◎ 次回は、モビリティ・マネジメントの結果と事業者等とある程度調整を図った公共交通の運行計画案が示される。特に、コミュニティバスについては、本日の事務局案から大幅な変更が必要となるかもしれないので、しっかり事業者と調整を図って案を示してください。

以上