

第6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12月18日(火) 14:00~16:00	
開催場所	二宮町町民センター 2階 2Aクラブ室	
主席者	委員	出席16名(うち代理出席3名)、欠席4名
	その他	随行者3名、傍聴3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) 二宮町地域公共交通計画素案の検討について (3) モビリティ・マネジメントの実施報告について (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	○	
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	○	
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	○	代理(日下部)
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	×	
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	×	
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) 二宮町地域公共交通計画素案の検討について

(2) モビリティ・マネジメントの実施について

(3) その他

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

・議題（1）について資料説明（事務局より）

○ 中学校の生徒の利用を考えた場合、運行ルートも時間も現在よりよくなったと思う。ただし、利用意向としては一般の利用者とは異なり、バスの時刻に合わせて行動するわけではなく、タイミンが合えば利用するような使い方になると思う。季節や天候によっても利用状況が異なるので、一般の利用者の需要とは分けて考えた方がよいと思うが、それなりにポテンシャルはあると思う。

● 二宮西中学校には、直接ヒアリングを行ない、生徒たちが一番利用したい時間帯に新しいコミバスの運行時間帯が重なるように、現在、調整している。

○ GPSなどを活用して、バス停で次にくるバスが今どこにいるのかわかるようになるのと有難いのだが。

○ バスロケーションシステムについては、神奈中バス車両はすべて車載器を搭載済みである。東日本大震災以降、利用が殺到したため、サーバーの容量を拡大する改修作業を今年度いっぱいぐらいの予定で行なっている。改修後には、スマートフォン等で確認ができるような仕掛けを整えていく予定だ。

○ 西中からの利用は山西の下の方ではなく、上の方の百合が丘2丁目などでバスを利用したいのではないかと思う。その場合、コミバスと路線バスを乗り継ぐ必要があり、コミバスが170円でさらに乗り継いだ場合300円を超えてしまい中学生には高すぎる。乗換の時間調整、乗継割引など料金の工夫で、乗継利便性を向上させて欲しい。

○ 乗継料金の工夫については、どちらの方向にどのくらい乗り継ぐのかなど利用意向がつかめれば検討することはできる。また、ICカードを使った割引制度なども現在研究中である。

● 事務局案としては、一般の料金は路線バスの初乗り運賃170円程度とし、中学生以下はこれまで同様100円にしたいと考えている。

○ 新コミバスの料金について、現在のコミバスが150円均一ということもあり、商店街と連携して行なっているポイント・カードと引換えできるバス回数券が50円単位の綴りとなって

いることから、新コミバスの料金も 50 円単位とした方がよいのではないかと。また、路線バスの初乗りは 170 円だが、堂面や百合が丘坂下より北側のエリアは 190 円となっているので、できればコミバスは 50 円単位も考慮して 200 円均一にすることを検討して頂きたい。

- ◎ もう少し詳しく路線バスの運賃体系を教えてください。
- 北側方面の路線については、堂面、百合が丘坂下が料金の切り替わりポイントとなっており、それより北側の団地中央や百合が丘団地は 190 円となっている。また、南側国道 1 号線の路線については、西が押切まで 170 円で、東側は二宮町内までは 170 円でその先の大磯町区域に入ってから 190 円となる。
- 事務局としては、まずコミバスの料金は均一料金とすることを前提として考えている。200 円とした場合、今度はコミバスの方が高い区間が出てきてしまうことが課題となる。
- コミバスは本数が増えるといっても 1 時間に 1 本であり、路線バスと比べれば本数が少ない。20 円安いからコミバスを待つという方がどれくらいいるだろうか。そんなに気にしなくてもいいのではないかと。
- 現状ではある程度路線バスは本数があるが、百合が丘地区は利用者がかなり減少しており、路線を維持していくことが難しくなっている状況である。そのあたりも考慮していただきたい。
  
- バスの利便性を向上させるためには、運行本数だけでなくバス停の位置などの検討も必要ではないかと。例えば、ラディアンに行く町民は多いが、ラディアンに一番近いバス停（元町バス停）でも施設からはかなり離れている。西友についても橘団地方面に行く路線はよいが、秦野方面のバス停は近くに無いなど、駅以外へのアクセスをもう少し考慮して利便性を向上させる必要がある。県道上や交差点付近などで警察との協議など難しい調整もあると思うが、使いやすいバス停にする検討も、すぐではないにしても、今後やっていく必要があると思う。  
駅への交通手段に関しては、バスの時刻があてにならないから自家用車を使ってしまうというケースが多いと思うが、二宮町はコンパクトな街なので、徒歩や自転車への転換も可能だと思ふ。丘陵地域では朝（下り坂）だけは徒歩で、帰りはやむを得ないのでマイカー送迎でもよいと思う。そのようなモビリティ・マネジメントも組み合わせて、少しでもマイカー送迎が減ることでバスの定時制が確保されれば、バスの利用環境も改善されていくと思う。ただし、自転車への利用転換は、全国的にどこもそうだろうが自転車が走りにくいので、自転車の走行環境の改善と合わせて推進していく必要があると思う。
- バス停の位置については、今後の課題として認識している。今回見直すコミバスについては、関係機関と調整してラディアンの施設にできる限り近い位置にバス停を設置することを考えている。
- バス事業者としては、利便性が増すことであれば、道路管理者、交通管理者及び地権者の方の理解が得られれば、十分協力はできる。
  
- 山西エリアのこの区域設定には、どのような意味があるのか。
- この区域の道路は非常に急勾配道路で、バスが入っていくことができないのはもちろんのこと、バス停までの移動も困難な地域となっている。

- 今回試行的に富士見が丘と山西の一部でエリアデマンドを実施するが、例えば、下町なども公共交通を利用しにくい地区となっているが、今後、エリアの拡大を検討する可能性はあるのか。
- 今回の試行運行の利用状況を見ながら、エリアの拡大を視野に入れて考えていく予定である。本日お示ししている二宮町地域公共交通計画（素案）においても、町内の公共交通空白地域をなくすことを前提として取り組んでおり、指摘のあった下町・下浜地区や中里の一部も検討対象と認識している。
  
- 金沢のバストリガー協定が紹介されているが、今回のコミバス試行運行でも、この様な取組を考えているのか。
- 今回の概ね3年程度の試行運行の中で、このような協定を結ぶことまでは考えていないが、利用目標を設定したうえで、あまりに利用状況が目標を下回る場合には、3年以内であっても撤退することも有り得ることは伝えていきたいと考えている。また、試行運行から本格運行に切り替えるタイミングで、必要に応じてこのような協定も考える可能性はある。
  
- “地域住民が主体となる「コミュニティ交通」活性化の仕組みづくり”が重点プロジェクトにも位置づけられているが、具体的にはいつ頃からどのような形で地元に入って行く予定なのか。
- 具体的な内容については、まだ検討中であるが、まずは今回試行運行するエリア型デマンドタクシーの対象地区で、エリア内の停留所の設置場所をどこにするかを、地元に入って地元と決めていきたいと考えている。時期的には、この計画が策定されればすみやかにやりたいと考えている。
  
- P3の協議会の説明の中で、「必要に応じて幹事会を置き」となっているが、幹事会とはどのような組織なのか。
- 幹事会は、この協議会の設置要綱で位置づけがあるが、これまでに開催したことは無い。幹事会を開催する例としては、主として町民の意見を伺い事務局と一部の関係者が判断するような場合に、この協議会全体ではなく、関係する一部の協議会メンバーと必要に応じた町民メンバーで構成する。また、具体的な運行事業に関して事務局と事業者間とで調整が必要な場合などにも関係する事業者と事務局で幹事会を開催することも考えられる。
  
- P36の“計画の推進にあたって”の中で、毎年度、協議会を開催することになっているが、定例的な開催以外で、協議会が動くような想定はあるのか。
- まず、概ね3年程度の試行運行としているので、利用状況等を年度毎に把握し報告し、今後について協議する必要があると考えている。それ以外には、近隣の公共交通会議から二宮町に関わる内容があった場合に、二宮町にとって問題はないか、または連携できることはないかなどを協議することが想定される。例えば、来年1月から3月にかけて、中井町ではワゴン車を使ったデマンドバスの実験運行が予定されている。計画では、二宮町内にある商業施設、マックスバリューと西友への乗入れが予定されている。このような内容が本格運行さ

れる場合には、協議会で検討していただくことになる。

- ◎ 中井町の実験内容については、次回、報告していただけるか。
- 資料を用意して次回の協議会で報告する。
  
- 二宮町には大きな病院が無い。中井町の実験のように、町外の病院を目的地とすることはできないのか。
- 公共交通だけの話ではないが、現在、秦野市、中井町、二宮町、大磯町といった市町で広域の協議会を設置している。そこでも広域での公共交通についても話し合っており、そこでの結果が各市町の公共交通会議に図っていくようなことになっている。今回の中井町の実験が町外に出ていく初めての取組となるので、この結果を見て、他でも考えていく可能性はある。ただし、バス、タクシー事業者との調整も必要なので、必ずできるというものではない。
- ◎ 需要があれば行政区域に関係なく、民間の事業者が運行すると思う。そこまで需要がない場合にはコミュニティバス等での行政対応となるが、実際に行政区域を跨ぐ事例は、全国的にもあまり多くない。自治体間の調整が難しく、あまりやりたくないというのが実情のようだ。しかし、幸いこちらは周辺市町との協力関係があるようなので、可能性はあるかもしれない。周辺市町との広域の協議会では、公共交通以外にはどのようなことが議題となっているのか。
- 公共交通以外では、例えば公共施設の相互利用などがある。
  
- P25 に秦野市の小学校における学校でのモビリティ・マネジメントが紹介されているが、二宮町でもやる予定があるのか。
- 必ずではないが、今後実施するモビリティ・マネジメントの候補の一つと考えている。
  
- 今回、この計画の中にも UD タクシーの話が加えられた。福祉有償運送を運営するものとしては、継続性を考えた場合、やはりバスやタクシー事業者が担った方がよいと考えているので、これは良いことだと思う。UD タクシーの出発式に立ち会ったこともあるが、ドライバーさんで取り扱いが不慣れな方もいたので、UD タクシーの導入と合わせて、ドライバーさんの教育訓練の実施も進めていただくと良いと思う。
  
- ◎ この素案は、このあと町民意見募集を募ることになるが、本日の意見を踏まえて修正箇所はあるか。
- 新しいコミュニティバスとエリア型デマンドタクシーの料金については、本日意見も出ているところであり、この場ですぐに決めることはできないので、あくまでも本計画では、参考として考え方を示しておくこととするので、本日の資料でも参考としているが、もう少し表現を変更する。それ以外は、基本的にこのままと考えているがいかがか。
- P31 のエリア型デマンドタクシーの今回導入する地区で、山西エリアについては、先程の説明を注釈で加えていた方がよいと思う。
- ◎ 他にご意見がなければ、以上の修正で素案として承認してよろしいか。

・議題（２）について資料説明（事務局より）

- 雨の日とそうでない日で、駅前の状況がかなり違うと思うので、そのあたりで利用者の動きが違うのではないか。
- アンケートの問いの中で、二宮駅にマイカー送迎する頻度について「雨など悪天候の日のみ」という回答欄を設けている。その他にも「行き」と「帰り」で駅に向かう時間にどの程度余裕を持つかという問いに加えて、「晴れの日」と「雨の日」の違いも問いに含めている。このあたりを分析すれば、雨の日と晴れの日の利用の変化も少し読み取れると思う。
  
- 回収率が 23.1%と低いように思うので、せめて 3 割を超えるように次回は工夫をして欲しい。
- 確かに一般的なアンケートや通常の居住地エリアに配布するようなモビリティ・マネジメントでは、3割~4割近い回収率になることもあるが、「マイカー送迎を控えて公共交通を利用して下さい」というお願いを、マイカー送迎している方々だけに直接配布する方法であることを考えると、ある程度回収率が低くなってしまふのはやむを得ないと考えていた。マイカー送迎モビリティ・マネジメントでは、これまで実施した他地区と比較しても、少ない回収率ではない。また、モビリティ・マネジメントは、アンケート自体が目的ではなく、アンケートを通じて、同封した啓発冊子等資料を読んでいただくことで、自発的な行動変容を促すことを目的としているので、必ずしも回収率にこだわる必要はないと考えている。
  
- アンケート回答者の居住地を確認する問いがあるが、山西地区はエリアが広く、茶屋地区と釜野地区では交通行動も違うと思うので、地区はもう少し細かく聞いたほうがよいのではないか。
- 先ほど、回収率にこだわる必要はないと言ったが、とは言っても、そもそも受け取ってただけで、いやになるようなアンケートでは、本来の目的も達成できなくなる。経験から概ね今回の A3 裏表の分量が限界と考えている。文字もできる限り見やすく大きめのフォントにする必要があることから、質問内容も絞って作成しているので、あまり回答を細かくしたくないという考えがある。また、問いで「行き」と「帰り」の駅前での交通手段と北口と南口のどちらがわを利用したかも合わせて質問しており、先程の茶屋地区であれば行きも帰りも南口と考えられるし、釜野地区の方は駅前の時間帯一方通行規制の関係で、行きは南口、帰りは北口を利用する方が多いなど、ある程度は読み取ることができる。
  
- モビリティ・マネジメントというものを今ひとつ理解していないのだが、啓蒙活動のようなものが目的と捉えて良いのか。また、それとは別の目的になるが、アンケートで利用実態の把握を行ったという 2つの目的があったという理解をしているが、そうであれば、啓蒙活動だけでは、なかなか効果を期待するのは難しいと思うが、これだけのデータがあれば、今後の対策もできると思う。例えば、早朝、夜遅くなどのバスが無い時間帯のマイカー送迎はやむを得ないと思うし、駅前の混雑の問題もそれほど無い時間帯だと思う。混雑している時間帯の利用実態が把握できれば、それに効果的な対応策を検討するのに今回のデータを活用できるとよいと思う。

◎ 確かに、啓蒙活動でもあるし、マイカー送迎の実態を把握するという2つの目的があったと思う。

● ご意見のとおり、2つの目的を持っている。これまでの資料等を配布するだけの啓発活動では、なかなか読んでもらえないということがあり、今回のようにアンケートを絡めることで対話形式の啓発活動とすることがモビリティ・マネジメントの特徴である。また、2つ目の目的のマイカー送迎の実態把握については、せっかくアンケートをするのだから、ということで、そのような質問項目も付け加えて実施するように工夫している。

今回の実態把握でイメージしていたのは、二宮駅に限らずマイカー送迎の問題としては、朝の方が交通量は多いのに、問題となるのは夜である。実際に交通量調査をやっても、だいたい夜ピーク時の交通量は、朝ピーク時の半分くらいになっている。しかし、朝は降ろしてすぐに移動するので、交通量が多くてもあまり問題にならないが、夜は待つ時間が生じるので、交通量が半分になっても3倍、4倍の駐車時間が発生し、結果渋滞の原因となっていることが多い。このあたりの交通行動の実態がつかめると対応策も考えられることができると思うので、そういったことも考えながらデータの整理をしていく。

また、今回の資料を読んで、バスを使ってみたが二宮駅からは合う時間がなかったのも、大磯駅からバスを使ってみたという方もいた。このような結果も踏まえて引き続きデータ整理と事後調査を実施する。

・議題（3）その他（事務局より）

● 次回は、2月下旬頃を予定している。後日、日程調整をさせていただいた上で、日程を決めて通知する。

以上