

平成 25 年度第 3 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 26 年 3 月 28 日 (金) 15:00~16:30	
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 14 名 (うち代理出席 3 名)、欠席 6 名
	その他	傍聴 5 名
	事務局	政策部 4 名、都市経済部 1 名、健康福祉部 1 名、コンサルタント 3 名
会議次第	1. 開会 2. あいさつ 3. 議題 (1) 二宮町コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行状況について (2) 平成 26 年度 二宮町地域公共交通活性化協議会予算案について (3) 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	○	代理 (平岩)
3	杉山 勝	相模中央交通株式会社	○	代理 (須田)
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	樋口 徹雄	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	小林 貴利	二宮町 P T A 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	村松 正敏	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	黒沼 敏男	神奈川県大磯警察署	○	
18	山口 拓	J R 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

### 3 議題

- (1) 二宮町コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行状況について
- (2) 平成 26 年度 二宮町地域公共交通活性化協議会予算案について
- (3) その他

◎は副会長、○は委員、●は事務局の発言

#### ・議題（1）について

- コミュニティバス（以下「コミバス」）の今後の課題として、中学校へ利用案内をするとの説明があったが、それ以外の利用促進策は何か考えているのか。
- 西中学校の入学式に合わせたコミバスの案内チラシの配布は、タイミングとして効果的であると判断し、先行して進めさせて頂いた。その他の利用促進策については、4月以降に地域に入って相談することと考えているので、具体的な内容はその中で地域の要望を確認しながら検討していきたい。
- 今後、状況が改善されない場合は、コミバスの廃止も考えるとのことだが、どのくらいの期間を考えているのか。また、目標の目安はどう考えているのか。
- 今回のコミバスの試行は、昨年度策定した「二宮町地域公共交通計画」にも記載しているとおおり、概ね3年以内の短期施策に位置付けている。目標目安としては、乗車人数 100 人/日超えることを当面の目標としている。
- にのタクについては、まず登録者数を増やす方策を考える必要があると思うが、具体的な対策を考えているのか。
- これまで地区ごとに話し合いの場を設けて説明してきた。富士見が丘1丁目地区では、地区の会報でにのタク利用を促す PR を掲載してもらっている。他地区でも、同じような取組を今後お願いしていきたい。
- 富士見が丘1丁目、3丁目と比べて、2丁目は特に登録数が少ない。登録数が少ないところには、もう一度地区に出向いて利用を促進して欲しい。できれば町側から説明会の日程を決めて行うのではなく、地区などの会合に合わせて出向くなど、地区長さんと相談しながら進めて欲しい。
- 地域から要望があれば対応する。説明会のようなものを開催する方法がよいのか、1丁目のように会報やチラシなどで呼びかけをする方が良いか、地域の方でも考えて欲しい。
- 西友からの便は、比較的偶然の乗合いの可能性があるのではないかという説明があったが、事務局の方で何か具体的な方法を考えているのか。これから検討するというのであれば、どのような場で検討することになるのか。
- 西友の話は一つの例として、特に西友に確認したわけではないが、もし仮に西友のサービスカウンター等で、買い物をする前に受付けをしておけば、同じ便で帰るお客さんを取りま

とめて予約の代行をすることも考えられるのではないか。という事務局検討レベルの話で、具体的な検討はしていない。事務局や協議会だけで検討するのではなく、これも含めて地域との話し合いの中で利用促進策を検討していきたいと考えている。

- 富士見が丘1丁目について、地形的に特殊な場所である。最寄りのバス停から少し離れた山の高いところにあり、また近年では高齢化が進んだ地区である。そのため、このタクに対する注目度は非常に高い。一方、路線バスは富士見が丘2丁目と3丁目の堺を運行しているので、2丁目・3丁目では1丁目より比較的バスを利用しやすい環境にあることから、このタクに対する関心が低いと思われる。

このタク利用者の声でもっとも多い意見は、料金が高いこと。コミバスの2倍となっていること。それ以外には、利用時間帯が限られていること。早朝、夜及び土日には利用できない。また、予約の時間に厳しいという意見もあった。30分を数分過ぎただけでも、予約させてもらえなかったという声があった。

利用者の要望としては、まずは料金を安くして欲しい。300円になればかなり利用者が増えると思う。さらに、予約方法のシステムを利用しやすく考えて欲しい。特に出先からの予約では、予約の電話をしてから早くても30分後でなければ利用できない。時間が読めないので予約しづらい。駅から乗る場合も、通常のタクシーが常に待機しているので、デマンドを使う選択肢は少なくなる。

- ◎ 利用者の意見もいろいろあるようだが、今年度事務局でニーズ調査のようなことは考えているか。
- 調査としては、特に具体的なことは考えていない。まずは地域との話し合いの中で利用促進策を検討し、その中で調査が必要になれば検討する。
- ◎ 資料よりコミバスの方は利用者が再編前とくらべて半減しているということだが、以前の利用者はどのような移動手段になったのか。路線バスや徒歩などに転換したのであればよいが、外出頻度が下がったというようなことになっていないか。今年度調査をした方がよいと思う。
- 今回の計画は住民アンケートから検討が始まっているが、計画通り利用されていないのであれば、再度検討する必要がある。アンケートの取り方や分析方法のチェックも必要である。
- 運行開始して数ヶ月なのでまだ時期は早いと思う。もう少し推移を見守る必要があると思う。
- これまでの計画ではバスやタクシーを利用してもらうことを中心に考えられているが、もう少し外出を支援するような考え方も必要ではないか。外出する際の移動手段は、人により様々だが、その中で移動困難な方をサポートするといった活動も必要ではないか。今後は、交通だけに限定せずに、福祉的なことも視野に広げていく必要があると思う。
- ◎ 外出機会をつくることで公共交通の利用を促進することも大切な視点である。
- 外出支援については、介護予防も含めて、福祉部局との連携が必要であると思う。
- 外出手段としては、歩くことができれば、それがもっとも介護予防の観点からも非常に大事なことだと思うが、一方で、公共交通と福祉の境界部分をどうするか、この協議会で議論していかなければならないことだと考えている。公共交通の路線が確保されている場所で、外出機会を創出するイベントなどを組み込むことは重要だが、町が一方向的に用意するばかり

ではなく、そこにどのようなニーズがあるか把握することも必要だと思う。その上で情報をどのように網羅し、どのように情報発信していくかを考えていく必要がある。ただし、あまりに福祉に偏りすぎると公共交通本来の目的と違って来る恐れもあると思う。

- この協議会で検討を始めるにあたって福祉施策と公共交通施策は分けることにした。ただし、高齢者の外出支援と公共交通の利用促進ということでは、福祉部門も関連する施策やデータを多く持っていると思うので、協力していく必要はあると思う。
- 富士見が丘1丁目地区では高齢化が町内で最も進んでおり、これまで車所有も1軒に1台、ほとんど車で移動していた。だが、近頃75歳を期に運転を止めるという人が増えている。このままでは、近い将来誰も運転できる人がいなくなってしまう。そうなった場合、隣何軒か同士で1台介護車を持ってお互いに助けあうようなことも必要ではないかという話し合いもしている。福祉的な協力も必要となる。
- 警察では高齢者の免許返納を推進しているが、現状では返納する人は少ないと聞いている。
- ◎ 免許返納時に公共交通のチケットを配布して、返納を促している自治体もある。
- ◎ 神奈中の路線バスの状況はどうであるか。転換後新たな状況は見られないのか。
- 特にはっきりとした増加が確認できたという状況はない。
- コミバスの利用減にともなって、二宮駅利用者が減ったとは考えにくい。今後、コミバスの検討をするためにも、コミバス以外の二宮駅に発着している路線バスも含めたデータ分析が必要だ。どういう移動に変わったのかを把握しないと、再編計画も考えられない。  
にのタクに関しては、先ほどの利用者意見にあったように、まとめて予約割のシステムがうまく機能していないように思う。予約割よりは、一人乗りの料金を値下げして利用者を増やすことで、偶然の乗合いの機会を増やすという考え方もある。
- 利用者へどのくらいの料金なら利用するかと聞くと、400円ではバス感覚では利用しないという意見が多い。300円であれば利用したいという意見が多い。
- ◎ デマンドタクシーは、コミバスの利用の少ない地区で町の負担を減らしたいという考えで始められたものである。想定した負担内においてある程度利用を予測した上で設定した金額になっていると思うが、当初の予定よりも利用されていないということは町の負担も少なくなりそうなのか。
- にのタクに関しては、町の負担は想定よりも少ない状況です。
- 利用率が低くても、それで問題がないのであれば、利用者を増やそうという必要はないと思う。わざわざ町の負担を増やしてまで利用率を上げる必要はない。そうではなく本当に地区で困っているのであれば、それに対して改善策を考えていかなければならない。まず、その見極めをすることが必要ではないか。
- 地区としては、間違いなく利用したい。料金と利用時間帯に問題がある。
- これまでのコミバスと比べて不便になり、なおかつ料金が安いというイメージで捉えられれば、受け入れ難いかもしれない。多少不便でも料金が安いというなら納得もできるかもしれない。
- ◎ この地区では、コミバスが利用されないで、にのタクに変えたという経緯もある。
- タクシーなのか、バスなのか。バスの代わりとして見ると、料金が高くて行き先も限られていて、にのタクは不便だというイメージになる。もう少し良いイメージをPRしていく必要

がある。にのタクのいいところは、細かい乗場設定で家のすぐ近くまで迎えにきてくれるところである。これで行き先がもう少し増えればさらに利用しやすくなると思うが、やり過ぎると行政が負担する意味合いが薄れてくる。料金は安いに越したことはないが、もう少し柔軟なシステムにすればいいものになると思う。

- 荷物をトランクに出し入れしてくれ、タクシーと同じようなサービスを受けられて料金がタクシーより安くてとてもありがたいという意見もある。
- ◎ 本日は、活発に議論していただいた。本日の意見を踏まえて事務局では今後利用促進策の検討を行っていただきたい。
- 次回はにのタクの国庫補助金申請に向けた取り組みを行うため、6月頃の協議会開催を予定する。

・議題（2）について

- ◎ デマンドタクシー運行経費は、利用状況によって変わるものなので、実際の金額は年度末になるまでわからないという理解でよいか。
- そうなります。予算段階では想定した利用者数から確保した額となっている。
- ◎ 想定はどのくらいの利用なのか。
- これまでのコミバス利用者がにのタクを利用した場合を想定している。これまでのコミバス利用率をデマンド対象エリアの居住者数から推計すると1日約30人となるので、その人数が想定額となっている。

・議題（3）について

- 本日は、その他は特にありません。

以上