

平成 26 年度 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 27 年 2 月 19 日 (木) 15:30~17:00	
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 14 名 (うち代理出席 2 名)、欠席 6 名
	その他	随行者 1 名、傍聴 8 名
	事務局	政策部 4 名、都市経済部 2 名、健康福祉部 1 名
会議次第	1. 開会 2. 副会長の選出 3. あいさつ 4. 議題 (1) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況について (2) モビリティ・マネジメントの報告について (3) 平成 27 年度 歳入歳出予算 (案) について (4) その他 5. 閉会	

協議会委員出席名簿

No	氏名	所属	出欠	備考
1	長尾 秀美	二宮町	○	
2	三木 健明	神奈川中央交通株式会社	○	代理 (平岩)
3	石川 哲也	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	○	
6	植田 芳裕	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	森本 浩正	二宮町 P T A 連絡協議会	×	
9	一石 洋子	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	鈴木 仁	神奈川県平塚土木事務所	×	
15	寶珠山 正和	神奈川県県土整備局	○	代理 (今井)
16	成川 一	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	宇都宮大学大学院工学系研究科	○	
20	西山 淳一	二宮町健康福祉部	○	

議事概要

1 開会

2 副会長の選出

3 あいさつ

4 議題

- (1) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況について
- (2) モビリティ・マネジメントの報告について
- (3) 平成27年度 歳入歳出予算(案)について
- (4) その他

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

・議題(1)について

○デマンドタクシーのエリアに住んでいる人で、このシステムが必要ではない人は良いが、登録方法が分からないから利用していない人達もいるはずである。そのためにも利用のPR促進をするべきである。

○デマンドタクシー等公共交通の理想となるイメージをしっかりと持ち戦略立てていく必要がある。まずはニーズを把握する方法を考えなければならない。また、町・利用者・事業者で何ができるのかというところまで踏み込む必要がある。

●平成27年度は運行地域に出向き、地域のニーズ調査を行っていく。また、地域での持続可能な公共交通を検討していく。そのため、町・利用者・事業者の役割を明確に確認していきたい。

○コミュニティバスの運行について、どういう経緯で改正したのか今一度確認したい。

●以前は、富士見が丘地区をルートに入れていたが、坂が多くバス停に行くのが大変だったため、利用しないという意見が多かったことを踏まえて、コミュニティバスからデマンドタクシーに変更した。残したコミュニティバスは、山西地区を中心としたルート変更とともに本数を増やし、また、二宮西中学校の生徒の通学時間に合わせた運行と新学期に合わせた利用促進PRを実施した。その結果、子どもの利用については、実績が出ていると考える。

○試行として改変を行い、結果として当初の予想より低い状況となった。この結果を受けとめ、今後には生かしていくべきだと思う。利用者の意識向上もあるが、なぜ使わないのか利用者の意向を把握し、利用しない理由を分析し、改善案を出していった方が良い。他の地域との公平性を考えるベースデータになると思う。今後は利用区域の方と協働で知恵を出し合う必要があると思う。

- コミュニティバスのルート改正前後で月当たりの運行経費の変化があまり無いのはなぜか。また利用時間による利用率の差はあるのか。
- ルートの変更はあったが、距離や運行時間に大きな変化は無かったため、経費は変化していない。利用率は、午前中に多く集中している。

- ◎コミュニティバスとデマンドタクシー利用者を合わせても、以前より1日平均利用者数が減少している。この人達がどのように移動しているのか。
- コミュニティバスのルート改正に利用者がまだ定着していないという事が考えられる。また推測ではあるが、以前の路線においては、県道など神奈中の路線バスと路線が重複している箇所があるため、待ち時間にたまたまコミュニティバスが来たから利用したというような可能性が考えられる。
- ◎神奈中バスの路線や乗客の変化はどうなっているか。
- 橋団地から釜野経由で二宮駅北口行へのルート変更はあったが、平日の日中はコミュニティバスがある為中里経由になっている。このため、競合するようなルートにはなっていない。路線バス利用者数の劇的な増減はみられない。
- ◎改変により乗らなくなってしまった人がどのようにしているのか。特にお年寄りの方などがルート変更の影響で外に出られなくなってしまうような影響があると良くない。現在どのように移動手段をとっているのか分かる方法はないだろうか。
- 路線バスの詳しいデータをとっても、一日平均数十人の増減の因果関係をはっきりさせることは極めて困難であると思う。

- 資料1-2のデマンドタクシー地区別利用集計表は、地区ごとの人口規模が明記されていないので比較が読み取れない。また、富士見が丘2丁目地区だけ20代の利用が多いのはなぜか。
- 一人が多く利用しているので偏った数字になっている。また、同一の場所での乗降回数が多い事から、一部の限られた方が利用していることがわかる。その結果、このような傾向が見られたのではないかと考える。

- ◎コミュニティバスとデマンドタクシーを今後どのようにしていけばよいか。
- デマンドタクシーは相乗り率を増やす事が目標となる。一人に近い相乗り率では、デマンドタクシーを公共交通として運用していくことは望ましくないと考える。ニーズを探りながら利用促進をし、相乗りをポイントにおいて地域と話し合いをしていく。相乗りをした上で町の負担が増えるのであればよいが、一人での利用が増えて町の負担が増えるのは問題と考える。コミュニティバスは現段階では利用促進の周知に徹するしかないと考えている。
- 次の議題にあるが、モビリティ・マネジメントの結果以前はコミュニティバスを利用していたが今は利用していない人が9%存在する。富士見が丘地区はコミュニティバスのほうが良かったという声や、団地中央へ行く便が朝晩しか無いので不便だという意見もあった。これが利用低迷の原因の一つとも考えられる。
- ◎利用者のニーズを掘り起こして改善策を早急に考えていく必要がある。

・議題（２）について

◎モビリティ・マネジメントは簡単に言うとクルマ利用から公共交通利用への転換を促進するという事だが、利用者の意見の中にコミュニティバスが無くなっても何も思わないという意見が多いなら、コミュニティバスを廃止する検討も必要であると思う。

○コミュニティバスの利用者数を増やすのであれば、西友を運行ルートに入れるのはどうか。アンケート結果では団地中央という意見もあったが、商業ベースで考える西友も良いと思う。

・議題（３）について

意見等なし

・議題（４）について

意見等なし

5 閉会

以上