

平成 26 年度 第 1 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 6 月 26 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 18 名 (うち代理出席 7 名)、欠席 2 名
	その他	随行者 2 名、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
会議次第	1. 開会 2. あいさつ 3. 議題 (1) 平成 25 年度歳入歳出決算について (2) デマンドタクシー運行に伴う認可申請及び国庫補助金申請について (3) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況及び今後のスケジュールについて (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	○	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	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 (脇)
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	○	代理 (池田)
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	○	代理 (宮嶋)
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	○	代理 (磯嶋)
19	大森 宣暁	東京大学大学院工学系研究科	○	
20	西山 淳一	二宮町健康福祉部	○	代理 (西山哲)

議事概要

1 開会

2 あいさつ

3 議題

- (1) 平成 25 年度 歳入歳出決算について
- (2) デマンドタクシー運行に伴う認可申請及び国庫補助金申請について
- (3) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況及び今後のスケジュールについて
- (4) その他

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

・議題（1）について

- 資料 1 の 2) 歳出の事業費の説明欄（内訳）の 6. 町への返還金 571,484 円となっているが、これは事業が思うような状況になっていないからなのか。
- 運行費用については、改変前のコミュニティバスの利用状況に基づき想定した利用者数から需要を算出し、町から協議会へ負担金として支出した。需要予測では一日平均約 34 人の想定であったが、実際には 5 人／日前後の利用であった。そのため利用者が予定より少なかった分、想定していた運行費用よりも実際には町の負担が少なかったため、余った分を町に戻している。

・議題（2）について

- 公共交通の運用について、地域ごとに市町村の裁量で判断できる部分が拡大するという話を聞いたのだが、どのようになるのか詳しい情報があれば教えて欲しい。
- 資料 2 にある 21 条及び 4 条については、何か変わるというような話が出ていない。最近自家所有有償運送については、運行に関して手をあげた自治体に国の権限を移譲したらどうかという検討がされている。国が持っている基準をもう少し弾力的に運用できるように検討が進められているところである。
- 資料 2 の③運行委託事業者に示されている運行事業費 A 地区 1,230 円、B 地区 1,650 円は妥当な金額なのか。私は富士見が丘に住んでいるが、駅までタクシーを利用してワンメーターでいける。
- ◎ この金額には迎車料金等も含まれている。町と委託事業者で調整した金額となっている。通常の運賃よりも迎車料金の他、予約時間にお迎えに行くための時間的な制約があり、その間通常営業ができなくなることも考慮されている。
- 夜中などの忙しい時間帯ではなく、昼間の利用者が少なく駅前タクシーが滞留しているような時間帯でその考え方は必要なのか。事業者さんから、設定した金額の考え方について、もう少し詳しく説明していただきたい。
- デマンドタクシーは 30 分間隔で予約ができることになっている。その予約時間に合わせて

運行するために、予約時間の少し前のおおよそ 10 分から 15 分前にはドライバーと車両を押さえて、予約時間ちょうどにお迎えにあがっている。その一連の拘束時間も考慮させていただいた金額である。

- 利用者数の目標を達成させるためにも、事前予約などの利用者の手間も考慮して、もう少し安い料金設定ができるように、また、運行事業費についても内容を厳しく査定していくべきである。
- 資料 3 の表 5 に交通不便地域の内訳として富士見が丘地区 493 人となっているが、具体的に対象地域はどこになるのか。
- 資料 2-2 のデマンドタクシーの停留所番号で言うと、概ね No 3、4、5、6、7、11、12 及び 13 が富士見が丘地区の対象となっている。この他に山西エリア全域である。これらの地域は勾配が急であり最寄りの路線バスのバス停までの移動が困難なことから交通不便地域としている。
- 交通不便地域に公共交通を整備することが本来の目的だと思うが、実際にもっと広いエリアが運行対象となっているのはなぜか。
- デマンドタクシーを導入する前に運行していたコミュニティバスは、富士見が丘 1 から 3 丁目及び松根地区を運行していた。しかし、このエリアでは山坂がある関係で、バス停までの移動が困難でコミュニティバスを利用できないということがアンケート等を通じてわかったため、コミュニティバスの代替りの公共交通としてデマンドタクシーの導入を行った。ここでいう交通不便地域とは、急勾配な道などの理由により国庫補助の要件を満たす地域という意味である。
- これまでのコミュニティバスの考え方にとらわれずに、必要な地域に重点的に進めるということも重要であると思う。地域によっては、神奈中の路線バスのバス停もあり、デマンドタクシーと路線バスの公共交通が重複している。このようなことも見直ししながら、よりよいものにしていただきたい。
- ◎ ご意見ありがとうございます。ご指摘の点については、これまでもこの協議会で同じような議論があり、試行錯誤のうえ今のような運行となっている。さらに今後も運行状況や利用者の意見を聞きながら、検討していかなければいけない。

・議題 (3) について

- PTA ではコミュニティバスにどのような期待をしているのか。
- 昨年まではあまり利用がなかったが、この 4 月から何名か利用していると聞いている。部活の朝練に間に合うバスがないとか、毎日 100 円はきついという父兄の意見もある。ただ、大雨や冬期などは有意義で、利用できることは有難いことだと思っているが、よく利用しているのは限られた人で、全体の利用率を上げるまでには至っていない。
- 富士見が丘 1 丁目地区では、小学生が学校を出てから家に着くまで 40~50 分もかかっている。何か良い方法はないか。このようなことも公共交通で考えて行く必要があるのではないか。
- 通学に利用できるようにするかどうかは別として、現状のデマンドタクシーの時間設定は、

駅前待機しているタクシーが比較的多い日中の時間帯を有効活用する形態である。ただし、朝晩の利用時間の拡大や土日祝日の運行については、今後の課題と捉えており、運行事業者との話し合いや、当協議会などでの検討を通じて考えていきたい。

- これまでも西中には、町からも利用の働きかけを実施していただいているが、実際にどのくらい利用者が増えたのか把握しているのか。
- 資料4に利用状況を示している。大人、子供の分けて利用状況を把握しているが、子供の利用者のうち西中の生徒の利用かどうかまでは把握していない。
- 以前、保護者からコミュニティバスの要望があったことから、登下校の時間に合わせた運行を開始した経緯がある。町から利用の働きかけなども行っているが、利用状況が思うように伸びないのであれば、見直しも必要ではないか。
- 資料5のコミュニティバスの今後のスケジュールにて利用者の移動調査と記されているが、この調査はすでに実施したのか。
- 今年度9月に予定している。
- 資料5の平成26年10月のところに、デマンド登録者の要件拡大とし、町外利用者の検討ということであったが、停留場はどのように考えているのか。
- 町外に停留場を設けたり、対象エリアを拡大するようなことはこの時点では考えていない。運行エリアなどについては、現状の枠の中で、登録者の対象を拡大することを考えている。具体的にはエリア内の町外に住んでいるご家族の方の利用を想定している。このデマンド交通が路線バスの代替手段と考えた場合、町外の方でもエリア内のご家族を尋ねる際の移動手段としてデマンドタクシーを利用できるように、要件を緩和してもよいのではないかと、ということで検討するものである。
- 町外の方の利用登録は法律上できないと理解していたのだが、それは可能だということの良いのか。
- 自家用有償旅客運送法に基づく福祉有償運送等であれば、市町村の区域内の住民の運送ということになっている。デマンドタクシーについては自家用運送ではないので、あくまでもこれまでの利用ルールは自主的なルールと理解している。町外の方の利用が法的に制限されることはない。
- 相乗りの推進について、前回の協議会でも話題になった西友やマックスバリュでの利用者の取りまとめの案については、どの程度まで調整が進んでいるのか。
- まだ内部での検討のみで、具体的な動きはしていない。
- 資料5の平成27年4月のところでアンケートを実施し、継続、一部変更、廃止の検討をすすめているが、もう少し早めにアンケートを実施したほうがよいのではないか。
- 資料3の事業の目標の中で、高齢者の外出を週1回未満12.5%から10%未満にすることを目標にかかげているが、実現するためには、もう少し高齢者の利用に的を絞ったニーズを把握し、どこからどのように働きかけていくことが有効なのかを考える必要があると思う。例えば、介護予防のイベントの際には、デマンドタクシーを利用してもらえるように福祉部門から働きかけるなどの取組みも考えられる。
- 皆さんと整理してつくったデマンドタクシーのシステムを、有効に使っていきたい。福祉部門の事業との組合せも期待できるのであれば、検討していきたい。

- 担当が別ということで連携が難しい面もあるかもしれないが、福祉と公共交通は別といって切り分けずに、介護予防的なことや一般高齢者を対象とした移動手段を、福祉と公共交通で連携して検討していただきたい。
- 介護予防は送迎があると一般的に参加率が上がる。また、各地域で行うイベントの方が参加しやすいという意見も聞いているので、福祉部門としても公共交通の利用を今後検討していく。
- ◎ 一般的にも全国各地で福祉有償運送や地域公共交通をやっている自治体はたくさんあり、当然一緒に考えるべきものという意見もある。ただし、デマンドタクシーの場合は車いす使用者に対応していないので、すべて連携できるという状況ではない。
- 現在自家用車を使った福祉有償運送を所属している団体で行っているが、3年前の検討を始めた当初に、福祉と公共交通の考えについて議論したが、分けるという言い方について少しニュアンスが違ったと思う。これまで地域公共交通協議会と福祉有償運送運営協議会が別々であったが、これが地域公共交通協議会の中に、福祉有償運送運営協議会の機能を含ませていくような動きであると認識している。そのような中で、逆に、車いす使用者の通院のための移動を、自家用車を使って NPO がやっていたいいのだろうかという疑問を感じながらやっている。本来であればこのような移動が、生きていくための、日常生活を営む上で必要な移動であり、公共交通で保証されるべきことであると思う。その意味で、これまでもデマンドタクシーに UD 車両の導入をお願いしてきたが、これが進めば、車いす使用者の利用など利用率も上がっていくのではないかと考えている。

交通不便地域というのは、バス路線が廃止されたり、地域の高齢化が進み、独居老人が増えたりという社会状況の変化の中で、外出が困難な人が多く住む地域ということである。これは過疎地域ではなく、むしろ都市地域で拡大している。そのような中で、経済的理由により路線バスの運行ができなくなり、その代わりにコミュニティバスやデマンドタクシーでどこまでカバーできるか、という状況である。そこでもう一度問題の原因に立ち戻ると、高齢者や子育て中の方の外出を、福祉というくくりではなく、公共交通で確保されると、今よりもずっと生活しやすくなると思う。特に通院の足の確保ということになるが、平成 28 年 10 月までに、このあたりをみんなで見聞を出し合って検討していければいいと思う。
- ◎ 公共交通を利用できない方が福祉有償運送で車いす使用者でもドアツードアで利用できるような認識であったが、確かに諸外国と比べても、NPOにまかせすぎているように思う。もっと公共側で公共交通として確保していくべきだという意見であったと思う。
- 高齢者の事故や免許の返納状況について伺いたい。警察も連携して免許の返納と公共交通の利用を働きかけるなどの取組みはできないか。
- 二宮・大磯は高齢者事故多発指定地域になっている。今年は少し減っている。免許の返納については、正確な数字を把握しているわけではないが、月に 2～3 件程度ではないかと思う。また、免許返納制度というものがあり、返納の呼びかけはしているが、公共交通への転換までは促していない。
- 連携をして取り組んでいけたらいいと思う。
- ◎ なぜ公共交通が必要なのか。みんな元気で歩いて暮らせるようなまちであれば、必ずしも公共交通は必要ではない。しかし、現実にはクルマに依存した生活になってしまっており、ク

クルマを使うことを前提としたまちになってしまっている。そのため高齢化になりクルマを自由に運転できなくなると、公共交通が必要になってくる。本当の目標は、公共交通の利用者を増やすことではなく、町民一人ひとりの生活の質の向上であり、自由に外出できることにより毎日の生活の選択肢が増えるということである。そのためにも二宮町の実情にあった公共交通サービスを考えていく必要があり、概ね運行開始から3年程度をかけて見直しを考えていくということであると思う。

以上