

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第39回 相模原市地域公共交通会議【書面会議】		
事務局 (担当課)		まちづくり計画部 交通政策課 電話042-769-8249(直通)		
開催日時		【開催期間】令和3年9月6日(月)~令和3年9月17日(金)		
開催場所				
出席者	委員	16人(別紙のとおり)		
	事務局			
公開の可否		可	不可	一部不可
		傍聴者数		
公開不可・一部不可の場合は、その理由		新型コロナウイルス感染拡大防止のため、書面会議にて実施。		
会議次第		<p>【次回協議事項にむけた意見照会】</p> <p>1 菅井地区デマンド交通の運行状況等について</p> <p>【報告事項】</p> <p>1 内郷地区乗合タクシー「おしどり号」の事業者選定結果について</p> <p>2 名倉循環線の自主運行に関する意見照会結果について</p> <p>3 山口自動車株式会社の事業譲渡について</p> <p>(その他・参考送付)</p> <p>次期総合都市交通計画の案について</p>		

審議経過

新型コロナウイルス感染拡大防止のため書面会議で実施。

( は委員の意見、 は事務局の回答 )

1 菅井地区デマンド交通の運行状況等について

内容は資料 1、別紙資料 1 のとおり。

委員のうち、5 名が意見を提出。

【意見】

デマンド交通から乗合タクシーの位置づけに変更することによる運行継続条件は、コロナで利用が少ない時期が多くあったにもかかわらず、現状、運行継続条件を達成できているようですが、今後更なる人口減少が予想されるので、観光客など地域外からの利用促進に力を注ぐ必要があります。

デマンドタクシーについても来年以降、運行条件の設定が予定されているようですので、「乗合タクシー」としての運行継続の為、地域住民の方々の利用協力もマストでお願いしたいです。(大畠委員)

菅井地区デマンド交通については、地域住民や観光協会を構成員とした利用促進協議会を立ち上げており、協議会の中で、利用促進活動等を検討し持続可能な移動手段となるよう取り組んでまいります。

費用と収入について、スクールバスも含めデマンド交通導入前後でどの様に変化したのかご教示ください。(三橋委員)

デマンド交通運行前は菅井地区および篠原地区を含む牧野地区において公費負担により路線バス、乗合タクシー、スクールバスが運行されており、平成 30 年度は合計で約 4,300 万円程度の公費負担がありました。

路線バスや乗合タクシー、菅井地区のスクールバスを廃止し、機能を菅井地区デマンド交通及び篠原地区デマンド交通に集約したことで、両地区併せて令和 2 年度公費負担実績で約 2,700 万円となっております。

なお、収入については路線バスを廃止したことから利用者数が大きく減少し、再編前の約 1 割となっております。

対象地域の実態を知らないため、議論することが難しい。現地の状況を知ることが必要だと思うので、交通会議の委員全員で現地を見たり、住んでいる人の話を委員が聞ける機会が欲しかった。(志村委員)

協議事項の内容によっては、委員の皆様のご希望に応じて機会を設けられるか今後検討してみたいと考えます。

令和 4 年度以降「デマンド交通」から「乗合タクシー」に変更となるが、「スクール

バス」も「乗合タクシー」として数えるのでしょうか？（中西委員）

一般的なスクールバスは、スクールバス専用として小中学生のために運行されているものですが、菅井地区デマンド交通はスクールバスの役割も果たしつつ、地域住民等の移動手段も担っております。現在も菅井地区デマンド交通はスクールバスとして運行しており、デマンド交通から乗合タクシーに変更となりますが、運行内容に変更は生じないため、引き続きスクールバス機能を有したうえで乗合タクシーとして運行します。この場合には、スクールバスとして利用した人数や稼働便数も、菅井地区乗合タクシーの実績として集計し、運行継続の判断には含めることとなります。

- 資料4を読むと、山口自動車株式会社も YM 交通株式会社もその他の2社も、実質的には HD 傘下の「同一企業」であり、事業譲渡とは言え、担当部門が変わったようなもので、本件に関しては全く問題がない。一般的に言えば、A社がB社に吸収合併されるなどして事業譲渡が行われるときには、B社の与信を1からやりなおすなどの手続が必須である。我市の手続規定にその旨が書いてあり、本件が「実質的に同一企業内の担当変更に等しい」から与信済で特段の手続は無用と判断されたのなら、実に結構である。さもなくば、手続規定を見直すなどが必要であると考えます。（中島委員）

#### 【報告事項】

- 1 内郷地区乗合タクシー「おしどり号」の事業者選定結果について  
報告内容は資料2のとおり。
- 2 名倉循環線の自主運行に関する意見照会結果について  
報告内容は資料3のとおり。
- 3 山口自動車株式会社の事業譲渡について  
報告内容は資料4のとおり。

#### 【その他・参考】

- (1) 次期総合都市交通計画の案について  
参考資料1及び2を送付。  
委員のうち、3名が意見を提出。

○新たなモビリティサービスの活用の施策について【タクシー業界において新たに取  
り組む11項目】の実現に向けて早期に達成できるように業界として前に進めさせて  
いただきます。それによって中山間地域の生活交通の確保に繋がればと考えておりま  
す。（大畠委員）

相乗りや定額制など、新たな仕組みの活用の可能性も検証しながら、中山間地域のみならず相模原市全体の交通不便地区の解消等も取り組みたいと考えております。

- 新型コロナウイルス感染症対策として、市民に不要不急の外出を控えるように求めている。感染の収束が見通せない状況の中、運行継続の判断手順を従来通りに記載している。ウィズコロナ・アフターコロナを見据えた内容に変えるべきである。(高橋委員)

運行継続の判断手順は原則従来通りの形としております。また、運行の継続を判断するための、利用者や収支比率等の運行継続条件については、現段階で今後の移動需要を踏まえた条件を設定することは困難であるため、まずは基本となる基準を計画内に位置付けております。

実際に令和2年度のコミュニティ交通の運行継続の判断にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響により条件を適用しないこととしており、各年の運行継続の判断は、その時点の社会情勢等も踏まえながら判断していく必要があると考えております。なお、今後の社会情勢の状況によっては計画の見直し等も必要であると考えられます。

- 基本方針が4つ、そのブレイクダウンで施策目標が8つあることは理解した。間接的にはともかく、「コスト」という直接的表現が無いのは不満である。想定例として、商店街・病院まで20kmの場所に1世帯だけが残って自家用車が無い場合、公共交通を残すのは現実的ではない。市の意図としては「将来にわたり持続可能な」にコストの意味を含めていると推察するが、「施策目標1」の最後に「予算・決算」のように、明示的にコストの項目を入れることを提案する。限界集落化の可能性を否定できない状況から、公共交通廃止の際に突然感を持たせないために、日頃から問題点を明らかにしておくのがよからうと思う。(中島委員)

ご指摘いただいたとおり、「将来にわたり持続可能な」という記載にコストの意味も含めて記載しております。施策目標の中に明示的にコストを記載するかは検討させていただきます。

なお、実際に公費を投入し公共交通を維持確保する場合、計画書(参考資料2)のP53~P76に記載のあるコミュニティ交通計画に位置付けられたコミュニティ交通を導入することが想定されますが、これらのコミュニティ交通は持続可能性の観点も踏まえ、導入や運行継続にあたって達成することが必要な収支比率や利用者数等に関する条件を設定しております。これにより、公費負担による公共交通の維持確保には一定の人口、利用者数、採算性等は求められることとなっております。

なお、これらの条件等を満たさずコミュニティ交通の導入が困難な地域については、タクシーの活用、ボランティア輸送などコストも踏まえた新たな移動手段を検討していきたいと考えております。

以上

令和3年度相模原市地域公共交通会議 委員名簿			
	所 属	役 職	氏 名
1	東洋大学 国際学部 国際地域学科	教授	岡村 敏之
2	東海大学 工学部 土木工学科	教授	梶田 佳孝
3	一般社団法人 神奈川県バス協会	常務理事	小堤 健司
4	一般社団法人 神奈川県タクシー協会相模支部	常任理事	大畠 雄作
5	神奈川県交通運輸産業 労働組合協議会	事務局次長	高橋 和彦
6	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部長	吉野 茂
7	国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	三橋 裕
8	神奈川県警察本部	都市交通対策室長	飯島 敏明
9	神奈川県県土整備局都市部	交通企画課副課長	最上 祐紀
10	相模原市自治会連合会	理事	志村 勝美
11	特定非営利活動法人 男女共同参画さがみはら	理事	中西 知子
12	公募市民	公募委員	中島 毅俊
13	公募市民	公募委員	飯塚 重善
14	公募市民	公募委員	大塚 章
15	相模原市	道路部長	渡邊 建太郎
16	相模原市	まちづくり推進部長	椎橋 薫