

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 1 4 回 相模原市地域交通活性化協議会		
事務局 (担当課)		まちづくり推進部 交通政策課 電話 0 4 2 - 7 6 9 - 8 2 4 9 (直通)		
開催日時		令和 5 年 1 2 月 8 日 (金) 1 4 時 0 0 分 ~ 1 5 時 3 0 分		
開催場所		相模原市役所 第 2 別館 第 3 委員会室		
出席者	委員	2 2 人 (別紙のとおり)		
	その他	0 人		
	事務局	9 人 (交通政策課長、外 8 人)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	0 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
議 題		1 開会 2 協議事項 (1) 相模原市地域交通活性化協議会 運賃協議部会の設置について (2) 地域公共交通確保維持改善事業 (地域内フィーダー系統) の事業評価について (3) 相模原市総合都市交通計画の進行管理について (4) 身近な移動手段の確保に向けた実証実験の実施について ・中山間地域における「ドア・トゥ・ドア」輸送の有効性検討 3 報告事項 (1) 身近な移動手段の確保に向けた実証実験の実施について ・旧市域の新たな交通不便地域解消の取組検討 (2) グリーンスローモビリティ実証運行の取組状況について 4 その他 5 閉会		

議 事 の 要 旨

開 会

- 1 協議事項（１）相模原市地域交通活性化協議会 運賃協議部会の設置について
協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った（意見なし）。

（結果）出席委員の全会一致の同意により承認。

- 2 協議事項（２）地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の事業評価について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

（宮野委員）本事業の目標値について、各系統とも年間利用者数を増加させることとしているが、今後人口が減少する中、利用者数の増加を目指すのは難しいのではないかと。

（事務局）目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に段階的に戻すという考え方にに基づき設定しており、実際は令和7年度時点の目標でもコロナ前の水準までの設定とはしていない。

（岡村会長）令和13年度時点で、平成30年度の基準値まで戻すことを目標として段階的に利用者数の増加を図るものであるが、例えば学生の利用が主体の路線と、観光利用が主体の路線など、利用者の戻り方は一律ではないと思われる。

（宮野委員）人口減少等を踏まえ、乗合タクシーの運行継続条件についても緩和してもらいたい。

（事務局）本事業の対象である吉野・与瀬地区乗合タクシーでは、1便あたりの利用者数が1.9人、稼働率が54.5%と、運行継続条件を達成しているため、現状では条件の緩和は考えていない。今後さらに利用が増えるよう、地域とともに利用促進活動を進めていきたい。

（宮野委員）利用者数が1.9人とのことだが、特定の方が非常によく利用することによって成り立っている。この条件は今後検討してもらえればと思う。

（岡村会長）委員ご指摘の乗合タクシーについては、本事業としての目標値もあり、運行継続に係る目標値も別にある。運行継続条件については本日の議題ではないが、この場で決定するというよりは、地域の中で色々検討いただき、事務局でその提案を受けて、本協議会で審議する、という流れであるため、いただいたご意見は議事録として書き留めていただきたい。

（生田委員）資料2-2「⑥事業の今後の改善点」について、利用促進に係る地域組織立ち上げのスケジュールを伺いたい。また、各路線によって利用者のニーズも異なると思われ

るが、こういった形でニーズを拾い上げていくのか伺いたい。

(事務局) 名倉循環線については、まちづくりセンター等と地域組織の立ち上げについて現在検討を行っており、今年度内に初回の会議開催を予定している。また、ニーズの把握については、今後地域組織を立ち上げた中で、将来的にバスを維持するのがよいのかといったことも含め、地域の方がこういった交通を求めているか聞き取っていききたい。

(結果) 出席委員の全会一致の同意により承認。

3 協議事項(3) 相模原市総合都市交通計画の進行管理について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(生田委員) バス運転士が不足しているとの説明があったが、タクシーはどうか。モニタリング指標のタクシー車両台数に関しては、平成30年度と令和4年度でほとんど変わっていないが、自身の最寄り駅では、2~3年前は複数のタクシーが停まっていたが、最近では1台も停まっていない。時間帯もあろうかと思うが、タクシーの需給バランスについて今後の見通しがあれば伺いたい。

(福本委員) モニタリング指標のタクシー車両台数としては10台しか減っていないが、運転士は足りていない。タクシーを利用したいタイミングも重なると、時間帯によっては需要に追いつかない。車両が駅に戻る前に配車依頼が入り、駅に戻れないこともある。

(岡村会長) 今後は車両台数だけでなく、実際の稼働状況に関する数値も把握したほうがよいと感じた。

(結果) 出席委員の全会一致の同意により承認。

4 協議事項(4) 身近な移動手段の確保に向けた実証実験の実施(中山間地域における「ドア・トゥ・ドア」輸送の有効性検討)について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(小堤委員) 新規停留所の利用にあたり、例えば設置者の隣家の方と乗り合って新規停留所を利用した場合は料金の徴収はどうか。また、往復利用の場合の取扱いは。

(事務局) 新規停留所を利用される方全員に100円を加算する運用とする。また、1乗車ごとに100円加算のため、往復利用の場合は200円が加算される。

(橋山委員) 通常運賃に100円を加算することだが、運賃変更に係る運賃協議部会は開催しなくてよいのか。

(事務局) 運賃協議部会は開催の必要があるため、12月~1月で開催を予定している。

(橋山委員) 本件は協議事項でもあるため、運賃協議部会を今後開催予定であれば、資料に

もその旨記載すべきと考える。

(岡村会長) 説明の中では、別途運賃協議部会を開催する旨の説明があったが、資料では本協議会において運賃も含めた協議事項を行うと読み取れるため、情報として資料には記載いただきたい。なお、加算運賃100円について、本協議会においても発言があれば構わない。ただ、この場での決定事項ではないということに留意いただきたい。

(結果) 出席委員の全会一致の同意により承認。

5 報告事項(1) 身近な移動手段の確保に向けた実証実験の実施(旧市域の新たな交通不便地域解消の取組検討)について

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(生田委員) 停留所と運行ダイヤのみを定めるとあるが、1日あたりの運行本数等のイメージはあるか。また、1人でも予約があれば運行するのか。

(事務局) 運行区域や停留所の数を含め今後の検討事項ではあるが、中山間地域の乗合タクシーを参考とすると、概ね30分間隔程度のダイヤが目安と考えている。また、可能な限り乗合を前提としたいが、予約が1人でも運行する可能性はある。

(橋山委員) 運行概要を見る限りダイヤの設定もあるが、国への申請は、路線型か。区域運行型が正しいのではないかと考えるが。

(事務局) 現在中山間地域で運行している乗合タクシーが、おおまかなダイヤを持ち停留所間を最短で結ぶ区域運行型で運行しており、現時点では同様の区域運行型を想定している。

(岡村会長) 一般的に、平坦な市街地で、半径2キロ程度の区域、かつ路線バスも比較的運行されている地域では、乗合タクシー等はなかなか乗っていただけないことは客観事実としてある。そうした中、地域の方も生活の中での利用のイメージがあれば使っていただけることもあるかと考える。市としては、地域の方へどういった利用を想定して投げかけを行っているのか。

(事務局) 地域の方から移動ニーズを聴取した際に、買い物等の身近な移動に困っているという話があったことから、買い物や病院、自治会館等を目的地として利用していただく想定で設計している。

(岡村会長) 一委員としての意見であるが、運行区域が客観的に交通不便地域に該当すると思うが、旧市域におけるこれまでの不便地域解消としてのコミュニティバスと、今回の取組が生活の不便を補う身近な移動手段という観点で、全く異なる施策であり、政策目的も対象者も違うと思われる。

一方、資料では、コミュニティバス等、これまでの施策と同じ文脈で語られており、そもそものこの取組に対する市の認識が気になっている。交通不便地域いかに関わらず、身体的な困難を抱える方等への施策とする文脈ではないのかと感じる。そういった点は、

先ほどの利用イメージの視点等から、地域の方ときちんと議論をしていただきたい。

あわせて、乗合タクシーと同様の目標値設定で良いのか、それとももっと高い目標値が必要なのか、もしくは目標値自体不要なのかといった点もぜひ考えていただきたい。

(事務局) 実証実験の結果を踏まえ検討したい。

6 報告事項(2) グリーンスローモビリティ実証運行の取組状況について

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(岡村会長) 既存公共交通への影響について、なかなか解釈の難しい数値であるが、事務局として何か分析はあるか。

(事務局) 分析は難しいが、実際にグリスロが導入されて移動の総量が増えたという視点もあるかと考えている。移動自体が増え、もしバス、タクシーを利用する機会が増えていれば相乗効果もあると思われるため、第2期以降の効果検証では、そういった視点で検証を進めたい。

(梶田副会長) 若葉台の定期便について、10月に利用者が急増しているが、何か要因はあったのか。

(事務局) 第1期は定期便として医療機関、バス停へ接続していたが、第2期ではスーパーへの送迎を定期便の位置付けとしたことにより需要が高まったもの。

(岡村会長) 1便あたり3人の利用というのは比較的多い。若葉台のような住宅地での実証実験は各地で行われているが、どこも安定的に利用されているかというところではない。そういった点では、この取組は比較的定着しつつあるものと感じている。

閉 会

以 上

相模原市地域交通活性化協議会委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	岡村 敏之	東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授		出席
2	梶田 佳孝	東海大学 建築都市学部 土木工学科 教授		出席
3	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事		出席
4	大畠 雄作	一般社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部 常任理事	代理出席 相模支部 理事 福本 英之	出席
5	吉田 忠司	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社 企画総務部 企画部長		出席
6	宇野 弘之	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 企画部長	代理出席 企画総務部 経営戦略ユニット マネージャー 倉科 大地	出席
7	宮原 賢一	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部 部長		出席
8	加藤 慎司	京王電鉄株式会社 執行役員 鉄道事業本部 計画管理部長	代理出席 計画管理部 計画担当課長補佐 秋川 幸雄	出席
9	橋山 英人	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通担当 課長		出席
10	玉野 利章	京王電鉄バス株式会社 取締役 運輸営業部長	代理出席 運輸営業部 乗合事業担当課長 早田 俊介	出席
11	池田 登志治	富士急バス株式会社 常務取締役 管理部長		出席
12	関澤 貴史	国土交通省関東地方整備局 建政部 都市整備課長		欠席

13	栗原 和彦	国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長	代理出席 副所長 今村 忠彦	出席
14	小川 ゆかり	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 総務企画担当 首席運輸企画専門官		出席
15	大橋 貴之	神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長		欠席
16	最上 祐紀	神奈川県 県土整備局 都市部 交通企画課 副課長	代理出席 副技幹 臼井 正治	出席
17	高橋 和彦	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 事務局次長		出席
18	宮野 善三郎	相模原市自治会連合会 副会長		出席
19	布施 昭愛	相模原商工会議所 理事 事務局長		出席
20	小林 輝明	社会福祉法人相模原市社会福祉協議会 常務理事		出席
21	中島 伸幸	公益社団法人相模原市観光協会 専務理事		出席
22	生田 修	公募市民		出席
23	中島 毅俊	公募市民		欠席
24	渡邊 建太郎	相模原市 都市建設局 土木部長		出席
25	大田 康雄	相模原市 都市建設局 まちづくり推進部長		出席