

会 議 録

会議名 (審議会等名)	第 17 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 042-769-8249 (直通)		
開催日時	令和 6 年 9 月 6 日 (金) 10 時 00 分～12 時 00 分		
開催場所	相模原市民会館 第 1 大会議室		
出席者	委 員	19 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	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p>(1) 菅井地区乗合タクシーの運行見直しについて</p> <p>(2) 内郷地区乗合タクシー及び根小屋地区乗合タクシーの停留所新設・移設について</p> <p>3 報告事項</p> <p>(1) 相模台地区乗合タクシーの運行実績について</p> <p>(2) 中山間地域におけるコミュニティ交通の再編について</p> <p>(3) 中山間地域における「ドア・ツー・ドア輸送」の有効性検討の取組について</p> <p>(4) 路線バスの退出等意向申出について</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p>		

議 事 の 要 旨

1 開 会

2 協議事項

(1) 菅井地区乗合タクシーの運行見直しについて

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。

(岡村会長)本協議事項については、本日1回で協議を整えたいということで、事前に各委員から意見や質問等の確認があったという流れになっている。追加での質問等があれば、発言いただきたい。

(渡邊委員)運行継続条件で乗合率1.5人とあるが、運行している車両は何人乗りなのか。また、令和5年度の稼働率が約52%となっており、これは運行実績を予定便数で割った値だと理解しているが、デマンド方式の場合だと、キャンセルがない場合は100%の稼働になるのではないかと。さらに、今後、時刻表を設定すると、予定便数は従来方式と比較すると減少することになると思うが、従来のデマンド方式の予定便数はどのように設定しているのか。利用者の運行希望時間帯は過去の実績データ等からある程度の把握が可能だと思うが、今回設定する時刻表に合わせられず、外れてしまう方は、今後、家族の輸送やタクシーなど別の移動手段が必要になると思われるが、そのような方がどの程度いるという見込みがあるのか。

(岡村会長)事後評価の考え方、整理にも繋がる部分だと思うので、その点を含めて回答いただきたい。

(事務局)車両は10名定員の車両を使用しているが、運転手が1名と乗客の荷物等の搭載分を考慮し、8名の定員と設定している。また、乗合率については、少なくとも往復どちらかでは乗り合いが生じることを目標に1.5人という運行継続条件を設定している。今回、時刻表を設定することにより、地域の方々が時刻表に合わせた生活をしていただければ、決して越えられない数字ではないと考えている。また、デマンド方式での予定便数の考え方については、他地区の乗合タクシーの運行水準を考慮し、菅井地区乗合タクシーの運行時間帯の朝6時から夕方6時台までの間であれば、10便程度の稼働が見込まれるため、平日の予定便数は10便と設定している。なお、土休日については、学校がお休みであること、運行時間が短いことなどから、7便と設定している。今回、時刻表方式とすることで、地域の方々と議論を重ねており、特に、学校では夏・冬学科ということで、下校時間が変わるため、冬季の最終便は運行しないなど、細かい部分まで調整してきている。このように時

時刻表の設定に際しては、地域のニーズにかなり合わせた設定としている。時刻表に合わない方をどうするかというご指摘については、まずは、今回の案のとおり運行を始め、途中で、必要が生じれば、柔軟に見直すという考えで対応してまいりたい。事後評価についてだが、今回、時刻表を設定し、夏期は9便、冬季は8便の予定便数となるため、これを基準に稼働率50%を目指すということで取り組んでまいりたい。

(渡邊委員) デマンド方式といっても、ある程度の間隔で運行しているものであったため、見直し後でも運行予定便数の規模は大きく変わらないということで理解した。また、時刻表を設定することにより、場合によっては、利用しづらい人も出てくるかもしれないが、それは今後、状況を確認していくということで理解した。

(岡村会長) 始発便から最終便までの時間帯は大きく変わらないため、運行経費も大きく変わらないということであり、デマンド方式よりも時刻表を固定した方が使い勝手が良いということと、藤野駅まで直通便を走らせるという見直しになる。他にいかがか。

(宮野委員) 先日、この地域の自治会長会議が開催された際、出席された各自治会長に対して、是非利用者を増やしていくようお願いしてきた。地域の受け止めとして、時刻表の設定には賛同ということであった。また、藤野駅までの直通便が出来るという点については地域がとても喜んでいて、他に地域の意見として利用者が増えた場合には運賃が安くないのかという話があったが、それは中々難しいのではないかと説明し、まずは、地域でこの乗合タクシーをもっと使っていく努力をして欲しいと伝えている。地域の自治会長たちは納得しているが、自治会長が納得するだけではダメで、しっかりと自治会員に説明をして欲しいというお願いもしてきた。土休日については、観光客の利用が多いということで、その点について、もっとPRをお願いしたい。やまなみ温泉などにチラシを配架するなどし、目につくようになれば、利用者も増えると思うので、よろしくをお願いしたい。

(事務局) 運賃に関してだが、目標収支を定めて、その目標値に応じて料金を変動させるという仕組みではない。今後、そのような検討が必要になるかもしれないが、他地区の乗合タクシーとも考え方の整合を取る必要があるため、今後の検討事項とさせていただきます。また、PRに関しては、今回の見直しに当たり、パンフレットも作り直す予定であるため、完成次第、施設配架等によりPRを行ってまいりたい。

(橋山委員) 予約型という事で、受付電話番号等もあると思うが、その予約方法の周知

等について、今後の対応を再確認させていただきたい。

また土休日の時刻表の2便についてだが、10時に東野を出発し、やまなみ温泉を経由して藤野駅まで行くということであろうが、この時間帯の前後で、やまなみ温泉発・藤野駅行の路線バスは9時9分、その次が11時2分となっている。こうしたことから例えば、10時前半あたりに、やまなみ温泉発となる時刻表設定とするようにという意見は地域で出ていなかったか確認させてほしい。

(事務局)地域との調整の中では特段の意見はなかった。

(橋山委員)もともと11時2分にやまなみ温泉発・藤野駅行の路線バスがある中、この乗合タクシーも藤野駅まで直通させるダイヤを設定するのであれば、やまなみ温泉を10時42分に出発するよりも、もっと早い時刻となるよう、東野の出発時刻を早めた方が、地域の方々にはよいのではないかと思ったところである。

(事務局)地域と調整している中では、まずは今回設定するダイヤで運行し、改善・修正する必要が生じれば、必ずしも変更できないものではないと説明を行っているため適宜見直しを行うことも検討してまいりたい。

予約方法の周知の点についてだが受付の電話番号は従来から変更しないため、これまで利用されていた方については、特に影響は生じないものと考えているが利用者を増やしていきたいという思いがあるため、パンフレットの配架等を通じて広く周知に努めてまいりたい。

(橋山委員)予約の受付期間などに変更はないのか。

(事務局)これまでは期間を設定していなかったが、今回の見直しに伴い1週間前から予約受付という設定を行いたいと考えている。観光客等が1ヵ月前に予約されても、予約した内容を忘れてしまうといったことも生じうるため、そのように対応したい。ただし、スクールバス機能も有していることから、学校からの予約については個別に運行事業者と学校で調整が図られることになる。運行直前の予約は1時間前までの対応予定である。

(生田委員)この見直し案については基本的に賛成であり、今後も運行継続条件を達成できるよう地域の方々とも協力して、鋭意努力して欲しいと考えている。

そこで確認だが、今後の予定のところ、今回の見直しを行った上で、来年の8月まで運行を行い、それでも運行継続条件を達成しない場合は「廃止」予定とされている。おそらく、元々は路線バスがあった地域で利用客が少なくなったことから

乗合タクシーを導入し、地域の方の足を確保している経緯だと想像するが、スクールバス機能も有している中、本当に一挙に廃止となってしまうのか。例えば、運行水準を下げつつ、もう1年試験運行を行ってみるという手もあろうと思うが、どのような考えかお伺いしたい。

(事務局) 地域需要に応じた交通を導入するという考えの下、乗合タクシーとしての運行継続条件を設けている。仮に、運行継続条件に達しなかった場合、それは乗合タクシーという仕組みが地域に合っていないということになるため、また別に地域に即した交通モードを検討していく必要がある。なお、運行状況や利用状況は随時、確認するとともに、地域との意見交換も継続していく予定であり、必ずしも今回設定する仕組みを維持し続けるということではなく、2～3ヵ月経過した時点で検証を行い、条件に照らして厳しい状況であれば、改めて改善策を講じることも想定している。

(岡村会長) これまでの協議では、特段、反対というご意見等はなかったため、原案のとおり見直すことについて確認したい。

(結果) 出席委員の全会一致で同意。

(2) 内郷地区乗合タクシー及び根小屋地区乗合タクシーの停留所新設・移設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。

(岡村会長) 地権者及び警察との調整は済んだ上での提案ということになっている。確認、質問事項等があれば発言いただきたいが、いかがか。

(渡邊委員) 本日の提案までの経緯を確認したい。地域の協議会等からの提案なのか、それとも地域住民からの要望に応じて対応を検討しているという流れなのか。

また、確認となるが、幹線道路から一本入ったところにある特別養護老人ホームに停留所を移設するという事で、仮に、この移設先の停留所での利用予約が無かった場合は、乗合タクシーはそこまでアクセスせずに幹線道路を通過していくという運用で間違いはないか。

(事務局) まず、提案までの経緯だが、地域の自治会等で構成している運行協議会があり、その協議会で話があった内容について、市で各種調整を行い、移設もしくは新設という設置方法を改めて運行協議会で確認した上で、今回、当協議会に提案しているものである。なお、今後の地域周知についても、運行協議会を通じて実施して

いく予定である。

2点目のご質問については、お見込みのとおり、予約がない場合は通過して運行するものである。

(関澤委員) 移設する停留所については、過去2年間の利用実績がなかったということで、改善策を模索するという意味でも良いと思うが、新設する停留所については、どの程度利用される見込みがあるのか。

(事務局) 利用見込みを予測している数字はないが、まずは、設置を行った上で、利用があるかどうかという点も含めて確認してまいりたい。

(岡村会長) 事前協議は済んでいるということ、本日の協議でも反対の意見、提案もなかったということで、原案のとおり進めることでよいか確認したい。

(結果) 出席委員の全会一致で同意。

3 報告事項

(1) 相模台地区乗合タクシーの運行実績について

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) これから意見交換会等を実施していくということで、数値以上のところで、実際どうだったのかという点はこれから確認されていくということである。現時点の報告で何か発言はあるか。

(渡邊委員) 確認だが、実利用者が約19人で延べ利用者は84人とのことなので、平均すれば1人4回程度乗車されたという理解でよいか。また、収支率が12.5%で、収入分は1乗車あたり300円とのことだが、支出というのはどの程度みているのか。また、収支率はどの程度の目標であったのか伺いたい。

(事務局) 利用者の点については、実際、運行期間中に何度も乗車された方、また1日に複数の停留所を経由するなど、上手に使いこなしていた方もいらっしゃる。平均すれば1人あたり4回程度の利用というのは、お見込みのとおりである。また、収支率に関して、支出としては1回の稼働あたり3,000円の経費とし、収入としては1乗車あたり300円の運賃収入という仕組みで運行したものである。1便当たりの利用者数が1.3人ということで、トータルの収支率が12.5%となったものである。なお、事前に収支率の目標値は立てていないため、今回の結果をどの

ように評価するかという点については、今後、検討してまいりたい。

(臼井委員)確認だが、乗合タクシーの実証運行ということで、中山間地域で運行している乗合タクシーと同様に、稼働率50%、乗合率1.5人といった運行継続条件を達成しなかった場合には、廃止するという考えなのか、もしくは、あくまで実証実験なので、別の考え方で継続・廃止の考え方を検討していくこととなるのか。

(事務局)相模台地区乗合タクシーは、都市部における地域の移動課題の解決に対して、どのような交通モードが資するのかという点を確認するための実証実験という位置づけの中で実施したものである。今後まったく別の交通モードを実証する可能性もあるため、特段基準を設けて運行継続または廃止という判断をするのではなく、地域課題の解決のためのツールとして、どういったものが望ましいのかという視点で、引き続き取り組んでまいりたいと考えている。

(関澤委員)今後、意見交換会や地域、関係機関などとの調整が始まっていくと思うが、その際、今回、利用された方の属性も踏まえながら調整を行っていただくとよい。利用された方が、本当に最後の足として使われたのか、免許返納してしまって日頃の移動に困っている高齢者が使われたのかなど、利用される方の属性毎に望ましい交通モードも異なってくるであろうし、またそもそも交通不便地域を解消するためのツールとして本当に乗合タクシーが望ましいのかという点も含めて、検証を行っていくとよいと思う。本当にラストワンマイルということであれば、シェアモビリティの設置などという手法もあろうかと思うので、そのようなことも念頭に、今後の取組の方向性を検討いただきたい。

(岡村会長)今後、実態を地域と話しながら検証していくということで、実際に利用された19人以外の方に話を聞いても、中々、厳しいであろう。使われた人の中でも、お試しで利用された方と、複数日、特に1日に複数回利用された方とでは、使いこなし方は違うと思うので、そういった点も含めて、数値では示せない実態の部分を含めていただければよいと思う。

(生田委員)利用者の年齢層について、分析はされているか。また、今後の検討で運賃についても再検討されていくと思うが、今回は、1乗車あたり300円で未就学児は無料と設定されていた。平日の日中の運行だと小学生の利用は0だったと推察するが、小学生が乗った際、300円はかなりきつい印象なので、半額にするとか、そのような対応も検討していただきたい。

(事務局)利用者の年齢層について、全てを把握しきれいてる状況にはないが、50%が60歳台以上の方で、30%強が50歳台の方ということであった。運賃については、今後、再検討してまいりたい。

(渡邊委員)先ほど、運賃に関する意見があったが、大体、何キロくらいの区間を運行しているものなのか。利用者によって移動実態は異なると思うが把握している範囲で結構だが、伺いたい。

(事務局)運行実績の詳細は、今後改めてお示ししてまいりたいと考えているが、運行範囲は概ね半径1km程度の区域内で設定している。運行実績としても区域の端から端までの直線距離で約2kmの移動実態も把握している。

(2)中山間地域におけるコミュニティ交通の再編について
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)今後、こうした検討を行っていくという報告であった。乗合タクシーやデマンドタクシーといった面的にカバーしているコミュニティ交通同士の再編のみならず、現状、路線バスとして運行しているコミュニティ交通も含めて再編を行っていくということで、それがバスの形での再編か、そうではないのかという点も含めて、ゼロベースでの検討になっていくということと理解している。何か、質問等があれば発言いただきたいがいかがか。

(渡邊委員)乗合タクシーが各地域で運行されているが、使用している車種や定員、またダイヤ設定の有無など、方式に違いがあるのか教えて欲しい。

(事務局)乗合タクシーで使用している車両はワゴン型の車両で統一している。デマンドタクシーは、タクシー事業者が保有している車両で運行しているもので、セダン型の車両となっている。運行方式については、基本的に乗合タクシーはダイヤを設定し、予約に応じて運行するもので、デマンドタクシーについては、ダイヤを設定せず、予約に応じて運行しており同じ時間に配車予約があった場合には乗合が発生するという仕組みで運行しているものである。

(岡村会長)個人的な感想になるが、それぞれ運行方式については成熟しているところであり、ある程度、最適な形になっていると思うが、今後の再編というのは、それを変える形で、コミュニティ交通全体の再編をやっていくという事になっていくと思う。

(生田委員) デジタル技術等の活用を含めた検討を進めるとのことだが、具体的にはどのような活用シーンを想定しているか、教えて欲しい。

(事務局) 利用者視点で言えば、現在、電話予約のみであるところ、アプリやネット上での予約が可能となることで利便性の向上が期待できる部分があると考えている。また、運行事業者視点で言えば、現在、アナログで運行管理しているが、リアルタイムでナビ上に、次に停車する停留所を表示すること等が可能になれば、運行管理がしやすくなり、仮に事業者が変更することになってもスムーズな移行、引き継ぎが可能となるため、持続可能性も高まると考えている。どのようなシステムを導入するのかという点については需要に応じて検討する必要があるため、今後の検討となるが、利用者側、事業者側の双方にとってメリットが生じるものとしていきたい。

(3) 中山間地域における「ドア・ツー・ドア輸送」の有効性検討の取組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。

(渡邊委員) ドア・ツー・ドア輸送というのは、自宅の前の路上に仮の停留所を設けるということで、100円の加算というのは、近くの停留所まで歩かなくて済むというメリットに対する加算であり、あくまで家までお迎えに来てくれて、荷物を引き出したりと、そこまで運転手に対応してくれるというものではないということでしょうか。

(事務局) お見込みのとおりで自宅の前に停留所を設定し、その停留所を使用した場合には、100円を加算して徴収することとなる仕組みとしている。あくまで路上に停留所を設定するため、自宅の敷地内はご自分で歩いていただくこととなるし、買物の補助や荷物持ちなどの補助を行うものではない。

(4) 路線バスの退出等意向申出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。

(渡邊委員) 今回、退出等申出ということで、運行回数や利用者の僅少が理由とされているが、数的に採算がとれるラインがこれくらいで、そこからどれくらい逸脱しているかなどというものをもって議論され、結論が出されるものなのか。

(事務局) 利用者及び収支率についても、現状では存続させることが難しいという判断があり、こういった結論になっている。

(橋山委員) 今回の退出については、事務局から報告があったとおり、運行回数も利用者も少ない路線である。相模原駅北口～聖蹟桜ヶ丘駅の路線については平日土休日6往復ということで、神奈川中央交通で3往復、京王バスで3往復している路線である。神奈川中央交通の3往復分のみでも年間千数百万円の赤字が出ている路線で、非常に採算としても厳しい状況であった。淵野辺駅北口～登戸の路線については、土曜1往復のみであり、利用も限られ、乗務員不足や労働時間の抑制をしていかなければならないという中で、路線の退出を申し出たところである。

また、バス業界全体の話でもあるが、やはり乗務員不足がさらに深刻となることが予測されている。今の路線の維持が非常に厳しい状況となっているため、今後においては、路線のあり方について、相模原市とも協議を行っていくこととなるため、方向性が定まってきた段階で、本協議会にも報告させていただきたい。昨今のバス事業の乗務員不足の状況については、何卒、ご理解いただくようお願いしたい。

4 その他

5 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		欠席
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	大島 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		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		欠席
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 副長 宮倉 雅史	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	交通企画部 課長代理 神鳥 洋	出席
8	濁澤 雅	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理 課長		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	三浦 裕介	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部 乗合事業担当 課長	代理出席 乗合事業担当 課長補佐 白岩 俊行	出席
11	土橋 一仁	富士急バス株式会社 執行役員 業務部長		欠席
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		出席
13	宮本 雄一	国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長		出席
14	宿谷 幸利	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	白砂 照彦	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	中津川 宗尉	神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 副課長	代理出席 交通政策課副技幹 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		欠席
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		欠席
21	石原 朗	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	渡邊 亨	公募市民		出席
24	杉浦 篤	相模原市 都市建設局 土木部長		出席
25	廣田 信之	相模原市 都市建設局 まちづくり推進部長		出席