

令和4年度 第2回伊勢原市地域公共交通協議会 会議録

〔事務局〕 都市政策課

〔開催日時〕 令和4年12月26日(月曜日) 午前10時00分から11時30分まで

〔開催場所〕 伊勢原市役所3階 全員協議会室

〔出席者〕

(委員) 藤井会長、宍戸副会長、小堤委員、佐藤委員(代理出席)、森委員、金子委員、小川委員、加倉井委員、辻委員、大川委員、小下委員(代理出席)、佐伯委員、福永委員、市川委員、最上委員、三橋委員(代理出席)、細野委員

(欠席：鶴淵委員、後藤委員、菊本委員)

(事務局) 重田都市部長、吉田参事兼都市政策課長、ほか2名

〔公開の可否〕 公開

〔傍聴者〕 0名

《審議の経過》

1 開 会

2 挨拶

3 議 事

議題1 伊勢原市地域公共交通に関する市民アンケートについて

議題2 伊勢原市地域公共交通計画の骨子(案)について

4 閉 会

【藤井会長、宍戸副市長の挨拶の後、議事に入る。】

《 議 事 》

会 長 次第に従い、議事を進めていきます。
本日の議題は、「伊勢原市地域公共交通に関する市民アンケートについて」及び「伊勢原市地域公共交通計画の骨子(案)について」です。
順次、事務局から説明を受けた後、委員皆様の御意見等を伺いたいと思います。
それでは、議題の1「伊勢原市地域公共交通に関する市民アンケートについて」事務局から説明をお願いします。

事 務 局 【事務局説明】

会 長 ありがとうございます。
それでは、御意見等ございましたら、よろしくをお願いします。

委 員 資料17ページのグラフ【利用している内容(年齢別)】の80歳以上を見ると、タクシーの配車に約18%利用していますが、これは通話も含むということでしょうか。

事 務 局 アプリでの予約のほか、通話も含んでいます。

委 員 公共交通利用者の動向がよくわかり、たいへん参考になりました。
特にデジタル化に対する期待などを見ると、今後進めていかなければならない「チケットレス化」の動きも、利用ニーズに合っていると感じました。
その中で、コロナの影響により、公共交通の利用が変化した理由として、「旅行等を控えるようになったため」が一番多いようですが、この実態が少しつかめません。目的地にもよりますが、広域交通の中では鉄道が一番使われていると思います。その参考となるものがあれば教えていただけますか。

事務局 買物や通院目的では、市内移動が約8割となっており、こうした方々が「旅行等を控えるようになったため」と回答している傾向にあると感じました。
今後、クロス集計等により、更に分析を進めていく必要があると思います。

会長 日常的交通（移動）と非日常的交通（移動）では、その質は大きく異なってきます。

コロナ禍においては、隣県への移動も制約を受け、市内（近隣）を中心とした移動となり、クロス集計でどこまで分析できるかはわかりません。

コロナの収束後、数字の戻り方を見て、公共交通への転換を促す施策を検討していく必要があると思います。

伊勢原市は、他の自治体と比べると、大山を中心とした観光目的の交通利用者が維持されています。外部要因の変化を受けたり、インバウンドが抑制されると全く観光客が訪れなくなる観光地とは質が違う気がします。

今後、地域公共交通に対する施策を考える際、こうした点も考慮する必要があると思います。

委員 伊勢原市は、地域ごとに公共交通の状況が異なると思いますが、地域別に利用状況がわかるようなアンケートの分析はしていますか。

例として、郊外の一部では、買物に行くのにも非常に大変である場所がある一方で、市街地では5分程度で商店街へ行くことができる場所もあります。

伊勢原市は、バランスが良いという話がありましたが、地域によって状況は異なると思います。

事務局 今回のアンケート調査は、無作為抽出による3,000人を対象に実施しました。これは、統計的に小さな伊勢原市を再現し、全体の傾向を確認するためです。アンケート調査では、地域ごとの分類ができるよう、郵便番号の記入欄を設け、大字ごとの分類を可能としています。

また、バス停や駅までの到達時間の記入欄を設け、地域の状況を確認できるようにしています。

伊勢原市がバランスが良いという内容については、伊勢原駅から大山、JR平塚駅行きのバスなどが基幹路線となり、伊勢原駅を中心に放射型にバス

路線が展開されていること、また、愛甲石田駅を中心に循環型のバス路線が展開されており、公共交通空白地区等が少ないことから、本市の地域公共交通の特徴の一つとして示しているものです。

今後、計画の作成に当たっては、地域ごとの特性もしっかりと捉え、施策に繋げていきたいと考えています。

委員 5年前と比較すると、鉄道の満足度は、大幅に増加していますが、路線バス、タクシーについては、さほど変化がありません。

鉄道が大きく増加した要因について分析されているのでしょうか。

事務局 「電車は、最大でも5～15分待てば乗れるので、時刻表を見ずに駅に行ける」という話を聞いたことがあります。

一方で、「バスは、時刻表やリアルタイム運行状況等を見て、到着時間を確認しながらバス停に行かなければならない」とのことでした。

こうした感覚の違いも、アンケート調査結果に表れた要因のひとつであると考えています。

委員 その点は、5年前もそれほど変わらないと思いますので、引き続き分析していただきたいと思います。

委員 この点については、私からも説明させていただければと思います。

アンケートの結果に直結しているかはわかりませんが、平成30年3月に小田急線の線路が複々線化され、所要時間の短縮や混雑度も多少緩和されました。

こうしたことも、関係しているのではないかと思います。

委員 70歳以上の免許の保有状況が高く、コロナ禍ということもあり、自家用車への依存が高まっている状況が伺えます。

交通事故防止の観点からも、コロナ収束後は、安心して免許を返納し、公共交通を利用していただけるような取組を実施してほしいと思います。

会 長 近年では、全国的に免許の保有率は増加傾向となっており、ある自治体では、80～85歳での免許保有率が78%となるなど、自家用車への依存度が高くなっています。

こうした中、他の自治体では、路線バスやタクシーなどの公共交通を利用して荷物の搬送など、様々な取組がなされています。

これからは、高齢者が自分たちの移動をより安全にして、生活支援をどう受けられるかなどの新しい観点が必要となります。

これらについては、ICTが進んでくれば活用の範囲が広がると思いますので、引き続き、本協議会の中で検討を深めていければと考えています。

会 長 その他、御意見はございませんか。

特にないようですので、議題1「伊勢原市地域公共交通に関する市民アンケートについて」は、以上といたします。

引き続き、議題2「伊勢原市地域公共交通計画の骨子（案）について」事務局の説明をお願いします。

事 務 局 **【事務局説明】**

会 長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問等ございましたら、よろしく申し上げます。

委 員 国の基本方針で定められている目標値を目指し、福祉タクシーの導入を進めていくこととしていますが、市内における福祉タクシーの利用状況について把握されていますでしょうか。

事 務 局 保有台数については把握していますが、実際の利用状況については、把握していません。

委 員 神奈中タクシー(株)では、10台(セレナ5台、ジャパントクシー5台)を保有し運行しています。

また、伊勢原市ハイヤータクシー協議会には、神奈中タクシー(株)のほか

愛鶴交通(株)が所属しており、介護タクシー1台とほか3台を保有しています。

委員 利用者が依頼しても車を用意できないことはありますか。

委員 手配の依頼が重なってしまうと、予約がとれない場合もあります。
また、予約の連絡の際、お客様の話を伺うと、御希望の内容が介護タクシーの利用に該当する場合もあり、神奈中タクシー(株)では対応できないケースもあります。

委員 できるだけ、多くの方が利用できるようお願いします。

会長 千葉県では、一般タクシー事業者においてジャパントクシーを導入するケースが広がっています。高齢者でも容易にタクシーを利用できるため、ジャパントクシーの稼働率が上がってきている自治体もあります。

タクシー事業者の運行日報等を調べるとその実態がよくわかります。

そうした中で、福祉的要素を公共交通の移動の中にどのように盛り込むことができるのか、タクシー事業者へのヒアリングなどを行いながら、検討してみてもいいと思います。

委員 「公共交通空白地区等の移動支援の検討」内に、地域の実情やニーズに対応とありますが、この点をもう少し具体的に伺えますでしょうか。

若者が少ない高齢者世帯の多い地域では、高齢者の移動手段はどうしても自家用車中心となることについて、どのような対策をお考えですか。

高齢者の免許返納問題にも繋がるものですので、具体的な案がありましたら教えてください。

事務局 公共交通空白地区等における移動支援については、その在り方を検討するため、昨年度に、タクシー交通を利用したモデルスタディを実施しています。

内容は、公共交通空白地等の住民を対象に、モニターを募集し、タクシー利用料金の一部を助成するものでした。

結果としては、モニター数は3名で、2カ月のモニター期間中、利用回数は

5～10回となり、主な目的地は、鉄道駅や行政センター地区、また、病院となっていることがわかりました。

骨子案で示している「調査・検討」の中で、こうした社会実験的な取組により、地域の状況にあった最適な方法を、模索していきたいと考えています。

委員 難しいこととは思いますが、団塊の世代が高齢者になりゆく中、特にこの問題については良い解決方法を考え実行していただければと思います。

会長 まだ、自分自身で移動できる人が多い地域もあれば、近隣住民の送迎などの仕組みが成り立っているところもあります。

また、移動手段がなく、困っている地域もあります。

こうした課題の解決に向けては、定時定路線型、タクシーを利用したオンデマンド交通など、地域にあった手段を探ることが重要です。

公共交通空白地区等が抱える問題に対し、一律の交通支援ではなく、地域にあった個別の輸送も含めて検討し、様々な取組案を示す必要があります。

その中で、交通事業者とともに「この地域にはどのような仕組みがっているか」を考えていくことが、地域公共交通対策に必要なことであり、事務局もそう考えているのではないのでしょうか。

委員 各交通手段には、それぞれメリット、デメリットがあり、デメリットに対しては各交通手段が相互連携しながら補完しています。

令和9年度の目標値のデータが示されていますが、こうした指標があると事業者側も目安にできます。

こうした指標の中には、乗務員数も入れるべきではないでしょうか。

近年、乗務員の減少はコロナ禍による収入減以上に深刻であり、公共交通空白地区等にお住まいの方の利便性を維持していく上でも、人員不足は大きく影響します。

そのため、目標値は乗務員数の減少も加味した上で検討していく必要があり、利用人員の算出のためにも必要なものではないかと思います。

事務局 全国的に乗務員不足は課題であると認識しています。

また、運行管理の厳格化もこの問題の一因であると考えています。
今後、計画の指標としてどのように捉えられるのか、検討したいと考えます。

会 長 運行管理が厳しくなった場合、さらにどれだけの人材が必要となるかは、
地域公共交通ネットワークの維持に必要な人数を試算すれば算出することができます。

指標の数値化については、事務局が交通事業者と事前に協議し、可能な範囲
で取り組むと良いのではないのでしょうか。

委 員 伊勢原市は、大山の玄関口という観光面でかなり強い武器があり、神奈川中
央交通（株）では、路線バスも大山ケーブルまでの路線を運行しています。
小田急線の複々線化にあわせ、連携して直行便を運行しています。
また、大山バイパスが開通したことにより、速達性も向上しました。
問題はピークシーズンです。紅葉・新緑の時期や神社への参拝が多い年末
年始では、多くの方が自家用車で訪れるため、過度な渋滞が発生しています。
こうした問題の解決に当たっては、公共交通協議会だけでは解決できないこ
とだと思うので、他の会議体と連携して取り組んでいただきたい。
例としてパークアンドライドやその他様々な施策を講じ、解決していただ
けるとありがたく思います。

事 務 局 パークアンドライドの実現に向けては、次期計画で検討したいと考えてい
ます。
今年のゴールデンウィークは、公共交通を利用した方が多かったのですが、
その背景には燃料油価格の高騰にあるのではないかと考えています。
伊勢原市が取り組んでいるゼロカーボンやCo2削減に対しては、公共交通
への転換は非常に効果的であると考えています。
こうした点もきちんと捉えて計画に反映させ、実現に向けた検討を進めて
いきたいと考えています。

委 員 関連事項として、資料には大山・日向観光客数の記載があります。
これは、新東名高速道路の伊勢原大山インターチェンジの開通で来訪され

る方が増えたと考えますが、そうであれば新東名高速道路の全線開通後の需要はさらに増えると思います。

その際、パークアンドライドや環境負荷の低減・渋滞緩和の観点をもって、バスやタクシー等の公共交通に転換できるよう、施策を講じていただければと思います。

また、高速乗り合いバス等の運行も予想されるので、地域住民が新東名高速道路を利用して都心への通勤・通学ができるような施策も検討してほしいです。

事務局

次期計画の基本方針として、スマートモビリティというテーマを新たに掲げています。

今後、新東名高速道路の全線開通などにより伊勢原市への来訪者もさらに増えると予想される中、移動の安全性や利便性の確保が必要になると考えています。

こうした課題の解決に向けては、情報通信技術の活用による MaaS の推進等により、移動の円滑化に繋げることができればと考えています。

会長

その他、御意見はございませんか。

特にないようですので、議題2「伊勢原市地域公共交通計画の骨子(案)について」は、以上といたします。

その他、御意見等はございますでしょうか。

委員

ゴールデンウィークや紅葉の時期に公共交通を利用される方がいますが、地域の方から「路線バスが満員のため、途中で乗車できない」という話があり、今年の秋も同様の声を多数聞きました。

大山から駅に向かうバスについては、余裕を持った乗車人数とするなど、地域の方が途中からでも乗車できるよう考えていただけるとよいと思います。

また、最近では、タクシーを利用して大山観光へ行く方が多くなっている印象です。

タクシー協会から、タクシー利用の料金や距離などを示したパンフレット

を提供いただき、観光協会としても周知を図っていることから、タクシー利用の不安要素(利用料金や乗車時間など)が解消されたことも一因であると思っています。

会 長 現状は様々な問題もあります。今後も交通事業者と連携協力のもと、対応していただきたいと思います。

その他、特に意見がないようですので、議事を終了します。

【都市部長挨拶後、閉会】

以 上