

令和4年度 第3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5年3月29日(水曜日) 午前10時00分から11時30分まで

〔開催場所〕 伊勢原市役所2階 2C会議室

〔出席者〕

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

(欠席：鶴淵委員、辻委員、佐伯委員、後藤委員)

(事務局) 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

議案第1号

令和4年度事業報告及び伊勢原市地域公共交通網形成計画の進行管理について

議案第2号

伊勢原市地域公共交通計画(案)のパブリックコメントの実施結果について

議案第3号

伊勢原市地域公共交通計画(案)について

4 そ の 他

5 閉 会

会長、副会長挨拶の後、議事に入る。

(会長)

議案第1号「令和4年度事業報告及び伊勢原市地域公共交通網形成計画の進行管理」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

(会長)

ありがとうございました。

御質問等がございましたら、お願いいたします。

(委員)

燃料価格高騰に伴う激変緩和措置について、神奈川県も同様に上半期及び下半期の2回に分けてバス事業者及びタクシー事業者に対して実施しています。

伊勢原市では、下半期を2月28日までとしています。その理由について伺います。

(事務局)

下半期の期日については、年度末の事務手続を考慮して、1ヶ月前の2月28日としています。

(委員)

申請期間が、10月1日から2月28日であるという理解でよろしいですか。

(事務局)

国の交付金を活用しており、3月中の支出手続を行う関係から、申請期日を2月28日としています。補助対象となる期間は、3月末までの6ヶ月です。

(会長)

その他、御質問等はございませんか。

この後、現計画の施策の実施状況を踏まえ、次期計画について御議論をいただきます。

そこで、関連した御質問をいただくこともできますので、第1号議案につきましては以上とさせていただきます。

(会長)

それでは、議案第2号「伊勢原市地域公共交通計画案のパブリックコメントの実施結果」について事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

(会長)

ありがとうございました。

資料54ページに関連する目標設定について、基本方針2で福祉タクシーの導入台数がありますが、指標にはユニバーサルデザインタクシーが含まれるとのことでした。

福祉タクシーとユニバーサルデザインタクシーは、イコールではないので、表記の修正をお願いしたいと思います。

(会長)

それでは、御質問等がございましたら、お願いいたします。

(委員)

資料2-1のパブリックコメントの実施結果の中で、コミュニティバスについて、他市の取組を参考にしたらどうかという意見に対して、対応の考え方が「意見の趣旨が既に計画案に反映されているもの」として説明がありました。

伊勢原市は、コミュニティバスを検討しているのかな、という感覚でとらえてしまっていますが、既に検討を進めているという趣旨なのか伺います。

(事務局)

公共交通空白地区等における移動環境について、令和3年度に、タクシー交通を利用した社会実験的な取組を行い、地域ごと状況が異なるのではないかと見えてきました。

そうした中、移動モードを限定することなく、地域の実情を踏まえながら、どのような取組が望ましいのか、次期計画の中で検討したいと考えています。

コミュニティバスなど他市の取組を含めて、幅広く検討していく考えですが、コミュニティバスに限定したものではありませんので、誤解を生じないようにしていきたいと考えています。

(委員)

コミュニティバスは何年も前から、市民から要望が上がっているものですが、財政面を考えると難しい問題であるとも思います。

市民が誤解しないよう、御説明いただいた内容で考えていただければと思いますので、よろしくお願いします。

(会長)

地域公共交通計画は、地域の力も活用しながら、あるいは地域ごとのニーズに対してどのような交通モードで支えられるかなどについて、過度な負担が生じないように具体化する計画となります。よろしいでしょうか。

(会長)

その他、特に御質問が内容でしたら、議題の2は以上とさせていただきます。

続いて、議案第3号「伊勢原市公共交通計画案」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

(会長)

ありがとうございました。

議案第2号で説明のあった修正事項等について、本編への反映状況が委員皆様に御確認いただけたと思います。

公共交通計画案については、委員皆様の合意を求めるものになります。

その点を踏まえ、御質問等をお願いしたいと思います。

(委員)

2点、御検討いただきたいことがあります。

1点目は、13ページに記載の慢性的な運転手不足について、業界における最大の課題ですが、環境の変化という点で、昨年5月から警察当局をはじめ関係機関の御理解のもとに、一定の条件の下ではありますが、二種免許の受験資格の緩和という措置がとられていますので、そのことを追加していただけたらと思います。

2点目は、16ページ記載の輸送人員についてですが、「3割減少していますがその後は増加傾向となっています」と記載されています。一般論として理解できますが、一方で、ネットショッピング

グ等の普及など、ライフスタイル等の変化により、外出頻度については、コロナ禍前の数値に戻るかどうか大変懸念されているところです。

こういった点を追加していただけたらと思います。

(事務局)

運転手不足については、厳しい環境にあると認識し、計画に記載をしています。

御意見を踏まえ、追記したいと思います。

また、公共交通の利用促進の取組と合わせて、運転手の募集などに関する情報発信についても、交通事業者とともに進めていくことができればと思います。

輸送人員については、増加傾向という記述について、御意見を踏まえ修正をさせていただきます。

(委員)

輸送人員について、22ページのタクシーに関する記述についても増加傾向との記述になっています。

私どもは、「徐々に回復傾向にあるが、コロナ禍前には戻っていない」といった表現をよく使っています。

(事務局)

ありがとうございます。

そのような形で路線バス及びタクシーの記述について、修正をさせていただきます。

(会長)

輸送人員に関する表現については、地域によって大きく異なります。

東京などでは、かなり回復しプラスアルファになっているというところもあれば、千葉県南部では、回復などんでもないというところもあります。

今の御意見を踏まえ、適切な表現をお願いします。

(委員)

先ほど意見のありました、慢性的な運転手不足について、まさに直面をしている問題です。

2024年問題と言っていて、14ページに記載があるように、バス、タクシー、また、トラックも含めたドライバーの労働時間等の改善基準告示が2024年に変わるということがあります。

現行と2024年の改定後の比較が記載しており、改善されるということは見ているとおりです。

しかしながら、実際に働く者から見ると、まだまだ不十分であると思います。

基準では、拘束時間が原則で1日13時間以下、また、最長で15時間となっていますが、果たしてこれを見て、バスの運転手になりたいと思う人がどれだけいるのだろうかと考えます。

勤務間インターバルも9時間以上となっていますが、これは、仕事が終わって営業所を出てから翌日の出勤時間まで、9時間以上あればいいということです。

しかし、帰宅後に食事や入浴をして、また翌日の出勤に合わせて早起きをするを考えると、今よりは改善されますが、十分な睡眠時間をとれない現状はあまり変わらないと言われています。

また、基準を遵守すると圧倒的に運転手の数が足りなくなり、現在の運行本数が維持できるのか、事業者も頭を抱えていると思います。

運転士を確保しようにも、労働人口が減っていく中で、バスやタクシーの運転士を選ぶ人が特に少なく、不人気産業になってしまっています。

労働環境が改善されるのは事実ですが、これをもって全ての問題が解決するのではないこと、また、今後、伊勢原市でも減便など現実的な問題に直面していくのではないかとすることを危惧していることを意見として申し上げたいと思います。

(会長)

御意見として発言していただきましたが、現実には起きている問題でもあります。

私が関わっている伊豆半島南側の地域では、既に2024年に向けて、人員をどのように運用していくかという計画作成を進めていますが、その中では減便ありきとなっています。

公共交通の利用に関するアンケートを行うと、運行本数があれば公共交通を利用するという意見が多数出されるのですが、これについては、市民等に対して現在の公共交通の実情がきちんと伝わっていないことが原因であると考えています。

これまでのモビリティマネジメントは、公共交通を利用することによって様々なメリットがあることを地域や企業の方、あるいは学校関係などで伝えてきましたが、これからのモビリティマネジメントは、現在の公共交通の現状や問題点を市民等に理解していただく機会として活用する必要があると考え、公共交通を地域で支えていく考え方や取組などを盛り込んだ内容を情報発信することを検討し始めています。

計画の中では、行政と公共交通事業者が一体となり、利用促進などに取り組むことが盛り込まれているわけですが、より厳しい状況であることを、また、他人事ではないことを、市民等へ発信していくことが必要であると思います。

(会長)

私から1点申し上げます。

2ページ記載のSDGsへの対応について、誰1人取り残さない社会の実現2030で次期計画期間内ではありませんが、次の計画では具体的にSDGsのゴールの一つの目標値に向き合っていかなければならないと思います。

その中で「誰1人取り残さない」について、公共交通については日本場合どうしても高齢者が一番目になるのですが、SDGsでは、女性、子ども、障害者及び高齢者の順番の表記になっていて、もちろん優先順位があるわけではありませんが、女性、あるいは子どもが公共交通をどのように利用していくのかといった思いもあります。

そういった中では、次期計画ではマタニティサポートや子どもたちへの啓発なども盛り込まれ、そうした方向性に向かった形で動いているなという感じはわかりますが、次期計画では、しっかりその辺のサポートができるかどうか、ターゲティングをきちんと持って次の計画の柱建てを意識しながら進めていただきたいと思います。

(会長)

その他御意見等は、ありますか。特になしということよろしいでしょうか。

(事務局)

ここで、今後の手続等の進め方について、スライドを使用し御説明したいと思います。

本日協議会において、計画案を御承認いただいた後、諸手続を経て、6月上旬を目標に計画公表を行いたいと考えています。

(会長)

それでは、次期計画案についてお諮りしたいと思います。

当協議会として承認することに意義はございませんでしょうか。

【異議なし】

(会長)

ありがとうございました。

いくつかの指摘事項については、事務局で修正をお願いします。

以上をもちまして本日予定していた議事は終了となります。

続いて、その他事項について事務局から説明をお願いします。

【事務局から、伊勢原市と小田急電鉄(株)との持続可能なまちづくりを推進する連携協定の締結について報告】

(会長)

ありがとうございました。

以上をもって、会議進行を事務局にお返しします。

【吉田都市部参事（兼）都市政策課長挨拶後、閉会】