

平成29年度 第1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〕 平成29年7月27日（木曜日） 午後2時から3時30分まで
- 〔開催場所〕 伊勢原シティプラザ1階 ふれあいホール
- 〔出席者〕
- （委員） 藤井会長、武山委員、山崎委員、三木委員
小池委員、和田委員、菊本委員、滝澤委員、竹内委員
- （代理出席） 立山委員（代理：高橋委員）、米山委員（代理：溝呂木委員）
宮川委員（代理：吉野委員）、目黒委員（代理：市川委員）
福田委員（代理：石田委員）、岩田委員（代理：水川委員）
福島委員（代理：福島委員）
（飯田委員、小松委員は、欠席）
- （事務局） 重田都市部長、飯田参事兼課長、吉田主幹兼係長、
佐野主幹兼係長 他2名
- 〔公開の可否〕 公開
- 〔傍聴者〕 0名

《会議経過》

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 新任委員紹介 [事務局職員紹介]
- 4 議題 [会長が議事進行]
 - (1) 地域公共交通網形成計画について [事務局から説明]
【意見・質疑】
 - (2) 歌川循環バス路線について [事務局から説明]
【承認】
- 5 その他
- 6 閉 会 [都市部長]

議題（１）地域公共交通網形成計画について

会 長 それでは、議題の（１）伊勢原市地域公共交通網形成計画について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局 【事務局から説明】

会 長 ありがとうございました。

伊勢原市の公共交通は、充実したネットワークが下地として入っており、それを市民が利用する意識や利用する環境に対して、利用者の目が向いています。また、鉄道駅を中心として、利用者の利用動向がコンパクトにまとまっているため、一般的な公共交通の水準に比べて、極めて高い都市であると思います。

そういった中で、立地適正化計画や説明にあったいくつかの課題に対して、公共交通をどのように維持、または向上させていくのかがポイントになってくると思います。

ただいま、説明がありました内容について、御質問等がありますでしょうか。

委 員 説明で伊勢原市の地域の特徴がわかりましたが、公共交通不便地区の定義について、確認させてください。

実態として公共交通不便地区や公共交通空白地区が存在するのはわかりますが、今後の施策として不便地域に住んでいる方と、駅前に住んでいる方に、同様の利便性のある交通体系を提供するということなのでしょう。基本的な考え方を教えていただきたいです。

事 務 局 公共交通不便地区や公共交通空白地区は、本日の資料では一定の条件のもとに、機械的に抽出していますので、交通体系の提供の考え方や取組方針などについては、今後、調査を進めていく中で検討していくこととなります

会 長 公共交通不便地区や公共交通空白地区であっても自分たちで移動できる要素があり、それを不便に感じていない地域については、自分たち

でどんどん移動して欲しいと思います。それは、自助や公助、互助であって、集落等の地域では、密接なコミュニティが形成されていて、地域の中で支援する仕組みがあります。

そういった地域については、地域で支え合っていくことができるため、本当に移動できない地域を絞り込み、公共交通を考えていくことが必要です。

今年度、市が進めている立地適正化計画とリンクしているとの説明がありました。これは、20～30年後の伊勢原の将来像として、都市活用をするところと住むところを考えていく計画です。公共交通網形成計画は、この将来像を見据えながら、一般的に5年毎に公共交通の課題を考えていくため、段階的に見直ししながら、地域の公共交通を支援する仕組みを検討していく必要があると思います。

そのため、一律に公共交通不便地区や公共交通空白地区と考えるのではなく、地域の住民の声を聞いて、それぞれの地域の方向性の洗い出しを進めていくことが大事であると思います。

委員 互助という、お互いに隣同士で助けあって目的地までいくというものであると認識しておりますが、それに立ちはだかる法律的な問題はないのでしょうか。

会長 集落の場合であると家族やお隣さんなどの人付き合いの延長で行っているものが多いと思います。こういったものが互助の関係で、福祉有償運送など制度上で行う場合もありますが、市が政策として、車両を提供して、それを自治会で運営していただきとなると制度上の問題があります。

委員 交通事故があった場合にはどのように対応されるのでしょうか。

会長 相互の関係性の中で成り立つものなので、事故については当事者の問題になると思います。

委員 伊勢原市ではバス路線が通ることのできない場所でタクシー利用がされることが多いです。

要望としましては、伊勢原駅周辺等の道路の整備状況が悪く、朝夕や雨の日等の自動車が必要な時に、渋滞や事故等の原因となっていると思います。道路等の整備が改善されれば、タクシー業界でも貢献できることが増えると思います。

事務局 伊勢原駅周辺の整備は今後取り組んでいく計画があり、また、道路の整備についても今後の地域の変化に合わせて整備していくことが重要であると認識しています。

会長 今回の調査で自家用車利用が比較的低い数値であり、歩いて暮らせるまちづくりに近づいているのではないかと思います。今後、人口の動向と併せて、子育て世代の対応も見据え検討していくことが必要であると認識しています。

会長 その他、御質問等はありませんか。
今回は、アンケート調査の実施と単純集計の結果が示されましたが、今後、実施を予定している「公共交通利用のアンケート」なども踏まて、調査結果を分析し、課題と対応方針の整理がされるものと思います。市民のニーズは大切なことですので、しっかりと整理を進めていただきたいと思います。

議題（２）歌川循環バス路線について

会長 続いて（２）歌川循環バス路線について、事務局から説明をお願いします。

事務局 【事務局から説明】

会長 ありがとうございました。
ただいま、説明がありました内容について、御質問等がありますでしょうか。

委 員 今回示していただいたデータのうち、買物利用の方のデータは把握できますか。

事 務 局 利用状況のデータとして、朝夕の通勤通学の時間帯の利用が多いことから、通勤通学目的が多いと推察していますが、利用目的別のデータはございません。

委 員 利用者の利用区間は把握できないのでしょうか。

事 務 局 データはありませんが、愛甲石田駅—歌川産業スクエア間の利用が多いと考えられます。

委 員 乗車人員は、何を基準にカウントしていますか。

事 務 局 乗車・降車場所は区別せず、1回の循環でバスを利用した人数の合計値となっています。

委 員 実証運行から本格運行に移行する定量的な基準値・ボーダーは定まっていたのでしょうか。

事 務 局 定量的な基準は把握していません。9～3月までの利用状況を考慮して、実証運行後の考え方を整理していくという当初の考え方はありました。

会 長 民間のバス事業者の採算が取ればいいのですが、実証運行の場合には、利用者が伸びないので、最近では、収支率だけで考えるのではなく、公共交通のネットワークを維持していく考え方として、地域性を踏まえながら公共交通の在り方を考えていく方向に変わりつつあります。

そういった中で、実証運行をやってみると朝夕の特定の時間帯を中心に収支に見合う利用客を獲得でき、それと併せて、公共交通が定着すれば、利用したいという潜在的な需要についても、コアとして残していくという考え方があると思います。

会 長 その他、ご意見はございませんか。

それでは、今後の計画としては、休日の利用者の落ち込みから平日のみの運行に変更し、また、利用者ニーズに合った夕方の便の時間調整という御提案ではありますが、御了承いただけますでしょうか。

【承 認】

会 長 以上をもちまして、本日の議事は終了とさせていただきます。

続いて、次第では「その他」とありますが、事務局から何かありますか。

事 務 局 【特になし】

会 長 皆様の御協力により議事進行を円滑に進めることができました。

ありがとうございました。

閉 会 都市部長