

令和元年度第1回大磯町地域公共交通会議 会議録

日 時：令和元年6月18日（火）午前9時57分から午前10時40分まで

場 所：大磯町役場本庁舎4階 第2委員会室

出席者：12名（栗原会長、山下委員、小堤委員、木村委員、井上委員、浅野委員（代理）、作古委員、伊澤委員、西ヶ谷委員、松澤委員、小泉委員（代理）、星名委員（代理））、事務局4名

傍聴者：1名

- ・13名中12名の委員出席（過半数の委員）会議が成立（大磯町地域公共交通会議規則第7条第2項により）

1 開会

委員紹介、事務局職員紹介、資料確認

※ 以後の議事進行は会長（大磯町地域公共交通会議規則第7条第1項により）

- ・ 会長あいさつ
- ・ 会議を公開とすることに決定

2 議題（1）

西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについて

資料1：乗合タクシー平成30年度実績報告（パワーポイント）

資料2：生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）（案）

3 議事経過

【会長】

それでは議題に入ります。本日の議題は1件です。

議題（1）「西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは「西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについて」、資料1のパワーポイントで説明させていただきます。

（スライド2）

平成30年予約型乗合タクシーの概要でございますが、運行日は、月曜日から金曜日の平日で、土日祝日、年末年始を除いた運行です。利用者は、西小磯東区の一部の交通不便地に居住している住民を対象としています。運行経路は、当該地域から大磯町役場、大磯郵便局、大磯町立図書館、大磯駅の東へ向かう4ルートと、ヤオマサ大磯店、東海大学医学部附属大磯病院の西へ向かう2ルートで、計6ルートです。利用者負担額は、1人1回の利用で500円とし、乗車予約時に複数人まとめて予約を行うと乗車人数に応じて割引となる制度を設けております。利用時間は、平日午前8時から午後6時の間で、30分間隔で設定し、乗降場所

は、30 か所に設置しています。(パンフレット点線の範囲)

(スライド3)

こちらは、乗降場所を示したマップでございます。パンフレットで東ルートの4か所は、Aが大磯町役場、Bが大磯郵便局、Cが大磯町立図書館、Dが大磯駅です。西ルートの2か所は、Eがヤオマサ大磯店、Fが東海大学医学部附属大磯病院です。乗降場所は、該当地域内にまんべんなく設置しています。

(スライド4)

平成30年度の利用実績です。運行日数は、平日運行で244日。1日当たりの最大運行便数は、30分間隔なので21便。実運行便数は、1年間で1,166便。延べ利用者数は1,389人です。また、1日当たりの平均便数は4.8便で、1日当たりの稼働率は22.8%、1日当たりの平均利用者数は5.7人です。1便当たりの平均輸送人数は、1.2人となっています。なお、平成30年度3月末の登録者数は、267人でした。

(スライド5)

平成30年度の乗合実績でございます。年間の総運行便数1,166便のうち、2人以上を乗せた便数は、197便でございます。内訳は、東ルートが115便、西ルートが82便、全体の便数における割合は16.9%です。それから、延べ利用者数1,389人のうち、2人以上で乗合した人の数は、417人です。内訳は、2人乗合が179便、3人乗合が13便、4人乗合が5便で、延べ利用者に対する2人以上の乗合利用者の割合は、ちょうど30%となっています。

(スライド6)

ここからは、各項目ごとの利用実績をグラフで示しています。左側の東西ルートの利用者数の割合を円グラフで見ると、東ルートが全体の7割以上(緑色)を占めていることが分かります。その内訳としては、右側の目的地ごとの利用者数の円グラフを見ると、東ルートでは大磯駅が全体の目的地の半分以上(54%)を占めていることが分かります。西ルートについては、平成30年度は28%と増えています。平成29年度が22%で、西ルートが増えていることがわかります。目的地としては平成29年度ヤオマサ大磯店が6%で、東海大学医学部附属大磯病院は15%で、今年度はヤオマサ大磯店が13%と増えています。東海大学医学部附属大磯病院は14%となっております。ヤオマサ大磯店の買い物利用客が増えたと考えられます。

(スライド7)

このグラフは、利用時間ごとの利用者数の推移を示しています。縦軸が乗車数、横軸が運行時間となっており、黄緑色が東ルート、水色が西ルートとなっております。東ルートは、平成29年度が午前10時から11時の便が多かったが、平成30年度では午前9時代からの乗車数が特に多くなっています。一方、西ルートについては、午前9時30分から10時の便が多くなっております。これは、ヤオマサ大磯店の開店時間に合わせ、買い物利用者が多くなっています。なお、午後の便になると午前買い物や病院に行くため、利用が低調なものになったと推測されます。

(スライド8)

このグラフは、地域内にある各乗降場所の乗車数を示したグラフとなっております。縦軸は

乗車数、横軸は各乗降場所の番号となっております。一見して明らかなように1から11番の利用がほとんどです。パンフレットの1から11番の乗降場所がある地区は赤坂台地区で、急勾配な道路によって市街地が形成され、高齢化率も40%以上という地域です。この地区は公共交通について検討の中心となったエリアなので、エリアの方々の積極的な利用がなされている現状です。一方、それ以外のエリアでは、25、28番の利用が多く、ヘビーリピーターの方が住まわれているため、利用されています。しかし、その他の乗降場所では0人という場所も散見されるように、それほど利用されていない状況です。

(スライド9)

平成29年度と平成30年度との比較です。平成30年度がすべての項目で数値の増加となっています。運行便数は1,084便から1,166便へと、前年対比で約7.5%の増加。利用者数は、1,231人から1,389人へと、前年対比で約12.8%となっており、年々利用者が増加しています。

(スライド10)

乗合実績の比較であります。2人以上の乗合便数は、139便から197便へと、41%増加しています。2人以上の乗合者数は、284人から417人へと、46%増加となっています。乗合は大幅な増加となっています。

(スライド11)

事業評価の結果の反映状況と今後の改善点で、事業評価結果の反映状況につきましては、平成29年度の中で顧慮すべき事項として、広域的な視点で見るときは、県と市町村が連携して取り組むことが重要。また、路線バスとデマンド交通を上手く連携した運賃システムや乗換の仕組みを作ることが重要とありまして、顧慮事項に対し、昨年度は近隣の1市3町(秦野市・二宮町・中井町・大磯町)で、災害時の路線バスの運行について、情報共有する連絡体制を構築しました。今後は、デマンド交通も連携を図れる等、検討していきたいと考えております。

次に今後の改善点として事業評価の中に、利用者数や目標達成だけではなく、地域にとって何がプラスになるのか、より踏み込んだ調査検証・分析することが重要とあるので、本格運行を開始してから、まる2年を終えましたので、いろいろな側面から比較できるデータも揃ってきているので、より実効性のある効果的な施策を検討していきたいと考えております。

(スライド12)

最後に、平成30年度の稼働状況のまとめとしまして、計画内で謳っている目標値、「稼働した便の1便当たりの輸送人員」が1.5人以上、「全運行本数に対する実運行本数の稼働率」が30%以上には届いておりませんが、登録者数、運行便数、延べ利用者数ともに増えており、また、乗合率も増加しています。計画上の目標値の達成という課題はあるものの、乗合率の増加からも、利用者が増えるだけでなく、効果的な運用にも繋がっています。

現在の予約型乗合タクシーによる「大型車両の乗入が出来ない地域への、少人数の輸送手段」としては、十分に機能している。と考えております。以上の実績を踏まえまして令和2年度も地域内フィーダー(資料2)を関東運輸局に国庫補助金の申請をいたしたく、ご承認をいただきたいと思いますと考えております。昨年度の計画と変更点はハイライトでグレーで着色して

あります。P 1 の輸送人員 1.2 人の実績、東ルート 33%、西ルート 12%の稼働率の実績を記載し、P 4 の広域で災害時の路線バスの運行について、情報共有する連絡体制の構築を記載しています。また、P 4 の中段の令和元年 6 月 18 日の会議内容を記載して申請したいと考えています。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【会長】

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして御意見、御質問等がありましたらお手を挙げていただきたいと思います。

【委員】

スライド 10 の 2 人以上の乗合の利用者が増加している要因は何ですか？

【事務局】

利用者自体が増えて、予約がかぶるようなケースも増えました。また、地元で説明会を開催しました。

【委員】

説明会は何回くらい開催していますか？

【事務局】

昨年度は 1 回開催しました。職員が地元の高齢者の会合に出向き、乗合の方が安くなる等の説明をさせて頂いたことにより、少しずつ効果がでています。

【会長】

この地区の人口動態や、高齢化率のデータはありますか？

【事務局】

この地域は昭和 40 年頃、団地として開発された土地で、開発された当時は、同年代の方が多く、いまでは高齢化率が高い。今はデータがないが、今後は人口動態をみながら計画していきたい。

【会長】

人口が減っているのになぜ利用者が増えているのか？

【事務局】

パンフレットの 1 から 10 までの乗降場所が申請にあたっての大磯町の交通不便地のエリアで、平成 29 年度は 183 名、平成 30 年度は 187 名で、このエリア内はデータ上はそれほど変わっていない。

【委員】

私は地域住民です。全体的に私の感想としては、地区の人口は毎年増えているように感じます。特に線路の北側が増えている。1 から 13 の乗降場所の地域は世代交代が起こっていて、高齢者は外に出て、替わりに、新しい人が入っている。地域的には高齢化率が高い。高齢者の利用だけでなく、通学とか駅に行く子供も利用し、また乗合タクシーも使っている。利用としては増えるであろうと思います。高齢者の利便性ということより、だんだん形態が変ってきている。人口も増え、全体的には利用者は増えると予想している。

【委員】

スライド8の利用実績で、ほとんど0に近い時間帯が14か所もあるが、交通不便地の対象エリアから外れている住民にたいして、周知が足りていないように感じます。

【委員】

全体的に、毎年、地区の総会で説明は行っている。国道1号線沿いの人は、歩いてバス停まで行ける。頻繁にバスがあるので、時間にしたら15分に1本くらいでているのでバスを利用している。また、エリア内に乗合バスが日に3便にあるので、時間に合わせて利用している人が多い。バスが有効に走っているので、交通不便地エリア以外の人は、バスと乗合バスを利用している。

【会長】

他に何かありますか。資料2の申請について、このとおり承認してよろしいでしょうか。

【委員全員】

異議なし。

【会長】

それでは、異議ないものとして、今回の令和元年度申請へ向けた「生活交通確保維持改善計画（案）」は、承認させていただきます。

【会長】

他に事務局から何かありますか。

【事務局】

補足情報として大磯町の交通不便地は、大磯駅から半径800mの円を描き、また大磯町内の全てのバス停から半径300mの円を描き、どこの円にも含まれないエリアを交通不便地として設定しています。交通不便地は赤坂台のエリアのみとなりますが、乗合タクシーの対象は、もう少し広く線路際までをサービスの対象エリアとしています。しかし、線路際の利用率が低いことから分かりますとおり、バス停に近い住民は既存のバスを利用していると思われるます。

【委員】

今年の10月からの消費税の運賃の転嫁について、大磯町から補助をいただいている虫窪線についても、通常の路線と同様に運賃に転嫁していく予定です。詳細についてはこれから詰めていきますが、たとえば、初乗り運賃については、ICカードは175円から178円へ、現金は180円で同様といったような内容を考えています。最終的に運賃がきまったら大磯町へ報告する予定です。

また、協議の承認については文書協議を予定しています。

【会長】

他には無いようなので、以上をもちまして、令和元年度第1回大磯町公共交通会議を終了いたします。本日はありがとうございました。