

令和3年度第3回「横浜市地域公共交通会議」

日 時	令和4年3月24日(木) 午前10時00分から午前11時00分まで
場 所	横浜市市庁舎18階みなと1. 2. 3会議室
開催形態	公開(傍聴：2名)
議 題	泉区新橋地区における実証運行について
報 告	金沢区東朝比奈・六浦地区の路線バスの実証運行再開について
議 事	<p>(※本議事概要内では敬称略)</p> <p>(1) 泉区新橋地区における実証運行について</p> <p>■公募市民 ご意見</p> <ul style="list-style-type: none">・昨日現地に行き、新橋地区の運行ルート車を車で回ってきた。この地域は河岸段丘状の地形で、そのため高低差があることを確認できた。それを加味して2点質問。・アンケート結果によると、利用目的で「買物」が一番多くの割合を占めているが、これはアンケートの回答方法として設問に対し回答が1つしか選べないからではないか。利用者ニーズを正確に把握するには、不十分ではないかと思う。利用頻度では週1~2回が一番多いが、その頻度の買物では生活必需品の調達には足りないだろうから、地域の実情を正確に把握できるよう、アンケートの内容について見直しが必要だろう。その上で、地域住民の外出頻度が低いというデータから、「路線定期運行」(以下「路線定期」という。)だと空気を運ぶだけになるリスクがあるが、地域、事業者、行政の今までの話し合いの中で、需要に応じた運行である「デマンド型交通」(以下「デマンド」という。)の提案はあったのか。・目標利用者数は、114人/日で10便/日だと、ほぼ満員の状態で走らないと収支が均衡しないが、目標設定として問題ないか。 <p>→◆事務局 回答</p> <ul style="list-style-type: none">・アンケートの回答様式については、今後検討していく。・運行計画を検討する段階では、地域が路線定期を要望したため、デマンドの検討はしていない。今後の利用状況次第では検討の必要性があると考え。・今回の運行計画は緑園都市駅と弥生台駅の2駅間を循環する路線のため、利用者の入れ替わりにより、必ずしも満員でなくても目標人数に達すると想定している。

■一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長 ご意見

・7.1kmを32分で運行するダイヤになっているが、利用者の乗降を考えると32分では遅延が発生するのではないかと。30mの高低差があり、坂道を走行することから安全面の配慮からもう少しダイヤに余裕を持たせた方が良いのではないかと。

→◆事務局 回答

・運行ダイヤについては令和3年8月にワゴン型バスで試走を行い、乗降時間を加味して設定した。試走の結果から設定どおり運行できることを確認しているが、必要に応じてダイヤ変更を検討する。

■公募市民 意見

・高齢者からすると地域内の20~30mの上り下りの移動がきつい。今後、高齢化に伴いますます移動に困る人が増えていく。私は、今は健康のために大きい荷物を持ち歩くこともあるが、徒歩での移動は歳を重ねるとつれ厳しくなる。横浜市は起伏のある地域が多く、同じように困っている人がいると思うので、今回のように地域交通に取り組む地域が増えると良いと思う。

・私の住む地域では40~45分に1本の頻度でバスが走っている。慣れてくるとバスのダイヤに合わせて生活をするようになるため、運行間隔がある程度長くても不便を感じていない。予約が必要なデマンドよりも、予約が不要で時刻表の通りに運行する路線定期の方が便利だと思っている。

■学識経験者 東京大学大学院 特任教授 ご意見

・最近では日本中でデマンドが良いと何の条件もなく推奨する意見がある。デマンドは、確かに予約すれば利用できるが、実際は予約されても利用者のキャンセルや、予約の希望が通らないこともある。ダイヤが決まっていれば、利用者は生活をダイヤに合わせて利用しやすく、またダイヤが目安となって1日の予定が立てられる。

・多くの自治体で事前にアンケートをとり、想定利用者を算出するが、実際は想定ほど利用者がいないことが多々ある。これは歳を重ねると新しいことにためらいがあるため、地域交通周知のために広報も良いが、まずは1度体験乗車してもらって「体験型のアプローチ」を積極的に行うことが重要だと思う。

・未就学児の運賃が無料であるため、例えば、孫と乗車するなどの体験に繋がる可能性がある。

・目標人数の設定に関して、収入として運賃以外に広告収入や地域からの寄付はないのか、また今後もないのか。

・本格運行に向けたプロセスの中で、上手くいかなければ別だが、何度でも内容を修正しながら続けるのが良いと思っている。戸塚区小雀地区の「こすずめ号」でも見られたように、便数を減らすと、利用者は減ってしまう。コストに合わないから減便するというのでは利用者は減ってしまうので、見直す際は「どうしたら利用者を増やせられるのか」という視点で検討すべきである。

・ダイヤを見直すためには、何が原因でダイヤが乱れるのかなど車両の動きのデータを細かく把握できると有益だが、その準備はできているか。

→◆事務局 回答

・目標人数は運賃以外の広告収入や寄付を見込んでいない。今後、広告や寄付の動きがあればそういったことも加味していきたい。

・今後継続していくための運行の見直しについては、昨年度に実証実験の期間を最大2年間実施できるよう制度を拡充したので、複数回の試行をしていきたい。

・車両の動きの記録については検討していなかったが、今後、事業者と調整し、装備等に関する細かい調整を行っていく。

→■学識経験者 東京大学大学院 特任教授 ご意見

・私もデータの装備については、そこまで詳しいわけではないが、運転手のスマホにあるアプリを入れてもらうだけで済むかもしれない。

■公募市民 ご意見

・これまでいくつかの地区で取組をされているが、私は地元で17、18年前に5年間かけ地域交通の導入に関わっており、委員会では現在でも道路局経由で運行事業者から利用者の乗降のデータやグラフをもらい、コメントをつけて、町内に掲示を続けている。地域全体に現状を知ってもらい、積極的にバスを利用してもらうように取り組んでいる。それにより町内で地域の方に声をかけてもらえることがある。

・道路局だけが一生懸命にやるのではなく、地域のグループは解散せず、地域全体でバスが継続して運行されるよう取組を続けていくことが大事。私が地域交通の導入に向けて活動していた当時、「自分で運転できるからバスはいらない」と言っていた人たちもいたが、時を経て、免許を返納し、バスが必要になっている。将来のためにも是非、取組を進めて欲しい。

■公募市民 ご意見

・利用啓発活動について、車両ラッピングの募集は良いと思うが、募集対象を小学生に絞らず、郵便局、地域ケアプラザなどに募集のチラシを置かせてもらい、広く募ることが良いのではないか。

また、ルート上には大学があり、音楽学部があるそう。一般的に地域が運行するバスの車内は静かだが、沿線の大学に車内のBGMやアナウンスの際のイントロ音源等作成を依頼をするなど、このバスの運行に地域を巻き込んでいけば、地域全体で盛り上がると思う。

(2) 金沢区東朝比奈・六浦地区の路線バスの実証運行再開について

■学識経験者 東京大学大学院 特任教授 ご意見

・運賃100円区間の支払方法は自己申告制なのか。

・実証運行後、9/30以降の運行はどうするか。

→◆事務局 回答

・当該地域の京浜急行の路線バスは対キロ制になっており、IC支払の場合は、乗車時及び降車時にタッチ、現金支払の場合は整理券方式で後払いである。

・実証運行結果を確認し、本格運行ができるか分析する。本格運行が難しい場合は、地域の意向も確認しながら、活動の方向性を検討することになる

本格運行を目指して、トライ&エラーを繰り返し、地域や事業者と検討を重ね、運行計画を変更することも検討する。

全体を通じてのご意見

■一般社団法人神奈川県バス協会 理事長 ご意見

・昨日、他都市で地域公共交通会議があり、地域交通の導入に対する補助について議題になっていた。当該市では車両費は600万円まで、代替車両に対しては300万円までなどハード的なものは補助するようになったと聞いた。横浜市のように一般の路線バスが多くある地区では、赤字補填をすることは難しいと理解しているが、横浜市ではどのような補助があるのか。

→◆事務局 回答

・地域交通サポート事業では、補助は車両のサイズによって大きく2つに分かれる（バス車両／ワゴン型車両）。実証運行期間中は、運行の赤字補てんと、実証運行に必要なバス停の設置等の支援を行っている。また、ワゴン型車両に限り、実証運行期間中の車両のリース代も補助している。本格運行後は、運賃収入等で収支が見合うよう自主自立した運行を目指しているため、赤字補てんはしていない。ただし、ワゴン型に限り車両代を補助している。

・さらに「こすずめ号」や「四季めぐり号」などのように本格運行後も、利用啓発にかかる費用や体験乗車のイベントにかかる費用など活動経費も補助できるようにしている。

以上