

令和6年度第3回「横浜市地域公共交通会議」

日 時	令和6年12月18日(水) 10時00分から11時30分まで
場 所	横浜市役所 18階会議室 みなと6・7
開催形態	公開(傍聴：7名)
議 題	<p>議題1_戸塚区秋葉町地区におけるワゴン型車両による実証運行について</p> <p>議題2_旭区今宿地区におけるワゴン型車両による実証運行について</p> <p>議題3_南区永田山王台地区におけるワゴン型車両による実証運行について</p> <p>議題4_鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区におけるオンデマンド実証運行について</p>
議 事	<p>(※本議事概要内では敬称略)</p> <p>【議題1】 戸塚区秋葉町地区におけるワゴン型車両によ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"> ・本取組の運賃は400円だが、旭区や南区の実証運行は300円。運賃をどのように決めるのか。他地区より100円高い理由も知りたい。 ・車両等別途補助とは具体的に何が含まれるのか。 <p>◆事務局 回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は、運行経費と目標人数のバランスを踏まえて決める。秋葉町地区の場合、運賃400円に設定すると目標人数は60人/日。運賃を安価にすると目標収支率50%を達成できないため、400円とした。秋葉町地区は他地区に比べ1便当たりの所要時間が長く、1日あたり9便なので、この本数で収支を確保するため、他地区より100円高い設定にしている。 ・車両等補助とは、車両費リース・購入費用、バス停設置費用、ラッピング費用など。 <p>■東京大学大学院 特任教授 ご意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も、掛かる経費からの逆算で、目標人数と運賃を決めるという方針なのか。運賃の決め方には、コストから逆算して運賃を決めるテクニカルフェア、利用者からみてそのシステムにどれくらい負担できるかを考えるソーシャルフェアがある。説明いただいた価格の決め方は、価格弾力性（需要側の変動）を全く考えていないという理解で良いか。 <p>◆事務局 回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最初は、運行経費からの逆算で決めたい。 ・新たな支援制度は実証運行期間を長めに3年とっている。その中で、実際の利用者数、利用状況に応じた適切な運行ルートを把握することで、正確な運行経費も見える。その際に、運賃設定の見直しについても検討したい。 <p>■東京大学大学院 特任教授 ご意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実験をしながら見直しも考えるということであれば良い。ただ、利用者がいくらなら払っても良いかと思っているかという考え方も大事にしてほしい。

■神奈川県タクシー協会横浜支部 副支部長 ご意見

- ・70歳以上は200円とのことだが、先日の報道にあった、敬老パスが乗り合いタクシーに拡充されるというものの実現という認識でよいか。

◆事務局 回答

- ・これは敬老パスとは別物。あくまで本実証運行における、高齢者の利用促進を図るための策。専用カードを配布して割引する。

■一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事 ご意見

- ・高齢者割引カードは、令和7年度からの新制度においても同じように適用するのか。また、これは、都市整備局の予算か。

◆事務局 回答

- ・高齢者割引カードは期間限定のもので、都市整備局の予算で行う。あくまで新規の取組に対する最初のきっかけづくり。全ての地区でやっていくものではないが、地域との調整の中で、必要に応じて実施する。

■一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事 ご意見

- ・先日、健康福祉局から敬老パスを地域交通にも適用させると聞いた。これと別ということであれば、敬老パスの地域交通への適用とはどの部分への適用をいうのか。

■座長 ご意見

- ・仮に健康福祉局の予算が議決されたとすると、敬老パスの地域交通への適用は来年の10月以降。敬老パスの適用が始まったら、高齢者割引カードは、敬老パスに移行する可能性が高いと考えている。

■一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事 ご意見

- ・承知した。
- ・敬老パスの地域交通への適用についてバス業界として賛同するものの、現在の敬老パス制度では、市の負担（バス事業への助成）が20数年前に179円から135円に引き下げられ、現在まで変わっていない。
- ・健康福祉局に負担の見直し要望を出しているが、地域交通への拡大を考えているため難しいと回答をもらっている。
- ・地域交通に敬老パスを適用するにあたって、都市整備局でもバス事業者支援を行う方法を考えてもいいのでは。バス事業者の負担が続いていることを認識頂いて検討してほしい。

■座長 ご意見

- ・都市整備局も課題として認識している。健康福祉局とも話をする。

■国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官 ご意見

- ・アンケートの「困りそう」という回答は、今は困ってないということか。「困りそう」は具体的にどう困りそうなのか。

◆事務局 回答

- ・数年以内に困りそうかという設問なので、それに該当するもの。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・使っているバスやバス停が無くなりそうで困っているのか、体力的に困りそうなのかどう困りそうなのか。

◆事務局 回答

- ・坂道を歩くのがつらくなる。駅への距離が遠いなどが主な理由。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・そうであれば、「そういった意見があるため、この地域にはこの路線が必要」というプレゼン方法をすべき。
- ・平日5日間で9時から5時という運行だが、利用目的は主に通院と買物。9時からの運行でいいのか。週末の運行はいらぬのか。

◆事務局 回答

- ・まずはこの運行計画で実証運行を開始し、ニーズに応じて拡大を検討する。

■一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長 ご意見

- ・運行時間の拡大も検討するということが、その場合、周辺の既存バス路線に影響が及ぶ可能性がある。また車両1台では、朝の需要に耐えられないのでは。最初の運行計画から大幅に内容が変わるのであれば、周辺の交通事業者と調整し、承諾を得たうえで進めてほしい。

◆事務局 回答

- ・運行計画を見直す際は、周辺の交通事業者と調整して進める。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・既存バス路線と客を取り合うのではなく、外出をあきらめている方、外出頻度が減っている方の外出を促して、全体の需要を増やすという考え方がある。
- ・理想は、外出頻度が減っている人が、地域交通に乗ることで元気になり、バスにも乗ってみようと思えばバス利用者も増えること。3年間の実証実験の中でそういった動向もバス事業者と共有しながら進める事が大切。

【議題2】旭区今宿地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長 ご意見

- ・議題1の秋葉町地区は4歳未満無料なのに対し、本件は大人1名に対して未就学児2名まで無料。扱いが違う理由はなにか。
- ・各地区においてどんな運行計画なのか情報共有はしているのか。

◆事務局 回答

- ・未就学児の扱いは地域、事業者と収支とのバランスを含めて調整して設定している。
- ・料金設定の、検討にあたって他地区の事例を踏まえ進めている。

■一般社団法人神奈川県バス協会 乗合部会長 ご意見

- ・地域によって特性が違うと思うが、一定の考え方をもって進めるべきと考える。

■座長 ご意見

- ・今後、実証運行が増えていくので、全体で統一すべきこと、地域の特性に合わせることを区分しながら進めることが大事。

■神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 副課長 ご意見

- ・実証運行から本格運行する移行するための基準はあるのか。
- ・1年目は赤字全額補助とあるが2年目以降どう変わるのか。

◆事務局 回答

- ・実証運行期間中は収支率目標を1年目25%、2年目35%、3年目50%としており、本格運行への意向に関しては、収支率50%を超えるかを判断基準とする。
- ・実証運行中の3年間は変わらず赤字全額補助を行う。本格運行開始後は収支率50%以上が条件となる。

■公募市民 ご意見

- ・地域の方に、目標収支率を下回ると運行がなくなることを知ってもらうことが必要ではないか。危機感を持っていただくことが大事になると考える。収支率目標があることを周知することは考えているか。

◆事務局 回答

- ・検討段階でも周知し、実証運行開始後も利用実績のモニタリングを行い、実績を周知しながら進める。

■公募市民 ご意見

- ・具体的な周知方法は。
- ・バスの車内に掲載するのはどうか。

◆事務局 回答

- ・本格運行しているこすずめ号や四季めぐり号では、毎月地域と定例会を行っている。また本市ホームページや地域の広報紙、ホームページに掲載して周知している。
- ・そういった方法も検討する。

■国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官 ご意見

- ・各議題通してだが、世帯数における自家用車保有率はどうなっているか。

◆事務局 回答

- ・確認し後日回答する。

■座長 ご意見

- ・地域交通の取組に関連する必要なデータは、資料に載せてはどうか。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・こすずめ号のホームページを見たが、利用者数の推移が掲載されているものの、特に説明の記載もなく不親切。
- ・仕方なく乗ってもらうのではなく、前向きに乗ってもらうにはどうすべきかという議論が地域で起こるように刺激してほしい。乗っていない人の関心を高め、気持ちよく乗ってもらうためには、どんな情報をどのような形で出せばいいのか、モビリティマネジメントの実績がたくさんあるので調べてほしい。

【議題3】南区永田山王台地区におけるワゴン型車両による実証運行について

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・議題1、議題2で出た意見は、こちらの議題にも当てはまるので、同じように進めてほしい。

【議題4】鶴見区馬場・上の宮・獅子ヶ谷地区におけるオンデマンド実証運行について

■公募市民 ご意見

- ・こちらの取組は地域のグループ登録がされていないようだが、実証運行を行うことになった経緯を教えてください。
- ・高齢者を救いたいのであれば、路線定期運行の導入は検討しなかったのか。高齢者はスマホを持っていない方もいるのでオンデマンド交通では救えない。スマホを持っていない方へのケアの方法は考えているか。

◆事務局 回答

- ・本案件は、川崎鶴見臨港バスから本地区でオンデマンド交通を実施したいという提案からスタートしている。本市としても、本地区は交通空白地が広いことから、優先的に取り組むべき地区と考えていたため、双方の利害が一致し、進めることとなった。
- ・路線定期運行についても検討したが、本地区の交通空白地は約1km²と広く、路線定期運行では路線長が長くなり運行便数が少なくなること、坂道が多くバス停までアクセスしづらくなることからオンデマンド交通が適していると判断した。
- ・高齢者へのケアについては、スマホを持っている方には操作方法説明会を実施する。スマホを持っていない方に関しては、パンフレット記載の電話でも対応する。運行開始まで時間があるので地域と丁寧に会話して進めたい。

■公募市民 ご意見

- ・地域への説明会で高齢者対応について意見は出ていなかったのか。

◆事務局 回答

- ・連長、自治会長の方以外への説明はこれからなので、意見を確認し対応を考える。

■神奈川県タクシー協会横浜支部 副支部長 ご意見

- ・タクシーの運行に対する影響は見極めたいと考えている。
- ・本地区のタクシーの利用状況を見たが、菊名駅に出る方が多いものの、鶴見駅に出る方も多い。鶴見駅に行く目的でオンデマンド交通を使う方は、バスに乗り換えることになると思うが、鶴見駅から直接帰ってくるための手段がないことが課題になると考える。市にお渡しした利用状況のデータを需要喚起のために役立ててほしい。

■座長 ご意見

- ・エビデンスに基づいて改善を進めてもらいたい。

■東京大学大学院 特任教授 ご意見

- ・高齢者のスマホ利用については、他都市ではトレーニングイベントを実施したり、大きい画面のタブレットでパズルやカラオケアプリ入れて慣れてもらうなどの事例がある。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・それでも使えない人も多いので、電話対応は必ず必要。ぜひやっていただきたい。・オンデマンド交通は希望した時間に来ないこともあるし、運行中に別の予約が入ること
で、到着時間も変わる可能性もある。それでも door to door が良いという方がいるので
オンデマンド交通に存在価値がある。・その前提を理解いただいたうえで、実際に「希望時間に来ないこと、出発が遅れるこ
と、到着が遅れること」がどれくらい起こったのか記録することが大事。オンデマンド
交通の実験は、できていること、できていないこと、どこにコストがかかっているの
か、ほかの交通手段がどう使われているかを見ながら、運行を調整していくことで価値
があるものになる。 |
|--|--|