

# 議題（2）

## コミュニティ交通の実証実験 について

### 地域公共交通総合連携計画でのコミュニティ交通の位置づけ

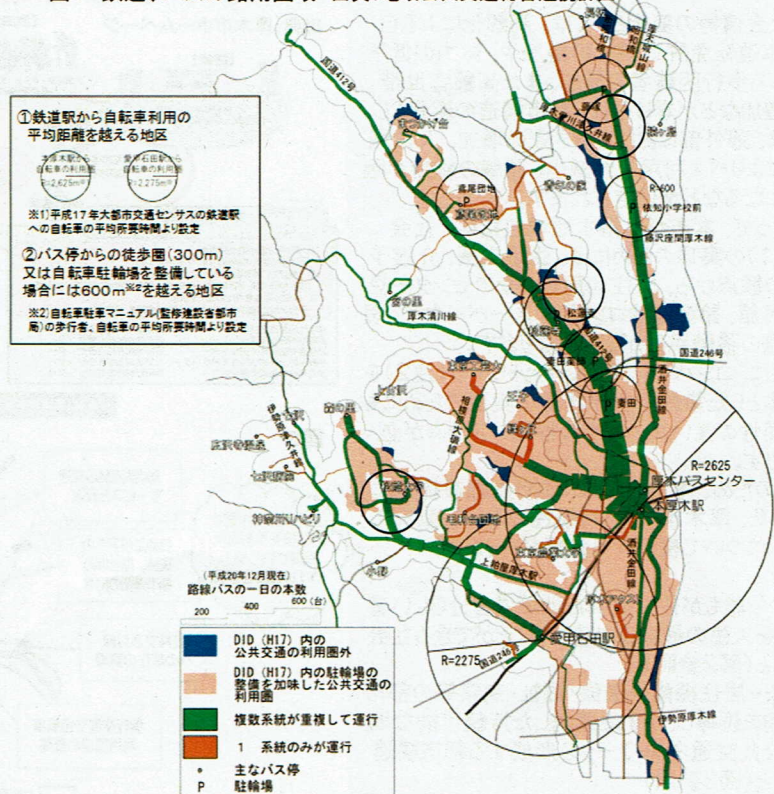
本市は、交通結節点となる鉄道駅が地域の南部に位置し、駅から放射状にバス路線網が形成され、市民の主要な交通手段となっています。鉄道、バスの徒歩圏カバー率は8割以上であり、他の都市と比較しても高く、特にバス路線が整備され利用しやすい都市となっています。また、周辺都市と比較してバスや鉄道を利用する割合が高い状況です。

よって、本市ではこれまで、「厚木市地域公共交通連携計画」に基づき、ノンステップバスの導入補助やバス停上屋、バスベイの設置、サイクルアンドバスライド駐輪場の整備など、バスを利用しやすい環境整備に努め、バス利用促進を図ってきました。

一方で、連携計画では、市内の一部にある公共交通の利用圏外の地域におけるバス停へのアクセシビリティの向上対策として、「コミュニティ交通の運行支援」を戦略プランとして掲げています。

また、連携計画では、コミュニティ交通に関する考え方を「地域自らが主体となり、支えあう仕組みづくりを検討し、厚木市はその支援を行う」としています。これは、地域の課題をよく理解する住民が主体的に取り組み、地域の交通を守り育てることにより、継続的な運行が期待できるからです。

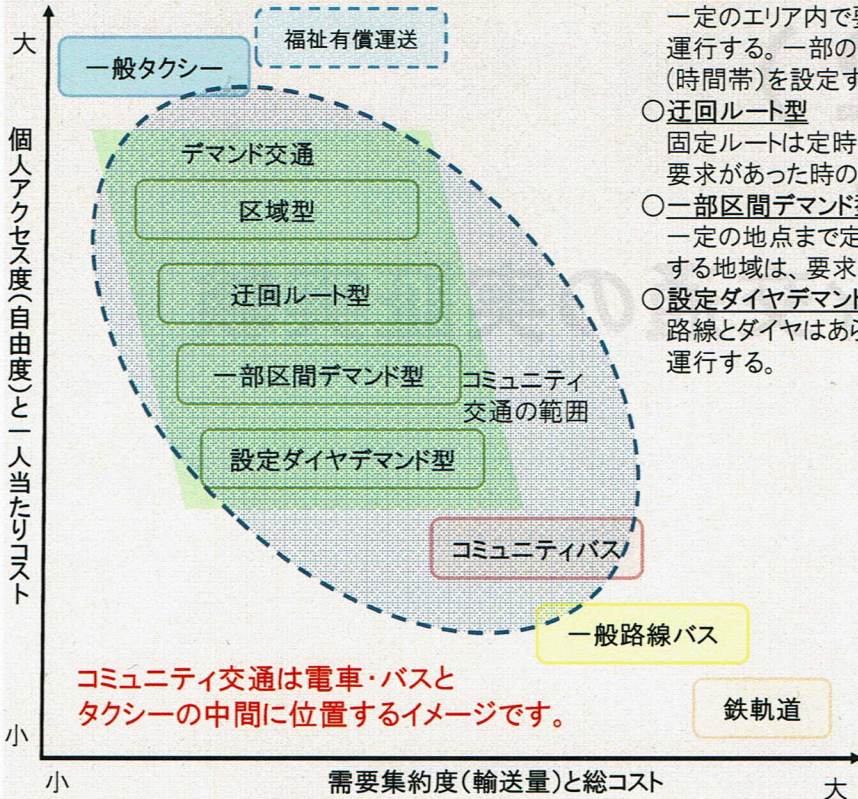
図1 鉄道、バスの路用圏域 出典：地域公共交通総合連携計画





# コミュニティ交通の分類と範囲

●公共交通における需要と自由度の関係  
(出典:「デマンド交通とタクシーの活用」鈴木文彦 著)



コミュニティ交通は電車・バスとタクシーの中間に位置するイメージです。

●デマンド交通の分類

- 区域型  
一定のエリア内で要求に応じて柔軟に任意の停留所間を運行する。一部の停留所を固定する場合、およそのダイヤ(時間帯)を設定する場合がある。
- 迂回ルート型  
固定ルートは定時運行し、あらかじめ設定された迂回ルートに要求があった時のみ迂回運行を行う。
- 一部区間デマンド型  
一定の地点まで定時定路線運行し、その先の需要が拡散する地域は、要求がある地域のみ延長運行する。
- 設定ダイヤデマンド型  
路線とダイヤはあらかじめ設定され、要求があったダイヤのみ運行する。

□近隣市町村のコミュニティ交通導入例



大和市コミュニティバス「のろっと」出典)大和市HP



中井町「オンデマンドバス」出典)中井町HP

# 社会情勢や都市構造の変化に伴うコミュニティ交通の必要性

社会情勢の変化としては、高齢化による自動車運転免許返納者の増加や、体力の低下による歩行困難者の増加、また高齢者世帯の増加などが挙げられ、都市構造の変化としては、郊外部における空き家の増加、人口減少によりバス利用者が減少し路線の維持が困難になるなどが想定されます。

よって、本市が目指す地域包括ケア社会(注1)の実現のためには、生活支援、介護予防の観点から、居住地周辺のケアセンターや公民館、診療所やコンビニ、スーパーなど、短距離の移動手段が必要となります。

更に、コンパクト・プラス・ネットワーク(注2)を基本とした集約型都市構造の実現のためにも、利便性の高いコンパクトな移動システムが必要です。

このため、本市の将来に向けた都市構造に適した、厚木らしい利便性の高い移動システムについて検証する必要があります。

注1…誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができる社会のこと(図2参照)

注2…居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導し、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する都市構造のこと(図3参照)

## 図2 厚木市の地域包括ケアシステム

出典:厚木市ホームページ

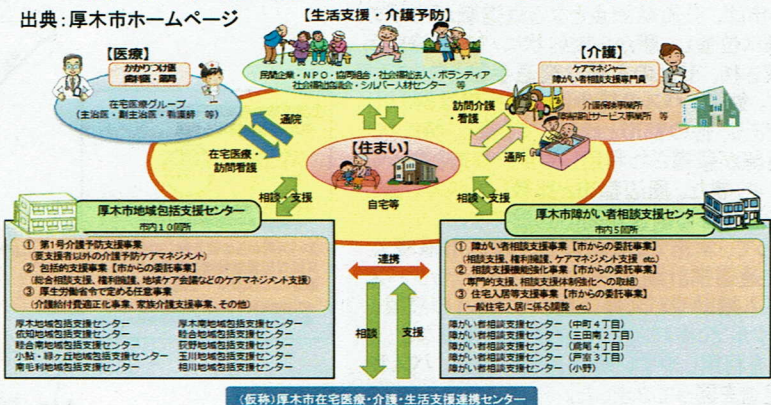
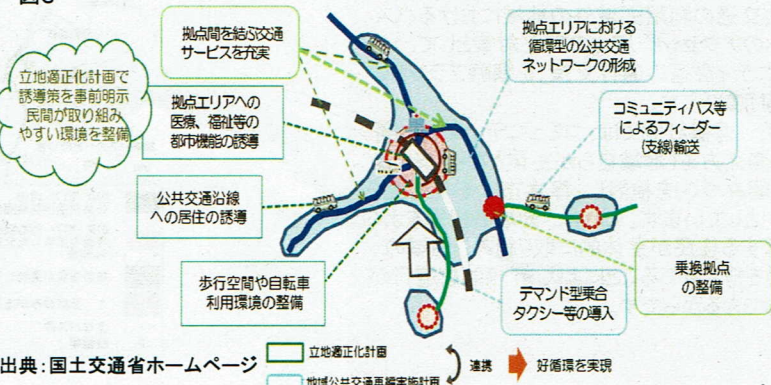


図3

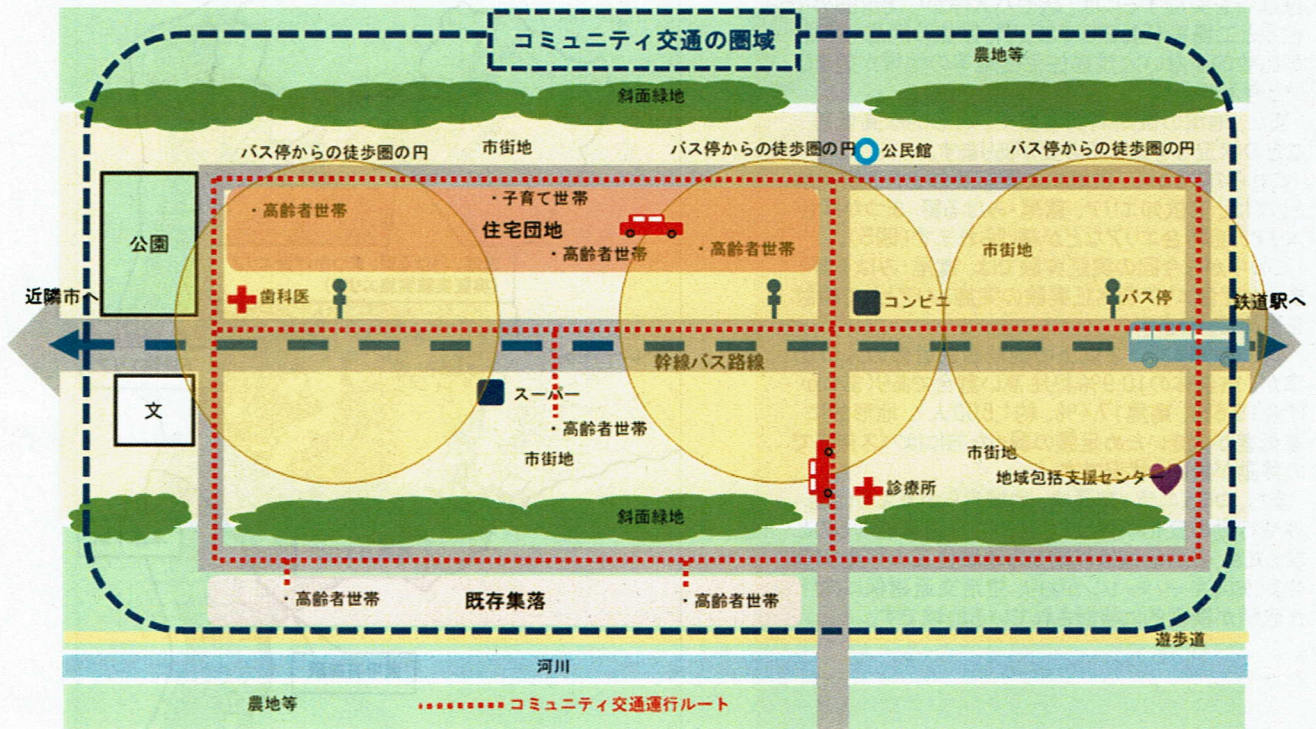


出典:国土交通省ホームページ



# 厚木市のコミュニティ交通のモデルイメージ

図4 ～地域包括ケア社会とコンパクト・プラス・ネットワークの構築に向けた移動システム～



12

## コミュニティ交通実証実験の実施方法①

厚木市域の中から、実証運行を実施するのに適した地域を選定し、地域住民組織の皆様と実証運行に必要な次の内容について十分協議して進めていきます。

### ①対象者

平成28年度に実施した「厚木市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(第7期)策定のための調査結果」から、高齢者の足の確保という観点が必要ですが、日中に外出に不便を感じている方の誰もが利用できるようなシステムとすることも必要ですので、地域住民組織と協議しながら、どのような人が利用するのかを想定します。

### ②アクセスポイント(停車場)

地域包括ケア社会やコンパクト・プラス・ネットワークの実現のためには、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能がある程度集約されたエリア内のコンパクトな移動システムが必要となります。

このため、アクセスポイントとしては、居住地周辺の日常生活に必要な地域包括支援センターや公民館、診療所やコンビニ、スーパー、また、駅へ出るための主要なバス停までをアクセスポイントとします(駅へのアクセスなど路線バスとの競合は避ける必要があります)。

### ③車両

輸送の安全面で考えると、使用する車両は道路運送法による許可を得た車両(いわゆる緑ナンバー)で、かつ、バリアフリーに配慮することも必要です。

また、高齢者等が利用することを考えると、運行システムは極力シンプルであることが求められます。一般的に認識されているコミュニティ交通は、ルートと停留所と時間を決めた定時定路線型か、電話で事前に予約するデマンド型があり、実証運行でも、定時定路線型かデマンド型を基本として、どのような運行方法が望ましいかについては地域住民組織と協議して進めていきます。

### ④運賃

今年度の実証運行の段階では、運行システムとしての実現性を検証するため運賃は無料とし、アンケート調査の中で「このくらいまでなら払ってもいい」というレベルを探っていき、運行の採算ベースはどのくらいになるのかなどを検証していきます。

13



## コミュニティ交通実証実験の実施方法②

### ⑤実証実験の実施地域

高齢者等の日常生活の足の確保という観点で実証運行を実施するには、駅やバス停から徒歩圏外で、住宅と工場等が混在しておらず、家族の同居・近居が比較的少ない大規模住宅団地等の地域が望ましいと考えます。

また、地域の後期高齢者数や、地形的な高低差などの状況も考慮する必要があります。

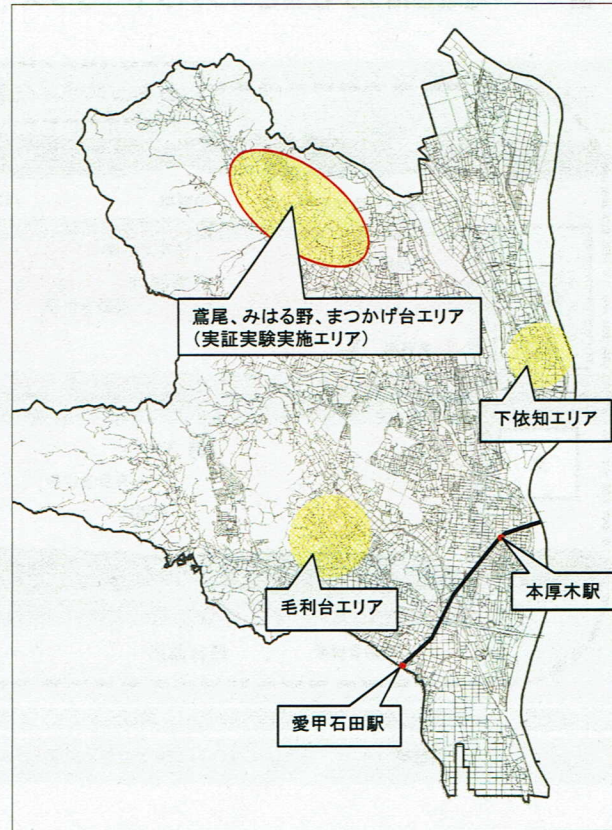
これらのことから、市域内で実証実験を行う候補地としては、下依知エリア、鷲尾・みはる野・まつかけ台エリア、毛利台エリアなどが挙げられます(図5)。

この中から今回の実証実験では、鷲尾・みはる野・まつかけ台エリアを実証実験の実施エリアとして検討を進めていきます。

このエリアは、75才以上の後期高齢者数の人口比率が、市全体の10.9%よりも高い割合であり(まつかけ台19.6%、鷲尾17.4%、約1,500人)、地形的に高低差が大きいため足腰の弱った方にはバス停までの移動が厳しい状況です。

また、コミュニティ交通は、地域自らが支える仕組みや行動の変化が伴って、初めて持続可能なものとなるため、この地域は以前から地域住民の移動実態をよく知るキーパーソンがおり、生活交通確保に向けた取組が積極的に検討されている地域です。

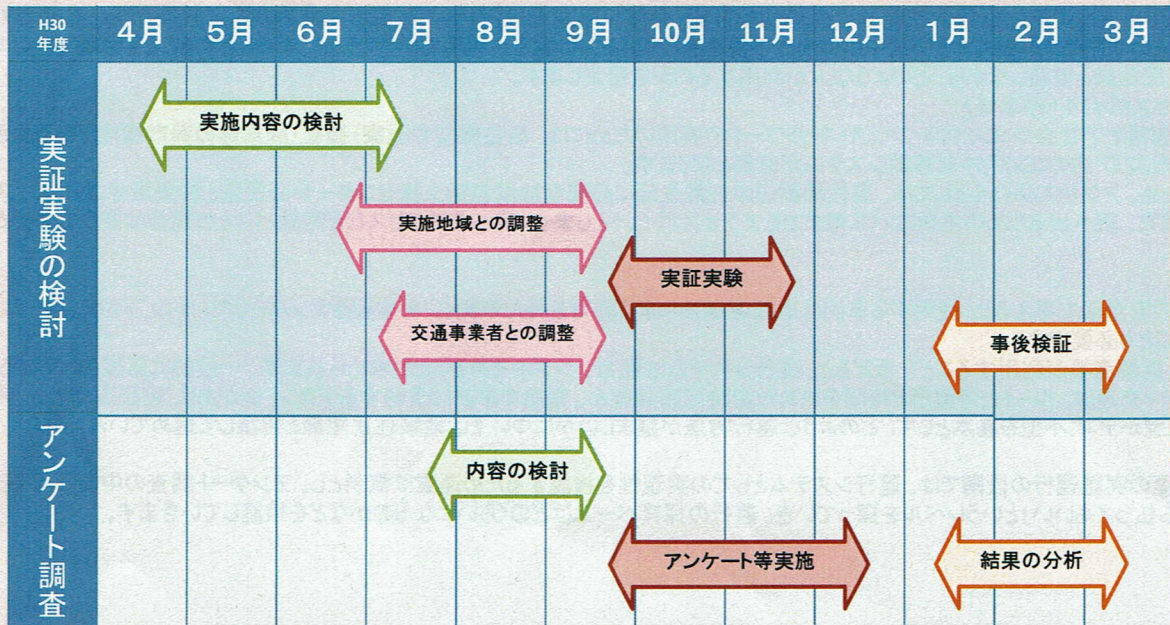
図5 実証実験の実施エリア



14

## コミュニティ交通実証実験の実施方法③

### スケジュール



15