

資料 No. 1

予約型乗合い交通「ゆたぼん号」利用説明会の報告

【開催日時等】

○日 時：令和3年6月2日（水）午後6：00～午後6：55

対象エリア：鍛冶屋エリア

場 所：鍛冶屋会館 大会議室

参加者数：10名

○日 時：令和3年6月3日（木）午後2：00～午後3：00

対象エリア：福浦エリア

場 所：福浦会館 大会議室

参加者数：15名

【会議次第】

- 1 開会
- 2 予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の利用について
- 3 予約型乗合い交通「ゆたぼん号」運行実績について
- 4 予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の利用に対するご意見等
- 5 閉会

【主な質疑・意見・要望等】 ※「→」は事務局の回答

○鍛冶屋エリア

・利用対象となる高齢者はチラシや資料で周知しても理解できないと思う。一番手っ取り早いのは体験させること。移動手段がなくて困っている人は確実にいるので、知ってもらうには民生委員等をもっと活用した方が良い。今後は今以上に「ゆたぼん号」を必要とする高齢者が増えてくる。

→無料キャンペーンは難しいと思うが、周知の方法を民生委員の御協力などを含めて検討していく。

・ラッピングタクシーを作ってもらえるのはどうか。目につくと宣伝にもなる。
→「ゆたぼん号」として運送していないときは、通常の乗用タクシーも兼ねているため、専用のラッピングタクシーにするのはタクシー事業者の負担もあり現実的ではない。ただ、視覚的な効果もあるので、マグネットや表示の仕方などをタクシー会社と検討していく。

・乗降実績は④の乗降ポイントが突出しているが、どのような分析しているの

か。

→ピンポイントで利用している特定の個人がいる。

・利用が低迷しているが、このままの状況で推移した場合でも継続ということになるのか。

→稼働して2年のため、運行エリアの見直しは考えておらず、利用促進の取り組みをしているが、3、4年経過しても利用率が変わらなければ、運行エリアの見直しの可能性が出てくる。

○福浦エリア

・⑤の乗降ポイントの近くに住んでいるが、買い物から帰る際に利用すると、降車ポイントから更に坂道となる。帰りの乗車ポイントを上にすることはできないか。

→ドアツードアに近い利用となることや、運行経費に影響がないか、タクシー会社を含めて調整が必要である。

・1便目が9時だと病院に間に合わないので、運行時間帯をもっときめ細かくしてほしい。

→持続可能な事業にするためには、タクシー会社の協力が不可欠であり、タクシー会社の本業を圧迫しないよう、導入当初に検討した運行時間帯としている。

・1便目の交通不便地域発が9時、目的地発が10時30分だが、目的地エリアで買い物をしても30分ほどで済んでしまう。また、1時間前の予約が利用しづらいのではないか。

→1時間前の予約は運行するタクシーを確保するための時間であるが、実際には、1時間前以降でもタクシー会社側で対応できるのであれば運用していただいている。制度として1時間を短い時間へ短縮できるかは、タクシー会社に確認する必要がある。

・交通不便地域発の2便と3便の間が10時の次が14時だが、もっと早くできないか。

→空白の時間帯は、一般の利用客の利用が多い時間帯である。タクシー会社に負担がかかり過ぎないように、運行時間帯を設定している。

・乗降ポイントはどのようにして決めたのか。

→基本的には導入当初に地域の方と相談した他、警察に安全確認をして決定した。

・福浦の住民はタクシーを利用しがちで、「ゆたぼん号」の利用率が低い原因は使い勝手が悪いことかと思われる。タクシー並みに利用できれば、利用されると思う。例えば、行きで利用した際に、帰りを予約しないで湯河原駅から乗ることはできないか。

→「ゆたぼん号」はタクシーではなく、交通不便地域の方々の移動手段となることを目的として地域の公共交通として確立されてきている。予約をしないで自由な場所から乗車することは、タクシーと同じ利用方法となるため、実現は困難である。

【アンケート用紙に記載のあった主な意見】

○鍛冶屋エリア

- ・周知が必要。説明会と老人会等で実施した方が良いのでは。
- ・往復 800 円高い。

○福浦エリア

・免許返上後の交通手段として必要と思うが、より利用しやすくする工夫が必要。行きは良しとするが、帰りの利用が、用事の終了時間が不明などにより、予約が困難である。予約が1時間前という規定を弾力的に運用できるようにしてほしい。

- ・運行時間→9:00、10:00、13:00、15:00の4便はどうか。
- ・③のポイントで利用している。続けてください。
- ・将来的に高齢者が増加していくと思うので、継続して運行していただきたい。

湯河原町地域公共交通「城堀地区意見交換会」の報告

【開催日時等】

- 日 時：令和3年7月12日（月）午後3：00～午後4：40
- 対象エリア：城堀エリア
- 場 所：萬年山城願寺 本堂
- 参加者数：12名

【会議次第】

- 1 開会
- 2 湯河原町の公共交通の現状（予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の運行形態について）
- 3 意見交換会
- 4 閉会

【主な質疑・意見・要望等】 ※「→」は事務局の回答

- ・4人以上の予約となった時に何台まで配車が可能なのか。
→同一時間帯において他のエリアで運行していなければ、2台目を配車することができるので、4人以上の予約があっても利用可能。同一時間帯で他のエリアの予約がある場合には、運行できるタクシーが4台しかないため、1エリアで4人までの予約しかできない。
- ・場所によっては予約の競争率が激しくて、利用できないことにならないか。
→予約状況によっては想定しうるが、今までの運行の中で予約をお断りしたことはない。
- ・乗降はそれぞれ同じ場所になるのか。
→予約時に伝えた乗降ポイントでタクシーを待つ必要があるが、乗り合う場合でも、利用者がそれぞれの乗降場所を指定することができ、利用者全員が同じ場所で乗降する必要はない。
- ・城堀のバーディゴルフ場の上あたりに住んでいて、駅に行きたいのだが、ゆたぼん号を利用できる場所はどこになるのか。
→ゆたぼん号は、駅に直結していないため、駅に最寄のポイントは、目的地エリアの1番である商工会を利用することになる。しかし、現在、城堀地区

にゆたぼん号は運行していないため、バーディゴルフ場からの利用はできない。

今日の意見交換会の趣旨は、ゆたぼん号の運行を開始してから2、3年が経過し、城堀地区にゆたぼん号の配備はしていない中で、元々導入当初に検討していた城堀地区の方々がゆたぼん号に対して、どのようなご意見を持っているのかをお伺いする機会を設けたく、開催している。

・駅が目的地にならないのでは使いづらい。今の目的地に駅がないから、というのではなく、もっと利便的になるよう考えてほしい。また、他の運行方法である循環バス等も検討したのか。城堀の住民のことをもっと考えた上で、会議を開催してほしい。

→駅への乗入れは、一般車や民間バスの利用が多く、安全性の観点より目的地から除外している。

循環バスの検討は、定時定路線型の運行になり、運転手の確保が必要になること、空走りによる経費がかさむ可能性があること、狭い路地まで進めないこと、目的地までの時間がかかることから実現をやめ、現状のデマンド(予約型)タクシーの形となっている。

・不便地域の図を見ると、城堀よりも主要道路に近いところが運行エリアとなっている。導入時に城堀が外された理由は何か。

→高低差の大きさ、人口の多さ、年齢層の高さ、湯河原駅までの遠さを点数化した結果、城堀地区は、年齢層の高さと高低差の大きさに点数が付いたが、他エリアの方が点数が高かったため、運行エリアとならなかった。

・駅から近いというが、城堀にはバスがなく、城堀ガードの上の住民は、この坂道に本当に苦労している。ゆたぼん号が導入されることをみんな期待しているし、価値は高い。

→傾斜がきついこと、駅から近いことは、ゆたぼん号の導入当初に検討しているが、本日の皆様のご意見を踏まえて、これからの城堀地区の交通について検討していく。

・何年か前に検討した結果、城堀が運行エリアとならなかったのであれば、今回検討しても、相変わらず運行できないのではないか。

→ゆたぼん号が運行し、2、3年が経過し、新たなエリアを模索する段階にしている中で、まずは要望が高そうな城堀エリアの住民に向けて、ニーズの調査をしている段階である。導入当時のポイント項目だけでなく、本当に必要

としている人がたくさんいるのか、住民の声として聞けると、交通を専門とする委員等で構成している地域公共交通会議で検討する材料になるため、運行に向けた動きが出てくる。

- ・民間に委託するのではなく、町で運行してはいかがか。
→(事務局) 町が車を運行すると、経費が掛かるため、民間事業者に委託している。

○(事務局) 実際に「ゆたぼん号」を城堀に導入した場合、どのくらい利用しますか。外出する頻度等があれば教えてください。

- ・現状、移動手段がタクシーであり、往復で費用が掛かるので、買い物は週1回にするように決めている。
- ・今のところ移動は電動自転車のため、1~2週間に1回外出しているが、ゆたぼん号があるのであれば週1回は外出すると思う。
- ・週2回くらいは利用する。
- ・料金はいくらですか。
→通常400円の運賃がかかり、乗り合った場合や、免許返納等をしている方は300円です。
- ・以前はお買い物バスでエスポート方面へ行っていたが、路線がなくなってしまった。
→バス事業者側で、採算が取れないことが原因と聞いている。「ゆたぼん号」をデマンド型としているのは、定時定路線型を導入すると、利用者が少なかった時に民間事業者と同様に経費がかかり採算が取れず、やめざるを得なくなってしまうことを考慮している。
持続可能な運行を目指して、導入当初からデマンド型に落ち着いている。

○(事務局) ドア・ツー・ドアで行きたいところまでいけるタクシーがある中で、乗降ポイントが決まっている「ゆたぼん号」を利用する要望はありますか。

- ・高齢になると車を手放すことも増えてくるので、ないよりはありがたい。
- ・往復で使うと帰りの際も金を払うのか。
→その通りです。往復だと800円です。
- ・タクシーがもっと安くなるとよい。
→神奈川県内で小田原ブロックだけが初乗り740円である。今後の動向は不明ですが、将来的に初乗り運賃が安くなる可能性はあるかと思います。

○（事務局）本日お越しの方で、将来を含めて移動手段にお困りの方はどれだけいますか。

- 11人中6名。
・数年で免許を返納しようと考えている。

○（事務局）本日お越しの方で、「ゆたぽん号」を城堀地区に導入した場合、ご利用いただける方はどれだけいますか。

- 11人中3名。
・往復で800円だと考えてしまう。
・移動スーパーなど、食品を届けてくれるサービスがあれば、利用しなくてよい（現状、生協などのサービスを利用することはできる）。

（区長）今日の話をつまえて、皆さんがお帰りになって近所の方に話をし、意向を組長へ連絡してくれれば、意見を集約して町へ報告することができます。意向がたくさんあれば、町も前向きに検討する材料となると思うので、区からアンケートを旧1組と旧2組の世帯を対象に町と協力して実施することもできます。