

第 11 回中井町地域公共交通会議 議事録

日時：平成 26 年 9 月 26 日（金）午前 10 時 00 分～

場所：中井町役場 3 階 3 A 会議室

【会議次第】

- 1 開会
- 2 会長あいさつ
- 3 協議事項
 - (1) 平成25年度中井町地域公共交通会議収支決算（案）について 承認事項（資料 1）
 - (2) 平成26年度中井町地域公共交通会議収支予算（案）について 承認事項（資料 2）
 - (3) 町内一部バス路線の廃止について（資料 3）
 - (4) 中井町ふれあいバスの運行見直しと利用促進方策について（資料 4）
- 4 その他
 - (1) 広域的公共交通協議体の設立について（資料 5）
- 5 閉会

【協議事項の議事概要】

- (1) 平成25年度中井町地域公共交通会議収支決算（案）について 承認事項（資料 1）
（事務局より資料 1、本多委員より資料 1 会計監査報告書について説明）

会 長：質問等なければ承認いただけますか。

－ 承認 －

- (2) 平成 26 年度中井町地域公共交通会議収支予算（案）について 承認事項（資料 2）
（事務局より資料 2 について説明）

委 員：決算書が円単位、予算書が千円単位になっているが、何か理由があるのか。

事務局：予算はあくまで予算なので、千円単位という表示にしているだけである。

会 長：他に質問等なければ承認いただけますか。

－ 承認 －

- (3) 町内一部バス路線の廃止について（資料 3）
（事務局より資料 3 について説明）

会 長：廃止申出は、来月に神奈川県生活交通確保対策地域協議会へ正式に申し出るとなっているが、中井町地域公共交通会議として何か承認決議が必要ではないのか。

事務局：現時点で承認を求めるものではない。廃止の動向の報告とこれに対する意見をもらうためのものである。

委 員：この地域の詳細がわからないので、地図などを示してほしい。また、小田原市の地域公

公共交通会議に参加しているが、比奈窪～国府津線も再編を考えていると聞いたので、その話をバス事業者に伺いたい。

委員：秦野地区全般に厳しい路線が多い傾向で、資料のように路線バス利用者が少ない区間があるが、中井町はオンデマンドバスが充実している地域なので、心苦しいが廃止等の申出を考えている。比奈窪～国府津間の再編については、比奈窪～押切まで本数は多いが、利用者が多くない状況で、現状と同等か、あるいは減便していかないと収支状況は厳しいことから、小田原市が西湘テクノパークに橋支所を移転したのに合わせ現行を活かしつつ良い活用方法がないか現在協議しているところである。

委員：二宮駅～高尾線では、比奈窪～高尾間が廃止対象ということだが、従来の二宮駅～比奈窪線の本数は変わらないということか。

委員：多少変更する可能性はあるが、日中ならほぼ30分に1本くらいを確保し、大幅に減るといったことはない。運行の組み合わせで間が空く可能性はある。

委員：比奈窪～高尾間の廃止は、二宮～高尾間を比奈窪止まりにするということか。

委員：正確に同じとはいかないが、小田原市の再編も含めて比奈窪までの区間を、現行より不自由の無いようにしたいと考えている。

会長：既に町民・利用者へホームページ・広報で周知して、具体的に沿線の集落等で説明など行なっていると思うが、地域の方からはどういう要望や意見が出ているのか。

事務局：広報なかい8月1日号とホームページで、町民へ周知した他、議会全員協議会、自治会長会議にも情報提供・説明させてもらった。その後、境地区バス対策委員会の会議へ出向き、今回の震生湖経由のバス路線減便について説明。その中の意見では、存続してほしいという意見が大多数で、直接秦野駅に行けなくなる、買い物の足が無くなるといった要望があった。内容をとりまとめて、バス事業者と協議をしている。その他に、子どもが通学で乗るので、100円玉を持たせるよりもICカードが使えるようにしてほしいという要望が多かった。

会長：今の話では、地域から了解をもらったというより、まだ意見あると思うが、事情を理解してほしいとお願いをしているような状況なのか。

事務局：バス事業者が廃止申出をすれば、それを断ることはできないと説明には付け加えてからの話なので、今後どうするのかという点に話は集中した。

委員：今まで利用してきた方は、バスが廃止されると聞けば誰も存続してほしいと思う。しかし、平成14年から震生湖経由のバスは、町が費用を負担して運行してきた。この路線へ今後も町が補助を出してまで続けられるかと考えると、オンデマンドバスも運行しており、やむを得ないと思う。通勤や通学にどの程度オンデマンドバスあるいは他の方法で、最大限町民の利便性を図れるか行政は考えていく必要があると思う。

委員：廃止の代替手段は、オンデマンドバスしかないので、鴨沢、雑色、古怒田周辺は、ますます不便になる。通学や通勤にオンデマンドバスを使う考えが必要ではないか。また、乗継地点として従来のバス路線のどのあたりを考えているのか。3点目として、現在町内一律200円の料金になっているが、乗継を考えた時に200円は高い。100円というケースが多いと聞く。料金変更、料金体系を変える考えがあるのか。

事務局：通勤通学に関しては、当初、オンデマンドバスは不向きと説明したが、1年半運行して、朝の利用のニーズも増え、通勤にも貢献できる余地があると認識している。通学も、路線バスの無い時間に小学生がオンデマンドバスを利用して帰宅しており、教育委員会も配慮しながら使ってもらっているので、バスの廃止区間の代替手段の一つとして使ってもらえると考えている。2点目の乗継拠点は、路線バスとオンデマンドバスとの乗継連携方策という意味では、東名秦野や、二宮～秦野間は路線バスの本数も多いので、二宮方面にもう1ヶ所設けられればと考えている。中村地区では比奈窪や五所宮等が乗継拠点の候補になるが、今後検討していきたい。3点目の料金体系については、複雑な料金体系だと使う側にも抵抗があるので、路線バスに影響を与えないよう、路線バスの基礎料金を上回る料金でわかりやすい一律料金ということでバス事業者にも理解いただき設定したもので、一般に100円が多いという理由で、一部区間だけを100円にするのは現実的には厳しい。

会 長：路線バス廃止の代替機能をどういう形で持たせるか、乗継の考えは大事な話だと思う。割引をどうするかなど、きちんと議論していただければと思う。

会 長：廃止等には、強い要望で事業者から出たと解釈しているが、当然決定ということではなくて路線は一部残るので、地域の要望などを考慮し考えていくという理解でよいか。

委 員：そもそも手続きはバス事業者の手続きで、行政の手続きではないと解釈している。だからバス事業者に説明していただかないといけないのではないか。

委 員：確保策として議論してもらいたい。手続きはバス事業者で行なうので、事務的に進められるが、地域の方の意見を無視することもできない。ただ現状で残してほしいと言われても、採算的に厳しい状況もある。資料の通り、路線バスの利用人数が少なく、非効率な部分があるので、費用も変わらずにできる方法、提案など意見があれば、検討できる。廃止減便は考えた中での結論なのでご理解いただきたい。関係市町村にはすでに伝えており、利用者の意向や代替手段の詳細について検討をお願いした。

会 長：例えば秦15系統だと、平均的に2～3人の乗車と考えると厳しいと思うが、便によっては日中10人ぐらい乗っている便もあると想像できるのだが、町は現行の補助額を出さず、残す1便だけに出すというのは、町はこの1便で納得したということを説明いただきたい。

事務局：町は、平成14年から路線の補助をしており、平成25年度では約550万円の補助をしている。バス事業者との協議で、中村小学校に通う児童により一番利用が多いその便をどうにか存続してもらいたいと要望し、町が補助を継続していくことで残してもらった。550万円の補助が約5分の1弱の額になるため、町としても児童の足だけは確保したく、このような大幅減便となっている。

会 長：今後の確保策ということで、秦15系統の比奈窪～秦野駅間を0便にするのが良いか、オンデマンドバスでの運行が良いのか、別の形が良いのか、今日の議論とは別に、きちんとした議題として行なうという理解で良いか。

事務局：よい。

会 長：今日は、事業者から2区間の廃止申出が出て、1路線は廃止という手続きは行政的には

行なわないが、実質的には大幅な減便という形になるという申出が出された。町としても補助金等の支出の観点から考え、概ね妥当だという判断でこういう形となったと考えている。境地区の協議会の方は欠席だが、事前に意見をいただいているか。

事務局：もらっていない。

会 長：これは報告事項ということで、これに基づき、オンデマンドバスその他の議論が今後進んでいくと理解いただければと思います。

(4) 中井町ふれあいバスの運行見直しと利用促進方策について（資料4）

（事務局より資料4について説明）

会 長：短期的にできる提案、中期的に拡大あるいは限定をしていく提案、色々な方向性があるが、様々な背景を交えて案をご説明いただいた。

委 員：よくオンデマンドバスを利用するが、全体の利用者数から考えると、総経費で1回5,000円かかっている。乗る人が年間何人と限定される中で、抜本的に見直していく必要があると考える。今後、町が将来にわたり負担が可能なかどうか。町ではほかに社協が実施する福祉有償サービスに対して年間250～300万円の補助を出して運行している。また、一番問題なのは、乗継拠点の場所の確保だが、二宮や秦野でも、乗用車でどの地域からわずか15分で行ける町民がオンデマンドバスを利用して、さらに路線バスへ乗り継ぐやり方を果たして利用してくれるのか。色々なケースや問題点があり、もう少しシビアに考えていかなければ続かない。1回5,000円が高いか損か、事業として5年間はバスの償却なども考え、ある程度利用を増やして、コストを下げて、乗っていただきたいので様々な意見をいただきたいと思う。

委 員：現行の予約受付時間1時間から30分に変えるというのは非常にいい。特に朝は時間が決まっているので予約しやすいが、夕方は時間が流動的で、1時間前に予約をして何かをやるというのは比較的少ない。だから19～20時台は利用者が少ないのだと思う。もっと遅くまで運行すると利用が出てくると思うが。秦野駅、二宮駅への乗入れについて、駅に直接乗入れではなく、駅の100～200m手前の月極駐車場を借りてそこをオンデマンドバスの乗降場所にする。少し歩いてでも絶対に需要はある。バス事業者とか駅の利用の関係もある可能かどうかわからないが、可能であればチャレンジしてもらいたい。それから町内完結型のライフスタイルは、商工会の会長の立場から、なぜお店が減っていくかという商売にならないから閉めるというのが現状で、多分無理だと思う。できるだけ、秦野や二宮の大きなスーパーなどを利用する。できれば駅の周辺がベストだと思う。二宮駅も同様に手前の駐車場等で実践して利用度が増えればいい。できるだけ利用者が利用したいことをやっていき、100%は無理だとしても、あえて進めるのは絶対必要だと思うので検討をお願いしたい。

副会長：アンケートで、80歳になった時に、使っている乗用車を手放すかどうか、手放すなら、どんな交通手段があればいいか、団塊の世代が10～15年後経った時を想定した住民アンケートをとってはどうか。それで想定したオンデマンドバスを考えていく。現在の段階がこういう厳しい状況だから、5年後あるいは10年後から立ちあげるという選択肢も含めて検討する意味があるのかと思う。住民の意識、利用条件等を集約できると思う。

委員：バス路線が年々少なくなっていく中で、交通空白地域は増えることはあっても減ることはないと思う。人口が減っては商業施設もできない。だから循環バスなど利便性を訴えた地域公共交通のあり方を検討したらいいと思う。少しでも子どもたちを駅へ直接安全安心に送れるシステムは必要と思う。まちづくりと絡めて計画的にやらないと公共交通は確保できない。

副会長：いままで色々な調査やアンケートを取られた中で地域別の利用状況はどの程度か、利用状況のデータはあるのか。

事務局：地区別利用者数は、今回資料で用意してないが、用意できればお示しする。

会長：ある地区では、5分くらいの短い時間で往復している方もいる一方、マックスバリュや病院など少し遠くて10分以上かかるところに一人で乗って往復するという利用が多く、そうすると一人分で割り返すと5,000円ということになる。長い距離を乗られては、効率がよくないのは事実だが、そういう利用のニーズがあるのも事実で、良くないとは言いきれない。それを理解しながら設計していくものだと思う。

委員：井ノ口バス停の乗継拠点検討と書いているが、中村地区の足の確保が緊急の課題と考える。井ノ口は中村地区に比べたらはるかに恵まれている。

委員：二宮駅や秦野駅までというのは、アンケートでも多く回答があるが、そこへ今の運行で、一人の人を運んでしまうと、1時間は他の人が誰も利用できないという状況になってしまう。古怒田や鴨沢の人が、比奈窪へ来て乗り継いで何人かで乗り合わせていく、5～6人乗れば、その方がいい。一部の時間帯を循環にして、鴨沢や古怒田の人を拾い二宮や秦野へ行く定時路線などこれから考えていく必要もあると思う。

会長：例えば中村地区の中だけで動くのであれば、ここから鴨沢まで往復しても15分あれば帰ってこられる。つまり1時間に4人のお客さんを取れる。最低15分待てば乗れると言えるので、1～2時間で見ると5～6人乗っていて、電話したら予約できるなら、それは悪くない。乗合はないが、長い時間でみて車の稼働率が高い状況を目指すというのが一つ。もう一つは、遠くに行く場合に5～6人乗り合ってまとまって利用する。例えば週3回マックスバリュに行く便を昼の2時くらいに設定する。仮に中村地区が月水金で、井ノ口地区を火木土にして、1日1往復マックスバリュへ40分くらいの買い物時間を置く。現在、昼の利用が少ないので、まとまって利用するにはこのような方法をとって、小さいエリアでは短い利用を拾っていく方法と組み合わせていくなど、手はある。今は長い距離を乗る人が独占しているので、利用者が少ない割につかまらないという状況だと思う。赤十字病院もある地区から時間を定めて、それにまとまって乗っていただき、その運行後は町内で短い区間を走る。そういうやり方で何とかならないかと思っている。

副会長：今提案のあった循環方式と通常のオンデマンド方式の組合せ、場所とか時間帯で組み合わせるのもいい方法だと思う。経費から考えると、時間を設定して、運転手を確保してそれが1日20回出動しても10回出動しても経費は同じなのか。

事務局：同じ。

会長：先ほど1回運行に5,000円という数字が出たが、秦15系統に年間550万円補助していると、1人あたり2～300円を町が補助している格好になる。お客さんは大人で比奈窪から

秦野駅までで300円位払う。それにプラス町が300円出し、あと数百円をバス事業者がかぶるという状況だと思うので、比較で1人500円のバスを減便して、5,000円のバスは残すと、一言で片付けてしまうのは良くない。だが、1人500円のバスをそのまま存続するのも厳しいということなので、デマンドが本当にいいのか、場合によりバスも1人あたりの単価は意外と悪くないかもしれないということも含め、検討いただきたい。

会 長：特に中期的なところは協議を継続ということだが、バス路線の廃止が今年度末にあるので、4月からどうするか、近々で議論していかなくてはいけないが、今後の予定は。

事務局：オンデマンドバスの運行見直しは、1、2、3が直近の利用改善で、平成27年4月を目途に可能なものについては見直していく。次回年内くらいにこれらを承認事項とした交通会議を開催させていただきたい。後段については中長期的ですので、また課題、テーマとしてご議論を継続していただければと思う。

会 長：おそらく境地区の方が、秦野駅に出る数は、通勤通学で使う方が1日2ケタはいると思うので、それを救うのは、この1、2、3では厳しい。それを踏まえ、できないという提案も含め、次回ご提案をいただくことになると思う。

4 その他（1）広域的公共交通協議体の設立について（資料5） （事務局より資料5について説明）

会 長：この会議の委員に加えて、各市町の公募委員の方や利用者代表に相当する方も入りながら、やっていくような会議だと感じた。

委 員：中井町には課題があるから、オブザーバーで参加いただいている秦野市や二宮町、あるいは大磯町を加えた中で、新たな広域的な公共交通協議会を設置したいということ。

会 長：ここにはメンバーとしては加わっているが、これが今の拡大会議になるというわけではないということをご理解ください。

○出席委員：中井町自治会連合会長 加藤 正美

一般公募委員 廣澤 瀧男

一般公募委員 原 礼子

東洋大学国際地域学部国際地域学科教授 岡村 敏之

神奈川県県土整備局都市部交通企画課主事 （代理）今井 将人

神奈川県松田警察署交通課長 （代理）藤田 俊一

（一社）神奈川県バス協会常務理事 山崎 利通

神奈川中央交通(株)運輸計画部次長 （代理）平岩 敦

（一社）神奈川県タクシー協会相模支部 露木 幸一

神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 川上 一男

中井町副町長 早野 茂

中井町地域支援課長 曾我 裕之

中井町福祉課長 金子 豊

中井町まち整備課長 加藤 幸一郎

中井町商工振興会長 加藤 正人

中井の環境を良くする会代表（富士ゼロックス株） 本多 力

秦野市都市部参事兼公共交通推進課長 保坂 富士雄

二宮町政策部企画政策課長 志賀 道郎

事務局：中井町 3 名

その他：傍聴人 1 名