

第 12 回中井町地域公共交通会議 議事録

日時：平成 27 年 1 月 20 日（火）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 あいさつ
- 3 協議事項
 - (1) 中井町オンデマンドバス実証実験の利用状況について（資料 1）
 - (2) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 **承認事項**（資料 2）
 - (3) 中井町オンデマンドバスの運行見直しについて **承認事項**（資料 3）
 - (4) 利用促進活動について（資料 4）
- 4 その他
- 5 閉会

【協議事項の議事概要】

2 あいさつ

杉山町長：皆様におかれましては、日頃より、町民生活に必要な公共交通の確保と利便性の増進について熱心な協議をしていただき、誠に感謝を申し上げます。この交通会議が、町民の皆様が求めるニーズやサービスに対して住民、利用者、自治体、交通事業者などの関係者により、町の特性に最も合った交通の解決策を見出すために重要な役割を担っていただくという会議と思っています。

オンデマンドバスの運行が、ちょうど 3 年目を迎え、町民の皆様が納得していただいているものか、まだまだというように感じておりますし、一方で 100% 納得していただくということも、無理があると思っています。

そうした中、路線バスの 3 路線が 3 月に廃止、減便になることも事実で、これ以上の廃止を避けなければならないとも思っています。本日は、バス事業者も見えられています。バス路線の廃止はやむを得ないことですが、オンデマンドバスなどで、その分を補っていかねばならないと考えています。

特に、境路線について、交通弱者が秦野駅に行く手段がなくなってしまったということで、私が 11 月に町長に就任する前から、町民に言われてきたところでもあります。本当に、駅に行けなくても、駅の近辺で乗降が出来るような形で、何とかしていただくようお願いをしながら、またご理解いただきながら、今日の会議を開催していただければと思っています。どうぞよろしく願いいたします。

- (1) 中井町オンデマンドバス実証実験の利用状況について（資料 1）

（事務局より（資料 1）中井町オンデマンドバス実証実験の利用状況について説明）

会 長：それでは、(1) の議事で説明いただきました、徐々に伸びてきているという報告であります。

質問、その他いかがでしょうか？

【質疑応答】

会 長：3 ページ図 6 で、一日あたりの乗車人数が昨年末 12 月で平均 32 人なので、おそらく多い日は 40 人ぐらい乗っていると想像するが、1 日あたり 40 人ぐらいという状況だと、車の稼働率、予約の不調、利用者から見たときの使い勝手が、どういう状況になっているか説明いただけるか。

事務局：実際に日によっては、40 件以上の予約が入るときもある。小学生の乗り合いで 1 台あたり 8 件、10 件といった予約もあるので、そうした乗り合いがあれば、40 件を超えるケースもある。ただ依然として、長い距離を一人で利用するケースも多いので、利用の仕方という点を考えていかなければいけない状況にあると思う。

会 長：今のところ、2 台で、時々運転手の休憩も挟みつつ、概ね 8～9 割は、予約に応えることができてきているという感覚か。

事務局：はい。電話による予約がとれないという件数自体は、多くない。

会 長：これが 40 人ではなく、50 人となってくると、予約ができないということも起こり得る数字か。

事務局：はい。

会 長：この平均 32 人や 40 人という数字が、2 台の運行でちょうどよいのか、不足か、余裕があるのか、その状況は。

事務局：目的地によっては、予約のニーズの方向が違う。同じ方向であれば、2 台でも乗車できる余地があると思うが、違う方向であれば予約がとれないという状況も出てくる。そういった予約の対応をどうするか考えどころではある。

会 長：今の利用形態はちょうどいいのか。

事務局：40 件入るときは、ちょうど予約が埋まった感が見受けられる。

会 長：同じ利用形態で利用者が 50、60 人となると現在の 2 台では徐々に厳しくなる。要はこの後、利用者をもっと受けられる状況にあるのか、厳しいのかという、判断はまだ先としても、その現状の数字の読み方を、お伝えいただきたい。

事務局：システムの客観的な分析でいうと、予約が 40 件入ると、やはり 2 台では厳しくなってくる。

会 長：厳しくなりつつあると考えているということか。

事務局：はい。逆方向に向かう予約は、やはり取りにくいという状況にある。

副会長：図 6 の 1 日あたりの平均乗降人数の推移について、この件数は、一カ所で一度に中学生が 10 人乗った、あるいは単独で利用したというように、利用の単独利用、複数利用の割合はどうか。

事務局：予約件数と乗車人数の違いは、一人の方が複数人と一緒に予約して乗車すると予約件数は 1 件と数える。ただし、実際に乗っているのは 3 人なので、乗車人数は 3 人とカウントしている。平均乗車人数は、この乗車人数を運行日数で割ったものなので、実際に予約件数では、乗車人数との差ぐらいの割合で若干少ない数字になると思われる。

会 長：12 月だと乗車が 608 人と予約が 522 件なので、予約一件あたり、1.2 人弱ぐらいです。

委 員：利用者が増えてくると、予約が取れたり取れなかったりというのがありますが、時間帯である程度予約が取れなかったというデータが取れているか。

事務局：予約が取れなかった件数は、数字を出していない。後ほどの資料 10 ページに、予約不調の割合という形で、数字を載せている。実際に不調件数について、電話による不調は、概ね月に 10 件～20 件ぐらいの件数になっている。インターネット上の件数は、予約が取れないから諦めたのか、単に検索しただけなのか、件数は、300～500 件ぐらいあるが、分析はできない。

委員：これから拡大して行けば、多くの人が利用する可能性があり、予約ができるかできないかは結構重要になる。利用者の増加はいい結果だと思うが、予約しても取れないから違う方法でこうと利用者に思われるのは避けないといけない。努力をしてできるだけ、不調を減らさないと事業自体が、将来的にしぼんでいってしまうと考えます。

会長：この不調の表は、予約件数ベースか。

事務局：割合、パーセンテージになります。

会長：5 件に 1 件は断っているということか。

事務局：2 日に 1 件ぐらい断っている計算になる。あくまで電話予約上の件数で、インターネットから予約が取れなかった予約もあると考えられる。

委員：7 時台 8 時台は、バスがそれほど頻繁には利用されていない時間帯だが、不調になっている件数が多い。これをどう分析しているか。

事務局：後ほど資料 3 の運行見直しの中で、予約不調と予約件数の傾向について、分析をした上で、見直しをしようとしているので、そこで説明させていただく。

委員：中学校前の利用がほとんどない。小学生の方が利用が多い気がする。また、下庭バス停前の乗車降車が多いが、内容的には通勤通学的なものか。

事務局：はい。通常の授業の終了時はともかく、昼下校や早い下校の時にはまとまって乗車するケースが多く、中村小学校は乗車が多い結果となっている。下庭バス停については、通学や習い事だと思うが、高校生が定期的に利用している状況だと考えられる。

委員：中村小学校の場合には、朝、学校に登校する時間にあまり利用はされていない。

事務局：路線バスを利用している。

(2) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 承認事項 (資料 2)

(事務局より (資料 2) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価 (案) について説明)

会長：これは国土交通省に提出をするため毎年協議をお願いしている。意見等いかがでしょうか。

＜意見なし＞

会長：承認事項ですので、この (案) を承認いただくという事でよろしいか。

＜異議なし＞

会長：それではこれは、承認されました。

(3) 中井町オンデマンドバスの運行見直しについて 承認事項 (資料 3)

(事務局より (資料 3) 中井町オンデマンドバスの運行見直しについて説明)

会長：先ほど協議事項 (1) の疑義の中で出てきたが、朝の予約不調がやや多いという課題があった。これについては、10 ページで、朝 7 時～9 時の間、いままで 1 台のみ稼動だったものを 2 台とも動かすことができるので予約の不調は、感覚的にかなり解消されると思う。ただし、夜は 2 時間繰り上げになるということです。先ほどの疑義も含め質問等いかがでしょうか。

会 長：乗降ポイントの追加について、確認だが、畑中まで行くという事は町外なので当然 300 円ということか。

事務局：はい。

会 長：これは境地区の住民の要望としてやるわけだが、例えば畑中まで行った後、乗り継ぐバスは、それほど頻繁になかったと思うが、何か乗継に対して案内をすとか、考えはあるか。

事務局：具体的なものは無い。ただし、比奈窪や東名秦野は、オペレーターがバスの時刻表を用意しており、秦野や二宮に行く場合の乗り継ぎバスをご案内している。

会 長：畑中まで行く利用想定としては、周辺のホームセンターへ買い物に行くというよりは、秦野駅まで乗り継ぐためのポイントとして行先を追加すると、町民に周知をしていくということか。

事務局：はい。この拠点は、駅まで行く方のニーズも多いので、乗継拠点として周知したいと思っている。

会 長：オンデマンドバス 300 円を畑中で払い、畑中から秦野駅まで路線バスは 180 円で計 480 円で秦野駅へ行く行き方があると周知する。一方、境地区の方が、今までのバスを利用して秦野駅まで行くと、今は 300 円以下で行っている。選択肢として提供するというのはいいいが、これで本当に行きますかとなると率直なところ厳しい。畑中は町外だが、乗り継ぐから 200 円ということにするのか、それとも他とのバランスを考えて厳しいとするのか、それを検討した上で 300 円としたのか、説明いただけないでしょうか。

事務局：町外は 300 円という形での設定しか、現在は考えておりません。今後、4 月まで期間があるので、運行事業者等と協議して、安く行けるのかどうか協議していきたいと思う。

会 長：要望がある、実際に乗り継ぎの利用者が多いというならば、次の段階で場合によっては、この場で審議事項として挙がることもあり得る。まずは 4 月から、次の段階として 300 円でいくということか。

事務局：はい。

委 員：運行時間の変更について夜の見直しは仕方のないことだと思う。ただ 7 時～9 時台は 2 台で稼働するからいいが、16 時～17 時台の不調対策は考えられたのか聞きたい。

事務局：実際に 16 時～17 時台については、今回の見直しに関わらず、2 台フル稼働で、運転手の休憩等をここへ入れないような運行をしている。ただ、フルで運行しても、買い物帰りなど利用ニーズが高い状況は続いており、今後不調を減らす対策は考えていかないといけないと考えている。

委 員：3 月にバス路線廃止されると利用者が増えるかもしれない。一番忙しい 7 時～9 時、16 時・17 時台は、例えば 3 台動かすパターンも考えられる。それである程度、3 台 2 時間ずつ動けば、不調は解消されるのではないか。当然費用などもかかってくる。採算がとれるかどうか、どう検討されているか。

事務局：3 台運行というのは、一つの方法として、運行事業者とも話の中で出てきてはいるが、実際に費用の問題等もあるので、まだ協議を続けているという段階にある。ただ、運行方法として、前回の会議でも出たが、例えばお買い物バスのような一定時間だけ特定の利用にする等、変化をつけた運行方法もあると考えており、対応できるものかどうか検討していきたい。

委員：畑中まで延長して乗継拠点にしても、バスが少なく、バスに乗り換えにくい。例えば、そこを、秦野駅に入れないではなく、秦野駅近くの駐車場等で乗降させることは可能なのか。二宮も同様。例えば秦野駅南口の月極駐車場等の一面を借りて、そこで乗降できる。月極めだから、1ヵ月借りればいいわけですから、そういう運用が法的に可能なのか。もちろん神奈中の仕事を圧迫するから、協議が整うのか、二宮駅北口でも同じことが可能なのか。

事務局：法的に縛りはない。資料のとおり、他への影響等考慮して、今後も協議を進めていきたい。町長の話や事務局の説明のとおり、駅への乗入れニーズがあることは、承知はしているので、最小限の影響であれば、乗り入れが可能というところまで、協議を絞って行きたい。

委員：バスを1台増やせば、それなりに経費がかかる。2台で運行することを考えた場合に、例えば時間帯によって、通す場所と路線を決めて定期バスのように運行するとか、運輸形態を時間帯によって分けていく。必要な場所にきちんと配車できるようなシステムを組んでいく。そういう運輸形態の工夫が必要かと思う。

事務局：運行を始めて2年が経過し、パターンが見えてきた部分もある。セミデマンドによる定期便を作って、時間帯によってはセミデマンド、フリーというような運用形態も今後は考えていきたい。

会長：いろいろやり方はある。例えば乗降の多いマックスバリュに行くのに、不調の多い16時～17時台は厳しいので、毎日昼の14時ぐらいに着いて、1時間後の15時に戻ってくるという便を設定しておき、それ以外はマックスバリュに行かないというもの。そのかわり、いろいろ協議が必要だが、買い物に行くのに、往復600円というのは、買い物意欲が失せるので、一日1回にする代わりに、片道300円をもう少し安くする等優遇しながら、遠距離は乗り合っていていただき、町内は、短い距離で一人で乗っていただくような、そんなパターンがそろそろ見えてくる。先ほどの畑中もバスのダイヤを、地域の方に教えて、こことここは乗継ですと最初から設定をしておき、習慣を付けていただくことを試してみる。このような方法で2台を上手に使い、一日40人を50人、55人と受入られるようにする。それでも厳しいとその次は3台目というような検討の順番かと思った。かなり手はある、町民の方々の希望に全然応えられないということではなく、いい方向に知恵が出つつあると思う。

副会長：バスのチャーター、ドライバーも含めて、例えば最低半日単位とか、午前中の朝の3時間と夕方3時間、あるいは、午前のみといった、契約自体のフレキシビリティはあるのか。

事務局：運転手の運用については、運行事業者で運用されているが、基本的にその一台について、朝から終わりまで一日を担当している状況で、半日とか、一台を二人で運行しているとか、そういった運行はしていない。逆にそういう運行になった場合は、費用がどうなるか等、運行事業者でないといけない。

副会長：ドライバーとバスのチャーターは連動しているのか。

事務局：バス自体は町が費用を出して導入し、運行している。

副会長：町で所有しているということか。

事務局：実際には運行事業者が所有している。

会長：運転手は、法令で4時間の間に30分休まなければならないといった非常に厳しい規制がある。

もちろん一日何時間運転という規制もある。12時間の中で、全体で90分の休みを、30分を3

回うまく分散し、一人が一台を朝から晩までやっているのかと想像します。

会 長：他にいかがでしょうか。本件は、承認を頂く決議ということです。資料一覧表の赤字改正箇所についてご承認いただくということでよろしいでしょうか。

<異議なし>

(4) 利用促進活動について(資料4)

(事務局より(資料4)利用促進活動について説明)

会 長：質問はいかがでしょうか。こういうことをやったという報告です。

<意見なし>

4 その他

会 長：その他ということで発言し忘れたとか、追加ですとかございますか。

委 員：ある人が、日赤に行こうとしたところ、まっすぐ行けば15分程度で行けるところ、ぐるっと迂回して1時間以上かかったという方がいた。それについて、目的地までの経路の簡素化はできないのか。経路を組んでいて難しいと思うが、改善できる場所があればとお聞きする。

会 長：そういうバスの特性かと思う。なかなかないのでは。

委 員：予約する際に、出発時間と到着時間があり、仮にその時間に余裕があると、2、3ヵ所同じ方向へ行く人を乗せていくため、あちこち回って時間がかかることもあるが、1時間はまずない。

会 長：そういうことがたまたまあったかもしれない。

○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

東洋大学国際地域学部国際地域学科教授 岡村 敏之

神奈川運輸支局運輸企画専門官 (代理) 脇 尚志

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

神奈川県県西土木事務所長 三浦 雅彦

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)運輸計画部長 三木 健明

(一社) 神奈川県タクシー協会相模支部 露木 幸一

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

中井町教育課長 山本 清和

中井町老人クラブ連合会長 渡邊 明英

中井町社会福祉協議会長 城所 勲

中井町商工振興会長 加藤 正人

中井町P T A連絡会長 志村 祥代

オブザーバー：

秦野市都市部参事兼公共交通推進課長 保坂 富士雄

事務局：中井町3名

その他：傍聴人1名