

第 14 回中井町地域公共交通会議 議事録

日時：平成 27 年 7 月 23 日（木）午前 1 時 30 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) 中井町地域公共交通会議設置規約及び財務規約の改正について 承認事項（資料 1・2）
 - (2) 平成 26 年度中井町地域公共交通会議収支決算について 承認事項（資料 3）
 - (3) 平成 27 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 4）
 - (4) 中井町オンデマンドバス実証実験の登録状況及び利用状況について（資料 5）
 - (5) 中井町オンデマンドバスの経緯と課題について（資料 6・7）
- 4 その他
 - (1) 利用促進ポスターについて（資料 8）
- 5 閉会

【協議事項の議事】

2 あいさつ

杉山町長：この地域公共交通会議は、地域ニーズに対応した乗合運送サービスのあり方について、町民・利用者・交通事業者など全ての関係者により、協議していただくことを目的に、平成 24 年 4 月に設置をいたしました。以来、熱心な協議を重ね、オンデマンドバスの実証運行などの役割を果たしていただいていることについて、感謝申し上げます。

地域公共交通の充実は、通勤・通学・買い物客・高齢者などの様々な人々に対して、利用しやすい移動手段を提供することになり、その結果、生活しやすいまち・ひとが集まりやすいまち・高齢者や障がい者が外出しやすいまちが形成され、賑わいと活力のあるまちづくりの実現につながります。そのため、町が優先的に取り組む課題であると認識しております。

町民ニーズに対応した輸送サービスの提供という面では、そもそも人の移動は一つの町に留まらず、特に本町は、町内だけで生活行動が完結しづらい状況にあるため、この点については、オブザーバーとして参加していただいている秦野市・二宮町と連携した対策を行っていきたいと考えております。

本年 3 月末には、町内を走る路線バスの減便や廃止がありました。また、路線バスを支える中井町オンデマンドバスの実証運行も 3 年目を迎えております。地域公共交通は営利事業として成立しにくくなっておりませんが、決して存在意義が失われたわけではありません。そして、オンデマンドバスがその役割を十分に発揮しているかという、運行後のマネジメントが非常に大切になってきております。地域の事情を踏まえた課題解決と公共交通を継続的に支えていくための方法について、委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴したいと考えてお

ります。

中井町のまちづくりを進めていく上で、公共交通の果たす役割は非常に大きく、重要な使命を担っております。委員の皆様は町の未来を切り開く方法について、お知恵を拝借すると共に、ご協力いただけますようお願い申し上げます。

3 協議事項

(1) 中井町地域公共交通会議設置規約及び財務規約の改正について **承認事項** (資料1・2)

(事務局より(資料1)中井町地域公共交通会議設置規約(改正案)、(資料2)中井町地域公共交通会議財務規約(改正案)について説明)

岡村会長：(1)につきましても、何かお気づきの点などはございますか。

<意見なし>

岡村会長：それでは、特になさそうですので、規約の改正は原案通り、承認ということでよろしいですか。

<異議なし>

岡村会長：ありがとうございました。

(2) 平成26年度中井町地域公共交通会議収支決算について **承認事項** (資料3)

(事務局より(資料3)平成26年度中井町地域公共交通会議収支決算について説明)

岡村会長：ご質問などはいかがでしょう。

<意見なし>

岡村会長：それでは、収支決算につきまして、承認ということでよろしいですか。

<異議なし>

岡村会長：ありがとうございました。承認されました。

(3) 平成27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4)

(事務局より(資料4)平成27年度中井町地域公共交通会議収支予算(案)について説明)

岡村会長：ご質問はいかがでしょう。

<意見なし>

岡村会長：それでは、今年度収支予算(案)につきまして、ご承認いただくということでよろしいですか。

<異議なし>

岡村会長：承認されました。ありがとうございました。

(4) 中井町オンデマンドバス実証実験の登録状況及び利用状況について (資料5)

(事務局より(資料5)中井町オンデマンドバス実証実験の登録状況及び利用状況について説明)

岡村会長：それでは、(4)につきまして、ご質問などはいかがでしょう。

【質疑応答】

岡村会長：利用状況が、先月だと1日あたり50人弱とだいぶ増えてきている一方で、予約不調もだいぶ増えてきています。おそらく、これ以上増えていくと、中々使い勝手がいいというわけには、いかなくなるのかと思います。

以前は、お客さんが少なくて、中々周知が難しいのではないかという話もありましたが、今はもっと乗っていただきたいという思いがある一方で、だいぶ予約不調も増えてきてしまったという状況かと。いかがでしょう。

雑色委員：利用者が年間で20人ぐらい増えているように見えます。これは、小学生の分が結構あると思うのですが、何人ぐらい占めていますか。

事務局：資料19ページの図10に、年代別利用者数の状況がございます。10代と言いますと、小学生から中学生・高校生・大学生まで含まれますが、今のところ、10歳未満と10代を合わせても、約20%弱という状況です。そのため、それなりに小学生の利用も増えているというのが現状だと思います。

雑色委員：その増えた内訳のようなものはないですか。

岡村会長：資料18ページの図7を見ると、変更後の4月で朝と夕方にピークがあるので、おそらく、このプラス分がほぼ小学生と見ていいのではないかと。朝8時で5人、帰りも2つの山があって、5・6人と思われませんが、いかがでしょう。

境地区では感覚的に5・6人が乗られているという印象ですか。もっと多いですか。

草柳委員：うちの方の話だと、会社の通勤には毎日使われているようですが、子どもが帰る時間には予約が合わないので、乗れていないと聞いています。そういうことで、一回学校でオンデマンドバスの予約が出来るか頼んでいたそうです。そうしたら、それはできないようで、個人的に申し込みをしていただきたいということでした。一昨日、そういう話が出まして、必ずしも利用しているということではないようです。急にその日に乗りたいと言っても、中々時間が合わないで、待っていても来ないなら、歩いて帰るということでした。

オンデマンドバスは3台で、その内の2台が常時走っており、また、1か月前から予約は出来ませんが、急にその時間に乗りたいとお願いしても、オンデマンドバスの回る順番があると思うので、その通りには来られないです。それならば、面倒くさいから、歩いて帰った方が早いというのが結構あるということです。だから、うちの方は意外と子どもはそんなに利用していないような気がします。

事務局：境路線の減便について、3月末に7便から1便に改正になってしまったのですが、子どもたちの通学に利用しやすい時間ということで、朝を10分程早くして、夕方については、中学生も乗れるように16時台に変更しました。確かに今言われるように、帰りの便については、小学校1・2年生が、どうしても授業時間が早く終わってしまうので、総合グラウンドで待っているか、保護者の方がお迎えに行くということで、対応していただいているということ

を聞いています。その代わりに、中学生も路線バスに乗れるようになったので、その辺はありがたいという声も聞いています。

廣澤委員：資料 24 ページの図 17 に、時間帯別の平均締め件数というのがあります。これが大きな課題だと思うのですが、ちょっと見ていると、ピークが 8 時台に一つ、15 時台と 16 時台に一つ、18 時台に一つずつあります。この締め件数が多い 3 つのピークですが、どういう人が締めているのかというリサーチはされていますか。小学生も入っているのかなと思うのですが、例えば 18 時台のように、小学生だけではないのでしょうか。15 時台と 16 時台にピークがあるので、その時間帯がどうなのかと。

事務局：実は、Web 予約の不調については、予約をするために検索したのか、ただ予約が空いているかどうかという確認のために検索したのかという内訳が、ちょっと分からないです。また、申込で自分の名前を言ってこの時間をお願いしたいという電話予約と違って、誰が検索したのか確認できないという事情もあります。そのため、その辺についてなぜかというのは、やはりこれだけ需要があるということだけの確認としか言いようがないですし、誰がなぜここで締めたのかという理由もちょっと突き止められないと思います。

廣澤委員：電話予約による不調内訳の資料もないですか。

事務局：電話予約の不調の場合は、何歳の方がという情報は全てありますので、内訳は改めて提示できればと思います。

岡村会長：月として 10 何件だから、中々時間ごとに見ると分からないかもしれないですね。

草柳委員：子どもたちは、5 分おきにみんなが順番に電話で予約をとっているのですが、5 分おきでは、行ったばかりで無理だろうと言っていました。だから、5 分おきにどんどん順番に予約をとっても、みんながその時間には乗れないということです。やっぱり、ちょっと無理があるような予約の仕方もあると思います。

事務局：保護者の方から聞いた時には、ちょうど学年で一緒に 5 人固まっている場合には、1 人の方が 5 人乗車するという予約をされているという話を聞きました。ただ、どうしても別々に予約をとってしまうと。

草柳委員：別々で結構予約をとっているという話を聞きまして。結局、乗れない人が時間にずれが生じるなら、それだったらいいと断るとするのは、この間うちの方でそういう話があったので、少し言ってくださいと。

事務局：おそらく、境地区の方の話だと思うので、利用者同士で連絡を取り合いながら、何時の予約がとれたと言っていたらと思います。そこに乗り合いが発生できれば。

草柳委員：今の話ではないですが、同じ場所に帰ってくるのであれば、まとめて何人乗るから、この時間をお願いしたいと予約をすれば、みんな一緒に来るので、それが一番いいと思います。ただ、小学校 1 年生と 6 年生では帰る時間が違うので、先程言ったような話が出ているようです。

事務局：どうしても、学年で帰る時間が違いますからね。

廣澤委員：不調に終わった中身がある程度分かってきた上での話になると思いますが、予約が不調に終わる時間帯の傾向が分かったので、一つの解決策として考えられるのは、一番ニーズの多い

ところに、決まったコースを決まった時間に走らせるという定期便の運行ができれば、すごくいいのかと。ニーズが掴めていればの話ですが、そのようなことも一つの方法かと前々から思っています。

でも、運行時間帯を変えたということで、ニーズが増えてきていることから、どのような利用の仕方が多いのか、段々見えてきている気がします。

雑色委員：ニーズというと、病院や買い物のような感じがします。病院はそれぞれ個別の話になるかも分かりませんが、買い物は定期便でもいいのかと。だから、用途別で個々に対応するというのは、結構贅沢な話で、一人当たりの料金を合わせると、タクシー以上の料金がかかるので、やっぱり併用制を検討すべきではないかという気がします。また、利用目的によって、集合の方がいいものと個別でないといけないものがあると思うので、こちらも検討事項かと。そうでないと、あまりにもコストが高すぎて、これはどうだろうかという話に当然なってくると思います。

事務局：その辺については、この後の諸課題についてでお話をさせていただきますが、前回の時にも、会長から買い物の定期便というものも考えてほしいというご意見がありました。前回では、15時頃が一番予約が少なく、空いていた時間だったので、その時間を狙って、買い物にみんな一緒に行く時間を作ったらどうかという話でした。今後、オンデマンドバスを継続していくにあたって、セミデマンドという形で、定時・定路線という方式も組み込んでいければいいなと思っているので、検討していきます。

岡村会長：今後については、この後で色々ということですので、次の話題も入れた中で、またご議論いただければと思います。

(5) 中井町オンデマンドバスの経緯と課題について (資料6・7)

(事務局より (資料6) 中井町オンデマンドバスの経緯について、(資料7) 中井町オンデマンドバスの諸課題について説明)

岡村会長：それでは、ご質問はいかがでしょうか。

【質疑応答】

三上委員：確認ですが、資料7の今後の運行方法の中で、現行の運行形態に加えて、交通空白地域の限定運行・乗合タクシーの導入又は併用・セミデマンド運行を行うという記載がありますが、現在のオンデマンドバスに追加する形で行うということですか。

事務局：追加という方式もございますし、オンデマンドバスからそちらの方に移行するという選択肢もございます。

三上委員：今後の検討次第ということですか。

事務局：その通りです。

雑色委員：地域の要望としてよく聞くのは、予約期間が1時間前から30分前になりましたが、なぜ即時の利用ができないのかというのはあります。あとはやっぱり、二宮駅・秦野駅への乗り入れがなぜできないのかという、地域としての一番の要望があります。行政から公共交通機関

を利用しなさいと言っても、既に中井町は自家用車が主流になっているのは、顕然たる事実ですし、車は相当利便性が高いです。このデータを見ても分かるように、運転免許証を持っていない人がオンデマンドバスを使うという、それ以外の何物でもありません。もう自家用車を持っていれば、15分ぐらいで二宮駅まで行けますし、東京・横浜に通学している人のほとんどが、駐車場を駅近くに借りています。

そもそも、公共交通機関とオンデマンドバスは補完関係ではなく、競合関係にあると認識してもらわなければならないです。オンデマンドバスが、二宮駅や秦野駅へ接続すれば、多くの町民の公共交通機関に対する満足度がアップするだろうけど、これがネックになっています。登録者の20%しか利用者がいないというデータだと、町民の意識では、もうバツテンと言っています。そういうことを意識して、実証実験ですから、一旦やってみられてはどうですかというのを、私の意見としては言いたいです。なぜできないのかというのを、町民に対して説明しないと、相当不満を持っているので、駅へ乗り入れるというような具体的なことを引き出してください。公共交通機関は採算がとれないと撤退してしまうので、それは競合関係にあるとしか言いようがないです。

ですから、そういう意識で町民は見ていて、データに表れているとおり、公共交通に対する満足度は非常に低いということを、町の当局も認識してください。そういうことからすれば、駅への乗り入れというのを日程に入れていただきたいというのが、正直なところです。

岡村会長：事務局からご説明をお願いします。

事務局：オンデマンドバスの始まりというのは、交通弱者の救済という部分がございます。確かに、登録者の22%、580名程度しか利用者がいないというような状況ですが、1日に40人・50人という利用者がある中で、オンデマンドバスもだいたい利用者は増えてきています。現状では、乗用車中心の中井町ですが、年をとって車を運転できなくなった時の利用ということも考えられるのかというようには思います。

路線バスとの競合というような話もありますが、オンデマンドバスは路線バスとは競合関係ではなく、幹線・枝線の関係です。路線バスへの繋ぎをするオンデマンドバスということがコンセプトなので、今後運行方法等も変えていかなければいけないとは思っています。

それと、駅への乗り入れについては、運行事業者と何度となく調整をしている最中でございます。その中で、この実証期間中に二宮駅・秦野駅への乗り入れをして、本当にニーズがあるのかどうかということ、デマンドタクシーというものを使いながら、検証してみたらどうかというところまで話は聞いてます。その辺も実施してみて、二宮駅・秦野駅への利用者というのを把握していきたいというように考えております。

色々にご不満もあろうかと思いますが、全ての人が良いというような形のオンデマンドバスというのが、中々難しいと思っております。しかし、交通空白地域や交通弱者に対してあって良かったというものにしていきたいと考えています。

廣澤委員：事務局からのお話の中で、二宮駅への乗り入れも今後の検討課題として視野に入っており、例えば、その先駆けとしてデマンドタクシーをまず一つ実施してみるとお伺いできました。その中で、需要の実態や時間帯というなお話があったのですが、その時にデマンドタク

シーを実施するとした場合、二宮駅までのタクシーの運行路線について、具体的に何かプランをお持ちですか。

事務局：考え方としては、路線バスの停留所が 300m 以内でない交通空白地域というところから、二宮駅・秦野駅へという運行地区を限定した中でのデマンドタクシーを実施していればと考えております。

廣澤委員：交通空白地域を主体に回るということは、理解できたのですが、そこから二宮駅までのルートは、例えば今の路線バスのルートそのままなぞっていくのか、橋団地を抜けて二宮駅北口に行くのか、あるいは久所から秦野二宮バイパスに出る近道で行くのかという、色々なルートが考えられると思います。その辺りのルートは今後の検討課題ということでしょうか。

事務局：その通りです。また、デマンドタクシーの路線は、できれば最短距離でという要望をしていきたいと思っております。

廣澤委員：それが実現できて、利用者がもし増えてきてくれればという話になると、非常にありがたいことです。そうすると、比奈窪から最短距離で行けば、おそらく 15 分かからないで 300 円程で二宮駅まで行けることになり、非常に便利なまちとして、横浜や川崎辺りへの通勤圏内に入ってくる可能性があります。そういった生活の足としての公共交通を整備していければ、今後の中井町の人口減少にも、ある程度歯止めがかかってくるのかなということまで考えが及びます。そういうことで、参考にしていただければと思います。

雑色委員：年をとったら自家用車の利用ができなくなるし、利用しにくくなるということになれば、そういう時には、社会福祉協議会の福祉タクシーを利用するのかなと思います。そのような方々がオンデマンドバスを利用する機会というのは、非常に少ないような気がしますし、そうでなければ、老人ホームに入ってしまうので、そんなに非常に必要かというのは、疑問に思うところもあります。一方で、本当に必要なのは、交通空白地域の高校生や大学生ではないでしょうか。それについては、この時間帯では遅すぎるから無理だというのがあります。非常に難しいですが、始発が朝 7 時では間に合わないから、6 時半ぐらいからやってほしいという声もあります。高校生・大学生に不便な状況になっているので、その辺も追々考えなければいけないところかと思えます。

廣澤委員：そういうこともあり、予約不調件数の時間帯の内訳について、今言われたような高校生や大学生が随分含まれているのかと想像できたので、先程お願いしました。

雑色委員：教育・医療のように、用途別に優先すべきところがあると思います。

廣澤委員：あとは、中井町から町外に通勤されている方に対して、車に頼らずに便利な足が構築できればと思います。そっちを使いたいという潜在的な需要を掘り起こすことも可能になるので、そういった期待も実はあります。そうすると、中井町は生活しやすい場所になっていくのかなと。

雑色委員：親の送り迎えの率は結構多いでしょう。

廣澤委員：逆に言うと、家庭の負担になっています。

雑色委員：負担だけど、そっちの方がまだ早いから、往復 30 分かかっても送迎してしまいます。

廣澤委員：パートに行く前の奥さんが、子どもを病院まで送っています。それがもし、やがてなくなる

のであれば、そういう家庭は楽になります。

岡村会長：他はいかがでしょうか。

金子委員：これから申し上げる内容について、過去の会議で意見として出ていたのかどうかは分かりません。弱者を救済するというのが、根本的な考え方ということですが、商工会という立場だと、また違った視点もあると思います。今後の諸課題についてということで、かなり皆さん町外に出ていくような仕組み・改善方法を言っていますが、反対に町内に入ってほしいという視点を非常に強く持っています。

二点申し上げます。オンデマンドバスの運行時間帯は 19 時で終わりですが、実は中井町で飲食をするところが、19 時には殆どないという状況で、非常に厳しい状況に置かれています。そういう視点からすると、23 時頃まで、タクシー並みに走っているような状況が生まれると、素晴らしいまちになるという点が一点目です。もう一点は、町外や海外からも来るような、中井町の大きなイベントにおいて、交通網が土日祝日はやっているというような雰囲気があると、町外より入って来れるということを思いました。

このような内容でもいいのかと思って、今要望させていただきました。基本の運用スタイルは、確かにあると思いますが、金額の部分も、サービスが良ければ承認するという考え方が根本にあるので、そういう視点からも諸課題について、検討できればと思います。そんな視点もありますということで。

岡村会長：他はいかがでしょうか。

廣澤委員：車両の台数について、先程言われたように、2 台は既に運用して、予備車両として 1 台あるということですが、もし、2 台が出払っている時に緊急事態があった場合、残りの 3 台目の予備車両は稼働できるのでしょうか。

事務局：できます。事故等で 1 台が故障したという場合のための予備車です。

廣澤委員：それだけの目的ですか。

事務局：その通りです。

廣澤委員：2 台が出払っていて、さらに、緊急でどうしても出てほしいという注文が来た時に、動かすことはできますか。

事務局：今のところ、それはできません。

廣澤委員：ちょっと思ったのが、2 台が定期運行で走っている時間帯に、その路線から外れた人から注文を受けた時に、予備車両が使えるのかなど。

事務局：そうすると、運転手の方を含めて 3 人で、どうしてもその時間帯を確保しなければならないです。経費にそれを上積みすれば、その辺はできると思いますが、今の状態だと、そこまでは計画できていません。

岡村会長：他はどうでしょうか。

三上委員：色々ご意見があると思いますが、定期的に運行していくのと単発的に運行するものとは、手続的には違う部分があり、全部同じやり方ではできません。路線をひいて、定期的に運行するものは、路線定期運行という方法がありますし、先程乗合タクシーの話が出てきましたが、区域運行というやり方もあったりします。それは、各々しっかり許可をとってやって

いる分には構わないのですが、一つの路線定期運行だけで、突発的に対応をするというのは、手続の話ですが、中々難しいのかなと。そういうこともありますので、当然運行事業者はよくご理解されているでしょうし、その辺も含めて、今後の検討事項なのかという気がします。

岡村会長：もうストレートに聞きますが、資料7で今後に向けてというように書いていただいて、今後に向けてどうしようという話を、次回かどこかでやると思うのですが、スケジュールはどのような感じでしょうか。それによって、どういう意見を出すべきなのか、という方向性が色々変わってくるのかなと思います。いつまでに、どのような感じかということで。

事務局：今後に向けてということで、本日は皆さんに投げかけをさせていただいています。検討のポイントについては、運行方式ということで、セミデマンド・乗合タクシーも視野に入れてということが、書いてありますけれども、この辺については、運行事業者とお話をしながら、次回にこんな方法でという提案をしていきたいと思っています。

それから、値段についても、デマンドタクシー等を使うのであれば、タクシーの補助等も考えなければならないですし、値段の内容について、路線バスの料金が310円なので、適正な料金というものを事務局として、叩き台を作っていきたいというように思います。

あと、評価指標については、ここでは目標値ということで、中井町総合連携計画の目標値を書かせていただいています。これについては、どういう目標値で2年後に継続・非継続というものを、事務局として考えていきますが、この辺については、また次回までに、委員のみなさんから「こんな評価指標はどうだろうか。」というご提案をいただければと思っています。事務局の方で叩き台を作るにしても、中々難しい部分もありますので、皆さんからご提案等がありましたら、お願いをしたいと思います。

今回は12月頃の開催を予定していますので、それまでに評価指標等のご提案がありましたら、事務局の方へお伝え願えればと考えています。

岡村会長：ちょっと町には厳しいことを言おうかと思っています。というのは、資料7で書いてある内容は、実は、オンデマンドバスを最初に始めようとした時に書いていたものとほとんど変わりません。最初から出席していた方はご存じだと思います。交通空白地域の解消をしましょう、交通弱者のための足の確保をしましょう、既存の路線バスへの影響も抑えましょうという内容です。要は、最初から全く変わってないのに、これを皆さまに出してアイディアをくださいというのは、ちょっといかなものかという感じがします。もう少し主体性を発揮していただかないと、今後はどうにもならないでしょう。それで、今お客さんが増えていて、2台の運行では予約不調がどんどん出ている中で、今後どうするというのが、今日のお話を聞いていて、全然見えてこないです。これでは、次回の会議を開いても、案は出てきません。

そのため、今後どうしたいのかというのは、町民の方から色々ご意見を頂きながら、オンデマンドバスで解決していくものと、路線バスで解決していくものと、それ以外、例えば社会福祉協議会でサービスを行っていただいているようなものとか、そういうので解決していくのはどうかとか、具体的な解決の方向性とその手前の解決すべき問題は何かということについて、やはり整理をしていただく必要があります。その上で、自家用車でやってくださいとなるのか、そうではなく公共交通で対応していくのかということを出していかないと、

次回の会議を開催しても、同じことになるのではないかと心配です。

ということで、例えばセミデマンドのように、色々と案があった中で、最終的にはセミデマンドはやめて、現在の運行方法で実施しようとなったので、やっぱり当初から変わっていないです。なので、町として今後の対応はどうでしょうかね。

具体的に言うと、今ある問題で何を解決すべきだというように言っていないと、中々案も出ないです。一委員としての個人の意見で全然構わないので、今後の方向性について、私はこう思うと、色々率直におっしゃっていただくといいのかなと思いますが、いかがでしょうか。委員の方々からのご要望も、駅に行くのにどうしようとか、前からずっと同じ要望をいただいておりますので、同じことをずっと繰り返しています。

私が思っているのは、今、1日に50人程の方々に乗っていただいて、それは色々な宣伝や町民の理解の賜物だろうと思っております。それ自体はいいことかなと思っていますが、一方で、おそらく今の2台にプラスして予備車の1台を増やすというのは、中々予算的に厳しいのかなと。利用者が1日に50人で、1月に1,000人ですから、年間では12,000人となりますが、一方で、経費が年間2,500万円かかっているの、実は、一人あたり2,500円程かかっています。それが良いか悪いかという話ではないですが、町としてぜひこういう方に乗ってほしいという人と、空いているので、便利だから使ってくれたという人と、色々な方がいる中で、本当に町として乗ってほしい方に利用していただいているか、または、こういう移動パターンが今まで中々できなかったところを、オンデマンドバスがあったので、うまくお客さんがそこに移動できているとか、また逆に、先程ご意見をいただいたように、町外から来ていただいているとか、そういう所を調査しつつ、こういうお客さんを優先したいというのが、ある程度、仕分けることができると、今の2台を有効に利用できるのかなと思います。それを行った上で、資料に書いてあるセミデマンドも視野に入れるとか、大型車をやめて小型車に変えた方がいいとか、交通空白地域だけに限った方がいいとか、そういう議論がようやくそこでできるのかなと。それがいい中で、皆さんどうでしょうかと言っても、車のサイズをどうしようかという議論すら中々厳しいのかなというのが、私の正直な思いです。

ここからは個人的に申し上げると、今、せっかく大きな車があり、また、小学生の方などが一度に数人が乗車できますので、ぜひこれからもできるようにしていくのが、大事なことであると思います。今の3台の車両を当面使っていくということを出発点にして、あとは、ある程度エリアと行き先を決めるやり方がいいかどうか、それで拾えるニーズは何か、秦野駅に乗り入れることは、果たしてうまくいくかどうかという議論ができると、次回の会議は実りがあるのかなという感じがします。

私自身は、秦野駅に乗り入れるというのは、路線バスとの競合関係が生じるとは思いますが、例えば、震生湖線が走っている沿線地区の方が、秦野駅にタクシーよりは安い値段で行くことがもしできるのであれば、それはいいことですし、既存の路線バスと競合することもないでしょう。境地区の方で、500円ぐらいで行けるということであれば、今日は車で送れないから、たまには乗っていくというようなことができるのかなとか、そういう議論が何かできるといいかなと感じています。ということで、解決は十分可能ですが、今後の方向性を出

すのに、中々町が腹を括ってないというのが正直なところですし、十分腹を括れるのではないかと思います。もう解決しようもなく、問題山積みであれば、私はこういうことを言わないので、ぜひお知恵を頂けるとありがたいです。

雑色委員：1人・2人で買い物に行くとか、小学生2・3人で乗るとするのは、2,500万円もかかっているのに、やっぱり非効率極まりないので、集団で乗ってほしいです。病院というのは秦野日赤病院だけではなく、例えば、東海大磯病院もあるので、病院に行く人は結構いると思います。そうすると、本当に必要な人というのは、利用はしたくてもできないといった人も潜在的にいると思うので、目的別に分類して、より多くの必要な人が利用できるような形が必要なのかと。1日に利用者が30人・40人だと、1回当たり何人乗っているのでしょうか。運行回数で割り返すと、2・3人ぐらいしか乗ってないのですか。

事務局：小学生が乗り合わせている程度で、あとは1人が多いです。

雑色委員：非常に非効率で、環境的にもよくないのではないのでしょうか。12人乗りのバスを走らせるのならば、自家用車の方がよっぽど環境にいいという話になるかと。やっぱり、運行上の問題があるとは思いますが。

事務局：先程会長が言われたように、まだ町が腹の括り方ができておらず、町内全体のオンデマンドバスということで、中々対象を絞り切れていないというのが確かでございます。今は2,500万円という金額ですが、予算が潤沢であれば、色々な方法を試していけるのですけれども、町としては、これ以上の経費負担というものは、ちょっと無理があるというところです。しかし、この経費の範囲の中でセミデマンド・デマンドタクシーも実施できるということであれば、その辺の提案をしていきたいという考え方は持っています。先程も申しましたが、交通空白地域・交通弱者を中心としたデマンドタクシー・オンデマンドバスというものを運行していくところに、最終的に辿りつくのかなというような考え方を持っております。今、町内全域に亘って運行しているものを、交通空白地域だけに絞っていくというのを、この二年の中でやっていかなければいけないのかなというように思っておりますが、その辺で皆さんのお知恵を拝借しながら、オンデマンドバスをいい方法で継続させていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

岡村会長：他はいかがでしょうか。運行事業者から何かございますか。

三木委員：会長から厳しいご意見があつて、ちょっと言おうかと思つていました。当初このオンデマンドバスを導入する時には、路線バスのルートはそのまま、その上の中井町全体に網をかけるように、このオンデマンドバスのサービスを行うというのが始まりです。当初はオンデマンドバスは苦戦していたところもあり、また、路線バスですずっと運行をさせていただきましたが、このオンデマンドバスを運行する前から境地区では元々利用者が少なく、補助も頂いていたという状況でした。ただ、中井町も広いですが、二宮町まで行っている井ノ口地区の方は、他の地区よりもバスの本数が多いところもあり、一方で、極端に本数が少ないところもあったりという中で、ある程度町の平等性を含めて、中井町と協力をしてきました。

これだけ経ってそれなりの結果も出てくる中で、先程のご意見でもありましたように、中井町民の方の厳しいご意見が出てきて当然だと思います。オンデマンドバスを運行している

のは、子会社なので、オンデマンドバスと路線バスの両方をお願いしますと言われても、困ってしまいますが、厳しい言い方をすれば、路線バスの方で整備できるものについては、整備させていただいて、交通空白地域の方や高齢者の方々については、オンデマンドバスで特化していくということになると思います。

町の予算が 2,500 万円の頭打ちで、これしかお金がないのですが、それ以上の台数を出してくださいと言われても、ちょっと困ってしまいますが、今後は、ある程度、財政負担の勘定を含めた中で、皆さんの意見を聞きながら、運行していった方がいいかなと思います。当初は、路線バスはそのままでしたが、本年 3 月に震生湖線を大幅減便させていただいて、境地区の方がオンデマンドバスに切り替わったということもあり、人数が増えております。それを含めてですが、オンデマンドバスが必要なのか・必要でないのかという各地域の方の色々なご意見が、一番強いと思います。あとは、先程お話がありましたが、まちづくりや観光の関係で、町民だけに頼らずに、外から人を呼ぶということで、路線バスとしてはまだまだ活躍できるのかなというところがあると思います。ちょっとバス会社として厳しい言い方をすると、中井町民だけで何とかと言っても、採算からは程遠いです。ただ、中井町では、路線バスは町内のどこかの道を通さないといけないので、周辺の市町と連携することで、路線を維持することにもなります。

どこに行きたいのか、どういう公共交通が必要なのかというのを、ちゃんと議論をしないといけないのかなとも思います。ただ、始めは利用人数が 1 日 10 人程だったのが、ようやく 50 人ということになってきましたので、働いているドライバーたちは今やる気がでてくるし、結構忙しくなったとよく言っています。このシステムが、ようやくここで軌道に乗ってきたというのが感想としてあります。

岡村会長：今日は皆さんからご意見を頂いて、それを事務局が受け止めるというところだと思うのですが、他はいかがでしょうか。

廣澤委員：駅への乗り入れは、どうしても色々既存の路線バスとの競合というのが、当然生じることでしょうが、生じてもしようがないのかと思います。その辺もぜひ進めていただければと思います。

もう一つは、既存の路線バスとオンデマンドバスとの関連をどう整理するかです。例えば、この辺の比奈窪地区をターミナルとして、交通弱者の方々をそこまでデマンドバスで送迎して、そこから既設の路線バスでなるべく最短時間で駅まで行くと。中々難しいと思いますが、路線バスの本数も増えればもっといいです。要は、駅に出るまでの方法を、一つの大きなポイントにしながら、既存の路線バスとの共同・共存を図るということを整理していくのが、一つのポイントになるので、その辺りのアイデアがあるといいと思います。

岡村会長：他はどうでしょうか。

渡邊委員：今の意見と一致しているところがあるのですが、井ノ口には二宮行き・秦野行きの両方向の路線バスが 1 日に 70 何本通ります。そうすると、一時間で 5 本・6 本と頻繁に通っていることになります。朝の 5 時から夜の 22 時までで、70 本以上です。

ですから、路線バスの停留所まで乗せていくと。例えば、古怒田の人がどっか出たいとい

う時に、今言われたように、比奈窪まで乗せていくとか、あるいは、遠藤原や砂口の方が、秦野駅や二宮駅に行きたいという時に、路線バスと競合するので、中々難しいという話が出ていますから、最寄りのバス停まで送ってもらったらどうかと。もしくは、どこの自治会館へ何時に集まって、その自治会館から最寄りのバス停にだけでもいいから、送ってもらえないかと思います。

草柳委員：今、バス停で乗ることはできますよね。

事務局：できます。

草柳委員：今言われたことは、そういうような形で、オンデマンドバスでやっていただくのがいいと思います。最寄りのバス停まで行ければ、路線バスに乗り換えて秦野駅・二宮駅へ行けます。

ただやっぱり、オンデマンドバスに乗ってもらうという方法を町で考えてもらいたいです。どうしたら、みんな乗ってくれるのか、町の方が利用していただくには、どういう方法が一番いいのかと。やっぱり利用してもらわなければ、意味がないです。ただ、経費だけかかるから、これ以上できないということであれば、住民がもっとオンデマンドバスを利用したいなど発想させるような何かアイデアがあると、まだ少しは利用が増えると思います。先程の話ではないですが、今の状態だと、うちの方も電話してもすぐに来ないので、もういいやと。それならば、もうちょっと本当に利用したくなるという方法を考えてください。

私もちょっと知っている方が、親が足が悪くて歩けない上に、車を誰も持ってないので、オンデマンドバスを利用すればいいのではないかと言ったのですが、電話をするのが面倒くさいということでした。また、一か月前から予約ができるけれども、変更が生じた時に、断るのが面倒くさいという方もいます。そうすると、路線バスを利用したり、料金が高ければ、タクシーで行くと。

そういうことを言うと、やっぱり利用する側が利用しやすく、また、オンデマンドバスに乗ってよかったなと思うように、考えた方がいいのではないかと。境地区の方もそうだと思います。ただ、小さい女の子については、一時不審者があって、松田警察署が結構来ていたこともあり、親は怖がっています。そういう関係で、バスに乗せるより、親が送った方が本当は安心だということ。そうすると、先程の話ではないですが、路線バスが赤字でずっと走っても、いくら町がオンデマンドバスを運行していても、実際には乗らないわけです。今、うちの方の子どもは、小学校の時には必ず、行き帰りにバスに乗っていますが、高校生になると、バスの時間が合わないので、秦野駅から歩いて帰ってきています。それでも、高校生は大きいから帰って来ますが、小さい子どもはそうだと不安です。

オンデマンドバスは、秦野駅の乗り入れについては、路線バスと競合するということが、駅には行かないと、最初から言われていました。今、秦野日赤病院まで行っていますが、やっぱり利用する方が、もうちょっと利用したいという気持ちになるような方法を事務局の方で考えてもらえれば、少しは変わるかなと思います。利用者が少ないので、どうしたらいいですか、こうしたらいいのではということではなくて、利用している人と利用しない人があると思うので、事務局の方で、皆さんからご意見を聞いてください。その辺をもうちょっと、大変だと思いますけど、事務局の方で考えていただければ、ありがたいです。

岡村会長：私は大きな車が来て、一人だけで乗っていても、嬉しいなと思いますが、普通の方は、大きな車が自分のために一人で来てくれるのは申し訳ないとか、電話するのはちょっと大変というように感じる方がかなり多いです。しかし、本当はそういう方に乗ってほしいので、そんなに遠慮をしないで乗ってくださいということを言いたいです。遠慮しがちな人に、乗っていただけるような仕組みというのは、私はとても大事だと思います。

4. その他

(1) 利用促進ポスターについて（資料8）

（事務局より（資料8）利用促進ポスターについて説明）

岡村会長：これは、町の役場の入口にも貼ってあります。

○出席委員：中井町自治会連合会長 雑色 吉臣

境地区バス利用対策委員長 草柳 孝生

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

神奈川運輸支局首席運輸企画専門官 三上 弘良

神奈川県県土整備局都市部交通企画課 （代理）河合 大介

神奈川県県西土木事務所工務部長 （代理）松田 和幸

神奈川県松田警察署交通課 （代理）佐々木 琢磨

神奈川中央交通(株)運輸計画部長 三木 健明

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 加藤 幸一郎

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 小澤 克之助

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

中井町商工振興会長 金子 貴司

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

二宮町政策部企画政策課長 志賀 道郎

事務局：中井町4名

その他：傍聴人1名