

第16回中井町地域公共交通会議 議事録

日時：平成28年3月17日（木）午前10時00分～

場所：中井町役場 3階 3A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登録状況と利用状況について（資料1）
 - (2) お試し利用回数券及び公共交通の利用促進について（資料2-1～2-2）
 - (3) 町を取り巻く現状と課題について（資料3-1～3-4）
 - (4) 今後の取組について（資料4-1～4-3）
- 4 その他
- 5 閉会

【協議事項の議事】

3. 協議事項

- (1) 中井町オンデマンドバス実証実験の登録状況と利用状況について
- (2) お試し利用回数券及び公共交通の利用促進について
(事務局より（資料1）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、（資料2-1）町広報3月1日号（お試し利用回数券&利用促進）、（資料2-2）オンデマンドバス利用に関するアンケートについて説明）

岡村会長：それでは、今までのご説明の中で、色々ご質問やご発言をいただければと思います。いかがでしょうか。

【質疑応答】

岡村会長：前回の会議以降ということでは、資料1の2ページ目の図3「1日あたりの平均乗車人数」については、どちらかと言うと、増える傾向にはありますが、中々これ以上伸びていないというように見えます。しかし、4ページ目・5ページ目を見ますと、諦め件数（WEB予約）が実は増えていますので、現実的には1日あたり50人以上の予約を受けるのは、もう実質的には厳しく、今の2台では精一杯という状況にあることが、読み取れると思っています。

事務局にお伺いしますが、この後で議題「(4) 今後の取組について」では、この現状を踏まえて、来年度どうしようかというご説明をされるという理解でよろしいですね。

事務局：そうです。

岡村会長：では、(4) のところで、色々こちらに戻って、議論することは結構あるかと思いますが、その時に皆様からご意見等をいただければと思います。

(3) 町を取り巻く現状と課題について

(4) 今後の取組について

(事務局より(資料3-1)交通空白地区在住児童の通学状況、(資料3-2)比奈窪バスターミナルのバス乗継所要時間、(資料3-3)町外目的地の利用状況、(資料3-4)複合店舗出店計画、(資料4-1)中井町オンデマンドバスと路線バスの今後の対応策、(資料4-2)オンデマンドバスの持続可能な運行のためのガイドラインの検討、(資料4-3)広域交通会議設立について説明)

岡村会長：かなり色々な資料をご説明いただきましたが、特に順番は付けないことにします。ご発言・ご質問等をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【質疑応答】

平岩委員：基本のお話ですが、資料3-1で、小学校が2つ記載がありますがけれども、全校児童の数はお分かりになりますか。

山本委員：中村小学校が200人弱、中井中学校が280人程度、井ノ口小学校が350人程度です。

廣澤委員：資料4-1の4ページの「②料金体系の見直し」について、具体的な案があれば、お聞きしたいです。路線バスに乗り継いで二宮へ向かうと、400円程になるので、町外への乗継料金は高いです。今、町内の料金は200円ですが、これを具体的にいくらぐらいにする予定でしょうか。

事務局：オンデマンドバスの料金を設定する際、町内の路線バスの運賃が、1区間190円ということで、路線バスの運行に支障を与えない範囲にするため、200円と設定させていただきました。確かに、廣澤委員がおっしゃられるように、路線バスとの乗継を考えると、400、500円になるということで、かなり高くなると思うのですが、むしろ逆に路線バスを使ってもらうためには、値下げの可能性もあると思います。

ただ、バス事業者と協議が整っているのではございませんので、こういった方向性で検討をさせてもらえればということで、お示ししました。今、具体的にいくらという考えがあるものではございません。

岡村会長：私がこの行間を読むと、町内で完結する移動の減額はあまりしたくないけれども、路線バスに乗り継ぐ方については、何らかの措置ができればという思いが、この記述には入っているのかと。今、ご発言があったとおりで、乗継の方はかなり割高感があって、結局使っただけでないような状況にあるので、そこは検討したいという思いが入っているのかと、私は思いました。

廣澤委員：路線バスとの乗継の通し料金を別途考えると。

岡村会長：そういうことができたら、いいということでしょう。それは確かに、前から色々ご意見があるところです。

早野委員：今、廣澤委員から乗継について、ご発言があったのですがけれども、オンデマンドバスは確かに1日の利用者が50人近くあります。ではそれに関して、路線バスの利用者はどの程度減

っているのか。あるいは、乗継の利用者は果たして何人ぐらいあるのかということは分かりますか。言葉では皆さんおっしゃっているけれども、乗り継いで利用している人というのは、ゼロに近いのではないかと思います。

岡村会長：事務局いかがでしょうか。

事務局：乗り継ぎしている人が、何人という実態を把握しているわけではないです。

早野委員：実際に希望としての声は出てくると思うのですけれども。

廣澤委員：今の関連で、乗継のためのバス停として、昨年、畑中バス停を新しく作ったのですよね。この辺りはどうなのですか。

事務局：乗継の一つの方策として、畑中バス停を考えて、乗降ポイントを設置しました。ただ、畑中バス停から秦野駅へ向かうバスは、そんなに便数が多いということではないので、震生湖線の沿線にお住まいの方が、そこを起点に乗継と言われても、かえって行きづらいという意見も聞いています。

むしろ、境地区の方からは、逆に、10分～15分に1本、秦野駅行きのバスが出ている南が丘のようなところの方が、ダイヤを気にすることなく、また、秦野駅へ向かう乗継拠点として、有効ではないかという意見を頂いているところなです。そのため、今回の町外の乗降ポイントの整理に合わせて、検討をさせていただけないかと考えているところでございます。

岡村会長：今、早野委員からご発言がありましたが、あまり私が言うてはいけないと思うのですけれども、本当にないのではないかと思います。

来年度、色々考えるということと言うと、実際にある需要を取り込んでいくという話と、もう一つはこういう人に、こういう乗り方をして欲しいという話は、どんどん示していく必要があります。そういう利用の仕方をしていただけないので、現実に乗り継いでいないとすると、それをきちんと受け止めた上で、どういう方に、どういう形で、どこで乗り継いでいただきたいということを、町としてどう考えるかだと思います。それで、町外の一番遠い所まで行って、そこで路線バスに乗り継いでいただくというのが、望ましいと思うかどうかというところかだと思います。

今、町の運行経費に対する支出額が、年間2,500万円ということだと、1月の予約件数が700件、利用者が800人という状況で、総額を減らすこともできないし、お客さんをこれ以上増やすことも難しいので、1人・1回・1乗車あたり2,500円というお金を1,000円まで下げるとするのは、多分無理なので、せいぜい2,000円まで下げれるかというところです。

そして、町として1人あたり2,500円かけてでも、このシステムを使っていたかかないと、他に移動していただく手段がない方に、どうやって乗っていただいて、町として1人2,500円をかける必要がない方については、別の手段にどうやって移っていただくかというのをどう考えるかというのが、来年度までに、どう具体化して、形にしていくかということだろうと私は思っています。事務局は色々知恵があるだろうと、私は思っています。

乗継もそういう観点で、やるならやるし、やらないならやらない。1人2,500円までかけて乗り継いでいただくということはしないというのなら、私はそれでもいいと思います。

雑色委員：データを良く分析されていると思うのですが、見ていると、特定の方が特定の所へ利用して

いるというのが、通勤通学を考えると、結構多いと思います。やっぱり、買い物や病院という最初の目的と若干違っているのではないかという気がします。通勤通学は自力でという考え方もあるので、通勤通学については、乗継を促すということが考えられます。例えば、比奈窪バス停までオンデマンドバスで来れば、その部分はタダにするから、路線バスへ乗継をという議論もありますし、もっと言うと、井ノ口にターミナルを設けて、そこまでならタダでいいとすれば、乗継が促されるという議論があれば、利用が増えると思います。

あと一つは、特定の方が、特定の高校だけではなく、平塚方面や秦野方面へ行くというのがあります。そうすると、それらの方々と特定の学校へ向かう方々とは、大きく差があるので、それは考えていただかないという気がします。

利用者が600人いるにしても、10回以上乗っているのは何人いるのかというと、数十人しかいないだろうという議論もあります。そのために、税金を2,500万円も使っているのかという話は当然出て来ると思うし、中村地区と井ノ口地区の地域性も違うという話もあります。もっとやるとしたら、乗継の奨励やオンデマンドバス方式から他の定期運行方式に切り替えるということも考えられます。要は、実態を見ていると、平等性に欠けるような施策かという気もしています。

オンデマンドバスというのは、誰でも使えるというのだけれども、実態を見ていると、特定の方が使っています。そういう税金の投入の仕方がいいのかという場合には、感覚ですけれども、少し問題があるという気はしています。その辺も議論をしていただきたいと思っています。

岡村会長：見かけ上、誰でも使えるという平等さと、何も移動手段がない人に、オンデマンドバスが使えて、トータルで見ると、移動手段が確保されているので、結果として平等になっているということについて、ぜひ詰めていけたらと私も思っています。

平岩委員：今のご意見に関して、お伺いしたいのですが、中井町は、今、人口が9,600人いるという話ですが、実際に、その中で路線バス・オンデマンドバスを含めた公共交通を主体として移動していらっしゃる方は、実数としてどれぐらいいるかという所です。

あまり精査に見ていませんが、路線バスのデータを見ますと、実はそんなに利用者は多くないです。公共交通に何か施策をするということは、実際にはそれぐらいの人数が対象になるという部分もあるのではないかと考えておきまして、9,600人全員にうまく行き渡るということは、中々難しい部分があるというのを、お話を聞いて思ったところです。路線バスの利用者は恐らく1,000人までいらっしゃるかどうかというぐらいの数字だと思っはいるのですが、ご高齢の方・動けない方・小さいお子さんという色々な方もいらっしゃいますので、9,600人という数字をそのままベースにしているのかという思いがあります。そういう所では、今、おっしゃられたご意見に対して、交通弱者を助けるという視点からすると、意外と人数は少ないのかもしれないと、感覚として思っているところです。

税金の使い方としては、きちんと行き渡るとというのが基本ではあると思いますが、実際に公共交通が使われるという方が、人口のうち、本当に何割かという所ではないかと思っはいます。以上です。

岡村会長：国勢調査で、皆さん通勤通学について書きますので、町外からいらっしゃる方も含めて、全部調べようと思えば、調べられます。そういう所で、本当に困っている方が、きちんと精査をすると、分かるかと思えます。

現状の利用について、例えば、資料1の3ページの図5「年代別利用者数の状況」で、他の自治体でこの種のオンデマンドバスをやっている所と比べると、意外と年代がばらけているという感じがします。それは誰でも使えて、町内全域を対象にしていることの結果と思っていて、一方で、本当に1人あたり2,500円ということについて、移動手段を提供すべき人たちがこれで全てかという、もしかしたらそうではないかもしれないとも思われます。だけど、40代を救うべきではないと言われると、これはまたおかしな話になるので、これは個別に見ていかないといけないです。

この点について心配していることは、本当に必要としている方が、予約不調になっているということが実際に起こっていることです。だけど、今の2台を3台にするというのは、町の財政規模では、議論としてはありえても、多分ないだろうと思えます。オンデマンドバスを今後続けるとしても、今の2台の範囲で、どうやって、より困っている人に提供することが出来るかということかと、私は思っているところです。

ここで、平岩委員に聞きにくい質問をします。資料4-1の3ページの「路線バスを取り巻く課題」について、色々事務局は書いているのですが、例えば、「二宮駅～比奈窪経由～秦野駅」の直通便があればいいという声は、少ないかもしれないけど、確実にあるというところです。そういう所ですとか、感覚として、どのように思われるのかというのが、個人的なご意見で全然構いませんので、もしあればご発言をお願いします。

平岩委員：資料3-2に、路線バス同士の乗継の資料があります。1日にこれだけ便数がありますが、乗り継ぎされている人数がどれぐらいいらっしゃるかということは、実際には正直言って分からないです。

ただ、資料左側の秦野駅行きについては、比奈窪バス停からご乗車の方が、1日あたり93人程度で、1便あたり2.6人です。これは始発からご乗車ということで、乗継の方もこの近辺の方も含めてです。あと、二宮・国府津駅行きにつきましては、1日あたり83人程で、1便あたり1.5人ぐらいという数字が出ています。便数はあるのですけれども、1便あたり大体1人か2人ということで、今こういうダイヤですから、乗継の方は非常に少ないと思うのですけれども、我々の方としましては、今、そういうニーズがあるという話がありましたが、一部声があるというのは聞いていますけれども、そんなに大勢いらっしゃるという感覚はないです。実際に、3月26日にダイヤ改正をしますけれども、もし、接続を良くすることによって、乗客が増えるというようなことがもう少し言えると、我々も検討しやすいとは思っています。

それで、その実数というのが、正直言って見えない所であります。比奈窪バス停の乗継は配慮はしているつもりですけれども、ダイヤは、ここの乗継だけで決めるのではなくて、秦野・二宮両駅の接続や他の路線バスとのダイヤの調整、乗り場のような問題があり、それから、今、町内を運行しているバスは、秦野営業所で運行しておりますけれども、朝、秦野営

業所から出てきて、休憩も秦野営業所へ戻って、帰りも秦野営業所へ戻るというダイヤですから、そういう所で割と回送がありますので、そういう所も勘案してやっていかないといけないということです。すぐにダイヤを1分・2分ずらせられるかという、非常に難しい部分もありますが、そういうニーズはどれくらいあるか、何かいい方法がないものかとは思っているところでございます。この乗継につきましては、そのような状況でございます。

あと、二宮駅～比奈窪経由～秦野駅線という話が、事務局からございましたけれども、やはり所要時間が長くなるということや、先程の車庫から出て、何回運行して戻るかというようなこともありますし、交通状況が良い時は良いですけども、遅れた場合にどうするかというようなことも考えないといけないです。今、どちらかという、割と短い距離で、ピストン運送でたくさんのお客さんを運ぶというのが主流なので、こういう路線で本当に運行できるのかという所が、バス事業者としては思う所です。

そういうことについて、問題提起をされたということは十分承知しておりますので、何かそういう補足というか、後押しをしていただけるような数字・根拠のようなものがあると、取り組みやすいとは思っているところです。以上でございます。

岡村会長：色々踏み込んだご回答をいただきまして、ありがとうございます。

比奈窪バス停からの乗客が100人を切っているとすると、オンデマンドバスで中村下地区から秦野赤十字病院に移動する方が、1日40人の中で複数人は必ずいらっしゃる中で、例えば1日5人くらいでも、着実に路線バスに移るということであれば、93人の内の5人というのは、そんなに悪い数字ではないのかと。元が少ない上で、5人・10人移るだけでも、数はあるので、例えば朝・夕一部の便というような形で、調整が可能であれば、何かそういう形で少しずつやってみるようなことも、もしかしたら、可能性があるのかと思っています。

中々、出来る・出来ない、今は言えないと思いますので、またこれはご検討いただければと思います。

金子委員：このデータをずっと拝見させていただくと、台数が増やせないという状況で、各個人の利用目的によって、乗降のパターンを見ているのかと思われま。その中で、利用者が中々増えない現状があるのかと見ています。

可能かどうかは別にして、今、朝の時間帯や15時台というのが頻繁に使われているという状況ですけども、これを商工会の立場としては、12時台近辺で、1台ずつ町内をぐるぐる回り、どこでも乗れて、夕方18時以降には、飲み屋も含めて、ぐるぐる回ることが考えられます。利用という部分から言うと、実はそんなニーズがかなりあるはず。色々な意味で、波及効果も出て来るのかというように、捉えています。車の台数によって、非常に難儀な部分があるとは思いますが、それなりのニーズが増える可能性はあるのかと思います。なぜ、今言ったのかという、平岩委員からそういう状況を作ればというご発言があったからです。

多分個々の部分だけで、個人のニーズをずっと見ていると、頭打ちになるのはもう目に見えています。その辺をどこかで決め込んで、検証していくと、中々面白い仕組みになるのかとは思いません。全体図は私はよく分かりましたので、それについては、事務局の方でまた提

案してもらえるとありがたいと思います。かなりのニーズはあるような気はします。以上です。

岡村会長：買い物場所に行く場合、結局1人のお客さんを迎えにいて、行くだけなので、数としては、増えないです。例えば、商店街の所に毎日13時ぐらいに到着する便があるというようなものを別に作ると、3・4人が毎日まとまって乗るとするのは、一定の量になりますし、1人乗せても3人乗せても、運行経費は変わりませんから、そういう考え方は、オンデマンドバスには、私はあっていいと思っています。

そのため、そのような行き先として、どこを設定したいかで、町としてどういう移動のニーズを満たして、どういうニーズを作り出したいかという所を明確にしていく必要があるのかと。そういう時に、町内の商店、またはそういう地区に人を集めるということであれば、ぜひそういうようなことを考えるということが、私も大事だと思っています。これも色々検討していければと思います。

金子委員：商工会には会員がいっぱいいますが、今、辞めていく人が多いですから、若い人も育てるという視点では、そういう形も検討できないでしょうかと。

岡村会長：車を動かすという立場だと、法律で必ず運転手の休憩時間を取らなければいけないのですが、今のお話だと、お客さんは買い物に行って、買い物をする時間があって、家に帰らなければいけないのです。そうすると、商店街に行って、1時間近くで、また戻ってくるのですけれども、ちょうど運転手の法律で定められている休憩時間を上手に組み合わせると、運行できるとか、色々知恵が出て来るかと私は思っています。そうすれば、お客さんを待っていないなければならない時に、運転の効率化が出来ると思います。

そうなってくると、今、1日50人で頭打ちという状況が、実は70人ぐらい利用できるということになると、これは非常に効率的に運行できるのかと私は思います。

議事の(3)と(4)で、当初始めた時より、状況が変わっているということも、色々ありましたので、逆に知恵が色々出てくる所もあるかと思っています。ぜひこれは来年度、まずは事務局で知恵を絞っていただいて、皆様にお示ししていただければと思います。

4. その他

事務局：3月26日の路線バスのダイヤ改正の話がありましたので、平岩委員からご説明いただければと思います。

平岩委員：今既に準備をしておりますけれども、3月26日より、このエリアを含めまして、小田原市の東部地区などのダイヤ改正を予定しております。

中井町の関連で申しますと、比奈窪～国府津駅線のバスですけれども、これは申し訳ないのですが、便数は減ることになります。ただ、今の経路から橋団地に立ち寄るようになるということが一つと、あと、西湘テクノパークの中に入っていく便もあります。今、通勤通学のご利用者がいらっしゃいますので、その時間帯は駅へ直通するような系統にして、逆向きの朝の比奈窪行きなどは、主にテクノパーク経由にします。これは、比奈窪～二宮駅南口線も同じようなことになります。ただ、二宮駅行きと国府津駅行きでは、テクノパークの中の

経路は違いますので、ご注意をいただければと思っております。

それで、国府津駅行きは、比奈窪からは減るのですが、日中も橋団地から国府津駅行きが、1時間に1本運行するようになりますので、中井町の皆さんは、国府津駅へ出られたい場合は、接続の問題があるかもしれませんが、押切のバス停で降りていただいて、国府津駅行きに乗り換えていただきますと、乗継割引を実施いたします。これはICカードのみでございまして、170円引きをしますので、押切までの運賃で、国府津駅まで行けることになります。ご不自由をおかけしたりする地区のために、乗継割引を導入するということをございます。

その他、国道1号線を走る、平塚駅から国府津駅行きが、大半が二宮駅止まりになるというダイヤ改正も行いますけれども、中井町に関しましては、今、お話を申し上げたようなところでございます。

やはり、これは残念なことでございますけれども、特に、中村下地区の二宮駅南口行きのご利用のお客様があまり多くないというのが、実態としてありますので、ぜひこれを機にまたご利用いただければと思っております。以上でございます。

○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長 (代理) 黒木 和英

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

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

中井町社会福祉協議会長 早野 茂

中井町商工振興会長 金子 貴司

中井町PTA連絡協議会長 後藤 立次

中井の環境を良くする会代表 本多 力

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