

第 34 回中井町地域公共交通会議 議事録

日時：令和 3 年 12 月 21 日（火）14 時～

場所：中井町農村環境改善センター 2 階 研修室

【会議次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 協議事項
 - (1) 乗合自動車停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意について **神奈川県警案件**
 - (2) 中井町地域公共交通会議設置規約の改正について **承認事項**
 - (3) 地域公共交通確保維持改善事業の評価について **承認事項**
 - (4) オンデマンドバスの運行形態の変更について **協議事項**
- 4 その他
- 5 閉会

【協議事項の議事】

- 3 協議事項
 - (1) 乗合自動車停留所における一般旅客自動車運送事業用自動車等の停車又は駐車に関する合意について **神奈川県警案件**
＜持参資料に基づき神奈川県警から説明＞

委員：「バス停留所一覧表」の中に、58か所のバス停が表示されているが、中井町のバス停はこれが全てなのか。

県警：オンデマンドバスが停まる場所である。

委員：これ以外にも停まる場所があるということでしょうか。

県警：そのとおりである。

委員：オンデマンドバスが停まる場所が58か所というわけではないのではないか。オンデマンドバスは、ごみステーションなどにも設置されており、神奈川中央交通西株式会社が運行、管理するバス停ということではないのか。

県警：そういうことである。

委員：したがって、通常停まる各自治会のごみステーションなどは除くと解釈すればよいか。

県警：そうである。道路交通法第44条により、一般の車両はバス停に停められない。それを停められるようにする趣旨である。

委員：例えば、社会福祉協議会が福祉有償サービスを行っている。それもこれによってできるということでしょうか。新たに許可をとるということでしょうか。

県 警：合意が得られて、公安委員会の公示があればできる。

委 員：社会福祉協議会で申請して、公安委員会の承認を得ればできるという解釈か。

県 警：皆さんの合意と公安委員会の公示があればできる。

～合意～

(2) 中井町地域公共交通会議設置規約の改正について 承認事項

＜資料1、資料1別紙に基づき事務局から説明＞

意見なし

～承認～

(3) 地域公共交通確保維持改善事業の評価について 承認事項

＜資料2、資料2別紙に基づき事務局から説明＞

委 員：資料2⑥の中ほどに、高齢化の進展が著しく、高齢者等が安全かつというところで、費用対効果を鑑みると書かれているが、費用対効果を鑑みるとはどういうことなのか意味が分からない。オブラートに包んでいるのかもしれないが、町の自主財源でオンデマンドバスにどのくらいの費用を投じているのかを聞きたい。それから、始めてからずっと路線バスを補完するフィーダー的役割というが、町のオンデマンドバスが本当に補完する役割を担えているのか疑問に思っている。

バス事業の規制緩和から、いたるところで採算が合わなければと廃止路線が広がっている。境地区は何年間か町が助成して運行してきた。中村下地区はバスの廃止が続いており、国府津に行くバスも今はない状況。こういうことが言えるのか。

事務局：オンデマンドバスの運行は、交通事業者への委託として年間2,100万円程度。予約をするためのシステムの借上げが年間110万円ほど。境地区の震生湖線の補完が年間130万円程度。全体でだいたい年間2,400万円から2,500万円程度を支出している。

費用対効果を鑑みるという点については、利用者の利便性を考えると、オンデマンドバスの本数を増やす選択もある。境地区には、一日2本のバスを走らせるのに年間130万円ほどの経費がかかっている。行政としてお金を積むことで充実させることはできるが、公費をやみくもに投入するのではなく、利用者の動向や意見を踏まえながら、費用対効果を見ながら地域公共交通を推進していきたい。

路線バスの補完については、町内58か所の既存の路線バスのバス停とごみステーションなどのバス停を設定している。最寄り駅に行かれる方は、近くのごみステーションなどから路線バスのバス停までオンデマンドバスで行き、駅まで行っている現状がある。バス停の設定自体が、路線バスのフィーダー的役割を担うものとしているので、路線バスを補完する形も含めて運用している。利便性の向上という部分で、商業施設にもバス停を設置しているが、路線バスを補完する目的が大きなウエイトを占めている。

委員：中井町の場合、町域が20km²である。二宮駅や秦野駅に行くのに距離が近すぎる。オンデマンドバスを利用して、役場入口バス停まで来る方がいるかといえば、ほとんど使っていない。そういう観点から、補完する部分が成り立っていないのではないか。

委員長：これまでずっと論点になってきたこと。2台を1台にすると利便性が半分ではなく、半分以下になってしまう。2台でできるのであれば、2台でやっぺいこうという方向だと認識している。今後どうするかということはこれから出てくるが、今後というのはこれから短期的にどうするかを議論することになる。中期的にどうするかという点は議論して共有していきたい。費用対効果はすごく難しい言葉で、別の乗り物でやるよりも、効率的で安くて便利ならよいが、もしかしたら別のものがあるのであれば知恵を出さなければならない。今までは、これはすごく高いけど他に手はないのではないかとということで、導入時もいろいろと考えてやっぺいきたことだが、だいぶ経っている。なので、中期的な部分はしっかり現状を理解していただければと思う。

委員：オンデマンドバスの利用者が一日に30人くらいで、365日で1回200円とすると、2,400万円の経費を賄っていないのではないか。10倍の利用者がいればよいかもしれないが、費用対効果という点でペイすることはできていないということではないか。

事務局：そのとおりである。

委員：先ほどのグラフの説明の中で、オンデマンドバスの予約の不調件数と説明があった。この不調件数はどういったものか。

事務局：電話で予約を受けたもので、希望の時間で予約がとれなかったものをカウントした。

委員長：補足するが、あくまで電話で受けたものになっており、加えて希望の時間がなかったため、1時間ずらしたら予約できたというようなものは不調とはならない。さらに、インターネットで予約している方は、希望の時間がなかったときに予約を諦めるが、それもカウントできないので、諦めた方は実際には2倍とまでは言わないものの一定程度あると思われる。

一人当たりの経費が4,000円くらいかと思う。それはタクシーより高いのではないかという話になるが、以前は町外にも行っていたものを様々な理由から行かなくした。2台だと一日50件くらいが限界だと思う。以前は一日40件でもきついくらいだったと思う。移動距離が短くなり、目標値で40件ちょっとというのは、支障なく受けられる件数だと思うので、そのくらいは利用していただきたいという数字。それで今は一日に30件となっている。

どう効率的に運行しても60件はいかない。1割くらいカバーできれば成績がよいシステムになる。

～承認～

(4) オンデマンドバスの運行形態の変更について 協議事項

＜資料3、資料3別紙に基づき事務局から説明＞

委員：資料3の4ページ目に新運行形態（案）が書かれているが、地域の特性を考えた新たな運行形態を考えることに異論はない。ただし、利用者の利便性の向上という点もあるが、交通の安全にも配慮した乗降ポイントの設定をしていただきたい。道路交通法の44条の中に、駐停車禁止の規定があり、交差点内やその付近、横断歩道付近は駐停車禁止になっている。3年前にも危険バス停と言われるものがあって、バスが停まったときに、死角になってしまい横断歩道を渡っていた子どもが車にひかれてしまった事案もあった。利便性向上にとらわれることなく、考え方の中に、道路交通法の法規を順守しという部分も含めていただきたい。交通事業者の立会い並びに交通管理者の立ち合いもしたうえで、ここが本当に適切かどうかを含めて、他の通行者の安全を脅かすことがないように、確認していただきたい。

委員：事務局の提案に反対する立場。今言われたとおりだが、あらゆる場所にバス停を設置し利便性を図ってきている。事務局の調査や警察の立ち合いなどを考えると、事務局の事務量だけが莫大になって、本当にサービスの向上に繋がっていくのか。気持ちは分かるが、更に高齢化になったら80歳、90歳の方は介護者がいなければ難しい。ここまでのことが必要なのか。

交通計画を策定するのであれば、今のオンデマンドバスの抜本的な対策をすることが先だと思う。

委員：降車だけどこでもOKとなった場合に、運転手はその場所を覚える必要があるのか。カーナビ等で出てくるわけではなく。

委員長：既存のシステムで出てくるはずである。

委員：登録者が2,600人いて、実際に利用しているのが200人程度で、今後サービスをやっていたときに、利用者が増えていった場合システムが成り立つのか心配になった。足の悪い方や小学生に限定するなど、条件を付けていくのも必要なのではないかと思った。フリーでスタートしたときに、200m以内に多くの方が利用しているので、今のシステムでやっていったときに心配である。

委員：オンデマンドバスに似たようなシステムを大井町や山北町などでやっていると思う。大井町でも、中井町がこれからやろうとしていることを既にやっていると思う。自宅近く、好きな場所で降ろしてもらえる。任意の場所で降ろしてもらえると、その場所自体を決めておくのか、運転手と利用者で話しながら決めるのか。

事務局：場所を決めておく。

委員：高齢化を考えると、利用者数が増えていくのではないかと思う。サービスの考え方は良いと思う。方向性はよいが、将来的に運行が追いつくかが気になっている。

委員長：手続き的に交通事業者、交通管理者との調整を含めて、厳しいのではないかと思っ

たが、町ができると思込んでのご提案と受け止めているので、そこをご説明いただければと思う。これから更に充足させる必要があるのかのお考えを聞きたい。

事務局：事務量の増加は想定される。3月の広報でお知らせさせていただき、実際の運用開始まで約半年の登録期間を設けてやっていく想定。ご指摘いただいたように安全性の確保は当然ながら重要だと思っている。現地確認は実施したい。実際に登録をしていくのに当たって、全てのポイント設定について、交通事業者と警察署に立ち会っていただくのか、場所によって立ち会っていただくのかという点はあるが、必要な場所の現地確認を必ずやっていきたい。

町としても高齢化が進んでいくため、今後、利用者が増えていくと考えている。実質200名前後の利用者がいる状況で、今後、周知をしてどのくらいの方が希望されるかという点、400件程度の方が利用を希望されるのではないかとみている。ある程度対応可能との見込みでいる。

委員：個人が希望するポイントを自宅の前にしたときに、車両が安全に入れるかという調整はかなり大変なのではないか。

今、運行されていない細い場所に侵入していくのには無理があるのではないかと思っている。

委員長：こういう会議に出席している中で、一つのバス停を設置するだけでも、非常に大変だということは承知しているつもりである。オンデマンドバスか通常のバスかという点で、昨今は様々な事故があり、従前の通常のバス停のチェックに準ずる形でチェックされるのではないか。

70代、80代の方に依頼を受けて、そこからご説明するだけでも大変だと思う。バックしなくても通過できるルートを設定して、交通量の多い県道の中心部のようなところは初めから除いておくようなマップも作って、それを見てくださいと言っても、70代、80代の方は分からない。そもそも300m歩けない方に、町役場まで来ていただく。そうすると、ご自宅に訪問しなければならなくなる。そういうところまで色々と考えて、この提案が出てきたのであれば、町はやる気がある素晴らしいとなるが、どういう想定でやっているのか。

事務局：300m歩けない方という話があったが、その部分については、重い荷物を持ってある程度の距離を歩くのが難しいという意見があったので、あくまで帰りを想定している。

もっと利用が難しい方については、福祉有償運送サービスを利用され、すみ分けされるものと思っている。

委員：福祉有償運送サービスとオンデマンドバスに関連性はない。福祉有償運送サービスは、乗る人が身障者や高齢者と限られている。

試みは良いが、精いっぱいバス停を用意している。

もしやるのであれば70代以上や子どもと限定したやり方しかない。全体に周知してやっていくのではなく、他の方法を考えたほうがよいのではないか。

委員：一人暮らしの方や足の悪い方にとっては、タクシー券を配ったほうがよいのではな

いか。

委員長：オンデマンドバスの位置づけを考え、どういった利用を想定してこういう形にした
いというところで、このようにしたいとなっていて、広げたいけれども先を議論し
ないといけない。ドアツードアの仕組みをオンデマンドバスで担っている自治体も
ある。やるのであればやるけれども、本町についてはおそらくそうではない。

話は戻るが、事務量は大丈夫かという点が問題。感覚的に20～30人くらいでギリギ
リかと思っていた。対象が300人だったらやめましょう、30～40人なら頑張れます
かという数字だと思う。全く利用しない方も、家の前に設定してほしいと想定して
いる状況。もちろんウェルカムなことではあるが、本当にそれをやるのかである。
心配なのは、そこまでのことを想定してご提案いただいているものなのか。本当に
やれるのか。

事務局：期間を設けている。登録・設定ができるまでは利用できない。期間を設けていると
いう点で対応は可能かと思っていた。

委員長：段取りの想定をご説明いただきたい。

事務局：3月に広報・ホームページ等で周知した後に、必ず町に手続きに来てもらう必要が
ある。来庁されたら、地図を見てポイントを確認する。その時点で、交通量が多い
県道や幅員が狭くオンデマンドバスが通れない場所であれば、登録できる場所を利
用者とすり合わせする。その後、必要であれば現地の確認をし、交通事業者や警察
署の確認を経て、その結果この場所を登録したということを利用者に通知する流れ
を考えている。

委員：いずれにしても、3月の広報で周知することになっているなら、ここで決めなけれ
ばならない。大変なことを想定しきれておらず、会長も言われるように、全体を考
えた色々なアイデアを考えたほうがよいのではないかと思う。

委員長：事業者としてはどうか。

委員：従前からこういう話はしてきた。最初のポイント設定はかなり苦勞することは想定
していた。したがって、降車ポイントのみとして進めていた。大きなワゴン車が入
れる場所、入れない場所もある。心配なところはあるが、事業者としては、でき
限りの協力をさせていただく。調整には時間がかかると思っている。利用者を少し
でも増やしたい、利便性を少しでも良くしたいという町の提案に賛同したところ
である。

委員長：2つ議論があって、手間として大丈夫かというところで手間を減らしつつ当初の目
的を達成するには、もう少し別の方法がないかという論点がある。2つ目は提案
のものはやらないの2つの論点があると思うがいかがか。

委員：登録に至る作業に手間がかかることは事実。実際に不便な方もいるということで、町と
してはそのような方を救ってあげたいという想いでご提案したもの。
やってみないと分からない部分もあるが、交通事業者と町で協議した中で、そういう方
向でこの事業をもう少し良い方向にとまっているので、ご提案の方向性をまずはご理解
いただきたいと思います。

委員：乗るときは今のままでよく、雨が降って面倒だから迎えに来てほしいといったケースでどうするのか。

また、資料3ページで100m未満の80歳以上の方が21となっているが、21の方が利用されたということではなく、21回利用されたということによいのか。

一度広げてやってしまうと狭めることができないので、300m以上の方を今回は登録するとか、200m以上で70歳以上の方を登録するとか、限定したらよいのではないのか。

事務局：乗車については、所定の場所でしか予約を受け付けず乗車できない。

21人は令和2年4月から直近まで実際に利用された総人数。199名の方の個々のご自宅と最短のバス停の距離をまとめたものになる。

委員：町の考え方は町民一人一人に寄り添っていて良いのだが、もともとオンデマンドバスは交通弱者のためにという部分があるので、先ほどのドアツードアになってしまうと趣旨が違うのではないのか。すみわけが必要ではないのか。

また、掘り下げるとドライバーの負担も増えると考えられる。休憩時間があまりとれないことも想定される。そこまで掘り下げて考えていただけるとよい。

委員長：200～300人を受け付けることが想定できないというのが正直なところ。80歳の方にご足労いただくのも難しい。

したがって、ご提案いただいたとおりの二通りある。

まずは期間限定。1年間だけ試しにやってみるという選択がある。その後はもとに戻すかもしれないということを利用者に了解いただいてご利用いただく。

もう一つは、過去2年間くらいで利用実績があって、70歳以上で250m以上離れている方は9人。その中で、明らかに厳しい方もいるので、実験的にやってみる。また、事務局のほうで、ある程度この方というのを特定してしまう。それくらいでないとは回らないのではないのか。

実際に困っている方がいるのに、やらないと決断するのも難しい話。町から対象者を限定してやるということと、1年間の期間限定。その後全員に広めるなど二段階で進めていくということかどうか。

委員：こういうシステムをやった場合に確かに大変な部分はある。例えば、年齢を制限するなど、一度やらせていただき今後の対応を考える方法もあると考える。

委員長：町からある程度指定してしまう方法がポイント。そうすれば、事前にチェックができるしご足労いただく必要はない。寄り添うというのは、そのほうがよいのではないのか。このくらいの差は付けてもよいのではないのか。

委員：委員長のご提案のシステムでやっていくと、私もやりたいという方が出てくると思うので、指定するよりも年齢等で区切るほうが、理解を得やすいのではないかとと思う。

委員：年齢でやると、元気な方もいればそうではない方もいる。

委員長が言うように、ある程度対象の方を拾うことも可能。必要に応じて、包括支援センターなどに聞いて、試験的に運用することも一つではないのか。

委員長：特定の方だけが自宅で降りていけば、なんでもの方だけということも言われる。

皆さんに実験でやっているということは必ず周知が必要。

条件は限定しつつ、利用状況からして使っていただきたい方に対してはむしろ、町からご連絡をするくらいのことをするかになる。

今の案だと、やるとなれば後は事務局にお任せするとなる。それはちょっとこわい感じがするが、例えば、システム的にはこれでよい。その方しか使えない降車ポイントを設定する。運転手はその降車ポイントをシステムで把握するだけなので、実は運転手は困らない。事務局と町民が大変なだけ。

システムはこのままでいくというのが原案1。それからもう一点は、期間の限定をする。利用者の方には期間を限定していることを周知する。2番目は対象者をかなり限る。使っていただきたい方にかなり限る形で実施をする。ただ、その方法は町の事務の話なので、町で検討していただくことになる。

これでご意見をいただきたい。

委員：年齢で区切った場合に、荷物を持った場合に限るということはあるのか。

委員長：運転手からすると関係ない。降車ポイントが決まってしまうと、機械的にやっていくことになると思う。

委員：会長と町に一任して、この場はよいのではないか。

委員：関東運輸局に相談が必要なのだが、年齢制限をしたときに、法において誰でも対象とするという大前提があるので、そこを確認しなければならない。持ち帰らないと根底から覆る可能性がある。

委員：年齢制限を付けてはいけないという条件はないが、前例がないので確認が必要かもしれない。

委員長：システム上は、基本的にこの原案で、承認いただきたいことが1点目。

2点目は期間をある程度限定することで周知をする。

3点目は対象の方がある程度限定されるような形で、皆さんが理解でき法令上も問題ない形で、設置数が限定されるように開始する。

今後については、町と交通事業者、交通管理者で検討していくが修正案となるがいかかか。

～異議なし～

委員長：そのうえで、町と会長で調整させていただくことでいかかか。

～承認～

4 その他

「令和4年度地域公共交通会議及び中井町地域公共交通計画策定スケジュール」に基づき事務局から説明

以上