

令和3年度第1回大磯町地域公共交通会議 会議録

日 時：令和3年6月22日（火）13時30分から14時40分まで

場 所：大磯町役場本庁舎4階 第2委員会室

出席者：8名（宮越委員、奥津委員（代理）、和田委員（代理）、阿部委員（代理）、露木委員、水川委員、小泉委員、八島委員、事務局4名

傍聴者：2名

・13名中8名の委員出席（過半数の委員）会議が成立（大磯町地域公共交通会議規則第7条第2項により）

1 開会（事務局）

委員紹介、事務局職員紹介、オブザーバー紹介（芝原参与）

- ・ 審議内容を録音、後日、要点をまとめて公表（HP等）

※ 以後の議事進行は会長（大磯町地域公共交通会議規則第7条第1項により）

- ・ 会長あいさつ（令和3年4月1日より）
- ・ 会議を公開とすることに決定
- ・ 傍聴者：2名

2 議題

(1) 西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについて

3 報告

(1) 富士見地区の補助路線バスについて

4 議事経過

【会長】

事務局から本日の資料の説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 資料確認（次第、座席表、委員名簿、会議規則、資料1～6）

【会長】

それでは議題に入ります。本日の議題は1件です。報告事項は1件です。

議題1「西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについて」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは次第に基づき、議題（1）の「西小磯東区の一部地域における乗合タクシー」について、令和2年度の実績報告をさせていただきます。資料1をご覧ください。

まず、令和2年度予約型乗合タクシーの概要でございます。変更はございませんが、改め

て簡単にご説明させていただきます。スライド2をお願いします。

運行日は、月曜日から金曜日の平日で、土日祝、年末年始を除いた運行です。

利用者は、町の交通不便地の指定を受けている「赤坂台」を含む西小磯東区に居住している住民が対象です。

運行経路は、当該地域から大磯駅、町立図書館、郵便局、大磯町役場の東へ向かう4ルートと、ヤオマサ、東海大学病院の西へ向かう2ルートです。

利用者負担額は、1人1回の利用で500円とし、乗車予約時に複数人まとめて予約を行うと乗車人数に応じて割引となる制度を設けております。

利用時間は、平日8:00から18:00の間で、30分間隔で設定し、乗降ポイントは、30箇所に設置しています。

スライド3をご覧ください。こちらは、乗降場所を示したマップでございます。

東ルートの4か所は、Aが大磯町役場、Bが大磯郵便局、Cが大磯町立図書館、Dが大磯駅です。

西ルートの2か所は、Eがヤオマサ大磯店、Fが東海大学大磯病院です。

乗降場所は、該当地域内、東西南北にまんべんなく設置しています。

続いて、令和2年度の利用実績（スライド4）をご報告させていただきます。

運行日数は、平日運行で243日、1日当たりの最大運行便数は21便、実運行便数は、年間で895便、延べ利用者数は、1,010人です。

また、1日当たりの平均便数は3.7便で、1日当たりの稼働率は17.5%、1日当たりの平均利用者数は4.2人、1便当たりの平均輸送人数は1.1人となっています。

なお、登録者数は令和2年度末で、279人です。

続いて、スライド5をご覧ください。

令和2年度の乗合実績でございます。年間の総運行便数895便のうち、2人以上を乗せた便数は、108便でございます。

内訳は、東ルートが73便、西ルートが35便、全体の便数における割合は12.1%でございます。

それから、年間の延べ利用者数1,010人のうち、2人以上で乗合した人の数は、219人でございます。

内訳は、2人乗合が105便、3人乗合が3便、4人乗合が0便で、延べ利用者に対する2人以上の乗合利用者の割合は、21.7%となっております。

続いて、スライド6で、ここからは各項目ごとの利用実績をグラフにてお示ししております。

スクリーン左側の東西ルートの利用者数の割合の円グラフを見ますと、東ルートが全体の7割以上を占めています。

内訳は、右側の目的地ごとの利用者数の割合の円グラフになります。

やはり大磯駅が全体の44%を占め、最も多い目的地ではありますが、前年が55%だった事を考えると、コロナ禍の影響で駅へのアクセスが減っていることがわかります。

大磯駅以外に、変化が大きかったのが、Bの郵便局です。前年対比で占有率は6%から10%に増加し、また、利用件数自体も令和元年が74件に対し、令和2年は103件まで増加し、前年

対比 39%の増加となっています。

郵便局の利用が増加した理由として考えられるのは、昨年の緊急事態宣言時にも話題になっていましたが、巣籠もりで、自宅を整理、掃除する人が増え、不要なものをメルカリなどで売るケースが増え、それが郵便局の利用増加に繋がっていると考えられます。

続いて、スライド7をご覧ください。利用時間ごとの利用者数の推移をお示ししております。

縦軸が乗車数、横軸が運行時間となっており、黄緑色の棒線が東ルート、水色の棒線が西ルートとなっております。

東ルートは、午前10時前後が最も利用の多い時間帯となっています。令和元年度は、朝・夕方が利用の多い時間帯でしたが、令和2年度は、朝以外は、まんべんなく利用され、そこまで大きな変化がない結果となっております。

一方、西ルートについては、令和元年度は、朝の病院が始まる時間帯の9時～10時の利用が突出していましたが、令和2年度は、午前中にまんべんなく利用されている結果となっております。

続きまして、地域内にある各乗降場所の乗車数のグラフとなります。パンフレットの地図も併せてご覧ください。

縦軸は乗車数、横軸は各乗降場所の番号となっております。一見して明らかなように1から14くらいまでの乗降場所の利用が多く見てとれます。

1～9番の場所が交通不便地に指定されている「赤坂台地区」で、急勾配な道路によって市街地が形成され、高齢化率も40%以上という地域であり、この乗合タクシーの検討の中心となった地域で、この地域の方々の積極的な利用がなされている状況です。

一方、それ以外の地区の乗降場所については、14番や28番の利用が多いものの、その他の乗降場所では0人という場所も散見されるように、それほど利用されていない状況であります。

続いて、スライド9の令和元年度と、令和2年度との比較であります。やはりコロナ禍の影響で、全ての項目で減少となっております。

運行便数は、1,137便から、895便へと前年対比で、21.3%減少しています。

また、利用者数は、1,300人から、1,010人と前年対比で、22.3%減少しています。

続いて、スライド10の乗合実績の比較であります。2人以上の乗合便数は、148便から108便へと、約27%の減少となっております。

2人以上の乗合者数は、311人から219人へと、約30%の減少となっており、乗り合い率に関しても、減少となっております。

続いて、スライド11、関東運輸局からの事業評価結果の反映状況と今後の改善点についてです。まず【事業評価結果の反映状況】につきましては、令和元年の事業評価結果の顧慮すべき事項として、「今後の持続可能性を高めるために、乗客増加に向けて原因分析を行い、方策の検討を行うとともに、認知度向上の取り組みを合わせて行っていくこと。」

また、「利用することへのハードルがどこにあるか調査・把握し、ハードルを取り除くための具体的な手法を行っていくことが重要」とあり、顧慮事項に対し、交通事業者がUDタクシーを導入することにより、高齢者や車いす利用者、ベビーカー利用者の移動など、多様なニーズに対応できる公共交通を推進していくことで、利用者の増加が期待できます。

また、【今後の改善点】につきましても、それらの顧慮事項の分析・検討を行いながら、具体的な手法の検討をして、より実効性のある効果的な施策を検討していきたいと思えます。

スライド 12、最後に令和 2 年度の稼働状況の、まとめといたしまして、生活交通確保維持改善計画内でうたっています。目標値、稼働した便の 1 便当たりの輸送人員が 1.5 人以上、全運行本数に対する実運行本数の稼働率が 30%以上には届きませんでした、コロナ禍により公共交通全体の利用者が減少したものの、そこまで大きな減少ではなく、延べ利用者人数は 1,000 人を超えるなどしており、一定の利用は保たれていると考えます。

また、郵便局など一部の乗降場所では、前年対比で利用者が増加しているところもあるので、現在の予約型乗合タクシーによる「大型車両の乗入が出来ない地域への、少人数の輸送手段」としては、十分に機能していると考えています。

以上の実績を踏まえて、令和 3 年度も、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の申請をいたしたく、資料 2 の「生活交通確保維持改善計画（案）」のご承認を頂きたいと考えております。

また、資料 3 の交通不便地地域指定申請についても、平成 28 年 6 月に指定された 5 年の指定期間の更新も重なりますので、併せて申請をさせていただきます。赤坂台が交通不便地域に指定をされているので、この西小磯東区の乗合タクシーが地域内フィーダー系統の国庫補助対象となっており、互いに連動する申請となっております。

以上のような内容で、申請させていただきます。

ご審議のほどよろしくお願いたします。以上で説明を終わります。

【会長】

ただ今の事務局の説明につきまして、御質問、御意見等がございましたら、御発言をお願いします。

【委員】

指定を受けようとする地域の赤坂台ではなく、反対側の大磯の駅裏の方の意見はありましたか。

【事務局】

エリア（大磯の駅裏）としては、公共交通空白地として位置づけされている地域の方からは意見はでていませんでした。

【委員】

高台でバスがいかないから、みんな車を使用しているのかも知れません。

【事務局】

大磯町の中で、公共交通空白区域を設定させていただきました。国土交通省都市交通ハンドブックに基づいて、バス停から半径 300m 以内、鉄道駅から半径 700m 以内に円グラフを設定して、そこに当てはまらない場所を、公共交通空白地域を設定させて頂き、バスなどが運行していない地域で、皆さんにどのように利用して頂くか。西小磯東区は公共交通空白地域で、地元地区の皆様と協議をして、平成 28 年度からデマンド型タクシーを導入しています。大磯町内で言うと、デマンドタクシーを運行してほしいとの意見も頂いています。全てに対応するのはなかなか難しいので、西小磯東区にデマンド型タクシーを導入しています。

【委員】

乗合タクシーに関して、コロナ禍で、2人以上になると割引になるが、複数での利用は好ましくないと思います。2人以上になるといくらになりますか。このままの状態、複数では乗らないと言う考え方で、このまま続けていきますか。

【事務局】

乗合料金については、パンフレットの裏側に、黄色下の帯部分に2人の場合400円/人、3人の場合350円/人、4人の場合300円/人となっております。コロナ禍においては、乗合自体は密、乗合になればなるほど、密になる状況です。実際に昨年度実績では、コロナ禍の影響もあって乗合率は下がっています。コロナ禍が落ち着いて、改めて、検討させて頂いて、どのような形が望ましいのかも含めて、議論させて頂きたいと考えています。

【委員】

乗合料金500円を払う価値の金額に対して、端から端まで、乗った場合の距離は何キロあり、また、平均500円で、住民が乗る率に対しての距離は、普通の乗合タクシーになるので、1.2kmとか2kmで、500円の場合は価値にあっているのでしょうか。市民サービス、住民サービスを含めて、あまりタクシーを利用しない。コロナ禍で利用されていない実態があるのではないのでしょうか。その辺はどうですか。

【事務局】

交通空白地域に対する交通セーフティネット機能を維持するために、取り組んでいる公共交通になります。かつ大型の定時路線バスの神奈川中央交通の大型バスがいけない地域だと、今のタクシーのセダンタイプでかつ、乗り合って頂くほど、1回の運行当たりの町の負担額が減るので、総合的に考えて赤坂台地区においては、デマンド型タクシーの乗合が好ましいので、平成28年度から始めさせて頂きました。今回、コロナ禍の影響で、「どうなの」といったところが入ってきたのは確かなので、今後、検討の中に入ってくると思います。

【事務局】

もともと、平成28年度の運行開始の数年前くらい前から、地域の皆さんからのアンケートを取りながら、どれくらいの利用頻度になるか、1番ふさわしい交通は何なのかなどを考えて、乗り合いタクシーが選ばれました。そして、この会議の中で、諮って決定しています。

東西ルートは費用面については、東ルートは短く見えますが、このエリアから駅までは、ぐるっと、大廻りになります。両方とも普通のタクシーでは千円以上、1,200円くらいかかる計算になっていると思います。

【委員】

ぐるっと、大廻りでの距離で、測っていますか。

【事務局】

そうです。

【委員】

タクシーは大廻りしないで、最短距離で行きます。また、比較する材料ではないと思います。私は当初からいたので、公共交通は空白地帯とか、住民が移動する権利の部分に高齢者を含めて、家にこもらないで、外出して行こうと働きかけがあるなかで、そこに公共交通といっ

た全体の中ではなくて、地域公共交通とって、地域の業者も含めたなかで、地域の住民の方と地域の役所の方で、どのようにやっていこうか決めた部分があると思います。実際に公共交通と言われていながら、ガス・水道代のように料金を簡単に上げられないので、実際に町が始める前に、住民の方達と約束をしています。

始める前に、公共交通は、住民の方が自分達で守りながら、そこに町が援助をしていくという考え方で、スタートするなかで、コロナ禍で、利用者が減ったというのは、本当にそれが原因でしょうか。例えば、メルカリで郵便局に行くのが増えたと予想を立てたのも真の理由でしょうか。住民が乗らない傾向であれば、減便する。という立ち位置も、町が思っていないと、去年は乗車が少ないけど、今年も同じことをやらしてくださいということでは、平等サービスが欠落がしてくるのではないかなと思います。継続するのは、いやと言っているのではなく、住民の方が乗らないのに、走らせてもしょうがないと思います。地域の公共交通は住民がいて、初めて成り立つものです。誰も乗らないのに、走らせても意味がないです。普通の一般企業のバス会社も便数を減らしています。乗らないなら儲けにはならないからです。使われているか使われていないかを町がもっとしっかり考えないといけないと思います。

【事務局】

西小磯のデマンドタクシーを始めて、今回、コロナ禍ということで、通常バス路線の乗車人数も少し減っています。残念ながら、デマンドタクシーも利用者も減っている状況であります。

公共交通空白区域に対して、住民の方達にも負担して頂いているなかで、生活交通の足を確保していくことが、当然必要なことだと思っています。西小磯については、先ほど、担当者から説明があった地形的な部分もあって、バス路線を走らせにくいなかで、デマンドタクシーを利用したら、利用した分に対して、1回、いくらという費用に対して、運賃収入があるので、最小のコストで、最大の効果があるのが、公共交通の取り組みということを地元地区の方も、この方が良いということで、導入してきている経過があります。

【委員】

その経過が、その地区の方がもっと、こうして欲しいという要望もあったなかで、それを取り入れたうえで、今回のことに、継続するということではなくて、前に決めたルールをそのまま、もう1回、やるという考え方なのでしょうか。

【事務局】

コロナ禍の状況であるなかで、西小磯地区の本日、欠席されている委員に、事前に、「今後のどのような形の部分がいいのかという話」をさせて頂いたなかで、今の形をとりあえず、継続ということを希望されています。町としても、最小の経費で、最大の効果が生まれるような形のなかで、なおかつ、コロナ禍の前は、乗車人数が増えたところも踏まえたうえで、ここで、コロナ禍で乗車人数が減ったから、違う形ではなくて、やはり、来年度も継続して、取り組んでいくことが必要だと思っています。1人の場合500円/人、2人の場合800円、4人の場合1,200円となり、運賃収入がありますので、運行経費に対して、利用収入が有るので、運行経費分が圧縮されてくるということがあります。西小磯東区の対象地区には、より制度の良い周知と、1人でも多く利用してもらえる啓発活動をさせて頂き、日々の繰り返しのなかで、地

元地区の方達とは、定期的な話しを聞かせて頂くなかで、改善点とかを事務局としては、見つけさせて頂いたなかで、このような会議の場で、皆さんに協議をして頂きたいと思っています。

【委員】

地域の公共交通と言われるくらいなので、そこに住まれている方が、運行継続に対して、満足頂いているなかで、より一層、乗って頂くということが、良いと思います。ただ走らせておけば良いのではなくて、住民と町が一緒になって考え、より多く乗車され、継続的に運行していくことが大事だと思います。

【事務局】

今、言われた意見をもとに、地元地区の方々と良く調整し、集約させて頂き、この会議の場で意見を反映していきたいと思っています。また、来年度以降には進めていきたいと考えています。

【会長】

西小磯東区の区長さんからの意見はそれだけですか。もう少し、他に意見はありましたか。

【事務局】

基本的には、乗合タクシー制度はいいことなので、引き続き、このままで、町の案で承認ということでした。概ね、赤坂台の方が利用しているが、それ以外の方も利用して頂けるように、町側としても引き続き、周知等にも努めること。また、地域の皆さんと、引き続き対話をとってもらって、見直し等に係る要望と使い勝手については、ディスカッションをする必要があるとの意見を頂きました。

【会長】

委員から、大変貴重な意見を頂いたと思います。人が少ないから、役所なんて、とりあえず、何とか走らせておけばいいやではなくて、10年1律のごとく、同じ様な格好で、制度を実施していけばいいのではなくて、やっぱり公共は公共の役割として、いかに効率的に、効果的に、運用していくかというところに心を配っていくことが必要だと思いますので、地域の皆さんとコミュニケーションを取りながらもっといい運用の仕方があるのではないかなというようなことを考えながら制度の充実に向けて、検討するべきではないかと思います。

それでは、その他に、御意見等がございませんか。それでは、議題の資料2；生活交通確保維持改善計画、資料3；交通不便地域指定申請については、承認してよろしいでしょうか。

【委員全員】

(委員全員「異議なし」の声)

【会長】

それでは、西小磯東区の一部地域における乗合タクシーについては承認といたします。

【会長】

続きまして、報告1「富士見地区の補助路線バスについて」事務局から説明をお願いします。

【会長】

それでは報告事項に入ります。

報告(1)「富士見地区の補助路線バスについて」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは富士見地区の補助路線バスについて報告させて頂きます。

資料は4, 5, 6を使って説明させていただきます。

まず、資料5をご覧ください。

こちらは、富士見地区の公共交通についての今までの、検討経過をまとめたものになります。

現在運行している町補助路線バスは、平成24年から開始しており、今年度令和3年度でちょうど10年目の節目を迎えます。裏面の下段、今後の予定のところをご覧ください。令和3年度から、今後の5年間のスケジュールを記載させていただきました。

今回、10年目の節目を迎え、社会情勢や大磯町の地域課題も変わってきていることから、今年度から令和5年度までの3年間で、富士見地区の新たな交通の検討を行っていきたいと考えております。

交通事業者や地元住民との協議・調整を行いながら、検討を進めていきます。令和4年度には、町全域を対象とした交通アンケート調査を予定しています。

令和5年度には、関係者との協議・調整、アンケート結果などを検討素材として、地域公共交通計画の策定を予定しています。また、その過程でパブリックコメントも行ってまいります。

地域公共交通計画を策定後、令和6年度には、新たな富士見地区の公共交通の実証運行を開始して、令和7年度には、本格運行というスケジュールで進めていく予定です。

また、今年度から令和5年度までの検討期間の間は、現状の町補助路線バスと乗合タクシーは継続するものとし、また、今年度から開始しました、平塚市民病院行きについても、継続していきます。平塚市民病院行きについては、運行結果を検証しながら、新たな交通策定の検討素材としていきます。

続いて、資料4をご覧ください。新たな公共交通の検討において、どういう考え方で、検討していくかをまとめた資料になります。

左側の現在というところが、現在町で行っている公共交通の位置付け・考え方になります。現在は、大磯町の交通空白地域に対する交通弱者対策、交通セーフティネットの機能を維持することを目的としております。現在、町が策定している交通の計画は、「地域公共交通総合連携計画」で、町の交通空白地域の考え方も、この計画に、位置付けられております。基本的には交通弱者対策のための交通計画となっています。

現在のこの考え方をベースとして、今後は、買い物弱者や、免許返納者、または、通院など高齢者対策を包含できるような、新たな公共交通の策定に取り組んでいきたいと考えています。

資料の下段に、既存の町補助路線バスの再編ということで、大きく3つの視点を書かせていただいております。1つ目は乗車の少ない便の見直し、2つ目は買い物弱者、免許返納、通院等の需要を満たす交通の検討、3つ目は富士見地区の一般利用者の需要を満たす交通の検討、これらを大きな視点として、取り組んでいきたいと思っております。

そして、今年度の4月から、その高齢者対策の検討の取り組みの第1歩として始めたのが、平塚市民病院行きとなります。

資料6をご覧ください。

こちらは、4月の運行結果をまとめたものになります。

二宮駅から大磯駅までの青色の路線が、今までの既存路線です。大磯駅から平塚市民病院までの赤色の路線が、今回、新たに延伸した路線です。

延伸部のみ、4月乗降客数のデータを記載させて頂きました。細かなデータは割愛しております。

見方としましては、緑色が乗った人数、赤色が降りた人数、黄色がそのまま、乗車している人数となります。

大磯駅の80人は、新しく乗った、乗車人数25人が含まれた数字です。

山王町で11人、長者町で4人、花水で2人の乗車がありましたので、ひと月で100名弱の乗車です。

降車場所といたしましては、平塚市民病院で50人、4月の平日の運行回数は21日間でしたので、一日辺り約2.5人のご利用があった計算となります。

また、そのひとつ前の上平塚でも月に40人の降車人数です。一日辺り約2人のご利用となっております。

こちらはバス停の最寄りには、平塚農商高校があるので、学校関係者の利用があったと考えています。因みに、平塚市エリア内での乗車は1件もなかったため、平塚市民の利用はなかったと思われます。

最初のひと月目はこのような結果となりましたが、引き続き検証を行っていきたいと思います。

以上で、富士見地区の補助路線バスの報告を終わります。

【事務局】

補足説明させて頂きます。先ほど、今後の予定で、令和6年度に向けて、新たな公共交通ということで、現状では公共交通空白地域に対して、どのように対応していくのか？ また、将来的には、高齢者対策、買物不便地域、トータル的に公共交通のあり方を考えていかなければいけない。ただ、それをすぐに切り替えることができないので、その検討のために、時間を要してしまいます。時間を要している間、どうしていくのかという考えのなかで、現状の交通空白地域の1つになっている富士見地区の補助路線バスです。こちらについては、事務局の、今の考え方としては、来年度も同じような形で継続していきたいと考えています。ただ、今回は報告ということで、今年10月、秋くらいに、地域公共交通会議を開かせて頂いたなかで、来年度に向けて、富士見地区の補助路線バスの考え方を、この検討会議のなかで、一定の考え方をお示して頂きたいと思っています。

本日は前段の段階で、町としてこういうような考え方の基で、今後、進めていく、そのために来年度、こうしていきたいということをご報告させて頂きました。

以上です。

【会長】

ただ今の事務局の説明につきまして、御質問、御意見等がございましたら、御発言をお願いします。

【委員】

路線バスの耐用年数は10年です。ここで、10年経ちました。町としての対価の支払いが終わりますか。また、バス業者との調整はできていますか。

【事務局】

そうですね。今年が10年目ということで、いわゆる車両償却費で、今年度が最後となり、来年度からはかかりません。今年度は、来年度の運行経費の軽減など、バス事業者と調整を図っていく形で考えております。

【委員】

金額はだいぶ、下がるでしょうか。

【事務局】

町として、富士見地区の補助路線バスを運行するのに、事業者負担金という形のなかで、概ね、年間2,000万ほど負担金として、支払っています。負担金の中には、車両の償却費だとか車両の整備費だとか施設利用料などの色々なお金が含まれています。

この補助路線バスを運行するのに対して、バスを用意して、バスを走らせなければいけない。

そのバスが10年目を迎えたことで、バスの固定費がここで終わるという事になりますので、来年度以降は、今の負担金の中から固定費が除かれるので、安くなります。町といたしましても負担金については、コロナ禍の状況の中で、より多くの方に乗って頂くことによって、運賃収入が増えると、運賃収入が町の負担金額と相殺されて、負担金の額が圧縮される状況ですが、このような状況の中、多くの期待もできない中で、お金の部分も調整していかなければならないです。バスの運行事業者と、すでに話を開始し始めたところです。現状の負担金額より、少しでも圧縮できるような形で、調整を図らせて頂きたいと思います。

現状でいくらかというと、なかなか話しができる状況ではないので、秋ぐらいを目安も説明していきたいと思います。

【委員】

できれば町の負担が少ない方が、住民としても助かります。

【事務局】

ありがとうございます。

【委員】

当社としても、バス運営に関しまして、皆様方のご協力、ありがとうございます。経費の部分で、お話し頂いた車両の方を、当初、買った時の金額を10回の分割で払って頂いています。

次の年は0円になると、車両本体の部分は、そういった契約をしているので、今年度が最終年度になります。来年度は、固定費の部分が0円になりますので、必ず下がります。費用が下がった部分を他の経費にくださいということはないです。

当社のバス事業も厳しい状況です。昨年度も当社の決算額も発表されていますが、バス事業、乗り合い事業だけで、昨年度は数十億円の赤字です。当社でいうと、20数%の赤字、創業以来、初めての大変厳しい状況で、運営しています。今年度に入ったくらい、少し復調傾向するのかなと思っていたところで、緊急事態宣言のある中で、今年度の4、5、6月も昨年、同様に厳しい状況で、コロナ前と比べると、利用者の概ね2割から3割くらいのお客様が少ない状況です。この間、新聞に神奈川県内のバス事業が大変厳しい状況で、神奈川バス協会を中心にインタビューの受け答えをしています。大変厳しい現状で、バス事業者も公共交通の1企業ということで、利益を出さなければ本当に潰れてしまいます。

皆さんも神奈中だから、大丈夫だと思われていますが、今の状況が2年続いているなかで、厳しいながら、やっていくというのが現状です。つい先日もダイヤ改正の説明等々を伺わせて頂いたり、コロナ禍のなかで、収入が減ったからといって、バスの本数を減らせるかというところ「密になってはいけない」ところもあつたりで、お客様が減られた分、本数を減らすということもできないなか、後は、運賃の値上げも考えていかなければいけない状況ですけど、なかなかそういうところもすぐにはできるところでもない中で、運行しているのが現状です。先ほどのデマンドタクシーの話じゃないですけど、地域の方、乗られる方、路線のところの地区の方がやはり、厳しいなかですが、乗って、支えてもらう、地域の足を守るということを、もう1度、よくご理解を頂いて、日々、一生懸命運行しているところです。地域のコミュニケーションの大切さを強くもって、これからも地域交通を守っていきたいと思います。

【委員】

これとは、別の問題ですが、高麗の自治会の保護者からの要望で、今、小学生が乗ってくる時間帯だと、学校へついても20分か30分くらい、校門が閉まっていて、入れない状況で、この時間を学校の校門が開く時間に合せることが可能ですか。

【委員】

個別にどこの学校で、どういった状況かわからないところがあるので、そういったことがあるなら、例えば、学校の方から教育委員会を通して話しをして頂いても構いませんし、そういった状況を教えて頂ければ、当社で対応できることは、対応させていただきます。どこの学校ですか。

【委員】

大磯小学校で、花水から乗っています。1本後だと時間いっぱいらしいです。

【事務局】

後ほど、都市計画課が事務局になりますので、そこでお話しを聞かせて頂いて、教育委員会と調整を図らせたいうえで、調整させていただきたいと思います。

【会長】

事務局、そこはよろしくお願いします。

【会長】

他に、御意見等がございませんか。

【会長】

富士見地区における公共交通で、一方で、今回は、区長連絡協議会の会長さんが出席されていますが、実際、今後の補助路線バスの決定にあつては当事者の方を入れた方がいいと思います。

【委員】

区長会としては、3区長の役員さんを会議に出席した方がいいと思います。

【事務局】

以前バスを採用するときにも、入って頂いた経緯もありますので、今後、富士見地区の補助路線バスを軸にした新たな交通ということの検討に入りますので、次回以降、富士見地区の3区長さんにもお声かけをさせて頂きながら、調整させて頂きたいです。

【会長】

次回の会議から西久保、虫窪、黒岩の3地区の区長にも参加して頂く前提で、調整を始めたいということでしょうか。

【事務局】

地域公共交通会議規則の中で、任期途中で、新たに追加した委員は、認められるような状況ですので、3地区の区長にも調整をさせて頂いて、秋頃の第2回の会議には、出席の方向で、調整させて頂きます。

【会長】

皆さんのご意見をお伺いすべき事項ですか。

【事務局】

この会議の中で、決めていただければ、それで招集させて頂きます。

【会長】

あらためて富士見地区の3地区の区長にも今後、ご参加して頂くなかで、富士見地区の公共交通の検討を進めていきたいという事務局からの説明がありましたが異義等はございますか

【委員全員】

(委員全員「異議なし」の声)

【会長】

ご異議がないということで、事務局で、3区長さんの調整をお願いします。

【会長】

他に、皆さんから御意見等がございませんか。

【質疑応答】

なし

【会長】

以上で、報告(1)の富士見地区の補助路線バスについては、終了させて頂きます。本日、予定していた議事は全て終了致しました。

委員の皆様から他に何か連絡事項がありますか。

【委員全員】

なし

【事務局】

秋頃の第2回の地域公共交通会議を開催したいと考えています、目安として10月頃、予定しています。

【会長】

他には無いようなので、以上をもちまして、令和3年度第1回大磯町地域公共交通会議を終了いたします。本日はありがとうございました。