

令和4年度第1回大磯町地域公共交通会議 会議録

日 時：令和4年6月20日（月）午前10時30分から12時05分まで

場 所：大磯町保健センター2階 研修室

出席者：11名（宮越会長、橋山委員、小堤委員、秋山委員（代理）、川田委員、露木委員、水川委員、小泉委員、二挺木委員、日下委員（代理）、山口委員（代理）、事務局4名

・13名中11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）第7条委員の出席者（土方虫窪区長、坂井黒岩区長、山室西久保区長）

- ・ 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
- ・ 会議を公開とすることに決定
- ・ 傍聴者：3名

2 議題

- (1) 会議規則の改正について
- (2) 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確認をお願いします。

【事務局】

- ・ 資料確認（次第、座席表、委員名簿、会議規則、資料1-1～3-2）

【会長】

それでは議題に入ります。本日の議題は2件です。報告事項は1件です。

議題1「地域公共交通計画の策定について」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）の会議規則の改正について説明をさせていただきます。資料1-1をご覧ください。

法定協議会の役割付加についてですが、大磯町では、平成 20 年度に地域公共交通会議を設置し、道路運送法に基づく「生活交通に関する協議」を行ってまいりましたが、今後、進めていく「地域公共交通計画の作成」に係り、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、法定協議会での協議を求められていることから、現在の「大磯町地域公共交通会議規則」を改正し、「道路運送法」と「活性化法」のそれぞれを法令根拠とする「二法協議会」として協議を行ってまいります。

資料の中の表は、既存の地域公共交通会議と法定協議会の機能・役割を大まかに分類したものに なります。

法定協議会の大きな役割としては、地域公共交通計画の作成、それから参加応諾義務や協議結果の尊重義務があることや、対象となる交通がバスやタクシーを中心とした生活交通から、地域のあらゆる交通サービスを含んだものが対象となります。また、今後、交通に係る補助金は地域公共交通計画を作成していることが必須となってきます。

続いて、資料 1-2 をご覧ください。大磯町地域公共交通会議規則の改正案でございます。

グレーのハイライトを引いた部分が、改正する箇所でございます。

資料 1-3 は改正する箇所の新旧対照表となっておりますので、説明に併せてご参考ください。

先ほど、1-1 の資料で「法定協議会の機能を付加する」お話をさせていただきましたが、まず、資料 1-2 の三枚目の最後にある参考資料をご覧ください。大磯町の地域公共交通会議は「大磯町附属機関の設置に関する条例」の中で、町の附属機関として定められており、その設置目的の中で、「道路運送法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の 2 つをすでに法定根拠として定めておりますので、現時点でも「二法協議会」としての機能を有する会議体となっております。よって、今回、改正案としてお示しさせていただくのは、第 2 条の所掌事項に位置付けていた「地域公共交通網形成計画の策定」を、今後、皆さまと一緒に検討を行っていく「地域公共交通計画の策定」に改めるものでございます。

また今回、併せて、「書面議決に関する内容」を「第 6 条の会議に関する事項」に追加させていただきました。これはコロナ禍で、書面で決議を取るような機会も増えてきたことから、改めて書面での議決の取り方を明文化させていただきました。改正案の説明は以上となります。

本件については、会議の運営に関する事となりますので、会議に諮りご承認をいただきたく存じます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【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】

なし

【会長】

それでは、議題については、資料 1-2 の「大磯町地域公共交通会議規則」に係り、改正案の通り承認してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声）

ありがとうございました。

それでは、「会議規則の改定について」は、承認いたしました。それでは引き続き、議題（1）の2点目、地域公共交通計画の策定方針（案）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、地域公共交通計画の策定方針案について、資料1-4で説明させていただきます。まず、計画策定の趣旨でございますが、大磯町の地域公共交通対策は、平成14年の道路運送法改正に伴い、事業者から退出申出があった富士見地区のバス路線の維持、平成22年に「交通空白地域」解消を目的にした大磯町地域公共交通総合連携計画の策定、その計画に基づき、富士見地区の補助路線バスと赤坂台地域を中心とした「予約型乗合タクシー」の運行を行っています。

連携計画策定から10年以上が経過する中、免許返納に伴う高齢者や買い物弱者など、今後予想される多様なニーズに対して、利便性向上のための公共交通ネットワークの仕組みづくりが必要であることから、総合計画やまちづくり基本計画などの町の上位計画に「交通空白地域の解消だけでなく、誰もが快適に移動できる交通ネットワーク」の形成を目指すことを位置づけています。その実現に向け、法定計画となる「大磯町地域公共交通計画」を策定するものです。

それから3. 計画策定の視点といたしまして

- (1) 既存交通のサービス改善や効率化による固定費の抑制など「交通空白地域解消」への取り組み。
- (2) 免許返納高齢者や買い物・通院等の交通弱者への対応など「移動手段の確保策」への取り組み。
- (3) MaaSなどのソフト施策やICTを活用した新たな需要創出や利便性向上など「地域公共交通ネットワーク化」への取り組みを主要な視点として取り組んでまいります。

それから次のページになりまして

4. 計画の構成についてですが、地域公共交通の基本方針を定め、計画の区域・目標を設定して、そこで行う事業とその実施主体を定めてまいります。

また、計画の達成状況の評価や評価を踏まえた見直し方針も定めます。基本的な計画期間は5年としています。

それから5. 計画策定の進め方ですが

- (1) 大磯町の概況及び上位計画の位置づけ。
- (2) 地域公共交通の現状。
- (3) 地域公共交通の課題の整理。
- (4) 計画の基本方針・目標の検討。
- (5) 対応施策の検討

の順で、計画策定を進めてまいります。

それから次のページの6. 策定体制についてですが

この地域公共交通会議や町の政策会議での協議などを経て計画を策定します。また、地域住民の生活交通の利用実態や意見・要望などを把握するためのアンケート調査や路線バスの乗降調査、計画に対するパブリックコメント等、町民参画を行いながら計画策定を進めていきます。

最後に、7. 対応方策実施までの流れについてですが今年度は、策定方針の決定、補助路線

バス・デマンドタクシーの運行検証、町全域に対する交通アンケート調査を行って参ります。

令和5年度は、地域公共交通会議で計画策定に向けた協議、パブリックコメント、対応方策の検討などを経て、地域公共交通計画を策定いたします。

そして、令和6年度からは地域公共交通計画内で計画した事業を実施してまいります。以上のようなスケジュールで進めてまいります。

地域公共交通計画の策定方針（案）についての説明は以上です。

本件は、本会議でご意見等をいただきましたのちに、町側で修正等反映したうえで、方針決定させていただきますので、本日御意見をいただきたく存じます。

【会長】

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

【委員】

先ほどの会議規則のなかで、今回の計画は、まちづくり、観光振興等がありますが、協議会に観光協会・JRの方を委員として、考えていますか。

【事務局】

今回から法定協議会、内容的には、観光、福祉、教育部門、計画策定するにあたって、関連する方の委員を、富士見地区の区長同様に、必要に応じて招集させていただきます。

【会長】

計画策定の視点では、基本的に交通空白地域の解消・移動手段・MaaSを含めた情報通信の技術を活用した新たな、需要創出、利便性の向上というどちらかと言えば、中心は生活交通をどうしていくかにフォーカスをあてていますが、そのなかで、やはり観光にも注力していくという話、観光協会・JRの方と連携して、PRをしていく必要があると考えています。

【委員】

地域公共交通計画を策定するコンサルは決まっていますか。

【事務局】

来年度、委託業務として予定していますので、まだ決まっていません。

【委員】 今年度にある程度の作成をして、来年度、1年間で策定できますか。

また、交通計画を策定する中で、バス事業者・タクシー業者を含めて事前に綿密な協議を進めていただきたい。

【事務局】

1年間で策定するのではなく、今年度の段階で、現状と課題の整理の資料とするため、全町的にアンケート調査の実施や交通空白地域の富士見地区の補助路線バスや西小磯東地区デマンドタクシーの利用者の意見をお伺いするなど準備を進めていきます。

【会長】

今、橋山委員さんから御意見いただいたスケジュールの話もそうなんですが、ステークホルダーの皆さんと、しっかりと協議をしていただきたい。そのための会議の機会を設けていただきたいということで、そのように進めさせていただきます。

【委員】

計画策定の視点1の既存交通の改善や効率化による固定費の抑制については、議題の虫窪線やデマンドタクシーのことを指していますか。それとも交通全体のことですか。また、固定費の抑制について、交通事業者としてどういう位置づけなのがかよくわかりません。

【事務局】

虫窪線やデマンドタクシーのことを指しています。地域公共交通機関の利用者が減少し、固定費は変わらない状況にある中で、いかにして利用者を増やしていくか、効率化も含めて、既存の地域公共交通対策（空白地域対策）を行っているバス・タクシー事業についても、内容の見直しも含めて、交通空白地を今後、発生させないように検討していきます。

【会長】

交通事業者にとって固定費を抑制といわれると、もうこれ以上動かさない経費の部分をさらに抑制してくださいと言われていたように見えてしまう。この趣旨はそういう事では無いですね。

【事務局】

そういう趣旨ではないです。

【事務局】

交通空白地の解消を行っていく上で、利用者に対する維持費というところもかかってくるなかで、固定費の抑制だけを考えるというわけではなくて、様々な要因や取り組みを絡ました上で、固定費の解消につながるというところも頭の片隅に置いて、計画に位置づけていきたい。

【委員】

既存交通の固定費の抑制という策定方針が表に出てきてしまうより、交通空白地域の交通に対するサービスの改善や効率化による固定費の抑制のような表現の方が望ましいと思います。

【事務局】

固定費の抑制という単語については考えさせていただきたい。経路の改正等、色々なことを含めた上で、今後、ランニングコストの部分はいかに抑えられるかを考えていかなければならない中で固定費の抑制という言葉を使わせていただいた。

本日、皆さんの御意見をいただいたうえで、町として、どういう判断をしていくかを考えていきたい。

【会長】

主眼は交通空白地域の解消に向けて、それぞれの主体がどういう取り組みができるのかだと思います。町の取り組みだけではなく、構成委員の皆様の所属する組織として、どういった取り組みができるのかといったところを含めて議論をしてさせていただきたい。そういった性格の法定会議なので、既存交通のサービスの改善や効率化を図りながら、最終的には、公共交通空白地の解消に向けていくのも1つの手立てです。ただ、ここに固定費の抑制という言葉を入れてしまうと、最初の取り組みの主眼になってしまうので、表現については、1度、事務局で検討させていただき、再度、皆さんにご提示させていただきたいと思います。内容につきましては会長に一任でよろしいでしょうか。

委員からの異議なし

【委員】

今後、既存のバス以外に、10人乗りのバスや、介護タクシー、または自動運転などの様々な方法も検討してもいいんですよ。

【事務局】

今回、富士見地区の区長さんに参加してもらったのは、地域地区の意向が当然、あると思います。その意向を、基礎資料としてそろえていかないと新たなものを検討するうえで、メリット、デメリットも客観的に判断できないので、この場で、様々なことを議論していただき、事務局として、メリット、デメリットもきちんと示した中で、御意見等を伺っていききたい。

【会長】

まさに今、土方委員が言われたように、様々な手段を講じて、基本方針の計画策定の視点でも書かれているようなMaaSなども含めて、考えていきたいと思います。まさにカーシェアリングや自動運転なども、将来的に視野におきながら議論を進めていくことも大切な観点だと思います。まさに地域の方々とそう言ったにお話しが必要だと思います。

【委員】

すぐに実現できるような、簡単な話ではないと思います。

【会長】

そうですね。簡単な話ではないですが、視野に入れておかないといけないと思います。計画期間は5年間なので、5年の間には、壮大な計画やシェアリングサービスも広がっていくと思います。想像もつかない社会が出現するかもしれない。

交通事業者の世界ではずっと議論が進んでいると思います。

【委員】

気になったのが、アンケートの町民参加です。非常に良いことだと思いますが、アンケート調査は、内容によっては町民が期待してしまう。平塚市民病院行きの実証運行結果は、2.1人/日ですよ。富士見地区は高齢者が多く、子供も少ないので、平塚市民病院行きの実証運行につながったと思いますが、ふたを開けてみるとこれしか利用していないのは本当に良かったのかなと思います。5年計画だと、富士見地区は高齢なので、人口も減るかもしれないし、運転免許書の返納者も増えてきていると思いますが、この状況で、アンケートをとっても意味がなくなってしまうかもしれないので、アンケート内容をよく検討してもらいたい。

【事務局】

今年度、予定しているアンケート調査は、「週に何回くらい地域交通を利用していますか。」「何処にいきますか。」などを皆さんの移動の実態把握などを調べていきたいと思います。利用頻度や地域によっての違いなどの実情を見極められるような、アンケート調査を行いたいと考えています。

【委員】

令和2年度に富士見地区で行ったアンケートは、非常に幅広く、すごく細かったと思います。アンケート結果も細かすぎて、結局、何が分かったのかが良く分からなかった。アンケートも細かく書いたけれども、何に反映されているかも分からず、期待がなくなりました。

【事務局】

アンケートという形のなかで、答えた内容が全て反映できるかというとなかなか難しいところあるということもご理解していただいた上でのご発言だと思います。やはりアンケートの大きな目的としては、まず現状の把握、今はこういう状況だけれども、どういうことを望んでいるかの意向を把握していかないことには、方向性が定まっていけないので、そのためにアンケート調査が必要になってきます。それを少しでも進めていくための意向をきちんと把握して、それに対して費用対効果が1番合うような事業費をかけていかなければいけないので、今、委員より意見がありましたが、「アンケートを答えた方はそのように受付止めている。」ということ踏まえた上で、やはり、アンケートの聞き方に関しては、きちんと注意深く、内容について、精査した上で、アンケート調査を実施していきたいと思います。

【委員】

資料1-4 4 計画の構成(2)計画の区域、大磯町の交通圏の範囲の定義をしているんですが、交通圏の範囲は、会議のなかで、丁寧に決めていただきたい。交通空白地ということですのでそれを交通圏の範囲するのか、または、まちづくりや観光という側面からは、県道63号や、国道134号、とつながっており、大きくいえば、さがみ縦貫道が出来上がっているような動きもあります。交通圏というのをどうとらえるのか。それを皆さんで、共有出来ていければいいと思います。

【事務局】

基本的に交通圏のイメージは大磯全町域ですが、今後、どうとらえるかは検討させていただきます。

【委員】

作業するときは、絞っておかないと作業はしにくいと思いますので、目線はどういうふうにするのか、整理をしていただきたい。

【事務局】

基本は大磯町内をイメージしていますが、今後アンケートの中で「どんなニーズがあるか」「どこにアクセスするか」などを把握し、それに対して、どのような方策・対策をしていかなければいけないのか、または、する必要があるのかを今後、見極めさせていただいた上で、あまり幅広に範囲が広がらないような形で、それぞれの事象などを整理した上で、区域を定めていきたいと思います。

【会長】

地域公共交通会議の今後の開催スケジュールはどうなっていますか。

【事務局】

アンケート調査を今年度、実施いたします。年末頃に1度、会議の開催のお願いしたいと思います。来年度、計画策定にあたっては、2回ほどの開催を予定しています。

【会長】

令和4年度中に、「策定方針の決定」となっていますが、こちらについてはいかがですか。

【事務局】

この会議で、御意見をいただいて、その後、町で方針を決定させていただきます。

【会長】

令和4年度中の補助路線バスやデマンドタクシーの運行検証、交通アンケート調査を実施し、来年度につなげるための情報を収集し、それを取りまとめ調整をしたものを皆様にお示しし、さらにそれを熟成させていくような流れですね。

【事務局】

策定方針については、今日、ご意見をいただいた上で、町で決定した内容を皆様に報告をし、アンケート調査については、速報を出せるものについては速報を出していきたい。その他の客観的な基礎資料についても、できるだけ、皆様に提示した上で、ご意見をいただきたいと思っています。

【会長】

そこは丁寧にやっていきましょう。

【会長】

御意見も出尽くしたようでございます。それでは、事務局は、地域公共交通計画の策定方針に基づき、計画策定に向け必要な事務を進めてください。それでは続きまして、議題（2）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」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（2）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、本格運行5年目である令和3年度の実績報告をさせていただきます。資料2-1をご覧ください。

まず、令和3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。

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、乗降場所は、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、スライド4の令和3年度の利用実績をご報告させていただきます。

運行日数は、平日運行で242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1,028便。延べ利用者数は、1,172人です。

また、1日当たりの平均便数は、4.2便で、1日当たりの稼働率は、20.2%、1日当たりの平均利用者数は、4.8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3年度末で、295人でした。

続いて、スライド5をご覧ください。R3年度の乗合実績でございます。

年間の総運行便数1,028便のうち、2人以上を乗せた便数は、137便でございます。

内訳は、東ルートが95便、西ルートが42便、全体の便数における割合は13.3%でございます。それから、年間の述べ利用者数1,172人のうち、2人以上で乗合した人の数は、281人でございます。

内訳は、2人乗合が131便で262人、3人乗合が5便で15人、4人乗合が1便で4人となっています。

延べ利用者に対する2人以上の乗合利用者の割合は、24%となっています。

続いて、スライド6をご覧ください。ここからは、各項目ごとに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76%と全体の4分の3を占めています。

その内訳としては、スクリーン右側の目的地ごとの利用者数の割合の円グラフを見ますと、東ルートでは大磯駅が53%と全体の半数以上を占めています。

昨年との比較では、Dの大磯駅が44%から53%と9%利用が増加し、一方、Cの図書館は14%から10%、Fの大磯病院は19%から15%と減少しています。それ以外の目的地については、前年同様となっています。

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9時～10時の利用が最も多く、午後に入ってから万遍なく利用されています。

一方、西ルートについては、午前9時半～10時の利用が最も多く、ヤオマサの開店が9:30からなので、買い物客の利用が伺えます。

続きまして、スライド8をご覧ください。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。

1～9番の乗降場所がある地区は赤坂台地区で、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、この地区の公共交通について検討の中心となった地区で、サービス圏内の東区のエリアの中でも、やはり積極的な利用がなされている状況です。(全体の約35%)

続いて、スライド9をご覧ください。令和2年度と、令和3年度との比較であります。いずれもコロナ禍での運行でありましたが、令和3年度については、いずれの数値でも増加し、利用者の増加が伺える結果となっています。

運行便数は895便から1,028便へと、約15%増加しています。

また、利用者数は、1,010人から1,172人へと、約16%、増加しています。

平均便数、稼働率、平均利用者数とも、いずれも増加しており、実績としては、前年対比で利用増となっています。

一方、それ以外の地区の乗降場所については、11番、14番の利用が多いものの、幹線道路に近いエリアでは0人という場所も散見されるように、利用が少ない状況があります。

続いて、スライド9をご覧ください。令和2年度と、令和3年度との比較であります。いずれもコロナ禍での運行でありましたが、令和3年度については、いずれの数値でも増加し、利用者の増加が伺える結果となっています。

運行便数は895便から1,028便へと、約15%増加しています。

また、利用者数は、1,010人から1,172人へと、約16%、増加しています。

平均便数、稼働率、平均利用者数とも、いずれも増加しており、実績としては、前年対比で利用増となっています。

続いて、乗合実績の比較であります。スライド10をご覧ください。

2人以上の乗合便数は、108便から137便へと、約26%の増加。

2人以上の乗合者数は、219人から251人へと、約28%の増加となっており、乗り合い率に関しては、2.3%の増加となっています。

続いて、スライド11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が、まず【事業評価結果の反映状況】につきましては、令和2年の事業評価結果の顧慮すべき事項として、

「目指すべき地域の交通体系の実現に向け、設定している目標指標が適切か、目標値の水準が適切か等の検討を期待する。」とあり、上記顧慮事項に対し、目指すべき地域の交通体系の実現に向け、交通空白地域対策以外のニーズ把握のため、平塚市民病院行き（補助路線バス）の実証運行を開始するなど、町全体の交通体系の在り方について検討を開始しました。

また、【今後の改善点】につきましては、それらの顧慮事項の分析・検討を行いながら、事業対象地域の住民へヒアリングや、また町内全域に対するアンケート調査を行い、町全体の目指すべき交通体系の実現に向けて、地域公共交通計画を策定に取り組んでいきます。なお、買い物や病院の用事を午前で済ませてしまうので、午後の便になると、西ルートの利用は低調なものとなります。

最後に、スライド12、令和3年度の稼働状況のまとめとしまして、生活交通確保維持改善計画内でうたっている、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。登録者数、運行便数、延べ利用者数とも増加しており、また、乗合率も向上しています。

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「機能している」と考えております。

以上のことから、令和4年度も「同様の内容」で、乗合タクシーの運行を継続していきたいと考えております。

以上の実績を踏まえて、令和5年度についても、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2-2の「生活交通確保維持改善計画（案）」のご承認をいただきたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

以上で説明を終わります。

【会長】

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、御発言をお願いいたします。

【委員】

西小磯東区の乗合タクシーについて説明がありましたが、赤坂台地区が中心になって、昭和40年台前半の開発で、山の斜面になっており、道幅も当時の開発なので、4mとか狭い道で、バスが入れず、タクシーや乗用車がやっと入っていきけるような場所なので、乗合タクシーが導入され大変助かっています。今までは、駅までタクシーを呼ぶと1500円くらいかかった。乗合タクシーは、時間的には30分に1本の予約型なので、予約をしないといけない不便さはあるけども駅の方に行かないと買い物するお店がないので、助かっているという話をたくさんの方から聞いています。現在、高齢化が進んで、30%後半から40%の方が高齢者です。西小磯東区の地域会館は国道の南側にあります。この地区の役員は80才代、70才代の方で、会合の時はタクシーで来て、帰る時もタクシーを呼んで帰られる方もいます。車をご自身で運転されておらず、また、ご家族がいつもいらしている訳ではないので、会合は乗合タクシーの運行のない日曜日に開催するので、ご自身の費用で出席いただいています。その場合、往復3000円程度かかってしまいます。その方も、たとえ土日が運行が無くても、平日の外出する機会が増えて、助かっていますと言われてます。ただ、30分前に予約なので、例えば、駅から帰る時は、駅で電話予約をするので、30分以上待たなければなりません。難しいことは分かっていますが、希望としては、「駅に止まっているタクシーを乗合タクシーとして使えるようになったら良い」という感想を良くいただきます。

【会長】

色々な仕組みも検討しなければいけないと思います。

【事務局】

今年度は、全町的なアンケート調査を行うとともに既存の交通事業を行っている地域の皆さんにも使い勝手や御意見等を伺いたしたいと思います。乗合タクシー事業を行なう上で、一定の不便さもお願いしているところもあるんですが、色々な意見を頂きながら、どういうふうに改善できるかを検討していきたいと思っています。

【会長】

交通事業者委員のお知恵を拝借しながら、「どういった方向が1番いいだろうか」を検討していけたらと思います。

【会長】

資料をみると、コロナ禍の状況の令和2年と3年の2か年の比較がありますが、平成28年の実証運行から始めているので、長期的にみて、運行本数や利用者数等、ニーズは上がって来ている状況ですか。

【事務局】

平成28年度から実証運行を開始して、コロナ前の令和元年度までは、微増ではありますが、

右肩上がりで利用者数は増加していました。

【会長】

実運行便数の最大はどのくらいだったのですか。

【事務局】

令和元年度で、1,137 便です。

【会長】

コロナ禍が過ぎれば、また需要は少し戻ってくるかもしれませんね。

【会長】

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については、案のとおり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。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。

【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いただきます。

まず、資料 3-1 をご覧ください。

1 ページ目については、現在の補助路線バスの路線図と時刻表になります。

路線図の大磯駅より右側の平塚市民病院行きの路線は、令和 3 年度から実証運行をしている路線になります。

その下段の時刻表の一番下部分が平塚市民病院行きのダイヤとなっています。大磯駅を朝 8:20 分に出発し、平塚市民病院に 8:36 に到着するスケジュールとなっています。

次のページのスライド 3 をご覧ください。こちらは過去 3 年間の補助路線バスの利用実績をまとめたものになります。

令和 3 年度は 242 日の運行で、延べ 18,200 人の利用者があり、一日平均 75.2 人、一便平均、5.8 人の利用となっています。

コロナ禍前の令和元年度までは、延べ利用者が 23,000 人前後で推移していましたが、令和 2 年、3 年度と 18,000 人前後で推移しており、利用者はコロナ禍で 2 割減程度の利用者となっています。

それからスライド 4 は、運行便ごとの利用者数をまとめたものになります。

最も利用が多いのが、上から 2 段目の 7:35 二宮駅発の便で、この便には国府小学校へ通う富士見地区の小学生が利用しているので、突出して利用の多い便となっています。

その下の便が平塚市民病院へ行く便の実績となっています。年間で 996 人の方にご利用いただきました。

便としては上の二宮発の便が大磯駅を経由してそのまま平塚市民病院へ行く 1 つの便となっていますが、平塚市民病院行きの利用者数を把握するため、データ上は別の便として記載させていただきます。

全体的に、やはり二宮駅や大磯駅へのアクセスがある便については一定の利用がありますが、駅へのアクセスが無い便については、利用が少ない状況となっています。

続いて、資料3-2をご覧ください。平塚市民病院行きの令和3年度の年間データをまとめたものになります。

平塚市民病院で降車された方は、年間で521人となっており、一日平均で2.1人という利用者数となりました。また、そのひとつ前の上平塚で降車された方が390人となっており、このバス停には近くに平塚農商高校があることから、その生徒や関係者が利用していると思われます。

大磯町内の利用者については、大磯駅からの利用が753人、この数字には大磯駅より前の区間で乗車された方が含まれています。バス停別で見ますと、山王町が57人、長者町が51人、化粧坂が80人、花水が22人となっています。

補助路線バスの報告は以上となります。

【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】

ただいま、補助路線バスのご説明をいただきましたが、現在のバス事業全体の状況をお話しさせていただきます。もうコロナ前の利用者は戻らないだろうという予測のもと、今年度は会社全体で、2割減の80%で予想しておりましたが、実際、4・5月に関しては、それ以上の20数%の減少となっています。燃料の高騰もあり、利用者が減って経費が増えるといった状況ですが、皆様の生活交通路線の維持として頑張っておりますので、1回でも多く乗っていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【会長】

今の話を含めて、御意見、御感想でも結構ですので何かございますか。

【委員】

私は病院に行っていないので、何とも言えないんですけど、富士見地区は高齢化しているので、平塚市民病院や東海大学大磯病院に行く人が増加してくるのではないかと予想しています。

ただ、アンケート結果をみると、利用が少ないですから、補助路線バスが撤退してしまうのではないかと不安に思っています。

また、富士見地区の人は大磯駅方面には買い物にいきません。二宮の方が近いので二宮方面に買い物に行きます。二宮方面の利用が多いので、補助金は大磯町だけではなくて、二宮町にお願いして、二宮町にも補助金の負担を求めるべきだと思っています。

【会長】

他に、御意見等がございましたら、御発言をお願いします。

【委員】

今年から、高齢者の更新免許の取得が相当厳しくなっています。免許を取り上げられた方もいます。これから加速していくと思います。また、2人暮らしされている方で奥さんや旦那さんが病院に入ったりして、1人暮らしを余儀なくされている方が、免許がなくなるともうどう

しようもないので、そういう方はバスを利用し始めると思います。私の母は、85才で免許を返納して、バスで出かけて、タクシーで帰って来たりします。動けるうちはまだいいと思いますが、やっと歩くレベルになってしまうと、タクシーかオンデマンドタクシーでもいいと思っています。できるだけ、1人で自由に移動させてあげたいと思います。

【委員】

富士見地区の人たちには、西小磯のデマンドタクシーはすごく魅力あると思います。ただ、土日祝日、年末年始に利用ができないのは、気になるところです。西小磯の利用者の方々がどう思っているのが知りたいです。

【委員】

公共交通なので、仕方ないということであきらめています。また、西小磯の赤坂台周辺はバスが乗り入れられないので、タクシーを導入したのが大前提で、定時路線のバスが入れば、1番の理想ですが、バスがきてくれないので、タクシーに来てもらっています。

【委員】

タクシー導入前は、皆さんはどうやって移動していましたか。

【委員】

自分の車を乗っている方もいらっしゃいますが、開発から50年が経ち、高齢化も進んでいるので、普通にタクシーを使っていました。今も土日はタクシー利用ですが、平日はワンコインで乗合タクシーが使えるので、それだけでも買い物など外出する機会が増えていると思います。

【会長】

そういう1人1人の生の声を聞かせていただくのが大事だと思います。調査やアンケートを行って、数字があがってきますが、それはそれで大事だと思いますが、今のように実際に地域で色々な方と接していき、生の声も届けていただくというのが、この会議の良いところです。

ぜひこれからも発言をお願い致します。

【会長】

他に何かあれば、発言をお願い致します。

【委員】

私の畑は、路線バスの通りで、バスが良く見えるので、いつも運転手さんは大変だなと思って見えています。やはり民間企業の会社というものは、まず第1に収益を上げることなので、お客様の乗っていないバスを運行させるのが、疑問に思っています。

お金を川に流しているようなイメージを持っているので、行政もそれではいけないと思います。収益とかお金の問題を考えると深刻ですが、今、日本中でこういう問題が起こっているの、本当によく考えていかないといけないと思います。

【会長】

かつては、公共交通は空気を運んでも良いんだというそんな議論がありましたが、そうは言ってもやはり必要な路線は出てくると思います。それについては、一定の投資をしても維持していくべきだと思います。どうバランスをとっていくか皆さんのコンセンサスをどう取っていくかというところで、苦勞していかなければならないと思っています。今後、今日お話しいただいたような課題を整理し、全員が賛同できるような意見にはなかなかならないと思いますが、

できるだけ多くの方が利便性を感じながら、一定のコストなら負担をしてもいいだろうという最適解があると思うので、それを探していくためにも、皆さんの意見をいただきたいと思いますし、こう言った情報を皆さんに知っていただくことが大事になってくると思います。これからもこう言った機会を通じて、町民の皆様にもお知らせしていきたいと思います。今日は、長時間、いろいろな意見をいただき、ありがとうございました。本日の会議を終了いたします。本日はありがとうございました。

事務局から 何か連絡事項がありますか。

【事務局】

地域公共交通会議の委員の任期が、この6月30日で、今の2年の任期が終わりまして、7月に入って、各団体の皆様には、新しく委嘱させていただきます。本日、富士見地区の3区長さんには、今日は、第7条に伴う必要と認めるということで、出席をいただきました。あらためて、地域公共交通会議の委員として、委嘱をさせていただきますので、ご承知置きのほどよろしくお願いいたします。

【会長】

今日はありがとうございました。