

## 令和2年度第2回大磯町地域公共交通会議 会議録

日 時：令和2年12月10日（木）13時30分から14時30分まで

場 所：大磯町役場本庁舎4階 第1会議室

出席者：9名（栗原委員、橋山委員、和田委員（代理）、井上委員、露木委員、高橋委員、西ヶ谷委員、小泉委員、岩本委員（代理））、事務局5名

傍聴者：5名

・13名中9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、大磯地方創生事業推進コンソーシアム（NEC ソリューションイノベーション株）オブザーバー紹介、参考資料の確認

- ・ 大磯地方創生事業推進コンソーシアムの概要説明（芝原参与）
- ・ 審議内容を録音、後日、要点をまとめて公表（本庁舎・国府支所）

※ 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：5名

### 2 議題

(1) 富士見地区補助路線バスについて

(2) タクシー事業者福祉車両導入促進事業について

### 3 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（資料1～9）

#### 【会長】

それでは議題に入ります。本日の議題は2件です。

議題1「富士見地区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】

まず、資料1をご覧ください。こちらは、富士見地区における公共交通の検討経過をまとめたものでございます。

平成14年に「道路運送法」が改正され、2路線の撤退申出があつてから、今日に至るまでをまとめたものになります。

運行ダイヤの減少に伴い、平成 20 年からは、国府支所―二宮診療所間のコミュニティバスの運行を開始し、また、平成 24 年からは現在のスタイルであります赤字部分を補填する「町補助路線バス」の運行を開始しております。

この補助路線バスが来年度、10 年目の節目を迎えることから、町では、資料 1 の裏面になりますが、令和 2 年度に入ってから、富士見地区の各区長さんとの意見交換を踏まえ、アンケート調査、住民ワークショップなどを行い、新たな富士見地区の運行に向けて、検討を始めたところでございます。

今後の予定といたしましては、来週の土曜日 19 日に富士見地区の住民を対象といたしまして、実施したアンケートとワークショップの結果報告会を開催いたします。

また、来年度 4 月からは、後で、説明させていただきますが「平塚市民病院行きの実証実験の開始」を予定しております。また、来年度 1 年間かけて、新たな富士見地区の交通の検討させていただき、「再来年度令和 4 年の 4 月から」の開始に向けて、準備を進めていきたいと考えております。

では、まず今年度、実施した交通アンケート調査からご報告させていただきます。資料 2 をご覧ください。

こちらは、今年度 7 月 8 日～22 日までの 15 日間、補助路線バスについて、富士見地区にお住まいの方がどのような意見をもっているかを把握し、最適な富士見地区の地域交通の参考にすることを目的として実施いたしました。

富士見地区の 225 世帯に対しまして、111 世帯、約 49%、半数の方々から回答をいただき、関心の高さが伺える回収率となりました。

次のページ、スライドの 3 ページをご覧ください。アンケート結果についてのサマリーになります。満足度は「満足・ふつう」が 64%で、満足を感じている点といたしましては、「交通系 IC カード利用」、「運賃」があげられ、不満を感じている点は、「運行本数」、「運行時間帯」をあげている方が多く見受けられました。

スライドの 4 ページでは、富士見地区の方の主な移動先になります。調査結果からは、二宮駅方面と月京・国府方面への移動が大部分を占めていることがわかりました。

スライドの 5 ページをご覧ください。改善して欲しい点をまとめたものになります。

主なものといたしまして、運行本数が少なく、便と便の間の運行本数が少ない。運行時間の開始が遅く、終了が早い。土日運行して欲しい。二宮、東海大学病院、月京へ行く時に不便を感じる等があげられています。

また、スライド 6 では回答者プロフィールになります。各地区の回答数は、世帯規模にほぼ比例しております。また、回答者の半数は 60 才以上で、70 代の回答が最も多い結果となりました。

スライド 7 は、バス利用状況についてです。全世代では、週 1～2 回以上の利用者は 32 人（13%）、70 歳以上では、週 1～2 回以上の利用者は 2 人（3%）の利用と、「日常のルーティン」として利用している方は、少ないという結果となっております。

スライド、8・9・10 は冒頭のスライド 3 のサマリーと重複するので割愛させていただきます。

スライド 11 では、路線バスを利用した大磯地区への移動ですが、180 人（74%）の方が、「路線バスを利用して大磯地区に行くことはほとんどない。」という方が4分の3ほどを占める結果となっております。

スライド 12 は、移動先の回答リストです。買い物先は二宮町内をあげる方が多く、また、町外の広範囲に移動需要があるのがわかります。

スライド 13 と 14 は、参考につけさせていただきましたが、移動先を町内、町外別に分けたマップとなります。アンケートの調査結果は以上となります。

続きまして、資料の 3 をご覧ください。

こちらの資料は、8 月 29 日に開催した富士見地区交通ワークショップの結果をまとめたものになります。

ワークショップの参加につきましては、先に実施したアンケートの中で「ワークショップの参加意向」の設問を設けまして、「参加意向あり」の回答のあった住民の方々にお声がけをさせていただきまして、当日は 16 人の方にご参加いただきました。

第 1 回の内容につきましては、現在の富士見地区の公共交通の「良い点」、「改善点」、また、「将来こんな内容があったら良い」などのアイデアを話し合っていました。

良い点につきましては、次のスライドの 3 ページをご覧ください。「自由乗降区間がある」事が一番良い点としてあげられ、「交通系 IC カードが利用できる」、「通学に沿ったダイヤになっている」等も高評価としてあげられています。また、「そもそも運行していること自体が良い点」という意見もいただいております。

「改善点」につきましては、運行本数の増便、土日運行、時間帯の見直し等、アンケート結果とほぼ同様の内容となっております。また、バスが大きすぎる、タクシー割引をして欲しい等の意見もいただいております。

今後に向けたアイデアといたしましては、スライド 4 ページになります。車両の小型化やオンデマンド運行、運行ルートの見直しといった「運行計画」に関する意見と、観光客にも利用してもらい利用客を増やす等の意見が多数を占めております。

また、ポイント制度や高齢者割引特典、スクールバスの導入、自動運転のアイデアなどの意見も出ています。

それから、スライド 5 ページは、第 1 回ワークショップで持ち帰って、検討いただいた資料ですが、乗合バスタイプの車両についての評価になります。

現行の「日野ポンチョ」が一番評価が高く、13 人乗りの「トヨタコムータ」も高評価となっています。28 人乗りの「トヨタコースター」については、利用したいと思っている人がいる一方、利用したくない方も高い結果となっております。

「トヨタハイエース」については、わからないという人が増え、公共交通としてはイメージが湧かない方が多いような結果となりました。

第 1 回ワークショップについての説明は以上となります。

続きまして、資料の 4 をご覧ください。10 月 3 日に開催した第 2 回ワークショップの結果まとめになります。第 2 回は 14 名の町民の方にご参加いただきました。

第 2 回では、二宮町の「このバス」、大磯町西小磯東区の「乗合タクシー」、中井町の「デ

マンドバス」の近隣市町の公共交通の事例を紹介させていただき、それぞれの事例の「良い点」や「イマイチな点」などを話し合っていました。

次のページからのスライドは、当日、4チームに分かれて話し合っていた内容を模造紙にフセンで貼ったものをまとめた資料になります。スライド4～7については班別の資料で、全体の意見をもとめたものがスライド8になります。スライド8をご覧ください。

まず、二宮町の「にのバス」については、定時定路線で、現在の富士見地区に近いスタイルの「委託路線バス」になっております。

にのバスについて、良いと感じたところは、手形割引があるというのが最も高く、町負担額が少ないというのも良い点としてあげられています。

「イマイチ」と感じた点については、ICカードが使えない（現金のみ）、朝・夕方の時間帯の運行がないとの意見があげられていました。

大磯町の予約型の乗合タクシーについては、良いと感じたところは、自分の利用したい時間帯に利用できるというものが最も高く、土日も含めて電話予約ができる。タクシーの割に料金が安い。なども良い点としてあげられています。

イマイチな点といたしましては、エリアが限定されている。乗合が難しいなどがあげられています。

また、3つ目の中井町の予約型のデマンドバスについては、良いと感じたところは、ネット予約が出来る。乗降ポイントが119箇所もあり、町内どこでも利用できる。料金が安いなどがあげられています。

イマイチな点といたしましては、町負担額が大きい、利用者が少ないなどの意見があげられています。

ワークショップのまとめといたしましては、現在の富士見地区のバスの良い点や改善点、近隣市町事例の良い点、イマイチな点について、様々な意見をいただき、今後の検討につながる内容を集めることができました。

また、第2回では、このあと説明させていただく「平塚市民病院行き」の延伸の話もワークショップの中で説明させていただきました。平塚市民病院行きを運行すること自体については、ワークショップの参加者の皆さまは、「好意的に受け止めている方」がほとんどでしたが、スライド10の「その他、質疑応答」にもあるように、この後、説明しますが、一便だけ運行することに対しての不便さを言われる方も見受けられました。ワークショップの説明は以上となります。

続きまして、資料の5をご覧ください。

それから、第2回では、新しいバス停名も参加者の皆さまに決めていただきました。こちらは、第2回のワークショップで使用した資料になりますが、黒岩地区にある特別養護老人ホームが、恒道園から喜楽園に法人が変わったことにより、バス停名の変更を求められていましたが、神奈川中央交通より、新しいバス停名は、施設名ではなく、地名等の入った名前が望ましいとの意見をいただいていたので、それを踏まえて、第1回ワークショップで、参加者の皆さまに、「自由記入」で応募いただきました。その応募いただいた「自由記入」の中から、事務局で選考した地名等の入っている「最終2案」に絞ったバス停名を、第2回の

ワークショップの参加者の皆さまの投票で、決定させていただきました。

結果といたしまして、満場一致で、「黒岩台」に決定いたしましたので、黒岩塚は1人もいませんでした。アンケート及びワークショップについての説明は以上となります。よろしくお願いたします。

**【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。

**【質疑応答】**なし

**【会長】**それでは、引き続き、議題（1）について、2つ目の説明を事務局からお願いいたします。

**【事務局】**

2つ目の議題になります。「平塚市民病院行き」の検討ということで、カラーの資料6をお願いします。

平塚市民病院行きのバスの必要性について、大磯町内には総合病院として東海大学附属大磯病院がありますが、診療科目は平塚市民病院の方が多く、特に内科、外科、産科におきまして、大磯町民が平塚市民病院を受診する機会が多いと考えられています。

平塚市民病院の受診者は、国民健康保険の毎月の事業状況報告から判断いたしますと、1か月あたり700名～800名と推計されまして、さらに付添いの方や入院見舞い等を含むと毎月1,000名以上の大磯町民が平塚市民病院を訪れていると考えます。

今後、さらに高齢化により平塚市民病院の受診者が増加することが見込まれる中、特に運転免許証の自主返納等により、自家用車の運転が出来ない高齢者にとっては、平塚市民病院行きの公共交通は、ますます重要度を増すようなことが予想されています。

次のページ、スライド2をご覧ください。こちらは平塚市民病院の受診者数の推計でございます。

国民健康保険、国民健康保険以外、後期高齢者医療保険を使っている方のまとめたリストとなります。右下の赤枠のなか、年間9千人以上の大磯町民が受診しているものと考えております。

下段のスライド3をご覧ください。現状の平塚市民病院への交通ということで、大磯駅から平塚市民病院への主なルートが4つ、あげさせていただきました。電車とバスを乗り継ぐルート、あとバスとバスを乗り継ぐルートが2つ、あと最後、少ないと思われませんが、タクシーでそのまま行かれる方。このような現状の行き方のバスルートでは、乗換えが必要ですが、特に豊田道や上平塚での乗換えは歩行距離が長く、高齢者にとってはとても不便な状況がございます。

大磯駅から、バスを乗換えることなく平塚市民病院に通院できるようなバス交通の検討が必要と考えております。ただ、検討するにも課題がございまして、スライド4をご覧ください。

平塚市民病院行きバス（神奈川中新規路線）の課題といたしまして、平塚市民病院行きのバス路線を新規路線として運行するためには、利益がでるだけの乗車人員があるという確証がない中で、交通事業者の理解は得るのがなかなか難しい。

また、大磯駅から平塚市民病院までの新規路線を運行したとしても、国府地区の住民にとっ

ては、大磯駅での乗換えが必要となり、利用しにくい交通となってしまいます。

そこで、現在、富士見地区を運行する町補助路線バスの活用することによって、国府地区を通り大磯駅に到着したバスを、平塚市民病院まで走らせることによって、大磯駅以西の住民も、バスを乗換えることなく平塚市民病院まで行くことができる町補助路線バスを活用し、平塚市民病院行きバスを実証運行という形で運行することで、交通事業者のリスクを回避しつつ、平塚市民病院行きバスの利用実態を把握することができます。

スライド5をご覧ください。

こちらは町補助路線バスの路線図(案)ということで、左側の緑色が既存路線になりまして、大磯駅から市民病院前まで、赤く線が引いてありますが、こちらが延伸路線になります。このスライドの下段にバス停の表記があります。大磯駅から市民病院前まで神奈川中央交通のバス停がありますが、全てのバス停を乗降ポイントとする予定です。

次のページのスライド6をご覧ください。

現在の時刻表及び経路の改正(案)です。上下線併せて、現在13本走っておりますが、中段の右のところに延伸と書いてありますが、7時35分に二宮駅を出発して、富士見地区を通り、このときに国府小の子供たちを多く乗せて、月京で国府小のほとんどの子供たちが下りたバスが、8時20分に大磯駅に到着し、バスがそのまま平塚市民病院前まで行くようなかたちになります。

現在、このバスが8時30分から折り返して富士見地区を通り、二宮駅に行っていたバスを減便して、その代わりに平塚市民病院行きバスになります。

平塚市民病院に行くことにより、8:30発大磯駅から二宮駅北口行きの便が、なくなりますので、その便を使っている町民や町外の人もいると思われそうですが、そこに対するケアが必要となりますので、その前後10分程度の間隔で、神奈中バスが運行しているので、調べたところ、利用者への影響は限定的になると思われそうです。

資料7をご覧ください。

こちらは、減便をする系統に対してカバーする「代替系統」をまとめたものです。

減便する磯01系統に代わる案として、下段に、3つ記載させていただいております。

磯14系統は、8:10分に大磯駅を出発し、一号線を城山公園のところまでまっすぐ運行して、城山公園を北上して、馬場を通過して、月京方面へ行くルートです。

磯13系統は、一号線を国府新宿の交差点までまっすぐ運行し、そこから北上して東海大大磯病院方面へ行くルートです。

8:30分発の大磯駅を乗車した乗客は、ほとんどの方が「月京・東海大大磯病院」で降車しますので、その間の白岩神社東～馬場公園の乗降者数は、ごく僅かであるので、影響は少ないと考えています。

よって、8:30発大磯駅については、この3便でカバーできるものと考えています。

続きまして、資料8をご覧ください。

こちらは平塚市民病院行きの延伸に伴う「普通旅客運賃表の案」になります。

現在、運行している「二宮駅から大磯駅」間の運賃に変更はございません。延伸に伴う運賃は、一番左側の「市民病院前」から左から6列目の「大磯駅」までの区間になります。

左から6列目の大磯駅と、その欄の一番下の「市民病院前」が交わる欄をご覧ください。

IC運賃で199円、現金運賃で200円となっておりますが、先ほどのカラー資料6のスライド3で、現行では、バス乗り継ぎで最安値が片道390円というルートが一番安く行けるルートで、こちらの便を走らせることにより、乗り継ぎなしで200円という一番安くて、また、一番楽な行き方となります。

最後に、カラー資料の今後のスケジュールに説明なります。スライド7をご覧ください。

本日、地域公共交通会議で承認を得ることができましたら、その後、神奈川中央交通より、神奈川運輸支局へ事業計画の申請していただき、年明け、1月に平塚市や平塚市民病院などの関係機関に周知させていただき、3月までには住民・利用者への周知、後、新たに延伸することにより、バス停時刻表などダイヤ改正などの準備を3月までに終了して、令和3年4月1日から平塚市民病院行き補助路線バスの運行開始ができればと、このようなスケジュールで考えております。平塚市民病院行きの説明は以上となります。

よろしく願いいたします。

**【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】**

補助路線の磯01系統は全ての便が恒道園前の方に寄ってから、また進んでいくかたちでよろしいですか？

資料6のスライド5の町補助路線バスの路線図（案）で、下のバス停の一覧に、西久保福祉館前、恒道園前がたぶん載っていませんが、全て戻ってからいくのですか？

**【事務局】**

カラー資料スライド6の時刻表のところ、上側が止まるバス停で、右から4番目が恒道園前になっております。上下線、全13本の全て時刻が入っていますので、恒道園前に停まります。

**【会長】**

よろしいでしょうか。それ以外に何かありますか。それでは、議題の平塚市民病院行きの運行経路の変更と協議運賃について、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、議題の平塚市民病院行きの運行については、承認といたします。

**【会長】**

それでは、議題2「タクシー事業者福祉車両導入促進事業」について、説明をお願いします。

**【委員】**

生活交通改善事業計画のところで、補助金をいただきまして、伊豆箱根交通では、年度内に2台のバリアフリータクシー（UD）の導入を考えています。

目的としては、障がいのある方や妊娠中の女性が、安心して利用できるように、また、通院、買い物など、社会参加を積極的に行うことができる環境を整備することが、社会生活を送る上で欠かせない。

我々、タクシーが、公共交通機関の中で、唯一ドアトゥードアで、実際にお客様のお宅まで迎えにいて目的地まで送ることができ、バリアフリー化がとても重要だと考えています。

車両もユニバーサルデザイン化に伴い、乗務員のスキルも併せて、研修を行っています。今現在、大磯営業所 46 名中 5 名が乗務員研修を終了しています。今後とも機会があれば研修を行っていきます。

事業の効果としては、ユニバーサルデザインタクシーを増やすことにより、これまで自家用車を利用していた人がユニバーサルデザインタクシーの利用に移行することによって、公共交通利用者の増加が期待できます。

導入については、今年度中は 2 台、翌年も計画しています。会社全体の目標としては、大磯営業所では 23 台のタクシーの内、4 台を当面の目標としてバリアフリー化に移行していく予定です。

車種については、来年 2 月にトヨタ Japan タクシーに決定しています。その他に日産自動車のバネットという車種があります。Japan タクシーは車内空間が広く、乗り心地がとてもいい。ただ、車椅子を乗せるのに多少、手間がかかる。(約 10 から 15 分)

バネットはハッチバック式で、車椅子は容易であるが、車種がトラックベースで、あまり乗り心地が良くない。長距離にあっては Japan タクシーが良いと思います。福祉車両導入についての説明は以上となります。

#### 【事務局】

補足説明をさせていただきます。伊豆箱根交通から説明がありましたが、福祉車両導入促進事業は、地域公共交通会議の協議を持って計画書を申請することになってはいますが、今年はコロナ禍のため、資料 9 の 2 枚目の補助金申請書の提出について、下段のかつこ 3 の②通常、協議をもって申請するところ、コロナ禍のため、生活維持改善計画（案）を添付すれば協議会が未開催でも交付申請は可、ただし年度内に計画を追認する協議会を開催すること。すでに申請済みの案件ですが、本日、年度内に皆様に報告させていただきました。

#### 【会長】

それでは、ただいまの伊豆箱根交通株式会社の説明につきまして何か質問、御意見がありましたら発言をお願いいたします。

#### 【委員全員】

(委員全員「異議なし」の声)

#### 【会長】

よろしいでしょうか。それでは、この場で承認してよろしいでしょうか。

#### 【会長】

それでは、タクシー事業者福祉車両導入促進事業生活事業計画については、承認といたします。

【会長】以上で、議題は終了しましたが、他に何かありますか。



**【委員】**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正について（概要説明）

11月27日に地域公共交通活性化再生法が施行となっております。

近年の人口減少等、公共交通の維持が難しくなっております。やはり地域の関係者が、連携して地域の交通手段を確保していく。このような考えが非常に重要だとの高まりを受けて、改正されたものです。

従前の地域公共交通網形成計画を自治体で作ることができていましたが、今回、作成に努めなければいけない努力義務に変更となっております。国が計画作成の予算面、ノウハウで支援することによってさらに取り組みを支援ようになっております。

地域公共交通計画の作成と乗合バスの運行費の補助金が連動してくるかたちになっておりまして、補助要件として地域公共交通計画を作成することになっております。直ちに作成することではなく、経過措置があります。期間等は検討中です。

今後、テキスト等を踏まえて、地域公共交通計画の作成を検討していただきたい。

**【会長】**

貴重な情報ありがとうございました。事務局は正確に把握して準備してください。

**【会長】**

それ以外に何かありますか

**【事務局】**

特にありません。

**【会長】**

他には無いようなので、以上をもちまして、令和2年度第2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。