

第3回山北町地域公共交通会議

日時 令和5年10月11日（水）

10時00分～11時17分

場所 山北町役場4階401会議室

1 開会

（事務局）皆さんおはようございます。本日はお忙しい中、第3回山北町地域公共交通会議にご出席いただきましてありがとうございます。私、本日の進行の方を務めさせていただきます企画総務課長の佐藤です。よろしくお願いいたします。

会議の開会にあたり岡村会長から一言ご挨拶をお願いいたします。

2 会長あいさつ

（会長）皆様、本日も引き続きよろしくお願いいたします。これまでは、事務局が作成した資料に対して意見を伺うような感じで進めてきましたが、今後はアンケート調査も実施され、この会議において色々と検討し、本格的に計画づくり進めていく段階に入ってきます。そういうことも念頭に置きながら、議事に参加いただければと思います。

（事務局）ありがとうございました。ここからの議事の進行につきまして、会長の方でお願いいたします。

3 議題

（1）アンケート調査票について

（会長）それでは、議題（1）アンケート調査票について、事務局から説明をお願いします。

（事務局）（資料1から資料3について説明）

（会長）ありがとうございました。事務局としては、本日の会議で意見を伺い修正した上で、調査票の内容を確定し調査に入りたいということだと思います。ご意見をいただければと思います。

(委員) 問13ですけど、いろんな交通手段が書いてありますが、新松田駅で乗り換える方が結構いらっしゃると思います。例えば小田急線に乗り換え、小田原駅に出てそこで乗り換える方もいると思います。そうした乗り換えの状況が、わかるような設問が欲しいと思います。全ての人が山北町内で働いているわけではなくて、山北町から出掛けられて仕事されている方も結構いらっしゃるかと思いますので、その実態が分かるような設問が欲しいと思います。

(会長) ありがとうございます。これはおそらく通勤、通学以外の場合も同様だと思います。また、新松田駅まで車で行き、小田急線を利用する方は、実はかなりいらっしゃるような気がします。今の調査票案では、これらの情報が全く取れないことになります。また、私は最寄り駅が新松田ですという方もいらっしゃるかもしれない。先ほどの意見も含め、そうしたことが分かるような設問に修正した方が良いでしょう。本日、ご出席の町民の皆様から、そうした実情に少し合わないような設問がありましたらご意見をお願いします。

(委員) 南足柄市の関本で乗り換える人もいると思います。

(会長) 最寄り駅については、一番近い駅という意味と一番良く利用している駅という意味があるなど、解釈によっては異なることがあります。近くの駅であれば、設問で地区を聞いているので分かると思いますので、普段利用している駅の方が良いのでしょうか。その表現も含めて、事務局で御検討をください。

(委員) 問13の設問についてですが、自分の家から最初に利用する移動手段を選択するのであって、選択肢に松田で乗り換える小田急線が入っていないのはよく理解できます。私はこの設問で何ら問題はないと思います。

(会長) 町内をどのように移動しているかを調査し、町外の移動は対象外とするのか、あるいは最終的な目的地までどのように移動しているかを調査していくのが良いのか、そういうことかと思いますが。また、東名のハイウェイバスは、通勤、通学や通院にあまり利用されないので、交通手段として考えなくて良いと思います。

(委員) 通勤にハイウェイバスを利用されている方もいるようです。

(事務局) 町でも東名バス停付近に駐車場を整備して、ハイウェイバスの利用を促進していますが、利用はそれほど多くはないと思います。

(会長) 例えば地域公共交通計画の施策として、長距離バスのバス停へ行きやすくするために駐車場を整備するという事例は良くあります。数としては多くは無いと思いますが、高速バスの利用頻度を聞いた方が良いのであれば選択肢と入れるかどうかご検討ください。私から1点、問7の運転免許証の返納について申し上げますが、選択肢に「近いうち」、「時期は未定」、「今後」とあり、これは本人にとっては非常に分かりやすい選択肢ですが、全部集計した時、良く分からない意味のない数字になる恐れがあるような気がします。例えば「次の更新までに返納予定」、「次の次の更新までに返納予定」、「それ以降での返納」という選択肢にすれば、信頼ができるような集計ができると思います。

(委員) 調査対象を60歳以上とか70歳以上にして調査し、高齢者のうち、どの位の方が免許証返納を考えているのかという形で集計した方が良いと思います。

(事務局) 5年以内に運転免許証を返納する予定など、具体的に年数を入れることも考えられます。

(会長) 問7の選択肢については、事務局でご検討願います。

(事務局) わかりました。

(会長) 回答者にとっては現実的であるが、集計すると訳が分からなくなるような設問が見受けられます。例えば、5ページの普段の買い物も中々難しく、「買い物先はどちらですか。番号にすべて丸印を」と問われても、海老名まで買い物に行くことも月に1回ぐらいあるかもしれないとか、色々コンビニも行きますということになると、多分主要な行き先ごとに移動頻度を聞いて、それぞれ移動手段を聞いていくしかないのかなど。買い物先については、大井町、松田町、開成町は、もしかしたら一緒にするという方法はあるかも知れませんが、南足柄は多分別にした方が良いのではないかと思います。

それでは、本日いただいたご意見については、個別には事務局でお考えいただいて、スケジュール通りにアンケート調査を進めていただくということで、よろしいでしょうか。

(委員) 会議終了後、何か意見があれば、事務局にお伝えして反映できるものは反映していただきたい。

(会長) ご意見については、今週中くらいにお願いします。

→ (委員了承)

(2) 計画骨子案について

(会長) それでは、議題(2)計画骨子案について、事務局から説明をお願いします。

(事務局) (資料4について説明)

(会長) ありがとうございます。この内容についてはアンケート調査の結果が出て、それも踏まえて当然検討していくことになりますが、それに先立っての骨子案ということになります。今日で確定ではありませんが、今日の時点でいろいろご意見をいただければと思いますがいかがでしょうか。

(委員) 松田町では、10月からAIを使ったオンデマンドバスの試行運行を開始しました。令和6年からは、国道246号御殿場線沿いに乗降ポイントを作る話があるようですが、山北町では、松田町と具体的にどのような協議をしているのでしょうか。

(事務局) 今回、松田町で運行したAIオンデマンドバスについて、山北町内に乗降ポイントを設置し運行するという話は、松田町から事務レベルでは聞いておりません。

(委員) 松田町のホームページを見たら、山北町と協議するようなことが掲載されていました。

(事務局) 首長同士でそういう話をしてるかもしれませんが、事務レベルではありません。AIデマンドの導入については、湯川町長も興味を持っておられるようで、松田町長らと一緒に長野県塩尻市へ視察にも行かれました。また、公共交通担当課としては、幹線道路の交通機

関については、民間交通事業者に運行してもらい、そこからの枝線については自治体が補っていくことが必要と認識しています。

(委員) 松田町では250ぐらいの乗降ポイントを設け、月6,000円の定期券もあるようです。また、中井町のデマンドタクシーは、120から130ぐらいの乗降ポイントがあつて、料金は1回200円で利用できるようです。

(事務局) 小山町でもデマンドタクシーを導入しておりまして、小山町はゴミステーションなどを乗降場として上手く利用しているようです。

(会長) AIデマンドは、一見良さそうに見えるのですが、かなりお金は掛かるし、中々厳しいという現実を色々な所で聞きます。せっかくお隣の町で実験しているので、状況を教えていただければ非常に参考になると思います。

(委員) 目標3の情報案内の充実については、駅などでスマホから情報が取れるような仕組みが出来ないでしょうか。また、目標4のバス待ち環境の整備ですが、岸地区の会議の中で各バス停にベンチに置いて欲しいという話がありました。お年寄りが道路の縁石等に腰を下ろしてバスを待っているケースがあり、ベンチのあるバス停は良いのですが、ベンチのないバス停は危険だと思います。何年か掛けて全てのバス停にベンチを置くような計画を立ててもらいたいと思います。

(事務局) 町にも町内循環バスのバス停の関係で、そうした要望は聞いております。しかし、設置できるバス停とスペースの関係でどうしても設置できないバス停があります。いただいたご意見については、町としても常に念頭に置いていますのでよろしくお願いします。

(会長) ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

(委員) 目標5の交通事業者との連携についてですが、近年、民間では待遇などの面もあり、運転業務を行う担い手がおらず、会社としても経営が困難な状況です。運転手の確保について必要なことは、給料の見直しや労働環境をきちんと整備していくことだと思います。

(事務局) バスに限らずにタクシーについても運転者不足で、数日前のテレビ報道によれば、全国でバスの運転手が12万人必要なのに対して、現在、9万人ぐらいしかいないそうです。町でも、深刻な運転手不

足についてはしっかりと認識しております。そうした状況なので、自治体から交通事業者に対して、運行事業の委託をお願いしても、運転手不足のこともあり受託することも難しいようです。

(会長) ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

(委員) 現在はまだ実験段階だと思いますが、将来的には自動運転バスも、視野に入れておいた方が良いと思います。

(会長) 私からも一点。先ほど運転手が不足しているのでお金を出しても事業を受託してもらえないという事実はあります。それを考えると、目標2にある要望活動や調整、協議をすれば、輸送力の維持ができるかと言ったら多分そうではなくて、利用者が少ないのであればお金もらっても事業の受託をお断りして、運転手を別のところに配置すると思います。目標2ではタクシー・高速バスの利用促進を図るとしており、基本方針2では鉄道、路線バスについては利用促進を目指す取り組みを進めるとしています。しかし目標2の個々の事業のところのJR御殿場線と富士急湘南バスについて、利用促進、要は利用者を増やすための取り組みで、地域公共交通計画では、多分これが重要だと思えますが、その部分が示されていません。要望します、調整しますとしか書いていないと、何か要望だけで終わるように感じてしまいます。これは表現の問題ではなくて、この計画では利用者を増やすということ、より前面に出すような形にしていくべきだと思います。

(委員) 鉄道の輸送力を維持するため継続的に要望活動を実施するという事についてですが、JR御殿場線は運行便が少ないという問題があるため、JR御殿場沿線沿線の首長が集まり、長年にわたり本数を増やして欲しいという要望活動を行っているようです。最近でも要望活動を行っていると思いますが、効果があまり見られないように感じています。山北駅もそうなのですが、谷峨駅においても鉄道利用者が減少し、自家用車を利用している方が多いようです。こうした要望活動については、町としても強い信念を持って続けてもらいたいと思います。

(事務局) JR御殿場線沿線の首長などで構成されている御殿場線利活用推進協議会という協議会があり、会長は御殿場市長、副会長は山北町長

が務めています。この協議会では、毎年、首長自らがJR東海静岡支社を訪問して、増便を含めJR御殿場線に対する市町からの要望を伝えています。この協議会による要望活動は、今後も引き続き、行う予定です。

(委員) JR御殿場線は、1時間に1本しか運行されていないため、清水地区では、通勤帰りは誰かにお迎えをお願いするケースも多いようです。JR御殿場線の本数が増えると、清水地区に移住する方が場合によっては増えるかもしれません。

(事務局) 要望活動の関係で補足いたします。先ほどの協議会とは別に、県が設置している神奈川県鉄道輸送力増強促進会議という会議体があります。この会議体では、県内市町村からの鉄道事業者へ対する要望事項の取りまとめを行い、御殿場線を含め県内すべて鉄道事業者への要望活動を年一回実施しています。

(委員) 増便などの要望活動を行っていることは分かりましたが、あまり効果が見られないようですね。

(事務局) 増便の要望は中々良い回答がもらえませんが、引き続き、継続して要望活動を行っていきたいと思います。

(会長) 事業者としても、利用者がどんどん減っていく中で、本数は増やさないとと思いますが、要望しないところらの状況が伝わらないので、継続的に行っていく必要があると思います。要望する際には、細かい利用状況、町の何パーセントの方が利用しているとか、通勤に利用している方が何パーセントなどの数字を示すことも必要かもしれません。骨子案については、本日、いただいたご意見を含めて随時修正し、最終的な全体の素案になる時に、もう一度議論するというところで、今日のところは整理したいと思います。→(委員了承)

(3) 目標達成の指標について

(会長) それでは、目標達成の指標について、説明をお願いします。

(事務局) (資料5について説明)

(会長) 皆様からご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

(委員) 目標2の②、富士急湘南バスについてですが、路線バスの運行にあたり、町から助成金のようなもので補助していますか。

(事務局) 富士急湘南バスの関係でございますが、西丹沢線という新松田駅から西丹沢ビジターセンターまで運行している路線が赤字路線ということで、国と県から補助を受け運行しています。町からは、富士急湘南バスから西丹沢線の最終便を減便させてもらいたいという話があり、この便の運行を維持するため、年間60万円ほどの補助をしています。

(委員) 県ではどの位補助していますか。

(委員) 年間600万円ぐらいの補助をしています。

(委員) 国ではどのくらい補助していますか。

(会長) 地域間幹線系統補助なので、国、県で二分の一ずつ補助していると思います。

(委員) バス路線を維持するためには、お金が掛かるってことですね。

(会長) 国などの補助金により色々なところでバス路線を維持していただいているのですが、その補助制度がいつまで続くのか何の保証もないわけで、20年後にもその制度があるかどうか分かりません。

(委員) いずれにしても民間の会社なわけですから、その路線で収支が合わなければ、当然路線廃止にしたいはずですよ。そこを補填するのが補助金などになるわけですが、将来、どうなるのか分からないということですね。

(会長) 他はいかがでしょうか。

(委員) 先ほどの資料4には、多くの施策、事業が示されていましたが、目標達成の指標については、かなり絞られているように思いますが、何か意図があるのでしょうか。

(事務局) 国が作成した公共交通計画策定マニュアルにおいて、必須としている指標に絞っているということが一つの理由です。また、改めて調査しないと入手できないデータを指標にすることは避け、比較的簡単にデータが取れて、誰が見ても分かりやすいような指標に絞らせてもらいました。

(会長) 山北町内循環バスについては、先ほどの骨子案で事業の再編見直しを行うとしているので、この目標値についても今後変わる可能性があると思います。ただ現時点では基本的には現状と同程度の方に利用していただきたいという理解でよろしいかと思います。今後の事業展開によっては、目標値が変わることも想定され、そうした場合には、この会議の中で協議することになるかと思います。

(委員) 目標4の評価指標にバス待合環境の整備箇所数0か所を2か所とありますが、この待合環境とは具体的にバス停を指しているのですか。

(事務局) バス停のことです。

(委員) 町内にバス停が全部で何か所あって、そのうち何か所のバス停にベンチがあるのか、待合場所があるのかが分からないので、そのあたりの現状というものを明らかにする必要があると思います。

(事務局) 現状値は0か所となっていますが、小田原百貨店やクリエイトなど最近、ベンチとか設置したバス停もごございますので、現状値をしっかり把握して、それに対して目標を定めるようにします。

(委員) 町社会福祉協議会のところには屋根付きのバス停がありますが、ベンチだけでなく屋根付きのバス停についても、数に入れてたらどうでしょうか。

(会長) 他はいかがでしょうか。特に意見が無いようであれば、資料5の考え方を基本に指標を定めるということで良いでしょうか。

→ (委員了承)

最後に本日の議題(1)、(2)、(3)を通して何かご意見などがありますか。よろしいでしょうか→ (委員了承)

4 その他

(会長) それでは、次第の4その他を事務局お願いします。

(事務局) ありがとうございます。次回の会議については、12月の中旬頃を予定していますので、日程が決まり次第ご連絡いたします。次回の会議では、計画素案についてご審議いただくこととなりますので、資料については事前送付させていただきます。

(事務局) 1点情報提供いたします。JR東海から令和9年度中にJR御殿場線の山北駅舎を建て替える予定であると正式に連絡がありました。現状の駅舎は耐震性の面で問題があるため建て替えるということで、JR東海ではかなりコンパクトな駅舎を計画しているようです。現在、町内NPOの方に切符販売を委託していますが、その部分のスペースについては確保されている計画となっています。

(委員) JR御殿場線の利用人数ですけど、東山北駅が一番多いと思うのですが、駅ごとの利用人数はどのように集計しているのですか。

(事務局) 先ほどの資料5の数値は、神奈川県交通関係資料集の数値を採用していますが、これがどのような方法で集計されたものなのかは分かりません。

5 閉会

(事務局) 慎重なご審議、また多くのご意見をいただき、ありがとうございます。次回の会議は、12月中旬に開催しますので、よろしく願いいたします。本日は大変お疲れ様でした。