

11 番 児 玉

それでは、一般質問通告書にのっとりまして、質問をさせていただきます。

受付番号第4号、質問議員11番、児玉洋一でございます。

件名、「将来の地域公共交通のあり方は」。

令和6年4月、本町における地域公共交通の今後の在り方の指針となる「山北町地域公共交通計画」が策定された。現在、本町ではJR御殿場線をはじめ、路線バスや町内循環バス、タクシーなどの公共交通に加え、スクールバスや共和福祉バス、社会福祉協議会に運営を委託している福祉バス「おでかけ号」など公共交通以外の交通手段も複数運行している。

また、高齢者等の移動手段として、福祉タクシー助成事業や町内循環バス回数券助成事業も展開されるなど、地域公共交通網を取り巻く環境は多岐にわたる一方で、アンケートを中心とした利用者ニーズからは決して満足とは言えない状況が伺える。

今後の人口減少や高齢化、さらには免許返納者の増加に加え、燃料費高騰や人員不足等による民間事業者の事業縮小など大きな社会環境の変化を迎える中、将来の地域公共交通の在り方が重要であると考え、以下の質問をする。

1、計画策定までのプロセス及び進捗状況は。また、今後の取組は。

2、令和3年度から4年度に実施した清水・三保地区のデマンドタクシー試行運行の検証と今後の予定は。

3、町内に複数ある地域交通や助成事業見直し、利便性の高い地域公共交通網とする考えは。

4、国の進める新たなモビリティサービスを導入する考えは。

5、近隣市町と広域連携で実施する考えは。

以上でございます。

議

長

答弁願います。

町長。

町

長

それでは、児玉洋一議員から「将来の地域公共交通のあり方について」の御質問をいただきました。

初めに、1点目の御質問の「計画策定までのプロセス及び進捗状況は。また、今後の取組は」についてであります。本町では、令和5年2月に「地域移行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として、

山北町地域公共交通会議を設置しました。この会議体は町民の代表、国・県の関係機関、学識経験者、町関係課長など18名の委員で構成され、地域公共交通計画を作成するため5回の会議を開催し、令和6年3月、「山北町地域公共交通計画」が完成しました。

この計画には、本町における地域公共交通の課題解決に向けた施策・事業が位置づけられ、計画に定められた基本目標の達成状況を評価する評価指数が設定されています。計画期間が令和6年度から5年間となっており、施策・事業の進捗状況や達成状況の評価は地域公共交通会議で行います。

今年度については、山北町内循環バス運行事業について、現状の利用状況やニーズを細かく分析し、運行便やダイヤの見直しを進めております。次年度以降についても、この計画に基づき、施策・事業を計画的に進めてまいります。

次に、2点目の御質問の「令和3年、4年度に実施した清水・三保地区のデマンドタクシー試行運転の検証と今後の予定は」についてであります、清水・三保地域におけるデマンドタクシーの試行運転については、令和3年度と令和4年度に2台の車両を借り上げ、年度で時期変えて実施しました。

運行エリアについては、令和3年度は町内限定といたしましたが、令和4年度については町内全域に加え、県立足柄上病院の通院について利用可能とするとともに、車両の1台を小回りの利く軽自動車に変更しました。

利用状況を分析しますと、多くは高齢者の通院、買物による利用で、利用実人員は両地区とも20名となっており、日常の移動手段に困っている一定数の方がいることが把握できました。

また、いずれの年度においても、試行運転後に行ったアンケート調査では、利用された方の満足度は非常に高く、三保地区では早期に導入を希望する声も多く聞かれました。

清水・三保地区におけるデマンドタクシーの導入については、地域公共交通計画の施策・事業にも位置づけられているため、今後、運行手法や財源確保など含め、慎重に検討していきたいと考えております。

次に、3点目の御質問の「町内に複数ある地域交通や助成事業を見直し、利便性の高い地域公共交通網とする考えは」についてであります、現在、

町では、山北町内循環バス運行事業など七つの移動支援事業を実施しており、事業費については、令和6年度の予算ベースで6,000万円を超えております。本町においても、人口減少、少子高齢化が今後も進むことが見込まれる中、地域公共交通に対する財政負担は、ますます増大することが見込まれております。

今後、地域公共交通計画に位置づけられている施策・事業を進める中で、新たな移動サービスが導入され、現状の移動支援事業の補完が可能な場合には、既存事業については廃止を含めて見直しを考えております。

次に、4点目の御質問の「国が進める新たなモビリティサービスを導入する考えは」についてであります。 「M a a S」は複数の公共機関やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等の一括で行うことができるもので、A I オンデマンド交通や自動運転などの新たな移動手段や観光チケットなどの関連サービスとも組み合わせることが可能なサービスであります。

M a a Sの実現により、交通手段の選択肢の拡大や、出発地から目的地までのワンストップでシームレスなサービスを提供を通じた移動時の利便性が期待されるため、国内のいくつかの都市や地域ではM a a Sの導入を進めています。

今後、国内において普及は確実視されているM a a Sですが、現状ではヨーロッパや中国などのM a a S先進国に比べると普及が遅れている状況にあります。特に本町のようにマイカーの依存度が高い地域では、買物難民などの交通弱者が増加しているため、M a a Sの普及は急務と言えるかもしれませんが、鉄道や路線バスなどM a a Sに組み込むモビリティの数は絶対的に不足しており、現状の交通インフラを維持することさえも困難な状況にあります。

M a a Sはモビリティをシームレスにつなげ、一つのサービスとして進化させる概念ですが、導入を進めるに当たっては、移動インフラの再編をはじめ、M a a S実装に向けた基盤整備を図ることが必要であると考えております。

次に、5点目の御質問の「近隣市町と広域連携をする考えは」についてで

ありますが、基本的に日常的な行動範囲は、一つの基礎自治体の範囲にとどまるものではなく、実際に鉄道・バスをはじめとする公共交通機関は、複数の自治体をまたがって運行されています。

公共交通施策を推進するに当たり、ネットワークの維持・形成のためには、複数の自治体で連携して取り組む必要性が高いと考えていますが、多くの自治体では住民の移動手段を確保するローカルな施策に重点を置いているため、自治体間での連携は十分とは言えない状況であります。

公共交通施策の広域的な連携が進まない大きな要因としては、負担と受益の面から連携する自治体の双方にメリットをもたらす施策の実現が難しいことが考えられます。

今後、住民を含め他の自治体と広域的に公共交通施策を展開していく機運が高まった場合には、関係自治体と連携を図り、公共交通施策を議論する公の場を設け、慎重に検討していきたいと考えております。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 児玉でございます

それでは再質問のほうに入らせていただきますが、今回、すみません、質問を五つも欲張ってしまったものですから、ちょっとテンポよく進めていきたいと思っております。

なお、本日12月5日は個人的に私の誕生日でございますので、町側からの明確な御答弁をぜひプレゼントということでいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、計画策定の一つ目のほうの質問からまいりますけれども、この地域公共交通計画、ようやく出来上がってまいりました。背景いろいろヒアリングなんかもさせていただいたので分からないわけではないのですが、この地域公共交通の課題というのは、もう10年以上もおそらく20年以上というよりは、山北町の最重要案件と言っても過言ではない。交通の便の悪さといったところは、町民のニーズは常に聞き取っていただいているかと思いますが、このタイミングで、なぜ地域公共交通計画が策定をされたのかといったところを改めて伺いたいと思っております。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 策定の経緯でございますけども、こちらは令和2年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正によって、全ての自治体に地域公共交通計画の策定が義務づけられたことによります。

また、計画と補助制度が連動化され、計画に補助体系の位置づけが必要となったことも策定の要因となっております。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 この計画がないと、おそらく補助、令和7年度以降、国がフィーダー補助というのが多分今後導入されるかと思うんですけど、こういったものが受けられないといったところも一つの大きな理由になると思います。

一点、ちょっとフィーダー補助の部分について、いま一度、説明と、あと例えば今回のフィーダー補助を受けるに当たって、どれぐらいの補助が国から提示されるのか、この辺り、もし分かる範囲であれば、御答弁いただきたいと思います。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 まず、通常の富士急モビリティの西丹沢線に関しましては、こちらはこの計画に位置づけることによって、国と県が2分の1、820万ほど合計で1,600万ほどこれらの補助が受けられるようになります。

また、循環バスに関しては、これは初めての補助制度、補助メニューになりますけれども、この計画に位置づけることによって、340万ほど来年度以降補助金が受けられる見込みとなっております。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 補助の内容は分かりました。ただ、循環バス、やはりやっても赤字の運行といったところも分からないこともありません。これはちょっと後ほどの再質問で少し掘り下げていきたいと思いますが。

まず、この計画の段階のところ、これまでは、おそらく山北町地域公共交通会議という形で運営していて、ここで昨年からですか、地域公共、ごめんなさい、法定協議会と。令和5年2月に設置要綱が改定されたと。これまでの地域公共交通会議と法定協議会といったところの位置づけというんですか、この辺り、何かどう違うのか、御説明いただきたいです。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 従来の地域公共交通会議は、道路運送法に基づくものでございまして、協議対象が路線バス、タクシーに限られていたものでございます。今回は、これが法定協議会として、地域交通法に基づく法定協議会となったことにより、鉄道を含むなどより幅広い交通が対象となりました。

また、法定協議会においては、地域公共交通計画の策定、実施に関する協議を行うことができ、本町では既存の地域公共交通会議の要綱を地域交通法に基づく法定協議会の機能を持たせるように改正をしたものでございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 ということは、地域公共交通会議という会議体は存続はまだしつつ、法定協議会は法定協議会で、もっと詳しいことというんですか。地域公共交通会議は、タクシーやバス運行の事業者というんですか、そういったものを主に、まちづくりじゃないですけど、地域公共交通網という新たなものを提案していったり、つくっていったりするものが法定協議会の中でこれからも二本立てで運用していくという考え方なんでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 こちらについては二本立てという考えではございませんで、従来の地域公共交通会議を法定協議会の機能を持たせるようにしたということで、二本立てではなくて、一つの会議体ということでございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 あとは、計画、当初の目的のところにもありますが、計画の期間が令和10年度までの5年間とうたわれているんです。5年間で地域公共交通網がどうなるかなんて、ある程度想像つくので、あっという間に令和7年ですから、もうあっという間に過ぎちゃうんですけど、こういったところで例えば令和11年度以降、5年、6年後以降です。こういったところは第2次計画みたいな形、第3次計画というような形で5年ごとに見直しをされる、または改定をされる、そのようなお考えということでよろしいでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 議員さん、御指摘のとおり、第2次、第3次と計画を見直していく予定でございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 ちなみになんですけど、一次答弁のほうにもありましたけど、令和6年度にやった内容は、町内循環バスの運行便やダイヤの見直し、利用状況のニーズも細かく分析して運行便やダイヤの見直しを進めてきましたと。次年度以降についても、計画的にこの計画に基づき施策事業を計画的に進めてまいります。7年度、じゃあ循環バスのダイヤ運行便ルートなんかもその辺も全部変わってくる。そして、令和7年度は何をやって、令和8年度、何がどう変わるのでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 令和6年度、今年度は先ほどの御説明申し上げたとおり、町内循環バスの見直しを今行っております。

見直しの内容としては、大きく分けて3点ございます。

利用実績による減便です。1便当たりの令和3年から6年の3か年当たりの、1便当たりの平均利用者数が2人に満たない便については減便をしようかということを今計画してございます。

また2つ目としましては、御殿場線との接続を考慮した見直しを行いたいということを計画してございます。

また、これに併せまして山北町における町内山北駅新松田間の利便性を高めるようなダイヤ編成に変更しようかと計画をしてございます。

もう一つ、3点目としましては、児童の下校時の利用と原耕地地区での買物の利便の高める見直しということでやっております、大きく分けてこの3点を見直しで、地域公共交通会議の中で合意が得られれば、令和7年度から見直しをしていきたいと考えてございます。

そして、翌年度、令和7年度に何をやるかということですが、令和7年度は今のところ、会長とも今後詳細な協議が必要なんですけども、デマンドタクシーの環境について協議を進めていきたいなどは考えております。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 今いただきましたデマンドタクシー、いよいよ令和7年度どこかで走られることが検討されていくというようなことかと思いますが、どうしてもやはりこの計画書、ちょっと見させていただきましたが、全100ページぐらいですか、90ページぐらい全部わたっているんですけど、どうも計画書を全部

読み込んでみても、町が何したいかというのがちょっと分かりづらいんです。前半3分の2ぐらいは計画書じゃなくて報告書、町の状況をつらつらと並べられていて、こういう作り方をしなければいけないのかなと、おそらくコンサルさんに数百万ぐらいかけてつくっているかと思うんですけど、こういうような作り込み方をしなければいけないのかなというのは分からなくもないものの、ちょっと中身が分からない。今、御説明いただいたようなことが計画、さらにはもっと言えば、新たな地域公共交通網を町内に走らせるというようなことが、誰がいつどこでどうやって何年度までにやるかといったところが明確になっているのが計画書だと思うので、この辺りはせっかくこういうものができて、我々は議員ですから監視等といったところの中で計画書もこれからも追っかけていかなければいけないと思いますし、総務環境委常任委員会ですね。大きなテーマとして掲げているものですから、私が一般質問、今回しましたが、これ以降もほかの議員がここを追求していくかと思しますので、ぜひこの辺りの計画しっかり明確に明示をしていただいて、それに向けてバックキャスティングで進めていただきたいというような形を考えているわけでございます。

81ページを見ると評価方法書いてあるんですけど、ここの評価方法は、いわゆる先ほどの法定協議会、この辺が進捗管理と評価を実施するという形でうたわれています。この辺りは外部評価とか、例えば町民とか、我々議会とか、そういったところへのフィードバックみたいな形はどう考えているのでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 外部評価の関係でございますけども、地域公共交通計画の評価については、地域交通法に基づく法定協議会で行うことが適当とされております。

また、本町の法定協議会は18人中14人が外部委員でございます。このため、改めて外部評価する考えとしては、今のところはございません。

なお、評価結果については、町ホームページ等で広く公表していく予定でございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 このセクションを最後にしますが、例えば今もう法定協議会のメンバ

一いると思うんですけど、そういうメンバーがつくって、メンバーが管理して、メンバーが評価してという形で、フィードバックがホームページだけというような形になってしまうと、これどっかの組織と一緒に知らないうちに知らないことが進められていて、ぼんといきなり提示されて、じゃあ議論してという非常にタイトな日程を迫られて議論に向かわなければいけないとなりますんで、大事なのは情報開示だと思いますので、事あるごとに地域公共交通に関する外部評価まではいかないにしても、いろんなことが今どういったタイミングでどういうことが進められているのかというのは、少なくとも議会には全員協議会等で説明をあえてここが答弁求めませんが、あえて念押しをさせていただいて、このセクションを終わりにして、次の2番目のほうに移ってまいりたいと思います。

令和3年から4年に清水・三保地区のデマンドバス、やるんですか。やらないんですかということなんですけど、この辺り検証結果も含めて、今どういうお考えか伺いたいと思います。

議 長
企 画 総 務 課 長

企画総務課長。

デマンドタクシーの清水・三保地区の試行運行についてですけども、検証結果としましては、運行終了後に清水・三保地区の座談会において利用状況等、参加者に説明したところ、評価はおおむね良好でございました。ただし利用実績から見ますと、清水・三保地区とも1日当たりの利用人数というのが2人に満たないというところがございまして、この辺が来年度検討するに当たって大きな課題になるのかなということは感じております。

議 長
11 番 児 玉

児玉洋一議員。

令和3年、4年に試行運行を実施して、本当は5年、6年にその辺をいろいろ考えて検証して、それで本事業化に向けて進めていくというようなことだったと思うんですけどということは、今年はそんなにここのデマンドバスに関してはあまり答えが出ずに、利用者が少なかったからみたいな、その当初から分かったことで、そういう感じで例えば先送りみたいな形になっちゃうのか。まず、この辺りの計画書を見ると線引っ張ってあるんですけど、準備でき次第やりたいみたいなこと書いてあって、ここも計画で例えば何年度からやりますとか、そういうやらないならやらない理由とか、そこを

明確にしていかなきゃいけないんじゃないかなと思うんですけど、その辺り
どうでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企画総務課長 議員さん、御指摘のとおり継続的にできればよかったんですけども、令和
5年度に関しましては、地域公共交通会議が法定協議会へと移行した関係で、
こちらのほうをちょっと中心にやらせてもらった関係で、デマンドのほうは
この中での議論ということにさせていただきました。

それで、協議会の中で委員さんとも協議をした結果、優先的に循環バスの
ほうを最初にダイヤのほうを見直しましょうというお話になりましたので、
今年度については循環バスの見直しして、デマンドタクシーについては来年
度、今検討しているというところを調整しているところでございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 ですから、その情報開示がやっぱりちょっと欲しかったなというふう
思うんですね。3年、4年に実施した三保と清水のデマンドって、あれいつ
本運行になるのというのが地元の人間の声なんですよ。やらなくなったの、
やらなくなったんだったらやらなくなった理由を教えてよというのが地元の
声なんです。それが、やっぱり情報が開示されてこなかったと。循環バス
のほうを優先的にやっていきますというのであれば、それ一つの理由であり
ますからね。私は今御答弁いただいたので、そういった御答弁いただいて、
地元には持ち帰っていきたいと思います。ここはやるやらないをずっと議
論していても深い議論は生まれませんと思いますので、やっぱり実証実験って
そもそもという形で始めたわけですから、本稼働に向けて進めていくという
ような形、たしか実証実験の2回目ですからね、三保・清水でやるのが。コ
ロナもありましたんで、この辺、利用状況を見たら低いのは当たり前です
よね。そういうのもあって町民ニーズは、でも欲しいと言っているんですから、
やっぱそこをうまく酌み取って、こういったところの事業を、まずは走り出
すと。それで、いろいろカスタム、マイナーチェンジを繰り返しながら、や
っぱりこういうものは継続的に運行していくべきではないかなと思いますが、
先ほど申しあげましたとおり、ここをやるとかやらないとかの言い合いをし
ていても始まらないかと思うので、そういったところをぜひ法定協議会

の中で優先順位も含めて議論を進めていただければなと思ひまして、次のセクションに移ってまいります。

ここはちょっと今回の質問、肝なんですけど、町内のいろんな事業を見直して新しい地域交通をやったらといったところです。

先ほど御答弁の中で、町の持ち出し、多分6,000万程度あると思います。この辺りは私のほうも調べさせていただいて、承知はしているところです。

いろんなこと申し上げて新しいのをつくれと言うのは簡単ですけど、やっぱり財源をどっかで確保しなければいけないといったところで、今ある事業はどっかで見直していかなければいけない、その辺りは一次答弁の中でも御回答いただきましたので、町も同じスタンスかなと思いますが、ちょっと1点だけ確認をさせていただきたいんですけど、路線バスの関係です。

これ今、新松田から西丹沢まで運行している路線バスがあると思います。おそらく平日で17、18便あって、山北から上、西丹沢方面に行くのが、そのうちの6、7便あるんですよ。土休日だと、10便あるうちの山北から西丹沢まで行くのは8便あるわけです。そのいくつかある運行便の中で、最終便の運行に対して、町からは50万程度の繰り出しをしているといったところ、ここの部分、まずここの状況で間違いがないか確認をさせてください。

議 長 企画総務課長。

企画総務課長 議員さん御指摘のとおり、新松田から西丹沢に向かう最終便について、50万円程度富士急のほうに助成をさせていただきます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 それとは別に、計画書の20ページを見ると、ただでさえ、おそらく新松田西丹沢線は、会社名も出していいですよ、出ていたと思うんで、富士急さんですかね。そちらのほうは、もうもともと赤字運行なんですね。大体向こう5年で見ると、平均で1,500万ぐらい赤なんですかね。それに対して国からの補助といったところで同額まではいかないですけど1,300万ぐらいは国からの補助で運行しているんですね。といったところであれば、最終便運行だけに町から50万何か上乗せして運行してくださいというのもどうなのかなと思うんですね。

ちょっとここから少し、ごめんなさい、長くなりますけど、提案なんです

けど、例えば最後の便は、あまり町民が乗る人ってあまりいないんじゃないかなと思うんですよ。少なくとも西丹沢から帰られる方って、登山とかハイキングでお越しの方で。山北町内に降りる方ってなくて、おそらく新松田までそのまま乗って行って、町内にお金を落とさずにいる方が多いのかなというように肌感で感じます。その辺が50万の補填が町から、こういうのがあって最終便を走らせている意味があるのかどうなのかといったところがまず1点で。あとは赤字補填は国から出ているといったところもあるので、ある程度は企業も一つの努力の部分も含めて、路線バスはもうちょっと自力で頑張ってもらおうというところがまず1点と。

例えば、新たな交通機関を考えましようと言ったときには、今やっている助成事業ですか、回数券とか福祉タクシーとかその辺の事業は、町も答弁もありましたけど、何かの事業を廃止をしていかなければいけない、財源を確保していくといったところ。また、循環バスなんかも、いろいろな調査の中で、多い時間帯って分かると思うんですよね、利用者が多い時間帯。そういったところをそこだけは走らせると、ただ、その他の時間は、要は空を走らせるような時間があると思うんで、そういったところはもう思い切ってやめちゃうと。それで、新たなデマンドバスを、その時間の中ではデマンドバスを走らせるとか。

あと、ちょっと一番もったいないのかなと思うのがスクールバス。その辺のスクールバスをうまく見直して、一般客も乗車させるであるとか、何か新たな展開を考えるであるとか、あとは、もう一つの機能は、共和福祉バスですね。これは我々議員の中でも、福祉バス協議会に運転手として登録しているメンバーもいますけれども、この辺りを今後も含めて、共和福祉バスのノウハウもあるわけですから、例えば共和だけに限らずいろんなエリアに少し広域、広範囲でデマンドバスといった形で走らせるとか、いろんな方策はあると思うんですよ。

あとは、一方では、おでかけ号、福祉車両なんかもあると思うんですけど、これ公共交通を考えていくと、福祉の車両にもやっぱりぶち当たっちゃうんですね。ここ最近の声ですと、上のほうまでヘルパーさんが来ないとかいろいろあるので、例えばその辺と公共交通考えて一緒にいかなければいけない

のかなと思うので、社会福祉協議会も一緒になって考えていくであるとか、
こういうのをこれから新たな仕組みをつくっていくに当たって必要なんじゃないかな、こういう議論の場が必要なのかなというふうに思うんですね。

実際、こういうふうに行っている仕組みは、この間、我々総務環境常任委員会、福祉のほうも議会で一緒に行きましたけど、県外視察、長野県の中川村というところへ行ってきました。ここはもう無駄のない公共交通網が張り巡らされていて、非常に有効に使われているんですね。なので、事例がないわけではないといったところで、新たなこの辺りを模索しながら、山北町の中でよりよい新しい公共交通網をつくっていく必要があるんじゃないかなと思いますが、その辺りは、町長どうでしょうか。

議

長

町長。

町

長

おっしゃるとおり、いろいろな国からの助成金とかそういう制約もかなりありますんで、できるだけ皆さんに使いやすいような地域公共交通網つくっていこうというふうに思っておりますけれども、なかなかそのところでは、やはり目的というんですか、そういったものがはっきりとしているものについてなかなか難しいところもあるとは思いますが、できるだけ皆さんに利便性の高いものをつくっていきたいというふうに思っております。

議

長

児玉洋一議員。

11 番 児

玉

町長から非常に心強い御答弁をいただきました。

このセクションのまとめにもなりますけれども、先ほど申し上げましたとおり、スクールバスはちょっともったいない気がするんで、もう少しちょっと有効な活用、運用方法の見直しが必要なんじゃないかなと思うのと。あとは先ほど言いました共和福祉バス、このもうちょっとエリア拡大はちょっと軸にして、ぜひ法定協議会の中で議論をしていただければなというふうに思います。

先ほども言いましたが、ある程度こういう具体的な目標とか計画とかを立てていって、バックキャストिंगですよ、やっぱり。令和10年度にそれをゴールと掲げるのであれば、令和9年度は何をする、令和8年度は何をするというような具体的なやり方というのかな、そういうのがこの計画書の中に落とし込まれていくというのが、やっぱり初めて計画の中身だと思うんでね。

町民ニーズを把握しますなんていうのは、もういいんですよ、町民ニーズはあるんですから。なので、町民ニーズは明確だし、物価高騰とか物流業界の人材不足なんかも社会環境が大きく変化を迎えているわけです。今からじゃ遅いぐらいなんで、ぜひこの新しい地域公共網整備に向けて、関係機関で議論を進めていっていただきたいというふうに思います。

4つ目に移っていきます。

新たなモビリティサービスを導入する考えはなんですけど、非常に苦しい御答弁いただきました。なかなか見えてこないですけど、これ計画書の1ページにうたってしまっているんですよ。なので、この新たなモビリティサービス、MaaSですよ、Mobility as a Service といったところで、これが1ページ目に最初にうたっていて、70ページ見ると、計画目標とか基本方針の中で公共交通不便地域や交通空白地域における移動手段を確保するとともに、先端技術、自動運転、グリーンスローモビリティ、MaaSなどを活用した新たなモビリティサービスの導入について検討しますとうたってしまっているんですね、この辺り、70ページに。ただ具体的な内容部分が読み取れないし、先ほどの答弁だとちょっと非常に苦しい御答弁かなと思うんですけど、この辺が具体的な部分もし分かれば、どうお考えなのか伺いたい。

議長 企画総務課長。

企画総務課長 MaaSの関係ですけども、回答書のほうの中で記載はさせておりますけども、最初に、自動運転バスについては、ドライバーの人手不足の解消などのメリットがあって、各地で実証実験が今、実証運行については行われております。ただし、自動運転についてはレベル1からレベル5までありまして、現在実用レベルにあるのは、特定条件下における自動運転であるレベル3ですね。ここが、人間のドライバーが従来どおりに運転しながら自動運転システムの補助を行う形で、限られた条件下のみの自動運転が可能なのがレベル3の状態でございます。

ドライバーの不要となるレベルの4、5はもう少し先の話になりますので、それを実現するには、町の道路環境や、また法令整備も必要になってまいりますので、引き続き検討は進めてまいります、導入については慎重に検

討を進めていきたいと思っております。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 　　そういう答弁ですよね。書いてしまっている以上は、ちょっと見ていかなきゃいけないんで、何をどうお考えなのかなといったところだと思うんです。町長も全国町村会の会長として、いろんなところを見てらっしゃると思いますし、全てがマッチするとは思いますが、いろんなところを見てきていただいた中で、これだったら山北町導入を検討するに値するかもしれないみたいな、最先端の事例があれば、御紹介いただければなと思います。

議 長 町長。

町 長 　　最先端というか、茨城県の境町が自動運転のバスを運行しておりますので、その辺りが完全に運転手が乗ってないでレベル4ですか、そのぐらいのところだというふうに思いますけど、それはやる場合には、センターで、中で、みんな技術者の方が運行のあれを見ているんですけども、そういったのが将来的には一つの最先端の自動運転というのが考えられるのではないかなと。

　　先ほども企画課長も言いましたように、やっぱり運転者不足、そして、例えば共和の福祉バスについては、共和の人は運行しておりますので、やはりそういったことは非常に皆さんの協力をいただかないと実際に運行できないということです、あるいは委託するにしても、そういったような事業者というふうになりますので、その辺のところをやはり調整していかないと実際には難しいというふうに思いますので、ぜひまたよろしくお願いします。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 　　今、町長から共和福祉バスの関係ありました。ここは総務環境常任委員会としても、来年ですか、年明け早々には、先方とちょっと意見交換なんかはさせていただきたいなというふうには思っていると同時に、おそらく自動運転を含めた新しい最新のモビリティサービスですか、この辺りはどんどん展開されていくと思うんですね。もう時代は本当に動きが速いですから、もうようやく山北町内でデマンドを走らせたと思ったら、もう界限では、あっという間に運転手がいなバスが普通に走っているみたいな世の中になるかもしれないので、そういうような形で、時代に取り残されることなくうまく新しい情報をキャッチしながら、先ほどの法定協議会なんかも中心として議論

も進めていただければと思います。

最後のセクションに移ってまいります。

ここは、今回の質問の2つ目の肝でございます。

「近隣市町と広域連携で実施する考えは」とうたわせていただきましたけども、今までは山北町単独で何とかできないかというような質問だったんですが、やはり単独だと限界があるんで、そろそろ広域で考えたかどうかというような内容です。

今年の8月ですかね。1市5町の首長が集まって県知事との懇談会があったかと思いますが、そこで南足柄市の市長が、やはり今回の地域公共交通を広域で考えていくべきであろうと、なおかつ、ここは考えるだけでなく、県からの支援が一番必要なんじゃないかといったところを強く要望しておられましたので、その辺りの経緯というか、各町含めた温度感がどうだったのかといったものをお聞かせいただければと思います。

議 長

企画総務課長。

企 画 総 務 課 長

8月の1市5町の首長と県知事の懇談会における各市町の発言の主な趣旨は、地域公共交通については広域的な課題であるため、県が主導となり、課題解決に向けて積極的に取り組むとともに、県による広域的な計画の策定や補助制度の充実、創設、これが主な要望内容でございます。

発言のあった市町の間では、大きな温度差はありませんでした。ただ、これに対する県の回答としては、現状の取組の中で引き続き支援していくという答えでございましたので、引き続き、また要望は続けていかざるを得ないのかなというふうに考えております。

議 長

児玉洋一議員。

11 番 児 玉

御答弁いただきましたが、先ほどの一次答弁の中では、機運が高まった場合には関係自治体と連携を図りますって書いてあるんですけど、機運高まっているってことですよね、そうしましたら、もう今のお話を聞くと。どうなんでしょうか。

議 長

企画総務課長。

企 画 総 務 課 長

1市5町の各市町が、やっぱりそれぞれ各々の自治体でやることに対してはちょっと限界を感じているのかなという印象は持っております。ただし、

御答弁にもあるように、双方の受益と負担の関係性等を考慮しますと、まだ同じテーブルで協議できるような場所ではないので、県のほうに対して広域的な役割にだけに計画の策定等をお願いしているという状況だと思います。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 おっしゃることは分かります。

この間の総務環境常任委員会では、今年の初めのほう、5月だったかな、松田町のデマンドバスですかね、あそこも視察してまいりました。非常に魅力的な交通だとは思いますが、非常にやっぱり苦しいみたいですね。その辺もうかがい知れました。

当時、御説明いただいた担当の課長さんからは、やはり単独じゃ難しいんで、各市町何とかして協議の場でもいいから設けたいというようなお話もされていましたが、これは自治体が温度差、温度感を上げていだけじゃなくて、やっぱり県からもう少し支援なり強靱なサポートが必要なんだと強く訴えておりましたので、その辺りやはりこれから、まず横断的な取組みが必要なのかなというふうに思います。

先ほど、地域公共交通会議の法定協議会のメンバーにも、これ神奈川県の方がいらっしゃいますよね。直接ここがどこまで関係されるか分かんないんですけど、こういう方なんかをうまく使って、横断、横の連携みたいなのはできないものなのでしょうか。

議 長 企画総務課長。

企 画 総 務 課 長 神奈川県の方のスタンスとしましては、4つの市町をまたがるような路線については神奈川県が主導で計画を策定したりはしますが、それ以外の市町村については、各々の地域公共交通会議に県の職員を参加させまして、そこでの調整、支援をしていくというスタンスでございますので、うちの町にも参加していただいているんですけど、今のところ主立った意見は出ていないのが現状でございます。

議 長 児玉洋一議員。

11 番 児 玉 今日の目標は45分と決めていたんですけど、ちょっと2分オーバーしちゃったんで、そろそろ締めに入ります。

今の横断的な話も含めて、これからぜひ進めていっていただきたいなとい

う内容ではありますけども、最後にやっぱりこの計画書、どうしても読み取れるのは、先ほど申し上げましたとおり、ちょっと計画なのか何なのかといったところが読みにくいといったところもあります。

町内の公共交通機関に関して、これまでもずっと議論が進められていて、十何年も議論を進められていて、にもかかわらず、ここの計画書の中では、必要に応じてやります、必要に応じてやりますばかりなんですね。なので、必要もあるんですね、なので、必要あるってことで、ぜひこういったところは何十年も言い続けてきたところでもありますから、先ほどから言っているとおり、具体的な計画を載せていくといったところで、バックキャスティングでぜひ進めていっていただきたいと。

改めて最後に、町長のほうから、将来の公共交通のあるべき姿、山北町の。ぜひこの時間の締めくくりでございますから、ぜひよろしく願いいたします。

議 長 町長。

町 長 私も、松田と大井町、5町で塩尻のほうを視察しましたが、今どちらかというと松田がやっているのは、あのタイプをちょっと参考にしたものだというふうに思っています。

一番我々が難しいと思うのは、やっぱり交通業者ですね、公共交通の。例えば富士急さんも含めて、箱根登山さん、松田合同さん、あるいはほかのタクシーや、あるいは特に中井さんなんかは、神奈中さんがバスが入ってますんで。こういったような違うところが一堂に会して、そこで協議するというふうに広域化の場合にはなと思いますので、その辺のところはうまく調整がつけば可能でしょうけども、やはり途中まで行ったら神奈中さんになっちゃうとか、こっち来たら箱根登山さんというわけにはいかないと思いますので、その辺の調整が非常に実際に広域化するときには一番難しいところではないかなというふうに感じております。しかし、ぜひそういうような難しくてもそういった広域化は進めていかなければいけないというふうに思っております。