

## 令和5年度 第3回 二宮町地域公共交通活性化協議会議事要旨

開催日時	令和5年10月10日（火）10:00～12:10	
開催場所	二宮町役場 3階 第1委員会室	
出席者	委員	出席者17名（うち代理出席2名）、欠席3名
	その他	説明者1名（下町地区村田地区長）、傍聴者7名
	事務局	政策部企画政策課3名
会議次第	1. 開会 2. あいさつ 3. 議題 (1) 地域公共交通アンケート結果について (2) 二宮町地域公共交通計画（素案）について (3) その他 4. 閉会	

### 協議会委員出席名簿

No	氏名	所属団体	出欠	備考
1	志賀 道郎	二宮町政策部	○	副会長
2	橋山 英人	神奈川中央交通	○	
3	小嶋 光行	神奈中タクシー	○	代理
4	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会	○	
5	林 好治	一般社団法人神奈川県タクシー協会	×	
6	阿部 正昭	二宮町地区長連絡協議会	×	監事
7	西山 一雄	二宮町ゆめクラブ連合会	○	
8	八幡 千恵	二宮町PTA連絡協議会	×	
9	水谷 淳子	一般公募	○	
10	吉田 美紀	一般公募	○	
11	平田 伸一	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	○	
12	石井 忠孝	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	○	
13	吉岡 敦	神奈川県平塚土木事務所	○	
14	最上 祐紀	神奈川県県土整備局	○	代理、監事
15	宮嶋 智也	二宮町都市部	○	
16	野田 繁夫	神奈川県大磯警察署	○	
17	吉田 忠司	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	○	
18	梶田 佳孝	東海大学建築都市学部土木工学科	○	会長
19	松本 幸生	二宮町健康福祉部	○	
20	松永 敏幸	二宮町社会福祉協議会	○	

## 議事概要

1. 開会
2. あいさつ
3. 議題

◎は会長、○は委員、●は事務局、△は説明者（下町地区村田地区長）の発言

### ・議題（1）地域公共交通アンケート結果について

○ への♥バスの認知度については、神奈川中央交通としても周知に協力していきたいと考えています。

また、神奈川中央交通のバスに係る認知度の調査結果については、今後参考にさせていただきます。

○ への♥バス車内アンケートで、交通系 IC カードの導入要望が出ているとの説明がありました。ぜひ導入していただきたいと思います。

● 従来は、への♥バスが存続できるかについて利用動向を見ながら検討していましたが、最近では新型コロナが5類に移行し、利用者数が目標値に迫っています。

そのため、今後はへの♥バスの存続を前提に、更なる利便性向上のため交通系 IC カードの導入を進めていきたいと考えています。

なお、導入できる時期は、議会での予算承認の関係もあるため確定していません。

○ への♥バスの回数券については、バス車内や町内コンビニ等でも購入できれば、利用促進に繋がると思います。

● 回数券は、現在二宮駅北口の神奈中二宮駅前サービスセンターで販売していますが、販売場所の拡大については、神奈川中央交通と相談しながら検討していきます。

○ 普段、への♥バスを使わない町民には、への♥バスの時刻表が分かりにくいので、改善していただきたいと思います。

● 縦型で作成した時刻表もホームページに掲載していますので、周知を図っていきます。

次回改訂の際は、他の市町村の時刻表も参考にして改善します。

○ アンケート結果を見ると、への♥バスの乗り方や時刻表の認知度が足りないようですが、どのような対策を考えているのでしょうか。

また、町外在住の立場からも、への♥バスの時刻表は分かりにくいと思うので、これを改善できれば利用促進に繋がると思います。

● 時刻表が分かりにくいという意見は、特に高齢者から多く聞かれるため地区ごとに、への♥バスを利用したお出かけのモデルケースを示したチラシを作成し、各地区の主に高齢者が集まる地域の通いの場で、回数券と併せて配布し、参加者から好評をいただいています。

ただ、この取り組みは、配布する回数券と通常回数券の識別ができず、実施の効果が検証できない課題があるため解決策を検討しています。

○ への♥バスの難解さの原因には、路線に分岐があることにより、停車するバス停の番号が連番になっていないこと（例えば、左循環で⑮のバス停の次に⑩のバス停に停車する等）もあると思います。

○ 個人的には、紙の時刻表を見るよりもスマートフォンで Google マップ等の経路検索サービ

スを利用することが多いのですが、その点について何か取り組みは行っていますか。

- 昨年度 Google マップに、にの♥バスの情報（GIFS データ）を登録し、既に経路検索が可能になっています。

Google マップは、主に若い世代で利用されていると思われるため、今年度から実施を検討している子育て世代向けの周知活動でも情報提供していきたいと考えています。

- ◎ 今回、下町地区向けのアンケート結果もあるので、下町地区の村田地区長から地区の状況等についてお話をいただきたいと思います。

△ 昨日、下町地区の老人会に顔を出し意見を伺ったところ、下町地区のメインストリートになっている二宮中学校北の道路（2級町道9号線）にコミュニティバスを通し、二宮駅までアクセスできるようにしてほしいという意見がありました。

駅まで行くことができれば、電車や路線バス、タクシー、徳洲会湘南大磯病院へのシャトルバスが利用できるのでは助かるようです。

高齢者にとっては駅まで歩くのが難しいだけでなく、下町地区の海側と神奈中バスのバス停がある国道1号には高低差があり、既存のバス停を使うのも困難だと言う人も多い状況です。

地区の高齢化は、かなり進んできているので一刻も早くコミュニティバスの導入を実現してほしいと思います。

- ◎ 既存の路線バスの本数や利用人数等の状況はどうでしょうか。

○ 国道1号の神奈川中央交通の路線バスは1時間に3本程度の頻度で運行されていますが、駅が近いあまり多く利用されていません。

- ◎ 町としては、コミュニティバス導入の実現可能性はどうでしょうか。

- 現状、にの♥バスをそのまま下町地区内を運行させることについては、車体の大きさと道幅の関係上、困難と考えています。

また、移動についての課題は、国道1号のバス停までの歩行が困難な高齢者なので、定時定路線のコミュニティバスは必ずしも課題解決に繋がらないと考えています。

高低差等の地形も考慮しながら、コミュニティバスだけにかかわらず、課題の解決に繋がるような交通サービスを、地区と共に考えていきたいと思います。

- ◎ タクシーの活用については、どうでしょうか。

○ 資料1のp.16の質問11の結果にも出ていますが、下町地区は駅に行く場合、初乗り運賃（500円）の範囲内（半径1.2km圏内）に収まるため、運賃を割高に感じる人が多いと思われる。

路線バスについても同様に、駅が近いため運賃に割高感を抱く人が多いと思われます。このことから既存の公共交通が避けられてしまっていることが下町地区の課題だと考えられます。

そのため、タクシーや路線バスの利用補助を行い、割高感を払拭できれば、既存の公共交通を利用するきっかけを作ることができると思います。一足飛びに新しい交通サービスを導入するのではなく、既存の交通サービスの活用も含めた多角的な検討が必要だと考えます。

- ◎ 近年様々な交通手段が登場していますが、神奈川運輸支局からは何か意見はあるでしょうか。

○ どの地域にも有効な交通手段というものは存在しないので、解決策ありきではなく、地域との議論を重ね、実証実験等を行いながら、どのような交通手段が最も地域に合うのかを模索すべきだと思います。

- タクシー券補助の現状について、町健康福祉部から補足説明させていただきます。  
町では現在、障害者と高齢者向けにタクシー券補助施策を実施していますが、後者については要介護（要支援）者で下肢や体幹に不自由のある方に、タクシー初乗り運賃に相当する 500 円分の補助券を年に 24 枚交付しています。今後は、現在の施策の対象者ではないものの、バス停や駅までの歩行に負担が大きい方に向けた施策を検討していきます。
- ◎ 社会福祉協議会から何かコメントはあるでしょうか。
- 社会福祉協議会には、タクシー券補助の対象外になっている人からも、移動に困難を感じている旨の声をいただいています。  
高齢者には、経済的な事情で買い物や通院のための移動が困難な方も多い一方、ボランティア送迎も需要に供給が追いついていない状況です。町と共に、移動困難者に対する施策を考えていきたいと思えます。

・議題（２）二宮町地域公共交通計画（素案）について

- 計画策定にあたり、町の総合計画や都市マスタープランとの整合は図っていますか。  
また、立地適正化計画を策定する予定はあるでしょうか。
- 本計画は総合計画の下に位置付け、都市マスタープラン等の関連計画との整合も図っています。立地適正化計画については、現在のところ策定する予定はありません。
- 第 3 章の各施策については、実施スケジュールを記載した方が良いと考えます。他の自治体でも記載している例が多いと思います。
- 今回の素案では実施スケジュールを記載していませんが、今後記載する予定です。
- 第 4 章の定量的な数値目標について、基準値をいつの時点の実績値にするか検討するにあたっては、コロナ禍の影響を加味する必要があると思うので注意してください。
- 基準値には、基本的に 5 類移行後のアンケート結果等の数値を採用することになると思いますが、直近の利用者数の動向等も見ながら検討していきます。
- バス業界では乗務員不足が深刻な状況です。収入や労働時間に対する悪いイメージを背景に乗務員の志望者数が少なくなっており、大型 2 種免許の保有者が減少し、バス乗務員の高齢化は進行し続けています。

全国的には、2030 年頃に 3 割程度の乗務員が不足する見込と言われています。神奈川中央交通としても、乗務員の採用に力を入れているところですが、このまま乗務員不足が続けば、現状の路線を維持するのは困難になります。

そのため、計画（素案）p.3 表 2-1「各公共交通サービスの役割分担」については、地域間公共交通（幹線）は神奈川中央交通の路線バスが引き続き担う一方、将来的には地域内公共交通（支線）は路線バスから町のコミュニティバス又はデマンド型公共交通に転換しなければならない可能性があるため、町でも検討いただきたいと思えます。

また、計画（素案）p.6 以降の施策については、この♥バスに関する施策ばかりになっているので、路線バスやタクシーを対象にした施策も盛り込んでいただきたいと思えます。

p.7 の施策 2-1「新たな地域公共交通システムの研究」については、基本方針 1「公共交通の維持確保」の観点にも位置付けていただきたいと思えます。

- 今回の資料は、たたき台であるため、いただいた意見については今後庁内の会議にも諮りながら反映を検討していきたいと思えます。
- 夜間、二宮駅前にはタクシーが少なく、1 時間近く待つこともあります。対策として、タク

シーの乗合化は行えないでしょうか。

- 夜間は、特に二宮駅に電車が着いたタイミングで利用者が一気に増えるので、配車が間に合っていない状況が生まれていると思います。神奈中タクシーとしては、夜間は稼ぎ時でもあるので、配車を手厚くできるように工夫していきたいと考えています。

なお、乗合化は法的にハードルが高く困難なため、業界全体の課題だと認識しています。

- タクシーの乗合化に関連して、中井町のオンデマンドバスでは乗合を忌避する利用者もいると聞いています。デマンド型公共交通には1回の運行にかかる経費が割高になるという費用面の課題もありますが、利用者に乗合忌避の意識が強いと、乗合を前提とするデマンド型公共交通は上手くいかないのではないかと考えています。
- 中井町のオンデマンドバスの運行を受託している神奈中タクシーとしては、乗合が進まない最大の要因は、中井町内に鉄道駅等の人の移動が集中する地点がなく移動需要が分散しているという地理的な要素だと認識しています。
- 計画の目標の中に交通安全について盛り込む必要はないでしょうか。また、自転車や電動キックボードの安全啓発についても盛り込むべきと考えます。
- 交通安全については、本計画に位置付ける必要があるものではなく、別途、町防災安全課で対応するべきものだと考えています。
- p.6の施策1-4「住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施」に関連して、運転免許の返納に関する施策も位置付けるべきだと考えます。
- 免許返納に関する施策は既に実施しているので、位置付け方を考えていきたいと思います。
- ◎ 免許返納について、警察署から補足があればコメントをいただきたいと思います。
- 免許返納数は、以前は一気に増加した時期もあったものの、最近は例年横ばいという状況が続いています。返納理由としては、病気が多い傾向にあります。  
高齢者の免許更新の際に認知機能検査や運転技能検査等が義務付けられる等、返納を促す仕組みができましたが、地域によっては免許を返納してしまうと生活ができなくなってしまう場合もあります。  
そのため、近年はいきなり返納させるのではなく、まずは安全運転相談窓口（#8080）への連絡を呼びかける等、相談を促す方向に施策が変わってきています。  
免許返納数を増やすには、地域の生活の特性を反映した交通サービスを導入することが重要だと思っています。  
免許返納数は、現在市町村単位でしか把握していませんが、より細かく地区ごとに把握できるようにする等、町と連携していきたいと思います。
- 神奈川中央交通の路線バスは、今年7月から運賃が値上げとなりましたが、その影響はどのような状況でしょうか。
- 利用者数は対前年と比較し増加傾向にあり、コロナ禍の戻りと運賃改定による影響がどの位あるのか分からない状況になっています。
- 夜間のタクシー不足については、運賃ブロックを見直し、より運用が柔軟になれば、不足する地域に隣接地域からタクシーが運行できるようになるので、ある程度解消が見込めるのではないのでしょうか。
- 運賃ブロックの見直しについては、現在のところ業界からの要望もないため、神奈川運輸支局では検討していません。
- 二宮駅前からバスやタクシーに乗車する際に、待ち合いスペースが無いことが大きな課題

だと思っています。子どもを連れている人等は特に、快適に待つことができるスペースが無いと、「待たされている」感覚が強くなってしまいます。

- 町では、老朽化した二宮小学校体育館や町民センター機能などを合わせた駅前複合施設の整備を計画しています。これに合わせ、待合環境の整備も検討していきたいと思っています。

#### ・議題（3）その他

- 参考資料について説明させていただきます。

参考資料1は、この♥バスについての記事を掲載した広報にのみや9月号の抜粋で、この♥バスのルート、おすすめの利用コース、各種割引制度等について紹介しました。

参考資料2は、10月2日（月）に中井町のオンデマンドバスについて視察を行った際の写真と、オンデマンドバスの紹介資料となっています。

中井町では2台のハイエースで運行していて、電話やインターネットで予約をすると、町内の約120箇所のバス停間を行き来できます。同じ時間帯に予約があった場合は、乗合をすることになります。

秦野駅や二宮駅までは運行していないので、鉄道を利用する場合は路線バスを乗り継ぐ必要があります。

利用には登録が必要で、町内在住でなくても登録できます。また、一人で乗降ができる方の利用としており、福祉有償運送等のように介助は受けられません。

利用状況としては、中井町の人口が、約9,000人に対し利用登録者数は約3,300人で、実際に利用しているのは年間約200人のヘビーユーザーとのことでした。乗合は進んでおらず、1回の運行の平均乗車人数は1人程度に留まっています。

費用面は、2台分の運行で補助金や運賃収入を差し引いて年間2,300万円程度かかっており、「一人当たりの移動経費」は3,800円程度となっています。

この♥バスは、1人あたりの移動には約600円で、年間1,200万円の費用がかかっています。

#### 4. 閉会

以上