

議 事 録

会議名	平成29年度第1回寒川町地域公共交通会議		
開催日時	平成29年5月19日 10:30～12:00		
開催場所	寒川町役場3階 議会第1会議室		
出席者名、欠席者名及び傍聴者数	委員：千葉、大澤、橋本（吉野代理）、小松、牧野、岡村、黒木、前田（福島代理）、和田 欠席委員：山崎、神永 事務局：小林（都市計画課長）、前田（同課主査）、栞原（同課主事補） 傍聴者：3名		
議 題	1) 寒川町コミュニティバス「もくせい号」の利用実績報告について		
決定事項	1) については決定事項はなし。		
公開又は非公開の別	公開	非公開の場合その理由（一部非公開の場合を含む）	
議事の経過	1. 開会 2. 議題 1) 寒川町コミュニティバス「もくせい号」の利用実績について 3. その他 1) 寒川駅海老名駅間の路線バスについて 2) コミュニティバス車両（小型低床バス）の更新について 3) 2市1町（藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町）公共交通の行政連携について 4. 閉会  1. 開会 【事務局】 皆さん、こんにちは。定刻前ですけれども、皆さんおそろいになりましたので、これから始めさせていただきます。		

本日は、お忙しい中、第1回寒川町地域公共交通会議にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日進行を務めさせていただきます、都市計画課長の小林と申します。よろしくお願いいいたします。

本日の議題に入らせていただく前に、4月の人事異動により、新たにご就任いただいた委員の方もいらっしゃいますので、皆様より自己紹介をお願いしたいと存じます。

なお、神奈川県バス協会の山崎委員、それと、藤沢土木事務所の神永委員につきましては、欠席のご連絡をいただいております。

そうしましたら、名簿の順で、着座のままでご挨拶をお願いできますか。よろしくお願いたします。

《各委員自己紹介》

【事務局】 どうもありがとうございました。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

《事務局自己紹介》

【事務局】 それでは、ただいまより会議を開会させていただきます。

本日の出席委員は10名で、寒川町地域公共交通会議設置要綱第6条の規定により、半数以上の委員が出席されておりますので、本日の会議の成立要件を満たしておりますので、報告いたします。

また、本日の傍聴者は3名ということで、よろしくお願いいいたします。

## 2. 議題

【事務局】 それでは早速、議題に入らせていただきます。

岡村会長、よろしくお願いいいたします。

【会長】 それでは早速、事務局より、資料確認及び議題1)のご説明をよろしくお願いいいたします。

【事務局】 それでは、議題の説明に入る前に、資料の確認をさせていただきます。

本日の資料といたしましては、まず、本日の会議次第、次に、委員名簿、当会議の設置要綱、資料1、資料2、資料3、コミュニティバスのパンフレット、ピンク色のチラシで寒川駅－海老名駅間路線バス時刻表となります。

配付漏れはございますでしょうか。

委員名簿につきまして、訂正がございますので申し上げます。岡村会長の備考欄に「東洋大学国際地域学部」と記載しておりますが、「東洋大学国際学部」ということで訂正をお願いいたします。

それでは、議題1) 寒川町コミュニティバス「もくせい号」の利用実績報告についてということで、各ルート別に、利用状況につきまして報告します。

資料1をごらんください。まずは、倉見大村ルートからご報告させていただきます。

1 ページ目は、土日運行を開始した平成27年10月から平成29年3月までの利用者数等の累計です。平成28年度の1便平均としましては、全日で5.23人、平日で5.84人、土休日3.96人となっております。平成27年度と28年度の10月から3月までの同時期の利用者数を比較しますと、平成27年度的全日は5.49人、平日は6.24人、土休日は3.9人に対し、平成28年度的全日は5.31人、平日は5.91人、土休日4.03人となっております、土休日は平成28年度が若干増えているものの、平日の利用が若干減り、全体的にも少し減っている状況です。ただし、運賃収入につきましては増えております。

下のグラフをごらんください。こちらは、平成28年度の1便当たりの月別利用者数になります。一番上の線が平日、真ん中が全日、下が土休日になります。全日と平日はほぼ横ばいですが、土休日は8月、11月、3月の利用者数が多い状況です。

この倉見大村ルートにつきましては、8人乗りの小型車両を使用していることから、乗りこぼしが発生することがあります。回数としましては、平成28年度では月平均で4.5回ありました。平成27年10月に増便したことにより、当初より、若干ではありますが、解消されています。乗りこぼしの傾向としましては、便別では、利用者の多い2便、6便、11便が多く、また、バス停別では、寒川駅、寒川町役場、総合体育館前、谷原第一で乗りこぼしが発生することが多い状況です。

乗りこぼしの対応としましては、タクシー会社のメリットを活かし、乗りこぼしのあったバス停にすぐにタクシーを向かわせ、続行便のような形でルートを運行しています。利用者の方々のご理解もあり、苦情やトラブル等はございません。

次に、2ページ目をごらんください。こちらは、全日の時間帯別利用状況です。

下のグラフをごらんください。先ほど、乗りこぼしの傾向でも説明したとおり、朝の2便目、昼前後の5便、6便目、夕方の11便目の利用が多い状況です。

次に、3ページ目と4ページ目をあわせてごらんください。こちらは、全日のバス停別利用者数の集計で、3ページ目が乗車人数、4ページ目

が降車人数となっております。

3 ページ目のグラフをごらんください。寒川駅以外では、浮谷、倉見大村地域集会所前、谷原第一での乗車が多い状況です。

4 ページ目のグラフをごらんください。寒川駅以外では、浮谷、倉見駅前、わいわい市前の降車が多い状況です。

続きまして、南ルートについて報告させていただきます。このルートは、倉見大村ルートと同じく、8人乗り小型車両で運行しております。

5 ページ目をごらんください。平成28年度の1便平均としましては、全日で2.69人、平日で3.14人、土休日で1.75人となっております。平成27年度と28年度の10月から3月までの同時期の利用者数を比較しますと、平成27年度の全日は2.54人、平日で3.05人、土休日で1.45人に対し、平成28年度の全日は2.61人、平日で2.99人、土休日で1.8人となっており、平日は平成28年度が若干減っているものの、土休日の利用が増え、全体的にも増えている状況です。運賃収入も増えております。

下のグラフをごらんください。平成28年度の月別利用者数としましては、平日では7月、9月、10月の利用が多く、土休日は10月、11月の利用が多い状況です。

次に、6 ページ目のグラフをごらんください。全日の時間帯別利用者数としましては、2便目の利用が多い状況です。

次に、7 ページ目、8 ページ目をあわせてごらんください。全日のバス停別乗車、降車割合は、寒川駅以外では、乗車は西一之宮、笠谷入口、上河原、鷹匠橋の利用が多く、降車は西一之宮、中河原、寒川駅南口の利用が多い状況です。

続きまして、東ルートについて報告させていただきます。このルートは、34人乗り小型低床バスで運行しております。

9 ページ目をごらんください。平成28年度の1便平均としましては、全日で9.64人、平日で11人、土休日で6.79人となっております。平成27年度と28年度の10月から3月までの同時期の利用者数を比較しますと、平成27年度の全日は9.14人、平日で10.52人、土休日で6.23人となっており、平成28年度の全日は9.6人、平日で10.93人、土休日で6.73人となっております。平日、土休日ともに平成28年度が増えている状況です。運賃収入も増えております。

下のグラフをごらんください。平成28年度の月別利用者数としましては、平日では7月、9月、10月、12月の利用が多く、土休日は8

月、9月、11月の利用が多い状況です。

次に、10ページ目のグラフをごらんください。全日の時間帯別利用者数としましては、朝の3便目、昼の5便目の利用が多い状況です。

次に、11ページ目、12ページ目をあわせてごらんください。全日のバス停別乗車、降車割合は、寒川駅以外では、乗車は越公園前、県営住宅東の利用が多く、降車は越公園前の利用が多い状況です。全体的に、日中の買い物や通院などに多く利用されていると考えられます。

資料の中にはございませんが、土曜日と日曜日を比べますと、日曜日のほうが利用者が少なく、土曜日も7から8割程度となっております。

課題といたしましては、数字にも出ているとおり、土休日の利用者が少なく、この状況を踏まえ、利用促進策等につきまして、今後検討が必要だと考えております。

また、利用状況や住民ニーズを踏まえ、ルートやダイヤの変更等を検討してまいりたいと考えます。

以上で、コミュニティバス「もくせい号」の利用実績報告を終わります。よろしくお願いたします。

**【会長】** それでは、今のご説明に対して、何かご発言……。

**【事務局】** すみません、1点補足なんですけれども、今、説明の中で、比較が10月から3月までの比較となっております。これは、この会議でも諮らせていただいて、今、運行しているんですけれども、平成27年10月から土日運行を開始した。それまでは、寒川町は土日は運行していなかったもので、それで10月から3月まで、同時期で比較をさせていただいてございます。

以上でございます。

**【会長】** では、いかがでしょうか。

お願いします。

**【委員】** 1点。先ほど、乗りこぼしのお話ですが、乗りこぼした場合、タクシーでというお話があったんですが、そのタクシーというのは、乗りこぼしたバス停から、バス停間を走るということでしょうか。

**【事務局】** 乗りこぼしのあったバス停にタクシーが向かい、乗りこぼしされた方を乗せた後は、前のバスを追う形で、ずっと続けて、続行便のような形で運行するという形です。

**【委員】** ありがとうございます。

**【会長】** ほかはいかがでしょうか。

おおむね、微増、微減はありますが、安定をしてくているのかなとい

うか、定着はしてきているのかなというところでしょうか。

運行事業者さんから補足はございますか。特によろしいですか。

【委員】 はい。

【会長】 ほか、どうでしょうか。

お願いします。

【委員】 先ほど、倉見大村ルートの中での1便目、5便目、11便目が増えているという内容の中に、なぜ増えているかのものがなかったので、それがまず1つと、大村ルートがワゴン車等の部分でということと、あとほかの、何十人乗りの小さいバスで走らせているんでしょうけど、そこら辺の人数の比較をして、例えば、今のお話の中で、乗りこぼしがあった場合は、フットワークがいいタクシー事業者さんのほうでの乗りこぼし策というものが十分得られているよという部分で、例えば、それよりちょっと大きいバスが、そのバスで運行しなくても、実際には、利用者様が増えても対応ができる部分であれば、わざわざ大きいバスという部分じゃなくても、人数的な問題もあるんでしょうけど、その辺も視野に入れてもいいんじゃないかなというふうに思ったりもするんですけど、必ずしもバスを走らせるという部分が、今お話しの中で、ワゴンの乗りこぼしがあっても、そういうふうな拾いがあるのであれば、経費の問題もあるんでしょうけど、税金を使われているという部分もあるんでしょうから、それもちょうどどうなのかなとお聞きしたいところなんです。

【事務局】 まず、車両のほうからご説明というか、委員ご存じのとおり、倉見大村ルート、南ルートは、倉見大村ルートのほうが狭隘な道路を、地域を走るというところで、平成26年から車両のほうをハイエースにかえて運行した経過がございます。

倉見大村地区というのは、以前もご説明したとおり、コミュニティバスを通してくれという要望が強い地域だったんですけども、道路事情によって、当時はコミュニティバスは小型の低床バス34人乗りだけだったので、そういう事情もあって、その地域には走らせていなかったという事情がございます。

倉見大村ルートのほうは、この会議でもご承認いただきまして、ハイエースで運行した。今のところ、倉見大村ルートは徐々にというか、人数もそれなりにご利用があつて、小型化してよかったなというのが事務局の実感でございます。

東ルートは、小型の低床バス34人乗りで運行してございます。こちらにつきましては利用者が、平均でいいますと平日で11人、多い日で

すと、便にもよるんですけれども、20人近くで、20人超えるときも  
ございます。

そうすると、それを小型化した場合には、今度、乗りこぼしの対策が  
かなり必要になるのかなと。それと、小型の車の台数も必要になってく  
るのかなというところで、事務局といたしましては、倉見大村ルート、  
南ルートについては引き続き小型車両での運行で、東ルートについては、  
人数、その辺も含めて、小型の低床バスでの運行を引き続きという  
ところで考えているところでございます。

それと、時間帯の利用ですけれども、基本的に、前からこの時間帯は  
多い時間帯というところで、最近になって急に増えたというところでは  
ございません。寒川町のコミュニティバスについては買い物、病院とか、  
そういうところが主というか、そういう利用者をターゲットにしている  
ところもありまして、買い物利用で使われているのかなというところで  
考えてございます。

以上でございます。

【会長】 よろしいですか。

【委員】 結局、バスは決まった道だけなんですよね、簡単に言えば。  
同じ、では乗っていただきましょうよという考え方であれば、例えば車  
をちょっと小さくしただけで、もうちょっと中に入って、中の人を拾っ  
て外に出て、また中に入って外に出てという意味では、バスを走らせる、  
もちろんワゴンを走らせるというのはわかるんですけど、公共交通をも  
うちょっと利用していただくという部分の中では、そういうやり方も  
1つあるのかなという、何というんでしょうか。走らせておけばいいや  
という部分ではなくて、やっぱり乗っていただくためにどうしようかと  
いう部分では、そういう策もあるのかなと。

逆に、東ルートとかで、大体イベントとか行事があるときに一気にそ  
こに、もちろん、人が集まるのはわかっていることであって、年間を通  
してはどうなのよといったら、20人乗るときもあるけど、毎日20人  
乗っていないでしょうという話になったら、乗っていないときはどうす  
るんですかという話になっちゃうので、乗っているからという話は、僕  
としては、ちょっとどうなのということ、そういうところだけ大きい  
話になるけど、では乗っていないところはどうしますかとかこちらから言  
ったときには、またちょっと違う話になっちゃうのかなということがあ  
るので、そういうふうに、せっかく行政のほうで公共交通という会議の  
中で、私も公共交通の出なので、もうちょっとバス、タクシーも含めて  
活気がある、皆さんに乗っていただけるような部分を持ちたいなという

ことがあって、そういうふうな意見をさせていただいたところなんですけど、すみません、ありがとうございました。

【事務局】 ご提案ありがとうございます。

現状、東ルートはルート上、県営住宅という、ちょっと高齢化した地域を回ってございまして、比較的、20人乗るのが珍しいということではなく、毎日結構な利用が平均的にあるルートとなつてございます。ただ、どの便も20人乗るわけではなくて、ある時間帯は毎日のように、かなり利用者が多いという状況になっています。

【委員】 買い物ですか。

【事務局】 そうですね。買い物、やはり駅に出る。

【委員】 でも、あそこにすぐスーパーができたじゃないですか。そういうのも……。

【事務局】 そうなんです。そのとおりで、三和さんができて、私、個人的には、東ルートの利用者がぐっと減るのではないかということで考えていたんですけども、現状、それほど影響はないというところで、やはり金融機関等は、例えば郵便局ですとか銀行さんは駅周辺に集まっていますので、その辺が影響しているのかなというところで考えてございます。

ですので、三和さんができて、ぐっと利用が減るのかなと思ったら、それほど影響はないという結果が出てございます。

【会長】 ほか、どうでしょうか。今日は報告だけなので、比較的自由に皆様おっしゃっていただけるといいかなと思います。いかがでしょうか。

自由にと自分から言ったからなんなんですけど、改めて東ルートを見てみると、乗車、降車割合というので、バス停ごとに見ているものでグラフを見ると、要は、寒川駅というのが40%台後半ということは、はっきり言うと、寒川駅から乗るか、寒川駅まで行くかというだけで、途中の乗りおり、途中で乗っておりてという人はほとんどないという理解ですね。

そうすると、1周、そんなに長くないとはいえ、30分、逆回りにしてくれたらうれしいねという話は多分あるんですよね。グラフを見てみると、確かに駅に近いところのほうが、乗車割合が多分高くて、降車のほうは、駅から近いほうが何となく多くて、乗った、おりたのバランスで見ると、やっぱり駅から近いほうが、何か、そういう点がアンバランスなのでね。

なんていうことで言うと、先の話ですけど、駅まで直行の形、ぐるぐ



るっとエリアを回ってカバーするというのもそうなんですけど、駅に直行するような形の再編なんていうのは、多分、次の段階でもしかしたら、5年後になるか、10年後になるかわかりませんが、あるのかもしれないなど、今、このグラフを見て思いました。

ご発言は特に結構です。多分、いろいろ再編計画の中で、ずっと検討した中で、これがあって、これが定着しているというところがあるので、そういってはいけないんですけど、利用実態との関連で、次もあるのかなということですね。

倉見大村だと、実はそうでもないんですよ。役場周辺も含めたらそうなんですけど、意外と途中同士の乗りおりにあるので、まず、この1周というのが、比較的定着した形になっているのかなというところでしょうかね。

ほか、どうでしょうか。

**【委員】** 運賃収入が増えているということの説明が先ほどあったんですが、乗車人員は減っているところも、でも、収入としての運賃収入は増えていますよというのは、単純にバス料金が変わったからということではなく、なんですか。

その辺の理由と、それから、一方、運賃収入は入るんですけども、委託で幾ら支払うかということがわからないので、その比較ができないんですよ。例えば、税金がどれだけつき込まれていて、どれだけの赤字をしょっているのかという、その辺も知りたいところかなというふうに思うんですが、よろしくお願いします。

**【事務局】** 倉見大村ルートについては、27、28と比べて、人数が減っているんですが、運賃収入は増えておりました。これは運賃の額が特に上がったわけではなく、運賃はそのままなんですけど、運賃のかからない方の利用の増減とか、あと、運賃が安くなる方の増減もそうですが、そこら辺の理由が考えられると思います。

**【事務局】** 今、未就学児については無料になっていまして、あと、小学生、障害のある方については100円、それ以外の方は150円という料金設定になっていますので、その辺で、今、説明があったように、無料の方が……。

**【委員】** 150円の方が増えたと。

**【事務局】** そうですね。そういうふうに事務局としては分析してございます。

それと、委託料との比較なのでですけども、今日、細かい数字は持っていないんですけども、今、ざっとの話なのでですけども、7割から

8割、公費負担となっており、残りの2割から3割が運賃収入で賄っているという状況でございます。

【会長】 よろしいでしょうか。ほか、どうでしょうか。

【委員】 2点ほど。まず1点は、事務局への質問になります。もう1点は、ちょっと申しわけないですが、吉野委員の代理の橋本様に関連することで。

まず1点目は、東ルートの中岡田は比較的、降車が意外と多いので、和田委員も大曲にお住まいということで、東岡田でおりる人はちょっとイメージが、これだけいたのかということで、住宅街の中で、特に、近くに福祉事業センターと中学校の部分で、意外と東ルートの中でも多いイメージを受けるのかなと、ちょっとそのところと、あと、これは吉野委員の代理の橋本様にお伺いしたいのですが、路線事業者ということで、同じような循環路線で、似たような傾向があつて、ほかの線路ができるのか、先ほどお話が出たとおり、駅に近いところにおりる人が多くて、行くほうが多くて、戻ってくるほうが、乗るのが多いという、ラケット循環みたいなのところですね。同じような、ほかのバス路線、営業路線もあるのかというのを伺いしたいです。お願いします。

【事務局】 東岡田の降車が多い理由としまして、考えられるのは、福祉事業センターが近くにごございますので、そこを利用される方が降車されているのではないかと思います。

【委員】 先ほどの循環線の話なのですが、私なんか、循環線というのはあるのですが、基本的には、お客様を効率よく輸送するというような観点から、お運びする目的のところ、循環線を設置したとしても、なるべく早く接続するような路線のほうが多いです。

だから、例えば、コミュニティバスの循環線みたいに、ある一方のエリアでは乗る方が多くて、ある一方のエリアではおりる方が多いというような設定の仕方はそれほど多くはやっていないというようなことは、一般の路線バスではあるかなと思っています。

【会長】 ほか、どうでしょうか。大体よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

### 3. その他

【会長】 それでは、3.その他ということで、順に事務局からお願いいたします。

【事務局】 それでは、3.その他、1) 寒川駅海老名駅間の路線バスについて、ご報告申し上げます。

この運行につきましては、地域公共交通会議案件ではございませんが、北ルートの見直し案と関連した案件となっておりますので、こちらでご報告させていただきます。

それでは、資料2をごらんください。また、あわせてピンク色のチラシもごらんください。

寒川駅海老名駅間の路線バスは、神奈川中央交通と相鉄バスの共同運行で、平成26年10月より実証運行を開始しており、平成29年4月より本格運行に移行いたしました。

それに伴うダイヤやルートの変更はございませんが、バスの運賃の支払い方法が後払い方式に変更となり、乗車時にICカードリーダーへのタッチ、もしくは整理券をおとりいただく形となりました。また、乗降方法は、神奈川中央交通は中扉から乗車し、前扉から降車、相鉄バスは1つの扉から乗降車となります。これらに対する苦情等は、現在のところ、ございません。

また、平成29年度より、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行しており、当該補助金に関連しまして、国庫の補助金の対象期間が、10月からスタートしまして翌年の9月末までとなりますので、運行事業者との4者での協定は、今までの年度協定ではなく、今年度は4月から9月末までの半年の期間で結び、その後、10月1日から翌年9月末までの1年間を結んでいくことといたします。

資料2につきましては、実証運行を開始した平成26年から28年の年度ごと、平成28年度の月ごとの利用者数を示したものとなっております。平成28年度、年間の1便当たりの利用者数といたしましては、全日で8.9人、平日で9.6人、土休日では6.7人となっております、平成26年度より利用者数の増加が継続しております。

なお、実証運行中は利用者数を把握しておりましたが、本格運行への移行に伴い、今年度4月より、神奈川中央交通及び相鉄バスからの利用者数の報告は終了となります。ただし、運賃収入で利用状況を把握し、今後も利用促進に努めてまいります。

また、町内の利用者の多いバス停といたしましては、湘南ユニテック前、行安寺、キンビバレッジ前、才戸第一があり、町の北部地域にお住まいの方やお勤めの方の利用が多く見受けられます。海老名市内の利用の多いバス停は、海老名市役所、東今里、オアシス湘南病院前、中河内、下河内、本郷五反田橋となっております、広い地域で利用されていることが、結果から読み取ることができます。

資料をごらんいただくと、実証運行開始当初から利用者数が徐々に増

加しております。目標値として、1便当たりの利用者数10人を掲げており、これにつきましては、昨年9月の平日の平均で10.2人を達成いたしました。しかし、それ以降、目標値に達しておりませんので、先ほど申し上げたとおり、今後、毎月の利用者数の集計はいたしません、新たな利用者の確保のため、本路線を周知していきたいと考えております。

本路線につきましては、本格運行へ移行となりましたが、今後も利用促進に取り組み、生活交通の確保、維持等に努めてまいります。

以上で、寒川駅海老名駅間の路線バスについての報告を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

**【会長】** この件、何かご発言ございますか。

特によろしいですか。ありがとうございます。

それでは、その次、車両更新について、お願いいたします。

**【事務局】** その他の2) コミュニティバス車両の更新について、説明します。

コミュニティバス「もくせい号」東ルートで現在、運行している車両である小型低床バスが、運行を開始してから今年度で16年目となり、車両の更新時期を迎えております。現在は問題なく運行できているものの、走行中に故障して止まってしまったり、万が一、それが原因で事故が起きる可能性もあります。乗客の方の安全・安心のためにも、早期の車両の更新ができるよう検討しております。

新たな車両につきましては、現行の三菱エアロミディが現在生産されていないため、同程度の日野のポンチョを考えております。また、更新時期としましては、平成30年度に更新できるよう、東ルートの運行業務委託業者である神奈川中央交通株式会社と、新たな車両の車種やサイズ等とあわせて、現在、協議しております。

以上で、コミュニティバス車両の更新についての説明を終わります。

**【会長】** ということで、何かご発言とか補足は、よろしいですか。どうぞ。

**【事務局】** 先ほどご意見をいただいたところがあるんですけども、現行、事務局といたしましては、東ルートについては引き続き、ルート変更なく、今のルートで運行したいという考えのもと、利用者人数等を考えると、現行のバスでの運行を引き続き継続していきたいというところで、車両の更新を考えているところでございます。

以上でございます。

**【委員】** 車両の入れかえという部分に関しては、もちろん乗る側に

関しても、古い車より新しい車に乗るという部分では、環境の改善という部分では非常にいいことだなという部分も感じるんですが、1つは、今、三菱さんの車が代替になるよということで、ピンク色の部分で、相鉄さんが今、使われているバスは、実はポンチョです。ドアは1個か2個でという考え方、ちょっと私、車両をよくわからないんですけど、ポンチョでも2つドアでいくのか、乗り方が違いますよね、おり方も。

これがもし代替にかわったときに、またそれをお客様の方に周知をするのに当たって、事前にここでわかっていることであれば、かえるのであれば、乗り方がもしかしたら変わる可能性もあるし、ドアが1個になっちゃうとまるっきり変わっちゃいますよね。相鉄さんが走った場合は1個なんでしょうけど、神奈中さんが走ると2個になる。それが、1個ずつでいくのか、また同じように1個2個なのか、そういう部分も多分、問題が出てくるのかな。買うのに当たってなんですけど。

**【事務局】** 今、こちらのピンクは路線バスとなっていてございまして、車両の更新につきましては、東ルートのコミュニティバスということで考えてございます。

今、委員おっしゃったとおり、右側に写っているのがポンチョで、これがワンドアのポンチョでございまして。ポンチョについてはロング、ショートがございまして、さらに、ワンドア、ツードアもございまして。

その辺は今後、神奈中さんと、まだ車両というのは固めていませんので、決まり次第というか、経過をまたこの会でもご報告させていただきたいと考えてございます。

ご意見ありがとうございます。ワンドアになったときには、東ルートは必ずと言っていいほど、車椅子の利用者の方がいらっしゃいますので、そういう周知も、ワンドアにした場合には当然、乗り方が変わりますので、その辺も含めて検討させていただきたいと思っております。

以上です。

**【会長】** ありがとうございます。

ほか、どうでしょうか。

**【委員】** 先ほど、八島委員からもおっしゃられたとおり、あと、東ルートのもう少し入れるところを変えてほしいと、車両サイズに分けてロング、ショートを考えているということです。地域のほかの、これは道路課さんともいろいろ絡む部分、また、警察署のほうでも、車両の進入の有無とか規制等、多々あると思っておりますので、そこら辺しっかりと計画を持って、いろいろと、必要であれば臨時会議を招集して、また、よりよく地域の路線を構成できるような計画を一緒に立てていければ

と思いますので、しっかりそのあたり、各関係機関で連携をとってお願いしたいと思います。

【会長】 ありがとうございます。

この件、大体よろしいでしょうか。

それでは、3)につきて、ご説明をお願いします。

【事務局】 では、その他、3) 2市1町公共交通の行政連携についてということで、藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町の2市1町で組織しております湘南広域都市行政協議会の公共交通の行政連携検討分科会で検討しています内容につきて、現況を報告させていただきます。

現在、この分科会では、寒川駅と湘南台駅を結ぶ新たなバス路線の導入に向け検討しております。運行ルートにつきては、資料3をごらんください。図で示すとおり、文教大学や湘南ライフタウンを經由するルートで検討しております。

今までの経緯といたしましては、平成26年度に、各市町の交通不便地域を対象にアンケート調査を行い、また、平成26年度から27年度にかけて企業ヒアリングを行いました。その調査結果を踏まえ、住民及び事業者の需要を試算し、4つの候補ルートを設定しました。

1つ目は、倉見駅から慶応大学を經由し、湘南台駅まで行くルート、2つ目は、寒川駅から文教大学を經由し、大谷通りを慶応大学のほうへ北上し、そこから湘南台駅のほうへ行くルート、3つ目は、寒川駅から文教大学、湘南ライフタウンを經由し、湘南台駅まで行くルート、4つ目は、寒川駅から文教大学、湘南ライフタウンを經由し、辻堂駅まで行くルートです。

この4つのルートを比較検討し、2市1町の各課題を最も解決できる3つ目の候補である、資料3の図で示すルートを最終候補といたしました。平成28年度につきては、この最終候補としたルートにおける需要把握のためのアンケート調査や路線見直しによる影響調査等を行い、各種調査や検討結果を踏まえ、交通事業者と協議を行いました。

今後につきては、想定されるバス需要の把握や利用促進のための企業ヒアリングの追加実施等を行うとともに、新たなバス路線の開設に向け、路線再編が見込まれる湘南ライフタウンのバスターミナルの整備等、周辺環境整備のタイミングを見きわめ、交通事業者と連携して検討してまいりたいと考えております。

この案件につきては、今後も公共交通会議で随時報告させていただきます。

以上で、2市1町公共交通の行政連携についての報告を終わります。

【会長】 この件、何かご発言その他ございますか。

【委員】 すみません、もう一度、検討したルートの説明してもらっていいですか。検討したやつをもう一度。

【事務局】 4つの候補ルートで、1つは、倉見駅から慶応大学を経由して湘南台駅まで行くルート、2つ目が、寒川駅から文教大学を経由し、大谷通りを慶応大学のほうへ北上して、そこから右折し、湘南台駅のほうへ行くルート、3つ目は、最終候補となった、寒川駅から文教大学、湘南ライフタウンを経由し、湘南台駅まで行くルート、4つ目は、寒川駅から文教大学、湘南ライフタウンを経由し、辻堂駅まで行くルートとなっております。

【会長】 というところで、今もこれで検討中というところでしょうかね。

【事務局】 そうですね。1つ目、倉見駅となっておりますけれども、倉見駅にタッチして、現状、倉見駅はバスが入れませんので、基本、寒川駅に来るルートでございます。

それと、この4つの中から1つ、今、湘南台と寒川ということで検討を進めているんですけども、ほかの3つはもうなくなったのかということではなくて、現在、4つの中から1つに絞って検討しているということで、今後、その1つのルートが達成できたときには、次はどこにしようかというようなことの検討になろうかと考えてございます。

【委員】 この図の中で、点線がありますよね。ここだけはこっちに変わるかもという、寿照寺前と和泉橋の間から、南桐原、桐ヶ谷間で、こっちになる可能性も検討中ということ。

【事務局】 ルートについては、まだ、あくまでも行政側の案ということで、実際、具体的なところまではいっていないところなんですけれども、この点線というのは、ここに企業さんが張りついているんですね。ここでも書いてあるように、東京ラヂエーターさんですとか、プレス工業さんですとか。

ですので、やはり需要がないとなかなか路線も厳しいところがあるので、その辺の企業さんにもヒアリングをしていますので、そういうところで、点線でルートを描かせていただいているというところでございます。

【委員】 2市1町で、今日、寒川町からお話が出ましたよね。茅ヶ崎、藤沢からも話が出るんですか。

【事務局】 はい。

【委員】 それで、基本的な趣旨というのは、何のための2市1町の

行政連携の、これは何をもって走らせるという……。

**【事務局】**　そもそも湘南広域なんですからけれども、これは交通だけではなくて、いろんなところで連携を図って、いろいろ検討しています。例えば、ごみの問題ですとか、農業の問題ですとか、いろんな部署で広域連携というところで検討している中で、公共交通についても連携、行政の、今まで交通というのは、それぞれの市の中で検討していたといった中で、連携をとって検討できないかという中で始まったところがございます。ですので、藤沢、茅ヶ崎、寒川、それで行政界を越えて、何か公共交通を検討できないかというところで始まったところがございます。

ですので、この路線につきましては、それぞれの公共交通会議の中で報告していこうというお話になってございます。ただ、その市によっては、まだ、例えば今回の公共交通会議では報告はなしで、次にしようとか、タイミング的にはばらつきがあると思うんですけれども、そういうところで、それぞれの公共交通会議で報告はさせていただこうということになってございます。

**【委員】**　住民自治会さんとの打ち合わせみたいなものはしているんですか。企業と行政と、何かやられていると言っていましたか。

**【事務局】**　自治会さんとは、直接はやりとりはしていません。ただ、一般的に、まずはアンケートですね。それぞれ寒川と茅ヶ崎、藤沢の住民にアンケートをとって、その後、企業回りをしている。それで企業さんのお話を聞いたり、あと、文教大学にも行っているんですけれども、大学のお話も聞いたりということをやっております。

**【委員】**　既存の路線はあるんですよね。行政でやる話じゃないんじゃないかと思うんですけどね。

**【事務局】**　既存の路線はあるんですけれども、直通というのがない状況です。寒川駅の北口にも、路線バスは今、海老名寒川が入っていますけれども、今の予定ですと、寒川の北口から湘南台駅に直接、直行便ということで、委員おっしゃるとおり、文教で乗りかえれば、寒川の方も湘南台に行ける路線は当然ございますけれども、直行の便がないというところで。

**【委員】**　それに行政が入るんですか。交通の弱者の方とか、移動する権利という部分が、町民だとか、市民だとか、やっぱり権利として、移動する権利があるという中で、公共交通を利用していただいて幅広く行動していただくという、例えば趣旨があるという部分だったら、まだそういうふうな、市を飛び越えてとか町を飛び越えて行動していただき



ましようかという部分だったら、何かあれなので、まだそういう議論にはなっていないんでしょうけれども、よくわからないような、何をもってやりたいのか、よくわからない。

**【事務局】** まずそもそもは、行政がこの路線をやりたいというところではなくて、寒川でしたら、湘南台に直接の路線が欲しいという町民ニーズですから、そういうものを踏まえながら、2市1町で話し合いをしているというところでございます。

ですので、藤沢でしたら、例えば今、ライフタウンを整備している中で、寒川方面への人の行き来というものの位置づけがありまして、そういうものも含めて、2市1町でどういう路線がということで検討を始めたという経緯でございます。

ですので、この路線も、行政がこの路線をと、細かい路線というか、引いたのは我々ですけれども、そもそも大きな目的地、湘南台に行きたいというようなニーズは、町民のほうからアンケート等にとって、やっているというところでございます。

**【委員】** この路線以外の町民の方が湘南台へ行きたいと言ったらどうするんですか。この路線の寒川から走って、ちょっと外れた人が湘南台へ行きたいと言ったら、それも考えるということなんですか。

**【事務局】** そういうニーズがあれば考えていくと。

**【委員】** ニーズがないから、この路線を引いているということなんですね。

**【事務局】** いや、そういうわけじゃないです。寒川町でいいますと、湘南台に直接行ける路線が欲しいという住民の声が多いということです。

**【委員】** 進めていく上ではいいんでしょうけど、先ほどから質問があった、公費がこれだけかかっている、一般民間事業者が潰れちゃうような感じで、改めてこういうふうな部分というのを簡単にやって、また税金を使って、お金がないんですとか、収入が上がっていかないんですとやるというのは、結論からすれば、住民の方が、町民の方が、自治会の方が、使いたいんですというのであれば、そこに行政から、赤字でも、そういう住民の方の足を守りたいという部分であれば、多分、理解はあると思うんですよ。

**【会長】** 多分、行政連携というところの誤解だと思うんですけど、行政がどういう役割を公共交通で果たしていくかというときに、お金を出すというのはその中の一個で、法律がいろいろ変わってきて、この10年だと、行政の役割は、単に補助金を出すよということより、それも

あるんだけど、地域の中で、より望ましい形で、事業者がつくってきたネットワークに対して、行政も市民のことを考えて、ネットワークの形成に対して、より役割を果たしていくというふうに、いろいろ変わってきているわけですね、ご存じのように、この10年間。

そういう中で、ネットワークを構築するときに、何となく今だと、個別の自治体ではある程度、法律ができる前もやってきたんだけど、行政の境を越えていくという枠組みは今、あるんですけど、そんなにない中で、たまたま行政連携というのを2市1町でやっているの、そういう中で出てきた話と私は理解をしています。これが、お金を出すとか出さないという話になると、おそらく全く別の話になってくるんだろうなというふうには私は思っているところですけどね。

**【事務局】** 説明が足りなくてすみません。海老名寒川路線につきましては、海老名市と連携、それと、公費を負担してやってございます。ただ、2市1町の寒川湘南台路線については、現時点では、イニシャルコスト、ランニングコストを一切出さない方向で、神奈中さんと検討してございます。最終的にどうなるかは別として、現在は、公費を補助するという考えはなく、この路線を実現したいという考えで、2市1町で進めてございます。

ですので、ただ、現実に新規路線を我々がお金も出さずに実現できるかということ、なかなか厳しいところは当然ございます。そのときに、今、考えてございますのは、既存の路線の再編も含めて、新規路線を実現できないかというところで運行事業者さんと調整をしているところでございます。

ですので、これについては、今のところ、公費を投入するという考えはございません。

**【委員】** 僕も、税金の無駄遣いをやめてくれという話ではなくて、乗る方が増えるために、一番近い地域の方がその部分をご理解していただいた上でやったほうが、その方たちが何か、延ばしてくれとか引いてくれと言っているのもあるのかなと思ったんですけど、それであつたら地域の方も、湘南台へ行けるんだといったら乗っていただけのしょうし、全然そういうところにも、話も入っていないのに、路線を引いたけど乗らないよといったら、結局は、公費を結構使うでしょうから、乗らなければという最終的なところに……。

**【事務局】** そうですね。だから、逆に、採算がとれないという判断がバス事業者さんのほうであれば、それはもう無理で。

**【委員】** お金がどうだこうだというんじゃなくて、お金がかかっ

やっても、ちゃんとした理由がつけば別に問題ないじゃないですか、地域の方が乗っていただくという意味では。地域のために引いた路線なんですから、それが、例えば結果論、少なくとも、公費としてお金が多くかかっても、それは仕方ないことというか、そういうふうに来てきた経緯があれば、いいんじゃないですか。

【事務局】 そう言っていたかと、非常に我々は助かる場所があるんですけども、公費がすごく増えてしまうということは、それだけ利用者が少ない、その地域に貢献できていない路線という認識が私はあるので、その辺も、単純に公費を投入すれば、どんな路線でもできると思っています。

【委員】 そうしたら、何で引いたのとなっちゃうじゃないですか。

【事務局】 そうなんです。だから……。

【委員】 ちょっとすみません、あまりこういう話をしたくないんですけど、こういうふうな検討をしているんですねというだけなんですけど、やるからには……。

【事務局】 ご意見ありがとうございます。その辺も含めて、無駄な路線を引いても、それは何の利用者のことも考えず、ただ行政が路線を引くというだけで満足するような路線は引いてもしようがないだろうというご意見だと思いますので、その辺は十分、利用者のことも考えながら、今後、2市1町で進めていきたいと考えます。

【委員】 はい。すみません。千葉委員、ごめんなさい、話をとっちゃって。

【委員】 関連で。ちょっと私、勉強不足で大変申しわけなかったんですが、海老名寒川間の路線バスに公費が負担されているというふうには、正直言って、思っていなかったんですね。路線としてのバスの運行というふうには思っていましたので、これも公費負担がされているということになっているんですね。

【事務局】 海老名寒川につきましては、コミバスの北ルートを休止してということで、海老名市のほうも、コミュニティバスの路線を休止して、この路線にということなので、公費負担で……。

【委員】 その分の公費負担ということですか。

【事務局】 はい。そういうことで運行してございます。

【委員】 さっきの説明の中では、当初10名以上というふうな目標をしていたんだが、走らせた当初は目標達成していたけれども、今はちょっと下がってしまったよというふうな話だったんですけど、10人という目標設定というのは、10人だとペイできるということなんです

か。それとも……。

**【事務局】**　そこが、説明不足ですみません、10人という設定は第1目標でありまして、利用者につきましては当初から現在もずっと増え続けています。下がってはいないです。増え続けているんですけども、実際は1便当たり30人以上、それ以上乗らないと採算はとれないんです。

ですので、いきなり1便当たり30人という目標を掲げても、なかなか難しいところがありますので、まず第1段階として10人目標で、それをクリアしたら、また次に12人、13人、それをクリアしたらまたということで段階的に伸ばしていこうよというようなことで、海老名市とバス事業者さんと、これについてはおおむね毎月1回、定例会というものを開催して、どういうふうな利用促進策、現状とかそういうのを、4者、バス事業者2者と海老名市、寒川が集まって話し合いを持って進めているという状況でございます。

**【委員】**　そうすると、北ルートを休止して、そちらに公費負担をかけたかえらというふうなお話なので、そうすると、北ルートを使っていた方々はほとんどが海老名に行っていたという理解をしているんですか。

**【事務局】**　いえ。

**【委員】**　それなら、かけかえをしたというのは理解できるんですけど、そうじゃなくて、今まで北ルートは寒川の北の部分走らせていたということの中で、現実的には、そこを廃止して海老名間につなげていった。そうすると、海老名にそちらのお客様が、大多数がそちらに行っているんだったら、その話は理解できるんですが。

**【事務局】**　実際、海老名に行かれています方は、今までコミュニティバスを使用していなかった方だと理解してございます。通勤で使われている方が多い。今までコミバスを使っていた方は、逆に、海老名側ではなくて、寒川側にも当然、双方向で来ていますので、そういう利用が、北ルートの方が100%海老名寒川に移行したとは思ってございません。一部の方は、引き続き海老名寒川路線を使っただいて、今度は倉見大村ルートもプラスしましたので、その辺、うまく使い分けをしていただいていると理解してございます。

**【委員】**　先ほどの方の質問と私はちょっと違うんですけども、私は税金を寒川町に納めているというところの中では、ざぶざぶに流し出すんじゃないかと、やっぱりその辺はしっかりとしてほしいなというふうに思います。ましてや、ここで公共施設の建てかえの関係で、かなりの公共施設を統廃合していこうというふうなことで、金がない、金がない

という状況で言われている中で、交通には交通不便者、交通弱者というような言葉が、そこに支援をするんだという、これそのものが悪いということではなくて、公共交通でも、バスではなくてドア・ツー・ドアの、例えばタクシーの補助をすとか、そういう形のほうがもっと支出を抑えられるのではないのかなというふうに思うんですけど、そんな検討をできたらしていただけるとありがたいなというふうに思いますけれども、すみません。

【会長】 ほか、いかがでしょうか。

【委員】 先ほど話題の海老名ルートと北ルートの話ですが、八島委員の質問の前に1つ忘れていたんですけれども、北ルートの件につきましては、何回か前の交通会議の際に、休止扱いにしていたと思うんですけども、これは当面、休止扱いの維持ということで、それとも、今回、海老名線が正式運行になりましたので、これは廃止の手続を踏む、会議の中で、どちらでしたでしょうか。

【会長】 これも確認ということで。

【事務局】 寒川海老名線は本格運行になりましたが、また、利用者の方のニーズ等がありましたら、寒川海老名線を維持しつつ、違う形で北ルートの運行を再開するという可能性もございますので、当面は休止のままでいきたいと考えております。

【会長】 ということなんですね。

【委員】 これは、審議承認は必要でしたか、休止継続の。

【事務局】 休止ですか。

【委員】 休止のままで。

【事務局】 特に、休止継続の審議承認のようなものは必要ないという認識です。

【委員】 ありがとうございます。

それで、戻しまして、さっきの地域の件ですね。私、一般の普通に使う立場からという、便利になるのはいいことだと思うのですが、八島委員、和田委員がおっしゃられたようなことも、いろいろあると思います。

前々回、アンケートをとって、利用動向の把握等も多分されていると思いますので、せっかく計画、提案するのであれば、もう少し特色のある、また、ほかの2市1町の住民の皆さんが使いやすいような形、これを見ますと、既存の路線で見直しというところでもありますので、ちょっとルートに工夫を入れて、湘南台の慶応大に行くバス通りのところにイトーヨーカドーがあつたり、あと、東京ラヂエーターの北側に秋葉台体

育館とか公共施設もございますので、さまざまな需要動向の調査をやっ  
て、そういった需要等があれば、また、企業さんのところをたくさん通  
りますので、寒川側に企業さんも利用の方を引き入れて、寒川の商店街  
のこっちに人を持ってくるような形にして、需要の活性化を図れるよう  
に、こちらは2市1の協議の中で、ぜひ検討していただければと思いま  
すので、よろしくお願いします。

**【会長】** ほか、どうでしょうか。

この件、毎回、報告ということになるかと思imasので、また、よろ  
しくお願いいたします。

そうしますと、あと特に議事は、次第にはありませんが、事務局から  
何かありますでしょうか。

**【事務局】** いろいろご意見ありがとうございます。

今後の予定でございますけれども、事務局といたしましては、大きな  
ルートやダイヤ等の運行形態の見直しは、本年度は予定してございま  
せん。ただし、当然、委員の皆様からのご意見等をいただきながら、今後  
も公共交通の充実につきまして検討を進めていきたいと考えてござい  
ますので、よろしくお願いします。

なお、本日報告させていただきました、車両の更新ですとか2市1町  
の動向につきましては、随時この場で報告させていただきますので、い  
ろいろご意見をいただければと思imasので、引き続きよろしくお願  
いいたします。

以上でございます。

**【会長】** それでは、一通り議事を終了しましたが、委員の皆様方  
から何かございますか。よろしいですか。

では、閉会はそちらでしたか。

#### 4. 閉会

**【事務局】** 本日はお忙しいところ、ありがとうございました。

次回の開催につきましては、また岡村会長と相談をしながら調整し  
て、ご通知を差し上げたいと思imasので、出席につきまして  
配慮いただければと思imasので、よろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして平成29年度第1回寒川町地域公共交通  
会議を閉会といたします。どうもありがとうございました。

配付資料	<ul style="list-style-type: none"><li>・次第</li><li>・委員名簿</li><li>・当会議設置要綱</li><li>・資料1 コミュニティバス「もくせい号」の利用者数等累計</li><li>・資料2 寒川駅海老名駅間の路線バス乗降結果累計</li><li>・資料3 2市1町（藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町）公共交通の行政連携</li><li>・コミュニティバス「もくせい号」のパンフレット</li><li>・寒川駅海老名駅間路線バスの運行利用案内パンフレット</li></ul>
------	--