

平成 29 年度 第 1 回 松田町 地域公共交通会議 議事録

日 時 平成 29 年 10 月 30 日(月) 14:00~16:00

場 所 役場 1 階 1 A B 会議室

出席者 構成員：別紙「出席者名簿」のとおり(21 名出席・11 名欠席)

事務局：政策推進課

(吉田参事兼政策推進課長・出口主任主事・青山主任主事)

1 開会

【事務局】

会議に先立ち、本会の議事録・資料の公開を構成員に説明、了承される。

2 会長あいさつ

3 副町長あいさつ

4 自己紹介

【事務局】

- ・副町長より、新たに委員に就任された 2 名に委嘱状の交付。
- ・自己紹介

5 協議事項

<資料 1：平成 30 年 4 月からの富士急湘南新時刻表案について(新松田-寄)>

【委員（富士急湘南バス）】

- 第一生命の撤退以降、乗り合いバスの収益が激減し厳しい経営環境が続いている。
- 人件費や設備投資を抑制し、また新たな契約輸送、高速バス路線の開設などで経営再建を図り、徐々に上向いてきているが、まだ予断を許さない状況である。
- また、乗務員の確保も厳しい状況である。大型 2 種免許取得者も年々減っており、ほとんどが弊社の養成制度を活用して免許を取得している。
給与・休日の少なさが原因で乗務員の入れ替わりも激しい。平成 26 年 19 名入社 15 名退社、平成 27 年 6 名入社 8 名退社、平成 28 年 6 名入社 6 名退社となっている。
神奈川西部は競合他社も多いため、他社に対抗できるくらいの休日・給与でなければ人材が流出してしまう。休日数を増やしたり、手当てを見直すなど行っているがなかなか人材が確保できていない。
- 富士急湘南バスはキロあたり経常費用（バスを運行するのにかかる経費）関東平均 360 円のところ、280 円と平均 80 円安く営業努力を続けている。この平均値の差か

ら見ても乗務員が競合他社に流れてしまうのも仕方がない。これ以上乗務員に負担を強いることはできず、賃金の見直しをはかりせめて他社並みにして乗務員を確保していかなければならない。

- このような状況でこれ以上不採算路線を抱えていくのは非効率であり、民間企業としては営利を追求するのが常であることから、乗り合いバスに限らず、貸し切りバス事業、高速バス事業、会社全体でも生産性の効率を上げていくよう親会社、株主様からも強く求められている。
- 今回の減便対象の便では少なく見積もっても年間 260 万円の赤字が見込まれている。この減便によって排出されるバス車両と乗務員を生産性の高い高速バス、貸切バス事業にシフトしていかなければならないところである。
- 平日は2便、9月の平均乗車人数の少ない便をピックアップして対象とした。土休日においても減便対象は確かに多いが、やはり平均乗車人数5人前後以下の便をピックアップしている。
- 今回の減便は主として土休日の平均乗車人数5人前後以下を対象としており、甚だ勝手ではあるが利用者への影響は最小限に留めたと考えている。ぜひとも、当社の経営環境をお含みになって今回の減便にご理解を賜りたい。関係各位の皆様におかれましてはよろしくご協議いただきたい。

【委員】 資料1-1の平日13:50新松田駅発について、寄、松田の中学校統合が予定されていて、現在も寄からバスで通っている子どもたちがいる。午前授業のときなどに、ちょうど帰宅時間帯となるのではないか。13:50発がなくなると、約2時間次のバスを待つことになる。ダイヤ改正などで調整できないか。また、土休日はやはり減便が多いと感じる。行楽シーズン、ハイキングの時期などの対応は考えているか。

【委員（富士急湘南バス）】

今後の協議によるが、生徒の帰宅の足を確保するのは重要であると認識している。そのための減便の時間の変更などは可能な限り対応していきたい。また、ハイキングや登山のお客様に影響が全くないわけではないが、ハイキングの利用が多い早朝や夕方の便はなるべく残し、影響を最小限にしたつもりである。

【委員】 便の平均乗車人数は記載があるが、例えば神山では何人乗り降りしているかといったデータがない。提出されたデータだけでは判断が難しい。本来なら関係各位で事前にデータを精査し会議で話し合うべきであると思う。富士急湘南バスも経営努力をされている。減便は民間企業であるから当然と

いう部分もある。しかし公共交通機関としての側面もあり、住民との合意形成もやはり必要である。実際に運行しているバスは何人乗りか。

【委員（富士急湘南バス）】

大型バスは70人程度である。

【委員】 そうすると乗車率はほとんど10%以下ということで非常に非効率。しかし学生の移動の問題もある。思い切った施策が必要である。

普通乗用車でNPOなどが運営して輸送を行う例などもあるようだ。

また、個人的には通院した帰りにバスに乗りたいと思うが、神山経由の終バスの時間が早いので、不便を感じている。

【会長】 今回の議題は影響が非常に大きい。特に平日13:50新松田駅発の生徒の帰宅の件は非常に気にかかる。利用人数など調べていただきたい。今まで松田町は1時間に1本の便が確保されていて、他の町の方も感心していた。減便はなるべく最小限にしていきたい。

【委員】 生徒の登下校の足の確保のため、ダイヤ改正などは再検討をお願いしたい。

また、土休日の減便については、町として現在観光に力を入れているところであり、ろうばいや桜の季節など、シーズンごとの対応を考えていただけないか。

町としてもPR不足のところはある。公共交通機関の利用を呼びかけるなど、パンフレットの作り方など考えていかななくてはならない。

【委員（富士急湘南バス）】

需要に沿った運行の必要性は感じている。西丹沢行の便でそういった例もある。今回の時刻表案はあくまで机上の計算で作成したものである。まず俎上にあげ、協議の中で対応できるところはしていく。

【委員】 他の市町で不採算路線の対応についての事例はないか。

【委員（富士急湘南バス）】

富士宮市、富士市では事業者と協力してコミュニティバスを運行しているが、人口の違いなどもあるので適切な事例かはわからない。

【会長】 松田町も過去にデマンドバスの実証実験を国の補助金で行ったが補助金が終

了し、運行も終了した。その代わりにまちのりパスなどのバス定期の補助が始まった。コミュニティバスという方法もあるが、松田町はまだ路線バスが頑張ってくれている。

【委員】西丹沢エリアでは、バス停に国の補助金を受けて運行している旨が表示されている。寄線では補助は受けられないのか。

【委員(富士急湘南バス)】

西丹沢では国、県から補助を受けている路線があるが、これは複数市町村にまたがっている。寄線は町単独のため該当しない。ただし、デマンドバス廃止後、長寿橋経由の便には町から補助金が出ている。

【委員】県の補助金は生活交通確保対策地域協議会で協議が必要である。松田町にとって生活に欠かせないという事実と、複数市町村にまたがっていることが要件となる。それに加え、見込まれる乗車人数や代替策の検討も必要である。町では実際乗車する人が少ないという事実がある。まずどうしたら皆さんがバスに乗るのかを考えるべきではないか。

【委員】町と町民と富士急湘南バスでよく話し合い、どうしても残してほしい便や、減便がやむをえない便など、よく検討する必要がある。

【委員】町民も自家用車での移動が多く、バスに乗っていない人が多い。しかしこれからは高齢化による免許の返納などで、利用したい人も増えてくると思う。

【会長】本日は寄エリアの自治会の方が欠席されている。まず、改めて富士急湘南バスと町と各自治会で議論の場を設け、議論が深まったところで、もう一度会議を開催したらどうか。公共交通に対する根本的な議論も必要だが、とりいそぎ今回の4月からの減便について協議していく。

【委員】異議なし

6 報告事項

<資料2：寄方面にかかる終バス時間繰り下げ試験運行の結果について>

【委員(富士急湘南バス)】

○昨年の公共交通会議でお話があり、需要があるのであれば、ということで試験運行を行った。事前の告知期間で周知に努めたが、結果は残念ながら平均1.6人/便とい

うことであった。最低でも5人乗っていただかないと採算は取れない。結果を鑑みると定期便化は厳しいと言わざるを得ない。

町民の方の声があるということで要請をいただいて試験運行してみると、実際は乗車いただけていないということが往々にしてあるように感じている。

【委員】資料2-2のアンケートで終バスを繰り下げてほしい理由があるが、理由ごとの集計はあるのか。それで町民の公共交通への意識がわかるのではないか。

【事務局】自由意見としていただいたものを抜粋しているので、特に集計はしていない。

【会長】前回の会議で平日21:30くらいの便を増便してほしいという声は確かにあった。しかし実際には1.6人しか乗っておらず、定期便化の見送りは致し方ないのではないか。

【委員】異議なし

<資料3：新松田-寄便の神山経由の取り扱いについて>

【事務局からの説明】

- 神山経由の便について、富士急湘南バスは昨年度より、
 - ①蛇塚の交差点の安全面での懸念（すれ違いできない、見通しが悪い）
 - ②乗降人数が少ない
 - ③神山を経由しなければ、5分ほど早く駅に到着できる
- の3つを理由として、減便もしくは廃止の話がでていた。

①安全面での懸念について

現地を確認し、道路幅はすれ違いに必要な程度はあるものの、資料3-4、3-5にあるように草が道路にはみ出して生えていて見通しが悪いことと、踏切までの距離が短く渋滞してしまうと通行が厳しいことなどが確認された。

道路の管轄が秦野市となるため、道路改良や草刈りなどを秦野市に要望していきたい。

②、③乗降人数の少なさ、運行時間の短縮について

資料3-8の議事録にあるように、神山経由の廃止、または減便について、一度神山自治会の意向を確認する必要があるということで、町で神山自治会を対象としてアンケートを行った。その結果が資料3-7になる。

結果は、新松田寄便の神山経由に関して現状の運行体制としてほしいという声が27件で

一番多かった。

○本日議題の1で、神山経由も減便対象となっていることもあり、町としてはそれ以外の神山経由に関しては富士急湘南バスに現状維持をお願いするとともに、町から町民の皆様に積極的なバス利用を呼び掛けていきたいと考えている。

【委員（富士急湘南バス）】

現状の神山経由の運行本数と昨年9月5日から9日までで乗降調査を行った結果が資料3-6のとおりである。

朝、通勤などで寄から新松田駅に向かう方にとって5分短縮できるというのは大きく利便性が向上する。私どもとしては、可能な限り神山経由を少なくしていきたい。

【委員】 運行を小型のバスにすることで、すれ違いなどの安全面が解消し、運行の効率化にもなるのではないか。

【委員（富士急湘南バス）】

具体の資料が手元にないが、平日寄発11:30、新松田駅発16:05の便など、時間によっては小型バスでの運行も行っている。

【委員】 昨年アンケートは実施してもらったが、これについて自治会で役員会、もしくは全員で話し合いを行っていないので、神山全体の総意の把握は難しい。寄地区や神山地区どちらにも言えることだが、公共交通利用者が少ない。利用者が少ないとその人たちの声がなかなか反映されてこないのではないか。住民の公共交通への認識やライフスタイルも変えていかなければならない。また、乗車人数を増やす工夫も必要。
このことについては自治会長を通し、自治会内で早めに話し合っていきたい。

【会長】 今日すぐ決められる話ではない。自治会内でよく話し合ってください、議論を継続していってほしい。

7 その他

<資料：町の公共交通対策について>

【事務局からの説明】

○町では現在、バス通学定期券助成事業と、高齢者バス定期券助成事業を行っている。

○バス通学定期券助成事業では、小学生から大学生や専門学校生までの町民を対象に、通学定期券の購入費を町と富士急湘南バスで 3 分の 1 ずつ負担し、利用者の方のご負担を 3 分の 1 とするものであり、26 年から 28 年の実績では、寄地区が一番多く、年齢では高校生の利用が一番多い。

○次に裏面の高齢者バス定期券助成事業は、65 歳以上の町民を対象に通常料金 21600 円のところ町と富士急が 3 分の 1 の 7200 円ずつ負担し、利用者の方が 7200 円で購入できる制度で、26 年から 28 年の実績では、寄地区が一番多くなっており、年齢は幅広い年代の方に利用されている。

○今回の議題にもあったように、バスの減便は全国でも同じような問題が起きている。バスの利便性が損なわれて、さらに乗らなくなり、不採算路線が増えてくるという悪循環が心配されている。町では、今後、広報などを通じて公共交通機関の積極的な利用を呼び掛けていきたいと考えている。

【委員】 資料に利用者数は出ているが、例えば寄地区に学生は総数何人いてその内何割がこの定期補助を利用しているかがわからないと、公共交通対策としての効果は図れないのではないかと。

【会長】 そのようなデータはあるか。

【事務局】 担当課に確認する。

【会長】 まちのりパス 65 や通学定期券助成事業は、大変評判が良いので、ぜひ継続して取り組んでいただければと思う。その他何か意見は。

【委員】 公共交通は、高齢の方や障がいをお持ちの方にとってはなくてはならないもの。今回は減便などのネガティブな話が多かったが、公共交通を必要としている方のためにも、単に行政が補助すればよいという話ではなく、減便などについてよく考えてもらいたい。

【委員】 まず関係者に関心を持ってもらわないと方向性も定まらない。神山経由の便についてなどの各論を小規模な会議で議論し、全体の会議に図るほうがいいのではないかと。

【会長】 その通りである。今回は寄地区の方の欠席が多かった。受益者たちが実際に

集まって、説明をうけたり議論する場が必要であると思う。先ほど話に出たように、富士急湘南バスにもご出席いただいて説明会を開催する方向でどうか。

【委員】異議なし

8 閉会

【副会長】副会長あいさつ

以上