

議長 休憩を解いて再開します。 (10時05分)

受付番号第9号、古谷星工人君の一般質問を許します。登壇願います。

6 番 古 谷 それでは、議長の許可を得ましたので、一般質問をさせていただきます。受付番号第9号、質問議員、第6番 古谷星工人。件名、松田町における公共交通機関の今後について。

要旨。運送業界の2024年問題は、運転手不足を背景に、路線バスなどは運賃の値上げ、減便によって利用者の利便性が損なわれています。次のことについてお伺いいたします。

(1) A I オンデマンドバス運行状況について。

(2) 路線バス（新松田～管理センター）の利用促進策についてお伺いいたします。よろしくお願いいたします。

町 長 それでは、古谷議員の御質問に順次お答えをさせていただきます。

1つ目の御質問の、A I オンデマンドバスのるーと足柄の運行状況についてお答えをいたします。本町においては、65歳以上の高齢者人口のピークが過ぎている一方、高齢化率は上昇傾向の中、今後、高齢者の免許返納や若い世代のマイカー運転機会の減少などにより、様々な年代の移動需要に対応した公共交通サービスを進めていくため、令和5年10月23日からA I オンデマンドバスの実証運行を開始しております。この事業は、令和7年度末までの3年間を実証運行期間と位置づけて、運行における課題の洗い出しや整理を行い、本町に合った公共交通スタイルを確立していくもので、路線バスを補完しながら、これまでサービスが行き届かなかった地域や時間帯をカバーすることができ、町内等に設置する乗降場所も多く、利用者の自宅の近くにて乗り降りができるようにしております。

本事業は、乗客8人乗りのワンボックスカーを使用し、令和5年11月から4台にてA I オンデマンドバスの実証運行を開始し、令和6年6月からは、利用回数が少ないなどを理由に運行体制等の見直しを行い、3台の車両にて運行しております。

現在までの乗降回数について申し上げますと、令和7年1月末まで、現在ま

で約15か月間の合計2万7,616回、運行開始からの1日1台当たりの利用平均回数は、令和5年11月から令和6年5月までの7か月間では、車両4台運行にて1台当たり1日平均19回、6月から令和7年1月までの8か月間では、3台運行にて1台当たり1日平均24.8回となっている状況です。法人では、令和6年度の目標数値を1日1台当たり利用平均回数を約80回と掲げておりますので、2台運行でも足りないくらい目標には程遠い状況でございます。

令和7年度は、町の支援として75歳以上の方や妊産婦さんを対象に1回当たり300円の補助を出して、町内移動をする場合には1回当たり200円の自己負担で移動が可能となるよう、利用者の増加につなげる支援を開始する予定でございます。今は利用されてない方々であっても、5年後、10年後には必要となる方のためにも継続していかなければならない事業と考えておりますが、依然として利用状況が改善されないままでは、運行継続が困難な状況になりますので、実証運行の期間が終了した令和8年度以降、自立自走した形で運行が展開できるよう、とにかく多くの方々に乗って育んでいただくことで持続可能な事業として成り立ちますので、引き続き御支援のほどよろしくお願いいたします。

続きまして、2つ目の御質問にお答えをいたします。まず、バス路線につきましては、地方において地域住民にとって欠かすことができない地域交通であります。運行経費を運賃収入で賄うことが困難な不採算バス路線をどのように維持していくのが非常に重要な課題となっております。

そこで、以前から取り組んできた町独自の地域公共交通対策事業を申し上げます。1つ目は、乗合バス運行事業でございます。地域の奥まで入る枝線運行及び路線バスの増発便を行っております。2つ目に、学生等に対する通学定期券助成事業。3つ目に、高齢者・障害者へのバス定期券助成などを継続しており、それらの経費として令和7年度予算に686万円を計上しております。さらに、路線バスの利用促進に向けては、寄幼稚園と寄小学校の存続を主たる目的として、寄みやまグラウンドの人工芝生化事業が完了し、これから町内外からの来訪者の増加が見込まれます。特に夜間の利用について、ナイター利用を検討しているスポーツ団体や高等学校などから、バスの運行依頼、検討依頼が路

線バス事業者にあると伺っております。今後、寄ロウバイまつりや寄若葉まつりなどイベントや、地域資源におけるハイカー及び登山客などについても多くの来訪者が寄地区に訪れていますので、引き続き路線バスのさらなる利用増加に向けてPR、周知活動及びイベント等に合わせたポイント付与などの付加価値を上げるなどの検討を行い、持続したバス利用者の誘客に取り組んでまいります。以上でございます。

6 番 古 谷 回答をありがとうございました。昨日のですね、雪は大雪にならずにですね、済みました。そんな中でも、中なんですが、まちづくり課の職員の方が朝早くからですね、パトロールをしていただき、竹がですね、倒れているようなところの撤去の作業をしていただいております。大変ありがとうございます。そういうようなことがあり、バスも運行ができていないのではないかというふうに思っていますので、今日はですね、この辺を含めて御質問をさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

まず、2つがですね、出してありますけども、関連しますので、あまり分けずにですね、再質問をさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。2つ一緒にさせていただきます。

それでは、今、A I オンデマンドバスの運行開始から1年半が経過したということで、全体的な流れについては回答の中にありましたけども、まだまだですね、予約が取りづらいとか、到着時間が遅れるというような様々な問題がありますので、細かい点について少しお伺いしていきたいと思っています。

それでは、A I オンデマンドバスの運行状況、今細かい、総体的なことはありましたけども、1年半やっている中でですね、システムの変更だとか定時運行なども導入されておりますので、その辺について少しお知らせいただきたいというように思います。よろしくお願いいたします。

参事兼政策推進課長 質問ありがとうございます。まずこのA I オンデマンドバスにつきましてはですね、令和5年の10月23日からスタートということがございます。そうした中でですね、様々な改善をし、また料金の見直しをしということで、前回の質問の中でもですね、3か月ごとに見直すと、それをですね、地域公共交通会議

で議論をして確定をしていくというところもございますので、その辺を含めてですね、まずですね、利用者からの声の中には取りにくいということがございました。町のほうではですね、まず広報のほうに毎月ですね、いろんな状況、利用状況の人数とかミーティングポイントの説明、またお困りのことはどういうふうにするのかというような周知を徹底してやっているところもございます。

そうした中ですね、まず5月に…令和6年の5月にですね、運行範囲の、寄地区と全域に分けて時間帯に応じた車両ごとの設定の乗合い時間の時間の設定をしております。特にですね、町なかは20分ぐらいの待ち時間、全域では30分ぐらいの待ち時間という設定をさせていただき、併せてこの車両をですね、4台から運行を3台にというようなことで改めて取り組んだのが1つございます。そして、8月におきましては、新システムの導入ということで、これは試行なんですけども、予約とひもづく車両についてですね、予約の状況に応じて随時変更し、最適化をするシステムに変更したところでございます。これによってどのくらいが乗ったかという検証をまだできておりませんが、声として、いろんなアンケートや利用者からの声の中では、取りやすくなったという声も出てきているという状況でございます。そしてですね、1月の9日から、さらにですね、システム改修の更新を行いました。これは待ち時間、寄については特に20分は、乗合いとして20分は時間の縮減をするというところで進めておる中でですね、今効果検証をしているというような状況もございますので、引き続きですね、多くの利用者の声を聞いて、まずそこについての便の減少とか、あるいは必要な便の増加とかいうものを協議をしながらですね、できる範囲から進めている状況でございます。

そしてですね、定時路線というのがございましたので、これにつきましては、令和6年の10月よりですね、A Iのほうは、寄地域におきましては、定時定路線という便を夜8時から今出しております。そこでですね、新松田の南口から出まして、長寿橋等を経由して寄に行くと。寄には20時30分の到着という便に設定をしてですね、今運行している状況でございます。広報のほうにもですね、ちょっと周知をしているんですけども、これはですね、地域の自治会からです

ね、要は地域公共交通会議のメンバーの中に各自治会長が入っております。そこでどうしても路線バスの減便が、7時55分という最終便がなくなるので、どうしてもその便はA I のほうでやってもらいたいという声がありましたので、そこを酌みとって定時、新松田から8時から出る便で長寿橋を経由して寄へ行くというようなこと、萱沼も入って行くというところでやっている状況がございます。

そこをですね、3か月やってみようということの中で検証し、目標数値も定めてございます。1か月当たり105人ということを目標に夜間設定をしている状況がございますが、11月の夜間の現状を見ますと月当たり28回という人数でございます。12月の夜間については45回、1月については35回で、2月につきましては43回というところがございます。全体としてなんですけども、これは朝の便も、早い便もやってますので、全体としては主に65回が平均、全体としては朝と夜の便を出してますので、全体としては65人ぐらいが平均で乗っていると。ただしですね、こことは別に、特別養護老人ホームさんのパスというのは法人がありますので、その方が朝と夜の便にこれは乗ってますので、全体で乗ってますのは、夜間の便だけで考えますと127人が乗っているという状況もございます。なので、ここについては目標にまだ達していないという状況の中でですね、3月に行われる地域公共交通会議でまた議論をしていくというところで取り組んでいきたいというふうには考えております。以上です。

6 番 古 谷 細かい数字まで大変ありがとうございました。その中で、今、定時運行の話が出てましたけども、新松田19時55分のバスが廃止になって、それを補完するためにデマンドバスが20時に寄行きが出るというお話がありましたけども、この20時のバス、デマンドバスをですね、運行するに当たり、今少し話がありましたけども、地域の方、自治会の方から要望があったということなんですけど、そのときの雰囲気として、もっと利用があるんじゃないかなというような話が出たのかどうか、その辺をちょっとお伺いしたいと思います。

参事兼政策推進課長 そのとおりなんですけど、地域公共交通会議を5月ですね、行いまして、ここをどうしようか、減便になるというところもございまして、地域公共でメンバ

一、もちろん富士急さんのほうの話もありましたし、各地域の自治会長が来ている中で、やっぱりここは強い要望、料金の見直しよりですね、ここはとにかく定時を出してほしいという強い要望があって、絶対乗るという、自治会長様のほうがここは絶対必要で私たちも乗っているからと、じゃあやってみようという声が非常に多かったので、会長の中で承認をもらって今回進めた事業となっております。以上です。

6 番 古 谷    そういう強い要望があって運行してるんですけども、まだまだ利用が少ないということではよろしいですかね。それはどうして利用が少ないかなということをお私ちょっと考えてみましたけども、路線バスの通勤定期を持っている人がですね、そのバスに、最終バス、19時15分ですかね、路線バス最終が、今。それに間に合わないからオンデマンドバスに乗ろうかという、なかなかそうは、定期券は持ちちゃってるし、二重になっちゃうんで、仕事を早く切り詰めるとかしてですね、7時15分のバスに乗ってるんじゃないかなというふうに考えます。

それからあと、どうも、私も何回か20時発に乗りましたが、若い人があまり乗ってないんですね。私1人のときもありましたし、若い人が乗ってない。これは何でかなというふうに思いますけども、あの狭い空間の中でアルコールの臭いのする人と若い女性がですね、座って隣同士、後ろの席に座るとするのは、非常に抵抗があるのかなというようなこともあって利用が少ないのかなというふうに考えてます。その点ですね、路線バスについては、空間も広いし、中も明るいし、そういうことがあって路線バスのほうがいいかなというふうには思います。

ここで一つ、交通会議があるということですので、減便がされた19時55分発の寄便の復活について会議で協議していただければなというふうに思います。これは、ただ単純にですね、増やせと、増便しろということじゃなくて、日中ですね、利用の少ない便が多分あると思います。これを1便削ってでも最終便を一部1便出していただければというように考えます。その辺について公共交通会議の中で検討することが可能なかどうか、よろしくお願いいたします。

参事兼政策推進課長 御質問ありがとうございます。まずですね、今、A Iのほうのバスの雰囲気や明るさとか、そういうのはしっかり法人のほうにそういう意見もあったということで伝えさせていただきます。やっぱり乗りやすい環境をつくるというのは非常に必要であって、やっぱり安心・安全というのが路線バス、地域公共交通というふうに考えておりますので、その辺はですね、並行して取り組んでいきたいと思います。

そして、増便ですね、増便について、先ほど町長のほうからも報告がありましたとおり、今、夜間の寄の人工芝の関係で高等学校、この辺でいきますと相洋高校とか立花さんも含めてですね、どうしてもそこでやりたいという声が非常に強いんですね。また、地域のクラブの団体もナイターを使ってやりたいというのは非常にあって、直接もう富士急さんのほうに出してくれというような話で交渉があるということがありますので、そういうものを含めて、地域の声として地域公共交通会議で諮るということは、これは可能なので、その辺は含めて考えていきたいというふうには思います。

またですね、今後その増発によってさらなる利用増が見込まれるのであれば、やっぱり富士急さんのほうもですね、町と連携をしながら進めるという取組なので、その辺を併せて協議していきたいというふうに考えております。以上です。

6 番 古 谷 ありがとうございます。ぜひですね、お願いしたいというふうに思います。

それから、ここで松田中学校の卒業式を迎えます。今お話ししたような内容になってきますけども、スクールバスで中学生は移動していますけども、これが高校生になりますと、公共交通機関を使わないと通学できませんので、先ほど言いましたように、狭い車内ですね、乗るのが嫌だというようなことも考えられますので、ぜひですね、御検討のほうをお願いしたいというふうに思います。

それから、今、最終バスがないということで、大学生とか高校生を持つお母さんがですね、8時過ぎにですね、新松田まで迎えに来るとというのが大分負担になっているという話を聞いております。これが負担になるので、もっと隣の

市に移動しようか、引っ越そうかというような話を極端に言われる方もいますし、既に町内の方で高校生を持つ親の方が松田に取りあえず1回引っ越して、寄に家はあるんですが、1回引っ越してですね、送り迎えの負担を今減らしますというようなことをやっている方もいられますので、ぜひこれは、最終便の増便ができればこの辺も解決していくのではないかなというように思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、今路線バスの通学定期の補助が出てますけども、これは今何人ぐらいがですね、通学定期、利用されているか、分かれば教えていただきたいと思います。

参事兼政策推進課長 平成21年から開始しましたこの通学定期券でございます。予算ベースではですね、5年度決算で230万円ほど、予算ベース、6年度予算では240万円というものをいわゆる町が3分の2を負担して、その残りの3分の1につきましては個人負担というところでやっている事業でございます。そうした中でですね、令和3年の通学の登録者数が、25名が登録をしてやっているという状況、令和4年が30名、令和5年が32名、令和6年度現在では30名というような状況で、これを利用していただいているというような状況の推移を示している状況でございます。以上です。

6 番 古 谷 ありがとうございます。これ、ちなみに松田町全体なんですが、寄地域の数字というのは分からないんですかね。寄から松田へ通学の人数の。

参事兼政策推進課長 地域別については、他の地域からは本当に1件、2件の1人、2人だけなので、ほとんど寄の地域で占めているというような状況です。通学定期券の助成をしている方については、各年度で寄地域の方が登録しているという状況です。

6 番 古 谷 ありがとうございます。ほとんど寄の方ということでよろしいですか、はい。これだけの方が通学定期を持ってるんですけども、朝は利用されていると思います。帰りはですね、先ほどのように、時間帯が合わないで親御さんが迎えに来たり何なりしてるかなというふうには考えます。ありがとうございます。

それからですね、今、町全体の取組として、寄の人口の減少を抑えるため、また増やすためにですね、町としていろいろ取り組まれておりますけども、定



時運行を今していますけども、これもやっぱり予約が必要ということで、LINEなり電話なりで予約をしないと乗れないということになってますが、この定時運行に関して、予約なしで乗れるようなシステムができないかなというふうに考えますが、いかがでしょうか。

参事兼政策推進課長　すみません、ちょっと私もそこは勉強不足で申し訳ございません。基本的には、その時間に来て定時路線ということで聞いておりましたので、もしそれが必要だということであれば、なしという形ももちろん協議していききたいと思います。基本的に、申し訳ございません、その時間に来ますという形の定時定路線という、定時でなりましたので、そういう形で今運行しているという解釈でおりましたので、確認をさせていただきます。以上です。

6 番 古 谷　ありがとうございます。8時の最終のデマンドバスに乗るんですけども、これもやっぱり予約が必要ということですから、定時の場合には、なければ非常に使いやすいというふうに考えますので、よろしくお願いしたいと思います。

それからですね、今、町のほうでも補助金を出して、枝線増発便に補助金を出してやっておられますが、この補助金がないとですね、事業者さんとしては非常に難しいというように思うんですが、この辺の事業者さんの感触はどのような感じか、ちょっと教えていただきたいと思います。

参事兼政策推進課長　ありがとうございます。まず、乗合バス運行の補助事業でございますが、これは平成24年度から開始しております。この事業につきましては、平成22年ですね、国の補助金等々を活用して2年半実証実験をしました。町が一番必要としている年齢層と一番多く乗った便という形の中でですね、いろんな事業を始めて、それであれば今ある路線バスのこの便とこの便を増発してもらいたいというようなニーズがあったので、また、枝線の奥まで入っていただきたいと、どのくらいの時間がいいんですかというところも協議した上で始まったのがこの事業でございます。枝線のほう等を含めてですね、利用人数は結構多い形がございますので、この辺は必要によって、先ほどのもし夜間の便の利用が多い、町もその辺を補助しようというなら、先ほど言った便を落としてこっちの便に代えるというような施策もできますので、その辺は含めて協議をしていきたい

なというふうに感じております。

過去3年間の増発便の利用状況を見ますと、令和3年度では、増発便だけに限っては2,286人が乗っている状況で、4年度2,375人、令和5年度につきましては2,655人という状況になってございます。特に富士急湘南バスさんのですね、この全体の事業経費でございしますが、この寄の便に限っては、4年度実績です、乗車人数が6万313人、令和4年度の実績ベースで6万313人という状況がございします。経常収支とか経常費用などを含めてですね、収支率は94%という状況です。それらを踏まえて、令和7年度から富士急さんはフィーダーの補助をもらうということがありましたので、その補助はおおむね200万円というところになりますと、寄の便につきましては、差引ゼロというような事業展開になるのかなというふうに考えてございます。そうした中ですね、町のほうもですね、いろんな事業の補助金等を獲得していきますので、その辺を含めて今後富士急さんともいろいろ協議をして、よりよい便にしていきたいというふうには考えております。以上です。

6 番 古 谷      ありがとうございます。差引ゼロということは、不採算路線じゃないということでしょうか。

参事兼政策推進課長      令和7年度に補助金を、フィーダー補助金を取りにいきますので、富士急さんが、それで補助金、多分おおむね200万円ぐらいの補助金が、どこの市町村もそうなんですけど、それが入ってくることによれば、赤字路線ではないという形で私は考えております。以上です。

6 番 古 谷      ありがとうございます。赤字路線でなければですね、なくなればまたいろいろ便の復活とか、いろいろと対応ができるかなというように思います。

それで、先ほどもお話がありましたけども、令和6年度ではみやま運動広場の人口芝生化が終わりですね、令和7年度予算の中では、自然休養村管理センターの大規模改修工事、またみやま運動広場の照明のLED化とか駐車場の整備などが計画されております。今後のですね、これらの施設の利用者が結構利用されてくれるんじゃないかなということで、シダング山のハイキングだとかロウバイまつり、若葉まつり、またスポーツツーリズムです、来客で来ら

れる方がいられれば、路線バスの運行の維持にもですね、大分期待するところでございますけども、先ほどありましたように、不採算でなければですね、ぜひ今後もよりよい運行ができるように町としても対応していただければなというように思います。

それから、最後になりますけど、今、オンデマンドバスのですね、令和6年度の収支見込みについて、もう3月末ですから、概算が分かればですね、概算だけ教えていただきたいというように思います。

参事兼政策推進課長      ありがとうございます。この事業は、先ほどもですね、回答のほうにありました、皆さんが乗って維持確保するという事業でございます。2年目が終わるに向かいまして、昨年度もですね、3,000万円近い、5年度3,000万円近い、半年で3,000万近いということで回答させていただいた中でですね、いろいろ経費の削減、料金の見直し等をしている中で、1年間でおおむねですね、現在の見込みでは3,800万ぐらいの赤字の見込みになるのではないかなというようにことで法人からは聞いております。以上です。

6 番 古 谷      ありがとうございます。令和8年度から自走していくに当たりまして、今こういう状況ですと、非常に今後厳しい運営が迫られるのではないかと思います。最後に、町長のほうからですね、このデマンドバスの運行、また8年度からの自走が可能なかどうか、していくのかというような、あればお伺いしたいと思います。

町 長      今の状態だと自走するのは難しいと思います。やっぱり乗りたい、乗りたい、使いたいと言っても、使ってもらってない状況ですから、今の状況だと、合計今の話だけで言うと6,800万の赤字をどうやって回収していくのかというふうなことがあるので、今のまんま同じことをやってると自走なんてとんでもない話になってくると思います。

ただ、冒頭で話をしたように、この事業としては、やっぱり民間業者さんがそういった格好で撤退をしていっている、要は減便という意味合いですけどね、減便していってるところの分をやっぱり補完をしながら、やっぱり住みやすい場所になっていかなきゃいけないですし、これは今寄の話ばかりしてますけ

ども、町なかだとその枝線の、枝線というか、普通に走っているバスのところの停留所に行くまでがだんだん遠いとかということがありますので、やっぱり町なかに入り込むこのバスがやっぱり必要な方々がこれからも必要になってくると思うんですね。

なので、この運行が今 A I という言葉を使って全部システムで動いている部分で、いいところもあれば、おかげで遠回りしちゃうとかということもあるので、これからは、やはり定時も含めつつ、例えば、これはアイデアですけどね、寄から町うちに下りてくるなら、まず駅をハブにして、そこで一旦下りてもらって、やっぱりピストンで常に寄の人たちが行く、ハブのところから町なかをまた回って行く。今は全体を 1 台で網羅しているからというような状況、これは、私も視察に行ったところは、やっぱりそういうふうやってるわけですよ。それをやっぱりこれからは入れ込みながらやっていきつつ、この松田町に合ったやり方だともう少し利用者が増えて、今のこの赤字が少しずつ少しずつ減っていくようになれば、10 年ぐらいでとんとんぐらいになるようなところまで行くと、この事業としては成り立っていくのかなと。ですので、そういった支援も我々もやっぱりやりつつ、なくしてはいけない事業だというふうに考えておりますので、ぜひ皆さん方も御理解いただいてですね、乗っていただきたいというふうに思います。以上です。

6 番 古 谷      ありがとうございます。非常にあっちを立てればこっちが立たずですね、非常に難しい問題なんですけども、地域の住民、町民の足を確保するためにはですね、ぜひ継続していただきたいと思いますし、路線バスの事業者との話も対話を進めていただいて、よりよい方向に進めていただきたいというふうに思います。ありがとうございます。終わります。

議 長      以上で受付番号第 9 号、古谷星工人君の一般質問を終わります。