

令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト(「交通空白」解消緊急対策事業)
 (令和6年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロ
 ジェクト))対象事業

令和7年度第2回 皆野町地域公共交通活性化協議会分科会 会議概要

日 時	令和7年7月31日(木) 13:30~
場 所	皆野町役場 3 階 委員会室
出席者	別紙名簿のとおり ※名簿のほか町コンサルタント事業者である株式会社アイ・ディー・エー(社会技術 部)が参加 ※以下の議事概要については発言者ごとに次の記号表記を行う ●委員 ○事務局 △コンサル(株式会社アイ・ディー・エー社会技術部)
・ 委員 1 名欠席 【要約】 (路線バス見直し案について) ・ ヤオコー敷地乗り入れが難しくなったこと、国道への新規停留所設置が難しい状況を踏まえ、ルートを皆小前県道を通るルートとする。 ・ 皆小前県道沿いの停留所については、新規設置場所の開拓と西武観光バス「皆野中学入口」と同位置とすることの 2 案で検討する。 ・ バス発着場所は役場のままとする。 ・ 道の駅敷地内の停留所は、西武観光バスとの区別を含め、わかりやすさにも配慮し検討を進める。 (デマンド交通導入案について) ・ AI によるシステム配車が一般的である現在において、基本ダイヤ型のデマンド交通に対して(利便性の観点を含めて)疑義の声が委員から上がった。 ・ 一方で、基本ダイヤ型の運行は住民の安心感につながる点、バス・タクシー・デマンドの競合が発生しないよう各交通モードの役割分担を図る必要があるとの声も上がった。 (デマンド交通実証運行時の運賃について) ・ 本格運行同様の条件で、実証運行時の利用実態を把握するためには有償とした方がよいとの意見に賛同する声が委員より出され、有償を前提に検討を進めることとした。 ・ 一方で、再度スケジュール等の精査を事務局にて行うこととした。	

1. 開会

2. 協議事項

(1) 路線バス見直し(案)について

・説明(事務局)

○: 路線バスの再編について、停留所の場所が確定次第、施設管理者や道路管理者、警察等へ正式に要請・協議する運びとなる。なお、ヤオコー敷地内については、現行大型車両では施設利用者の安全確保が難しいことから乗り入れについては不可能となった。国道 140 号への新規停留所設置も、交通量等の面から難しい可能性が大きいとの指摘を警察担当者から以前受けている。ヤオコーを経由するルートについて、国道 140 号または皆小前県道を経由するルートに変更する方針で、現地視察を踏まえつつ検討中である。小学校を経由するルート及び、国道 140 号または皆小前県道を経由するルートについて、問題点や意見はあるか。

→●(新井): 小学校は駐車場内での転回か。

→○: 敷地内での転回となる。小学校敷地内に、バス停専用地を整備する方針で教育委員会と協議を進める予定。登下校の時間帯はバス利用専用とし安全性を確保する。

→●(新井): 小学校敷地内でのバスの転回については問題ないと認識している。

○: 道の駅経由に関する補足として、敷地内の通路について、町道認定はまだであるが買収済みの状況。バスの乗り入れ前に拡幅整備を予定したいと考えている。

→●(田端): 道の駅駐車場から店内までの歩行移動に関して、利用者の安全確保は問題ないか。

→○: バスの進行方向と同じ方向での歩行移動が発生する場合には、十分な安全対策が必要であると警察からも指摘を受けているが、階段を利用した移動が可能であるため大きな問題はない。ただし、安全性を確保するため、歩行ルートの誘導や高齢者など階段を使えない人への配慮は必要であると認識している。

○: 運行ルートが時間帯や上り・下り便によって異なるため、煩雑さや運行の負担が発生しないかが懸念される。

→●(新井): 慣れるまでは大変かもしれないが、運行上の問題はない。

○: ヤオコーを通過するルートについて、(ヤオコーへの乗り入れが難しい状況や国道に停留所設置は難しい点、国道沿いの停留所設置場所候補も見つからないことことから、現在の状況では国道を単にバスが通過するだけになってしまう状況のため) 国道 140 号及び皆小前県道のどちらにすべきか。

- (新井):利用客のことを考えると国道経由が良いのではないか。
- :皆小前県道を運行する場合ヤオコー最寄りである、西武観光バスの「皆野中学入口」を経由することが考えられる。町営バスと西武観光バスのバス停が重なる場合何か問題は発生するか。
- (秦野):西武観光バスと停留所が同じになることは、時間がずれていれば問題ない。
- :「皆野中学入口」を経由する場合ヤオコーまでは距離が少しあるが、多少は利便性が上がる可能性があることを踏まえると、皆小前県道が良いか。
- (秦野):国道に新規停留所を設けることが厳しいことを踏まえると、やむを得ないのではないか。
- :運行上の問題はないか。
- (新井):問題ない。

●(新井):発着場所は役場のままか。

- :西武観光バス(皆野駅前から3路線運行)と同時に出発待ちとなることも想定され、現段階では皆野駅に発着場所を戻してはしてはどうかとも検討している。
- (新井):駅に戻した場合、待機場所が狭く他路線の乗り入れもあるため、役場の方が良いのではないか。
- :発着場所についてはご意見を踏まえ検討を進める。ルートについては皆小前県道を経由するものとする。

●(新井):小学校の経路について、登下校の時間帯のみの運行で問題ないのか。

- :年に数回程度、短縮授業や行事によって下校時間が異なる場合があるが、学校としてはバスが乗り入れる時間帯が明確に分かれていた方が良いとのこと。

○皆小前県道通過ルート上の停留所から歩く場合に親鼻側(よろづや前～ヤオコー)・小学校側(上野台通り～ヤオコー)どちらから行くのが住民目線として良いか。

- :現地を視察して、よろづや・旧くろさわクリーニング付近に新たに設けることなども検討の視野に入れている。
- (秦野):その場合、西武観光バスの「皆野中学入口」バス停が近くに所在していることとの調整も出てくると考える。
- 条件的に難しい場合は、西武観光バスの「皆野中学入口」で検討を進める。

●(秦野):道の駅の停留所について、西武観光バスでは「観光農園村」が道の駅最寄りの停留所となっている。町営バスと西武観光バスの停留所表記のわかりやすさに配慮が必要である。

- :西武観光バスとの区別を含め、道の駅敷地内の停留所のわかりやすさ自体にも配慮

し、検討を進める。

- (秦野): 停留所の名称についても配慮が必要である。
- : 国道経由ルートではなく皆小前県道で修正し、可能であればヤオコーにアクセス可能な停留所を一つ設ける方向性で検討を進める。

(2) デマンド交通導入(案)について

・説明(事務局)

- (金子): 基本ダイヤ型のデマンド交通に関して、過去の他自治体の事例から利用が少ないことが想定される。ミーティングポイント形式で、午前・午後のダイヤフリー運行に変更したところ、利用者が増えたという事例がある。基本ダイヤ型のデマンドでは、AIの良さを活用できず、上手いかわからないのではないかと。
- : これまでの共通認識である「ミーティングポイント形式・基本ダイヤ型」ではなく、ドアツードアにするということか。まずは、山間部の移動手段の確保がデマンドの役割と考えている。ダイヤがなければ、予約は早い者勝ちになってしまい、一般のタクシーやお出かけタクシーとの違いがなくなってしまうのではないかと。
- (金子): ドアツードアではなくミーティングポイント形式でも良いが、時間的制約や分かりにくさが問題であり、現状の運行形態では、効率的な運行ができないと考えている。
- : 過去の近隣自治体の事例から利用者が少ないと予測されるとのことだが、一度は町として運行して確認する必要があると認識している。次のステップとして利用実態を踏まえ運行形態を変えることは考えられるが、現段階では山間部の方が利用できない状況も発生する可能性があるのではないかと。
- (金子): 基本ダイヤ型ではなくても、山間部の方は前日予約、まちなかの方は当日予約とすることで山間部の住民を優先することができる。まちなかで当日に利用したい場合にはタクシーを使ってもらうことも考えられる。
- (金子): 小鹿野町では、住民の方が自分たちで棲み分けをして、便利に使っている場合も多い。
- (金子): 分科会の中でご意見をいただければと思う。
- (秦野): どちらが良いかの判断は難しいが、交通空白の解消や事業者不足を踏まえると、各公共交通の棲み分けを図る必要がある。バス、タクシー、デマンドの競合が発生しないよう、検討の目的がぶれることなく、各交通モードの役割分担を図りながら最終判断ができれば良いと考えている。
- (新井): どちらが良いか判断することは難しい。本格運行に際しては、実証運行と同じ形で進める必要があるのか。
- : 実証運行を踏まえた見直しは想定されるが、本格運行を見据え、実現性の高い内容で実証運行を行う必要があると認識している。

- (新井): AI システムについてよく理解できていない部分もあるのではないか。
- (金子): AI も進化しており、良いところもあれば悪いところもある。
- (秦野): AI のメリット・デメリットを整理できると良いのではないか。新宿区や豊島区などの都市部でも AI デマンドが運行されているが、必ずしも乗合で効率的になるわけではない。1 人 1 人運行した方が効率的であると AI が判断する場合も多く、タクシー事業と競合してしまう事例もある。
- : 自由に使える形が理想ではあるが、吉田アドバイザーからは、後から制限をかけることは難しいため最初から便利にしすぎなくて良いという指摘を受けている。
- (田端): 利便性を高めることは重要であるが、自身や住民の方からすると定期的に運行しているものがあるというのは安心感につながる。使いにくいということになれば、送迎を依頼するなど本人が移動手段の選択することになると思う。
- (金子): デマンドは予約が必要になるため、住民の方にとってわかりやすいことが非常に重要。確認事項として、デマンド交通の対象は全住民か。
- : 全住民が対象でまちなか居住者もデマンド利用は可能な設計としている。
- : これまでの議論を踏まえ、今後も検討を進めさせていただく。最終的には分科会での案として協議会に諮るものとする。

(3) デマンド交通実証運行時の運賃について

・説明(事務局)

- (金子): 有償とするための事前の申請手続き等が煩雑になる可能性がある。
- : 当初は住民に広く周知することを踏まえ、無償での実証運行を想定していたが、吉田アドバイザーから、利用実態を把握するためには有償とした方が良いというご指摘をいただいた。
- (秦野): 有償とした方が良い。無償から有償にした際に全く利用しなくなった事例がある。利用するには対価が必要であることから、基本的には有償でお考えいただいた方が良い。
- (新井): 本格運行開始後のことを考えると、有償の方が良いと思う。
- : ご意見を踏まえ有償の方向で検討を進めるが、スケジュールを含め調整し、最終的には町としての考えもまとめさせていただく。

3. その他

(1) 次回日程について

- ・第 3 回分科会について、8/18(月)午後で調整を進める。

4. 閉会

以上

※「補助事業実施の手引き」（令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト）初版発行（令和7年8月21日）前の開催会議につき、写真撮影対応はありません