

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3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8月18日(月) 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) ・ 皆小前県道を通るルートとし、西武観光バス「皆野中学校入口」を経由するルートとする。 ・ バス停名称、ダイヤ調整、減便については個別調整し、今後の協議会へ見直し案を提出する (デマンド交通導入) ・ エリアの区分けや基本ダイヤ設定、目的地ポイント・乗降ポイント等について引き続き調整、協議を継続する。 ・ 実証運行については無償運行とする 1. 開会 2. 協議事項 (1) 路線バス運行ルート(案)について ・ 説明(事務局) ○: 路線バスの運行ルートについては、県道を経由し、西武観光バスの停留所「皆野中学入口」を通過する方針で検討を進めている(西武バス停からヤオコーまで徒歩で9分・482m。ウェブ上では6分・400m)。西武観光バスと同一箇所にバス停を設置することについては、前回分科会で(西武観光バス所属委員から)特段の問題はないとの意見をいただい	

ている。

●（浅見）：停車順序はどのようになるのか。

→○：「皆野中学校前▶皆野病院前▶皆野中学校入口▶道の駅皆野▶皆野中学入口▶皆野駅前▶役場入口」の経路とし、「皆野中学入口」には2回停車することとする。

●（新井）：ダイヤは今後の検討か。

→○：ダイヤについては前回の分科会で案を示したが、通学への影響を踏まえ、今後調整が必要である。調整後に改めて案を提示したい。

→●（新井）：全体的には減便の方向性か。

→○：朝の便及び最終便については、減便しても良いのではないかとの意見を踏まえ、有限会社新井運輸と個別に調整を進め、協議会へ提案することとしたい。なお、バス停の統廃合については小学校統合後の児童・生徒の乗降の状況を見ながら検討することとしたい。

○：「中学校前」「皆野中学入口」と似た名称の停留所があるが、名称を変更するべきか。
（町）

→●（秦野）：同一地点であれば名称を統一する方が望ましい。ただし、ルートマップや車内案内音声の変更も必要となり、費用面から即時の対応は難しい。

→○：また、「道の駅」について、西武観光バスでは「観光農園村」との名称であるが、町営バスでは「道の駅みなの」とする方が適切と考えている。名称の扱いについては、個別に相談させていただきたい。

（2） デマンド交通導入（案）

■ エリア・ダイヤ設定について

説明（事務局）

○：前回の分科会において、金子委員から「他市町村の事例からも、基本ダイヤ型は適していないのではないか」とのご意見をいただいた。これに対し、町としては、これまでの検討内容を踏まえ、基本ダイヤ型で進めたいと考えている（バス停アクセス困難地域への配車機会の確保、乗合への誘導、既存交通手段との役割分担。ただし、実証運行の結果に応じて制度の見直しを否定するものではない）。なお、今回は浅見委員がご欠席であったため、その後にご意見を伺ったが、本日はご出席いただいているので、改めて運行形態についてご意見をいただきたい。現時点では、基本ダイヤ型で進める方向で問題ないと認識しているが、問題ないか。

→●（浅見）：基本的に問題はないが、利用者増の観点では、固定的なダイヤを設けず柔軟に対応する方が望ましい。例えば午前中を特定方面に限定すると、予約がなければ事業者が待機するだけになる。一方、公平性や網羅性を重視するなら、一定の時間帯ごとに全方面をカバーする形でダイヤを設定する方法も有効である。利便性を優先する場合はダイヤを設けない方が適しており、また細かい時刻設定ではなく「午前中に2回程度」

といった大まかな枠組みの方が、利用者にとって理解しやすく需要に沿いやすい。細かく決めすぎると利用者が減る恐れがあるため、大きな括りで設定するのが望ましい。

→○：利用者にとっては、細かい時間設定を避けた方が使いやすい。初期案よりは改善されたものの、依然として利用しにくい部分があるとの意見があり、町の考え方と金子委員の意見の中間的な立場であると認識している。

→●（金子）：運転手は町と「1日くらい」という形で契約しており、事業者側に問題はない。ただし、皆野病院の予約時間に合わせて利用できないなど、利用者にとっては使い勝手が悪い。他市町村では基本ダイヤ方式ではなかなか利用者が増えず、基本ダイヤを廃してフリーで運行する方式に移行してきているという実績も考慮すべき。

→○：金子委員のご意見については、町長及び副町長との打ち合わせにおいて共有済み。「他自治体での実績について承知しているが、各市町村の状況は異なるため、皆野町としても一度試してみるのが良いのではないか。」との考えが示されており、それを踏まえた方針となっている。

→○浅見委員、金子委員の意見を踏まえると、まずは住民に利用してもらうことが重要であると認識している。実証実験を実施し、地域ごとの需要を把握したい。

→●（浅見）：エリアは2つ程度とし、ダイヤについては現状より大まかな括りにした方が良い。

→●（金子）：最終的には委員の判断に委ねたい。

○：吉田委員の意見も踏まえ、一定のエリア分けと目安となる時刻を定めた運行を方向性として検討したい。他の皆様の意見はどうか。

→●（秦野）：その方向性で問題ない。

→●（田端）：定まったダイヤがあることは利用者の安心につながる。運行時間に合わせて利用するという方法も一つである。

→●（新井）：特段問題ないが、これまでの協議会で基本的な方向性は決まっていなかったのか。

→○：吉田委員からご助言をいただき、ミーティングポイント形式・基本ダイヤ型で進めるという大枠の方向性は共有されていたと認識している。

→●（浅見）：先ほど申し上げた意見の通り。

→●（金子）：町としての方針が決定しているのであれば特に異論はない。ただし、ミーティングポイント形式については変更はないか。

→○：ミーティングポイント形式で引き続き進めていく方針。

→●（金子）：運行形式に加え、予約方法も検討が必要である。電話予約だけでは通常のタクシーと変わらず、WEB予約は登録の手間が発生する。LINE予約が可能であれば、事業者としても利便性が高いと認識しているが、町の考えはどうか。

→○：詳細については今後改めて協議させていただく。

→○：本日のご意見を踏まえ、調整を進める。

■ まちなかの利用方法について

・ 説明（事務局）

○：吉田委員の意見を踏まえた運行方法について改めて共有する。まちなかに居住する方も利用可能とするが、目的地ポイント間の移動については制限を設ける方針で検討している。

→●（金子）：制限対象となる目的地のポイント数が多く、複雑で系統的に難しいのではないかと。制限を踏まえたシステム構築が可能かどうか確認が必要。

→○：ポイント数等については今後精査を実施する予定。

→●（金子）：実証実験と本格運行を全く同じ方法で実施しようとするのは望ましくない。細かい制限を設けるよりも、まずは利用しやすい形にした方がよいのではないかと。（どのようなデータを収集するのか等、実証実験の目的を明確にする必要もある）

→○：まちなかと山間部地域の格差を解消することがデマンド導入の大きな目的であり、そのためまちなかには制限を設ける設計としている。

→△：3ヵ月の実証実験期間で十分なデータを収集することは難しい。そのため、住民への周知が実証実験の主目的であると認識している。

→●（浅見）：ポイント間移動の制限には賛成するが、十分な周知が必要。あるいは、皆野地域では前日予約を不可とする方法も考えられる。

→○：制限を設けつつも、まちなかの住民も利用可能な制度としたい。

→●（秦野）：実証実験の結果を踏まえて見直す考えもあり得る。一方で、導入目的を踏まえるとまちなかに制限を設ける方針には概ね賛成である。2台という車両台数の制約を考慮すると、まずは山間地域を優先する町の方針は理解できる。

→●（田端）：利用方法の浸透には時間がかかり、タクシー事業者の負担もあるが、一定の制限を設ける方向性には賛成する。

→○：目的地ポイント間の移動制限は設ける方針とする。ポイント数については、今後運行事業者と協議を進めたい。

■ 乗降ポイント一覧・分布について

説明（事務局）

→●（秦野）：ポイントとして設定されているごみ集積所について、番号で示されているが、一般的に認識されているものなのか。

→○：乗降ポイントの精査と合わせ、わかりやすい名称に変更し、9月に確定させる見込み。

○：山間部ではごみ集積所が少なく、新たに設定する場合もわかりやすいポイントが乏しい状況。ご意見はあるか。

- （金子）：システム会社によれば、山間部はドアツードア方式、まちなかはミーティングポイント方式が適しているとのこと。
- （浅見）：まちなかについては主要な目的地ポイントと公会堂のみで十分ではないか。場所によってはタクシーの転回に支障が出る可能性がある。山間部はポイント間の距離を踏まえ、カバーできていない範囲に設定するのが望ましい。また、皆野・国神地域のポイントは削減してもよいと考える。
- （金子）：現状の設計では乗合になりにくく、システム構築にも関わるため、改めて協議した方がよい。
- ：まちなかのポイントは削減する方向とし、山間部のポイントおよび利用方法については町と事業者で別途協議を進める。

■ 実証実験時の運賃について

・説明（事務局）

- ：前回分科会の協議において、本格運行と同一環境で需要を計る上でも実証実験を有償で実施することについて多くの委員が賛同されていた。しかし、運行申請のスケジュールや条例制定等の手続きが必要となるため、11月実証運行開始を前提とした場合、有償で開始することは困難である。このため、実証実験については無償で進めさせていただきたい。町長・副町長含め町としても、まずは使ってもらうこと、また、多少利用が本格運行時より多いとしても必ず今後免許返納者の割合は高まってくることを踏まえて車両の運用が可能か検証してもよいとの意見。

3. その他

（1） 次回日程について

9/9（火）13：30～：#4分科会（IDA オンライン参加）

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