

議会報告会 報告書

秦野市議会議長 小菅 基司 様

環境都市常任委員会委員長 福森 真司

開催日時	令和3年11月12日（金）午後2時から午後3時30分まで
開催場所	市役所本庁舎4階 議会第一会議室
出席委員	委員氏名（役割）
	小菅基司（議長あいさつ） 福森真司（進行）、八尋伸二（議会報告）、吉村慶一、古木勝久（受付）、今井 実、横山むらさき（受付）、横溝泰世（記録）
参加者数	交通事業者の皆様 ○小田急電鉄株式会社 上田 敬生 様（まちづくり事業本部 エリア事業創造部 課長） 山梨 良 様（秦野駅 駅長） ○神奈川中央交通株式会社 吉野 茂 様（運輸計画部 部長） ○神奈川中央交通西株式会社 岡本 淳 様（秦野営業所 所長） ○秦野交通株式会社 橋本 良一 様（取締役 総務部長） ○株式会社愛鶴 津山 義明 様（取締役 所長）
主な流れ及び時間配分	1. 開 会 2. 議長あいさつ 3. 常任委員会 委員紹介 4. 参加者自己紹介 5. 趣旨説明（議会の仕組み・議会報告会の意義） 6. 議会報告 (1) 通年議会の導入について (2) 令和3年9月定例会における主な質疑について 7. 意見交換 テーマ： ○交通事業者が現在抱えている課題について ○今後新たに取り組んでいきたい事業について 8. 閉 会

<p>内容</p> <p>(話し合われた 課題や意見、所感 等)</p>	<p>【意見交換内容】</p> <p>別紙のとおり</p>
---	--------------------------------------

第8回議会報告会(議事録)

環境都市常任委員会

令和3年11月12日(金)14時～

(議会第一会議室)

(議事録報告者 横溝)

(福森真司委員長)

本日、参加された公共交通事業者の各代表の出席者の方々に謝辞が送られ報告会が開会された。

最初に小菅議長の挨拶から始まり、本日の参加者に対する感謝とコロナ禍における事業経営の労いがされた。

委員長 開催者側からの出席者の自己紹介後、各事業者の自己紹介を求められた。

委員長 まず、社会経済環境(コロナ禍)における今日的課題等について各事業者から発言をいただく事が求められた。

津山義明様(株愛鶴取締役所長) 以下、略

コミュニティータクシー等においては過疎地利用が多い。

乗務員の確保に苦慮している。

現状は60代から70代が多く時給の問題も課題になっている。(中には、地元に貢献していきたい方もいる。)

吉野茂様(神奈川中央交通(株) 運輸計画部長)

バス会社においても乗務員の確保に苦慮している。

コロナ禍において昨年、4月～5月に業績悪化となった。利用客が30%減で約90億円(タクシー等含む)の赤字になった。今年は創業100周年であるが、30億円のマイナス計上となった。アフターコロナにおいては、15%の減を見込んでいる。要因として、テレワークの影響や大学生等のオンライン授業等の影響があると思う。

また、伊勢原市内における日産・ソニー等の運行が50%の減であり、全体には、15%の減となった。

消費税を除いて、平成9年からは運賃の値上げを一度も行っていない。

今後、新しい取組という中では「Ma a S (マース)」という、交通機関の乗り継ぎがよりスムーズに行えるシステムを検討している。

自動運転バス・タクシーの実証実験(15年)を他の自治体で行っている。実験場所が必要であるが、場所があれば秦野市においても行っていきたい。

上田敬生様(小田急電鉄株 エリア事業創造部課長)

企業との話し合い時、コロナ禍のため、現在は定期代を出していないとのことであった。

現在、小田急全線において子どもは50円としており、評価は高いが、これは、大人の移動を促し沿線人口を増やす施策である。沿線人口を増やす取組は、沿線の自治体と協力して取り組んでいきたい。

秦野市はポテンシャルが高くサービスエリアも功を奏していると感じる。今後期待していきたい。

山梨良様(小田急電鉄株 秦野駅・駅長)

新宿から小田原まで乗車しても子どもは50円であるが、現在、パスモ等の交通系ICカードをお持ちの方のみ有効となっているので、周知していきたい。子育てに優しい小田急を目指している。

感染症対策に苦慮し、社員の罹患者が多々発生した。新宿の社員200名いるうちの約3分の1が濃厚接触者に認定されたが、小田急全体で対応し克服することができた。

橋本良一様(秦野交通株 取締役総務部長)

乗務員の平均年齢は61歳である。75歳に達すると退職としているが新しい人の採用が難しい。

昨年2月に料金改定等したがコロナ禍で厳しく、45%の減収となった。本年11月頃から25%まで戻ってきているが、まだまだ厳しい状況が続いている。

渋沢駅からの乗客は高齢者が80%位である。市としても高齢者対策を考えていただきたい。

委員長 事業者の皆様からご意見を頂いた。議員の皆様から事業者さまの皆様伺いたいことがあればお願いしたい。

(吉村慶一議員)

公共交通の議論する相手は国・県・市のいずれか？

上田様 それぞれの行政にあるが身近では市町村となる。個々の会社としては市町村になるが、業界としては、基本的に国となる。

吉野様 許認可等については、国となる。市にご迷惑をお掛けしているが、一番のパートナーシップは市町村である。

(古木勝久議員)

秦野市はポテンシャルが高いとのこと発言があったが、政策提言をするにあたって、具体的にどのような点でそのように感じるか？

上田様 表丹沢魅力づくり構想が作られているということは、ポテンシャルを活かした施策であり感銘を受けている。

また、指定管理・公共空間の活用などにも取り組んでおり、時代にあった対応をされていると思っている。

岡本様 コロナ禍において交通機関等に対して市の便り（広報はだの）が大変助かっている。

津山様 コミュニティタクシー等については、市との連携が無ければ運営はできないので助かっている。

橋本様 新型コロナワクチン接種におけるシャトルバス運行は非常に助かった。
柘窪等を運行しているデマンドタクシーの、利用客の80%は高齢者である。

（横山むらさき議員）

自動運転の試行に向けて、本市は盆地であるため起伏が激しいところがあるが、どのような所が自動運転の運行に適しているのか？

吉野様 経産省と国交省に協力をいただいている試行であるが、GPSの届かない所は無理がある。一秒間に100万回もの通信を行って位置情報を取得しているが、山間部やトンネルは届かない。変わるものとしては、磁気マーカーを地中に埋設して誘導するものでなければならない。他の課題は、違法駐車を避ける場合や交差点で歩行者がいる場合の判断などであり、自動運転の実証実験には、行政や警察などの協力が必要不可欠である。秦野市で実施するならば、水無川の上流付近になるか。

横山議員 自動運転が多くなってきた場合は、乗務員不足の問題が解消されていくのではないのか？

津山様 運行経費の一番の問題は人件費であり、自動運転は問題解消につながると考えるが、実際には何年後になるかわからず、現状では厳しい。

吉野様 国としては、2025年までにはレベル4を目指すということであるが、現状レベル2なので今後、電波・安全・運賃收受等の課題解決に年数はかかるとしている。20代・30代の乗務員が入ってこず、免許を取らない若者が多くなっている。また、物流業界に人員が流れてしまっていて、重い課題である。最近の乗務員確保の取組としては、高卒の若者をまずは事務員として採用し、慣れてきた段階で大型二種免許を取ってもらっている。

横山議員 女性の乗務員はどれくらいいるのか？

吉野様 女性は全体で50人近くいる（4000人のうち）。設備面が課題であるが対応はしている。

（今井実議員）

秦野市はポテンシャルが高いと言われるが、市と連携した取組など、具体的にはどのようなことを考えられているのか、また、今後、経営面でプラスになるような取組はされるのか。

岡本様 来年2月以降は乗客がまた多くなってくのではないかと考えている。現在紅葉シーズンで、登山客にはヤビツ・大倉への臨時バスを運行しているが、昨年11月のGO to キャンペーンの時期よりも乗客は増えている。

山梨様 秦野管内は鶴巻温泉駅から新松田駅まで管轄しているが、登山客が多い。秦野市及び観光協会のチラシ等については、ほぼ全線に配布している。その効果なの

か、平日も男女問わず登山客が増えているので、今後とも対応していただければ助かる。

今井議員 秦野市は4つの駅があるが、4つあるメリットは感じられているか？

吉野様 4駅の特徴はある。鶴巻は少し落ちるところがあるかもしれない。少しずつ東海大のほうにシフトしているように感じる。

吉村議員 上田様から指定管理の話があった。橋本様に伺いますが、地元のタクシー会社に公共施設の管理ができるかどうか、その可能性についてお考えは。

橋本様 指定管理者制度等のノウハウからやらなければならない。

渋沢丘陵や震生湖など、まずは観光地の整備をした方が人を呼べるのではないかと。人流が生まれれば、市内の公共交通や景気にも良い影響が出る。現状では宝の山が眠ってしまっている。観光地の整備手法などは、業界に精通した会社に委託した方が得策では。

吉村議員 同等の事を津山様にも聞く。

津山様 運行管理者にそのノウハウがないため兼務することができず、新たに職員を雇わなくてはならないので難しいと考える。

橋本様 みなとみらいで新しくケーブルカーができたが、運行管理という面で、類似した事業はできると考える。

古木議員 免許証の自主返納についての影響はどのように考えられているのか。

吉野様 補助していただければ助かる。

(八尋伸二副委員長)

CO₂の削減に向けてEV等の議論はあるのか。また、それらの情報はあるのか。

吉野様 県下の規制においては、ディーゼル車は問題ないがEV車は最低でも200ボルトにしなければならない。また、充電ステーションの増設等に課題がある。さらに、経営状況からバスの買い替え時期について、現在の15年から21年スパンにしようかと検討している。

EV車は日本製がなく外国製しかないのでアフターケアが課題である。

上田様 小田急では、環境を軸にした経営を取り入れ、2050年までにCO₂排出量ゼロを目指す、カーボンニュートラル宣言をした。駅での発電や再生可能エネルギーの活用。

委員長 テーマ以外にご意見やご要望があれば伺いたい。

橋本様 休日になるとみくるべ病院の先まで行くお客様が多いが、渋沢丘陵へ行く方はあまりいないので、PRを含め整備していただき、集客につながれたら。

また、タクシーの買い替えが厳しい。6～8年が今は12年スパンで買い替えをしている。一台当たり8年で50万キロ平均の乗車で、年間だと大体7万キロ。タクシーの価格が高くなっている（ジャパンタクシーは360万円）。購入に対する国からの補助はあるが、補助金をもらうには様々な規制が出てくるので難しい。

規制を緩やかにしてほしいとか、もっと安い価格帯のタクシーをつくってほしいとい

う、国に対する要望はある。

委員長 バス業界においても利用客の高齢化により、乗務員が気を付けていることなどはあるか。

岡本様 高齢者の利用客が増えると車内の怪我のリスクも増えるので、教育・指導を行い、安全面に気を付けている。

委員長 報告会の意見交換会を閉じるにあたって、八尋副委員長から閉会の挨拶をするよう求められた。

八尋副委員長

秦野の特色を活かした整備等の意見などに感謝され、報告会は閉会した。