

第 39 回 湯河原町 地域公共交通会議 会議録

日 時：令和 8 年 7 月 8 日 10 時 00 分～12 時 02 分

場 所：湯河原町役場第 2 庁舎 3 階会議室

【会議次第】

- 1 開 会
- 2 委員紹介
- 3 会長の互選等
- 4 議 題
 - (1) バス路線の退出等意向申出について
 - (2) 令和 7 年度会務報告及び決算について
- 5 報 告
 - (1) 令和 7 年度予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の運行実績について
 - (2) 令和 7 年度コミュニティバスの運行実績について
 - (3) 「公共」ライドシェア方式によるまめっこ事業について
- 6 その他
 - (1) 湯河原駅における鉄道と路線バスの接続改善に関する陳情について
- 7 閉 会

【協議事項の議事概要】

1 開 会 (事務局)

皆様こんにちは。定刻となりましたので、これより第 39 回湯河原町地域公共交通会議の方を開催させていただきます。私は、政策グループ参事兼地域政策課長鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。また、本日はお忙しい中、本会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

昨年度、本町における地域公共交通でございますが、断続的に申し出のある路線バスの退出等申出にかかる協議、また、それに対する赤字補てん、コミュニティバスの運営を継続可能とするための運賃改定など、様々なご協議をいただいたところでございます。

地域公共交通につきましては、今後も継続した課題が多く、委員の皆様におきましては、これから課題解決に向けて、お力添えをいただくこととなりますので、ご理解ご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

では、会議が始まるまでの間でございますが、私の方で進行の方を務めさせていただきます。

会議に入る前に、机上に配布いたしました資料の確認をお願いいたします。

まず、委員の改選による委嘱状の交付でございますが、大変失礼ではございますが、会議時間の都合により机上配布とさせていただきました。委嘱期間につきましては、令和 8 年 4 月 1 日から令和 9 年 3 月 31 日までの 2 年間でございます。

続きまして黄色のフラットファイルでございます。こちらにつきましては、本会議に関する資料といたしまして、会議、設置要綱、委員名簿、地域公共交通計画、そして、今後のコミュニティバスの概要などがございますので、適宜参考資料として、ご覧いただければと思います。

2 委員紹介

事務局より委員 21 名紹介

3 会長の互選等

「湯河原町地域公共交通会議設置要綱第 4 条第 2 項」により互選による会長の選出を実施し、湯河原町社会福祉協議会 事務局長 露木委員が会長に選任。

（露木会長）

皆様、おはようございます。改めまして、湯河原町社会福祉協議会事務局長をしております露木でございます。

先ほど事務局からお話がありました通り、新たな任期で初めての会議となります。まずは、ご出席の皆様をはじめ、日頃より社会福祉協議会へのご理解ご協力をいただきますことをこの場を借りて御礼申し上げたいと思います。いつもありがとうございます。

若輩者ではございますけれども、委員の皆様、それから事務局の皆様の協力を得て、この役職の方を全うしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

町内の公共交通につきましては、事務局からも説明がありました通り、路線バスのない地域が点在しております。また、高齢化などの影響もありまして、皆様のところにも改善してもらいたいというご意見が多く寄せられているのではないかと考えております。

また本日ご出席いただいておりますバス事業者様におきましては、運転手不足などによりまして退出等申出などがされている状況にありまして、公共交通に関する課題は非常に多方面にわたっておるかなと考えております。

一方でこれらの課題の解消といたしましては、新しい地域公共交通システムの導入などについて、様々な研究が必要になってくるかと思えます。委員の皆様には、町内の公共交通の推進に当たりまして、ぜひ忌憚のないご意見が伺えればというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上で挨拶とさせていただきます。この後も座らせていただいて、進行の方させていただきます。よろしくお願いいたします。

「湯河原町地域公共交通会議設置要綱第 4 条第 4 項」の規定により、副会長および会計監事を会長指名により選出し、副会長が区長連絡協議会 鍛冶屋区長の北村委員に、湯河原町商工会副会長、鈴木委員および老人クラブ連合会の渡邊委員を会計監事に指名。

－各委員それぞれ承諾－

（露木会長）

委員 21 名のうち過半数以上が出席されていることから、会議設置要綱第 5 条第 5 項の規定において、本日の会議が成立していることをご報告させていただきます。

また、同じく要綱第 5 条第 5 項において、会議につきましては原則公開制でございます。本日の会議につきましては 9 名の方の傍聴があることを、ご報告させていただきます。

4 議 題

(1) バス路線の退出等意向申出について

（露木会長）

それでは議題の方に入りたいと思います。議題（１）「バス路線の退出等意向申出について」でございます。事務局の方から説明をお願いいたします。

—事務局より資料 No. 1 の説明—

（露木会長）

ただいま事務局から説明がございましたが、委員の皆様からご質問・ご意見等あればお願いをしたいと思います。

（佐野委員）

箱根登山バスの佐野でございます。真鶴線、幕山公園線の路線廃止につきましては、当社における運転手不足と、働き方改革関連法への対応が廃止理由として挙げておりますけれども現状を申し上げますと、運転手の採用状況は以前と比べれば若干改善の兆しは見えますが、採用してもすぐに一人前になるわけではございません。依然として日々の運行ダイヤを維持するための運転手の要員確保が困難な状況に変わりないというのが実態でございます。

今年度につきましては、赤字相当額の補てんを受けながら引き続き運行することとしまして、来年度以降につきましては、地域政策課と検討したいと考えております。

また、もう１点路線番号３の大観山線についてですが、こちらはコロナ禍前は定期運行をしておりましたが、近年は年１回の臨時運行としておりまして、椿ラインの道路状況の荒れ具合は、決して良いものとは言えず、また、利用者も極めて少ない。臨時運行でも、昨年の場合、２人しかいなかったということもあり、今後も利用者の増加は見込めないものとして、伊豆箱根バス様と同様で路線廃止の申し出をさせていただきました。以上でございます。

（露木会長）

佐野委員ありがとうございました。

追加で、ご報告等ございましたけれども、他にご意見ご質問等ございますでしょうか。

（岡田委員）

岡田康義と申します。普段から JR 東海道線やバスを利用しています。

私からの質問・提案なのですが、JR 東海道線との乗り継ぎダイヤについて、電車が遅れると接続バスが発車してしまい乗り継げないという話をよく聞きます。JR との接続時間の見直しや調整といったアプローチはできないでしょうか。

（露木会長）

JR との接続時間・乗り合わせの問題につきましては、後ほど「その他」の議題において陳情書が出されており、事務局からの回答も予定されておりますので、その際にあわせて意見交換を行う形で進めさせていただきたいと思いますが、事務局お願いします。

（事務局）

事務局ですが、会議進行上の説明とさせていただきますが、その他の部分で実は、今回湯河原駅での鉄道と路線バスの接続改善に関する陳情というものが出てきております。今ご発言のありまし

た内容と同様の内容の陳情が出ているところでございますので、もし差支えなければ会長の方でそのような進行していただければと思います。

（露木会長）

ありがとうございました。次第の6番のところが、ただいまご質問がありました内容について事務局の方から改めて説明等があるようですので、その時でよろしいでしょうか。

（岡田委員）

はい、そちらで結構です。

（黒野委員）

伊豆箱根バス小田原営業所の黒野でございます。弊社も箱根登山バス様と同様でございまして、湯河原駅から元箱根を結ぶ路線を1日1往復運行をしておりましたが、コロナ禍等により利用者がほぼ皆無の状況であり、現状運休中でございます。その観点から他の利用者がいないのと、特に運行再開の要望等もございませんので、令和8年10月1日をもって廃止とさせていただきたく存じます。

背景として、やはり運転手が不足しておりまして、入社してもすぐに辞めてしまう人や、なかなか教育の面で箱根に行くとなると高度な運転技術を要するため、育成が難しいという事情もございます。なお、湯河原駅から奥湯河原までの通常の路線バスについては現在も運行を継続しており、こちらについてはしっかりと維持していく考えでございます。以上でございます。

（露木会長）

ありがとうございます。ただいま箱根登山バス、伊豆箱根バスから退出関係のご説明がありました。湯河原から箱根の方に抜ける路線の方は、廃止というところで今後の方針に書いているかなと思います。他にご意見ご質問等ある方いないでしょうか。

（後藤委員）

色々私も、路線バスや「ゆたぼん号」、タクシーのことも考えているのですが、路線バスについては目的地から乗せてお客さんの役に立っているのですが、やはり湯河原町自体がですね今日やっている会議は、路線の活性化に対して議論することが大事ですが、もう少し広くいわゆる観光だとか、1番懸念しているのは学校ですね。学校でも現在小学校が3つ、中学校が1つをやはり一つに統合して勤勉性を確実にしていく。隣の真鶴町でもそのように先に進んでいるそうなので、そのようにしてスクールバスを走らせてなおかつ、一般の方も時間によって乗れるというような効率化を図っていく、そして総合的に考えていかないと1つの事だけ考えたら、やはりどこでも採算が合わなくなってしまう。元をきちんと計画してそれに対する交通機関として成り立っていくということがあるべきなのではないでしょうか。また、「ゆたぼん号」についても路線も後ほどまた出てきますからそちらについては、その際にお話ししたいと思います。

（露木会長）

ありがとうございます。路線バスの状況に加えてスクールバスの統合についてのご質問だったかと思いますが、事務局の方何かありますでしょうか。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございます。町全体の視点での公共交通のあり方につきましては、我々生活交通の担当課だけで対応できない部分もございますので、教育委員会や関係各課と連携し、全庁的な検討を進めてまいりたいと考えております。

(露木会長)

よろしいでしょうか。ここだけでなく他の教育委員会というのも出ましたけれども、その辺のところで今後の町としての方針を検討されていくのかなと思います。

よろしいでしょうか。その他にご意見ご質問等ございますでしょうか。北村委員お願いします。

(北村委員)

北村でございます。私のほうは利用者として、代表者としてありますので、箱根登山バスさんの佐野課長さんから、運転手不足や働き改革ということで、事務的なものが、かなり難しい、これは交通事業者のみならず、いろんな現場に起きていることかと思えますけれども、先ほどの、ご説明の中では、赤字補てんによって路線の、維持を図るというご意見でありますので、これからでもできる限り続けていただければと思います。

私は、鍛冶屋に住んでますけれども、吉浜の区長さんとかにお話聞きますと、やはり湯河原駅、真鶴線でも利用者の方々がやはり、通勤、通学でなくなると困るという話も聞いておりますので、代わりにこの場をもってそのような意見があったということもお伝えさせていただいて、私の意見とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

(露木会長)

ただいま北村委員から、ご意見ございました。実績等の資料はついてますけど、やはり、今言われたように、利用率は多いかなというふうに感じるところでございます。

そのほかに、ありますでしょうか。

よろしいでしょうか。他にご意見ご質問よろしいでしょうかね。

では、先ほど事務局からありましたとおり、次第にあります今後の方針というところでございますけれども、このような形で進めてよろしいかどうかというところなんですけれどもよろしいでしょうか。

そうしましたら、前回の会議でも少しご意見でましたけれども、議題につきましては、委員の皆様からですね、採決していただきたいということになりましたので、まず、次第にあります、(1) 路線バスの退出等意向申出について、これらについてご承認いただける方につきましては、挙手の方、お願いできますでしょうか。

—賛成多数—

(露木会長)

賛成多数でございます。よって、議題(1)は原案通り承認とさせていただきます。

(2) 令和7年度会務報告及び決算について

(露木会長)

それでは、議題(2)「令和7年度会務報告及び決算について」に移らせていただきます。事務局の方から説明をお願いいたします。

—事務局より資料 No. 2 の説明—

(露木会長)

ありがとうございます。続きまして、本報告に対する監査結果につきまして、鈴木監事よりご報告をお願いいたします。

—鈴木委員より会計監査報告—

(露木会長)

鈴木監事、ありがとうございました。ただいま令和7年度の事業報告及び決算について、事務局からの説明、それから会計監事からの報告がございました。何かご意見、ご質問等はございますでしょうか。

—意見なし—

(露木会長)

それでは採決に移らせていただきたいと思います。議題(2)「令和7年度会務報告及び決算について」、承認いただける方は挙手のほうをお願いいたします。

—全員賛成—

(露木会長)

ありがとうございます。全員賛成でございます。よって、議題(2)は承認とさせていただきます。

5 報 告

(1) 令和7年度予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の運行実績について

(露木会長)

続きまして、次第5の報告(1)「令和7年度予約型乗合い交通「ゆたぼん号」の運行実績について」でございます。事務局より説明をお願いいたします。

—事務局より資料 No. 3 の説明—

(露木会長)

ありがとうございました。ただいま令和7年度「ゆたぼん号」運行実績についての報告がございました。全体的に利用者、運行便数などが増加傾向にあるというところでの報告、説明でございました。委員の皆様から、ご意見ご質問等ございますでしょうか。

(後藤委員)

お話ありました、運賃の据え置きでずっと図ってきたということで、これも非常に、色々ですが、ある意味での負担はしょうがないと思っているんですが、これも我々の限界がくる過程でやはり、一方だけに負担を被せるというのもおかしいので、やはり利用者の方もある程度の、応分

の負担をする必要があると私も思います。

私の住んでるの所が宮上なんですけども、オレンジラインの4番のところですね、そのところが、パーセンテージ非常に高いというところと報告も踏まえても、今の運賃は、そこまでタクシーで来るとだいたい1,800円ぐらいかかります。それがこんな安い値段で乗れるのか、これは、みんな喜んでいます。それから、ある意味では、車を手放されてる方、お年寄りの方が多くその中では、やはりそういうふうなことの、誘導していくのも一つの方法ではないでしょうか。それから稼働していかなければなんの意味もない。それから、もう一つは、交通事故だとか、そういうものもやはり、減っていくということも一つはあると思う。

やはり、プロに任せる、お仕事はプロに任せた方が、そっちが私は、良いと思います。

そういう中でも、車両の目安にしなければならない、その応分の負担をどれくらいするのかという非常に私の方の利用者の方から、少しは上げたほうがいいって言ったら、これ、まあ、私も、怒られてしまうかもしれませんが、やはり、きちんとしたバスというのもそうだし、「ゆたぼん号」、それから、タクシーが実際はいずれも上げていけばいいと思うのですが、これを全部やるわけですね。これ大変な仕事ですね。

だからそういうことをやはり、みんなで助け合いながら、支援していかないと無理がくるんじゃないかなと私は考えております。以上です。よろしくお願いします。

(露木会長)

はい、ありがとうございました。今、後藤委員から質問ありました。資料の中で出ました、運賃の改定を検討しているというところで、安いほうが良いのではないかと思いますけれども、それによって運行自体が、先に進まないともそれとも困るというところで、ある程度の応分の負担は、多からずあるのではないかとというようなご意見ご質問でございました。いかがでしょうか、事務局。

(事務局)

はい、ご意見ありがとうございます。事務局といたしましても、「ゆたぼん号」は、令和2年度からは、町負担額が200万円程度だったところが、現在では、先ほどご説明した通り440万円まで上っているところがございます。持続可能な運行を図るためにも、運賃の見直し、今の時期必要ではないかと考えておりますので、関係事業者、利用者の皆様のご意見を伺いながら、時間をかけて検討していければと考えております。

(露木会長)

ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。もう少し具体的な数字とかが欲しいですが明記されていないのですが。

(事務局)

まだ利用料金をいくらにするかは、これからお示しさせていただきたいと考えております。

(後藤委員)

払う方も受け取る方も大変なのでワンコインくらいの方が非常にやりやすいんじゃないですか。

(露木会長)

はい、ありがとうございます。基本が 400 円で、同乗や障害のある方などは、少し安くなっているのもあると思いますが、今ワンコインというご意見がありましたけれども参考にさせていただければと思います。よろしいでしょうか。

(岡田委員)

利用客も増えてるということなので、適正な金額について、もしよければ私、いろいろ勉強もしていますので、ご協力することできます。ぜひ、適正な値段にして利用者からも、負担、タクシーでは、これはもう明らかに安いと思います。東京から来て 3 年経つんですけど、どうやって利用したらいいのか分かりませんでした。増えてるということで、もっと利用、行ければと思うので。適正な値段というところで、もしよければ、私のできることがあればやりますのでよろしくをお願いします。はい、以上です。

(露木会長)

ありがとうございます。委員の方から適正な料金でという意見がございましたので、これは今後、交通会議の中でも色々意見をいただきながら、金額を決めていければいいかなと考えておりますので、また委員の皆様と検討するような、形になるかと思っておりますので、その際よろしくお願ひしたいと思ひます。

他にご意見ご質問等ある方はいらっしゃいますか。北村委員お願いします。

(北村委員)

運行されているのが湯河原タクシーさんがお見えになってますので。燃料費や、人件費は、年々、上がっているところで実際に運行便数と人数、1 便あたりどのくらいか計算したら、7 年度は、1,850 円、6 年度は、1,670 円。1 便あたり 200 円ぐらいコストが上がってます。走れば便数や利用客も増えていきます。その分の、コストも増えたと思うんですね。今どのようなコスト増と利用者についてどのように考えられるのか、教えていただければと思います。

(露木会長)

よろしいでしょうか。

(古川委員)

湯河原タクシーの古川でございます。

今、質問にありましたけども、湯河原タクシーとしては、お客さんの運賃が、例えば 100 円だったり、200 円だったりこれは、はっきり言って会社にあまり運賃もお客さんからもらうわけじゃないので、あまり関係ありません。

今 1 便、エスポットまで行くと、1,960 円。その金額を上げないとこちらの影響はありません。

お客さんの、町からすれば今度湯河原タクシーに払う負担が多くなりますから、そこは町が、今度、町の負担を、どれだけ少なくするかというのは、町が、お客さんからどれだけ上げれば負担が会社としては、少なくて済むということです。

お客さんの運賃、100 円 200 円もし上げても、あまり会社としては影響ありません。ただ、1 回だけ町にお願ひしたのは、運賃改定になったときは、お願ひして、令和 6 年度に上げてもらいました。それからは、まだ上がってないんですけども、今度、今年ももしかすれば、予定

として、今年 12 月頃にもし運賃改定なったときは、会社としては町に、相談に、周りはそういうことになると思います。方向性としては。町としては 100 円、200 円上げるというような感じですね。

（露木会長）

はい、ありがとうございます。コストが実際上がってると思うんですね。それは、やはり人件費とか燃料費、あと車の部材や修理するにあたり、そのようなところがやはり、年々上がっているという理解でよろしいでしょうか。

（古川委員）

そこだけ計算すると、全然金額が合いません。

例えばオレンジラインからエスポットに行っても、実際このくらいなどそこは、町の事業です。から最初に距離とか色々やってこれくらいは、安くしてもいいとかそこは、検討して最初の値段から、徐々にちょっと上がったくらいですね。

儲けが云々とかはもう除外してます。

（露木会長）

ありがとうございます。経費の方が、上がっているというところで経費については、原則として町の方で負担をしておるというところで、なおかつ便数が、現在の好調であれば当然町が負担する金額も大きくなるというところで、経費が上がればその分を町のほうに請求するようになると思いますので、やはり先ほどもお話ししておられます通り利用者の負担というのは、上げていかなないと、ただただ町の負担が増えていくというような状況になってしまうと思いますので、またその辺は今後検討していければなと思いますけれども、よろしいでしょうか北村委員。

（北村委員）

はい。

（露木会長）

他にご意見ご質問などよろしいでしょうか。よろしければ、この報告につきましては終了とさせていただきます。

（2）令和 7 年度コミュニティバスの運行実績について

（露木会長）

次に、報告（2）「令和 7 年度コミュニティバスの運行実績について」でございます。事務局より説明をお願いいたします。

—事務局より資料 No. 4 の説明—

（露木会長）

ありがとうございました。ただいま、令和 7 年度コミュニティバスの運行実績について説明がございました。事務局からありましたとおり赤字補てんが増えているところもあり運賃の改定を行ったところでございます。何かご意見ご質問等ございますでしょうか。

(3) 「公共」ライドシェア方式によるまめっこ事業について

(露木会長)

続きまして、報告(3)「『公共』ライドシェア方式によるまめっこ事業について」でございます。こちらの報告の方につきましては、熱海市内において実際に、事業を実施する株式会社ジョルダンさんの営業コーディネーターの石田様から、ご説明をさせていただきたいと思いますので、石田様よろしくお願いします。

—株式会社ジョルダンより資料 No. 5 の説明—

(露木会長)

ありがとうございました。ただいま、ジョルダンさんの方から、事業の説明がございましたが、何か、ご意見ご質問等ございますでしょうか。1点、私の方からよろしいでしょうか。以前にもね、ご説明をいただいてその時も確か一緒、というようなお話があったかなと思うんですけど、今回新たに実証実験をやるということと、当然ですね、乗車される方は、泉地区の方や熱海市民の方で、確か前回の説明では、湯河原町の町民の方が乗ることはないっていうようなお話でしたけど。

(ジョルダン)

はい、その通りです。

(露木会長)

湯河原の、この公共交通会議で、最初のところに理解を得ることとありますけど、どのようなことを承認すればいいのかなと。

(ジョルダン)

要するに、地域の公共交通機関に影響を及ぼさないということを説明してくれということです。

(露木会長)

説明だけすればよろしいのでしょうか。

(ジョルダン)

はい、説明して了解をいただければいいということです。

(露木会長)

わかりました。

ただいま説明がありましたが、質問等あれば質問していただきたいんですけども、まめっこ号が町内を移動するにあたり、他の町内の公共交通機関に影響があるかどうかというのは、正直私分らないんですけども、どうでしょう皆様、何か、ありますでしょうか。

では後藤委員お願いいたします。

(後藤委員)

このような問題は、運輸局などが、きちっと自分たちで決める問題であって、なぜこのような湯河原町が、決めなければならないのか、非常に不思議なところがあります。色々説明を受けましたが、今湯河原町の方では、何社かのタクシー会社さんが、運行している、そういう実績が現にあります、他から商売を勝手にされるといふか、それもちよっと、おかしい、そうだったら、各運輸局がきちっと分けた意味が全くないと思います。ただ、それは突破する口実の一つじゃないかと、私は受けまされどいかなるものでしょうか。

(露木会長)

はい、ありがとうございます。実は以前にも、実証実験の説明で、ジョルダンさんですね、いらっしゃって後藤委員の質問に同様な話が出たように記憶をしておるんですけども。ちょっと、実証実験と、何をどう、この会議で言ったらいいのかっていうのは、ごめんなさい私の勉強不足からか、よく分からないんですけど、良いか悪いかっていうのが、正直、言えないのかなというふうに思うところもあるんですけども。皆様、どうでしょうか。そしたら岡村委員お願いします。

(岡村委員)

東洋大学の岡村です。あの、私も分かっているわけではないという、その前提のお話をしていますが、要は、今後どう決めていくかっていうことの中で、この会議で何をしていくかっていうところが明確になれば、多分、後藤委員の疑問も解消するかなというふうに思ってます。基本的に色々こういう手続きだと、基本的にこの種のものは、現状このような会議で、関係者の合意を得るということになってますので。そういう点では、そのプロセスの中に入っているという理解でいます。今回については、理解を得るといふところの確認ですので、私の理解では、このあと、別途乗降ポイント、町の中で具体の場所というものは、おそらく、これから、具体の設定があって、その承認をっていうものにありますと、これはやる前提でいけるか、という承認が、おそらくこの会議でやるんですよ、っていう確認とその手前の段階で、こういうことを今考えているので大きな方向性について了解していただけるかという意味での議事だと、私は理解していて、おのずと、今回、問題だとかいうことが仮にあるとすると、この場で、おそらく、定義をしていただくだろし、前回と比較して、同じようなことですね、ということであれば、もし懸念点があれば、皆様から提示をしていただいて、持ち帰って検討いただくと。多分今日は、そういう議事であらうと思っておりますが、いかがでしょうかね、

事務局への説明とそれから当然、これ運輸局が、県、中部と、関東で、これ分かれてしまうっていう、そうでなかったら、もうちょっと簡易になるのかなと思うんですけど関東運輸局さんから、何か手続き上で、何かあれば教えていただきたい。この通りですとおっしゃっていただければと思います。

(ジョルダン)

今回の実はこれ、事業のルールなんです。事業を運行する上でのルールで要は、申請時に決められてるルールなんです。要するに、乗り入れ先の了解を得るといふことは、運行そのものは、普通のタクシーさんが、よその地域と乗り入れるようなものと同じで、要するに、予約をまず、前提としていて、よその地域に乗り入れることはできるんですけど、予約されていない人を途中から乗せることはできないし、それから、その地域内で乗降させることはできないというこ

とです。普通のタクシー会社さんの運行と同じような、タクシー会社さんがよその、乗り入れるような運行と同じような形を今回は取っています。ただ、そういう運行を取る取らないの了解を得てくれというのが、この事業を遂行する上での条件になってますので、それでお願いしている次第です。

（露木会長）

ありがとうございます。前回も同じような内容だったかと思うのですが熱海市の方々が町内に乗り入れるということで交通会議での承認が必要だったかと思うのですが、了承します、ということでしょうか。

もし事業者さんの方で意見がありましたら、お願いします。

（鈴木（隆）委員）

先ほども同じようなことで承認とありましたが、これは泉地区に住む人のバスがなくなったこともありますし、泉地区の人たちは病院にしても神奈川県内の県内を使う方が多いです。泉に住んでいるから熱海市ですが、そこらは行かないため結局泉地区に対しての「ゆたぼん号」のようなものですね。泉地区に住んでいる人の利用を考えればある程度承認できるのかなと思います。

（露木会長）

はい、鈴木委員ありがとうございます。そしたら、後藤委員よろしいですか。

（後藤委員）

そのような考え方も1つあると思うのですが、それであれば湯河原のタクシーもやはりUberとか色々なシステムがございすけれども、それであれば泉地区の方で総乗入れでやればよいのではないのでしょうか。その辺について行政は、どのように考えているのかということの中部の運輸局に私は聞きたいです。ここで賛否を取ろうとしましたけど私は、反対です。

（露木会長）

はい、ありがとうございます。今副会長とも相談したのですが、影響を受けるというところは、町内で事業を行っているタクシー事業者さん、バス会社さんだと思いますので、事業者さんからご意見ありましたらお願いします。

（古川委員）

多分、支局さんの方で申請して許可を貰ってやっていると思うのですが、それに対してどうすればいいのかと思うのですが、これに対して言わなかったですが、これはタクシーを利用した人が運行することによって助かって安く乗れる可能性があります。ただ、そこに対して湯河原町が支局の方で了解しているのでこちらは、意見はなく、どうぞと言うしかありません。

（露木会長）

はい、ありがとうございます。運輸局さんの決断によるところがあります。事業者さんからも今ありましたように今の段階では、説明を受けて実際利用するのは泉地区の方々だと思いますので、つきましては説明を受けて了解しましたということで回答よろしいでしょうか。

(額川委員)

伊豆箱根交通です。タクシー事業者です。こちらの事業者に影響がないということの了解を得るということで影響が無いと言ってしまうと0とは言いきれないと思います。影響がないではなく、少ない許容範囲ですくらいしか多分言えないのかなと思っていて、私も不勉強で申し訳ないんですけども、泉地区行政としては熱海市ですけどもタクシーの交通圏としては、小田原交通圏という理解をしてるのですが、そうすると、普通に考えると違う小田原交通系の会社がやるべきところなのかなというふうにその辺の整理っていうのはどうなっていますか。

(ジョルダン)

はい、それは多分ご存知だと思うんですけど、これ県域をまたがると、結構いろんな問題があります。その地域における多分そちらも自由に向こうで拾えないじゃないですか。利用者を泉地区に行くと、熱海のタクシーも同じですよ。我々はタクシーではないんですけども、やっぱりタクシーと同じように運行しないといけないっていう前提にしまして、この県域をまたがるというところで我々の意向というよりも、やっぱり決め定められてることがありますので、我々にできることは、今お話したようなことしかできなくて尚且つ熱海市で交通弱者の交通空白地域の交通弱者を救うという観点からすると、我々としてはお願いして、何とか彼らを連れていくしかないかなというふうに考えます。

(額川委員)

そうしますと、泉～湯河原間で通常のタクシーですと、熱海の車はできない。

(ジョルダン)

こちらに来てお客さんを拾うことはできません。

(額川委員)

泉地区から湯河原駅までの仕事というのは、熱海市の車では、通常できないのですか。

(ジョルダン)

違うと思います。要は、泉地区で多分ルールの話ですが泉地区で自由にお客さんを拾うことは、湯河原町のタクシー業者さんはできないというのは、多分ご存じだと思います。それから泉地区が湯河原地区で自由にお客さんを拾うことはできません。そして予約をしていれば湯河原町のタクシーさんは、泉地区のお客さんを迎えに行くことができます。その逆は、できないというふうに私は、聞いていたのですがルール上の問題があり本来は泉地区まで来て運行するのはかなり大変なのです。交通費や時間もかかりますし今の時点では、それを崩したような運行ができません。例えば熱海の事業なので運行するにあたって湯河原町のタクシー事業者さんに業務を委託するということがありえます。我々は実証実験を行いどうしたらコストが下がるのかを行いその先は、どのような事業者を選定するかは、これからの話で我々は仕組みを作るところまでが事業です。これから事業計画を立てます。その事業計画を立てる中でどこの事業者さんにどこに任せたらコストを最低限に抑えて尚且つ利用者の利便性を上げられるかを考えていかなければならぬのかが我々のテーマなので、我々としては、それ以上のことを言うことはできません。

(額川委員)

泉地区湯河原間を熱海の会社でやることはクリアになっているという理解でよろしいでしょうか。

(ジョルダン)

はい。

(額川委員)

わかりました。

(露木会長)

よろしいですかね。私も勉強不足で専門的なところはあれなんですけれども、今回議題としてですね報告事項として挙がっている内容となりますので、前回のときも、了承したっていう部分と、さっきも出ましたけど事業者さんへの影響、当然のところ0ではないというのは、正直言うところかなというふうに思うんですけれども。これ報告事項として受けたというところで議題の方を終わらせていただこうと思いますけどよろしいですか。

(佐野委員)

箱根登山バスでございますけども6月26日に熱海市の地域公共交通協議会がございまして私出席しておったんですが、そのときに静岡運輸支局の方、主席専門官がですね、一応今回のめっこの号について、湯河原町で報告や説明をして、同意書と推薦書を取りなさいって指示している。ここはですね、すごい違和感があったんですけど、これって事務局の方では、その同意書と推薦書はどのような扱いをされてるんですか。

(事務局)

先ほどの件につきましては事務局の町としてこの事業について推薦書が必要だということをジョルダンさんの方からお話をいただいております、交通会議ではなく町の方として推薦書というお話でしたので、こちらにつきましては、事務方としましては推薦書につきましては、提出させていただいたところでございます。一方で、先ほど佐野委員の方からお話もございました通り、書面に関して交通会議の方で昨年度の令和6年度の実施のときですかね。その時には交通会議において整ったことを証する書類という様式のあるものをご協議いただいて、承認いただいて、交通会議の名前で提出したといった経過がございましたので、今回お話を聞いた時も、今回に関しては、そのようなことはやらなくていいのかどうなのかという確認をしたところ、今回に関しては本日の報告にございますとおり交通会議においては、書面等の承認ではなく会議での説明において承認確認をいただければ良いということの説明を受けたために、事務局としては本日お出しさせていただいたところでございます。

(露木会長)

はい、ありがとうございます。佐野委員から情報提供がありましてびっくりしたんですけど内容としては、町の交通会議ではなくて町が推薦書というところを出せばいいという相手方からあったという。これでよろしいでしょうか。今回はそういうことだったので、交通会議では報告のみのところで出したということよろしいでしょうか。

運輸局さんお願いします。

(藤本委員)

私も、総務企画の担当で、すいません。輸送関係、詳しくないところで申し訳ないですが、今回の関係とかを確認させていただきたいので持ち帰らせていただいてもよろしいでしょうか。

(露木会長)

ジョルダンさんどうでしょうか。持ちかえってもよろしいでしょうか。

(ジョルダン)

はい。もしあれでしたら今回は運輸局さんの専門官から書面はいらないから推薦書を貰ってくださいと、推薦書については、本署の方から来まして支局ではなくて最初承諾について色々あったのですが、最終的に推薦書を貰うという話がありそれで貰うこととなりました。そして公共交通会議には通さなくても承諾を得られなくても良い、ただしこの後会議をしてこういうことをやりますということで問題がないという旨を意見を貰えればということでした。なので書面はいらないと言われました。

(露木会長)

よろしいでしょうか。もし何かありましたら事務局の方に連絡をしてやらせていただければと思います。私今思ったのが、それであればジョルダンさんの説明資料の中に既に町から推薦書を貰ったと書いていただければもしかすると委員の皆様もすぐに納得できたのではないかと思います。次回もしありましたらお願いします。

(ジョルダン)

わかりました。

(露木会長)

他によろしいでしょうかね。そういった形で報告となりますのでこの件はこれでよろしいですかね。ありがとうございます。

6 その他

(1) 湯河原駅における鉄道と路線バスの接続改善に関する陳情について

(露木会長)

次に、次第6「その他」の(1)「湯河原駅における鉄道と路線バスの接続改善に関する陳情について」でございます。事務局より説明をお願いいたします。

—事務局より資料の説明—

(露木会長)

ありがとうございます。内容につきましては、先ほど岡田委員からもご質問のありました、鉄道とバスの接続に関する陳情でございます。以前にも同様の議論があり、バス会社さんからは、接続を考慮して運行しているというお話をいただいていたかと思いますが、その辺も踏まえましてご意見、ご質問等あればお願いをしたいと思います。箱根登山バスの佐野委員よりご説明をお願いできますでしょうか。

(佐野委員)

箱根登山バスでございます。会長からお話のございましたとおり現状を申し上げますと、路線バスと当社の路線バスと JR 東海道線の接続はある程度、既に対応済みでございます。というのがですね、4 年前にこれは小田原市から連絡ありますが小田原市交通政策部長から連絡がございまして市民からの要望で同じように路線バスを受けられる東海道線を合わせてほしいということで、そのときに小田原市を通じて JR 東日本の横浜支社お願いをして、1 月下旬ぐらいで 3 月のダイヤ改正情報を取り扱い注意でいただくようになりましてもう既にこれ 2 年目なんですけどもただですね、一方で、全ての JR 東海道線の下り熱海行きの受けを路線バスで受け入れるかという、これご存知のように、路線バスの本数が圧倒的に少ないので、これ無理なんですね。全部受けることが無理でございまして一応夜の便とか最終便については、受けるようには努力をしてるっていうのが正直なところでございます。資料今日間に合わなかったんですけども例を挙げますと東海道線の熱海行き平日夜なんですけども、19 時台に湯河原駅に到着するのが、15 分、32 分、58 分です。20 時台が 18 分、38 分、50 分の 3 本ずつですが、そのうち当社路線バスの鍛冶屋行きなんですけども、一応これは 19 時 40 分に設定してまして、一応 32 分に到着したお客様を、一応接続するように運用してるとただ、これ 19 時 58 分で来られた JR 乗られた方は、今これ当然行ってしまったという印象は持たれるかなとは思っているのですが、20 時台と同様に 20 時 38 分到着を待って、この後に 45 分で最終の鍛冶屋行きを出してますのでそういうふうに東海道線の時刻には可能な限り合わせてるといったところでございましてこういった状況について、町民の方はご存知ないかなと思いますので、何らかの方法でアナウンスとか発信効果がないかなとあとちょっと業者がしたいなと考えております。以上でございます。

(鈴木（真）委員)

こちらの路線とかっていうのは具体的に出てるんですかね。温泉場線なのか、鍛冶屋線なのか、どの路線対象で言ってるのかっていうのはちょっと確認したいなというところで。この陳情書に書かれてる路線がどの路線なのかというお願いいたします。

(事務局)

申し訳ございません。書面をいただいていたのみで、そこまでは内容は確認しておりません。

(鈴木（真）委員)

ただ路線によって本数も今既存バスも佐野さんがおっしゃられた通り、1 時間に 1 本 2 本のところ 4 本出ているところ、それによっても変わってきちゃうと思うんです。なかなか多分今の説明を聞いた感じだと、7 分、8 分時間とってありますけど電車到着直後に発車してしまうと書いてあるので、そことまた話も違いますし、例えば電車が遅れちゃって普段だったら間に合うところが、電車がよく JR さんも多分今直通運転多いので遅れて、2、3 分しかなくて間に合わないとかいうこともあるのかなと思いましたので一応確認させてもらいました。

(岡田委員)

岡田でございます。ちょっと私の妻がたまたま 18 時ぐらいにだいたい私も存じ上げてると東海道線で、大体 5 分ぐらいまでは結構しょっちゅう遅れることが多くて、5 分ぐらいは許容してほしいという 5 分ぐらい遅れても許容してほしいなということがあるけど、それ以上のバスの乗り遅れの場合は乗り遅れることも結構多いんですけど、それはしょうがないよねっていう、5 分程度の遅れをされてっていうところで先ほど 19 時 20 分も通勤時間帯またはよくもう少し前の 18 時と

か17時とか。そこらへんまで一応調べていただけないかなというふうに思います。私の場合はすいません、今まだ状況がわかってませんが鍛冶屋の状況しかわかっておりませんので。でももちろん他のところもあるかもしれませんが非常に努力されているので非常にありがとうございます。そのときの方でちょっと調べていただいて、多分朝の通勤時間帯、そこがやっぱりポイントだと思いますのでそのところは検討いただければと思います。

（露木会長）

はい、ありがとうございます。その他には何かありますでしょうか。以前も同じような質問があって、佐野委員もその時にお答えいただきまして、やはり全員車の本数とバスの本数っていうのはもうほぼ定位置数が違いますので全部の電車に要はバスを合わせるというのはもう当然不可能なことだと思います。通勤時間や伸びた電車あるいは遅れたりとかっていうような状況があれば当然それは、考える状況なのかなというふうに思っております。一応そうですね。公共交通会議あてに対する陳情ということでしたので、特に回答等は求めているようなことはないかなと思うんですけれども接続の状況ですね。その辺に関する実態調査などは事務局の方でもできるかなとは思いますが自分で調べればある程度はわかるし、そうですねその辺につきましてはまた事務局の方が何かあればというところですけど。

（岡田委員）

一応研究者である者のインターネット IT とかに一応習熟してますので、調べて私がこういう状況ですので非常に資料提供させていただけるのでご了承いただければ勉強します。もし何かあれば事務局の方に直接資料をお送りして見ていただいて、よろしいですか。

（事務局）

こちらについての取り扱いという中でご議論いただいた中で、佐野委員からもお話があったすり合わせをしていく中で、ご協議いただく中で見えづらい部分というのが今資料がないとできないのかなという部分がございましたので、その辺に関しましては今岡田委員も御指摘いただいたように、そのダイヤ等の繋ぎの部分というのは、今後の会議の中で資料としてお出しできるのかなと考えております。

（露木会長）

ありがとうございます。それからそうですね質問があった通り、どの路線バスのことを言うのかというのはこの陳情書ではちょっとわからない部分もありますので、その辺も電車の方は、東海道線ですけどバス路線は、駅からいくつか要請が出てますので、どの路線なのかなというのはわからない。またその辺も調査しないとわからない部分かなというふうに思います。陳情書が挙がってこういった意見が委員の皆様から出たというところで承知しておいていただくような形でよろしいかなと思います。もし回答が必要であれば、事務局の方に作ってもらうということでよろしいでしょうかっていう、対応するような方法もアイディアとしては一つあるかなと思いますけれどもそれで果たしてよろしいんでしょうか

（岡村委員）

会長宛てご質問があったので、もちろん対応するという事で私はいいかと思います。その上でですけど、バス業者さんからも今お話があった通りで、そんなに簡単にできませんっていうところが正直なところかなと思いますので電車に合わせてバスというよりは、バスに合わせて電車

の時刻を選んでいただくということですか、なかなか難しいということであるんですけど、鉄道との接続っていうのは大事ですけど、それだけ考えてまず大丈夫と言ってるわけじゃありませんし、そこを出して全部がなくてってしまっただけの時間なくなるとかですねそしたら折り返しのバス遅れるとかいういろんなことがあるので実践的にはかなり難しいとお考えいただくということをお答えしても私はいいかないと、バス業者さんがそういうお答えしにくいということであれば会議としてこういうふうに言っても私もいいかなと思います。ただ、最終便への乗り継ぎでしたとかそういうところについては、きちんとして説明することはおそらく大事でしょうし、確かに小田原市という話ありましたが、ダイヤ改正してもバスの時刻が同時に改正できないっていうことは確かにですね、かなり大きな話題になったと私も聞いていますので、そういうところは対応しているというところはきちんとして説明するということは私は大事だなと思っております。以上です。

(露木会長)

はい、岡村委員ありがとうございます。ただいま意見ありましたとおり、今ここにいる皆さんは、おそらくなかなか難しいということは重々承知しておると思いますし、かと言って利便性を図るという意味ではそういった部分に合わせるということも必要だというふうには思います。現状、バス会社さんの方では様々なルールに対応しているというところで、もし回答必要であればそのように回答する、それから岡村委員からあった通り、電車だけのことを考えて、路線バスの時刻表を考えるわけではないというところは重々皆さんわかってると思いますので、その辺についてはかなり難しいというような回答でも構わないと思います。実際調べないとその辺もわからないと思いますけれども他の委員からありました通り実態を調べて、どうなっているのか、その辺はねバス会社さんでもやっていることかなというふうに思いますのでそれにつきましては、またいろいろ意見を皆様から今後もいただくようになるかなというふうに思いますので、そのときはよろしく願いしたいと思います。

(岡田委員)

調べて提出させていただきます。

(露木会長)

他によろしいでしょうかそうしましたら議題の方は以上となります。だいたい時間取りましたけれども、委員の方から何か別にそれ以外何かございますでしょうか。

(後藤委員)

今日の議題とは全く関係ないんですけども、今後、やはりこの湯河原地区で非常に山坂があって、道路が狭いんですね。そういうところでやっていこうと困ったものをいわゆる人工走車、いわゆるドライバー無しで、車そういうものを実現していくっていうふうな方向性の検討というのはどう。これできるのはトヨタと日産とマツダしかなかったです。それ以外はちょっと車両がありません。

(露木会長)

なるほど無人運転ですね。報道でよく流れていて事象についてどうなってるのかっていうところだと思いますので、事務局お願いします。

(事務局)

2、3年ぐらい前からですね神奈川県と小田原市の方で協力して、自動運転の実証実験やっております。なぜ小田原市でやってるかと言いますと、無人運転の実証実験ができる道というのが、限られてまして今湯河原町ですけど今後藤委員もおっしゃられたみたいに、坂や幅が狭いところでは今実証実験が難しいです。ちなみに実証実験してる場所が早川の漁港の駅 T0T0C0 の通りがあるのですが、その辺りで実証実験しているのが、見通しも良く道の幅も広く信号機もあります。このようなところを今選定して実証実験しております。我々湯河原町といたしましても、その実証実験参加させていただいておりまして、その結果等を踏まえて今後、本町におきましても、導入できるかどうか検討してみようと思っております。

(岡田委員)

隣町の小林町長と議論をさせていただいて今のお話したのは、レベル4で実際には当然当たり前ですけど坂道があり、そういうことを克服しなきゃいけない。今、日本はもっとレベル高いです。当然報告しなきゃいけないんで実証実験はそれをやらなければいけないのです。基準の中でも、雨の中でやらなきゃいけないんで、今はレベル4と言われる方からまたアップしたところで、逆に湯河原町が候補になりそれで一応調べてます。逆に、当然そういうところをクリアできないで走らせて事故したらどうすんだって話が出ますからそんなでやるならばその場所としては、湯河原町はいい場所です。あの坂があって見通しが悪いっていうのは見通しが悪くたって当然、自動車が無人で走ったとき、クリアしなきゃいけません。そこは、私もネットワークやサイドから情報を入れて今対応しているよと知らせるとか、そういう実証実験があって、今の申し上げると、レベル4というのは、無難に事故が起こりそうも無いところだけです。そういった場所でないと意味がないので、当然ながら湯河原とかも急な坂とかというのは、むしろ恰好な実証実験場所です。当然レベル4よりもっとレベル高いものになります。これは意見です。

(露木会長)

はいありがとうございます。小田原の方で主にやられてるということでそこにも少し参加しているということです。今レベル4とか話が出ましたけれども、もう少し技術革新しないとなかなか湯河原で使うには、難しいという状況であるということで、よろしいでしょうか。

(後藤委員)

ぜひ進めたい。

(露木会長)

よろしいですかね。そうしましたら進行の方事務局の方にお返しをいたします。

(事務局)

すいません本日は大変長い時間ですね、活発なご意見ありがとうございました。以上をもちまして第39回の地域公共交通会議の方を閉会としたいと思います。どうもありがとうございました。