

令和2年度 第3回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	令和2年12月25日（金） 13時30分～15時30分
場所	磐田市総合健康福祉会館（iプラザ）ふれあい交流室
出席者	<p>委員</p> <p>川口 宗敏（静岡文化芸術大学名誉教授） 寺田 幹根（磐田市議会議長） 江間 綾子（中部運輸局静岡運輸支局運輸企画専門官） 松林 花奈（静岡県交通基盤部地域交通課）【代理出席】 太田 憲一（磐田警察署交通課）【代理出席】 三浦 洋一（静岡県袋井土木事務所企画検査課長） 鈴木 亨（袋井市総務部長） 玉田 文江（磐田市自治会連合会副会長） 大岡 美奈子（磐田市城山・向陽地域包括支援センター長） 鈴木 隆之（磐田商工会議所専務理事） 山下 六機（磐田市シニアクラブ連合会副会長） 富田 倫代（磐田市民生委員児童委員協議会副会長） 山下 建二（公募委員） 諸井 宏司（遠州鉄道株式会社運輸業務部長） 井口 琢海（秋葉バスサービス株式会社）【代理出席】 藤田 守康（静岡県タクシー協会西部会竜東支部代表） 榊原 正之（遠鉄タクシー株式会社取締役運行営業本部長） 高田 眞治（磐田市副市長）</p> <p>事務局 松下自治市民部長 地域づくり応援課：磯部課長、伊藤主幹、榊原主任、竹原主事</p>
欠席者	田中 友親（遠州鉄道労働組合副執行委員長）
傍聴者	14人
次第	<ul style="list-style-type: none"> ・協議事項 議案第1号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について 議案第2号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について 議案第3号 デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について ・報告事項

	<p>報告第1号 令和2年度 地域間幹線系統に関する事業評価について ・その他</p>
<p>会議記録</p>	<p>1 開会</p> <p>事務局</p> <p>皆様、こんにちは。地域づくり応援課の伊藤と申します。</p> <p>本日は、年末の大変ご多用の中、ご参集をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日ごろは、本市の公共交通行政の推進にご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。</p> <p>ただ今から、令和2年度 第3回 磐田市地域公共交通会議を開催いたします。</p> <p>まず本日の会議に傍聴の方がいます。傍聴のお願い事項を守ってください。資料は返却をお願いします。</p> <p>会の開催に先立ちまして、本日の資料の確認をお願いします。事前に送付させていただいた資料としまして、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本日の次第 ・議案第1号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について ・議案第2号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について ・議案第3号 磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について ・報告第1号 令和2年度地域間幹線系統に関する事業評価結果について <p>本日、机の上に追加でお配りしました資料として</p> <ul style="list-style-type: none"> ・座席表、委員名簿（A4両面刷り） ・令和2年度 第3回 磐田市地域公共交通会議 5 その他資料 ・遠州鉄道株式会社からの資料 <p>を配布させていただきました。</p> <p>資料がない方はいらっしゃいますか。</p> <p>出席委員の報告です。18番遠州鉄道労働組合の田中様は体調不良のため欠席。名簿の順に4番静岡県交通基盤部地域交通課長の代理として、松林様。5番磐田警察署交通課長の代理として太田様。15番秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長の代理として井口様の出席となっています。</p> <p>それでは、お手元の次第にそって、会議を進めさせていただきますので、よろしくお願いたします。</p> <p>次に、次第2番、川口会長からあいさつをお願いします。</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p>会長</p>

本日は、年末のお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。交通行政におきまして、交通利用者の減少、乗務員の不足、新型コロナウイルスの影響によりまして、公共交通の利用者の動態変化が生じているところです。本日の議題、単独継続困難申出路線や市自主運行申出路線必要性の協議、デマンド型乗合タクシーの事業評価、地域間幹線系統の事業評価など議論していただきます。今後の磐田市の公共交通にとって重要な案件です。活発な意見交換、あるいはご審議をお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

事務局

1点報告があります。7月30日に開催した前回の磐田市公共交通会議でバス路線城之崎線東新町系統の退出が承認されました。その際に、地域住民へ説明を再度することと条件がありました。8月18日、19日、20日それぞれ地域の交流センターで開催をしました。延べ47人の参加がありました。8月21日に開催された静岡県生活交通確保対策協議会幹事会へその結果を提出しておりますので皆様に報告いたします。

3 協議事項

それでは、議事に移ります。

ここからは、磐田市地域公共交通会議設置要綱第5条第1項の規定により、川口会長に議事の進行をお願いいたします。

それでは会長、よろしくお願いいたします。

会長

それでは、次第に従いまして議事を進めてまいります。本日の会議は、委員の出席が半数を超えておりますので、設置要綱第5条第2項の規定により、本会議が有効に成立していることを、ここでご報告申し上げます。

次第をご覧ください。

議案第1号「単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

議案第1号と議案第1号説明資料をご覧ください。

静岡県では、乗合バス等の生活交通の確保を図るため、「静岡県生活交通確保対策協議会」を設置しています。

本年9月30日までに、この県協議会に対して、補助金制度の活用を希望する申出のあった、単独継続困難路線4路線9系統と、磐田市自主運行路線9路線10系統の必要性等について、県協議会から意見を求められたことから、本日、ご協議・ご確認いただくものとなります。

対象となる路線の概要につきましては、議案第1号説明資料の2ページから3ページ、路線状況につきましては4ページから5ページ、各路線の路線図・運行区域図については、その後のページに添付してあります。

路線毎に、遠州鉄道株式会社、市の順に説明させていただきますので、ご確認をお願いします。

初めに、単独継続困難路線について、遠州鉄道株式会社様より説明をお願いします。

委員（諸井）

5P裏図1をご覧ください。磐田市内の単独継続困難路4路線9系統の路線図の説明になります。

No1, 2は磐田市立病院福田線。磐田市立総合病院から磐田駅経由して福田豊浜郵便局。磐田駅から豊浜郵便局を結ぶ2系統。磐田市立総合病院への移動手段として非常に重要であり、途中には学校、磐田駅があり、通勤通学の足となっています。

No3中ノ町磐田線。浜松駅と遠州鉄道磐田営業所を磐田駅経由で結んでいる路線。磐田西高等学校、磐田南高等学校、磐田農業高等学校への通学、その他通勤の足となっています。

No4, 5磐田天竜線。浜松市天竜区山東から磐田駅を結んでいる。途中ららぽーと磐田を経由するものとししないものの2系統。天竜区方面から磐田市内の学校に通う生徒の通学、ららぽーとへの買い物客の移動手段となっています。

No6, 7, 8, 9 掛塚さなる台線。浜松駅を起点として終点が掛塚止まりのもの。掛塚を経由して豊田町駅に乗り入れるもの。磐田駅に乗り入れるもの。豊浜郵便局に行くものの4系統。通勤通学手段となっています。今回終点が掛塚の系統について、初めて申出した路線です。掛塚バス停には自転車でバス停までアクセスできるよう、駐輪場が整備してあります。浜松市内の職場や学校へ行く方の利用があり、竜洋地区から浜松市内への移動手段として重要な系統として考えています。

これらの系統の収支状況について4P路線状況（1）をご覧ください。経常欠損が赤字金額になります。それぞれ数千万円以上の欠損が発生しています。令和2年度は、欠損額の合計が現在3億円に近い状況です。また、新型コロナウイルスの影響で利用客の激減し、非常に厳しい状況です。補助をいただき、路線の維持に努めてまいりたいと考えています。

事務局

次に、市自主運行申出路線について説明します。

初めに、路線の概要として、議案第1号説明資料2ページをご覧ください。

市自主運行申出路線の1番は、秋葉バスサービスにお願いしている磐田線です。秋葉バスサービス磐田線は、磐田市、袋井市、森町で共同運行しており、

森町から磐田駅までを繋ぐ路線で、高校生の通学に必要な路線と考えています。

市自主運行申出路線の2番から9番は、遠鉄タクシーに委託しているデマンド型乗合タクシーです。市内を8つの区域に分け、基本的には区域内で運行ですが、利用者の利便性を高めるため、ニーズの高い磐田市立総合病院等は区域外運行として目的地に加えています。デマンド各線は、高齢者等の交通弱者の日常生活の足の確保のため必要な路線と考えています。

続いて、路線状況について、資料4ページ、(2) 磐田市自主運行申出路線(秋葉バスサービス株式会社)をご覧ください。

磐田線は、土日・祝日を除いた平日のみの運行をしています。年間2万人程度、一日あたり100人弱の高校生を輸送しています。経常経費から経常収入を引いた経常欠損額を3市町で負担し、昨年度令和元年度の磐田市分は2,617,000円、令和2年度は3,857,000円を見込んでいます。これに対しまして、静岡県からは、市町自主運行バス事業費補助金の補助を受けています。高校生の通学に利用されておりますので、乗車人員や欠損額は、学生の利用者数に影響される状況となっております。

次に、資料5ページ、(3) 磐田市自主運行申出路線(遠鉄タクシー株式会社)をご覧ください。

デマンド型乗合タクシーについては、No.1デマンド(竜洋)からNo.8デマンド(磐田中央)まで、令和2年度見込みの合計は、経常費用が5,014万1,320円、経常収入が979万3,800円、この差額の欠損額の4,034万7,520円を見込んでいます。この欠損金額は、運行事業者への運行委託料として、市が負担しています。福田線と磐田中央線につきましては国庫補助、残り6路線は県の補助を受けて運行しています。利用状況につきましては、最近の「運転免許証の自主返納割引制度」、「帰りの便の予約受付時間の短縮」、「磐田市立総合病院の運賃引下げ」等の運行内容変更により、増加傾向が続いていましたが、令和2年度は新型コロナウイルスの影響による外出の自粛から、令和元年度実績約29,000人から約3,000人減の26,000人の利用を見込んでいます。デマンド型乗合タクシーの利用状況につきましては、後程の議案第2号で詳しくご確認いただけます。

議案第1号につきましては、説明は以上になります。よろしく申し上げます。

会長

ただ今の説明につきまして、質問、意見等ありますでしょうか。

委員(山下建)

2番磐田病院福田線の令和3年度について、令和元年度、令和2年度に比べて乗車人員、経常費用、経常収益が低くなっている。7番の掛塚さなる台線についても低くなっているが、便数が少なくなったためか。

デマンド型乗合タクシーについて、1台当たりの乗車人員の平均がどれぐらいか。4人になれば赤字の減少に繋がるのではないかな。

委員（諸井）

指摘の通り、10月のダイヤ改正で運行本数を減らしていることが大きな要因となっています。

事務局

全利用者数を出勤した便数で割ると、平均乗車人員は1.3人です。乗合率の調整は配車時に行っていて、遠鉄タクシーと定例会等において打合せを定期的に行っているところです。

委員（鈴木）

最終的な意見はどのような形で返ってくるのか。結果はどのような形で収まるのか。

事務局

この会の結果は、県の協議会に報告されます。協議会で公共交通の計画が作成され、計画に基づいて補助金交付されます。本日は、対象路線が市民の生活に必要な路線であることの確認をお願いします。

委員（鈴木）

どの程度の補助金をもらうことができるのか。

事務局

議案第1号資料をご覧ください。【補助制度】地域間系統確保維持費国庫補助金、市町自主運行バス事業費補助金これらについては、基本的には欠損額の1/2を補助されます。磐田市生活バス路線維持費補助金については、国1/2、残りをさらに1/2市が補助します。磐田市生活バス路線磐田線運行事業費補助金については、3市共同で行っている磐田線です。磐田市、袋井市、森町で欠損部分を路線延長で割り算して欠損額を全額補助しています。

副会長（玉田）

継続困難について。いずれは廃止される心配をしてしまうが、公的補助のほかに何か考えているのか。何年間の計画で見通しているのか分かるか。

事務局

継続困難路線の民間のバス路線について、できるだけ運行を継続して欲しいと思っています。何年までと確約するものではないですが、行政として、民間

バス事業の損益分を補填し、できる限りバスの路線の維持を図っていくものです。

委員（諸井）

全国的に地方のバスについて利用者は減少している中で、欠損金が大きくなるということは、補助額がかなりの財政負担になってきます。補助金をもらうためには、一定の利用等の条件があり、条件をクリアできないともられません。国の補助金については、補助金を出すために計算式があり、都市部と郊外では、経費部分が違ってくる中で、全部の赤字を補填してもらっているわけではなく、個々の路線の相談になってきます。

バスの維持費については、運行経費等が大きいです。もう少し財政負担のない公共交通へのシフトをお願いしながら、当社もある程度迷惑をかけないように進めていきたいと考えています。

委員（大岡）

遠鉄バスの乗り方について、どのような工夫をしているのか。ほかの公共交通機関との連動性はどのように考えているのか。

委員（諸井）

TOICAなどのICカードの導入について、地方では設備コストがとてもかかります。遠州鉄道株式会社では、ナイスパスを独自で導入しています。同じカードだが、そのまま使うことはできません。現実的には利便性が高まるが、想像つかないようなコストがかかるため、当社単独で行うのは困難です。補助をお願いしてまで導入するかどうか話は出ていますが、この地域では、ナイスパスが普及しているため、それ以外の共通カードの利用者の利便を考えると、設備を導入するためのコストは多額の金額がかかるため導入は難しいです。

委員（大岡）

高齢者等が利用しやすいような対策については、どのようなことをしているのか。

委員（諸井）

ワイドフリーパスについて取り組んできています。また、乗降する際につまづかないように、段差をなくすなどの対策をしています。一方で、高齢化が進んでいく中で、バス停まで行くことが困難な方が出てくる中では、デマンド型乗合タクシーのようなドア・ツー・ドアの手段も取り入れて公共交通を考えていく必要が出てきています。

会長

そのほかいいですか。
それでは、ただいまの件に関して、質疑を終わります。
合意の方は挙手をお願いします。
(委員 17 名中 17 名)
合意事項といたします。

続いて、議案第 2 号「磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

議案第 2 号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について、議案第 2 号をご覧ください。

福田地区と磐田中央地区のデマンド型乗合タクシー 2 路線について、国の地域公共交通確保維持改善事業のフィーダー系統の補助金を受けています。このため、国の補助金交付要綱に基づいて、自己評価結果を運輸局に提出する必要がありますので、内容についてご確認をお願いいたします。

運輸局に報告する対象は、福田地区と磐田中央地区です。その他のデマンド 6 路線は県の補助金を受けています。自己評価にあたり、県補助路線の 6 路線を含めた市全域 8 路線を念頭において、評価していますので、よろしくお願ひします。

1 ページ、2 ページが運輸局へ提出する様式となります。

議案第 2 号説明資料・中部様式は、運輸局提出様式の詳細です。議案第 2 号説明資料を使って説明します。

初めに、「フィーダー系統とは」ご存じのとおり、バス路線など市町を跨ぐ地域間幹線系統に対して、そのバス停などから、地域の細部に広がる区域運行や、支線などがフィーダー系統です。

本日、確認していただく内容は、令和元年 6 月 27 日本協議会の合意を得て策定した計画で、令和元年 10 月～令和 2 年 9 月までの期間に実施した事業について、自己評価したものです。

「2. 協議会が目指す地域公共交通の姿」についてです。「2 番 公共交通の現状及び目標」は、将来的な人口減少が見込まれる中、地域住民自らが公共交通の必要性について共通の認識を持ち、積極的に利用することで、地域公共交通を支えることが大切になります。そのためには、市や交通事業者による利用促進策の実施や、誰もが使いやすい環境の整備により、持続性のある交通サービスとして確保・維持することを目標としています。

「磐田市の交通体系イメージ」です。本市は、黒色の線で示した、JR 東海道線が東西に走り、磐田駅を中心に茶色の路線バスが放射線状に運行しています。赤丸は主要な結節点とし、これらの結節点や、地域内の病院や買物施設などを指定施設として、市内を 8 地区に分けて、デマンド型乗合タクシーが運行

しています。

路線バスが地域間幹線の役割を果たし、デマンドがそこから枝・葉として伸びるフィーダー系統の役割を担っています。

3番の「目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容」です。今年度実施した取組みとして、1番の啓発活動では、高齢者サロンや警察署との交通安全講習会等で、制度内容の周知と、利用登録の促進を行い、運行内容について意見収集に努めました。また、2番の運行内容の見直し・利用促進方策等の検討では、全8地区で住民周知・利用促進検討会を開催し、自治会役員や民生委員、老人クラブ、地域包括支援センター、タクシー事業者に参加していただき、利用促進施策などについて意見収集に努めました。また、運行事業者との定例会では、運行内容の見直し検討を行い、運転免許自主返納者の運賃半額等の運行内容の変更を、本交通会議にお諮りして、実施しています。

4番の「計画の達成状況の評価指標とその結果」です。福田線は、一日当たり利用者数の目標7.0人に対し実績は7.3人、交通結節点利用者数は目標220人に対し実績は284人でした。一日当たり利用者数、交通結節点利用者数は、ともに目標値を上回り、運行内容の見直しや啓発活動などの成果が出ているものと考えています。

次に磐田中央線は、一日当たり利用者数の目標20.0人に対し実績は27.6人、交通結節点利用者数は目標800人に対し実績は785人でした。一日当たり利用者数は、目標値を上回り、福田線と同様に、運行内容の見直しや啓発活動などの結果が出ていると考えています。交通結節点利用者数が目標を下回った原因は、新型コロナウイルス感染症対策として発令された緊急事態宣言期間中、市外への外出自粛から、交通結節点の利用が減少したためと考えています。

続いて、他の地区を含めた全体の状況について、ご確認をお願いします。表の一番下の合計をご覧ください。一日当たり利用者数は、前年の92.1人から今期は96.4人で増加していますが、交通結節点利用者数につきましては、前年2,654人から2,234人と減少しています。先ほど説明した中央線と同様に運行内容の見直しや啓発活動等で利用者数が増加したものの、交通結節点利用については、新型コロナウイルス感染症対策の影響から、居住地域外への外出が自粛されたためと考えています。

路線ごとに見ると、一日当たりの利用者数が全体で増加する中、磐田北部地区、福田地区、豊岡地区は、前年比で減少しています。この傾向は、年度末での集計でも見られました、当該地区での啓発活動を強化しているところです。現在、コロナ第3波で、高齢者サロンなどの集会が少ない状況ですが、当該地区へのサロン等へは積極的に参加して、地域の生の意見を収集し、利用促進施策や運行内容の見直しなどを実施して行きたいと考えています。

交通結節点の利用者数については、全体が減少する中、福田地区と豊岡地区が前年比増となっています。個別に調査した結果、福田地区は、大原団地バス停近くの病院利用の方が2名、豊岡地区は天浜線豊岡駅からの病院利用の方2

名が集中的に、利用していることが分かりました。

最後に、10 ページ「自己評価から得られた課題と対応方針」をご覧ください。基本的には、これまでの取り組みを継続していきたいと考えています。周知・啓発としましては、高齢者サロンや、警察、地域包括支援センターなどと協力して、利用促進を図りながら、運行内容の変更などニーズを収集していきたいと考えています。また、地域と連携して利用促進検討会などを開き、運行事業者と調整して、本交通会議に諮りながら、利便性の高い交通環境を整備していきたいと考えています。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

会長

ただ今の説明について、質問、意見等ありますか。

委員（江間）

目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容（D o）のところで、特に福田地区デマンド型乗合タクシーはコロナ禍でも目標を達成していて、素晴らしい。啓発活動の、高齢者サロン等での制度周知。利用促進検討会では、どの地域で何回実施して、特に利用促進検討会では、どのような意見がでたのか。

事務局

利用促進検討会については、8路線各1回実施しています。高齢者サロンへの訪問、警察署免許返納者への対応、広報いわたでの制度内容の周知等が効果的との意見をいただきまして、今年度それに従い実施しています。高齢者サロンの実施については、昨年度はサロンへの訪問を8回しました。今年度強化していきたいと考えているところです。

委員（袋井市 鈴木）

袋井市も新型コロナウイルスの影響で大きく減少しているところがある中で、努力をされ実績を上げていて素晴らしいことだと思う。公共交通は、高校生や高齢者がターゲットになっていると思うが、特に高齢者が重要になってくると思う。高齢者サロンを訪問し制度の周知等をしていく中でどのような意見が出ているのか紹介していただきたい。

事務局

デマンド型乗合タクシーが、「自宅から目的地」、「目的地から自宅」という形での運行になっているので、目的地の施設追加の要望があります。現在は、病院や各地域の買い物施設、公共施設を追加しています。どうしても一般のタクシーとの兼ね合いがあるため、すべての目的地を追加することができませ

ん。

予約時間について、制度開始当初は前日予約での利用だったが、改善し行きは2時間前まで、帰りについては1時間前までにと改善しています。一般のタクシーは呼んだらすぐに来てくれますが、デマンド型乗合タクシーはすぐ来てくれません。このことから予約時間の短縮が多く寄せられます。

委員（山下建）

磐田中央線・福田線については、補助金をもらっているが、他の路線については適用されないのか。

事務局

フィーダー計画は、国の補助金であり、補助金をもらうための要件があります。この要件に該当していない路線については、県の補助金の対象となっています。補助金の額はほぼ同じ金額で支援してもらっているところです。

委員（富田）

8地区に分かれている中で、行ける施設が決まっているが、自分の地区にはない病院に通っている高齢者が多い。フィーダーの意味は分かる。行ける場所が限られているのも分かる。しかし、高齢者は病院が決まっていたりするため、地区外の病院へ行けるようになることを希望する。

事務局

高齢者サロンでも同様の意見をいただいています。利便性の向上を図っていくように努めていますが、路線バスや一般タクシーとのバランスが非常に大事で、公共交通をトータルで考えてできる範囲でやっていかななくてはいけないです。そのため、地区外への移動については、線を引いている状況です。

副会長（玉田）

地区境で地区外の病院で行くことができないとよく聞くが、希望を受けて工夫している点があれば教えて欲しい。

事務局

区域外へ直接行けないという課題は残るところですが、バス路線のバス停を目的地として、デマンド型乗合タクシーを乗り入れています。このことは、デマンド型乗合タクシーからバスの乗り継ぎを大きな目的としているためです。また、バス停を目的地としているところの運賃を段階的に下げる取り組みをしているところです。

会長

他にはありませんか。

それでは、議案第2号に合意の方は挙手をお願いします。

(委員17名中17名)

合意事項といたします。

会長

続いて、議案第3号「磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について」、事務局から説明をお願いします。

事務局

「磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更」について説明します。議案第3号をご覧ください。あわせて、議案第3号説明資料を見ながらご確認をお願いします。

1点目は、「指定施設の追加」についてです。まず、地区内施設の追加についてです。磐田中央地区に「ワークピア磐田前、ワークピア磐田下」を、豊田地区に「草馬整形外科・リハビリテーション科クリニック」と「長谷川デンタルクリニック」を加えます。なお、地区内施設のため運賃は400円です。次に、地区外施設の追加についてです。磐田北部地区、磐田南部地区、磐田東部地区、福田地区、竜洋地区、豊田地区、豊岡地区に「ワークピア磐田前・ワークピア磐田下」を加えます。なお、運賃につきましては、豊岡地区は2,000円。磐田北部地区は1,000円。その他の地区については800円とします。説明資料に位置を示していますのでご覧ください。

2点目は、「指定施設の所在地変更」についてです。豊田地区にあります豊田支所の移転にともない所在地を変更します。説明資料に位置を示していますので、2枚目の裏をご覧ください。

3点目は、「指定施設の削除」についてです。磐田東部地区の指定施設「福田眼科」、竜洋地区の指定施設「高安産婦人科・内科医院」、豊田地区の指定施設の「もりひこ歯科医院」について、閉院のため指定施設から削除します。すでに閉院しているため、本日の会議で承認されましたら削除します。

4点目は、「運行時刻の追加」についてです。磐田東部線について、令和2年10月よりバス路線が退出したことにより、14時便の利用者の増加がみられたことから、13時、15時の便を追加し利用者の利便性を図ります。

5点目は、「運賃変更」についてです。デマンド型乗合タクシーの運賃はバス利用を促進するため、段階的に見直しを行ってきました。今回は、福田地区の指定施設「遠鉄バス「大原団地」バス停」、豊岡地区の指定施設「遠鉄「新開」バス停、遠鉄「飛龍大橋東」バス停」の運賃を他のバス停の運賃に合わせて、400円から200円に変更し交通結節点としての利用を促進します。

議案第3号は以上になりますが、1点補足があります。説明資料の最後のページにあります報告事項についてです。

磐田東部地区の御厨郵便局が地区内移転をしました。それにともない、所在地の変更をする必要があったため、11月に所在地変更の手続きを行いましたので報告します。

説明は、以上です。よろしく申し上げます。

会長

ただ今の説明につきまして、質問、意見等ありますでしょうか。

委員（江間）

議案第3号指定施設の追加についてですが、指定施設の追加に伴いまして、地域のタクシー協会とは調整ができていますか。

事務局

運行事業者を通じて協議しています。

会長

他にはありませんか。

それでは、議案第3号に合意の方は挙手をお願いします。

（委員17名中17名）

合意事項といたします。

4 報告事項

続いて、次第4、報告事項になります。

報告第1号「令和2年度地域間幹線系統に関する事業評価結果について」、静岡県地域交通課から説明をお願いします。

委員（松林）

報告第1号 令和2年度 地域間幹線系統に関する事業評価について

資料報告第1号をご覧ください。地域間幹線系統に関する事業評価の概要についてです。この評価は、国と県の補助金を受ける地域間幹線系統の令和元年10月から令和2年9月まで運行していた系統に関するものです。地域間幹線系統は、A市とB市を跨ぐような複数の市町を跨ぐバス系統のことです。広域的な移動を支える交通手段の1つとして、通学や通院等のために重要な役割を果たしています。

2P 収支から見る乗合バス事業は、大きく図のように分けることができます。黒字の路線、及び若干の赤字路線はバス事業者が運行しています。事業者の単独での維持が困難な赤字路線は、市町内完結と、複数市町を跨ぐもので分類されます。複数市町を跨ぐ路線であって条件を満たす路線は、国と県による

補助対象系統となります。

3P 補助金対象系統と補助金額の推移です。今回の評価は補助金対象系統60系統の評価をしています。

4P 事業評価について地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条に基づいて行わなければいけません。なぜ事業評価を行う必要があるかという、補助金対象事業が適切に行われているのか確認する。また評価結果を分析し、今後の事業改善に繋げる。この2点により補助事業を効果的、効率的に実施するために必要であると考えています。

5P 具体的な評価基準です。静岡県では独自に評価基準を定めています。評価は6項目を点数化し、その合計点をA～Cの3段階で評価します。①運行回数と③乗車人員は、運行開始前の計画値と実績値を比較して評価します。②収支率は、55%以上を満点としての実績値を評価します。④ネットワーク構成は、鉄道等へのバスからの乗り換え可能拠点数を評価します。⑤広域移動状況は、複数市町を跨ぐ移動の割合を評価します。⑥キロ当たりの経費は国が示す標準単価377.77円と比較して評価します。この6項目のうち、特に⑤広域移動状況は、地域間幹線系統が実際に複数の市町を跨ぐ利用がされたかを表す項目であり評価するうえで重要になってきます。

今年度の評価結果は、次のページです。評価の詳細は令和2年度地域間幹線系統の事業評価結果を見てください。昨年度と比べると評価が悪化しています。昨年度はA評価が24系統。B評価が36系統。C評価が0でした。ネットワーク構成等果たす役割は従来と変わりませんが、新型コロナウイルスの影響で、乗車人員の減少、運行回数の削減、収支率が悪化したことが主な原因と考えられます。昨年度と比べてどの程度乗車人員が減ったのか、県が各事業者へ調査した今年度上半期の乗車人員の結果を7Pに載せています。令和元年度は各月700万人の利用がありましたが今年は300万人から500万人で推移しています。特に4月、5月は半数以下になっていますが、学校の休校や緊急事態宣言の発令により、外出を控える人が増加したためと考えます。今も前年の水準は戻っていません。今後は、WithコロナAfterコロナの社会に適応した計画とするとともに、新型コロナウイルス対策利用促進策収支改善策をとる必要があります。

8P 事業者のコロナ対策事例です。各社が様々なコロナ対策をしています。路線バスを維持し、地域の交通を守るためにはコロナ対策だけではなく、運行する事業者や関係市町が一体となって生産性を向上させる取り組みを維持することが不可欠です。今回の内容を今後の計画策定の検討材料とし事業改善につなげていただきたいです。

概要の説明は終わります。事業者様から各路線の評価について説明をお願いします。

委員（諸井）

磐田市内を運行する系統について 13. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 25 9つの系統です。

令和2年度については、コロナの影響による利用者の減少に伴い、非常事態宣言中は運行計画を変更しています。運行回数、収支率、乗車人員は計画を上回ることができず低評価となっています。広域トリップについてはすべて満点の20点評価です。地域を跨ぐ幹線としては役割を果たしていると思います。磐田市に関するものは表に出ています。全体については、利用者の乗車データから分析し、利用動向を見ながらダイヤ編成を行って、利用の多いところは維持していくことを基本に行っています。最近、定期券の購入をネットで受付を行い窓口で渡すまたは自宅まで配送をしています。最寄りのコンビニで受け取れるサービスも開始し、利便性の向上を図っています。スマートホンアプリのデジタル乗車券販売も展開してきています。経費削減策については、デジタルタコグラフがバスについているので、運行中の速度やブレーキ回数をデータ化して点数化して評価する仕組みがあるので、データを活用して、運転手一人一人の運転技能を見える化し安全運転の運転指導に活用していくとともにエコドライブに取り組んでいます。燃料費の削減、事故減少、事故対応費用の削減にも成果が出ています。営業拠点や人員配置などの間接部門のコスト削減に取り組んでいきたいと考えています。少しでも収支の改善に努めていきたいと考えています。

事務局

磐田市として、主に3つの取り組みを実施しました。

1つ目は、地域住民の交通の利便を確保するため、遠州鉄道株式会社に対し、令和元年度25,000,000円、バス路線維持費補助金を交付しました。

2つ目は、市のホームページから運行事業者のホームページへリンク設定したり、バス路線図を配置したりすることで、住民への周知を図りました。

3つ目は、毎月第3金曜日に、エコ通勤の日を設定し、職員に対してバスをはじめとした公共交通機関の利用促進を呼びかけました。

今後も引き続き、バス路線の維持確保、利用促進に努めていきたいと考えています。

会長

県、遠州鉄道株式会社、磐田市の順で説明がありましたが、質問、意見等はありませんでしょうか。

委員（山下建）

複数市町を跨ぐ2点の利用者単独事業について、以前平均乗車率が50を下回った場合、密度カットがあったと思うがなくなったということか。

委員(江間)

密度カットは現在もごさいます。

委員(松林)

資料は補助条件概要のみ記載しているものです。

委員(山下建)

バスは、乗車人員が増えないと赤字が増えると思いますが、県が事業評価していくのはいいが、県として事業者と一緒にどうやって行くのがいいのか話し合う機会を持っているのか。

委員(松林)

事業者と個別に担当レベルで話し合いの機会を設けています。そのうえで、コロナ対策の予算等を検討しているところです。

5 その他

会長

次第5、その他事項となりますが、遠州鉄道株式会社より報告事項がございますので、説明をお願いします。

委員(諸井)

遠州鉄道株式会社の現状と今後につきまして、従来から路線バスを取り巻く環境は、基本的な人口や学生の通学者数の減少などで、年に数%で利用者が減少をしています。そのため、利用実態に応じたダイヤ改正や営業所の見直し、従業員の処遇の見直し等、コスト削減を進めるとともに、関係自治体から補助金を受けながらバス路線の維持をしています。従来からの交通事業者単独での路線バスの事業継続には限界があり、地域の実情に合った持続可能な公共交通体系を変更していくため会議などで話が出ています。

新型コロナウイルスの影響は著しく出ています。億を超える単位で現状でも赤字となっています。遠州鉄道株式会社のホームページに掲載をしていますが、上半期の運輸事業について15億円の赤字、年間24億円の赤字となっています。現在でも、利用客の回復には至っていない状況です。Go To Travelの関係で、9月の下旬ごろから人が出始めて、一時は8割ぐらい回復しつつありました。しかし、11月に入って、浜松市内でクラスター発生したり、全国での第3波が課題になったりと、現状は7割に届かないところで止まっています。これまで、数年かけて人口減の2~3%減少に対して、事業継続を行ってきた中で、3割近くの減少となっているところです。そのため、利用者の減少分が事業に直結している現象です。磐田市には磐田営業所があります。浜松市

内で8か所営業所があったが、そのうち既に3か所閉鎖しています。安全運転の観点で県等と相談して拠点を集約してきたところです。また、9つある営業所を6つの営業所まで縮小しているところです。東新町のバス路線退出をしましたが、路線全体でも浜松市も含め約10%のダイヤを縮小しています。現状の利用状況からは、事業継続までは、道のりが遠く、磐田市に限らず、何かしら進めていかなくてはいけない現状になっています。

今年11月27日には、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行されました。改正のポイントは①地域が自らデザインする地域の交通、②輸送資源の総動員による移動手段の確保、③効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現であり、輸送サービスを継続していくための交通手段の見直しとして、地域関係者との協議の下で、1. 路線バスについては効率化や生産性の向上を図ること、2. 地域の実情に合わせ、車両・運行経路・運行頻度などをダウンサイジングすることで最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミバス・乗合タクシーなどの運行を実施することに加え、3. 自家用有償運送の活用や、スクールバス、福祉輸送などの積極的な活用により、地域の移動手段を持続的に確保することが謳われています。バス事業者の赤字を補填するだけでは、補填額が増加するだけで、大型バスが多額の補助金をもらって数名を運ぶことは全国的にも見直しをしているところです。デマンド型乗合タクシーを利用するなどして、地域交通の維持に一緒になって取り組みましようとなっています。

新型コロナウイルスの影響は、鉄道・バス・航空会社は対応しようがないぐらいの現状になっています。維持していく中で、公共交通会議の中で幅広い意見を聞いた中で、利用が低迷するような路線についても地域に実情に合わせた様々なモードへのシフトチェンジへ、協議をして公共交通を維持できるようにしていきたいと考えています。

会長

ただ今の説明につきまして、質問等ありますでしょうか。

委員（江間）

「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」地域が自らデザインする地域の交通について、マスタープランの作成が努力義務になったということが大きな点です。法改正の前にも地域公共交通網形成計画を既に策定している自治体もありますが、磐田市は計画がない状態です。マスタープランの策定も念頭に置いて欲しいですが、時間や費用などが掛かってくると思います。国土交通省では補助金のプランもあるので、活用を検討していただきたいと思います。

事務局

デマンド型乗合タクシー東部線利用の変化について、路線バスの廃止が10月1日にありました。デマンド型乗合タクシー東部線の利用者の9月と10月を比較した資料です。バスの退出後デマンド型乗合タクシーの利用者が倍以上に増加しています。どの時間帯も利用者が増加しています。特に14時が多くなっています。また、増便した朝と夕方の便についても利用者が増えている状況です。

11月に3日間かけて、交流センター及び御厨駅南口にて意識調査をしました。延べ32人の方にヒアリングを行いました。バス路線が廃止されていることについては、知っている人がほとんどでした。しかし、デマンド型乗合タクシーを登録している人は0人でした。デマンド型乗合タクシーの利用者が増加している中で、デマンド型乗合タクシーの登録している人が0人ということで、まだまだ周知をしていかなくてはいけないと感じています。引き続き、利便性の向上に努めていきたいと思っています。

会長

他にありませんか。ないようですので、これにて打ち切ります。

以上で、本日の議事は全て終了いたしました。貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。それでは進行を事務局にお返しします。

6 閉会

事務局

本日は、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

次回の磐田市地域公共交通会議は、令和3年5月を予定しております。1カ月ほど前になりましたら、ご案内をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、令和2年度 第3回磐田市地域公共交通会議を閉会いたします。ありがとうございました。