

令和2年度 第2回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	令和2年7月30日(木)
場所	磐田市役所 本庁舎 大会議室
出席者	<p>委員</p> <p>川口 宗敏(静岡文化芸術大学名誉教授)</p> <p>寺田 幹根(磐田市議会議長)</p> <p>工藤 丈学(中部運輸局静岡運輸支局)【代理】</p> <p>山崎 友寛(静岡県交通基盤部都市局地域交通課)【代理】</p> <p>古山 康德(磐田警察署交通課長)</p> <p>三浦 洋一(静岡県袋井土木事務所企画検査課長)</p> <p>鈴木 亨(袋井市総務部長)</p> <p>玉田 文江(磐田市自治会連合会副会長)</p> <p>大岡 美奈子(磐田市城山・向陽地域包括支援センター長)</p> <p>鈴木 隆之(磐田商工会議所専務理事)</p> <p>山下 六機(磐田市老人クラブ連合会副会長)</p> <p>富田 倫代(磐田市民生委員児童委員協議会副会長)</p> <p>山下 建二(公募委員)</p> <p>諸井 宏司(遠州鉄道株式会社運輸業務部長)</p> <p>佐野 弘幸(秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長)</p> <p>藤田 守康(静岡県タクシー協会西部会竜東支部代表)</p> <p>榊原 正之(遠鉄タクシー株式会社取締役営業本部長)</p> <p>田中 友親(遠州鉄道労働組合副執行委員長)</p> <p>高田 眞治(磐田市副市長)</p> <p>事務局</p> <p>松下自治市民部長</p> <p>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>
傍聴者	15人
次第	<ul style="list-style-type: none"> ・説明事項 <ul style="list-style-type: none"> 磐田市地域公共交通会議の概要について 磐田市のデマンド型乗合タクシー(お助け号)の概要について ・協議事項 <ul style="list-style-type: none"> 議案第1号 退出意向申出路線について 議案第2号 デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について ・その他

1 開会

(事務局)

開会に先立ちまして、傍聴についてご報告いたします。

本日の地域公共交通会議を傍聴したい旨の申し出がございますので、要領の規定により、定員 15 名までの傍聴を認めます。傍聴をされる方は、みだりに席を離れない、私語・談話・拍手等は控えていただきたいのでよろしくお願ひします。もう一つ、今日の資料についてお帰りの際は置いて帰っていただきたいということをお願いいたします。

改めまして、本日は、大変お忙しい中、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にご協力、ご理解を賜り、厚くお礼申し上げます。ただ今から、令和 2 年度 第 2 回 磐田市地域公共交通会議を開催いたします。本日司会を務めます、地域づくり応援課の伊藤と申します。よろしくお願ひします。

資料の確認をさせていただきたいと思ひます、まず委員の皆様には事前に送付させていただいた資料がございます。

本日の次第

- ・委員名簿
- ・磐田市地域公共交通会議の概要について
- ・デマンド型乗合タクシー「お助け号」パンフレット
- ・議案第 1 号「退出意向申出路線について」
- ・議案第 2 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」
- ・参考資料「意見書、要望書など」
- ・報告「デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況について」

本日、机の上に、追加で配布させていただいたものがございます。

- ・座席表
- ・地元意見書 3
- ・城之崎線時刻表 (案)
- ・差し替えの議案第 2 号

以上でございます。

なお、資料のうち、報告「デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況について」は前回の書面会議の際にも配布させていただいております。最終ページの委託料を決算値に修正したものを改めて配布させていただいております。また、差し替え議案第 2 号は議案に運賃の案を追加したものです。議案第 2 号の差し替えをお願ひします。資料の不足は、ございませんでしょうか。

2 委員紹介

次に、今回の会議は、任期満了に伴う委員改選後の最初の会議となります。

本来であれば、皆様お一人ずつ委嘱状をお渡しして、改めて、委員をお願いしたいところではございますが、新型コロナウイルス感染予防のため、できる限り、時間短縮で会議を進めたいため、事前に委嘱状を送付させていただきました。委員の皆様につきましては、3年間どうぞよろしくお願いいたします。それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

では、「次第2 委員紹介」に移ります。委員名簿の順に、お名前をお呼びしますので、名前を呼ばれた方は、大変恐縮ですが、ご起立いただき、一礼、ご着席をお願いしたいと思います。なお、要領の規定により、名簿順の3番4番の委員の方については、本日、代理での出席となっております。それでは、名簿の順にお名前をお呼びさせていただきます。なお、敬称は省略させていただきますのでご了承くださいと思います。

- ・ 静岡文化芸術大学名誉教授川口宗敏。
- ・ 磐田市市議会議長寺田幹根。
- ・ 中部運輸局静岡運輸支局運輸企画専門官工藤文学。
- ・ 静岡県交通基盤部地域交通課主査山崎友寛。
- ・ 磐田警察署交通課長古山康徳。
- ・ 静岡県袋井土木事務所企画検査課長三浦洋一。
- ・ 袋井市総務部長鈴木亨。
- ・ 磐田市自治会連合会副会長玉田文江。
- ・ 磐田市城山・向陽地域包括支援センター長大岡美奈子。
- ・ 磐田商工会議所専務理事鈴木隆之。
- ・ 磐田市老人クラブ連合会副会長山下六機。
- ・ 磐田市民生委員児童委員協議会副会長富田倫代。
- ・ 公募委員山下建二。
- ・ 遠州鉄道株式会社運輸業務部長諸井宏司。
- ・ 秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長佐野弘幸。
- ・ 静岡県タクシー協会西部会竜東支部竜東支部代表藤田守康。
- ・ 遠鉄タクシー株式会社運行営業部長榊原正之。
- ・ 遠州鉄道労働組合副執行委員長田中友親。
- ・ 磐田市副市長高田眞治。

皆さんありがとうございます。続いて、担当職員を紹介させていただきます。自治市民部長の松下、地域づくり応援課長の磯部、交通政策担当しております私伊藤、同じく榊原、竹原以上でございます。よろしくお願いいたします。

3 会長及び副会長の選出

続きまして、「次第3 会長・副会長の選出」でございます。会長及び副会長の選出につきましては、磐田市地域公共交通会議設置要綱第4条第2項に「委員の互選」によると定められております、ご意見はございますでしょうか。

お願いします。

(鈴木隆委員)

よろしく申し上げます。交通会議は特殊な会議でありますので経験豊かな川口先生に会長をお願いできたらと思います。また、地域性が非常に強い事柄が多いものでありますから、地域の実情に明るい自治会連合会の副会長であります玉田さんに副会長をお願いできたらと思います。以上です。

(事務局)

ありがとうございます。只今、会長に静岡文化芸術大学名誉教授の川口委員、副会長に磐田市自治会連合会の玉田委員のご意見をいただきましたが、いかがでしょうか。

(委員全員)

異議なし

(事務局)

ありがとうございます。それでは、会長を、静岡文化芸術大学名誉教授の川口宗敏委員、副会長は、磐田市自治会連合会副会長の玉田文江委員をお願いいたします。それでは、会長副会長の席にご移動をお願いします。よろしく申し上げます。

ここで、会長にご挨拶をお願いしたいと思います。川口会長よろしく申し上げます。

(会長)

ただ今、磐田市の地域公共交通会議の会長に選出されました川口宗敏です。当会議は地域交通の確保について協議する組織でありまして、静岡県你的生活交通確保対策協議会に対して、いろいろな方針について議論をさせていただいています。本日は路線バスの退出について重要になってきますので、皆様のご協力よろしく申し上げます。

4 説明事項

(事務局)

ありがとうございました。それでは次第の4説明事項に入ります。ここからは、要綱第5条第1項の規定により、川口会長に会の進行をお願いします。よろしく申し上げます。

(会長)

それでは、説明事項4番に移ります。まず、要綱第5条第2項の規定により

まして、委員の出席が半数を超えておりますので、本会議が有効に成立していることをご報告申し上げます。それでは、次第をご覧くださいと思います。第4説明事項「磐田市地域公共交通会議の概要について」事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

磐田市地域公共交通会議の概要についての資料をご覧ください。はじめに、「磐田市地域公共交通会議の概要について」、こちらの資料をご覧ください。1番「設置目的・協議事項」についてですが、磐田市地域公共交通会議は、道路運送法に基づき開催するもので、公共交通に関する市民のニーズや市民の生活に必要な移動手段の確保又は利便性の向上について協議します。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、法定協議会として設置しているものとなります。2番「所掌事務」ですが、(1)、(2)については、近年では主に、デマンド型乗合タクシーの運行について、(3)については、国の補助金の交付を受けるために必要となる計画について、(4)については、静岡県生活交通確保対策協議会の分科会として路線バスの退出案件などについて、必要な協議を行っています。3番「組織」については、(1)から(7)に記載の組織等から選出された委員19名で構成されており、4番「委員の任期」は、3年となっています。皆様の任期は、本年5月31日から令和5年5月30日までとなります。6番「会議」は必要に応じ、年2～3回の開催を予定しております。7番「庶務」に関してですが、不明な点などは、地域づくり応援課までお問い合わせください。簡単ですが、「磐田市地域公共交通会議の概要」についての説明は以上です。

(会長)

事務局から地域公共交通会議の概要について説明がありましたけど、何か質問がある方はお願いします。

次の「磐田市のデマンド型乗合タクシー（お助け号）の概要について」事務局から説明をお願いします。

(事務局)

次に、磐田市のデマンド型乗合タクシー（お助け号）の概要について説明させていただきます。お手元のパンフレットを開いて左ページをご覧ください。お助け号は、高齢者など交通弱者の日常生活に必要な移動の足を確保するために、運行しているもので、市内を8つの地区に分けて運行しています。お助け号はタクシー車両を使って自宅と病院、買い物施設など予め定められた施設の間を、予約のあった利用者を取り合わせながら運送しています。ご利用には事前の登録が必要になります。お住まいの地区の路線に限り、磐田中央線以外はどこでも利用できます。磐田中央線のみ、利用に年齢制限があり、65歳以

上の方の利用に限られています。次に、各路線の時刻表及び利用料金については右のページに記載のとおりとなります。障害者手帳の所持者または運転免許証自主返納者については、運賃が半額になる割引き制度を設けています。本市は、デマンド型乗合タクシーを地域交通の基幹サービスとして、各分野との調整を図りながら、継続して、利便性の向上に努めている事業となります。簡単ですが、「デマンド型乗合タクシーの概要」についての説明は以上です。お願いいたします。

(会長)

デマンドタクシーは重要で、今日の会議の案件にも関係が深いです。今回時間がない関係で事務局がかいつまんで説明されましたが、何かご質問ご意見等ありますでしょうか。

今日の議題と関係しますので、少し補足して、付け加えたほうがいいのかと思うのは、磐田市で私は10年近くこの会議をやっているが、今日の協議にあります路線バスを廃止しなければいけないという問題が当初からあります。それぞれの地域で路線バスがなくなってしまう、どうしたらいいんだ。ということで、10年ほど前から、当時全国的にも同じような状況にありました。路線バスがなくなった時の対応の仕方などいろいろと議論をしていく中で、私もいろんな地域を見学させてもらいました。印象に残っているのが、最初に路線バスがなくなるようなところは間違いなく困ってしまう。これ当然な話ですが、かつ、高齢化が今はもっと進んでいて非常に顕著になってきた時代です。基本的には磐田市としては、この「お助け号」いわゆる「デマンドタクシー」、その前に「ラップ経由デマンドバス」いわゆる大型バスに乗る人が少なくなって、もっと効率化して小型バスにした方がいいのではないか、ということがあったりして、そのようにした自治体もありますが、基本的には、利便性がよくないわけで、あるいは採算が小型にしたから取れるわけでもなくて、タクシーでもっと小回りが利くようなものがないのではと、いろいろな議論がありました。磐田市としては、このデマンド「お助け号」で実施したらどうか、最初のころはやってみないと分からないという意見がありました。いろいろやった結果、このパンフレットにあるような、磐田市の全部の地区がブロックごとに「お助け号」によって、デマンド型の採用によって、どうにか路線バスがなくなった地域に対する利便性の確保をしているような状況が来ています。このように、今はきれいにまとまっていますが、当初は、このようなことが考えられないぐらい混乱をしていました。そういう中で、この時刻表をかなり修正したりしながら今日来ていると思います。このことについて、何か説明が必要であればお答えします。

(静岡県地域交通課)

資料の報告とあると思いますが、これは事務局さん特に説明はありますか。

(事務局)

前回配ったものと同様のもの。必要があれば後程説明します。

(静岡県地域交通課)

令和元年度と平成30年度の比較をしている資料で基本的にどの地区もおおむね数字が伸びているようなので説明していただければと思います。

(会長)

よろしく申し上げます。

(事務局)

お手元のカラー刷りの円グラフの1枚目の上の方の表が利用者の登録状況です。平成30年度と令和元年度の各地区の合計が右の方に記載させていただいております。登録者数を前年度と比較すると1,103人の増加になっています。また、下の表をご覧ください。こちらは利用者数になります。29,095人の利用者数がありました。前年度比較すると約1.23倍というような形で利用者数が増えているところです。このような状況がありますので市民の足として着実に定着をしてきていると事務局では考えているところです以上です。

(会長)

この表紙の円グラフの中で、地区別利用者数として令和元年度と平成30年度の合計がありますけど、5,584人と利用者数が全部増えていますね。そういう意味では、市民の足として重要になってきていると、この表から読み取れると思います。もう一つ、デマンド型乗合タクシーの中で重要だというもので、次のページの目的地別利用状況がありますが、どういう方が、どういう目的で利用するかということで、当初予測しましたように地区内医院といういわゆる病院ですね。医院23%。商業施設25%。磐田病院19%。公共施設11%。当初から、高齢者等の足がなくなってしまうと困るということなので病院の関係。もう一つは買い物ですね。買い物も車がない人、遠いところの人が「お助け号」を利用していただいているのかなということ、困った人の目的が反映されていることが理解でき、この資料から読むことができると思います。ほかに何かご質問等ありますか。

(中部運輸局静岡運輸支局)

先ほどの質問に付け加えて。地域での利用が伸びたことについての取り組みについて教えていただけたらと思います。

(事務局)

デマンド型乗合タクシーの制度説明を、昨年度は高齢者サロン等に市の職員

が出向いて説明をすることに取り組んでいます。ほかに昨年度、各地域で利用促進検討会を開催していただいて、さらに使い勝手を良くするにはどうしたらいいかということで、各地域で会議を開いたところです。

(鈴木亨委員)

デマンドタクシー利用者が増えているということで。実は袋井市も遠鉄タクシー様にご協力をいただいて、市の一番南部地域の浅羽海岸にある浅羽南地区。掛川市についてところの一番北部の宇刈地区においてデマンド乗合タクシーを運行しているところでもあります。ただ、残念ながら既存のタクシー既存の路線バスとの関係もありまして、競合してはいけないということで駅への直接乗り入れをしていないというような状況ではありますが、本日の資料をみると、磐田駅への乗り入れの人数が増えているというところもあります。今日質問したいのは、年齢的な利用者は圧倒的に高齢者が多いのかについて確認したいのでよろしくをお願いします。

(事務局)

円グラフの資料の最後のページの横長の表をご覧ください。右側の備考欄に利用者の平均年齢を記載しています。一番上が、77.1歳、次が、78.8歳とやはり高齢者の方の足というような形で使われていることが多いと考えています。

(鈴木隆委員)

障害を持っている方、免許証返納者について料金半額について話があったと思いますが、通勤やほかの目的で毎日利用している方について定期みたいな割引制度についてありますか。もし、なければ考えていく方向性はありますか。

(事務局)

定期のような割引制度は今はありません。先ほどお話にもあったデマンド型乗合タクシーと民間バス路線とのバランスを考えるとなかなか大きな割引に踏み切るといことは課題が大きいかなと思っています。1点補足すると例えば交通結末点といわれるバスとの連結については、料金を200円に設定しているところがあるので、そういったところの利用を考えていただくというのも1つの方法かと思っています。

5 協議事項

(会長)

次は大きな案件であります。協議事項に移ります。議案第1号「退出意向申出路線について」と議案第2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」でありまして、実際、今日は2路線についてそれに関係した議

題が出てまいりますので、まずは最初の城之崎線について、議案第1号と第2号が関連していますので、一緒に説明していただいて、その後でお諮りするという事にしましょう。その後、次の掛塚さなる台線について議論するという事でもあります。まずは、最初に議案第1号第2号に關係して遠鉄バス、事務局から説明をお願いいたします。

(遠州鉄道株式会社)

遠鉄運輸業務部の諸井といいます。説明の前に一言申し上げさせていただきたいと思っております。今回、退出予定しております2つの路線については、本当に長い間磐田市の市民の皆様にご利用いただいております。それにつきまして、本当に誠にありがとうございます。そして、今回退出ということで、実際にご利用いただいているご利用者の皆様にご不便をおかけいたしますことを、事業者としまして大変申し訳なく思っております。まずもって、その点についてお詫びを申し上げます。また、この退出後の対応について磐田市のご担当の皆様にはその後のご尽力いただいていると伺っております。その点についても感謝申し上げます。説明は着座にて失礼します。

今、会長から城之崎線とその後掛塚さなる台線ということでしたが、当社からの説明は、城之崎線を重点に説明をさせていただきたいと思っております。掛塚さなる台線を合わせて説明をさせていただきたいと思っております。説明時間が長くなることについてはご容赦いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

まず、資料1別紙1をご参照ください。城之崎線から説明させていただきます。今回退出させていただきます区間につきましては、6. 退出区間に赤線で表記してある区間になります。バス停名で言いますと「西貝塚北バス停から東新町」までの区間ということになります。

退出区間を運行している系統については、1路線の概要記載の上から4つの系統にあります。それぞれの内訳については記載内容をご覧くださいと思います。現在の運行に関しましては4つ合わせて1日あたり15本程度の運行をしております。参考までに時刻表については5. 現在の時刻表があります。色の網掛けしているところが今回の退出区間の時刻表となっております。本件に関しましては、4番のところに過去からの協議経緯を記載させていただいております。今から2年以上前の2018年5月開催のこの会議にて退出意向の申出をさせて頂きまして、その後の公共交通会議の中でも利用実態の推移等を報告させて頂きながら、代替案に関しましては、磐田市さんと報告をさせて頂きました。また関係自治会への説明会の実施や回覧板での周知についても、必要に応じて、意見交換会等も開催して頂いたところでもあります。そのあたりを踏まえて、以前から、今回に限らず、路線バスを取り巻く環境は、利用者の減少に現時的には歯止めがかからない中、利用実態に応じたダイヤの適正化や当社におけるいろいろな営業所を廃止したりいろいろな窓口の縮小

をしたりするなど削減を続けてまいりまして。その上で関係自治体から補助をいただく中で、何とか路線の維持を図ってきたという経緯があります。そんな中で、ちょうど7、8年ぐらい前からバスの運転者不足が本当に問題化しておりまして、特に3、4年前から当社においても相当深刻化してまいりました。昨年などは、それこそ沖縄まで募集に行くという中でバス運転者の不足については全国的なバス事業者の存在・存続問題に現状なっていたということでもあります。そんな中で、公共交通、民間事業者単独での路線バスの存続には限界があるということで、行政の方に主体的に関わっていただくという中で、路線バス一辺倒の公共交通から地域の実情にあった持続可能な公共交通体制の再編をしていかないといけないという状況になっています。その再編につきましては、大型バスを必要としない、現状の利用者数が満たないバスは、使わない形態へとお願ひしてきた訳であります。今回いただいた、参考資料の住民の皆様の声の中で退出の理由がよく分かりませんよというご意見が多数ありましたが、実際的には利用していただいている方には申し訳ないんですけども、利用者数の減少と乗務員不足の問題の2点が退出の理由のすべてに他なりません。それに加えてお一人お一人の困るよというお言葉を拝見しますと本当にありがたいという気持ちとともに、すみません、本当に心が痛むばかりではあります。現状の新型コロナの影響でバス事業については、さらに深刻化が増えてきております。緊急事態宣言中でバスと鉄道の利用者数は40%を切るまで利用者数が激減をしておりました。エッセンシャルワーカーと最近そういった言葉が使われていますけども、乗客が減る中でなかなか決まった路線でありますので、路線や運転をある程度維持していくことをやってきた中ではありますけど、実際には解除されて学校が再開してある程度利用者が戻ってきた訳でありますけども、現状7月に入って、7割から8割で止まっているという状況で、なかなかもとの近い数字には戻らないというところでもあります。また加えて、バス会社としては当社もなかなか黒字路線がない中で赤字路線をカバーする形で貸切バスや空港のバスなどがけん引してきたところではありますが、こちらについては、4月以降全く動いていない状況になっております。本来路線バスをカバーすべきところがさらに厳しくいわゆる赤字を積み上げる格好になっていまして、現状的には路線バスの存続に非常に困難な状況に陥っているところになってしまっています。そういう状況もぜひ考慮いただいて当初申し出させていただいた、2020年9月末をもって城之崎線の東新町系統に関しての退出については、ぜひご理解をお願いしたいと申し上げます。また事前のご心配の中で城之崎経由の磐田駅の全部なくなってしまうのではないかというお声もいただいていた。本日の資料として現時点での10月1日の改正案を配らせていただきました。今、新型コロナの影響下の中で、利用者数も減る中、なかなか収支の見通しが立たない中で、10月1日についても、ある程度の利用者数に合わせた便数の減便もどうしてもやらざるを得ないということでもありますけども、現在考えているところは今の利用者数を見させていただいた中

で、ここは必要な時間帯だということについては、残す格好で考えさせていただいておりますのでご参照いただければと思っております。併せて掛塚さなる台線についても一緒に説明させていただきます。掛塚さなる台線につきましては、めくっていただいて3枚目に記載されています。掛塚さなる台線の横須賀系統に関しましても以前から協議をさせていただいております。退出区間には、6. 退出区間に記載の通り一番下のカラーの線でありますけど、当社の福田車庫から横須賀までの赤線で示した区間であります。すでに、運行本数は4～5本となっております。現状の時刻表につきましては表のページに記載してあります。本系統に関しては、横須賀高校に通われる生徒さんが主にご利用になられていることもありまして、関係します横須賀高校さん、掛川市さん、袋井市さんと協議を重ねて参りました。当初は、もう少し早い退出をと検討しておりましたが、当時1年生の生徒さんが卒業する2021年3月末までは運行を継続するというところで対応してきて、その後につきましては、高校受験前の市内中学校の受験される生徒さん向けに周知を図ってまいりました。よってこちらにつきましては主に使われている横須賀高校に通われる学生に対しての影響は軽微なものであると認識しております。つきましては、掛塚さなる台線の横須賀系統に関しましては、2021年3月末をもって退出をさせていただきたいとご理解をしていただきたいと思います。退出後の対応策等につきましては、この後磐田市から第2号議案としてご説明させていただきますので、そちらを含めましてご協議の方をお願いしたいと思います。説明が長くなってしまいましたどうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、議案第2号「デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について」をご覧ください。私からは、議案第2号の資料で、城之崎線（東新町系統）バス路線の退出後の対応方策について、説明します。

まず、対応の1点目としまして、デマンド型乗合タクシー東部線の指定施設に「西貝塚北バス停」を追加します。西貝塚北バス停を指定施設に追加することで、10月1日以降も運行を継続するバス路線の城之崎線との接続点を設けます。西貝塚北バス停でデマンド型乗合タクシーからバスに乗り換えることで、磐田駅方面への買物や通院等に対応することが可能となります。料金は、他の路線のバス停と同様に200円としたいと考えています。次に、2点目としまして、運行時刻に、朝7時、夕方5時、6時の便を追加して、通勤通学者への影響に対応します。これにより、例えば、御厨駅を使った通勤等にデマンド型乗合タクシーを活用するなど、利用者の利便性が向上します。なお、実施時期につきましては、東新町系統の退出に合わせて、10月1日からとします。次の資料は、「西貝塚北バス停」の位置図と写真、その裏は、城之崎線東新町系統退出前と後のイメージ図となります。

続きまして、参考資料「意見書・要望書など」について説明します。南御厨

地域づくり協議会、住みよい磐田をつくる市民連絡会から、意見書や要望書が提出されております。また、参考資料の9ページにございます、陳述書が、「住みよい磐田をつくる市民連絡会」から、今週の月曜に提出されまして、3,526件の署名がございました。これら要望書等の概要を、こちらのスライドにまとめましたのでご覧ください。内容は、今後の高齢化に伴う免許返納後も、住み慣れた土地で生活できるよう、通院や買物等のため、路線バスの運行継続または市の自主運行による路線バスの整備を求めるものや、高齢者だけでなく、通勤者、通学者、障害者等の交通手段の確保も求めるもの、また、JR御厨駅の新設に伴うまちづくりについて、路線バスの御厨駅への乗り入れ等、地域の公共交通網の整備を求める意見などが主な内容です。これに伴いまして、延べ6回の意見交換会を開催し、また、地域づくり協議会では自治会長を含め意見交換会を2回、また、要望書をいただいた方への戸別訪問などを実施して、要望書等への対応を検討しました。対応については、次のスライドにまとめましたので、ご覧ください。1番目、通院・買物・免許返納後の不安につきましては、デマンド型乗合タクシーの利用により、区域内での通院や買物は十分に可能であると考えておりまして、地域づくり協議会等との意見交換の結果から、デマンド型乗合タクシーの更なる制度周知、利用促進のため、説明会等の開催を強化することで、対応して行きます。2番目、3番目、通勤者・通学者・障害者等への不安につきましては、デマンド型乗合タクシーの運行便数を、朝7時の1便・夕方5時・6時の2便の増便を予定しています。この時間以外の対応は、デマンドではできませんが、戸別訪問の際、一部の通勤者の方からは、徒歩または自転車等で御厨新駅まで行く、あるいは、勤務先とパートタイムの時間の相談をしていただける、などのお話をいただけることもできました。障害者の方につきましては、福祉的な支援を受けられるよう、福祉施策の案内、福祉課等への相談を依頼していきます。4番目、新駅周辺のまちづくりへの不安につきましては、今後も、新駅への交通手段について、持続可能な手法を、南御厨地域づくり協議会と意見交換しながら、検討していくことで、対応を実施していきたいと考えています。

陳述書の提出の際、陳述団体の「住みよい磐田をつくる市民連絡会」の方々と、懇談をいたしました。が、デマンドの利便性の向上を基本とする市の施策は、なかなかご理解を頂けず、デマンド以外の代替交通手段が調うまでの間、路線バスの運行継続を求める意見や、御厨新駅への路線バス乗入実施のご意見をいただきました。

市としましては、空気を運んでいると言われ、合併前の旧市町村時代から運行していた自主運行バスを廃止して、平成27年4月に市全域にデマンド型乗合タクシーの導入を完了し、現在は、このデマンド型乗合タクシーを基本施策として、利用促進と利便性の向上に取り組んでいるところでございます。全国的にみましても、市全域で、このデマンド型タクシーを導入できている自治体は珍しく、公共交通の空白地を作らないため、本市では、先進的にこれに取り

組んでまいりました。現在では、こちらの報告資料にもございますとおり、デマンドタクシーの現在の登録者数は、約8,600人で、昨年からは約1,100人増加しております。利用につきましても、延べ29,000件の利用があり、昨年度から5,500件増加しております。日常生活の通院や買い物に広く利用していただいています。また、新駅や磐田駅などへの交通結節点も利用可能となっております。デマンド型タクシーの利用者は、着実に増加しております。今後も、地域や利用者からの要望や意見を参考に、デマンド型乗合タクシーの利便性の向上に努めていきたいと考えているとことごとでございます。

次に、掛塚さなる台線横須賀系統につきましては、特に資料はご用意してございません。当該路線は、横須賀高校バス通学利用者が大半であることから、横須賀高校を含めて、掛川市、袋井市、磐田市の3市で協議を重ねた結果、令和2年度末まで運行が継続されることとなっております。令和3年度からは、当該路線がなくなりますが、平成29年度から、市内中学校等へも、バス路線退出について、十分に周知しております。令和3年度の横須賀高校在校生は、入学前から当該バス路線の退出を認識されて入学しているものと考えています。説明は、以上です。よろしく申し上げます。

(会長)

今遠鉄バスと事務局から説明をいただきましたけどもそれに関してご質問ご意見がありましたらお願いします。

質疑

(山下六委員)

ご説明は従来からも聞いてまいりました。廃止ということになりますと昨日あったものが今日からなくなってしまう。大変極端な変化というふうに利用者からみたら思われると思いますが、私は、基本的には現状維持していただくのが一番ありがたいと思いますけども、事業者、市の意向等お聞きしてまいりますと、ここで何か方向を出さなきゃいかんということも感じております。基本的にはこの足の問題につきましては、この一地域であったり一地方都市であったりという問題ではなく国家的な問題。どこでもご苦労していると。なかなか解決策が見つからないと。確かなことだと思います。そこで考えてみましたことは、少し時間をかけながら激変緩和ということですか。できれば1年程度時間を設けさせていただいて、その間減便等で対応して、それとともにデマンドタクシーのもう少し使い勝手の良さを工夫したらどうなのかなと、そんなふうに思います。デマンドタクシー等につきましては、私は法的なことは分かりませんので、相当に縛りがかかっていると思います。その中であって思いつくのは、運行時間の拡大。今度の場合は少し時間の拡大がされました。予約時間の短縮。もうすこし30分程度で間に合うような対策はとれないのかどうか。目的地の拡大。現在ですと、公共機関であったり、金融機関であったり、スーパーであ

ったり、医院であつたりと限定されていますが、拡大ができないのかどうか。相乗りなんかした場合は新聞に記載されていたりしましたが相乗りの場合には割引制度があつたり。3か月定期ができないということですが何か対策ができないのかと今考えるところであります。新聞によるとスーパーシティー構想。これが本年度末まで募集されている。バス等がAIを利用した自動運転のバスができる。もちろん言ったからすぐできるわけではありませんが、募集が始まって2月ごろには決定されると。ぜひ先進的な手法をとってきましてとございますので、今度のスーパーシティー構想。それから裾野市なんかでは未来都市構想ですか。豊田自動車がやられるようですけども、人の移動の問題、足の問題、ぜひ先進的なことで取り入れを図れるように働きかけを是非していただきたいとそんなふうに思います。なかなか生活の足がなくなってしまうのは大変なことでございますので、確かに、利用者も減っている、運転手さんが足りない、双方のいうこともよく分かりますけども。いつまでもということではなくって時間の経過の中で、多少の激変緩和対策を取りながら、うまく1年程度減便で運行していただいて、その中から出てきた問題点を解決していただけたらいいのではないかなと。そのほかデマンドタクシーの利用を考えていただければありがたいと思いますのでよろしく申し上げます。ありがとうございました。

(会長)

いくつかも事務局からコメントできる場所があれば。

(事務局)

お答えできる範囲であります。デマンド型乗合タクシーの利便性の向上、これは市も一生懸命やっていきたいですが、冒頭でご説明したところと重なりますが、デマンド型乗合タクシーを便利にすればするほど路線バスとのバランスを考えないといけないということもあります。予約時間の短縮については、これまでも遠鉄タクシーさんのご努力をいただきまして前日予約から2時間前の予約ですとか。帰りの予約については、1時間前の予約といった努力を続けてきていることをご報告させていただきます。最後の方でAIを導入したスーパーシティー構想についてのまちづくり。そういったところについては前のほうにスライドを出しましたが参考までにヤマハ発動機と協定を結んだ中でカートを使った自動運転の実証実験を御厨駅の北側で行っているところです。先日も少し新聞記事にも掲載されているところです。以上でございます。

会長

そのほかございますかね。はい。どうぞ。

(山下建委員)

この間、住民の方が継続してほしいという要望が団体などから出ているわけですが署名も3,500以上出ているがどう受け止めていいのかというところで、私は非常に重みのある署名の人数だと思う。そう言っても、厳しい中でどういうふうを考えていったらいいかということで、デマンドタクシーも予約型の今の形態が不安に思っていたり、使い勝手が悪いという意見も書いてある意見があります。今度廃止になる西貝塚北と東新町の間のバス停をバスと同じ時間帯でデマンドタクシーを走らせ、西貝塚北から結節点で路線バスに乗っていく。停留所型を考えたらどうかなと思います。国の方にお聞きしたいですが、今年の通常国会で地域公共交通活性化再生法が改正されたと思いますが、施行される前で回答できないかもしれないですが、その中で退出問題が出たときに、聞くところによると新しいシステムが含まれていると聞いたんですがその辺を聞かせてもらえたらありがたいです。

(中部運輸局静岡運輸支局)

新しいシステムとは具体的には何か。

(山下建委員)

一部報道によると、退出する意向が分かった時点で市町がいろいろな検討に入れるといった記事を見たことがありますので、その辺について聞きたいなと思います。

(中部運輸局静岡運輸支局)

乗合バスの新規参入等の申請があった場合は国が地方公共団体に通知して、通知を受け地方公共団体は、新規参入等で想定される、地域公共交通利便増進実施計画への影響等を踏まえて、地域の協議会で協議して国に意見を提出するようなそんな流れの話のところでは。

(山下建委員)

ネットニュースで見たんですが、5月27日バス鉄道路線維持自治体積極関与改正地域交通活性化法が成立の冒頭だけですが、既存事業者が路線の廃止を届ける前の段階から自治体に関係者と協議し、他の事業者やコミュニティーバスによる運行といった維持方針を策定。公募で新たな事業者を決定できるようにするニュースを、報道で見たのでお聞きしたいです。

(中部運輸局静岡運輸支局)

今現在も退出にあたっては、まず申出をしてもらって、その後は、県に申出をもらった後に、その後また協議会で話をしてもらって、またそれを県の協議会にかけてもらって、実際に廃止するか継続するかの結論を持って、国に届け出をいただいているような流れがありまして、その場が今日のこの会議で

もあるんですけども。一応今の段階でもそういうシステムがあって、まだ施行がされていないので、詳しい活性化再生法の改正についてそこまで詳しくお伝えすることはできないんですけども今言ったような説明となります。

(山下建委員)
わかりました。

(事務局)

先ほどものご質問に多数の署名 3,526 名の署名についてですが、市として大変重く受け止めております。地域の皆さんの不安ですとか、公共交通に関する関心の高さ、高齢化への不安、御厨駅を中心としたまちづくりの期待、そういったものが署名に反映されていると考えています。重く受け止めた中で、すぐに磐田市として実行できること、それをまずはやっていくという考えでデマンド型乗合タクシーについての利便性の向上を一生懸命取り組んでいこうとしているところです。あと、将来に向けて、地域の企業ですとかまたは、地域の自治組織等と協力しなら交通網の確保に向けて頑張っていきたいと思っています。

(会長)

議論していますがかなり長くなったので、5分間ほど一応休憩させていただきます。5分ほど休憩をして再開をさせていただきます。

(佐野委員)

秋葉バスサービスは、遠州森町から磐田駅の磐田線を走らせていただいています。今回退出される路線は遠鉄バスさんの路線でございますけども、バス事業者としておかれている状況は同じような課題を抱えておりますので意見を言わせてください。

まずもって、普段路線をご利用者されている方について、急になくなってしまうことの不安や不満に関しては十分理解をしています。実際、困ってしまうことがあろうと思います。遠鉄さんも私どもも民間の事業者ですので、基本的には、事業縮小をしたくないです。路線の廃止は自分たちの売り上げ土台を削っていくこととなりますので、事業縮小を基本的にはしたくない。けどしなければいけない状況になってしまっていることをご理解いただきたいと思います。そうした、実情の中で先ほどの遠鉄さんの説明にもありましたが大きく分けて2つの問題があります。バス事業に関しましては、秋葉バスでは、5路線全部で14系統のバスを走らせています。11系統が赤字です。ほぼ赤字。残っている3つについても儲かる路線ではないのでほぼとんとんぐらい。そういったバス事業者がどうやって事業を営んでいくか、基本的には補助金頼み。私どもの会社は、補助金に頼ってしまっている会社です。補助金にもいくつか種

類がございまして、路線がある程度、それでもお客さんが乗る路線については、国あるいは県の補助というのがございます。それで足りない分に関しては市町さんに補填していただくものがあるんですが、ただ、基準がありまして、あまりお客さんが乗らない路線に関しては国県の補助の対象から外れます。そうしますと市町さんがそのバス単独で補助して存続させるか、あるいは、自主運行バスとして市が運行するか、後はデマンドのような形を変えて存続させるか、コミュニティーバスといったようなものに変えていくか、そういったような選択肢の中でどうやって足を残していくか市町さんと運行事業者とどの形がいいかということで模索していく話になります。

そのままバスが残れば一番今までと変わらず便利な訳ですが、バスというのは運行するのにお客さんが乗らなくても経費がかかります。昨年であります、静岡山梨のブロックで1 km当たり 400 円弱経費がかかります。これを1日に何十回という形で経費が重なっていくその分が国の補助がないとまるまる市町さんの負担となる状況。そんな中で、この形でいいのか、全国いろいろなところでモードの転換を実施されているのがまず1点。遠鉄さんが抜ける1番大きな問題が、運転手不足でございます。背景の話をさせていただきますと、まずもって、少子高齢化でそうした中で子供の数が減ってきて、免許の取得人口の減少してきていますということ。加えて世の中の変化で、車の免許取らなきゃいかん、仕事にならない時代から、今は、若い人たちの免許離れ、車離れ、免許は持っているがペーパードライバーですよという方が非常に多くなってきています。そうした中で、普通車ですら離れている中に対して、大型しかも2種といたしますと非常に敷居が高いんですね。若い人の運転手が少ない。今回は、遠鉄さんですが、私どもの会社は今のところギリギリ定員を満たしています。からくりがありまして、正社員では足りない。嘱託運転手、アルバイトで定年を過ぎた人たちに乗っていただいて満たしている実態であります。もう1つが、労働時間の厳格化。当然安全に配慮しての形。以前は、稼ごたい人は乗れたんですが、今は安全の配慮から労働時間が決められている。労働基準法よりも厳しい条件で労働時間が縛られている。がんばりたくても頑張れない。制限が設けられている。需要の偏り。必要な時間帯が朝夕。人がいて総出でかからないとならない時間帯が朝夕。昼間であれば容易にできる部分もあるかもしれないですが、朝夕で人を出すのは至難の業でなかなか大変なこと。先ほどの話に戻りますが、バス会社からすると事業縮小したくはないけどせざるを得ない。そうした中で、今回の、遠鉄さんのお話は他人事ではない。私どもの会社でもいつ同じような話をしなくてはいけないのかということ。今のまま運転手の年齢層が上がり補充が利くかどうかの保証が全くない状況です。その中で一番はコスト、利便性の中で今のエリアに適したものはなんだろうということを探索していく。今は始まりだと思んですが、これから先、10年20年30年と変化は受け入れなければいけないのかなと。どこかでバスの役割は終わってしまうかもしれないとさえ思う。自動運転が広まってバス事業者の免許の資格

がなくてもできますよとなった場合バス事業者がいらない。学校は全部時差通学になり何も大きなバスを走らさなくてもよくなる。遠鉄さんが断腸の思いではないかと皆さんご承知いただきたいなあと思います。

(大岡委員)

高齢者の相談窓口であります、地域の包括支援センターからお話をさせていただきます。いまや、デマンドタクシーは高齢者の足としてとても重要だと思っています。特に免許の自主返納を促している包括支援センターとしても、デマンドタクシーに頼るところはとても大きいものだと思いますし、先ほども話があったように通常デマンドを使って行かなくてはいけないと思うものの、利便性であるとかについては今後考えていただく要素はあると思います。特に地域内の医療機関・商業施設に格差があります。地域内で医療機関がたくさんある中では地域内で済むと思いますが、地域内で商業施設が少ない地区もある中で運行区域外での使用をどうするか、また考えていかななくてはいけないのではないかと思います。また、初年度にデマンドタクシーを登録していただいた方、初年度の運行状況、予約の記憶があって、新しい登録の仕方を知らない人がまだまだいらっしゃる。デマンドタクシーをまだまだ広報していかななくてはいけないし皆さんに行き渡っていくようにしていかななくてはいけないと思います。

(富田委員)

市民の感覚として今いろいろと聞いて、なるほどバス交通から違う形のものに転換していかななくてはいけない時期になっているんだということを痛感しました。ですけれども、何もそのことが分からない市民にとっては急にバスがなくなるということは、自分のまちにバスが通らないことは、ものすごいショックではないかと思います。そういうことで、3,500人余りの署名が集まったのではないかと思います。先ほどお話があったように1年ぐらいかけて皆さんに分かってもらうという作業をしなければいけないのではないかと思います。よく分かっていないんですが、御厨駅まで行くのに使えるんですか？200円ですか？400円ですか。お助け号で、御厨駅に行くにあたって400円をもう少し安くするとかいろいろな方法を地元の方を交えてぜひもう少し検討時間をおいてやっていただけたらなというふうに一市民として考えます。

(鈴木隆委員)

今いろんな意見が出て聞かせてもらって、退出については仕方がないのかなと思います。退出について3,500の署名があった。要望書を見させてもらってかなり心配されているのは分かった。説明会や聞き取り調査等やってその結果として、通勤通学通所される方の対応ということで7時17時18時を入れてきたことがあると思います。これが改善の全てではないと思いますが、これから

少し、こんなことができたならもう少しよくなるようなことを頭に入れながら、始まったら素晴らしいかなと思います。路線退出は仕方がないと思います。路線退出があったおかげでデマンドに切り替えて地域の皆さんがもっと便利になったということに最後になれば。そのような対応をしていただければというふうにも思いました。以上です。

(事務局)

本日追加で配布してあります、南御厨地域づくり協議会の地元意見書3について、少し私からご説明をさせていただきたいと思います。私どもの方で地域に出て計6回の意見交換会。南御厨地域づくり協議会との2回の意見交換会をさせていただいております。その中でやはり、新駅ができて利便性が向上している地区。城之崎線のバス路線が存続する地区。駅からの距離等を考えると南御厨地区について行政としてしっかり話をしていかななくてはいけない地域であるというのを地域で話をしている中で強く認識しています。そんな中で、南御厨地域づくり協議会におきまして、自らでバス停に立って聞き取り調査、ヒアリングを行ってくださっております。その際に、いろいろな意見を聞きながら、地域のリーダーですとか、新旧の自治会長が集まってご協議をいただいた中で、苦しい状況ではあるけれども、地元意見書として記載のような形でまとめてくださっているような状況です。退出はやむなしとするが地域の窮状を鑑み下記を要望するというような形で(1)～(3)のことがあります。市としましては、デマンド型タクシーが万能とは考えていません。4番の(3)に南御厨地区に希望を抱かせる、実現性のある都市計画の具体案を求む。というようなご要望もごございます。引き続き地域の皆様の声を聴いてデマンドの利便性もそうですし、将来の地域づくりについて意見を交えながら持続可能な方法を検討していきたいと思っています。以上です。

(静岡県地域交通課)

一般的な話をさせていただきます。退出について、県内では東部、伊豆地域、どの地域も大変退出事業者が多いです。遠鉄さんも含めて県内バス事業者さんは非常に苦しんでいます。ただ、バスもやめた後のデマンドはどうなるのかという議論があるんですが、バスという輸送力が非常に高いものをやめてしまって、それをデマンドにした場合は40%ぐらいしか移動量が発生しません。なので、バスは素晴らしい輸送力を持っているという事実があります。これを継続していくというのは、確かに費用も沢山がかかると思います。今回、遠鉄さんに伺いたかったのが、この城之崎線自体がどれだけの1日の輸送量があって、例えば、1日の15便は、バス路線にしてはそんなに少ない本数ではなくて、それをいきなり0にするということは、たぶんそれなりの輸送量があったとは思いますが、それを0にした場合にデマンドでまかないますよとなると、なかなかその辺は現実的には難しいところがあって、たぶん自転車で移動

してもらおう人若しくは、マイカーで移動してもらおうことがあるんじゃないかなと思う。実際に城之崎に乗っていらっしゃる、西貝塚から東新町までの間が1日どれぐらいのお客様が実際利用されているのか。それがどんどん減っているけども例えば学生さんが2・3割ぐらいですよとか高齢者の方が使っていますよとかなかなかそういう情報があればデマンドで十分まかなえますよとか学生だったら御厨まで自転車で周ることができるのではないかと、実際に今使っている人の声が一番大事なのではないかと思うんですね。そういう方が、困らないような手立てを市も含めて事業者さんとしてご説明できているのか。一般的に退出するときに、使っていない方も含めて、皆さん辞めないでくれって言うんですね。実際になくなってしまえば、バスは二度と戻らないので、確かにそういう意見もあるんですが、本来であれば、退出する前になかなか県内でそこまでできているところはないのですが、イエローカードみたいなのがあって、このままだとやめちゃいますよという警鐘するのがあって、辞めていくということができれば、本当はもっと違ってくるのかなと、県として反省すべき点ですけども、そういう制度があってもしかるべきかなと思います。その辺を今日輸送量の話がなかったので補足できればありがたいな。それを市としてデマンドでどのように補完していくのか教えていただければありがたい。

(遠州鉄道株式会社)

ただ今のご意見ですが、おそらく過去の協議の中では、利用実態を報告させていただきながら話をさせていただいておりますが、今回は最後の直前ということで、説明の中で割愛させていただいている部分があります。現状としては、今回は、1系統始点から終点までの全部の退出ではなくて、西貝塚北からの部分というところで。当社に磐田営業所がありますので、どちらかというバスが戻るというそういった点で、ある程度そこで多少の利用者が少なくても、運行できていたというところがあります。1日15便が多いかという、利用者があるから15便というところよりもそういった事情がありました。今回の中で行くと、平均的に1便あたり退出を決めた時期では、1便あたり7人ぐらいのご利用です。ただ、現状、直近でいきますと6月7月は、先ほども利用者が激減しているという説明をしている中でいくと利用者は4人弱になっております。15便とは言いましても、1時間に1本のくらいの間隔のところなので、まとめて2時間お待ちいただくと考えますと、やはり当初の予定のとおりこの区間だけは、退出をさせていただきたいというところでもあります。

(静岡県地域交通課)

実際に使っている方へのケアをどのようにされていますか。例えばバスってほとんど乗っているかは決まっているのではないですか。学生さんとか通院で使っている方など。ある程度見えてくると思いますが、そういう方には、辞めますよ、辞める場合はどういう方法があるか、それでもどうしようもない人

はデマンドを使うと思いますがその辺のご説明等は。

(遠州鉄道株式会社)

学生の利用と一般の利用につきましては、一般の利用が多いという形です。学生さんに関しては特に4月以降新駅ができたことも含めてかなりの方が自転車で御厨駅等にすでに形態を変えていらっしゃる方もいることも含めて、通学時間帯の利用が減ってきていることがございます。全体の7割ぐらいが一般の方3割ぐらいが通学のデータです。一般の方々につきましては日中の利用が多いというところがありまして、もちろん高齢者の方の通院、買い物の方が多いものですから、そういった方々につきましては、デマンドタクシーの利用の時間帯というところでも十分代替ができるのかなと思っております。データについては退出をさせていただく中で、把握をさせていただきながら申出をしてきたというところでございます。

(玉田委員)

先ほど、市の方から説明があった南御厨地域づくり協議会の方たちの認めざるを得ないということで、それについての条件ということで市のほうで頑張ってもらいたいと思います。南御厨交流センターなど2回ぐらい住民説明会に伺いましていろいろな話を聞きました。今日の資料にあるアンケート、お手紙にいろいろ皆さんの不便とか要望が書かれてますが、ある程度質問が出て答えていただいていたんですが、答えていただいたのが市の方ですね。遠鉄さんとしては自治会長さんにご説明なされたと言うことですが、自治会長さん自身は車を運転されたり、バスを利用している人の思いまでイメージができたかどうかは非常に難しいのではないかと思います。市の方が説明会で説明されているんですが、これは市の事業ではなく遠鉄さんの事業ですよ。市がいくら説明しても、それは市の人の言葉なんです。本当にたくさんのアンケートにあるような疑問を遠鉄さんから直接お話をいただいて、できればもっと早くにご説明をいただいて、このままだとバスはなくなっちゃいますよ。皆さんどう思います？と一緒に考えましょうよ。住民の方もみんなで乗ろうとか、定期を買おうか、そこまでいくか分かりませんが、一緒になって考えていけば、説明を聞いて、会社の窮状とかを聞いてやむを得ないのではないかという理解に繋がっていくのではないかと思うんですね。今からでも、もし、ここに傍聴に来ている方、それから説明会に出ている方は市の人の説明しか聞いていないので、一度でもいいですから遠鉄さん自らが住民の疑問に答える場をつくっていただいて、それじゃあしょうがないなど。このままだとバスはあってよかったな、助かったなという感謝の気持ちが悪くなっちゃうんだよと恨みがましくなってしまうのはいけないと思いますので、一度でもいいから遠鉄が答える立場で住民説明会を開いていただくことはできないでしょうかご検討お願いいたします。

(遠州鉄道株式会社)

当社としては、6月の説明会の時には参加しておりませんでした。3月・4月の段階ではまだこういう議論がない段階であったため当社の参加具合が少なかったというご指摘はその通りだと考えております。ご理解いただくために皆さんにお話をさせていただく点があれば、その点については、必要であれば今からが早いのか遅いのかは分かりませんが、そういうことが必要ということであれば、今までご利用いただいてきた感謝の思いもございますので対応を検討させていただきたいと思っております。

(会長)

それではお諮りします。一つは、まず最初に、城之崎線について承認していただけるかどうか挙手をお願いします。その次にもう一つの路線ですね。ただ、いろいろと意見をお聞きしてまして、住民がまだ理解していないような状況もあるので、採決した後に承認されても、事務局、遠鉄さん申し訳ないけども、この会議で出たような説明を住民にさせていただけるという条件をつくような形にして、みなさんにこの議案をお諮りしたいと思っております。

それでは、第1号議案と第2号議案は、関連がございますが、城之崎線東新町系統の退出についてご承認していただける方は挙手をお願いします。(委員18名中15名が挙手) ありがとうございます。承認とします。ただし今私が、申し上げたように、大変忙しいかもしれませんが遠鉄さんをはじめとして事務局もですね、再度関係する方に今日のような具体的なお話をお願いしたいと思います。2番目の掛塚さなる台線横須賀系統の退出について、承認いただける方は挙手をお願いします。(委員18名中18名が挙手) 承認とします。

(高田委員)

議案1号について路線ごとに採決を取っていただけたと思います。議案2号はそのうちの一部補完する補完案として一括提案の会長の判断でよろしいかと思いますが、念のため第2号について可否をとっていただけるとありがたいです。

(会長)

今副市長さんが言うように、議案1と2を一緒にしましたが、先ほどは議案1が承認されてたということで、議案2を改めてお諮りします。承認していただける方は挙手をお願いします。(委員18名中17名が挙手) 承認とします。ありがとうございます。

次第にもどりまして、その他6番ですね事務局のほうからお願いします。

7 その他

(事務局)

皆さんありがとうございます。川口会長、委員の皆様本当にありがとうございました。

次に「次第7 その他」に移ります。特に連絡事項等はよろしいでしょうか。

(その他意見等はなし)

閉会

それでは、以上をもちまして、令和2年度 第2回 磐田市地域公共交通会議を閉会いたします。本日は貴重なご意見をいただき誠にありがとうございました。