

平成30年度 第2回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	平成30年12月25日(火) 14時00分から15時20分
場所	磐田市役所 本庁舎4階 大会議室
出席状況	<p>委員</p> <p>会長 川口 宗敏(静岡文化芸術大学名誉教授)</p> <p>副会長 水野 勲(磐田市自治会連合会副会長)</p> <p>増田 暢之(磐田市議会議長)</p> <p>保本 広司(中部運輸局静岡運輸支局)【代理】</p> <p>村松 由貴(静岡県交通基盤部都市局地域交通課)【代理】</p> <p>須藤 康之(磐田警察署交通課)【代理】</p> <p>三浦 洋一(静岡県袋井土木事務所企画検査課長)</p> <p>荻原 成夫(袋井市総務部長)</p> <p>大杉 美智子(元いわた女性市民会議)</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>杉山 美智子(磐田市民生委員児童委員協議会理事)</p> <p>小野田 剛久(遠州鉄道株式会社運輸業務部長)</p> <p>大多和 直彦(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支部長推薦)</p> <p>杉浦 一徳(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>袴田自治市民部長</p> <p>地域づくり応援課：磯部課長、新井主査、岡本主任、野末主任</p>
傍聴者	0人

議事内容	<p>協議事項</p> <p>議案第1号 退出意向申出路線について</p> <p>議案第2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</p> <p>議案第3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</p> <p>議案第4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</p> <p>その他</p>
発言者の記録	要点記録
録音の有無	有
会議記録	<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ (川口会長)</p> <p>本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。さて、本日の会議は、議案が4点ございます。まず、1つ目は、退出意向申出路線について、ご協議いただくものです。2つ目は、事業者が単独で運行を継続することが困難な路線や市が自主運行している路線について、日常生活に不可欠な路線として、その維持の必要性をご協議いただくものです。3つ目は、国の補助事業に関する自己評価となります。4つ目は、デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について、ご協議いただくものです。</p> <p>今後の磐田市の公共交通にとって重要な案件でございますので、活発なご意見、ご審議を賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>それでは、お手元の次第に従いまして議事を進めてまいりますので、ご協力をお願いします。</p> <p>なお、要綱第5条第2項の規定により、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、ここでご報告申し上げます。</p> <p>3 協議事項</p> <p>○議案第1号 退出意向申出路線について</p> <p>(遠州鉄道株式会社)</p> <p>議案第1号をご覧ください。</p> <p>当社の労災篠ヶ瀬線の退出について説明します。</p> <p>路線の概要ですが、浜松駅・磐田営業所、浜松駅・中ノ町それぞれ16km、6.7km</p>

の運行キロ程になります。退出キロ程につきまして、磐田市内 3.9km、浜松市内 0.1km です。平日については、磐田営業所から浜松駅の 1 往復、1.0 回の運行回数になります。土日につきましてはございません。逆に、中ノ町発につきましては、復路で 1 便運行している状況です。退出時期については、2019 年 4 月 1 日を予定しております。退出理由ですが、当該路線は、運行回数が少なく、並行して別路線（中ノ町磐田線）が運行していることもあり、利用者数が極端に少ない路線となっております。そのような実態を踏まえ、退出させていただきたいと考えています。協議の経緯と今後の予定ですが、本年 9 月 28 日に静岡県に対して退出の申出をさせていただいております。本日、磐田市地域公共交通会議にて協議させていただいて、来年 4 月 1 日にダイヤ改正（退出）の実施予定です。裏面をご覧ください。磐田営業所を 6:55 に出て浜松駅に行く便と、浜松駅を 7:50 に出て磐田営業所に行く便のそれぞれの時刻と通過人員を記載してあります。新加茂川橋までは、中ノ町磐田線と並行して運行しており、中ノ町磐田線については、新加茂川橋を左折し磐田駅に入って、浜松方面に抜けて行きます。中ノ町磐田線を使っただけだと、特に西遠学園で 10 名ほどの降車がございますが、ほぼ同時刻で補完できます。そういったことで、よりお客さんの利用が少ないということで、退出をさせていただくということでございます。以上です。

（議長）

ありがとうございました。ただ今の遠州鉄道株式会社の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

（議長）

ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。  
賛成多数で可決。

○議案第 2 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）

議案第 2 号をご覧ください。  
本県では、県内における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、この県協議会に補助制度の活用を希望する申出のあった単独継続困難路線、言い換えますと、事業者の努力だけでは、路線の維持が難しい路線と磐田市が自主運行を行う路線につきまして、県協議会から、公的支援により維持していくことについて意見を求められたことから、路線の必要性等について、ご協議・ご確認いただくものです。  
対象となる路線の概要は P 1～2 に、また運行状況等については P 4 と添付の

路線図のとおりです。

では路線の状況につきまして市と各事業者から説明させていただきます。

まず事務局から市自主運行路線のデマンド運行について説明をします。P 4の一覧表をもとに説明します。併せて後ろについておりますA4の【デマンド型乗合タクシー「お助け号」運行区域図】をご覧ください。デマンド運行は市内を8つの路線で運行しており、各線ともに高齢者など交通弱者の日常の足の確保のため必要な路線と考えております。

福田線と磐田中央線は国庫補助を受けております。欠損額については、合計すると約2,920万(見込額)となりますが、事業者への運行委託料として、市が負担しています。利用状況につきましても年々増加傾向にあり、今年度は昨年度の1.5倍程度の約22,600人の利用者が見込まれております。

(小野田委員)

遠州鉄道の主だった路線について説明させていただきます。1つ目は中ノ町磐田線です。ご利用のお客様の特性としては、通勤や通院などの一般のお客さんが8割、学生の方が2割という形になっています。磐田駅、浜松駅へ向かう方や磐田市内の高校(磐田西高、磐田南高、磐田東高)あるいは西遠学園に通学される方が利用されています。2つ目は磐田天竜線です。ご利用のお客様の特性としては、一般の方と学生の方がほぼ同数となっています。旧天竜市から磐田駅までの運行系統になりますので、磐田駅に向かう方や磐田市内の高校(磐田北高、磐田南高)に通学されている方、あるいは逆に磐田方面から天竜高校へ通学されている方がご利用されています。いずれの路線につきましても、市町を跨ぐ幹線系統であり、通勤、通学等さまざまな方の移動手段となっているのが実情です。欠損額について国・県・市に負担いただき維持していますが、昨今、路線バスを取り巻く環境は、利用者の減少あるいは乗務員の不足等、非常に深刻な状況になってきており、当社として最大限の努力をしていますが、非常に厳しい状況にあるということを申し添えさせていただきます。

(大多和委員)

秋葉バスの磐田線ですが、磐田駅と森町を結んだ線であります。磐田駅を出て一部袋井市を含めながら森町のバスターミナルまで運行しています。森町病院に乗り入れるものと乗り入れないものの2系統です。便数ですが、平日のみの1日5往復の運行です。年間での利用者数は、平成29年度の実績で約19,600人です。その約8割が学生となっている路線です。沿線に磐田北高、磐田南高があります。森町に入ると遠江総合高校があり、その生徒がよく利用する路線です。今の3つの高校より少ないですが、磐田西高や磐田農高の生徒も利用しています。平成30年度の見込みは、約19,200人を推定しており、実績よりも若干減少すると考えております。収支は、系統別に380万円、350万円の欠損が生じる見込みですが、学生にとって重要な路線、交通手段ですので、引き

続き必要な路線ということで、申し出をさせていただいております。

(議長)

ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(議長)

ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。  
賛成多数で可決。

○議案第3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)

議案第3号をご覧ください。

福田地区及び磐田中央地区については、国の補助事業である地域公共交通確保維持改善事業の補助を受けるべく平成29年8月に事業計画(確保維持計画)を提出してありますが、この計画に基づく平成30年度事業の自己評価についてご確認いただくものです。

資料は、P1～2の国の統一様式、またP3以降の中部運輸局の様式の2種類がありますが、P3以降で説明させていただきます。時間の都合もございますので、主な部分について説明いたします。P3をご覧ください。この中でフィーダー系統とありますが、フィーダーとは、交通網において、幹線(主要バス停、鉄道など)につなげる支線の役割をもって運行される公共交通のことで、デマンド型乗合タクシーをフィーダー系統と位置づけています。

P4の「協議会が目指す地域公共交通の姿」ですが、将来的な人口減少が見込まれる中で、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。

P5は磐田市交通体系図になります。東西にJR東海道本線が走り、茶色の線が主要バス路線になります。丸で色付けしているところが、デマンド型乗合タクシーの8つの地区になります。

P6のネットワーク計画概要図をご覧ください。まず黒で囲ってある部分は、国庫補助を受けている福田地区、磐田中央地区のエリアを表しています。緑の線は市内北部から磐田駅を經由し福田地区までを結ぶ遠州鉄道のバス路線となります。駅やバス停を青で囲ってありますが、こちらはデマンド型運行の目的地となっており、既存の公共交通へ乗り継ぐフィーダーとしての役割を担っ

ています。

P 7は「目標達成に向けた具体的取組み内容」になりますが、1「住民周知・利用促進検討会の開催」です。地域でデマンド型運行に関連がある団体や運行事業者等で組織する検討会を4回開催し、効果的なPR方法の検討や地域住民からの意見収集に努めました。2「デマンド型乗合タクシーの運行見直しを実施」です。本年4月から全地区で帰りの便の予約受付時間を2時間前から1時間前に短縮しました。また、磐田中央線では、土曜日運行の開始や便数の追加、利用対象者の年齢を75歳以上から65歳以上に引き下げを行いました。3「待合及び乗継環境の向上のための施設整備を実施する路線バス事業者に対する補助金交付」です。こちらは、路線バスへの乗継環境や上屋などの施設整備により、バス利用者の減少を抑制することで市内バス路線の確保・維持を図ることを目的としています。

P 8の「計画の達成状況の評価指標とその結果」です。当該年度の評価指標を、①一日当たり利用者数と②交通結節点利用者数とし、両路線で目標値を設定しています。評価の期間は、平成29年10月から平成30年9月までです。

まず、福田地区ですが、一日当たり利用者数は6人に対し6.7人でした。次に交通結節点利用者数は165人に対し212人でした。一日当たり利用者数、交通結節点利用者数については、平成29年4月及び本年4月の運行内容の見直しが啓発活動などを通じて徐々に浸透してきている成果であると思われます。次に磐田中央地区ですが、一日当たり利用者数は7人に対し14.8人、交通結節点利用者数は180人に対し383人でした。本年4月からの土曜日運行開始や運行便数2便追加、利用対象者の年齢を75歳以上から65歳以上に引き下げを行ったことにより、目標値を大きく上回りました。

デマンド全体の評価として、一日当たり利用者数は、平成28年10月から平成29年9月は46.2人であるのに対し、平成29年10月から平成30年9月は65.7人です。また、交通結節点である磐田駅の全体利用者数は、平成28年10月から平成29年9月は792人であるのに対し、平成29年10月から平成30年9月は1,015人であり、利用者数が全体的に伸びています。利用状況を見ると、通院利用が46%と最も多く、次いで買い物物が25%となっています。また、利用者の平均年齢は70歳代後半、障害者とその付添人の利用割合が35%、運転免許証自主返納者の利用割合が15%であることから、高齢者等交通弱者の日常生活に必要な移動手段の確保という運行目的を果たしているものと考えます。

P 9の「自己評価から得られた課題と対応方針」をご覧ください。

① 福田線交通結節点の利用状況についてです。アンケート調査結果や住民の声を踏まえた運行内容の見直しを本年4月から実施したことにより、全般的に利用者数は増加しているものの、福田線の交通結節点の利用者数については、前年度実績と比べて減少しているが、年度によって利用者数に波があるため、今後の動向を注視していきます。

② 継続的な利用促進活動の推進についてです。運行の改善に伴う住民への認知度がまだ十分とはいえないため、市HPや広報等多様な媒体を活用した継続的な周知が必要であると考えています。現在のところ、以下に記載している取り組みを行っているところです。

続いてP10以降は別様式になります。P11「直近の第三者評価の活用・対応状況」をご覧ください。自己評価（一次評価）に加えて、隔年で中部運輸局主催の第三者評価委員会（二次評価）の場で、実施事業について評価を受けており、その状況を載せております。

平成30年2月に実施した評価委員会の評価結果として、アンケートの調査結果や住民の声をふまえた運行内容の見直しを行ったことにより、全般的に利用者が増えたことは、評価ができるとのコメントをいただく中で、表に記載のとおり、簡単に分かる評価指標以外にもターゲットや利用してほしい方向など、市としてのメッセージ性のある評価指標もアンケートなどから把握できるとよいのではないかと評価をいただきました。これについては、本年度にデマンドタクシー乗車時のアンケート調査を実施して、市として利用意向の把握に努めています。

P12「アピールポイント」ですが、懸案事項であった予約受付時間については、運行事業者との調整が図られたことにより、平成30年4月より帰りの便に限り、現行の2時間前から1時間前に短縮しました。また、運転免許証自主返納割引制度の利用者も増えており、運転免許証の自主返納促進と高齢者の移動手段確保の両立が図られています。

以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

(議長)

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(静岡運輸支局)

1 ページの別添1に⑤目標・効果達成状況と⑥事業の今後の改善点がありますが、⑥に書いてある内容が⑤に入るのではないかと考えておりました。あと、「今後は路線ごとの特徴に応じた利用促進の工夫に努めていきたい」という記載がありますが7 ページの内容を含めて記載したよいと思っておりますがいかがでしょうか。

(事務局)

ご指摘のありました箇所について、修正して記載させていただきます。

(静岡運輸支局)

9 ページに交通結節点の利用状況とあるが、単純に結節点としての利用なの

か、それともたまたま結節点が目的地になっているのかその辺の調査はされていますか。

(事務局)

福田線については、福田車庫バス停・大原団地バス停・磐田駅、磐田中央線については、美登里町上バス停・磐田駅が交通結節点（目的地）となっています。

(杉浦委員)

8 ページの交通結節点利用者数で、前年度実績が福田線と磐田中央線でそれぞれの人数がたまたま一緒だったということですか。また、目標値を実績値よりも低く設定した理由を教えてください。

(事務局)

福田線と磐田中央線でたまたま同じ数字になったということです。目標値の設定は前年度実績だけではなく、その前の年度の推移をみており、実績値や伸び率などを参考にしています。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

○議案第 4 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)

議案第 4 号をご覧ください。

今回の見直しは、指定施設の追加とデマンド型乗合タクシーの車両配置数の変更になります。まず、指定施設の追加については、A 3 の磐田市デマンド型乗合タクシー「お助け号」運行内容一覧表をご覧ください。磐田中央線の運行目的地に青字で記載してありますが、「青島皮膚科医院」及び「デンタルクリニック岡田」を追加します。

また、一覧表に赤字で記載してありますが、平成 31 年 4 月から、コンサートなどの文化事業を行う文化振興会が、市民文化会館から竜洋なぎの木会館に移り、その業務を行うことから、高齢者など利用者の交通手段を確保するため、全地区の指定施設として追加します。アミューズ豊田も同様に、全地区の指定施設として追加します。運賃については、運行事業者からの見積書をもとに設定しました。

この会議で合意が得られましたら、磐田中央地区の指定施設については、平成 31 年 2 月から、アミューズ豊田・竜洋なぎの木会館については、平成 31



年4月からの運行に向けて、HP等でお知らせしていく予定です。

次に、議案第4号のP5をご覧ください。平成31年4月からの運行に向けて、タクシーの車両配置数及び車庫面積の増加について、遠鉄タクシー株式会社よりご説明をお願いします。

(杉浦委員)

デマンドタクシーについては、昨年度50%増位で、今年度も50%増位でかなりの利用実績があります。デマンドタクシーをしっかりと輸送するということで、一部天竜川より西の例えば豊岡地区であれば浜北営業所の車両を使ったりしていますが、より効率的に運用していくためには、磐田営業所の車両を使うことが必要となります。当初、11両でしたが、全車両になります。77両を運行できるようにしておきたいため、変更をお願いするものです。

(事務局)

以上で、説明を終わります。よろしくをお願いします。

(議長)

ありがとうございました。ただ今の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(静岡運輸支局)

磐田市は全域でデマンド交通を行っているということで伺いますが、指定施設を増やせば増やすほど、料金を下げれば下げるほど事業者への影響があると思うが、その辺は把握されていますか。また、デマンドは乗合タクシーということで、乗合を想定して運行していると思うが、乗合率の向上というのが指標にも出てこないの、何か乗合率の向上施策というのは考えていますか。さらに、デマンドを利用される方は、基本的に65歳以上の方ということでよいか。以上3点を教えてください。

(事務局)

運行内容の見直しの際は、交通事業者と事前調整したうえで実施しています。乗合率は、平成29年度1.19人/台、平成30年度11月末実績で1.23人/台と向上しています。先日、遠鉄タクシー株式会社の配車センターを見学に行きましたが、5名位のオペレーターの方がそれぞれ同じ方面に向かう方の乗合を組んでいまして、最終的に再度チェックする方もおり、少しでも乗合率を向上させるために工夫して配車を組んでいました。今後も乗合率向上のための効果的な配車方法などについて運行事業者と協議を重ね、努力していきます。3つ目の質問ですが、年齢制限を設けているのは磐田中央線のみです。他の公共交通が充実しており、デマンドタクシー以外の交通事業者との調整の結果、今

まで75歳以上でしたが、本年4月から65歳以上に年齢条件を引き下げています。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。  
賛成多数で可決。

#### 4 その他

「障がい者の自立を促すための移動手段の確保に関する要望書について」事務局より説明

「平成30年度地域間幹線系統に関する事業評価結果について」静岡県地域交通課より説明（地域間幹線系統に関する市の取組について事務局より説明）

「磐田市での低速自動運転車両の実証実験について」ヤマハ発動機株式会社より説明

以上で、本日の議事は全て終了

#### 連絡事項【事務局】

- ・次回の開催日程について（平成31年3月開催予定）

#### 5 閉会