

令和元年度 第2回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	令和元年12月25日(水) 午後2時から午後4時
場所	ワークピア磐田2階 視聴覚室
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>寺田 幹根(磐田市議会議長)</p> <p>松本 翼(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>大杉 美智子(元いわた女性市民会議委員)</p> <p>鈴木 隆之(磐田商工会議所専務理事)</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>鈴木 篤人(遠州鉄道株式会社)【代理】</p> <p>鶴藤 圭三(秋葉バスサービス株式会社)【代理】</p> <p>藤田 守康(静岡県タクシー協会西部会竜東支部)</p> <p>榊原 正之(遠鉄タクシー株式会社運行営業部長)</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：新井主査、岡本主任、大沼主任、神谷主事</p>
傍聴者	2人
議事内容	<ul style="list-style-type: none"> ・協議事項 <ul style="list-style-type: none"> 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 ・報告事項 <ul style="list-style-type: none"> 報告第1号 令和元年度地域間幹線系統に関する事業評価結果について 報告第2号 遠州鉄道路線バスの退出について ・その他

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、協議事項が3点、報告事項が2点ございます。まず、議案の1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。2つ目は、国の補助事業に関する自己評価となります。3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>次に報告事項ですが、1つ目は、地域間幹線系統に関する事業評価結果についての報告があります。2つ目は、遠州鉄道株式会社より、路線バスの退出についての報告があります。</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>3 新任委員の紹介</p> <p>4 協議事項</p> <p>本日は全委員18人中16人の出席であり、要綱第5条第2項の規定により過半数を満たしているため本会議が成立することを報告。 ○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</p> <p>(事務局)</p> <p>議案第1号をご覧ください。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>対象となる路線の概要はP1からP2に、運行状況等についてはP4に、各路線の路線図については、P5からP7に記載してあります。</p>

では、路線毎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。

まず私から市自主運行路線のデマンド運行について説明します。資料のP7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おります。

続いて、資料のP4をご覧ください。欠損額について一覧表をもとに説明します。

デマンド運行分については、事業者名「磐田市」のNo.1デマンド（竜洋線）からNo.8デマンド（磐田中央線）までの合計になります。欠損金額の見込ですが、約3,320万になります。この金額は、デマンド運行事業者への運行委託料として、市が負担しています。なお、福田線と磐田中央線は国庫補助を残り6路線は県補助を受けております。

利用状況につきましては、「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る利便性の向上により年々増加傾向にあり、令和元年度は昨年度実績23,511人の1.2倍程度の約28,400人の利用が見込まれております。

次に、遠州鉄道様より説明をお願いします。

(遠州鉄道株式会社)

資料の4ページと5ページを合わせてご覧ください。

磐田市内の国庫補助については4ページに記載のあるとおりです。磐田市立病院福田線、中ノ町磐田線、磐田天竜線、掛塚さなる台線の4路線、8系統あります。例年と同じように単独継続困難路線として申出をしています。

次に5ページをご覧ください。磐田市立病院福田線については、磐田市立病院から磐田駅を経由して磐田市内南側の豊浜郵便局を結ぶ黄緑色の路線になります。同じ路線でもう一つ系統がありまして、磐田駅南口から豊浜郵便局を結んでいます。この路線は磐田市立病院への貴重な路線になり、途中で磐田駅、高校等がありますので、通勤・通学・通院の足としてご利用いただいています。

中ノ町磐田線は路線図で3番、紫色の路線になります。浜松駅と磐田駅を経由して磐田営業所を結んでいます。磐田西高校や磐田南高校の通学や通勤の足としてご利用いただいています。

磐田天竜線は4番5番の濃い緑色の路線で、浜松市の天竜区と磐田市を結んでいます。起点が山東という天竜営業所から磐田駅を結んでいます。天竜方面から磐田の学校へ通う生徒さんや「ららぽーと」もありますので買い物の需要もあります。

掛塚さなる台線はピンク色の路線で3系統あります。いずれも浜松駅を起点として、途中、掛塚やとつかを経由して豊田町駅へ乗り入れていくもの、千手堂を通過して磐田駅へ乗り入れていくもの、150号線を通して豊浜郵便局まで行

っているものになります。

4 ページに戻っていただき、欠損額については記載のあるとおりです。全部で8系統、2億強の欠損が出ており、こちらを国と県で2分の1、一部カットされた部分の半分を磐田市に補助をいただいている路線になります。弊社だけでは継続が難しいということになりますので、関係各所から補助いただきながら、路線の維持に努めてまいりたいと思います。

(事務局)

次に、秋葉バスサービス様より説明をお願いします。

(秋葉バスサービス)

資料4ページと6ページに渡って記載してあります。先ず6ページをご覧ください。磐田線は磐田駅を起点として、見付、磐田原、笠梅、磐田市内を通りまして、袋井市の山梨を經由して、森町まで結ぶ路線となっています。

系統としまして、「森町病院系統」と「森山入口系統」の2系統を通勤通学の時間帯を1日5往復、平日のみの運行になります。

年間利用者は、平成30年度の実績で21,000人程、そのうち8割が学生になります。沿線には、磐田南高校、磐田北高校、遠江総合高校があり、その学生が8割、その他、磐田農業高校、磐田西高校、磐田駅を利用して浜松の学校へ通う学生、市内で乗車して磐田駅までの通勤に利用する方が利用する路線となっています。

かつては、遠州鉄道の運行路線と重なる部分がありましたが、遠州鉄道の路線再編により、現在は磐田の街中、「見付」あたりから重なっています。

利用者ですが、遠州鉄道から乗り換えられた方もいらっしゃいますが、学生数が全体的に減少しているため、引続き厳しい状況が続いていて、令和元年度の見込みは約18,900人と想定しています。

4ページに戻って、欠損額について、それぞれの系統で550万、230万の欠損が生じる見込みで、関係市町の協力をいただいて、路線を維持していきたいと思っています。

磐田線は、前進の静岡鉄道より引継ぎ、昭和30年代から運行している歴史ある路線で、地域の住民や学生にとって必要不可欠な公共交通であるため、今回、申し入れをしています。

(事務局)

ただいま説明しました路線について、必要である旨の合意がいただけましたら、今回の合意の旨を「静岡県生活交通確保対策協議会」へ報告いたします。議案第1号につきましては、以上になります。よろしくをお願いします。

(議長)

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。

(静岡県地域交通課)

「磐田線」について、秋葉バスが市の自主運行バスを受託していると思われるが、この資料では、秋葉バスが磐田線を運行していることになっているので、「磐田市」が運行していて、「秋葉バス」が運行を受託しているという認識でよろしいか。

もう1点、県の方針で、計画を協議していただく場合は、昨年度の路線と本年度の路線と比較した方が、説明は分かりやすいので、磐田市にも同じように本年度と次年度の運行計画を比較するような資料づくりをお願いしたい。

(事務局)

1点目につきましては、ご指摘のとおり磐田市の自主運行バスとして秋葉バスサービスに依頼していますので、資料の記載を改善するように対応します。

2点目の資料の作り方ということですが、比較できる方が分かりやすいということで、参考にして改善させていただきます。

(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)

議案第2号をご覧ください。

デマンド型乗合タクシーは、主たるバス停を目的地として運行していることから、幹となる路線バスにつなぐ枝葉、つまり、フィーダーとしての役割を担っています。このため、福田地区と中央地区の2路線については、国のフィーダーシステムに対する補助を受けていることから、平成30年6月に作成した事業計画について自己評価する必要があります。今回、この自己評価について、皆様にご確認いただいた後、国へ提出することになりますが、評価結果は2年に1度、外部の委員で構成される第三者評価委員会で評価されることとなっており、今年度が評価年度となっています。なお、評価の対象となるのは、平成30年10月から令和元年9月までの実績となります。

資料は、P1～2の国の統一様式、P3以降の中部運輸局の様式の2種類がありますが、同様の内容になるため、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。

P 4をご覧ください。「協議会が目指す地域公共交通の姿」についてですが、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。

P 5の磐田市交通体系図をご覧ください。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。その他5路線についても、磐田駅を交通結節点として運行しています。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乗合タクシーの目的地となっており、既存の公共交通機関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をご覧ください。「目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容」については、以下のさまざまな方法により「啓発活動」を実施しました。高齢者サロンでの制度周知については、約30団体に対して制度内容の周知と利用登録の促進をするとともに、住民からの意見収集に努めました。

また、平成29・30年度におけるデマンド型乗合タクシー運行内容の見直しに伴い、上記の啓発活動を踏まえた利用状況の推移を検証しました。

P 8をご覧ください。「計画の達成状況の評価指標とその結果」について、当該年度の評価指標を一日当たり利用者数と交通結節点利用者数の2つに設定しています。

評価の期間は、平成30年10月から令和元年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8.1人、交通結節点利用者数は250人に対し226人でした。一日当たり利用者数は目標値を上回り、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。交通結節点利用者数は、一部の利用控えが影響し目標値を下回りましたが、前年度と比較しても実利用者数は維持できているため、今後の利用状況を注視していきたいと考えています。

次に中央地区ですが、一日当たり利用者数は14人に対し25人、交通結節点利用者数は190人に対し1,003人でした。平成30年4月より、利用対象者年齢の引き下げや磐田市立総合病院の指定施設追加等の運行見直しにより、一日当たり利用者数・交通結節点利用者数ともに目標値を大きく上回りました。

今後の方針として、福田地区・中央地区とも利用拡大が図られているため、今後も維持できるように努めていきたいと思っております。

なお、P 9には、参考までに全8路線の利用状況も記載してあります。

P10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。継続的な利用促進に向けた取り組みについて、制度内容の浸透により、住民の認知度が高まっていますが、今まで把握できなかった利用者の声を収集するために、以下に記載している取り組みを行うことで、多方面からの集約方法を探っていきたいと考えています。

住民周知・利用促進検討会については、自治会、老人クラブ、民生委員、福祉関係団体、運行事業者及び市職員で組織する検討会を全地区にて開催し、制度周知や利用促進を図る事項等について協議しました。今後も必要に応じて検討会を実施し、地域住民の声を把握していきたいと思っております。

続いてP11以降は別様式になります。

P12「直近の第三者評価の活用・対応状況」をご覧ください。先ほども説明したとおり、今回の自己評価に加えて、隔年で中部運輸局主催の第三者評価委員会の場で、実施事業について指摘を受けており、その状況を載せてあります。

H30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、地域間幹線系統に関する記載がないため、掛塚さなる台線や磐田線の幹線系統とフィーダー系統の乗継に関しても把握しておく必要があるとのご指摘をいただいたので、中部様式の路線図に記載しました。バス停とその周辺施設をデマンド型乗合タクシーの目的地に設定することで、フィーダーとしての役割を果たしていると考えています。

P13の「アピールポイント」をご覧ください。高齢者に対する効果的な制度周知について、高齢者サロン等における防犯・交通安全等の啓発とあわせたデマンド型乗合タクシーの制度周知や交通安全指導員と連携した高齢者宅訪問での制度周知を実施しました。その結果、利用者のうち、運転免許証自主返納者の割合は、平成29年度は15%、平成30年度は25%と増加しており、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。引き続き、高齢者サロン等の地域住民の声を聴く場を広く設けるとともに、警察署等、関係機関と連携・協力して制度の周知拡大に努めていきます。

以上で説明をおわります。よろしく申し上げます。

(議長)

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。

(寺田委員)

1点目は、資料8ページの福田地区の評価で、交通結節点利用者数の「一部の利用控え」とあるが、どういう状況であるか。

2点目は、資料7ページの2番、運行事業者との定例会との記載があるが、内容につきまして、開催頻度、どういう形で会を行っているか。

(事務局)

資料8ページ目の福田地区の交通結節点利用者数の「一部の利用控え」についてですが、こちらは、利用者の中でも月に何十回も利用される方がいます。その特定の利用者の利用回数が減ったことを意味しています。ですので、実利用者数というのが、前は33人いまして、今回は32人ということで、維持できていると考えています。

2つ目のデマンド型乗合タクシーの定例会についてですが、開催頻度については、月1回から2ヶ月に1回のペースを目安に開催をしています。メンバーとしましては、市の職員、デマンドを運行していただいている「遠鉄タクシー」になります。ここでの内容ですが、主に前の月の利用状況を共有したり、今後の利便性向上のための取組について何かできないか等を話し合っています。

(寺田委員)

最初の件ですが、一部の非常に利用回数の多かった方の利用数が減ったということでしたが、意識して控えるようにした訳でなく、単純に利用回数の多かった方の個人的理由で利用が減ったということでしょうか。

(事務局)

その方が、どのような理由で利用しなくなったか把握していませんが、寺田委員のおっしゃったとおりになります。

(鈴木隆之委員)

福田地区と磐田中央地区がフィーダー系統の補助対象地区になったのかを教えてください。

(事務局)

福田地区と中央地区は国庫補助金を受けており、補助を継続するためには計画を策定する必要があります。この支援を受けるためには、いくつかの要件を満たす必要があります。竜洋地区においては、この制度導入前から運行していたため対象外であり、豊岡線を含む5路線については、計画策定期と運行内容決定時期の関係から、要件を満たさなかったという経緯があります。なお、福田地区と磐田中央地区以外の6路線については、県の補助制度を活用しています。

(鈴木隆之委員)

デマンドの路線について、欠損額が路線によって差があるが、今後も8路線

を固定して運行するのか考えていますか。

(事務局)

デマンドの路線の再編につきましては、利用者からの声もいただいています。現在の交通情勢も鑑みますと、今後、再編が必要になってくる時代が来るかもしれませんが、現時点では、現在の8路線を維持していきたいと考えています。

(事務局)

今、回答させてもらいましたとおり、元々、各エリアで運行していた自主運行バスの代替として、デマンドを8路線で運行しています。現時点ではこの8路線がベースとなっています。路線によって目的地の充実度が違っていて、広域的な移動、路線の拡大等につきましては、運行事業者と運行体制を協議しながら、市内全域運行の範囲の中でデマンド制度を維持できるか、今後、調査・研究していきたいと考えていますので、ご理解いただきたいと思っております。

(静岡運輸支局)

磐田中央地区の実利用者数、実績の部分非常に伸びている部分があるが、理由として、病院の利用制限の引き下げがあったというところで、改善が図られたという理解でよろしいか。

また、最近のタクシー等の乗務員不足があって、今後、利用の増加傾向が続くことにより、運行体制に影響が懸念があると思われるが、現状の体制として、どういう状況か。

(事務局)

1点目の磐田中央地区の利用者の増加の理由についてですが、利用対象年齢の引き下げ等を行ったことが原因によるものと考えています。

目標に対して実績が伸びているのは、平成30年5月に直近2か年の実績値や伸び率を参考に目標値を設定しています。中央地区においては、平成30年度から大幅に制度内容を見直しましたが、設定当初は平成30年4月までの実績しかなかったことから、利用者の増加率を見込むのが難しく、現状に見合った目標値が設定できませんでした。

2点目の運行の維持、タクシー業界の乗務員不足等の関係ですが、先程の路線の再編にも関連するかと思いますが、広域運行することによって車両の必要台数も増えてくることもありまして、当市のデマンド運行の利用も伸びている中で、運行事業者も余裕が無くなってくることが推測されますので、デマンドの定例会で情報共有をしています。そういった状況を踏まえながらも可能な範囲で利便性を上げていくことを考えています。

(静岡運輸支局)

乗合タクシーの運行となっていますので、効率的な運行を考えていく上では乗合率も影響してくると思われませんが、今回の実績の中で乗合率の状況がどのようなになっているか。

(事務局)

乗合率につきましては、概ね 1.20 から 1.25 台を推移している状況でありまして、前年度と比較しますと、微増ではありますが、運行事業者の努力をありまして、多少高まっている状況であります。

(水野副会長)

今年度、各地区、全 8 路線で「住民周知・利用促進検討会」を開催していただきました。それでも、まだ利便性の向上が足りないところがありますので、是非、年 1 回程度は各地区で「住民周知・利用促進検討会」を開催していただければありがたいと思います。

もう 1 点ですが、来年 3 月に「JR 御厨駅」が開設されると思いますけど、指定施設として検討されると思いますが、利用者の皆様にできるだけ早く周知徹底できるよう、お知らせしていただければありがたいと思います。

(事務局)

利用促進検討会につきましては、可能な限り数多く開催したいと思っておりますし、各地域のサロンであったり、交通安全、防犯の啓発事業の中でも制度の周知と併せて利用者の意見を収集する機会を捉えてやっていきたいと思っております。

指定施設の追加につきましては、後程、議案に出てきますので、そこをお願いしたいと思います。

(静岡県地域交通課)

資料の 12 ページで「今後も、目的地を設定する上で、幹線系統とフィーダー系統の乗継を意識していきたい」ということで、今回の資料には、利用者が何処で乗継をしているか、何処を目的地にしているかが不足していて、例えば、何%の方がどこの駅を利用し、離発着しているか、路線バスとの影響はどう関わっているかを 8 地区について、皆様がどのように利用しているかを深く出した方が良いでしょう。

先程の説明では、2 地区が国庫補助の関係で中部運輸局に評価を提出しなければならないが、本来は、8 地区すべてを評価する必要があるとあって、8 地区でどう利用しているか、「年齢的」、「目的地別」、「乗合率」を見たうえで、どうポイントを増やすか、あと、デマンド自体はとても便利なので、路線バス事業者との兼合いも分析する必要があるとあって、利用実態を丁寧に分析・評価した方が良いでしょう。

もう 1 つが、デマンドでは、実利用者がとても大事で、実際 1 年間で利用し

ている方のパーソナルな数を定量的に把握することが重要であるので、実利用人数の状況も評価していただきたいと思います。

(議長)

指摘事項につきましては、事務局も次回以降の調査の中で幹線、フィーダーが分かるようにしてください。

(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)

議案第3号をご覧ください。

「磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更」について説明いたします。今回の変更点については、4点ございます。

まず1点目は、「運転免許証自主返納者の運賃割引」について、全路線を対象に年齢65歳以上で運転経歴証明書を所有する者の運賃を半額とします。割引制度導入の目的として、「高齢ドライバーによる交通事故の防止策として、高齢者の運転免許証自主返納の促進を図るとともに、自主返納後も磐田市において安定した生活をおくることができる」ように、平成29年4月より実証実験を開始しました。

運転免許証自主返納の推移ですが、平成28年中は525人、平成29年度は679人、平成30年度は664人となっています。

運転免許証自主返納者の実利用者の状況ですが、平成29年度は226人、平成30年度は432人とほぼ倍増しています。令和元年10月末時点で515人と前年度より83人上回り、年々増加傾向にあります。

資料の3ページ目をご覧ください。平成29年4月より実証実験を始めてからの利用状況をまとめたものになります。利用件数、実利用者数とも増加傾向にあります。利用件数では、累計55,984件に対し、免許返納者の累計は13,793件で総数の約25%、実利用者数では、累計3,947人に対し、免許返納者の累計は1,173人で総数の約30%を占めており、検証結果、運転免許証自主返納者の移動手段として活用されていることが判り、一定の評価が得られたので、今回正式導入とします。

2点目は、「指定施設の追加」についてです。1ページ目をご覧ください。まず、地区内施設の追加について、竜洋地区内に「竜洋交流センター」を、磐田東部地区内に「JR御厨駅(新駅)」を加えます。なお、地区内施設の運賃変更はないものとします。

次に、地区外施設の追加について、磐田北部地区・福田地区に「JR御厨駅」を、磐田北部地区・磐田東部地区・磐田南部地区に「中央図書館」を加えます。

なお、地区外施設の運賃につきましては、磐田北部地区の「JR御厨駅」が1,000円、それ以外は800円とします。

3点目は、「指定施設の削除」についてです。2ページ目をご覧ください。浜松いわた信用金庫の支店統廃合に伴い、磐田中央地区内から「磐田支店」を令和2年3月20日に、磐田南部地区内から「磐田南支店」を令和2年2月15日に、竜洋地区内から「竜洋西支店」を令和2年2月1日にそれぞれ地区内施設から外します。

4点目は、「指定施設間の運行」について、3年間の実証実験満了に伴い、指定施設から指定施設への運行を終了とします。

資料の4ページ目をご覧ください。平成29年4月より実証実験を始めてからの利用状況をまとめたものになります。

導入の経緯につきまして、過去に住民からの要望で、豊岡地区の運行範囲が広範なため、指定施設から別の指定施設に移動するのに一旦自宅に戻り、改めて出直すことは労力がかかるとの理由で、指定施設から指定施設への移動を試験的に運行しましたが、利用状況が3年弱で総利用件数3,850件に対し、実際の利用件数が4件、実際に利用された方は3名と利用頻度が非常に低いことから、今回「指定施設間の運行」を終了することとしました。

なお、以上の案件について、この会議で合意が得られましたら、「指定施設の削除」以外は、令和2年4月からの運行に向けて、自治会回覧やHP等でお知らせしていく予定です。

また、指定施設の追加については、その都度、公共交通会議に諮っていきませんが、次の公共交通会議まで日が空いてしまう場合は、利用希望者の利便性を考慮し、書面決議で行う予定ですのでご承知おきください。

今回の議案とは別に、「デマンド型乗合タクシーの予約受付時間」につきまして、運用内容を「24時間受付」から「午前7時から午後5時までの受付」に短縮するように変更します。変更時期としましては、令和2年4月1日を予定しています。

理由としまして、現在、運行時間帯以外である午後5時以降、午前6時台までは、電話数のごく僅かという中で、その時間帯をカバーするだけのデマンド専門の人員を予約センターとして拠出し難いということになります。

なお、この件に関しましても、利用者等に周知するため、自治会回覧やHP等でお知らせしていく予定です。

議案第3号につきましては、以上になります。よろしく願います。

(議長)

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。

(鈴木隆之委員)

運転経歴証明書を所有する者の運賃半額とありますが、これには、期限がありますか。

(事務局)

利用期間に期限はございません。65 歳以上の運転経歴証明書を所有者につきましては、利用される限り半額で運行していく形になります。

(鈴木隆之委員)

運賃半額が続くと、どこかで不公平感が生じる気がするのですが、その点についてどう考えていますか。

(事務局)

そもそもの目的が、高齢ドライバーの事故防止であり、運転免許証を返納して自分の運転からプロのドライバーの運転で移動できることで、安全が確保できるかと思えます。交通事故防止の観点で導入した制度でありますので、ご理解いただければと思えます。

(静岡県地域交通課)

運転免許証自主返納者の運賃半額になるので、市として財源が確保されているか。また、県へ補助金を申請する際、割引分の額を見越したうえで申請されているか。

(事務局)

予算的なものにつきましては、割引制度を見込んで予算要求していきたいと思えます。

(静岡県地域交通課)

運賃設定について、距離運賃制でエリアを決めて、定額にするようなルールがあって設定しているか。

(事務局)

料金設定につきましては、運行事業者に依頼し、実証実験で距離毎に算出した運賃の平均値を料金として設定しています。

(静岡県地域交通課)

運転免許証自主返納者の利用増加の割合は、どの程度見込んでいるか。

(事務局)

利用件数、実利用者数それぞれ3割程度見込んでいます。将来的には、4割・5割になるように考えています。

(静岡県地域交通課)

実利用者数の算出方法について教えてください。

(事務局)

こちらは、運行事業者から実績報告書を提出していただいて、職員が利用集計表を作成しています。実績報告書の中に利用者番号が記載されているので、それを1人ずつ拾い上げています。

(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 報告事項

○報告第1号 令和元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)

お手元のパワーポイントの資料をご覧ください。

本来、事業評価は、平成13年以前に市町を跨いで運行するバス路線が、1日あたりの乗車人員、運行回数等、条件を満たす場合に、国と県がその路線を幹線と位置付けて補助金をお支払いさせていただいているものであります。

この路線については、1年間の運行を「A・B・C」の評価を定量的に行って、「A・B・C」の内容について皆様に報告したうえで、改善を求めていくことを今回報告するものです。

県内全体の幹線系統のお話をさせていただきます。遠州鉄道は27系統ということで、本県では1番多い事業者になっています。西部地域では遠州鉄道が幹線を継続していただいている状況にあります。これは合併の前の市町が多かったこともありますが、重要な路線が多いということになります。

県の補助金については、約3億5千万円前後の予算を計上しましたが、継続して補助金額は高いままであります。

4ページですが、今回どういう評価を行うかを項目別に点数化して、その合計値を「A・B・C」ということで評価しています。

5ページ目ですが、1番重要なところではありますが、いわゆる幹線の位置づけの意味は、旧市町を跨いで広域的トリップを行っているお客様が多いということが重要であるという表でありまして、広域でトリップした率で、お客様の

6割以上が市町を跨いでバスを利用したということがありますが、一方で、同じ市町だけで動いているバスもあるということをお示しした内容です。

最後になりますが、評価結果を事業者別に載せています。こちらについては、後程説明します。

次のページですが、審議・報告させていただく内容は、遠州鉄道のNo.14・No.15・No.16・No.20・No.21・No.22・No.23・No.24・No.25・No.28の10路線、12系統になります。

様式1をご覧ください。例えば、「城之崎線」の評価項目1が「0」、評価項目2が「15」、乗車人員が「6」、ネットワークが「7」、広域トリップ数が「10」、合計して「38」で、「B」評価になっています。

この表の見方につきまして、様式1を見てもらうと、運行回数「0」というのは、年度計画が計画どおり運行したかを示しており、計画どおりであれば「3点」という風に評価を行います。

収支というのは、「この路線に対して運行経費がいくら掛かって、それに対して運賃収入がいくらだったのか」を出しています。51%という数値は、実際に掛かった費用に収入が51%充てられ、49%が赤字であるということを示しています。

乗車人数については、「元々の目標があって、どこまで目標数を超えられたか」ということで評価しています。

ネットワーク構成というのは、アクセスする場所が、「JRの駅」、「バスターミナル」と経由する場所を足していきます。

広域トリップ数については、ここが1番高い評価になりますが、各市町を跨いでいる数の率に応じて「20点満点」で評価し、お客様の数が20%を超えている広域トリップ数であれば、「20点」加算します。

後は、「公共施設・拠点施設のアクセスの数」、「キロ単価の経費」を合計したもので「A・B・C」評価となっています。

令和元年度地域間幹線系統総合評価一覧表を見ていただくと、遠州鉄道のNo.14・No.15・No.16が概ね広域トリップ数の多い路線で、全体の評価として「C」はございませんので、「A」と「B」しかありません。特に収支については、No.14・No.15・No.16についても「15・18・18点」と比較的高い得点とさせていただいているし、運行回数については、計画よりも少ないところがありますので「0」というのがありますが、基本的には、広域トリップ数と収支率の評価について、大きく影響しています。

県内全体を見ても「C評価」という改善を求めていく路線はありませんので、今回の件につきましては、「A」と「B」に評価されたこととなります。

「城之崎線」については残念なところで来年度運行がないのですが、「B評価」でありました。「磐田市立病院福田線」、「中ノ町磐田線」、「磐田天竜線」、「掛塚さなる台線」は、今回、幹線系統としての評価を行いまして、合計の評価自体は概ね「A」と「B」の評価を付けさせていただいたということで、継

続して、また、県と国の方で補助させていただくことになると思います。

あと、お話しさせていただきたいことが、「令和元年度地域間幹線系統の事業評価結果」のところで、「キロ当たり経常費用」についてご説明させていただきます。これについても評価の中で得点を付けています。

キロ当たりの評価「0点」ということで、「秋葉バスサービス」以外は「0点」となっています。これは、「1キロ当たり運行するために必要な経費」が県内どの事業者も高く、運転手の乗務員不足に伴う労働改善で、賃金を高くしたことで、各事業者の運行経費が高くなりました。

運行経費を実際に走った全体の運行キロ数で割ったものが、国の方で決まっている基準 365.53 円を下回っていれば、得点が付きますが、この値が高くなれば高くなるほど赤字額が増えることになるので、県全体としても非常に苦しい状況にあります。

ここで見ていただきたいのは、非常に厳しい状況でも、運行距離、距離当たりの経常経費が下がれば収支としては改善されますが、この値が高い限り、難しい状況であるということを皆様にご明示させていただきました。

路線の状況につきましては、事業者と磐田市から引続きご報告させていただきたいと思います。

(遠州鉄道株式会社)

全体として増収策と経費削減策を中心に当社の取組につきましてご説明させていただきます。

広域トリップに関しては、「城之崎線」を除いて「20点」ということで、満点の評価をいただいているところで、特に磐田に関しては、市を跨いだ広域幹線の目的を果たしています。

評価シートに「増収策」と「費用削減策」とあります。この内容は、すべての路線で同じ内容で記載されています。

まずは、「増収策」でありますがお客が多いところの便をしっかり維持していく、収支の改善の意味でいきますと、乗車の悪いところの一部見直しをしていくことが必要になってきます。そのために必要なことは、運行後の利用実績をしっかりと定量的に把握をしていくことが大事であります。運賃箱から情報データを確認できる仕組みになっていますので、そこから得られた利用実績を基に、一番適切なダイヤを作成していくところで、年に10月、4月のタイミングでダイヤ改正を実施しています。

やはり学生あるいは高齢者の利用が大半を占めるので、そういった方々にバスの乗り方等々をお示しするように小学校向けのDVDを作成して、磐田市、浜松市内の小学校に配布したり、HPにも掲載しています。

直近では、免許返納の話も出ていましたが、地区は違いますが、浜松中央警察署とのタイアップで、免許返納をされたお客様に弊社の「ナイスパス」の1,000円分の入金したものをお渡しすることをやっています。実績として2倍

から3倍の免許返納に繋がっているということで結果が出ているので、今後、どういった展開をしていくか、もう少し検討していく必要があるかと思っています。

一部費用削減のところに関連した話になってくるのですが、乗務員不足もありますので、乗務員の労働環境の整備に費用をかけざるを得ないところがございます。また、車両や装置等々の安全設備の機能が高くなっていますので、車両価格等々も高騰しているため、どうやって経費を削減していくのか、乗務員に関係してくるところは、安全にも繋がりますので、これ以上減らすことは難しい中、間接的に管理する部門をいかにスリム化、効率化できるかが大事になってまいりますので、営業拠点、いわゆる窓口を効率的に運用していく必要があるということで、今まで人員を配置していたところに、インターネットを通じた「定期券」の販売ができる仕組みを整えて、自宅に居ながら定期券が買える、あるいは、更新ができるサービスも一部始めていますし、新しく定期券を作るお客様にもサービスを提供することで、経費の削減と利便性の向上を同時に達成する取り組みもしているところであります。

そういった増収策、経費削減策等々に取り組みながら、少しでもキロ当たり経費を下げる努力をしてまいりたいと思いますし、「利用者を増やす維持をする」、そういったところを引続き取り組んでいながら、広域幹線を維持できるように取り組んでまいりたいと思います。

(事務局)

磐田市として、主に4つの取り組みを実施しました。1つ目は、遠州鉄道に対するバス路線維持費補助金の欠損補助、2つ目は、路線バスの待合・乗継環境を向上させるための施設整備費に対する補助、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の呼びかけ、4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のリンク設定やバス路線図の配置による住民周知を実施しました。今後も引き続き取り組むことで、バス路線の維持・確保に努めていきたいと思っています。

(議長)

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。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。

○報告第2号 遠州鉄道路線バスの退出について

(遠州鉄道株式会社)

過去の公共交通会議でもお示ししていますが、城之崎線東新町系統と掛塚さなる台線横須賀系統の2系統について改めてご報告させていただきます。

路線バスを取り巻く環境は、人口減少、少子化等の社会現象により、利用人

員が年々数パーセントずつ減少しています。そうした中で、乗務員不足が相まって路線を維持していくことが非常に難しくなっています。補助金により、収支をあわせていくところはありますが、それ以上に人の確保という観点からも事業の継続が難しい中でいきますと、全てを路線バスだけで交通を維持していくところには一定の限界が出てきています。他の交通モードと連携をとって、地域の実情に合った路線再編をしていかないといけない中で、いくつか路線の退出をさせていただきました。

城之崎線東新町系統について、2つありまして、西之島上については西貝塚北から下の赤い部分は路線の退出を考えています。逆に言うと、西貝塚北から東西あるいは南北に出ている青い部分についてはバスの運行を何らかの形で残しておきたいと考えています。

また、東新町系統の鎌田についても赤い部分が退出の対象になります。西貝塚からこの2つの線を足した部分が今回の対象になりますので、ご理解いただきたいと思います。そこから東側の浅羽中学までいっている青い部分につきましては、9月末で退出した区間になりますが、ここまで伸びていたことをわかるようにするため、あえて地図上では残してありますが、実際はすでに退出しています。

退出の時期としましては、2020年9月末をもって退出させていただきたいと思っています。

利用実績については、5ページ、7ページにあります。10月にダイヤを変更しましたので、直近の平日開校日の平均値を記載しています。通過人員ということで、バス停を通過するときには何人乗っていたかということを示しています。西之島上、東新町北、東新町が対象区間となりますので、夕方の便を除くと、ほぼ数名の利用で非常に少ない地域であり、3月14日に御厨駅が開業すると、この付近の方は直接駅へ向かう方がより多くなり、この路線の8割が磐田駅まで利用していましたが、JRの駅が近く、運行本数も多くなりますので、より電車利用に切り替わるということも含めて、路線の退出を検討しています。

7ページについても同様に、鎌田から東新町までの区間を見ますと、2名から6名程度の利用で非常に少ないということですので、退出を検討しています。

続きまして、8ページ目の掛塚さなる台線横須賀系統については、2018年9月末に減便ということで、利用の見直しをしてきました。2021年の3月末をもって退出をさせていただきたいと思います。今後、豊浜郵便局の系統に集約を検討しています。退出区間としては、赤い部分ですが、磐田市としては3つのバス停であり、袋井市、掛川市と路線の退出区間になります。

利用実績について、直近の平日開校日の平均値を記載しています。利用としては、朝、磐田市内から横須賀高校へ通う学生がいますが、それ以外はほぼ数名の利用になっています。

11 ページの今後のスケジュールになりますが、2020年の3月に県へ申出をし、次回の公共交通会議で協議させていただきながら、東新町系統については、9月に、横須賀系統については申出のタイミングは同じですが、年度途中だと学生に影響が出ますので、各市町担当者や高校には2021年3月末退出と説明しています。

(議長)

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。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。

6 その他

○「ながら運転厳罰化等について」磐田警察署より説明

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（令和2年5～6月頃開催予定）

7 閉会