

令和3年度 第1回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	令和3年6月2日（水） 9時～10時15分
場所	磐田市役所 西庁舎 301会議室
出席者	<p>委員 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） 石田 正國（静岡県交通基盤部都市局地域交通課）【代理】 佐藤 誠（袋井市協働まちづくり課）【代理】 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（磐田市老人クラブ連合会副会長） 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） 佐野 弘幸（秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長） 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営業本部長） 田中 友親（遠州鉄道労働組合副執行委員長） 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、鈴木主事</p>
欠席者	原田 洋之（磐田警察署交通課長） 三浦 洋一（静岡県袋井土木事務所企画検査課長） 富田 倫代（磐田市民生委員児童委員協議会副会長）
傍聴者	6人
次第	<ul style="list-style-type: none"> ・協議事項 議案第1号 磐田市地域公共交通計画の策定方針について 議案第2号 退出意向申出路線について 議案第3号 磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について 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 ・報告事項 報告第1号 デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況等について ・その他

1 開会

(事務局)

皆さん、おはようございます。地域づくり応援課の伊藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、大変お忙しい中御参集をいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃は、本市の公共交通に御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。ただいまから、令和3年度第1回磐田市地域公共交通会議を開催いたします。よろしくお願いいたします。

会議に先立ちまして、資料の確認をさせていただきたいと思います。事前に郵送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のパンフレット
 - ・議案第1号 磐田市地域公共交通計画の策定方針について
 - ・議案第3号 磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について
 - ・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
 - ・報告第1号 磐田市デマンド型乗合タクシーお助け号の利用状況等について
本日、追加で机の上にお配りしました資料として
 - ・議案第2号 退室意向申出路線について
を配布させていただきました。
- 確認のほどよろしくお願いいたします。

続きまして、出席委員の御紹介をさせていただきます。御手元の名簿で、5番磐田警察署交通課長の原田様が新任でございますが、本日は御欠席ということです。あと、本日欠席の委員が名簿の6番目の袋井土木事務所の三浦様、12番目の民生児童委員の富田様。なお、委員の出席は過半数を超えておりますので、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報告させていただきます。

それでは、御手元の次第に沿って進めさせていただきます。

次第の2番、川口会長からの御挨拶がございます。よろしくお願いいたします。

2 会長挨拶

(会長)

おはようございます。本日は御多用の中、また、新型コロナウイルスの心配がされる中、お集まりいただきましてありがとうございます。近年の地域公共交通におきましては、少子化による利用者の減少、高齢ドライバーの運転免許証返納後の足の確保、新型コロナウイルスの影響によって公共交通機関の利用状況の大きな変化など、様々な課題があります。その中で、この公共交通ですが、市民生活を支える意味での交通の維持・確保は、大変重要な課題です。そ

して、本日の会議の開催にあたりましても、新型コロナウイルス感染症対策の観点から、書面やウェブ会議を検討しましたが、本日の議題は、磐田市交通計画の策定、退出意向申出路線についてなど、今後の磐田市の公共交通において大変重要な案件でございますので、対面会議を開催させていただき、活発な御意見を賜りたく思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、事務局においては、感染症対策でもって今日入ってくる時から、大変気を遣っていただいております、こういうコロナの大変な重要な時期ですけれども、今日の会議も円滑に進行出来たらと思っておりますので、御協力のほどよろしく願いいたします。

3 協議事項

(事務局)

ありがとうございました。

今日はお配りした資料の中に、磐田市地域公共交通会議の概要、カラーの磐田市デマンド型乗合タクシーのパンフレットがございます。こちらについては、資料の配付のみとさせていただきます、新任の委員さんが欠席ということですので、改めての説明は省略させていただきたいと思っております。よろしく願います。

それでは、協議事項に移ります。

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、よろしく願います。

(会長)

それでは、次第に従いまして議事を進行させていただきます。

議案第1号「磐田市地域公共交通計画の策定方針について」、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

議案第1号と別紙資料をご覧ください。初めに、「1 目的」の社会情勢の変化について、冒頭の会長の挨拶にもございましたが、近年の社会情勢の変化として、人口減少に伴うバス利用者の減少、高齢者の免許返納の増加、あるいは路線バス退出の加速など、全国的な課題となっております。本市では近年、デマンド型乗合タクシーの導入と、その利用促進を重点施策として取り組み、高齢者等の移動手段を確保してきましたが、資料の磐田市の交通計画にありますとおり、交通政策の指針となる市全域の交通計画は策定していない現状となっております。このため、昨年度改正されました、「地域公共交通活性化再生法」に基づき、公共交通の課題に対応するため、本市の交通政策の指針となる「磐田市地域公共交通計画」を策定していきたいと考えております。

次に、「2 改正法のポイントと計画策定の効果」について説明します。改正法のポイントの1点目、計画の策定ですが、法で努力義務化されまして、基本的には全市町村が策定することとされております。2点目、数値的な目標設

定や、事業の実施状況の分析、評価方法の明確化等によりまして、PDCAの仕組みが強化されております。これによりまして、計画策定の効果の1点目と2点目にありますとおり、計画的な事業の実施や、適切な進捗管理が図られることになりました。事業の進捗管理につきましては、本地域公共交通会議にて確認をお願いしていきたくと考えています。

法改正のポイントの4点目、法改正に合わせ、国の補助金の交付要綱が改正されております。交通計画と補助金制度、この連携が強化され、計画を策定しない場合、国や県から補助金を受けることが出来なくなる可能性がある、といった内容になっています。

次に、「3 公共交通課題の整理」について説明します。計画の策定にあたり、事前に市の関連計画の確認や現況調査、ニーズ調査を実施して、本市の交通課題を整理していきたくと考えております。具体的には、総合計画や都市計画マスタープラン等との整合を確認して、現況調査としましては、人口構成や人口分布、バスやデマンド型乗合タクシーの状況、行政の負担割合、また、市民の移動手段や、各施設の既存の公共交通からの配置状況、そういったところを調査していきたくと考えております。

資料裏面に移りまして、ニーズ調査として、公共交通機関の利用者の調査、高齢者、交通事業者に対して、アンケート調査やヒアリング調査を実施していきたくと考えております。

次に、「4 地域公共交通計画の内容」について説明します。太字の括弧書きで項目出した基本的な方針や、計画の区域、これらが法律で定めることとなっている必須の項目となっております。

先ほど説明しました、公共交通課題の整理の結果を踏まえまして、計画を策定していきたくと考えておまして、基本的な方針は、先ほど申し上げたとおり、総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画と連携した方針をつくっていきたくと考えています。

計画の区域としましては、おおむね市全域で市民の住んでらっしゃる区域、これが磐田市の都市計画区域と考えております。計画の目標につきましては、基本的な方針に基づいた目標を設定していきませんが、想定としては、地域間幹線バス路線の維持だったり、地域交通の利便性の向上であったり、新たな公共交通の検討などが想定されます。目標達成のための事業及び実施主体に関する事項、これにつきましては、目標に基づいた事業内容を設定していきませんが、括弧内に記載しました、地域間幹線バス路線の補助や、デマンド型乗合タクシーの利便性の向上事業などが想定されます。計画の達成の評価の評価に関する事項、これにつきましては、計画の目標に沿って、評価指標、数値目標を設定して、この地域公共交通会議によりまして、モニタリングと評価の方法を設定していきたくと考えております。最後に、計画の期間につきましては、これも他の計画と連携した期間としまして、具体的には、令和5年度から令和9年度の5か年計画を予定しております。

最後に「5 スケジュール」について説明します。令和3年度と令和4年度の2か年で計画策定を予定しております。委員の皆様には、次回12月の地域公共交通会議②で、計画の素案について御意見をいただきまして、来年6月の地

域公共交通会議③で、計画案について御意見をいただきたいと考えております。最終は、来年の12月の地域公共交通会議④で、最終案を御確認いただきたいと考えております。

1点補足で、説明の中で計画区域が都市計画区域という説明をさせていただきました。これは、ほぼ市内全域で、皆さんがお持ちのカラーのパンフレット「お助け号」の表紙の絵を見ていただきますと、豊岡線という形で旧豊岡村の形が出ていますが、1番北の先端の部分だけが、都市計画区域から外れているということなので、計画区域はほぼ市内全域と考えていただいてよろしいかと思えます。補足は以上です。

(会長)

ただ今の説明につきまして、御意見、御質問等がありますでしょうか。

(山下建委員)

第2次総合計画や都市計画マスタープランの中に書かれている公共交通についての考え方が本計画の基本になるのか。整合性を聞きたい。また、交通計画は議会の承認が必要な事項か。

(事務局)

まず、上位計画への整合ですが、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画と整合を図っていくこととなります。もう1点、議会の承認が必要かといいますと、こちらの計画については、特に議会の承認は必要ない計画となっております。

(静岡県地域交通課)

計画策定のスケジュールを見ると、2年で策定と見受けられるが、2年間で策定に係る費用はどれぐらいと見積もっているのか。分かる範囲で教えてほしい。

(事務局)

今年の当初予算に約350万円を公共交通の実態調査という名目で予算を確保してあります。こちらを活用しまして、計画策定の基礎調査としたいと考えております。

(静岡県地域交通課)

来年度予算はわかりますか。

(事務局)

来年度につきましては、今年の調査の進捗により、また来年、必要なことがあれば予算要求をしていかないといけない状況です。具体的な金額等についてはまだ白紙の状況です。

(中部運輸局静岡運輸支局)

予算のことで情報提供します。国の予算、国の補助の一つに、公共交通計画の計画策定事業の補助というものがあまして、令和3年度、今年度分の案のものは、もう決定してまっています。もし、令和4年度のときに、公共交通計画を策定するにあたっての調査事業が必要ということになりましたら、エントリーをしていただければ補助を受けられる可能性もあります。また、今年度末ぐらいから、補助金の調査、希望などをお伺いすることになると思います。

(会長)

それでは、第1号議案をお諮りしたいと思います。まず第1号議案、磐田市地域公共交通計画の策定について合意していただける方は挙手をお願いいたします。(委員16名中16名挙手)承認とします。

続いて、議案2号「退出意向申出路線について」、遠州鉄道さんから先に説明をお願いいたします。

(遠州鉄道株式会社)

本日お時間をいただきまして、誠にありがとうございます。事務局の説明の前に、弊社のほうから、若干時間をいただきまして、現状と今回の退出方針について説明させていただきます。

最初に、会長からのお話もあったように、人口減少、少子化、バス利用者の減少は、例年進んでいる中、昨年からの新型コロナで一層それが加速的に進んでしまっております。

また、運転者不足につきましても、一旦は今、いわゆる路線バスの運転者に関しますと、全国的には相変わらず不足というところがある中、弊社においては、貸切バスの需要がないというところで、一旦は、運転者が今、余剰になっているというところではありますが、いずれにしても、世の中的な流れは、コロナが治まれば、また同じような状況になるというふうに考えております。

その中で、弊社の現状としては、今も国や県や市からの補助をいただいた上でありますが、まだ多くの通常路線については、ほぼコロナ前は一部黒字路線もありましたけれども、現実コロナのこの時期は、確認しましたら、全路線が赤字という状態でございます。そんな中で、これまで遠州鉄道は、空港バスや貸切バスが非常に地域の皆様に御支持いただいて、多く利用いただいていたこともあって、そちらがいわゆる利益の源泉となって、バス事業全体としては、事業を継続してきたというところがあります。その中で、通常の路線バスにつきましても、現在も利用者が7割にとどまったままの状況にあるというところがありまして、かなりテレワークが進んできた中と、通学においても、バス利用から、ご家族の送迎に変わったり、自転車通学が増えてきたりというところから、現時的にも、コロナが終息後も、やはり9割戻すことはなかなか厳しいのかなというところが、我々の認識になっております。一方、これまで路線バスの赤字を支えてきた、空港バスにつきましても、やはり地元のこちらでも磐田

市さんに大きな企業さん、たくさんありますけれども、そういったビジネス渡航を多く利用していただいていたことで、ほとんどが海外という利用者が主でございました。よって、現在、こういう新型コロナが全世界で猛威をふるっている中、海外渡航が戻ってくるということは、まだまだ国内のワクチンが行き渡ったとしても、まだまだ先のお話であるということもありますし、そもそも今、各企業様は、事業を継続している中で、実際に海外に渡航せずとも、ウェブ会議でビジネスが成立してきているという現状からも、この空港便の再開や需要回復というところは、なかなか見込めない状況にあります。

また貸切バスにつきましても、昨年秋にGO TOトラベルで、一時的に個人の方の旅行は非常に盛んになった時期がありました。そのときにも、GO TOトラベルで貸切バスの利用に対しても補助が出ることを言っていたのですが、やっぱり団体で使うことは実際にはほぼゼロという状況の中、団体に貸切バスを使つての観光というところは、まだまだ個人の旅行が復活しその後かなというところでもあります。

そういうことから、これまで路線バスの赤字部分を支えてきた事業の回復がしない、逆に言えば、その分のバスと運転手を抱えてきていますので、赤字を埋めてきたものが、逆に赤字を膨らめているという、本当にダブルパンチというのが、当社の今、事業の特性からくる現状でございます。そんな中でも、何とか事業を継続しようと、この1年かけて、この後の路線退出のほかにも多くの取組を行ってまいりましたので、そこを触れさせていただきます。

まず、営業所の統廃合を行いまして、磐田市市内においては弊社のバスの営業所は1ヶ所でございます。古く御存じの方は、掛塚とか福田とかにもありましたが、現状は1ヶ所で、コロナ前に浜松市を中心に、全体で9ヶ所あった営業所を既に現在5か所、4か所を統合により、車庫化等にしております。ドライバーの多くは、自分の営業所に若い頃から何十年も勤めてきた中で、愛着のある営業所がなくなるというところで、「コロナだから仕方ないか」と言いながらも、最後の日には、涙を流してお別れをしたという現状になっております。

続いて、退出路線について説明させていただきます。まず、御手元の資料1枚めくっていただくと、上に③と書いてある、掛塚さなる台線が今回の退出したい路線となっております。掛塚さなる台線については、現在、浜松駅を起点として、ほぼ掛塚は経由するわけですが、掛塚停まりの便と、そのあと、とつかのバス停を経由して豊田町駅へ向かう便、千手堂のバス停を経由して磐田駅へ向かう便、福田の豊浜郵便局に向かう便の4種類あるわけですが、今回の申出としましては、その中でとつか系統と千手堂系統の2系統というところでもあります。

具体的な路線図は4ページを見ていただきますと、下にピンクの路線が浜松駅から掛塚まで伸びてきていまして、途中、金洗東から北に向かう便と、小島北のところから北に向かう濃い赤い線で書いてあるところが、とつか系統と千手堂系統です。退出に至った現在の利用状況につきましては、5ページから8ページに記載されていますので、ご覧いただきたいと思っております。

一つだけ見方を説明させていただきますと、5ページの1番上、2020年10月と直近の4月を並べて記載していますが、4月に便を若干減らしております

ので、最近においては1番利用が多かった時期の10月のデータで記載をしております。1番上の左で6時55分に、乗車人員1人という記載があります。磐田駅で1名が乗車して、そのあと、表のずっと右にいきますと、掛塚の手前で、磐田駅から竜洋支所までと書いてあるところに、3名と記載されております。その後、浜松駅終点には、28名ということになっておりますので、とつか系統においては、おおよそ途中で乗り降りがあまりないとは思いますが、この1名1名っていうのは、そのときに乗っている人数でございますので、おおよそ想定でいきますと、3名の方が御利用いただいていると認識いただければと思っております。そして、それぞれの路線を見ていきますと、とつか系統につきましては、どの便もおおむね3とか2とか1.56というところで、非常に少ない人数にとどまっている状況にあります。

7、8ページが千手堂系統でありますので、また同じように見ていただきますと、日中の時間帯は、ほぼとつか系統と同じ5名弱ぐらいの利用者しかございませんが、若干朝の通勤通学で20名、見ていただくと7番のスライドの下の下りの上から二つ目、2、最大21っていう数字があって1番右に米印がついているところが、21というところで、1便だけ突出して利用者がある時間帯があります。利用実態を確認したところ、磐田駅停まりではなく、磐田北高行きということもあって、乗降データから見ますと、磐田南高生と磐田北高生が利用していただいている便になっておりますので、こちらの便については何かしらのケアをしていく必要があるというところは強く認識をしております。

非常に簡単ではございますけれども、磐田市の南から中心部に向かう大動脈のイメージがありましたけれども、現状の利用者数についてはこういう状況になっております。また、3番目のスライドで、退出希望時期につきましては、現状磐田市内の路線に限らず、多くの路線で非常に厳しい状況の中、弊社の希望としては、一旦10月の退出予定という希望を出させていただいておりますが、この後の事務局の説明後、皆様方の御意見、御協議いただいた中で、今後のこの路線退出後の公共事業の在り方について、ぜひ、協議をいただきたくお願い申し上げたいと思っております。以上です。

(会長)

それでは、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

別紙2の1、あわせて路線図を見ながら、簡単に今の利用実態を説明します。初めに、別紙2の1のグラフの見方について説明します。「別紙2の1利用状況とつか系統」をご覧ください。グラフの横軸が各バス停で、グラフの左から右へバスが進むイメージをご覧ください。縦軸は人数となります。青い棒グラフがそのバス停で乗車する人数、赤い棒グラフがそのバス停で降りる人数となります。グレーの折れ線グラフは、そのバス停を通過するときに、そのバスの車内に何人乗っているか、その通過人数を示しております。グラフの右側には利用状況として、その便、全体の利用者数、最大通過人数と記載してありま

すのは、グレーの折れ線グラフの通過人数の最大値を記載してあります。その下、輸送需要につきましては、一つの目安としまして、利用者8人未満は小、8人以上は中で、特に多い路線は多、として整理しております。次も、これも一つの基準ですけれども、運行時間帯の黄色塗りのところは、デマンド型乗合タクシーの運行時間外を黄色で塗ってあります。この、別紙2の1の1ページ2ページ、これがとつか系統の豊田町駅から浜松駅行きとなっております。利用者は、1ページから2ページで6便ありまして、利用者数は4.5人から8人となっております、どの便も利用者は少ない状況です。毎日利用するような定期的な利用者もほとんどいない状況です。最も利用者数の多い便は、2ページの⑥の17時10分、豊田町発浜松行きの便で、夕方、豊田町駅から6人程度が乗車して、市内各バスで、高木、とつか、変電所、竜洋所の各バス停に順次下車しているような状況となっております。

次に、とつか系統の反対に、豊田町駅行きをご覧ください。こちら3ページから4ページの①から⑥の6便となっております。こちらの利用者数は2.2人から7.4人となっております、ほとんど利用者は少ない状況です。毎日利用するような定期的な利用者もほとんどいない状況でございます。最も多い利用便ですが、4ページの⑤番の16時07分発の豊田町駅行きの便で、夕方、浜松駅から6人弱が乗車しまして、市内のバス停、金洗西・東、竜洋支所、変電所等のバス停に順次下車しているような状況となっております。同様に、次の別紙2の2、こちらが千手堂系統の資料となっております、こちらにつきましては、先ほど、遠州鉄道様からお話がありましたとおり、特に多い便を説明させていただきます。4ページの②番をご覧ください。千手堂系統の磐田駅行きです。②番、掛塚を7時17分発で磐田駅を経由しまして、磐田北高校へ8時1分前に着くといった路線となります。こちらにつきましては、掛塚を出発しまして、竜洋西小、白羽、駒場、神明などで、市内順次、高校生を乗せて、天竜のバス停を通過するときに、先ほどご説明がありましたとおり、バスの中に21人乗っているような状況になりまして、磐田駅で、数人降りて、南高、北高で降りていくような形になっておりまして、ここが最も多い利用状況となっております。その他の路線につきましては、それほど利用者数が多くなく、定期的な利用者数もないような状況となっております。

説明が遅れましたが、これも昨年10月のデータとなっております。コロナが第2波、第3波の間で、多少移動状況が増えてきたといったところのデータを参照しております。まとめますが、ここまで別紙2の1と別紙2の2で説明させていただきましたけれども、とつか系統、千手堂系統いずれの路線も基本的には利用者数が少ない状況ですが、朝の通勤通学の便や、夕方の帰宅の時間帯では、利用者数が多少多い状況となっております。

最後に、別紙3の資料をご覧ください。昨年の4月と今年の4月のデマンド型乗合タクシーの南部線、竜洋線、といいますのが、今回退出となるととつか系統、千手堂系統あたりのデマンドタクシーの利用者数を比較してみました。

この4月に、とつか系統と千手堂系統ともに昼間の時間帯減便しておりますので、その状況を確認したところ、代替として、デマンドタクシーが利用されているといったような利用者数が増えておりまして、そういったことも要因の

一つとして考えられるような状況でございます。説明は以上です。

(会長)

遠州鉄道さんと磐田市から説明していただきました。何かこの路線について御意見、御質問等がありましたら御発言をお願いいたします。

(大岡委員)

利用する側の立場として、デマンド型タクシーもあるものの、今、遠州鉄道の諸井さんが説明していただいた路線と、デマンドを比較すると、デマンドが地域をまたいでいる点であるとか、あと今コロナのワクチンの接種で皆さん右往左往しているときに、撤退っていうのはまだちょっと御説明だったり、代替の利用がどうなるかっていうところが不安材料でもあるので、遠州鉄道さんの経営状況であるとか、御説明はすごく分かりますが、5ヶ月の間に撤退というのは、ちょっと御説明が短かったり、代替のことの検討の時間が少し少なかったりするのではないかと。

(静岡県地域交通課)

今の御質問に対して補足を2点。一つは、退出ということで掲げられていて、これについての地域、あるいは住民への説明の状況、あるいは市、これからの予定がわかれば教えていただきたいというのが1点。

それから2点目は、先ほどご質問がありましたが、退出について、あるいは今後、どのような代替手段を考えられているのか。

(事務局)

地域への説明ですが、市としては、この2路線については、継続運行を求めてきたところでございます。3月末に県に退出の申出がなされて、今日の会議の後に、それぞれの地域に、地域づくり協議会という団体がありますので、そういったところをとおして、地域へこの情報をお伝えして、今、デマンドの乗り合いや、状況、路線バスの乗降状況を一生懸命分析しているところですので、その分析結果を踏まえた代替策を早急に検討していかないと認識しています。以上です。

(山下建委員)

今日決めて、10月退出予定では、余りにもその期間が短過ぎる。もう1点は、改正地域公共交通活性化再生法の中で、地域旅客サービスの継続事業の創設がされていて、その中で路線バスの維持が困難な場合は、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を作成し、ここに新たなサービス云々と書いてあるが、こういういろいろなことを含めて、磐田市はやったのか。

(事務局)

今の法律の趣旨について、私たちもしっかり認識をしております、この代

替方策については、今までの検討に加えて、法律の精神を踏まえて、検討を進めていこうと考えております。今この時点で申し上げられることは少ないですが、しっかりと地域の状況を分析して、代替策を検討してまいりたいと思っています。以上です。

(山下建委員)

やっぱり10月に遠州鉄道さんは退出意向ということできているが、それだと多分間に合わないのでは。

(会長)

遠州鉄道さんにお聞きしたいのは、10月という期間もないでしょうが、磐田市で代替交通を検討するという時間が必要ではないでしょうか。

(遠州鉄道株式会社)

弊社の中でも、今回非常に心苦しいですけど、磐田市以外の地域の、我々の路線でいくと、浜松市と湖西市においても、公共交通会議の開催時期も違いますので、基本的には同じ時期に申出をさせていただいている中で、個々の系統の事情がございます。ですから、代替を本当に必要とされている路線かどうか、中には、代替のないまま退出ということも過去にございましたので、そういったところを磐田市と協議を進めていく中で、やはり先ほど、朝の高校生の方の利用もあるものですから、我々の中では、そういったところで代替を検討する路線であれば、やっぱりその時期は、時間とかは、必要だという認識をしております。ですから、弊社としては、今の状況から最短で10月ということで申出させていただいたものの、こうして皆さんが、そういった御意見ということであれば、期間が正しいかわかりませんが、3月というかいわゆる新年度とか、学生さんも年度で利用されているかと思しますので、年度がわりまでということでは致し方ないかなというところは、弊社の中で、そこまでは対応できるという認識できておりますので、そういう対応に切り替えても仕方ないと認識しております。

(会長)

それでは、3人の御質問と、事務局及び遠州鉄道さんの返答もまとめると、基本的には継続協議とということでないと思いません。それで、採択する前に、私の方でまとめさせていただくと、本案件につきましては、基本的には代替交通をどうするかというのは事務局も検討するというところで、今具体的に言えないという状況でありますので、今日は継続協議ということで、次回までにその代替交通はどうか、特に高校生などが利用する時間帯なんかは、支障をきたすだろう、そういう時間帯である。どのような方策をとるかというようなことも、本会で提示していただくということにさせていただいたと思います。

(鈴木委員)

まず、4月1日から減便したというのがあって、このスケジュールの中に、2021年の3月に静岡県に退出の申出と書いてある。この意味は。

(遠州鉄道株式会社)

路線退出をする場合には、バス事業者から、県に退出する方向で考えているというところを示すことが定められているものですから、そうしたことで、一旦県へ申出し、このような協議の場にかけていただいて、最終的には公共交通会議等で、御理解をいただいて、あと、申出をしたものに対して、県のほうで資料に8月と書いてありますけど、8月にいいですよというのか、そういった判断があって初めて退出ができるという手続的なスケジュールを記載させていただいています。ただ、これは我々の中でマストではありません。6ヶ月を切ってはいけませんが、これが、協議が整うという、ここでいうと、6月の協議が、例えば今度、月がうしろにいけば、そのままうしろにずれていくという形になりますので、6ヶ月前に一度退出の意思があること、ですから、これは決定事項として伝えるのではなくて意思がありますよ、こういうことを協議にかけさせていただきますよという、そういう意味合いでございます。

(鈴木委員)

代替という中でいくと、学生がこれだけ多いと、デマンドというのは無理かと思う。例えば、自主運行バスをその時間帯だけ運行するだとか、最初の説明にあった交通計画の中に、第5条によるボランティア運送導入支援事業というのが4番の計画の内容の中にあった。そういったものも含めて考えてくれるということでもいいか。

(事務局)

具体的な代替手段については、今、事例を挙げて御説明することは出来ませんが、先ほど山下委員からも御説明があった法律の趣旨にのっとって、地域の公共交通の資源を総動員して、輸送を、代替を考えていくということには変わりないので、検討をしっかりと進めていきます。

(高田委員)

基本的には、公共交通の在り方として磐田市は、デマンドタクシーの全域制度化をなし遂げたという自負が実はございまして、将来、こういう少子高齢化、人口減少の中においても、デマンドタクシーによって、あとは主要のバス系統は補助金等の投入で維持しつつ、乗り切りたいと、それは他市よりも、先に手をうち、デマンドタクシーを普及させたという、そういう自負は今もございませぬ。ただ、このコロナ禍を、コロナのせいとは言いませんが、社会の人口減少に対するその影響がもっと緩やかであったものが非常に加速させられた。それが遠州鉄道さんの先ほどの御説明。いずれ避けられなかったかもしれませんが、急にニーズ等、提供するサービスのアンマッチが、生じてしまった。これはお金だけで済まない担い手不足であるとか、実際その経済活動の形態変化と

かが急激に進んでしまったので、今はそのデマンドタクシーが今でも、自信がありますし、他市でも代替手段としては、これからやるというところが多いです。その辺は認めていただきたいと思いますが、先ほど事務局が申しあげましたとおり、代替手段についてはですね、やはり、時代が変わる中で、今回計画づくりも着手する中で、様々なものを今はフラットな形で検討していきたい、それが正直なところでございますので、デマンドしかやらないとか、あるいは、ほかのものを必ずやるとか、今はまだ決めておりません。ぜひよろしく願い申し上げます。

(玉田委員)

地元地域への説明。現状、この会議の後に、というお話だが、現状だと代替案が示されないまま退出されるかもしれないよという説明になる。そうした説明会を繰り返す中で、代替案のヒントがあればもっといいと思うが、その説明会のタイミングがいつ頃になるのかということと、それから前回の東新町系統のところ退出されたときに、市の主催で説明会が何度もされたが、こちらの会議で、遠州鉄道さん自身の説明をしていただきたいということで、決まっからの説明となったが、していただいた。今回も、決まる前に、遠州鉄道さんが説明に参加していただくような御予定、お考えがあるかどうか。

(事務局)

先ほど地域へ今後、入っていきますということで、地域づくり協議会と言いましたが、もちろん自治会連合会にも相談しながら、各地域の代表者と相談しながら、適切だけでも、ある意味合理的なやり方を相談させていただきたいと思っています。あと、遠州鉄道様については日頃からコミュニケーションをとっていきまして、今回、地元到我々が説明に入るときには、御参加いただくということでお話もさせていただいているので、意向に沿っていただけるものと考えています。

説明の時期ですが、我々担当職員としては、6月中には地域の代表者にスケジュールの相談をしていきたいと考えています。以上です。

(会長)

それでは、今日の会議では、代替交通の必要性ということがまず言われていますので、今日の結論は継続協議、その間にどういう手段が考えられるか、事務局を中心に遠州鉄道さんを交えて、もちろん地元と協議をしていただきながら、つくっていただくということで、次回までの本会議で、代替案を具体的に提出していただくことにさせていただきたいと思います。

それでは、継続協議ということでよろしいでしょうか。採決をさせていただきたいと思います。(賛成多数で可決)承認とします。

(中部運輸局静岡運輸支局)

継続協議で問題ないが、山下委員がおっしゃっていた、地域旅客運送サービス継続事業を皆さん御存じないかなと思ひ、簡単に御説明だけ。

最初の議題にもありました、今度の公共交通計画の策定の資料の中にも出てきました、地域旅客輸送サービス継続事業というのがありまして、先ほど山下委員からも言っていただきましたが、それがどのようなものかと申しますと、バス路線の退出以降は、事業者さんから6ヶ月前までに申入れがあれば、退出ということが可能ではありますが、ただ、いきなりの退出申出となりますと、今回のように代替の事業者を決めるのに、十分な検討や調整を行うことが難しいというのが今までの状況にあると思います。昨年の活性化再生法の改正により、地域旅客輸送サービス継続事業というものができまして、これはどのようなものか簡単に申し上げます。乗合バス事業者の申出がありますと、先ほど事務局もおっしゃっていましたが、多様な選択肢を検討・協議するために、市が自主方針を決めて、今後こういった計画で、継続公共交通サービスを継続していきたいということで、新しい事業者を公募して、その後決まった事業者と市で地域旅客輸送サービス継続実施計画というものをつくるにあたって、それは大臣の認定を受けることにはなりますが、それにより、運行費補助などが受けられる、という制度になっております。今、事務局で、いろいろな代替手段について考えていらっしゃるということではありますが、例としましては、なかなか難しいと思いますけれども、ほかの乗り合いバス事業者などにするとか、それは公募で応募があったらということですが、コミュニティバスによる継続や、デマンド交通による継続といったメニューが想定されております。ただ、公募などは事業者にも応募などをしていただく必要があるということで、ある程度期間が必要になりますので、もし、それを10月1日に間に合わせるということですと、スケジュール的には厳しいことにはなりますけれども、そういった事業もありますということで、先ほど言葉にも出てきた事業でしたので、参考にお伝えいたします。

(会長)

それでは、第3号議案「磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について」、事務局からお願いします。

(事務局)

フィーダー計画について、説明をさせていただきます。これは例年どおりの議題です。デマンド型乗合タクシーの福田線と、磐田中央線が国庫補助をもらっています。その関係で、進捗管理をこの会議でさせていただくことになっていきます。資料の2の(1)のところに、赤い字で令和2年度の実績数値が書いてあります。福田線は1日当たり7.3人、交通結節点、これはJRですとかバスに接続するところの利用者が246人。中央線は記載のような数字になっています。こちらを報告させていただくと、令和4年度の目標数値を決めさせていただく内容になります。目標数値については、コロナ禍で先が読めない状況ですので、現状維持の数値にさせていただいています。1枚目の同じ数字が7.3、246人、27.6、785人、それぞれの目標数値をもって、デマンドタクシーの福田線、中央線に取り組んでいきたいと考えています。説明は以上です。

(会長)

それでは、今事務局からありました、フィーダー系統の維持改善計画ということで、合意していただける方は挙手をお願いいたします。(賛成多数)承認とします。

次は、「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」、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

磐田市コロナワクチン接種センター旧豊田北部小学校をデマンド型乗合タクシーの新たな目的地として追加させていただきます。こちら、事前に運輸支局様とも相談をさせていただいて、今日の公共交通会議にかけて、最短で6月9日の運行をしたいと思います。この後、あまり大きく広報してしまうと、タクシーなので、大量輸送に耐えられないということもありますので、ホームページ等で周知することと、それと今日来ていただいておりますが、地域包括支援センターのセンター長会議にも出席させていただいて、この内容を説明して、移動手段で困っているワクチン接種の方に使っていただくように勧めていきたいと考えています。以上です。

(中部運輸局静岡運輸支局)

現状のデマンドタクシーを利用していらっしゃる方もいるが、それを今度接種者の輸送ということで、輸送力の面では対応が可能と見ていらっしゃるか、市と遠鉄タクシーさんの考え方を聞きたい。

(事務局)

事前に遠鉄タクシーさんにも相談をさせていただきました。遠鉄タクシーさんについては、総力をもって対応していただけるとはおっしゃっていただいておりますが、ただ、市のほうで独自に分析をさせていただいております。集団接種会場が3会場、午後の時間帯1時から5時の間に900人近くをやるようになりますと、試算をすると例えば、その900人のうちの2割程度ですとか、1割程度の利用者がデマンドタクシーを使ったとすると、なかなか通常動いているデマンドタクシーの台数だけでは、カバーしきれないではないかということも想定しています。そういったことがありますので、広報の仕方には十分注意をしてやっていきたいと考えています。以上です。

(中部運輸局静岡運輸支局)

もう一点質問。デマンドタクシーのパンフレット等を見ると運休日が、現状、日曜日は除かれていると思うが、今度ワクチン接種者については日曜日も、そういったスケジュールが組まれているので、その辺り一時的に、日曜日でも運行可能ということにされる御予定なのか、あと時間帯のほうも、ワクチン接種者に時間を換えられる御予定があるのか。

(事務局)

現状は、日曜日を拡大というところまでは考えていません。現状の制度の中で、目的地に追加して対応していくことを考えています。以上です。

(会長)

それでは、採決したいと思います。合意していただける方は、挙手をお願いいたします。(委員16名中16名挙手)承認とします。

4 報告事項

(会長)

続いて、「報告第1号、デマンド型乗合タクシーお助け号の利用状況について」、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

最後に、カラーの円グラフがある資料をご覧ください。令和2年度のデマンド型乗合タクシーの利用状況です。コロナ禍で、皆さんの移動が少なくなって、極端に利用者数が減るのではないかと考えていましたが、真ん中の欄の利用者数をご覧くださいと、令和元年度が2万9,095人、令和2年度は2万9,001人ということで、94人ほどの減少だったということです。路線ごとに特徴がありますので、人数が大幅に減っているところもあれば、利用促進といえますか、主に磐田東部地区ですが、バスの退出もあって、地域に出て利用啓発をさせていただいた結果人数が増えているという路線もあります。こういったことを反省材料にして、令和3年度も利用促進に努めていきたいと考えています。以上です。

(会長)

それでは、今このデマンド型乗合タクシーの利用状況について、説明していただきました。質疑はありますか。ないようですので、質疑を打ち切ります。

以上で、本日の議事はすべて終了

5 連絡事項【事務局】

次回の開催日程について(令和3年12月頃開催予定)
閉会