

件名	平成30年度第1回長泉町地域公共交通会議
日時	平成30年5月23日（水） 午前10時30分～午後0時05分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	出席委員：12人 欠席委員：2人 オブザーバー等：3人 事務局：5人

I 議事

- 1 開会
- 2 町長挨拶
- 3 委員及び事務局紹介
- 4 会長・副会長の選任
- 5 議題
 - (1) 御長屋線の退出に伴う代替交通及びスクールバスについて
 - (2) 竹原・本宿エリア及び池田エリアにおける新規路線
 - (3) 長泉・清水循環バスの再編
- 6 その他

デマンド型交通の概要について（中部運輸局 静岡運輸支局 輸送・監査担当）
- 7 閉会

II 議事概要

- 1 開会（10:30）
- 2 町長挨拶（10:30～10:35）
- 3 委員及び事務局紹介（10:35～10:40）
- 4 会長・副会長の選任（10:40～10:43）
- 5 議題（10:43～11:55）
 - (1) 御長屋線退出に伴う代替交通およびスクールバスについて

<事務局説明>資料2に基づき説明

代替交通については、予約のあったときのみ運行するデマンド型交通の早期構築に向けて関係自治会との調整を進めており、4月に関係自治会にこれまでの経緯とデマンド型交通の概要について説明を行った。5月13日（日）には第1回の検討会を実施し、デマンド型交通に対する知識を深めてもらいつつ、今後の検討にあたっては町民・事業者・行政の三者で連携して「つくる」「育てる」ことが重要であると説明した。また、関係自治会全世帯対象のアンケート調査に加え、利用の中心となることが想定される高齢者についてはシニアクラブ等へ出向きヒアリングを行い、より広く意見を伺う予定である。第2回の検討会では意見を参考に作成する運行計画（案）を提示し、意見を伺い、7月下旬の第3回検討会にて運行計画（最終案）を提示し、8月上旬の長泉町地域公共交通会議にて審議、承認を得て10月からの実証運行に向けた周知や乗り方

教室など利用促進を行っていきたいと考えている。

スクールバスについては、路線バス「御長屋線」の退出に伴い当該路線にて通学を行っていた児童の足を確保するため、本年度より町が東海バスオレンジシャトルに委託をして運行している。現在は23名の児童が利用しており、時刻表については別紙1に記載している、基本的には朝夕各1便、学年によって下校時間が異なる際は夕方の便を2便としている。運賃については別紙2のとおりで、定期代の一部を従来どおり保護者が負担している。本年度は道路運送法第21条に基づき、一時的な需要のために地域および期間を限定した臨時的な運行であり、来年度の運行については対応方針を検討する必要がある。

当町としては、道路運送法第4条に基づいた路線許可を受けた本格運行を目指してバス事業者との調整を進めていきたいと考えている。

<質疑>

[委員]

デマンド交通に関する知識があまりないが、少し調べてみたところオンデマンドバスというものがあり、そちらのほうがデマンドより進んでいると聞く。そちらの検討をしてもらいたいが。

[事務局]

詳細はこの後話をしていくが、現時点では通常のデマンド型の交通システムを検討していきたいと考えている。

[委員]

資料に記載のとおり、5月13日に桃沢地域の住民にデマンド交通について説明し意見を伺った。空白地域を埋めるだけのデマンド交通では意味がないと思っており、皆が利用しやすいものとなるように意見を伺い、事務局が実施するアンケートやシニアクラブへのヒアリングを通じて意見を吸い上げながらより良いデマンド交通を検討して案を提示したいと考えている。

[委員]

資料3に図面があると思うが、御長屋線は城山からどこまで走っていたか？前年度からの経緯と地理的なことを教えていただきたい。

[事務局]

御長屋線は、JR三島駅南口から桃沢郷というところまでの路線である。富士急シティバスより平成30年度から退出したいとの申し出があったが、今年1月の会議において代替交通が確保できるまでは継続してもらいたいとの依頼をした。そこで6便あったものを3便に減便し、且つ、1年間の期限付き、さらに、代替交通が確保できた段階で退出したいという意向を示したものである。

スクールバスは、桃沢郷から北小学校というがんセンター線の途中の小学校までを東海バスにスクールバス専用として運行委託している。

[委員]

今回のスクールバスというのは、退出意向があった御長屋線の中で、北小学校までの空白をカバーするということか。

[事務局]

元々小学生が路線バスを利用して通学していたが、朝の時間帯の運行がなくなってしまったの

でスクールバスという形で補っている。

[委員]

御長屋線のダイヤが平成30年度に変わり、朝の便がなくなって子どもが通学できなくなったことによる措置ということで良いか。6便を3便に減便したということは、富士急で朝の便が運行できなくなったということか。

[富士急シティバス(株)]

御長屋線の退出を申し出た際に、全ての退出を申し出たが、いきなり全部は厳しいとの話ももらい、昼間だけでもということで減便して運行している。

[委員]

平成29年度は、スクールバスは運行していなかったということで良いか。

⇒その通りで、小学生は路線バスを利用して通学していた。

[委員]

私は北小学校に教頭として勤務していたことがあった。その時は50人ほどの子供がおり、朝の便はスクールバス専用となっており、昼間の便がなかった。現在の自分の観光案内所の立場からすると、減便にはなったが昼間の時間帯のバスができたので、13時台のバスで桃沢に上がり、15時のバスで帰ってくるができるようになった。観光面という意味では良いダイヤであると思う。

[委員]

富士急は、今年度3便になったことで何か変化はあったか。

[富士急シティバス(株)]

変更してまだ2か月足らずではあるが調査結果をチェックし始めているところ。日中は5～8人乗っており、1便あたりの乗車人数は若干増えたと思うが、概ね片手ぐらいの人数である。

[会長]

経緯については以上である。現在、暫定的に3便で運行しており、その代替としてデマンド型交通の導入を検討している。10月からの実証実験に向け地元に入っており、次の会議には実際の運行形態等を示すということでよろしいか。

[事務局]

10月からの実証実験に向けて準備を進めているが、実証実験が始まった段階で富士急は撤退するというので良いか確認したい。

[富士急シティバス(株)]

時期については町と話し合っていきたい。朝夕は運転手の確保ができないが、日中であれば若干の余裕はある。

[会長]

1月に退出が決まった際に町と富士急で時期を話し合うということであった。デマンド交通構築の進み具合をみながら両方で協議していただきたい。

[委員]

デマンドの導入範囲を教えてほしい。退出区間の城山までとなるのか、富士宮のように市街地までとして、例えば三島駅まで行けるようにするのか。

[委員]

それも踏まえて地域に説明をしながら検討をしていく。

[委員]

交通の目的と手段が逆にならないようしなければならない。デマンド交通はやり方のひとつであり、地域の人がどう移動するかを聞いてもらい、その上でバスの路線を伸ばすなど、交通にはいろいろな選択肢がある。今の話だと、デマンド交通を前提として地元に入っているようだが。

[会長]

バス事業者の状況が厳しい中、今回の御長屋線撤退ということになっている。いろいろやり方があることも承知してはいるが、住民からの時間帯要望などにバス会社も応えることができていない。このようなことから、この地域にバスを広げていくことはバス会社の協力を得ることが難しく、バスの撤退が決まっている状況の中でバス以外でとなるとデマンド交通の導入が適しているのではないかということで検討を行っている。

[委員]

町は既に調査に入っていると思うが、地域の方がどのような動きをしているのかを把握すべき。行先もいろいろなパターンがあると思う。そのような方を城山で降ろすのが良いのかなど、地域の方の動きを把握した上で例えば循環バスを一部回すなどいろいろな対応方法があると思う。バスのように定時定路線型であれば出かけようということになるが、デマンドは自分で予約しなければならないため、移動が少なくなる現象が生じる。デマンドは最終手段であり、それがベストかどうかは分からないので、近隣の導入自治体に話を聞くなどして実態を掴んでもらいたい。

[委員]

オンデマンドとデマンドという話があったが、明確に違いがあればぜひ教えていただきたい。

[委員]

法令上の違いはなく、やり方の違いである。デマンドは利用者が主に電話予約で運行する通常のタクシーと同じスタイルで、オンデマンドは県内では浜松市で導入事例があるが、アプリなどを利用して予約をするとコンピューターがルートやマッチングを決定して乗務員にルートを示す仕組みのことである。

[会長]

いろいろな意見があったが、御長屋線については次回までに地元との調整を踏まえ案を示すということでよいか。

(異議なし)

来年度以降のスクールバスの運行については、東海バスに路線許可を取ってもらうとか、貸切でやるとか、町が許可を受けるとかいろいろな手法があるが、町が許可を受けるといったことは難しいとも考えるが。

[富士急シティバス(株)]

4条の話があったが、東海バスがやる場合は桃沢郷～北小学校の限定か。一般の客は乗せるのか。本社への報告事項であるので教えてほしい。

[事務局]

今考えているのは桃沢郷～北小学校で、乗せるのは子供と保護者を考えている。

[富士急シティバス(株)]

地元の方が下土狩駅やなめり駅に行きたいと考えた場合、路線を引くことは考えていないか。自分たちも基盤をお互い守っている部分もあるので、それだったら自分たちがやるべきではという話も出てくる。

[事務局]

バス事業者がやってくれるということであればそれが一番だとは思いますが、現状の中ではできないということなので代替交通としてデマンドを検討している。

[富士急シティバス(株)]

先ほど話にあったとおり、貸切でも考えているのか？

[会長]

選択肢の中にそのような方法もあるということ。

[富士急シティバス(株)]

我々は退出を望んでいる部分もあったが町との付き合いも考えなければならない。

[会長]

まずは子供達の足を確保することが最優先。駿河平からも子供たちが通っており、町としても事業者と協議を進めていきたい。

[委員]

承知していなかった部分もあるが、折り合いがつかずにスクールバス自体をやめてしまうようなことは避けなければならないので、来年も継続して運行するにはどのような方法があるのか町で検討してもらっているところだと思う。とにかくスクールバスを残すという方針はしっかりしていきたいと思う。

[委員]

東海バスが約2か月運行して困ったことはないか。交通渋滞が起きていないか、警報等が解除された時などの対応も含め学校と協議してもらいたい。

[(株)東海バスオレンジシャトル]

交通渋滞は起きていない。警報等の対応は協議する。

(2) 竹原・本宿エリアおよび池田エリアにおける新規路線

<事務局説明>資料3に基づき説明

新規路線の検討箇所は、図面の中の薄い紺色で塗った箇所、図面の一番下の竹原本宿エリアと、図面中ほど左の池田エリアについてである。

本宿竹原エリアについては、町中心部に向かう交通手段及び域内の移動のための交通手段の確保、池田エリアについても高専線の退出に伴い代替交通手段の確保が要望されており、新たな路線の編成を模索していたが、まずは今年度後半に実証運行をスタートできるよう、協議・手続きを進めていきたいと考えている。

運行方法については、基本的には御長屋線同様デマンド型タクシーでの運行を検討している

が、バス路線の再編等も含め今後地元区の意見を聞きながら町の方針をまとめ、次回の会議において状況を報告する。

<質疑>

[委員]

私の印象では、この地域でのデマンドのイメージが湧かない。市街地から離れた所で交通手段がない場所であれば分かるが、竹原でというバス停の周囲300mでほぼ全域をカバーできるのではないかと。3社あるので難しいところもあるが路線の組み換えのほうが現実的ではないのか。

[会長]

町長の話にもあったとおり、長泉町は人が住んでいるエリアが狭い。しかし、高齢者は実際にはバス停まで歩かないので、町には域内での移動や北部への移動の足の要望は根強い。

[委員]

竹原本宿エリアは414号のバス路線がなくなったからで、池田エリアも高専線が撤退したことが原因であると思う。バス事業者ができるかできないかであり、できるのであればそのままやってもらえばいいし、できないからデマンドという話になっているのではないかと。それを次回の会議で検討、ということではとてもでないがスケジュールに間に合わない。

バス事業者の話も当然理解しているが、総合的に考えていくべき。地域住民から要望が出ている原因を突き止め、原因がバスであれば対応できるか判断してもらい、できないのであればデマンドが入っていく形になる。バス会社が持ち帰って社内で検討するというのでは間に合わない。

[会長]

バス会社としても乗車がない中での運行は難しい。本宿竹原については東西にはバス路線はあるが、南北と域内にはない。町としてバス事業者の状況を考慮すると新規路線というのは難しいと判断している。

[委員]

沼津市の人口減少の影響で乗車数が落ち込んでいる。また、三島駅北口が機能していないので機能させればもう少し策を検討ができるのではないかと。実証実験をやってもらい、需要を確認してバス会社にできるのか聞いたらどうか。バス会社は一旦路線を引いてしまうと退出が難しい。

[委員]

長泉町は車の所有率が高いと思う。三島にも沼津にも車で行く。だが本宿の人は下土狩駅や大岡駅に行くのに南北のバス路線がほしい。竹原本宿線を通るバスの本数が、昭和50年は43本あったが、今は20本ぐらい。また、414号を通っていたのが33本あったが今はゼロ。JRも朝晩は乗客が多い。竹原本宿線の便を1本でも2本でも下土狩駅に回してもらえると良いと思う。

[委員]

法律上、交通空白地域という定義はなく、市町の設定によるものだと思う。バスが撤退したところに我々が入っていくのもしやるとするならばバス事業者に配慮したい。予算も増えるし、バス路線そのものに影響を与える可能性もある。バス事業者、タクシー事業者、地元の住民それぞれが良いと言える公共交通を考えていくしかないと思う。

[会長]

今話がある2エリアは循環バスの再編とも関連してくるが、他にも空白と言われる場所が町内にあるため、まずこの地域に入ってバス路線の再編なのかデマンドなのか意向を聞きながら町全体を考える中でのヒントとしたい。バス路線を無くすようなことは考えていないため、そのあたりを踏まえて地域に入り、次回の会議で報告させていただく。よろしいか。

(異議なし)

(3) 長泉・清水循環バスの再編

<事務局説明>

「長泉・清水循環バス」は、平成18年から運行を開始しており、長泉なめり駅を起点に公共施設、医療施設、ショッピングセンター等を経由し清水町の静岡医療センターまでを循環する、総延長22kmの路線である。

平日、土曜日が6便、日曜、祝日が5便で365日運行している。昨年度は一昨年度を1,119人上回る44,724人の利用があった。

現在の課題として、路線延長が長く、定時制が確保できないため時間帯によっては大幅な遅延が生じること、これにより運転手の休息時間が確保できないなどの事態が発生している。昨年度までは3社のバス会社に2か月、3か月、7か月の月単位で運行を委託していたものを、今年度からは2社のバス会社に1～3便・4～6便を通年で委託しているが、根本的な解決には至っていない。

再編のスケジュールは、今年度中に再編案を示し、来年度中に運行計画案をまとめ、関係者との協議・調整を経て平成32年度から再編路線での運行を目指す。再編と並行して、先ほど説明した竹原・本宿エリア、池田エリア以外の町内の公共交通空白エリアでのデマンド交通の導入検討を併せて進めていく。

<質疑>

[委員]

昨年より遅れが少なくなった。ほとんど時間通りである。両替で遅れるなど、困ったこともない。

[委員]

路線を再編する場合、清水町との調整はどのように考えているか。

[事務局]

必要があれば実施するが、現時点では具体的なものがないため、必要があれば協議を行う。

[委員]

公共交通会議に清水町も入ってもらってはどうか。そのような事例もある。一緒に考えることにつながるかもしれない。

[会長]

元々一緒にやっていたところ別れた経緯もあり、双方が医療センターに乗り入れるなどしているため、調整の余地はある。

[委員]

年間の経費はどれくらいか。

[事務局]

資料に記載してあるが、年間費用が約1千万である。

[委員]

医療センターまで乗ることがあるが、100円は安すぎると思う。

[会長]

そのあたりも見直しの際の議論になってくる。

6 その他 (11:55~12:05)

デマンド型交通の概要等について (中部運輸局 静岡運輸支局 輸送・監査担当)

5 閉会 (12:05)