

件名	平成29年度第2回長泉町地域公共交通会議
日時	平成30年1月12日（金） 13時30分～16時00分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	平成29年度長泉町地域公共交通会議委員（10名） 欠席2名 オブザーバー等（2名）、事務局（3名）
<p>I 議事次第</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 副町長挨拶 3 委員紹介 4 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）について <ol style="list-style-type: none"> ①長泉・清水循環バス利用状況 ②平成30年度 長泉・清水循環バスの運行について (2) 路線バス（単独維持困難路線）及び地域間幹線系統確保維持事業評価について <ol style="list-style-type: none"> ③駿河平線 ④桜堤線 (3) 路線バス（退出意向申出路線）及び地域間幹線系統確保維持事業評価について <ol style="list-style-type: none"> ⑤御長屋線 ⑥沼津高専線 5 その他 6 閉会 	

II 議事概要

- 1 開会 <13時30分>
- 2 副町長挨拶 <13時30分～13時35分>
- 3 委員及び事務局等紹介<13時35分～13時40分>
- 4 議題 <13時35分～15時45分>

(1) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）について

- ①長泉・清水循環バス利用状況
- ②平成30年度 長泉・清水循環バスの運行について

資料1、**資料2** に基づいて事務局より説明

<事務局説明>

「長泉・清水循環バス」は、平成15年に長泉町と清水町で協議会を設置して運行を開始した。

平成18年には清水町から自主運行バスの撤退の申し出があり、長泉町がそれまで東回り、西回りの2系統あったものを1系統にリニューアルして運行を継続している。

運行は、富士急シティバスが7ヶ月、東海バスオレンジシャトルが3ヶ月、伊豆箱根バスが2ヶ月と路線バスの運行区域の距離按分に応じ運行を委託している。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22.8kmの路線であり、平日が7便、土曜日が6便、日曜、祝日が5便で365日運行している。運賃は100円で、運行委託費が3社合計10,834,560円となっており、運賃収入は事業者の収入となっている。

年間の利用実績は、会議資料に添付してあるとおり、平成28年度の実績で43,605人（前年比-1,107人）であり、昨年度より減少している。平成25年度をピークに減少傾向にあるため利用促進に向けた取り組みの検討が必要と思われる。

平成30年度の運行について、経路および運賃に変更はなく、運行距離については本年度書面協議により実施した福祉会館停留所の移設により22.0kmとなり、運行本数について第7便を廃止し、平日が6便となる。運行主体は、休止の申出があった富士急シティバス以外の2社で東海バスオレンジシャトル(株)、(株)伊豆箱根バスに運行を依頼し、既にバス事業者3社で協議済みである。

時刻表については、バス事業者より乗務員不足が深刻であること、遅延発生による乗務員の休憩が確保されないなどの意見があり、第7便を廃止した時刻表の改正を行う。時刻表の改正にあたって、昨年度実施した実態調査結果より明らかとなった往路・復路の平均遅延時間がそれぞれ約6分であり、その6分を起点となる長泉なめり駅および静岡医療センターの時刻にて調整したものを案として示しているが、バス事業者と今後協議を進めた上で決定する。

平成26年から平成28年の第7便の利用者の状況は、1便当たり平均約5名であり、年間利用者に対する第7便利用者数の占める割合は約3%となっている。また、改正後の時刻表は、減便をするものの長泉なめり駅と静岡医療センターの停留所で時間調整を行うことで変更後の第6便の時間と変更前の第7便の時間に大きな差はなく、利用者への影響は最小限になると考えている。

その他の事項として、「福社会館」停留所の名称を本年度の移設に伴い「福社会館入口」に変更したいと考えている。

<質疑応答>

[委員]

長泉・清水循環バスは、どこで車両が交代しているか。

[富士急シティバス]

運行業者によって異なる。

[委員]

最近、バスを利用して気づいたことが、車内で両替えする利用者が多く、このようなことに注意を呼び掛けることで遅延状況が少し改善されるのではないかと感じた。

[委員]

7便から6便に減便をして遅延時間が緩和されるというのはどういうことか。

[事務局]

現行の時刻表では、遅延時間を長泉なめり駅の停留所で次の便発車までに設けている15分で緩和しているが、運行時期や時間帯によっては、そこでも緩和しきれず遅延時間が蓄積、乗務員は休憩なしで連続運転となってしてしまう。そのため、6分の余裕を持たせることにより乗務員の休憩を確保しつつ、遅延を緩和するということである。

[委員]

バス事業者にとって6分は多いのか、少ないのか。

[委員]

バスはあくまでも道路の混雑状況に依存するため、6分が多いか少ないかは一概に言えない。

[会長]

町としては、利用者が減少している現状を考えると第7便を維持もしくは増便により利便性の確保をしたいところではあるが、乗務員の労務管理上の問題から7便の維持が難しいという課題が上がった。現状の第7便の利用者状況を踏まえて、乗務員の労務管理の課題を改善しつつ利用者への影響を最小限とするため、このような時刻表改正に至った。

[委員]

労務管理上の問題となるのは、第7便が遅い時間帯だからなのかそれとも他の要因か。

[委員]

今の時刻表だと車庫からの移動も含めるとおよそ14時間の労働時間になる。14時間を1人の乗務員で運行することは不可能。2人の人員を割こうにも現在の委託料では困難である。そのため、それを少しでも改善するために町が検討してくれた結果がこの案だと考えている。

[委員]

富士急シティバス株式会社は、来年度の長泉・清水循環バスは運行しないのか。

[富士急シティバス]

休止させてもらうことで、町及び他2社と調整済みである。

[委員]

利用者が減少傾向にある理由として、今まで東回りのみだった清水町の循環バスが最近になって西回りも始めたことが影響しているのではないかと考える。

以上の質疑、意見の後、平成30年度の長泉・清水循環バスの運行について、現状の7便を6便に減便し、東海バスオレンジシャトル(株)、(株)伊豆箱根バスの2社で継続することの可否について採決を行う。

<採決結果>

賛成多数で、循環バスの運行継続について決した。

(2) 路線バス（単独維持困難路線）及び地域間幹線系統確保維持事業評価について

③駿河平線、④桜堤線について、単独維持困難路線説明者である富士急シティバス株式会社より説明。各路線の概況についての補足説明は、事務局より説明。

資料4、**資料5** 参照

③駿河平線について

<事務局説明>

当該路線は三島駅を起点とし、県立がんセンターを經由して駿河平区へ行く路線である。

単独維持困難の申し出がされている状況であることから、今月上旬に駿河平区長から区役員に協議内容が提示され、昨年度に引き続き小型車両の導入など費用削減をして効率的な運行ができないかとの意見や、ダイヤや本数といった課題から利用に結びついていないため、利用しやすいダイヤへの見直しを検討してもらいたいとの意見がある。今後も利用促進策を考えていくとのこと。御長屋線同様およそ40名の児童が通学利用をしており、町としても引き続き運行の継続をお願いしたいと考えている。

<質疑応答>

[委員]

長泉町から当該路線への補助の状況は。

[事務局]

この系統のみということではないが、富士急シティバス株式会社に年間350万円の補助金を交付している。

[委員]

駿河平地区の方々にとって当該路線は唯一の交通手段なのでなんとか維持をお願いしたい。

以上の質疑、意見の後、駿河平線の運行継続の可否について採決を行う。

<採決結果>

賛成多数で、駿河平線の運行継続について決した。

④桜堤線について

<事務局説明>

当該路線は三島駅を起点とし、桜堤を經由して裾野駅へ行く路線であり、平成24年より運行を開始した路線である。当町の利用者の多くは、三島駅への通勤、通学において利用しており、この度単独維持困難路線の申出を受け、中土狩、上土狩両区長より、それぞれの区役員会において現状の説明をしている。今回の説明を受けてバスを利用したいので時刻表等の情報発信をしてほしい、当該路線バスを利用するために仕事の都合をつけているなどの前向きな意見がある一方で、通勤通学に利用している方々からは新幹線等との結節を考えた時刻表の見直しに関する要望があった。町としても、引き続き時刻表の配布や回覧等の周知を行い区民の認知を高めて利用促進を図っていく。

また、当該路線付近では、都市計画道路の区間の延長、沿線の開発も途上のことから、今後通勤、通学以外の利用も見込める路線であるため、引続き運行の継続をお願いしたいと考えている。

<質疑応答>

[会長]

減便について資料に記載があるが、具体的にはどの便を減便する想定か。

[富士急シティバス]

三島駅20:35発の減便をしたいと考えている。

[委員]

桜堤線について、裾野市はどういった考えか。

[事務局]

先日、裾野市で開催された地域公共交通会議においても桜堤線の減便及びダイヤの見直しについて審議がされ、承認されたと聞いている。

[委員]

三島駅20:35発の1便あたりの利用者は。

[富士急シティバス]

1便あたり平均5人である。

以上の質疑、意見の後、桜堤線の運行継続の可否について採決を行う。

<採決結果>

賛成多数で、桜堤線の最終便（三島駅発20:35）を減便して運行継続することに決した。

(2) 路線バス（退出意向申出路線）及び地域間幹線系統確保維持事業評価について

⑤御長屋線、⑥沼津高専線について、退出意向申出路線説明者である富士急シティバス株式会社より説明。各路線の概況についての補足説明は、事務局より説明。

資料6、資料7 参照

⑤御長屋線について

<事務局説明>

御長屋線については、平成19年度から終点にある元長窪区と利用促進についての協議しており、平成20年度からは、町が欠損額を補助して運行の継続をお願いしている。また、平成22年度には、三島駅から直通で桃沢郷まで運行している系統が国庫補助の要件を満たさないということで退出し、残る県立がんセンター経由と統合という形で時刻表を改正して運行の継続をお願いしている。

この地域は、町内でも高齢化率が高い地域であり、また、約30名の児童が通学に利用しているため、富士急シティバスにもスクールバスの形態で、朝1便を別枠にて運行をお願いしている。今回の退出意向を受けて、関係区に説明をしたところ、区としても当該路線の利用者が少ないことは把握しているが、行事の際は当該路線を利用するように呼びかけて利用促進を図っていた。代替交通が確保されないなか3月末で退出されると高齢者の通院等に影響があるため、運行継続をしてほしいとの要望があった。町としては、今回の退出に関する最終的な回答を受けたのが11月であり、代替交通が確保されないなかでの路線退出は現在の利用者への影響が大きいと考えている。また、代替交通の検討にあたっては関係区と協議を重ねて公共交通への意識醸成を図りつつ、より利用しやすい運行形態を検討する必要がある、富士急シティバス株式会社には代替交通が確保できるまでの間、運行継続をお願いしたいと考えている。

<質疑応答>

[事務局]

町としては、代替交通が確保されるまでは運行継続をお願いする方針だが、万が一に備えてスクールバスについては他のバス事業者や教育委員会、児童の保護者との調整は進めている。

[委員]

御長屋線でどこへ行く利用者が多いか。

[委員]

下土狩駅かウェルディへの利用者が多い。

[委員]

減便して運行継続はできないか。

[富士急シティバス]

朝夕の乗務員不足は深刻だが、日中であれば検討の余地はある。

[委員]

日中の便がないため、朝出かけて昼に帰ってくるができない。継続してもらえるのであればこの点についても配慮いただきたい。

[事務局]

平成30年度から桃沢野外活動センターが指定管理となり、民間事業者が運営し、行政とは違った観点から当該施設をより利用しやすい施設にするため取り組み始める。今後は、新たな賑わいが期待できることから公共交通の確保は必要だと考えている。

〔委員〕

運行継続をいつまでするか、期間を示してほしい。そうすれば、その間、日中だけの運行を検討できる。

〔事務局〕

昨年9月に話をした際には、最低でも1年間は運行継続してほしいとの要望を伝えており、それに対して検討をしてもらえるとといった回答があったと認識している。

〔委員〕

期限付きの運行継続にあたり、町の補助金350万円は担保してもらいたい。

〔委員〕

1年間は運行継続してもらった方がよいと考える。

〔委員〕

その間の赤字は、富士急シティバスで負担するということか。

〔委員〕

できればそうしてもらいたい。

〔委員〕

バス路線が撤退した地域には代替交通としてデマンドタクシーなども検討すると思われる。タクシー事業者もこの課題について、基本的には前向きに取り組んでいきたいと考えている。

以上の質疑、意見の後、代替交通手段が確保されるまでの期間（具体的な期間は事業者と町で協議）、減便にて運行継続することの可否について採決を行う。

<採決結果>

賛成多数で、運行継続の期間は改めて町と富士急シティバスで協議することとし、減便にて御長屋線の運行を継続することに決した。

⑥沼津高専線について

<事務局説明>

路線は、沼津駅を起点とし、天神ヶ尾を経由して沼津高専へ行く路線であり、当該路線のうち、約300mの区間が長泉町であり、2つのバス停がある。沼津市内の高校生等の通学利用がメインの路線だが、地元区としては、通学はもとより沼津方面への生活交通としての利用もある。退出意向申出路線であることから、町からも現状を池田区長に説明し、区長より区役員に現状説明をしてもらった。その結果、減便しても維持してほしい、高齢者の足がなくなってしまおうといった意見があった。

町としても、引き続き利用促進策を検討しつつ、池田区の公共交通への意識醸成を図る。また、代替交通も含めた運行形態等を区とともに検討するために時間を要するため、富士急シティバス株式会社には運行の継続をお願いする。

<質疑応答>

[会長]

沼津高専関係者の利用状況は。

[事務局]

教職員の利用が9名、生徒の利用は天候や時期で変動することもあると聞いていないと聞いている。

[富士急シティバス]

1日の利用者が20名しかいない状況であり、退出区間は道幅が狭いため安全面にも課題がある。その点を考慮した審議をお願いしたい。

[委員]

退出した場合、経費はいくら削減されるか。

[富士急シティバス]

正確な数字はないが、おそらく年間50万円～60万円の経費削減が見込める。

以上の質疑、意見の後、当該路線は地元区からの維持の要望もあることから、退出ではなく、減便にて運行を継続することの可否について採決を行う。

<採決結果>

賛成多数で、沼津高専路線を減便にて運行継続することで決した。

4 その他 <<15時45分～15時55分>>

5 閉会 <<16時00分>>