

件名	平成30年度第2回長泉町地域公共交通会議
日時	平成30年8月10日（金） 午前10時00分～午前11時25分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	出席委員：14人 オブザーバー等：2人 事務局：5人
<p>I 議事</p> <p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議題</p> <p>（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</p> <p>（2） 竹原・本宿エリア及び池田エリアにおける新規路線</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p> <p>II 議事概要</p> <p>1 開会（10:00）</p> <p>2 会長挨拶（10:00～10:05）</p> <p>3 議題（10:05～11:25）</p> <p>（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</p> <p><事務局説明>資料1～資料7に基づき説明</p> <p>当町では、このスケジュールに沿って代替交通の構築に向けて4つの関係自治会と「つくる」「育てる」を念頭に協議を進めてきた。4月の概要説明会にてキックオフし、5月から6月にかけて関係自治会の全世帯へのアンケート調査およびシニアクラブへの聴き取り調査を行い、利用者の実態の把握に努めた。アンケートおよびヒアリング調査結果を参考にしつつ、デマンド型交通を既に導入している近隣自治体や静岡運輸支局に訪問し、助言をいただきながら作成した運行計画（案）を7月1日の第2回桃沢地域の公共交通のあり方に関する検討会にて提示、当該運行計画（案）に対し意見や駐車場の要望を伺った。それらを参考に修正したものを7月26日の第3回検討会にて提示、承認をいただいた。</p> <p>デマンド型交通の愛称は「ももタク」とし、運行方式については、運行ルートは定めず、予め設定した駐車場所間を予約に応じて最短経路で結ぶ方式、運行ダイヤは予め設定したダイヤに基づき予約があったときのみ運行する。</p> <p>「ももタク」の構築にあたっては、路線バス：御長屋線の廃止代替であることを前提に、高齢者の生活交通に重点を置いて既存路線との競合に配慮して作成をしている。よって廃止区間である②桃沢郷～⑦西門を基本とし、買い物や他の公共交通への乗り継ぎが可能である③ウェルディ長泉、④下長窪、⑤長泉なめり駅を目的地として設定している。それに加え、定時性に影響がない範囲で、検討会での要望をもとに9カ所の駐車場を新設した。</p>	

料金の設定にあたっては、まず、御長屋線の廃止区間のおよそ中間地点となる資料内の黄色線の新東名高速道路を境として、以北をA地区、以南をB地区に分類し、各地区の中間地点（A地区は御長屋、B地区は上長窪）から乗り継ぎ拠点のウエルディ長泉、下長窪、長泉なめり駅へのバス運賃並みに設定している。概ね町負担が8割、利用者負担が2割となっており、運輸支局からも町の負担が多いとの指摘もあったが、廃止代替を前提としていることもあり、バス運賃並みとした。また、実証運行であるため、評価基準に基づいて運行状況を見ながら適宜関係自治会と協議、見直しを検討していく。

運行時間については、午前6時台～午後7時台に毎時1本を基本として、乗り継ぎを意識したダイヤ設定としている。乗り継ぎについては、長泉・清水循環バス、鉄道、がんセンター線、北小林線等への30分以内の乗り継ぎを考慮した。なお、予約については、記載があるとおり、6時台のみ前日の9時まで、その他は出発時間の1時間前までの予約を必要としている。

町民・事業者・行政の3者で「つくる」「育てる」を念頭に協議を進めてきたが、今後の「育てる」段階にあたって資料に記載のような評価基準に目標値を設定し、それに基づく評価の実施を考えている。評価基準およびその目標値の設定にあたっては、関係自治会から選出された方々で協議会を組織し、運行開始から3か月を目安に協議会を開催し、利用状況を確認しつつ設定したいと考えている。

運行日は、タクシー事業者における乗務員確保の課題を考慮し、平日のみで土日祝日、年末年始は運休とし、登録制については、利用する方は原則全員登録を必要とする。運行委託会社は三島合同タクシー株式会社としている。今後の利用促進に関する取り組みは、デマンドタクシーの乗り方教室の実施、登録申請の出張受付、乗り継ぎ拠点の待合室の整備を進めていきたいと考えている。当該代替交通は、平成30年10月1日から平成32年3月31日までの間、実証運行を行う。

<質疑>

[委員]

評価についてだが、具体的な目標値の設定はまだないということか。

[事務局]

現在は、具体的な目標値を設定しておらず、実証運行を開始して3ヶ月を目安に、利用状況を参考にしつつ関係自治会の方々に組織する協議会において決定していきたいと考えている。

[委員]

行政のみの負担では、当該交通を維持していくことは難しいと思われるので、利用者負担も含めて考えていくことが必要だと考える。また、沿線住民の利用促進や路線維持に対する意識醸成にも繋がるため、評価指標における目標値の設定は非常に重要である。

[事務局]

評価指標については、既に関係自治会には提示をしたが、その際に「止める前提なのか」といった意見もあったため、事務局としての目標値の案はあるが、利用状況等の実数値を提示しつつ決めていく方がよいと考えている。

[委員]

登録制での試験運行ということで、周知の方法も重要になる。事業者と協力をしてしっかり周知を行ってほしい。

[委員]

評価基準について、特に乗合率が重要である。沿線住民の乗合意識を高めるためにも、目標値の提示をした方が良い。

[事務局]

県の補助金の交付条件として乗合率1.1以上、近隣市町では1.2以上を設定しているところが多いので、乗合率1.2以上を目標値として設定したいと考えている。

[会長]

今後、一般のタクシーとの差別化をするためにも乗合利用に関する説明を関係自治会に行うこと。また、具体的な目標値については、止める前提といったマイナスの印象を避けるために例として明示しながら利用状況を見つつ協議を進めて設定してほしい。

[委員]

学生等をなめり駅までの送迎している保護者もいると思われるので、高齢者だけに限らず広く周知をしていただきたい。

[事務局]

説明会を実施するなかでそういった意見もいただいていたこともあり、運行ダイヤは学生等の利用も考慮して設定をしている。御長屋線の沿線地区の方であれば学生であっても会員登録をして当該交通を利用できる。

[委員]

会員登録者数の目標値を教えてください。

[事務局]

平成30年6月30日現在で当該交通の登録対象となる方が1,927名となっている。デマンド型交通の検討において実施した関係自治会へのアンケート調査では、このうちの約40%（780名）から回答をいただいている。まずは、この数値を目標としていきたい。

[委員]

年齢問わず登録対象としているということでしょうか。

[事務局]

その通りである。

[委員]

タクシー事業者として、配車の想定はどの程度で見込んでいるか。

[委員]

基本は1台だが、乗り切れない場合には配車する。

近隣の市町を見ると、登録者の目標値としている4割はおそらく超えると思われる。また、運行便数は、1日5便～6便程度ではないかと考えている。

[委員]

人口密度が高い長泉町において、利便性が高く毎時1本の高頻度のデマンド型交通を運行すれば、利用者が多くなることも考えられる。実証運行期間中は、その点を見据えてしっかりと分析をしていただきたい。

[委員]

より利用しやすい公共交通を目指して、住民・行政・事業者で調整を行いながら設定した運行ダイヤや評価基準であるということをご理解願いたい。

<採決>

賛成多数で、御長屋線の退出に伴う代替交通について決した。

<事務局から報告>

スクールバスに関しては進捗状況の報告である。御長屋線の退出に伴って、それまで通学手段として当該路線を利用していた児童のスクールバスの確保が必要となり、本年度は、株式会社東海バスオレンジシャトルに緊急的な措置として行き帰りの計2～3便を運行していただいている。来年度の運行についても、引き続き同様の運行形態にて株式会社東海バスオレンジシャトルに委託することで概ね合意を得ているが、詳細については今後、調整していく予定である。

<質疑>

[会長]

確認だが、今年度と同様の運行形態にて来年度も運行ということによいか。

[事務局]

その通りである。

[委員]

この件については、課題があったと認識しているが、解決したのか。

[事務局]

今年度は道路運送第21条に基づき、臨時的な運行措置としており、最長で3年間の期限付きである。その後の運行等については、現在、事業者と調整中である。

[株東海バスオレンジシャトル]

運行本数や時間等については、変更の要望がなければ今年度と同様で考えている。期限後の運行における申請等は、事務局の説明のとおり現在調整中である。

[委員]

これについて補助金等は交付しているのか。

[事務局]

町と事業者の業務委託契約により運行をしていただいております、補助金は交付していません。ただ、利用する児童の定期代の一部は町が補助している。

[会長]

確認だが、御長屋線の代替交通について先ほど承認となり、10月1日より運行開始となるわけだが、御長屋線は退出することによろしいか。

[富士急シティバス株]

昨年度、深刻な乗務員不足に陥ったため、御長屋線の運行維持が困難となり、退出の申し出を行い、現在は往復3便に減便して運行している。今年になって路線バスや観光バス等の各事業の見直し、10人程度の乗務員を補充できたことにより、平日は難しいが休日のみ運行継続が可能となった。代替交通が土・日・祝日も運行すれば、この提案はなかったが、弊社としては、路線の完全廃止は避け、代替交通が運行しない土・日・祝日等の休日だけでも路線維持をしたいと考え

ている。

[委員]

退出申し出に対して減便にて運行継続をすることで継続協議となったわけだが、町が代替交通を構築したことにより、御長屋線を平日は退出とし、休日のみの運行とするのであれば、本来は議事として審議すべき重要なことである。

[会長]

昨年度、平成29年3月末に御長屋線を退出したいとの申し出があり、代替交通が確保できるまでの運行継続を町が要望し、今年1月の長泉町地域公共交通会議で代替交通が確保できるまで減便にて運行継続で承認されたと認識している。

[委員]

この件に関しては、引き続き継続協議ということかそれとも平日は町の代替交通、土・日・祝日は御長屋線の運行継続で合意ということか。

[事務局]

会社としての方針であることはわかるが、昨年度、御長屋線のこれ以上の運行継続が難しいことの説明を関係自治会にしているなかで、代替交通の運行開始後も御長屋線が運行していたら反発があるのではないかとと思われる。

[富士急シティバス㈱]

代替交通が運行しない休日は、公共交通がなくなってしまう。公共交通がまったくなくなってしまうのであれば、休日のみの運行は弊社で可能なので提案をさせていただいた。

[委員]

町民として考えたときに、休日は運行しているのになぜ平日は運行しないのかといった思いを抱くと思われる。そもそも運行継続ができないから、代替交通の構築に向けた協議を進めてきたわけである。仮に富士急シティバスが運行継続した場合、3年間期限の後のスクールバスの運行を東海バスオレンジシャトルが運行できるのか。

[事務局]

国へ申請をして路線許可を受けて運行することが原則だが、東海バスオレンジシャトルは現在路線許可を受けて運行しているわけではなく、臨時的な措置として運行をしているため、3年間の期限後に東海バスオレンジシャトルが運行継続するためには、路線許可を必要とする。

[委員]

その路線許可を受けることはできるのか。

[委員]

規制緩和になっており、競合していたとしても、一定要件を満たしていれば許可を受けることができる。富士急シティバスが土・日・祝日だけ運行したいとのことだが、休日のみの運行で採算性が合うのか。採算性が合わなければ、補助金等の交付を受けるなどしたとしてもそれが長期的に維持されるかは疑問である。それでもということであれば、会社としての意思なので運行することは問題ない。

[委員]

代替交通として整備するデマンド型交通は、路線バスが撤退して公共交通空白地域になってし

まったから整備するというのが基本である。富士急シティバスの提案については、代替交通が運休している休日に行くため、運行としては問題ないが、その点が継続協議ということで町と事業者間で協議し、合意形成をしてほしい。

[富士急シティバス(株)]

繰り返しになるが、代替交通が土・日・祝日も運行するのであればこういった提案を弊社としてすることはなかった。昨年度迷惑をかけたなかで、経営基盤が整いつつあるので土・日・祝日だけでもやってみたらどうかという話が社内ですたため提案をした。

[委員]

タクシー業界においても、働き方改革や乗務員不足などの状況にあるなかで、稼働率が比較的高い平日に乗務員を確保して、土・日・祝日は乗務員を減らすなどして調整をしている。こういったことを考慮し、実証運行期間中は平日のみの運行としている。

富士急シティバスとして、土・日・祝日の運行はどの程度の期間を実施する方針なのか。住民感情があるなかで、今回のように退出意向だったものを土・日・祝日の運行継続に方針を変えられることは避けたいため、その点は明確にする必要がある。

[富士急シティバス(株)]

実証運行を行っている間は、土・日・祝日の運行継続は可能であり、その足の並みを揃えなければ筋が通らないと考えている。

[会長]

御長屋線の10月1日以降の運行については、町と事業者で協議をすることで預からせていただきたい。

(2) 竹原・本宿エリア及び池田エリアにおける新規路線

[会長]

竹原・本宿エリアおよび池田エリアの2地区をモデルとして新たな公共交通の導入を今年度中の実施を目指す旨を、5月の第1回長泉町地域公共交通会議において説明したが、御長屋線の代替交通構築を進めるなかで見えた課題や関係各所からいただいた指摘を考慮し、町としての公共交通に関する計画の策定や地域住民との協議を十分に行うために、スケジュールの見直しをさせていただきたいと考えている。

<事務局説明> **資料8**に基づき説明

第1回地域公共交通会議において、一部地域でデマンド型交通を検討し、本日の会議で運行計画案を提示、10月末までに関係者との協議を経て来年1月からの実証運行開始を目指していく旨を説明したが、様々な課題があることから、スケジュールの変更をさせていただきたい。

変更後のスケジュールについては、今月中に地元自治会との協議を開始し、年内を目途にヒアリングやアンケート調査を終え、運行方法の検討を行う。その後、地元自治会や関係各所との協議を行いながら運行原案を固め、地域公共交通会議において運行原案を提示させていただきたいと考えている。その後地元自治会、関係各所との最終調整を行い、最終運行案を審議いただき、来年度の早い時期の実証運行開始を想定している。まずは竹原・本宿エリアをモデル地区として先行実施し、状況をみながら他地域での検討を行っていく。

<質疑>

[委員]

導入検討にあたって、公共交通空白地域とした定義や基準は。また、結節点までの公共交通なのか目的地までのものか。

[事務局]

明確な基準はない。竹原・本宿エリアについては、旧246号に南北を結ぶ路線が運行していたが、当該路線の廃止に伴って本地域における公共交通への要望があがっていたことが要因の一つである。池田地区についても、沼津高専線が昨年度撤退したことによる地域の声によるものである。

御長屋線退出に伴う代替交通の検討のなかで見えてきた課題や指摘を受けて、町としての公共交通の方針を今後明確にする必要があると感じている。現状はそういった定義や基準はない。

[会長]

当該公共交通導入にあたっては、競合しないように配慮しつつ検討する考えである。地域の方々にその点を理解いただくためにもしっかりと協議を行う。

[委員]

前回の会議においては、新たな公共交通の導入と長泉・清水循環バスの再編と一体的に考えていくとの説明があったと記憶している。今回のスケジュール変更に伴い、その点についてはどのように考えているか。

[事務局]

先行的に竹原・本宿エリア等への公共交通の導入検討を行うが、長泉・清水循環バスの再編による補完の可能性も視野に入れながら、競合にも配慮しつつ、町全体としての住民のニーズ把握に努めたいと考えている。

[委員]

5年程前に公共交通のアンケートを実施していたが、そこでの意見は今回の検討には反映されているのか。

[会長]

アンケート調査では、駅などの利便性が高いところへの希望が多くあることは把握している。しかし、その方々の移動手段や利用目的といった実態を捉えることが重要だと考えており、今回実施予定の調査では、切り口を変えて工夫をする。

4 その他

5 閉会 (11 : 25)