

件名	令和元年度第2回長泉町地域公共交通会議
日時	令和元年8月9日(金) 午後1時30分～午後2時45分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	出席委員：13人 欠席委員：2人 オブザーバー等：3人 事務局：4人
<p>I 議事</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 会長挨拶 3 議題 <ul style="list-style-type: none"> (1) ももタクの運行状況およびダイヤ改正 (2) 竹原・本宿地区におけるデマンド型交通の実証実験 (3) 長泉町公共交通の目標・基本方針 4 その他 5 閉会 <p>II 議事概要</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 開会 (13:30) 2 会長挨拶 (13:30～13:33) <p>本日は今年度に入り第2回目の会議となり、第1回に引き続いてももタクの運行状況及びダイヤ改正について、2点目として竹原・本宿地区におけるデマンド実証実験について第1回会議以降に調整した内容を説明し、協議していただきたいと考えている。それからもう1点、町の公共交通の目標・基本方針について現状の町の考え方を説明させていただく。町では現在、令和3年度以降の10年間の総合計画の策定に取り掛かっている。その中で、未来トークという住民の皆さんと話をする場を設けているが、その中で新幹線通学をしている学生からも公共交通に関する話があった。若い方にとっても自分の就職先や、生活する中で公共交通の大切さを感じているようであった。本日の会議においても貴重な御意見を頂戴したい。</p> 3 議題 (13:33～14:40) <ul style="list-style-type: none"> (1) ももタクの運行状況及びダイヤ改正 <p>[会長]</p> <p>審議に入る前に、情報ということでお話をさせていただきたいが、8月に入りももタクの運行先でもあるウェルディ長泉内のスーパーが閉店するという話があった。ももタクでは多くの買い物利用客がおり、こうした中で突然の発表であり町としてもどのような対応をするか苦慮しているところである。閉店後の対応状況が分からない中でもあるため、そのような部分も含めて後程御意見を伺いたいと思っている。</p> 	

<事務局>資料1に基づき説明

昨年10月からの実証運行開始より10ヶ月経過しており、大きな問題もなく順調に運行している。6月22日には第3回となるももタク利用促進検討会を開催し、運行状況の報告および時刻表改正(案)の提示を行い、三者での協議を行った。運行事業者からは、予約がスムーズになったとの声ももらっている。

2の運行実績をご覧いただきたい。昨年10月から本年6月までの運行実績で、1日あたりの平均運行台数は3.9台、1日あたり平均輸送人数は4.7人となっている。運行実績6月の運行経費および運賃収入に誤りがあったため、資料の差替えを行った。これにより、6月の収支率が変更前は19.6%から変更後は20.4%、全体の収支率も変更前22.7%、変更後22.8%となっている。全体の乗合率は1.22と変更なし。月別で見ると利用者数は回復傾向にある一方で収支率および乗合率が若干減少している。

裏面をご覧いただきたい。3の便別輸送実績は、8:40~11:10の便の利用が多く、帰りは11:30と12:30、16:30の利用が引き続き多くみられる傾向である。行き・帰り共に夜の便の利用はほとんどなかった。4の停車場別利用実績を見ると行き先3か所の中では長泉なめり駅が最も利用が多く、次いでウェルディ長泉となっている。乗り場では屋代住宅の利用が最も多く、次いで向田となっている。桃沢郷上から6:40の利用が増加しており、便別および停車場別の利用実績の資料からも見てとれる。これは、沼津への通勤を目的に利用しているようである。

本格運行に向けて、9月2日からの時刻表改正を実施したいと考えている。時刻表改正(案)については前回の会議でいただいた意見を踏まえ、乗合率1.1以上もしくは月平均1回以上利用のない便を中心に統合を行い、関係地区の要望をいただいていた長泉・清水循環バスへの乗継、行き1便の御殿場線への乗継を意識して時刻を変更している。当該内容については、運行事業者および関係地区住民との事前協議を行っている。周知については広報誌への折込、HPへの掲載のほか、運行事業者に協力いただき、ももタク車内でのチラシ配布を行う予定。

今後も三者での協議を継続的にを行い、現状に適したより効率的な運行を目指した見直しを適宜行いつつ、乗合率1.1以上および収支率20%以上を保つことを目標として取り組んでいく。

<質疑>

[委員]

資料2ページ目のグラフを見ると、行きに比べ帰りの利用が少ないように思える。その差をどのように考えているか。誰かに送迎してもらっているなど事務局は把握しているか。逆に言うと需要の掘り起こしの可能性もあるので、それを踏まえて時刻を変更するということか。また、3ページ一番下の事務局の方針(案)ということで乗合率1.1以上、収支率20%以上とあるが、当初からこの数値であったか。

[事務局]

1点目の利用者の件は御指摘のとおりであり、帰りの利用者数は行きの約半分となっている。事務局としても課題として把握しており、利用者に帰りはどうしているか聞いたところ、迎えに来てもらった、バスや一般タクシーを利用した、という回答であった。この課題については、高齢者の利用が9割ほどになっており携帯電話を持っていないことから出先で容易に電話ができないということがある。こういった課題については近隣の事例等を参考にしながら今

後対応を検討していく。

ももタクの目標値については、バス路線の退出に伴う代替路線ということが始まりのため、最低限の数値として設定している。今後の本格運行に向けて少し上げていくことを考えているため、本格運行に向けて住民・事業者と十分に話をして検討していきたい。

[委員]

2点目のほうだが、乗合率が最大1.32、収支率も最大25%ということで、平均でも乗合率は1.22ある。どのような決め方をしたか分からないが、達成ありきで設定しているのであればどうなのかということもある。設定の仕方は。

[事務局]

乗合率1.1という数値は県の補助金交付要件の数値であり、まずはそこを目標値として設定した。収支率20%は、退出したバス路線の運賃が概ね20%程の料金設定であったため、代替交通ということからも同程度の20%で設定した。

[委員]

乗合率だけ見るとほとんどタクシーと変わらない。安いタクシーのようになってしまう可能性がある。2.0にしろとは言わないものの、1.1という限りなく1人乗車に近いのもう少し高みを見ても良いのではないか。

[事務局]

ももタクの導入に際し、事務局としても高い数値を設定したかったが、地域との話し合いの中で数値を達成しない場合は事業を辞めてしまうのかというような反発もあったため、現段階では低く設定している。本格運行時に見直しを検討したい。

[委員]

資料1-2を見ると、循環バスへの接続となっているが、朝・夕の御殿場線への接続はどうなっているか。

[事務局]

行き1便については、長泉なめり駅6:58発の三島行きへの乗り継ぎを意識した変更である。

[委員]

ももタクは朝・夕の利用と、日中の高齢者の利用に分かれると思う。例えば日中は町内の回遊性を意識し、朝・夕は電車の時間に合わせる等することで利用促進が図られ乗合率の向上にも繋がると思う。

[会長]

今回は、地域から循環バスへの接続要望が強く出ていたことから重きを置いた。本格運行に向けてはJR利用も踏まえた時刻表を検討していきたい。

第1回に引き続き審議をしていただいたが、9月2日の改正に向けて各所の手続きを進めていきたい。また、来年4月に予定している本格運行に向けていただいた御意見を参考にしながら地域及び関係者との協議を行っていきたい。よろしいか。

(異議なし)

(2) 竹原・本宿地区におけるデマンド型交通の実証実験

<事務局>資料2に基づき説明

5月22日の第1回会議の際での御説明後、実証実験開始に向けて関係箇所との協議を実施した。その中で決定したもの、内容が変わったものについて御説明する。上から3つ目の括弧、「運行方式」の運行主体については、伊豆箱根タクシーグループにお願いすることとなった。次に特定施設にビッグデー長泉店というオープン予定のスーパーを記載していたが、オープン予定が当初より遅れる見通しとなったため、削除している。今後工事の状況を見て対応していく。

また、<運行先>に、乗り継ぎとして伊豆箱根バスのバス停3か所と長泉・清水循環バスのバス停1箇所を運行先として記載しておりましたが、自由経路型デマンドであることからバス時刻までの到着を約束できないことから記載をしないこととした。ただし、利用者への登録の際は特定施設からのバス利用についての周知や利用方法を丁寧に説明していく。

裏面をご覧いただきたい。運賃は変わらず1乗車300円を予定しているが、支払いに町が実施している高齢者タクシー・バス利用助成事業利用券、運転免許自主返納支援事業タクシー・バス利用券を利用できることとしている。

また、最後に<その他>として、運行実態や住民の移動需要、問題点等を把握して持続可能な仕組みとするための地元との検討会を開催し、その中で目標値を定めて評価を行っていきたいと考えている。評価指標としては、乗合率1.2以上、収支率25%を目標としている。ももタクの評価指標と異なる数値設定となっているが、運行区域や運行形態の違いからこのような数値を目標としている。

今後の予定は、本日示した最終運行案を審議いただき、承認を得た場合は今月末頃を目途に運輸支局への手続きを行い、10月から運行を開始したいと考えている。なお、当デマンドも愛称を募集しており、現在複数案に絞っている。明日10日、明後日11日に地元区に入るので、その際に地元と相談して決定したいと考えている。

<質疑>

[委員]

バスへの接続はしない(約束しない)ということか。

[事務局]

チラシの中には記載できないが、利用者には資料を準備して説明する。デマンドの運行形態として到着時刻を約束できないため、例えば循環バスでは1本逃すとかなり待つてしまうことから利用者にはしっかりと説明していきたい。

[委員]

特定施設には病院や買い物が多いが、7:30の便は何を想定しているか。

[事務局]

8:30から診療を開始する病院や公共施設、24時間営業のスーパーを想定している。また、静岡医療センター等の利用を想定し、エスポット前8:02の循環バスへの接続を意識している。

[委員]

広報のやり方はももタクと同じように広報誌やチラシで行うのか。

[事務局]

広報誌へは掲載を行う。また、対象者への直接郵送または回覧板での配布について、地元と相談していく。

[委員]

台数制限はあるか。

[事務局]

制限はない。乗車定員を超えた場合や著しく非効率なルート編成となってしまう場合は2台目の配車をすることもありえる。

[委員]

事業者の判断で2台目を出すということか。

[事務局]

具体的な事例がない中での運用になるため確定してはいないが、1台が長く走行することで定時制や効率性が損なわれる可能性がある場合は追加で配車できるよう調整している。

[委員]

今の話だと、ももタクでは1台の車両に相乗りということになるが、場合によっては3人が1台ずつということもあるということか。

[事務局]

乗り合うことが大前提であり、3人を各1台で対応するようなことは考えていない。

[委員]

完全にバラバラな場所の方から同時に予約があった場合はどうするか。

[事務局]

エリア自体がそれほどまで広くないので、全ての方を1台で対応してもそれほど時間がかかるとは考えてはいない。時刻表も概ねの時間を示したものであり、理解を得るように説明をしていく。

[委員]

今回の対象は竹原区・本宿区のみか。例えば、隣接する原分区などは対象外か。

[事務局]

シャルマン竹原を含めた3区で実験を行う。エリア設定については様々意見はあると思うが、今回は実証実験でもあることからエリアを絞って行う。

[委員]

今回の対象者の人数は。

[事務局]

今回対象の3区で8月1日現在総人口が5,824人。その中で、65～74歳が602人、75歳以上が662人、合計で1,264人となっている。人口の21.6%が年齢対象となるが、車の所有状況や外出が出来ない方を考慮すると対象の2～3割の登録を想定している。

[会長]

エリアについて副会長から話があったが、町の一番南西の端という位置で特に本宿地区は循環バスが回っていない状況で、更に北に向かう路線がない。その解消を含め、今回のデマンドで高齢者の方の足の確保を含めた課題をどれだけ解消できるか。この実証実験が今後の町の公共交通のあり方の試金石になると考えており、地元意見の把握にも努めていきたい。

[委員]

身障者の車椅子対応のタクシーを想定しているか。

[事務局]

折りたたむことで積載は可能と聞いている。一般タクシーと同様の利用条件を想定しているが、自身での乗降が困難な方は介助者を登録し1名まで乗車可とする。地区に対象者がいるかということ把握していないが、例えばタクシー会社所有のUD車両の活用などについて、対応ができるか協議していきたい。

[委員]

ももタクの利用対象者の要件と同じか。

[事務局]

ももタクは関係地区の全員が対象。当デマンドは年齢制限を設けている。

[委員]

65歳から74歳までは車の利用手段があれば対象外と読めてしまうがよろしいか。また、車の運転手段を持っていても雨の日は車を運転したくないというようなことも考えられないか。

[事務局]

74歳までは車の利用手段があれば登録はできない。導入検討時、民間事業者への影響を最小限にすることを念頭に置いてきたことから利用条件を絞っている。

[会長]

この件についても第1回に引き続き審議いただいたが、承認ということでよろしいか。

(異議なし)

[会長]

10月からの実証実験開始に向けて、再度地元に入りながら必要な手続きを進めていく。

(3) 長泉町公共交通の目標・基本方針

<事務局>資料3に基づき説明

今年度の公共交通施策の検討として、「公共交通の目標・基本方針の検討及びコミュニティバスの再編案・導入計画の検討」を実施することについて第1回会議で説明させていただいたが、まずは本日、公共交通の目標・基本方針の検討について意見を伺い、その結果を踏まえてコミュニティバスの再編案・導入計画の検討に入っていきたいと考えている。資料3の1ページを御覧いただきたい。

1. として、町における公共交通の役割として町民が生活を行う上での社会インフラとしての位置付け、交通事業者様と連携・協力して充実させることを掲げている。2. 目指すべき姿

として、誰もが移動手段を確保できる環境づくりのため、利便性と事業性が両立する公共交通ネットワークを目指していく。

2 ページを御覧いただきたい。基本方針として、①～⑤の5つの方針を設定した。これは、主に昨年度実施したアンケート調査結果等により課題を抽出し、その課題に対する対応方針となっている。上から順に、

方針① 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築

方針② バスの利用が困難な町民への重点的な対応

方針③ バスの利便性向上

方針④ 関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実

方針⑤ 新しい技術の導入 としている。

3 ページを御覧いただきたい。方針①、地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築。持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、人口密度の高い地域では主にバスでサービスを行い、人口密度の低い地域については既存の路線バスに加え、それを補完する形でデマンド乗合タクシーでのサービスを行う。

4 ページを御覧いただきたい。方針②、バスの利用が困難な町民への重点的な対応。方針①で示した人口密度が高く主にバスでサービスエリアにおいても、バスの利用が困難な高齢者、障がい者などに対しては、バス以外の公共交通サービスの提供が求められることから、利用者に合わせた公共交通ネットワークを構築する。

5 ページを御覧いただきたい。方針③、バスの利便性向上。現在の公共交通の実態と利用者のニーズのギャップを少しでも埋めるべく、利用しやすい公共交通の構築のため、運賃、運行本数、運行時間、ルートなどの再編を検討していく。

方針④、関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実。交通事業者に町民、企業、行政を含めた関係主体の総力により利用促進を展開していく。バスの乗り方教室の実施や運行情報の提供など、アンケート調査による結果も踏まえながら取り組みを進める。

最後に方針⑤。これは、自動運転などの新しい技術の導入を進め、公共交通の利便性向上を目指すものである。

次に、6 ページを御覧いただきたい。以上を踏まえ、今後の検討事項として記載の3つの項目について検討していく。

① 人口密度の高い地域において、現在の課題、住民ニーズ、公共交通空白地域の解消を念頭に置いたコミュニティバス路線の再編

② 人口密度の低い地域において、既存路線バスを補完するデマンド型乗合タクシー導入の検討

③ 全地域において、高齢者等へのデマンド型乗合タクシーの導入の検討

7 ページ以降は説明に関連する参考・補足資料である。

<質疑>

[委員]

現時点での計画としては理解できる。今後の時代の変化に備え、どのような時に改編するか、そういった内容も入れておいたほうが良い。

[事務局]

今回の方針は直近の課題であるコミュニティバスの再編に主眼が置かれており、民間の交通事業者や都市計画など、他の考慮すべき事項が含まれていない。町では昨年立地適正化計画を策定したが、同計画の評価やそれらとの連動を含めた公共交通の最終的な姿として交通網形成計画作成の必要性は認識している。まずはコミュニティバスの再編を進め、公共交通のマスタープランとしての計画策定準備を進め、それらの見直しも随時行うようにしたい。

[委員]

2ページの基本方針③のところに、「アンケート調査より」との記載がある。例えば始発8時台というのは、8時から運行すれば良いということか。

[事務局]

アンケートの結果を14ページに記載してあるが、アンケートの中で最も運行要望が多かった時間帯を記載した。全体的な要望の中では、もっと早い時間帯の要望も当然ある。6時台からの要望が多くなっている。

[委員]

「基本方針③バスの利便性向上」とあるが、中には具体的なことが書かれていないが、アンケートにある運賃150円以下とか、運行間隔とか、ある程度利用がある路線でないと実現性がない。150円という運賃も現実味がない。検討願いたい。

[事務局]

2ページに記載の「公共交通の利用条件として」の要件は、アンケートで6割の方が「乗ってもよい」と答えた数値を記載した。実際の収支等の考慮は入っていないので具体的な検討の際はこれに拘束されるものではないと考える。

[委員]

公共交通なのか民間事業なのか。民間事業者が公共交通をやっている一方で、自主運行バス等の行政が一定程度関与した交通があるが、混同されていないか。運賃が150円以下では民間の公共交通は成立しない。事業である以上、一定の乗車密度がないと事業にはならない。アンケート結果は要望として理解できなくはないが、現実として民間事業者が事業として単独維持している路線がある訳で、そこについては何らかの形で公共交通を今後維持する時にどのような手法があって、その中でどの手法で対象区域や人口構成に合わせた残し方があるのか、といった議論にならないと一括りで公共交通と言ってしまうと民間事業者は路線維持ができない。地域によってはぶつかってしまうこともあるので、そこについては検討いただきたい。

[会長]

アンケートを取ると住民は自身の希望を前面に出すので、より安く本数が多く、家の近くに、となってしまう。実際には乗車が伸びない中で、まさに今お話いただいた通りで公共交通の中でバスを語る時には実態を十分に説明しながら検討していかないと使う側の住民の理解も得られない。町としてもそのあたりは十分に配慮していきたい。

[委員]

今回の目標と基本方針の位置付けを説明いただきたい。交通網形成計画というものがある中で、将来的にはそこを目指していただけるということであるが、前段としてこの位置付けが良

く分からない。また、中を見ると交通網形成計画と比較して誰が何をやるかの役割分担や住民だけでなく外から来る方の目線、坂があるような地域においてもバス停から300mと設定してしまっているなど、足りない部分が多くある。これを今日議決ということであれば、今後もそのようなことを検討すべきである。

[会長]

先ほど事務局から説明があったとおり、今まで町の公共交通に関する方針がなかった中でいろいろな事を手掛けようとしているが、町として公共交通がどうあるべきかという基本的な方針を持ちながら、最終的には交通網形成計画に結び付ける最初のスタートとして考えている。ここから肉付けをしていって最終的なプラン作りに結びつけたいと考えている。

[事務局]

コミュニティバス再編が最重要課題であるため、それを進めるにあたって基本的な考えがなければならぬと考えて今回出させていただいた。これが全てではなく、当然交通網形成計画を策定していかなければならないことも承知しており、今後再編を含めた中での検討をしていきたいと考えている。

[会長]

コミュニティバス再編と路線バス、デマンドといろいろな形態があり、どこでどのようにバランスを取るかということが大きな課題になると思っている。まだスタートの時点ということで、デマンドの実証実験結果も出てくるのでそれらも報告させてもらいながら今後の公共交通会議の中で議論いただき、肉付けしたものを示したい。

4 その他（14:40～14:45）

[事務局]

冒頭に会長から話があったウェルディ長泉内のスーパーの件だが、事務局としては閉店後の状況を見てから対応を考えたいと思っている。例えば他のスーパーに運ぶほうがいいのか、可能かどうかも含めて考えていきたいが、路線バスがあるので影響も考慮しなければならない。

[委員]

現段階では方向性も分からないので議論できない。新たなテナントの動きを見たほうが良いのではないか。

[委員]

町に企業誘致の担当課はないのか。どこかの企業を引っ張ってきてはどうか。

[事務局]

担当課はあるが、まずは撤退後の不便解消への対応について考えたいと思っている。

[会長]

北部方面では唯一のスーパーであるが、地元でもまだ声が上がっていない。状況が分からない中でもあるので、地元と話をして何らかの対応ができるのであれば対応していきたい。

[委員]

町として積極的に誘致に動く姿勢はないか。例えばマックスバリュに声をかけるとか。

[会長]

今回は建物の中のテナントの1つに関する事なのでオーナーの意向もある。オーナーと話ができるような機会があればお願いしていく。

5 閉会 (14:45)