

令和4年度 裾野市地域公共交通活性化協議会（第3回）議事録

日時：令和4年10月27日（木）10：00～12：00

場所：裾野市役所4階401会議室

・出席者 別添資料 No. 1 のとおり

**1. 開会**

**2. 副会長挨拶**

**3. 委員及び出席者の紹介**

**4. 報告事項 高齢者バス・タクシー利用助成制度の利用状況（資料 No. 3）**

- 以下の利用実績、アンケート結果による利用状況の考察（課題）を説明。
  - ① 高齢者バス・タクシー利用助成券利用実績（令和3年度分、令和4年度（4月～9月）分）
  - ② 公共交通に関する市民アンケート結果（令和4年度実施）
- 課題
  - ① 助成券を手に入れても、利用していない方が多い。
  - ② 交付率が低い。
- 対策
  - ① 上半期に実施した取組み
    - ・ 広報すその、市民課モニター、金融機関電子掲示板へ助成券の案内を掲載、老人会での口コミ、バス・タクシー運転手による案内
  - ② 下半期の取組み（予定）
    - ・ 広報無線、SNS（LINE等）を活用した広報
  - ③ 今後の検討事項
    - ・ 郵送による助成券配布、助成額および対象者の検討、バスに乗ろうキャンペーンの実施、バスマップ作成

**《質疑等》**

● 婦人会 土屋委員

すその一時代から感じていたが、須山を考えると市の助成として公平感を感じない。助成金が市内一律はどうかと感じている。市内全ての人が受ける恩恵が平等となるようにしてもらいたい。

● 事務局

市政全般に関しての考えとなってしまうところもある。庁内の施策に関するご意見として承らせていただきたい。

- 婦人会 土屋委員

学生や高齢者がバスを主に利用していると思われる。多くの人が自家用車で移動している。本当にバスを利用している人に特化してアンケートを取るべきはないかと感じた。

- 事務局

本当にバスを必要としている人がどこにどれくらいいるのかが掴めないことは課題。アンケートの回答と実際の動きが異なることもあり、判断が難しい。事務局としても特化してアンケートを取りたいと考えている。

- 婦人会 土屋委員

アンケートの内容が分かりにくかった。アンケートのやり方、設問の内容を次回は考えてもらいたい。

- 事務局

了。

- 株式会社三ツ輪交通自動車 中川委員

助成券は、その年度に配布する分 20 枚を使い切った人には追加で配布しても良いと思う。また、一部負担してもらおうプレミアム付き交通券のようにやっても良いのではないか。本当に困っている人に使ってもらえるようにしてもらいたい。来年度、助成券を配布する時に、利用意向のアンケートを取ってみてはどうか、検討してもらいたい。1 回の乗車で 200 円までというのも少ないと思う。

- 事務局

検討していきたい。ご意見として承る。

- 富岡地区 八木委員

若い人にバスに乗ってもらうように、知恵を出さないといけない。ラッピングバスなどに取り組んでいる自治体もある。市議会議員の提言の内容を見ると、具体的なやり方も示されている。すぐやっても効果は出ないと思うので、状況を見ながら、策を進めてもらえればと思う。1 年が終われば結果を再度集計し、検討してもらいたい。

- 事務局

市議会議員の提言については、「バスに乗ろう会」に対し事務局としてサポートをした。庁内協議をしながら進めていきたい。

- 裾野市環境市民部長 杉山委員

運転免許返納者（65 歳以上）について、今年度からバス・タクシー助成券の交付を始めている。4 月から 9 月までの実績で 75 人。報告させていただく。

## 5. 議事

### (1) 裾野市地域公共交通計画（案）（資料 No. 4、資料 No. 5）

#### 《結果》

- 本日いただいた意見について、内容の修正等の対応は会長と事務局一任（一任について異議なし→承認）

#### 《事務局説明》

- 前回、委員の方々からいただいた意見、庁内で出た意見を反映した。
- 意見対応表（資料 No. 5）にて、前回出た意見に対する対応を説明。
- 裾野市地域公共交通計画（案）（資料 No. 4）について、緑マーカー着色部分が変更点のため、メインに説明。
- その他、追加で修正をしたい箇所の説明

ページ	該当箇所	誤	正
20	表 15：令和 3 年度交付人数	164 人	167 人
42	事業 4：①事業概要	2026 年度末	令和 8 年度末

#### 《質疑等》

- 婦人会 土屋委員

45 ページ：目標 7 について「交通弱者」に対する移動支援策の充実としている。市議会からの提言では「地理的交通弱者」という表現をしているが、「地理的」という認識はないのか。

- 事務局

裾野市に交通空白地域はないとされているが、バスの空白地域はあると思う。バス・タクシー利用助成券のあり方、助成額などを最適なものとしていく議論は必要を感じている。市内を走っている路線バスを使い、自宅からベルシティや病院に 30 分以内に辿り着ける地域はどこか、といったデータ分析を進めている。データ分析の整理が進むと、地理的な交通弱者の認識に繋がると考えている。アンケートについても、高齢者をターゲットとした時に、自治会ごと依頼をして取る方法もあるだろう。

- 婦人会 土屋委員

「地理的交通弱者」という言葉は入れなくていいのか。市の税金を使った市内循環線の恩恵を受けない地域への対策として、市内循環線が走らない地域には別の形で補助があっても良いのではないのか。

- 事務局

記載については検討する。「地理的」という言葉の趣旨が伝わるようにしたい。

- 株式会社三ツ輪交通自動車 中川委員

41 ページ：目標 2 「交通結節点」の機能強化とあるが、「乗り継ぎポイント」と混乱してしまう。「交通結節点」と「乗り継ぎポイント」はどう違うのか。同じ意味なのか。

- 事務局

「乗り継ぎポイント」という言葉はなくしたが、裾野駅と岩波駅を 2 つの拠点としていて、「交通結節点」より「乗り継ぎ拠点」の機能強化と表現を変えた方が分かりやすそうに思う。そのように修正したい。

- 富岡地区 八木委員

44 ページ：事業 10 に「路線バスを年 3 回利用することを呼び掛ける」と追加されているが、年 3 回とした算出根拠はあるのか。

- 事務局

御殿場市が年 3 回呼び掛けをして利用者数が増加した経緯がある。回数について議論は必要かもしれない。呼び掛けをして利用者数を増やしたいという思いから追加した。

- 富岡地区 八木委員

和暦に統一してもらい、見やすくなった。

- 国土交通省中部運輸支局静岡運輸支局 風岡委員

・49 ページ：方針、目標、評価指標とあるが、例えば目標 4 「バス・タクシー運行の維持」に対し評価指標⑤「公共交通に係る市の財政負担額」となっているが、43 ページを見ると、目標 4 に結びついている事業が「バス・タクシー運転手の確保への支援」だけである。繋がりがいいのではないか。

また、45 ページ：目標 7 「交通弱者に対する移動支援策の充実」について、事業 11 「高齢者バス・タクシー利用助成の推進」と事業 12 「多様なニーズに対応したタクシー活用方策の作成」となっている。「地理的交通弱者」という言葉を入れるのであれば、目標 8 「地域に合った移動手段の検討・導入」の事業 13 「地域公共交通マニュアルの活用」や事業 14 「新たな公共交通システムの検討・導入」もリンクしてくるのではないか。

要するに、1 つの目標に 1 つの事業を紐づけるのではなく、40 ページ：方針→目標→事業メニューの表が、矢印が目標と事業メニューのところはある程度クロスするようにした方が良くはないか。

・42 ページ：事業 4 「地域旅客運送サービス継続事業の実施」は、令和 8 年度末までが事業の実施期間となっているため、④計画期間の矢印も、「実施・事業期間終了後の展開検討」は令和 8 年までではないか。

・45 ページ：事業 12 「多様なニーズに対応したタクシー活用方策の作成」について、「作成」は、意見が反映されたが、作成後、実施可能な事業は実施をしていくと思うので、そのような記載を①事業概要で追加してはどうか。

・14 ページ：収支について経常費用、経常収益が生数字で掲載されているが、富士急

として問題はないか。

- 事務局

- ・内容について、書き方や表現は意見を踏まえて対応したい。
- ・富士急とは経常費用、経常収益について掲載することを調整済。
- ・40 ページ：方針→目標→事業メニューの表について、他の計画でもロジックモデルという言い方をして、どこに結びつくかを明確にすることによってPDCA サイクルが回るという考え方がある中で、1つの目標から複数の事業メニューへ矢印がいくことは認識をしているものの、分かりやすく整理をした結果、一対一の関係とした。指標の立て方は、ご指摘のとおりと感じている。

- 裾野市建設部長 篠塚副会長

事務局として、分かりやすい整理という形で一対一になっていると説明を受けた中で、今後のパブリックコメントの中で、分かりにくい等の意見があった場合は、次回協議会の中で協議をしたい。

- 静岡県交通基盤部都市局地域交通課 長田（代理出席）

14 ページ：表7「路線バスの行政負担額（令和3年度）」の中で、補助額について国と県が同額という認識だったが、現状数値が異なっている。こちらで確認をして、事務局へ連絡をする。修正をお願いする可能性がある。

- 日本大学 藤井委員

- ・前回に比べて分かりやすくなった。
- ・「地理的交通弱者」は、一般的には使われている言葉ではない。市として使うのであれば、定義をしっかりと。「交通弱者」は、そもそも移動が出来ない、移動しにくいといった移動制約者に対する視点と、事故等にあう子供のような本質的な交通弱者といった使い方をする。「地理的」という表現が加わった場合、市としてどのような位置付けとするのか、言葉を使うのであれば計画の中で位置付けを。使ってはいけないわけではなく、市で使うだけの言葉となってしまうため、明記する必要がある。

- ・インフラコストを集約して地域公共交通サービス事業として展開するにあたり、「地理的」な部分をどのような位置付けで、税の公平性の概念をどう持っているのかを考えておかなければいけない。都市計画税として固定資産税を高い金額払っているところは、それに見合ったサービスが展開され、そうじゃないところはサービスが低下してしまう。現実的な費用負担の考え方からすると、決して公平性が欠如したものではない。移動をサービスと考えるのか、移動そのものが生活の中で根源的なものであるため公共性という概念で一律盛り込まなければいけないのかは、議論してもらいたい。一人でも移動できるような仕組みを担保するのであれば、それなりのインフラコストがかかることを周知しなければならない。例えば、新たな交通不便地域の中でその一を展開するという話もあったが、本当にインフラコストをかけて定時定路線で10～20人乗れる車両を運行させることが果たして地域にとって必要なのかどうか、考える必

要がある。

・公共交通不便地域という言い方をする場合、タクシー事業者が市民の移動範囲をしっかりカバー出来ることが、交通空白地域がないという事務局の回答そのままとなる。不便地域と言われるエリアからタクシーを利用して2千円で目的地に行ける人と5千円かかる人では、費用負担が異なり移動に対する高コスト化による移動制約が生じている。その中で、事務局から先程30分以内に移動が可能かといったデータ分析を進めているとの話があったが、それが政策として今後転換出来るのであれば、「地理的交通弱者」への対策を表記した制度設計として組み込まれていくことに対し理解出来るが、そこのリンクがない限り「地理的交通弱者」という言葉がひとり歩きしてしまうのではという心配がある。

・市内循環線に関して、利用実態を調べ具体的な数値の分析を事務局で行っていると思うが、結果については常に公開をしながら動いてもらいたい。サービス継続事業としての位置付けを市民がどれくらい理解しているのか気になる。すその一がなぜなくなったのか、収支率が非常に厳しかったのだが、定時定路線で運行するには沿線地域の方の利用促進が出来なかったことも廃止の要因。その中で地域公共交通計画に移行するうえで国の補助事業の最終事業として市内循環線が運行しているので、この事業がうまくいかない場合は次の手をバス事業として展開するのは難しいだろう。本来であれば様々な調査を行い検討したうえで路線を引くべきだったと感じている。いずれにしても現在市内循環線を運行していることが、裾野市のバス運行をするうえでの大きな指針となる。利用について地域住民が向き合っていないとバス事業そのものが非常に厳しいという感触を持っている。単純に税金を使ってバスを運行させれば良いというわけではないことの仕組みを、事務局から様々なやり方で市民に情報発信をしていくことが必要だと思う。

・バス・タクシー利用助成券の利用者が少ないとの話があった。75歳以上にならないと運転免許証を返納しない人も多く、自動車からの転換が難しい。そのため、助成券の利用率については他自治体でも同じ傾向なのだが、多少は他自治体と比べると裾野市は利用率が低い方だと思う。タクシーを活用するにあたり割引率から考えると1回200円では非常に厳しい。本当に移動に困っている人達に公平な移動サービスを提供するのであれば、1回外出する費用に対しどれくらい支援が必要なのか、財政的にまかなえるのかを検討し、実際の利用をイメージして予算化していかないといけない。私に関わっている他自治体では、1ヶ月に約2千円、年間2万4千円や、もっと手厚い自治体では年間3万6千円交付しているところもあるが、それに合わせる必要はない。財政そのものが非常に厳しいのであれば出来ることは限られる。タクシーへの補助が少なく利用転換が出来ないということであれば、車を乗り続けなければいけない状況が生まれてきてしまう。その時に安全の中でモード転換する仕組みのようなものを、タクシー事業者を含めて新たな移動の仕組みをスポット的に考えていかなければならない。

・計画の全体像が見えてきたものの、多くの課題が内在している。事務局は継続して具体的に交通弱者と言われているエリアの人達とどう向き合い、公平な立場の運用の仕方、公平の概念を丁寧に検討してもらえれば。

- 裾野市建設部長 篠塚副会長

「地理的交通弱者」という言葉を使うかは1つのポイントだと思う。市議会からの提言もあった中で、地域の実情もあるということは認識した。計画案については、いただいた意見を踏まえ修正したものをパブリックコメントへ進めたい。

- 事務局

意味合いがとれるように記載表現を考えたい。

- 裾野市建設部長 篠塚副会長

本日いただいた意見を踏まえ、内容の修正等に対する対応については、会長と事務局へ一任をさせていただきたいと思うが、異議はないか。承認を求める。

➤ 「異議なし」の声。

➤ 承認。

## (2) 令和5年度自主運行路線の運行計画(案)(資料No.7)

### 《結果》

- 異議なし→承認

### 《事務局説明》

- 今年度、自主運行路線は岩波駅線のみとなった。現況及び令和5年度運行計画の概要を説明。
- 来年度も継続して運行するための計画案であり、岩波駅線は市民の通勤通学に利用される必要不可欠な路線と考えている。

### 《質疑等》

- 静岡県交通基盤部都市局地域交通課 長田(代理出席)  
運行日数が昨年度と変わらないが、実車走行キロが減っているのはなぜか。
- 事務局  
運行本数が1日4本から3本に減ったため。
- 静岡県交通基盤部都市局地域交通課 長田(代理出席)  
運行本数が減ったが、乗車人員や経常収益の令和4年度見込みが昨年度とあまり変わらないのは、適正化されてきたということか。
- 事務局  
適正化されたこともあると思う。夕方の利用が少ないところを1本減らした。

- 裾野市建設部長 篠塚副会長

令和5年度の裾野市自主運行バス（岩波駅線）の運行について、運行を継続していくことについて承認を求める。

- 「異議なし」の声。

- 承認。

## 6. その他（事務局より説明）

- ・パブリックコメントは、11月14日（月）から1ヶ月を予定。

- ・次回協議会にてパブリックコメントの意見を反映したものを協議し、計画の内容決定する予定。

- ・次回協議会の日程（令和5年1月23日）を説明、出欠回答の依頼。

- ・日本大学の藤井委員が市表彰を受けることの紹介。

## 7. 閉会