

令和3年度裾野市地域公共交通活性化協議会(第3回)議事録

I. 開催日時

令和3年12月23日 14:00～15:50

II. 開催場所

裾野市役所4階401会議室

III. 出席者

28人

委員

No.	所属・役職	氏名	備考	出欠
1	裾野市企画部長	石井 敦	会長	○
2	裾野市建設部長	福士 元紹	副会長	○
3	裾野市西地区区長会	土屋 篤男		○
4	裾野市東地区区長会	渡邊 弘	監事	○
5	裾野市深良地区区長会	増田 利道		○
6	裾野市富岡地区区長会	八木 健二		○
7	裾野市須山地区区長会	横山 光男		○
8	裾野市老人クラブ連合会長	鎌野 公種		○
9	裾野市身体障害者福社会長	服部 保作		○
10	裾野市婦人会長	八木 久仁子		○
11	裾野市校長会長（東中学校）	山田 直		○
12	裾野市商工会会長	渡邊 康一		○
13	富士急バス株式会社 所長	川井 俊人	随行 根上 哲也	○
14	富士急モビリティ株式会社 業務部係長	櫻井 直人	代理出席	○
15	安全タクシー有限会社	神山 文雄	代理出席	○
16	株式会社三ツ輪交通自動車 常務取締役	中川 智敏	代理出席	○
17	一般社団法人静岡県バス協会 専務理事	堀内 哲郎		欠席
18	富士急バス株式会社労働組合 副執行委員長	若林 真一		○
19	日本大学 理工学部 システム工学科 教授	藤井 敬宏		欠席

No.	所属・役職	氏名	備考	出欠
20	裾野警察署交通課長	泉 裕輔		○
21	国土交通省中部地方整備局 沼津河川国道事務所計画課調査係長	横井 孝幸	代理出席	○
22	静岡県沼津土木事務所 工事第1課長	渡邊 克仁		○
23	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官	風岡 昌吾	随行 大場 智史	○
24	静岡県交通基盤部都市局 地域交通課主任	長田 清孝	代理出席	○
25	裾野市健康福祉部長	西川 篤実		○
26	裾野市環境市民部長	篠塚 俊一		○
27	裾野市産業部長	鈴木 敬盛		○
28	裾野市教育部長	勝又 明彦		○
29	裾野市深良支所長	渡邊 圭一郎		○
30	裾野市富岡支所長	杉本 一之		○
31	裾野市須山支所長	横山 王一		欠席

IV. 議事

報告事項

- (1) 富士急シティバス（株）による東急線の退出申出

協議事項

- (1) 市民の移動の補完策
- ① 裾野市地域公共交通網形成計画の改訂
 - ② 地域旅客運送サービス継続事業
 - ③ バス・タクシー利用助成事業
- (2) 乗合バス路線の維持確保
- ① 富士急モビリティ（株）運行路線（①ごてんばせん、②十里木線）
 - ② 富士急シティバス（株）運行路線（③桜堤線、④須山線、⑤東急線）
 - ③ 富士急シティバス（株）運行路線（⑥東日本線）
 - ④ 自主運行路線（①すその一、②青葉台線、③岩波駅線）
- (3) 地域間幹線系統に関する事業評価
- (4) 地域公共交通活性化協議会要綱の改正
- (5) 静岡県生活交通確保対策協議会分科会への申出

V. 傍聴人

9人

VI. 会議経過

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 委員紹介

4. 議事

報告事項 (1) 富士急シティバス(株)による東急線の退出申出

● 富士急シティバス(株)による説明

追加資料 No. 1

東急線は裾野駅から旧246を通り、千福が丘地区へ至る路線。ターゲット層の通院、買い物利用を想定。

運行ルートについては、毎日2回運行。

経緯としては、平成30年から現在の運行をしている。

収支の状況は、過去3ヶ年、様々な事情により、運行経費が増えている。燃料費、人件費。また、コロナ禍に置いて、バス事業を支えている観光バスと高速バスの運行がなくなった影響により、どうしても避けられない費用を路線バスで負担せざるを得ない状況があり、運行経費がさらにかかるといふ特殊な事情もある。

(資料裏面)

利用の状況については、今年の4月から11月の状況は、「裾野駅」やベルシティの近くの「裾野西小学校」のバス停の利用者が多いことを考えると、買い物や駅への移動ということが考えられる。

退出申し出については、9月末日に静岡県生活交通確保対策協議会に対し行なったもの。昼間の時間帯に2往復と限定して運行してきたが、会社全体の収益の減少、路線バスに対する経費の高騰があり、車両の運行の維持をしていきたいと考えていたが困難が生じたため、行なったもの。

協議事項 (1) 市民の移動の補完策

事務局による説明

資料 No. 4-1

前回の活性化協議会、9月24日以降の動き→資料のとおり

11月24日、25日にバス・タクシー利用助成券を補完策として住民へ説明する予定だったが、急遽方針が変わったため、やむなく延期という判断に至った。

資料 No. 4-2 3ページ

地域旅客運送サービス継続事業

裾野市地域公共交通網形成計画は地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき策定された計画。令和2年度に法律が改正され、この計画に紐づく「地域公共交通特定事業」の中に、「地域旅客運送サービス継続事業」という事業が新たに設けられた。

資料 No. 4-2

「サービス継続事業」というのは、継続が困難な路線について、公募によって代替サービスを行う事業者を選び、サービスの継続を図ろうという制度です。この制度を活用するには、網計画の改訂、サービス継続事業実施計画の策定をし、国の認定を受ける必要がある。認定を受けると、運行経費の赤字額の2分の1の補助を受けることができる。

「ネットワークを維持するための国の支援策」というのは、この「サービス継続事業」を活用し、バス路線のネットワーク維持を図ろうとするもの。

資料 No. 4—3

前回の活性化協議会の時点で検討していた補完策が、今回どのように変わったかをまとめた資料。

当初、バス・タクシー利用助成券のみだったものが、「地域旅客運送サービス継続事業」を活用したバス事業者によるバス路線の運行が加わる。

すその一が走らなくなる、富士急から東急線の退出意向が示されると、市内からかなりのバス路線がなくなることが想定されるため、バスを走らせることとなった。

そのような状況の変化を踏まえ、バス路線がなくなるから助成券を配るという提案をしたが、形を変えてバス路線が残るため、助成額を現行の2,000円と修正した。

合わせて、免許返納者に対する支援策として助成券の配布を追加した。金額は3,000円、年齢制限は設けず、高齢者用のタクシー券との併用も可能とする。

趣旨は、免許を返納し移動手段が自家用車から公共交通機関へ対応するための移行期間の支援措置。

① 裾野市地域公共交通網形成計画の改訂

資料 No. 5—1

国の支援制度を活用するためには、網計画を改訂し、サービス継続事業を紐付ける必要がある。

背景

自主運行路線、すその一 3 路線と青葉台線について退出申出をおこなっている。これとは別に、富士急が9月末に東急線の退出申し出をおこなっている。このまま行くと、市内の公共交通網が非常に脆くなってしまふ。その中で、補完策として助成券を考えてきたが、国や県から制度の説明、活用方法を指導をいただき、活用することとなった。

ポイント

サービス継続事業を網計画の中に位置付けること。

サービス継続事業を利用できる期間は最長5年だが、網計画が令和4年度までとなっている。ただし、令和5年度以降は新たに地域公共交通計画を策定し、次の計画へ移っていきたいと考えている。サービス継続事業は、元の計画の期間より長く計画することはできないため、まずは網計画の期間である令和4年度までの1年間、その後の4年間は新しい計画の中でやっていきたい。

資料 No. 5—2

改訂箇所はこちらを参照。

事業メニュー5生活交通路線の維持・確保のための補助金の交付とあるが、ここを2つに分け、「地域旅客運送サービス継続事業の検討・実施」を新たに設ける。

概要については、富士急シティバスが運行する東急線について3月末退出意向の申し出を受け、市民の生活交通を維持・確保するために、地域旅客運送サービス継続事業の検討・実施をするというもの。

補足

サービス継続事業とは、今ある路線が維持できなくなる、辞めたいといった申し出のあった路線に対して、その路線の代替サービスを既存の事業者、もしくは新たな事業者を募って、サービスを継続していこうとするもの。

今回、このサービス継続事業を活用しようとした考える時に、裾野市内でなくなってしまう路線を考えると、富士急の東急線の他に、自主運行路すその一る3路線、青葉台線、が該当する路線として考えられる。

市の方針として、網計画に沿って自主運行バスを終了させる手続きを進めてきて、今後、自主運行バスを運行する計画はない。従って、形としては、ここで富士急が東急線を廃止するという申し出を受けて、そのサービスを継続する形をとって事業を実施するという形になっている。

網計画改訂版（一部抜粋）については、参考資料を参照。

② 域旅客運送サービス継続事業

資料 No. 6—1

サービス継続事業とは、事業の継続が困難な路線について、サービス継続のための方針である実施方針を市が策定し、公募により、新たなサービス提供事業者を選定する制度。

実施方針とは、継続して実施する予定の運送サービスに関する具体的な内容や、当該サービスに対して予定している市による支援の具体的な中身等について記載するもの。

考え方

事業の継続が困難な路線は、富士急シティバスから退出意向の申し出が提出された「東急線」の代替サービスをサービス継続事業として運行し、路線の維持確保を図る。

市内の公共交通ネットワークは、「すその一る」「青葉台線」の運行終了、「乗合タクシー千福が丘線」の実証事実験終了等により、令和4年4月以降、バス路線の空白地帯が広く生じることとなる。市内の公共交通ネットワークを維持するため、代替サービスは東急線の運行ルートに限らず、市内のバス交通空白地帯を運行するルートとする。

資料 No. 6—2、資料 No. 6—3

実施方針(案)の内容

1 ページ 実施する区域

2～5 ページ 実施区域において、現在運行している路線の状況

6 ページ以降 市がサービス継続事業として実施したい内容

6 ページ、7 ページにはルートを示しているが、この通り走る事業者を募集するというものではなく、市の考えに沿ったルートの案。

市としては、実施区域において、商業施設、医療機関、公共施設等を経由し、令和4年3月をもって運行終了が予定されているバス路線を概ね網羅するというのが、コンセプト、条件となる。

運行ルート

広範囲にわたるので、そこを1つのルートで回るのは難しいため、1つの案として、2つの運行ルートを作って、曜日によってルートを変えるというもの。基本的には裾野駅を起点として、裾野駅から南側から青葉台団地、県営住宅を回るルートと、岩波駅から東名裾野病院の方を回るルートをルートAとし、ルートBの方は、ルートAと同様、裾野を移転に市内の南側、青葉台団地、県営住宅を回りつつ、既存の千福が丘の方を回るルートがルートBとなる。例えば、月、火、木はルートAを周り、水、金はルートBを回る、というようなルートとなる。

市内に路線を走らせることになるが、条件として、予算の上限がある関係で、バスの運行本数は1日3便、平日のみの運行を予定。

事業の種類は一般乗合旅客自動車運送業、運行の様態は路線定期運行とする。

実施予定期間は網計画の期間ということで、ひとまず、令和5年3月31日まで、公募の期間は1月4日から1月14日まで。

選定方法は事業者募集要項に基づく公募型プロポーザルを実施。

資料 No. 6—4 公募概要（案）について説明

1月4日から14日が受付期間、1月19日に審査会を開催し、1月21日に事業者決定という予定。

④ バス・タクシー利用助成事業

資料 No. 4—3

補完策は当初、助成券1つを予定していたが、サービス継続事業を活用した民間事業者による路線バスの運行が加わる。

バス・タクシー利用助成券は、2種類になる。高齢者向けと免許返納者向けの2つ。

バスを運行させるということがあるため、元々提案していた高齢者向けは金額は縮小となりますが、現状の金額を維持しつつ、予算の範囲でできるものとして、新たに免許返納者を対象とした助成券を加え、補完策をより充実したものとしたと考えている。

● 質疑等

富岡地区区長会

事前に配布された資料を見てきたが、わかりにくい。
資料 No. 5—1 裏面が今の話を網羅しているのかと思う。

	<p>すその一は廃止、岩波駅線は減便の上継続、東急千福が丘線はサービス継続事業へ移行する。</p> <p>バス・タクシーチケットの話も出ているし、免許返納者の話も出ている。</p> <p>この中で、次に手を挙げる人をプロポーザル方式で選択して、来園4月1日から実施、どこかの事業者が行うということが良いか。</p>
事務局	<p>4月1日運行開始に向けて進めている。</p> <p>資料ナンバー3裏面</p> <p>補足になるが、4月1日運行開始に向けた、1月から3月のスケジュール。非常にタイトなスケジュールでやらなければならない。静岡運輸支局とも相談の上、実施可能という判断に至り、4月1日運行開始に向けて手続きを進めているところ。</p>
富岡地区区長会	<p>補完策として実施するバス・・タクシー利用助成券は、従来通り希望する市民が対象ということでもいいか。</p>
事務局	<p>従来どおり、申請された方への配布を検討している。</p>
富岡地区区長会	<p>免許返納者も同様、希望者のみか。</p>
事務局	<p>おっしゃる通り。</p> <p>4月1日の運行開始ということについて、切れ間ない公共交通</p> <p>体型の維持となるよう動いているが、新規の事業になるので、市の予算が絡む。予算審議を経た上で、ということになる。</p>
老人会会長	<p>富士急がバスを撤退するという時に、バス・タクシー券を使えるバス会社が富士急グループだけというのは意味がわからない。</p> <p>富士急がバスを走らせないというのに、どうして富士急グループでやろうというのか。</p>
事務局	<p>市内を走っている富士急グループは2社ある。須山線など運行する富士急シティバス、十里木線などを運行する富士急モビリティ。2社を合わせて富士急グループとしている。</p>
老人会会長	<p>ということは、富士急以外のバスは走らないということか。</p>
会長	<p>現在は富士急しか走っていない。以前は東海バス走っていたこともある。</p>
老人会会長	<p>1度の乗車につき200円では、こんなのめんどくさいからもらわない人もいます。要望として、一度に500円くらい使えるようにしたほうがよい。</p>

富岡区長会	前回、アンケートをとった時、金額に関する意見はあったか。
事務局	金額に関する意見はあった。 趣旨としては、日々利用する中での負担に対する援助、と考えている。例えば、500円を4回より、少額でも日々使える方が良いという考えもある。
老人会会長	事業者からすると、200円の券を月に何人使うのか。そんなに使わないと思う。200人が10人だと2,000円。2,000円の請求を手間かけてやるとどうなるか。そういう細かいことまで考えると、使える金額を大きくした方がお互い良いのではないか。これは要望。
西地区区長会	タクシーの件、前回3,000円だったのが2,000円になったが、新たに、免許返納者が3,000円となっている。 予算は大丈夫か。
事務局	元々1人3,000円で考えていたものが2,000円になるということで、予算は3分の2になる。残りの3分の1で免許返納者の助成をするという考えになる。過去の利用実績から見て、この金額であれば対応可能と考える。
西地区区長	資料6-3のように、すその一廃止後、このように運行してくれるとなると、すその一を利用していただ方は喜んでいいのか。 全くなくなる訳ではないという解釈でよろしいか。
事務局	資料6-3の参考路線図は、事業者を募集するに当たって市が示す路線図の案になる。路線を引くときのコンセプトは、退出によりバス交通の空白地帯となるエリアをケアすること、すその一の主な利用目的である買い物、通院、公共施設利用を満たせるように、そういった施設を経由することが条件として出しているものになる。 考え方として、事業者からはこの案に拘らず、ルートを提案してもらうことになる。というのも、事業者の採算というものもあるので、市としては条件に合ったルートとして例示はするが、これに近いのか、ちょっと違った形になるかもしれないが、事業者の提案を受け、ルートを決めていくことになる。 先の話になるが、2月2日に活性化協議会を追加開催する。実施方針を示して事業者を募集し、計画を策定する。選定された事業者とサービス継続事業実施計画を策定しなければならない。策定した計画を活性化協議会にもう一度図って、国へ送って承認を得るという作業が必要となる。2月2日に開催する活性化協議会で、最終的な計画、ルートや運賃を図って決めていくこととなる。

西地区区長会	赤字額の2分の1国の補助が出るとあるが、市のメリットは。
事務局	1つは費用の負担。 すその一を例にとると、3路線で年間3,000万円ということは、1本走らせると、年間1,000万円程度ということになる。今回、サービス継続事業を実施するに当たって、過去の金額や富士急に参考データをいただいて検討したが、事業者路線ということで、全額市の負担ということはない。市として考えているのは、赤字額に対する補助になるが、赤字の2分の1は国の補助となる。ベースとなる東急線に市は補助を出しており、赤字額の3分の2、金額で言うと、年間200万円くらいの補助となっている。年間経費が800万円から1,000万円の間と言うことで考えていくと、今行っている補助に上乗せした補助額300万円くらいでやっていけないのではないかと考えている。 結論としては、経費を抑えつつ、路線バスを走らせることができるかと考えている。
県地域交通課	資料6-2 6、7ページ 今回のサービス継続事業は、すその一の補完も含めた見直し、再編と理解している。きっかけとしては、富士急の東急線の退出の代替であると、ルートは今後検討されていくことになると思うが、東急線の運行区間で、退出は生じないと考えてよろしいか。
事務局	資料6-3 青いルートが既存の東急線のルートを網羅している形になる。このルートを運行していただければ退出区間はない。
県地域交通課	退出区間が生じるとなると、地元への説明が必要になると考える。ルート選定について検討いただきたい。 免許返納者向けタクシー券について、実施期間が3年程度とあるが、運転免許証を返納した方については、最大3年補助を受けられるということになるのか、それとも、返納した当年度の補助となるのか、教えていただきたい。
事務局	制度は設計中ですが、現時点での考えでは、当該年度の補助。ただし、使用期間については担当部署と調整中。 サービス継続事業を活用した事例は県内他にあるか。
県地域交通課	今のところない。裾野市が先礼的な事例となる。
三ツ和交通	公募の方法について地域的な基準があれば教えてほしい。募集をどうやるのか。
事務局	募集の方法については応募型プロポーザルになるので、ホームページで公表する。

	参加される方はホームページを見て、必要書類を揃えて期間内に募集していただく。 募集要項の内容についてはその時までお待ちいただきたい。
三ツ和交通自動車	すその一の収支率を見ると、厳しい内容になるのかと思う。 最悪、審査基準に満たない会社ばかり、応募がないということになったらなくなると言うことで良いか。
事務局	資料 No. 3 裏面 4月1日運行開始に向けたスケジュールだが、タイトになっている。公募した応募がなかった等で再公募となったときに、このスケジュールに乗ってこない、できなくなるかと思う。

- 採決：「市民の移動の補完策」①～③について（一括）
⇒ 賛成多数で承認

協議事項（２）乗合バス路線の維持確保
申出の内容

運行主体	路線	申出の内容
富士急モビリティ（株）	御殿場線	単独維持困難
	十里木線	単独維持困難
富士急シティバス	桜堤線	単独維持困難
	須山線	一部区間退出（今回は説明のみ）
	東急線	退出
裾野市（自主運行）	すその一	退出
	青葉台線	退出
	岩波駅選	減便し、運行継続

質疑等

静岡運輸支局	（富士急市シティバス） 須山線について、影響が出る方がいる。裾野市と情報共有しながら地元への説明を。 （裾野市） 乗合タクシー千福が丘線の運行が終了するが、朝の時間、学生の利用があったと思う。 その後の対応は。 他の自治体だと、通学の足ということを気にしているところが多い。1人2人でも足を確保しなければということで、交通部署だけでなく、教育委員会などが入って検討している。家族が送迎するので大丈夫なら良いが、移動手段が完全になくなってしまうようなら、なにかしらのフォローを検討してもらいたい。
事務局	検討する。

- 採決
 - 単独維持困難
御殿場線、十里木線、桜堤線、について承認
 - 退出
東急線、すその一、青葉台線について承認
 - 岩波駅線について、減便して運行継続することについて承認

協議事項（3）地域間幹線系統に関する事業評価結果

- 採決
⇒資料 No. 10の内容にて承認

協議事項（4）地域公共交通活性化協議会要綱の改正

- 採決
⇒資料 No. 11の内容について承認

協議事項（5）静岡県生活交通確保対策協議会分科会への申し出

静岡県生活交通確保対策協議会に申出ている裾野市の協議会の名称を、現在の協議会である「裾野市生活交通確保対策協議会」へ変更するもの。

- 採決
⇒承認

5. その他

6. 閉会