

令和3年度裾野市地域公共交通活性化協議会（第4回）議事録

I. 開催日時

令和4年2月2日（水）14:00～16:00

II. 開催場所

裾野市民文化センター 3階 34、35、36 会議室

III. 出席者

27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		欠席
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	富士急シティバス株式会社 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 代表取締役	植田 利男		○
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 交通システム工学科 教授	藤井 敬宏		○
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長	野本 高視	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	紅林 哲	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		欠席
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) 住民説明会の実施結果

協議事項

- (1) 裾野市地域旅客運送サービス継続事業実施計画（案）
- (2) 乗合バス路線の維持確保
- (3) 裾野市地域公共交通網形成計画の評価等結果の第三者評価委員会への提出
- (4) 地域公共交通活性化協議会要綱の改正
- (5) 裾野市地域公共交通活性化協議会事務局規定規程の改正

V. 傍聴人

8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) 住民説明会の実施結果

- 事務局による説明

資料 No. 3 住民説明会の実施結果をもとに説明

- すその一筋の廃止等に伴う市民の移動の補完策に関する住民説明会を 1/20 に 2 回、1/29 に 1 回、合計 3 回行い、延べ 58 名に出席いただいた。市民の移動の補完策として、国の制度を利用して民間のバス路線を走らせること、バス・タクシー利用助成券（高齢者向け、免許返納者向け）の 3 案について説明した。
- 令和 4 年度以降の路線バスの運行に関する説明会の開催について、1/25 に下和田地区集会所、1/26 に今里本村集会所で開催し、須山の退出区間に関すること、岩波駅線が 4 月から 1 便減便について説明した。1/27 に千福が丘自治会館で東急線の退出申出に関する説明と移動の補完策としてバス路線を走らせる説明を行った。3 回で延べ 48 名に参加いただいた。
- 補完策についての説明会では、自分の住んでいる所の路線がどうなるかを気にしている方が多かった。提案したルートについては、12/23 の活性化協議会でも曜日を変えて運行する旨報告しており、それを一般の方に伝える難しさはあったが、ほぼ実施方針で示したのと同じになっている。
- 退出区間に関する説明会では、乗り入れがなくなると困るという意見が多かった。参加された方からは、日頃利用している方、高齢者の方、体が思うように動かなく県道まで出るのが難しいという意見をいただいた。今里区からは、朝の通学の時間帯に下りのバスに乗る際にこどもが県道を渡らなくてはいけなくなるのをどうにかできないか意見が出た。
- 下和田区からは、富士急が乗り入れを辞める理由として、大型バスで狭い道に入ることはバスの安全確保上難しいとのことだが、地元として道路拡幅を以前から要望している中で納得いかないとのことだった。市の道路管理者に確認したが、橋の架け替えをするタイミングではないため、なかなか地区の要望に応えられないとのことだった。
- 今里区については、持ち帰った意見をもとに、朝 1 便だけでも乗り入れができないか再度検討をしてもらっている。

- 質疑等

老人クラブ連合会	● 今配られた資料を説明されても、あらかじめ資料に目を通していないと質問できない。
富岡地区区長会	● 住民説明会の資料だけでも事前にもらえたらよかった。住民の意見に一度目を通して、委員として同じ認識でいるのか、または住民が我々と違う認識で意見しているか

	分かるので大事だと思う。
事務局	● ご指摘の通りできた部分だけでも事前送付するのが円滑に会議を進めるために必要な事項だと考えている。次回は気を付けて会の運営をしたい。

協議事項 (1) 裾野市地域旅客運送サービス継続事業実施計画 (案)

● 事務局より説明

資料No. 4	裾野市地域旅客運送サービス継続事業実施計画 (案) をもとに説明 事務局より資料No. 4 に内容について説明
	<ul style="list-style-type: none"> ● 12月の活性化協議会で実施方針を示したが、そこからの変更点について説明した。 ● 実施までの流れとして、12/23の活性化協議会で実施方針について承認いただき、公募により事業者を募集することとなった。1/4～1/14の間で募集し、応募が1社あった。その後審査を行い、1/21に事業者を富士急シティバスに決定した。運賃やバス停の位置等について富士急シティバスと協議し実施計画 (案) を作成した。 ● 実施予定期間は R4. 4. 1～R5. 3. 31 の1年間。国の補助は最長5年間受けられる。実施計画のもとになっている網形成計画が残り1年のため、期間は1年としているが、形成計画に続く公共交通計画の中で、この事業を位置づけて4年間実施する予定。
資料No. 5	裾野市地域旅客運送サービス継続事業実施計画 (案) 別紙をもとに説明 事務局より資料No. 5に沿って説明
	<ul style="list-style-type: none"> ● 青葉台・千福が丘ルートは週3回の運行、青葉台・岩波ルートは週2回の運行を予定している。 ● 運賃は基本的に距離による運賃設定にしている。運賃の上下があるが、路線が複雑なルートをたどる関係で、遠回りしたことによる必要以上の運賃の上昇を抑えるため、既存の路線の運賃との兼ね合いを考慮し、利用する方の負担とならない料金設定とした。 ● P2～3 青葉台・千福が丘ルートのルート、時刻表について説明。 ● P4～5 青葉台・岩波ルートのルート、時刻表について説明。 ● ルート中の赤い部分は、新規に運行するルートの部分。黄色い表示のバス停は、ルートの見直しによって新規に設置するバス停。 ● 計画策定にあたり、道路管理者や警察と協議することとなっており、国道県道市道の管理者との協議を行い、危険バス停を避けて設置しているため、意見なしと回答いただいている。

● 質疑等

老人クラブ連合会	● すその一は市が運営しているか。
事務局	● 市が、バス事業者へ運行を委託している。
老人クラブ連合会	● サービス継続事業もすその一のように市がやるという

	<p>ことでいいか。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● すその一は、経費のうち運賃収入以外の欠損額を委託費として富士急にお願いしている。今回のサービス継続事業に基づくバスルートは、実施方針は市が作成し、今回公募で選定した事業者の富士急シティバスに運行してもらうもの。 ● 違いとしては、欠損額全てを市が払うものではなく、欠損額の一部を国と市で払う点で、主体は富士急の路線として運行する。
老人クラブ連合会	<ul style="list-style-type: none"> ● バス料金も富士急が決めたものか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 富士急と協議をして決定した。
静岡運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ● 補足として、事業者の路線なので、事業者が認可を受けた運賃で運行することになるが、制度上、今ここでやりますよと決まったとしても4月1日までに認可が間に合わない。なので、この場でこの運賃でやるということを協議し承認いただくことで、4月1日からこの運賃でできるという仕組みになっているので補足させてもらう。
富岡地区区長会	<ul style="list-style-type: none"> ● 非常によく考えられたと思うので、これでまず1年やってみた方がいい。 ● P3 の冒頭の実施区域について、概ねすその一と同じ区を通るのか。これまで通っていて、通らなくなる区はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 別紙のP2をもとに路線の説明。 ● 概ねカバーするが一部通らなくなる箇所がある。すその一のなめり駅線で通っていた伊水橋より南側は行かなくなる。 ● 富岡線で通っていた中央公園～R246～須山街道が通らなくなる。 ● これまで市民体育館の西側を北上していたが部分は道が狭いため、東側の平松深良線へルートの付け替えをした。 ● 自主運行路線の青葉台線がなくなることにより、稲荷～農免道路～茶畑交番前交差点を通るバスがなくなる。 ● 御宿八幡宮～総合グラウンド～東名裾野病院～Y-CITY が追加になる。 ● 向田小～三菱アルミ工場～南小のルートが新たに追加される。 ● 駅西區画整理地内の桃園平松線の区間も追加になる。
ミツワタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者公募にあたり、審査要綱の事業者の利用増進提案（企画提案、費用軽減の提案）について教えてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 経費削減については、既存の車両やバス停の資産を活用することにより経費削減する提案。 ● リアルタイムでバスの現在位置、混雑状況がわかるバスロケーションシステム「バスキタ！」や、検索サービスへの反映の提案をいただいた。

ミツワタクシー	● 「バスキタ！」とは何か。
事務局	● スマホなどのブラウザ上でバスの位置情報や混雑状況が分かるもの。
ミツワタクシー	● 要望として、今回の路線図がかなり複雑になっているため、バス停の書き方等を工夫して利用者にわかりやすく表示してほしい。
事務局	● ご指摘の通り、今回の路線はかなり長くなっている。いい案があればご提案もいただきたい。
静岡県地域交通課	● サービス継続事業について、国の補助が最長5年ということで、そのあとはどうなるのか教えてほしい。
事務局	● 国の補助が最長5年。その後、継続については市や事業者の考えになるが、制度としては補助金がなくても継続してもいいことになっている。ただ、まずは路線をなくさないために4/1からの運行を目指しているが、今後運行をしながら事業者を含めよりよいサービスにするために検討していきたい。
静岡運輸支局	● 全てのバス停の運賃表がいくらという資料がないが、運賃が変わる境目の運賃区界のバス停だけが載っているという整理でいいか。 ● ルートが複雑なので運賃が上がったり下がったりするというが、具体的な区間で説明して欲しい。
富士急シティバス	● 裾野駅から御宿までが、須山線が270円で運行しているがそれに合わせて調整している。 ● 裾野駅から伊水橋は180円。手前の奥平松の210円よりも安くなっているが、桜堤線で設定している運賃と調整している。 ● 裾野駅から岩波富士見橋については、富士急モビリティが運行している裾野駅から岩波駅までの運賃に合わせている。 ● 運賃区界についてはご指摘の通り。
静岡運輸支局	● 例えば裾野駅から乗り、裾野駅で降りる場合は最低運賃の160円か。
富士急シティバス	● 今回はそのように設定した。
静岡運輸支局	● 複雑で分かりにくいので、実際に使う市民が分かるように、乗り方、使い方、どこへ行けるのかについて示してほしい。

◆採決：裾野市地域旅客運送サービス継続事業実施計画（案）について承認

協議事項 (2) 乗合バス路線の維持確保

- 富士急シティバスの説明

資料No.3 住民説明会の実施をもとに説明

- 須山線の系統を統合し平日13往復から平日9.5往復に変更。

- 土日祝は6往復。
- 集落への乗り入れについて、今里で朝の小学生利用が多いので1便でもいいから乗り入れてほしいという意見を受けて対策案を検討してきた。須山から下ってきて、新東名の側道に入り、県道に戻るルートとした。今里の集落に近い位置に中今里というバス停を新設するので、小学生はここから乗ってもらう。該当する便は、7:05 須山発の1便。

資料No.6 トヨタ自動車東日本線をもとに説明

- 三島駅北口から裾野駅までは他の系統で対応。
- 裾野駅～トヨタ東富士研究所前～御殿場特別支援学校まで1便運行。
- 帰りの便について、通勤者と支援学校の方では時間帯が異なるため、御殿場特別支援学校 15:15 発は継続運行し、裾野駅止まりとする。
- トヨタ東富士研究所前を17時台に発車し、裾野駅まで行き、その後須山線や桜堤線に接続したいと考えている。
- 上記案については、御殿場市の公共交通会議で承認されている。

● 質疑等

静岡運輸支局	● 集落内に入らなくなる下和田について、自主運行バス岩波駅線については従来通り下和田の中を通過することになっているが、車両サイズによって通行できるのか、その他の要因があるのか教えてほしい。
富士急シティバス	● 自主運行バスについては、効率よい運行を図るため一番小さい車両サイズで運行することで、下和田内での安全を確保している。
静岡運輸支局	● 須山線は大型バスのため安全が確保できないということで、岩波駅線とは別の考えでよいか。
富士急シティバス	● なるべく大型のバスは狭隘路には入れずに運行していきたいと考えている。

◆採決：乗合バス路線の維持確保について承認

協議事項 (3) 裾野市地域公共交通網形成計画の評価等結果の第三者評価委員会への提出

● 事務局説明

資料No.7 第三者委員会提出資料をもとに説明

- 国の有識者等で構成される第三者評価委員会で市の計画が審議対象となった。
- 今回の審議は、現在の取り組み状況を確認して必要な助言をするために行われるもの。
- 事務局でまとめて第三者委員会に提出するのではなく、事前に協議会に諮って意義等ないか確認するよう国からの指示を受け今回議題に上げたもの。

● 質疑等

会長	● 第三者委員会はいつどこで開催されるか。
----	-----------------------

事務局	● 2/21 にオンラインで開催される。所要時間は 15 分程度。
会長	● 審議する委員はどのような方か。
静岡運輸支局	● この委員会は毎年開催しているもので、地域交通マネージャーと言われる公共交通の学識者に委員になってもらいご助言いただいている。
沼津河川国道事務所	● 自己評価から得られた課題・対応方針に記載のある、地域公共交通マニュアルを活用した地域の実情に合った移動手段の導入は、すでに取り組みされていてより取組みを進めるものか、これから取り組んでいくもののどちらか。
事務局	● これから活用を図っていきたいと考えている。地域主体となって交通手段を導入してもらった方が住民にとってより良い交通手段になると考えている。
沼津河川国道事務所	● 次の策定に向けて有識者への相談の場として協議会を使ってもらえればと思う。

- ◆採決：裾野市地域公共交通網形成計画の評価等結果の第三者評価委員会への提出について承認

- 協議事項 (4) 地域公共交通活性化協議会要綱の改正
(5) 裾野市地域公共交通活性化協議会事務局規定規程の改正事務局説明

● 事務局説明

資料No.8	裾野市地域公共交通活性化協議会要綱 改正案をもとに説明
●	要綱中の「地域公共交通網形成計画」を「地域公共計画」に変更するもの。
資料No.9	裾野市地域公共交通活性化協議会事務局規程 改正案をもとに説明
●	規程中の「企画政策課長」を「みらい政策課長」に変更するもの。

- ◆採決：(4) 地域公共交通活性化協議会要綱の改正について承認
(5) 裾野市地域公共交通活性化協議会事務局規定規程の改正事務局説明について承認

● 質疑等

事務局	● 資料配布について再度お詫び ● 今後事前配布可能な資料については配布を行うことを担当からお約束させていただく。
富岡地区区長 会	● 住民説明会の資料を改めて見ていたが、協議会に諮る前に、富士急がやることやルートの説明をしたのか。事業者も富士急ありきでないかと意見も出ている。
事務局	● 事業者の選定が終わり、1/21 に決定したので市の HP 等で公表している。 ● 応募できる事業者の資格として、裾野市、御殿場、沼津の事業者が応募できるようになっており、富士急ありきではない。結果として富士急からしか応募がなかった。
富岡地区区長	● 説明会に来た方は、ルートやバス停は知っているということ

会	か。
事務局	● 実施計画として公表したのは今回が初めて。
富岡地区区長 会	● 運賃やバス停やルートなど、市民が使いやすい方法を工夫するよう考えてほしい。
事務局	● 決定したルートやバス停については、3月中旬をめどにチラシの全戸配布やHPへの掲載をし周知を図っていく。

5. その他

● 委員より

藤井先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 私がこういう公共交通会議に関わっているのが今年度で約 20 箇所あるが、今回の 1 番目の審議事項の旅客運送サービス継続事業実施計画に基づいて事業を行うのは初めてのケース。 ● 運輸支局の用意してくれた資料中、改正案の全体のスキームのところ、新規事業として取り組まれた事業として運用されるもので、これが適用されるということを重く事務局は受け止めることと同じくらいに、市民の方にもそれを感じてもらいたい。 ● 資料No.7 中の自己評価から得られた課題と対応方針について、裾野市としては、収支率という紋切り型で評価してはいけないとこれまで言ってきたが、自主運行として継続できない状況にきているということは裾野市の財政状況からしても厳しい。今回設定している 20% というのは、まだまだ他の自治体ではこれから継続を検討していくくらいの数値だが、他市と比べてみても財政が苦しい中で 20% を重く受け止めるというのが裾野市の考え方。そこですその一をやめるときに、公共交通マニュアルを展開して、地域の方と一緒にやっていかなければいけない。 ● 市街化調整区域に住んでいる方が 40% くらい。分散して居住している地域特性の中で、公共という形でまとめた移動手段を確保することは非常に難しい。すその一は機能しにくいものであるということで、一度地域の方の力を借りる運営方式に変えていこうと舵取りしたわけですね。今回その中で運輸支局からの提案を受けてサービス継続事業として循環型の仕組みで運用したということ。ある意味、裾野市にとってみると定時定路線で運行できる最終手段だと重く受け止めてもらい、利用できる仕組みにしていかななくてはならない。 ● 委託のように動いているから、富士急におんぶにだっこになってしまっただけではない。 ● 利用者にとって分かりやすくする部分は、まずは市が考えなくてはならない。 ● バス停が 70 箇所以上あるが、私でもどう利用できるかよく分からない。例えば青葉台の人が、ある目的地にいかうとしたら何時のバスに乗ってどういう使い方ができるのか、モデルケースという形で、Aさんが乗ったときに、この場所に行って買い物をして、帰ってくる時どのバスを使えばいい
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>か、地区別の例示をするやり方をしないとなかなか分からない。その時に、裾野駅を介しての八の字型の運行となっているので、どのバスに乗ってきても、同じような場所を通っていると利用者が混乱することを避けるためにもモデルの乗り方の提示を地区別に考えてあげてをやるべきではない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● スマホの活用はもちろんいろんなバス事業者がやっているんで取り入れるとして、実際の利用者は高齢者のため、そういった方には紙ベースで届けないと前には進めない。 ● 地域の方にサービス継続事業を取り入れた状況を含めて、市としては、本当はなかなかバス事業ができなかったが、支援を受ける形で運行することができた。それに対し、委員から5年後どうするのかという意見があった。公共交通は使わないと無くなるものということ裾野市はずっと続けてきた。無くならないためには地域の方が使わなければならない。では、使う仕組みとしてどう動かすかということ。1年運行で動かした中で、問題点課題があれば次の年度へ移行していくという公共交通計画を考えていくことになるので、そういうところの1年後の先をどうするかで計画づくりに取り組んでもらいたい。 ● かなりきつい言い方になったが、このメニューを使わなければならない状況を相互理解というか、住民の声を聞くと分かるが、移動するときバスがないと困ると一人一人の困りごとは分かるが、それを困りごととして聞いているだけではなかなか移動はできない。それを地域のまとまった形にするためには、利用する側も、利用する仕組みとしてバスがあるのなら活用するように寄せないとならない。 ● 次の会議の際に、地域の中でのこんな動きがあったよとか、公共交通マニュアルって勝手に地域ごとに作るというだけでなく、新しい仕組みが入ったときにそれがちゃんと理解されているかどうかを確認していくものとして活用できるものなので検討してほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通マニュアルに難しさは感じている。 ● 制度は作ったが、地域の意欲のある方とどう盛り上げていくか。話が出ては消え、出ては消えという状況。ある区ともう一度チャレンジしようというところ。市としてもできるところはしていく。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和2年度の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる、新たな法定計画として地域公共交通計画の作成が努力義務づけされた。 ● 現在の裾野市地域公共交通網形成計画は法改正前に作成されたもので、地域公共交通計画とみなされているが、計画期間が2022年で終了となるため、2023年からの新たな公共交通計画を作成する必要がある。

	<ul style="list-style-type: none"> ● 作成にあたっては、活性化協議会のみなさまにご意見を伺いながら進めていくのでご協力をお願いしたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● サービス継続事業実施計画を国へ提出し承認を受けて 4/1 からの運行を予定している。 ● この事業を行うにあたり国の補助金を活用するための手続きとして書面協議が必要とのことなので、運輸支局から説明をお願いしたい。
静岡運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ● 実施計画は今日承認されて、国へ提出し承認されれば事業実施となるが、補助金の申請を認定後にしないと補助金が支払えない。この事業の目的や目標、事業の効果、事業費がどれだけかかるかをまとめて出してもらう必要がある。その資料については、公共交通会議で承認を得たうえで出してもらうことになっている。これだけ別途、書面協議で構わないので承認を受けてもらいたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 次回、3月に活性化協議会を予定しているが、1度書面協議を挟ませていただく。

6. 閉会