

令和3年度裾野市地域公共交通活性化協議会（第1回）議事録

I. 開催日時

令和3年7月13日

II. 開催場所

裾野市役所4階401会議室

III. 出席者

29人、関係自治体2人

委員

No.	所属・役職	氏名	役員・出欠・代理出席者等	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 本社営業所 調査役	渡辺 光也	本社営業所長 川井 俊人	代理出席
14	富士急モビリティ株式会社 社長	志村 公聖		○
15	安全タクシー有限会社 代表取締役	植田 利男		代理出席
16	株式会社三ツ輪交通自動車 代表取締役	中川 敏夫	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		○
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		○

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副所長	小川 喜睦	計画課長 野本 高視	欠席
22	静岡県沼津土木事務所 工事第1課長	渡邊 克仁		欠席
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		○
24	静岡県交通基盤部都市局 地域交通課長	仲野 弘己	主任 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		○
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		○

#### 関係自治体

三島市地域協働・安全課長	岩崎 淳子	主幹 小糸 哲治	代理出席
御殿場市未来プロジェクト課長	杉山 真彦	主任 高木 裕輔	代理出席

#### IV. 議事

- (1) 裾野市地域公共交通網形成計画の事業実施状況の評価
- (2) 退出申出路線の維持確保（須山線、トヨタ自動車東日本線）
- (3) すその一るの運行継続条件の達成状況
- (4) 自主運行路線の見直し（岩波駅線、青葉台線、千福が丘線）

#### V. 傍聴人

10人

#### VI. 会議経過

##### 1. 開会

##### 2. 会長挨拶

##### 3. 委員紹介

##### 4. 議事

- (1) 裾野市地域公共交通網形成計画の事業実施状況の評価

- 事務局説明

＜「裾野市地域公共交通活性化協議会」とは＞

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて設置された法定協議会。

- 裾野市における公共交通の確保及び活性化方策を協議し、地域の関係者による合意形成を図ることが目的。
- 県、運輸局、交通事業者、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、警察等によって構成。
- これまでの活動は、「裾野市地域公共交通網形成計画」の策定及び進捗管理、路線バス等の運行計画について協議、承認等。

<「裾野市地域公共交通網形成計画」とは> 資料No.5

- 「裾野市立地適正化計画」という計画のもと、まちづくりのコンパクト化を進める中で、移動にかんする部分、市民生活とまちづくりに必要不可欠な公共交通を将来にわたり維持・発展させていくための計画として策定された。
- 計画期間は2018年度～2022年度の5年間。
- 3つの基本方針のもと、19の事業に取り組む。

⇒ 裾野市地域公共交通活性化協議会では、裾野市地域公共交通網形成計画で予定している事業の取り組みについて、評価・検証等の進行管理を行いながら、施策を推進していく。

<「裾野市地域公共交通網形成計画」の事業実施状況について報告> 資料No.

6

○ 2020年度の主な取り組み

1 自主運行路線「すそのーる」の利用者に対し聞き取り調査を実施

- 「すそのーる」の利用実態を把握するため、9月及び3月に「裾野・岩波線」「裾野・富岡線」「青葉台・長泉なめり線」の各系統へ乗車し、利用者に対し、調査を実施。
- 調査結果の概要につきましては、資料No.7へ掲載。

2 JR 御殿場線利便性向上のための要望活動の実施

JR 東海に対し、JR 御殿場線の増便等の要望活動を、9月29日に実施。

3 生活交通路線の維持・確保のための補助金の交付

基幹路線及び生活交通路線を維持するため、「須山線」及び「御殿場線」に対し、補助金を交付。

4 乗継拠点の機能強化

乗継拠点である裾野駅の西口駅前広場の整備が進み、バス・タクシーの乗降場所を整備し、3月10日より供用開始。

5 駅舎のバリアフリー化

岩波駅のバリアフリー化工事が完了し、エレベーターの供用を開始。

6 「地域主体による生活交通の導入マニュアル」について地区へ説明

5地区各地区の区長会にて、「地域主体による生活交通の導入マニュアル」を策定した経緯、目的等を説明。

7 高齢者バス・タクシー利用助成の実施

すそのーるの運行区域外に住む70歳以上の高齢者183人に対し助成券を交付。

8 新型コロナウイルスの影響を受ける公共交通事業者に対する支援

新型コロナウイルスの影響を受ける公共交通事業者に対する支援策として、感染拡大防止に資する事業に対して補助金を交付、事業者に対する支援金を

交付。

○ 「1 アウトプット指標」

- 計画に定めた3つの基本方針と、方針に対応した目標があり、目標の達成状況を測る指標として、「評価指標」を設定している。
- 現状値は2016年度（平成28年度）の数値で、目標値は、計画最終年度となる2022年度に目指す数値。
- 今回は2020年度の実績値について報告する。
- 「②自主運行バス収支率」は「すそのーる」の収支率。
- 「③地域と連携した地域特性に即した移動手段の確保数（実験等）」は千福が丘で実証実験として行っている乗合タクシー千福が丘線のこと。
- 「④乗継拠点・ポイントでの機能強化の整備箇所数」の1件は、裾野駅西口前広場の整備が進み、バス・タクシーの乗降場所の供用が開始したこと。
- 「評価指標⑦ バス車両のバリアフリー化率」は路線バスにおけるバス車両のバリアフリー化率。富士急シティバスの保有状況を指標として設定。
- 「評価指標⑧ UDタクシー導入台数」は、安全タクシー、三ッ輪交通自動車の導入台数の合計。「UDタクシー」とは、「ユニバーサル・デザイン・タクシー」の略称。
- 「⑮地域公共交通利用促進活動事業実施回数」は、新型コロナウイルスの影響により、幼稚園、保育園での実施がためらわれた可能性が高いと考えられる。実施の相談もあったが、スケジュールが合わず、断念したケースもあった。

○ 2 アウトカム指標

- 事業実施の効果を示す成果指標として設定した指標。市民意識調査における「バス路線や便数」の満足度を設定。
- 2020年度は7.6%と、前年度から上昇した。

- 質疑等なし。

(2) 退出申出路線の維持確保（須山線、トヨタ自動車東日本線）

- 富士急シティバスより説明

新型コロナウイルス感染症の影響により、事業の見通しが立たない状況が続いている。需要の少ない路線等の減便等、生産性の向上を図ることが急務になってきたので、今回退出の申し出を行った。

資料No.13

昨年度の現況、2億円を越える大幅な赤字。昨年度末の協議会において説明した状況よりは、国から追加で補助をいただいた等、などあり、多少改善した結果がこの2億円を超える赤字。

今後については、山梨県内で報道されているように、富士急グループでは新型コロナワクチンの職域接種を始め、乗務員が安心安全に、そしてお客様も安全安心に、バスを運行できるように、進めて参りたいと思う。

<須山線> 資料No.14

凡例に①～④赤、紫、水色、紺色の路線。1つが、三島駅から裾野駅をとおり、御宿、下和田帝人アカデミー富士へ向かう路線、もう1つが、同じように進み、須山に至る路線。昨年度の収支状況は、昨年末に単独維持困難ということで申し上げた時との違いは、追加で国庫補助があり、若干利用者負担額の変更となったが、それでもこれだけの赤字がという点。この2路線については、重要な系統で、下和田帝人アカデミー発着の系統と、須山発着の2系統あり、そのうちの下和田帝人アカデミー発着の系統は、輸送量という国庫補助を頂くうえで、重要な要件があるが、この数字が15を達しているということが、国庫補助の要件となっている。2020年度は12.2という結果になり、今回は条件を満たさないということになっている。ただ、今年度については、新型コロナの救済措置として、補助いただけるとう方向性で進んでいる。今後、コロナ禍の状況が回復するということが難しいだろうという、世間的にも言われているが、この復活できない状況を想定しており、須山線の2系統を合体する形で、引き続き須山線という全体を残していきたいと考えている。資料裏面、緑色の線と黄色の線があるが、こちらが現状。緑色の線が三島駅から須山まで、平日8往復している。また、黄色の線が三島から下和田帝人アカデミーまで、平日5往復している。こちらを全体減便しつつも、再編効率化をし、なるべく利便性を向上させ、三島から須山における全体的な須山線としての機能を維持していきたいと考えている。

もう1つ、下半分になるが、今里集会所経由の路線。こちらの路線図にも今里集会所とあるが、この路線は、1996年、平成8年から運行を開始している。当時から20年経過しており、大変交通量が増えていること、また、資料を1枚めくると写真があるが、図面の北側の拡大図、1枚戻って下側の図面、拡大図というものがあるが、この箇所の交差点が、見通しが悪い。ということもあり、安全面、また、急な坂で出づらいということもあり、安全面もあるので、見直しをしたい。

3つ目、先ほどの写真があるところの下側。裾野市今里だが、トヨタ東富士研究所の近く、こちらに63区画の分譲地が2019年度に造成されて居住が始まっている。こちらの通学利用、小学生、中学生の要望があること、また、既存の全体の路線としてのバス利用者の減少を受け、新しい需要を取り入れ、利用拡大、バス路線の維持を図りたいということがある。

以上3点、今後協議していきたい。

<トヨタ自動車東日本線> 資料No.14

緑色の⑤から⑦まで記載しているが、このA4の図面の右下の方に赤、黄、青色で説明する。トヨタ自動車東日本線は、3つの系統から構成されている。⑤赤い線は、三島駅北口から裾野駅を経て、裾野駅には入らず、トヨタ自動車東日本へ至る系統。⑥黄色い線は、三島駅北口から裾野駅、トヨタ自動車東日本から御殿場市内にある御殿場特別支援学校に至る系統。⑦青い線は、御殿場特別支援学校から出て裾野駅へ至る系統。⑤と⑥がトヨタ自動車東富士研究所やトヨタ自動車東日本へ向かう方が使っていた。⑥と⑦それぞれが、御殿場特別支援学校への通

学向けの系統。  
 路線の運行経緯は、平成 18 年の 8 月から、当時の関東自動車工業が裾野市へ本社を移転してきたことから運行を開始した。現状は三島駅北口から出入りするものが 2 便と、裾野駅に至るものが片道 1 便。昨今、トヨタグループ内の再編で、関東自動車工業がトヨタ自動車東日本になり、本社機能が徐々に宮城県へ移転されているということで、それに合わせてバス利用も年々現象している。昨年 12 月の東富士工場の閉鎖に伴い、1 月からは利用者数が減っているという状況も把握している。また、御殿場特別支援学校行は、コロナ禍前だと、10～15 人程度の利用があったものが、昨年度、5～6 人程度の利用となった。  
 資料を 1 枚めくり、今後の案ということで示した。コロナ禍やトヨタ自動車東日本工場の閉鎖に伴い、利用が減少している。そうは言っても御殿場特別支援学校の輸送もあるので、裾野駅から出るよう短縮することで、運行を計画している。下の図のとおり、三島駅北口から裾野駅間については、他の系統、三島駅南口から出るものか三島駅北口から出るものかは今後検討するが、こちらへ振り替えることで利便を確保しつつ、御殿場特別支援学校や、トヨタ自動車東富士研究所へ行けるよう 1 往復を確保したいと思う。

● 質疑等

静岡運輸支局	退出申出があったということで、通常は、9 月末が期限としてある。見直しを検討するということで、いつまでの見直しを考えているのか、富士急さんと話しているのか。
事務局	来年 4 月以降という話はいただいている。
静岡運輸支局	継続して協議していくという整理でよいか。
事務局	そのような認識でかまわない。
静岡運輸支局	三島市さんにも絡む路線なので、いろいろな市町さんの公共交通会議でもお話しているが、周辺市町さんとも併せて調整し、再編を進めていただければと思う。
会長	須山線について、(資料№13 3 ページ) 緑と黄色の絵があり、三島と須山を 8 往復と (下和田帝人アカデミー富士と三島を 5 往復) それぞれある。下の再編イメージでは三島から須山とあるが、これは減少する傾向にあるのかどうか。
富士急シティバス	全体的な便数については、削減する方向になるかと思う。また、国交省様、静岡県様におかれましても、このままの便数でご負担を強いることになってしまうので、今後交渉というか、お話をする部分があるかと思う。三島市様、裾野市様、改めてお話をということになると思う。
会長	広域に渡るというところもあり、今日は三島市さんも見えられ

	ているので、それは事務局の方で協議をお願いしたい。
副会長	(資料No13)4 ページ) 「Ⅲ：新規宅地開発による経路変更について」、こちらの開発地を通るとなると、今里の集落地の方は回らなくなるという理解でよいか。
富士急シティバス	そのあたりに代替策、例えば近隣にバス停をどう置くかを含めて、今後検討かと思う。
事務局	富士急様より4月28日、本日も説明いただいた内容は、事前に事務局に概要資料ということで、しっかり説明をしていただいていた。裾野市からは、可能であれば、3月末に退出の申出ということで県へ出されたので、それよりも前に、一報こちらにもいただければありがたかったんですがということをし伝えた。しかしながら、4月28日に一報、資料をもとに説明を受けている。そのなかで、少しお話させていただいたところで須山線、便数をなくすということではなく、須山線のところ、(資料No13)3 ページ) 8往復していたもの、5往復していたもの、緑と黄色の矢印があったところを、三島駅、裾野駅、今里、下和田、須山とあるが、再編イメージとしては緑一本となると。例えば、学校、小学校の児童、中学校の生徒が乗られているものについては、少し時間帯も配慮して考えていただきたいと、申しまして、富士急さん側の言い分として、どこをどうするかはその場でお答えできないといわれましたが、実情を踏まえて再編はいしていくと回答をいただいているので、その辺を付け加えさせていただく。
会長	今回の申出は再編ということだが、確定していないところもある。継続協議ということで、県へ報告させていただくが、いかがか。
委員	異議なし

- 採決  
自主運行バスの維持：継続協議

(3) すその一の運行継続条件の達成状況

- 事務局説明

今回は初めてご出席される委員の方もいるので、まず、これまでの経緯について簡単に説明した後、すその一の状況について報告し、委員の皆様へすその一の存続/廃止についてご審議していただく。

資料No.7 すその一の状況。  
「1. 導入の経緯」

すその一るの導入の経緯ですが、裾野駅を起点とする循環型の路線バスとして、平成 20 年 11 月 1 日に運行を開始した。

低運賃のバスに乗って裾野駅周辺に多くの人に来ていただき、中心市街地の活性化を図ること、路線バスの運行されていない地区にすその一るを運行することで公共交通の不便地域を解消することを目的として導入された。

このような目的で導入されたすその一るだが、現在では、買い物や通院のための利用といった、生活交通として利用される方が多くなっている。

## 「2. 運賃と運行ルートの変遷」資料No. 8

すその一る開始当初の運行ルートになる。

循環型の 3 系統で運行を開始したすその一るだが、平成 28 年度に、先ほどの議事でも説明した、「裾野市地域公共交通網形成計画」を策定することとなった。

この計画の中で、すその一るは、「路線バスの運行サービスの変化をふまえ、担うべき役割や導入目的などを改めて検討し、終了の可否を判断するための運行継続条件の評価基準を設け、実証実験により最長 3 年ごとに路線継続・変更・廃止を行い、利便性が高い持続可能な公共交通システムを目指す」こととされた。

計画の中ではまた、「運行継続条件の評価基準」について、収支率 20%以上という基準が設定された。

この計画のもと、平成 30 年度より、すその一るの見直しに着手することとなった。

### 3. 見直しのスケジュールと現在地

平成 30 年度に運行ルートの再編を検討し、平成 31 年 4 月から、新たなルートでの運行を開始した。

資料No. 7 1 ページの下の部分の令和元年度以降の見直しのスケジュールに関する部分と、5 ページの収支率の部分。

令和元年度は収支率 13.66%と、運行継続条件を達成できなかつたが、引き続き運行を延長することとなった。

令和 2 年度の収支率は 12.18%という状況で、令和 2 年度をもって廃止となることもありえた状況だったが、新型コロナウイルスが市民の生活に与えた影響の大きさであるとか、改変後のルート沿線上の住民がすその一るを使うというライフスタイルの変化には時間がかかるという事情を考慮し、もう 1 年、運行を延長することとした。

令和 3 年度は、網計画上、最長 3 年ごとに見直しをすると決めた最終年度になる。

令和 3 年 4～6 月の収支率によって、令和 3 年度をもって運行を終了するか、令和 4 年度以降も継続するか判断することとなる。

資料No. 7 の 5 ページ。

令和 3 年度 4～6 が月の収支率は 12.01%という結果となった。

事務局よりこの結果を報告するとともに、網計画に定めた事業を進めるため、令和 3 年度をもってすその一るの運行を終了することを提案する。

なお、資料No. 7 については、平成 26 年度以降の年間利用者数や 1 便当たりの利用者数の推移、運行経費と運賃収入の推移などを添付した。



すその一の状況を簡単にまとめると、

- ・ 利用者は年々減少している。
- ・ 往復で運行しているすその一の片道を1便としたとき、1便あたりの利用者数は3人以下。
- ・ すその一は3系統を3台の車両で運行するのにかかる費用は、年間3,000万円。

という状況にある。

また、本日は事務局からの報告及び提案に対してご審議をお願いするものであり、最終的な決定は、9月に開催を予定しており、第2回活性化協議会にて行う。

● 質疑等

老人会会長	収支率は、かかった経費、収入、要するにお客さんが何人乗ったかによって決まってくる。例えば、今年のようにガソリンが高くなってくると、収支率はもっと下がってくる。そういうことでよいか。
事務局	収支率の計算方法は、かかった経費に占める運賃収入、利用者の支払ったバスの料金となる。質問のとおり、経費が上がれば収支率は下がる。一方で、利用が伸びなければ、それも収支率が下がる要因となる。
老人会長	収支率が下がってきてしまったということは、1つは、お客さんが少ないだけではなく、周りの物が高くなれば、(収支率は)下がる。これだけの収支率は確かに必要なだろうけれども、それだけで廃止という話は、高齢者からすると、ちょっと違う気がする。例えば、物価が上がっていくのは、高齢者の責任ではなくて、社会の責任。そういう点から考えると、おかしいという気がする。周りの物価が上がってきたから収支率がもっと低くなってくる、という意見。
富岡区長	関連の質問になるが、基本的には運賃収入÷運行経費ということになるけれど、(資料No7) 5ページの「すその一」全体の収支率、折れ線グラフを見ると、平成30年から令和元年、かなり落ちこみが厳しい。この背景を掴んでもらえていると思うので、説明いただければ、今の質問の少しは回答にもなるのかなという気がする。この辺の経緯の説明を。
事務局	平成30年度から令和元年度にかけて収支率が下がっている理由として考えられる要因は、運行ルートの変更がある。(資料No8)にある循環型の路線バスから、(資料No9)にある往復型にルートの改変を行った。 ルートの改変は、網計画に定めた事業の1つで、ルートを見直すことで、より利便性の高いものを目指そうということで取り組ん

	<p>だもの。ルートの変更にあたっては、利用者へアンケートをとり、どのような所へ行きたいか、もともと運行していた区域をなるべくカバーするような方法をとった。</p> <p>ルート変更のほかにこの年行ったこととして、土日の運行をやめるといふ、利用者の少ない経費がかかりがちなところをやめた。循環型より往復型の方が一般的に経費がかからないというところもあり、経費削減も含めた変更だった。</p> <p>結果として利用者数及び収支率は下がったが、取り組みとしては、そういった趣旨の取り組みだった。</p>
西地区区長	<p>資料№6の裏側で、すその一利用者の実態把握冒頭に行った利用者の実態把握、乗っている人の意見はどうだったか。</p>
事務局	<p>資料№7の7ページ以降は、「すその一」利用者に対する調査の結果、昨年度9月と3月に行った結果をまとめたもの。結果を報告する前に、意見の傾向として、利用している方の意見だけしか載っていないということを前提としてご理解いただきたい。利用されていない方が「すその一」に対してどういう思いがあるかというのは、これには反映されていないということをご理解いただきたい。</p> <p>そのうえで、利用されている方の状況としては高齢者が多いということ、いただいている意見としては、これは私が実際乗車して直接伺ったんだが、利用者の意見は多様であるというのが私の印象だった。例えば、病院に行きたいと言っても、市内の大きな病院だと日赤があげられますが、必ずしもそこに行きたい方ばかりではなく、もともとバスが通っていない伊豆島田の方の病院へ行きたいとか、どこどこへ行きたいという意見もあった。一方で、ルートを変える前の方が良かったという意見もあり、意見はそれぞれという印象だった。</p>
西地区	<p>冒頭の事務局の言い方とすると、廃止したい方向か。</p>
事務局	<p>網計画自体が策定した段階で収支率 20%を設定した。策定の経緯については、本日まで出席していただいている、この公共交通活性化協議会で協議をしたうえで、委員の承認を得て設定したものの。これをひっくり返すということは難しいのではないかと考えている。</p>
西地区	<p>皆さんご存じのように裾野市は財政非常事態宣言をしている。私は行政改革推進委員会にも絡んでいるけれども、これは「すその一」に毎年 3,000 万円かかっているのか？</p>
事務局	<p>かかった経費から運賃収入を除いた金額が、バス事業者への委託費となる。概ね 3,000 万円程度となっている。</p>

西地区	例えば収支率が 20%になったとしても、3,000 万円かかるものなのか。
事務局	資料№7 の 5 ページ。 例えば、令和 2 年度の結果が、下の表を見ると、12.18%。単純にこれが 2 倍、24%になるにはどうすればいいかという、上の表の運賃収入が倍になれば収支率 24%となり目標達成となる。経費 3,400 万円のうち、運賃収入 800 万円という状況になる。その場合、運行の委託にかかる経費は 2,600 万円というのが概算ということになる。
商工会長	(資料№7) 16 ページにある「すその一」の必要性とある。どのくらいの人数にアンケートとったかわからないが、廃止してほしい路線というのは、青葉台なめり線と裾野岩波線が多いように感じる。そういうところの利用客は多いと思うので、思い切ってそういうところの便数を増やし、人気のない路線を廃止、そういったことはできないのか。市民に不平等というのはあるかと思うが。普通のビジネスとして考えたら、お客が多いところを増便し、なおかつ、少ないところを減らすというのが常識的な考え方だと思う。
事務局	「すその一」がここで廃止となった場合、その後どうするかということも考えなければいけない。その中で、今の発言は貴重なご意見だと思う。事務局としても、「すその一」を廃止にしてその後何もしないか、全く無い状態にするのかということ、それは市民の生活への影響は非常に大きいということは認識している。何かしらの手は打つ必要はあると考えてはいる。その中で、市民の移動を助ける手段として検討させていただきたい。
商工会長	廃止を前提としているということか。全部を廃止しなければダメなのか。極端なことを言うと、儲からない路線を休止するとか。そういう柔軟なことを、路線を利用している方は、岩波駅から裾野駅までの裏街道みたいな路線、表の大きな道路に面した。そういう所の、交通弱者に対しては優しく、便数を増やすとか。そうすればもっと利用者が増えると思うが、どうか。
事務局	儲かる路線、儲からない路線ということだが、資料№7 6 ページ。すその一全体ではなく、各路線別の収支率を出したもの。路線によって数字は違うが、例えば、令和 3 年度の青葉台長泉なめり線は 16.3%という数字がある。これは、経費に占める運賃収入の割合なので、100%で収支が均衡ということになる。儲かる／儲からないの話をしてしまうと、全て儲からないということになる。
商工会長	それはわかる。なるべくこの 20%は、届きたいんだという話は

	<p>してるから、なるべくそれに届くためにはいい路線を残したらということなんだが。意見として。もし休止とかなんとかすると、どうしても、そういう路線の方々からクレームが出ると思う。利用されている方々にとっては、便数が増えればもっと利用したいなと思うのではないか。今までの「すその一」の状況を見てみると、PR 不足というか、市民に浸透していないなという感じがする。民間の商売と違いますから、空ではしっているとどうでもいいやみたい。ほとんど誰も乗っていないというのが実感で。悪口言う人は空気を乗せているんじゃないかと。それが公共の交通機関ですから、やむを得ないところはあるけれど。なるべく生かせる方法っていうのはどうか。生かしていただけるのか。アイデアとか。</p>
<p>藤井委員</p>	<p>今日は退出するかどうかを決める会ではなくて、それぞれが「すその一」に対して現状の数値を見て、どう思うかといったところを事務局が受け止める、そういう段階だと思っている。その中で、他の自治体等の公共交通が動いていく中で、コロナの状況だからということで、急に変動している地域もあれば、それ以前からずっと苦しんでいる自治体さんも結構いて、そういった中で、このコミュニティバスとか、デマンドタクシーとか、そういった公共の施設といったものを見直す自治体がだいぶ増えてきている。そういった中で、裾野市の今回の議論の中で、参考になればといったところを少しお話させていただく。</p> <p>まずは、先程収支率の考え方、20%といったところで、現状は12%、という全体、この数字をどう読むかというところですが、私は千葉の方を中心に、公共交通会議に参加しておりますが、既に実質的に廃止したところは、八千代市さんは、12.5%で6路線あるうち5路線をカットした。それから、5%といったところ、これは実質的にダメだということで廃止となった。20%のところは非常に苦しんでいて、これをどう継続させるのか、あるいはやめるのか、というった本格議論になっている。あるいは、千葉県の中でも市川市が、40%の収支率が担保されないのは公共交通ではない、維持継続できる仕組みが公共交通だから、それ以外のは、例えば福祉交通であるとか、高齢者支援型の仕組みに切り替えて運用するんだ、というようなスタンスをとるべきものが公共交通なんだと。本来、収支率が合わないものを定時定路線型で維持し続ける必要があるのかどうかというところを、自治体さんが、今、考えている、といったところ。今回も、すその一のところを、定時定路線といったような時間とダイヤを決めた形で必ず走る必要がある路線かどうかというところも考え直さなければならぬ。12%ベースだと、外部から見るとこれはしんどいな、というのが、率直に感じるところ。その中でも、この地域公共交通会議で 20%というところを、皆さんで決めたということなので、それに見合う仕組みに置き換えていくにはどういたらいいかというと、例えば、自治体さんでやられている例ですが、収</p>

支率が、やはり 12~3%になっている。子供達や、シニアの方達、免許返納した方移動支援が必要な方達、地域でこれを支える必要があるだろうと。自治体での補助金は限度がある。であれば、路線が走っている町会、町会がある意味その欠損分を負担するんだという考え方で、町会費を1世帯ごと、やってる自治体は年間 2,000 円を拠出して、それをこの運行経費の収支率に重ねていく。それで最低限の収支率を担保させることで維持している自治体さんもある。ですので、例えばこの例で、先ほど（資料No 7）6 ページで3路線系統があって、16.3%とか 12.9%、あるいは 7.2%といったところが令和3年の数値で出ていますが、全ての路線を平均 12.01%で一律やめるかどうか、これは1つの考え方として、数値として「やめる」という決断も、決して悪い話ではない。ただし、地域の中の路線ごとに評価をしてあげて、残すべきかどうかという判断をする、これも大事なこと。そういったときに、例えば、16.3%の線が、やはり地域の方達がもっと使わなきゃいけないよねということで実際の利用者を伸ばす考え方と、もしくは伸ばせなくても、利用者の人たちが、地域の足として必要だということであれば、地域負担を考えて、それが極端に地域負担が大きくなる程度であれば、ローカルルールとしてできるのであれば頑張ろうかと、考えられる措置があるかどうか、検討してもいいかもしれない。ただし、7%といった 10%を切ったところで、その分を地域が負担するって非常に大きな問題で、逆に言うと、7%ぐらいしか利用されてないということは、需要そのものが少ないので、定時定路線といった考え方で、常にバスを運行させる必要性は極端に言って低い、そういった地域になる。こういった時に、個別の利用を考えてあげるような仕組みを、併用できるかどうか。そういった時に、デマンド交通って、万能の薬にはならないので、大概どの自治体さんも苦しんでいる。苦労しているところがある。デマンド交通で、タクシー会社さんに、貸し切り抱っこで運用すると、やはり1日3万円とか、そのくらいの費用がかかってくる。それで実際に運用している自治体は収支率がさらに悪化すると、そういうことで、実際運用できていないところがほとんど。その代わりに、今は時間貸しであったり、あるいは、1回ごとの運行経費でということで、その精算分という形で、やった場合には、市の補助金だとかそういったものは少ない。近くで言うと、富士宮のみやタク。そういったところは、1運行ごとの精算、という形をとっています。ですので、そういったタクシー事業者さんの力を借りて、少し路線の需要がまとまらないところは、そういった活用をすればいいんじゃないか、そういった気がする。

他の自治体さんでは、移動できない人達はどういう人達なのかといったところを精査し、たとえば年齢構成で見たときに、70歳以上、とかそういう限定型で、タクシーチケットの補助に踏み切ってるところもたくさんある。伊豆半島の方でも、伊豆の国市さんでもタクシーチケットをやっていたが、年々高齢化率が高まっ

てきて、総予算がかかってくると、どうしても目減りしないといけな。となると、公共交通のことに対する市の助成が減ったということは、移動そのものを軽んじているのかと、いったことで市民からお叱りがあって、一旦辞めたなんてこともあった。そういうことではなくて、今度はどの人達の移動を支援するのかという、年齢構成が他のところで、交通空白でかつ、70歳、75歳といったところをターゲットとして、タクシーチケットの移動支援をやる自治体さんも今増えてきている。

そういった面では、「すその一」を頼り切るような運用をするのか、あるいは、他のモードを考えるのかとうことを、選択の問題を少し考える時期にきているのだろうなど。選択をするのは事務局が選択するというよりも、市民、その沿線の人達が自分達のどういう利活用をするのかであり、その他の交通モードで自分達で移動したいのかということをしっかり意識して判断して、選択するような形にならないと、これは打ち上げ花火的にいろいろなモードを入れたとしても、なかなか継続して使えない、いうことになってしまう。ですので、辞めるにあたってはやめる算段といったところ、先程、やめるだけ考えないで、事務局もその後のことを地域の中でといったところは、きちんとそれが理解できるように、住民の方とも説明をしなければいけないし、住民の方たちも自分たちで、費用がかさんでいる原因といったものが何かということを知るということも大事ですし、その中で縮小化していきながらも、移動が確実にできる方法を考えていく。特に公共交通網形成計画という話が出ていますが、国土交通省が進めている新しい計画作りといったところでは、公共交通計画という位置づけの中で、地域の総動員という1つのキーワード、これが良し悪しで、これができる自治体さんと、使える、あるいは使えない自治体さんといういろいろありますけれども、バス会社さんとか、タクシー会社さんとか、力を発揮できるところはどんどん民間の力を発揮していただく。ただ、やはり山間地域だとか、タクシー利用者さんでも迎車料金払っていくのは難しいよねといったところは、逆にこういったところで活用できるのは地域の力を借りようじゃないかとか、あるいは、スクールバスを活用したり、ある自治体さんでは、教習所の車を活用して運用するとか、あるいは、病院の通院バス、こういったようなものを一般で利用できるような仕組みの方へシフトさせていくといったようないろんな知恵を使って、みんなが地域を支えないと、公共交通は成り立たない時代になっている。そういった面では、裾野市は、市街化調整区域に住まわれている方たちが、非常に多いので、他の全国的な自治体に比べると、さらにその負担と言いますか、移動負担といったものは非常に大きなものを抱えている地域だということで、そういった面では地域交通をよく判断する中で、どう地域ごとに判断していくか、そういうことを考えることが必要なのかなと。そのためにも、今こういう資料が、数値が出ていますから、事務

	局として、案として一律型で辞めるのか、あるいは地域の中で負担していただきながらも継続していくのか、あるいは定時定路線型といったものを辞める形の中で、地域の足といったものを個別ニーズに応えられる仕組みに変えるのか、いろいろなものを是非、この限られた時間ではありますけれども、検討していただきたいと思う。
会長	<p>考え方として、網計画が出きた段階で 20%という目標を定め、達成しなかったら廃止にするよという考え方はオーソライズされている部分だと理解している。そういった中で、事務局もこれが廃止されたから全て公共交通は終わりということではなくて、違う考え方を持たなければいけないということで、考え方をもっている。そしてもう1つ、先ほど藤井委員がおっしゃられましたけれども、公共交通という考え方とは別に福祉の交通であったり、免許を返納した公共交通を使うであろう人たちのための施策というところも考えなくてはいけない。公共交通をよすからといって、皆様方の足をなくすというのではなく、そういった選択肢も検討中であるということをご理解いただきたい。</p> <p>今回はこのように評価をしているよというところ、提案としては 20%いっていないので廃止の検討をしている。廃止の検討はしているけれども、まるまる外すのではなくて、次のステップも考えているよと、いうことでよろしいか。</p>
三ッ輪交通自動車	今回は意見を聞いて次回決定、何らかの方向性を出すようだが、交通弱者の生活を公共交通という面で我々が決定することになるが、次回までに我々どういうところを検証してどういう意見を、ちょっとイメージが湧かないんですけれども、このまま次回も事務局の内容を聞いて我々も検討するのか、このあと次回考えるポイントとかあるのであれば教えていただきたい。
事務局	<p>次回の協議会は9月 24 日を予定している。それまでに事務局として考えていることとしては、収支率、指標が出たので、市民のみなさん、地区への説明をしなければいけないと考えている。合わせて、会長からも話があったように、その後どうするのか、というところを早急に詰めて、次回までに、案としてでも提示できればと考えている。皆様には、この案であれば交通弱者も救えるのではないか、いいじゃないかというご意見をいただけるようにと考えている。</p>

(4) 自主運行路線の見直し（岩波駅線、青葉台線、千福が丘線）

● 事務局説明

なぜ自主運行路線の見直しをするのか  
 裾野市では、令和元年度から令和3年度までを集中取組期間とし、6.5 億円の予算削減に取り組んできた。この取り組みの結果は、達成率 93.8%で、目標を達成

することができなかった。

また、市内企業の生産拠点の移転による閉鎖や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による大幅な税収減が見込まれ、現在の状況では数年後の予算編成が困難になることから、「財政非常事態」を宣言し、第2期行財政構造改革を進めることとなった。

令和元年度から令和3年度までの行財政構造改革を第1期とすると、第1期行財政構造改革における予算の削減対象事業には、公共交通に関連する事業が3つ、含まれていた。

- 1つ目はその一筋の廃止、
- 2つ目は乗合タクシー「千福が丘線」の廃止、
- 3つ目は岩波駅線及び青葉台線の予算の150万円削減

市の厳しい財政事情の中、今後も予算の確保が保証されている訳ではなく、既存の事業がどうなるかわからない状況でもある。

そこで、自主運行路線の見直しについては「裾野市公共交通網形成計画」計画された事業ではありませんが、活性化協議会でも協議の必要があると考え、議題として提案する。

見直しの内容について

事務局としましては、行財政構造改革で示された内容の実施に向けて取り組む必要があると考える。

先ほど申し上げたように、

乗合タクシー「千福が丘線」→今年度をもって廃止。

岩波駅線及び青葉台線→合わせて150万円の予算削減。

順番が前後したが、自主運行路線3路線はどのような路線か概要を説明する。

<千福が丘線> 資料No.12

導入の経緯

千福が丘地区を運行するバス路線「東急千福が丘線」が減便となり、平成30年度から朝・夕の便がなくなることになった。同地区の通勤・通学者を対象として、朝の裾野駅への交通を確保するため、自主運行によりジャンボタクシーを運行することとなった。

概要

運賃1回の乗車につき300円

本数は1日3便。

利用の状況

平成30年度から令和元年度にかけて、JR御殿場線への接続を考え、時間帯の見直したところ、利用者数は増加したが、令和2年度以降は新型コロナウイルスの影響もあり、利用者数は減少している。

収支率

最も高かった時は令和元年度の9.4%、令和3年度4月～6月は4.38%だった。



1 便あたりの利用者数  
令和3年度4月～6月は0.9人

#### 提案理由

実証実験という位置付け。通常3年のところ、1年延長している状況。  
利用者も減少傾向にあり、これ以上の継続は難しいと考え、廃止を提案。  
5月に自治会地長、区長へ状況説明をし、相談している。

<岩波駅線> 資料No.10

#### 導入の経緯

地域の要望を受け、平成17年4月より運行開始。  
市北部地域と岩波駅の移動手段の確保及び岩波駅と周辺道路の安全対策を目的として、運行している。  
平成18年4月より本格運行となり、平成22年に須山系統を廃止、現在に至る。

#### 路線の特徴

朝1便、通勤通学のための便として運行、残り3便は帰宅のための便として夕方運行。

#### 利用の状況

平成28年度以降の1便あたりの利用者数は2～4人で推移。  
便別の利用者数は、朝の便については利用がまとまっているが、夕方の3便については分散している。

<青葉台線> 資料No.11

#### 導入の経緯

平成20年6月、裾野市地域公共交通会議審議され、民間事業者が運行していた青葉台線が廃止されたことを受け、市が運行を引き継ぐ形で、平成21年度から自主運行として開始した。

#### 路線の特徴

運賃は距離に応じて100円～150円。  
青葉台団地の住人の通勤、通学、帰宅のために利用されている。

#### 利用の状況

平成28年度には1便当たりの利用者数は3.5人だったものが、令和3年度4月～6月には1.6人となっている。

#### 経費

青葉台線

<p>令和2年度は運行経費 933,732 円、運賃収入 99,450 円。 欠損額 834,282 円が事業者への委託費。</p> <p>岩波駅線 令和2年度は運行経費 6,206,706 円、運賃収入 542,915 円。 欠損額 5,663,791 円が事業者への委託費。</p> <p>提案内容 青葉台線と岩波駅線を合わせて 150 万円削減するには、便数を減らす。</p>
---

● 質疑等

三ッ輪交通自動車	<p>先ほどの「すその一」とこの自主運行バス、今後の廃止も含めて検討ということで、今日話を聞いたが、気になっていたのは公共交通網形成計画との関係。今日話を聞いた限りだと、公共交通網形成計画の内容とは逆行するような内容ではないかと思う。5か年計画ということで 2022 年までこれは続くということで、正直言いますと、自分たちはこの公共交通網形成計画の目標を達成するために話し合いをするんが、一応廃止という話が上がっているんで、達成するための別の案と言いますか、具体的には新しい交通網、モビリティというのを一緒に考えていきたいと思う。これは意見だが、われわれタクシー会社としてできることはやっていきたいと思うので、是非廃止だけではなくて、公共交通網形成計画を達成するために、是非我々の力というものを是非、活用していただければと思う。</p>
会長	<p>公共交通網、大事な足なので、全くなくすというものではなく、事務局側もいろいろ考えている中で、地域に入って地域公共交通マニュアルというものを、紹介するという取り組みもやっているんで、そういったところも含めて、いまいちど市民の皆様にも公共交通ってどういうものかを理解していただく必要がある。10%の収支率ということは、逆に言えば 100 万円かかるところを 10 万円しか入ってこない。90 万円をみなさんと、市民の税金でまかなっているkということなので、大事な話だと思う。ご検討いただければと思う。</p> <p>これは事務局、9月までに地区に入って説明していくということによろしいか。</p>
事務局	その予定で考えている。

5. その他

● 質疑等

富岡地区	先ほどの議事の関連、9/24 にすその一らの存続廃止を決定することになるが、廃止ということに仮になった場合に、代替え措置み
------	---

	<p>たいな話、今言ったみたいになんかこういうことああいうことを提案しますという話は出るのか。</p>
事務局	<p>廃止となりまして、何事もないということになりますと、市民への影響が大きいと考えている。ですので、市民の移動を補完する手段として、何かしらの提案をしたいと考えている。全くなして次回を迎えることはできないと考えている。</p>
富岡区長	<p>そういうことになると思ったので、いきなり 24 日に決定なんてね、本当はその 24 日までの間にワークショップにおいて、論議した方が、スムーズに行くのかなと思ったが。24 日に暫定対応、利用者が多い地区はどうするの？とか、昨今いろいろな地域でやっているようなことをみなさんがいろいろ知恵を出して、半年でもやってみますよとかね、そういうのはその場で提示されれば、私どももその場で判断できるが、代替え措置、案は後日、というようなことになると、残念な形になるので、その辺を、その日に合わせて、しっかり準備していただけるのか、ということで、問題がないように終わりたいので、その辺の準備をお願いしたい。</p>
事務局	<p>9月の協議会に何も案が無いというのは、それは事務局としても良くないことだと認識をしている。開催前に事前に案の提示をできれば一番良いのですが、諸々の調整等あるので、協議会には案を提示したいと思う。</p>

- 事務局より令和3年度のスケジュールを連絡

## 6. 閉会