

令和3年度裾野市地域公共交通活性化協議会（第2回）議事録

I. 開催日時

令和3年9月24日

II. 開催場所

裾野市役所4階401会議室

III. 出席者

30人（内、オンライン参加7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		オンライン
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 本社営業所 所長	川井 俊人		○
14	富士急モビリティ株式会社 取締役社長	志村 公聖		オンライン
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 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		欠席
18	富士急シティ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		オンライン

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副所長	小川 喜睦		オンライン
22	静岡県沼津土木事務所 工事第1課長	渡邊 克仁		オンライン
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		オンライン
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	オンライン (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	農林振興課長 横山 英哉	代理出席
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		○

IV. 議事

- (1) **報告事項** 富士急シティバス（株）による退出申出路線の検討状況
- (2) **報告事項** 「すそのーる」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果
- (3) **協議事項** 市民の移動手段の補完策（案）
- (4) **協議事項** 静岡県生活交通確保対策協議会に対する退出意向の申出

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) **報告事項** 富士急シティバス（株）による退出申出路線の検討状況

- 富士急シティバス（株）による説明

- 須山線の再編について、地元説明会で再編に向けての考え方等を説明した。
(須山地区、富岡地区で合計2回。実施日時等については **資料No. 7** 2ペ

ージ参照)

- この他に、学校とも別途打ち合わせを行っている。

追加資料 1 ページ

- 須山線の概況、利用状況、収支状況等については以前説明したとおり。

追加資料 2 ページ

- 再編案については、基本的には前回説明のとおり。
須山行きと下和田帝人アカデミー行き、合わせて13往復あるものを、8～10往復程度に減便する予定。

追加資料 3 ページ

- 前回の説明と異なる部分は、集落への乗り入れを見直すということ。
青色のルートの基本とし、今里集会所前、下和田地区内については、通学、特に今里地区については小学生、下和田地区については中学生の利用があるので、時間帯を絞って乗り入れることで、安全面、特に小学生の安全面へ配慮し、新しい形への再編を目指す。
昭和、平成初期は交通量が少なく、経路の安全面が保たれていたが、年々交通量が増えている状況もあり、安全面を考え、最小限の乗り入れとする。
- 今里集会所については、県道経由を基本とするが、小学生が、現状だと朝、バスに乗るために道路横断することになってしまう。安全面を配慮したにも関わらず、安全性がかえって損なわれることになるため、こちらについては一部の便を集落へ乗り入れる形で対応する。
- 下和田地区内についても、中学生の通学の時間帯、若干、赤色のルートで乗り入れる形をとる。
青色のルートの基本とし、須山街道を通る。
下和田集落内は若干修正がある。調整が決まり次第報告する。
- 今回は須山線の報告。
トヨタ自動車東日本線は現在調整中。

- 質疑等

県地域交通課	<ul style="list-style-type: none">● 再編の理由が、資料を見ると補助金ありきになっている。 減便をするなら、地元にとれくらい影響があるのか、地元寄りの目線がない。 地元にどういう影響があるのかということ資料に追加してもらいたい。
富士急シティバス	<ul style="list-style-type: none">● 次の協議会で報告の資料を作る際は、市と調整し、内容に入れるようにする。

- (2) **報告事項** 「すそのーる」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果

● 事務局より説明

資料No.7 「すそのーる」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果

- 7月13日に開催した令和3年度第1回 裾野市地域公共交通活性化協議会では、すそのーるの廃止、自主運行路線の青葉台線及び岩波駅線の見直し、乗合タクシー「千福が丘線」の実証実験終了について提案をした。提案内容を利用者である住民の皆様にも説明する必要があると考え、8月に、住民説明会を開催した。実施した日程、参加人数などは、1ページのとおり。
- 区長会での説明については、住民説明会で話す内容について事前に区長様方へ伝えておく必要があると考え、区長会の中で行った。なお、市内5地区の内、富岡地区については8月に区長会の開催が予定されていなかったため、区長様への事前説明は行っていない。

資料No.7 「すそのーる」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果 2ページ
＜すそのーる及び自主運行路線に関する住民説明会＞

- **資料No.8** すそのーる及び自主運行路線の状況に関する説明会資料が、説明会で配布したもの。
- 説明した内容及び開催する目的は3点。
 - ① すそのーるは運行継続条件「収支率 20%以上」を達成できなかったため、廃止に向けた手続きを進めること。
 - ② 自主運行路線の青葉台線、岩波駅線は、路線の廃止、運行本数の削減を含めた見直しを行うこと。
 - ③ すそのーるが廃止となった場合の市民の移動を補完する施策の参考資料とするためのアンケートをとること。

＜乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会＞

- **資料No.9** 乗合タクシー「千福が丘線説」の状況に関する説明会資料が、説明会で配布したもの。
- 平成30年度より実証実験として運行してきたものの、利用者数が目標としていた「1日10人」に届いていない状況をふまえ、今年度をもって実証実験を終了とすることを伝えるため、実施。
- 参加者からは、「廃止もやむを得ない」という意見もあり、理解は得られたと認識している。

＜路線バス須山線に関する住民説明会＞

- 富士急シティバス様より、路線バス須山線の再編の検討状況について説明。
- 内容については、先の議事の内容と同様。

資料No.7 「すそのーる」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果
3ページから11ページ

- すその一及び自主運行路線に関する住民説明会における質疑・応答をまとめたもの。
主なものは、存続希望、行政の取組に対するご意見。
個別の内容については資料参照。

資料No. 7 「すその一」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果
12 ページから 21 ページ

- すその一及び自主運行路線に関する住民説明会で実施したアンケートの集計結果。
アンケートは、説明会へ参加できなかった方への対応として 9/10 まで実施したものを含む。
参加者の約 6 割がすその一の利用者、又は利用したことのある方で、利用したことのある方の中でも利用の多い年齢層は 75 歳以上。
利用目的の上位 3 つは買物、通院、金融機関利用。
個別の内容については、資料参照。

資料No. 7 「すその一」、自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）、乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会の結果
22 ページから 24 ページ

- 乗合タクシー「千福が丘線」に関する住民説明会における質疑・応答をまとめたもの。
個別の内容については、資料参照。

<資料の注意点>

- 令和 2 度実施した市民意識調査の結果によると、9 割近い市民の方はすその一を利用していないという結果が出ている。
そのような全体の結果が出ている中で、今回の結果は存続希望という意見が多数出ている。
主に出席されている方はすその一の利用者が多いという中で、このような意見となっていることをご理解いただきたい。

- 質疑等

西地区区長会	● すその一、自主運行路線（の廃止）は、今日この会議で決定するのか。
事務局	● 退出意向の申出は、半年前までにする必要がある。 本日の議事（4）で、静岡県生活交通確保対策協議会へ廃止の届出を出す／出さないについて採決をとる予定。
西地区区長会	● 区長会の代表として出席しているので、区長会に投げかけ、答えをまとめてきた。 西地区区長会としては、すその一については存続できるように工夫していただきたい。しかし、やむを得ず廃止になっ

	た場合には、是非、代替案をお願いしたいということだった。
富岡地区 区長会	<ul style="list-style-type: none"> ● すその一の利用者が1割くらいということで、その方の意見を聞けば、当然、継続してねということにまとまると思うが、諸々読んでいる中で、すその一ありきではない部分もちらほら見受けられる。 その辺をこの後の補完策へ、裾野市はどういう方向へ向かうのかわからないけれども、その補完策はちゃんとしたものになっているか確認をしながら、見ていきたい。

(3) **協議事項** 市民の移動手段の補完策（案）

● 事務局説明

資料No.10	市民の移動の補完策（案）
<p><留意点></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 今回は事務局による提案であり、この場で決定するものではない。 ● 委員の皆様のご意見をいただき、最終的には次回、12月の活性化協議会にて決定したいと考えている。 ● このことをふまえ、提案に対するご意見等をいただきたい。 <p><説明></p> <ul style="list-style-type: none"> ● すその一が廃止となった場合の市民の移動の補完策は、事務局案として、バス・タクシー利用助成券による移動の支援を提案する。 ● 平成20年に運行を開始したすその一は、「中心市街地活性化」「公共交通の不便地域の解消」を目的に導入した。 平成31年4月の運行ルート改変では、役割や目的などを見直し、買物、通院等を目的とした交通弱者、主に高齢者を対象とした。 ● 裾野市地域公共交通網計画では運行継続基準を収支率20%と設定した。 これは、令和2年度の実績から計算すると、沿線の行政区の住人、その内、高齢者が、年間3往復の利用があれば達成できた水準になるが、そこまでの利用がなかったということになる。 ● 廃止に至る経緯は裾野市地域公共交通網計画のとおりで、運行継続基準の収支率20%を達成できなかったことを受け、手続きを進めるものになる。 ● 事務局としては、利用が少ないとは言っても利用されている方、頼りにされている方がいるということも認識している。 住民説明会、アンケートでもご意見をいただいた。 提案する補完策はバス・タクシー利用助成券だが、現在も同様の制度はあるが、すその一の運行区域外の方を対象としており、すその一とのバランスの中で助成措置を講じてきた。 ● すその一の運行がない中でバス・タクシー利用助成券を配布するということは、公共交通施策としての位置づけから、交通弱者に対する福祉施策的な位置づけに代わると考える。 ● なお、公共交通という観点では、タクシーも公共交通機関として引き続き市 	

内全域をカバーしていくことになる。

バス、タクシーを利用する際の負担を補助するという福祉的な施策により、移動の支援を行う。

- 対象者は、住民説明会で実施したアンケートの結果もふまえ、利用者が多い75歳以上を主なターゲットとし、住所も、裾野市内に住んでいる方とする。
- 助成額については、現行と同様2,000円とし、1度に利用できる枚数の上限を300円へ引き上げる。
- この施策は、すその一廃止後の交通環境の変化に対する激変緩和措置と考えており、実施期間を3年程度とする。
- この施策を実施している間に、公共交通マニュアルを活用した移動手段を地域が導入できるよう、公共交通担当部署としては支援をしていく。

<補足>

- **資料No.10** 市民の移動の補完策（案）の1枚目は、今回提案する市民の移動の補完策と現行のバス・タクシー利用助成制度との比較。
- 2枚目以降は参考資料。
補完策は移動に困っている方を救うために提案するが、公共交通施策以外にも行政及びその他の機関が行っている移動支援のような制度がある。これらも活用しつつ、市民の移動支援を行っていきたい。
市、みらい政策課が行っているものではないが、このような制度もあるということに掲載した。

● 質疑等

老人クラブ 連合会長	<ul style="list-style-type: none">● すその一の現在の予算と補完策、75歳以上の市民の方と書いてあるが、例えば、これを決定したときにどれくらい予算がかかるのか。 <p><感想></p> <ul style="list-style-type: none">● 75歳以上の市民と書いてあるが、男女とも免許の保有率、60歳以上くらいになると、女性の保有率は低い。 外で働いている方は持っている人が多いが、老人クラブの中で免許を持っている女性の方は2～3人しかいない。 その辺のところも皆さんと検討していただければいいが、考えて頭の中に入れていただければと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none">● すその一の現行の予算は約3,000万円。● 補完策の予算の目安は800万円程度を見込んでいる。
会長	<ul style="list-style-type: none">● 補完策の予算は約1,000万円。
富岡地区 区長会	<ul style="list-style-type: none">● 75歳以上という部分。 補完策ということで70歳以上から75歳以上へ補完されるということだが、費用の話もあったが、配布された各地区の説明会の13ページ、アンケート結果の概要のところ、すその一を利用している方の状況、年齢別を見て、事務局から75歳とあったのだと思う。

	<p>これを見てもみると、65～69歳は1桁で7.2%、70～74歳が14.5%、75歳以上が26%と少し上がるが、70歳以上くらいが多い、というような判断もつく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 近隣の市町を覗いてみると、70歳以上の方に補填している市町が多いと聞いている。 先程お金の話もあったが、これを70歳以上という現行でいってもらえると。 私も70歳を超えているが、団塊の世代がどんどん増えてくる。 団塊の世代は減りはしないで増えていくので、この辺も見越して、今まで70歳以上というのをそのまま継続してもらえるとありがたい。 おそらく、大方の方がそう思う。 ● その下の助成額。 現行2,000円とあり、補完策も同じく2,000円とある。 これは間違っていないか。 アンダーラインが引いてあるので、3,000円になっているのかと思ったが、2,000円か。 アンダーラインは変わったところではないのか。 ● その他のところ。 実施期間は3年程度とし、その間に、公共交通マニュアルを活用した移動手段の導入を行うと。 市は支援をするというふうとで、移動手段の導入というのはまだこれからの話だと思うが、そちらにも期待したい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 2,000円のアンダーラインは誤植。 金額変更なしでの提案となる。 ● 実施期間の3年程度については、そのくらいの期間を設けて、実施をしている間に、地域の方が主体となって、地域の方の利便性に合った移動手段を導入できるよう公共交通マニュアルを活用した移動手段の導入、こちらの支援をしていく方向に向かっていきたいと考えている。
老人クラブ 連合会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 近隣の市町はどうなっているか。 例えば、御殿場市、長泉町。 年寄りには免許を返納しろと言われていた。 事故ばかりやってると言われて。 だが、免許を返すと動けなくなってしまう。 その時に言われることが、（免許を返す）代わりにタクシー券、バスの利用券を何枚かくれるよと。 その中で、長泉町は50枚くれたとか、御殿場市はもっとだったとか、いろいろ話が出る。 そういう話が出てくると、何故裾野市だけ5枚なのかとか、10枚なのかとかという話になってしまう。 近隣の市町をある程度調査して、その結果をある程度取り入

	<p>れてほしい。</p>
会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 近隣と同じことができるのかというのは、厳しいところがある。 ある程度周りにあわせるではないが、遜色ないところまで本来行ければ一番いいが、難しいかなというところが、他の部分もやっていく中での感想。
老人クラブ 連合会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 老人福祉法の中に、70歳以上に支給するものについては補助金の対象にするというのではないか。 多分、あるはず。 老人福祉法自体が、そういうものに、国、県、市町村が補助しますよということがあるはず。 そういうところを使っていくと、またなお上がっていく気がする。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 今回、補完策ということで話をしている、その前段階のすその一はどうなるのかは置いておいての話としている。 前回、話をさせていただいたことは、公共交通としてのあり方というところ、補完策としての福祉交通というところ。 あるいは、先程話があった交通施策、免許の返納者に対する施策の1つという考え方があると、市では考えている。 ● 今回、どちらかという、3年間の話をしているが、先ほどから話が出ているとおり、地域で考えるというところが、公共交通として考えていくことの1つ。 ● それから、先ほどの資料の2枚目、3枚目にあったように、福祉施策としてけっこうやっていることがある中での活用をもっとPRしていかないといけないだろうし、そういったところをもう少し厚くしていく。 先ほどの補助金の話ではないが、そういったところも必要だと思う。 ● もう1つが、免許返納した際の、激変緩和。 こういうものも必要なのかなと思っている。 そういったところも含めて検討していく。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 近隣市町の状況について回答する。 御殿場市については、バス・タクシーの助成券、10,000円。 長泉町については、75歳以上を対象として5,000円。免許返納者に対しては、1回限り10,000円を助成。
西地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 年齢を75歳以上と区切っているが、アンケートの結果を見ると、70歳以上でも十分パーセンテージが高い。 この年齢まで考えなしていただきたい。 ● それと、1点お願いになるが、(助成額が現行の)2,000円から2,000円だが、予算が800万円あると言っていたから、

	<p>2,000 円で割ると 4,000 人。 4,000 人がそれだけ使ってくれるかどうか。 それなりに利用者の推計もあるだろうが、例えば、2,000 円を 3,000 円にするとか。このようなことを検討いただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● その件に回答をいただかないと、議事 4 の決定事項で、すその一廃止に賛成できない。 補完策がちゃんとしたものでないと。 補完策が 12 月の協議会で決定すると言ったが、その辺の回答はどうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 予算も絡む話になるので、みらい政策課長から回答する。 この公共交通活性化協議会のメンバーは、公共交通に明るだけでなく、裾野市の現状もよく理解されている委員の皆様にお集まりいただいていると思っている。 現在の市の状況というのも、ご理解のうえ発言されているので、明確に単純に金額を増やすとか、そういった意見ではなく、ぎりぎりのところで、皆様から意見をいただいている、このように感じている。 これから予算折衝を行っていくが、金額、年齢のところは、課内でもだいぶ議論し、深めたところ。 最終的に、記載のとおり補完策の案となっているが、この公共交通活性化協議会での意見というものは重いと受け止めている。 ● あくまでも活性化協議会事務局の方針として、年齢は、今、皆様から意見をいただいた 70 歳というラインでいくということが 1 つ。 ● 金額については、申し訳ない。 北や南の市や町と比較するとどうのこうのということはあるが、今ある現行の制度をそのまま使えばいいのかという単純な問題ではなく、住民説明会ではかなり、住民説明会が終わった後も、個々に話を伺ったところ、なかなか厳しい生活の現状というものも伺った。 公共交通として解決していいかどうかは別として、現在、助成額 2,000 円の 100 円×20 枚とあるが、3,000 円、100 円×30 枚を目途に支給ということに方針を取りたいと思うので、皆様のご了承をいただきたい。 ● しかしながら、市役所は予算というものがある。助成額に関しては、「予算の範囲内での配布」と、これは一文入れさせていただくことになると思う。 ● 今、実際、すその一のと通っていない所に、バス・タクシー利用助成券を配っているが、対象の人口で見ると、貰いに来る方、券を必要と言ってくる方は 20% を切っている状況。 加えて、助成券を配った後、どれだけ使っているかというところ、概ね、配られた券を半分くらい使っているというのが今

	<p>の現状。 今日、委員の皆様から話をいただいて、今後、間違いなく、高齢化率は上がってくるし、こういったものを必要とされる方も増えてくるだろうということで、今の話を聞いて、対象者の年齢は、70歳が妥当かなと、判断する。 助成額についても、予算の範囲内での配布ということはあるが、1つ、3,000円、100円券の30枚というのをセットで、用意したいと思っているので、ご了承いただきたい。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 会長である一方、行革も担当しているといった観点から。 ● 先ほど、何とかなるのかなと思ったのは、予算の範囲内でのいうところ。 3,000円、70歳という話をしたが、実際のところ、人数は75歳で6,700人くらいいる。 70歳だと8,000人から9,000人、下手すると10,000人までいってしまう。 3,000円となると、それだけトータル予算が必要となる。 先ほど話したが、実際、現在、すその一を運行していない場所に対する補助と言っていたけれど、配布率は10%にもっていない。 そういったところから考えると、すその一の収支率の話をして、20%云々という話をしているが、それよりも当然低い金額になってくる。 3,000円ということであればというのはある。 ただ、ここで約束はできない状況にあることはご承知おきいただきたい。 実際問題そのような話をしたが、トータルの話の中でどっちを生かすのかということが絶対出てくると思っている。 如実に予算があればつくと、昔みたいな状況であればそうだが、今はそうではない状況なので、その分、増やすとなると、どこかを減らすと、という格好にもならざるを得ない。 利用者がどのくらいいるかということがまだ見込が立たない。 参考になるのは、今やっているすその一が走っていないところに対するバス・タクシー券の助成の枚数であったり、件数であったり、率であったりといったところではない。 確約はできないけれども、意見、皆様からそういう意見が多いようであれば、意見を尊重して検討させていただきたいと思う。 これは企画部長として言わせていただいた。
<p>ミツワ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● まず、助成券の配布方法。 この会議で何度か要望を出させていただいたが、お客様の中には、市役所に取りに来るだけで2,000円以上タクシー代がかかってしまうので、意味がないよということで、市役所に

	<p>取りに来るということ自体がなかなか難しい。 今、話があったとおり、もらいに来る方は 20%くらいなのかなと。</p> <p>そうじゃない方もいると思うが、20%なのかなと思う。 市役所だけでなく、配布方法を、各支所とか、配布方法を工夫していただきたいと思う。</p> <p>本当は、ほかの市町のように、各家庭に郵送していただくことが一番いいと思うが、もし郵送も可能であれば、一緒に考えていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● もう一つ、移動マニュアルの件。こちらは実際に使う方は移動に困難な方が公共交通マニュアルを使うかと思う。 実際に移動が困難な方というのうは、高齢者の方、70歳くらいの方々だと思うが、なかなか高齢者の方がこの分厚い公共交通マニュアルを読んで市へ申請するというのは、なかなか難しいかと思う。 市は支援を行うということだが、公共交通マニュアルの支援策は、寄り添って考えていただけるようにしていただきたい。 また、公共交通マニュアルもどのくらい高齢者の方に浸透しているかわからないが、公共交通マニュアルの活用方法、あとは支援策、そして、その後のサポートなど、何か説明する方法も工夫していただきたいなと思う。 実際、あの分厚いマニュアルを私もなかなか一度もしっかり読んだことがありませんので、是非、サポートをお願いしたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● まず、タクシーチケットの配布方法だが、現在も支所で配布している。 こちらは継続して、行っていきたい。 何か、更なる策があれば検討したい。 郵送は考えていない。 ● マニュアルについては、現在、各区長への説明は終わった。 これがどこまで市民に浸透しているかというのは、今いただいた意見のとおりだと思う。 その辺、もうちょっと踏み込んで、市民の方に知らせる、周知の方法というものを考えていきたい。 ● 逆にお聞きしたいが、タクシー事業者様の方で、何かこういった時にサービスということで、新たな提案みたいなことがあればぜひ、お聞かせ願いたい。
三ツ輪交通自動車	<ul style="list-style-type: none"> ● サービスというと、高齢者向けのサービスとか、金銭的な割引サービスとか、そういうことか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● そういったことでもいかまわらないし、いろいろな規制等あるかと思うが、何かこういったこともできますよとか、提案い

	<p>ただければ、周知の面で、市民に周知をしていきたいと思っている。</p>
三ツ輪交通 自動車	<ul style="list-style-type: none"> ● 例えば、1つの例として、定期券のように、自分の家から病院、決まっている病院へ行く、その間だけ、月々何回使っても定額というような、電車やバスのような、定期券のサービスをやっている会社もある。 ただ、一交通事業者ではできなくて、旅行の資格がないと駄目だった気がするので、すぐにはできないが、そういうふうに定額制の形にして、結果的には、割引になるといったことをやっているところもある。 運賃が県ごとに決まっているので、勝手に割引をするということが、他のタクシー会社の手前、なかなかできないということがあるので、金銭面以上に何かいいサービスを考えていきたいと思う。 タクシーは一般的には高いと言われるが、高いなりに何かいいサービスを考えていきたいので、もし何かあれば、市役所様にも報告、もしくは、協力いただくこともあるかもしれない。
地域交通課	<ul style="list-style-type: none"> ● この後の議事（4）にも繋がっていく話だが、先ほどから県の協議会という話が出ているので、協議会について簡単に説明をする。 ● この後の議題になっている議事4 静岡県生活交通確保対策協議会に対する退出意向の申出というのは、これが採決されれば、県に対してこの路線を退出したいと、申出することになる。 それを受けて、県はこの申出に対して、地元調整してください、活性化協議会で、また、地元調整の結果をふまえて、また協議してもらって、それで路線の変更だとか退出だとかというのを採決、諮ってくださいとお願いすることになる。 今回はあくまで申出をするというだけの話になってまして、今、議事（3）の補完策だが、この後いろいろ意見をいただいた後に事務局で案を練って、おそらく補完策について検討していただけるという感じなので、補完策とこの後の議事（4）の申出については、別々で考えていただきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議事項は別ということで考えていると認識している。 移動手段の補完策というのは、事前にお示しするという前回の約束があったので、先にやっているという認識でいる。 この後の議事で、生活交通確保対策協議会への退出申出ということで、採決をさせていただく。
老人会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 意見はあるが、意見といっても金額をもっと上げてくれと言うしかない。

	<ul style="list-style-type: none"> ● それと、年齢を下げろと言うしかない。それしかないので、言ってもしょうがない。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ● 会長であって事務局側ではないが、今後の話として、先ほど県の方の話があったが、補完策と退出申出は別だということの中で、その中でも、補完策についてこれだけ意見をいただいているというところがある。 先ほども 3,000 円、70 歳という具体的な数字も出ている。そういったところの意見もふまえて、補完策の修正について検討をしていくことをしていきたい。 先ほど話をしたが、約束はできないが、予算の範囲内という中で、やるしかないと思う。 そういったところも含めて、中で検討させていただきたい。 また、廃止されて補完策をやるということになったあかつきには、住民への説明、地域公共交通マニュアル、こういったところも含めて、各区長様、地域で考えていくことが非常に大事になってくるので、説明していきたい。
運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ● 財政面の話が一番大きく、このような形で、事務局でとりまとめているところだと思うが、実は、活性化再生法が改正された中で、維持が困難な場合の支援策のメニューというのが出ているところではあったが、なかなか難しい、使いにくいのかなというところも、正直、話を伺って感じている。 最終的に退出までは半年くらいあるので、もう一度、裾野市、事務局へメニューの提案をさせていただくので、そちらの方、財政面、国の補助等合わせて、使えるものがあれば、こちらの方も考えていただければと思う。 ● あともう 1 点。地域の方主体での公共交通マニュアルを活用した移動手段の導入といったところだが、地域の方のみでやると、継続性というところが難しい。担い手がいるのか、費用の面、といったところが、続けていくうえで、いろいろ問題だとか、難しところが出てくると思うので、もしこういったところを活用するようなら、裾野市の支援を積極的にしていただければと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助、制度がどういったものかについては、詳細を教えてください。 ● ご意見、地域の方への支援だが、説明会の中で、市民の方からもそれをいきなり振られても考えることは難しいという意見をいただいているので、そこは丁寧に説明していきたい。
藤井先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 進め方の方針としては、厳しい状況の中で、利用できる公共交通に、どうしなやかに、影響をできるだけ少なくしながら、地域の方達が利用できるような仕組みに転換していくと。

こういったことは望ましいと思う。

そういった中で、どうソフトランディングするのかということだと思うが、その時に、もう少し時間があるということで、先程、金額的なところ、年齢といったところで幅をもたすこともできそうだという話はあったが、その辺、もう少し丁寧に見ていただきたいといったところでコメントする。

- と言うのは、現在、現行で動いているところ、すその一が通ってない地域の方達の利用と、ここに着目されたが、そういった所は既に公共交通機関といったものが利用できないということが定着した地域なので、その方達と同等な形で比率を単純に考えては問題だと考えている。

伝統の公共交通機関を利用しているといった人たちがいる地域と、公共交通ができないので、本来は公共交通を活用したかったけど、他の交通手段に完全にシフトしている、例えば、免許返納をせずに頑張って運転している人もいるかもしれないし、もしくは地域の、それこそ友人なり知人なりに代行してもらって移動しているといったことがあるかもしれない。

あるいは、先程参考で示していただいたその他の支援策といったものを受けた形の中で移動しているというパターンがあるかもしれない。

おそらく、これからすその一が廃止されて移動をどう考えようかといった方には、選択肢というものが、今示されるものは、タクシーのチケットといったものしかない、今は出てきていない。

そういった中では、そういったことをソフトランディングさせるためにも、是非、やり方としては、現在、すその一が走っていない地域のタクシーチケットの利用者の方達と、それ以外の方達を含めて、どんな移動の仕方をしているかというモデル的なケース、例えば、年齢何歳くらいの方で、病院に行くときに福祉関係の制度を使って、こういった移動パターンがとれていますとか、高齢者の方がわかりやすいものをいくつか、パターンのにお示しする中で、タクシーチケットを活用することもできますよと。

そういったものの中では、限られた金額の中での支援という形を進めていくも、それ以外の形で移動できる仕組みといったものをお示しするといったことも、当然あっていいかなという気がする。

- 先程パーセンテージで一律かけるとだいたい全体数から少なくなるということだったが、当面、廃止された直後といったところは、公共交通機関を利用していた方が結果利用するので、その方たちの使用率というのは高くなってくる。

そういったところが、1日何回くらい、週何回、月何回使われる方が、実質的にこのタクシーチケットといったものをどう利用しているかといったところも、現行のところヒアリ

	<p>ング等しておかないと、本当に適正な補助といったものに繋がっているのか、見極められないかなという気もする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● そういった面では、少しまだ、限られた時間ではあるが、現行の区域外の方たちの利用実態であるとか、そういったところを少し伺った中で、現実的にすその一を廃止した時の影響というものを想定するといったものを考えないといけない。 ● タクシーを活用するという側面の中で、千葉県で関わっている自治体の中では、地域の方たちを移動させるのではなく、自治体が間に入って、地域とタクシー事業者を繋ぐような時間貸しのチャーターといった形で、買物に行くという場合と、スーパーに依頼をして、タクシーの方に買物を運んでもらうと、こういった契約を地域ルールといった形で作っていいんじゃないかと、やり始めている所も出てきている。 <p>移動スーパーというのがあれば済んでしまうのかもしれないが、病院とかそういうふうになると自分が行かないとできない、行かないといけない場合にも、それをまとめるかといったところを、ある意味タクシーと一体型で週に1回とか、月に1回とか、そういった形のまとめて移動できるような仕組みという形で、地域の方たちがまとまるといった仕組みの検討も始まっている。</p> <p>先ほど公共交通マニュアルということで、地域の中で何ができるのかといったところを考えるうえで、一律、裾野市の全地域を同じレベルで適用するといった話では全くないので、困っていることの、困りごとといったところを事務局がしっかり聞いてそれに対して個別でどう対応できるか、それが、個別といった仕組みがあまり小さくなると今度は福祉の個別政策になってしまうので、少しまとまりを持った単位としてどう移動できるかといったところについては、少し丁寧なヒアリングをしていただけるとありがたいかな思う。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 今回の提案を作成するにあたり、対象者をどうするのか、金額はこれが適切なのか、非常に頭を悩ませた。 <p>アンケートの結果も参考にしたが、どなたに対してどのような施策をとるのが良いのか非常に難しいところがあった。</p> <p>最終的に決定するまでに、やれることはやったうえで12月の活性化協議会では提案をしたい。</p>

(4) **協議事項** 静岡県生活交通確保対策協議会に対する退出意向の申出

● **事務局説明**

資料No.11	<p>静岡県生活交通確保対策協議会 路線バス退出の手続き</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 退出するためには、半年前までに県に申出をしなければいけない。 <p>最終的には、住民への説明をしたうえで、12月に開催する活性化協議会で決</p>
---------	--

定するという流れになる。

資料No.11は根拠法令等をまとめたもの。

- 今回は、すその一のほかに、自主運行路線の青葉台線、岩波駅線についても同時に提出することについて、採決をとりたいと考えている。まとめてではなく、すその一、青葉台線、岩波駅線、別々に諮りたいと考えている。

● 補足等

会長	<ul style="list-style-type: none">● すその一、いわゆる自主運行路線の廃止の申出の中の話。もともとの話から言えば、平成20年11月に運行を開始し、網計画が平成30年、10年後に立てられる。その中で収支率という基準を設けられたというところで、そこを含めて、皆様方からご意見をいただきながら、運行ルートを変更したり、さまざまなことをやってきた中で現状があるということがまず1つ、目的があるということ。それを含めて、補完策ということで、事務局より話をいただいている。 1回も収支率20%を超えたことはないが、そういった状況にずっとあったということも間違いないところ。それも含めて判断いただければと思う。
富岡区	<ul style="list-style-type: none">● 今まで協議をやってきた中で、いろいろな話を聞いた中で、心残りがないように、不可能だとは思いますが、一言提案。今年度で終わるという話を、いろいろ情報取っている中で、ルートを変える話と、時間等々の話もあったので、もう1回循環型に変えて、便も見直して、もう1年延長するということは難しいとは思いますが、そんなこともいいのかなと思った。私自身心残りがないように一言申した。
会長	<ul style="list-style-type: none">● 企画部長として。● 平成20年11月、初めて運行を開始するときに、この仕事ではなかったが、企画政策課にいた。中心市街地の活性化だということで始まったのが1つある。● 企画政策課に戻ってきた段階では、葛山でデマンドタクシーをやっていた。タクシー会社様にはご迷惑をおかけし、大変だった。その場にも各地区に入って座談会も何回もさせていただいて、話を伺った。 公共交通自体大変な状況にあるよというところの中で、皆様方、地域に入って話をすると、どうしても「必要です」「私も必要だと思います」「乗ります」「絶対乗りますから」という話で進めてその時はいいのですけれども、実際3年間実証運行したが、1度も、皆様方、熱意が伝わってこない。言い方がおかしいが、実績が上がってこない。あってほしいけども、実際は乗らない。何故って車の方が楽だから。

	<p>そういう格好になってしまう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● もう1つ、前回事務局で課長でいて、千福が丘線のところもタクシーの会社さん、中川さんにお世話になった。そこも地区に入って、話をさせていただいた。地区の中では大型バスと小さいタクシーだが、基本的な考え方は人件費の問題なので、大きくても小さくてもたくさんお金がかかってしまうところが1つある中で、朝だけではあったが、タクシーを運行させているという状況があった。当時、最初は5, 6人は毎日朝乗りますよと、いう話で、地域の中に入っていけば言うが、実際初日、3人しか乗らなかった。私たちも含めてだったので、これはどうなってしまうのといったところだった。従前に藤井先生も仰っていたが、生活スタイルを変えないとどうしようもない状況にあるのかなと思っている。やはり便利な車というのが1番移動手段としては楽なので、そういったことが少しでも乗っていただくような恰好を、しないとバスの事業者、タクシーの事業者も、乗らないことには収支率が上がってこないと営業できなくなってしまう。市の方としても、どこかのラインで線を引かないといけない。 <p>1人のために大きなバスをずっと走らせるのかということにもなってしまう状況の可能性もあるので、そういったところも含めて、いろいろと考え方をしていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 先程、もう1回どうでしょうかという提案があった。何回もやっとうまくいくまで、達成するまでやれば叶うという話もあるが、なかなかそこまではうまくいかない状況がある。そういったところも含めて、平成30年に網計画を立てた段階で、収支率20%というラインを引いて、その間に頑張っただけにPRをして使っていただきましょと、そういったところをやった。 ● もう1回ということはないという状況の中で、これは判断しないといけないという状況にあるということ、ご理解いただきたい。 ● 会長としてではなく、企画部長として回答させていただいた。
--	--

● 採決

- ① すその一の退出意向の申出を静岡県生活交通確保対策協議会に対して提出することについて
賛成 28
反対 1
⇒ 賛成多数で承認

② 青葉台線の退出意向の申出を静岡県生活交通確保対策協議会に対して提出することについて

賛成 28

反対 1

⇒ 賛成多数で承認

③ 岩波駅線の退出意向の申出を静岡県生活交通確保対策協議会に対して提出することについて

賛成 28

反対 1

⇒ 賛成多数で承認

5. その他

- 事務局より令和3年度のスケジュールを連絡

6. 閉会