

「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

1. 日程

(1) 区長会での説明

日時		会場	対象地区
8月2日（月）	19：00～	深良地区コミュニティセンター	深良地区
8月3日（火）	19：00～	東地区コミュニティセンター	東地区
8月13日（金）	10：00～	須山地区コミュニティセンター	須山地区
8月18日（水）	18：30～	市役所	西地区

※ 富岡地区は区長会の開催がなかったため、区長への事前説明は実施しなかった。

(2) 住民説明会

① 「すそのーる」及び自主運行路線の現状に関する住民説明会

日時		会場	参加者数
8月21日（土）	14：00～15：40	生涯学習センター	16名
8月23日（月）	14：40～15：40	深良地区コミュニティセンター	12名
8月24日（火）	14：40～15：40	富岡地区コミュニティセンター	8名
8月31日（火）	10：40～12：00	市役所	42名

延参加人数 78名

② 乗合タクシー「千福が丘線」の実証実験終了に関する住民説明会

日時		会場	参加者数
8月23日（月）	19：00～20：00	千福ヶ丘自治会館	12名

③ バス路線（須山線）の退出申出に伴う住民説明会

日時		会場	参加者数
8月24日（火）	19：00～19：45	須山地区研修センター	32名
8月26日（木）	19：00～19：45	生涯学習センター	27名

延参加人数 59名

2. 住民説明会の説明内容

（1）「すその一」及び自主運行路線の現状に関する住民説明会

- すその一は運行継続条件「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。
 - 自主運行路線（青葉台線、岩波駅線）については、見直し（路線の廃止、運行本数の削減）を行う。
 - 各路線の概要及び利用状況。
 - すその一が廃止となった場合の市民の移動を補完する施策を検討するため、アンケートを実施。
- ※ 説明会における質疑、応答の内容については3ページ～12ページに掲載。
※ アンケートの結果については13ページ～22ページに掲載。

（2）乗合タクシー「千福が丘線」の実証実験終了に関する住民説明会

- 平成30年度より実証実験として運行してきたが、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、令和3年度をもって実証実験的を終了とする。
 - 乗合タクシー「千福が丘線」の利用状況。
- ※ 説明会における質疑、応答の内容については25ページ～27ページに掲載。

（3）バス路線（須山線）の退出申出に伴う住民説明会

- 富士急シティバス（株）より、路線の再編（2系統を1系統に整理、運行ルートの見直し、運行本数の見直しなど）について説明。

参考1 「すその一」及び自主運行路線の現状に関する住民説明会

(1) 質疑の概要

質疑の種類	質疑の件数
存続希望	14
補完策	3
廃止容認	1
行政の取組に対するご意見	23
その他	1
合計	42

(2) 質疑・応答の内容

① 8月21日

1) 質疑) 視覚障がい者のため運転ができないので、バスがなくなると交通手段がなくなり困る。主に買い物に利用しているが、客が乗らないからと言ってなくさないでもらえないか。

応答) 市として公共交通活性化協議会で設定した収支率20%を達成できなかったため廃止に向けた手続きをとることになった。廃止したまま何もしない訳にはいかないので、市民の移動を補完する策を検討し支援したいと考えている。

2) 質疑) 減便したり運賃が上がるのは仕方ないので、すその一を残せないか。

応答) 料金の値上げは、平成24年に100円から200円へ、平成31年に区間ごとに上限300円へと改定をしている。市民意識調査ではバスを利用しない理由として本数の少なさが挙げられているため、減便をしても利用が伸びないと考えている。

3) 質疑) バスの状況について、説明会についてこれまで広報は行ってきたか。

応答) 広報すその2月号にて現状の報告をしている。

4) 質疑) 交通手段がなくなるのは困る。近隣ではワゴン車を走らせているが、そういう手段はないのか。

応答) バスの経費は大半が人件費のため、すその一とジャンボタクシーを比較しても大きな違いがない。

- 5) 質疑) すその一を維持するための3,000万円をなんとか必死に確保することはできないか。
- 応答) 現状、3,000万円の費用をかけて一便あたり3人の乗客を支えている状況なので、逆にバスを利用しない市民に対しての説明もできないと考える。ただ、なくして終わりではなく、何かしらの補完策で救えたらと思う。
- 6) 質疑) 令和元年度の利用者の減少の要因は。
- 応答) 利便性を伸ばすために、循環型から往復型にルート変更を行った。新しいルート沿いの住民の方の生活スタイルの変更ができなかったことが挙げられる。
- 7) 質疑) 子どもにバスで通学してもらえれば親は楽。市からバスの補助が出ているが、3か月で5,000円。出費を考えると、送った方が負担は少ない。交通に支障のある地域を対象に子どもの通学手段を確保する方法を何か考えてほしい。
- 応答) すその一は裾野市地域公共交通網形成計画に基づく見直しにより廃止となるが、市全体の公共交通がどうあるべきかを考える計画でもあるので、何か効果的な交通手段について検討していきたい。

② 8月23日

- 8) 質疑) 平成31年4月の運行ルート変更で利用者数が平成30年度の42,870人から令和元年度の27,859人に減少したことについてどう考えているか。
- 応答) 大きな要因は運行ルートを変更したこと。また、新しい運行ルート沿線の方々の生活が、バスを使おうという方向に変わらなかったことだと考えている。
- 9) 質疑) 利用者が減った点について。運行ルートの見直しは、利用者の開拓、利便性を上げることが目的だと思うが、逆の結果を生んだことについてどう考えるか。4万人利用していたのに、ルート変更により、利用できる人とできない人が出てきた。何故、運行ルートを変更することとなった目的は何なのか。変更した結果、利用できない人が増えたことをどう考えるか。
- 応答) 運行ルート変更の考えは(配布資料)7ページに記載のとおり。立地適正化計画、まちづくりの一環で公共交通をどうし

ていくか。すその一の見直しは、役割等を検討し、より良くするための改訂。結果として利用者は減ってしまったが、利用状況は変更前からも減少していた。何か対策をしないと減少していく、何かをして増やす必要があった。再編は、利用の有無に関係なく、意見を聴いて、従前ルートを踏まえ、利便性の低下を極力避けるよう行った。ルート再編だけでなく、循環型から経費がそれよりもかからないと言われている往復型への変更。利用の少ない土日の運行を廃止し、収支の改善を図っている。

- 10) 質疑) 循環型から往復型に変えたことによって、経費が変わったことは事実。往復型が不便だったことも事実。往復型にしたことによって、利便性が悪くなったことも事実。この部分をもっと検討して考えが出てこないといけない。利便性が悪くなって利用者が減ったことに要因があるでは。ルートの周知徹底がされなく、利用者が出てこなかった側面も。これだけの数の減り方。ルートの取り方から、利便性が悪くなったと数字からは見て取れる。その点は本来の廃止の方向からどう見ているか。

応答) ルート変更から利用の低下について。ルート変更で、循環型から往復型にしたことで年間走行距離が1万2千キロ削減した。回らなくなったことに対する意見はご最もだが、メリットとしては到達時間が短くなること。運行しなくなったエリアへの対策として、バス・タクシー利用助成券を千円から2千円(変更に伴い)に増額して対策を行った。

- 11) 質疑) 予算的な部分からは経費が平成26年のピークから令和2年まで約800万円減っている。見直しによって減少したことも考えれば、利便性で利用率と収支率があがると思うか。どう考えているか。
(回答不要とのこと。)

- 12) 質疑) 今後廃止に向けてとあるが、市民の移動の補完策を今の時点でどう考えているか。

応答) 現在検討中。9月の活性化協議会で提案、協議。予算の関係もあり説明でき状況ではない。

- 13) 質疑) 全国の中で、路線廃止によって業者委託ではなく、自治体が運行すること。これが可能という法改正は聞いた。県西部はワンボックスカーの運転を地域がしていたりするとも聞いた。行政は、業者委託という考えか、それとも自治体が運行

に関わり、地域の人に運行を委託することが可能なら、そういう手段も考える材料をもっているか。

応答) 市は予算が成立して事業実施できることが念頭にある中で。市は地域公共交通マニュアルを作り、地域の中で心意気のある方が、バス事業に近いことをやる。その方々に助成をしながら、運営をしてもらうマニュアルをつくって、各地域に配った。しかし、急に地域がバスを動かすことはできない。心意気のある方々と話し合いをしながら進めていくが時間がかかると考えている。市域全域とまではいかないが、ある程度の地区をやってもいいかなという思いの声、特定の地区では車を購入して準備段階に入っていることも聞いている。すその一廃止の手続きによって、来年の3月31日ですその一が止まる。地域の方々の動きを待つのも一つだが、待っている、生活に直結する方がいると思ってる。そのため、そういった方を知るために、職員を2回すその一に乗らせて、年齢、目的を調査した。すべて救えるかという問題もあるが、そういう方を救う補完策を考えている。みらい政策課だけでは無理なので、関係各課と話を始め、予算編成に向けて動きを始めている。

14) 質疑) 運行本数の減便の考え方。
裾野岩波線の状況は朝(裾野駅へ)、買い物・市役所・病院へ行って帰ってくる利用者が多い。夕方・遅い時間はほとんど乗ってないとみている。利用者の多い時間帯に運行本数を集中した時、委託費が減ると考えるが、バス会社は運転手を確保する必要がある。燃料代は減るが、運行経費全体はあまり下がらない。という考えでいいか。
便数を減らしても運行経費が減っていかないという考えでいいか。

応答) 利用のある時間帯に、運行を集中させたらどうかという点について、固定費があるから経費があまり変わらないという点はその通り。利用の少ない便をなくして、多い便を残すという考えはあるが、経費の構成として大きいのは人件費、車両に関する部分。運行を減らしても大きく変わるものでない。

③ 8月24日

1 質疑) 利用者が減少した理由は。
5)

応答) 平成24年の運賃値上げが1つ。利用者数は減少したが、収支率は約7%から約17%に改善した。

令和元年はルート変更による影響。新ルート沿線の方がバスを利用するライフスタイルに変わらなかったということもあると考えている。

1 質疑) 団塊の世代が高齢になり、運転できなくなった時をどう考えて
6) いるか。利用者の年齢層は。

応答) 利用は70代が1番。80代以上がその次。両方で、全体の58%
を占める。高齢化率は上がっても、利用者数は減少している。
将来、高齢化が進んだ時にどうするかは、結論は出ていない。

1 質疑) 昔はいらないと考えていたが、夫が体を悪くしてから使うよう
7) になった。障がいタクシーは補助が1割。千福に住んでいる
が、20分かけてバス停まで行き、利用している。買い物が楽
しみて、なくなると困る。

応答) 存続については、計画通り廃止として進めていく。
乗らないと困る方がいるため、市は補完策を検討している。9
月の活性化協議会で提案を行う。

1 質疑) ルートを変えたら乗る人が増えるのでは。
8)

応答) いろんな場所へ行けば増えるという声は聴く。循環型から往復
型に変えた理由は、経費の節約や目的地までの時間短縮を考
えて見直しを行った。

1 質疑) 導入当初の目標は達成されたのか。そこの評価は。
9)

応答) ① 中心市街地の活性化は、判断しかねる。中心市街である裾
野駅西側では区画整理を進めており、商店街の方も継続す
るかどうか判断しかねている。
② 公共交通の不便地域の解消は、令和元年度に、民間が通ら
ない場所を通るルートにしたため、解消は図れたと考えて
いる。

2 質疑) やむを得ないとも考えている。しかし、市はコンパクトシティ
0) を掲げてる中で、市の公共交通網はどうなるのか。

応答) 市全体の自主運行バスの考えは、すその一は廃止。千福が丘
線は実証運行終了。岩波駅線と青葉台線は見直し。補完策につ
いては、活性化協議会に提案をする。

2 質疑) 今から活性化協議会まで1ヵ月。市民の意見をどう吸い上げる
1) のか。

応答) すその一廃止の方向性は変わらない。皆様の意見、実態を踏まえ、補完策の検討に活かしていきたい。

2 質疑) こういった事例は裾野市だけでない。全国的にある中で、うまくやっているとところもある。すその一の定員は。

2) 応答) 35 名。

2 質疑) 利用者から見たら、なぜそこを見直さない。

3) 応答) 経費は、ほとんどが人件費。大型バスである岩波線は1日4便で約550万円。
千福が丘の乗合タクシーで使っているハイエースが約450万円で、差は約100万円。

2 質疑) 通常、そういう計算は成り立たないのでは。100万円しか変わらないのは何故。

4) 応答) 単体では変わる。減価償却の仕方によって変わっていく。

2 質疑) 今は利用していないが、今後は決まっていない。「えいや」で決めないで、成功事例を参考にしてもらいたい。

5) 応答) 令和元年の変更は、利用している方、そうでない方の意見、利用状況を踏まえ、見直しを行った。乗るだろうとして見直した。これから利用するという声があるが、今使われないと無くなってしまう。

2 質疑) すその一 3台はリースか、買取か。

6) 応答) リース。今はリースアウトで富士急シティバス(株)が所有している。

④ 8月31日

2 質疑) 利用者が90名いる。「市はこういうこと(補完策)を考えているからご理解いただきたい」と示してほしい。目的があったが、通院で使って何が悪いのか。使っている人が不便になっているのはわかっている。

7) 応答) 廃止後の市民の移動の補完策を検討している。現在、申し上げる状況でないため、9月24日の活性化協議会で協議をする。

補完策については、11月頃、前後するかもしれないが、住民に説明することを考えている。

- 2 質疑) 1日95人の利用者。これは3便合計か。
8) 応答) 3便合計。年間利用者数から割っている。
- 2 質疑) 青葉台線はもっと乗っている。そこだけを残すという考えはないか。
9) 応答) 一部残すことはせず、3便まとめたの判断となる。
- 3 質疑) 廃止の前提で説明会がされているのが疑問。市民憲章の「明るく健康な・・・」「思いやりの・・・」部分をすその一は現実
0) に起こしていると思う。
(1) 市民憲章の精神は廃止のどこに現せているか。
(2) R2,R3はコロナにより、外出自粛を呼び掛けている。緊急事態の中で廃止と見極めるのはどうか。猶予期間はないか。
(3) 活性化協議会で日大の教授が発言した「利用者が1,000人減った。なぜ乗らなくなったか調査をしないとイケない」について、同調査して、意見の集約はしたのか？
- 応答) コロナ禍の判断について、条件は最長3年。2年でも廃止の可能性はあった。令和2年度に20%に届かず、廃止もあり得たが、コロナ禍での判断は適切でないということで今年度継続した。
学識経験者からは、収支率20%に届かない場合は、全国的に廃止を視野にいれる数字であることも意見をいただいている。
- 3 質疑) 廃止が前提か。
1) 応答) 利用者が減少傾向であったため、ルートを変更した。これは、市が勝手に決めたのではなく、市民の意見もいただいた。また、循環型から往復型へ変更した。ルート決定の過程は間違っていなかった。
- 3 質疑) すその一の根本的なものは、市民の足である。収支率が20%
2) で廃止と、その前に説明会をやるというのは法律で決まっている。
- 応答) 廃止前提としての住民説明会は必須ではない。手順は廃止の半年前に県に申出が必要。その後の住民説明会はあるが、今回は周知のために開催した。

- 3 質疑) すその一るの補完策は検討しているか。
3)
- 応答) 廃止と並行して検討している。
- 3 質疑) 内容は言えるか。
4)
- 応答) すその一るも予算に基づき執行しており、補完策も予算を確保しないと説明ができない。市民憲章の想いについて質疑をいただいたが、職員も無くしていいという考えではない。限られた財源の中で何ができるかを考えるため、職員を2度すその一るに乗らせた。中心市街地の活性化としての目的となっているが、市民の方の足として、もちろん使っていただいて構わない。総合的に考えていくとキーワードは「高齢者の足」。区長の方に、説明会を行うことを事前に説明させていただいたが、弱者保護の視点を忘れないでと言われている。全ての方の移動については言えないが、そういった方のことを考えて、担当課として検討している。
- 3 質疑) 路線はかゆい所に行けるよう、見直しを考えてもらいたい。区
5) 長を通じて、5地区の意見を聞くことはどうか。富士急の収支は。市の委託費は。
- 応答) 令和2年度の収支を回答（委託費約3千万）。
- 3 質疑) 当初すその一るを導入する時に市の予算はどのくらいを考えて
6) いたか。そこから今は損失が大きいか。
- 応答) 予算は前年度実績を元に計上している。
- 3 質疑) それだけの予算があるなら、他の策があるのでは。区へ話して
7) データを取って。そういったことを要望したい。
- 応答) 今後の補完策の検討の中で考えていきたい。
- 3 質疑) 利用者が減少した2点、運賃改定、ルート変更。この原因は市
8) ではないか。市民に押し付けるのはよくない。検証はしたのか。
- 応答) 運賃改定は、収支を改善することが目的、結果7%から17%に改善した。ルートの変更は、例年利用者が減少していたので、何か手を打つ必要があった。ここは、市民の意見を踏まえてルートを変更している。

3 質疑) 乗る人が少なくなったら意味がない。収支率は後からついてくるのでは。

応答) 利用者がいたので可能性はある。しかし、収支率が10%も満たない状況が良かったのか、税金を使っているのでここも考える必要があった。

4 質疑) 収支率だけを見ていいのか。教育や福祉は収支をみない。考え方が違うのでは。

応答) 条件も活性化協議会に諮っている。市が勝手に変えたものでない。

4 質疑) 深い思慮の中で、再検討をお願いします。非常事態宣言をしたとはいえ、その原因は駅西では？完成した時の効果（還元率）はどう見込んでいるのか。湯水のようにお金を使っているように見える。

応答) 事業見直しの選択の中の意見としていただきます。
バス事業は、昔はバス事業者にとにかく頑張っていて、となっていた。それが事業者だけでは、まかなえないということで行政が支援するようになった。全国的な状況では、行政が行っている公共交通事業は厳しくなっている。先ほど「思いやり」という発言もありましたが、地域でバスを走らせる動きがでている区がある。地域公共交通マニュアルを各区に説明したが、いきなり走らせるのは難しい。一定の期間が必要。しかし、今乗っている人は困る。そのため、補完策が必要だと考えている。

4 質疑) 人のふんどしでなく、コミュニティバスをやるという考えは？維持経費がかからない小さい車を使うのは、考えられるか。

応答) 1つの意見として参考にさせていただく。

(3) 意見

1) 8月21日 値下げやルート変更によって利用者が減っているが、修正せず放置したのは失敗で、市の責任ではないか。

2) 8月21日 コロナの影響がある中で、廃止を結論付けるのはどうかと思う。

3) 8月21日 青葉台線のルートは人家のない場所を通るので、人を乗せるためのルートでないと思う。

- 4) 8月21日 呼子では、バスを利用させたいが、片道310円、往復620円がかかる。これが毎日だと大きな額となる。金額や時間の都合で、忙しいけれど自家用車で送らざるを得ない。スクールバスを出してもらえると、親としてはありがたい。
- 5) 8月21日 将来的に免許返納をしなければならない。タクシー割引券があるが、費用面からバスを利用したい。ただ、コロナもあるので遠慮して乗らない状況もある。高齢者は感染しないように人ごみに行かないように工夫をしている。
- 6) 8月21日 すその一は利用しにくい。路線を変えたことは影響が大きかった。乗せるため工夫をしてほしい。普段バスに乗っていない人の意見も、なぜ乗らないのか聞いてほしい。
- 7) 8月21日 視覚障害のため広報紙を読めないなので、説明会の情報は広報無線で流してほしい。
- 8) 8月24日 公共交通不便地域の解消と今回の廃止は反していると感じる。9月の活性化協議会、補完策はHP含め、周知徹底をしてほしい。
- 9) 8月24日 9月の活性化協議会は補完策がメインになると考えている。そこが承認されれば、令和4年3月でバスは廃止。補完策の周知がうまくいかなければ、廃止が難しいのではないか。そのあたりもしっかり考えて行ってほしい。

参考2 「すそのーる」及び自主運行路線の現状に関する住民説明会における
アンケート結果

(1) アンケート結果の概要

<年齢別回答者数>

	人数	割合
～19歳	0	0.0%
20歳代	0	0.0%
30歳代	6	5.8%
40歳代	6	5.8%
50歳代	9	8.7%
60～64歳	8	7.7%
65～69歳	13	12.5%
70～74歳	19	18.3%
75～79歳	20	19.2%
80歳～	21	20.2%
無回答	2	1.9%
合計	104	100.0%

<すそのーるを利用している方の状況>

	週に 5日 以上	週に 3 ～ 4日	週に 1 ～ 2日	月に 2 ～ 3日	月に 1回	年に 数回	その他 (利用有)	人数	割合
～19歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
20歳代	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
30歳代	0	0	1	1	0	1	0	3	4.3%
40歳代	0	0	1	0	0	3	2	6	8.7%
50歳代	0	1	0	0	0	0	0	1	1.4%
60～64歳	1	1	0	1	0	3	0	6	8.7%
65～69歳	0	0	2	0	1	2	0	5	7.2%
70～74歳	1	2	2	1	0	2	2	10	14.5%
75～79歳	0	4	8	4	0	0	2	18	26.1%
80歳～	0	8	7	3	0	1	0	19	27.5%
無回答	1	0	0	0	0	0	0	1	1.4%
合計	3	16	21	10	1	12	6	69	100.0%

<すその一者を利用していない方の状況>

	その他 (利用無)	無回答	人数	割合
～19歳	0	0	0	0.0%
20歳代	0	0	0	0.0%
30歳代	1	2	3	8.6%
40歳代	0	0	0	0.0%
50歳代	3	5	8	22.9%
60～64歳	2	0	2	5.7%
65～69歳	5	3	8	22.9%
70～74歳	5	4	9	25.7%
75～79歳	1	1	2	5.7%
80歳～	1	1	2	5.7%
無回答	1	0	1	2.9%
合計	19	16	35	100.0%

<利用目的>

	回答数	割合	順位
通勤	0	0.0%	7
通学	0	0.0%	7
買物	35	30.4%	1
通院	35	30.4%	1
公共施設利用	16	13.9%	4
業務	0	0.0%	7
趣味娯楽	6	5.2%	5
金融機関	20	17.4%	3
その他	3	2.6%	6
合計	115	100.0%	

(2) 自由記入欄

<概要>

意見の種類	意見の件数
存続希望	43
補完策	20
廃止容認	3
行政の取組に対するご意見	7
その他	9
合計	82

<自由記入意見（利用頻度別）>

① 週に5日以上

- 1) 路線バスも随分減り、すその一も廃止の方向で（土・日運転は更に減便）、高齢者の交通手段を考えると、タクシー券発行しかないと思う。
- 2) タクシー券をいただきたい。

② 週に3～4日

- 3) 本数が減っても、バスはそのまま運行してほしい。高齢者が危なくても車に乗るしかない。バスがないから出かけたくても出かけられない。なぜバスに乗らない人がなぜ乗らないか意見を聞いてほしい。バスに乗っている人が少ないのは電車との接続。広報無線で早く知らせてほしかった。
- 4) 自転車・自動車何も乗れない。せめて裾野駅まで運行してもらいたい。息子がいて医療関係に通院しているので、バスを利用しているので、運休は困ります。土曜・日曜日の運休も困ります。せめて日曜日運行してほしいです。
- 5) 絶対やめないでください。
- 6) 急にバスがなくなったら、年配者はどうしたらいいのかしら。
- 7) すその一が無くなったら困ります。本数を減らしても走らせてほしいです。今の料金は安いですが、もう少し金額が高くていい。
- 8) バス代を値上げしても廃止しないでほしい。2年ほど前にやっとコンビニができたくらいで生活に困っています。
- 9) 高齢者にとって公共機関は大切。時刻に合わせて出かけるのは無駄時間使用する。電車乗るのに徒歩60分。よくなる時も有るでしょう。絶対なくさないで。
- 10) バスがなくなると病院に行くときに困ります。バイクの免許持っているけど乗っていません。
- 11) すその一バスを継続して下さい。
- 12) 利用者の減少で運営が困難なのは充分理解できますが、運行時間の見直し等で継続してもらいたいです。

- 13) 現状より小型の車でよい。
- 14) 横イスだと危ないことがある。(後ろは段差があって危ない。)バス停の屋根が狭い(裾野駅)。雨ぬれる、日差し。

③ 週に1～2日

- 15) 母の通院には、家族が送迎をする日もあるが、行きだけ又は帰りだけの利用をしています。利用できる日はとっても楽で廃止してしまうのは残念です。利用が少なくなったのは裾野駅前商店街の活発さがなく魅力がないからだと思います。駅前開発に力を入れる必要がある。
- 16) 千福の奥に住んでいる上、主人が体の関係で免許証を返上してしまい、すその一るの廃止について、とても困っています。現在裾野市ではプールも使えないなど施設の廃止が多く住みにくい街になりつつあるように思えます。儲けが出る政策だけでなく、住人の生活を助けるような政策も考えてほしいと思います。
- 17) 青葉台13時45分発は駅から回送でこないで、駅を13時30分頃出て乗車できるようにしてほしい。3台あるバスを2台にし、昼を外食することができる週2回でもありがたい。
- 18) 中止になったら困る。曜日を決めて走らす(本数減らしても)。
- 19) 廃止にならない様に希望します。以前の様な運行が良かったと思います。通院等などは遠くにいる親族に来てもらわなくてはならない。近くに店がない。
- 20) 母が障がい者ですその一るを利用しています。なくなると困ります。
- 21) 膝が痛いため、バスに乗りたい。バスがなくなると困る。
- 22) 今は運転していますが、年齢を重ねる度に難しくなってくるので、すその一るを利用したいです。できましたら小さめで自由がきくバスがよいのではないかと思っています。すその一るをPRしてほしいです。運賃も見直してみてください。運行帯もよろしく願います。
- 23) 朝6:00頃、夕方7:00頃の運行をすれば学生が利用する。日中路線バスと運行時間が重ならないようにする。バスの大きさを考えたら良い。運賃も安くしてほしい。ワンコイン料金でどこでも降りられ

ることも考えてほしい。地区も一部の運行でなく細部の地区まで運行する。廃止しないでほしい。今後運行するならPRをしてほしい。

- 24) 廃止は買い物、金融機関、病院に使用しているので困ります。
- 25) 買物が困るのでマイクロバスの運行をお願いします。
- 26) 若い時とったがずっと期限切れで使っていない。(免許) シティバスやオンデマンドも考えたが使い勝手が悪い気がする。結局はタクシー券が最も使いやすいので、1万円ぐらい出してもらいたい。(老人サービスは全くなくなったので)
- 27) 免許証返納予定でこれから利用させていただくつもりでしたので廃止になると不便です。その分タクシー券をいただきたい。
- 28) 須山方面にもお願い致します。(タクシー券)

④ 月に2～3日

- 29) 今後は運転できない人が急増するはず。その点も見据えて計画をしてほしい。出かけるのには各々工夫して近所と乗り合わせ等をしている。多くは出かけない方に高齢者は工夫しているのが実状。なぜ利用しないかを追求してほしい。コロナの影響が大きいこの時点で廃止をするのは、市としての汚点となると思います。税金を使っているということを強調しましても皆解っている。総体像の中で検討してほしい。地域活動をするために、より充実した計画を進めてほしい。3年は短すぎる。気長さも必要ではないか。
- 30) これから、裾野市は老人が多くなるのに、昼間にバスがなくなる事は、朝、夕だけと言うのは、少しおかしいです。プールのバスは出しているのに、おかしいと思います。裾野駅に新しく作ったお金をかけてのそうゆう無駄なことはいいとバス停は無駄ですね。
- 31) 数字を当てにして先ず廃止を決めて、それに代わる対策の発表がないのはおかしい。裾野市は住民や老人には冷たいと思います。何とか皆が納得する方法を考えましょう。
- 32) 先回の循環のまわり方ですと、裾野駅方面に行き帰りの時どちらも使用できて便利でしたが、今回のですと、片方しか乗れず不便でした。でも、利用できるだけありがたく感謝しております。
- 33) 親は視覚障害があり、バスを利用しています。私も仕事をしているので、バスが無いときに送迎できる時ばかりではないので、バスが

無くなってしまうと、とても困ります。バスがないと、年金生活でタクシー移動ばかりは大変です。バスは続けていただきたいです。

- 34) 高齢となり、運転免許を自主返納すべきと思っても、「すその一」が有るから大丈夫と思っていたのに、廃止となるのなら返納について考えにくくなってしまいます。駐車スペースが少ない場所に行くときに利用する利便性は高い。
- 35) 歩くのがつらいので（息切れ）タクシー券を使いたいのので券を出してください。
- 36) 回数券みたいなタクシー券が欲しい。

⑤ 年に数回

- 37) 福祉的側面で考えた時、必ず困っている人が困ったままにならないようにして頂きたい。スクールバス運行についても検討して頂きたいです。
- 38) 南堀がすその一利用者が多いので、代わる物を運行してください。各地区で運行すると言っていたが（ボランティア）誰もやってくれなければ運行しない！と言われても困るので何とかして下さい。
- 39) 利用したい時間、曜日の運行がなく、利用できませんでした。ルート変更により病院へも行けなくなった人たちもいます。利用者減の要因の検証はもっと丁寧にすべきと考えます。
- 40) 補完策の情報展開・説明をお願いします。今検討している事ももっとオープンにしても良いのでは。説明会は廃止の不安をあおる形になってしまった。
- 41) 親が免許返納する際には利用できるのが望ましい。
- 42) すその一は住民の需要に応じた走行になっていない。路線変更、運賃値上げで収益低下。中心市街地がなく（街作りができていない）楽しむための外出利用はない。従って廃止には止むない。これに代るサービスとしては、タクシー券の発行が使い勝手がよく、無駄がない。額は1万円/年ぐらい。（御殿場市70才以上1万円/年、函南町80才以上1.5万円/年と聞いた）
通学・通勤の朝便利用が少しあるが、路線バスでご検討いただけないか。（須山線）

- 43) 今は運転が出来ますが、この先免許を返納する事になるのでその時はもっとすその一るを利用すると思います。
- 44) すその一るをなくすなら御殿場線を増便してくださいよろしく願いいたします。バス本数なくて困っています

⑥ その他（利用有）

- 45) 公共交通は確保すべきだ。それを示さないで廃止の話をしてても利用者の不安は取り除かれない。停留所が遠い。時間が合わない⇒利用できない。
- 46) 廃線及び廃止に賛同します。代替案の要不要を含め、行政が主導して地域と協議するような方向性を期待します。
- 47) 「事業見直しの対象になっているため」の表現はおかしい。提供側が提供側で定めた事項に対して受け身かのような表現。理由にはなっていない。補完策は市民（地域）だのみに頼るだけでなく、すその一る経費3千万円を効果的に活用できるものにして下さい。
- 48) 指定管理者が違ってても市から依頼されているルートは市民にも開放すべき。スソノールと合体すれば利用率が上がるのではないか。
- 49) すその一るの代替としてワゴン車位の車にする。（ボランティアは事故が起きたとき保償が問題になるので不可）
タクシー券の発行。（老人サービスが全くなくなっている。それ位の敬老があってもよいのでは）
- 50) 廃止になったので高齢者の皆様にタクシー券5,000円位頂きたいと思います。例として函南町80才以上年間15,000円、御殿場70才以上年間10,000円、長泉町3,000円。裾野市も他市町並にタクシー券を頂きたいのでよろしくお願い致します。

⑦ その他（利用無）

- 51) 無策の果ての尻ふきを市民に回すな
- 52) 多くても4人ぐらいなら、ワゴン車利用で経費をおさえられないか
- 53) 身近に「すその一る」がなくなると困る人がいるので説明会に参加しました。
- 54) 利用したいが利用できない理由があると思います。どうしたら利用できるかルート等考え直していただきたいです。

- 55) 廃止の代替案を具体的に出してください。利用者は代替案の無い中での検討はできないと思います。
- 56) 住民説明会での利用状況、収支状況では運行廃止も止むを得ないが、廃止後の市民の移動について代案を至急しめしていただきたい。全国でも裾野市同様公共交通の問題が有るが解決している所も有ると思いますので広い目で見参考にしていただきたいと思います。
- 57) 団塊世代が80歳になり自分で運転しなくなった時の事を今後考えてほしい。
- 58) 今回市民説明会の展開が甘いのでは？（区内回覧ではなく、利用者多くへの展開）別会議でも意見しましたが、他市町の事例も参考に！！
- 59) 参加者の声を生かしてほしい。
- 60) 高齢化に伴い、免許証返納の動き有。代替案を提示していただきたい。コロナ禍の自粛要請中で利用者減も考慮すべき。
- 61) 補完策が決定した場合、確実な報告が欲しいです。現状の利用者の移動確保等具体的策が欲しいですね。
- 62) 利用しないから廃止してくださいよろしく願いいたします。
- 63) 職場によく足を運んでくださるお客様からアンケートをお預かりしました。私自身自主運行道路を利用したことがなく、大変恐縮ですが記入させていただきました。お客様に視覚障害があり、すその一を愛用されているようで、公共交通の本数が少なくなることにとってもお困りの様子でした。市民移動を補完する施策として、障がいのある方や、交通空白地に住まれている方の新たなセーフティーネットが出来、多くの方に周知されると良いと感じました。具体的な例案があげられないのが申し訳ないのですが、利用者の減少や収支率の未達成など、アンケートをもらって、初めてその重要性に気づかされましたので、代替交通等が出来ましたら自分自身が利用し（元々バスが好きなので）、多くの方にお声をかけていきたいと思っています。
- 64) すその一に乗ったことはないが、免許返納した時に困ると思うので、廃止になった場合は乗合タクシーとか、タクシー割引券があるといいと思います。

- 65) 不便のためタクシー券等を配布して頂きたい。
- 66) タクシー券を欲しいです。(退院したばかりで体がきついで)
- 67) 交通弱者のための施行だと思っていた。しかし、損益分岐点を下まわったから廃止というのは、将来さらに高齢化が進み、さらなる交通弱者が出たときどうするのか、非常に不安である。

⑧ 無回答

- 68) 令和元年度からルートが巡回型で無くなった点がポイントだったと思います。まだ改善点があると思います。⇒20%ゆけそうです。命のルートを守るため、3,000万円/年の出費は必要だと考じます。私たちも行く道です。良くしましょう。
- 69) 小中高の生徒達の足を考えてもらいたいです。(通学)スクールバスなどの運行に変えていただけたらと思います。路線のルートの見直しなどの検討…本当に考えてもらいたいです。すその一の赤字返上にも通ずるのでは?!!
- 70) 収支が合わない路線にするよりも、確実に収入になるような路線(下和田・呼子や千福が丘)にスクールバスのこと走らせるように考えてほしいです。富士急のバスも路線が変わるみたいなので、全体的に考え直してほしいと思いました。
- 71) 高齢者が多く生活交通として必要となります。
- 72) 質疑応答で言わせて貰いましたので省略します。
- 73) 公共交通=バス・タクシーという概念、巡回するという概念は変えた方が良いのでは?立地適正の観点でも拠点と集落をつなぐものであれば、自家用乗合が良いのでは。事業者を退出させてしまえば、自由度のある施策へと転換できるかも。維持することだけが良いのか。
- 74) 市民のさまざまな意見を参考に良い方向になるようアイデアを出して、市民が喜ぶような代替え案を期待します。
- 75) 御宿新田区は運行が無い為。
地域公共交通を収支率だけで決めてよいのか?(災害対応は)
- 76) 廃止を前提としたアンケートは疑問です。
- 77) 3,000万の有効性の〇〇がベースにあるべきです。

- 78) 廃止すべき。利用者が少ないのに無駄に大きなバスを走らせるより、必要なときに使える乗り合いタクシーやマイクロバスでの送迎に予算を使うべき。
- 79) 散歩の途中、文化センターに止まっているのを見かけますが、誰も乗っておりません。もし運行するのであれば、車種をハイエース位の大きさにしたらどうでしょう。今のバスでは大きすぎる様な気がしてなりません。運転手さんも気の毒です。
- 80) 廃止する事になると、不便をする人がいると思います。少し検討していただける様お願いします。
- 81) すその一「岩波-裾野」線の運行乗者状況をみていると、10時頃の乗客多い。午後は2時までの乗客が有るが、それ以降ほとんど乗客は見えない。それらを考えると利用時間、運行時間を4時間以内として総経費を抑制することができれば、廃止を考えなくても良いのでは。
- 82) (路線バス)今は利用しないが、老後バスがなくなるのはこまる。市が販売した土地で、バスも通っているということで、購入したのに、老後なくなってしまうと大変困る。年をとってからは、運転できなくなる。住む人が困らないようにして、何か必ず通してほしい。未来都市ばかりでなく、過去に販売したものにたいしても、最後まで責任をもってもらいたい。
アンケートも全戸に配るなどしてほしかった。

住民説明会出席者アンケート

8月 日 ()

すその一が廃止となった場合、市民の移動を補完する施策を検討するための資料とするため、アンケートの回答へご協力をお願いします。

1. あなたご自身についてお聞きします。

氏名	
住所	
性別	男性 ・ 女性
年齢	～19歳 ・ 20歳代 ・ 30歳代 ・ 40歳代 ・ 50歳代 ・ 60～64歳 ・ 65～69歳 ・ 70～74歳 ・ 75～79歳 ・ 80歳～
運転免許証	持っている ・ 返納した ・ 取得したことがない ・ その他
身体障害者手帳 ・療育手帳など	持っている ・ 持っていない

2. 普段、『すその一』を利用して向かう「行先」及び「目的」を教えてください。(3つまで)

	行先 (施設名などを記入)	目的 (1つ○をつける)
記入例	裾野駅	通勤 ・ 通学 ・ 買物 ・ 通院 ・ 公共施設利用 ・ 業務 ・ 趣味娯楽 ・ 金融機関 ・ その他
行先 1		通勤 ・ 通学 ・ 買物 ・ 通院 ・ 公共施設利用 ・ 業務 ・ 趣味娯楽 ・ 金融機関 ・ その他
行先 2		通勤 ・ 通学 ・ 買物 ・ 通院 ・ 公共施設利用 ・ 業務 ・ 趣味娯楽 ・ 金融機関 ・ その他
行先 3		通勤 ・ 通学 ・ 買物 ・ 通院 ・ 公共施設利用 ・ 業務 ・ 趣味娯楽 ・ 金融機関 ・ その他

3. すその一の利用頻度を教えてください。(1つ○をつける)

週に5日以上 ・ 週に3～4日 ・ 週に1～2日 ・ 月に2～3日 ・ 月に1回 ・ 年に数回 ・ その他： _____

4. ご意見、ご要望等がありましたら、記入をお願いします。

記入されたアンケートはお帰りの際、受付へご提出ください。ご協力ありがとうございました。

参考3 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・意見

(1) 質疑・応答

- 1) 質疑) 利用者数が減ったことのコロナ影響を調査したか。
大人の利用が減ってるのはリモートワークの影響では。コロナが終われば回復するのでは。
- 応答) 全体で利用者数が減っている中で、コロナの影響はあると考えている。ただ、学生は増えている。大人はR1から減って、R2, 3は横ばい。新しい生活様式が出ている中で、元に戻るの難しいと考えている。
- 2) 質疑) 須山線が減便という話がでていると、千福が丘の日中のバス路線が心配である。富士急から市へ話は入っているか。
- 応答) 今のところ話はでていない。ただ、富士急グループの経営は2年連続赤字で令和2年度は2億円の赤字と聞いている。市は、もしも減便という話があれば、すぐ話がほしいと言っている。市民に周知する必要もあるし、準備も必要である。富士急は本社の意向によるものが強いが、連携を密にし、必要であれば本社に継続要望もする必要があると考えている。須山線についても、下和田の子供たちへの配慮をお願いした。
- 3) 質疑) 営利を考えると1日10人乗っても、成り立たない。富士急シティバスも大変だと思っている。千福が丘では自主運行を考えている。その中で、支援の仕組みを考えてほしい。
- 応答) 自治会長と区長とは今年度も話をさせていただいている。市としては、この地域をモデルケースとして成功事例をつくり、他へ広げていきたいと考えている。公共交通マニュアルを区へ説明したが、渡してすぐにやっていただけ等、甘くないと認識している。何の支援ができるかは話し合いをさせていただきたい。予算の関係から、令和4年度から支援となると10月～12月が勝負である。
- 4) 質疑) 公共交通マニュアルはまだ生きているか

応答) 生きている。

5) 質疑) 1日10人とした経緯と根拠は。

応答) すその一が当初1便10人。これは難しいため、1日10人とした。収支率は1日10人を2便（千福が丘⇒裾野駅）としたとき収入が約140万円で、収支率が約30数%。

6) 質疑) 赤字でもやろうとしたのは。

応答) 地域公共交通活性化協議会で、学識経験者からは収支率20%でバスを運行するのはとんでもないという話もいただいている。一方、30%まではいかないだろうが、赤字でも行政が頑張っていくという数字で20%。しかし、行政がお金を出すのにも限界がくる。

(2) 意見

1) 意見) 実証運行だから終了はやむを得ないと考えている。乗る方が決まっているのでその方たちへ周知すれば対応を考えてくれると思うが、来年度の学生はわからない。千福が丘としては実証運行をしてもらいたい。

2) 意見) 支援でお願いしたい点はただ一つ。「お金」。この実証運行費用の何分の1でもいい。

応答) 細かな部分は、今後話し合いをしていきたい。

3) 意見) 令和元年からほぼ毎日通勤で使用している。働き始めたばかりで車を買うのもきついため、やってほしいという思いはある。しかし、自分以外が乗っていないのを見ると、なくなるのもしょうがないとも考える。

4) 意見) 2年前、一時期は、満車になったらどうしようという話もあったが、減っていった。区の中で調査も行ったが、PRは大事である。もう少し、便ごとに分析をすると利用者がふえると思う。

5) 意見) 自分は知っているが、今の子は乗合タクシーを知らないと思う。高校生は親が送り迎えをしている。PRも必要だと思

う。

応答) 市のPR不足もあったかもしれないが、自治会で公報していただいている。実際に乗ってみて、運転手が千福が丘の方だったため、話を聞いたら、「知らない人はいないと思うが、ほとんど親が送ってる」と言っていた。それをタクシーへ帰るのは難しいかなと考えている。

6) 意見) 乗らない理由は1回300円が負担に思われていると考える。