

(1) 背景

令和3年11月末時点において、裾野市の自主運行バス5路線中4路線の退出、1路線の減便の申出を県に行った。(すその一は地域公共交通網形成計画に基づく廃止)また民間バス路線である東急線の退出申出が富士急シティバスから県に出された。

令和4年度以降、市内の公共交通網(ネットワーク)については、広域幹線路線は残るが、市内を走る生活交通を担う路線が脆弱な状況となる見込みである。(別表1参照)

市民生活とまちづくりに必要な公共交通の維持を目指す中で、市では地域公共交通マニュアルに基づく地域に合った移動手段の導入を目指す方針ではあるが、導入には一定の期間が必要と考える。

そのため、市では自主運行バス廃止の激変緩和策として市民の移動を補完する施策「バス・タクシーチケット助成による移動の補完策」を検討していたが、そのほかに生活路線を担うネットワークの維持に関する施策を行う必要がある。

令和3年9月24日の地域公共交通活性化協議会開催後、国・県から再度、法改正に伴う制度の説明をいただき、地域旅客運送サービス継続事業を活用することにより、市内を走る生活路線の検討が可能だと判断した。

(2) 改正内容

- 令和2年11月に地域公共交通活性化再生法が改正され、新たに創設された「地域旅客運送サービス継続事業」を地域公共交通網形成計画に位置付ける。
(地域旅客運送サービス継続事業とは、生活交通を担う乗合バス等が廃止される場合、地域住民等移動ニーズに対応する代替サービスを確保する必要があり、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定することで代替サービスの維持・確保を図るもの。)

(3) 改正の考え

- 地域公共交通網形成計画の計画期間は令和4年度までであることから、市では来年度に令和5年度からの計画「地域公共交通計画」を策定する。
そのため、本改訂は、「地域旅客運送サービス継続事業」の位置付けのみとし、その他事項については今後策定する「地域公共交通計画」に記載することとする。
- ※ 地域公共交通活性化再生法の改正により、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」となった。

別表1 公共交通網の変遷

⇨ サービス低下

➡ サービス維持・向上

路線名		9月末改正案		案
①【●自主運行】 すそのーる 裾野・富岡線 青葉台・長泉なめり駅線 裾野・岩波線	⇨	廃止	➡	⑦の新路線移行で 一部対応
②【●自主運行】 岩波駅線	➡	減便のうえ、継続	➡	減便のうえ、継続
③【●自主運行】 青葉台線	⇨	廃止	➡	⑦の新路線移行で 一部対応
④《■民間路線》 十里木線	➡	継続	➡	継続
⑤《■民間路線》 御殿場線	➡	継続 ※三市、事業者要協議	➡	継続 ※三市、事業者要協議
⑥《■民間路線》 須山線	➡	退出の申出あり 再編で継続	➡	退出の申出あり 再編で継続
⑦《■民間路線》 東急千福が丘線	⇨	退出の申出あり	➡	★新路線へ移行 地域旅客運送サービス 継続事業活用
⑧《■民間路線》 桜堤線	➡	継続	➡	継続
⑨「▲実証実験」 乗合タクシー 千福が丘線	⇨	実証終了	=	実証終了
⑩<その他> バス・タクシーチケット ○70歳以 2,000円 対象地域：すそのーる の運行していない地 域上		バス・タクシーチケット ○70歳以上、移動に困 窮する方 3,000円 対象地域：市内全域		バス・タクシーチケット ○70歳以上 2,000円 対象地域：市内全域 ○免許返納者 3,000円