

令和8年度裾野市地域公共交通活性化協議会(第1回)議事録

日時:令和8年6月5日(金)15:15~16:50

場所:裾野市役所 4階会議室

・委員総数29名中26名出席。別添資料 No.1のとおり

1. 開会

2. 役員選出(会長、副会長、監事の選出)について

会長:市長戦略部長、副会長:建設部長、監事:西地区区長会となる。

3. 会長挨拶

4. 委員及び出席者紹介【資料 No.1 参照】

5. 議事

(1) 地域公共交通活性化協議会について【報告】

○質疑なし

(2) 令和7年度決算・監査報告・令和8年度予算(案)について【承認】

○小沢委員(深良地区区長会):公共交通路線の運行回数によって予算は変化するか。

○事務局:運行回数で変化します。

(3) 高齢者バスタクシー利用助成券について【報告】

○質疑なし

(4) 裾野市内循環線バスの利用状況について【報告】

○小沢委員(深良地区区長会):今年度の補助金が終わった後、令和9年度以降も同じような運行をする説明だったが、予算はどうするのか。

○事務局:他の補助金が活用できるか、どのくらい経費がかかるか整理しています。

○小沢委員(深良地区区長会):この後、国の補助金はあるか。

○事務局:補助制度はありますが、要件に合致するかを今後精査していきます。

○小沢委員(深良地区区長会):該当するものがない時、市独自の予算を組むという考え方をして

いるのか。

○事務局：必要な運行サービスだと考えています。

○藤井委員：令和9年度以降を考える時に、この4年間の具体的な対応と実績を評価しないと次のプロセスが見えない。東西線は千福が丘や青葉台、人口を核として持っているところから中心に繋がる路線なので、定期的に利用者がいる。

南北線は、鉄道と南北道路に沿った形で、地域をつなぐイメージ。団地集約型の利用者を想定するのではなく、個別に困っている移動困難者をピックアップするか。単に数字だけの評価でなく、地域性の中の軸としてどう具体的に評価するか。同じ形の運行で継続するのか南北の利用者がまとまらなるとデマンドや不定期の運行形式まで検討するか。この5年間の成果をどう分析するか。

一度は地域の移動手段がなくなる寸前まで来て、最終手段として今回の補助金を活用した。それを今後に生かすために、何を残すべきか、市としての考え方を示してほしい。

補助金が活用できない場合、自主運行型としてやる場合は、踏み込んで検討してもらいたい。

○事務局：いただいた意見を反映して、取り組んでいきます。

○小沢委員(深良地区区長会)：自分が見る限り南北線の夕方の時間帯は、ほとんど乗っていない。朝の買い物や病院通いは需要があるため、午前の部の運行の在り方を検討した方がいいと提案する。

○事務局：運行状況を毎年度リサーチしていますので、路線や時刻の改定、それから新たな公共交通の体系を検討する場としたい。もちろん利用が少なければ、見直すことは当然ございますので、この改定に向けて検討していきたい。

○小沢委員(深良地区区長会)：資料「活発で良い議論ができる会議」で事例のある地区で開催されるお祭りに合わせて会場に行きやすい臨時便を運行した。例えば、深良用水祭りや深良コミセン祭りなどのイベントで臨時便を出すなどが可能か。

○事務局：市内で運行しているのが自主運行バスでないため、可能かどうか確認します。

(5) 裾野市地域公共交通計画の事業実施状況の評価について【承認】

中川委員(三ツ輪交通自動車株)：バスの利用者が減少した要因は何か。

事務局：路線の減便が影響しています。

(6) 地域公共交通確保維持事業に係る計画について【承認】

【質疑なし】

(7) 御殿場特別支援学校 15:15 発裾野駅行きの運行終了について【承認】

○高梨委員(教育部長):学校側や保護者の反応とその他の利用者もいる中で、その方々への周知はどのようにしているか。支援学校ということで、県への相談はしたのかどうか。

○木口委員(富士急シティバス株):2,3年前からお話させていただいてご了承いただいている。一般の利用者については、1か月前以上からバス停で告知させていただく。協議状況は特別支援学校を通じて、静岡県にも伝わっている状況です。

(8) 令和7年度公共ライドシェア実証運行及び令和8年度の取組について 【報告】

○小沢委員(深良地区区長会):仮称の高齢者移動支援事業はバス・タクシー券でなく、お金を支給する形の方が確実に利用されるのではないか。

○事務局:70歳以上の方の物価高騰対策として利用券を配布します。通常の分に対して、3,000円上乗せし、また公共ライドシェアの実証にも使えるように考えています。

○小沢委員(深良地区区長会):私は、給付金の方が使い勝手が良いと考えます。

○木口委員(富士急シティバス株):実証運行は、現在どのような形を目指して進んでいるのか。

○事務局:交通空白の解消を目的として実施するもので、既存の路線バス等とつながる形で考えています。昨年度の調査結果としてスーパーや病院への移動が多かったため、空白地からそこへ行けるように考えています。

○木口委員(富士急シティバス株):それぞれの路線が競合し、利用者を取り合うような状況はできる限り避けることが望ましいと考えているので、配慮いただけるとありがたい。

○藤井委員:資料最後のページにある移動支援事業についてですが、公共交通会議の枠組みにおいて検討する以上、公共交通を維持・継続するための事業として、目的を明確に位置付ける必要があると考えます。

背景としては、利用者数の減少、ドライバー不足、労働時間規制、人件費上昇といった課題があり、公共交通事業者は非常に厳しい状況にあります。

こうした中で公共交通を維持していくためには、利用者数の確保が不可欠であるため、市としては、70歳以上の方が利用しやすくする仕組みとすることで、路線バスやタクシーの利用を促進し結果として交通事業者の維持・継続につなげると目的を明確にしたうえで、事業者支援として位置付けることが重要です。

次に公共ライドシェアでは、昨年度の実証では、運転手確保が難しく、結果として、タクシー事業者が対応する形となり、実態としてはデマンド交通に近い運行になっていました。この点を踏まえ、令和8年度の実施にあたっては、「公共ライドシェアとしてどう位置付けるのか」「地域の中でど

う成立させるのか」を明確にする必要があります。他自治体の事例を見ると、地域住民がドライバーとして参加するモデル、事業者が連携し組織化して運営するモデルなど、運営組織の確立が重要なポイントとなっています。今回、実証段階ではあるものの、ドライバーをどのように確保するのか、タクシー依存にならない形で成立するのか、特に慎重に検討すべきです。

今回の実績では、中高生の利用が多い点も重要です。他自治体では、通学支援を高校生まで拡大する取組も進んでおり、若い世代の定着や地域愛着の醸成にもつながっています。例えば朝夕の通学時間帯に特化した運行「通学支援型ライドシェア」としての位置付けといった方向性も考えられます。ただし、過去の事例では、ボランティア輸送において 遅延時の責任問題、ドライバー負担といった課題が顕在化しています。したがって、安定的な運行体制、責任の所在、継続的な実施といった点まで踏み込んで制度設計しないと、通学手段としての定着は難しいと考えます。

(9) 裾野市地域公共交通活性化協議会要綱の改正について

【承認】

【質疑なし】

6 その他

(10) ハッピーライド in 静岡プロジェクト(静岡県交通政策課)

静岡県交通政策課より資料に沿って説明

7 閉会

今年度は3回の開催を予定。

次回は9月ごろを予定している。