

平成 29 年度 第 2 回磐田市地域公共交通会議 議事録

日時	平成 29 年 12 月 20 日 (水) 13 時 30 分から 15 時 00 分
場所	磐田市役所 西庁舎 3 階 302・303 会議室
出席状況	<p>委員</p> <p>会 長 川口 宗敏 (静岡文化芸術大学名誉教授)</p> <p>副会長 水野 勲 (磐田市自治会連合会副会長)</p> <p>増田 暢之 (磐田市議会議長)</p> <p>藪田 丈夫 (中部運輸局静岡運輸支局首席運輸企画専門官)</p> <p>梶本 英明 (静岡県交通基盤部都市局地域交通課)【代理】</p> <p>藤田 智浩 (磐田警察署交通課)【代理】</p> <p>高塚 博 (静岡県袋井土木事務所企画検査課長)</p> <p>金原 富雄 (袋井市理事兼総務部長)</p> <p>鈴木 隆之 (磐田商工会議所専務理事)</p> <p>相場 良造 (磐田市老人クラブ連合会副会長)</p> <p>杉山 美智子 (磐田市民生委員児童委員協議会理事)</p> <p>米田 典弘 (遠州鉄道株式会社運輸部長)</p> <p>大多和 直彦 (秋葉バスサービス株式会社代表取締役社長)</p> <p>藤田 守康 (静岡県タクシー協会西部会竜東支部支部長推薦)</p> <p>杉浦 一徳 (遠鉄タクシー株式会社取締役営業本部長)</p> <p>高田 眞治 (磐田市副市長)</p> <p>事務局</p> <p>袴田自治市民部長</p> <p>地域づくり応援課：磯部課長、新井主査、岡本主任、大庭副主任</p>
傍聴者	2 人

議事内容	<p>協議事項</p> <p>議案第1号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について</p> <p>議案第2号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について</p> <p>議案第3号 磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について</p> <p>その他</p>
発言者の記録	要点記録
録音の有無	有
会議記録	<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ (川口会長)</p> <p>本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。さて、本日の会議は、議案が3点ございます。まず、1つ目は、国の補助事業に関する自己評価となります。2つ目は、事業者が単独で運行を継続することが困難な路線や市が自主運行している路線について、日常生活に不可欠な路線として、その維持の必要性をご協議いただくものです。3つ目は、前回の会議において説明がありました、30年4月からのデマンド運行見直し案について、その後の経過を踏まえ、改めて本会議に提案し、合意を得るものです。今後の磐田市の公共交通にとって重要な案件でございますので、活発なご意見、ご審議を賜りますようお願い申し上げます。それでは、お手元の次第に従いまして議事を進めてまいりますので、ご協力をお願いします。なお、要綱第5条第2項の規定により、委員の出席が半数を超えておりますので、本会議が有効に成立していることを、ここでご報告申し上げます。</p> <p>3 協議事項</p> <p>議案第1号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について</p> <p>(事務局)</p> <p>議案第1号をご覧ください。</p> <p>福田地区及び磐田中央地区については、国の補助事業である地域公共交通確保</p>

維持改善事業の補助を受けるべく 28 年 6 月に事業計画（確保維持計画）を提出してありますが、この計画に基づく 29 年度事業の自己評価についてご確認いただくものです。

資料は、P 1 ~ 2 の国の統一様式、また P 3 以降の中部運輸局の様式の 2 種類がありますが、P 3 以降で説明させていただきます。時間の都合もごさいますので、主な部分について説明いたします。P 3 をご覧ください。この中でフィーダー系統とありますが、フィーダーとは、交通網において、幹線（主要バス停、鉄道など）につなげる支線の役割をもって運行される公共交通のことで、デマンド型乗合タクシーをフィーダー系統と位置づけています。

P 4 の「協議会が目指す地域公共交通の姿」です。P 5 のネットワーク計画概要図で説明いたします。まず黒で囲ってある部分は福田地区、磐田中央地区のエリアを表しています。緑の線は市内北部から磐田駅を経由し福田地区までを結ぶ遠州鉄道のバス路線となります。駅やバス停を青で囲ってありますが、こちらはデマンド型運行の目的地となっており、既存の公共交通へ乗り継ぐフィーダーとしての役割を担っています。

P 6 の「計画の達成状況の評価に関する事項」です。当該年度の評価指標を、一日当たり利用者数と 交通結節点利用者数とし、両路線で目標値を設定しています。

また P 7 は「目標達成に向けた具体的取組み内容」になりますが、1「住民周知・利用促進検討会の開催」です。地域でデマンド型運行に関連がある団体や運行事業者等で組織する検討会を開催し、効果的な P R 方法の検討や地域住民からの意見収集に努めました。2「デマンド型乗合タクシーの運行見直しを実施」です。本年 4 月から磐田中央線を除き、土曜日の運行や便数の追加、指定施設の追加などの見直しを実施しました。3「65 歳以上の運転経歴証明書提示者に対するデマンドの運賃割引制度を開始」です。こちらは、運転免許証自主返納の促進と高齢者の移動手段確保を目的としています。P 8 は、「具体的取組みに対する評価」です。先ほど P 6 で設定した評価指標・目標値に対する成果となります。評価の期間は、平成 28 年 10 月から 29 年 9 月までです。

まず、福田地区ですが、一日当たり利用者数は 7 人に対し 5.4 人でした。次に交通結節点利用者数は 120 人に対し 253 人でした。交通結節点の利用が伸びている一方で、一日当たり利用者数については、本年 4 月から運行開始した土曜日の利用が平日と比較してまだ高まっていないことと、主な利用目的地である福田健康福祉会館リピーターの利用控えが影響し、目標値には届きませんでした。次に磐田中央地区です。一日当たり利用者数は 6 人に対し 7.7 人、交通結節点利用者数は 170 人に対し 253 人でした。中央地区は運行開始から 1 年が経過し、徐々に制度が浸透してきている成果であると思われます。

その他の評価として、利用状況を見ると、通院利用が 4 割と最も多く、次いで買い物が約 2 割となっています。また、利用者の平均年齢は 70 歳代後半、障害者とその付添人の利用割合が約 3 割であることから、高齢者等交通弱者の日

常生活に必要な移動手段の確保という運行目的を果たしているものと考えます。

5「自己評価から得られた課題と対応方針」です。

利用実態に応じた運行改善の検討です。アンケート調査結果や住民の声を踏まえた運行内容の見直しを本年4月から実施したことにより、全般的に利用者数は増加傾向となっているものの、福田線については他路線に比べて利用が伸び悩んでいるため、利用実態に応じた運行見直しの検討が必要であると考えます。

継続的な利用促進活動の推進です。運行の改善に伴う住民への認知度がまだ十分とはいえないため、市HPや広報等多様な媒体を活用した継続的な周知が必要であると考えています。現在のところ、以下に記載している取組みを行っているところです。

続いてP10以降は別様式になりますが、P11「直近の第三者評価の活用・対応状況」をご覧ください。自己評価（一次評価）に加えて、隔年で中部運輸局主催の第三者評価委員会（二次評価）の場で、実施事業について評価を受けており、その状況を載せております。

H28年2月に実施した評価委員会の評価結果として、デマンド型乗合タクシーが高齢者等の移動の足として定着していることは一定の評価ができるとのコメントをいただく中で、表に記載のとおり、利用者の満足度の把握、あるいは評価指標を絞って適切な指標や目標値を導入すべきであるとの評価をいただきました。これについては、昨年度に登録者へのアンケート調査を実施し、満足度や改善要望などの把握に努めるとともに、29年度からの運行見直しに可能な限り反映させたことと、フィーダー系統であることを踏まえ、一日当たり及び交通結節点の利用者数を29年度の評価指標に設定しました。

以上で説明をおわります。よろしく申し上げます。

（議長）

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

（高塚委員）

土曜日の運行を追加しましたが、日曜日の運行はどうでしょうか。

（事務局）

土曜日は通院利用を考慮して追加したものです。日曜日は今のところ考えておりません。

（静岡県地域交通課）

デマンドに切り替えて予約に対する地域住民からの意見はあったのでしょ

うか。

(事務局)

28年度に行ったアンケート調査によるとデマンドに切り替えて、ドアツードアになり良かったという意見がありました。

(静岡県地域交通課)

予約がないと利用できないことに対するデメリットは。

(事務局)

説明会に出向くと、予約が煩わしいという意見もありますが、予約時はオペレーターがわかりやすく訪ねてくれるので、簡単なやりとりになっています。予約時の操作に関する苦情は少ないと感じています。

(杉山委員)

利用者の声には確かに予約の煩わしさはありますが何とか対応しています。それよりも病院の帰り時に早く終わった際は、帰る方法がないという声は確かにあります。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

議案第2号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について

(事務局)

議案第2号をご覧ください。

本県では、県内における乗合バス等の生活交通の確保を図るため、「静岡県生活交通確保対策協議会」を設置しています。

本年9月30日までに、この県協議会に補助制度の活用を希望する申出のあった単独継続困難路線、言い換えますと、事業者の努力だけでは、路線の維持が難しい路線、磐田市が自主運行を行う路線につきまして、県協議会から、公的支援により維持していくことについて意見を求められたことから、路線の必要性等について、ご協議・ご確認いただくものです。

対象となる路線の概要はP1～2に、また運行状況等についてはP4と添付の路線図のとおりです。

では路線の状況につきまして市と各事業者から説明させていただきます。

まず私から市自主運行路線のデマンド運行について説明をします。P4の一覧表をもとに説明します。併せて後ろについておりますA4の【デマンド型乗

合タクシー「お助け号」運行区域図】をご覧ください。デマンド運行は市内を8つの路線で運行しており、各線ともに高齢者など交通弱者の日常の足の確保のため必要な路線と考えております。

議案1で説明しましたとおり、福田線と磐田中央線は国庫補助を受けております。欠損額については、合計すると約1,930万（見込額）となりますが、事業者への運行委託料として、市が負担しています。利用状況につきましても年々増加傾向にあり、今年度は過去最高の約15,000人の利用者が見込まれております。

（米田委員）

遠州鉄道の路線についてですが、国庫補助は地域間幹線系統と言われており地域間を跨ぐものとなっています。「磐田市立病院福田線」と「磐田天竜線」について説明します。6月に行った調査によると「磐田市立病院福田線」では跨ぎの利用者は、全体の内30.8%で旧福田帳から旧磐田市に入る方は90.6%、旧磐田市から旧福田に行く方は9.4%となっています。ICカードの情報によると一般64.8%、通学・通院は35.2%でした。山東から磐田市への跨ぎは62.4%で、磐田市に向かう方は66.1%、天竜方面は25.9%でありました。ICカードによると25.4%が一般、74.6%が通学等となっています。

運行に係る経費については厳しい状況にあるので引き続きご支援をよろしく申し上げます。

（大多和委員）

秋葉バスの磐田線ですが、磐田駅と森町を結んだ線であります。磐田駅を出て磐田市役所、笠梅を經由し一部袋井市を通過して森町のバスターミナルまで運行しています。利用者はほとんどが学生であり、平日のみの1日5往復の運行であり、森町病院に乗り入れるものと乗り入れないものの2系統です。具体的には磐田北高、磐田南校、遠江総合高校の学生に限られています。若干名一般の方もいます。9割近くは学生であり、路線の収入はその年の学生の状況に左右されますが、ここ数年は大きな増減はありません。逆に言うと、大きな収入を出すことが難しい路線です。管理費を抑えていますが、利用者の運賃収入だけでは採算をとることができない状況です。ですが、学生の利用等はある、今後も必要な路線です。

（議長）

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

（静岡県地域交通課）

バス路線については収支率における見直し基準を設けているところが多い

ですが、デマンドを路線バスと同様に考えると、磐田市は運行基準を設けていますか。

磐田北部線については 20%をきっている状況で、この数字は低いのではないかと感じています。

(事務局)

収支率での運行基準は設けていません。

(静岡県地域交通課)

会計検査の際にこのような話が出ました。税金を使って運行している側面があるので、運行基準の整備を検討すべきではないかということです。

(金原委員)

秋葉バスの場合、高校生が 80%以上乗っているとのことですが、今後学生が減少していくにあたり、対応策はありますか。

(大多和委員)

学生については比率でいえば大きいですが、1日 100 人も乗っていない状況なので、増減に関しては大きな動きはないとみています。学校の統合などがあれば影響はあると考えていますが具体的な策はありません。

(米田委員)

磐田天竜線ですと山東を經由して豊岡地区を通過してこちらに来る路線になりますが、今までは同じ時間帯でバスを連ねて走るとか、同じダイヤでバスを 2 台走らせることもあったのですが、少子化がさらに進んだ場合、台数の見直し、本数の見直しをせざるを得ないと考えています。

(高田委員)

静岡県地域交通課のご指摘についてですが、磐田市のデマンドタクシー制度は、中央線により全地域をカバーできるようになったところです。従いまして仕組みについては大事に維持していきたいと市としては考えており、ご指摘のような基準、つまり経費による判断、赤字のところは廃止を含み見直す余地を残すような考えは、現在は持ってありません。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

議案第 3 号 磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について

(事務局)

議案第3号をご覧ください。

前回5月の第1回地域公共交通会議の際、運行見直しの原案を説明させていただきました。今回の見直しは主に磐田中央線の運行内容を他路線に合わせるものと、通院利用者の声に応えるものになっております。

磐田中央線につきましては10月に地区検討会を開催し、見直し案の説明を行い、地域の方、事業者、行政との意見交換を行いました。この中で出された主な意見・要望としましては、磐田市立総合病院等の目的地の追加、予約受付時間の短縮、運転免許自主返納制度の継続した周知の必要性などでした。

これらを踏まえ、追加した内容も含めて見直し案の概要を説明いたします。資料は一覧でまとめたA3の資料をご覧ください。こちらは、平成30年4月からを想定した運行内容の一覧表です。赤字の部分が変更箇所になります。

まず最も見直し項目の多い磐田中央線から説明いたします。A3の資料の2枚目をご覧ください。備考欄に見直し内容をまとめてありますので、備考欄の赤字に沿って説明します。

まず「予約受付時間」です。現状の2時間前の予約受付から帰りの便に限り1時間前に短縮します。

次に「運行の曜日」については通院や買い物の需要に応えるため、土曜日運行を追加します。

次に「便数」についてです。帰宅時の利便性向上を図るため、昼の12時、夕方の16時の便を追加し、一日8便とします。

次に「指定施設」の追加です。地区外施設に検討会でも要望がありました、磐田市立総合病院を追加します。地区内施設に総合体育館、中央図書館、今之浦記念館、磐田警察署、各金融機関を追加します。

最後に利用対象年齢ですが、運転免許自主返納割引と整合を図るため、現行の75歳以上から65歳以上に変更します。

今回の見直しにより、磐田中央線におきましても、利用年齢制限はあるものの、便数、指定施設、運行日に関しては他地区と足並みがそろった状況になります。他地区に関しましては全線共通して帰りの便の予約時間の短縮、これは先ほど中央線で説明した内容と同じです。指定施設と運賃については赤字記載のとおりとします。

なお、福田線、竜洋線、磐田南部線における磐田市立総合病院への運賃についてですが、1,500円から1,000円に引下げることにより、磐田北部線以外のすべての地区から1,000円で行くことが可能になります。磐田北部線に関しては地区内施設ですので400円のままということになります。

以上が見直しの概要になります。この会議で合意が得られましたら、平成30年4月からの運行に向けて、広報2月号やHP等でお知らせしていく予定です。

以上で、説明を終わります。よろしく申し上げます。

(議長)

ありがとうございました。ただ今の事務局の説明につきまして、質問等ございますでしょうか。

(杉浦委員)

現在、磐田営業所の車両を使って運行している訳ですが、時間帯によってはお客様が重なるため車両が不足することが考えられます。こうした場合に対応するため、浜松の車両も運用できるように届出を変更したいと思いますので(必須ではありませんが)地域公共交通会議のご承認をいただきたいです。

(事務局)

事務局としましても、効率的な運行のためには問題ないと考えます。承認いただければと思います。

(杉浦委員)

4月からでなく、この1月からでも運用していきたいと考えております。

(議長)

他にありませんか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。賛成多数で可決。

4 その他

「平成 29 年度地域間幹線系統の総合評価」について静岡県地域交通課より説明

「見つめなおそう 身近なバス停」について中部運輸局静岡支局より説明

「ジャパンタクシー」について遠鉄タクシー株式会社より説明

以上で、本日の議事は全て終了

連絡事項【事務局】

・次回の開催日程について(平成 30 年 5~6 月開催予定)

5 閉会