

平成 30 年度 第 1 回磐田市地域公共交通会議 議事録

| | |
|------|---|
| 日時 | 平成 30 年 5 月 31 日 (木) 午前 10 時から 11 時 30 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>保本 広司 (中部運輸局静岡運輸支局) 【代理】</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>伊藤 正芳 (磐田警察署交通課) 【代理】</p> <p>三浦 洋一 (静岡県袋井土木事務所企画検査課長)</p> <p>安形 恵子 (袋井市総務部) 【代理】</p> <p>大杉 美智子 (元いわた女性市民会議委員)</p> <p>山下 六機 (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>鈴木 篤人 (遠州鉄道株式会社運輸部) 【代理】</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>鈴木 哲也 (遠州鉄道労働組合副執行委員長)</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、野末主任、神谷主事</p> |
| 傍聴者 | 0 人 |
| 議事内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 報告事項 <p>報告第 1 号 デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況等について</p> <p>報告第 2 号 遠鉄路線バス掛塚さなる台線・横須賀系統の運行便数見直しについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 協議事項 <p>議案第 1 号 磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について</p> |

| | |
|--------|--|
| | <p>議案第2号 デマンド型乗合タクシー「お助け号」の指定施設の追加について</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、報告事項としてデマンド型乗合タクシー利用状況等の報告と遠鉄路線バス掛塚さなる台線・横須賀系統の運行便数見直しについての報告があります。また、協議事項としては、国の補助金申請に必要な計画の策定に関するものとデマンド型乗合タクシーの指定施設の追加に関するものがあります。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。</p> <p>3 報告事項 (事務局)</p> <p>それでは、報告事項に入る前に、磐田市地域公共交通会議の概要について説明させていただきます。「磐田市地域公共交通会議の概要について」をご覧ください。磐田市地域公共交通会議は、道路運送法に基づく市民のニーズや地域の実情に合った生活に必要な移動手段の利便性の向上やその確保についての協議に加え、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会としての機能をあわせ持つ会議として設置しているものです。近年では、デマンド型乗合タクシーの運行見直しに加え、静岡県生活交通確保対策協議会の分科会として必要な協議や今回の議案にもあるように、国の生活交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けるために必要となる計画についての協議も行っています。組織については、(1)から(7)に記載の組織から選出された委員18名で構成されており、委員の任期は3年となっています。皆様の任期は、平成32年5月30日までとなります。会議は必要に応じ、年2～3回の開催を予定しております。この会では、これらの案件について、市民の皆</p> |

さん、事業者の皆さん、行政機関の皆さんがそれぞれの立場で、地域の公共交通についてどのように考え、どのようにしていくことが適切であるか協議していただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、「次第3 報告事項」に移らせていただきます。
議長は、要綱第5条第1項の規定により、川口会長となります。
議事の進行をよろしくお願いいたします。

(川口会長)

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。

「次第3 報告事項」です。報告第1号「デマンド型乗合タクシー「お助け号」の利用状況等について」事務局から説明をお願いします。

(事務局)

報告の前に、新たに選出された委員の皆様もいらっしゃいますので「磐田市のデマンド型乗合タクシー」の概要について説明させていただきます。お手元のチラシを開いて中ページをご覧ください。

デマンド型乗合タクシーは、高齢者等の最低限の移動の足を確保するために、運行しているものです。

市内を8つの地区に分けて、自宅と指定施設との間を送迎しております。ご利用の際には、お住まいの地区毎での事前の登録と予約が必要になります。既存の公共交通との調整を図りながら利便性の向上に努めています。

それでは報告第1号の資料により説明させていただきます。

平成29年度は、磐田中央地区以外で、土曜日の運行を開始したこと、お昼の運行時刻を1つ追加したこと、指定施設を追加したこと、運転免許証自主返納割引を開始したことにより、登録者数・利用者数とも伸びています。

P1上の表をご覧ください。地区別の登録の状況です。上段がH29年度末の登録者数、中段が各地の対象者数、下段がH28年度末の登録者数となっております。合計で989人増の6,479人となっております。豊田地区が最も人数が多く全体の26%を占めております。豊田地区内は過去に自主運行バス路線(H27.3廃止)が多くあったため、その影響と考えられます。磐田中央地区は対象人口に占める登録者数が800人、率に

して 13.4%と高い割合ですが対象者が 75 歳以上に限定されていたことが要因です。

下の表は地区別利用者の状況です。

合計で 5,634 人増の 15,416 人となっています。竜洋と磐田南部、東部、北部の旧磐田市の郊外地区の伸びが著しく、デマンド型乗合タクシーの制度が浸透してきたことがうかがえます。

続きまして P2 上の表をご覧ください。目的地別の利用状況です。地区内医院、磐田病院を合わせた通院目的が約 5 割となっています。

下の表は障害者の利用状況です。全体の利用者の 35%を占めています。

P3 上の表は時刻別の利用状況です。病院や商業施設の始業時間に合わせた 9時から 11 時にかけての午前中に集中しており、5 割を超えています。

下の表は乗合状況です。1 人または 2 人での利用が 98%を占め、乗合率は 1.19 人となっています。

P4 をご覧ください。平成 29 年度に磐田中央地区以外で開始した土曜日の利用状況です。全体の 8.7%の方が利用しています。

下の表は、平成 29 年度から新たに設けた自主返納割引制度の利用状況です。全体の 15%の方が利用しており、障害者と合わせると全体の半数となり、高齢者・障害者などの交通弱者の足の確保ができています。

続きまして P5 をご覧ください。P1～P3 までをまとめた表になります。年間利用者の合計は 15,416 人、1 日当たりにすると 54 人、うち障害をお持ちの方約 35%、乗合率 1.19 人となっております。備考欄に地区別の利用目的と平均年齢を記載してあります。全体の利用者の平均は 75 歳であり、高齢者など移動が困難な方の最低限度の移動手段を確保するという目的を果たしています。

最後になりますが P6 をご覧ください。平成 27 年度より民間事業者と協力してバスの待合環境等の整備を行っております。H29 年度は遠州鉄道磐田天竜線「広瀬」バス停付近に整備した駐車場・駐輪場区画境にフェンスを設置し、場内で自動車と自転車の区域を分けることで、安全を確保しました。また、自転車を 18 台収容可能な上屋を設置し、利便性の向上を図りました。今後も継続して待合環境や乗継環境の整備に取り組んでいきたいと考えております。

以上、簡単ではございますがデマンド型乗合タクシーの利用状況を報告させていただきました。よろしく申し上げます。

(川口会長)

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。

(中部運輸局静岡運輸支局)

1 ページ目の利用者数は、重複して利用している方を含めた人数ですか。

(事務局)

延べ人数になりますので、1 人の方が複数回利用している場合を含めた数になります。

(中部運輸局静岡運輸支局)

デマンドの特徴として、同じ方が複数回利用されるということを聞きますので、実際の利用される人数もまとめていただいたほうがよい。今後、検討してください。

(静岡県地域交通課)

3 点ほどお伺いしたい。1 点目は、3 ページ目の時刻別利用状況の 12 時台で 28 年度は横棒を引いてあるが、これは 12 時台を設定していなかったということか、それとも他の理由があったのか。2 点目は、4 ページの運転経歴証明書提示者の利用状況で、極端に利用が少ない豊岡・竜洋・磐田北部は、1 ページ目の表と同様に延べ人数だと思われるが、それを比較したときに豊岡・竜洋・磐田北部は 10%未満という状況になっている。一概には言えないがもう少し広報、呼びかけをしていただいたほうがよりいいのではと感じました。3 点目は、6 ページ目のバス停の駐車場のことで、高速バスの場合は、車の駐車場がありますが、あえてここに駐車場を設けているのは、パークアンドライドの関係から設置しているものですか。他にもこのような形で設置している箇所があったらその数を教えてほしい。

(事務局)

1 点目は、29 年度から 12 時台の運行時間帯を設けたが 28 年度は実施していなかったのが横棒を引いてあります。2 点目は、ご指摘のとおり豊岡・竜洋・磐田北部は、まだ十分に利用が図られていないのが現状です。利用や制度の PR を継続して進めていきます。3 点目は、パークアンドライドの観点で設置しています。市で設置しているのは、この 1 箇所ですが、遠州鉄道さんで設置しているのが 2 箇所あります。

(静岡県地域交通課)

12 時台は設定していなかったということですが、設定しなかった理由は需要がないということか、それとも他の時間帯に便をもっていく観

点からあえて12時台を抜いたのか。

(事務局)

他の時間帯を厚くするように配慮していました。

(中部運輸局静岡運輸支局)

1 ページ目について、豊田で過去に自主運行バスが走っていたということですが、その自主運行バスの利用者とデマンドに移行した後の利用者は比較されていますか。

(事務局)

豊田は自主運行バス路線が3路線あり、最終年度は23,000人弱の利用がありました。デマンドが始まって豊田は5,000人弱の利用ということで全ての方が移行した訳ではありませんが、相談のある方にはデマンドを紹介し、ご利用いただいています。

(杉山委員)

磐田北部について、1 ページ目を見ると762人と圧倒的に少ない。制度も4月1日から変わって行く先も増えたが、声を聞くと、行くところも少ないし便利ではないという意見がある。5 ページ目で大藤・向笠・岩田地区を束ねて磐田北部地区としているが、それぞれ地域性もあり、商店が少ないことで配慮はされているが、もう少し便利になるとよい。北部の方のアンケートを取ってみてどうしたらいいか考えてほしい。

(事務局)

磐田北部については、29年度から他地区にもエリアを伸ばし、買い物できる場所や通院などに配慮した指定施設を追加しているところです。今後、アンケートを取ることを予定していますので、意見を伺いながら考えていきたいと思えます。

(川口会長)

その他、ありますでしょうか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。

(川口会長)

次に、報告第2号「遠鉄路線バス掛塚さなる台線・横須賀系統の運行便数見直しについて」遠州鉄道株式会社様から説明をお願いします。

(遠州鉄道株式会社)

報告第2号の説明をさせていただきます。中身に入る前に、路線バスを取り巻く環境から説明させていただきます。ご存知のとおり、路線バスを取り巻く環境は年々厳しさを増しています。少子高齢化や浜松・磐田は車が多い地区ということもあり、年々利用者数は減ってきています。直近の29年度で、通学でみると4%から5%利用者が減っており、全体でも3%ほど利用者が減っている状況があり、路線の維持に非常に苦慮しています。そういったところに補助をいただく中で維持をしているという現状がありますが、なかなかその状況は改善されてこないということがあります。それに輪をかけるような形で、1番バス事業者を悩ませている問題で、運転手の不足があります。募集をしても運転手が集まらない、あるいは入っても定着しないという状況があります。勤務体系も不規則であったり、長時間であったりということもあります。もともと、大型二種を持っている方も少なくなってきて、今では免許を持たない方も採用しながら、取得費用を会社で負担する、あるいは高校生が免許を取れるまで3年間養成するなどいろいろな取り組みをしていますが、なかなか全体の中で定着あるいは乗務員が増えていくという状況にはありません。そういう状況の中でバスを動かせる人がいなくなってきてしまっている。特にここ1年、2年その傾向が強くなってきて、収支の関係だけではなくて、経営資源的に路線を維持することが難しくなっている現状があります。今後、路線をどのように維持あるいは再編していくかというのは、喫緊の課題になってきています。今までのように大型の路線バスで今の路線を維持していくことは、非常に難しい状況にきておりますので、磐田市だけではなくて、我々が運行している全ての地区で、同じ問題が起きていますので、それぞれの利用実態や地域の特性に合わせた公共交通機関がどうあるべきかということをしっかり議論をしていかなければいけない問題だと認識しています。磐田市は、デマンドタクシーにも先進的に取り組まれているので、そういったところも含めて、今後どうしていくのかというところをしっかりと議論していきたいと思っています。このような状況にあることを前段で申し上げて、今回この報告事項をお聞きいただければと思います。

それでは、具体的に資料の中身について説明させていただきます。弊社が運行している路線で掛塚さなる台線（横須賀系統）があります。路線の概要ですが、起点が浜松駅、経由で掛塚・駒場を通過して、終点が横須賀です。

2ページ目をご覧ください。下段に該当部分の路線図を書いてあります。ここについては、浜松方面は割愛しております。福田から横須賀までの150号線を通っている路線です。この路線については26.3kmで運行回数は、平日7.5往復（往路6本、復路9本）、土日祝日7.0往復（往路6本、復路8本）です。今回見直しをする区間は、路線図に書いて

である赤のところ「福田車庫～横須賀」間で利用実態に合わせて運行本数を見直したという内容です。記載のとおり、この区間は、高校生（横須賀高校）の利用が一定数ありますが、それ以外の一般の利用がほぼない路線です。実際の利用実態につきましては、2 ページ目の表で説明させていただきます。上段の平日ですが、上りの横須賀から浜松方面に上って行く便に関しまして、横須賀・丸池橋・湊が今回見直しになる路線です。それぞれのバス停を通過する時、何人乗車されていたかを通過人員のところに記載してあります。上から見ていただくと、1 とか2 とかの数字が並んでおり、15：00 台、17：00 台、18：00 台を見ますと10名を超えるような利用が出てまいります。こちらにつきましては、横須賀高校の生徒さんが帰りにご利用になる時間帯です。それ以外は片手に満たない利用者しかいない状況です。下りに関しましては、1 番上の便が横須賀高校の生徒さんの利用が一番多いところで、30 名くらい利用があります。それを過ぎると湊・丸池橋・横須賀は1名2名の利用になっています。学校に通われる生徒さん以外の利用は、残念ながらないというところなんです。ここに関して、少し見直しさせていただきたい。具体的に申し上げますと、赤く書いてある部分、時刻表のところ赤線を引いてありますところに関しては、運行を取りやめる。福田車庫から浜松間は、運行をしますの、路線図で説明すると赤く書いてある福田から横須賀間の運行を該当便について取りやめをさせていただく計画をしています。土日祝日につきましても同様に記載のあるとおり、平日以上に利用が少ない状況で、減便をさせていただく。今申し上げた形を取ることによって、1 ページ目の4 の変更内容のところの運行回数、平日は4.0 往復、土日祝日は3.5 往復になります。今まで磐田市と数回、協議をさせていただきながら、本日この公共交通会議で報告させていただきます。こちらは国から補助をいただいている路線になりますので、この公共交通会議で報告する事項ということで報告させていただきます。なお、実施日につきましては、今年の10月1日を予定しています。弊社からの利用実態、減便の報告ということでよろしくお願ひします。

(川口会長)

ありがとうございました。ただ今の遠州鉄道株式会社様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)

冒頭の説明につきましては、私どもも話しを聞いておりますので、その辺は理解しているつもりです。2 ページの赤のところを削りますよと書いていただいている、その横に人数を書いている。日常的

に使っている、例えば学生がそうなると思いますが、定期的に使っている学生さんへの代替交通についてどのように考えていますか。これは、磐田市にも併せてご意見があったら教えていただきたい。もし、こういう形で減便をするということであれば、定期的に使っている方はもちろんですが、地域住民の方への説明についても今後どのようにしていくのかについても教えていただきたい。

(遠州鉄道株式会社)

まず利用実態というところは、定期的に使われている方は高校生です。朝の通学あるいは帰りの下校に関しての利用というところは、弊社も把握しておりますので、学生さんが利用される時間帯については、しっかりと便を残す対応をしております。影響が全くないかというゼロではないかもしれませんが、極力影響がないような時間帯の減便、効率化を図るということを主眼に考えております。説明ですが、広くというところは難しいところですので、早めにホームページなどで告知をする、バス停に掲示をする、そういったところについては、心がけていかなくってはならないと思っています。個々に、全員にというところは難しいところですので、早めの告知を心がける。やり方については、磐田市とも協議していきたい。

(事務局)

今の減便の話ですが、遠州鉄道さんからありましたように、高校に通学している時間帯については、残っていくという減便の仕方ですので、当市としても生徒に対する影響は極めて少ないと捉えています。高校への通学が主な利用ということで、仮に影響が出るということであれば、県立高校でもありますので、県の方にもどんな対策をとっていただけるのかご相談または対応を考えてもらいたい。

(静岡県地域交通課)

県立高校でもあるのでというところは、お答えできるものではありません。2ページ目の赤で書いてある横の数字は、学生は含まれていないということよろしいでしょうか。それとも若干は入っているのか。

(遠州鉄道株式会社)

実利用ですので、学生さんも中に含まれております。日中学生さんが使うことはありません。下りの掛塚を7:24に出る横須賀に行く便は学生さんの利用なので残ります。帰りの下校でいくと、横須賀を15:57、17:12、18:40に出る3本は学生さんの利用なので残ります。このような対応をとっておりますので、影響はないと考えております。

(静岡県地域交通課)

横須賀高校の生徒さんがほとんどであるということで、学校への説明というのは、何らかの形でやっていただいたほうがよいと個人的には思っている。

(遠州鉄道株式会社)

現在、県で所管している部署のところに相談をかけており、学校側に路線の取扱いであったり、今後の展開などを一度相談したいということで調整をとっています。学校側にも説明していきたいと思っています。

(静岡県地域交通課)

今回、報告事項ということであげられていますが、公共交通会議の協議事項にはならないのですか。

(遠州鉄道株式会社)

国庫補助をいただいている路線の本数の1 / 3以上の変更に関しては、公共交通会議の報告事項という定義になっております。

(川口会長)

その他、ありますでしょうか。ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。高校生の通学に関しては、関係する部署との情報交換をしていただくということをお願いします。

4 協議事項

(川口会長)

「次第4 協議事項」です。議案第1号「磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について」です。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

磐田市地域内フィーダー系統確保維持改善計画について、2ページ目以降に所定の様式がありますが、概要を1ページにまとめた資料P1をご覧ください。昨年と大きく変わるところはございません。要旨としてはデマンド型乗合タクシー福田地区及び磐田中央地区の運行内容が、国の補助制度の交付要件に該当するため、地域公共交通会議での合意が必要とされる「地域内フィーダー系統確保維持改善計画」を策定するものです。対象は変わりませんが目標値を変更してあります。

交付要件としては、幹線バス系統を補完するものであること、幹線バス系統等へのアクセス機能を有すること、新たに運行するものであること

と、地域公共交通会議による議論を経た計画に基づき実施されるものであることです。デマンド型乗合タクシー（福田地区及び磐田中央地区）は、地域間交通の役割を担う遠州鉄道の主要バス停やJR磐田駅を運行目的地とすることにより、幹線バス系統等のフィーダー＝枝葉としての役割を果たしています。

補助申請対象期間は31年度（30年10月～31年9月）、32年度、33年度の3か年分となります。

事業の目標は、直近の数値を参考に設定しました。福田地区は一日当たりの利用者数6.0人（※28年10月～29年9月は5.4人）交通結節点（主要バス停、JR磐田駅）の利用者数250人（※28年10月～29年9月は248人）としています。磐田中央地区は一日当たりの利用者数14人（※28年10月～29年9月は7.7人）交通結節点（主要バス停、JR磐田駅）の利用者数190人（※28年10月～29年9月は169人）としています。磐田中央地区の一日当たりの利用者数を14人にした根拠ですが、平成30年4月の実績を見ると、平成30年度から土曜日の運行を開始したこと、12:00及び16:00の便を追加したこと、指定施設として磐田市立病院を追加したことなどにより、一日当たりの利用者数は13名と伸びておりました。制度改正した際の過去の上昇経過などを考慮し、14人としました。

効果としては地域内フィーダー系統を確保・維持するとともに、民間路線バスが利用できない区域を解消し、高齢者など交通弱者の日常生活に必要な交通手段が確保されることがあげられます。

以上、簡単ではありますが、フィーダー系統確保維持改善計画の策定について説明させていただきました。よろしく申し上げます。

（川口会長）

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。

（中部運輸局静岡運輸支局）

添付資料としてフィーダー系統維持改善計画がついているが、表2、表5が添付されていないので配布をお願いしたい。

（事務局）

分かりました。

（静岡県地域交通課）

1ページに概要を書いておりますが、そのアンダーラインを引いてある数字を変えたという話しでありましたが、変える前の数字を教えてください。

いただきたいというのが1つです。2つ目としまして、生活交通維持改善計画の中に、「ふくタク」という言葉がありますが、通称・俗称だと思しますので、同じ文書の中に「磐田中央線」という言葉が入っているので、計画としての書類であれば、「福田線（ふくタク）」と書いたほうが分かりやすいのではと思いました。3つ目ですが、2ページ目の1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性の中に、「バス車両の老朽化」と書かれていますが、これは運行目的を達することと何か関係があるのかと疑問に感じました。書くのであれば、老朽化ではなくてバスの低床化、ユニバーサルデザイン化という言葉にすべきではないかと思いました。

(事務局)

1点目の変える前の数字ですが、福田地区の一日当たりの利用者数の目標値は6.5人、実績値は5.7人です。交通結節点の目標値は、165人、実績値は132人です。磐田中央地区の一日当たりの利用者数の目標値は7.0人、実績値は6.2人です。交通結節点の目標値は、180人、実績値は108人です。2点目ですが、文書表現の統一を図ります。3点目ですが、自主運行バスの課題であるため、低床化、ユニバーサルデザイン化ではなく、バス車両の老朽化という記載をしてあります。

(川口会長)

他にありませんか。それでは議案第1号に合意していただける方は挙手をお願いします。

(各委員)

挙手

(川口会長)

全員でありますので、合意事項といたします。

(川口会長)

次に、議案第2号「デマンド型乗合タクシー「お助け号」の指定施設の追加について」です。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

議案第2号をご覧ください。

「指定施設」の追加になります。磐田中央地区内の指定施設に「はかまだ耳鼻咽喉科医院」を追加します。

この会議で合意が得られましたら、平成30年7月からの運行に向け

て、HP等でお知らせしていく予定です。

指定施設の追加については、その都度、公共交通会議に諮っていきませんが、次の公共交通会議まで日が空いてしまう場合は、利用希望者の利便性を考慮し、書面決議で行う予定ですのでご承知おきください。

以上で、説明を終わります。よろしく申し上げます。

(川口会長)

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。

(川口会長)

それでは議案第2号に合意していただける方は挙手をお願いします。

(各委員)

挙手

(川口会長)

全員でありますので、合意事項といたします。

5 その他

(川口会長)

「次第5 その他」です。静岡運輸支局から情報提供がありますので説明をお願いします。

(中部運輸局静岡運輸支局)

「活発で良い議論ができる会議のために」という資料に基づき説明します。公共交通会議は、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき組織されている。本資料は平成28年3月に作成しました。地域公共交通の議論とはどうあるべきかを説明したのになります。公共交通の現状ですが、全国的に年々利用者が減少しています。地方においては、それが顕著に表れており、それにより収支の悪化や人手不足等により路線が減少し続けており、いわゆる負のスパイラルに陥っている。しかしながら、地域の公共交通は免許を持たない方、学生さんやお年寄りをはじめ、いろいろな場面でなくてはならないものとなっています。さらには公共交通が活性化することにより、まちのにぎわいや活気へとつながります。そのためには、持続可能な公共交通についてしっかりとこの場で議論していかなくてはなりません。公共交通会議では、運行についてのダイヤ、ルート、運賃などの利用促進について公共交通のあり方や交通に関する計画、補助金の申請内容などについて、住

民の方や交通事業者さん、行政など関係者みんなで話し合って決める場となっています。平成19年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行されまして、その第2条において6つの基本方針が定められています。1つ目ですが、持続可能な地域公共交通網の整備に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項、2つ目に地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項、3つ目に地域公共交通特定事業その他地域公共交通網形成計画に定める事業に関する基本的な事項、4つ目に新地域旅客運送事業に関する基本的な事項、5つ目に持続可能な公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項、6つ目はその他国土交通省で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項、これら6つの基本方針の内容についても公共交通会議で議論されることとなります。3ページ、4ページについては、会議に参加しているみなさんの役割分担が書かれています。例えば、住民代表の方が日頃使われている公共交通について、改善点等を提案していただき、それぞれの団体からそれぞれの立場において意見を出して議論するという流れになっています。よりよい公共交通を作るためには、みんなで話しやすい場作りをしてなるべく多くの意見をいただくことが重要となっています。5ページ目では、公共交通会議を行うにあたり、事前に会議資料の送付があると思いますので、目を通していただき、疑問に思ったことをまとめておくのがよいと思います。発言がなければ会議を行う意味がありませんので、地域にあったよりよい公共交通をみんなで考えて話し合うことにより実現できると思っています。6ページには素朴な疑問ということで、発言をためらうことが多々あると思いますが、専門的な知識をお持ちの委員さんや事務局の方、それから有識者の先生がいらっしゃいますので、思ったことは些細なことでも発言していただくようお願いします。それにより活発な会議が成り立つこととなります。6ページ下段には、学識経験者の方から地域における公共交通の役割や将来に向けて議論しましょうということや委員同士お互いの意見を尊重し、議論をしましょうというアドバイスをいただいています。7ページ目には、住民の発言から、より良い地域公共交通としていく取り組み事例を紹介しています。発言により改善につながった事例が多々ありますので、また目を通していただくと幸いです。以上で説明を終わらせていただきます。

(川口会長)

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

次に磐田警察署から情報提供がありますので説明をお願いします。

(磐田警察署)

資料の裏面をご覧ください。自主返納・運転経歴証明書交付状況を上段に県下、下段に磐田署で記載してあります。昨年1年間で16,125人の方が運転能力の低下などの理由により、免許を返納されました。その中で、有効期間内の返納であれば運転経歴証明書を交付しますが、1通発行するのに1,100円かかります。15,895人の方に交付しています。磐田署では、45件から60件ほどの数字で自主返納を受けております。中には75歳に満たないで、体が不自由になった方など返納される方もいます。5月のゴールデンウィーク中には自主返納される、家族に言われたから返納されるという方が多くいました。5月磐田署で41件と記載されておりますが、翌日に10件ほどきまして、プラス15件の60件ほどとなっております。全国の高齢者事故などを感じて、怖くなったから返す、家族の勧めで返すという方が増えています。磐田署では免許の更新手続きも行っていますが、視力の検査が通らないということで、西部の免許センターに行って結局自主返納になってしまった方もいます。それはみなさまの命を守るためであると助言させていただいています。県内の高齢者の運転免許の保有率は、そんなに変わってはいません。神奈川県茅ヶ崎での事故、48時間以内に検察に送られて釈放となっても本人はつらいと思います。免許担当として免許返納制度の周知に努めていきます。75歳以上で認知機能の検査がありますが、免許更新期間が前後2か月あります。その半年前に本人に通知が2ついきます。更新の手続きと高齢者講習の受講のお願いの2つです。遠鉄自動車学校さんがその会場になりますが、中身は2日です。早めに予約をしたほうがよいと思います。高齢者支援ホットラインで説明してくれます。磐田署でも相談を受け付けます。以上で説明を終わります。

(川口会長)

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

(杉山委員)

私も3月に新しい免許証を手に入れてきました。先日、新聞に高校生の声として、高齢運転者は自覚せよというのが載っていました。これほど高齢者があちこちで事故を起こしているのに、それでも自覚が足りないと書いてありました。高齢者の運転者をなくせという方向に行っても困るしという感覚で読みました。若い子は高齢運転者をこのように見ているのだとショックを受けました。高齢者の返納した方たちがいかに不便を感じているかということ、もう少しみなさん理解してほしい。家

族が協力するという条件が入らないと返納に踏み切れない。女の人は買い物に不便になるので返納を渋っている方も多し。有効期間内に返納すれば証明書が交付されるということを誤解して、切らしたのに申請していいのかという方もいる。不便さを理解することと、息子さんが父親を連れてきたらこれからは、あなたが父親の足になってくださいと言添えていただけるとありがたい。

(磐田警察署)

あまり踏み込んだ言い方はできませんが、生活のサポートをしてくださいと伝えていきたいと思ひます。有効期間を過ぎている方も毎月ある訳ではないが2、3人います。有効期間内の周知をするるとともに、デマンド型乗合タクシーなどの生活をサポートする制度の紹介をしていきます。

(川口会長)

その他、質問などありましてでしょうか。事務局から連絡事項があればお願いします。

(事務局)

連絡事項が1点ございます。

豊田地区の一言南原自治会が、平成30年4月1日から中泉地区に編入されたことに伴い、自治会住民のデマンド利用における取扱いが変りました。平成30年3月31日までの登録者は、豊田線または中央線のどちらかを選択できるとし、対象者21名に事情説明し、希望路線を確認したところ、中央線へ移行した方は16名、豊田線に残った方は2名、中央線の年齢対象外のため辞退された方が1名、亡くなられた方が2名でした。

平成30年4月1日以降の新規登録者は、中央線扱いとなります。

自治会住民には、4月上旬に中央線のチラシを自治会回覧し、周知を図りました。

(川口会長)

では本日の議事は全て終了いたしました。貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。それでは進行を事務局にお返しします。

(事務局)

本日は、貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。次回の磐田市地域公共交通会議の日程についてですが、今年度は3回を予定しております。開催日の1か月ほど前になりましたら、開催通知を

| | |
|--|---|
| | <p>送付させていただきます。それでは、以上をもちまして、平成 30 年度 第 1 回磐田市地域公共交通会議を閉会いたします。</p> |
|--|---|