

令和7年度 第3回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	菊川市役所庁舎東館 3階会議室	日 時	令和8年1月21日（水） 午前10時00分～午前11時15分
-----	--------------------	-----	-----------------------------------

報告事項

1 開会

2 あいさつ

3 議事

(1) 令和8年度 菊川市コミュニティバスの運行について【協議・報告】

- ・運行改定について（協議）
- ・令和8年度～令和10年度における運行事業者の決定について（報告）
- ・運賃免除者の拡大について（報告）

(2) 静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会への申し出事項について【協議】

(3) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について【協議】

(4) 掛川市における自家用有償旅客運送の更新手続きについて【協議】

(5) 菊川市地域公共交通計画の策定について【協議】

4 その他

(次頁から議事録を掲載)

議 事 録

1 開会

●事務局

地域公共交通会議を開催する。

出席者委員17名のうち出席者11名、代理出席3名であり、出席委員が過半数を超えているため、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6条により会議は成立した。

2 あいさつ

●会長

〈あいさつ〉

3 議事

●事務局

これより議題に入るが議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 令和8年度菊川市コミュニティバスの運行について【運行改定について】

(資料1-1)

●事務局から説明

資料1-1「令和8年度菊川市コミュニティバス運行改定」(協議事項)について説明する。

1、2については、前回の会議でも協議にかけさせていただいているものとなる。1の「倉沢・富田コース」は、火剣山入口バス停の延伸をするものとなり、移設先は資料3ページの赤丸部分となる。移設先の詳細は資料4ページに記載のとおりである。

2の「沢水加コース(5ページ)」は、既存路線の中にバス停を2つ追加する。詳細は6ページ、7ページとなり、バス停名は「不双産業西側駐車場前」「旧金協前」となる。

続いて、3「菊川西循環コース」で、変更点は「稲荷部公会堂」の移設で、資料9、10ページの内容となる。現在、「稲荷部公会堂」のバス停を、公会堂前の道をはさんで反対側に設置しているが、地権者の方から、土地を売却するため移設をしていただきたいとの要望があった。移設先は、公会堂前とし、上下を兼ねる形とする予定としている。また、移設先については自治会長に確認済である。

最後に4「倉沢・富田コース」について、バス停の名称変更となり、資料はない。現在「JA河城支店」と名称がついているバス停であるが、廃業のため「旧JA河城支店」に変更させていただきたいと考えている。

意見・質問

特に意見なし

○会長

令和8年度菊川市コミュニティバスの運行改定について賛成いただける方は挙手をお願いする。全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

(1) 令和8年度菊川市コミュニティバスの運行について【令和8年度から令和10年度における運行事業者の決定について】(資料1-2)

●事務局から説明

資料1-2「令和8年度から令和10年度における運行事業者の決定について」(報告事項)について説明する。

令和8年度から令和10年度の菊川市コミュニティバス(定時定路線・デマンド運行)について12月の入札等で決定したので報告する。1コミュニティバス定時定路線について、委託事業者は「ミズノグループ株式会社」で、令和2年度から令和4年度に委託していた事業者となり、委託運行期間は3年間。委託内容についての変更はない。また、(5)運行路線と令和8年度の運行内容について、の部分は先ほど資料1-1(協議事項)で議題に挙げさせていただ

いた内容を反映し、記載している。

2 コミュニティバスデマンド運行の委託事業者は今年度と変わらず「菊川タクシー有限公司」となり、運行期間は3年間で、委託内容、運行方法、運行路線については現行の運行から変更はない。

3 運賃について、運賃は100円で、運賃免除対象者の拡大を予定している。現行の規定に、黄色の網掛け部分の追加をするものとなるが、この拡大については2月開催の菊川市議会定例会での審議を経て確定するものとなる。運賃の詳細については次の議事にて説明する。

資料の後半に定時定路線及びデマンド運行(路線ごと)の利用者数を参考として記載させていただいており、12月の利用者数について、口頭で報告する。

12月定時定路線の利用者数3,420名、一日当たり171名

デマンド運行 奈良野・布引原コースの利用者数52名、一日当たり2.6名

デマンド運行 三沢・河東コースの利用者数11名、一日当たり0.55名 となっている。

意見・質問

○委員

コミュニティバスの入札について、社会的に賃金がかかなり上昇している中で、持続的にバス運行を実現する上でも、バスドライバーの賃金は社会的な賃金上昇よりも高くなっていくのが望ましいが、入札時に適切に反映されているという理解で宜しいか。また、デマンドの委託金額に対する支払いの仕方について、実走した部分をベースに支払うことになっている。菊川市のデマンド交通は時間が決まった形になっているため、予約が入った時にタクシー車両がないことは基本的に認められない。デマンドが運行している時間にタクシー車両が余っている状況であれば、問題ないと思うが、タクシーがフルで動いていて本当はお客がいるのに車両を確保している状況であれば、今後の契約の形については検討が必要ではないか。

●事務局

入札時の設計については毎年静岡県内の最低賃金が上がっており、賃金の上昇率等を踏まえながら、適切な金額となるよう設計している。デマンド運行については契約時に細かい協議を行っていないため、今後必要に応じて事業者と協議をしていきたい。

(1) 令和8年度菊川市コミュニティバスの運行について【運賃免除対象者の拡大について】(資料1-3)

●事務局から説明

資料1-3「運賃免除対象者の拡大について」(報告事項)について説明する。

令和8年4月1日(水)から「運転免許返納者」「介護保険法の要支援者」「市内在住の75歳以上の者」を対象に運賃免除者の拡大を計画している。協議についてであるが、協議運賃を導入している菊川市コミュニティバスデマンド運行については、運賃料金協議会にて協議をいただきたい。なお、上限認可申請により運賃を設定している定時定路線については運賃料金協議会での協議が不要となっている。

拡大する免除対象者であるが、新規で「要支援認定を受けている者」「市内在住の75歳以上の者」を追加し、免許返納者については、現在交付月+6ヵ月と期間を設けているところであるが、これを改定し、期間を設けないこととする。スケジュールについて、意見募集が既に終了しており、本日公共交通会議の後に行う運賃料金協議会にてご協議をいただいた後、2月の菊川市議会を経て改定、という流れとなっている。

意見・質問

○委員

この案件について反対することでは全くない。このような施策により高齢者や要支援認定者等が気兼ねなく移動できることが福祉的に素晴らしい施策と思う。一方で、コミュニティバスは無料、民間バスは非常に高い運賃で乗るという感想を持つ人が一定数いると思うが、地域公共交通計画でのアンケートでも運賃に対する不満を持つ方がいるといった回答となってい

る。民間事業者が運転手不足の中で、処遇改善しながら事業を継続していくためには、ある程度の運賃をお客様からいただきながら、経営していく必要がある。やはり移動に対する対価として本来であれば受益者で負担することが大原則なため、総合的に勘案しながら運賃施策を取組んでいただければ幸いである。

○委員

例えば、菊川駅から病院へ行く際、路線バスとコミュニティバスで運賃が異なっており、乗るタイミングにより、運賃が変わることはよくない状況かと思う。また、利用者が選択する時にどうしても安いコミュニティバスを選択する可能性もあるため、地域によっては出来るだけ同一運賃となるように、本来の運賃との差額分を行政で負担する自治体や、免除対象者について路線バスも同様に行っている自治体もあるので、是非検討して欲しい。例えば、西尾市では路線バス、コミュニティバスどちらも上限1日200円で行っており、路線バスの距離制運賃との差額分を行政で負担を行っているため、検討していただきたい。

●事務局

行政運営においても受益者負担は大原則である。今回運賃免除対象者で拡大したのは3区分追加しており、要支援認定を受けている者、市内在住の75歳以上の者は高齢者の生活支援や介護予防という側面がある。運転経歴証明書の交付を受けている者は、高齢者ドライバーの交通事故が増加しているため、運転に不安がある方は免許を返納し、代わりの足としてコミュニティバスを利用させていただきたいと考えている。一部の方が負担をし、不公平感があるが、市としては高齢者にやさしいまちを打ち出し、また健康増進により社会保障費の抑制を図ることができるよう、政策的に対象者を拡大する判断をしたことについてご理解いただきたい。

○会長

1つの施策により、運転手の賃金改善、確保など総合的に考えていくなど色々な面もあるため、これからも広く深く市としても考えていただきたいと思う。

○委員

上限認可申請により運賃を設定している菊川市コミュニティバスと記載があるが、菊川市コミュニティバスは自家用有償旅客運送により運行しているため、運賃料金協議会は不要となる。このため、「上限認可申請により運賃を設定している」を「自家用有償旅客運送により運行している」に書き換えていただきたい。

(2) 静岡県地域公共交通活性化協議会 バス専門部会への申し出事項について (資料2)

●事務局から説明

協議会に申し出をする理由として、市が自主運行事業を実施する場合及び、事業者が幹線系統の運行をする場合、次年度以降の運行について、地域公共交通会議の合意を得て静岡県生活交通確保対策協議会へ申し出が必要となるためである。

対象路線は、菊川市コミュニティバスの定時定路線、デマンド、萩間線、菊川浜岡線の4つとなっている。

2ページ目は、菊川市コミュニティバスについて、各コースの現行及び令和8年度の計画を記載しており、黄色の網掛け部分については、変更した部分となっている。倉沢・富田コースの「起点」は、夏に出発地を変更したことによる修正、運行時間帯については小学生の夏季休暇中は第1便を運休としたことによる修正となっている。

3ページ目は、菊川市コミュニティバス定時定路線、デマンド運行における実車走行キロ程、経常費用、経常収入等の現行を、11月末までの数値をもとに1年間の見込みを算出したもの、及び令和8年度の計画を記載している。また、年間利用者数、収支状況、委託料の内訳を参考として記載している。

4ページ目は萩間線の現行及び令和8年度計画で、公的支援は県費補助となり、牧之原市・島田市・菊川市の3市共同で運行し、市内走行距離に応じて運行経費を負担している。

5 ページ目は菊川浜岡線の現行及び令和 8 年度計画で、菊川浜岡線については、欠損額から国庫補助額と県費補助額を除いた額を御前崎市と市内走行距離によって按分している。また、年間利用者数のグラフについて、昨年度の OD 調査日が雨天であったため利用者が大幅に増加した結果となっているが、今年度は定期券の情報を基に集計したことにより、より正確な数値となっており、グラフのような利用者推移となっている。

意見・質問

特に意見なし

○会長

静岡県地域公共交通活性化協議会 バス専門部会への申し出事項について賛成いただける方は挙手をお願いする。全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

(3) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について (資料 3)

●事務局から説明

はじめに事務局より概要等の説明をさせていただく。県の事業として実施している地域間幹線系統確保維持事業において、運行事業者による自己評価の結果に対する取組方針等について市で協議し、その結果を県協議会へ毎年 1 月に報告することとなっているため、議題として挙げさせていただいている。なお、菊川市では菊川浜岡線の 1 系統 (菊川市立総合病院系統) が該当する。

- 1 静岡県から評価概要の説明
- 2 しずてつジャストライン株式会社様から幹線系統の説明
- 3 菊川市の取組方針
の順で説明させていただく。

【静岡県説明】

国や県の補助金を受ける地域間幹線系統について、令和 6 年 10 月から令和 7 年 9 月までの 1 年間に運行していた系統の評価である。1 ページは図にあるように、地域間幹線系統は A 市と B 市を跨ぐように、複数の市町を運行するバス系統で、広域的な移動を支えるため、通勤、通学、通院など重要な役割を果たしている系統である。2 ページでは収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付けを示しており、複数市町を跨ぐ系統で、一部国や県が補助しているが、要件として事業者単独で維持が困難で、かつ 1 日当たりの輸送量が 15~150 人、1 日当たりの運行回数が 3 回以上などの条件を満たす必要がある。3 ページは県内の地域間幹線系統の概略図で、点線は鉄道、実線がバスを示しており、鉄道を補完する役割を果たしているのが地域間幹線系統となり、沿線住民の通学、通院、買い物等の足として機能している。4 ページは地域間幹線系統の評価で、毎年度事業評価を行う必要があり、第 3 条で補助対象事業が適切に行われているかどうかの確認や、評価結果を分析し事業改善に繋げることを目的に行っている。5 ページは静岡県独自の評価基準を定めており、評価は 6 項目について点数化し、合計点を A・B・C・D の 4 段階で評価している。6 ページは評価結果で、系統数は 59 系統で、A 評価が 23 系統、B 評価が 30 系統、C 評価が 2 系統、D 評価が 4 系統となっている。7 ページは昨年度との系統別比較で、評価が上がった系統が 15 系統、下がった系統が 20 系統となっており、下がった系統が多くなっているが、その要因としてはこれまでコロナ禍以降、利用者数が回復傾向となっていたものの、少し頭打ちとなっていることや、輸送力が減少し、収支率が低下していること、長期的には少子化の影響により、児童数が年々減少し、輸送量に影響しているのではないかと考えられ、今後の推移に注視していく必要がある。8 ページは参考として県内の乗合バス利用者数のコロナ禍前から現在までの推移で、令和 6 年度までは緩やかに利用者数が上昇しているものの、今回少し減少している状況で、令和 8 年度以降の利用者数がどのように推移していくのか注視していく必要がある。9 ページは運送コストに関する情報提供で、令和 7 年 11 月に暫定税率の廃止が成立し、令和 8 年 4 月から軽油の暫定税率が廃止となったことから、昨年 11 月以降補助金を段階的に拡充しており、軽油の価格が安くなっている。しかしながら、物価高騰の影響により車両維持費については運行経費等が増加しており、

また、運転手の人件費や処遇改善費などの運行経費も増加している状況である。事業者では収支を改善するために、生産性の向上に取り組んでおり、11ページでは事業者による取組の例として、費用削減策として車両搭載燃料の抑制などを、利用促進策では市町と連携したバスの乗り方教室の実施などに取り組んでいる。12ページでは自治体による支援の事例として、利用促進策や物価高騰対策等の支援を行っている。利用者が若干減少している中で、事業者の努力だけでは路線を維持することが困難な状況のため、バスを維持していくためには、事業者のだけでなく、関係機関が一体となって取り組むことが不可欠である。今回の評価結果を受けて、バス路線の維持に向けて今後の検討材料として活用し、事業の改善に繋げていただきたいと思います。

【事業者説明】

菊川市に係る地域間幹線系統の評価について説明する。16、17ページで菊川市では菊川浜岡線が該当し、菊川駅前から菊川市立総合病院を経由し浜岡営業所に至る系統である。菊川駅までの通勤、通学や、菊川市立総合病院までの通院、小笠高校及び池新田高校への通学として利用されている。最終的な評価結果はB評価で、幹線として適した運行となっている評価となっている。昨年度はA評価であったものが、今回がB評価となっており、その要因は乗車人員で計画値が実績を下回っているのが影響となっている。この乗車人員は、実際に利用した年間の利用者数ではなく、ある特定の一日の乗車人員を運行本数に換算した数値で、計画値は去年の数値で、去年の特定の一日は雨が降った日で、雨が降ると、普段自転車や徒歩で移動している方がバスに振り替えるため、乗車人員が増える傾向となり、昨年度の乗車人員が多くなっている。今年度は晴天日であったため、昨年度と比較すると、減少している数値となっている。実際の乗車人員については、会社で持っているデータでは微増傾向となっており、安定して利用されている路線となっている。

【事務局説明】

18ページに、菊川浜岡線の菊川病院系統を維持していくため、来年度菊川市として取り組む内容を記載している。内容について市のホームページへしずてつジャストライン(株)のリンクを貼り、時刻等の検索性を高める、コミュニティバス時刻表へしずてつジャストライン(株)の運転手募集情報を掲載し、運転手不足解消を図っていきたいと考えている。

意見・質問

○委員

15ページに輸送量があるが、菊川浜岡線は増加し安定している状況であるが、15人を下回る状況が2年続くと、国の補助がなくなるため、引き続き経年変化を見る必要がある。市の取組としてホームページへの掲載、運転手募集情報の掲載があり、非常に重要なことではあるが、運賃政策として路線バスより運賃が安いコミュニティバスが選ばれてしまうことになると、路線バスの輸送量を減らす要因となり、拡大すると補助にも影響する可能性もあるため、総合的に今後検討して欲しい。関連すると、資料2の5ページで菊川浜岡線の補助金を見ると、令和7年度の現行が3,866千円、令和8年度の計画が898千円と減少しているが、減少している要因が分かれば教えて欲しい。

○委員

弊社が提示した数値のため、数値について改めて確認させていただきたい。

○会長

後日、報告をお願いします。静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について賛成いただける方は挙手をお願いします。全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

●事務局

資料2の5ページで、年間利用者推計数を見ると、令和5年度から令和6年度にかけて大幅

に増加しており、計画値としては令和5年度数値を使っていたが、実績値として令和6年度数値になったため、補助金が下がったものと思う。

○委員

利用者数が増えて、赤字分が減り、補助金が小さくなったということで、どちらかと言うと望ましい方向で補助金が減ったということで理解した。

(4) 掛川市における自家用有償旅客運送の更新手続きについて（資料4）

●事務局から説明

現在、自家用有償旅客運送者登録をして運行している、掛川市の「佐東地区まちづくり協議会」と「中地区まちづくり協議会」が、菊川市の「平田バス停」「菊川総合病院」の2つのバス停に乗り入れを行っている。この登録有効期間が満了するため、今回協議を行い、更新手続きをさせていただきたい。そのため、内容についての変更はない。

資料1の(2)、資料2の(4)に各地区の登録者数及び菊川市内の目的地における利用回数を記載しており、令和7年度は11月末時点の人数となっている。

意見・質問

特に意見なし

○会長

掛川市における自家用有償旅客運送の更新手続きについて賛成いただける方は挙手をお願いします。全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

(5) 菊川市地域公共交通計画の策定について（資料5）

●事務局から説明

菊川市地域公共交通計画について、パブリックコメントの実施結果を報告する。募集は、令和7年11月20日（木）から12月19日（金）の期間で行い、市役所や図書館への配置、ホームページ、広報、公式SNSでの周知を行った結果、意見の提出は0件であった。

地域公共交通計画の承認については、本日最終協議を行い、「菊川市地域公共交通会議」での承認をいただけたら裏面の「地域公共交通計画認定申請書」、概要版、本編を国土交通大臣に提出させていただきたい。

概要版、本編につきまして、第2回の資料から一部修正があるので、その部分のみご説明させていただきたい。概要版4ページ、本編32ページの評価指標②市民の地域公共交通の利用割合の中の「菊川市コミュニティバス利用者割合」について、前回の資料では現状値、目標値ともに「6.8%」としていたが、今後コミュニティバスの利用者増加を目指すにあたり、目標値を「8.0%」に変更している。また、④菊川市コミュニティバス利用者割合、⑤菊川駅利用者数について、第3次菊川市総合計画の確定値に修正をしている。本編5ページの路線バス及び自主運行バスで菊川浜岡線の便数について平日23.0便を23.5便に修正をお願いします。

意見・質問

○委員

本編25ページで、事業1の路線バス及び自主運行バスの維持及び利用促進で、実施主体がバス事業者、菊川市、関連主体が静岡県となっているが、文章で3市共同補助を活用とある。関連主体で静岡県が入っているため問題はないが、いかがか。

○会長

文言そのものを修正する必要があるのか、説明がつけばいいという理解で宜しいか。

○委員

その通りである。

○委員

本編26ページの菊川市コミュニティバスの運賃で、先程協議した運賃免除の拡大について75歳以上の免除など中身は記載しないのか。この会議後の運賃料金協議会で協議して確定が理由なのか。

●事務局

菊川市コミュニティバスの免除対象の拡大については、条例改正が必要で、2月議会で上程し、議員の皆様へ審議頂く内容で、タイミング的に記載しにくい状況でこのような記載となっている。

○委員

地域公共交通計画は3月発行のため、議会を通れば、表現を変更するという事か。

●事務局

タイミングを見て、修正すべき内容は修正したいと思う。

○会長

国土交通省への申請期限等から整合性を図られればということか。

●事務局

整合性を図れるよう調整の上で、必要に応じて対応したい。

○会長

事務局としては本日の意見を念頭に置きながら、今後の取り扱いなど注意した上で対応いただきたい。菊川市地域公共交通計画の策定について賛成いただける方は挙手をお願いする。全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

4 その他

○委員

菊川駅が今後新しくなるが、菊川市コミュニティバス乗り場は今まで通り1箇所になるのか。

●事務局

現在の計画では、これまで通り駅南側にバス停を設置し、北側については今の所計画にはない。

○委員

乗務員の処遇改善や不足について意見をいただいたが、正にその通りで、乗務員不足が続いており、しずてつジャストラインに限らず、県内の事業者や全国的にも乗務員不足が続いている。処遇改善に取り組まれているものの、高水準の状況でないため、皆様にも状況は理解していただくとともに、まだまだ改善が必要な業界である。リモートワーク等が進んでいるものの、人の移動は必要なため、処遇改善や乗務員不足について改めて理解していただきたいと思う。

●事務局

今年度の地域公共交通会議は今回が最後である。委員の皆様への任期は今年度と来年度の2年間のため、基本的には来年度もこの会議に参加して頂くことになる。来年度の1回目の会議は7月頃の開催を予定している。互礼をもって終了とする。

以上