

# 令和2年度 第1回菊川市地域公共交通会議

## 会 議 録

場 所	E301会議室（本庁舎東館）	日 時	令和2年7月8日（水） 午後1時27分～午後2時46分
-----	----------------	-----	--------------------------------

### 報告事項

- 1 開会（森下地域支援課長）  
新委員紹介  
事務局職員紹介
- 2 あいさつ（赤堀副市長）

### 3 議事

- (1) 令和元年度コミュニティバス利用実績及び本年度の運行について【報告】
- (2) デマンド試験運行の実施期間について【協議】
- (3) コミュニティバスの車両更新について【協議】
- (4) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【協議】
- (5) 地域公共交通活性化再生法の改正概要について【報告】

### 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15名が出席。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。

人事異動等により新たに委員となられた方の紹介。

人事異動により新たに事務局となった職員の自己紹介。

## 2 あいさつ

### ●赤堀副市長

〈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) 令和元年度コミュニティバス利用実績及び本年度の運行について【報告】

#### ●事務局から報告

令和元年度のコミュニティバスの利用状況について、収支の状況、全体の利用者数、コース別・便別の利用者数、コース別の停留所の乗降者数、全コースの停留所別乗降者数の状況を報告。また、令和2年度の運行状況について報告。

令和元年度の運行費用について、業務委託期間が1年間であったことや入札に応札していただけた業者が減っていることなどの要因により大きく増加している。収入は前年度並であるため、利用者及び市民1人あたり経費についても大きく増加している。

利用者数は前年から若干増加しており、1日あたり利用者数は133.2人であった。コース別利用者数に大きな変化は見られなかった。新型コロナウイルス感染症の影響がどの程度あったかを2月までの利用者数と3月のみの利用者数から推計すると290人程であった。

今年度の公共交通網形成計画に基づく取組として、ポケット時刻表やお出かけモデルプランの作成を進めていく。また商業施設との連携サービスとして、コミュニティバスを利用して買い物をした場合に何かメリットを付けていただくような連携ができればと考えている。今後、スーパー等と話を進めていきたい。

新型コロナウイルス感染症対策として、換気・消毒・ビニールカーテンの設置、手指消毒液の設置などを実施しながら、運行便数を減らすことなく時刻表に沿った運行をしている。

令和2年度6月までの運行状況として、定時定路線運行の利用者数は前年度と比較しておおよそ3割減となっている。デマンド試験運行については非常に少ない数字からのスタートとなった。新型コロナウイルスの影響だけではなく周知不足ということも考えられるため、今後も引き続き周知に努めていく。

#### 意見・質問

##### ○委員

年間利用者数や1日あたり利用者数を出しているが、第2次菊川市総合計画政策指標として2015年で1日あたり利用者数が124人、2025年までに145人という目標があると思うので、資料への記載方法としてその目標値もあわせて記載していただけたほうが評価しやすい。利用者数は平成29年、30年、令和元年までは順調に伸びてきているが、この伸び方で2025年までに145人という目標を達成できそうなのか、目標を決めているのでそれに対する評価が必要だと思っている。

デマンドについては、バス停やコース、便数もほとんど変更していないので、令和元年度の利用者数を記載して比較していく必要がある。奈良野・布引原コースであっても令和元年度

に1日あたり7人程度の利用があったので、それに対してこの数字はかなり少ない。3割程度コロナの影響が出ているということはあるが、それ以上に減っている。デマンドにすると利用者数が落ちるとことはわかっているが、状況を詳しく調べる必要がある。例えば、各地域で予約がしにくいというような話が出ているのかというようなことをかなり調べていかないとこの実験は失敗に終わってしまう。実験を失敗に終わらせないためには、しっかり調べて対策をどんどんやって最終的には元に戻るくらいにしたい。最初より多くなる必要はない。定時定路線より利便性を落としているものになるので、もともとの利用者数に近い数字になればよいと思う。このデマンドについては、周知だけではなくてヒアリング等もしながら、コロナの影響も混ざっているので難しいところがあるが、調べていく必要があると思う。

コミバスとは違う話になるが、路線バスが小笠高校だと25%くらいが路線バスを使っているというアンケート結果があったと思うが、今回コロナの影響で一時休校になり、学校が再開した時に、親御さんがバスに乗せるのが心配で送迎に変えたという方がいるようである。どこかのタイミングで、親御さんや地域に安全な運行をしている、これだけ感染対策をしているということを周知することが必要。よくホームページやバスの車内に記載しているが、それでは利用する人しかわからないので、積極的に教育委員会をおすすめなどして公共交通は安全である、十分な対策をしているということをアピールしていく必要がある。

#### ●事務局

公共交通網形成計画に記載した2025年に1日当りの利用者数145人という目標値に対して、今までの利用状況の推移をみながら、現状どの程度の進捗状況であるかというものを今後提示する。

デマンド試験運行とした路線については、ご意見をいただいたとおり昨年度の定時定路線の利用状況と比較をした数字を報告する。

利用方法等について、地域の方々がどのように思っているのかという情報収集については、路線上の自治会に意見を求めたり、地域の方が集まる機会を設けたりして広く意見を集められるような努力をしていきたい。

小笠高校の生徒の路線バスの利用状況については、しずてつジャストライン(株)と話をして利用状況を確認することができれば把握に努めていく。

#### ○委員

目標については、今回評価を比較するということと、これから例えば具体的に今年度何人を目指すのか、2025年度の目標はあるがそれだと全体のPDCAということになるが、毎年PDCAをまわしていく必要がある。2025年の目標値を達成するには、今年度どのあたりまでいっていないと厳しいといったような目標を立てたほうが事務局としてもやりやすい。もっと欲を言うと、どの路線をどれくらいまで増やすということまでやっていくと、より明確になるので、そのあたりも検討していただきたい。コロナの影響もあるので昨年度の実績に対して3割減という形でもよいかと思うが、コロナの影響が1年間続いてしまっただけで全体として3割減の場合、9月から回復したという想定で最低限の目標値と、高いところの目標値の2段階くらいの設定をしてもよいと思う。いずれにしても本年度の目標値は定めておくほうがよい。

#### ○委員

総合計画の最終年度は9年後となるが、年度ごと期待値というものをつくって1年ごとにPDCAをまわすということをしているので、総合計画を参考にしながら期待値を設定してやっていくのもよいと思う。

#### ●事務局

この公共交通網形成計画においても、毎年PDCAサイクルをまわしていくと定めているため、今年度の目標値、期待値というものを設定し、年度末に結果をもとに皆さんに評価していただき、ご意見等をいただきながら進めていく。

## (2) デマンド試験運行の実施期間について【協議】

### ●事務局から説明

デマンド試験運行の実施期間を令和2年度から令和4年度までの3年間とすることについての協議。

デマンド試験運行の実施期間について、2年間とした場合、新型コロナウイルスの影響もある中で、今年度の利用状況だけで判断していかなければならないということになるため、新型コロナウイルスの影響がどこまで続くかわからないが、試験運行の実施期間を3年間として、少しでも多くの情報を収集した上で、その後の運行について検討していきたい。

### 意見・質問

#### ○委員

試験運行の実施期間を3年間とすることに異存はないが、その3年間でただやったという既成事実だけではなくて、他の委員が厳しく指摘されたように地域住民、利用者の方はかなり突っ込んでどうやったらもっと利用しやすくなるか、どこにネックがあるのかというところを調べる取り組みを何度も何度も重ねて行って初めて試験運行としての意味があるのではないかと思うので、相当腰を据えて取り組んでいただきたい。自治会などを通じて意見聴取やアンケート調査をやると、ややもすると上滑りな形だけのアンケートになってしまって浸透しない、本当の地域住民の声がうまく吸い上げられないということも極あることなので、そのところは十分注意してやっていただければと思う。

#### ■会長

「デマンド試験運行の実施期間について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「デマンド試験運行の実施期間について」は承認されたものと認める。

## (3) コミュニティバスの車両更新について【協議】

### ●事務局から報告

車両7台を県補助金及び合併特例債により更新することについての協議。

コミュニティバスの車両更新の経緯と県の補助金について説明。

当初は昨年度に8台の車両をまとめて更新する予定であったが、県の補助金をいただけないということもあり、昨年度は県の補助金の交付対象となった1台を更新し、更新できなかった7台については令和2年度に更新すると報告した。本年度の県の補助金の状況として7台の内1台が補助対象となった。昨年度実施したエンジンのオーバーホールが補助要件である基幹部品の故障履歴にあたりと判断されたためである。このため1台は県の補助金、残りの6台については合併特例債を活用し車両7台を更新したい。

資料3の裏面には参考に昨年度購入した車両の写真を掲載している。昨年度の公共交通会議の中で、福祉バスと間違えられない、誰でも乗ることができるものということがわかるようなデザインにすることが望ましいといったご意見をいただいた。検討した結果、菊川市のマスコットキャラクターである「きくのん」を車両にデザインした。今年度についても同様のデザインで7台を更新する予定である。

### 意見・質問

なし

#### ■会長

「コミュニティバスの車両更新について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

举手全員。「コミュニティバスの車両更新について」は承認されたものと認める。

(4) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【協議】

●事務局から説明

令和3年1月に旧小笠町にスーパー田子重がオープンすることに伴い、コミュニティバスの停留所を設置することについての協議及び自治会からコミュニティバスの経路変更に関する要望をいただいていることについての報告。

昨年度から田子重と話を進めており、コミュニティバスの停留所を田子重に設置するのであれば、敷地内にバスカットを用意してくれるということになっている。どの路線をどの時間帯に運行するということは、今後事務局で案を作成しご協議いただくが、本日は田子重の工事の都合もあり、停留所を設置するかどうかを先にご協議いただきたい。

自治会から経路変更の要望を2件いただいている。

堂山自治会からの要望は、堂山公民館から西ヶ崎公民館までの経路を、現在走行している住宅のない広い道路から北側の住宅の並んでいる狭い道路に変更してほしい。また、経路変更の際には、新たな経路をフリー乗降区間としてほしいという要望である。現在はフリー降車区間となっている。現地や地域の声を確認し、警察や関係機関と協議した上で、経路変更による経費や時刻への影響等をまとめ、次回の公共交通会議において協議していただく。

島自治会は、コミュニティバスのどの路線も運行していない地域であり、自治会内では高齢化が進み、急な勾配がある住宅団地もあるため、コミュニティバスが自治会内を運行するように経路変更をしてほしいという要望である。自治会でアンケート調査を実施した結果、回答があった112世帯の内、コミュニティバスの停留所が自治会内に設置された場合、利用すると回答した世帯は33世帯あり、その内、東循環コースを利用したいという世帯は25世帯であった。月にどれくらい利用するかという項目については、1回から2回という世帯が約半数、3回から5回という世帯が3割、残りの2割が10回以上という回答であった。この結果から利用者数を推測していくとかなり多くの方が利用するということになる。この結果のとおりというわけにはいかないと思うが、これを参考に堂山自治会と同様に、現地の調査や経路、時刻について検討し、次回の公共交通会議において協議していただきたいと考えている。

7月から9月にかけて現地調査、関係機関との協議、経費積算、時刻表案の作成等を進め、10月頃に公共交通会議において協議していただき、その後新しい時刻表の作成や変更の手続き等を進めていくスケジュールを考えている。

**意見・質問**

○委員

スーパー田子重の件について、バスカットは掛川浜岡線に面しているということでよいか。

●事務局

バス路線である掛川浜岡線ではなく、東西の青葉通り嶺田線となる。

○委員

バスの進行方向によっては、バスカットの反対方向へ進むバスも当然あると思うが。

●事務局

バスの回し方にもよるが、田子重からは敷地内での旋回もしてよいと話をいただいているので、逆から入った場合には一度店舗の敷地内に入ってバスカットの向きで停車するということができる。

○委員

3つ目の島自治会からの経路変更に関する要望について、私は島自治会の団地の一番上に住んでいる。この団地は他の団地に見られないような急勾配で、歩いて上るということは大変であり、六郷地区センターあたりに停留所があったと思うが、そこから上がってくることは相当きつい。今回初めてこの会議に出席してるが、タイミングよくこの要望の話が出たので

ぜひお願いしたいという要望である。

○委員

説明があった内容について、これから警察や道路管理者と協議していくことについて承知した。国の手続きも進めていくということで安心しているが、例えばスーパー田子重の停留所の設置について、理解していただいていると思うが、私有地への設置であっても道路運送法の手続きが必要になるので、3つの件についてそれぞれ詳細が決まったら静岡運輸支局へ相談していただきたい。

●事務局

1点追加で報告となりますが、昨年度しずてストア小笠店の閉店にあわせて停留所を撤去したが、しずてつストア小笠店があった場所に杏林堂が新たにオープンすることなので、杏林堂と話を進めて再度停留所を設置することについて事務局から経路変更案を提示させていただく。

■会長

「コミュニティバスの運行に関する要望状況等について」承認される方は挙手を。

〈賛成者挙手〉

挙手全員。「コミュニティバスの運行に関する要望状況等について」は承認されたものと認める。

(5) 地域公共交通活性化再生法の改正概要について【報告】

●事務局から説明

地域公共交通活性化再生法等の法改正が5月末に成立し、公共交通会議に関することであったり、昨年策定した地域公共交通網形成計画の名称も変更となったり、関係するところがあるため、静岡運輸支局から改正について説明、報告をさせていただく。

○江間委員（静岡運輸支局）

地域公共交通活性化再生法は2007年に制定されたもので、2014年に1度改正されており、今回が2回目の改正となる。施行については未定であるが12月までには施行されるといった状況である。菊川市でも昨年度地域公共網形成計画を策定し、2025年までが計画期間となっている。今回の改正により事務局からも説明があったが、地域公共交通網形成計画が地域公共交通計画に改め、地方公共団体による策定が努力義務化される。また、既存の公共交通サービスに加えてスクールバスや福祉輸送、病院、商業施設などの送迎サービスも含めた地域の輸送資源を総動員する取組を盛り込んでいる。また、地域公共交通網形成計画について、現在も目標設定や評価を行うことは求められているが、さらに定量的な目標の設定や施策の実施状況に関する毎年度の評価を行うように努めるということになった。これについては、本日の会議においても目標設定の仕方等について話があったので、十分理解していただいていると安心している。

今後施行日までに地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を見直し、地域公共交通計画のガイドラインの見直しが発出されるので、その後、現行の計画の追記や見直しを行うことについて公共交通会議において柔軟に対応していただくようお願いしたい。

資料の2枚目に地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実ということで新設されたものを掲載しているが、一つ紹介するとMaaSの円滑な普及促進に向けた措置というのが盛り込まれている。MaaSという言葉聞いたことがある方もいると思うが、日本語にするとサービスとしてのモビリティ、次世代移動サービスと言える。鉄道やバス、タクシーなど複数の移動手段を組み合わせてスムーズな移動を提供する仕組みで、簡単に言うとスマホでバスやタクシーなど数ある移動手段を予約・決済できるシステムを目指すというもので、

これを公共交通に生かしやすいようにMaaSに参加する交通事業者等が新モビリティサービス事業計画の認定制度というものが創設され、その認定を受けることによって交通事業者が運賃設定に係る手続きをワンストップ化したりということがメリットとなる。  
資料の3枚目に地域公共交通活性化再生法の基本スキームということで、地域公共交通計画や新モビリティサービス事業計画の位置づけを示しているので参考に添付した。  
一番気になるところが目標の設定だとか毎年度評価するように努めるということで、その方法について疑問点があるかと思うが、また国土交通省から詳細情報が入れば事務局にも伝えるのでよろしくお願ひしたい。

**質問・意見**

なし

■会長

本日の議事は以上で終了となる。進行を事務局にお返しする。

●事務局

その他、皆様からご意見、ご質問等ありますでしょうか。

●事務局

長時間にわたりご協議いただきありがとうございますございました。  
互礼をもって終了します。

以上