

令和4年度 第3回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	庁舎東館301会議室	日 時	令和5年1月11日（水） 午後2時00分～午後3時50分
-----	------------	-----	---------------------------------

報告事項

- 1 開会 （石川地域支援課長）

- 2 あいさつ （大橋会長）

- 3 議事
 - (1) 菊川市地域公共交通網形成計画における評価について【協議】
 - (2) 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】
 - (3) 静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について【協議】
 - (4) 令和5年度からのコミュニティバスの運行について【協議】
 - (5) 掛川市における自家用有償旅客運送「生活支援車」の更新手続き（案）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。

2 あいさつ

●大橋会長

〈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) 菊川市地域公共交通網形成計画における評価について【協議】

●事務局から報告

地域公共交通網形成計画において、毎年評価を実施している。コミュニティバス1日当りの利用者数について、2021年の実績値Bが120人/日。現状値A124人/日と比較し、現状値よりも低いため、評価は現状値未滿。「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思ふ市民の割合について、2021年の実績値Bは42.5%であり、現状値Aの43.5%よりも低いため、評価は現状値未滿。

菊川市地域公共交通網形成計画で掲げている実施事業について、令和元年度から令和7年度までの計画期間で折り返しとなる4年目となるため、評価と今後の方針について検討。

事業1 菊川市コミュニティバスの再編について、達成状況はデマンド型交通という新しい公共交通システムを導入し、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図った。今後の方針は、自治会からの要望等に基づき、ルートの設定やダイヤの改正を実施し、利便性の向上や運行の効率化を図っていく。また、令和5年度からはデマンド運行の降車区域の拡大を実施し、利便性の向上を図る。

事業2 路線バス及び自主運行バスの維持について、路線バス及び自主運行バスにおいて、近隣市町や交通事業者と連携し、路線の維持に努めている。今後は路線の負担及び支援を継続し、維持に努めていく。

事業3 JR東海道本線の利用促進について、コロナによる外出自粛やイベント中止により、利用促進につながっていない。今後は各種イベントの実施・連携により、旅行者の誘客や利用促進を図る。また、菊川駅の南北自由通路整備を進め、令和7年度の供用開始を目指し、利便性の向上につなげる。

事業4 タクシーの利用促進について、コロナによる外出自粛やイベントの中止により、利用促進につながっていない。今後はタクシー事業者と具体策について、協議していく。

事業5 交通結節点の機能強化について、交通結節点となる菊川駅前において、西方コースと沢水加コースを分けたことで乗り継ぎの利便性を高めた。令和5年度からは杏林堂菊川店に菊川地区の5コースが乗り入れ、乗り継ぎの利便性を高めていく。今後は市役所や地区センターなど乗り継ぎ拠点における各交通機関の乗継案内や待合空間の整備について充実を図る。また、随時乗り継ぎ拠点の強化を進めていく。

事業6 バス停の待合環境の整備について、達成状況は安全性確保のための停留所の移設の実施検討中であり、ベンチ等の環境整備は計画的に進められていない。今後は停留所の待合環境について優先順位を付けながら、計画的に整備を進めていく。

事業7 利用しやすい車両（バス・タクシー）整備について、コミュニティバスの車両を継続してステップや手すりのついた車両に更新している。引き続き、乗降しやすい車両の導入を進めていく。

事業8 運行情報提供の充実について、コミュニティバスの時刻表へ路線バスや鉄道の時刻表等のウェブサイトを開くQRコードの掲載をしている。また、オープンデータを活用し、各経路検索サービス会社へ情報を提供し、インターネットでも運行情報を得られるようにしている。今後もオープンデータ等で運行情報の提供を行っていく。

事業9 高齢者の外出支援制度の導入について、計画策定時からコミュニティバスの免許返納者に対する運賃免除等は実施しているが、計画策定後は免許返納者に対する支援、高齢者に対する外出支援制度の拡充が進んでいない。今後は高齢者支援担当部局と協力し、高齢者が利用しやすい公共交通の周知により、外出促進を図る。

事業10 商業施設等との連携サービスの導入について、現在おでかけモデルプランを作成中。今後は商業施設等と連携した割引サービス等を検討していく。

事業11 公共交通利用促進活動の実施について、市内小学生などを対象に事業者によるバスの乗り方教室を実施している。また、コミュニティバスのデマンド運行について、乗車体験会を実施し、周知に努めている。今後も引き続き実施していく。

事業12 運転手の確保策の実施について、コミュニティバスの時刻表へ運転手の求人情報を掲載しているが、現状として運転手不足は課題。今後は交通事業者等の多数の主体が連携し、公共交通の魅力や社会的な重要性を周知するための確保策について検討する。

意見・質問

○委員

「利用しやすい交通手段だと思える市民の割合」が2018年から若干増加しているようにも見えるが、アンケートの集計のばらつきの可能性もある。2019年以降で影響を与えたと考えられるものは西方コース、沢水加コースの再編とコミタクくん（デマンド運行）の導入。この結果がどの程度影響したのか把握したい。路線の地区別に集計することができれば、分析しやすくなる。可能であれば、次回の際に提示いただければ。

●事務局

おそらく地区別での集計は可能。可能であれば次回の会議で提示する。

市民アンケートの中での項目となる。この項目ではコミュニティバスだけでなく、路線バスやタクシーを含んだ公共交通全体の項目となる。市民アンケートの中で自由意見の項目でいただいたコミュニティバスの運行について可能な限り、対応の検討をしていきたい。

○委員

様々な公共交通を含む項目だが、JRやジャストライン、タクシーは大きく変わった点がない。特に地区別でコミュニティバスの再編した箇所を確認すれば、その影響を考えることができると思う。目標値と比較して超えたか超えていないかだけでない。分析して判断してほしい。一方でデマンドの降車区域の拡大も実施されるため、併せて効果を把握したい。

事業の達成状況について、未達成の部分をもどのように実施していくか。短期的な計画を立ててほしい。来年度に注力して実施することはあるか。

○委員

事業4について、これまでにタクシー事業者と協議したことはどのような内容か。はっきりわからない。事業6について、例えばベンチを何席設置するといった予算化がされているのか。事業9について、外出をしない高齢者にどのように周知するのか。事業11について、乗り方教室は市内の路線バスのことか、コミュニティバスのことか。小学生は普段学校があるため、乗れないだろう。また、利用の促進につながったかはわからないだろう。事業12について、運転手の確保も具体的な策がない。

●事務局

現状、具体的な計画は定めていない。事業10のおでかけモデルプランを取り掛かっているため、来年度には提示できると思う。その他の未達成の事業については、市だけで実施できるものではなく、関係する事業者とともに協議しながら進めていきたい。

事業4について、事業者と協議していく中で良い方針を見つけていきたい。事業6について、広告を募集し、ベンチを設置している事業者がいるため、そちらと調整して設置していければと思う。事業9について、家から出られない方への周知が問題。なるべく多くの人にコミタクくんのことを知っていただくことが一歩目だと思う。周知方法を検討しながら進めていきたい。事業11について、小学生の乗り方教室はジャストラインが実施する路線バスが対象、乗車体験会は菊川市のコミュニティバスで小学生が対象ではない。事業12について、公共交通全体の運転手の確保が難しい状況だが、コミュニティバスについては、委託事業者が運転手の雇用をしている。

○委員

予算の制約があるならば、国の補助金を活用できるものもある。例えばベンチの設置等に活用できるのではないかと。他地域では、一部路線の無料化や乗り継ぎ券の自動発行化を実施している。

○委員

国の補助金の例としては、観光と関連させた外国語対応のバスマップ等インバウンドへの対応がある。適宜、情報発信を行う。
計画の評価については、各々の実施主体が役割分担して取り組んでくというもの。それぞれ明確にして進めていただければと思う。

○委員

計画の中間地点での評価であり、見直しのタイミング。4年前の計画からはコロナの影響等見直す必要がある箇所はある。積極的な見直しが必要だと思う。事業10のお出かけモデルプランについては、どのような内容か。コロナ前から公共交通全体で収支率は厳しい。こうした状況の中で公共交通会議の場で前向きに見直し等検討いただければ。

●事務局

計画の見直しについては、社会情勢に応じて見直しが必要と認識している。コロナが影響を与えた期間が想定よりも長い、現在の上向きな状況も見ながら、見直しの必要性を検討していきたい。

事業10お出かけモデルプランについて、観光ツアーや旅行といったものではなく、市民向けのコミュニティバスの普段使いの利用方法の1つの案としての提案。

■会長

「菊川市地域公共交通網形成計画における評価について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「菊川市地域公共交通網形成計画における評価について」は承認されたものと認める。

(2) 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】

●事務局から説明

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を行っており、評価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。取組方針等については、地域公共交通会議で協議し提出することとなっているため協議。

なお、地域間幹線系統とは、複数の市を跨ぐ広域的・幹線系統のことであり、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。

【県から資料に基づき説明】

事業評価については、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき行うもので、今年度については令和3年10月から令和4年9月に運行していたものを対象に国と県からの補助を受ける対象事業が適切に行われているかを確認し、また、評価結果を分析し事業改善につなげることで、補助対象事業をより効果的、効率的に実施するために行うものである。

今年度の評価結果については、県の独自の評価基準に基づき評価を実施している。評価結果は昨年度に比べ、14系統の評価が向上している。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえて計画を策定しているため、必ずしも状況が好転したとはいえない。利用者の収入の減少、燃料コスト等の費用の増加により、事業者は収支の改善に取り組んでいる状況。利用者が減少している状況で、事業者だけで路線の維持をするのは困難であり、地域交通を守るためにはコロナ対策だけでなく、運行する事業者や市町が一体となって生産性を向上させる取り組みを実施することが不可欠である。

この評価結果については、今後の計画策定の検討材料とし、事業改善につなげていきたい。

【事業者から資料に基づき説明】

菊川浜岡線は、菊川駅前から菊川市立総合病院を經由し浜岡営業所まで運行する系統となり、今年度の申請の運行期間としては令和3年10月1日から令和4年9月30日となる。主な利用目的としては、菊川駅までの通勤、通学、菊川市立総合病院までの通院、小笠高校までの通学といった利用がされている。

利用実績については、1便あたりの平均乗車密度は4.1人、1日あたりの運行回数7.5回、1日あたりの輸送量は30.7人となっている。収支率、乗車人員は低下している。総じて評価点数は42点でありB評価となる。

運転手不足が以前から課題である。採用活動に力を入れているが、この期間では特に運転手の休日増加に取り組んだ。しかし、シフト上代わりに誰かが運行する必要があるのが難しい。その分休日手当として人件費を増加させて対応している。今年度台風の被害があった。一部営業所が水没し、計画になかった修繕費等が必要となった。

収支改善の面から物価の高騰とともに運賃を上げていきたいが、状況的に難しい。したがって、運賃だけで収支を賄うのは厳しいため、引き続き国・県・市の協力いただきながら、路線の維持に努めていきたい。

【市から令和5年度の取組について説明】

説明があった菊川浜岡線の菊川病院系統を維持していくために来年度菊川市として取り組む内容を記載してある。内容について確認していただき、よければ県に計画を提出する。

意見・質問

○委員

取組内容として掲載している女性運転手の職業講話や職業案内の場における運転手募集情報の提供は、協議事項1の事業12の「運転手の確保策の促進」に付け加えてもいいと思う。

■会長

「静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について」は承認されたものと認める。

(3) 静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について【協議】

●事務局から説明

協議会に申し出をする理由としては、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。

番号1・2の菊川市コミュニティバスの定時定路線運行が申し出上変更となるのは、運行事業者がミズノグループ株式会社から株式会社第一通商に変更し、運行時間帯を全路線調整する。デマンド運行は申し出上の変更点はなし。コミュニティバスの定時定路線運行とデマンド運行の実車走行キロや経常費用、経常収入、市負担額の現行については、11月末までの数値を基に1年間の見込を算出。公的支援の方法は定時定路線が県費補助、デマンド運行が令和4年度は市単独、令和5年度からは県費補助となる予定。利用促進・収支改善策として、出前行政講座等でバスの利用を呼び掛ける、運行再編部分を重点的に各地区や利用者へ説明する。

萩間線は2系統で、変更点はなし。公的支援は県費補助。

菊川浜岡線についても現行から変更はなし。公的支援は国庫補助と県費補助、欠損額が生じた場合においては市からの補助となる。

運行状況について、コミュニティバスの年間利用者数は、定時定路線運行が令和元年度は31,972人、令和2年度は27,579人、令和3年度は29,193人。デマンド運行は、運行を開始した令和2年度が248人、令和3年度が281人。

萩間線の運行状況は、利用者数が平成29年度の92,119人を最大として年々減少傾向にあり、令和2年度は73,007人、令和3年度は69,515人となっている。1日の利用状況については、乗降調査時の利用状況で、6時台、15時台の利用が多く、主に小学生の利用が見られた。1日の乗車人数は200人で、1便当たり平均9.5人の乗車があった。小学生含めた学生の利用率は68%。菊川市内の停留所は、萩間線の停留所の36ヶ所中7ヶ所。市内停留所の利用状況は、金谷行き乗車の合計は17人で乗車全体に占める割合が17.9%、金谷行きの降車の合計が5人で降車全体に占める割合が5.3%、相良行き乗車の合計が8人で7.6%、相良行きの降車の合計が14人で13.3%であった。菊川市内の停留所の乗降者数の合計は44人で、萩間線全体の調査日における利用者数に占める割合が11.1%であった。収支状況は、平成25年度から、委託金額と負担金が年々増加している。

菊川浜岡線の年間利用者数について、2018年度の92,940人から減少傾向にあり、2022年度の申請時は53,607人。ただし、乗降調査日を基準に年間の利用者を算出しているため、実際の人数とは異なる。

意見・質問

○委員

萩間線の運行について、変更はないとのことだが、実車走行キロ程が変わっているのはなぜか。また、小学生の利用があるとのことだが、金谷小学校はスクールバスがあるはず。路線バスを利用する小学校はどこか。昨年に日中の利用の少ない時間をマイクロバスに変更する案が提案されていたと思うがどうなったか。萩間線と菊川浜岡線について、コロナ前の2018年を最大にして利用者数が減少している。今後は高校生の定員割れ等もあり、利用者数は減少する一方だと思う。

●事務局

萩間線のキロ程が変わるのは平日と休日の便数の差や運行日数の影響。萩間線の小学生の利用は、金谷小学校ではなく、萩間小学校の利用者。日中の利用者が少ない時間帯をマイクロバスで運行するという案は難しい。

■会長

「静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について」は承認されたものと認める。

(4) 令和5年度からのコミュニティバスの運行について【協議】

●事務局から説明

定時定路線運行について、運行委託事業者は株式会社第一通商となる。委託金額は112,860,000円。運行期間は令和5年4月1日から令和8年3月31日まで3年間。運行方法は、道路運送法第78条に基づく定時定路線運行。すべてのコースにおいて運行ダイヤの調整を実施。

デマンド運行について、運行委託事業者は引き続き菊川タクシー有限公司となる。委託料金は、タクシーの実走運賃に迎車回送料金を加えた額から、乗車時に徴収した利用者の人数分の運賃を差し引いた額。運行期間は令和5年4月1日から令和8年3月31日までの3年間。デマンド運行の運行方法は、令和4年度までは道路運送法第21条による試験運行であったが、今後も交通の足を確保していくため、道路運送法第4条の本格運行に切り替えていく。変更点として、乗車は停留所から降車は指定降車区域内ではどこでも降車可能とする運行となる。ただし、道路交通法に適さない箇所や個人宅の敷地内、菊川浜岡線の停留所付近での降車は不可となる。また、奈良野・布引原コースは便数を4から6に増便、三沢・河東コースは便数を2から3に増便となる。運賃はともに100円で、運賃免除者にも変更はなし。

本年度含む3年間の4月から11月までの定時定路線運行とデマンド試験運行の利用状況を説明。定時定路線運行について、令和4年度は8ヶ月間で20,000人を上回った。デマンド試験運行の利用者数について、奈良野・布引原コースは、令和4年度の利用者が8ヶ月間で195人と3年間で最も多く利用された。三沢・河東コースは、令和2年が56人、令和3年が93人、令和4年が168人と順調に利用者数が増加している。

運輸支局への申請における不足箇所については、再度資料送付し、書面にて協議をお願いする。

意見・質問

○委員

定時定路線運行において、委託事業者が変更となるため、運行管理体制や事故対応等の安全管理についての協議が必要。デマンド運行において、道路運送法第21条から第4条に変わるため、改めて資料提供及び協議が必要。

前回会議でタクシーとのすみわけについて会議後に調整するという話だったと思うが、どうなったか。

○委員

降車箇所について、市と協議し、個人宅の敷地内までは行かない等のルールを決定した。

●事務局

運輸支局への申請において、協議や資料が不足していた定時定路線運行の新しい事業者の運行管理体制やデマンド運行の変更に係る路線図等については、改めて書面協議をお願いする。

■会長

「令和5年度からのコミュニティバスの運行について」承認される方は挙手を。

<賛成者挙手>

挙手全員。「令和5年度からのコミュニティバスの運行について」は承認されたものと認める。

(5) 掛川市における自家用有償旅客運送「生活支援車」の更新手続き（案）について【協議】

●事務局から説明

自家用有償運送の登録有効期間の満了日と運行議用について説明。佐東地区について、有効期間の満了が令和5年3月31日。運行形態は道路運送法第79条による交通空白地有償運送。運行主体は佐東地区まちづくり協議会。利用対象は佐東地区の住民。目的地は近隣指定バス停と区域外の指定医院が菊川市に市内への乗り入れをしている。登録料は3,000円で、利用料

金は200円、400円、600円と目的地ごと異なる。

中地区について、有効期間の満了日は令和5年5月24日で、運行形態は同じく道路運送法第79条の交通空白地有償運送。運行主体は中地区まちづくり協議会。利用対象は中地区住民。目的地は佐東地区と同様。登録料や利用料金も同様。

佐東地区の運行内容について、菊川市内の目的地の1つ目が菊川浜岡線の平田のバス停。料金は200円で、月曜日、水曜日、金曜日に運行し、終日運行している。2つ目の市内の目的地が菊川市立総合病院。利用は75歳以上に限定されている。料金は600円で、月曜日、水曜日、金表日の終日運行となる。

中地区の生活支援車の運行内容について、市内への目的地が同様に平田のバス停。料金も200円で同様。運行曜日は月曜日から金曜日。菊川市立総合病院も同様。料金は600円、月曜日、火曜日、木曜日が運行曜日。時間は午前中のみ。菊川市立総合病院については、当地区からの要望により、現在月曜日と木曜日の運行に火曜日を追加した週3日の運行に変更。

意見・質問

○委員

交通空白地有償運送は、本来は既存の公共交通がない地域を市や行政が実施するもの。可能であれば、既存の公共交通を活用するのが原則である。市内の公共交通事業者と協議が必要。利用者はどれくらいいるのか。該当地区は、タクシーでの利用も見込まれる。

●事務局

変更となる中地区においては、週一回1人の利用があると聞いている。

○委員

前回は、佐東地区で自家用有償運送を導入する協議をした際も公共交通会議で協議した。佐東地区と中地区について、タクシーを配車することもある。当地区の実情、利用者数について、わかるようであれば教えてほしい。

●事務局

利用状況について掛川市に聞き取りを実施し、協議事項4と併せて書面協議をお願いする。

■会長

「掛川市における自家用有償旅客運送「生活支援車」の更新手続き（案）について」は継続協議とする。

●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した。
互礼をもって終了します。

以上