

# 令和2年度第2回吉田町地域公共交通協議会 議事録（要旨）

日 時：令和3年1月6日（水） 午後1時00分～午後3時00分

会 場：吉田町役場2階町民ホール

出席者：委員16人中12人（事務局：3人）

## 配布資料

- ・ 令和2年度第2回吉田町地域公共交通協議会次第
- ・ 令和2年度第2回吉田町地域公共交通協議会出席者名簿
- ・ 令和2年度第2回吉田町地域公共交通協議会座席表
- ・ 別紙吉田町地域公共交通協議会設置要綱
- ・ 資料No.1 令和4年度、令和5年度、及び令和6年度吉田町生活交通確保計画（案）について
- ・ 資料No.2 地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく地域間幹線系統に係る市町の取組（案）について
- ・ 資料No.3 地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について
- ・ 資料No.4 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）について
- ・ 吉田町地域公共交通計画の策定に係る調査研究について（2019・20年度）

## 1 開 会（午後1時00分）

事務局進行

## 2 あいさつ

### 【副町長】

現在、町内3路線のバスが通っているが、利用の少ない2路線については、近隣市とともに支援を行って路線を維持している状況である。

自分自身が吉田町に赴任して1年半が経過し感じたこととして、他の市町と比較した際、高齢化率も25%程度と低く、コンパクトな町となっている。買い物や金融機関、役場等町内施設に比較的容易に行くことができる。この利便性は吉田町の強みであると考えている。この特性を活かした地域公共交通を考えていく必要がある。そこで、昨年度より名古屋大学大学院に御指導を仰ぎながら地域公共交通計画策定に取り組んでいる。吉田町の公共交通をより良くするため、協議会において、様々な御意見をいただきたい。本日はよろしくお願

いしたい。

### 3 議事

#### 副会長（職務代理者）進行

- (1) 令和4年度、令和5年度及び令和6年度吉田町生活交通確保計画（案）について

#### 【事務局説明】

資料：資料No.1 令和4年度、令和5年度及び令和6年度吉田町生活交通確保計画（案）について

#### 質疑・意見等

##### 【A委員】

様式第6号生活交通確保計画について、国・県の補助について、概要を説明する。本補助は、輸送量が15人/日を下回ると、対象外となる。町内の路線は、計画値で20以上となっていることから、補助要件を満たしている。そもそも輸送量とは、路線全体の乗客を均した数値になる。ただし、町内路線は、複数市町をまたがって運行している路線となるため、町内での乗降が多いのか、他市での乗降が多いのかを知る必要がある。また、この輸送量が、過去からどのような遷移を経ているかも分析する必要がある。今年度期は、コロナ禍の影響で、全体の利用者数が減っているため、輸送量は当然、減ってくる。来年度に関しては、輸送量が15以下となったとしても、補助対象となるとされているが、将来的にはどのようなようになるかわからない。毎年国・県から補助金をもらえるからいいという訳ではなく、どのように改善していけるか考えることが必要である。吉田町は、地理的には恵まれているかもしれないが、利用的には恵まれていない可能性もある。他市輸送量も含め、データとして、これまでの遷移を示していただきたい。

##### 【事務局】

輸送量の遷移がわかる資料を後日送付する。

##### 【A委員】

この2路線は、どちらも地域間幹線系統であることから、市町の報告を県が取りまとめて申請する形だが、県ではこの2路線について把握しているか。

##### 【静岡県地域交通課】

正確な数値は持ち合わせていないが、藤枝相良線の輸送量は、申出のあった県内路線の中では優秀な方ではないかと思うが、年々減少はしてきている。

##### 【副会長（職務代理者）】

「島田静波線」及び「藤枝相良線」について、国庫補助により路線を維持す

ることとし、先ほど事務局から説明のあった「乗合バス路線・自主運行路線調整結果報告書（様式第5号）」及び「生活交通確保計画案（様式第6号）」を計画案のとおり静岡県生活交通確保対策協議会会長に町長名で報告するということが御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【副会長（職務代理者）】**

「異議なし」と認めることとする。

**《承認》**

(2) 地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく地域間幹線系統に係る市町の取組（案）について

**【事務局、県地域交通課、事業者説明】**

資料：資料No.2 地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく地域間幹線系統に係る市町の取組（案）について

**質疑・意見等**

**【A委員】**

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シートについては、上期・下期に分けて作成してもらいたい。令和2年度期上期（R1.10～R2.3）は、新型コロナウイルス感染症の影響をほとんど受けていないが、下期（R2.4～R2.9）は、新型コロナウイルス感染症の影響を多大に受けている。この結果を合わせて考えると、何が原因で、評価結果が下がっているかわからなくなってしまう。ただ単に新型コロナウイルス感染症が原因なのか、他の要因において利用者数が減少していることが原因なのか分析できず、対策ができない。他県の地域公共交通会議では、上期・下期にわけたシートをバス事業者から提出してもらった。全国的に見て、新型コロナウイルス感染症の影響で利用が下がった路線もあれば、あまり変わらない路線、増えた路線と様々である。今回のシートの中で気になった路線は、島田静波線の島田市民病院起点の系統であるが、著しく運行実績が落ちている。便数を減らしたということもあるかと思うが、この要因が、島田市内の方が病院まで行くために使っていて、新型コロナウイルス感染症の影響で通院控えのために利用が減っていると推測すると、今後の対策が変わってくる。

**【事業者】**

A委員の御意見のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響で通院が減っているということは、事実であり、静岡市内や中東遠地域の病院では、他のバス停と比較しても顕著に利用が減少している。ただ、島田市民病院に関しては、

病院の特性という訳ではなく、一時運休したことが運行実績の大幅な低下に表れていると分析している。緊急事態宣言下の運行ダイヤを即時的に決定する必要があり、全エリア平日ダイヤを休日ダイヤへと振り替えた。休日ダイヤは、元々病院まで運行していないため、一時運休状態となった経緯がある。現在は、全体的な運行ダイヤの復旧に合わせ復便していることを御承知願いたい。

**【A委員】**

では、病院側の影響ではなく、便数の減少が直接の要因ということでしょうか。

**【事業者】**

病院ごとの分析も行っており、静岡市内の病院で、クラスターが発生したところに関しては、発生後今まで以上に顕著に利用が減少している傾向にある。島田市民病院に関しては、そのような要因もなく、総合病院であるため、診療科目によって大きな影響が出ている訳でもない。そのため、便数の減少が直接運行実績に影響している。

**【A委員】**

その辺りが分析できるようなシートになっていると良いと考える。

**【副会長（職務代理者）】**

「地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく地域間幹線系統に係る市町の取組（案）」について、先ほど事務局から説明のあった「地域間幹線系統市町取組シート」のとおり静岡県生活交通確保対策協議会会長に報告するという事で御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【副会長（職務代理者）】**

「異議なし」と認めることとする。

《承認》

(3) 地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について

**【事務局説明】**

資料：資料No.3 地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について

質疑・意見等

**【A委員】**

議案(1)で説明があったように、地域間幹線系統については、国・県の補助があり、市町が負担することはなく、運行支援が行われているものと制度上はされている。しかしながら、ここで町による支援が議案で上がっているというこ

とは、国・県の補助では賄えていない部分があるということになる。その要因として考えられることは、3つある。1つ目は、国・県の補助は、運行費の全てを補助している訳ではないため、補助対象とならない経費があること。2つ目は、事業者の運行に対する単価が、基準単価に比べて高いこと。3つ目は国・県の補助は、上限額が決まっており、それ以上に出せない部分があることの内いずれかである。どの要因かは、事業者を確認する必要がある。資料No.1の収支の推移のグラフに国・県・町・他市の補助額も同時に載せると、2路線の経常収支及び支援の状況が委員の皆さんにわかりやすくなる。

#### 【事務局】

A委員から御説明していただいたとおり、国・県の補助では賄えない部分を路線沿線市町で補っている形になる。今後の資料の作成方法については、御意見をいただいたとおり、委員の皆さんにわかりやすい資料となるよう掲載内容等を見直す。

#### 【A委員】

20年・30年存続してきた国庫補助金ではあるが、財務省等から毎回指摘を受けている。「毎回補助金額が増えている、全然改善していかないが、何をしているんだ」という声を受ける。路線バスの利用者が簡単に増加することは考えにくいので、当たり前だが、この国庫補助金も盤石のものではない。輸送量が15を下回れば自動的に補助対象外となる。吉田町の2路線は、路線の中でも比較的欠損額の少ない路線であるから、今すぐどうなることはないが、もし、国庫補助金がなくなった場合、県・市町の補助金のみとなってしまう。愛知県や岐阜県では、輸送量が15を下回り、補助対象外路線となってしまった路線に対して、国の補助分を市町で負担することができず、路線廃止となってしまったところもある。国庫補助金が常にあると思わない方がいい。もちろん、有識者として、国には補助金の維持を今後も働きかけていく。また、協議会として、この2路線が維持していく必要があると常にアピールする必要がある。そのアピールする方法が、資料No.1～3である。

#### 【静岡県地域交通課】

庁内財政当局から同様の指摘を受ける。県所管課として、バス路線の必要性を訴えているが、「なぜ必要なのか、必要であるためにどのような取組を行っているか」という点については、A委員より御意見があったように、今後もアピールしていく必要があると感じているため、吉田町におかれては、引き続き取組等を示していただきたい。

#### 【副会長（職務代理者）】

「地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について」について、先ほど

事務局から説明のあったとおり協調補助を行うということで御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【副会長（職務代理者）】**

「異議なし」と認めることとする。

**《承認》**

(4) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）について

**【事務局説明】**

資料：資料No.4 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）について

**質疑・意見等**

**【国土交通省中部運輸局静岡運輸支局】**

A委員より協議会開催冒頭説明があったとおり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正された。地域公共交通計画で利用者数や収支、行政負担額等の定量的な数値目標を設定し、毎年度評価を行うこととなった。毎年度評価を行うことによって、内容を見直し、翌年度に活かしていくようになるため、委員の皆様には御承知おき願いたい。

**【A委員】**

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき地域公共交通計画を吉田町が策定しようとしている。その計画の策定等に対して国土交通省が補助を行っているというのが、地域公共交通確保維持改善事業(計画策定に係る事業)である。研究や計画を自前でやる自治体やどこかに委託してやる自治体とあるが、吉田町の場合は、名古屋大学へ委託し、計画の策定のための研究を行っている。今年度は、計画の策定のための研究を行い、その後、住民や事業者の意見を取り入れながら、来年度の秋頃に計画を策定する予定である。今年度の調査に関しては、中々思うように進められない部分がある。研究室の学生を連れてきて町内を回りながら調査を行いたいが、新型コロナウイルス感染症の影響でそのような形の調査ができない。そのような状況下の中、現在調査を行っている。

その中間報告が本日配布した資料：吉田町地域公共交通計画の策定に係る調査研究について（2019・20年度）である。昨年度2月に住民懇談会を行い、住民の意見を聞いた中で、特急静岡相良線以外の路線（島田静波線・藤枝相良線）の認知度や利用度の低さが意見として出てきた。また、島田静波線と藤枝相良線では、町内の運行ルートが異なり、役場からの最寄のバス停が異なる。

るためわかりにくいということもある。住民の交通手段については、「車があれば便利なところ」という意見があり、車が運転できない高齢者や子供たちは、誰かに送迎してもらわなければならないということになるため、送迎を行う人の負担になっているということもある。また、バスの運行ルートではないところには、外出に困っている人がいるという意見もあった。その他、焼津方面のバスが廃止されたため、現在バスで町内から焼津方面に向かうことが大変であるということも上がってきた。

以上のようなことがわかってきた中で、どのようなことが今後できるか考えた結果が、「交通拠点の整備」「町内移動手段の整備」「既存の路線バスの見直し」である。交通拠点の整備としては、東名ハイウェイバスも停まる東名高速吉田 I C 周辺や吉田町役場周辺に待合スペースがあるようにすることなどが考えられる。吉田 I C 周辺に関しては、中部地方整備局やネクスコ中日本等にも確認を取る必要がある。既存の路線バスの見直しとしては、島田静波線と藤枝相良線の運行ルートの整理の必要性がある。そのためには、バスの運行の詳細データやタクシー及び東名高速バスの利用状況の把握を進めたい。住民に対しては、町内及び町外で行きたい場所を聞いていきたい。病院だけではなく、買い物をする場所や公共施設等を含めて行きたい場所を確認したいと考えている。研究については、3月までに結果を報告する予定である。

資料No.4の事業評価については、加筆したい部分があるため、提出するまでに修正が入ることを承知いただきたい。

#### **【事業者】**

本来であれば、バス事業者として、住民の中に入り、様々な意見を聞く必要があると考えているが、中々できていないのが現状である。この研究を通じて様々な住民の意見を聞くことができたらありがたいと考える。

#### **【副会長（職務代理者）】**

調査研究の中間報告の内容も含め、本議案に意見等があれば、協議会后1週間以内を目途に事務局へ連絡するというところでよろしいか。

#### **【事務局】**

ただ今、A委員から説明があったとおり、意見等があれば1月15日（金）までに事務局である企画課まで連絡いただきたい。

先程、A委員より説明があったとおり、昨年度より地域公共交通計画策定のための調査を行っており、委員を始めとする皆さんに意見を聞きながら吉田町の特性を活かした公共交通を一緒に考えていきたいと考えている。町長の施政方針の中でも交通結節点として吉田 I C 周辺をバスターミナル化することを謳っている。計画を策定するだけではなく、計画を実行していきたいと考えているため、御理解御協力をお願いしたい。

**【副会長（職務代理者）】**

「地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る）」について、資料№.4別添1はA委員の補足を加えた上で国土交通省中部運輸局に報告することで御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【副会長（職務代理者）】**

「異議なし」と認めることとする。

《承認》

**4 その他**

(1)地域公共交通計画策定に係る調査事業（中間報告）について

資料：(名古屋大学作成資料) 吉田町地域公共交通計画策定に係る調査研究について（2019・20年度）

**【事務局】**

先程、次第3(4)の中でA委員より委託研究について、説明とおり研究を進めているところである。

計画や研究以外のことでも、公共交通について御意見等があれば伺いたい。

**【B委員】**

社会福祉協議会では、週2回町内巡回バスを運行しているほか、社会福祉協議会の事業として、高齢者向けの事業を行う際はバスを運行している。高齢者向けの事業では、自宅の近くから会場まで運行している。また、ボランティアの運転で榛原総合病院等へ行く際に社会福祉協議会の乗用車を使用している。2月中に巡回バス等のヒアリングを行うとのことなので、その際に実際の利用状況等お伝えできたらと考えている。

**【静岡県島田土木事務所都市計画課】**

平成29年に策定した県の総合計画である新ビジョンでは、「地域公共交通網形成計画策定区域図の作成」を目標設定している。また、全国の市町では、まちづくりの観点から地域公共交通網形成計画と立地適正化計画との連動性が求められている。立地適正化計画は、今後の人口減少社会におけるコンパクトシティの実現に向けて国も働きかけを行っているものになる。吉田町の場合は、町の規模や土地利用の適正化が図れているため、今のところ立地適正化計画は策定しないと聞いているが、地域公共交通計画は、まちづくりと一体となった計画を策定するということであるから、既存の都市計画マスタープランやシーガーデンシティ構想推進計画等と関連させた計画を策定していただければと考える。道路管理者としての意見だが、吉田ICと接している県道島田吉田線沿



いに駐輪場があるが、バス停から離れており、利用者が使いづらいという意見や管理が不明確という話を聞いている。吉田 I C 周辺の交通結節点の整備で使いやすいものとなれば良いと考える。

#### 【C委員】

普段、仕事柄、ひとり暮らし高齢者や高齢者のみの世帯の方と接する機会が多い。80歳を超えても運転免許を返納しないということをよく聞く。理由を聞くと、自宅からバス停が遠く、免許を返納すると、自分ではどこにも行けなくなってしまうから免許は返納できないということだった。安心して免許を返納できる吉田町になれば良いと思う。先程、A委員よりワークショップの開催について話があったが、ワークショップに行けない住民の声も聞いてもらいたい。移動の足がなく、困っている住民はいると考えるため、そのような住民を含めた意見の集約を行っていただければありがたい。

#### 【D委員】

国土交通省で「危険なバス停」についての洗い出しを行っているかと思うが、利用者及び乗務員に対して安心安全なバスの運行を行っていききたい。吉田町に危険なバス停があるようであれば、早急に対応していただきたい。また、研究の中間報告でも、バス路線の再編について述べられていたが、バス停の安全も踏まえて議論してもらえればと考える。

#### 【牧之原警察署交通課】

先程話のあった免許の返納については、警察としても頭の痛いところである。今後、高齢ドライバーの増加が見込まれるなか、免許返納が進むにつれ移動手段として公共交通は、もう少し使いやすくなる必要があると考える。地域間幹線系統は、沿線市町で協調して地域全体として「行きたいところに行ける」路線であるといい。吉田町だけではなく、周辺市と意見の共有を行っていただきたい。本当はこうなるといいという意見を持った方は大勢いると思う。様々な意見を取り入れた計画にしてもらいたい。

#### 【E委員】

今後、様々な意見を踏まえて委員や関係者が考えた公共交通の施策が計画されると思うが、住民が自分の意見によってできた事柄に対して責任を持ってほしい。デマンド交通等を導入する際に、住民との意見交換も行った上で、ルート等を決定すると思うが、導入後、利用者には「税金を使って便利に生活させてもらっている」という意識を持ち、地域の会合等で住民の代表から折を見て利用促進の働きかけを行ってほしい。また、バス路線についても、「自宅近くにバスを走らせてほしい、自分は使わないから、向こうを通ってほしい」等の自分主体の要望ではなく、住民としての立場で吉田町の公共交通がよりよくなるための意見や要望が上がるとういと考えている。

**【副会長（職務代理者）】**

次第の4「その他」について、以上とする。

**5 閉 会（午後3時00分）**