

# 令和2年度第3回吉田町地域公共交通協議会 議事録（要旨）

日 時：令和3年3月24日（水） 午後1時00分～午後2時30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3回吉田町地域公共交通協議会次第
- ・ 令和2年度第3回吉田町地域公共交通協議会出席者名簿
- ・ 令和2年度第3回吉田町地域公共交通協議会座席表
- ・ 資料No.1 令和2年度吉田町地域公共交通協議会事業報告（案）
- ・ 資料No.2 令和2年度吉田町地域公共交通協議会収支決算書（案）
- ・ 議案第1号 令和3年度吉田町地域公共交通協議会事業計画（案）
- ・ 議案第2号 令和3年度吉田町地域公共交通協議会収支予算書（案）
- ・ 2020年度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

## 1 開 会（午後1時15分）

事務局（企画課長進行）

## 2 あいさつ

### 【田村会長】

委員の皆様においては、御存知の部分も多いかと思うが、人口3万人の町にしては、道路網がよく整備されていると思っている。これは、道路環境をガラッと変え、新しい吉田町を作ろうと平成23年に発生した東日本大震災後の平成24年度補正予算の都市防災総合推進事業や翌年度の地域の元気臨時交付金の莫大な国の予算を活用し、道路整備を行った。また、海岸を見てもらうとわかるが、吉田漁港東側には高さ約12メートルの防潮堤が整備されている。港西側にも防潮堤を整備する予定である。他市町では、「減災、被害を減らす」まちづくりを行っており、ある程度の被害を覚悟している部分もある。吉田町の場合は、「被害を受けない」まちづくりを行っており、国に認められている唯一の自治体である。先程申し上げたとおり、道路網等の都市整備については、非常に進んでいると自負している。また、3年前に国営かんがい排水事業が終了した。終了後8年間は、受益地の農業振興地域整備計画の変更ができないことから、農地転用を行うことができない。あと6年後には、変更が可能となり、

農地転用による開発等が進み、吉田町がまた大きく変わると感じている。それに合わせて、吉田町がコンパクトなまちへと変わり、公共交通がどのような役割を持つか考えていく絶好の機会となる。そのタイミングで名古屋大学からの御助言をいただけるということは、大変幸せなことと思っている。

今後、吉田町が新しい形となっていく中で、地域の公共交通をどのようにしていくのかを考え、8年後にはより良い吉田町となるよう、委員の皆様のお知恵をいただき、協議会において、様々な協議をしていただきたい。本日はよろしくお願ひしたい。

### 3 報告事項

#### 田村会長進行

(1) 令和2年度吉田町地域公共交通協議会事業報告について

#### 【事務局説明】

資料：資料No.1 令和2年度吉田町地域公共交通協議会事業報告（案）

質疑・意見等

#### 【委員】

意見なし

(2) 令和2年度地域公共交通協議会収支決算報告について

#### 【事務局説明】

資料：資料No.2 令和2年度地域公共交通協議会収支決算報告書（案）

質疑・意見等

#### 【委員】

意見なし。

#### 【田村会長】

令和2年度吉田町地域公共交通協議会収支決算書（案）について、収支決算確定後決議を行うことで御承知おきいただきたい。

#### 【委員】

異議なし。

### 4 議事

(1) 令和3年度吉田町地域公共交通協議会事業計画（案）について

#### 【事務局説明】

資料：議案第1号 令和3年度吉田町地域公共交通協議会事業計画（案）

質疑・意見等

#### 【委員】

意見なし。

**【田村会長】**

令和3年度吉田町地域公共交通協議会事業計画（案）について、先ほど事務局から説明のあった原案のとおり承認することで御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【田村会長】**

「異議なし」と認めることとする。

《承認》

(2) 令和3年度吉田町地域公共交通協議会収支予算（案）について

**【事務局説明】**

資料：議案第2号 令和3年度吉田町地域公共交通協議会収支予算書（案）

質疑・意見等

**【委員】**

意見なし。

**【田村会長】**

令和3年度吉田町地域公共交通協議会収支予算書（案）について、先ほど事務局から説明のあった原案のとおり承認することで御異議ないか。

**【委員】**

異議なし。

**【田村会長】**

「異議なし」と認めることとする。

《承認》

## 5 その他

(1) 地域公共交通計画策定に係る調査事業（令和2年度）について

資料：（名古屋大学作成資料）2020年度吉田町地域公共交通計画策定に係る調査研究について（速報版）

**【事務局】**

第2回協議会でも説明したとおり、今年度名古屋大学に研究委託をしている。今回、令和2年度の研究報告をいただく。

**【A委員】**

本来ならば、1年間で研究を完了できる想定であったが、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で、研究自体が困難な時期があったため、今年に入ってからできることから集中的に研究を行った。委員の中には、訪問やオンライ

ンでのヒアリングを行わせていただいた方もおり、また、データ提供をいただいた事業所もおり、データ収集を行い、分析結果等を研究員より報告する。町民に今、町が公共交通についてどのように考え、具体的にどのようなことを進めていきたいかを自分自身を含めた委員で検討していく。皆様が考えていることと町が考えていることの整合性を取り、こちらから働きかけるだけではなく、町民が求めていることをうまく計画に取り込むために、住民懇談会等を行っていく。現在は、その途中にあるということでお考えいただきたい。また、今後一筋縄ではいかない部分があることが大いに予想されるため、委員の皆様には、御協力いただきたい。現在、どのような研究をしているか、大野研究員より説明する。

### 【研究員】

#### ・バス停勢圏人口について

町内のバス停から 300 メートル圏内にどれ程の人口が住んでいるか。

2015 年現在の人口カバー率 30.9%（推計値）は、決して少なくはない。

#### ・路線バス乗降調査データの整理と分析

町から提供された島田静波線・藤枝相良線の OD データ（あるバス停から乗車した人がどこまで何人乗車したかを集計したデータ）を分析した。

#### 島田静波線

年度別の利用者数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で、令和 2 年度の「大人」の落ち込みは大きい、「中高生」は影響をほとんど受けていない。

町内のバス停からの利用者は、「島田駅前」または「島田七丁目」での乗降が多い。（島田七丁目は、島田商業高校の最寄りバス停）

町内の上り下り方面ともに「吉田中学校入口から住吉新田まで」の区間では乗降ともにせず通過する人が多い。この区間は、バス停勢圏人口が多いにも関わらず、バスの利用が伴っていない。

#### 藤枝相良線

島田静波線と同様に、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響で、令和 2 年度の落ち込みは大きく、特に「大人」の落ち込みは激しい。

町内における乗降人数の多いバス停は「吉田町役場」で、路線全体を見ても利用の多いバス停である。

町内の乗降は、路線全体を見たときに重要度が高く、上り下り方面ともに「相良営業所から榛原総合病院まで」は通過が多い。

#### ・その他

スクールバス運行状況（各校アンケート集計結果）

町内の運行しているスクールバスの発着は、吉田町役場周辺に集中してい

る。

タクシー利用実態の把握

町内を運行するタクシー事業者（2社）から資料提供を受け、データ化する予定。

社会福祉協議会巡回バス利用実態把握

2月事業者ヒアリング、3月利用者ヒアリング実施予定

住民懇談会の実施（予定）

町民の公共交通に関する「気付き」が出るようなプログラムで実施したい。

会場や実施方法は今後調整し、令和3年度中に実施

### 【A委員】

人口の分布状態から考えると、近隣市に比べてよく利用していると言える。

一方、バス停の周辺の人口が多いかと言えば、そうとも言えない。

中高生は、自転車等でバス停まで来て利用しているため、このままの状態でも利用はしてくれると考えられるが、駐輪施設の整備は必要。高齢者は、バス停まで歩いて来られない方も多いため、その方たち向けの改善策が必要。また、町内を移動する際の手段が不足しているため、そこも考えなければならぬ。タクシーや社会福祉協議会のバスを利用している方もいるが、タクシー事業者の力もお借りしてバスとタクシーの中間のようなサービスを整備し、町内のスーパー等に気軽に行けるようにしていきたい。

「吉田町役場」「片岡北吉田特別支援学校」「吉田IC入口」のバス停を柱としたバスの利用促進を行う必要がある。3つのバス停は、どれも歩道上のバス停であり、利用環境があまり良くないため、もう少し環境を整える必要がある。また、ICの関係では、JRバスに乗降データ提供を依頼しているが、中々提供してもらえない状況である。JRバスの「東名吉田」は、自分の職場近くの「本山」から直通来られる貴重なバス停ため、路線バスの「吉田IC入口」とうまく結び付けていきたい。これらは、国土交通省中部地方整備局やネクスコ中日本との調整を行いながら進めていく必要がある。

3つの柱として、「交通拠点の整備」「町内移動手段の整備」「既存バス路線の見直し」を行っていく必要がある。

委員の皆様の御意見御感想を伺いたい。

### 【副会長】

「既存バス路線の見直し」の話もあったが、住吉地区のバス停を移設等することは可能なのか。

### 【A委員】

住吉地区のバス停は、町内を東西に300メートル間隔程度にあるため、利用しやすいはずだが、利用が少ない状況である。住吉地区を通る路線は、島田方

面のみで、藤枝や静岡方面は国道 150 号線沿いを運行している。そのため、住吉地区から各方面に行くことが遠く感じる。不便だと感じるため、バスをあまり利用しないということになるかもしれない。利用人数だけ見れば、藤枝相良線や特急静岡相良線のように国道沿いを走らせた方がいいのかもしれないが、人口から考えれば、住吉地区にも潜在的な利用者はいる可能性がある。例えば住吉地区のどこかに交通拠点を作れば、また状況が変わるかもしれないが、ここという場所が思いつかない。

中高生は、住吉地区から「吉田町役場」や「片岡北吉田特別支援学校」まで自転車や送迎で行き、バスを利用しているかと推測されるが、高齢者は、それが難しいため、例えば、交通拠点から病院等までを繋ぐ交通手段を考えることが必要となる。交通拠点からの移動手段は地区住民との話し合いを行う必要がある。行きたいところから行きたいところにいつでも行けることが理想的だが、それではコストがかかり過ぎる。コストを抑えて利便性を向上させるには、歩けるところまでは歩いてもらったり、乗り継ぎを利用してもらったりする必要がある。

#### 【研究員】

補足として、昨年度の住民懇談会の際の聞き取り内容になるが、住吉地区の方が、「片岡北吉田特別支援学校」で降車し、タクシーで仲間と相乗りして帰るという話があった。おそらく、住吉地区だけではなく、他の地区でも同様に利用をしている方がいると考えられる。

#### 【田村会長】

今、タクシーの話題が出たが、今後、タクシーは、町の地域公共交通手段として組み込んでいかなければならないものとして考えている。自分の執務室の窓から外がよく見えるが、ここ最近、タクシーを利用して役場に来庁される高齢者が増えた印象がある。タクシーがバスを補完するような形になってくと思う。タクシー事業者としてはどうか。

#### 【B委員】

タクシー全般として、地域性があるように感じる。電車やバスは誰もが利用するが、今もってタクシーを「贅沢品」と考えている人が特に地方には多い。このような会議の場でタクシーの利用促進をお願いしたくてもお願いしにくい。タクシーは、ドア to ドアで一番便利だと思うが、中々利用してもらうことが難しい。

#### 【A委員】

東京のような都会を思い浮かべてもらえればわかると思うが、東京では、タクシーに乗りたいときには、1・2分待っていれば空車のタクシーが走ってきてすぐに乗ることができる。また、その客が降りた後、すぐに次の客を乗せる

ことができる。つまり、乗車率が高く、常に利用されている状態となる。

一方、吉田町のような地方では、空車で走っているタクシーは、ほとんどないため、迎車を頼むような形になる。客を降ろすと、常に次の客がいる訳ではないので、回送する時間が多くなる。ただ、朝の時間帯や以前であれば夜の時間帯に利用が集中する。利用に偏りがあり、営業に対する空白の時間が多い。同じ距離を走っていたとしても、都会とでは収入に大きな隔たりが出てしまう。

この地域で行うとしたら、乗り合いタクシーのような形態ではないかと自分自身は考えている。常に誰かが乗っている状態で、時には何人かが同時に乗車しているような形になれば、1人当たりの利用料は低く抑えられるのではないかと考える。そのような利用状況でも、採算は取れないが、そこに自治体等からの補助が入ることで、うまく機能していくと思われる。巡回バスのような形態も考えられるが、ルートが決まっているため、行きたい場所に最短ではたどり着けないこともあり得る。また、行きたいと思った時間にちょうどいいバスが来ないこともある。そのため、乗り合いタクシーの形で予約システムをうまく活用して常に利用がある状態にすることの方が有効と考えられる。吉田町の場合、狭い地域のため、地域内にタクシーを2・3台程度配備して、常に町内を走っている（利用されている）状態にすることができるという腹案として考えている。

3月30日に大阪市で先程述べたような乗り合いタクシーの実証実験が行われる予定である。2km四方のエリアに10台のタクシーを配備して全てスマートフォンで呼び出せるような形で行う。大阪市の場合は、元々のタクシーの需要が多いため、利用が繋がっていく（空車回送の時間が少ない）形になる。

町内だけを限った場合であれば、タクシー事業者の不利益にならないような形で、今現在タクシーを贅沢品だと思っている方々に気軽に使ってもらえ、バスにも乗り継いでいけるような交通手段ができるのではないかと考える。

来年度は、そのような実験も行えればいいなとも考えている。その際は、タクシー事業者の皆様には御協力いただきたい。

### 【B委員】

町民の皆様が安心して自由に使える車だと思えるような形ができるといいと考える。

利用者の中には、「今までバスや電車を乗り継いで首都圏まで行っていたが、一度タクシーを使って行ってみると、こんなに楽だとは思わなかった」と言っており、リピーターになった方もいる。実際に利用してみないと、タクシーの便利さや快適さはわからない。利用したことのない方からすれば、「贅沢品だから」ということになってしまう。先程話題として上がった大阪市のような都会と吉田町のような地方では、同じ価格帯であっても、それに対する価値観が異なる

ため、同じようなことを行おうとしても難しいのではないかと感じる。

#### 【田村会長】

自分自身の感想になってしまうが、車を所有している方は、その車の自動車税や保険料等の維持管理費を含めて車を所有している限り支払わなければならない。1年間の維持管理費と必要な時に自家用車の代わりに使うタクシー代を比べれば、恐らくタクシー代の方が安くなるのではないかと思うが、中々そのようには考えられない。考え方をうまくシフトできればいいのではないかと考える。

#### 【A委員】

田村会長から発言があったとおり、年齢が上がれば上がるほど自動車保険料は高くなる。それを払い続けるよりは、バスやタクシーを利用した方が安上がりであるし、安全である。それでもなおタクシー等を利用することに負担感を感じるならば、やはり何かしらの補助や支援をする必要がある。

静岡県内でも実証実験を行ったM a a Sは、端的に言えば、カーナビのようなもので、様々な交通手段を盛り込み、それらをどのように使えば効率的に目的地にたどり着けるかを案内してくれるものである。そのM a a Sの中に乗り合いタクシーを盛り込み、利用者の徒歩での移動可能距離を鑑みて「普通コース」「楽（あまり歩かないで移動できる）コース」等いくつかのコースを選択できるような仕組みにできるといいのではないかと考える。今後このようなシステムが主流となってくるため、計画に盛り込むことも必要となってくる。

#### 【C委員】

私自身、川尻地区在住であるが、路線バスは、島田静波線の「吉田団地」までで、それより東側の地区には通っていない。静岡や藤枝まで行くためには、「吉田町役場」または「片岡北吉田特別支援学校」まで自家用車またはタクシーで送迎してもらっている。以前は藤枝方面のバスは、今の路線ではなく、島田静波線と同様のルートであった。利用者数が少なかったためか、現在の路線のルートが変わってしまった。また、以前は焼津方面へのバスがあったが、この路線は廃止されてしまった。川尻地区の住民としては、何とか路線を維持してもらいたいと考えている。

#### 【D委員】

先程、委員よりタクシーの重要性について話が出ていたが、以前、静岡運輸支局長が町を訪問した際も町長より、バスやタクシーの重要性について支局長に伝えていただいた。

また、本日は静岡市から特急静岡相良線を利用して来庁したが、1月の第2回協議会の際に利用したときよりも利用者が増えた印象である。

#### 【E委員】



様々な方策を考えていただけて警察としても感謝している。バスの利用者が増加すれば、運転免許の自主返納が増加するのではないかと期待している。ただ、どの路線も吉田町は経由地であるため、沿線市である牧之原市とも連携して施策を考えてほしいと思う。

#### 【F委員】

吉田特別支援学校の児童・生徒は、初等部から高等部まで在籍している。通学にはスクールバスを配置しており、初等部・中等部の児童・生徒が主に利用している。高等部の生徒は、原則として公共交通機関を利用するように指導している。これは、生徒が今後社会で自立するためである。生徒は卒業後運転免許は恐らく取ることはできないため、高齢者と同様に、18歳で卒業した途端、交通弱者、自分で行きたいところに行けなくなってしまう。そのようなこともあり、様々な施策を考えていただき、学校として感謝している。

#### 【A委員】

「片岡北吉田特別支援学校」は、利用者数も多く、タクシーの待機所もあり、川尻地区方面への乗り継ぎもあるため重要なバス停であるが、待合所等もないため「吉田町役場」「吉田IC入口」と同様に利便性向上する必要がある。全国的に見ても、特別支援学校が交通の便のいい場所にあるところばかりではない。吉田町のような立地はかなり珍しい。特別支援学校の生徒のために路線バスの特別便を出しているような地域もある。しかしながら、それではほとんどスクールバスと変わりがなく、本当の意味での練習にはならない。吉田町の場合は、特別支援学校の最寄りのバス停に多くの路線が通り、普通のバスの利用の練習としては最適ではないかと考える。

今回のデータ分析の結果、牧之原市（旧榛原町）での利用が少ない。これは、島田静波線、藤枝相良線だけの傾向なのか、特急静岡相良線も含めた傾向なのかバス事業者の実感として聞きたい。

#### 【G委員】

正確なデータは持ち合わせていないが、A委員の御指摘のとおり、「吉田IC入口」「片岡北吉田特別支援学校」「吉田町役場」「榛原総合病院」で利用が増えているような実感である。牧之原市（旧榛原町）での利用は少なくはないが、吉田町内での利用の方が多い印象はある。

#### 【田村会長】

次第の5「その他」について、以上とする。