

平成 29 年度第 1 回吉田町地域公共交通会議 議事録（要旨）

日 時：平成 30 年 1 月 15 日（月） 午後 1 時 30 分～午後 2 時 30 分

会 場：庁舎 2 階町民ホール

出席者：委員 16 名中 14 名
（事務局：3 名）

配布資料

- ・ 平成 29 年度第 1 回吉田町地域公共交通会議次第
- ・ 平成 29 年度第 1 回吉田町地域公共交通会議座席表
- ・ 平成 29 年度第 1 回吉田町地域公共交通会議出席者名簿
- ・ **資料No.1** 平成 31 年度、平成 32 年度、及び平成 33 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** 地域公共交通確保維持事業（公有民営方式車両購入）について
- ・ **資料No.4** 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.5** バス交通活性化対策事業（バス停上屋及び表示機設置）について

1 開 会 （午後 1 時 30 分）

事務局進行

2 あいさつ

【会長】

現在、人口減少の元、少子高齢化が進んでいる。今年が明治 150 年ということで、当時の日本は徴兵制度があり、軍隊を強くしていくという使命があったが、これからの日本は今まで経験したことのない町づくりをしていかなければならない。委員の皆様には次代を見据えた上で、吉田町の地域公共交通に係る問題について、協議いただきたい。

3 議事

- (1) 平成 31 年度、平成 32 年度及び平成 33 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 平成 31 年度、平成 32 年度、及び平成 33 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】

OD 調査の結果によると、藤枝相良線は通学、通勤だけでなく、一般の方の利用が多い。買い物、病院など、どのような方が利用されているのか。他の国庫補助路線については、通学、通勤が大多数を占めているので、興味深いデータである。

(会議後、質問者に対し OD 調査は通学、通勤、一般の 3 択で回答いただいているので、それ以上のデータは把握していない旨を回答)

【会長】

「島田静波線」及び「藤枝相良線」につきましては、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報告するという事で御異議ありませんか。

【委員】

異議なし。

【会長】

「異議なし」と認めることといたします。

《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)

【県地域交通課補足説明】

地域間幹線系統については、地域間をまたぐ系統のバス路線に対して、補助金を出すものである。現在、全国でバスの利用者が減っている状況であり、県内でも同様の状況である。県全体で約 2,000 系統の内約 700 系統が、補助金を受けて運行しており、補助金が必要な系統が増加している傾向である。特に地域間幹線系統は、国と県で年間約 8 億円の補助金を出すことで支援しており、補助金額は年々増加している。地域間幹線系統確保維持改善事業評価については、補助金を出すだけということではなく、補助路線の運行についてど

んな状況かということをお補助対象事業者が自己評価するものである。今回補助対象の3つの系統に係る評価項目の中の広域トリップ状況について、市や町を跨いでいる路線であるため、移動割合が高くなっていることがわかる。評価シートについて、系統別に内容を公表していくので、県内各路線の色々な状況を御確認いただいて、バス運行がどのような状況か御覧いただければと思う。

質疑・意見等

(意見等なし)

【会長】

「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)」につきましては、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ところで御異議ありませんか。

【委員】

異議なし。

【会長】

「異議なし」と認めることといたします。

《承認》

4 その他

- (1) 地域公共交通確保維持事業(公有民営方式車両購入)について
- (2) 地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について
- (3) バス交通活性化対策事業(バス停上屋及び表示機設置)について

【事務局説明】

資料：資料No.3 地域公共交通確保維持事業(公有民営方式車両購入)について

資料：資料No.4 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：資料No.5 バス交通活性化対策事業(バス停上屋及び表示機設置)について

【事業者補足説明】

地域間幹線系統国庫補助路線に係る協調補助について、島田静波線、藤枝相良線とも近年欠損が出ている。弊社単独での運行が厳しい中で、国、県、そして各市町に補助という形で援助をいただきながら、運行をしている状況である。弊社としては、出来る限り御利用いただきやすいバス路線というものを運行していく中で、乗客を増やしていき、一方で経費を減らしていくことが必要となっている。そういった中でバスの利便性向上ということで、この度弊社が導入するのがバスロケーションシステムである。今までは、バスが今どこにいるの

か、どのくらい遅れてくるのかわからないという状況であったことがバス利用者にとっては、大きなストレスとなっていた。今後は、今バスがどこまで来ていて、あと何分でバス停に向かえばバスに間に合うのかということがわかり、ストレスの解消になる。それがバスの利便性向上、ひいては利用者増加に繋がることを期待し、実施するものである。資料 No.5 は、9月のマスコミ向けにプレリリースしたものであるが、システム開始予定時期が変わっている。9月の時点で、2018年4月から富士山静岡空港線と特急静岡相良線においてシステムのサービスを開始するとしていたが、全体的にスケジュールが前倒しとなっている。開始時点で、一般路線全てにバスロケーションシステムが導入するよう進めているので、町内を通る島田静波線、藤枝相良線についてもバスロケーションシステムが当初より開始となる。ぜひ皆様にはパソコンあるいはスマートフォンでシステムを触っていただいて、一度試していただければ便利であることを御理解いただけたらと思う。ナビタイムやジョルダンなど電車乗継の機能を既に使用している方については、イメージできるかと思う。現在の弊社検索サイトは、非常に使いづらいと御不満を色々なところから聞いているので、様々な御意見を踏まえながら改善した上で、3月下旬にはサービス開始する予定である。サービス開始のあかつきには、ぜひ皆様に御利用いただき、システムを見てバスに乗っていただきたい。表示機について、電車などでは一般的であるが、そのバスバージョンということになる。表示機については、4月一斉に導入とはいかず、全事業エリアの中で、特急静岡相良線沿線から、導入を開始していく。具体的に言うと、静岡駅前、新静岡バスターミナル、吉田町役場、静波海岸入口、相良営業所、富士山静岡空港に先駆けて導入する。役場の前に設置するので、ぜひ御確認していただければと思う。

質疑・意見等

【B委員】

バスロケーションシステム表示機の設置場所が吉田町役場上りバス停となっているが、利用者が多いという理由から上りへの設置であるのか。

【事業者】

将来的には、下りバス停にも設置予定である。スケジュールの問題であり、まずは上りバス停からの設置ということである。

【事務局】

バスロケーションシステムについて、今年度、上屋の設置にあわせて表示機も吉田町役場上りバス停へ設置する。次年度以降のスケジュールについて協議を進めているところであるが、吉田IC入口上りバス停と吉田町役場下りバス停の計2箇所を設置したいと考えている。今年度は1箇所、来年度は2箇所ということで、検討しているところである。

【会長】

次第の4「その他」につきましては、以上とします。

全体を通しての質疑・意見等

【会長】

バスの自動化運転（無人バス）の開発は、どこまで進んでいるのか。

【事業者】

自動運転バスについて、最近は新聞等でも報道されており、また全国各地で実証実験が行われている。静岡県では浜松市で実験がスタートしている。私も実験の様子を見させていただいたが、自動化がかなり進んでおり、びっくりしている。歩道ぎりぎりの場所にバスを着けることが可能など、技術は日々進歩しているが、一般道を走るとなると、まだ高いハードルがあるようだ。国としては、東京オリンピックを目指してという話が出ているが、少しずつ実現に向けて進んでいくものだと思うので、弊社自身まだ導入といった段階ではない。

【県地域交通課】

国の補助において、過疎地域で自動運転を活用しようという話があり、道の駅を始点に色々な場所へ向かう自動運転の実証実験地として募ったところ、県内で南伊豆町が手を挙げたが、選ばれなかった。現在は、全国13箇所で道の駅とその周辺を結ぶ実証を始めたところである。自動運転については、県としても関心が高いため、色々なところから情報を集めている。先程話があった浜松市であるが、自動運転を行う場合、無人バスがバス停に来た際の動き方や、バスの扉を開けるシステム、予約システムなど、先にソフト面からの検証を行っており、私も現場で見させていただいた。県内でも他にそういった動きが出てくるかもしれないが、期待してみたいと思う。

【警察署交通課】

自動運転に関して申請があれば、まずは検証する路線の安全性を確保可能かという点で、協議をさせていただく。まだ、県警で事例はないが、検証を公道で行いたいということであれば、警察として、安全性の確保が確認でき次第許可をし、検証に協力させていただく。

【労働組合】

現在バスの乗務員が不足している中、交代要員がいなかったために黒字路線であっても本数を減らしていかなければならない状況である。以前は、高速道路を走行する特急バスで最大80人を乗せることができたが、乗客を必ず座席に乗せることが原則になり、最大でも60人となっている。その中で黒字を伸ばしていくのは難しく、混雑時は、定員オーバーのために次のバスに乗ってもらわなければならない、利用者に迷惑をかけてしまうことがある。早く自動運転になればいいが、すぐには難しいだろう。乗務員が不足していることを皆様にご認識いただいた中で、働き手を紹介いただければ助かるので、よろしく願いたい。