

令和元年度 第1回 函南町地域公共交通会議 議事録

日時 令和元年6月3日(月)

午後1時30分～

場所 函南町役場2階 大会議室

出席者 別紙出席者名簿参照

1 開 会 梅原部長

2 あいさつ 佐野副町長

3 委嘱状交付

4 会長・副会長の選出

- ・会長に佐野副町長、副会長に伊豆原委員が選出された
- ・本会議の座長を伊豆原副会長一任することについて会長より提案があり、合意を得た

5 議 事 佐野副町長

(1) 地域公共交通網形成計画について…資料1 説明

- ・地域公共交通網形成計画(以下、「網計画」という。)について、法的根拠、記載事項等を説明

質疑、意見

久保田委員	資料1、P.2の網形成計画の記載事項、①基本的な方針のところ「まちづくり、観光振興等のさまざまな分野」とあるが、委員名簿には観光の部署が入っていない。どうなのか。
事務局	今回商工会長が入れている。また町の観光セクションと連携を図りながら取り組んでいきたいと考えている。
伊豆原副委員長	これだけ見てすぐにもわかるのも難しい。網形成計画をどう作っていくかというのは中身の問題で、最低限これだけは記載しなさいというのが国の話である。総合計画、都市計画マスタープラン等との関連性で目標や方針が決まってくると思う。それに基づいて、その目標を達成するために何をすることが④である。目標や方針をしっかりと押さえた上で④を何年間かのこの計画の中で事業化していくかというところを議論していただきたい。ここはこの会議で議論して決めていくことだと思う。こういうこともやらなければいけないなど、自己紹介のときにお話しいただいた部分が出てくると思う。そのときには具体的にご質問、ご意見を活発にお話しいただきたい。ここだけでは具体的に何をするのかというイメージがわかりにくい。遠慮なくお話しいただきたい。 こういう形で作っていくというぐらいで今のところはよろしいかと思う。

(2) 地域公共交通網形成計画策定に向けた取り組みについて…資料2 説明

- ・これまでに実施してきた函南町の地域公共交通に関する取組について、説明
- ・本年度のスケジュール、検討事項等について説明

質疑、意見

山口委員	<p>資料 2、P.3、(2) アンケート結果は事実と少し違うため、修正をお願いしたい。自治区の欄、ダイヤランドについては、公共の満足度は「まあ満足できる」、経済的な負担に伴う導入は「なさそう」、新規公共交通の必要性は「ない」という評価になっている。自治会の中でも話し合っているが、これは実態とかけ離れている。住民の大半は現在の地域公共交通についてとても不満という思いがいっぱいである。その思いで私の背中を多くの方が押されて私はこの委員にエントリーさせていただいた。ここの部分については住民からこの会議で町の幹部の方々に伝えてほしいと託されている。ダイヤランドは決して満足しているわけではない。</p> <p>実情を少し説明する。現在東海オレンジバスが運行している。年間概ね 1100 万円から 1200 万円の運行経費が要ると思うが、ダイヤランドの住民がダイヤランド管理会社を通じて毎年 600 万円ほど赤字補填をしている。ちなみに、畑毛温泉線では町から赤字補填が 600 万円ほどされている。</p> <p>運行状況についてだが、私は普段あまりバスに乗らないが、乗ってみた。ダイヤランドの中を走行している距離は 16km である。ダイヤランドの別荘地内をぐるぐる回っている。管理事務所から函南駅まで約 8km。ほとんどが山の中を回っていて、空に近い状態で走っている。非合理的な運行である。地域公共交通の中で国土交通省がさまざまな旅客運送の関係や運送法令を見直して、自家用有償旅客運送や市町村運営の有償輸送など相当規制緩和されている。ダイヤランドの数百名いる高齢者の日常生活を改善するためにも国交省が示されているさまざまなオプションをこの場で皆さんと協議しながら、より住民にとって利便性のある、日常生活に最低限度の支障を及ぼさないように取り組んでいただきたい。</p> <p>P.3 の自治区のアンケート結果については不満であり、修正をお願いしたい。</p>
伊豆原副 委員長	<p>資料から見て、これは修正可能なのか。データはどうなっているのか。</p>
事務局	<p>P.3、自治区と書いてあるのがその当時の区長のご意見である。アンケート自体はこの時点でのものになるので、修正はきかない。ご理解いただきたい。</p> <p>さまざまなご意見が区内であるということなので、今年度、4月の区長会の中で各区長にご依頼をした。公共交通について各地区との検討会を希望されることについては申し込みを承るということで、ダイヤランドからもご意見を頂戴している。未来の話についてはその中でご意見を検討していい方向へ進むように進めていきたい。</p> <p>その当時の意見ということなので、世代が変われば意見も変わる。当時は全く興味がなかったが、数年後、意見が変わることもあり得る。今回の 4 月の区長会の中でも当時は意見がないという中でも、今回から検討しようということも承るということで回答させていただいた。ご理解いただきたい。</p>
伊豆原副 委員長	<p>地元住民の方が赤字を補填しているのか。</p>
山口委員	<p>ダイヤランドは一般の地区と事情が違う。ダイヤランドでは自治会はあるが、自治会費は集めていない。管理会社が全般的な管理をしている。その対価として管理費を支払っている。その管理費の中からさまざまな事業を展開している。その 1 つとして、バスの運行が管理会社とここの住民との間で契約がなされている。本来は会社がすべきなのだが、東海バスに委託している。契約上も外部委託は認めている。乗降数の少なさから、管理会社が年間 600 万円程度赤字補填をしている。</p> <p>住民の不満としては、畑毛路線では町から 600 万円補填されている。同じ納税者であるにもかかわらずなぜなのかという素直な不満がある。</p> <p>現実的に住民は本当に困っている。デマンド型乗合タクシーなど、今の時代に即した交通</p>

	<p>体系に変えていく必要がある。管理契約自体も見直していく必要が出ている。私自身、管理会社との会議の委員に選ばれているので、そこでも発言しながら、皆様方とも意見調整しながら均衡ある地域公共交通の形成にお役に立てればと思っている。</p>
伊豆原副委員長	<p>今の話は事業を行う段階でいろいろな話になってくると思う。地域によって事情が違うという1つの例だと思う。これはダイヤモンドだけなのか、ほかのところでも事情があると思う。進めるに当たってのところで整理していきたい。</p>
山崎委員 (代理出席)	<p>今日の説明はどちらかというと函南町が今までやってきた取り組みをまとめていただいて、後半で網形成計画策定に当たってのスケジュールを確認した。次回9月には現状と分析、計画に必要な調書が出てくと思うが、県としてさまざまな計画を見てきている中でお願いしたところを述べたい。できれば今回の計画に当たっては、函南町にどのようなバスが走っているか。公共交通というのは鉄道、タクシーもあるし、バスにもさまざまな種類がある。事業者が運行する路線、市町が自らお金を払って運行するコミュニティバス、社会福祉協議会が運行する福祉有償運送、スクールバス、温泉バスなど、バスと言っても1つだけでなく、さまざまな運行主体と補助金の制度で運行されている。そういうものを見える化していただきたい。なおかつ利用者が年間どれだけのいるのか、どれだけ経費がかかっている、どういう方が乗っているのかを包括的にまとめていただきたい。今日の資料だけだと実証実験の路線しか出てこない。ほかにどの路線で、例えば伊豆箱根バスとか東海バスが運行していて、どれぐらいの便数が走っているかが見えない。ぜひまとめていただきたい。</p> <p>立地計画とも関わっている。今道路の整備も進んでいるので、計画と交通量のところも整理していただけるとよい。</p>
山口委員	<p>「湯〜トピアかなみ」という温泉施設を送迎するバスが走っている。ダイヤモンドからも「湯〜トピアかなみ」に向かっている。例えば役場で降ろしていただけるととてもありがたい。</p>
伊豆原副委員長	<p>具体的な話はこれからやっていく。</p>
山口委員	<p>全部洗い出して整理をしていくということによいのか。お願いしたい。</p>
事務局	<p>今日の資料には出ていないが、今お話しいただいたことは昨年度、公共交通会議の中で事業者からいただいた資料をとりまとめている。それらを計画の中にできる範囲で反映していきたいと考えている。</p> <p>立地適正化計画との整合の関係についてもご意見を承った。整合を取りながら皆様にお示しできるものを整えていきたい。</p>
原委員	<p>ほとんどの送迎バスが白バスである。運送法の絡みの中で自由な乗降ができない。もしその壁を取り除けばできることは多々ある。今の制度では駄目であるが、規制緩和をしてもらえれば何とかなる。自主運行をされている企業の送迎バスなどを活用すれば町民の方がより利用しやすくなるという側面はある。1年の議論の中でそれが実現するは思えないが、実現に向けて話し合う意義はあると思う。そのあたりも含めて議論すると画期的な将来公共交通網を目指した展望が描けるかもしれない。</p> <p>企業の送迎バスを市民、県民が使えるようにするというのは今までどこの網計画にも出てきていない。函南町が口火を切つてやるということも意義深い。現制度の枠にとらわれることなく、こういう規制緩和をすればこういう可能性があるということまでやっていただきたい。1年でできるとは思わないが、その先を見据えた議論をしていただけるといいのではないか。</p>
伊豆原副委員長	<p>ご意見である。お答えがもしなければ、ご意見としてお伺いしておくが。</p> <p>今の話は現在の足をどう誰が確保しているかという、ルートも含めてかもしれない。現状</p>

	<p>の路線なり、久保田委員から函南から病院バスがあり無料という話をお聞きした。そういうバス、誰もが使える、住民の方が使えるのかどうかは別として、そういうサービスがどの程度されているのか深掘りする必要があるのではないかな。</p>
事務局	<p>昨年度、タクシー業者から資料を借り、分析したのがある。それについては資料提供できる。ただ、法の縛りがある。こうすればよいという程度になってしまうと思う。これからの方向について話し合いをしていただく資料をできる限り提示したい。</p>
伊豆原副委員長	<p>愛知県に大口町は大きな企業がいくつかある。鉄道駅が町内にないため、隣の町の鉄道駅まで迎えに行くのだが、企業とタイアップして、朝は駅へ向かって町民が乗っていく。名古屋から離れているので早い時間である。帰りの駅からの便は企業ルートで工場を回り、企業へ勤める方を駅から乗せている。企業の協賛金をいただき、一緒になってやっている。そういう例もある。昔から既にやっていて、町の財政が少し助かるように企業からの協賛をいただいている。企業もそれを利用することによって自分のところでバスを出さなくてもいい。ウインウインでやっている町もある。静岡県にあるかはわからないが、そういう町もある。</p> <p>企業のバスを上手に使う。または自分たちでそれをうまくコミバス化していくとか、スクールバスを上手に使うなど、事例としてはある。久保田委員がおられるので中部運輸局の事例集、静岡県が持っているものなど、知恵を拝借したい。法制度上の壁は大きいけど、どうやればうまく乗り越え、法制度をうまく活用しながらやっていくかというのも1つの知恵の勝負だと思う。具体的になればやっていきたい。1年でやれないというのはおっしゃるとおりである。すぐにはできないかもしれないが、3年後には何とか実現しようなど、希望を持ちながら考えていきたい。</p>
久保田委員	<p>要望だが、住民の意見も取り入れた網形成計画にしなければならないと思うが、交通事業者も同様に悩みを持っていると思う。乗務員不足は業界で大きな問題になっている。いい交通網形成計画を作っても乗務員がいなければ推進できない。そちらについてもご検討いただきたい。</p>
伊豆原副委員長	<p>本当に大変な問題である。数年前からその話が出ている。事業者の企業努力が大変だということはいくぶんわかる。これは事務局、事業者、伊豆箱根さんを含めて、バスに携わってみえる方の話は機会をなるべく多く取って情報交換をしていただくことは大切である。会議の場だけでなく、公式でなくても情報交換していただきたい。</p>
八木戸委員	<p>この会議は函南町の将来に向けての公共交通のあり方の基本計画を立てるということである。道の駅、川の駅周辺もかなり人が出入りする。道の駅は300万人も2年の間に増えた。ああいうところが将来的にいろいろな形でのつながりとなる。連休中のデータでは、外の人よりも町内の人のほうが多かった。函南町の将来の交通のあり方というのは、道の駅、川の駅、図書館周辺も合わせた形で、平坦地をどのように公共機関が結んでいくかということである。</p> <p>今までの会議の中で募集してもドライバーが集まらないという話を聞いた。ボランティアの活用という話もあった。ボランティアでやって事故があったときにはどうするのかという話も聞いた。そういったことを合わせてこの基本計画を立てるのにどこまでどのような形で持っていくのか。私自身、つかみどころがない。</p> <p>今までの会議で知っている中で、バスが欲しいと言いながら、そこにバスを走らせると乗る人がいない。要望だけ出しても利用しないというのは現実に実証実験で出た。本当に利用するのかどうかということも考えなければいけない。ニーズも考えていかなければいけない。</p> <p>函南町独自の公共交通のあり方を地域性に合わせた中で考えて基本計画を立てなければいけないと思う。交通規制など、この時間帯は路線バスが優先的に走れるところにしよう</p>

	<p>か、いろいろな形の考え方があるのではないかと思う。基本計画のこの会議は個々のことだけ議論しているとなかなか進まないと思う。もっと大きな形でご議論いただきたい。商工会としては買い物に便利な交通機関があればよいと思う。買い物だけでなく、ほかにも利用できるようなものができればよいと思う。実証実験は大きな結果を残しているのではないかと思う。そういったものを基本にして議論していくのがよいのではないか。</p>
<p>伊豆原副 委員長</p>	<p>今のお話は大切である。これから計画を作る段階で、計画の方針、目標をどこまでやるか。形成計画は5年という計画が多いが、5年というのがふさわしいかどうかは議論しなければいけない。マスタープランとは言いながら、具体的な事業をどう行っていくか、目の前の事業を展開しなければいけない。アクションプラン的なものも必要である。それが1年でやらなければいけないのかという話になってくると、できるわけではないかもしれない。途中途中で評価しながら議論し、改善していくという形を取らざるを得ない。</p> <p>私はいつも言うのだが、ここの会議だけで決めたからどうだというのではなく、住民だけでなく、自分の周囲の皆さん、お勤めになっている人はお勤めの場所、家の周り、自分の仕事の周りで、ここで何が議論されて、どういうことをしようと思っているかというのをぜひ話題にしていきたい。このメンバーだけで議論しているだけでなく、そういうことが周囲の皆さんに伝わらなければ意味がない。そのお話しされた皆さんはこんな知恵がないだろうかということをお話にさせていただく。そうすると、実は意外と知恵が出てくる。または逆にみんなが乗らない、走らせたけれど乗らないからこういうことになるんだ。みんなが利用すればそんなに難しいことではないのだけれど、実際に乗って利用していただくということを本当に皆さん思っているのだろうか。私もこういうことに携わらせていただいて、どこの市町へ行っても、市民アンケートをやると、一番不満の高いのは公共交通の便が悪い。どこの市町でも90何%である。バスを走らせれば乗ってくれるか。バス停すら知らない。バスが走っていることすら知らないという人が不満だとおっしゃる。どうしたらよいのか。</p> <p>車を否定しては駄目である。車を否定してバスに乗り換えろという話では意味がない。車で移動している方は非常に多い。しかし車だけでいいかということ、そうでないところもあるんだということを皆さんが気がついてくれるかどうかだと思う。そこはなかなか大変なのだが、それを怠ると結果的に車だけの社会になってしまう。</p> <p>総合計画を見ると、大体どの市町も重要度と満足度の十字のグラフがあり、公共交通の不便が重要だということでダントツである。ではそれだけ投資してバスをたくさんやるかということ、そんなにお金を使ってどうするのかという意見も出てくる。どこまでこのサービスを展開するか。</p> <p>今大変苦勞して運転手を募集している。定時定路線型で全部行けるのかということも含めて、バスだとかイメージがどうしてもそここのところに固まってしまうのだが、もう少し柔軟にいろいろな仕組みを考えていくことも大切である。</p> <p>先ほどデマンドの話が出た。簡単に一言でデマンドの乗合をやらうと言っても、デマンドのやり方は千差万別である。中部運輸局の報告書もある。調べてみるとデマンド1つ取ってもたくさんやり方がある。それを情報共有することも大切である。いろいろなことが要ると思う。会長がおっしゃったが、商業、工業の会員の方の協力をいただき、うまく活用できる方策はないか。いい知恵をいただけるとよい。そういった形で皆さん進めていただきたい。</p>
<p>山口委員</p>	<p>副会長が言われるとおりに思う。この問題で一番大事なのは、住民の方々の意識改革だと思う。公共交通機関を自ら使いたい、そういう意識改革、心理的誘導が大事である。町の方には耳の痛い話だが、誰もが心理的に便利なほうを選ぶ。意識改革をするには、町がリーダーシップを取っていただきたい。</p>

さきの議会の議事録を見ると、函南町の職員のマイカー通勤率が97%である。総務課長の答弁であったが、それぞれの職員には家庭の事情があるので強制できないということも見させていただいた。他の市町、ほかの行政機関、民間企業含めて、就業規則などで通勤途上であっても完全なプライベートではない。その根拠は通勤手当を払っているし、通勤災害の保険も事業者は払っている。全国的に判例でも認められている。あとは労働組合との話し合いだと思う。97%、450名前後の町職員の方がまずバスを使っただけ。そういうことでバス事業者は利益が出て、本数を増やすことができる。そして利便性が高まり、よりバスの運行も、バス会社も元気になる、地域も元気になる。私も車を使っているが、これからこの委員になったことを機に、できるだけ公共交通を使い私自身もそういう姿勢を示していこうと思う。函南町の職員の皆さん方も、確かにマイカーは便利であるが、ここはバスがとても便利なところなので、函南町の職員の方はどうか住民の方の手本となってその取り組みを示していただければ、それに反応される住民の方は多いのではないかと思います。よろしくお願ひしたい。

伊豆原副
委員長

ご意見としてお伺いしておきたい。皆さんで知恵が要るのだと思う。リーダーなり、いろいろな話ができるかと思う。地域の皆さんもそういったところも考えていくべきだと思う。企業さんの話もあった。どういったやり方がいいのか。行政の職員ももちろん意識していると思うが、一度みんなで使ってみようとか、そういうメッセージを出していくことがすごく大切だと思う。一度乗ってみると意外と楽しいものだというのもわかる。そういうことを皆さんで声を出す。私はこれに乗って見たら結構面白かったとか、そういうことをみんなで情報共有することが大切だと思う。資料については私も気にしていたのだが、今お話があったように、立地適正化計画がどういふものかわかりにくい。もうでき上がっている。市街化区域の中で立地適正化というのは整備されていると思う。どうしても市街地の部分に目が行く可能性が高い。しかし、函南町の場合は市街地になっているエリアが小さく、むしろ中山間の部分が非常に多いということになると、市街地と同じサービス、同じ形が果たして中山間でできるかということも含めて考えていかなければいけない。逆説的で申し訳ないが、住民の皆さんからバスが来ないから不公平だと意識していただけるような町ができたらいい。あなたのところはバスに近いから私より税金がいいよねというような声が市民の間で上がるだろうか。私はバスから500mも離れているから損している。あなたのところは100mでバス停まで行けるから得している。利害関係がそこまで行けるようなバスならいいが、そんな意見はあまりないだろう。要はバスを利用する人がほとんどいないからである。バス停が近いから得する、あなたのところはいいね、私のところはバス停から遠いので困っているという話が話題になってくれればバスというものが意識されているが、その言葉すら住民の中であるだろうか。あなたのところは幹線道路に近くて便利、道路がよくなっていいねという話はよくされると思う。山越えができて楽になった、トンネルができて便利になったという話はよくある。バス路線があるからあなたのところはいいね、私のところはバス路線がないという議論が意見として、また感想として出てくると多分もっとバスに関心を持っていただけるのではないかと。逆に言うと、そういう話題をしていただけるようなネットワークなりサービスが行けるかどうかということも考えていかなければいけない。

山口委員

そういう声なき声というのが意外と多い。サイレントマジョリティというか、心で思っている、口に出してもなかなか行政に届かない。そういうチャンネルがない。一部の方が偏った情報でこのような場などで、私の情報も含めて、常に客観的な裏付けを持つ必要があると思うのだが、私の立場でさまざまな地域の方々情報を得た限りでは、皆さん困っている。これは改善していく必要がある。

伊豆原副 委員長	皆さんが関心を持っていただくように、そしてこの計画で実際に何ができるかというところも含めて、事業もお金がかかる話である。町のほうも際限なく使えるわけではない。どこまでできるかというあたりも含めてこれから議論していきたい。私はいつも言うのだが、持続可能はお金がないとできない。そこの部分は避けて通れないと思う。どこまでお金が使えるかというあたりも町の担当者は一生懸命やってくれると思う。皆さんからお知恵をいただけるとありがたい。
八木戸委 員	確かに利用者の意識改革は必要だと思う。私は丹那までの路線バスの廃止のときに伺った。関連の区長、地域の人も出席した。箱根登山が廃止するという申し出があったときに、実際に大場までの通学、子どもたちが15、16人いたが、そのうちバスを持っていたのは3人だった。あとの人は回数券で、帰りは親が駅まで迎えに来るからそれに乗って帰るか、それがなくなるとはバスの回数券で帰るということだった。全員がバスを持っていれば運行は可能であるが、回数券であれば乗る。ないときは友達のお母さんやお母さんが迎えに来たときに乗っていく。また通勤のときに一緒に乗って駅まで行くということで、登山バスはそのとき廃止になった。全員がバスを買えば運行は可能という話があった。今回についても、公共交通をどうするかということはどれだけ自分たちが必要かということの意識調査をきちんとしないと、形だけ作っても駄目ではないか。また同じことの繰り返しになるのではないかと思う。本当に必要だというもの、また必要とするような形のシステムを考えないといけないのではないか。函南町も変化していく。人の集まる場所、町民の意向、要望も変わってくると思う。外から来る人たちが函南の観光施設に行く場合の利便性も合わせて考えていかなければいけない。将来に向けての考え方を今回は考えなければいけないのではないか。これまでも公共交通については何年来会議を重ねてきて十分そういったことは当局もご存じだと思う。交通機関の皆さんも必要さえあれば何本でもバスを走らせることはできると思う。路線バスの乗客を探すのに苦労するぐらい乗っていないのが現状である。町の負担でバスを走らせて、あればいいというようなことの繰り返しはこれからは考えなければいけないのではないか。使って喜ばれるような、本当によかったという策定をぜひ作っていただきたい。
伊豆原副 委員長	今のはご意見としてお伺いしたい。
山口委員	地域公共交通の計画に当たって、当然地域住民の利便性の向上を全体的なビジョンとして構成していくというのは大事だと思っている。それプラス、観光客にとっても利便性のいい付加価値のある計画にできればと思っている。そういった結果、バス会社の発展、業界の発展、地域の発展になり、めぐりめぐって町の税収のアップにもつながっていくのではないか。この地域の発展のためにも観光客にとっても使い勝手のいいものを付加価値としてつけていく計画に少しでもお役に立てればと思っている。
伊豆原副 委員長	大切な話である。ここを訪れてくれる人たちはお金も落としてもらわなければいけないだろうから、ぜひよろしくお伺いしたい。
久保田委 員	観光の話が出たが、網形成計画の上位計画に位置づけられている東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画には観光のことがたくさん入っている。この上位計画との整合性を図っていく必要があることから、函南でも観光のことが少し入ってくると思う。ご検討いただきたい。先ほどから使わないとなくなるという話だったが、形成計画にモビリティマネジメントは絶対に入れてもらいたい。地域住民の方々に公共交通のあり方をしっかり周知していかないといけない。もう1点、町職員の通勤が97%という話があったが、ある自治体では公共交通を使うよう

	促したところ、バスの乗客の増加が顕著に見られた。それで路線が確保されているという事例はある。ご検討いただきたい。
伊豆原副 委員長	大変いいご指摘である。それも含めて検討したい。ほかにはよろしいだろうか。このような形で進めていく。パブコメが2月となると、あと2回で素案を作らないといけない。この会議だけで全部がやれるとは私も思わない。ご質問、ご意見があれば事務局までいただきたい。ここは知識ではない。知恵の勝負をやらなければならない。三人寄れば文殊の知恵というぐらいみんなで集まるといい知恵が出てくると思う。そういう意味で発言していただきたい。ちょっとした発言をしていただくと、それをヒントにうまく案が出たり、考えがうまく出たりする。公共交通というのは生活そのものである。小さなことでも結構なのでご発言いただくと大変ありがたい。ほかになければその他に移りたい。

(3) その他（報告）

なし

7 その他連絡事項等

8 閉 会

(以上)