

令和元年度 第3回 函南町地域公共交通会議 議事録

日時 令和2年1月17日(金)

午後1時30分～

場所 函南町役場4階 特別会議室

出席者 別紙出席者名簿参照

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

(1) 函南町地域公共交通網形成計画(案)について/ 事務局より説明

質疑、意見

山口委員	<p>山口です。よろしくお願いします。</p> <p>今配布して、事前に配布していただきました事務局素案の5ページ、すみませんが、ちょっと訂正箇所がありますのでお伝えいたします。</p> <p>2-2、その他の交通機関の役割ということで、ここに記載しております赤字で「別荘地オーナーのための送迎バス」と記載されています。これは今現在ダイヤランドと函南駅や大場駅をつないでおります東海バスのこれを指しているとは思うんですけども、それに間違いないですか。違いますか。</p>
事務局	<p>えっとですね、すみません、こちらにつきましては赤で表中に表示させていただいておりますエメラルドタウンの送迎バス、こちらを位置づけております。ダイヤランドさんの循環バス、こちらにつきましては公共交通機関ということの位置づけがなされておまして、上の段に表示させていただいております。</p>
山口委員	<p>わかりました。そしたらここはエメラルドタウンと書いておいたほうがわかりやすいかなど。私もこういう資料を必ず地域のほうにコピーなり複数いただいて、皆様方に回覧していただいているんですよ。いろんな集会のときにもこれを持って説明させていただいておりますので、こういうところをちょっと誤解を招きかねないので、また修正、いつでもいいですけどね、よろしくお願いします。以上です。</p>
伊豆原座長	<p>ありがとうございました。ほかにございましたらお聞きしたいのですが、いかがですか。</p> <p>どうぞ。</p>
工藤委員	<p>静岡の運輸支局、工藤です。ちょっとお伺いしたいところが評価のところ、79ページのところなんですけど、2点ありまして、まず1点目として、特に持続可能な公共交通の推進のところ、地域公共交通に関するイベント・講習会の開催、年通して4回ですかね。2024年度までに4回開きますという目標になっているかと思うんですけど、66ページのほうの事業内容のほうを見ますと、持続可能な公共交通の推進ということで、Ⅲの部分で、項目が⑥、⑦、⑧、⑨、⑩、⑪、⑫、この7つぐらい項目があるかと思うんですけど、この7つの項目に対して、その、この1つの「講習会の開催」というのが目標になっているのかなというところを1つ聞きたかったというのと、あともう1点が、またちょっと79ページのほうに戻るんですけど、この④と⑤の目標ですね。イベント・講習会の開催4回、公共交通、支線公共交通手段の新規導入、1件と。この目標について</p>

	<p>なのですが、何と言うんですかね、行うことが目標なのか、その行った、評価なので、行った後どういった結果になったかというところを評価するような目標のほうが、④、⑤以外の①、②、③とかは、その行ったものに対してどういった効果があったかというのを把握するような指標になっているかとは思いますが、④、⑤については、何か行うことが目標になっているようなところがあるので、その辺を教えてください。</p>
伊豆原座長	はい。じゃあお願いします。
事務局	<p>今工藤様からご指摘のあったとおりの内容でございまして、イベント・講習会の開催の回数ということで目標値として位置づけをしている部分でございまして、行うことが今の時点では目標値と、数値目標とされている部分でございまして。ですので、今後、協議の中でですね、参加人数だとか、まずそのイベントでどういった成果があったかとか、そういったものを目標にする方法もよろしいのかなというふうに今聞きながら思いましたので、またちょっとこのあたりは協議をさせていただきまして、内容の評価というほうが望ましいというご意見だと思いますので、ちょっとそちらのほうにシフトするような形で検討を進めさせていただければというふうに思います。</p> <p>また、最初にご質問のありました持続可能な公共交通の推進ということで、こちらにつきましてはですね、73ページのイベント・講習会による公共交通の利用促進の啓発、こちらを想定したものでございましたけれども、ちょっとこちらにつきましてもですね、回数ではなくて、どういった成果があったというところで、ちょっと考え方を考えていかなければならないのかなというふうに考えております。以上でございます。</p>
伊豆原座長	はい。よろしいですか。今の、何かアドバイスがあれば。
工藤委員	<p>あと、例えばなんですけど、Ⅲ、持続可能な公共交通の推進の中で、事業内容として、66ページのところだと、例えば運行情報・乗り換え情報等の提供とか、車両のバリアフリー化・多様な利用者に対応した運用とか、もしこの辺の評価が上に書いてある、79ページですと②番目のバスの現状に対する満足度とか、こういったところで評価できるよということであれば、そういった旨もわかるような形で、書き方の問題なのかかわからないですけど、そういったのが見えるようなほうが、こういったところはこの評価で判断できるんだなというのがわかればいいのかなというところを、すみませんお願いしたいと。</p>
事務局	はい。ありがとうございます。
伊豆原座長	<p>はい。ありがとうございます。 ほかにかがでしよう。</p>
山口委員	すみません。
伊豆原座長	はい、どうぞ。
山口委員	<p>先ほど一緒に言えばよかったんですけども、ちょっと忘れておまして、資料でですね、ちょっとお尋ねしたいところがあります。前回の会議で配っていただいた素案ですね。これも持っているんですけどね、この前回の素案の74ページと、34ページと35ページですね。今回の資料につきましては77ページになります。この今回の資料、77ページを見ますと、前回イメージとして公共交通空白地域への対応、丹那自主運行タクシーの拡充という記載があります。また、35ページにはですね、福祉有償輸送サービスの推進などの記載もあるんですけども、今回その記載がですね、抜けているのかなと。抜けているのであればどういう理由でそこを抜いたのか、ご説明をお願いいたします。</p>
伊豆原座長	事務局のほうでお願いします。
事務局	イメージの部分で載せていた部分ですかね。
山口委員	そうですね。
事務局	はい。前回の資料ですと、すみません、お手元にならないう方もいらっしゃると思うのです

が、丹那の自主運行タクシーの拡充というイメージが載せさせていただいております。読み上げますと「2013年、平成25年、丹那地域、丹那区、畑区、鬢之沢区、軽井沢区、田代区で自主運行されていた巡回バスが丹那区だけの丹那区自主運行タクシーに移行して運行が開始されました。今後必要に応じて地域ニーズに対応し、丹那地区以外への運行拡充を検討、推進します」という文言が表示されていたのですけれども、こちらが今回削除されているというようなご指摘でございます。

こちらにつきましてはですね、山間地域ということで、地域懇談会等に出向いた中でですね、縮小した地区ですね、そちらからのご意見で、理由があって縮小したんだ、私らは抜けたんだという話があって、再度そういったことに参加するつもりはないというような、ちょっとお叱りを受けるようなご意見もありました。その中でですね、一概にすべての丹那地域ということで載せていくのはちょっと不適切かなというような判断がありましてですね、今回の素案からは削除したものでございます。

山口委員

えっとですね、この、抜くのであればちょっとその辺の説明があったほうが、私、先ほど申しましたように、これ、いろんな地域の方にこの資料をお渡ししてるんですね。今回またいただいた資料を各地域のほうにもお渡ししようと思ってるんです。そこで抜けている部分について質問あったときに答えられませんので、そこを、こういう理由で抜いたというようなお話を入れといていただくと非常にありがたいかな。

今回、この丹那という1地域を出すのはどうかというお話ですけれども、これ、それが問題の会議ではないんでしょうか。この国交省が一番メインに言っているお話というのは、まさしく地域公共交通の空白地域をいかに埋めていくか。憲法で保障するですね、誰もがその最低限度の生活を送る権利ありますので、そういう地域公共交通から見放された地域の改善というのが国交省の一番の主眼だと思うんですね。先日私、国交省のほうに、その担当部局にお伺いしたのですけれども、そのようなお話でした。ですから、こういった山間地域でやっているこういう自主運行タクシーのメリット・デメリット、こういったところを検証することによってですね、よりその地域に即した交通計画ができるんじゃないか。だからこの一番大事な部分を欠落するとちょっと問題かなと。

これ、新しい資料の25ページにありますけれども、⑥のですね、自主運行タクシーの利用状況について説明ありますよね。これ、2016年は、運行、いや、輸送人員が71ですか、でまあ、ほぼ同じということで運行収入は増えていますよね。だから、こういう、私たちいろんな方とお話しする中で、やっぱり本音で言うのはですね、やっぱりマイカー、皆さん持ってますから、そんなに不自由していません。中山間地に住んでいる人、基本的に今不自由していません。ただ、高齢者のご夫婦でもう運転できなくなった方とか、免許返納をですね、言われて返納した方とか、また、旦那さんを亡くされて高齢の女性がですね、1人買い物に行くのも困っていると。こういう人たちをいかにケアするかというのがこの会議の大きな主眼ではないのかなと思いますので。

私、前回申しましたこの手順としては、まず函南町の地域公共交通の骨格をですね、まず最初に明確に示していただきたいんですね、骨格を。要は基本、基幹路線をどうするか。ここを皆様方とできるだけ早い段階で決めないとですね、それぞれ地域地域に応じた、その地域に応じた、ニーズに合ったですね、デマンド型タクシーがいいのか、ボランティアタクシーがいいのか、乗合型のそういう、マイクロとかですね、いろいろあるうかと思えます。それについては、旅客運送法の法改正がもう10年前にされているんですね。規制緩和されてる。前回、法規制のお話も出ましたけど、前回私お伝えしましたけれども、法規制はされてるんです。もう既に10年前に法規制緩和されてるんですね。ですから、その辺の肉づけというのは今後の会議だと思うんですけれども、せめてですね、今年の夏ぐらいまでには骨格をまず作ると。その上で基幹路線に対してそれぞ

	<p>れの地域がどういうフィーダー路線を引いて、どういう交通手段が一番地域にマッチして、費用対効果が上がるのかという視点でですね、物を考えて計画進めないと、抽象論ばかり話し合っているとですね、結局1年たっても同じような話にすぎないと思うんですね。今回、示していただいております将来の構想図というの、これは今まで、今現状あるのをただ挙げていただいているだけじゃないのかな。その辺をちょっと、この函南町の考えというのが明確に伝わってこないの、私自身も多くの方に函南町が今どうしているのかということを考えているのかということをお願したいと思いません。以上です。</p>
伊豆原座長	事務局のほうで何か答えありますか。
事務局	<p>ご指摘のありました丹那地区を削除したということについての町のほうの意見ですけれども、すみません、公共交通空白地域への対応というものをそもそも否定しているというようなことではなくてですね、丹那地区というところで具体的な地名を挙げて表示するというのに対して抵抗感が生じたところだったので、この計画の、素案の中で削除したというところがございます。一応そちらをご理解いただければと思います。</p> <p>また、函南町の目指すところが見えてこないというところがございますけれども、62ページの将来公共交通網の構想図というところで、次年度からですね、検討を進めていきたいと思いますところがありますけれども、水色の丸印で書かせていただいた部分、こちらにつきましてはですね、まあ市街地側ということになりますけれども、まず、伊豆箱根鉄道の伊豆仁田駅、こちらがバス路線が全くないところがございます。また、中心市街地とも近い部分でございますので、そのあたり、また町の役場だとか、中心機能、そういったところを、近い部分でございますので、そのあたり、巡回ということ将来構想ということになりますけれども、位置づけをしたものでございまして、現状ある路線を位置づけをしている部分もちろんございますけれども、それ以外の内容につきましても表示をしたものでございまして、これについてまたご意見があればですね、言っていただければと思うのですが。以上です。</p>
山口委員	<p>えっと、この62ページのこの将来公共交通網構想図ですけれども、これ、ダイヤモンドは今現時点、こういうふうな運行をしているんですね。利用客が少なく、結局年間600万円、私たち1人1人の住民が管理費を通じて負担しているところなんです。この関係については多くの方ともそういう情報交換をしているのですけど、国交省が示している改善イメージ図というのが私たち多くの方の賛同を得ているイメージにとってもマッチしているんですね。それはどういうふうな交通体系かと言いますと、先ほどのこの図で言えば、茶色のまさに熱函道路、これを熱海まで通すと。ここの基幹路線ができることによって、そして接続ポイント、例えばダイヤモンドの、今、あそこ、新山のところに現在バス停があるんですけれども、いずれかのところにそういう接続ポイントを、フィーダー路線の接続ポイントを作ることによって、熱海や東京に仕事行ったり、学校に行ったりすることもしやすくなるんですね。そういう利便性が上がることによって、そういう函南町、特に受け皿としてはダイヤモンドは4000区画以上ありますので、東京からの移住者も呼び込める1つの大きな方策だと思うんですね。この資料にあります人口減少というのは、これは函南町が全く無為無策で何もせずに放ったらかししておればこのような人口減少はあると思うんですね。しかしそこで知恵を出して、ここの地の、私以前に言ったみたいに、私は移住者ですからね、函南町のよさというのはどなたよりもわかっているつもりなんです。ここの魅力は素晴らしい魅力を持っている。でもそれが生かされていない。旧態依然なやり方ばかりで生かされていないんですね。</p> <p>だからそういうふうなバス路線を通すことによってですね、通勤が、東京に通勤ができる。今マイカーで行っている人が大半なんです。でもそういう人たちがバスをすごく</p>

	<p>心待ちにしている。移住者を促進する大きな武器にもなる。だから、早くこのですね、熱函道路に接続ポイントを複数箇所作って、この伊豆箱根バスにですね、例えばオラッチェに回してほしいとか、いろんなアイデアがあるんですね。そんなことをしたら経費がかかるんで、基本今の回送ルート、回送バスの回送ルートの状態でバス停だけを作るのであればですね、経費はほとんどかからなくて、逆に乗降による収益が見込まれるということですよね。ですから今は空で走らしているバスを人が乗った分、伊豆箱根バスの利益にもなります。お互いWIN-WINの関係になるんですね。そういうふうな発想でですね、このダイヤモンドからグリーンの点々で函南町に結んでおりますけれども、これは現状であって、私たちが望んでいるのはこの直近のところに接続したい。丹那、軽井沢の方とも話し合いをしてるんですけどね、田代とか、この山間部には 3000 人超える町民が住んでるんですよ。そういった人たちのニーズに応えるためにはですね、そういうバスという固定観念にとらわれずに、せっかく国交省が法を規制緩和してくれてるんですから、それぞれの交通手段をうまくベストマッチングするようにみんなで知恵を出し合っていくというのがこの会議の本質ではないのかなと思いますので、ご配慮よろしくお願いいたします。以上です。</p>
伊豆原座長	<p>はい。今のはご意見としてお伺いしておく。 ほかにいかがですか。 はい。どうぞ。</p>
原委員	すみません、沼津土木事務所の原でございます。
伊豆原座長	どうぞお座りになってください。
原委員	<p>すみません、2 点ほどお願いいたします。1 点目なんですけれど、20 ページから 26 ページにかけていろんな資料がございますけれど、ほとんどの資料が 29 年度までのものになっております。この時期になりますと多分平成 30 年度の資料、結構出ているかと思えますので、もし可能でしたら最終版のときには 30 年度までの資料を掲示できるようにしたらそうしていただいたほうがよろしいのかなと思いました。事業者さんから提供していただいている資料は多分非常に直近のものまでであろうかとは思いますが、そのあたりをちょっとご配慮いただいたほうが新鮮、新しい感じがしてよろしいのではないかと思います。</p> <p>あと、2 点目なんですけれど、今山口さんがおっしゃっている話とちょっと似たような話ではございますけれど、前回、前々回もそうなんですけれど、既設の交通インフラをもっと柔軟に活用する発想をもう少し書き込めないかなというような話をしました。意見書のところにも書かれておりますけれど、その答えが「PDCA の考え方にに基づき実施していく予定です」ということなんですけれど、今回書かれている PDCA の中身に、その文章をそのまま読んだだけでは、私がお話ししている例えば病院の送迎バス、今のままですと運送法の関係でそこに行く人、方しか乗せられないんですけれど、特区とか、何かいろんな手法があらうかと思えますけれど、そういうのを視野にもう少しやったらどうかというような話をしたと思うんですけど、書くに値しないという事務局の判断なのかもしれないんですけど、この PDCA だととてもそういうふうにはちょっと読めないかなというような気もします。</p> <p>大場駅からここの役場に来るときにバスで来ようとするると路線バスってタイミングによってはないんですよね。前々回の会議のときに自分も来ましたが、すみません、大場駅からここまで歩いてきました。でも、病院の送迎バスは走ってるんですよ。それ乗れるんでしたら、少なくとも通信病院あたりぐらいまでの需要については、そういうものでうまく拾えるようになりますので、法改正等の話等がありますので、すぐにできる話ではないですけど、そのあたりはもう少し、先ほど山口さんがおっしゃったような</p>

	<p>いろいろな策を考える中で、知恵を絞る中で少し考えていかれてもよろしいのかなというふうに感じておりますので、よろしく願いいたします。以上です。</p>
伊豆原座長	はい。ありがとうございます。今の2点についていかがですか。
事務局	委員長、いいですか。
伊豆原座長	はい、どうぞ。
事務局	<p>今の2点についてお答えをさせていただきます。統計資料につきましては、なかなか業者、事業者さんのほうもですね、まとめるのに時間がかかるということがございまして、今回この資料を出させていただいているところでございます。次までに間に合うようであればですね、差し替えということで、あくまでうちのほうから事業者さんをお願いをしているという資料ですのでご理解をいただければと思います。</p> <p>既存の交通機関の有効活用ということで、皆様のお手元の68ページのところでですね、既存の公共機関の有効活用ということで、いろいろ言われました病院とかですね、その他スクールバス等についても今後協議していくという段階においてですね、今このような書き方をさせていただいているということで、ちょっとこれより深く書いていくことができないという状況が少し話をした中であつたものですから、こちらということにさせていただきます。以上でございます。</p>
伊豆原座長	よろしいですか。今のお話で。
山口委員	<p>えっとあの、今、先ほど私申しましたように、ボランティアタクシーは前回言いましたけど、パサディナでやってますよね。その情報は詳しくつかんでますか。メリットとデメリット、ほかの地域でもこういうのを導入可能なのか、不可能なのか。またデマンドタクシーとか、有償自家用のあれありますよね。自家用有償旅客運送、この辺は町としてどのように考えているのかご説明いただけますか。</p>
伊豆原座長	何か答えますか。はい。
事務局	<p>すみません。パサディナにつきましては、事業を今年度開始したということもあって、まだパサディナの、運行している区長さん等とお話はしているのですが、今の段階でどうということも、パサディナのほうで実証等が出ていないというところもございますので、今年度の結果を見てですね、また区の方とかとお話しして、メリット・デメリットを考えていきたいというふうには考えています。</p> <p>福祉有償運送につきましては、函南町、福祉、障害とか高齢の方の登録において運行していると。函南町内に事業者が1つあるというところで、福祉担当課のほうとも話をしたのですが、あくまでも限定した福祉に関するもので、推進をしていく、していかないというところについてはですね、まだ福祉のほうでも何とも言えないということもあつたものですからということで、今回は、チケットの配布とかを前回書かせていただいているのですが、それを抜かさせていただいているという状況でございます。以上です。</p>
山口委員	<p>パサディナの件について、1年間たたなくてもですね、現状だけでもぜひどういうメリットがあつて、デメリットがあると。次の会議ぐらいにはですね、そういう情報も提供していただきたいなど。</p> <p>今ご説明いただきました福祉タクシーだったですかね、私がお伺いしたのは、自家用有償旅客運送の関係なんですね。それについてはどのようにお考えでしょうか。10年前に法改正されている制度です。</p>
伊豆原座長	いわゆる79条運送についての話だと思います。市町村有償とか、そういう話ですよね？
山口委員	そうです。
伊豆原座長	何かあつたら。まだ今のところはないですか。
山口委員	これ、函南町が、そういう自家用、要は白ナンバーで運行できますよね。それとか、NPOなどがそのような輸送をですね、やることができると。こういう制度も事務局のほうで

	<p>しっかり把握していただいて計画進めないと、結局肉づけができないですよ。だから、そこをぜひ、まず骨格を作る。そしてその肉づけである規制緩和の交通手段、それにはどういものがあるのか。そして全国市町を含めてどういうメリットとデメリットがあるのか。こういったことをこの会議の席上でご説明いただくと、私たちがまた持ち帰って多くの住民の方にお伝えできますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。</p>
伊豆原座長	<p>はい。宿題ですね。よろしいでしょうか。</p> <p>77 ページに少し【見直し案2】のところでお話のところが出ておりますが、もう少し、何て言うんですかね、具体的な話だろうということだと思ひますので、宿題としておきたいと思ひます。</p> <p>ほかにいかがですか。今の 79 条の話は事務局のほうで次回までに宿題にしておきたいと思ひます。</p>
山口委員	<p>ですから、次回までには、国交省がこの法令を規制緩和したすべての交通手段にはどういものがあるのか、それを正確に説明をお願ひいたします。</p>
伊豆原座長	<p>はい。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。</p> <p>地域の皆さんはいかがですか。よろしいですか。</p> <p>はい。もしなければ、少しだけ、先ほど山口さんがおっしゃったんだけど、交通空白地というのが「地域の対応」と書いてあるんだけど、この前段のほうに交通空白地がどこなんだというのが書かれてないんだね。僕も気になってた、すごく、お話は。交通空白地とは何ぞやというあたりはちゃんと書いとかなないと、ちゃんと定義を皆さんにわかっていただかないと交通空白地の解消と対応と言っても、それはどういことなのかがわかりにくい。だからちゃんと交通空白地というのは、どういことをこの会議、また町としてはちゃんと見るかということはもちろん書いておかないといけないんだろうと思ひますね。</p> <p>それに対応して、この今のお話があったように新たな地域公共交通の導入というのがあるんですけど、これは必ずしも今の既存の交通手段だけじゃなくて、先ほどからおっしゃっているような、既存の交通手段を上手に使うというやり方もあるでしょうし、新しいいろいろな仕組みを作るというのもあると思ひますし、それをどうやって作っていくかというあたりを少しここで方向性を書いておくとお話にはつながっていくんだろうなというふうに思ひました。</p> <p>それからもう1つ、先ほどちょっとおっしゃっていただいた PDCA の 80 ページのところは、私はちょっと気になって、私も気になっていたのですが、PDCA を回して評価していくんだよという方向性はあるんだけど、もう少し具体的な評価の仕方、またはどうい方法で皆さんから意見を聞くのか、どうい形で評価をしていくのか。またはひよっとすると評価といっても数字だけで評価ではなくて、やっぱりいろんな形で皆さんと議論して、議論というか、皆さんの思いとサービスを提供する側との意見だとか、というような話。</p> <p>それからもう1つは、やっぱり今日、伊豆箱根さん、まだお見えになっていませんが、これから、今お見えになりました？ すみません。事業者さんとどうやっていくか、すごく大切なんです。要は行政だけでやれる話じゃないですから、やっぱり既存、今サービスをしていただいている事業者さんとどうい形で定期的な情報交換をするかとかですね。そういう努力をやっぱりしていかなきゃいけない。だから、そういったあたりを含めて、この計画の達成というのをどうやって見ていくかというのはここで書いてもらわないと、私はちょっと気に、ここはちょっと何か先ほどおっしゃったように、これどうやってやるんだろうなと、これを読んでるだけだとこれでいいのかなという感じになってしまうので、そこはもう少ししっかり押さえられたほうがいい。で、5 年なら</p>

	<p>5年で、中間見直しするのか、しないかちょっとわかりませんが、これですと、計画の立案、計画の実施、評価というんだけど、事業、この1つ1つ基本方針に基づいて事業がなされておりますが、この事業の評価はどうするのか。これはいろんな考え方があります。事業の進捗状況を評価する。私も前回、ちょっと違ったところでは、毎年毎年は数値をチェックしてなんていうわけには、数値のデータがどうしても遅くなりますから、事業の進捗状況はちゃんと評価しましょうとかいう考え方もありますし、いや、1年遅れだけでも数値をちゃんと確認しながらというやり方もあるでしょうし、それから毎年どうやってアクションのほうへ結びつけるかというあたりも、ひょっとするとこのメンバーのどなたかが入ってもらって事業評価の検討会を作るだとか、何かそういう具体的なこの事業なり計画の評価をどうやっていくかというあたりをもう少し突っ込んだ書き方があっても私は住民の皆さんには説明するのにいいんじゃないかなと。この文章だけ読んでみると「うーん」って多分唸ってしまわれる方が結構増えちゃうんじゃないかなという感じしますので、そこら辺だけ少しつけ加えて、具体的なイメージがちゃんと湧くような形のをやっていただくといいんじゃないかなというふうに思いました。2、3点申し上げました。私からの意見はそのぐらいです。ほかにいかがでしょうか。</p>
山口委員	えっとですね、すみません、またですね、ちょっと資料、ちょっとここおかしいかなというところ。
伊豆原座長	修正ですか。
山口委員	ええ、新しい資料の33ページ、この表の中の丹那小学校区、33ページの丹那小学校区の右側、導入に向けた考え方として、「現在運行中の自主運行バス」と書かれているんですけども、これは「自主運行タクシー」ではないのでしょうか。
伊豆原座長	丹那地区のですかね。はい。
山口委員	25ページには「丹那地区自主運行タクシー」と書いておりますけれども、33ページ。
事務局	実際、タクシーで運行しておりますので。
山口委員	タクシーですね。
事務局	はい。当時のものをそのまま載せてしまいました。
山口委員	<p>わかりました。そしたらここは「タクシー」ということで。はい。すみません。ちょっとついでにもう1つですね、前回、私あの課題のところで指摘させていただきまして、たくさん課題がありすぎて、課題というのはですね、基本的にこれ全部解決しないといけないものですよね。だから課題がたくさんあればですね、本当にこれだけたくさん課題って解決できるんだろうかととても疑問に思うんです。</p> <p>この書き方なんですけれども、「課題」と書いておきながらですね、「検討が必要」とかですね、そういう語尾がすべて「検討が必要」と書いているんですね。これが課題なのと。課題というのは、今までも何度もお話しさせていただきましたけれども、そういう地域公共交通の空白区域を解消するというのが課題だと思うんですね、全国的に。だからこういうふうなもっと明確にですね、コンパクトシティの考え方というのはわかるんですけども、これはですね、こういう函南町のように広い地域はですね、なかなかコンパクトシティというのは不可能ですよね。まあ、せいぜいそのコンパクトシティの定義づけできるのは、せいぜいこの役場から大場駅とか、間宮とか、この周辺のことを言っているのかなとは思いますが、問題はそれ以外の中山間地、ここが切実なる地域公共交通の不便、生活に支障を及ぼしている区域ですから、だからそこを見失わないように議論を進めていかないと、この計画自体がですね、何か意味がわからんという声が多いので前回指摘させていただいたんですけど。</p> <p>この63ページのですね、(2)の基本方針、ここの(2)のIに書かれております「町内</p>

	<p>には路線バスのほか、自主運行バス、病院や集客施設の送迎バス、スクールバスが運行されていますが、利用範囲は限定され、これらの交通機関の輸送能力が十分活用されていない状況にあります」、まさにこういうことが課題ですよ。ただ、課題で挙げていただいているのは全部必要性を書いているんであって、課題を書いているのではないですよ。ちょっと文章としてどうなのかなというのと、この 63 ページのそれぞれ書いております既存路線の維持と、1 番ですね。「既存公共交通の見直し・改善」と書いておきながらですね「既存路線の維持」と書いているんですね。これ、相反する話なのかなと。それと、強化を図りますと、強化というのは、よく行政機関は、民間もそうですけどね、「強化します」、「推進します」とか、いろいろ書く。それ、具体策がなければ何の意味もなさない。ただ、文書をたくさん作って自己満足しているという世界に入ってしまう可能性ありますので、ここに挙げております基本的な方策というのは、そういう「活性化を目指します」とかですね、「再編を図ります」とか、いろいろ書いております。それは具体策があるのでしょうか。それをお答えいただけますでしょうか。63 ページのそれぞれのご説明、記載している内容についてです。具体的な考えというのを、町の考えをお尋ねしたいと思います。</p>
伊豆原座長	お答えできますか。何か。
山口委員	途中でもいいですよ。現在こういうふうな考え方で、このように進めていこうと考えておりますという話で結構ですので。
事務局	一応ですね、65 ページになりますけれども、これが体系図というところで位置づけをしたものでございまして、先ほどおっしゃられた基本方針に該当する部分ですね、こちらを実現するために今後の取り組みというところで具体的な事業だとかを 66 ページ以降に述べたものでありますので、一応。
山口委員	<p>特に聞きたいのはですね、1 のですね、「既存公共交通の見直し・改善」と書いてますよね。これ本気で見直し・改善する考え、あるんですよ。あるんだったら既存路線の廃止も考えざるを得なくなると思うんですね。</p> <p>例えば畑毛路線「600 万円の補助が必要」、八ツ溝路線も「600 万円ぐらいの赤字が出ている」と配布資料に書いておりますよね。であるなら、これ民間企業は当然利益があつての経営ですから、採算が合わなければそれを補助金を出してまで運行する必要があるのか。それとも、デマンドタクシーとか、ボランティアタクシーとか、そういったほかの規制緩和された交通手段、これを導入することによって、より利便性が上がるのではないか。結果、利用客が増える。地域住民の満足度も上がる。そういうふうな方向になるのではないのかなと。ここ、ちょっとその表題と中の説明文が、ちょっと整合性が取れないなと感じましたので質問させていただきます。いかがでしょうか。</p>
伊豆原座長	お答えできますか。
事務局	<p>一応、今ご指摘のありました路線バスの廃止なんかも含めて事業として書くべきではないかというような具体的な方針、この線はどうだとか、そういったことだと思うんですけども、あくまで今この計画の中で述べさせていただいているものにつきましては、全体的な話を述べさせていただいているものでございまして、維持・強化というところの中で、何て言うんですかね、補助金につきましては次年度も継続して予算だとか、そういったものも要求してるものでございますので、ここで廃止だとか、そういったことについての議論というのはちょっと述べられないというんですかね、そういったところになると思います。</p>
山口委員	私は別にですね、来年やめろと言ってるんじゃないですね。これ 5 年計画でやってる会議でしょう。ですから、今後どういうふうな交通体系がこの地域にとって、住民にとって一番利便性があつて、費用対効果が上がるのかという視点で考える必要があるので、

	<p>そういう既存路線だから廃止できないとかいう考えはおかしいですよ。ゼロベースで考えるのがこの会議の前提だったと思うんです。</p> <p>いろんな福祉タクシーにしても湯〜トピアのバスにしてもいろんなそれぞれ予算、別々の予算で運行されていると。これをゼロベースで1回すべてフラットにして、どういふふうに予算を組み替えることによって、路線を組み替えて、採算の合わない路線は廃止して、その代わりですよ、それによって空白地域を作ったら本末転倒ですのですね。この会議は先ほど言いましたように、公共交通空白区域を埋めるのが一番の最大使命だと思いますので、そういう廃止したときにどういふバックアップ体制取れるか。そこにはパサディナがしているボランティアタクシーとか、デマンド型乗合タクシーとか、自家用有償輸送とか選択肢あるじゃないですか。それをどうベストマッチングするのがいいのかというお話を本来この会議で5年以内に案を固めてですね、やる、そういう会議だと私は認識してるんですけどね、違いますか。</p>
伊豆原座長	お答えできますか。何か。
事務局	<p>今山口委員の言われたこともあるんですが、既存路線だけに関しまして言えば、この後ちょっと伊豆箱根バスさんのほうにもお話しいただくのですが、事業者さんがこれから先、正直なところこのバス路線は廃止したいとか、継続したいからどうしたいか、やはりこの会議で諮られるものということは認識しております。ただ、この計画の中でですね、函南町が、じゃあゼロベースで考えるということはもちろんなんですが、じゃあこの路線を廃止してどういふふうに持っていこうかという議論が今できるかということも少しあるものですから、今回のこの5年間の網計画の中では一応今のところ既存のバス路線を中心に、どう町のほうで公共交通を動かしていけば皆さんに利便性がよく乗っていただけるのかということをまず先に考えさせていただいて、それをベースに、申し訳ないんですけどちょっと計画を作らせていただいたのが現状でございます。</p>
山口委員	町の方々は、この国交省の資料を皆さんご理解されてますよね？ すべて。
事務局	見ております。
伊豆原座長	そういう言い方は失礼ですから。ちょっと。
山口委員	<p>先ほど聞いたときに、いや、失礼じゃなくて、これは事実なんで。先ほど国交省が規制緩和した交通手段について即答できませんでしたよね。これ全部書いてるわけです。だから事務局のほうが本当にご存じなのかなと疑いたくなるんですね。これは事実ですから、失礼でも何でもありませんよ。</p> <p>この辺をやはりもっと真剣にですね、議論していかないと結局5年たって何にも変わってないと。既存のまま、そして補助金漬けのバス会社が運行するだけと。これは本当に住民にとっていいんでしょうか。そのための会議なんですか。これ全国の1700の市町でこの地域公共交通会議はされてるはずなんですよ。その辺のやはり原点を押さえて、今課長が言われた説明は、私はこの国交省の方針とですね、少し違うのではないのかなと疑問を抱いたので、そのように伝えました。以上です。</p>
伊豆原座長	はい。何か。よろしいですか。
事務局	<p>申し訳ございません。それがあつて、すべて1ページ1ページ理解をしているかということ、申し訳ないのですがすべてのものについて理解はしていないのは事実でございます。どんなに読み下してもわからないところもございまして、勉強させていただくということで申し訳ありませんが、今の回答にさせていただければというふうに思います。</p>
伊豆原座長	<p>はい。今の山口委員からのご指摘は、もうちょっと勉強しながらこの5年間をちゃんとした事業を展開するところとかがみそだよというふうにご指摘いただいたんだと思うんですね。ですから、そこは、計画は計画かという話になっちゃうんで申し訳ないの</p>

ですが、少なくとも事業を展開する中で、ここにうたってある事業の中身について、いかに次のステップの中で議論をして、いいものを作っていくかと、こういうお話だと思うんですね。それは多分この会議だけじゃなくて、行政の中でももちろんやっていただく、事業を展開していただく中と、それから先ほど申しましたように民間の事業者さんもお見えになる。どうやっていい仕組みを作るか、こういうことだと思いますので、どうぞ今のご指摘の点もちゃんと心に踏まえて事業を展開していただければというふうに思います。こんなんでよろしいですか。

はい、ほかにいかがですか。はい。どうぞ。

岩崎委員

はい、伊豆箱根バスでございます。日ごろよりご利用いただきまして、ありがとうございます。今少し議論の中でですね、弊社の名前が出てきましたので少しお話をさせていただきます。

弊社のほうで、今、先ほどもお話ありました畑毛線という路線を運行してまして、函南町様のほうから支援をいただいて運行しております。ちょっとこの後また別途、大場函南線というのもまたちょっと議案で出てきてます。特にこちらのほうのお話しさせていただくんですけども、やはりこの函南地区のバスの利用というところはやはり当社としても、会社自体が近いというところもあるんですけども、ただ、私どもの会社のお膝元でありながらなかなか利用が伸びないというところで、かなり苦慮しているところではございます。

実際のところですね、ここ数年というお話ではなくて、長年にわたりやはりあまり利用がいただけてない。その利用がいただけていないというのは、やはり函南町の方々は、ベッドタウンという言葉もありますけれども、函南駅を利用して都内に出られる方もたくさんおります。その中で弊社の努力も足りないのが1つ、そしてもう1つが、函南駅周辺がやはりベッドタウンということをやはり意識されているというところもあるんですけども、駐輪場もかなり立派なものもあります。駐車場も立派なものもあります。その中で公共交通をどれだけ選んでいただけるかという、私どももたくさんそこに資源を注入して、何だってバスで行っていただくんだということの勇気があれば、それをその財力と体力があればいくらかでもバスを走らせて利便性を上げてということをやりますけれども、残念ながら今ちょっと弊社ではそこにそれだけの労力を割ける余力はないのが実情でございます。それで今畑毛線というもの、路線、お金を入れていただきながら維持、何とか維持しているという現状でございます。

片やではですね、少し先ほどお話がありましたこの三島の大場から函南を経由して熱海まで行く路線を運行しているんですけども、そちらも弊社が熱海営業所というものをちょっと畳んでしましまして、三島にすべてバスを持ってきて、三島の大場に車庫にバスをすべて持ってきた関係で、熱海の路線を運行するのに三島から回送せざるを得なくなってしまった関係で、その回送便の一部をそのような形で実車運行化したものがそれに当たります。

当初、バス停を途中に置きたいというのはやはりバス事業者ですので当然考えていたんですけども、もともとは熱函道路自体が車の専用道路だったということで、途中に横断歩道もなければ、横断歩道がないということが一番の理由でですね、往路、復路でバス停を作ったところで、どこで、降りた方はどうやって渡るんですかという質問を受けたときに、ちょっと私どもも今の状態では難しいだろうなということをお般管理者の方々から言われて、そこで1回、今の時点では途中、停留所を作っていないというのが実情でございます。

丹那のほうに下りたらどうかというご意見も当然あると思うんですけども、あくまでもあの路線自体がちょっと試験的に回送の便を実車化しているというのが、ここでやっ

	<p>と1年近くなったのですけれども、やはり行きは何とか行けてるんですけれども、どうしても熱海市内に入ってから混んでしまうんですね。帰りに関しては熱海市内が日中観光客がやはり今増えているので、日中便のバスの運行が遅れ遅れで走ってて、予定とは違う便をそこに当て込んで何とか回しているということの中で、なかなかこう、丹那地区を通過することを、大場から熱海を結ぶこと自体はいいんですけれども、熱海に入ってからなかなかこう交通渋滞に巻き込まれてうまく運用ができていないというような実情もあります。なので、ちょっとそこについてはですね、路線バスなのでお約束はできないということとは言えない中で、ちょっと消極的ではあるんですけれども、今の段階ではちょっと様子を見てるといような運行をしているのが実情でございますので、そこについてはもう少しお時間をいただきたいと思います。またこの後、大場函南線についてはお話をさせていただきますが、そのほかですね、病院とか、スクールバスとか、というものを路線バスと混乗できないかというようなお話もあるんですけれども、当社としては、考え方としては、そういった考えもあるのかなというところは一部思っております。ただし、一方でですね、運行主体が市町さんとかでしたらそういった考え方もあるのかなと思うんですけど、民間企業が運行主体ということだとなかなかそれは整理をつけるのは難しいのかなというふうな印象も片やでは思っております。バス事業者が民間の企業さんから補助金をもらって一般の方をさらに乗せるというのは、ちょっとあまり、やっぱりちょっと考えられないなというのもイメージとしてはありますので、ちょっとこの辺については民間、病院の送迎バスに混乗するということが、混乗は無料でやるということで、実は本当はバス事業者としてはもう全くお客さんを手放すようなものなのでなかなか納得できないと思うんですけど、ただ、そこを有償でやるというのもどうやって整理するんだろうというのは、正直今私の中ではちょっと答えが見つからないなというふうな印象でございます。以上です。</p>
伊豆原座長	<p>はい。ありがとうございます。 実情についてご説明いただきました。何か。</p>
山口委員	<p>すみません。今の伊豆箱根バスさんのほうからの説明というのは、企業、事業者サイドの立場というのにはよくわかるんですね。事業者だけでできないということはよくわかります。そのための会議なんですね。この会議というのはそういった私のように住民代表もおれば、さまざまな、国交省の中部運輸支局の方、いろんな英知がここには集まっております。ですから今の件については、例えば国交省のクボタ委員様いかがでしょうか、そういうスクールバスに一般旅客を乗せることというのは、絶対に法的に不可能なのか、それとも法的にはできるのか、全国に事例はどうなのか、そういったところはいかがでしょうか。</p>
伊豆原座長	<p>何かお答えいただけますか、少し。はい。</p>
工藤委員	<p>あの、クボタじゃなくて工藤でございます。</p>
山口委員	<p>ああ、すみません。申し訳ない。</p>
工藤委員	<p>急に聞かれて、資料等もないんですけれども、そのスクールバスに混乗化するという事例はこの資料の中にも事例としてあったかと思うんですけど、最終的にはこの事例だと統廃合をして民間路線バスとか、町の代替バスへ統合していますということが、68ページ一番下のところに載っているかと思うんですが、こういった事例もあることはありますので。 あとはその小学生、実際に乗る人が減ってきて、混乗化というよりは、路線バスを走らせて、その通学定期とかの分を町さんが補完、補助するとかそういったやり方とかもあるのかなということで、この部分を見ていただければいいのかなと思います。こういった事例もあるというところです。</p>

伊豆原座長	はい。どうぞ。
原委員	すみません、今伊豆箱根バスさんのご説明の中で、ちょっと事実と違うところがありましたので、そこだけ訂正をお願いしたいと思うんですけど。熱函線は、すみません、自動車専用道路だったこともないですし、今も自動車専用道路ではないので、そこだけはすみません。たしか横断歩道がないとか、歩行者がほとんど歩いていないとかというところはございますけれども。すみません、道路管理者としては自動車専用道にはなっていませんので、すみません。
岩崎委員	ちょっとそちらにお邪魔したときに、もともと有料道路があったじゃないですか。
原委員	もともと有料道路でしたけれど、軽車両、通れましたし、軽車両が通れる道路専用道路では自動車専用道路とは申しませんので。すみません、道路の堅苦しい話で申し訳ございません。
伊豆原座長	はい。道路の今は、はい、そうですね。自専道というのと、ちょっと今のおっしゃったように、管理する側として、ちょっと、だと思えます。訂正をお願いしたいと思います。
山口委員	そうですね。まさに有料道路ですね。だから自動車道じゃない、法的に。だから過去に熱函道路上にバス停あったんですね、現に。例えば横断歩道がないからバス停が作れないという論拠は起こらない。これは多分国交省の方、私よりはるかによくご存じだと思うんですけどね。 だから、できない理由を考えるのではなくて、できる、どのようにしたらできるのかということですね。固定観念をやはり脱却しない限りは新たなものというのは生み出せないですね。だから、今の時代にマッチしたものを作ろうと思えば、今まで既存の固定観念からいかに脱却して、法令を正しく認識した上で、そのような会で諮っていくということがポイントだと思うんで、私は熱函道路沿いにせめて2カ所ぐらいは作ってほしいなど、下丹那とか、あそこの新山のあたりに。
岩崎委員	もともと、ファミリーマートのところは今ある便で置こうと思っていたんですよ。ただちょっと、ご相談に上がったときにちょっと難しいというような回答をいただいたので。
山口委員	だからその難しい理由が大事なんです。何が難しいのか。改善不可能な問題があるのか、ないのか。改善不可能だったら仕方がないですよ。法的に不可能であったらこれはどうしようもない。でも、法的に不可能でないなら、みんなで知恵を出し合ってそういうのを改善していくというのがこの会議だと思うんで。交通網というのはそういう会議だと思うんですよ。だから事業者側の立場から言っていたかというのとはとてもわかりやすいですね。論点整理がしやすいので。ぜひまたどんどご発言よろしくをお願いします。
伊豆原座長	ほかにかがですか。どうぞ。
原委員	すみません、ファミリーマートのところのバス停のお話、すみません、私のところまで上がってこなかったのが、ちょっと想定なんですけれど、熱海方向は特段多分問題ないと思います。大場駅方向に道路に対して順方向にバス停を作るとすると、すぐ先の左カーブでブラインドなんですというところかなと思えます。まあファミリーマートさんの協力が得られるのだったら、熱海行きも大場駅方面行きもファミリーマートさんの土地の中をうまく使えるようなことができるんでしたら、安全上もそこそこ安全かな、バス停の設置は可能かなとは。
岩崎委員	どっちにしても歩道という歩道じゃなくて、何ていうんでしょう、白線のちょっとした外側、人がかろうじて歩けるようなところにバス停を置くと、もうそこ自体誰も歩けなくなっちゃうというのもあるので、本当に場所の選定だけはしっかりしないとなどは思っているのです。

原委員	あそここのところに側溝がありますので、側溝、今除雪対策もあって蓋がけしていないんですけれども、必要に応じては蓋がけ何かも道路管理者としてはやれなくはないので、またそのあたりはご相談いただければと思います。
伊豆原座長	基本的にバス停を設置する場合は道路管理者さんと交通管理者さん、それから地元の皆さんと協議をしていただくということだと思いますので、そういう、もちろん行政の人にもご相談いただければありがたいのですが、ぜひそんな形で、そういう具体的な見直しといいますか、使い方をこれからこの5年間の間にどれだけできるかということをやんとしてかなきゃいけない。そういう努力を行政なり、皆さんでやっていただくと、こういうことだと思いますので、ぜひ今の熱海の路線についてもですね、今伊豆箱根バスさんからお話があったのですが、そういうバス停が作れば住民の皆さんもご利用ができるわけですから、そういうのは努力していただいて、できるか、できないかは、これは話はまた別ですが、そういう努力をどれだけできるか、こういうことだと思います。どうぞご検討ください。よろしくお願いします。ほかにいかがでしょう。
山口委員	すみません。今先ほど岩崎課長さんが言われましたように、そういう道路形態というのはいろいろある。例えば大場の南1番踏切の前のバス停、あそこなんか本当に交差点の直近にバス停がありますから通行のやっばり妨げとかなりますよね。でも、公共性が高いので当然それは社会的に容認される。だから、当然バス停を危険なところに作ってしまうとそれは人身事故にもつながりますから、当然安全な場所を選定するというのは大事。そこで、私が一番言いたいのは、事業者だけに任せていけばそれはなかなかできないと思うんですね。そこは行政も、また地域の地権者も含めて、地域の人たちも協力してですね、じゃあこの土地を提供しましょうとかですね、または町のほうで借り受けるとか買い取るとかして、そこのバスの引き込みの部分を官民協働でですね、そういう取り組みができないことができるようになるのではないのかなと。そういうことをみんなで知恵を結集することによって、本当に函南町はですね、まさにこの理念で書いている生き活きとしたですね、暮らし、生活ができる環境に改善されていくんじゃないのかなと思いますので、次回の会議のときにもぜひ前向きな意見をどんどん出していただけたらなと思います。以上です。
伊豆原座長	ほかにいかがでしょうか。 もしなければ、少し事務局から、先ほど来話がありましたこともございますので、この意見表ですか、も含めて、何かお伝えすることがあったらお伝えしてください。よろしく。
事務局	すみません。たくさんのご意見ありがとうございました。事前にですね、意見表を作成していただいた方につきましてはですね、この会議後にですね、回収をさせていただきます。机の上に置いていただければと思います。また、今回改めてですね、意見表を配布しております。また連絡先等も記載したものになりますので、今回の会議を受けてですね、新たなご意見、そういったものがあるかと思います。そういったものがありましたらですね、ご遠慮なく意見書として事務局のほうにご提出をいただければと思いますので、そちらのほうもよろしくお願いいたします。事務局としては以上です。
伊豆原座長	いつまでというのはいいんですか。
事務局	そうですね。できましたらですね、今月中にですね、意見表のほうをいただくと非常にありがたいです。よろしくお願いいたします。
伊豆原座長	はい。事務局からお願いです。今月いっぱいぐらいで、今日ご発言いただける時間が限られていますので大変申し訳ないですが、意見表を提出、出していただくと大変あり

がたいと思います。よろしくお願いします。

(2) 単独継続困難路線（伊豆箱根バス(株)大場函南線）について/ 岩崎委員より説明

質疑、意見

佐野会長	今ですね、事務局と事業者様から説明がございました。町としましても先ほどの網計画の素案のほうの将来構想図のほうにもしっかりと掲載をされております。町としては維持をされていていただきたいというふうに考えておりますので、今後も事業者さんとも協議をする中で何とか維持をしていきたいというふうに思います。そういった意味で県のほうへですね、意見を提出をさせていただくということになりますので、皆様のご意見をいただければというふうに思います。以上です。
伊豆原座長	はい。ありがとうございます。 ということで、委員の皆さんからご意見をいただけたらということで、事務局からのお話です。これについて。 はい。どうぞ。
山口委員	今、伊豆箱根バスの説明でですね、要は年間 600 万ぐらい赤字が出ているので、このままだったら廃止せざるを得ないと。よって、補助金をいただけるなら続けますよということですよ。 こういう実態というのが畑毛路線なんですよ。それとダイヤモンドのバス、この3つが今同じ環境下にありますよね。ダイヤモンドも年間 600 万ほど住民が負担しているんですね。畑毛路線は町の税金で補填している。今回もまた町の税金を補填してくれというのであったら、当然ダイヤモンドバスも 600 万円補填せざるを得なくなると思うんですね。この町の税金のですね、使い方がやはり公平性というか、その必要性とか、これほとんど地理的にはよく似通っているとは思うんですけれどね。その辺の説明なくですね、単にバス会社が赤字だから、「はい。わかりました、じゃあ 600 万円補填します」だったら、ダイヤモンドの住民も、またこのダイヤモンドバスを使っている丹那の方も、特にダイヤモンドの住民は自分たちのお金で補填しているわけですからね。ただでも畑毛路線との関係においてですね、差別的な待遇ではないのかという声もたくさんある。だからこの辺の整合性をどう図っていくかというところを考えていただかないと、私もまた持ち帰って皆さんに説明するときですね、何かそういうダイヤモンドは差別的な扱いされてるんじゃないのかと。税金は同じように払っているのに行政サービスは受けられないのか、それはなぜかと。当然そのような不信感とか、批判とか、疑問とか、さまざまな声が当然起こり得ると思うんですね。だからそういうのを解消するためにこの会議があるんじゃないですかと。何もこのバス路線を絶対維持しないとイケないのか。1日平均たった 1.7 人ですか、こういった利用頻度であるならですね、ほかのデマンド乗合型タクシーに変えとか、今の規制緩和された交通手段あるじゃないですか。それをこの会議でそれぞれの意見を出し合って決めていくんじゃないですか。それを単にですね、バス会社と町だけですと、補助金決まりましたってなればダイヤモンドの 1800 人の住民はですね、「なぜだ」となりますよね。今でもそういう対応に不満を持っているのに、またほかの路線でこういう補助金が入る。我々は自分のお金出している。プラス・マイナス 1200 万の損失をこうむっていることになる。これ議事録にきっちり残しておいてくださいね。以上です。
伊豆原座長	はい。事務局。
事務局	伊豆箱根さんが説明したほうが良いと思います。
伊豆原座長	はい。

岩崎委員	<p>すみません。今ちょっとそちらの件でございますが、今回ですね、先ほど平均乗車密度1.7人ということですね、こちらは乗車人員ではなく密度になりますので、1便に1.7人しか乗ってなかったのかということではないということだけちょっと申し伝えさせていただきます。</p> <p>それとですね。今回のこちらについてはですね、函南町様の公共交通会議の中でお話をさせていただいているんですけども、三島と函南を跨ぐ路線ということですね、案件が国の案件、国とか県の案件になります。函南町様のほうでご支援をいただくというよりも、国と県のほうからご支援を賜りたいんですけど、その中で地場の市町さんのところの会議で揉んでいただくということが前提でございますので、この中でお話をさせていただいているところでございます。</p>
伊豆原座長	はい。
山口委員	<p>ちょっと今の説明に対して、国とか県の話だという話ですけどね、私たちダイヤモンドの住民も国にも県にも税金を払っているわけです。だから案件はそうであっても、これは全体として議論して、よりこの函南町全域の公共交通網がいかになると費用対効果があって、利便性が上がるかという話なので、極論的な部分でこうだからああだということだったらこういう会議する必要ないと思うんですね。</p>
岩崎委員	<p>今、国と言ったのは、一応これはもうルールというか、申し入れ先の話の話なので、一応この話を函南町に持って行ってお話をしても、いや、三島も走っているでしょうということの中で、そこを整理するために国が音頭を取ってくれているというところ、どちらかというところの話なので、そこはそういったものだと思います。</p> <p>あともう1点が、ちょっと先ほどのお話の中でありました、とはいっても利用人数が少ないということがあって、弊社としても補助金をいただけるとしても全然全額なんかいただけないだけで、本当に一部になると思っています。そこで何が変わるというところでもないのかもしれないんですけども、その中で少しずつ支援していただきながら、少しお時間をいただいて、やはりちょっと、先ほどもお話ありましたけれども、いつまでも続けられるとも思っていないのも本音です。なので、その中でですね、別の方向性が見つかるのであれば路線バスでなくてもいいという結論にどこかではなるのかもしれない。ただ、そこまで待っている持久力もないというところですね、単独では難しいということで申し入れをさせていただいているというところなので、そこまでにちょっと、つなぎではないんですけども、結論がどこで出るかわからないものを待っているというところはちょっと難しいので、そんな中で少しずつちょっと支援を入れていただきながら変わるところまでを維持できたらというところをお願いしたいというところでございます。</p>
伊豆原座長	<p>ということで、ほかの皆さんのご意見ございましたらお受けしたいんですが、いかがでしょうか。</p> <p>はい、よろしくどうぞ。</p>
八木戸委員	<p>今説明がありましたけれども、これの申請をすることによって可能性はあるのか。</p> <p>もう1つは、それによって今の状態の路線の維持ができるのか、その辺はいかがですか。</p>
伊豆原座長	<p>これは、ご質問はちょっとどなたにお答えいただいたらいいかな。</p> <p>はい、じゃあお願いします。</p>
岩崎委員	<p>可能性というところで言いますと、ちょっとそこは弊社ではなくて国とか県とかというところになりますので、弊社はお願いするだけのところではあるのですけれども、各関係する市町さんと県の中でですね、協議をしてご承諾いただければその土台に上がるというところでございますので、そこはこれからの別の会議の中でもこういったお願いをしていって、協議をしていただいてご承認をいただくということではしかないというところ</p>

	<p>ろが実情でございます。</p> <p>こちらで路線をそのまま維持できるのかということにつきましてはですね、実際のところはですね、補助をいただいてもかなり赤字が出るのが実情だと思っております。弊社としてもですね、そういった補助金というものを頂戴することも片やでは思ってるんですけども、どこかで変えなければならないというのもやはり営利企業なので、やめるというところの考え方も全くないわけではないです。ここは正直に言いますが、ただ、やめるというふうになったらなつたで、先ほど来お話が出ている代替交通がない中でやめるというのはやはり公共交通事業者としても無責任だというふうに思っておりますので、仮にその代替交通というものが整った中で、やはり経営状況としてやはりこの路線はかなり足を引っ張ってしまうということであればそのときは廃止ということもあるのかなと思うんですけども、今の中では少しでも赤字を埋めていただきながら続けたいというところでは思っているところです。すみません。以上です。</p>
伊豆原座長	よろしいですか。はい、どうぞ。
八木戸委員	<p>今日の会議で議題として挙げられているので、ですから、この委員の皆さん、恐らくやめる、要するに国の補助をもらうのに反対という方はいないんじゃないかなというふうに思いますけれども、事業者として、やはりこの路線を維持するために続けていただきたいというのは沿線住民の、利用者のお願いだというふうに思います。そういった中で、やはり国の判断というのはかなり即決するようなことはないのが普通なので、かなり時間もかかるんじゃないのかなというふうに思うんですけども。その辺は今運行してって、来年度というか、これを引き続いて事業を、路線を維持するというのは、その結論が出るまでは我慢できるということですか。</p>
岩崎委員	そうですね。申し出はさせていただいているので、その前にもうやめるということは基本的にはないです。
八木戸委員	そういうことであればね、町としても住民としてもぜひ継続をしていただきたいというお願いをすることには、私はやぶさかじゃないかなというふうに思います。
伊豆原座長	はい。ありがとうございます。
委員	すみません。
伊豆原座長	ちょっと待ってください。向こう。はい。
原委員	<p>すみません。あの、個人的には補助に反対するものではございませんけれど、少しだけちょっとご質問とお願いをしたいと思います。</p> <p>補填がどのぐらいになるかというのは差し支えないようでしたら、見込み額ですよ、満額ではないというようなお話ですので、もし差し支えないようでしたらいくらぐらいまでが見込まれるのか、あるいは函南、畑毛温泉線ではどのぐらい、21ページの資料を見れば赤字額は大体わかりますので、それに対してどのぐらい、もらった結果がこれなのかというあたりに差し支えなければ教えていただきたいなというところは1つございます。</p> <p>あと、私の事務所のところにもこの大場函南線を使って通勤している職員もおりますし、すぐに廃止というのは本当になかなか沿線住民の方にしてみれば厳しいものだと思いますので、一定期間の補助等はある程度やむを得ないのかなと思います。</p> <p>一方でですね、バスダイヤが鉄道ダイヤとリンクしていないという話は67ページの資料にもございますので、もう少し接続に関して配慮したダイヤが組めないのかなというところがございます。私も函南町の住民で、12月31日に子どもを函南駅に迎えに行ったのですが、15時半、もらったダイヤの資料にありますけれど15時半の函南駅発のそのぐらいの時間帯に行ったのですが、その時間帯に来るJRの電車って、下りが15時26分、上りが15時28分なんですよ。2分待ち、4分待ちで乗れるかということと実態とし</p>

	<p>てはかなり厳しいかと思えます。特にご高齢の方が、2分待ち、4分待ちで乗れるかというのはいちよと厳しいように感じますので、このあたりもう少しダイヤの工夫ができるのではないのかというようなどころを感じました。</p> <p>あともう1つ、たまたまなんですけど、この日の下りのJRさん、少しダイヤが乱れていまして7、8分遅れたと思えます。結果、女性ドライバーの方でしたけれども、函南駅をほぼ定時にバスは出発していきまされたので、ちよと鉄道ダイヤが乱れたときに、多少待って出発するよなことができるのか、できなのかというよなあたりは、ちよと運送法の話とかいろいろあろうかとは思いますが、もうちよと柔軟に対応してもらえと乗客の方も便利なのかな。</p> <p>ちなみにJR東海さんは、個別の電車の運行状況はリアルタイムで、スマホでしたらリアルタイムで見れますんで、バスの乗務員にスマホを持たせる是非とかいろんな話もあろうかと思えますけれども、そのあたりも情報ツールとしては使えるかと思えますので、そのあたりも工夫しながら、補助金ももらいながらかとは思いますが、利用者の利便性を図りながら、できましたら運行継続は引き続きしていただきたいなと思っております。</p> <p>ちなみに今回資料で、元年度の見込みの資料が出てるということは当然30年度の資料もできているかと思えますので、先ほど申し上げましたけど、事業者さんの資料はもう少しリバイスできるのかなと感じましたので、併せてよろしくお願ひいたします。以上です。</p>
伊豆原座長	<p>はい。ありがとうございます。後のほうは大変いいお話で、どうぞ何かご質問だったのでちよと答えられますか。今の補助金もらったときの、その、ちよと待ってください。補助金をいただいたときの何か、見込み額という意味ですよ？何かご予定のところがあるなら。</p>
岩崎委員	<p>見込み額ということなんですけれども、本当、概算のざっくりな感じで、どう説明すればいいんですかね、5、数字の5がマックスと考えて、数字の、平均乗車密度というのが5人になると欠損額の半額を満額でいただけるんですよ。そうすると今600万の欠損額ですと、300万円を満額でいただけるという計算になるんですけども、今弊社の平均乗車密度は1.7なので、その割合分ぐらいは引かれた額が補助金になると思われます。その分を国と県がそれぞれから出していただけますので、その申し出をさせていただいているというところですよ。ですので、ちよと計算していただくとそのよなところになるかと思えます。</p> <p>また、21ページの畑毛線についてはですね、こちらには補助額は含まれておりませんので、その補助金の額を入れていただくと少し欠損額は薄まるかなと思えます。</p> <p>あと、そうですね。弊社の乗務員にはスマートフォンは車内には持たせておりません。代わりに何か緊急時は車載携帯電話を全車両に積んでいますので、そちらから電話をさせるというようにしているんですけども。どうなんですかね、電車の遅れでバスの出発を遅らせるって、実は1分、2分とかだと運転手によってはやっているよな、ちよと遅めに出るというよな、だから時刻表からはこれは狂ってないぞというよなところで、多少ゆっくりめに出たりはするんですけど。その日だけ対応というのはなかなかちよと今のところではやらせてないですね。ちよと何て言うんでしょう、駅発、その先のお客様もいらっしゃるというところの中で、そこまでは対応はしていないです。</p>
伊豆原座長	<p>はい。ありがとうございます。</p>
山口委員	<p>いいですか。すみません。 時間がないのでもう簡潔に。私も補助をいただく件に関してはですね、やぶさかじゃな</p>

	<p>い。しかし、今置かれている畑毛路線とダイヤランド路線のこの明らかに不平等なところをどう改善していくのか。全体を見てこの計画を進めていただきたい。それが1つ。それと、先ほど言われました私も伊豆箱根バスに以前おりましたので事情はよくわかっているんですけど、函南町の函南駅ですね、電車が来ました。そしたら乗客が階段を下りてきてる途中にですね、もう発車時刻来ましたということで発車するんですね。当時私、営業所長に、あれですね、点呼のときに、そういう乗降客が全員改札から出るまでは発車を待ってくれと。それはできるのかと確認したら、できると。そのような社内規定になっているということなんですね。ですから、それがまだいまだに徹底がなされていない。早発は旅客運送法上ですね、中部運輸支局に事故報告として報告せざるを得ないのね。でも遅れる分については事故じゃない。ですから、伊豆箱根バスですね、もうちょっと収益を上げる努力をですね、する余地は私はあると思います。それをぜひですね、ダイヤを少し時刻表を改定すれば、JRの時刻表にマッチングするように設定すればいいだけの話なんで、それを私は元伊豆箱根バスの社員としてそこは指摘させていただきたいと思います。以上です。</p>
伊豆原座長	<p>はい。ありがとうございました。 ほかにいかがでしょうか。 もしなければ、今いただいたご意見は事務局のほうでまとめて、いろいろ経営努力だとか、運行努力の話とかですね、含めてまとめていただいて県のほうに提出するというか、お出しするということですよ。 県のほうから何かございますか。よろしいですか。 2月ですよ、次の県の対策協議会は。年に2回開かれるはずですので、2月にはその報告が行く。 三島市さんのほうももう次は。</p>
事務局	ええと、三島市の交通会議が2月ということでしたので、2月の会議で同じように。
伊豆原座長	意見いただいて。
事務局	そうですね。
伊豆原座長	<p>ということで、2月の県のほうの対策協議会のほうに今いただいたご意見を添付して提出させていただくということをお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。よろしいでしょうか。 それでは、この単独継続困難路線の大場函南線についてはここまでにさせていただきたいと思います。</p>

(3) その他 質疑、意見

伊豆原座長	それじゃあ、その他について何か事務局のほうでありますか。
事務局	<p>すみません。その他ということなんですが、議事に関連した内容になります。今月の後半ですね、予定しておるんですけども、今回の事務局素案につきましてですね、もう少し修正は必要かと思うんですけども、修正したものについてですね、パブリックコメントの実施を予定をします。そちらにつきまして、広くですね、意見を求めたいというふうにご考慮いただいております。そういった意見と今回意見表としてお渡ししているものですね、そちらを合わせまして、よりよい計画のほうの策定を進めたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。 また、先ほども申し上げましたけれども、あらかじめご持参いただきました意見表につきましてですね、この後事務局が回収して回りますので、机の上に置いたままにして</p>

	おいていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。事務局からは以上です。
伊豆原座長	よろしいでしょうか。 こういう会議、今日3回、年度で3回、3月にやって、年間で4回ぐらいしかございません。この際、何かご発言等ございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。 どっちでも。
山口委員	すみません。事務局の方は本当に大変ご苦労されていると思うんですね。この素案を作るのに、あまりこの費用対効果的にですね、これだけの膨大な素案に労力、費用をかけるより、もっとですね、骨格をどうする、そして何かあれですね、手順をですね、もうちょっと明確にしたほうが議論がもっと中身のある議論になると思うんですね。ちょっと抽象的な議論に陥りがちなので、そこをもっと具体的対策、これが一番大事です。よろしくお願いいたします。だからあまり資料は必要ありませんので。
伊豆原座長	ほかに何かございましたらお受けしたいんですが、よろしいですか。 もしなければ、ここまでが私の役割だと思いますので、事務局にお返します。どうぞ。

4 連絡事項等

5 閉 会

(以上)