

## 令和2年度第1回西伊豆町地域公共交通会議 議事録（要旨）

日時：令和2年8月26日（木）  
午後1時30分～午後2時10分  
会場：西伊豆町保健センター2階会議室  
出席者：委員16人中13人  
          オブザーバー2人（松崎町・（株）東海バス）  
          事務局：3人

### 配布資料

- ・ 令和2年度第1回西伊豆町地域公共交通会議次第
- ・ 西伊豆町地域公共交通会議設置要綱
- ・ （令和2年度）西伊豆町地域公共交通会議委員名簿
- ・ 座席表
- ・ **協議事項(1)資料**（全1ページ）  
    令和2年度自主運行バス松崎宮ヶ原線乗降調査結果について（報告）  
    ・・ **【異議なし】**
- ・ **協議事項(2)資料**（全5ページ）  
    令和3年度中学校統合に伴う路線バス再編について
  - ・ 協議①自主運行バス松崎宮ヶ原線の廃止、自主運行バス宮ヶ原神田線の開設について  
    ・・ **【協議結果】承認**
  - ・ 協議②教育委員会委託運行「通園バス（松崎～神田）」の町自主運行バス化について  
    ・・ **【協議結果】承認**
  - ・ 協議③路線バス「松崎～宇久須」の運行について  
    ・・ **【協議結果】承認（令和3年度から町自主運行）**

## 1 開会（午後1時30分）

【まちづくり課長進行】

### 報告事項

委員の委嘱について、西伊豆町地域公共交通会議設置要綱第4条第2項により委員の任期は2年としております。皆様の任期については、平成31年1月11日から令和3年1月10日までとなっております。再任は妨げないという規定となっております。補欠委員の場合の任期につきましては、前任者の残任期間とするということになっておりまして、今回、代わられた方につきましては、机の上に委嘱状を置かさせていただきました。それをもちまして、委嘱という形にさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それから、もう一点ございますけれども、本日、委員の皆様のほかに、要綱第4条第8項の規定によりまして、松崎町及び（株）東海バスのご担当者にごこの会議へ参加していただいておりますので、ご報告させていただきます。

それでは、次第に戻りまして、会長挨拶、町長をお願いします。

## 2 会長挨拶

### 【会長（星野町長）】

皆様、こんにちは。本日はお暑い中、またコロナ禍の中、お集まりいただき、ありがとうございます。令和2年度自主運行バス松崎宮ヶ原線の乗降について、いろいろ皆様にご協議いただくわけではございますけども、前年度までは、0.5ということで、なんとか県などの補助をいただきながら、運行できる状況ではありましたが、今年の調査の結果、平均乗車密度につきまして0.4ということで、県の示されている数字を下回ってしまったということでございます。

とは言いましても、住民の皆様の公共交通、要は足をですね、しっかりと確保していかなくてはと町では思っておりますので、なるべくそういったものを残していきたいと考えております。

また、来年の4月、中学校の統合に合わせまして、路線の変更などいろいろなことがございますけども、住民の皆様にご不便をかけないような取り組みを引き続き行っていきたいと思っておりますので、この公共交通会議におきまして、皆様の忌憚のないご意見をいただけたらと思っておりますので、よろしく申し上げます。

## 3 議事

### （1）令和2年度自主運行バス松崎宮ヶ原線乗降調査結果について（報告）

#### 【事務局説明】

例年、乗降調査については、5月に行っておりましたが、今年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、緊急事態宣言や学校の休校措置等もあったことから、6月5日（金）、23日（火）に東海バスと共同で、また、休日便の6月7日（日）、20日（土）は、東海バス単独で、自主運行バス松崎宮ヶ原線の乗降調査を行いました。

平日の運行ダイヤは、宮ヶ原発が3本、松崎発が3本の計3往復、休日は今年度から1往復となっております。

次に、調査結果です。平日の調査結果は、輸送人員が、18人で対前年比4人減、1運行当たり輸送人員は1.5人で0.3人減、平均乗車密度は0.4人で0.1人減となりました。休日は、今年度からダイヤを変更しましたので、前年との比較はありません。輸送人員4人、1運行当たり輸送人員1.0人、平均乗車密度0.4人となりました。

平日休日トータルの平均乗車密度は、0.4人となり、自主運行バス事業における県補助金の交付要件である0.5人以上を下回りました。

この県の補助制度は、運行実績に基づき、運行翌年度に補助金交付申請をしておりますので、要綱上は令和3年度の県補助金がなくなるということになります。

因みに、例年、約900万円前後の事業費のうち、約200万円前後を県補助金で賄っておりました。

グラフの説明に移ります。上段のグラフは、運行便毎の輸送人員のグラフで、紫色が本年度のデータです。今年度は、一部お昼の便で利用が上がっていますが、どの便も利用が低調でした。

下段の表及びグラフは、輸送人員及び平均乗車密度の6年間の推移となります。今年度は、新型コロナウイルスの影響が多少なりともあったかもしれませんが、平成27年度と比較しますと、輸送人員は半減、平均乗車密度は6割減となり、この傾向は、子供の減少と高齢化の進展により、ますます進むものと思われます。当該路線の存廃を判断する目安であった平均乗車密度0.5を下回ったことから、いよいよ維持が困難になってきたという乗降調査結果となりました。以上

で、報告を終わります。

会長：報告を受けまして、何か質問等がありますか？

県地域交通課：資料1の数字が合算になっているので、分からないのですが、そもそも一日3往復ということなので、朝・昼・夕方と本来乗っている子供たちとか属性も違いますし、どこのバス停で乗ってどこで降りたかというデータもないので、この数字だけ見てしまうと、0.4という数字自体は昨年と比較し落ちていますが、系で見たときに子供も含めて1便2便3便でどういう風が変わっていったか、もしわかれば、教えていただきたい。

事務局：乗降場所につきましては、手元に資料がないのですが、調査で実際に乗った者としてお答えしますと、宮ヶ原で小学生が1人乗りました。白川で小中学生2人が乗って、そのまま仁科小学校前の築地橋まで来てそこで降りて、そこからはカラの状態となりました。

昼の便は、お客さんがいない状態で、今回は、年金の支給月と重なったことから、大沢里の方が郵便局までということで、仁科車庫で降りた方が4人くらいいらっしゃいました。乗車場所は宮ヶ原で乗ったり、ねぎの畑で乗ったりしていました。帰りの便でその方々が乗るのかなと思っていましたが、乗らなくて何らかの方法で自宅まで帰られているという状況でした。

下校時間の16時の便ですが、小中学生が1人ずつ乗車し、行きに乗せた人数と合わないの、何らかの方法で帰宅したものと思われま。

松崎発18時の便については、松崎中かどこかに区域外就学されている方がおりまして、その方が1人一色で降りられておりました。

総体的に宮ヶ原から下ってくるのは、小学生と中学生の3名とかになります。帰りも定期券を持っている白川のその方が乗っておりました。ですので、登下校の時間帯は、小中学生が3名くらい、その他の便については、何か用事が無いと乗らない、たまたま年金の関係で郵便局まで行くと言っておられたので、それ以外の月になると、なかなか利用がないのではと思っております。

県地域交通課：確認すると、子供が毎日乗られる固定的なお客様は3名くらいいらして、あとは昼間の便で高齢者の方がお出かけする時に使う方が、先日の乗降調査では、2日間で4名くらい乗られたということですかね。

起点が宮ヶ原から乗られるという方がいるとなると、この系統自体、相当長いと思うんです。片道13kmということなんで、それでも子供たちを乗せるということであれば、起点の位置というのも変えられないし、系統としても一日3往復というのは必要な数字であるという認識ですか？

事務局：そうですね。朝夕で登下校をカバーし、間の1本で買い物であったり所用でご利用される方をカバーするというような形でお願いしております。

会長：その他ございますか。

西伊豆中学校長：付け加えて、休日の6月7日、20日。普通でしたら、部活動で来ると思うんですけども、コロナで部活動はやっておりませんでしたので、中学生は乗らなかったのかなと思います。

会長：他にありませんか？

それでは、(2) 令和3年度中学校統合に伴うバス路線の再編について、事務局の方から、説明をお願いします。

事務局：協議事項(2)資料をご覧ください

1. 説明(読み上げ)

2. 公共交通の現状について(資料2枚目 左側の公共交通の現状(R2))

- ・バスの説明(資料3枚目 バス経路図(上段)も適宜参照)
  - ・緑色の路線、自主運行バス松崎宮ヶ原線ですが、こちらが、宮ヶ原から松崎までを平日は一日3往復運行しております。
  - ・ピンク色の路線、こちら教育委員会が委託して主に伊豆海認定こども園の通園バスとして運行しております。松崎から神田まで。東海バスの路線バスの一つなんですけども、一日1往復、登園・降園時に運行しております。
  - ・青色の路線、東海バスの松崎宇久須線。松崎から宇久須までを運行しております。
  - ・赤色の路線、東海バスの松崎修善寺線になります。こちらについては、通常ダイヤであれば、快速・特急というバイパスを通るものがあつたのですが、コロナの影響によりそちらの方は運休となっており、青色の松崎宇久須線と同じルートを走行しております。

・高齢者等の移動支援の説明

- ・緑色の路線近辺に記載の西伊豆健育会病院の送迎バスが大沢里方面を走行して、通院者の送迎を行っております。
- ・オレンジ色の中区、中区の住民で登録された方を自家用の無償運送を中区の方でやっていただいております。
- ・その他、社会福祉協議会によります、要介護者等を輸送します福祉有償運送、社会福祉施設等が行っておりますデイサービス利用者等を対象とした福祉輸送、それからこの9月から、町と伊豆土肥交通とで行っております高齢者等タクシー利用助成事業が始まっております。

高齢者の移動手段については、福祉分野による移動支援の取り組みが行われており、今年度、静岡県及び町健康福祉課において、移動サービスセミナー及び運転ボランティア養成講座の開催、移動サービス実証実験が計画されています。

(道路運送法の区分資料を紹介)

3. 路線バス再編協議について

令和3年度の学校統合に向け、まちづくり課と教育委員会事務局、東海バスの3者による協議を行ってきました。

協議では、登下校時は、生徒数から同時間帯に3本のバスが必要であること、曜日や季節によって違う下校時間への対応、土曜日の部活動への対応、大沢里地区仁科小学校児童の登下校にも配慮が必要であること、通学定期利用者が大幅に増加することを確認し、東海バスが自ら運営する「路線バス」、町が運営する「自主運行」のほか「貸切バス」「スクールバス」等の様々な運行形態がある中、運転

手や車両の確保、費用的な面を踏まえ検討を重ね、下記3点について、ご提案させていただきますので、ご協議をお願いします。それぞれ関連がございますので、一括して説明させていただきます。

協議① 自主運行バス松崎宮ヶ原線の廃止、自主運行バス宮ヶ原神田線の開設について

協議② 教育委員会委託運行「通園バス（松崎～神田）」の自主運行バスへの移行について

協議③ 路線バス「松崎～宇久須」の運行について

協議①については、先ほどの乗降調査の結果から松崎宮ヶ原線は廃止を検討する段階であります。また、当該路線を維持したまま、新たに中学生用の輸送手段を設けることは財政的に厳しい状況です。このため、松崎行きを神田行きに替えることにより、中学生の通学のほか、仁科小児童の通学や県道伊東西伊豆線及び仁科峠宇久須線沿線住民の移動もカバーできることから、「町自主運行」による宮ヶ原神田線の開設を提案します。往復3本運行、日曜・祝日運休、年間297日の運行を想定しております。資料2ページの右側の地図が今回提案させていただいている内容になります。緑の路線で今まで松崎に向かっていたものを、浜橋を過ぎましたら松崎とは逆の宇久須方面へ向かったらどうかというものになります。

協議②については、教育委員会が委託している「通園バス（松崎～神田）」は、伊豆海認定こども園の送迎に合わせ、路線バスとして一日1往復を運行していますが、令和3年度は「町自主運行」により通園用と中学登校用の往復2本を運行し、学校統合に伴う需要に対応するとともに、県道仁科峠宇久須線沿線住民の利便性向上が見込まれます。

往復2本 土曜・日曜・祝日及び春・夏・冬休み運休 年間203日の運行を今のところ想定しております。こちらはピンク色の路線になります。現在と経路は変わりませんが、中学生の登下校用の便を往復1本増やして、それを自主運行にしたらどうかというご提案になっております。

最後に協議③になります。現在、東海バスの運営により運行していますが、例年欠損が続いており、年々その額は増え続けているということから、本年8月、正式に町へ公的支援の要請がありました。

要請の内容は、中学校統合に伴う路線バスの再編に合わせ、西海岸線の一部である当該路線を町自主運行に組み入れて欲しいというものです。

①②③とも密接に関連していることから、費用面について、5ページのとおり町として試算しました。

5ページをお開きください。費用の面について、簡易ではありますが計算させていただきました。歳出として、まちづくり課で自主運行バスの補助金として令和2年度は約870万円を支出しております。それが令和3年度は、例えば、宮ヶ原神田、松崎神田、松崎宇久須を自主運行とした場合の見積額になります。そちらが約1,500万円ということで630万円の増額を見込んでおります。その他、教育委員会の方で通学援助費補助金ということで、中学校の定期代になります。令和2年度は500万円、令和3年度は1,750万円を見込んでおります。続いて、通園援助費補助金、こちらが園児の定期代になります。こちらが100万円です。伊

豆海通園バス委託料が約 300 万円で、令和 3 年度は自主運行になった場合、0 円となります。2 課局の合計で令和 2 年度は、およそ 1,770 万円、令和 3 年度は、3,350 万円で、およそ 1,575 万円の増を見込んでおります。

歳入になります。こちらにつきましては、県の補助金のほか特別交付税ということでなかなか内訳が難しいのですが、こちらを決まり通りの計算式に当てはめて計算しますと、令和 3 年度はおよそ 2,450 万円の収入を見込んでいます。

実質町負担額については、A-B ということで、表のとおりとなります。

その他、自主運行以外の方法ということで、貸切バスにより中学生を輸送した場合の見積をしたところ、約 2,948 万円ということになります。こちらも収入として普通交付税を見込みまして、実質負担額は赤字のとおりとなります。

参考に東海バスの松崎宇久須線の過去 3 年間の運行実績ということで、年々欠損額が増えていっている状況から、今回、自主運行に組み入れてもらいたいという要請がございました。

費用面、公共交通手段の維持の面からも、町自主運行とする方向で進めるのが良いのではないかと考えております。ただし、松崎宇久須線の運行本数は、住民の需要、児童生徒の需要に合わせて見極めて、決定することが必要と考えております。見積では、往復 9 本で試算しておりますけども、こちらについては方向性が決まりましたら、調査を実施し適正な運行本数を見極めたいと思います。また、学校が仁科地区に戻りますと、乗る生徒数が減ることから、自主運行バスの収益は一気に悪化しますので、学校が宇久須にある 3 年間の間に、新たな方法、対応策を検討する必要があるかと思っております。

以上で協議（2）の説明を終わります。

会長：ありがとうございました。ただいま説明にありました令和 3 年度中学校統合に伴うバス路線の再編について、ご質問、ご意見ありませんでしょうか。

県地域交通課：5 ページで試算をしていただいているのですが、宮ヶ原線については、事務局の説明では 870 万円の欠損額が 639 万円となっています。これは系統の距離が長くなったとしても、たぶん中学生の数が 100 人位の子が、仁科地区 70 人の子が乗るということで収入が増える分、系統が延びても赤字額が減るという見込みなんですかね？（事務局：そうです）

スクールバスについても、2,986,000 円が元々教育委員会から出ていた運行赤字費が、これも同じように子供たちが乗るので赤字額が 74 万円にむしろ減っちゃうということですかね？（事務局：そうです）

松崎宇久須線については、9 往復になっているんですけど、試算表を見るとだいたい 580 万円が 6.5 往復で赤字なんで、9 往復だと 800 万円が赤字で、これを今回、自主運行で、町の方で運行系統を考えて、どういうダイヤでやるとかを含めて今後検討していくということですかね？

事務局：宮ヶ原神田、松崎神田については、教育委員会と協議しまして、ダイヤを考えております。松崎宇久須につきましては、まだ何も決めていない状態ですので、乗降調査等を実施して、あと教育委員会と協議・打ち合わせをしまして、適切な本数、児童生徒及び住民に不便が生じない時間帯に運行できればと考えております。

県地域交通課：宮ヶ原神田は往復3便があるので、たぶん宇久須松崎線と同じような役割を担うのですよね？なのでプラス3になっちゃってるんですよ。9往復で宮ヶ原神田が3往復で12往復ですよ？宇久須松崎の間は。

事務局：宮ヶ原に上がるんですけども。

県地域交通課：実質、松崎と宇久須を走るんですよ？

事務局：3ページの下段の路線図計画案をご覧ください。

緑が宮ヶ原と神田の路線になります。ピンクが田子郵便局と認定こども園経由する路線です。

県地域交通課：遠くから通う子供は、バイパスにしているということですね。

事務局：そうですね。登校時間の短縮も兼ねてバイパスを通して、バイパスのバス停もごございますので、そうすればその地区の方も利用しやすいだろうということで、バイパスを通るルートを考えております。

会長：その他ありますか？よろしいですか？

そうしましたら、(2)の議事につきましては協議事項として①②③がありますが、ご意見が無いということで事務局案の様に、学校統合に伴いまして、松崎宮ヶ原線は廃止をし、宮ヶ原神田線に振り替えるということで、ご承認いただけるということでしょうか？

では、一応、議決をとりたいと思います。

協議①②③につきまして、ご賛同いただける方は、拍手をお願いします。

(拍手多数)

拍手多数でございますので、事務局案の様に協議①②③につきましては、令和3年度からは変更させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、(3)その他につきまして、事務局の方で何かありましたらお願いします。

事務局：本交通会議の構成員についてなんですけども、これまでは、松崎宮ヶ原線を主な議題としていたことから、要綱第3条第4号の住民代表ということで、沿線にあります仁科地区区長会長様、大沢里区長様、一色区長様、中区長様に委員をお願いしておりました。今後は、路線の変更ということで町内全域が対象となってきますので、事務局案としましては、宇久須・安良里・田子・仁科の区長会長さんと、最も遠隔地の自治会である大沢里区長さんをお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

会長：事務局からそのような提案がありましたけども、何かご意見等ございますか？よろしいですか。それでは、自主運行バスの路線の変更に伴いまして、各地

区の区長会長の方々及び大沢里区長さんに区代表の委員になっていただくということをお願いしたいと思います。  
その他に何かございますか？

運輸支局：バス停留所安全確保対策における安全上の優先度の判定について  
(依頼)

副会長（東海バス取締役）：コロナ禍における乗合バス事業の状況について（報告）

4 閉会（午後2時10分）