

## 令和3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4年1月12日（水） 午前10時～午前10時30分

会 場：西伊豆町福祉センター 2階大会議室

出席者：委員16名、事務局2名、オブザーバー2名

### 協議内容（結果）

☑株式会社東海バス松崎営業所長 鈴木氏を副会長に選任。

☑令和4年度運行に係る協議事項について

- ・西海岸線、バサラ峠線を事業者地域幹線系統として運行【承認】
- ・宇久須松崎線を事業者市町単独補助系統（県バス路線維持費助成費補助、町補助路線）として運行【承認】
- ・神田宮ヶ原線、神田松崎線の2系統を町の自主運行とし、事務局提案の運行計画により運行【承認】

### 1 開会（午前10時）

【まちづくり課長による進行】

### 2 会長挨拶

本日はお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。さて、公共交通の維持に努める中、昨今のバス利用者の減少につきましては、人口減少の著しい当町においても例外ではありません。地域住民の有効な交通手段である公共交通の維持は、大変重要な施策の一つであると考えております。

この地域公共交通会議は、町民の皆様の生活に必要なバス輸送の確保や利便性の向上を図るために、何が必要となるのかを協議する場でありますので、本年度から中学校統合に伴い再編されたバス路線につきまして、集中的に協議したいと考えております。皆様には忌憚のないご意見をいただき、より良い運行方法を検討してまいりたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

### 3 議事

#### （1）副会長の選任について

会長：それでは、皆様のお手元に次第があるかと思いますが、3の議事、（1）の副会長の選任から始めさせていただきたいと思っております。副会長の選任につきましては、西伊豆町地域公共交通会議設置要綱第4条に、会長が副会長を指名するとありますので、私の方から、東海バスの鈴木様をお願いしたいと思います。皆様いかがでしょうか。

委員：異議なし

※株式会社東海バス松崎営業所長 鈴木氏を副会長に選任。

(2) 令和4年度運行に係る協議事項について

- ①事業者地域幹線系統
- ②事業者市町単独補助系統
- ③自主運行バス

#### 【事務局説明】

東海バスより令和4～7年度の乗合バス路線の運行について、単独継続困難の申出あり。静岡県生活交通確保対策協議会において令和3年10月14日から28日の間公表されたが、代替運行の申し出は無かった。

国庫補助の適用を受けるには、沿岸市町の地域公共交通会議の承認が必要であることから別紙のとおり協議をお願いしたい。

- ・西海岸線：修善寺駅と松崎駅間の伊豆市、西伊豆町、松崎町内を運行。  
通院、通学のほか、買い物等の生活路線となっている。
- ・バサラ峠線：下田駅と堂ヶ島・宇久須駅間の下田市、松崎町、西伊豆町内を運行。  
高校生の通学に利用されている。

#### 【東海バスによる説明】

##### ○西海岸線

- ・修善寺駅から船原峠を越え、旧土肥町、西伊豆町を通り、松崎町の松崎を結ぶ54.4kmの長距離路線。
- ・鉄道のない西伊豆地区住民の通勤、通学、買い物等の移動手段として重要な役割を担っている。
- ・土肥温泉、堂ヶ島、松崎等への観光客の足としても欠かすことのできない路線であることから、弊社では幹線系統として位置付けている。
- ・市町を跨いでいる人員は、362人中230人(63.5%)
- ・平成29年度から欠損が生じるようになってきたことから、平成31年4月に大幅なダイヤ改正を行い、大幅な収支改善ができたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度は再び欠損が生じている。地元利用者の回復に比べて観光客の回復が鈍く、引き続き収支状況は厳しいものがあることから、国庫補助による支援をいただきたく、申請するものである。

##### ○バサラ峠線

(下田駅～堂ヶ島)

- ・伊豆急下田駅から下田市と松崎町との境となるバサラ峠を越え、松崎、堂ヶ島を結ぶ30.6kmの長距離路線。

- ・西海岸線同様、鉄道のない西伊豆地区住民の足として重要な役割を担っている。
- ・松崎、堂ヶ島への観光客の足としても欠かすことのできない路線。  
(下田駅～宇久須駅)
- ・当該路線は、バサラ峠線のうち宇久須まで運行する路線で、40.1 kmの長距離路線。
- ・下田駅～宇久須駅間については、堂ヶ島までの距離 30.6 kmに対し、20%以上の距離があることから、別路線として2路線での申請となる。
- ・利用者は、堂ヶ島までの路線と同様で、さらに堂ヶ島～宇久須間から下田市内への通学、通院等を目的とした理由がある。
- ・市町を跨いでいる人員は、411人中362人(88.1%)
- ・バサラ峠線は、平成28年度に地域幹線系統の適用を受けて運行していたが、高校生の利用の増加による黒字で補助要綱を満たさなくなり、自社路線として運行。西伊豆地区の利用者は減少傾向にあったことから、西海岸線とともに平成31年4月に大幅なダイヤ改正を行い収支改善ができたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて再び欠損が生じており、国庫補助による支援をいただきたく申請するものである。

#### 【事務局からの説明】

補助及び自主運行はそれぞれ関連があるため、一括で説明。

#### ○宇久須・松崎線（補助（過疎）バス）

令和4年度の宇久須・松崎線の運行方法については、令和3年1月12日に開催した西伊豆町地域公共交通会議において必要不可欠な生活路線として、町から補助金を交付して路線バスの運行を維持することが承認された。地域住民にとって必要不可欠な路線であると認められるため、令和4年度も引き続き町からの補助路線として運行を維持したい。

- ・運行本数は13本、年間経常収益額6,552千円、年間経常費用額24,017千円、年間経常損益額17,465千円の赤字が見込まれる。これは、昨今の原油価格の高騰や新型コロナウイルス感染症の影響による貸切バス事業の低迷から乗合バス事業への費用配分額が高くなったことが要因。

#### ○神田・宮ヶ原線及び神田・松崎線（自主運行バス）

中学校の統合に伴い、令和3年8月26日開催の西伊豆町地域公共交通会議において、新たに町の自主運行として運行することが承認された。児童、生徒の通学に必要な不可欠であると認められるため、令和4年度も引き続き自主運行バスとして路線の維持をしたい。

- ・神田・宮ヶ原線は、運行本数が6本、年間経常収益額6,368千円、年間経常費用額16,930千円、年間経常損益額10,563千円の赤字が見込まれる。また、神田・松崎線は、運行本数が5本、年間経常収益額3,249千円、年間経常費用額6,366千円、年間経常損益額3,118千円の赤字が見込まれる。これは、宇久須・松崎線と同様、

昨今の原油価格の高騰や新型コロナウイルス感染症の影響による貸切バス事業の低迷から乗合バス事業への費用配分額が高くなったことが要因。

- ・時刻表については、中学生の下校時間が日没時間などの影響で季節で変わるので対応できないか、との要望があったため、中学校、東海バス、町の3者で協議し、夕方の時刻を3パターン化した。

会長：それでは、質疑を行います。質疑のある方は挙手により発言してください。

委員：今回の件の質問ではないが、自主運行バスの停留所の件で。築地橋停留所の現状は、場所が狭く、道路が少し陥没して水たまりが出来ていることから危険防止のため築地橋の上で子どもたちはバスを待ち、バスが近づくと走って停留所に向かっている。大変危険なため町に停留所移動の要望を出したがどうなっているのか。

会長：現状は認識しており、東海バスと町で協議を行っている。決まり次第返答させていただきます。

東海バス 渡邊：途中経過も含め連絡が遅くなり申し訳ない。1月5日に警察署、土木事務所の許可が下りた。移設先に河川関係のゼブラ線があるためそれが消え次第、移設を行うのもう暫く待つて欲しい。

会長：他にありますか。

委員：質疑なし。

会長：それでは採決を取ります。(2) 令和4年度運行に係る協議事項について、ご賛同いただける方は挙手をお願いします。

(挙手多数)

ありがとうございます。挙手多数により可決とさせていただきます。

⇒令和4年度運行について、事務局提案のとおり承認。

- ・西海岸線、バサラ峠線を事業者地域幹線系統（国庫補助路線）として運行。
- ・宇久須・松崎線を事業者市町単独補助系統（県バス路線維持助成費補助及び町補助路線）として運行。
- ・神田・宮ヶ原線及び神田・松崎線の2系統を町の自主運行として運行。

それでは、(3) その他につきまして、何かありましたらお願いします。

(3) その他

①バス・タクシーの現状について（中部運輸局 風岡） 省略

②令和3年度西伊豆町移動・外出支援事業実証実験について（事務局） 省略

4 閉会（午前10時30分）