

令和元年度 第3回沼津市地域公共交通協議会

【議事録】

2. 議事

- (1) 沼津市地域公共交通網形成計画について
・沼津市地域公共交通網形成計画（素案）について

【事務局】 資料1及び計画素案について説明。

【新屋会長】 全体を通したご議論と質問は最後に行うとし、まずはご承認いただいていない事項についてお諮りしたい。4-2の目標とプロジェクトについては、前回承認頂いている。4-1の基本方針についてご意見あれば頂きたいが、いかがか。

<異議なし>

異議なしとの声をいただいたので、基本方針については承認されたこととする。続いて、4-22ページの評価指標・目標値の設定について、ご意見あればいただきたい。

【西尾委員】 バスを運転する立場の者としてお聞きしたい。目標値が、現況値の2018年の値となっているが、これを受け取った時に働く側の人間としては、これでは現行の働き方が変わらないのだろうと感じる。現状、運転士の労働は、拘束時間がかなり長い。1ダイヤで14～15時間という拘束時間もある。その中で、ハンドル時間があり、多くの会社ではハンドル時間で労働時間を算出している。入社、退社が全て労働時間にはなっていないという状況である。この目標では、その現状を将来も続けましょうということが見えてしまう。そのような状況の中、運転士の収入は、年収ベースで静岡の東部地域だと400万円前後である。時間外もかなり多く対応しており、多い人だと時間外が70時間であったり、また休日出勤もある。今回の目標では、これを維持することで運転士に負担を強いるということになる。現実の認識が無いままに、この目標値を設定するのはどうかと感じる。目標値の設定は素晴らしいと思うが、現実を見ずに設定すると、机上論で現実離れし、運転士に負担を強いることになる。実際、運転士が辞めていく実情や、運転士を選ばないという状況がある。2種免許取得者も年々減っている。今回の目標を設定したとしても、運行できるバスや運転士がいなくなる状況になってしまう。ある政治家の方が、東日本大震災の際に、今の政府は目の前の火事を消すことでなく、その先をどうするかを考えていると言っていたが、今回の件に置き換えると、まさにそのような状況ではないのかと思う。今まさに、運転士という火事がおきている場合に、それをどうするか考えていくことが必要なのではないか。問題提起として考えを述べさせていただいた。

【事務局】

ご意見いただいた運転士の課題については認識しているが、利用者を維持していくということも大切である。今回の計画では、軸を作ることにより運行の効率化を図ることで、便は減らしながらも利用者は増やしていく、ということも考えている。また、運転士の確保についても、プロジェクトの中で取り組んでいくこととしているため、ご理解いただきたい。

【吉田副会長】

部会の中でも数値目標についてどうするかという議論があり、最初の事務局提案では資料1の3つのグラフが出てきたが、増加するというレベル③を出すのか出さないのか、どちらがいいかという議論になった。しかしながら、沼津市は人口減少の傾向にあること、また、現在バス事業者の路線は、行政の補助なし路線が基本となっている状況にあることから、上方修正としてトレンドを持っていくことは非常に厳しいと考え、横ばいの目標とした。しかし、横ばいにしたとしても人口は減少していく傾向にあるため、市民の皆さんが公共交通を利用する頻度を増やしていく必要がある。他方で、供給の制約というところは全く無視しているわけではなく、それについては4-4、4-5 ページで示している。例えば、4-4 ページの中のI-②に、「公共交通軸における運行頻度の確保」ということが書いてある。図に示されているのがビフォー・アフターとなるが、現状ではA社が7便、B社が7便とあるが、路線の束の区間を調整することで、見かけ上は15分に1本となり運行サービスが増えたように見せながら、総運行回数としては減らすことができる。つまり、複数のバス事業者がある前提のなかで、沼津市の場合には、同じ区間を走っているバスを調整することができる。ただ、今までは、その調整が独占禁止法によりやりにくかったが、地方バスについては、網形成計画あるいはこの協議会の中で協議しても構わないという見解に変わってきている。来年10月1日には活性化再生法が変更される流れで、現在議論されている。そうすると、今の供給量の維持でなく、今の供給量を減らしてでも、見せ方によっては利便性が増したように見せられるところが、沼津市にはたくさんあると考えている。例えば3-26 ページの写真にあるように、ひものセンターの前のバス停は2社のバス停が違うところに立っており、そうするとお客さんとしては、他の人が並んでいる方に並ぶか、あるいは離れたバス停の時刻表を確認するか、本数が少ないと考えて車を利用するかなどとなるが、その点も改善できると思っている。1社で勝負するから難しく、2社でやることで利便性を確保するということは、沼津市の場合にはやれる余地はあり、そのようなことを実施していけば、達成可能な目標ではないかと考える。青森県八戸市においては、実際に5年間でバス運行を16仕業減らしているが、利用は4%増えている。つまり、東になっている区間を本気になって対応すればできるということである。沼津市には、複数のバス事業者があり、自主路線も多い。だからこそ網計画や部会の場を作って、そのようなことを調整していかないといけない。結局はそれぞれで戦っているから、お客様のバス離れなどにもならざるを得ない。そうならないようにするために、計画を作っていると理解していただければと思う。

【西尾委員】 運転士としての希望は、長時間労働をどう削減していくかということである。理想論であるが、法律の8時間労働をし、休日も取るという体系が必要であると思う。国民の休日は120日強だが、バス会社においては休日の取得がおそらく100もいかないのが現実である。休日を増やし、労働時間を適正化し、普通に生活できるレベルの業種、職種となることが理想であり、それを含めて、計画を作っていただきたいというのが、働く者としての希望である。難しいことかと思うが、どこかで誰かが発信していかないと現実には伝わっていかないので、今回意見させていただいた。

【吉田副会長】 根本的に非常に大事なことだと思う。乗務員確保についても書いてあるが、これも正攻法が無い。正攻法というのは、賃上げなどが必要であり、八戸市の場合も仕業を減らしたが、超過勤務が前提となつての減らし方であったため、それを緩めるために実施した。賃金のベースアップも2年連続でやっている。また、4-4ページにあるように、タクシーの活用として、バス事業者間の連携だけでなく、時間帯やエリアによっては乗用タクシーを活用するなど、トータルでやることにより、緩和を図っていくことが必要である。今後も意見交換させていただきながら、やっていければと思う。

【新屋会長】 調整、事業者間連携、問題提起の点は課題として認識しながらやっていくということではよろしいか。他にも意見あればいただきたい。

【倉田委員】 行政、事業者、市民の3者が意見を交わせる場として、協議会に参加している。「行きたいまち、住みたいまち。」を基本方針に目指していくことになるが、住んでいるものとしては「住みたいまち」を求めている。違和感があったのが、利用回数を目標にするのは分かりやすいが、市民が果たして満足しているかどうか、何らかの形で反映する意識が無いと、例えば、バスの利用回数を増やそうということであれば、否応なくバスの都合に合わせて利用しないといけなくなり、目標を利用回数で設定するのは、危険があると思っている。私もバスを利用するが、沼津に住みたいかというのと、今の時点では住みたいということにはならない。不便である。このような生活意識も何らかの形で計画に載せてもらわないと、果たしてこのまちに住んでいて、年齢を重ねていった時この先どうすればいいのかと、多くの方からそのように言われているため、地区の代表として意見をさせていただいた。

【事務局】 指標については、大規模な調査が必要ない形を前提とする中で、この2点については、毎年市が把握する数値として持っているものであるため、提案させていただいた。部会において満足度についても検討したが、アンケートは対象者に経年で調査しないと効果が計れないという難しさなどがあり、今回は指標には入れていない。計画目標、プロジェクトについては、地区説明会や29年度以降の仕組み検討会で、市民の皆様からの意見を踏まえ議論して、解決策を示させていただいている。今回の指標に満足度は入れていないが、毎年市民の意識調査を行っているので、この調査の項目に入れて確認するということも考えていきたい。

【倉田委員】 是非、入れてほしいと思う。

【吉田副会長】 満足度の取り扱いは非常に難しいと考えている。2～3年前まで多くの網形成計画に入れていた指標であるが、難しいのは、市民の皆さんにアンケートとってもサンプリングが違ふということである。5年前と同じ方に聞ければよいが、5年後に必ずしも同じ方にアンケートが行き渡るとは限らない。仙台市のケースであったが、施策を打てば打つほど満足度が下がるということもある。サービスのレベルアップがされても、市民が思う満足度50%のレベルが上がっている可能性がある。このように、満足度で管理をするのは非常に難しい。毎年経年で市民アンケートがあるので、それをここに指標として書いた場合、満足度が上がったか下がったかを国がチェックし、なぜ上がらなかったという理由を説明しないといけないが、その理由を探すのが非常に難しい。国の活性化再生法の見直しにおいても、満足度の設定はマストにしないという流れに変わりつつある。参考値として把握していくとしても、この中には入れる必要はないかと思う。他方で先程の話にあった、高齢者の方の将来の外出に対して不安や、このままでは住む場所として選ばれない、バスの時刻に合わせないといけない、バスを利用するために遠くまで歩かなければならないなど、バスを強いる状況はいかがかという意見は、非常に重要である。この話を伺って思ったのが、4-6、4-7ページにおいて、地域住民が主体になり、オーダーメイドで移動手段を確保する取り組みがあったり、ITを利用したタクシーの活用があったり、セーフティネットの取り組みを充実化していこうという内容が示されている。ところが、4-22の目標値に置き換えたときに、今挙げたセーフティネットの交通というのは、どこにも入るところがない。セーフティネットの交通もできていて、それも含め1回使うようになったとなれば、目標の達成と地域の満足度にも紐づけられるのだが、セーフティネットの交通がどこに紐づけられるのか、そのあたりが決まっていない。これについてはどうするか。

【事務局】 指標①の公共交通利用者数として、鉄道、バス、タクシーそれぞれの利用者数を維持するため、どれでもよいので1回増やそうという形となっている。

【吉田副会長】 セーフティネットも含めて、指標①の公共交通利用者数というところに入ってくる。指標①-1、2、3というのは、あくまで既存の変化をとらえようということであるが、わかるように書く必要があるため、そのあたりは訂正させていただきたい。

【倉田委員】 満足度の難しさはよくわかった。満足度は個人差があり、きりが無いと思う。そこで考えたが、満足度の計測ではなく、不便度というような捉え方が生活には分かりやすいのではないか。例えば不便度で、どこが不便かをマップで示すという方法が市民レベルでは分かりやすいのではないか。地区に戻ってどのようなのかと聞かれたら、今回の資料で説明することは難しいため、もう少し市民にわかりやすいレベルで、不便度が5であったり4であったりと、そのようなことも考えていただけるといかがかと思い、参考までに申し上げた。

【吉田副会長】

例えば公共交通が不便な地域というのは、3-10 ページにあるように、停留所や駅周辺に円で囲んで課題地域を示すことがあるが、それもあまり意味がないことが最近わかってきた。例えば不便ではないという地域でも、バス停のダイヤが合わないとか、そこまで歩くのが身体的に難しいとか、沿線上から店や病院が移転してうまく使えないなど、様々な悩みがある。交通空白ということだけで、移動手段が行き届いているか、生活がしやすいかというのは判断するのは厳しい。他方で、この地域であればこういうものが使える、最近ではこれがなくなったなど、地区単位で現状を把握するという事は非常に有効な手立てであると考えている。そう考えると、例えば、5-1 計画の進捗・スケジュールというところで、その下に協議会、主な行事、部会などのスケジュールが書いてあり、PDCA の C、チェックがあるが、それぞれの地域が今どういう状況に置かれていて、どういう移動手段の選択ができるのかを把握していくことは、必要なモニタリングであると考えている。例えば、病院で言えば健康診断の結果をカルテで積み上げていくことがあるが、地区ごとのカルテを積み上げていき、どの地域からどのような声があがっているか、あるいはバス事業者の方からの、こういう問題意識や課題がある等の意見を、地区ごとにカルテのように積み上げる仕組みをつくり、そこでモニタリングしていくということ、書き込んでもいいかと思う。

【新屋会長】

指標化することが難しいということもあるので、モニタリングの仕方も含め、対応させていただければと思う。

【鈴木委員】

4-22 ページのタクシー利用人数では具体的な数字が示されているが、3-13 ページの車両台数の表にある個人タクシー協同組合の数字が空欄となっている。確か24台だったかと思うが、それなりにボリュームのある数字なので、こちらも入れたほうが良いと思う。

【事務局】

個人タクシー協同組合に確認して入れるようにする。

【鈴木委員】

個人タクシー協同組合が把握していると思うので確認していただき、具体的に書いた方がよりよい数字になると思う。

【新屋会長】

対応させていただくということをお願いしたい。

【山崎氏（大倉委員代理）】

指標にて乗合交通の現状維持ということであるが、南伊豆・西伊豆協議会などでも同じような指標を設定したが、このような指標は難しく、実際に乗合人数の維持を目標としていても、2、3年継続しているが右肩下がりであり、今も伸びない状況にある。苦しい状況もある中で維持するということは、大変な目標を掲げたとの認識である。この指標は大事であり、各路線の状況も分析して、どのように対応するかを事業者、自治体と分析して進めていくことが必要と考える。市などで負担しているコミバスのような交通は特に重要である。全体としての数字も重要であるが、個別系統の数字も出して頂き把握していくところも大事かと思う。細かく、各路線、各系統がどのような状況か見ていくことの必要性として申し上げた。

【新屋会長】

ご意見出そろったようですので、このような形で評価指標、目標値の設定をさせていただきたいが、よろしいか。

<異議なし>

異議なしとの声をいただいたので、評価指標、目標値については承認されたこととする。続いて、ここからは計画素案全般について意見交換していきたい。

【吉田副会長】

4-1 ページで基本方針「行きたいまち、住みたいまち。」を掲げているが、特徴的なのは強み、弱みを書いてあり、様々な移動の選択肢があり、事業者も複数ある中で、それをしっかりまとめていこうというところにある。沼津の強みを活かしつつ弱みを補うことによって、その結果、行きたいまち、住みたいまちとなり、定住と交流の促進に繋げていくという大きな目標を掲げているところがポイントである。そのうえで、4-4 ページの軸となる部分をどう作りこんでいくのかが勝負のしどころとなっている。ここはバス事業としては稼ぎ頭でもあり、減らしながらも利便性をあげるという打ち手も多い。ここをしっかりと作り上げることが力を入れてやるべきところである。数値目標の管理についても、軸に係る路線を特出ししたモニタリングも必要と理解している。4-4 ページではタクシーを活用した取り組みを掲げているが、昨晚、最終新幹線の1本前の接続で沼津駅に到着し60人弱が降りていたが、北口方面には約10人、南口方面には約50人が向かっていった。北口方面に行った人は全員スーツ姿であり、南口方面に行った人は様々な姿であった。このような夜の実態調査も必要となってくる。4-6、4-7 ページについては、セーフティネットをどう作っていくのかが、非常に重要である。先日、秋田県由利本荘市に行ったが、ここでは地元の社会福祉協議会が主体になってセーフティネットの構築を進めようとしている。他方で、社会福祉協議会だと様々な困りごとについて耳にする機会があるが、交通の部局であると市民と遠いため、どういう風にアプローチをし、仕組みづくりをすればよいか分からないという話があった。そのあたりを愚直に作っていくことが重要である。4-10 ページ以降の見せ方改善については、特に沼津港行き乗り場の集約を迅速にやっていくことが必要である。目標管理や進捗については質疑でご意見いただき、モニタリングの方法もアイデアをいただいたので、この点は書き込みさせていただきたい。また、本日欠席されている福本委員より、2点アドバイスを頂いている。1点目として、1章に計画概要、網形成計画の極めて外形的な位置づけ、他方で2章は沼津市のまちづくりの方向がコンパクトに書かれている。2章が重要であり、それによって1章の制度を使って実施するということが重要であるため、1、2章は順番が逆のほうが良いとの意見であった。併せて、事務局が端折った説明でも40分近くかかったことからわかるように、3章においては大切ではあるがデータ量が多い。以前より、福本委員が強調していたが、去年の研究会の意見、

3-19 ページ以降が非常に大事であるにも関わらず、この部分が見えづらい。3-1～3-18 ページはこの際、巻末に回してしまってもいいと思う。重要なデータであるが、3-19～26 は魂を込めてきたところなので、そこを目立たせる形で行うことが必要である。

【事務局】 1、2 章入れ替えについては事務局預かりとさせていただき、3 章も 26 ページというボリュームなので、プロジェクトに直接つながるものは残すが、それ以外は巻末とするなど、検討したい。

【新屋会長】 構成については、事務局で検討させていただきたい。

【工藤氏（久保田委員代理）】 全体を見させていただき、いくつか確認したい。1-2 ページの計画の位置づけでは立地適正化計画などが掲載されており、1-4 ページには、南伊豆・西伊豆、東伊豆・中伊豆の網形成計画の位置づけが入っている。両計画は沼津市も関連している計画であるため、1-2 の関連計画にも、南伊豆・西伊豆、東伊豆・中伊豆の網形成計画を示していただきたい。

【事務局】 関連計画として記載をさせていただく。

【工藤氏（久保田委員代理）】 続いて 3-26 ページの事業者間連携が不足しているという課題に対して、表中の事業者からの問題点にある、部署や人材の不足に対する事業は、プロジェクトでいうとどの部分になるのか。

【事務局】 4-16 ページに共同案内所の設置の施策があるが、現在、バス事業者はそれぞれで案内所を設けているため、これを共同することにより、部署や人材の不足を解消できるよう考えていきたい。

【工藤氏（久保田委員代理）】 共同案内所の設置は、スケジュールだと令和 7 年度まで検討となっているが、ずっと検討を続けるという話であるのか。

【事務局】 今、それぞれが案内所を確保しており、具体的にいつ実施できるということが現時点で議論できていないため、検討としている。企画乗車券などの施策と一緒に検討していき、今後、共同案内所の設置ができればよいと考えている。

【工藤氏（久保田委員代理）】 フリーパス等の話もあったが、これらは作って終わってしまうことが多いため、周知活動なども計画に位置付けるとよい。利用促進という面も図っていただけたらと思い、意見として付け加えさせていただく。

【事務局】 周知や PR 活動も含めて、実施させていただきたい。

【山崎氏（大倉委員代理）】 3-14、3-15 ページにおいて、モバイル空間統計データが示されている。流動をまとめたデータが左で、発着状況とバス路線の本数のデータが右に示されている。データとしては面白いが、総合的なリンクが難しいと思う。せっかくデータをとられたのであれば、例えば大平という地域については、トリップの発生が少ない状況であるがバスの運行本数が多くある。これが 4-2 ページの軸の形成というところで、どのようにつながってくるのか教えていただきたい。

【事務局】 流動調査については、市内での人口移動がどのように発生していて、どのような移動をしていくかを明確にしていくことを目的として調査を実施した。そこに現在の路線の運行本数の太さを重ねることにより、現状の移動実態と路線バスの運

行が合致しているかが確認できた。今回、結果が得られたため、今後の軸の形成や人口集積地への路線新設などについても、こういったデータを検討する材料として活用していきたい。

【新屋会長】 大平には車庫があり、その先に隣町の路線があるため、このようになっている。都市構造の関係も含めて、参考にしていければと思う。

【工藤氏（久保田委員代理）】 4-17 ページにおいて、支払方法、乗車方法の見直し検討について、スケジュールだと令和7年度までずっと対策検討となっている。ICカードの導入等に時間がかかるためこのような記載になっていると思うが、乗り案内など早めに行うこともできる。対策検討を続けていくものもあれば早い段階からできることもあるため、できることから表記をしていくことも検討していただきたい。

【事務局】 支払いの見直しは、3-1 のバスターミナルの方面別の再編と大きく関連している。乗り場再編・集約をした際に、事業者間で支払方法や乗り案内が違っていると、不都合が発生するため事業に位置づけられている。できることから進めていきたい。

【新屋会長】 本計画素案について、この場でのご議論に従って修正させていただきたくことを前提に、承認をお諮りしたい。

<拍手>

拍手を頂きましたので、本計画素案は承認されたこととする。素案をベースに修正し、パブコメに進んでいくこととしたい。

【事務局】 資料1の今後のスケジュールについて説明。

以 上