

## 【議事録】

### 1 開会

※省略

### 2 委員の変更について

※省略

### 3 会長の選任について

新屋千樹前会長（沼津市前副市長）退任に伴い、高峯聡一郎委員（沼津市副市長）が新会長として選任された。

### 4 議題

沼津市地域公共交通網形成計画に係る本年度の取り組みについて

#### 【事務局】

令和2年3月に策定した網計画について、令和2年度に予定される事業スケジュール及び内容について事務局より説明。

#### 【吉田委員】

（6月23日に開催した交通まちづくり検討部会の内容を踏まえ、補足説明。）

「I-③終電対策」について

新しい生活様式で、公共交通だけではなく、夜の外出が減っている。タクシーの相乗りサービスも密になりやすいという懸念もあるので、少し様子を見たいということ。

「II-①住民協議会支援」について

会議室に集まることに対する懸念の一方で、歩みを止めてしまったら実現も難しくなってしまうということもあるので、工夫する必要がある。

例えば埼玉県飯能市でも同じような取り組みを計画している地域があるが、そこでは人数を絞り込んだ形で、試しに走らせてみようとしている。その中で具体的にみんなが動いたときのイメージを共有して形に結びつけていくべく、工夫をして議論を進めていこうとしている。対話の機会を作ることは引き続き必要。

「III-①②バスターミナル再編」について

再編を行い、今はバスの行き先別の路線の路線図上の色と、駅の南口のバス停の乗り場の色が一致している。以前、委員の皆様に参加いただいた研究会の中で出てきたことを1つ形にすることができたので、もう一段階整理しようとしている。

「III-⑤バス情報オープンデータ」について

新型コロナの中で重要性が増したと認識をしている。市内でもコロナの影響で減便ダイヤ運行している経路があるが、その時刻が正しく検索できないとお客様向けのサービスとして非常に問題。停留所まで行く、各社のHPを見に行くのも面倒な作業になるので、データ化というものは一層重視される。

八戸市でも、一部の事業者がオープンデータ化をしているが、経路検索のメーカーにデータ化、GTFS化のデータの依頼をしている。今回のコロナの減便で修正

依頼をしたところ、誤って全部時刻表データが消えていたような失敗事例があり、各社でデータの管理ができる環境は非常に大事だという話になった。

「IV-②企画乗車券等の検討」について

働き方が変わり、今後は定期券が売れなくなるということもあり得る。自身からの提案として、1社のバスだけ、あるいはAからBという区間のバスだけというような従来型の乗車券ではなく、複数の手段が結びついたような、共通の乗車券を作り、収入の配分を行うことによって、それぞれの交通事業者の収入が安定してくるというような、公共交通の根づけ、そういった検討というものが必要になってくるのではないかと考えている。

**【福本委員】**

今年度実行する事業ということで、計画を作りっぱなしの自治体もある中、しっかりやっているの、良いと思う。

沼津港のターミナル化、一度引いた画を描き直すというのは、なかなか聞かない話で、大胆な取り組みという印象がある。計画に例として記載されているバリアレス縁石。これは、バスを実際に寄せると、びっくりするぐらい寄せられ、すごく便利になるので、ぜひこの辺を入れていただければと思う。

**【事務局】**

ターミナル設計では、そうした視点も踏まえて設計するようにしたいと思う。

**【会長】**

バス事業に関わる内容が多いと思うが、各社から意見はあるか。JR、タクシー会社からも、それぞれの現状についてもお話しいただければ。

**【富士急シティバス】**

新型コロナの影響によって、新しい生活様式の部分が、バス事業者にも直撃している。晴れた日は自転車を使ったり、働き方改革で毎日出社しなくてもいいというような現実であったり、マイカーも含めて様々な手段に代わりつつある。また、外出自粛期間を経て、「外出しなければ、これはこれで済んじゃうんだな」と、意識的な部分でもちょっと変化が出始めているのかなと感じている。

今は通常の状態ではないという言葉もあったが、果たしていつの時点で通常になるのか、本当に以前の状況に戻ってくるのかということの方が分からない。そこからあたりも含めた事業の中身、大きさ、そういったところが我々事業者の課題と捉えている。

**【伊豆箱根バス】**

まず、コロナの状況下において、色々な課題を踏まえて、この公共交通の展開を考えていかなければいけないのかなと考えている。計画の中で、我々としてでき得ること、その中で、縮小なり維持なりという形の中で柔軟に考えていかなければならないとは思っている。今、行政からも支援いただく中で、会社維持を一生懸命している状況だが、この減収状況での会社体制の維持がある中で、果たしてどれだけ皆様方のご期待に添えるのかということ。非常に責務も重く、地元密着の会社として展開している部分があるが、色々な課題の精査をし、しっかり先を見据えていかなければならないと考えている。

**【東海バス(静岡線)】**

当営業所としては、戸田-修善寺間を運行しており、当該便について減便はしていないが、他の便などでは間引き運転等々で凌いでいる状況。

通勤・通学についてはある程度戻ってきたとは思いますが、当営業所のバスの運行

においては、観光要素がかなりのウェイトを占めているというところがあるので、減便がいつ解消できるのかというところもまだ分からないような大変厳しい状況。

#### 【東海バス（沼津営業所）】

現状として、前年に対して4割減ぐらいに収入が落ちてしまっている。

通勤・通学は、徐々に戻ってはきているが、リモートワーク等々の影響や、恐らく通勤手段を公共交通から自転車などに切り替えた方もいると思う。

観光についても、一部観光施設の話では大分お客さんが戻ってきたという声はあるが、バスの方は観光路線は全く戻ってきていない。県外ナンバーのレンタカーが大分増えているというような話も聞いているので、公共交通を今までご利用いただいていた方が、自家用車のほうにシフトしているのではないかと思う。

コロナが収まった後も、前の状況に戻るというのは、なかなかちょっと厳しいと思っている。先ほど話があったが、現計画プラス、アフターコロナについても見据えながら、色々と実行していかなきゃいけないと思っている。

先ほど企画乗車券の話があったが、新しい乗車券を作るという取り組みは良いと思うが、例えば、乗り換えがスムーズにいかない、切符はあるけど乗るバスがないなど、そういう状態にならないように、交通網というのはしっかり維持していくよう、今3社のバス会社があるが、より一層連携を強くしてやっていかなければいけないと思う。

#### 【東海旅客鉄道】

市民の方々、また観光で利用されるの方々にとっては、バス停の統一化や、路線が分かりやすくなるというのは非常に利便性が向上されて、良いと思う。駅からの視点だと、どうしても沼津の駅前というのが少し寂しいような感じもする中で、こういったものが整備されると大分違ってくるのかなと非常に期待感も持っている。また、沼津駅においては高架化の話もあるということで、そこを進めた中で、電車も、バスも、公共交通機関がより便利になって、利用される方々に貢献できれば良いと思っている。

コロナに関しては、定期券のお客様は、確かに戻ってきてはいるが、交通の方法を変えている方もいらっしゃるように思う。

自身は沼津駅着任前は清水駅だったが、そこでも同じような印象。普通どおり今まで生活されていた段階から比べれば、乗降者数は、戻ってきても6割ぐらいというような状況。

実は定期の方々だけで今まで全体の6割くらいだったのかも分からない。例えば清水だと、エスパルスなどのサッカーの試合があったり、港まつりとか、七夕とか、イベントがなくなってしまうので、そういったものをお客さんを呼んでいたのかも知れない。そこが戻ってきていないというところ。

国の施策に乗って歩調を合わせてやっていく中で、とりあえず毎日、出かけなければいけない人のために列車の本数を減らすということはずらずに、臨時列車の計画を取りやめたりはしたものの、今までどおりお客様をお運びできるようにキープしている。

ただ、収入としてはかなりの打撃を受けている。8月7日ぐらいからお盆輸送と言われるところで、少しずつ県をまたいでという方の切符をお求めの方もいらっしゃるが、例年のようなことはない。世間の様子を見ながらお客様も動いていらっしゃるのかなという感じを受けている。

ルールというか、コロナにかからないような対策を取る中で旅行をしてもらって、少しでも日本が元気を取り戻すような形になってくれたら、我々としても少しは役割を果たせるのかなと思っている。

**【タクシー協会】**

タクシー事業者については、この2月ぐらいからコロナの影響が出ており、2月で約2割減、3月で6割減、4月で7割減。5月で若干戻ってきて、それでもまだ5割。6月で4割減ぐらいというところ。

収益に関しては、私どもの会社は約50台ぐらいの会社だが、4月、5月で約2,000万ぐらいの赤字。倍の規模だったら、その倍ぐらいの赤字が出ているのかなという状況と思う。

人の生活というか、働き方が変わってきているので、私ども業界としては、もう戻ってこないのかなというふうに覚悟している。

私どもとしては、各関連の市町さんをお願いをして、需要喚起の助成や支援をお願いしているところ。こちらからのお願いとしては、あまり複雑な施策にすると利用する側も分かりづらいと思うので、分かりやすい外出支援策を整えていただくと良いと思う。

最後に、資料1-7の港のタクシーについて、計画の変更は可能か。沼津港については、沼津市においても大変重要な観光地であると思うので、計画図の作成にあっては、またご相談いただければありがたい。

**【事務局】**

計画を見直す段階なので、皆さんと協議をして決めていきたいと思っている。

**【会長】**

次に、利用者の立場から意見を伺いたい。公募委員の皆様からいかがか。

**【眞田委員】**

大岡の協議会の件。私は大岡に住んでいないので何とも言えない部分もあるが、まちづくりという観点から、どのような形態の公共交通輸送がいいのかという部分において、大岡駅が1つ拠点になるのではないかなと思う。

大岡駅の北側に工場があり、さらには東名のインター方面、門池、岡宮。医療機関関係もあるし、大岡駅の南側の方は住宅地として形成されている。以前、伊豆箱根さんが循環の形でやったけれど、もう1回再検討して、何が何でも循環ではなくて、駅という拠点からどこかと結ぶ部分も含めて、もっと深く掘り下げてやったほうが良いのではないかなと思った。

**【事務局】**

大岡地区でも、運行手法の検討とともに、どういったところを回ったら使ってもらえるか、利便性があるのかということも併せて協議をしている。

地域で交通を回すということで、市に補助をお願いするというのではなく、地域で交通を回すことも、併せて前向きに考えていただいているので、市としても、いろんな情報提供をして支援をしていきたいと考えている。

- 【会長】 他に意見はないか。後程改めてまとめて質疑の時間をとることとする。それでは、議題として提案の内容については、承認ということによろしいか。
- 【一同】 異議なし
- 【会長】 異議なしとのお声を頂いたので、本件は承認されたこととする。

## 5 報告事項

### (1) 自動運転実証実験について

- 【静岡県】 「しずおか自動運転 Show CASE プロジェクト」の一環として令和2年1月に実施された沼津駅-沼津港間における自動運転走行実験の結果について、また令和2年度実施予定の走行実験の計画について報告。
- 【伊豆箱根鉄道労働組合】 EVバスについては当社で運行しているが、導入された車両が、実は空調がないということで、運転手から、夏・冬の対応について話があった。冬は着ることによって寒さは少ししのげると思うが、夏というのは、暑い、高温多湿になったりしたときに、「空調もなくてどうなんだ」というような意見があった。
- 会社のほうでも、実はいろいろな対応を考えてくれて、今から車両を替えるということではできないと思うが、今後、多分こういう実証実験をいろんな路線に反映させていこうと考えたときに、車両の製造側の部分もあると思うが、車両の選定ももう少し考えていただきながら、運転するとか、乗る者の環境も考えたものを、少しこの計画の中に入れていただければよいお願いしたい。
- 【事務局】 今後、いろんなタイプの乗り物、新しいモビリティーツールの検討を行っていくと思うので、その際には、その点にも気をつけながら進めていきたいと思う。
- 【東海バス（沼津営業所）】 自動運転について、技術的なものというのは結構いろいろ情報をいただいているが、例えば保険や法令の関係について、今どういうふうに進んでいるのか教えていただきたい。
- 【静岡県】 自動運転に関わる法律は大きく3つあって、まず道路運送法。あとは道路交通法と、車両法とか、いわゆる車検がある。
- 国は、一つ一つを規制緩和というわけではなくて、自動運転が走りやすいような制度改正という形で、今、いろいろ取組をされているので、例えば道路交通法であれば、実験がしやすいように、道路使用法、例えば無人の車でも走れるような法律体系にもなっている。ただ、全ての日本の道路で無人の車が走れるかというと、なかなかまだまだそういう法律体系にはなっていない。
- 県としては、各実証実験においては、多分規制緩和がセットになると思っているので、例えば道路運送法とか、車両法とか、あと道路交通法とか、内閣府とか警察庁とか、そういうところと必要に応じて、「この地区の限定を解除してください」とか、バスであれば、普通であれば大型二種の免許が必要であるところを、「免許の区分を少し緩和できるような措置をしてください」とか、そういう個別の対応をしていくつもりで、県としては考えているという状況。

## (2) 地域ごとの路線バスの運行状況について

**【事務局】** 網計画に位置付けられたモニタリング結果として、令和2年4月1日時点の市内路線バス運行状況について説明。

**【静岡県】** なかなかこういう資料を見ることがないが、これはどういうとこに役に立つのか教えていただきたい。通常、系統で分類するのか、路線で分類するのか、または距離で分類するのか分からないが、経年的に多分事業者さんの運行本数1,200弱ぐらいの系統。これを集計されて、どういうふうに活用されるか、教えていただければと思う。

**【事務局】** 昨年この計画を立てているときに、各地区がどう便利になったかをモニタリングしていきたいという話があった。そういった中で、現状の本数からどう変わっていているのか。例えば先ほどあった大岡地区に公共交通が新しくできた場合、路線が増える、本数が増えるということが分かるようにモニタリングしていこうとなり、こういった追跡調査を実施するという事になった。これで便利さが高まっていくといいと考えている。

**【吉田委員】** 本数が今までよりも増えていけば、「ああ、便利になったね」とかというような発想としても使えるかもしれないが、一方で、この計画に基づいて次年度以降考えることとして、「軸」という考え方が出てくるはず。複数の系統が乗り入れている、あるいは複数の事業者が乗り入れている。計画書に「公共交通軸形成プロジェクト」というところがあって、「軸における運行頻度の確保」という取り組みがある(計画書17ページ)。つまり、「区間でどういう品質になっているのか」というところに落とし込んでいくというのが、次のステップでは非常に重要になる。

本数が減っても利便性が上がることはある。仮に1時間に10本走っていても、時刻表を見ると、0分発が5便あって、残り5便はみんな50分発だったという話になれば、0分と50分しか使えない。ところが、1時間に5便でも、12分おきに走っていればそっちのほうが待ち時間が少なくなる。そうすると、標準的な待ち時間というのが一体どのくらいになるのかということも併せて見ていかなければならない。

それをこれからつくっていくために、まずは系統単位で見ていかないと、そういった情報が整理できない。これから公共交通軸の具体的な設計をしていくに当たって、区間別にデータを落とし込んでいくときの基礎的な材料として使っていくというのが本筋だろうと考える。

## (3) 「地域公共交通崩壊を食い止めるために」について

**【事務局】** 新型コロナウイルスの影響による各社の乗客数の減少を受け、地域公共交通の危機的状況について、行政、事業者、市民が共通認識を図るための啓発文書を作成し、広報していくことについて事務局より説明。

**【福本委員】** (上記について補足)

先日の部会で本件について提案させていただいた。このコロナの自粛が続いて

いる中で、公共交通というものに対し、感染するんじゃないのかという危機意識で利用を控えるという動きが全国的に出てしまっている。3密になるということと公共交通を使うということが、必ずしも即座にイコールではないにもかかわらず、首都圏の満員電車のようなものをイメージされて、危ないんじゃないのかと車のほうに転換するとか、そういう動きがすごく出ている。自治体の首長さんでも「やっぱり車を使う社会にしたほうがいいんじゃないか」などと言い出す方もいるという状況。

事業者さんは感染防止対策というのは本当に徹底してやっている。ここに書いてある内容は当然として、それ以上のことをやっている事業者さんもたくさんいるので、ぜひ積極的にアピールをして、「我々も頑張っている」、「なので皆さんも安心して使ってください」と。海外では「またお会いできてうれしいです」というような内容のチラシを書いた事業者さんもある。「コロナが収まったら、ぜひ乗って楽しいところに行ってくださいね」というようなPRをされている。そういうような、「自分たちも今しっかり取り組んでいる」ということをPRすることは大切だと思う。

また、国も県も、それから沼津市も、非常にいろんな補助をされている。これはマスコミが「休業補償が不十分だ」とか、つぶれそうな会社ばかりニュースで流すので、「行政は何もやってないじゃないか」というふうなことを思われる方も多い。少なくとも公共交通に関しては、行政さんはすごくやれることはやっているというふうに思っているし、特に沼津市は、全国の自治体の中でもかなり早い段階で、事業者さんにコロナの対策の補助をするということをしているというふうなこともあるので、ぜひしっかり言っていただくと。

こういう状況で、誰もが経験したことの無い状況なので、みんな不安になって、何かしらそういう怒りをガス抜きしたいという気持ちで、いろんなところへぶつけてしまいがちだけれど、「みんなそれぞれ頑張ってやっているんだ」、「だから協力してあげましょう」という、ぜひそう受け止めていただけるといいと思う。

先ほど事業者さんからコロナの話もいろいろあったが、その中で、「戻るかどうか、もう分からない」と。「この先、だからどうするというのが非常に苦しいんだ」というお話があった。ある程度移動が減るとするのは、もう仕方がないのかなと思う。昔のように、例えば出張とか営業とかに今までみたいにほいほい出かけていくというような社会に戻るとは確かに思えない。だけど、それ以外の必要不可欠な移動というのは、やっぱりそのうち戻ってくるんじゃないかと思う。ただ、それが戻ったときに車になるようではいけないと思う。なので、ある程度は絶対戻るとして、その戻った移動を、いかに自分たちを使ってもらえるようにするかという、そういうことを今やっていく時期だと思っている。

かつて日本に佐伯勇という人がいた。近畿日本鉄道の社長。その方が在任中のときに、近畿日本鉄道は会社がつぶれるぐらいの危機に遭った。伊勢湾台風で三重県から名古屋にかけての線路がほぼ水没するということになった。そのときに

佐伯社長は、「災い転じて福となす」ということをおっしゃって、当時懸案であった名古屋線の線路の幅を大阪線と一緒に幅に換えるということを英断されて、その結果、近鉄が名古屋と大阪を結ぶ特急を走らせることができるようになったという逸話が残っている。

今まさにそういうときだと思う。今コロナで非常に厳しいと。どうしても目の前のお金であったり、食べ物だったりというところに目が行きがちだけど、その先を見据えて、今、仕込みをする時期にぜひしていただきたいと思っている。いろんな企画切符の話とかもあったが、こういうのも、どういう仕組みにすればもっとより一層使ってもらえるのかとか、あるいは通学とか通勤の皆さんも、「今までのやり方でよかったのか」と。「別のサービスのやり方があるんじゃないのか」というようなところも含めて、ぜひ頭を動かす時期かなと思っている。

1つの例として、つい最近JR東日本さんが時間別運賃制を導入するという話も検討するという話も言っていた。今まで公共交通の分野って、同じ距離だと同じ運賃で当たり前だというふうみんな思っていたが、混雑によって運賃を変えるということも当然あっていいだろうし、あるいは運賃だって、本当にその人から丸々お金をもらって採算をとるという考え方でずっとやってきたのが、そのやり方でいいのかとか、あるいは事業者さんごとに運賃を決めていいのかとか、そういうことも今議論できる時期だと思う。普通のと看にそういうのを議論しようと思っても、みんな「普通にできてるからいいじゃないか」と思って議論しないが、やっぱり非常時だからこそそういうのができる時期だと思うので、将来に向けての施策というものを、この1年、2年の間に、事業者さん、それから市、あと関係する方含めて、1年後なのか2年後なのか分からないけど、コロナの脅威が、去ることはないかもしれないが、弱まったときに、ぜひ「あのときにしたから今よくなったね」ということが言えるような、そういうことができればいいなと思っている。

**【事務局】**

こういった資料をつくらせてもらって、私どもも、このアピールに努めていきたいと考えている。ホームページなどにも掲載させていただきたいと思うので、委員の皆様にもPRをぜひともお願いしたい。

## 6 その他

### 活性化再生法の改正について

**【運輸局】**

静岡運輸支局より、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」の一部改正（令和2年6月3日）について説明。

**【高峯委員】**

市が策定した地域公共交通網形成計画は、地域公共交通計画（マスタープラン）に相当するとみなしていただけるということによろしいか。

**【運輸支局】**

よい。

**【吉田委員】**

交通政策審議会臨時委員としてこの法律の改正に関わっている。このマスター

プランについて、今沼津市でつくっているこの公共交通網形成計画は、ご質問にあったとおり、みなし規定にあたるので、この524のプラン数の中に入っているのは事実。ただ一方で、今後沼津市で施策を展開していくに当たって、若干改定をする必要が出てくる場面があるかもしれない。

例えば、資料の「地域の移動ニーズにきめ細やかに対応できるメニューの充実」というところに、①「利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定」と書いてある。例えば、先ほどの議事の中で企画乗車券の話が出てきたが、例えば複数のバス会社で一緒に乗れるような共通定期券をつくるとか、あるいは複数の事業者でダイヤ調整を行なっていくといったようなことが起こる。実はこの改正法の公布は6月3日だが、同じくこの前段で独占禁止法の特例法というものも公布されている。これは、複数のバス事業者が運行の調整を行う。あるいは運賃ツール、共同運行を行うといったような場面に、今までだと独占禁止法のカルテルに引っかかる可能性というものがあった。例外としては、高速バスであったり、あるいは赤字路線同士で共同するという場合には認められてきていて、私がかかわってきた八戸もその観点で切り抜けてきたが、一方で、黒字路線を含むようなことは従来の法律だとできなかつたものが、この改正でできるようになった。あるいは、バス同士ではなくて、バスと鉄道といったような異なるモード間のツールというものもできるようになる。

そう考えていくと、これから軸をつくっていく段階の中で、この①については利便増進事業という特定事業を国土交通大臣に認可いただく必要があるので、その段階では若干の改定をしていただく必要はあるに思っている。そうでないと利便増進事業が使えない。

網計画の計画書 39 ページにある図とほぼ似たような図が新しい計画策定マニュアルにも出てくる予定となっている。計画書では6月と7月のちょうど真ん中のところに1回目の協議会を開くと書いてあるが、今日は7月9日なので計画通り。引き続きこのペースでやっていただきたいと思う。

#### 【福本委員】

今、事業の内容によっては一部見直しが必要という話があったが、計画はつくっておしまいでなくて見直すものだと思っているので、次に刷る時までには、“地域公共交通計画”にするというのをこの会議に挙げて、名前だけは変えたほうがいい思っている。

その上で、コロナの話とも関係するが、非常時の対応というのを計画にしっかり書くほうがいいと思っている。今回のコロナの件でも、感染防止対策の支援を市はされているが、計画には何も載っていないこと。非常時として、コロナとか感染症だけじゃなくて、地震とか台風とか、いろんなものがあるが、これは事業者さんだけでやることでもないし、市だけで頑張っても仕方ないので、両方で一緒に頑張らなきゃいけないこと。この計画の中に、「そういうときに市としては必要な支援はするし、事業者としては、逆に市の防災関係の施策であったり防疫関係の施策というのには協力します」ということを、明記しておいたほうがいい

と思う。新しい日常という中での計画には、そういうものは書かなきゃいけない  
と  
思っている  
ので、ぜひこれは年度中にも検討いただければいいかなと思う。

## 自由意見

### 【眞田委員】

沼津市内のバス事業者さん3社とも、沼津市だけでなく、清水町や三島市や、東海さんの場合には伊豆市のほうとか、そうやって行政を越えて運行している部分もあると思うが、他の路線バスが通行している行政機関との連携はどうか。コロナ対策について、沼津はやっているけれども三島はやっていないとか、伊豆市などはどうかなど、沼津市内だけの完結はいいかもしれないが、特に沼津と三島の間を結んでいるバスは、三島市や清水町も通っている。伊豆の国市に行っているバスもある。富士急さんのバスは裾野方面に行ってるとか、いろんなコースがあるが、そういった部分はどのようにしているかお聞きしたい。

### 【事務局】

補助事業に関しては、沼津市ではかなり早く対応させていただいたが、周辺でも足並みをそろえるところもあるし、また別の支援という形で実際に対応しているところはある。

また、静岡県が主体になって進めている計画として、南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画、もう1つが東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画という、広域なエリアをまとめた計画があり、こちらも関係各市町、あと事業者さんが集まって、毎年協議している。コロナばかりではなく、いろんな対策に関する協議。どのようにしたらよりよい公共交通になっていくかという検討も進めている。

また、静岡県とか静岡運輸支局からも、各市町の施策についてのとりまとめ、情報共有があるので、かなり広域で取組がなされてきていると考えている。

### 【眞田委員】

もう1点、お願いになるが、先ほど「地域公共交通の崩壊を食い止める」ということの部分において、例えば電車の混雑とかバスの混雑という部分においては、やはり定期制のあるダイヤとか、例えばよく御殿場線の本数が少ないということを知り合いからも言われる。本数を増やすのが技術的に難しいのか分からないが、そういった部分も含めて対応していただきたいと思っている。

また、ICカードについて、コロナの状況で、設備投資的な部分が難しいという部分もあるかと思うが、将来的には伊豆箱根さんも、それから東海バスさんも入れていただきたい。今年はオリンピックが延期という形にはなったけれど、オリンピック関係なく、必要とされてくる部分と思う。とりわけ伊豆箱根さんは、熱海、小田原のほうではICカードが使えるバスが走っていて、熱海のバスは、「一部三島営業所のバスが走っている」という話も聞いたことがあるが、将来的に計画があるなら提示していただければと思う。

もう一つ、バスに関して。あまり詳しくはないが、京都市の市営バスが、乗降時に、やはり年配の方とか、どうしてもステップに上がるのが大変な方に、ちょっと車体を傾けて、乗りやすくしているようなケースもあるが、3社さんのバスでも、バリアフリーの観点からどうお考えなのか、お聞きしたい。

## 【富士急シティバス】

密を避けて、運行本数を増やしていくということが、利用者さんがコロナにおいていろいろ不安を感じていることに対する解消策としてはあるとは考えている。グループとして、鉄道も、特に高速バスのネットワークを含めて多くやっている中で、一番の課題になっているのが、この事業性との連動。例えば新宿とかを起点にしてやられている京王バスさんとか JR バス関東さんとかと共同運行を一緒にさせていただいているが、やはり全部の列 40 何人びっしり座ると密じゃないかということの議論があったりして、現状真ん中通路沿いの席を予約を抑えて、1列に2人とかというようなことで対応をしたりもしているが、果たしてその1台に当初予定している人数を乗せられないことについて、バスの購入費用だったり減価償却費の部分とのバランスとか、一般的な1台を運行するに当たっての固定費とか、そうしたところの事業性のバランスというのが、当初コロナの前から比較すると、抱えている従業員の生活も含め課題となる。当然事業者として、消毒や換気も含めて努力することに加え、本数の低下についても対応しなければならぬところだが、単純に平均乗車を抑えつつ便数をすごく増やしていくということについては、すぐに「そういう方向で行きます」というような回答はちょっと難しいので、「企業として努力をさせていただきたい」というところにとどめさせていただきたい。

お年寄りとかに優しい、ステップが小さくなるバスとか、そういう技術が進んでいることは認識しており、幅広い方に快適にご利用いただくためには当然進めていくことが重要だと思っている。現況、そういった仕組みを持っている車両がないので、そのあたりについても、今後の導入に関しては進めていきたい。

あと、キャッシュレスに関しては、グループを挙げて重要なことということもあるので、こちらについては導入をして、さらに、キャッシュレスでの決済が100%進むような、そういう利用形態を目指して努力していきたいというところ。

## 【伊豆箱根バス】

路線バスの利用人員が減少しており、実際6月に入って、首都圏の外出自粛が解かれて少し上向きになってきて、6月については昨年の6割弱程度で収まっているが、直近の3か月でいうと、大体半分ぐらいの利用実績。

乗合のほかに貸切バス事業も抱えており、貸切バス事業については、前年比20%ということで、ほぼ契約輸送というか、企業さんのところの輸送以外は、一般の旅行のお仕事は今のところ来ていないという状態。

乗合と貸切と兼業で事業をやっている中で、乗合のマイナスもそうだが、貸切バスのマイナスもかなり痛手で、実際は貸切のほうの赤字のほうひどい状態というところが現実のところ。乗合バス事業については、減少していると言いつつ、一定程度お客様に乗っていただいているというところだが、貸切については、そういった機会はもうほぼないというところで、そちらの赤字も抱えながら、今経営をしているという実態。

設備投資ということに、現実的に弊社では前向きなお答えができないところ。実際弊社の三島営業所の車両は熱海に行っているんで、三島営業所にとって I C

化というところは、そんなに実務上は重たいことではないが、費用面はものすごく重たいというところで、今当社の中ではその一步は踏み出せない状態である。

もう1点、バスの密度について、実際乗車密度はかなり高いと思われるところで、一部の路線の朝の時間帯については、そのような現象が従来のように戻ってきているバスもある。そういったバスについては、その前後の便は、コロナで一時減便はしていたが、従来どおりの便数に戻して対応させていただいている。

ただ全体として、日中は特にまだまだ利用が少ない状態の中で、残念ながら乗車が密になるというようなバスがそれほどないので、今はそのような中で、従来より少し便数を減らした中で運用させていただいているが、それでもそんなに密にならないような利用実態だということでご容赦いただければと思う。

#### 【東海バス（沼津営業所）】

まず、密について、密になる状態が現状なかなかないということで、今のところ特に対応という形はないが、ある程度お客様が乗る状態の中では、窓はしっかり開けて、走りながら換気を徹底しているというところ。

もともと今回のコロナ対策で弊社が減便をしたのは、土休日の朝晩の便が中心。また日中については観光路線が中心ということで減便をさせていただいているので、通常の平日の通勤通学については、減便というのはほぼしていないという状況。今そこがなかなか戻ってきていないので、密という状況にはなっていないというところ。観光路線については、また観光客が戻ってきた段階でしっかり戻していきたいとは考えている。

ICについては、計画はあったが、このような状況なので、まだこちらでお話しできる段階ではない。皆さんにお知らせできるような状態になったらお話をさせていただきたいと思っている。

また、低床バスというのはどんどん今導入をしており、新しく入ってくる車両は低床バスになっている。車体が下がるようなものについては、すごく下がるものはない。状況によって運転手のほうもニーリングを下げたりだとかという対応はさせていただいている。また、もしそういった車両がというご要望が多いようであれば、また検討はしたいと思っている。

## 7 閉会