

【議事録】

1 開会

※省略

2 委員紹介

※省略

3 副会長の選任等について

(1) 副会長の選任

吉澤勇一郎委員（沼津市副市長）が副会長として選任された。

(2) 交通まちづくり検討部会委員等の選任

吉田会長が部会委員 14 名を指名し、部会長は福本雅之委員（有識者）、部会長の職務代理者は遠藤重由部会委員（沼津市）として運営していくことが報告された。

4 議題

(1) 退出意向の申し出路線への対応について

【吉田会長】 退出意向の申し出路線の説明を、事務局にお願いします。

【伊豆箱根バス】 「資料 1」について説明。

【吉田会長】 この件に関しては、時刻表を定めて運行する定期運行から、デマンド運行の形にこの 4 月から切替えている。こちらについては、以前皆様に書面協議の形でお諮りをした件になる。

従前の定期運行の形態が、今お休みという形の取扱いになっていたところを、この 9 月 30 日をもって退出。つまり、お休みではなくて、時刻表を定めて定期運行するというものは終わりになるということである。ここについて皆様にお諮りをするものである。

では、こちらの件について、皆様からご意見、ご質問はあるか。

【浦田委員代理】 4 月 1 日から予約運行制、デマンドになったということだが、利用者の方から苦情などはないか。

【事務局】 そういった意見は特にこちらには入ってきていない。新しく伊豆総合に通う高校生が増えたが、その方は父兄に送迎をしてもらっていて、このデマンドを利用してはいないため、利用が増えている状況は今現在見受けられない。

【浦田委員代理】 苦情、トラブルはないということで安心した。

【吉田会長】 そのほか、ご意見、ご質問はあるか。

【風岡委員】 1 点だけ。伊豆市までかかる路線だが、伊豆市にも協議をかけていただく必要があるが、そちらの協議の予定を把握されていたら教えていただきたい。

【事務局】 伊豆市は 7 月に協議会を予定しており、そちらで諮ると伺っている。

【吉田会長】 そのほか、ご意見、ご質問はあるか。

【福本委員】 利用状況が先ほど口頭で簡単に説明があり、「利用はあまり伸びてないけれ

ども」という話があった。

これは本筋とは関係ないが、資料の作り方の問題で、ここに「退出意向の申し出路線への対応について」「戸田・土肥線」と書いてあると、これをやめて何もなくなってしまうような印象を受ける。

そうではなくて、これは、もう既に休止しているものを「デマンドにスムーズに移行ができそうなので本格的に切り替える」ということをやろうとしている。それならば、資料としては「戸田・土肥線の見直しについて」みたいな資料にしておいて、「これまでの経緯」で、「今年の3月までは定時・定路でやってきたけど、それは4月からデマンドに切り替えて試行運行に移っている」と。「本格的にデマンドに切り替えるために、今止まっているものは9月いっぱいでお休みからやめにして、デマンドを試行ではなく本格運行に切り替える」という資料を作っていたかないと、それこそ新聞などでミスリードされるような記事を書かれてしまうおそれもある。今後同種の資料を作られる場合はご配慮いただいたほうが良いと思う。

【吉田会長】

各地区によって資料の作り方はまちまちであり、私もこの退出申出に関して、毎回協議会の中で全部出てきてというのは、東北や関東ではあまり見ない。中部はそういうことをしっかりとやっている。なので、制度上「退出申出」ということにはなっているけれども、今福本委員がおっしゃったように、既にデマンド運行、予約制の運行によって代替手段を確保していて、それが有効に機能するかどうかを確かめるために半年間お休みという形にしておいた。それを本格的にこの予約制の運行に移行し、今お休みしているものをやめるという事務的な取扱いの話になるので、その辺が読み取れないことがあろうかと思う。この資料は、ホームページ等でこれから公開されるため、ミスリードされないような資料の作り方については、私からもぜひお願いしたい。

それでは、こちらについては協議事項になっているので、お諮りをしなければいけない。福本委員とのやり取りの中でも補足させていただいたが、従来定期運行として運行していて、この4月からはお休みの状態になっている戸田・土肥線。こちらについて、路線の退出ということについて、協議会で承認いただけるかどうか、皆様にお諮りする。

事務局からの提案は、このまま退出ということで差し支えないという判断になります。よって、事務局の判断どおりに、9月30日をもって当該路線は退出をするということで差し支えないか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

では、ご異議がないということで取り扱わせていただく。

なお、まだこれは始まったばかりで、やっと2か月になるので、数値的なものが今日の段階ではなかなか出てくるという状況ではない。どういう利用の状況になっていったのかは引き続き見ていかなければならないので、またこの協議会の中でご報告いただきたい。

(2) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統補助）

【吉田会長】 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統補助）の承認について。

国からの補助金を受ける路線の計画についての協議である。

事務局からお願いします。

【事務局】 「資料2」について説明。

【吉田会長】 地域内フィーダー系統補助である。これに関わる計画の、既に策定をした沼津市の地域公共交通計画の別紙という形でこちらの3枚の資料をまとめて国土交通省に提出することになるが、報告いただいた内容について、ご意見、ご質問はあるか。

【風岡委員】 各路線とも、昨年度、利便増進計画で、沼津市をはじめ対応いただいて、いい形に仕上がったと思っている。

4月以降、実際にこの運行系統、路線で動いていると思うが、利用状況について、数値的にはつかんでいないかもしれないが、どんな感じかというのと、大きく変わっているところもあるので、地元の方への周知や浸透度、肌感覚的なものでもいいので教えていただければと思う。

【事務局】 4月の実績を見ると、ミューバス原・浮島線については、利用が減っている。あと片浜・柳沢線についても、同じ路線ではないので単純に比較はできないが、減少傾向に見受けられる。ただ、ららぽーと・原団地・原駅線については利用が増加しているという数字が見てとれ、これは、ミューバスの片浜駅循環とミューバスの原駅循環を合わせた路線にしたので、この利用の一部がそちらに移っているのかなということもあり、まだ全体像は把握できていない状況である。

また、地元への周知がどうかという話があったが、こちらでも浸透し切れていないという認識があり、市としては組回覧などは実施したが、今後、団地ごとや地域ごとにチラシを作って周知活動をしていこうと考えている。

【吉田会長】 この件について、富士急シティバスに補足いただきたい。

【富士急シティバス】 利用状況について、基本的に市で把握している内容と一緒に、片浜・柳沢線については、利用状況はそんなに激しく多いというわけではないが、直接的な比較が難しい。

ららぽーと・原団地・原駅線は、今までの片浜駅循環と原団地線の組合せ、またミューバスが原駅循環の組合せという部分があり、ららぽーとと片浜駅間を結んでいる利用の多さと、原団地方面の利用の少なさというところがうまく組み合わせると何とか利用が図れている。乗り継ぎに関しても施策を市と組んでやらせていただき、初動でいろいろとご不便をかけて

しまったが、うまくいっていると思う。

また、周知状況について、5月になっても1週間に1回ぐらい地元の方から「知らない」というお問い合わせをいただくことがあり、周知に関しては改善が必要。ただ、5月になってからのお問い合わせということは、あまり利用していない方だろうと思われるが、いずれにせよ周知は今後も改善が必要だと思うので、市と協力してやっていきたい。

【吉田会長】

福本委員に質問である。路線の見直しをかけたときは、単純に「この路線がこれに化けた」というビフォーアフターを比較しづらいということをお話しいただいたが、なかなか周知が行き届かないというところもある。今回の狙いとしては、やはりららぽーとに、原とか片浜あたりの人たちが行きやすくなったなどのメリットもあると思うが、この再編をものにしていく上で、どういう点に留意したほうが良いのか。

【福本委員】

まずこれを個別の路線で見るのはあまり意味がない。もともとの原団地線もあるので単純ではないが、3路線セットで元の路線よりも増えているか減っているかを見ることと、定着するまで半年から1年はかかるのではないか。これから半年ぐらいの間に利用が伸びていけば、そのままどこかで頭打ちになるまでは伸びると思うので、ここ1～2か月の実績だけで上手くいったかどうかは、判断しにくい。

特に、片浜・柳沢線は、減っているというが、もともと沼津駅まで走っていた系統なので、駅の近辺で使っていた人は減っている。そこだけでは見えなくて、そういう意味でいうと、前のときの利用状況のICのデータ等を見て、片浜とか柳沢の地区でどれだけ乗っていたのかというのを見なくてはいけない。

私は今日、原ららぽーと線のバスに乗って、「いい路線だ」と思った。

原地区からも、片浜を過ぎても乗ってくる。原で乗った人で片浜までに降りる人もいれば、そのままららぽーととか市民病院まで行く方もいらっしゃるし、片浜駅で、鉄道から乗り換えて市民病院やららぽーとへ行くだろうという方も乗ってきた。団地から乗って片浜駅で降りる人もいれば、団地からららぽーとまで乗り通す人もいるというので、いろいろな利用がされている。ショッピングセンターに結ぶ路線は、本当に単なるシャトルバスようになってしまうことが多く、ショッピングセンターで全員乗るとか降りる。あとは降ろしていく一方、乗せていく一方みたいになりがちだが、これは決してそうでなくて、途中の生活路線としても使われている印象を持った。常に車内に5人以上はいたので、トータルで15人以上乗っていた。作ったばかりの路線でこれだけ乗っているのは珍しいので、伸びるのではないかな。

ミューバスと片浜・柳沢線は、私は、まだ乗っていないので何とも言えないが、ミューバスは本当に移動に困っている方に絞り込んだものと思

うので、そういった方たちが利用してくれれば良いと思っている。片浜・柳沢線に関しては、駅に行って乗り継いでいくという今までの生活パターンではなかった人たちだと思うので、そこをしっかりと知ってもらうことが大切である。

そういう意味でいうと、今市からも、富士急シティバスからもあったが、広報は絶対に強化しなくてはいけない。十勝バスのチラシみたいなものが良いと思っている。何かというと、時刻表が表面に書いてあって、裏面の地図に路線が描いてあり、「停留所の近くにどのような店があります」というのを書いたものをこの沿線の方に配ると、見たときに「ああ、この路線でここに行けるんだ」というのが一目瞭然であり、そういうものを作るだけでも全然違うと思う。何かそういう形での強化をしていただくことが必要である。

【吉田会長】

路線を再編してすぐに数字が出てくるわけではないので、少し様子を見なければいけない。その一方で、従来は沼津駅まで直行した部分も含めていたところが、その区間は減るわけだから、比較をするときにも注意をしなければいけない。

他方で、原駅とららぼ一とというような2点間で使われるという話ではなくて、途中で乗って途中で降りたというところは、地域住民の皆さんに訴求してくる可能性がある。とすると、やはり最後に福本委員がおっしゃったように、どうやってこの近隣にお住まいの皆さんに「こういう路線ができた」「こういうお出かけができる」ということを広報できるかどうかということが大事になってくるので、ぜひその点、力を入れていただきたい。

そのほか、このフィーダー系統に関して何か。ご意見、ご質問はあるか。
→特になし。

それでは、ここでお諮りする内容は、このフィーダー系統の3つの路線について、別紙のとおり、国土交通省に補助申請を協議会として行うということによろしいかどうかということである。

では、このいただいた提案のとおり地域内フィーダー系統補助を申請するということがよろしいか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

それでは、このとおり進めさせていただきたい。

以上で、協議すべき議題は終了した。ここで議長の任を解かせていただく。

5 報告事項

(1) 地域ごとの路線バスの運行状況について

【事務局】 「資料3」について説明。

【司会】 本報告事項について、ご意見・ご質問はあるか。

→特になし

【事務局】 「資料4」について説明。

【司会】 本報告事項について、ご意見・ご質問はあるか。

【浦田委員代理】 3点よろしいか。

1つ目は、「バスターミナルの環境改善（原駅）」について、シェルターというお話があったが、シェルターとは何か。

2つ目。キックボードの取組もすごいと思って見ていたが、実証実験にチャレンジして、今回やってみると。これが「観光客の方からも地元の方からもすごく好評」となったら、この実証実験が終わった後は、どういう未来を想定しているのか。

3つ目。V-⑤「路線バス利用者の確保」ということで、IHIさんと車番認証システムを使って交通量を調査するというので、これもびっくりしたが、現時点では「交通渋滞がたくさん発生しているので公共交通への転換を」という話だったが、例えば「このようなデータがあったらこういうストーリーで公共交通に転換していく」みたいな、何かイメージがあったら教えていただきたい。

【事務局】 まず、1点目の原駅について「シェルター」というのは、平面図の中に黄色で外周に線がある、雨よけのシェルターのことである。ぐるっと公共交通、それから一般乗車の降車場等にシェルターが設置されるようになっている。

それから、電動キックボードの社会実装について、今回「ema」と書いてあるが、EXxというキックボードの会社で、実証実験中、電池交換とか不具合への対処は地元の企業に委託することになっている。地元の企業にも入っていただき一緒に実証に関わってもらって、その会社が採算性が見込めるのであれば実装につなげるということで、地元の企業も一緒に取り組むということで進めている。

それから3点目の、車番認証のこの先のイメージについて、どちらの方面から来ているのか車のナンバーを読み取って、その来ている地域を読み取った分析結果から、例えば東名のインターのようなところでパークアンドライドが可能かどうか。関東方面からが多いとは聞いているが、実際どの地域から来ているのかを分析することでそのように使えるのではないかと考えている。また公共交通への利用転換というところでは、当然車も多いが、電車、新幹線等で沼津港に来ている方も一定数いると思われる。例えば関東方面からだと、三島駅で降りた方が沼津港まで遊びに行くのに、シームレスに遊んで、また沼津港でお得に買物ができるような企画ができれば、それはそれで1つ利用促進につながるのではないかと考えている。

【浦田委員代理】 よく分かった。取組がたくさんで大変だと思うが、ぜひ着実に進めていただければ大変ありがたい。

【司会】 そのほかに、ご意見、ご質問はあるか。

【石井オブザーバー】 今、県の浦田委員代理のほうからも指摘があったが、昨年度、利便増進実施計画を策定いただいて、またそこに基づいて非常に着実に一個一個いろいろな前向きな取組をやっていただいている。まさに自家用車ユーザーをどういうふうに公共交通に転換させていくかというのは非常に重要な視点だと思うので、ぜひ進めていただきたい。

また、臨時交付金を活用した利用促進事業もご説明があったが、コロナ以降、事業者さんが非常に厳しい状況にあるところを踏まえてやっていただいている。また、直近でいうと、燃料費高騰等で交通事業全体が厳しいということで、臨時交付金も追加配分されると聞いているので、またぜひ引き続きご支援をいただきたい。

また、既にいろいろやっていただいている中で、さらにもし何かあればという意味では、今「三島駅に新幹線で着かれた方をどういうふうに沼津港に連れてこようか」というような話があったが、沼津市単体としては非常に全国の中でも先進的な取組をやっていただいていると思う。もしさらにということであれば、三島市とか清水町とか、近隣の自治体。いわゆる交通圏というか、一体の動態がある中で連携した動きを進めていけると、さらにステップアップできるのかなと思っており、そういった視点もぜひ気にしながら進めていただきたい。

【司会】 そのほかにご意見、ご質問はあるか。

【眞田委員】 今幾つかの意見が出た中で思ったが、車の車番認証システムの活用について資料として出ているもので、横浜ナンバーとか湘南、相模ナンバーと神奈川県関係が多いが、その人たちを、新幹線で三島、三島から沼津港までというふうな考えも1つはいいかと思うが、私は東海道線の利用をもっと促進したほうがいいのではないかと思う。実際、私は職場が小田原なので、東海道線の利用も、昼間とか朝見ていると、熱海をまたいだ活用も結構多い。特に午後とか昼間、午前中から午後にかけて、小田原から乗られる方で、真鶴、湯河原とか熱海で伊東線に乗り換えたり、熱海で降りる方もいるが、意外と熱海で、三島、沼津へ来る方が多い実感を受けている。とりわけ若い世代の方が日帰りである。熱海や三島や沼津に来ているケースなども多く見られるので、やはりここは、新幹線だけでなく、交通手段の多様化というか、そういう形を取るのも1つ。

それから、コロナの関係で高速バスも動いていないケースもあるが、以前のように東京方面からの高速バス。様々な鉄道やバス、いろんな手段に多様化した形で、乗用車から公共交通に利用促進する形をもう少し取ってもいいのではないか。

それから2点目で、まちづくり政策課の出前講座の関係で、割かし小学校が

多いが、もう少し高校生や中学生あたりも対象にしたほうがいいのかと思う。とりわけ高校生になると、バスで通学している生徒さんもいるかと思うが、バスの便や、運賃など、いろいろな事情で自転車で通われている高校生も多いと思う。

それから、通学だけでなく、例えばらぽーとへ行くのに、高校生ぐらいの若い人たちが富士急のバスを利用しているケースはよく見られる。だから、そういった方々にも、「バスを利用することはこういったメリットがある」とか、利用の方法、ICカードの利用促進とか、そういったことも含めた観点からも、発信を考えたほうがいいのではないか。それから、自動車の車番の認証ですけれども、関東方面だけじゃなくて県内からも結構来ているかと思う。そういった部分において、例えば県西部や、あるいは愛知県のほうから、新幹線、在来線、そういったいろんな方面から来るに従って、交通手段の多様化も含めた形に反映できればいいのではないかと思う。

【司会】

【事務局】

今ご意見ありましたが、事務局のほうから何かあるか。

東海道線の利用や高速バス等の利用も含めて、多角的に沼津港等への足の確保をしたいと考えているので、参考とさせていただく。

また、モビリティマネジメントの中高校生への対応というところについても、現在実績としては、小学生が近年多くなってきているが、今、中学校の校長会等に対しても「市で出前講座を実施している」という話をしている。先ほど説明した X-Tech NUMAZU についても、沼津市内にある大きな企業を中心にスマートシティとして連携をしているが、そういった企業にもモビリティマネジメントを今後展開できたらと考えており、パンフレットも、小学校低学年用と、一般の社会人用という形で2種類作成を考えており、各方面に利用促進を展開していきたいと考えている。

【司会】

【岸本委員】

そのほかに、ご意見、ご質問はあるか。

今日は、たくさんいろんなお話を伺って、すごくわくわくした。キックボードの話も、子供と行きたいから「いつやるのかな」といろいろ見た。あと本当に原駅がまた美しくなるのが楽しみである。沼津駅も同じように、歴史のある町で、御用邸もあり、駅前だけでも色々なことをたくさんできるような場所になったらいいなと思っている。自宅で家族と「バス活」を見ていた。ちょうど私の世代のお話で、私はふだんお付き合いする人が、母も障害というか、車椅子を時々使ったり、お子さんが小さかったり、赤ちゃんを抱っこしながら子育て支援センターに行くようなお母さんとか、そういう方は車を持っていない。

だから私は、観光客の方ももちろんいろいろ楽しまれたらいいと思うが、地元の方が乗りたくなるような取組をしてほしいと考えている。「バス活」のお話もし続くようならば、ぜひ車椅子で乗る人を対象にしたようなシリーズだったり、あと小さなお子さんを対象に、本当に目的は、ショッピングだけではなくて、多分図書館だったり子育て支援センターだったり、市役所だったり市

民病院だったり、そういうところだと思うが、そういう場所に行きたくなるような、同じようなパターンでとても楽しいシリーズものにしたら、多分1年間で1冊になってしまうのではないかなと思う。多分もうこれだけのことを作られるので、いろんなアイデアを持っていると思うが、ぜひ楽しみにしている。

【事務局】

このパンフレットも、去年の11月の協議会で、「せっかくバス・タクシー共通利用券を高齢者に配付しているのに、もっとPRしたほうがいい」といったご意見をいただいたところから、このパンフレットの作成に至っている。パンフレットの表紙には「Vol. 1」ということで、1回では終わらない意気込みを示したつもりで、今後も作成を目指して回数を増やしていきたい。

6 その他

「バス停の安全性確保対策の進捗状況」について、静岡運輸支局から説明。

7 閉会