

令和7年度 第3回 沼津市地域公共交通会議

令和8年1月26日（月） 午後2時00分

沼津市民文化センター 大会議室

【議事録】

1. 開会

※省略

2. 会長挨拶

※省略

3. 議事

<協議事項>

(1) 第2次沼津市地域公共交通計画について

【事務局】

資料1について説明。

【吉田会長】

事務局からご説明いただきましたが、パブリック・コメント、市民説明会で、頂戴したそれぞれのご意見に対する市の考え方を、資料の2～8ページに記載しております。

私も確認をしましたが、基本的な方針に関わる異論や事業が無駄ではないかといったようなご意見はなかったと思っています。いくつか欠けた点を補おうということでご提案をいただいております。

主だった点として、資料13ページにあります。環境に配慮するということができれば、車から転換するということになるので、鉄道、バスだけではなく、自転車を含めての記載に修正いただきました。それから、15・17ページの補助額について、国と県から市に入ってきて市が補助をする枠組みと、国と県が直接補助する枠組みの2パターンがあります。こちらは、数値がずれていたため、15・17ページの数値を一致させ、分かりやすく修正しました。

それから、別冊についても、鉄道等の乗り継ぎも含めて、分かりやすくするために、追加資料の2ページ目のおり修正して、目標等に関わる指標、そこに関わる説明が補われています。

事務局からご提案のあった内容に関しまして、委員の皆さまからご質問、ご意見などがありましたらお聞きしたいと思います。よろしいでしょうか。

これは協議事項になりますので、お諮りをします。沼津市の第2次地域公共交通計画につきまして、事務局からご提案のあった修正事項を含め、原案のとおりにお認めいただくということよろしいでしょうか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

ありがとうございます。では、そのような形で取り扱いをさせていただきたい

と思います。

パブリック・コメントについて、2～8ページまで細かく対応文を記しておりますが、読んでみると、これから私たちが施策を実施していくうえでのヒントとなることもたくさんあったと思います。

市民の皆さまのご提案ということも大事にしながら進めていくことができればと思います。

(2) 地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について

【事務局】 資料2について説明。

【吉田会長】 地域間幹線系統について、静岡県からもご説明がありましたが、一定の輸送量を持って、市町にまたがる路線が対象となります。この路線の状況を経年で追っているものが、別冊データとなります。別冊の1ページ目に、直近5か年の分析シートと書かれており、青い棒グラフがございまして。輸送量と書いておりますが、ストライクゾーンが15人～150人未満の間と決まっています、例えば15人を下回ると、国あるいは国と県が一緒に出しているバスの補助金が受けられなくなるということとなりますが、現状の中でこの15人という数字を下回っているものはないです。

がんセンター線ですと、直近令和7年が21.8人/日、前年が24.2人/日ということで、20人/日前半となっています。若干注視は必要かもしれませんが、20人/日を下回ると少し考えなければいけません、そこに該当するようなものは現段階ではない状態です。そのような経年変化を含めてご覧いただくと分かりやすいかと思います。

ご説明いただきました、地域間幹線系統確保維持計画に関わる事業評価について、皆さまからご意見、ご質問がありましたらお受けしたいと思います、いかがでしょうか。

もし、バス事業者から補足があれば、お話しいただいても結構です。

【渡辺委員】 原線について、見た目は24.3人/日ですが、実態においては、原小学校のスクールバスの利用以外のお客様は少ない状況です。ですから、今は継続してやるつもりですが、来年の春以降は、減便または市と調整をしてどうするか考えていかなければいけません。かなり、厳しい状況になっていることだけは、ご承知おきください。

がんセンター線は、沼津駅からがんセンターへ向かう路線であります、三島からがんセンターへ行く路線が主流になっています。マーレ沼津工場前までは狭い道ですが、一定のお客様がいらっしゃいます。しかし、以降は利用が無い、見直しを図る方向で進んでいます。

【吉田会長】 ありがとうございます。

原線とがんセンター線の2つを挙げていただきましたが、どういった利用者の方がいらっしゃるのかというのは、31、32ページに記載されています。また、後の

議題になりますが、42 ページの記載が分かりやすいかと思います。原線、がんセンター線は、今後見直しをかけていかなければいけないのではないかというご発言がされました。これについては、この協議会の中でも、皆さまと考えていかなければいけない点とっていますが、現段階ですぐに何かを決めなければいけないということではないかと思っています。

その他、皆さまから、いかがでしょうか。

これは、静岡県の場合は、各市町の協議会で協議を整えて、自己評価になるという理解でいいですか。これは、県によって違います。青森県や福島県の場合ですと、県の協議会がありまして、そこで皆様にご確認いただきます。でも、県だと自治体数がたくさんありますから、ブロックごと、地区ごとに、東部、中部、西部で集まって、それぞれでご確認いただいたものを持ち寄るという話があるのですが、静岡県の場合には、各市町でということでしたので、皆さまにお諮りしたいと思います。

ご説明いただきました「地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について」、静岡県を通じて運輸局に提出いただくということになりますが、沼津市の分に関しては、本協議会でお認めをするということによろしいでしょうか。

【一同】

異議なし。

(3) 単独継続困難の申し出路線への対応について

【吉田会長】

「単独継続困難の申し出路線への対応について」、実はこの言い方も静岡県独特の言い方です。今し方ご説明がありました、地域間幹線系統。一定の利用・輸送量があって、市町をまたぐ路線。ただ、戸田は平成の大合併をしておりますので、戸田にまたぐものについても輸送量を満たしていれば対象となります。

それから、それ以外の系統でも、事業者でこのまま単独で続けていくことが難しい路線について挙げている路線もございますので、その内容とそれから市としてどういう対応をしていきたいのかについて、まず事務局からご説明をいただき、そして皆さまからご意見を賜りたいと思っています。

では、お願いいたします。

【事務局】

資料3について説明。

【吉田会長】

先ほど、ご説明いただいた地域間幹線系統のほか、43 ページにございます整理番号8番の下香貫循環から13番高尾台線で単独継続困難というものが挙げられていて、それぞれに対する市の見解・対応が、44 ページに記されています。

一方で、別冊データでは、かなり細かく健康診断の結果のように整理されています。3～10 ページがそれぞれのデータとなり、毎年の変動が読み取れる、あるいはそれぞれの路線が、どういう経緯でできていて、どのような方がお使いになっているのかということが記されている資料となります。

では、「単独継続困難の申し出路線に関わる対応について」ですが、事業者から、もし、これに関わって説明を補われたいことがありましたら、いただければ

と思いますが、いかがでしょうか。

その他、委員の皆さまから、この件に関しまして、ご質問、ご意見いただければというふうに思っていますが、いかがでしょうか。

(特に発言無し)

こちらの協議事項に関しては、44 ページの「市の見解・対応」について、お諮りしたいと思います。

8 番の下香貫循環線については、地域内フィーダー系統であり、国の補助系統に位置づけております。これは、後ほど資料を読んで自己評価をするということとなります。

それから、整理番号 9 番の東海道線から 13 番高尾台線については、フィーダー系統補助を受け取っているものもありつつ、今後の運行形態についても、事業者と協議をするということが書かれています。

整理番号 8 番～13 番の単独継続困難申し出路線の市の対応につきまして、お認めいただけるかをお諮りしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【一同】

異議なし。

(4) 地域公共交通計画及び地域公共交通確保維持改善事業の評価について

【吉田会長】

さて、協議事項の 4 点目ですが、「地域公共交通計画及び地域公共交通確保維持改善事業の評価について」とございます。

協議事項 1 点目で皆様にお諮りをした地域公共交通計画。この策定に関わって、あるいは現在、国から認定を受けております利便増進実施計画の推進事業など、いろいろと国から補助金を受領していることがございます。また、今お諮りをしました単独継続困難の路線の一部について、地域内フィーダー系統補助で、国から補助金を受けています。いずれにしても、国に対して、先ほどの地域間幹線系統と同様に自己評価を行なう必要がございますので、この内容についてご確認いただくとともに、あわせて、これらの路線などが現状どうなっているか、それから、そもそも地域公共交通計画、今現在もあるわけですが、どのような形で進捗をしているのかも併せてご確認いただきたいと思います。

では、資料について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料 4 について説明。

【吉田会長】

国に提出する評価様式は 54 から 58 ページですが、文字ばかりになってしまいますし、今年度まで、どのようなことを取り組んできているのか、あるいはその中で目標とした数値が何をどこまで達成しているのかをご確認いただくために、パワーポイントベースの 46 から 54 ページまでを中心に説明していただきました。

ですので、ここは取組など、多岐にわたっていますので、「ここは、どうなのだろう」、「もう少しこういうやり方もあるのではないか」など、皆さまからもご提案いただき、広く議論してまいりたいと思っています。

では、事務局からご説明いただいた内容につきまして、ご意見、ご質問、アドバイス、コメントなどいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【渡辺委員】

西部路線の再編検討について47ページから記載されており、その後の50ページには路線の再編案の検討と記載されています。53ページを見ると、実際、西部地区については、残念ながら「C」評価となっています。協議会では検討とすることでやっていただいておりますが、事業者からすると、もうそのまま実施に移っていかないと、会社が本当に倒れてしまう、そのギリギリまで来ています。その中で、全て一遍には無理だと思っておりますが、1つ1つ膝を詰めて話をしたいと考えています。

昨年の6月頃から片浜－柳沢線は人員が少ないため、ミューバス原・浮島線と同様に、バスからタクシーに変更したいと考えています。今の本数のまま運行するのは大変厳しいものです。現状、土日は3.5往復、平日は7.5往復ですが、土日利用が少ないため廃止し、平日は減便としないと厳しい状況です。下半期には我々の手から離れることも頭の中に入れておいていただきたいものですから、このような発言をさせていただきました。

【吉田会長】

ありがとうございました。

フィーダー系統に係る自己評価も兼ねています。例えば、資料の50ページに、「西部地区路線網の見直し」、「再編案検討中」と記載がされています。他方で、フィーダー系統補助の達成状況として、片浜・柳沢線は、「C」評価であり、別冊データの12ページには、令和7年度の1便当たりの利用者は3.8人/回となっております。地域内フィーダー系統補助の中では少ない状況です。

そして、18ページのミューバス原・浮島線は、4.6人/回となっております、10人乗りのワゴン車で既に小型化しています。ミューバス原・浮島線に対して、片浜－柳沢線はバス車両でやっておりますが、1便当たりの平均利用者数は少ない状況にあるため、このまま運行を継続するのが難しい状況と理解しております。

この件に関して、事務局からコメントはございますか。

【事務局】

第2次計画の中で、西部地区の再編について50ページに記載しており、他の路線を含めた中で、西部地区はいろいろ厳しい部分があるため、これは、あくまで車両の形になりますが、路線バス、小型化、乗合タクシー等の中で、どの車両モードが良いか、協議会の意見を伺いながら対応していきたいと考えています。

【吉田会長】

これは、人が足りていないこともありますから、利用者が少ないだけの状況ではないと思っています。言ってしまうと、そこまで残された時間が長くないため、地域の皆さま、事業者の皆さまとのコミュニケーションをもう少し密にして、議論を加速していく必要があると思っています。仮に路線の再編を伴うのであれば、協議会メンバーの皆さまにもアドバイスをいただく必要があると思っておりますので、腰を据えて力を入れることをお願いしたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

【富士急シティバス】

資料を出した当社と事務局で確認すべきことですが、便あたり利用者数が1往

- 【随行者 根上氏】** 復あたりの利用者数になっていないか確認していただきたいと思います。
- 【事務局】** ご指摘いただいた通り、こちらは1往復あたりの数になっておりますので、修正させていただきます。
- 【富士急シティバス 随行者 根上氏】** 「便」という表現は、0.5回（片道1便）を示す固有の言葉だと思います。先生方とも打ち合わせていただいて、修正をお願いします。
- 【吉田会長】** 1便あたりなのか、1回あたりなのか複雑になることもあるので、そろえることが必要になるかと思います。そこは少し精査していただきたいと思います。
- 【富士急シティバス 随行者 根上氏】** 一般の資料としては、「1往復」という表現が使われたほうがよいでしょうか。
- 【吉田会長】** はい。
- 【富士急シティバス 随行者 根上氏】** もう一点、収支率について補足があります。ここ最近、コロナ禍や物価高騰があり、静岡県から物価高騰に対するバス事業者への支援金をいただいています。当社においては、経理上、営業外収益となります。営業外収益につきましては、各路線にキロ按分をして分配されますので、実質運賃で稼いだのは、ここから3～5%を引いた値になりますので、ご承知おきください。
- 【吉田会長】** 営業収入は皆さんが運賃でお支払いしたもの、そして、営業外収入は今のような支援金などが入って、両方が足し算されて経常収益となるのが標準だと思います。毎年、データを積み上げて健康診断が出来るように作っているのも、そのやり方をどのようにしたらもう少し見通せるようになるかも重要な論点だと思いますので、宿題として預らせていただきます。
- そのほか、皆さまからいかがでしょうか。
- 【鈴木委員】** 認識と異なっていたら申し訳ないのですが、先ほど、富士急シティバスのご発言の中に、来年の4月ないしは5月あたりで撤退とのことでしたが、来年度の9月、10月頃で、タクシー事業者としてもバスの小型化については、ご協力させていただくつもりでいます。
- しかし、そのスケジュール感ですと、事業者の選定なども厳しいのではないかと現実的に考えています。
- 加えて、ジャンボタクシーという話になると、車両の受注すら受け付けていない状況になるため、その点を踏まえるといろいろなことがあるかと思いますが、市民生活第一ということは承知しておりますので、早め早めにご相談をいただければと大変ありがたいかなと思います。
- 【吉田会長】** 車両を発注しても納車されるまでに時間がかかることもありますので、スケジュール感にも配慮いただきたいとのことでした。そういう意味もあって、早め早めにコミュニケーションをとっていただきたいと思います。大事なことは、地域の皆さんの足を守ることが目的になると思うので、削がれないような形で、うまく調整できるかということかと思いますが、ぜひよろしくをお願いします。
- 【福本委員】** 富士急シティバスは、「来年の中頃にはやれなくなる」とのことをおっしゃ

っていて、一方で、タクシー事業者は「やりたい気持ちはあるが、早く言わないと無理」という話をされているわけなので、市としては、対応策について早急に考えなければいけないと思います。例えば、富士急シティバスに「もう無理だから辞めますよ」と言われてしまうとその日からバスが走らないことになるわけなので、そこは強く受け止めていただきたいと思います。

それに関連して、今回の公共交通計画では実現できなかったのですが、前回の計画から収支差額について気になっており、収支差額を減らすことを目標に掲げているが、本来これはゼロであるべきだと思います。なぜかという、直近の収支差額の目標値が4億3,000万円となっていますが、現状（令和6年度）は3億2,000万円となっています。

この3億2,000万円の赤字は、事業者が払っている状況となっています。事業者は、慈善事業をやっているわけではないので、このようなことをやっている路線を辞めざるを得ません。

この赤字がゼロになれば、その分、運転手の給料など、待遇改善に回せるので、運転手の退職なども引き止めることができますが、現状だと路線を維持するために赤字を事業者が負担している状況です。その赤字分を誰が負担するのかとなったら色んな経費を削減する中に、物価高騰している中で人件費が真っ先に手を付けられるという現実があるわけです。

そのため、今回の計画ではと言いませんが、次期の計画ではゼロを目指すべきで、目指さないと今後路線バスが維持できないと思っています。だとすると、バスで出来るところはバス、タクシーで出来るところはタクシーで運行するというように、ある程度の取捨選択をしないといけないでしょうし、ここの路線はやめざるを得ないまたは、減便せざるを得ないということを考えないといけません。しかし、前半に議論してきた計画の中では、中心市街地の3キロ圏内では「運行本数を〇本以上にする」ということが記載されており、これは矛盾していると思います。逆に言うと、3キロ圏内は成立するが、他を全部やめるというオプションを取らないと成り立たないことになってしまいます。

そのため、ここから5年の間には、ここはゼロにするようなことを決断していただかないと、この計画に書いてある絵は、5年後には無くなってしまうことが懸念されるので、市の宿題として受け止めていただけるといいと思っています。

その中で、事業者が営業でやっている路線で、非常に言葉は悪いですが、市としてはあってもなくてもいい路線があるかもしれないですし、逆に事業者では赤字だが、市としては政策的に欲しい路線があるわけです。そうすると、市として政策的に必要な路線について、事業者が赤字をかぶっていることはおかしいので、そこに対して収支額をゼロにすることは、補助を入れるということとイコールなわけですが、そこをどう受け止めるか考えていただきたいです。

また、静岡県にも同じことを申し上げたくて、静岡県の計画は200ページ近くある立派な計画ですが、あの中には、県として必要な広域移動の路線の姿はほと

んど記載されていないと思います。具体的に「補助系統である路線、補助要件にあてはまる路線は補助します」ではなく、「何市と何市の間は人流が非常に大きいから結ばれているべき」、「そこはバスだとこのぐらいのボリュームの輸送力がある」ということが描かれていません。それがないと、県として必要な広域路線が示されていないので、今補助されている路線が「補助要件に当てはまっているものを補助します」というのは、現状追認としてはやむを得ない部分があると思うのですが、現状補助している路線の中で、「何市と何町を結んでいる路線というのが県の広域交通を見た時に、実はそこはあまり重要ではない」とする。極論、鉄道が並行で走っていて、バスである必要がないみたいなことがあるとすれば、そこが補助落ちした時に、代替交通を一生懸命確保しなければいけない、市町が頑張らなければいけないということはやらなくていいとか、そういうことはきっとあるはずです。

だから、市町の協議会で単独維持困難や地域間幹線系統を協議している意味は何かというと、「県としてこの路線はいる・いらないと思っている」ということの重要度を相対的に評価したものをを見せていただかないと、受ける市町側としては対応を考えられないと思います。そこは、示していただきたいですし、結局補助路線の対応策を見ても全て同じようなことが書いてあります。でも、それはおかしな話で、「県立高校に行くのに、この路線はすごく重要です」、「ここには、県立高校も病院もないから、鉄道も走っているし、別に鉄道で事足ります」というようなことが書かれていないと、補助してまで維持すべきか市町側で判断ができないと思います。

そのため、県全体の話になるが、アクションプランあるいは次期計画に向けてそのような姿を作っていただきたいと思います。

これは、市も同様で、政策的に必要な路線が示すことをやっていただかないと、事業者がギリギリまで我慢してやり続けて、挙句の果てに路線退出になって、市民が困るということは一番避けないといけないことだと思います。

次期計画に向けての宿題として、取り組むことはぜひやっていただきたいと思います。片浜・柳沢線などは、それを待たずして早急に考えないといけないものもあるので、これから5年間の事業を進めていただきたいと思います。

【吉田会長】

52 ページの収支差額は、運賃収入と運送経費の差なので、必要な路線ですが運送収入が賄えないことは十分にあると思っています。そうすると、ここのマイナスはあり得ますが、問題なのは、15 ページの表 4-11 で、収支差額が出てくるが、これは皆さんから頂いた運賃から経費を差し引いたもので、直近の令和 6 年度ですと、3 億 2,100 万円あまりの赤字ということになっています。ところが、バス事業者 3 社に対する補助額を見ると、令和 6 年が 1 億 3,700 万円と記載されていて、差し引き 1 億 8,000 万円ぐらいの開きがあります。先ほど、富士急シティバスがおっしゃったとおり、一部は支援金のような形で入っているところがあるとはいえ、さすがに 1 億 8,000 万円を埋められるという金額ではないでしょうから、

おそらくその部分を3社が創意工夫で負担をしていることで維持されています。非常に路線を守る上で脆弱ではないかと思えます。そこに対して、しっかり考えていくことが必要なのではないかという投げかけというふうに思っております。

事務局及び県から何かコメントはありますか。

【事務局】

今期の計画の中で、1度このような指標で整理はさせていただきましたが、今の全ての赤字部分を、この場ですぐに市が補助しますとも言えない状況です。また次期の計画に向けて、そういった話を協議会の場で、提案や内容の確認をさせていただければと思っております。

【吉田会長】

必要な路線に対して投資をするという発想がないと、運転手さんが足りていない中においては非常に苦しいところがあるので、そういうところは視野に入れていただく必要があるかと私自身も考えております。

県にも伺いたかったのですが、先ほど、富士急シティバスからの投げかけで、幹線系統の話でも、がんセンターなどの話も出てくるのですが、あれは県立病院ということになってくると、大きな基幹的な病院に対するアクセス、病院の配置計画は、市が決めるものではなかったりもしますので——、高校もそうですが、そうすると、県の政策との連動というところは欠かせないというふうに思うのですが、先ほどの福本委員からの投げかけに関わって、何かコメントなどございますか。

【木村委員】

ご意見ありがとうございます。先ほど、福本委員がご指摘くださった、静岡県としての、広域に対してどういった路線を重視していくかというような位置づけがなかなかされていないというのは、県でも課題として捉えておまして、そこを示していくために実際に何が必要か考えているところでございます。具体的には、どこを残すべきか、そういったニーズの把握が、今まで技術的にも困難でした、正確にできていなかったと承知しておりますので、そのあたりを今後はデータをなるべく活用して、実際にどういった動きがあるかといったことや、どういった需要があるのかを調べて、それに沿った形でどういった交通政策が最適かといったことを考えていくことを、今後は取り組んでいきたいと思っております。ただ、まだ具体的にすぐ何ができるかは決まってはいませんが、方向性としてはそのようなことを考えているということ、この場で申し上げたいと思えます。よろしく願いいたします。

【吉田会長】

ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。

【事務局】

資料について、一部修正をさせていただきたいです。50ページの利便増進実施計画の策定時期は、「令和9年度の策定を目指す」ではなく、「令和8年度の策定を目指す」の誤りです。また、関連しまして53ページ、57ページにつきましても同様に修正させていただきます。

【吉田会長】

利便増進実施計画の次の再編に関わる事業計画の策定を「令和9年度中」になっているものを「令和8年度中」の策定を目指すというところに全て変更してく

ださいということでした。

ただ、先ほども出てきたとおりに、令和8年度末まで待てないということも十二分にあり得るといふ投げかけでしたので、早め早めに議論していただくことがいいと思っています。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

また、お気づきの点あれば、その他のところで挙げていただければと思います。ここでは、国に提出する事業評価についてという議題ですので、こういった現状認識の基に、55～62 ページまでの調書を持って提出するということとなります。その内容につきましては、このパワーポイントベースの資料でご確認いただきましたが、この内容そのものについては、皆様からご異論はなかったかと思えます。ただ、路線の維持に関して、このままでは少し厳しいということが、多々意見として上がってきていますので、少し頑張らなければいけないということは事実ですが、今回の事業評価に対して直接のご異論はなかったかと思えますので、お諮りしたいと思えます。

では、ご説明いただいた一連の国に対する事業評価につきまして、ご提案いただいたとおりにお認めいただくという方向でよろしいでしょうか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

では、そのような取り扱いをさせていただきたいと思えます。

なお、中部運輸局、静岡運輸支局とのやり取りの中で、若干文言修正が出てくるケースがあるかと思えますが、そこについては事務局と会長である私にお預けいただければというふうに思っております。

(5) 令和8年度沼津市自主運行バスについて

【事務局】

資料5について説明。

【吉田会長】

沼津市の自主運行バスの対象路線は4路線で、西浦線から戸田・江梨線までの1番から3番が64ページに路線図があり、ミューバス原・浮島線については、59ページに路線図が各々あるということでございました。運行計画そのものが変更されるわけではなく、補助路線として引き続き維持をしていくことについて、皆様にお認めいただきたいということですよ。

【事務局】

はい。令和7年度から令和8年度にかけて、具体的な内容変更はなく引き続き継続しておりますので、令和8年度の運行について、お諮りいただきたいというところになります。

【吉田会長】

現段階で路線が短くなる、時刻が変更されるという話ではなくて、あくまでも補助路線として続けていくことについてお認めいただけるかどうかという内容でございます。

このことにつきまして、皆様からご質問、ご意見等いただければと思いますが、いかがでしょうか。特段、よろしいでしょうか。

そうしましたら、お諮りしたいと思えます。令和8年度の沼津市自主運行バス

につきまして、原案の対象4路線を引き続き対象とするということで、お認めいただけますでしょうか。

【一同】 異議なし。

(6) 西部地区の乗り継ぎ割引終了に関する参考意見聴取について

【吉田会長】 協議事項6ですが、運賃に関わる件になります。西部エリア、先ほどのミューバスもそうですが、西部エリアの路線再編が、現在の地域公共交通計画の下に行なわれていて、路線が分割をされました。そこで乗り継ぎが必要になった方の運賃の激変緩和のために、乗継割引券の発行を行なっていたということですが、この乗継割引の終了についてということになります。

ただ、こちらの決定に関しては、この後、運賃協議会で行なうこととなりますので、この場では、皆様からご意見があればお伺いしたいという、意見聴取となります。

では、協議事項6に関して、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 資料6について説明。

【吉田会長】 ありがとうございます。

この件に関わって、富士急シティバスから補足説明があればお願いします。大丈夫でしょうか。

皆様のご意見、ご質問があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。特段、よろしいでしょうか。

こちらは、協議事項となっておりますけれども、意見聴取ということになります。この後、運賃協議会がございますので、メンバーの皆様は、そこでご審議いただければと思っております。

【一同】 異議なし。

(7) 沼津駅-沼津港間直行バス運行計画の変更について

【吉田会長】 では、その上で、協議事項(7)「沼津駅-沼津港間直行バス運行計画の変更について」お諮りしたいと思っております。

このEVバスのルートは、沼津駅からあまり停留所を止めずに、沼津港までほぼ直行するという系統だったわけですが、従前、この直線ルートでは運行していなかったところを、この協議会の協議を整えた中で運賃を設定して、運行回数についても、現行の運行回数平日6往復、土日祝3往復ということで、皆様にご確認いただいていた。その運行計画を変更したいため、その内容について、皆様にご確認いただくということが趣旨でございます。

では、協議事項7につきまして、説明をお願いいたします。

【事務局】 資料7について説明。

【吉田会長】 ありがとうございます。EVバス代行という形で今日もバスが走っておりますが、この経路については、平日2~4往復の間の便で設定し、学校統合があるの

で、より第一小学校の方に近いところを通る沼 13 系統の本数を少し増やしていく方向で検討します。

この緑線の路線（沼 13 系統）に関しては、事業者が直接許可を受けて、この協議に整えていないということになりますので、今回対象とするのは、赤線の「直行」と書いてあるバス路線（沼 14 系統）の平日 1 日 6 往復を 2～4 往復程度に減らすことが協議内容ということになります。

皆様の方からご意見、ご質問がありましたらお受けしたいと思いますですが、いかがでしょうか。特段、よろしいでしょうか。

そうしましたらお諮りをしたいと思います。沼津駅から沼津港間のこの赤線の直行系統（沼 14 系統）の運行計画の変更につきまして、お認めいただけますでしょうか。

【一同】 異議なし。

<報告事項>

(1) EVバス運行終了について

【吉田会長】 資料 7「沼津駅－沼津港間直行バス運行計画の変更について」という議題になっているのですが、その前段として整理しておかなければいけないのは、67 ページの報告事項（1）となります。先ほどもご説明の中でご紹介がありましたが、低速電動バス、グリーンスローモビリティ。沼津でいえば青い車両を活用したものが、運行を現在しておりません。それに関わることをご報告いただきたいと思っております。

では、ご説明をお願いします。

【事務局】 資料 8 について説明。

【吉田会長】 EVバスのグリーンスローモビリティの運行終了に関しまして、もし皆様のほうからご質問、お聞きしたい点がありましたら、お受けしたいと思いますですが、いかがでしょうか。特段よろしいでしょうか。

(2) モビリティ・マネジメントの実施について

【吉田会長】 50 ページに「楽しいおでかけ創出プロジェクト」と、計画の中にも書かれています。従来も、小学生、大人、それから高齢者など、いろいろなターゲットというものを踏まえているのですが、「R7NEW」と書いてあるところが、高齢者のバス乗り方研修と、それから家族連れの富士急シティバスにご協力いただいた車庫見学・洗車体験があつて、写真も出ているのですが、次第の報告事項 2 がその説明ずばりだと思っておりますので、説明をお願いします。

【事務局】 資料 9 について説明。

(3) 自動運転実証運行の実施について

(4) 環境定期券制度の終了について

【事務局】 資料 10・11 について説明。

【吉田会長】 自動運転の実証運行と環境定期券制度の終了についての2つ、報告事項を一連でご報告いただきました。

では、この内容に関しまして、皆様からご質問、ご意見等ありましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

自動運転についてお伺いしたいのですが、皆様のお手元にリーフレットがあって、ちょうどこの自動運転バスの写真に「運行ダイヤ(予定)」とあり、この運行ダイヤ(予定)が、沼津駅1番乗り場、それから沼津港バス停などの既存の路線バス停を使うという理解ですが、既存路線の運行ダイヤと重ならないよう設計されているのでしょうか。

【事務局】 重ならないように事業者と調整して、ダイヤと本数を設定しています。

【吉田会長】 そのほか、皆様からいかがでしょうか。

【古泉委員】 自動運転バスは、EV車とのことで、廃止されるのもEV車ですが、それは全く違うのでしょうか。

【事務局】 いずれもEVバス、要は電気で動くバスですが、先に話がありましたEVバスは、グリーンスローモビリティといいまして、観光向けに作られた、最高速度が19km/hとで、ゆっくり走りながら、周りの風景も楽しみながら、観光と一体型の電気自動車になっております。

今回実証で行うものは、見た目は一般の小型バスで、最高速度が40km/hと、法定速度に乗った形で走る、屋根と窓もあるバスになっております。

【古泉委員】 先ほど、吉田会長がおっしゃっていたように、沼津駅発のダイヤと、この自動運転バスのダイヤ、両方合わせると、6往復の、こちらが6往復。12往復になるということですか。

【事務局】 往復の本数としては増えますが、自動運転の実証運行は無料で実施するものですので、協議事項のバスとは絡んでこないものであります。また、自動運転バスは配布したチラシに記載の通り、2月の期間限定のバスになりますので、ご理解いただければと思います。

【吉田会長】 少し複雑ですが、沼津駅から直行の経路を自動運転バスの実験として、2月の12日間走らせる計画であります。ただ、現在のEVバスの代行として、伊豆箱根バスが運行しているところだともう少し停留所が多いですが、沼津駅方面に行くときだけ「上土」で降車できるところが異なる点かと思えます。

終了したEVバスは、群馬県内のベンチャー企業が1台1台手作りで作られていたもので、同じような車両は沼津だけでなく、各地で走っており、今回沼津では、少しトラブルもあって、故障・修理があり運行終了しましたが、今回自動運転で使われる車両とは別ということになります。

そのほか、いかがでしょうか。

【岸本委員】 EVバスの自動運転バスは、障害者の方や体の不自由な方などへの補助はありますか。

【事務局】 これは予約のフォームのほうに入ってくださいますと、車椅子が必要かどうか

ということを確認するところがございまして、再確認はいたしますけれども、恐らく1名程度でしたら対応はできると思います。

【吉田会長】

車両としては、他の地域でも実験しているものと同じ仕様だと思いますので、先進モビリティの車両ですと、車椅子ユーザーの方も低床で乗れるものですが、普通走っているノンステップバスと基本的には仕様としては一緒だと思っております。

そのほか、皆さまから何かございますか。

【庄司委員】

自動運転バスは、今後ミューバス等をこのようなバスに切り替えていくことも検討に入っているのでしょうか。

【事務局】

自動運転バスの可能性というところでは考えられます。ただ、現在はそこまでの技術というところも、検証の段階であるので、現段階では沼津駅から沼津港間での運行を考えてらせてもらっています。

【吉田会長】

各地で自動運転の実証実験が行われていて、静岡県の場合には、県が「ShowCASEプロジェクト」として以前から実施していて、それを沼津市が引き継ぐ形で、ShowCASEプロジェクトの時代から、沼津駅から沼津港間でやっていたかと思えます。技術的にはかなり進化している部分もある一方で、やはりまだまだ課題が多く、なかなか一般バス路線の代わりに実装されている例がないことが実態です。

ただ、たまたま私もメンバーとして関わっておりますが、沼津駅の連続立体交差が数十年後にできる時には、おそらく技術はさらに進歩してくるということが予見されますので、駅前広場のデザインをご覧になった方もいらっしゃるかと思いますが、そういう段階においては、自動運転も受け止められるような駅前にするという議論もしています。その中の一つのモデルケースというのが、一番沼津市の中でも利用者数が多い路線の1つに挙げられる沼津駅から沼津港ということが1つポイントになってくるかと思っています。

ただ、それがミューバスのような一般の生活路線のところまで入ってくるためには、コストの問題があります。どうしても人件費を抑えられるということで各地、自動運転が始まっておりますが、実際はおそらくもっとお金がかかることがあったり、走行環境についても課題があったり、先ほどの車両そのものについても課題があるということをお聞きしています。ですから、そのあたりは、技術の成長も見定めるということになるかと考えているので、直近で運転手が足りないことに対して補う力があるかという、多分そうではないというのが、回答かと思えます。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

【眞田委員】

EVバスの件で、実証実験においては、これから10、20年先になると、大分技術進歩で変わってくる場合もあるかと思えます。

既存、富士急シティバスが大きいEVバスを2台入れられております。実際、路線バスや学校のスクールバスで使われているのをみたことがあって、私は、まだ乗ったことがないので何とも言えないですが、実際そのような形で、バス会社で

EV バスを入れています。EV バスは、通常の路線バスとして使われることは良いと思いますし、この沼津駅から沼津港間でも、当初はグリーンスローモビリティでやっていたが、結局はもっと早くあるいは、EV バスとして通常の大きさのバスで出せなかったのかという思いがあります。そういった部分は、今後の実証実験的な部分でやるとして、既存の EV バスがあるのであれば、バス事業者が異なっても、沼津駅から沼津港あるいは、ららぽーとから沼津駅を經由して沼津港へ行くなども将来的に考えてもいいのではないかと思います。

そして、環境定期券との関わりもあると思います。マイカー利用を抑制して、バスの利用を促すという形でできた制度なので、事務的な部分や人件費、その他等があると思います。

それから、先ほどの乗り継ぎ割引にしても、たしか京都の市営バスが IC カードで乗り継ぎ割引できるような制度がありました。実際、自分も使って、そういう技術的な部分に関しても、富士急シティバスだけではなくて、伊豆箱根バスや東海バスも含めて、今後研究されたほうがいいのではないかと考えております。

パブリック・コメントについて、「沼津市内の移動手段として自家用車が 8 割以上を占め、公共交通の利用回数は 1 人あたり年間約 77 回（令和 6 年実績）と低迷」と「人口減少・少子高齢化によりさらなる利用減が予想される」とあります。深刻な部分として私は受け止めていますけれども、パブリック・コメントに寄せられた意見を踏まえて、いかに移動手段の選択肢を広げる、自家用車からバス、鉄道、タクシーなど選択肢を充実させていくことが求められているのではないかと思います。

JR 東海の初代社長の須田寛が昨年亡くなりましたが、生前に鉄道雑誌で、在来線、私鉄、新幹線等、鉄道での手段をいろいろとそろえておくことが重要だということをおっしゃっていたことをずっと「それは確かにそうだよな」と思っております。

そのような部分で、選択肢の問題と環境等を考えた上で、公共交通の重要性、市内だけの移動についてもバスが充実しているあるいは、タクシーも必要なときに使える。鉄道も原駅から沼津駅まで電車で移動している方もそれなりにいるかと思いますが、そういった部分をバス、鉄道で連携することを将来的に考えてもよいのではないかと考えております。

【吉田会長】

大きく分けると 2 点あったと思います。

1 点目は、EV バスについてですが、一般のバス路線にも、特にシンボリックに沼津港に絡めてというところがあるのかもしれませんが、富士急シティバスでも実際導入されているところもあるし、もう少し積極的に展開するというのも必要ではないかということかと思っております。

2 点目は、事業者間、モード間の垣根を越えた取組というところ。乗継割引だけではなく、そこをもう少し深めていく必要があるのではないかというご指摘をいただいたというふうに思っています。

ただ、EVバスについては、かなり積極的に入れているバス会社として、愛媛県の伊予鉄、みちのりホールディングスですと、宇都宮市内はかなりの部分EVバスにすると断言していますし、福島県内の福島交通の郡山市内のある1つの車庫が全部EVバス化をしているという先導的に取り組まれているところがあります。

おそらく課題もあると思っています。富士急シティバスも走らせている中で課題に感じていることはあると思います。EVバスに関して、課題等があれば富士急シティバスに発言をお願いします。

【渡辺委員】

当社では、今度また1台入れて4台体制になります。大きい路線バスは、根方街道や旧東海道では、不適切なものですから、沼津を走るものでは中型のEVを入れたいと思います。

CNG車など、昔から富士山の環境を守るということで、いろんな取組をしまして、当初はEVバスを三島～富士宮の方まで走らせようと言っておりましたが、実際、経営面で見ると、2往復すると途中で電気が無くなってしまいます。普通の燃料はガソリンスタンドで入れられるのですが、EVバスについては特殊な形をしているので、ガソリンスタンドでは入れられないものですから、車庫に戻らないといけません。

ですから、1日150km程度走れますが、そういうバッテリーの問題もあるので、今後はバッテリーが大きいものを買って直して、またやりたいなと思っております。とにかく音が静かですごくいいので、ぜひパスマで乗っていただけたらと思います。

【吉田会長】

ありがとうございました。

そして、後段でもう1つ指摘をいただいていた、事業者やモードを超える取組ということは、おっしゃる通りで、そのあたりをどうやって進めていくのか、特に沼津市の場合には、複数のバス事業者がある環境ですから、一緒にやれる取り組みをもう少し増やしていくことは、公共交通計画の中でも書かれている論点ですし、引き続きやっていかなければいけないと思います。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今日の協議会ですが、最初に「第2次沼津市地域公共交通計画について」パブリック・コメント等を受けて、若干修正するということでしたが、原案の通りお認めいただきました。その後、地域間幹線系統あるいは確保維持改善事業、国から補助金いただいている事業についての事業評価についても皆様にご確認いただきまして、お認めいただいたということとなります。

他方、論点としては、来年度にかけて西部地区の路線再編を行っていくというところも表明されている一方で、喫緊の課題として、運転手が不足する中、利用者数が限られる系統について小型化したらどうか。一方で、小型化するにしても、タクシー協会としても協力はしたいが、車両の問題、人の問題で時間かかるため、早めに取り組んでいく必要があるのではないか、議論を深めていく必要があるのではないかという点についても、福本委員からもアドバイスをいただいたかと思

います。

自動運転の話も出てきていますが、新たなテクノロジーも受け止めつつ、その一方で EV バス、グリーンスローモビリティの終了というものがあったり、富士急シティバスもそうですが、バス車両として新たに導入をしていたりと、過渡期であろうかと思っています。

本日は、そういったことを中心に皆様からご議論いただいたということになりますが、引き続き、皆さまから関心を寄せていただいて、この協議会でご発言いただきたいと思っています。今日はどうしても手続き論的なことが多かったので、「実はもうちょっとこういうことで発言したかった」ということ、それから、持ち帰ってお気づきになることがございましたら、また事務局に寄せていただければと思っております。

この後、運賃協議会がございますので、そのメンバーの皆さんは引き続きよろしくをお願いします。

4. その他

特になし。

5. 閉会