

令和8年度 第1回 沼津市地域公共交通協議会

令和8年6月2日（火） 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. 議事

<報告事項>

(1) 令和8年度沼津市地域公共交通計画に係る取り組みについて

【事務局】 資料1について説明。

【吉田会長】 資料1-1のスケジュールをご覧くださいと、赤い矢印の線というものがいささか目立つかと思う。これが、昨年度末に策定をした地域公共交通計画にひもづいて利便増進実施計画というものを策定しようというもの。これが国土交通大臣から認定を受けると、バス等の運行費の補助が有利な条件で受けられるとか、あるいは制度的な要件の緩和が図られるというメリットがある。

この路線の構築に関わるところについては、今日の議事だと後段の方の協議事項に内容が出てくるので、今の段階はそれ以外のことについて。主立ってハソフト事業が中心になろうかと思うが、そちらを中心に御説明いただいたというところを補わせていただく。

では、今説明があった今年度の取組について、皆様からご質問やご確認などあれば受けたいと思う。

【福本委員】 回答がすぐできないのであれば、今後検討いただければいい内容だが、資料1-2で書いていただいている内容、乗務員確保は非常に大切だと思っている。この資料だと、来場者数は書いてあるが、採用に結びついたかどうかを書いていなくて、結びついていなければ結びついていないでいいし、「何人の方が採用された」というような情報があれば、そういうのをぜひ書いていただくとありがたい。

もう1つは、一番下の今年度の予定も「やりますよ」と書いてあるが、それぞれの事業者で何人ぐらい確保しなきゃいけないのかというのが大上段にあった上で「何人の採用を目指していくよ」という話じゃないと、やっても効果があったのかどうなのかという話になる。結果ゼロだったというのは止むを得ないと思うので、それ自体を否定する訳じゃないし、こういうことはやり続けなきゃいけないと思うが、どこを目指していくのかとか、やった結果どうだったのかは、次回以降は気をつけていただけるとありがたい。

もう1つは、資料1-5と資料1-6の話だが、これは何回も申し上げている

が、この2つは何を目指してやっているかがよく分からない。

資料1－5の内容で、地図の話であるとか、施設に合わせて検索できるみたいな話があったが、Googleマップに比べての優位性が特に感じられなかったし、わざわざそのためにこのアプリを使おうとは普通思わないかなと。GoogleマップとかYahoo!マップを使っている人ならそっちで検索してしまうのだろうなと思うと、こちらを使う意義がよく分からないので、この事業をいつまで続けるのかも含めて、考え直した方がいい時期なのかなと思っている。観光向けなのかと思いつつ住民向けみたいな話も出てきているし、目的がぼやけてきているのではないかと思った。

自動運転も同じで、手動運転の介入率の話で「減少しました」と書いてあったが、無人で走らせるためにはゼロにしなきゃいけない。果てしなく遠いと思う。しかも、おそらくこれは、手動介入率が減れば減るほど1つのエラーを潰すのにかかる工数がものすごく発生する。だから100にするというのは非常に困難だと思う。なので、ドライバー不足の解消を目的に自動運転をやるというのは、私は当面、10年ぐらいの間の解にはなり得ないと思うので、むしろ最初に書いていた、運転手を確保するというところを一生懸命頑張ったほうがいいのではないかと思っている。

あと、これを市としてやることの意義。自動車メーカーとか交通事業者がやるというのは分かるが、市が公的にやる意義が何なのかというのがよく分からない。「にぎわい」とか書いてあるが、それは別に自動運転じゃなくてもいい話なので、この後ろの2つの事業については、目的がぼやけてきているとか、やっているからもう後戻りできないみたいな感がちょっと強いように私は思っているので、そこはもう一度、今すぐにここでご回答いただかなくても結構だが、市の中で、やるならやるで、なぜやるのか。あるいはやらないという選択肢も含めて、ちゃんと検討いただいたほうがいいかなと思ったので、コメントさせていただいた。

以上です。

【吉田会長】

大きく分けると2つあると思う。

前段が、最初の資料1－2にある乗務員確保に向けた取組。これでどのぐらい乗務員が確保されたのかを知りたいということだと思うが、事務局で把握しているか。

【事務局】

実際に採用までされたケースは、今回はないと伺っている。

【吉田会長】

バス会社の皆さんも、ここはそういう理解でよろしいか。

これは直ちにたくさん集まるということでもないし、私が関わっている他の自治体だと、1回目にやった時には4人集まり、2回目はそれを上回る人が来たけれど採用は0人だったということもあった。これは0人だから悪いという話ではなくて、しっかりと続けていって、その中でどれだけの方、どういう方に来ていただいたのかというところをちゃんとウォッチして皆さんと共有することが大事かと思っているので、次回以降、資料を作るときに考慮いただければと思う。

2点目の、資料1－5及び1－6。「新たなモビリティツールの活用」とか「交通案内情報の充実」の部分。このあたりの出口戦略というものがはっきりしていないのではというご指摘があった。これについて、現段階でコメントできることがあればと思うが、いかがか。

【事務局】 現段階では未定だが、課題の整理をし、今後の方向性について今後またこういった場で回答させていただく。

【吉田会長】 ちなみに、この「沼津市モード」とは何か。初めて委員になられた方はおそらくわからないと思うが。

【事務局】 「沼津市モード」について説明。

【吉田会長】 これはやはり、何を狙ってやっていくのかはちゃんと確認したほうがいいだろうなと。つまり、今の5ページ、6ページのだと、スポットデータが136件あって、アクセス数も4,000回ですかね。この青と黄色と赤の意味が何かさっぱり分からないが、4,000回で上昇基調にあるので、一定の成果があるみたいな形で捉えていると思うが、例えば、本当に町の回遊性を高めたいのなら、実際にこれを見てどれだけ立ち寄ってくれたのかというアウトカムなりが必要になってくると思うし、そういうことがそもそも実装できるのかどうかという論点もある。

一方で、似たようなことをやっている自治体として仙台市がある。私は仙台市民だが、仙台市の場合も「仙台MaaS」というアプリがあり、やはり同じような形でデジタルマップが展開されていて、色々目的地があって、そこまでどう行けるのかというところを連携させていると。ただ、経路検索は独自で設計するのは諦めていて、全部Googleマップに委ねているし、実際にどういうポイントなのかという「おすすめスポット」というのも、「仙台MaaS」の運営委員会に、商工会議所とか観光協会とか、それから町の商店街の連合会の皆さんとかがおられるので、「七夕まつり」とか「定禅寺ジャズフェスティバル」といったようなイベント事が大変多い町だが、そういうものがあつた時には、その関係者自体が情報を自ら入れることができるような形になっていて、「この地図を見てもらえれば行けますよ」ということを広く案内してもらっている。だから、言ってしまうと、町を案内するための基盤として使われているという側面もある。

そのため、やはりこの辺も、何のためにやっていくのか。続けていくためにはというよりも、何のために続けていくのかというところの出口戦略というものは、はっきりさせておいたほうがいいかなと思っていて、この辺、事務局だけではなく多分他の課にまたがる部分もあるような気もするが、庁内でも整理し、皆さんにご報告いただきたいと思う。これは自動運転に関しても一緒である。検討をお願いします。

その他いかがか。

【金森委員代理】 1点、説明を補足させていただく。資料1－2で「乗務員確保に向けた取組について」で、「令和7年度の実施内容」の①のところで「3社合同バス運転体験会&会社説明会」があり、4の「令和8年度の予定」というところで消えているが

（静岡運輸支局）

、これは、先ほどの採用に結びつかずやらないというわけではなく、実は県のバス協会と私ども運輸支局で、毎年県内の主要乗合バス事業者を集めて運転体験会と会社説明会というものをやっている。こちらについては、昨年度は中部のしずてつジャストラインの研修施設を借りてやっていて、その前が遠州鉄道の研修センターを借り、その前の東部は黄瀬川自動車学校でやっているというところで、東・中・西で回して開催している。そのように毎年開催しており、今年は東部の番になり、「どこでやりましょうか」という話をしている中で、実は前回、黄瀬川自動車学校を借りて平日にやったら、あまり人が来なかったという結果があったので、「どこかないですかね」ということを話していたら、こちらの県自動車学校の沼津校で3社でやっているという話をいただき、7月5日（日曜日）に、県バス協会と運輸支局の主催で開催することになった。当然のことながら沼津で運行する主要バス会社も参加して、同じようにバス運転体験会と会社説明会を実施するので、取組自体がなくなったというわけではなく、今年はこの場所を私どもが使わせてもらった形で開催するので、取組自体は継続している。

あとは、国土交通省と自衛隊とで、退職自衛官の方を採用に結びつけようという動きも連動してやっている。昨年度も中部でやったときに自衛隊の方に来ていただき、興味を持っていただいた。特に東部地方は、自衛隊の基地、駐屯地と結びつきが強いということで、今年も早々に自衛隊の方にその日程を報告して、一人でも多く参加していただけるように今のところ水面下で調整している。

【吉田会長】

詳細に補足いただいたと思う。またその取組の状況についても、次回以降の協議会の場で共有できればと思っている。

(2) 路線バスの運行状況について

【吉田会長】

報告事項の2点目、「路線バスの運行状況について」という内容。こちらは、いつも年度の最初の協議会で、公共交通計画に合わせて、現状の各方面の運行本数がどうなっているのかを確認しております。その確認の数値評価の方法が計画の改定で少し変わっているので、その内容も併せてご確認いただきたいと思う。

【事務局】

資料2について説明。

【吉田会長】

9ページにスケジュールが書いてあり、赤字で囲ってあるが、毎年度1回目の協議会を大体6月に行う。4月1日時点で色々なダイヤ改正が行なわれ、そこでバスの本数とか時刻が変わるので、それを反映させた形で、公共交通軸として設定した部分で、幹線であれば次の便まで30分以内である割合が全体のどのぐらいか、準幹線であれば60分以内である割合がどのぐらいかというところを測定し、それが満たしているかどうかで軸としての利便性が担保されているかどうかということを健康診断しよう。

あわせて、資料2-2の裏面、11ページのところは、市内の地区センター18か所から沼津駅に行けるか行けないかというところを、ある時間帯を設定して評価しているということである。

では、今説明のあった内容について、皆様から確認やご質問があればお受けしたいと思うがいかが。

(意見・質問なし)

これは毎年度出てくるので、この評価が悪くならないようにするためにどういう手だてをしていったらいいのかというところを一緒に考えていくことになる。まず初年度はこういう評価だったということで受け止めたいと思う。

(3) 伊豆箱根バスの運賃改定について

【渡邊委員】 資料3について説明。

(伊豆箱根バス)

【吉田会長】 一部は協議路線になっているので、協議運賃会議をこの後関係する皆様で開かせていただく。

伊豆箱根バスの運賃改定そのものは協議事項ではない。報告事項となるので、もしもここで質問等があればお受けするがいかがか。

(意見・質問なし)

<協議事項>

(1) 地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統)について

【吉田会長】 今日の協議事項は5点ある。まず1点目だが、「地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統)について」とある。これは、これからご説明いただく資料4-1に幾つかのバス路線の名前が出てくるが、そちらが地域内フィーダー系統に該当するもので、国から運行費補助を受領するというものである。それに関わって、この協議会で内容を認めた上で中部運輸局に提出するということになるので、その内容の確認ということになる。では、資料4に関して事務局からご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】 これは毎年10月から翌年の9月末までの補助対象となるものをここで皆様にご確認いただくということになっているが、先ほどから、ちらちら出てきている利便増進実施計画の最初の認定が切れたということで、その利便増進実施計画で特別に受領していた地域内フィーダー系統が対象から外れることになる。そのため、最終的には16ページにある5つの系統について、18ページ以降の調書に基づいて申請をしたいということが事務局からの報告である。

ちなみに、これは事務局に聞くべきか運輸支局に聞くべきか。これは今年度様式か。今年度様式はもう出ているのか。

【伊藤氏】 今年度様式はまだ出ていない。

(静岡運輸支局随行)

【吉田会長】

まだですよ。実は地域交通法という法律の法改正を行なっている最中で、今参議院で審議中である。そういう関係もあるので、実はこのフィーダー系統補助の資料4-2の様式は、今年度版がまだ出ていない状況である。本来は6月30日が締切りなので、そろそろ出していただきたいと思っているが、まだ出ていない。一方で、恐らく例年とほぼ変わらないだろうということが見込まれるので、この内容で今日皆様にお諮りして、もし若干様式等に変更がある場合は、事務局と、それから会長の私にお預けいただければというところである。

それでは、この地域内フィーダー系統に関わる内容について、皆様からご質問、ご確認等ありましたらお受けしたいと思うがいかがか。

では、お諮りをしたいと思う。地域内フィーダー系統補助、沼津市内に関しては、16ページに記されている路線図のとおり、5つの系統について申請をするというところでお認めいただけるか。

(「異議なし」の声あり)

では、ご異議がないということで、認めさせていただきたいと思う。

この後手続等を進めてまいります。先ほど申し上げたとおり、多分今年度の様式がこれから出てくると思うので、それに合わせた形で提出をさせていただくので、細かい点については私と事務局にお預けいただければと思う。

(2) 第2次沼津市地域公共交通利便増進実施計画の策定について

【吉田会長】

続いて、資料5。協議事項2点目となる。

「第2次沼津市地域公共交通利便増進実施計画の策定について」ということで、協議事項の1点目、フィーダー系統補助のところでは第1次計画の期限が切れたということを申し上げた。他方で、先ほど報告事項の1点目、今年度の取組で赤い線であったとおり、色々な路線の見直しを図っていくので、それに合わせて第2次の利便増進実施計画の認定を目指していきたいという趣旨である。

では、資料5の説明をお願いします。

【事務局】

資料5の説明。

【吉田会長】

利便増進実施計画の第2期に向けて策定を行いたい。計画のどこに紐づけられるのかというところは29ページでも整理していただいているところだが、具体的にどこの路線等を対象にしていくのかというところについては、部会などの場で引き続き議論を重ねて、次回以降の協議会でお示ししたいという内容だった。

この件について、皆様からご質問、ご意見があればお受けしたいと思うがいかがか。

【福本委員】

今、具体的な中身は部会で次回以降という話があったので、そこをお願いしたいが、「今までやってきた利便増進事業で何ができて何が積み残しになっている、

なので今度の計画で市としてはこういうことに力を入れたい」というのを一度整理していただけるといいのかなと。今日の書き方だと具体性がないのと、積み残しになっているのが何かというのが分からないので、それは部会でもそうだし、次回以降の協議会で委員の皆さんに、「ここは頑張ってやったんだけど、ここはちょっとできてない」と。できていないけど、これはやるつもりなのか、あるいは「ちょっとやるのが難しいからこれはしばらく先送りします」でもいいので、それは一度整理いただくといいかなと思う。

【吉田会長】

事務局、いかがか。

【事務局】

承知した。整理させていただく。

【吉田会長】

今の点は結構大事だと思っていて、部会で各バス会社の皆さんと調整がついたものをやりますというの、やり方としては間違っていないと思うが、一方で、それって成り行きじゃないかと。本来は、「こういうことをやっていきたいから利便増進を使っていきたい」とか、「こういう問題を解決したいから使っていきたい」というところがあったほうがいい。そうじゃないと、結局市としてどう進めていきたいのかというところが見えない。

例えば、先ほど皆様にも報告事項でご確認いただいた「路線バスの運行状況について」という資料2の一連のものがあったが、各バス事業者が色々と運行計画を年次に合わせて変更していくにつれて、目標達成が難しくなるみたいなことが出てきたときに、この利便増進実施計画を使って再編とかをして、なるべく目標達成ができるようにしていくということも1つの方法論としてはあり得るだろうと思う。それから今のバス路線自体が中々行き届いていないようなエリアをどうフォローするのかということも出てくるかもしれない。どういうところに力を入れていきたいのかを、この地域公共交通計画にも結びつけながら考えて、「じゃ、ここはいかがでしょうか」という形で事業者の皆さんとキャッチボールしていくということも非常に大事かと思っている。部会の運営に関わっても、その点意識していただけるといいかなと思う。

その他いかがか。

【緒方委員】

素人の一市民の意見なので、このセクションで発言するのが正しいか分からないが、「利便増進」というタイトルだったのでお伺いしたいと思う。

前のところにあった運行状況という中では、私は乗車率や各事業者の収益率がどのようになっているのか分からないので勝手なことを申し上げる。去年の第1回にここに来たときにお話ししたと思うが、戸田地区では、つい先日、高齢の方の運転によって交通死亡事故が起きた。あとは高校生の通学。戸田から修善寺に行くまでに1か月3万7,000万円という定期代を払わなきゃいけないという問題がすごく山積みになっている。地域を走っているバスを見ていると、お客様がほぼ乗っていない状態で走っているバスがすごくたくさんある中で、先ほどもあったジョルダンの「沼津市モード」とか、この中にある「デジタルサイネージをこういうふうにする」とか「アプリをこういうふうにする」というところの費用対

効果と、例えば高齢者の方と学生の方に定期代の補助をしたときとの比較というところで、どちらが実際収益率の改善によりスピーディーに結果が出るかというところをもう少し具体的に考えていただけると、我々市民としてもより高い交通費を払ったとしても納得がいく部分というのがあると思う。

もちろん戸田地区の問題と沼津駅周辺の問題というのが別なのは分かるが、どうしてもこれだけ不便な思いをしている中で、やれサイネージがどうだ、やれアプリがどうだとか、深夜の利用の拡大をすとかということを言われていると、やっぱり取り残されているみたいな感覚がどうしても戸田の方にはたくさんあるし、それ以外の地区でも、西浦とか内浦とか、あの辺りの方も同じことかなというふうに思う。

沼津市の出生率が800人前後という話もあるので、この先この沼津市で子供を育てていくということにおいて、やっぱり地域公共交通の関わりというのは結構深いと思っているので、そのあたりもこの利便増進の中に入れていただけるものなのか。それを市民として発信していくにはどういう方法があるのかというのを、具体的にお伺いできればありがたい。

【吉田会長】

かなり具体的にご指摘いただけたかと思うが、事務局からいかがか。

【事務局】

貴重なご意見ありがとうございます。

現段階では具体的なところは申し上げられない状態ではあるが、29ページのイー③というところになろうかと思う。やはり交通不便になっている地域、時間帯等を含めて、「地域住民との協働等による新たな交通手段の導入に向けた」というのも検討課題として入っているので、その辺も含めながら——なかなか費用対効果とかは、この場でお答えできなくて大変申し訳ないが、そういったところで検討ができるかと思っている。

【吉田会長】

ちょっと個人的な見解を申し上げますと、以前、前回か、前々回か——の協議会で私がお話したが、それこそ今、沼津市全体を1つの協議会として行なっている。なので、都市的居住圏という中心部も戸田も、それから今日これから出てくる西部地区も、全部一体で議論している。例えば戸田のことについて特にこの中でしっかり考えていきたいと思いますといったときに、緒方委員をはじめ戸田に関わっている皆さんといったら、やっぱりこの中で数えるほどしかおられないということになるので、どうしても解像度が下がってしまう。

なので、それこそこの会議の戸田部会、戸田地区公共交通会議みたいなものが実はあってもいいのかもしれないという話は以前もさしあげたかと思う。というのは、もともと異なる自治体で、しかも修善寺まで行くという形で、行くベクトルも違う側面があり、でも沼津の中心まで出ていくときの距離が長いということもある一方で、もちろん観光の話も沼津としては考えなければいけないという形で、色々論点があるエリアだと思っている。

そのときに、もちろん選ばれる都市として、この中心部の都市的居住圏を強化していくということは戦略的に必要だが、一方で、それだけをやったから全部が

いいというわけではなく、当然戸田もそうだし西部もそうだし、都市的居住圏じゃないところをどうしていくのかということも忘れてはいけないことだと思う。

そういうときに、例えば今回の利便増進実施計画というものが使える可能性があるのか。あるいは、地域の皆さんと戸田地区公共交通会議のように色々なことを考える場というのが、今日の資料でいくと、資料1－3の3ページに「地域主体による外出支援体制の構築について」と書いてあるが、あくまでもこれは「地域主体」とは書いてあるわけだが、地域が主体にハンドルを握るということだけを指しているわけではなくて、地域と一緒に考えていく、地域が考えていくという形で、もう少し広めにここは記載してあるはずである。

なので、こういう場というものをしっかり作って議論を深め、あわよくばこういう国の支援にもうまく乗せていくというようなことも当然あり得ると思う。そういう形で考える必要があるのかなと思っているので、ぜひその辺、どういうふうな段取り、手だてをしていけばいいのかということも事務局のほうでも考えていただければと思っているし、また緒方委員も含めてご相談できればと思っている。ありがとうございました。大事な論点である。

【眞田委員】

今言われた戸田地域のという部分、それから西部地域。そういった部分を重点的にやるということは、私も個人的には賛成である。第5地区あたりにいると、ともすると西部地域や戸田地域、三浦地域のことが、同じような感じで考えるとちょっと違うということもあるので、やはりそこは、同じ沼津市民としても、それぞれの地域の状況なども考えて、部会的なもの、もしくは部会にこの委員が全員は入らなかったとしても、その地域のことももっと考えるというか、深く見るという必要があるかと思う。それはできればやっていただければと思う。

2点目として、29ページのIのイー①、ロー②のあたり。「複数路線が並走している路線の再編・集約」とか「規則的な運行パターンの設定やバス待ち時間の短縮化」。これに関しては、よく私は学園通りの辺りを自転車で通ったりバスに乗ったりすることもあるし、「ららぽーと」とか、あとは港湾のほうにバス等で行くこともあるが、もうちょっと同じ時間——5分後にまた別の会社のバスが来て、その後20分ぐらいいないとか、そういったことがないほうが利用者目線ではいいのではないかと思うし、実際利用者の方が、雨の中、傘を差してバス停で待っていると、「早くバスが来ないかな」と思うことも多くある。そういったことなども、改善できるところはどんどん改善したほうがいいのではないかと考えている。

それから、運行パターンの設定。15分ごととか20分ごととか30分ごととか、よく鉄道だとそういったパターンがあるし、実際東海道線はちょっと崩れているが、原方面に行くのはほぼ1時間に3本ぐらい。三島方向は、一応三島までは5本あると。でも時間差は、熱海行きが行った10分後に三島行きが来るとか、あるいは5分後に来てその後がちょっと空いているというパターンもあるが、そういったのは徐々に調整していただけるかと思うが、バスに関しても、やはりそういう

集約というか再編はすべきだと思う。

それから、通っている路線も、利用者が多く利用するであろうというところは、例えば複数のバス事業者が入ってもいいのではないかなと思う。それから東海バスが藤井原から先かな。あちらの江梨方向へ行くバスで細い道を通っていくが、あそこの道路の状況なんかも、やはりバスが通ると乗用車との擦れ違いが大変だったりとか、それからバス停自体がちょっと分かりにくかったりとか。あそこは通学している子供たちもいると思う。時間帯によっては一方通行にするとか、乗用車のほうの制限、午前中は南方向へ行くだけ、午後からは北方向へ行くだけとか。そして、できるだけ国道414号のほうを通ってもらうとか、バスに関しては今までどおりとか。根方街道の辺りもそうだが、実際バスを利用すると、バス停で待つのに乗用車が多くて危なく、どうなのかなと思いますので、そういった部分の路線の関係の再編化も必要じゃないかなと思う。

その2点をお伝えする。

【吉田会長】 特に後段、路線を見直す上で考えるところの論点を色々挙げていただいたかと思う。何か事務局でコメントはあるか。

【事務局】 貴重なご意見ありがとうございます。ご意見を踏まえて、事業者の皆様とも相談しながら、できることは対応してという形で、なるべくできるように頑張っ
て検討したいと思う。

【吉田会長】 確かに同じ通り道を複数のバス会社が運行していると。そのときに各社として、各々が効率いいダイヤを組んでいくということを前提とすると、0分の次が5分、次が25分後で30分という形で、1時間に何本もあっても、5分の次がもう25分空くみたいなことがあると。それはなるべく避けていこうということで、今日の資料の中でも、「毎年毎年確認をしていきますよ」と申し上げたが、運行間隔が30分以内となっているところの割合を100%に近づけていきたいと思いますところの目標管理を今回から始めたということである。ですから、段々とそういう形で運行間隔を平準化していくということについては、「概ねその方向だね」というところを受け止めつつも、それをどのようにやっていくのかということについては個々に議論が必要になってくると思う。その点については部会の中の大きな論点になってくるかなと思っている。

あとは、やはり安心して待てる環境ということも重要であるかなと思う。一方で、多分一方通行となってくると、道路自体の運用を変えなきゃいけないということになるので、沿道の住民の皆さんの合意も必要になってくる。実は一方通行、対面通行って、それだけで地価が変わってくるということもあるので慎重になるところもあるが、安全にバスを待てるということは重要な論点かなと思って
いるので、そういうところも併せて考えていけるといいかなと思いながら伺って
いた。

【小泉委員】 疑問に思うことは口に出すほうがいいかなと思って質問させてもらう。

まず、利便増進事業一覧の「今まで」と「これから」というので、こうなっ

ほしいと望んでいたところではあったが、計画期間が令和9年度から12年度の4年間である。4年間の計画期間をもって、実施年度が記載されていないが、今困っている人が5年後になったらもうバスを利用しなくなるかもしれない。もっとスピーディーにできないものなのかなと思う。

それと、少し前に戻るが、空のバスが走っているとか、バスが老朽化しているというようなことを先ほど伺った。バスの運転手が不足ということだが、バスは大型免許が必要だと思うが、バスの小型化ということも検討されともっと運転手も増えるのかなと思う。大型免許を持っている人で、バスの運転手に転職しようと思ったこともあるという方がいたが、「大型バスを運転するのはとても神経を使って大変だからやっぱりやめた」という話を聞いたことがある。もう少し運転手が増やせる方向に何かシフトできたらいいのではと思う。

【吉田会長】

1点目のご質問は私のほうで回答するが、これは事業計画なので、令和9年度からの4年間と書いてあるのは、4年間かけて考えるのではなく、令和9年度に、もう「これから」の路線に変えるということ。だから、今年1年間考えて、来年度にはもう新しい運行にすると。その新しい運行について国から補助金が上乗せされるので、4年間ずっと考えるわけではないということになる。確認いただいてよかった。

後段の、車両を小型化していくというところの動きだが、これについてもお答えするが、当然ながらあり得ると思っている。この後出てくる片浜・柳沢線であるとかは、そういったような点というものが既に出てくる。ただ、全部が全部沼津市内の路線がそれに応えられるわけではないが、逆に言えば、全部が全部大型である必要もない。むしろちゃんと移動手段を確保できるのであればワゴンで十分だろうということも場所によってはあるのかなと思っているし、そういう体制のほうが、むしろ運転手の裾野としては広がるということがあるかと思っている。

他方で、そうなっていくと、従来バス会社は大型をやるもの、小型になったらタクシー会社というところの、ある種の不文律があるわけだが、そういうところは仲よくやっていただき、ここにいらっしゃる皆さんの中でちゃんと足を確保していけるというところを取り決めていくことが大事かと思っているので、そういったことについても継続して議論していきたいと思っている。

そのほか、いかがか。色々な論点を挙げていただいた。

これは、協議事項としては、具体的にどこを利便増進として挙げていくのかというところは今後ということになるが、今日皆様からいただいたご意見も踏まえて、この利便増進実施計画を今年度皆さんと一緒に策定していくという方向でよいかどうか。これが今日の協議事項ということとなる。では、そのような形で進めていくということよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。では、そのような形で進めてまいりたいと思う。

結構事務局に、さっきの戸田分会とかも含めて色々な宿題が預けられているので、早めに整理していただいて、「こういうふうな形で進めていきたい」というところをまた示していただければ、私や、それから福本委員もフォローできますので、よろしくお願いいたします。

(3) 2026 小学生バス無料デーの実施について

【鈴木(奏)委員代理】 資料6 について説明

(静岡県)

【事務局】

【吉田会長】 事務局案として説明があったが、今年度、対象者が拡大すると。恐らく未就学児が単独で乗る場合ですね。保護者が一緒に乗る場合には無賃になっていると思うが。手続きに関して確認はするものの、それ以外については賛同したいというところの発言があった。

では、皆様からご質問等いかがか。

【眞田委員】 昨年、一昨年も私か私以外の方が質問していたかもしれないが、この無料にすることによる、いわゆるバス会社としてのその分のコストというか。それは県が負担するのか。それともバス事業者の持ち出しか。

【吉田会長】 いかがか。

【鈴木(奏)委員代理】 質問の意図としては、そのバスに乗って得るはずだった運賃についての負担についてということでしょうか。

【眞田委員】 そのとおり。

【鈴木(奏)委員代理】 その内容については、県から負担しない予定である。子供たちだけが無料になるが、それに合わせて保護者の方や引率で着いていただく方も乗ってもらうので、その分で収益が得られるというところがあり、そのあたりを考慮してということである。

【眞田委員】 子供たちによっては、例えば小学校6年生ぐらいだと、もう子供たち同士で利用するというのも、通常でもあるかと思うが、こういう機会に結構利用すると思う。そういったことを考えると、私も小学生バス無料デーには賛成だが、ただ、実際バス会社の負担という部分はどうかと。県が音頭を取ってやるのなら、県のほうでももう少し何かする必要があるのかなとも思う。それからあと、去年はJR東海が特別の企画乗車券を出したと言っているが、この範囲でいくと、例えば同じ静岡県でも、伊東線の沿線、熱海や伊東の人たちは逆に鉄道が使えないと。あちは東日本なので。だから、そこは県が音頭を取って、例えばJR東海とJR東日本の両方に、「静岡県内でこういう企画をやるから、もし企画乗車券を出すのなら、静岡県内だけのそういう乗車券を設定できないか」とか、色々提案するのも1つの手じゃないかと思う。

J R東海の乗車券は山梨県とか神奈川県のほうも入っているの、逆にそちらのほうのバス、一部富士急モビリティかな——のバスが松田辺りを走っているの、で、「逆にあっちのバスは無料じゃないの?」というふうにも取られる。この文書の中には「県外の小学生も」という部分も出てくるが、これはあくまでも静岡県が主催でやるということだったら、静岡県内という部分でやったほうがいいのではないかと。J Rにも協力してもらおうならその辺も考慮して。ただ、バスだけ無料になる行事なので、そこはもうバスだけにするか。そういったところは、実際のところ、県がバス事業者と、それからJ R各社と、何回かやってくるとそういった部分が出てくるかと思うので、そのフィードバックがちゃんとできているかどうか。特に伊豆地域の子供たちが今回バスをどの程度利用したかとか、そういったこともちゃんと統計を出しておいたほうがいいのではないかと思う。一応そういう部分で、意見をしておく。

【吉田会長】

今眞田委員がご指摘されたところは毎年度出ていまして、多分静岡県の方も、2年前にこの沼津市の協議会が大荒れになったということはお存じかと思う。そもそも事業者負担を預けるというところでやるのが果たしてどうなのかと。しかも、そのときのご発言として、「いや、ほかの自治体はやっている」と言うが、各市町がしっかりと協議をするかどうかが大前提にあって、県がやるからといって市町が全部やらなきゃいけないという話では全くないはずだし、そういうところで色々と議論になったという経緯がある。

一方で、今日も38ページのところに、子供の利用者が、やった日は2.5倍になったとあるが、これは当たり前である。去年と比べてどうなのか。普段やっていないときと去年。仮に去年が1,192人だが、その前年が例えば1,500人いたとしたら、減っていることになる。だから、去年と比べてどうなっているのかとか、そもそもバスを使ったことがない子と使ったことがある子というところで、39ページ以降にあるような回答に違いがあるのかとか、何かもっとやるべきこと、検討すべきこととかはあるような気がしている。

だから、ちょっと気になっていたのは、JCOMM（日本モビリティ・マネジメント会議）というのがあるが、そこで色々に関心を持たれたという話があった。JCOMMに参加している皆さんは、多分その辺の行間がポスターだから分からないと思うので、やっぱり事業者負担が過度にかかり過ぎていないか。本当にこれやることによって子供たちが普段から乗ってくれるようになったのかという、少なくともその2点についてはちゃんと継続してウォッチしていただきたいなということとはコメントさしあげたいと思う。

その他いかがか。

【岸本委員】

今日お話を聞いていて、私の聞く質問はとても幼稚かもしれないと思ったが、子供も家から出ていき、大人もだんだん中高年になって、そろそろ目が悪くなって車が運転しにくくなって、これから車を手放すことも考えなきゃいけない。そう思いながら、でもバスは本当に待たなきゃいけないとか、運賃も高くはな

いけれども時間がなとか、色々ことを考えながら乗ったり乗らなかったりの時期がすごく長い。これはお子さんのイベントということで、親御さんがついていて、若い親御さんなのか、おばあちゃん、おじいちゃんなのか分からないが、参加していらっしゃる方はイベントとして行っていらっしゃるのだろうなというのをすごく感じる。

娯楽だが「映画の日」というのがある。毎月1日は必ず「映画の日」というのが、平日だろうが休日だろうがある。休日の場合は違う日にしてもいいのかもしれないが、毎月じゃなくてもいいので「バスの日」のような、みんなに頭で認識されるような日があるといいなと。「今日バスに乗りたいが、『バスの日』だから行けるかな、行けないかな」と思うぐらい、バスのことをちょっとセンチメンタルに考えるような日が一回ぐらいあるような。それで、乗り始めると止まらなくなる。映画もそう。見に行くともた見たくなる。だからリピートしてしまう。心に引っかかるような、そういう日があるといいなと。それが県の補助なのか、バス会社さんたちの頑張りなのか、国なのか、ちょっとそこは分からないが、私の妄想の夢だが、バスのことをみんな気にかける、そんな日があるといいなと。これから先、もし何か機会があったら考えていただければいいなと思う。

【吉田会長】

確かに「こういう日は出かけてみよう」と。出かけてみるときに、「バスもよく使えるぞ」「ちょっとお得に使えるぞ」みたいなことで合わせ技になってくるとすごくいいなというのは、今お話を伺いながら思っていた。

私は関わっていないが、東北地方のある小規模の都市で、20日と30日にバスの運賃を無料にしたり半額にしたりする町がある。その自治体の場合には、それをやっただけで結構他の日も乗ってくれるようになったという報告も実際にあった。だから、そういう形で楽しく乗れるきっかけを作っていくということも大事だと思っているので、今回は小学生がターゲットにはなっているが、これは県なのか各バス会社なのか、あるいは沼津市なのかということもあるが、ヒントになるご意見だったなと思う。

その他いかがか。

では、この件については、今年度の沼津市に係る路線として、小学生バス無料デーに参加するかどうかという点が協議事項となる。事務局のご提案としては昨年同様参加をするというところをいただいているので、その旨お認めいただけるかどうか、確認をしたいと思うが、事務局提案のとおりでよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。そのような形で進めさせていただきたいと思う。色々な意見、オーダーがあったが、また県のほうでも考えていただければと思う。

(4) 富士急シティバスの片浜・柳沢線の退出と運行形態の変更について

(5) 西部地域における路線の見直しについて

【吉田会長】 残りの時間、資料7と資料8というところで結構時間を充てたい。資料8が全体像であり、資料7が個別なので、協議事項(4)と(5)の案件を一括で進める。先に全体像の西部の路線の見直しについて資料8をご確認いただいた後、続けて資料7をご説明いただいて、皆様からご意見を賜りたいというふうな形で進行を変える。

では事務局、お願いします。

【事務局】 資料7及び資料8について説明。

【吉田会長】 資料7-1、最初に富士急シティバスからお話しいただいた資料が分かりやすいかと思うが、「今後大幅な見直しが必要と考える主な路線」ということで5つ挙げられています。この5つに関しては、資料8、最初に事務局からご説明いただいたところで「西部地域における路線の見直しについて」というところがあるが、今年度、国土交通省の『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」の補助金もいただいて検討を進めることができるということになる。

今日皆さんに特にご確認いただきたいのは、この41ページの太枠で囲まれている片浜・柳沢線。これについては、2026年の9月末での退出ということで申出が出ているという状況である。そこに関わって、市としてどう対応していこうかというところが資料7-2ということになる。現段階では、45ページにあるが、この4月から減便をしているけれども、平日のみ5往復の体制になっている。この5往復というものがあるけれども、これを踏まえて、46ページのところに「継続に向けた運行内容」ということで、「目指すサービス水準」から「運行形態」「費用負担」「その他」というところで、市として代替輸送というものを確保したいということについて提案があったということ。

では、この内容に関わって、特に片浜・柳沢線の件が中心になろうかと思うが、ご意見、ご質問があればお受けしたいと思うがいかがか。

【金森委員代理】 私のほうから立場上、富士急シティバスの運行をやめるにせよ代替運行が始まるにせよ、事務的には申請が必要になって、私どものほうに提出していただくという流れになろうかと思う。まず、この後の協議の内容によって、皆様の賛同が得られれば、9月末までで富士急シティバスが今運行している片浜・柳沢線は、路線定期としては運行廃止するということで、その後富士急シティバスからは私どものほうに廃止の手続をしていただく。これは今回協議が調えば、30日前までという流れになろうかと思う。その協議を今回やるという確認でまず1点。

それから、代替運行のほうで絶え間なく10月から運行するという話だと思うが、この代替運行については車両をダウンサイジングしてやるという趣旨だと思うが、この申請自体が、利用者の皆さんからすれば、何かしらは運行が始まるのであまり関係ないが、私どもからすると、申請の種類がどうなるかというので、これはそのまま乗合として道路運送法の4条でやるのか、実証運行的に21条を使うのかというのが、46ページの中では色々混同されていて、ちょっとよく分からない

い。具体的な運行方法をこの会議じゃなくても結構なので、後ほどでも教えていただければと思っている。

【吉田会長】

まず1点目は、通常、バス路線を廃止する場合には半年前までに届出が必要。ただ、今9月末という話が出てきているので、半年前というラインは切っていると。その場合で路線を廃止ということになると、多くはこういう場で、代替輸送というものがある程度担保されるということを前提として、この協議会の場で承認が得られれば、30日前までの届出でよいというルールがあります。今回富士急シティバスとしてはそちらでいきたいということですね。今回のご提案は。

2点目の質問だが、今回のこの代替輸送、46ページにあるが、これが4条なのか21条なのか。一応「21条」という記述はあるような感じがするが、部分的に混同していそうだと。ちなみに、どういう点が混同しているのか。

【金森委員代理】

例えば4条運行であれば、そのままこの一般乗合旅客自動車運送事業というくくりの中でやるので、今回恐らくタクシー会社のどこかが引き受けてやるというところ。もし21条で、いわゆる乗合許可ということであれば、あくまで乗用事業の中で例外的に乗合をやるというところで乗合事業でもなく、この路線不定期運行というところも、ちょっと細かい話だが形式的にはあまり関係のない話で。自分たちが事務的な取扱いをやる部分で、どっちの申請が出てくるのかなというのが分からず、その確認をしたかった。

あと21条は、大体実証運行的なもので使われて、期限が「とりあえず1年間試しにやってみましょう」というところで使われるケースが多く、今回のこの10月から始まる部分というのが、事務局のイメージの中で、例えば、とりあえず1年間期限を付してちょっとお試的にやってみようというものなのか、あるいはタクシー会社にひとまずずっとやってもらおうというものなのかとか、そのイメージがちょっと分からない。

自分たちは法律的な観点でこれを見ているので、一体どういう手続を出していいのかという、事務的なものを確認したいという趣旨の質問である。

【吉田会長】

承知した。「21条なのか、4条なのか」というところが最初。そのうち21条で実証実験的にやるという話になると通常は1年で、自治体がやる場合には1年ごと更新で最大3年ということがあるが、実際これは継続していくということを前提とするものなのかどうなのかということだと思う。

この点いかがか。事務局からお願いします。

【事務局】

結論から言うと、21条を想定している。というのは、先ほど西部地区の再編と、利便増進実施計画と色々あるが、それらについては、片浜・柳沢線も含めて対象のエリアになっているので、実証的ということかどうかは分からないが、まずは代替路線を確保したいという中で、今最適と思われる案を市のほうで提案してやっていく。それと今度は全体、周りの西部地区の他の路線との兼ね合いや運行方法を見ながら、1年後については、新たな計画に準じて組み込んでやっていくのか、もしくはこのまま今の形が最適という結論になって、その後4条に移行し

ていくのかというふうなところで考えている。

【金森委員代理】

承知した。

【吉田会長】

その他いかがか。

ちょっと気になるのは、21条という形でやるにせよ、どういう形で代替運行を行っていくのかという運行方法。今日の資料の中では、タクシー車両で電話の事前予約制というものを基本としていくと。運行区間は、今の4キロの区間。先ほど富士急シティバスが作図していただいた42ページにあるこのルートというものを基本として、時間帯は7時～19時とあるが、具体的なダイヤというのが45ページと一致するかどうかというところがまだここに記されておらず、あと運賃も「一律を想定」と書いてあるが、これもどうなるか分からないところがあると思う。この点については、事務局としては、今後練った上で、と考えていると理解していいか。

【事務局】

ダイヤについては、概ね今のものをベースに考えているが、実際にやっていたく事業者様との契約とか、その辺のところで、実際できる・できないとか、運用も含めて、なるべく利便性のよい形で、この幅の中で運行のダイヤを入れていきたいと考えている。

【吉田会長】

承知した。その他よろしいか。

そうすると、まだ具体的に、どういう時刻でというところ、それから運賃が幾らになるのかというところの提示というものが無いが、片浜・柳沢線について富士急シティバスから撤退の表明がされて、それについて切れ間なく市のほうとして代替運行を行なっていきたいということについて、それで進めてよいかどうかというところについてお諮りしたいと思う。これが調いますと同時に、冒頭出た、片浜・柳沢線の9月末での退出ということについて、皆さんにご同意いただいたということで扱わせていただきたいと思うが、そのような方向でよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。では、そのような形で、まず富士急シティバスの片浜・柳沢線の9月末での退出ということについて、この協議会としてご確認をいただいたということ。併せて、同時に片浜・柳沢線の代替輸送というものを市が中心となって考えていただくと。多分タクシー会社等をお願いをするということになるので、引き続き、静岡県タクシー協会をはじめ、色々とお力をいただければと思っているが、そういう形で切れ間なく輸送を行なっていくというところについても確認がされた。

実をいうと、46ページのところのスケジュールを見ると、切れ間なく運行を行なうということになると、大体7月末までには静岡運輸支局に様々な書類を提示すると。それまでの間、色々事業者さんの選定であるとか、そういうところの話が出てくるということになる。ですので、その間、具体的に「どういう時刻にこ

の代替輸送が走らせられるのだろうか？」とか「運賃がどうなるのだろうか？」というところについて、集まって皆さんにご確認いただく場が取れないかと思っています。ですので、その内容については、「こういう形で代替輸送を行ないます」ということについて決定した段階で、委員の皆様には「こういう形で進めます」というところで情報を事務局より発していただきたいというふうに思っているがよろしいか。

【事務局】

承知した。

3. その他

【吉田会長】

「その他」とあるが、最後、全体を通して皆様のほうから何かあればお受けしたいと思うがいかがか。

今日の協議会だが、第2次計画が策定されて最初の協議会であった。今年度何を取り組んでいくのかというところを最初に確認していく中で、自動運転にせよ「沼津市モード」にせよ、やはり出口戦略を明確にする必要があるのではないかというご意見を複数の方から賜った。

一方で、利便増進実施計画。具体的な路線網の再設計をしていくに当たって、やはり都市的居住圏をどうしていくのかということも大事。一方で、今日具体的に戸田であるとか西部という話も出てきだが、各地区別にどうしていくのかというところについては、やはりこの全体の協議会というところでは解像度が上がり切らない部分もあるので、もう少し地域の中に入り込んだような形で、色々と意見をいただいたり、一緒に考えていただいたり検討したりという場というものも必要ではないかということも申し上げて、幾つか賛同される意見も出てきたかというふうに思っている。

事務局には色々な宿題をお預けしているが、一個一個解きほぐしていただいき、色々な取組というものがまた皆さんと一緒にできてくればというふうに思った次第である。

4. 閉会