

【議事録】

1. 開会

※省略

2. 議事

(1) 沼津市地域公共交通網形成計画について

【事務局】 「資料1 沼津市地域公共交通網形成計画について」説明。

【福本委員】 中心市街地の人数は立地適正化計画では増加している。網形成計画では維持としているが、このあたりの整合性はいかがか。

【事務局】 立地適正化計画は計画期間が18年間と長い計画となっている。網形成計画は期間が短いため、現況を維持しようという考えとしている。

【会長】 本計画案についてお諮りする。異議はないか。

【一同】 異議なし

【会長】 異議なしとのお声を頂いたので、本計画案は承認されたこととする。

(2) 地域間幹線系統確保維持改善事業評価について

【静岡県】 令和元年度の評価方法、結果について説明。

【富士急シティバス】 原線について説明。

【新東海バス】 戸田線について説明。

【事務局】 地域間幹線系統に関する利用促進策について説明。

【久保田委員】 事務局から地域幹線系統の取組みとして説明があったが、バスロケのPR事業とは具体的に何をやるのか。

【事務局】 東海バスが導入しているバスロケについて、市民の方に多く利用いただけるよう周知する。個々のバス停にQRコードを貼り、それを読み込むことで、バスの位置や遅延情報を把握できるようにする。またバスロケ自体を周知できるようにPR活動の支援をすることを計画している。実施は3月を予定している。

【福本委員】 地域間幹線系統について、書いてあることが的外れすぎる。輸送量は、原線は15以上、戸田線は33以上で余裕はあるが、平均乗車密度はそれぞれ低く、5を切ると補助率が落ちる。原線のデータを過去から見ると、平均輸送密度が微増して、輸送量も上がっているが、収支率が下がっている。戸田線については、輸送密度は変わらず、運行回数も変わらず、収支率は上がっている。これは静岡県の幹線の評価の問題点で、補助に直結する指標が無くて変化が追えない。補助に関連する指標となっている中部様式で見せてもらわないと、実態を追うことができない。改善してもらえるとよい。

評価と結果が変わってくるのが問題であり、船津線はBだけど「廃止」、原線は同じくBで「維持」、戸田線はAである。評価に意味がないわけではないが、中部運輸局での評価指標で押さえた上でのアドオンとしての数値が出るのが良いが、

独立してやると結果が違ってくるので改善頂いた方が良い。事業者と沼津市の取り組みについてだが、平均乗車密度を上げないと維持するのが困難になる。輸送量は多いが本数で稼いでいるだけ。密度を上げないと話にならない。今の取り組み内容が乗車密度を上げる取り組みになっているのか。足の短いお客さんを増やすか、足の長いお客さんを増やすのか。現状で足の長いお客さんが多いため、増やしづらいかもしれない。通学の送迎が多いとしたら、バスを利用してもらうことに向かうよう施策としてやらないといけない。

原線はもっと状況が悪く、JRは足の長いお客さんが乗り競合している。原線の輸送密度が低く、このままいくと廃止に向かってしまう。国庫補助をもらう路線として考える路線なのか考えないといけない。国の制度が沼津市の実態に合わない。補助に乗る、乗らないが出てくるが、県の評価、沼津市の取り組みに繋がっていると思えないところがある。すぐにどうこうできないと思うが、今後、地域間幹線系統をどうするかはしっかり考えていかないといけない。

【静岡県】

おっしゃるように、原線もそうだが、様式2に系統のキロ、平均乗車密度、輸送人数があるが、先ほどの説明だと、全体の合計だと1年間で評価している。1日当たりどれだけ動いているかが評価されていないで、ここは重要なポイントである。年間を一律で60系統評価しているところで説明が足りなかったところかと思う。平均輸送密度や輸送量はしっかり評価に入れていくべきだと思う。難しいところもあり、キロ当たりの経費が悪化の要因となっているとか、どのくらいお客さんが増えればと考えるが、一方、経費が増えれば収支率が悪くなる、そのあたりも皆さんにお伝えしないといけないと思っている。難しいご質問であったが、皆さんにお伝えしたい表づくりをしていきたい。

【福本委員】

どうやっても一般の人に分かりづらい。これを広域トリップとして落とし込んでも分かりづらい。一般の人に見せるというよりは、関係者などでどのように取り組まないといけないかということを考える際に、基準の数字を示していただくとうい。経費が安いのが良いのかということも一方で問題ある。経費が低いと良いという評価をすると、運転手不足を加速させるということになる。大幅に悪いとか良いとかで評価するのではなく、どういう背景での評価かを考察しないとしない。事業者、自治体、県などしっかり考えるきっかけになると良いと思う。

【会長】

県全体の様式であり、この場で結論が出る話でないと思うので、必要に応じて議論させていただければと思う。

【事務局】

市の取組シートが幹線に対応したものでないというところをご指摘の通りであるので、路線の性格とあり方をしっかりとらえて考えて、取り組みを進めていきたい。

【新東海バス】

今回の乗降調査では表れなかったが、昨年4月にダイヤ改正をして、修善寺駅の18時半の折り返しの修善寺行きの便があり、利用がゼロであったが、ダイヤ改正で朝の便に移し替えることが出来て、改善に繋がられたかと思う。10時の便を9時50分にして修善寺駅に接続し、三島のひかりに接続できるなど、ダイヤ

の方でも工夫している。QRコードの貼り付けをやってもすぐ利用増加に繋がるかわからないが、海外のお客さんにも利用しやすいものも取り組んでいきたい。

【富士急シティバス】 原線について輸送量に余裕がある状況であるが、今後少なくなってしまうとやれる施策も少なくなってしまうので、沼津市、富士市と協議しながら進めていきたい。

【会長】 様式についても合理的な進め方を考えていければ良いと思う。議題の2についてお諮りする。2路線の地域間幹線系統について、国庫補助により維持することに異議はないか。

【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。

(3) 沼津市自主運行路線の運行について

【事務局】 「沼津市自主運行路線の運行について（資料2）」説明。

【静岡県】 自主運行路線は、市の補助か。委託か。

【事務局】 補助を行っている。

【静岡県】 各路線、利用者数が年間ベースで書いてあるが、自主運行バスであれば乗降調査もやっていると思うので、各ダイヤと乗降状況についてお示しいただくと、分かりやすいのではないかと。デマンドは予約型なのでどういう方が利用されているかなども、全体を足してしまえば分かりにくいので、属性や頻度を把握していくことが、市としても自主運行路線なので必要かと思う。

【事務局】 実績について開示できるよう修正していきたい。

【倉田委員】 頂いた資料の中に、戸田地区の要望書があったが、これは市の方で打診があって出てきたものか。

【事務局】 地元で話し合って提出されたものである。

【倉田委員】 地区の方からこういった意見があって、まとまった要望があった場合は、市の方をお願いすることは可能であるか。

【事務局】 実際どう対応できるかは別であるが、地元の中で意見を出して、市も支援していくということは網計画にも書いてあるので進めていきたい。

【会長】 公共交通に限らず、連合自治会の方で要望等をまとめて出されるということはいくあることである。

【会長】 議題3についてお諮りする。3路線について自主運行路線として維持することに異議はないか。

【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。

(4) ミューバス事業計画について

- 【富士急シティバス】** ミューバス片浜駅循環について説明。
- 【事務局】** 補足説明。
- 【松下委員】** ららぽーと開業ということで運賃収入が増えてよい反面、経費増はどのような要因か。
- 【富士急シティバス】** 経費、人件費の増大、運行距離の増大が理由である。
- 【松下委員】** 利用者が増えたので欠損額が減るとよい。欠損額の減額にはなっているが、引き続きよろしく願いたい。
- 【富士急シティバス】** 路線バスに乗られた方はわかると思うが、かつてから車両に投資していない状況である。20年以上使っている車両も多数ある。毎年、車両更新しているが、路線バスは2台くらいしか更新できていない。貸切バス、高速バスも抱えている。ららぽーとの利用増の部分はあるが、車両の更新をしないといけない。人件費の前に修繕費がかかるということもある。来年度以降、経費が上がってしまうのは車両の方に投資したいところがある。また、想像以上に、安全に係る投資がかかってきている。運転士の発作の際の装置や、走行支援装置など経費がかかっている。これらの状況も理解いただきたい。
- 【久保田委員】** ららぽーとによる乗車人数増えているということであるが、ららぽーとの方で公共交通を利用するとポイントをくれるという取り組みの効果もあったのかと思う。商業施設と連携し公共交通使ってもらうのは良い例と思うので、ぜひ願いたい。
- 【会長】** ららぽーとが出来て、この路線以外の路線も利用状況が変わってきているのではないかと思う。市内全体を見たときに、路線再編して軸をより太くしてやっていくということが計画に描かれているが、黒字の路線も含めてどんな風に変わってきているのか、見える化しながら、全体として良い公共交通網を作っていくよう考えていただきたい。
- 【富士急静岡タクシー】** ミューバス原駅循環について説明。
- 【静岡県】** 利用者と収支だが、富士急静岡タクシーが運行を始め、利用者数が全体として減っているが、先ほどの自主運行バスの戸田・土肥線も、新東海バスから戸田交通に変えて、利用者が減っている。車両のサイズを変えると、バス、ジャンボタクシーと概念があって、乗り合いするものかどうか、地域の方としてどう認識されるのかなと思う。小さいと利用をやめようと思うところもあるのかどうか。ダイヤの変更も含めた上で、戸田交通も含めて、車両を変えた影響を教えてください。
- 【事務局】** 実績として3割減。当初は1割減と予想していたが、利用者から乗ってよいのかわかりにくいということもあって下がってしまうところがあったが、2年目以降は地元で周知されることにより利用者が戻ってくることもあると伺っているので、市としても取り組んでいきたい。
- 【静岡県】** どうしてもバスとタクシーのラインが市民にはあって、戸田・土肥線にしても

生活の中で使っていくので乗られるのかとは思いますが、県で実験した時も抵抗があるということは経験している。数字が上がることを期待している。

【会長】 議題4についてお諮りする。ミューバス片浜循環、原駅循環についての見直し案について、異議はないか。

【一同】 異議なし

【会長】 異議なしとお声を頂いたので、本件は承認されたこととする。

(5) EVバス計画について

【伊豆箱根バス】 EVバス運行計画について説明。

【眞田委員】 バスの製造をされているということだが、定員21名、着席14名、立ち乗り6名ということのなかで、車いすは後ろからということかと思うが、実際、手すり、つり革、立っている人の安全性はどういう形になっているか。

【伊豆箱根バス】 乗合バスの要件があるので、基本的に要件を満たさないといけないため、手すり等の設備をつけている。車いすを搭載するときには着席の定員が2名減少することとなる。

【眞田委員】 ダイヤはこのダイヤの一部なのか、それともさらに加えるという意味か。

【伊豆箱根バス】 この便の一部、6便分をEVバスとする予定である。

【久保田委員】 保管場所など申請してもらおうと思うが、営業所で行う点呼や安全管理は別途事業者と相談しながら進めたいと思う。そこも含めて決議いただければと思う。

【東海バスオレンジシャトル】 3月18日からEVバス運行ということで、そこからこのダイヤにするのか。また、4月1日から出発するバス停が駅前0番線から出るが、それまでは1番線から出るという認識でよいか。

【伊豆箱根バス】 ダイヤについては、観光客や沿線住民の分かりやすいダイヤにするということ、適正な間隔というところで協議中なので、EVバスについても調整したダイヤということを考えている。乗り場はこの後の協議もあるので、沼津市さんからお願いできればと思う。

【事務局】 乗り場は4月1日からは0番線、それまでは1番線と考えている。

【野口委員】 スロープと絡むが、ベビーカーの利用があった場合はどうするのか。

【伊豆箱根バス】 乗車して固定できる形になっていないので、混雑の際はたたんで頂く可能性がある。

【野口委員】 ベビーカー利用者も乗車は可能か伺いたい。

【伊豆箱根バス】 路線バスのため、お断りする理由はない。

【西尾委員】 21名乗りということで路線バスにしては少ないが、昨年度の実証実験の時はお断りした実績は無いか。

【事務局】 実証実験は10人乗り車両だったこともあり、お断りする時もあった。

【西尾委員】 沼津港線は観光客が多いため、そのあたりの想定をしつつ、何人乗りかということも示して、お客様に分かるように表示することも必要かと思う。乗車が出来ないということ、車いすの方が来て、選別するという事も出てくる。そのあた

りのルールが必要かと思う。

【伊豆箱根バス】 当社が路線バスとして開業する形であり、旅客定員 20 名なので、EVバスの時刻を表示するが、乗り切れない場合、そのあとに一般バスも入るようにしている。

【西尾委員】 乗れなかったら 10 分後というのは事業者の理屈である。利用者からしたら、10 分待てとなると何だよとなる。それが運転手に苦情が行くなどないようにしていただきたいと思う。

【伊豆箱根バス】 その件については、乗車定員など示すなどしていきたい。

【会長】 点呼、安全管理は運輸局と調整するというので、本件の運行について異議はないか。

【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。

(6) 沼津駅南口バスターミナル乗り場再編について

【事務局】 沼津駅南口バスターミナル乗り場再編について説明。

【富士急シティバス】 乗り場再編に伴う路線の新設・廃止について説明。

【伊豆箱根バス】 乗り場再編に伴う路線の新設について説明。

【久保田委員】 周知方法で広報紙とあったが、それだけだと難しいので、駅で案内するなどはないのか。また周知に加えていただきたいのがバスの案内所であり、富士急シティバスも同じビルで案内するとなっているが、そこも含めて周知する方が良いと思う。

【事務局】 3社と協議しているが、駅前の乗り場案内版を変更し、3社のバス案内所にも表記するようにする。その他についても協議しながら周知に努めてまいりたい。

【久保田委員】 周知の時期は、早い方が良いと思うが。

【事務局】 広報紙は3月1日号に掲載する予定である。今回ご承認いただいたら、早めに周知に入りたいと思う。

【眞田委員】 現地のバスターミナルの方にも「乗り場が変更になります」ということを告示したほうが良い。降車場だが、現状、イーラ de 前と、南側、東側となっているが、この間ららぽーとから駅を利用したが、駅利用者が多いことを考えると、イーラ de 前などをもっと活用できないかと思う。一般車の乗降スペースも見直して、バスの降車場は駅の改札に近い方が利便性に優れていると思うがいかがか。

【事務局】 バス停、バスポールでの可能な限りの周知は進めていきたい。バスターミナルの運用も、現状混み合ってくるのが予想され、タクシー協会もご理解いただいているところもあり、安全に注意して考えていきたい。

将来的な話で駅周辺はヒト中心のまちづくりの取り組みもあり、人やタクシーの分離配置などについて、沼津市のまちづくり戦略の中で検討している。

【後藤委員】 バスはどこで待つようになるのか。10、11番を待機場で使っていたと思うが、

どこで停まるのか心配になる。そこが出発地点になると、待機場はどこにするのか。

【事務局】 待機場についてはターミナル内で可能な限り3社で確認することと、市でも市有地での止められる場所について協議をしているところである。混み合うことが予想されるので、市も待機場の検討を進めている。

【静岡県】 バスの再編が2段階になっていて、網形成計画の23ページに再編すると、バス停は既存のバス停を流用していくと思うが、そのあたりの考え、バス停の機能の付加、デジタル化などはどう考えていくのか。

【事務局】 ハードについては、今後対応を検討するが、案内表示については市でマニュアル化して、更新時に表示を統一化していただけるように考えていく。来年の春には、一部ターミナル内だけでも統一化した案内が出来るようにしたい。

【西尾委員】 待機場所の話があったが、要望として運転手の方から言われるのが、沼津駅は特にバスの発車前の待機場所がない。市からの話にもあったが、待機場所を作っていただくこともそうですし、高架化に伴う再開発においても、是非バスの待機場所も検討していただきたいと思う。

【眞田委員】 待機の話で、北口はよくバスが停まっている。もし南口でそうであれば、北口のロータリーを利用する、高速バスなども通るが支障が無いように停められているような感じがしている。事業者さんが市と確認してやっていただければと思う。駅を降りてバスロータリーが変わる案内とあわせて、発車案内、デジタルサイネージなどの案内があるとよい。静岡駅の静鉄のところは案内がある。デジタルがあればよいと思う。

【会長】 本件についてお諮りしたい。乗り場再編について異議はないか。

【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。

3. その他

【清水委員】 東海バスグループの組織変更について報告したい。東海自動車は親会社、運輸を担当する地域別の5社運営しているが、4月1日より、運輸担当の5社を一つにする。株式会社東海バスということで運営する。オレンジシャトルについては沼津営業所となる。中身として大きな変更なくやらせていただく。今後もよろしくお願ひしたい。

【静岡県】 静岡県では、沼津駅-沼津港において自動運転車両の実証実験を行っている。自動運転のシステムに不具合が生じ、現在は手動で運行している。

4. 閉会