

令和元年度 第1回沼津市地域公共交通協議会 《議事概要》

開催日 : 令和元年7月2日(火)

開催時間 : 開会 午後14時00分 閉会 17時50分

開催場所 : 沼津市水道部庁舎 3階会議室

出席者

	氏名	現職等	備考
鉄道事業者	奥川 誠二	東海旅客鉄道(株) 沼津駅 駅長	
一般旅客運送	渡辺 知行	富士急シティバス(株) 常務取締役営業部長	欠席
	津田 豪	伊豆箱根バス(株) 営業部次長	代理
	青木 守	(株)新東海バス 代表取締役	
	清水 修	(株)東海バスオレンジシャトル 代表取締役社長	
	山崎 元	戸田交通(株) 代表取締役	欠席
	堀内 哲郎	(一社)静岡県バス協会 専務理事	欠席
	鈴木 智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部長	
運転者組織	西尾 清明	伊豆箱根鉄道労働組合 書記長	
商工団体	杉山 金芳	沼津商工会議所 専務理事	
	石塚 久美子	沼津市商工会 女性部長	
観光団体	選考中	特定非営利活動法人沼津観光協会	
	山田 健一	戸田観光協会 事務局長	
有識者	吉田 樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	
	福本 雅之	名古屋大学客員准教授	
利用者	倉田 剛	公募委員(新規:岡宮 金岡地区)	
	後藤 京子	公募委員(継続:上香貫 第3地区)	欠席
	眞田 勲	公募委員(継続:庄栄町 第5地区)	
	千葉 秀美	公募委員(継続:市場町 第4地区)	欠席
	長尾 綾	公募委員(新規:西添町 原地区)	
	野口 晃	公募委員(継続:下香貫 第3地区)	
道路管理者	小林 孝義	国土交通省沼津河川国道事務所道路管理課長	代理
	佐野 芳彦	静岡県沼津土木事務所工事第1課長	代理
公安委員会	坪内 大輔	静岡県沼津警察署 交通官	
地方運輸局	久保田 素広	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 主席運輸企画専門官	
静岡県	大倉 篤	静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	代理
市	新屋 千樹	沼津市副市長	会長
	松下 藤彦	沼津市都市計画部長	

事務局: 沼津市まちづくり政策課

【議事概要】

(1) 沼津市地域公共交通網形成計画について

①制度の概要、②計画の背景、③計画の策定手順、④公共交通の現状と課題

【久保田委員】

「資料 1-1 地域公共交通網形成計画策定の必要性と経緯」説明。

【事務局】

「資料 1-2 沼津市地域公共交通網形成計画について」説明。

【坪内委員】

昨年度は沼津市内のすべての交差点において事故件数がワースト 5 から外れており、事故が減少している。皆さまの努力と高い意識が結果に結びついている。また、5 月以来、全国的にも社会的反響の大きな交通事故もかなり多く発生している。

安全を意識した上で人々が暮らしやすく、円滑な交通行政がなされるまちづくりをしていただきたい。

【清水委員】

ネットワークについて、バス事業者としては運転手不足と赤字路線という共通の問題がある。公共交通網を再編するに当たってバス事業者として効率的な運行ができるネットワークで町を機能別にコンパクトにまとめるという考え方は、是非進めていただきたい。

また、近隣市町との拠点間を結ぶネットワークについても、例えば観光という視点からも、単独の市だけではなかなか魅力が十分に発揮できない部分もあり、近隣市町とを結ぶネットワークの必要性は感じている。

【倉田委員】

岡宮地区では、バスの本数が非常に少ないため、東京方面に行く際、すぐ近くのバス停から沼津駅に行くのも不便で、またバス停も周辺が暗く危険である。

今、岡宮地区は人口が増えてきており住宅が増えている。マイカー利用者はバスに乗らないため、新しい住宅の人たちにはバスの需要がない。バスの事業者は採算が取れないと思うが、完全に交通手段から取り残された高齢者の利用が増えている。バスの本数が少ないため、買い物も、病院への通院も不便である。

【奥川委員】

沼津駅をご利用になるお客様の中では、沼津港を目指す方が大変多く、バスでのアクセスについて聞かれる。先ほどの問題点で出ている通り、駅の社員もバスの案内にはかなり苦労しており、行き先がしっかり、バス停がはっきりすれば案内もでき、観光のお客様が、迷わず行けると思うので、こういう視点はかなりいい視点ではないかと思うので、是非進めていただきたい。

【杉山委員】

今進めている高架化・南北自由通路がいわゆる拠点としての機能を持たせていくという形で整備を行っているが、その郊外と拠点との関係について、交流人口による集積を高める場所との交流なのか、人口密度の高い所に対する結節点との関係なのか、日常生活との市民との関係というものかをもう少し議論していく必要があるのではないかと感じている。

【眞田委員】

交通結節点の利用環境という部分で、やはり沼津においては沼津駅がまず沼津市の顔、玄関である。

東京や横浜方面に新幹線や東海道線などで通っている方が多くいるが、0 時前や 0 時頃の電車で帰って来ると路線バスが終了しており、家族に迎えに来てもらうパターンが多い。

結節点については、北口と南口が高架化されて自由通路ができて、北方面のららぽーとや、岡宮は北口ロータリー、沼津港、伊豆方面は南口ロータリーと、ある程度機能分担される形がいいのではないかと考えている。

【青木委員】

バス事業者とするとどうしても、運行本数は増やしたい意向はあるにせよ朝晩便の利用者が少なく、また運行するという事は逆に労働時間が伸びてしまうという問題もある。

そういう中で、事業者として、最大限の努力はしているが、今の利用者の実状からは、最終バスを後ろに伸ばす、始発を早くするのはなかなか難しい状況になっており、過疎化が進めば進むほど利用者の実態としては厳しく、今の運行実態があると思っている。できる限りのことをして路線確保を維持するというのが今のところの実態なのかと感じている。

【鈴木委員】

路線バスの維持がこれから先、さらに困難になってくるであろうという話もあったが、これは沼津市に限らず他の市町でも同様の問題を抱えており、近隣市町においてタクシーを利用したデマンド交通、タクシーを導入しており、タクシーの機動力を活かし、地元に入って皆さまの実態に応じたきめ細かなサービスのデマンド交通ができればと思っている。これから先もキャッシュレス化の対応や、事前確定運賃、タクシーの相乗りをしてタクシー料金を安く乗る等の様々な施策をすすめ、持続可能な公共交通のあり方を見据えて頑張っていきたいと思っている。

【山田委員】

戸田地区の問題は色々あるが、戸田から沼津間のバスについては一日に1本しかなく、非常に残念である。

一番の問題は戸田沼津間の船である。できれば戸田としては戸田～沼津間の船の復活を是非お願いしたい。防災の関係としても戸田沼津間の船は非常に必要であると思っている。

【石塚委員】

バス停については、バスを降りた時に急に雨が降ってきた時など傘がない場合に困るという話を聞いている。逆にバス停で待っている方が、これから暑くなる中、熱中症の心配もあるので、バス停に屋根などがあればいいと思う。

【野口委員】

高齢者の利用促進というところで免許証を自主返納した人たちの利用の需要があると考えられる。今、返納者への支援としては一回限り5,000円の支援という形でやっているが、免許を返した人もその後の生活がある。交通安全対策としてやっている形だが、公共交通と連携して高齢者の利用促進を図るというのも重要と思う。

【長尾委員】

高齢者で近くに家族のいない方はバス・タクシーを使うしかないが、若い方ならインターネットですぐ調べ、路線がどこかなど分かると思うが、親世代がそうなった時に、時間等をもっと簡単に案内できれば、高齢者を取り込むことができると思う。

【大倉委員】

(代理：山崎氏)

ICTの技術については、おそらく今、交通関係では非常に進んできていると思う。特にスマートフォンを皆さんが所有することによって、誰でも検索ができ路

線も見つけることができ、さらに web の位置情報を使うと色々なことがわかる、そういうような時代になってくると思う。しかし、技術ばかり進んでもなかなか地域としてはついていけない。その技術を市民の方が使いやすくしていくということがとても難しいことなのではないかと思う。網形成の中に今回 MaaS など、こういう視点を持つことは、非常に素晴らしいと思う。

事業者さんがお話いただいたとおり、乗務員不足というのが非常に大きな課題だと思う。特に沼津市の退出路線の原因は、乗務員の不足と赤字路線での運行を継続することが困難という事だと思う。ネットワークについては、どういう風に考えて効率化していくか、そういったところを課題として捉えていただきたいと思う。

【福本委員】

沼津市として計画で何を目標したいのか、はっきりする必要がある。

昨年までの研究会で議論した内容を踏まえ、部会等でしっかり議論しないと、どこにでもある網計画が一つ増えましたというだけで、沼津市さんには何も残らない。そういったことにならないように部会で話をしていきたいと思う。

【吉田委員】

何を目的として、何を目標としてこの沼津市の網形成計画を作っていくのかをこの会議の中で議論していく必要があると思う。

事業者の皆さんからも運輸支局さんからも乗務員不足という言葉が出てきた。他方で公募委員のみなさん、利用者の委員の方、それ以外の方からのご意見としてはバス運行本数が少ないという意見が寄せられた。今このままの本数でこれ以上増やすのは無理だということである。そうするとどうすれば夜の便を増やせるのか、どうすれば戸田まで行ける便を増やせるのかという、いろいろな方法を考えなければならない。今あるものを残しながら継ぎ足していくということが出来ないから、いろんな主体が組み合わせてサービスをしていく方向に舵をとる必要があると思っている。

⑤部会の設置

【事務局】

「資料 1-3 沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会規約（案）」説明。初回の検討部会は 7 月 22 日（月）を予定している。

【新屋会長】

部会に属する委員は条例第 7 条第 2 項に基づき会長が指名することとなっており、別表の 14 名を指名させていただく。

【一同】

異議なし

【新屋会長】

異議なしとのお声をいただいた。続いて部会長の選任は、協議会条例第 7 条第 3 項に記載のある通り部会長は会長の指名する委員となっており、部会長には吉田委員を指名したいと思っている。よろしいか。

【吉田委員】

部会長について承諾した。

【新屋会長】

続いて部会長の職務代理者の選任であるが、部会長があらかじめ指名することとなっている。

【吉田委員】	職務代理者は福本委員にお願いしたい。
【新屋会長】	吉田部会長より福本委員の指名があったが、よろしいか。
【福本委員】	了承した。

(2) 協議運賃の改定について

【伊豆箱根バス】	「資料 2-1 普通旅客運賃及び新旧対照表（伊豆箱根バス）」について説明
【東海バスオレンジヤトル(株)】	「資料 2-2 普通旅客運賃表及び新旧運賃対照表（東海バス）」説明。
【沼津市】	「資料 2-3 普通旅客運賃表及び新旧運賃対照表（自主運行路線 西浦線）」
	「資料 2-4 消費税増税による運賃改定について（戸田・土肥線）」
	「資料 2-5 消費税増税による運賃改定について（戸田・江梨線）」説明。
【新屋会長】	以上の運賃改定案について異議はあるか。
【一同】	異議なし
【新屋会長】	異議なしとのお声をいただいたので本件は承認されたものとする。

(3) 退出意向の申出路線への対応について

【富士急静岡バス】	「資料 3 『船津線』退出意向申出及び対応について」説明
【新屋会長】	本件に関するご意見ご質問を伺う。
【吉田副会長】	経緯に「平成 31 年 3 月末に静岡県公共交通確保対策協議会へ令和元年 10 月からの路線退出意向を申し出た」とのことであり、通常は静岡運輸支局に届けてから半年後の退出だと思うが、届出は行ったのか。届け出ていないのであれば、この協議会と富士市の協議会の承認が得られれば 30 日で退出できるから、10 月に退出したいということなのか。
【富士急静岡バス】	届出はしていない。届出をしていない理由としては、地域の方にも対応策をふくめて十分にご理解いただいで進めていきたいと考えている。 唐突に退出の件をお出ししたのは弊社の反省点である。2 月の協議会で今後効率化を図りながら継続していくと協議会で報告させていただいたが、急きょ状況が変わってしまった中で、対応策を考えて、退出と同時に対応策を講じることができればと考えている。 しかし場合によっては届出をさせていただくことも考えている。それほど乗務員不足が深刻で早急に対応しなければならない。
【吉田委員】	資料の収支状況をみると、運行回数を減らしたのに欠損額が変わっていない。これはどうしてかと私も考えたのだが、この根方線はシティバスも含めていろんな系統があるが、グループ会社でやるべきことをやってなかったのではないかと思う。 本日、事後の対応策をお出しいただいていたが、ららぽーと開業の 9 月でダイヤが変わると思う。ダイヤが変わった後で利用がちゃんと平準化されているかを確認しないと判断材料としては不足している。
【久保田委員】	路線退出の要件としては、聞いている範囲でいうと運転手不足と国庫補助が受け

られなくなった2つの要因だとこのことで、厳しい話なのかもしれないが、そもそも状況をなぜ沼津市の方に報告、相談しなかったのか。また市の方は状況をどのように把握していたのかお伺いしたい。もし2～3ヶ月前にその状況が分かっていたのであれば、周知活動というか、この路線はこんな状況であると市民に呼び掛けることができたのではないかと思う。

【事務局】

沼津市としては昨年2月の協議会で、効率化して維持していくとの話を事業者からいただいていたので、市としては対策を取ってこなかった。

【久保田委員】

15人という基準があるのだが、その乗降者数は把握していなかったのか。

【事務局】

2月の時点ではそこまで確定していなかった、3月になって確定して国庫補助を維持できない数字が出たので変えられないとのことであった。

【久保田委員】

市民の足を考えるのであれば、常にそういうところは把握しておかなければこういう事態になる。これは沼津市だけではなくて富士市や他の市町にも関係ある話で、常に事業者と連絡を取り合って状況を把握することは絶対必要である。

【大倉委員】

(代理：山崎氏)

退出の要件について、静岡県のお考え方について少し補足させていただくと、船津線は国庫補助と県補助が入っている路線なので、退出する半年前に県に申請していただくことになっている。船津線については3月末に退出したいということで申請があり、県の方から4月の中旬から下旬まで地域公共交通会議の中で地域と事業者と市民との中で議論していただいて退出するかどうかを決定してもらう。

27年度までは7.5往復だったものを4往復に変えた。もともと継続協議を終えて、継続するという事になって1か月もたたないうちに退出するという申請が上がってきた。富士急静岡バスは沼津市と協議を継続していくべきだったものの、退出したいという申出があったのは少しおかしいと思う。

【富士市】

今回船津線の退出について、意見を述べさせていただく。富士市としては急な申出をいただいたわけだが、当初船津から東平沼間が空白になる内容であったので、空白を解消して利便性を確保していただきたいというお願いをしていた。今回この案が出てきたのはつい先日だったので、沼津市の公共交通協議会で皆さんのご意見を、今後、富士急静岡バスと沼津市と協議を進めていきたいと考えている。

【福本委員】

結局、10月に廃止するという届出を出しているのかいないのか。

【富士急静岡バス】

出していない。

【福本委員】

ということは、まだ10月に退出できないことになるが、今ここに書いてあるダイヤはいつから適用するつもりか。

【富士急静岡バス】

10月1日を予定している。

【福本委員】

そもそも2月の協議会で維持を申し出ていて、3月に急ぎょ退出の申出をだすというのはバス対策協議会の趣旨に反するような行為だと思う。

確かに赤字で運転手が足りなければやめなければいけないということは十分理解しているが、それをやると沿線の住民の方に大きな影響が出るから協議会が

都道府県ごとに設置されていて、半年前、1年前には退出の意向を確認するということが協議会が生まれている。この路線についてだけではなく一般論として気を付けられた方がよいのではないかと思う。市町村との信頼関係がすべて崩れてしまうことになる。

【富士急静岡バス】

真摯に受け止めなければならないが、やはり地域の合意形成というところもあったかと思う。平成27年9月にも退出するというので申出をしている。

具体的方策というのは民間が提案している。皆様のご意見は受けていきたいと思うが、これからどういう風に考えていただけるかというのを、地域の方に考えていただきたいというのを密にすべきではないかと思う。

【福本委員】

この路線は赤字で、補助をもらっても赤字。そのため何とかしてもらえないかという話をされていたのであれば今のおっしゃるところもよくわかるが。

【富士急静岡バス】

我々単独ではしていない。

【福本委員】

それならば市町も、やれているのだなとしか思わない。

【富士急静岡バス】

私共単独で対応策まで考えさせていただいたのだが、我々も沼津市の事業者ではないためコミュニケーション不足であったと考えている。

【福本委員】

データを事前に出していただいて、維持できないということを事前に言っていたら問題ないと思う。維持すると言って廃止するというのでここに出して、何もしてくれなかったというのは違うのではないかと思う。

【富士急静岡バス】

相談させていただいたのは2月より前だったかという前ではない。気づいたのは3月なのだが、1回沼津市ともお話をさせていただいている。なかなか対応策を示すのには時間がかかってしまった。3月の決算が決まるような段階で1度お話しさせていただいた。そこまで直前ということではない。

【沼津市】

沼津市からの見解として述べさせていただく。

本市としては10月にららぽーと沼津のオープンを控えており、大型商業施設の立地により公共交通利用者が増加することを見込んでいる。

船津線については、ららぽーと沼津の近隣を経由する路線であり、船津線沿線の住民の方、富士市方面から、ららぽーとに足を運ぶ方にとっては貴重な交通手段であると考えている。現在比較的利用の少ない休日の便については、ららぽーと開業の波及効果により利用の増加が見込まれる路線であると考えている。また本路線は通勤時間帯の利用者も多く、資料3利用状況を見ても退出による利用者への影響は大きいとみている。

対応策についてご説明いただいたところではあるが、利用者の利便性を補完しているとは判断しづらく、また地域間幹線経路としての生産性向上に取り組んだとは言いがたいと考えている。3月に退出の届出があったわけだが、沼津市と事業者との協議としては、まだしつくされていないということもあり、当該路線について路線の維持が必要であると考えていることから、届出のあった9月末での退出は承認しがたく、富士急静岡バスには引き続き運行をお願いしたく、本件については3月末までの継続協議としたいと考えている。

- 【富士急静岡バス】** 実際、届出はまだしていないのであくまで協議を進めていきたいと思う。
但し、3月まで延長という猶予はない。乗務員が9名不足、休日出勤が平均1.5日、働き方改革にも対応しなければならないということを強く訴えさせていただく。こちらの路線を効率化していかないと経営が成り立っていかないとということもあるので、3月末まで延長ということではなく、近々に関係の皆様との協議の場を作っていただき、早期の対応を考えていけたらと思う。
- 【新屋会長】** 様々な意見があるようだが、継続協議という形で進めていただければと思う。船津線は継続協議ということではよろしいか。
- 【一同】** 異議なし
- 【新屋会長】** 異議なしとのお声をいただいたので、船津線は継続協議としたいと思う。

(4) バス交通活性化対策事業費補助事業について

①EVバス運行計画について（伊豆箱根バス）

- 【伊豆箱根バス】** 「資料4-1 EVバス運行計画（案）」説明
- 【沼津市】** 運行計画について補足説明
- 【新屋会長】** 本件に関するご意見ご質問を伺う。
- 【清水委員】** EVバスの運行については反対することはないが、伊豆箱根バスがさんさん通りを南下する経路を路線申請されるということで、弊社としてもこの経路で路線バスを路線申請したいと思っている。ここを南下するバスが増えるということで沼津港へのアクセスが改善されて、より一層便利になって沼津港の魅力がアップすると思っているのでご承知おき頂きたいと思う。重ねて申し上げるが、以前からこういった経路での運行を弊社で考えており、EVバスの運行に反対するという意味ではない。
- 【津田委員】** 元々でいえば沼津港線はこのルートになるのかなと思っているが、路線がないということで運行していなかった。この度はEVバスということで市の意向もあり、さんさん通りを基点に活性化したいとのこと。弊社としても路線延長しなければ運行できないわけだが、途中にバス停を置かずにそこを直進でと市から説明を受けており、その意向に従っているところなので、ここをすべて路線バスを含めてバスで走るというのは話が変わってきてしまうのかなというのが私共の意見である。
- 【沼津市】** 昨年度の実証実験にご協力いただいた両社に対して、沼津市としては直進で運行したいとお話させていただいていた。伊豆箱根バスがEVバスを購入して、既存の路線バスを減らして対応を考えてくれたということである。
また今、東海バスから路線バスを運行したいとの意向があったが、伊豆箱根バスとも話をしながら、市内バス会社で協力して共同運行を含めて利用促進をはかっていければいいと思う。
- 【新屋会長】** 確認だが、今回はルートまで含めてこの場で承認する必要があるのか。

- 【事務局】 届出をするにはルートまで必要なので、直進ということで諮っている。
- 【新屋会長】 今までの話だと今のままではという風にしたが。
- 【事務局】 EVバスについては直進でという承認をいただきたいと思う。
- 【新屋会長】 確認するが、東海バスはEVバスでも路線バスなので自分たちも申請するという話か。
- 【清水委員】 路線として走らせるということなので、先ほども申し上げたが以前からやりたいというところもあったので、弊社の方も路線バスで申請させていただきたいと思う。EVバスがこの経路を走ることにについて反対ということではない。
- 【新屋会長】 反対ではないがこの路線で路線バスを東海バスも申請したいということで、それに対して伊豆箱根はこの場では回答できないということではいか。
- 【事務局】 次回の協議会では遅いか。
- 【事務局】 届出上（道路運送法）は問題ない。
- 【吉田委員】 グリーンスローモビリティの車両購入補助等で、ある程度ルートが決まっている必要があるかと思う。道路運送法上の手続きは運行開始の少し前で間に合うが、車両購入費補助を使いながらやるにあたり、いろいろ調整していかなければならない案件もあるが、本日はEVバスの運行計画について、補助を使って実施するということを確認しておきたい。
- 【新屋会長】 波及する部分があるが、EVバスの導入についてはこの場でご承認いただきたい。何か変更があればまた次回以降の協議会に掛けさせていただくかもしれない。何もなければこの場で承認いただいた内容で申請するというところで承認いただきたい。
- 【福本委員】 せっかくなので共同で一緒に走らせることも考えていただきたい。これは伊豆箱根のEVバス、東海バスの路線バスでダイヤなども調整していただきたい。
- 【事務局】 もう一つ、並行している既存の路線は減便するのかわからないのか、ダイヤはどうするのか、事業者同士で詰めて持ってきてほしい。直通する路線は儲かりそうだからやりたいけど、生活路線は儲からないから抜くというのは、限度があると思う。既存路線はどうするのか、共同運行のダイヤはどうするのか協議して持ってきてもらえればと思う。その条件付きでの採決であれば私は賛成する。
- 【東海バス】 今、既存路線を走っているものを全部こちらのルートに持ってきたいという意味ではない。まだはっきり何本と決まったわけではないので、今先生がおっしゃったような形で考えている。この路線については今話があったから飛びついたという話ではなく、以前から当社としては運行したかったということで、なかなか実現しなかったという点をご承知おき頂きたい。
- 【新屋会長】 沼津駅と沼津港、軸としてしっかり議論していかなければならないことだと思うので引き続き議論していきたいと思う。
- 【事務局】 EVバスについては承認とさせていただきたいが、いかがでしょうか。
- 【一同】 異議なし
- 【新屋会長】 異議なしとのお声を頂きましたので本件は承認されたものとする。

②ミューバス片浜駅循環について（富士急シティバス）

【伊豆箱根バス】	「資料 4-2 ミューバス片浜駅循環」説明
【沼津市】	本件に対して沼津市より補足説明
【新屋会長】	本件につきまして意義はあるか。
【一同】	異議なし
【新屋会長】	異議なしとお声をいただいたので、本件は承認されたこととする。

以 上