

【議事録】

1 開会

※省略

2 議題

(1) 地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について

【吉田会長】 地域間幹線系統に関する事業評価の説明を、静岡県に願います。

【浦田委員代理】 資料1-1について説明。

【吉田会長】 この事業評価では、県として各路線にスクリーニングをかけているのだと思う。一方で、個々の路線について課題や現状、あるいは市民の皆さんからの「この路線はこういうふうに変えてくれるともっとよくなる」という、より解像度を上げた話に持っていきたい。そうすると、国の補助を沼津市の協議会に落として議論する意味がクリアになると考えている。本日はそのように進めさせていただきたい。

資料1-2の①以降について、各事業者と沼津市より説明をお願いしたい。

【伊豆箱根バス】 資料1-2の①、資料1-2の②について説明。

【富士急シティバス】 資料1-2の③、資料1-2の④について説明。

【東海バス】 資料1-2の⑤について説明。

【沼津市】 資料1-3、1-4について説明。

【吉田会長】 地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について、ご意見、ご質問はあるか。

【福本委員】 静岡県には、各系統の状況を共有するために、県の協議会と各市町の協議会に情報を流す仕組みを活用していただきたい。これは他の県でも出来ていない。情報共有が出来ていないと、ある日突然路線廃止の案件が出てきて、市町が受け取るフィーダー路線の補助が全減になることがあり得る。その結果、市町はフィーダー補助をもらえなくなったことで財政支出しなくてはいけなくなり、また幹線の廃止代替路線についても独自で財政投入しなくてはいけなくなる。このようなことが全国各地で起きている。経営状況が良くない路線に対して、県からアラートを出していただくためにご活用いただきたい。

そのために、県が作成している評価シートの中身を変えていただきたい。事業者が各路線の具体的な経営状況や、改善に成功した点、取り組むべき内容を記載する様式になっていなくてはいけない。

一方で、先ほど伊豆箱根バスから沼津大岡三島線について、口頭で「加藤学園のスクールバスから路線バスに転換したことによる状況」や長岡伊豆三津シーパラダイス線で「長距離の利用は減っているが、短距離の利用が若干戻ってきた」ことについて説明があった。このような内容をシートに記載すべきであ

る。各系統の細やかな状況を記載できるシートの様式に変えていただきたい。

また、「A」から「C」の3段階の評価で路線を評価しているが、補助基準の指標と異なる基準で評価されている。補助に係る基準は評価シートの最もわかりやすいところに記載しなくてはいけない。経営状態が危ない路線なのか、そうでないのかをまずチェックすることが必要である。

そして、事業者から「人件費等、経費削減に取り組んでいる」と説明があったが、人件費削減をプラス評価につなげてはならないと考える。このことが運転手不足に繋がっている。キロ単価がむやみやたらに高い状態は良くないが、むやみやたらに下げようとするのも良くない。どのように扱うか、もう一度考えていただいた方がよい。

沼津市が作成した資料1-3は経年で数字を出しており、この点は県の評価シートにも取り入れていただきたい。ただ、数字が増えた理由や減った理由について記載がない。数字が変化した理由や考察が最も重要である。

例えば原線について、利用者が戻ってきたことは資料に記載されていたが、路線を再編したことやらぼ一とに接続した効果が出てきたということは口頭で説明されていた。理由を資料に記載していただかないと、横展開の仕様がわからない。「お客様が利用するところに路線を引き、それと接続するダイヤや路線を見直すということは、他の周りの路線にも効果を及ぼす」ということがここから判断できる。市内の他の地区でも同様のことができないか検討しなくてはいけない。戸田線もR4は利用者が大幅に戻っているが、H30、R1と比べると利用者数はずっと下がっている。運行回数が変わっていないものの、利用者数は下がっているということは、過去10年くらいで見ると、順調に利用者が減っているということである。あと5、6年すると、経営状態が危ない路線リストになる可能性が非常に高い。

先ほどの東海バスの説明では、短距離の利用者が減っているが、長距離の利用者が多いので収支は改善しているとのことだった。そうすると、より一層観光客の方に利用していただくような施策を打たなくてはいけない。あるいは、収入としては小さいが、短距離利用のお客様にもっと乗ってもらえるような施策は何が要るかを考えていく必要がある。個別の路線でそのような施策を考えられないと良くならない。そのためにも、静岡県には評価シートの形式を上記のことが記載できるようなものに改めて、市町村と情報共有をするために県と市町村の協議会を使い分ける仕組みに見直す検討をしていただけると良いと思う。

【浦田委員代理】

ご意見に感謝する。そのように検討させていただく。

【吉田会長】

事業者からも補足があったが、利用者が増えた要因は大事である。様式に沿った資料ではその辺りが薄まって形式的になるので議論がしにくいし、実質的な意見が交わしにくいと私も考えた。ぜひ静岡県でも考えていただければと思う。

そのほか、ご意見等あるか。

では、こちらの内容、特に資料1－4について、お認めするという方向でよろしいか。

【一同】 異議なし。

(2) 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、各事業者、事務局から説明をお願いします。

【伊豆箱根バス】 資料2－1①～②、⑥について説明。

【事務局】 資料2－1③～④について説明。

【東海バス】 資料2－1⑤、⑦～⑩について説明

【事務局】 資料2－2について説明。

【吉田会長】 資料2－2の沼津市の対応について、これでよろしいかお諮りする。各事業者からも現状について説明をいただいているが、それも含めて、皆様からご意見、ご質問はあるか。

【風岡委員】 富士急シティバスにお伺いする。資料の「今後の運行について」という所で、「見直しをせざるを得ないことも想定されますので」ということで、それぞれがセンター線、原線を記載していただいているが、直近の4月に減便等の運行の見直しについて検討されているか。それとも、4月は従来通り変わらず運行するというところよろしいか。

【渡邊委員】 直近の減便に関しては、資料5でお話させていただく。今のところは現状維持を考えているが、中長期的には、どうしても合理化を図るための減便等は考えざるを得ない状況である。

【吉田会長】 資料2－1の③と④については4月1日の改正で直ちに減便をする可能性はないけれど、後ほど資料5の中で他の路線が出てくるということか。

【渡邊委員】 他路線も含め、4月1日の減便は考えていないが、地元との協議も踏まえて、4月1日になるか、それとも9月1日になるかはまだ調整中である。前提としては、なるべく継続、維持できる方策を考えたい。

【風岡委員】 こちらは国庫補助路線のため、急な変更に対応できない可能性がある。もし決まったら早めにお知らせいただきたい。静岡県にも共有をお願いします。

【吉田会長】 そのほか、いかがか。

【福本委員】 先ほどの話と関係するが、やはり静岡県の制度が複雑だと感じる。例えば、資料2の1番から7番までの路線の地域間幹線については、県の協議会へ申し出て、新規の路線は沿線市町に通知され、しっかり検討していた

だいたうえでさらに県の協議会に戻す。一方、8番から10番に関しては、市単独補助路線について補助の申請を県の協議会に申し出て、市町に通知される。そして市町が補助するかどうかを決めるというルールである。こちらは、単に事業者と市町で議論する方がスムーズではないか。1度県の協議会を経由することで余分な時間が掛かり、その間事業者は赤字を背負ったまま路線を維持し続けなければならない。また、市の協議会で諮ったところで「補助をしない」という結論になれば、事業者は赤字のまま運行を継続するのか、路線廃止にするのかという2択を迫られる制度になっている。この点に違和感がある。市町から補助を受けて路線を維持する情報を県の協議会が知っておくことは大切だが、県の協議会を経由してはいけない制度には疑問が残る。

沼津市の協議会で指摘すべき点ではないかもしれないが、県として市町の協議会で何を協議して、どういう情報を共有して、事業者はどういう手続きをするのかというのは、一度整理をされた方が良いのではないか。市町や事業者としっかり情報共有したいという意図があつての制度だと思うが、かえってスピード感を失わせ、意図しない結果を招いている可能性があると思われる。

そういう意味で言うと、先ほどの地域間幹線で作られているシートのようなものを、単独継続困難路線についても提出していただければよいのではないか。輸送量など、補助基準に関係することは地域間幹線系統以外に記載していただく必要はないかもしれないが、利用者数や収支率は記載していただいた方が良い。伊豆箱根バスには表にまとめていただいているが、このような情報を記載していただき、どれだけ厳しい状態なのかが一目瞭然になるような形式にしていきたい。

もう1つ、沼津市は最後に対応方針をまとめている。しかし、富士急シティバスは、補助を受けたうえでの赤字額を明確に出している。それに対して、「国庫補助を活用して維持を図る必要がある」とだけ記載しているが、この点には疑問が残る。事業者が赤字を背負って路線を維持している状態を、市も市民も当たり前と思ってはいけない。何千万単位の赤字というのは、普通の世帯で考えたら年収数年分である。それを抱えて毎年路線を維持している状況を当たり前享受するのはおかしいのではないか。我入道、下香貫、外原という3路線について、市単独補助とするのは良いが、他の赤字路線についてはどう扱うのか。この点は考えなくてははいけない。

運転手の給料を上げられず、そのために運転手が集まらないことや、路線やダイヤを維持するのであればお金が必要であるということは、事業者もしっかり声を上げる必要がある。それに対し、市も可能な範囲で答える覚悟を見せる必要があると思うので、この点は中長期的に検討いただき、

どういう形で支援できるか考えていただきたい。

【吉田会長】

重要なアドバイスを2点ほどいただいた。

1点目は静岡県の進め方に対することであるから、別に置いておく。

2点目は沼津市に対する指摘であり、これから資料5の中でも少し関連するところが出てくると思う。後段の部分について、何か回答できるところがあればお願いしたい。

【事務局】

先ほど3路線についての見解でも述べたが、まずは駅を中心とした3キロ圏内の市街地で、路線バスの運行頻度をある程度確保しなければならないと考えている。

沼津大岡三島線やがんセンター線、沼津静浦長岡線などもその一部を運行している路線である。沼津市としては、この3路線に限らず来年度以降、その利用実態から、中心市街地にどれだけの運行頻度が望ましいのかという点を把握した上でそれを維持するためにはどれくらいの補助が必要になるのかを踏まえ、検討していきたい。

【後藤委員】

我入道、下香貫、温水プール線の3路線については今後考えるというが、妥当だと思う。実際、昼間バスを見ていても、乗客はほとんどおらず、車内はがらがらである。利用者が少ないのに税金をかけて運営することには疑問が残る。先のことを考えると、もっと違う方法で市民の足を確保することを考えていかななくてはならないと思う。

また、昨年10月1日にバスが運賃を値上げした。少しショックだったが、ご時世を考えると値上げはやむなしと感じ、この値上げが次の集計時にどのように反映されるのかなと思ったが、収益が上がってくることはないだろう。経費で持っていかれるということで値上げをしているとわかった。もしもこの数字が変わるようなことがあれば、この値上げは矛盾しているのではないか。値上げをすること自体は納得しているが、収支や欠損額がこれからどうなるのか少し興味がある。

【吉田会長】

値上げしたことに対する動きは、来年の今頃結果が見えてくると思う。我入道循環線、下香貫循環線、外原温水プール線について、事務局から何かコメントはあるか。

【事務局】

3路線についても、現状はおっしゃるとおりである。利用実態を把握した上で、がらがらになっているところを市が補助するようなことが無いよう見極め、補助できるものなのかどうか検討していきたい。

【吉田会長】

「外原線」は「現在は朝を除き1時間に1本の運行となっている」状態だが、以前は日中30分に1本と書いてある。つまり、ある時から比べると本数半分ほどになっていると考えられる。この時、便数が半分で、でも利用者は3分の1しか減っていないということであれば、効率性は確保されたことになる。一方、便数を半分にしたら利用者が3分の2も減ってしまったということになると、効率性は上がっていないし、沿線の人には不便

になるというジレンマを抱えるということが時々ある。これは値上げのケースも一緒に、値上げをしたときにどれだけ乗客が離れてしまうのかという点も注視する必要がある。

つまり、なし崩し的に値上げや減便をする傾向になることがあるが、今までの歴史を見ていくと、例えば便数を半分にしてきた経緯がこの路線にはあるが、便数が減ったほどには利用者が減っていないのか、それとも減便以上に利用者が減ってしまっているのか、あるいはほかの路線と比べてどうなのかしっかり見ていくとヒントが得られるかもしれない。そういった議論もバス事業者と行政を交えて行っていないと、見誤るところがあるのではないかと思う。

もう1点、福本委員が前段でおっしゃったことだが、沼津市の利便増進実施計画についてである。我入道循環線、下香貫循環線、外原温水プール線は、沼津市の都市的居住圏を運行する路線である。この範囲では、路線のサービスを充実させていく方向性が示されている。

一方、市西部では、原駅から先は「路線バス（広域路線）」とされている。今回の資料では資料2-1③原線になるが、こちらは将来的には便数を減らす可能性があるという話があった。

ところが、この路線は「地域間幹線」であると同時に片浜駅よりさらに沼津駅側で「市内幹線」として運行する路線である。福本委員が先ほどおっしゃっていたが、「地域間幹線」であれば国と県が補助金を出し、沼津市の財政は圧迫されない。そこで効率的な運行ができることは短期的には良いが、じりじり減便が進むかもしれない。それはバス事業者に負担額があることが1つの要因である。そうすると、都市的居住圏でのサービスが維持できなくなる。このような問題提起なのであると思う。この辺りも含めてしっかり見て行かなくてはいけない。

資料2で我入道循環線、下香貫循環線、外原温水プール線については「来年度以降協議する」としている。しかし、その他の路線についても減便が進んでくるかもしれないと言われている中で、もう1回沼津市の計画に翻って考えたときにどうしていきたいのかという意見がもう少し出てくると良いと思う。

その他、いかがか。

そうすると、まず沼津市の対応について、我入道循環線、下香貫循環線、外原温水プール線の「令和6年度以降の運行に向けて協議をすることとする」点について、異論はなかったと思う。

他方で、資料2のその他の路線についても、幹線系統として運行を維持すること自体について異論はなかった。しかし、減便が進んでくるかもしれないという中で、「利便増進の計画も照らし合わせながら考えて行かなくてはいけないところもある」ということを福本委員からご指摘があっ

た。この点も踏まえ、沼津市の対応の2つの点について、お認めいただくという方向でまとめたいと考えているが、いかがか。

【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】

次は議題(3)ということになっているが、事務局と確認をした結果、議題(4)「地域公共交通計画及び確保維持改善事業の評価について」を先に取り扱うこととする。

では、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】

ご意見、ご質問はあるか。

【福本委員】

事業評価はすごく大切である。特に資料の3ページから4ページのあたりで、今年度実施予定だった事業を実施したかを確認しており、9ページ以降でどのくらい目標に到達しているかを数字で示している。これは非常に大切である。一方、取り組んでいる内容の本質とは少し違うが、気になる点もある。それは、中部運輸局の様式を使っているが、おそらく運輸局の意図しているまとめ方になっていないことである。

具体的に言うと、Checkまで書いてあるが、Actの項目がない。計画に取り組んでいる全体のPDCAを今年度どのように行ったか整理して欲しいというのが運輸局の意図である。しかし、10ページ以降はDoの中の1つの項目に対するPDCAというまとめ方になっているので、結局年で見たらどうなのかという点がわかりにくくなっている。運輸局に提出する資料の作り方は、来年以降、評価の手引き等をご参照いただき、それに則って作成していただきたい。

その関連で言うと、資料の後半にあるフィーダー系統の評価も独立して記載するものではない。沼津市として運営している自主運行バスやコミュニティバスは、適切に運営されていること、しっかり利用されており、意味のある取組であることをチェックしなくてはいけない。また、先ほど後藤委員からもご指摘があったが、空のバスにどんどん公金を投入して維持しているなどということが起きないように確認する必要がある。それをこういった様式にまとめたいうえで、補助をもらっている系統と、その状況を運輸局に提出するのが本来の姿である。この点も来年以降、改めていただきたい。

もう一点、資料4-4の⑤に「目標・効果達成状況」と書いてあるが、ここが「計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを目標ごとに記載」と書いてある。しかし、沼津市の場合は系統ごとにどのように評価するかどうかは、地域公共交通計画では定められていない。

一方、確保維持改善計画を6月に出すときは、収支率で評価すると定められていたが、地域公共交通計画の指標と確保維持計画の指標は整合が取れているのが本来の姿だと思う。沼津市として見たい指標と国が補助する際に見るべき指標としているものが百パーセント合致しないことはある。しかし、今は全く異なってしまっているので、来年以降はコミュニティバスも含めた、市が財政支援しているものについては毎年確認すべきものを検討していただき、それに則って評価をして、その結果から国の補助を受けることができるものについては国に申請を出すという流れに一度組み替える必要がある。

そういう意味で言うと、16 ページでまとめていただいているものは詳細に記載しすぎている。税金を投入する以上は数字を見て評価することは大切だが、チェックがつかなくなるような体制にはしなくてよいので見直しをしていただきたい。

【吉田会長】

そのほか、ご意見はあるか。

【大川委員】

8 ページに高齢者バス・タクシー券を市で配布していただいたことが記載されている。他の自治体と比べデザインが簡素に感じたが、沼津市はどのようにデザインを決定したのか。

次に、14 ページ右の真ん中あたりに「幹線である原線や北部の根方線の運賃軽減策として乗継割引を実施」と記載されているが、乗継割引は事業者負担である。このことも各社の赤字に繋がっているのではないか。

最後に、16 ページの片浜・柳沢線の「1 運行あたり輸送人員」が「2.2」になっているが、どのように求めた数字なのか。現場感覚では0か1が妥当である。

昨年、西部で路線再編の際に片浜・柳沢線を運行すると聞いたとき、現場の運転手からは利用者が少ないのではないかとの声が上がった。片浜駅から沼津駅に直通するなど、利用者の需要に合わせた運行形態にしたい。「部会で事業者と話している」とおっしゃったが、そこに現場の意見をもう少し入れていただきたい。

【吉田会長】

大きく分けて3点あったと思う。まず、8 ページのバス・タクシー利用券について。こちらについてご説明をお願いします。

【事務局】

沼津市は、免許証を返納した方に1回限りではあるが5,000円分のチケットを交付している。そのチケットと同じタイプということで、似た形、サイズにしている。その際、バス事業者やタクシー事業者の皆様にはご確認をいただき、紙の薄さや印刷についても了解を得ている。裏面が白い点については配慮が足りなかったかもしれないが、小さく市長印を入れたり、コピー・複製ができない印刷にしたりしている。また、全てのチケットに番号を入れ、誰が使ったかわかるように紐づけされており、転売等が無いよう注意した。

【吉田会長】

2点目は、乗継割引の区間についてである。

【事務局】

昨年度、利便増進計画を策定するために交通まちづくり検討部会等で各社様とお話をさせていただいた。沼津市としては、各社様と協議して各路線を決めていったということで、各社様からの意見というのは、当然乗務員さんたちの意見ももらっているものだとして認識のもと話をしていた。ただ、現場の意見はとても大切であるため、今後協議していくときには、その点も配慮して確認してもらうように検討していきたい。

【吉田会長】

今、2点目、3点目を合わせてご回答いただいたと思う。2点目、乗継割引は事業者負担であるが、その代わり本来充当されない国からの補助が入っているということか。

【事務局】

あわせてフィーダー系統にしたことで、市も割引に対してということではないが、路線に対しては充当している。

【吉田会長】

利便増進実施計画の38ページをご覧くださいと、各路線の資金調達の方法が記載されている。「調達主体」に「富士急シティバス」と書いてあるものは、現状この部分については事業者負担。「沼津市」と書いてあるものは市が負担をしている金額で、「国」と書いてあるものは、国の補助金の充当額である。このような費用負担を、事業者の皆様と合意の上作成しているということである。

ただ、先ほど福本委員からもご指摘いただいたが、このままの形でずっと続けていくということが合理的なのか、あるいは持続可能なのかという点は、当然議論していかなくてはならない。

このあたりが回答になると思われる。

【渡邊委員】

当社の課題として、乗務員と会社のコミュニケーションがしっかりとれていないという部分が浮き彫りになった。これは従業員からの意見をしっかりと吸い上げられていない当社の体質の問題もあるので、真摯に受け止めたい。この施策を沼津市としっかりと共有して実施した背景も含めて社内で説明が足りていなかった部分については、事業者としてしっかりと反省しなくてはならない。その上で、今後とも沼津市としっかりと連携を取り、事業を実施させていただきたい。

【富士急シティバス】

16ページについて、補足させていただきたい。

こちらの「1運行あたり輸送人員」。例えば、ららぽーと・原団地・原駅線であれば「19.7」であるが、こちらの計算方法は輸送人員から運行帰趨を割っており、運行回数は0.5回が片道である。つまり、ららぽーと・原団地・原駅線であればこの半分が、問題の片浜・柳沢線であれば1.1が1便片道当たりの利用者数の平均である。

【吉田会長】

今の説明で合点がいった。片道を1便として数える場合には、16ページの「1運行あたり輸送人員」を半分にしなくてはならないから、片浜・

柳沢線では1.1である。だから、現場感覚がぴったり合っていたということである。また、フィーダー系統の指標として運行回数と輸送人員を数える際も、こちらで問題ない。

そのほか、いかがか。

そうすると、具体的な書式の作り方について、次年度以降の宿題が事務局に出された。

一方で、事業者の皆さんとのコミュニケーションの仕方ということで意見が出された。

しかし、今回の評価そのものに関しての異論ということではなかったため、評価自体は皆様にお認めいただき、上記2点については引き続き課題として取り組んでいく方向でまとめていくということによろしいか。

【一同】

異議なし。

(3) 地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）の変更について

【吉田会長】

資料3について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料について説明。

【吉田会長】

ご意見、ご質問はあるか。

【浦田委員代理】

運行回数の変更について、運転手の勤務時間インターバルなどの働き方改革により難しくなったとのことだが、どのようにして31が29になったのか。

【富士急シティバス】

今後の勤務時間インターバルの規制に伴い、勤務できる時間が制限されることになった。また、勤務が終わってから次の勤務に入るまでの時間を今まで以上に空けることとなった。そのため朝夕の時間帯について減便をさせていただき、出勤を遅く、退勤を早くという形でダイヤ改正をさせていただくものである。

【福本委員】

その他、いかがか。

【風岡委員】

ららぽーと・原団地・原駅線について、国が働き方改革を進めている中なので理由はよくわかる。ただ、ここは利便増進事業で再編した路線である。普通に考えると、減便すると利便は落ちると思うが、沼津市はそのあたりをどのように整理しているのか。

【事務局】

利便増進実施計画改定案の25ページの一番下で、ららぽーと・原団地・原駅線について、今回の再編で平日2便、休日2便減便になることが記載されている。

ただ、再編の効果としては、39ページにあるとおり、乗継回数の減少や直通による運賃の改善等を図っており、西部地区全体では今の運行頻度であっても利便性が向上し、運行の効率化が図られていると考えている。

【風岡委員】

すると、昨年度計画した時から利便が下がるというわけではないという

整理でよろしいか。

【事務局】

お見込みのとおりである。

【吉田会長】

39、40 ページをご覧くださいとわかるが、再編前から再編後、あるいは再編前から新計画というところで利便性が落ちているとよろしくない。沼津市の場合は、例えば平均運行間隔や最大運行間隔ではなく、片浜駅への乗り入れ便数の増加や原駅乗り入れ便数の増加という所で認定された。そのため、この計画上は利便性が下がっていないという判断かと思われる。

その他、いかがか。

【福本委員】

片浜・柳沢線と関連して、別紙2の最後で欠損額を市と事業者で按分することとしている。市がお金を出すようになったということについて、私は非常に評価したい。

新しく路線を作ることは、事業者としてもある種の経営投資である。新しい路線にトライアルすることによって経費は下がって収益が上がるとしても、単独で実施するのはリスクが高いため補助を受けて実施するという考え方は構わないと思う。それならば、事業者は赤字を抱えなくてよい路線を作るとか、最初からは無理でも2～3年すれば利用者が定着する路線を作る。あるいはそういった路線を作ったからにはたくさん載っていただけるようPRするとか、そういうことをしてテイクオフしていくことが大切である。

別紙2の方法だと、例えば事業者は自分たちが赤字を抱えないよう努めたとしても、赤字が出たら市と折半しなくてはならない。逆に考えると、「市が半分赤字を持ってくれるから、少々の赤字ならば問題視せず、市から補助を受けた方が良い」ということにもなりかねない。

そのため、当面は赤字を按分するという補助について私は反対しないが、どこかのタイミングで事業者が頑張ろうと思えることができるような制度設計にする必要がある。市の補助はどこかで打ち止めにして、「そこから先は事業者としてある程度頑張ってもらわなくてはいけない」という考え方もある。どこかのタイミングで見直しをすることは大切である。

事業者としては、西部再編で良い路線を作ったのだからもっと乗ってもらえるように何ができるか一生懸命考えたり、PRしたりすることはしていただきたい。市が中心になって路線再編しているのだから、市もチラシを作成し、積極的に地域に配るなどする必要がある。

片浜・柳沢線について、利便増進実施計画に書いてあるよう

に、沼津駅に向かうのであれば片浜駅で電車に乗り換えた方が安くて速いという現実もある。そうすると、柳沢地区の方にそういった使い方をどれだけPRできるかが大切である。PRした結果、柳沢地区ではそういった需要がなく、駅の近くではない元々バスが走っていたところに行きたいところがたくさんあったのであれば、再編は失敗だったという可能性がある。また、片浜駅ではなく、ららぽーとや市立病院につないだ方が良い場合も考えられる。

再編を失敗することは悪いことではないが、その効果を引き出すための利用促進や広報といった努力は最大限するべきである。それでも効果が出なければ見直しをし、どんな理由があつて新しい次の路線に切り替えるというロジックがしっかりしていれば良い。

【吉田会長】

結局は、どうやって再編した後も路線を知っていただき、利用してもらうか。そういった努力を尽くした中で、「片浜・柳沢線はやはり違った」あるいは他の路線と結びつけるといった方法があるかもしれない。今後はそういったことも議論していくことが大切になる。

その他、いかがか。

そうすると、この変更内容3点について、運行回数の変更は利便の低下にならないか、あるいは勤務時間インターバルが一体どういう要因になるのかという点について意見は出された。他方で、経費負担については短期的には良いが長期的には色々考えなくてはいけないというご意見をいただいた。全体として大きな問題があるというご異論はなかったと思っている。この3つの変更内容について、原案の通りお認めするという方向でよろしいか。

【一同】

異議なし。

(5) 令和5年4月以降の運行計画について

【吉田会長】

運行計画の変更について、各事業者と事務局からご説明をお願いします。

【富士急静岡バス】

資料5-1について説明

【富士急シティバス】

資料5-2～資料5-3について説明。

【事務局】

資料5-4について説明。

【吉田会長】

資料5-4についてお諮りすることになるが、ご意見、ご質問はあるか。

【小宮山委員】

平成23年に東日本大震災があつた際、計画停電で沼津・富士間で列車が運転できないということがあつた。その時、富士急静岡バスから代行していただけたというお話をいただいた。今回、またがりの路線が廃止になるということで、そういった問

題が生じるのかと考えた。しかし、恐らくそういったときは別ルートで代行バスが運行されると思うので、非常に厳しい中ではあるがご協力をお願いしたい。

また、JR 東海も 12 の在来線を持っているが、残念ながら全線区赤字である。そういった中で、3 月 18 日にダイヤ改正を行わせていただくが、沼津近辺の朝の列車が 1～2 分変更になる。しかし、何とか本数は現行どおり運行するという事で現在計画しているので、ご利用をお願いしたい。

【吉田会長】

前段について、富士急静岡バスからコメントはあるか。

【富士急静岡バス】

通常的生活交通とはまた別に、危機管理体制の中で公共交通機関同士協力して対応していきたいと考えている。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。

【風岡委員】

柳沢線は利便増進事業と絡めて、昨年も減便があったと思う。恐らく今回は夜の便で、柳沢方面にお帰りになる方が利用しているのだと思う。1 便だけ残るが、ダイヤはこれが適正かどうかという点について、もしヘビーユーザーの方がいらっしゃるようであればその辺りも含めてご検討いただきたい。

【渡邊委員】

当社の中で検討させていただいた中で、ダイヤを統合する部分での輸送能力は十分ではないかと考えている。また、ヘビーユーザーの方に対しての告知等は、今後こちらをご承認いただいた上で、当社としてしっかり工夫をして漏れのないよう対応していきたい。

【大川委員】

今の路線の現状について、柳沢までのご利用はない。概ね市立病院周辺でゼロになる。

【吉田会長】

そうすると、まず資料 5-1 の船津線については、市跨ぎの区間の廃止についてはやむを得ない。資料 5-3 については今もやり取りがあったが、実際に柳沢の方まで乗り通す人はそこまでいないという話もあり、その部分はご提案どおりに減便をして、運行自体は維持していただく。

一方で、資料 5-2 の根方線については、新しい東平沼バス停まで延伸する。しかし、ご提案いただいたところだと、「減便」と書かれている所でも実はひそかに利用者がいらっしゃったり、あるいはどのような形で他の路線とつなげていくのか。それから市立病院停めの便をどううまく使っていくのかという所で、まだまだ議論が必要であろう。差し当たり運行の維持をお願いしつつも、今後この路線をどのような形で維持していくのかという点については、市と事業者の皆様で協議していただき、またこの場でお諮りする形にしたい。

すなわち、資料 5-4 の原案どおりということで処理したい

と思っているが、いかがか。

【渡邊委員】

この減便は、当社としては4月3日から実施する予定で地元自治体の方と協議をして内諾をいただき、この会にかけさせていただいた。継続協議で、今の運行を当社として維持する部分はないという認識だが、その認識で良いか。

【吉田会長】

この点、事務局はいかがか。

【事務局】

市としては、利用状況を全て確認させていただいたわけではない。利用状況に配慮した減便をお願いしている。その上で、この減便が必要だということで、この会議で承認が得られるのであればよろしいと思う。

【吉田会長】

根方線の資料にはグラフが出ている。「統合して運行」や「運行」とあるが、例えばそれ以外の時間帯について、人数が大体5人以下と思いきや、16時40分沼津駅発だと9人くらいいる。また、この調査はある1日の状況ではないか。継続して調査されているのか。

【富士急シティバス】

こちらはある一定期間、4月から6月の平日の平均値である。

【吉田会長】

その辺りが難しい。先ほどの富士急静岡バスの市跨ぎの路線は、これまでも議論されていた経緯もあって人数が少ないということは確認をしていたり、あるいは柳沢線についても過去にこういう経緯の議論もあつたりもしつつ、数字を見たとしても少ない。大川委員からも、柳沢まで乗りとおす人は少ないと補足があり実態は確認できたが、根形線については会長として自信が持てない。なので、提案どおりに減便するというのをこの協議会として認めるべきかどうかというのは非常に悩んでいる。そのため、「町内会で合意を得たからこの場で減便を通す」ということは会長として認めることはできない。

事務局は、この提案どおりに減便をすることについて聞いていたのか。

【事務局】

このように減便したいということは聞いておりましたが、市としてもできる限り残していただくような形でお願いしたいし、その場合には根拠を示してもらいたいということは話していた。

【吉田会長】

そうすると、取りまとめとして今ご提案いただいたダイヤ変更案というのが次のページにあるが、こういった形で減便をするということについて、この協議会として認めるのか。あるいは、若干の原因は容認しつつも、やはり少し議論の場が欲しいとするのか。その辺りが分かれ道だと思う。

今日市からいただいた資料5-4では、「令和5年度の運行については運行の継続をお願いしたい」「減便を実施する場合、最小限度にとどめるように依頼する」の最小限度という所は、どういう意図なのか。事務局からもう一度ご説明いただきたい。

【事務局】

4月から6月の平均値のデータとお伺いしたが、もう少し1便ごとの利

用実態等をしっかり把握した中で、「この減便はやむを得ない」という議論がし尽くされていないところがありましたので、このように記載させていただいた。

【吉田会長】

ということは、「事務局の提案」とは、字面どおり今回ご提案いただいたこのダイヤ変更案というところではなく、減便するにしてももう少しその辺の詳細なデータをいただいたり、あるいは議論をやり取りしていただいたりする中で、出来る限り減便の便を減らした中でお願いをしたいという意図だと思う。富士急シティバスとしては提案したとおりに認めていただけるという認識でよいかとのことだったので、そこに齟齬が生じている状況である。

【渡邊委員】

私どもも、資料を提出させていただいたときにそのようなご指摘を受けた。その上で当社のこの減便案を4月から実施させていただきたいため、この場で議論をしていただいている。これに関して、協議会としてのご承認が頂けるのかどうかという部分を皆様でご議論いただいて、そこをまたご指示いただきたい。

【吉田会長】

前提として、資料5-1の船津線と資料5-3の柳沢線については、事務局提案の通りにご了解をいただいたという点は事業者の皆様の提案と一致している。

他方で、5-2の根方線の減便については、富士急シティバスの提案どおり運行回数を減らすことをこの協議会としてお認めするのかどうかということがまず必要になる。

一方、減便はある程度やむを得ないとしながらも、もう少し事業者と市の間で議論していただいて、もう1回減便案について再提案していただくことも可能性として無くはない。

【渡邊委員】

私どもも、この協議会の意見を踏まえた上で再提案という部分は考えさせていただきたい。

【吉田会長】

ここは、挙手採決としてお諮りする。選択肢は3つである。

1つは、富士急シティバスからの提案どおり4月からの減便を認める。2つ目の選択肢は、もう少し市と富士急シティバスで議論していただき、減便について精査をして再提案する。3つ目が保留、それ以外である。

【渡邊委員】

富士急シティバスとして、このような減便案を出してしまったところは誠に申し訳ない。当社の経営環境や反転地が無くなることを踏まえ何とか維持をしようと考えてきた。沼津市の協力を得て代替の反転地の候補地を検討させていただき、土地所有者とも折衝をさせていただいた上で反転地の確保が難しいという結論になった。

その上で、この減便案を地元の自治会にご相談し、ご承認をいただいて、今日この場でお諮りしたいということで沼津市に提出させていただいた。

もちろんこのような案であるので、沼津市から「それは困る」という意見をいただいたことも事実である。

当社も長年沼津市北部を中心に公共交通を担ってきた事業者としての責任感の中で、地域の公共交通を継続的に維持する上では、やむを得ないのではないかという思いでこのようなご提案をさせていただいた。

今日皆様にご審議いただいた上で、頂いた結果を踏まえて真摯に持ち帰って再度検討させていただくが、何卒ご理解いただき、提案内容をご一考いただければと思う。

【風岡委員】

路線を廃止する場合は協議が必要で、協議を経たうえで運輸支局に運送法上の手続きで届け出を提出していただくことになっている。

減便については、厳密にいうと「協議会で協議を調えた上でないと減便できない」という立て付けにはなっていない。なので、この場で協議をかけていただくこと自体については、支局としてコメントはしない。

ただ、手続き上は沼津市と富士急シティバスで今後調整した上で「減便する」として届出いただいたということであれば受付はさせていただく。

【吉田会長】

しかし、今回は半減以下である。この点が気になる。神奈川県では半減の場合には全て公共交通会議にかけなければいけないというルールを作成しているところがある。

制度上の立て付けは、富士急シティバスが届出をすれば良い。ただ、協議会に出ていて、市と富士急シティバスの意見が若干相違している以上、皆様がどう考えるかということは意見聴取しておく必要があるだろう。

【福本委員】

根方線は補助路線ではない。なので、市として減便を止める権利はない。風岡委員のお話にあったとおり、事業者として市に相談せずに届出しても良いが、相談をした。市としては公共交通協議会にかけなくても良いが、かけている状態である。

だから、私が懸念するのは、「だったら、これからは市に相談せず勝手に減便の届出を出す」と事業者が判断してしまうことである。そうなると、この会議の意味がむしろ害悪になってしまう。このような事態は避けなければならない。

その上で、提案するにして理解していただきたいということも良くわかる。減便したくて減便する事業者はおそらく1つもない。しかし、提案の仕方というものはある。今回、東平沼で折り返しができなくなって運転手の交番を組むことが出来なくなるという事情が背景にあるので、恐らく今ご提案いただいている案以上に減便をとどめることは現実的に不可能だというの

が、富士急シティバスのご意見だと思う。

それは十分理解できるが、この減便をしなくてはいけない状況に追い込まれたことが、いつどのようにわかって、その後どういう協議を地元の町内会や沼津市としてきて、どういう理解を得て今の状況に至っているという経緯がわかるようなものは出していただきたい。

もう1点、先ほどから出てきている利用実態についても、もう少し詳細なデータを出していただきたい。「一番ご迷惑をおかけしない形で検討した結果がこれで、これ以上のことを求められるとするならば、うちだけでは出来ない」ということを正直に言っていただくということをしていただけたら、多分もう少し印象が違ったと思う。

なので、先ほど吉田先生が3つの選択肢を示されたが、再協議をした結果、原案がもう1回出てくることはあると思う。そうであるならば、今申し上げたような経緯や利用状況がわかるものが一緒に出てきて、「やはり元の通りでお願いしたい」というふうにご提案いただきたい。

【吉田会長】

手続論の話、それから具体的な考え方の話が出てきたと思う。

先ほどお示した3択で減便反対という選択肢をあえて作らなかったのは、協議会で反対したとしても、事業者としては減便する権利があるからである。

ただ、今日いただいた資料の中だと、やはり十分に検討が出来ていない点もある。福本委員がおっしゃったような、町内会の皆様と話をした際にどういう資料を出して、どういうご意見が出てきてどうなったのか示していただきたい。どれだけ影響を最小化できる中で減便ができるかという所がもう少し自信が持てると、「これで良いのではないか」という提案になってくるかと思う。

減便の届出は、事前申請でよろしかったか。

【風岡委員】

運行計画の変更は、1月前である。

【吉田会長】

この提案については、もう少し詳細な状況を富士急シティバスに作成していただき、かつ今までの経緯についてもお知らせいただき、改めて皆様に何らかの形で協議をお願いしたい。その上で減便という方向は認めていくということに整えるしかないのではないかと考えているが、いかがか。

【福本委員】

そのとき、例えばもう1回書面決議をするのか、市と富士急シティバスに一任するのか。あるいは、会長に一任するのか。以上の3つの選択肢があると思う。

【浦田委員代理】

富士急シティバスは「地元の了解をもらった」とおっしゃっているが、それをはっきり示されていないため、事務局としても不安だろうし、一番

難しいところだと思う。本当に困る人がいないのかという点をはっきりしないことが問題である。

会長のおっしゃるとおり、もう少し条件を整えた上で考えないと難しい。その後、会長に一任するのか事務局に任せるのかはどちらでも良いと思う。

ただ、挙手採決となると判断が難しい。

【小宮山委員】

資料を拝見していて、かなりできる部分のデータは揃えていらっしゃるということも十分承知している。協議会の権限がどこまであるかという議論はあると思うが、恐らくこの案件をもう一度かけ直すよりも、沼津市、富士急シティバス、そして会長の判断に従う形が良いと感じた。

【風岡委員】

運行回数の変更は、局長の指定する範囲内であれば事後申請である。

【大川委員】

東平沼までは利用が無いが、1つ手前の東原あたりまでは利用があるような場合、東原もしくは反転または転回できる場所までの区間運行、区間短縮は出来るのか。また、時刻表の決定はいつまでに申請すれば良いのか。

【風岡委員】

区間短縮について、もともと東平沼まで行く路線は残っていると思うので、運行系統、要は起終点が新しくできることを事前に届出いただければ整理できる。

ダイヤの確定については、確認させていただきたいが、事後届出で良いと思われる。30日前までに届出ができる準備をしていただければ問題ないはずである。

【吉田会長】

一番気になっていた、事務局と富士急シティバスの齟齬について皆様の考えをうかがい知ることができた。

今回の件について、再提案させていただくこととする。富士急シティバスから提出されたデータについて、もう少し事務局とやりとりをしていただく。しかし、状況が状況であるため、減便等で対応せざるを得ないということ自体についての反対は今日現在なかったと思っている。

そのため、2者でやり取りを綿密にさせていただき、私、会長の方で最終的にこれを受け取る形にさせていただく。委員の皆様には「こういう形になった。結果こうなった」という話になるかもしれないが、その点は追ってご報告させていただく形で処理してよろしいか。

【風岡委員】

1点だけ。東平沼のバス停移転については了承いただけるということで整理してもらえると良いと思う。

【吉田会長】

移転については皆様よろしいか。こちらについて協議を調べたことが非常に重要になる。

そのため、資料5-2、根方線の一連については、停留所の移転についてはこの協議会としてお認めする。ダイヤについて、どこまで減便をするのかという点は事務局と富士急シティバスでしっかりトーンを合わせていただき、それを私のほうで確認し、皆様に結果をご報告する形にさせて

いただきたい。

資料5-5以降について、事務局からご説明をお願いします。

【事務局】

資料5-5～資料5-9について説明。

【吉田会長】

戸田・江梨線について、路線不定期運行ではなく区域運行にしていくということである。区域と運賃についてご協議いただく。戸田・土肥線については路線の延伸である。西浦線、ミューバスについては若干の運行計画の変更である。

この点について、皆様からご意見、ご質問、確認などあるか。

【福本委員】

資料5の作り方について事務局にお願いしたい。

まず、今の戸田・江梨線からミューバス原・浮島線まで一気に説明して協議するのは少し乱暴である。運送法上しなくてはならない協議手続きは明確に切り分けないと、委員の方が非常に困る。また、事業者の方が本当に協議が調っているという状況で手続きして良いのかどうか分からない。そこを明確にする資料の作り方をしていただきたい。

特に、先ほどの減便みたいなものと、路線の廃止や新設など協議会として意思決定しないと道路運送法上の手続きが先に進まないものについては少し扱いが違う。

だから、例えば戸田・江梨線に関しては、1つの資料の中に「路線不定期運行を廃止して区域運行を新設する」ということを1文で記載している。しかし、本来は廃止のための協議の書類と、区域運行の新設、新しい事業計画に関しての書類は別でないとおかしい。

【吉田会長】

今日の段階で何を道路運送法として調えるかということは、やはり明確にしておく必要がある。

資料5-6に戸田・江梨線があるが、路線不定期運行の廃止区間と、区域運行のエリアについて、事務局からもう1度補足していただきたい。

【事務局】

路線の廃止については、江梨からくるら戸田までを結ぶ路線と、戸田から木負農協までを結ぶ路線である。エリアについては、これらの地区と西浦地区である。

【福本委員】

手続き上、本来は「沼津市〇〇地内を運行エリアとする」ということを1つずつ明示しなくてはいけない。その後、区域の中で停留所や経路を決めるのは沼津市のローカルルールで決めればよく、許認可手続き上は必要ない。

おススメはしないが、沼津市全体で区域運行の許可を取ることでもできる。そうすると、他の地区でもデマンド運行を開始したいときは沼津市と契約すれば運行できるようになる。そうすると、様々な場所でデマンド運行が始まってしまい、タクシー事業者にとっては望ましくない状況になっ

てしまう。そのようなことを避けるために、手続き上は運行する区域を明確にしなければならない。

【吉田会長】

区域と路線がなぜ混ざっているのかという議論はあるが、運行エリアは図で示されている通りである。本来であれば資料に町丁字を記載すべきであるが、その点については申請時に修正していただく。

戸田・江梨線の内容は、運賃と、路線不定期運行を廃止して区域運行を新設することについて協議を調えることである。

その他にご意見等あるか。

【風岡委員】

運賃について3点ある。

1点目、沼津市民の方は括弧内の金額が適用されるということだが、利用される方に差別的な扱いをすることは道路運送法上許されていない。沼津市民の方には沼津市が補填していただき、運行する戸田交通が収受する運賃は、黒色の金額という整理でよろしいか。

2点目、海側と山側の2ルートあり、予約が入った方を運行するということだが、両方で予約があった場合は2台で運行するということか。

最後に、時刻表があるがこれは目安時間になると思う。実際にデマンドで動くとき時刻表通りにはいかないと思うので、その点は利用者に周知をお願いしたい。

【吉田会長】

1点目について、戸田交通が収受するのは黒色で記載された運賃でよろしいか。また、沼津市民かどうか確認をする方法はあるのか。

【事務局】

沼津市民は、運転手に免許証等を提示することにより、戸田交通に赤色の金額を収受していただく。沼津市が黒色と赤色の差額分を戸田交通にお支払いする形を考えている。

【吉田会長】

つまり、戸田交通の正式な運賃は黒色で記載されたものである。例えば沼津市の皆さんは木負農協から平沢であれば沼津市が20円補填するということである。そのように記載していただかないと、差別的な運賃の取り扱いになってしまうので、そこはご留意いただきたい。

2点目と3点目は重なると思う。海側と山側の両方で予約があった場合は2台で運行するのか。仮に1台だとすれば、時刻表とは全く合わないことになるので、その辺りはいかがか。

【事務局】

同時に予約を受け付けた場合は2台で運行する予定である。

【吉田会長】

時刻表が目安ということを表示していただきたいという点についてはいかがか。

【事務局】

資料5-6では、「海側と山側のどちらかを運行します」と記載してしまっているが、回答したとおり、両方で予約があった場合は2台で運行し、なるべく目安の時刻で動けるようにする。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。

では、戸田・江梨線については現在の路線不定期運行を廃止する代わりに区域運行に移行して、かつ運賃については黒色で記載されているものとする。ただし、沼津市民であることを免許証等で確認できた折には一定額割引くということによろしいか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

では、そのとおりに進めさせていただきたいと思う。

次に戸田・土肥線だが、こちらは土肥港まで路線延伸をするという提案である。この点。皆様いかがか。

【福本委員】

こちらは路線不定期運行である。停留所の新設について、地権者との協議が終わっているかどうか等の情報が無いといけない。

【吉田会長】

新設は伊豆市でよいか。

【事務局】

こちらで新設し、地権者である静岡県港湾課とは協議が済んでいる。また、隣に駿河湾フェリーの切符売場があるが、港湾課フェリーとの協議が済んでいる。

【福本委員】

道路運送法上、その点は資料に明記しておかなくてはいけないので、気を付けていただきたい。

【吉田会長】

そこが、「新設路線拡大図」と記載されているフェリーターミナルである。ただ、これは伊豆市であり、伊豆市の地域公共共通会議は1月に通っているとのことである。

【風岡委員】

少し補足させていただく。伊豆市の会議は私も出席しており、路線延長については協議が調った。バス停の位置について若干調整が必要なところがあり、会議後に警察署、地権者、道路管理者、伊豆市と調整していただいていると伺っているので、伊豆市の協議は問題ないという認識である。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。

では、戸田・土肥線の路線延長についてはお認めするという事によろしいか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

続いて、資料5-8の西浦線である。

西浦線については、皆様に全体を見通していただきつつも、(2) 小型車両への転換についてである。別紙③、④、⑥～⑩については番号がずれており、裏面の運行案にある黄色で表示されている部分がタクシー車両へ転換する部分である。定員11人未満の車両であるため、地域公共交通会議で確認していただく必要がある。利用者数の面では問題ないとの判断である。

この点について、ご質問等あるか。

【福本委員】

黄色で網掛けしている部分については、先ほど協議した戸田・江梨線でカバーするという事である。おそらく西浦線の協議

としては、1つ前の減便だと思う。

そのため、この協議は1つ前の議題で「西浦線の減便について」という協議があつてしかるべきであり、戸田・江梨線でカバーするというのは別の話である。「両方合わせて西浦地区の運行見直し」という構成になっているとわかりやすい。沼津市が自主運行バスを減らすという話であり、事業者の減便とは話が違うかもしれないが、不公平にならないよう一度整理していただきたい。

【吉田会長】

西浦線については、黄色く網掛けしている部分を路線としては減便するが、先ほどお話いただいた資料5-6の戸田・江梨線に置き換えることによってカバーされる。そのため、先ほど資料5-6で協議を調べていただいているとすれば、黄色く網掛けしている部分はタクシー車両を使用することは協議が調ったものになってしまう。これを個別で議論しているため、わかりにくくなっている。

ただ、西浦線については木負農協から戸田までの間について、資料5-6の区域運行となった戸田・江梨線に置き換わることを皆様にご確認いただきたいという趣旨であると思う。

【福本委員】

沼津駅からも減便する。そちらも承認をいただかなければならない。

【吉田会長】

そちらも確認していただく必要がある。「×」がついている所が減便箇所である。減便の影響について、事務局から改めて概要の説明をお願いする。

【事務局】

部活動の時間の短縮により、学校関係便を減便する。また、利用者の少ない自主運行便を減便する。

利用者の少ない自主運行便については、乗降調査の結果、計4人しか乗っておらず、こちらについては他に伊豆箱根バス、東海バスの運行が15分間隔であることから、特に影響はないと考えている。

【吉田会長】

かつ、木負農協から沼津駅までの間は「×」がなくなったとしても、1時間よりも多く時間が空くところが新たに生じることがないということである。この点も路線として重要な点である。

そういった条件下で減便も含めてお認めいただけるかどうかの確認になる。この点、いかがか。

特段ご意見がなければ、このとおりにお認めしたということによろしいか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

最後に、ミューバス原・浮島線である。

バス停の位置変更。先ほど話にあった平沼中バス停を新たな東平沼バス停として利用する。こちらについては先ほど富士急シティバスの根方線の

案件の中でご確認いただいた。

その他、原駅発の時刻をダイヤ改正に合わせて微修正することの確認である。したがって、停留所の位置変更については先ほど富士急シティバスとの一連の議論の中で協議が調っているので、それを準用する形で処理する。

【福本委員】

本来は、東平沼停留所の廃止と平沼中停留所の名称変更という手続きになる。名称変更は事後届出で良いと思う。しかし、廃止については手間がかかる手続きだと思う。理由については、先ほどもあった「反転地が使用できなくなるため停留所を廃止する」という説明で、先ほどと同様で良いと思うが、富士急静岡タクシーが廃止届を出さなくてはいけないのではないか。その点を今から協議するということが良いか。

【吉田会長】

そういうことになる。廃止についても届け出て、この公共交通会議で確認したということが必要になるので、そこも含めて確認する。

したがって、現東平沼停留所を廃止し、かつ現平沼中という停留所を新たな東平沼とする。最後の路線図がわかりやすい。このように処理してよろしいか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

4時間45分の地域公共交通会議となった。このような路線の改廃案件と一緒に幹線系統の評価などが出てくると、どうしても長くなってしまふ。これからどういう形で議論、協議を調べていくのか。あるいは事務局としても、能率的にどこを協議するのかをもう少しシャープにして、実態は別冊にしておくなど協議が明確に整えられる、 이슈が明確になるような形でやっていただければと思う。私も事前にチェックできていなかったところがあり、皆様にご迷惑をおかけした。大変申し訳ない。

【吉澤副会長】

事務局の方で資料の整理が出来ておらず、誠に申し訳ない。今後は、今先生にご指摘いただいたとおり、効率的、シャープに議論できるように改善していきたい。

【吉田会長】

しかし、その中において本当に慎重に、かついろいろとご意見を出していただき、何とかまとめることができた。

6 その他

特になし。

7 閉会