

【議事録】

1 開会

※省略

2 会長あいさつ

※省略

3 議題

(1) 地域内フィーダー系統の変更申請について

【吉田会長】 【資料1】 について、こちらは前回の第1回協議会において、市西部を走るバス路線運行計画一部の見直しについて承認いただいたものである。国からの補助(地域内フィーダー系統補助)を受けるために申請することに対し、本協議会で承認を受ける必要があることから、諮るものである。それでは事務局から資料の説明をお願いします。

【事務局】 【資料1】 について説明。

【吉田会長】 地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統)の変更申請について、ご意見、ご質問はあるか。

特によろしいか。

それでは、こちらは協議事項にあたるためお諮りする。資料1の内容について、お認めする方向でよろしいか。

【一同】 異議なし。

(2) 協議運賃の改定について(ららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線)

【吉田会長】 【資料1】 に記載されていた西部の3路線のうち、ららぽーと・原団地・原駅線と片浜・柳沢線について現在富士急シティバスが運行している。富士急シティバスが10月1日予定で運賃を改定する見込みであり、本バス路線は協議会の中で協議を調べて運賃を設定している路線になるため、運賃改定と合わせてららぽーと・原団地・原駅線と片浜・柳沢線の協議運賃についても改定を行う提案である。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【事務局】 【資料2】 について説明。

【吉田会長】 今回の対象路線の運賃について富士急シティバスに確認させていただきたいのだが、今回の協議運賃の改定水準は10月1日実施予定の通常運賃値上げ水準と同じということによろしいか。

【渡辺委員】 認識のとおりである。

【吉田会長】 協議運賃の改定について(ららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線)、ご意見、ご質問はあるか。

特によろしいか。

それでは、こちらも協議事項になるためお諮りする。【資料2】の内容について、お認めする方向でよろしいか。

【一同】

異議なし。

(3) 自主運行バスの運賃改定について(戸田・江梨線、戸田・土肥線)

【吉田会長】

自主運行バス戸田・江梨線と戸田・土肥線についてであるが、東海バスも運賃改定を予定していることから、それに合わせて自主運行バスの運賃も改定をしていく提案になる。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

【資料3】について説明。

【吉田会長】

事務局からの説明の中で「6. その他」の一番下の説明内容についてなのであるが、西浦線の運賃改定を運輸支局へ申請中ということであり、仮に認可時に変更があった場合、3ページ以降にあるような内容に沿って変更していくということである。この点を了解いただいた上で皆様にご審議いただきたい。

1点だけ事務局に補足いただきたいのだが、先ほどの西部の路線と違って、ここは市民運賃が適用されている。この背景についての説明や分かりやすい運賃にした内容について説明をいただいたが、どのような形でこれを決められているのか補足いただきたい。

【事務局】

市民運賃については、沼津駅から戸田までの東海バスの改定後運賃は1,940円であった。沼津駅から木負農協までの運賃の差額が440円であり、3ページ目に記載のある戸田—江梨間の金額「880(400)」を基準とし、本来差額が440円のところ、金額を丸めて400円という金額を設定した。

沼津駅から戸田まで直通で行く場合と、沼津駅から木負農協で乗り換えて木負農協から戸田に行く場合と比べて運賃が高くならないよう、本来であれば440円のところを400円として、直通で行くよりも安い金額で設定をしている。このようなことから、市民割引としては直通で行くよりも若干安い金額で設定している。

【吉田会長】

4ページ目の「変更前」というのが現行の運賃表である。沼津駅から戸田まで直通で来るパターンと、それから木負農協で乗り継ぐパターンであると、乗り継ぐパターンのほうが初乗り運賃が2回かかるため運賃が高くなる。運賃が高くなるのを直通で行った場合と揃えるため、現行で戸田—江梨間の市民運賃が390円になっているというのは、この市民運賃を適用することによって、市民が直通でも木負農協で乗り換えた場合でも同じ運賃で利用出来るようにするという狙いがある。これが基本的に市民運賃というものを設定してきた背景になる。

今回、東海バスの運賃が変更されることにあたって、分かりやすさという

ことや乗り継ぎの負担ということを加味して若干下げて、戸田—江梨間の運賃としては 390 円から値上がりはするのだが 400 円という形で金額設定をし、以降各区分については 50 円刻みで揃えることが事務局からの提案であった。

それでは、戸田・江梨線、それから戸田・土肥線の内容について、ご意見、ご質問はあるか。

特によろしいか。

戸田・江梨線や戸田・土肥線については、運輸支局が行う東海バスの運賃改定の審査に応じて補正がかかることの可能性を踏まえた上で、こちらも協議事項になるためお諮りさせていただく。【資料 3】の内容について、お認めする方向でよろしいか。

【一同】 異議なし。

(4) 沼津市地域公共交通計画の中間評価について

【吉田会長】 これまで沼津市が取組んできたこと、あるいは直近の様々なデータについて委員の方々と共有した上で、内容について自由に発言いただきたい。

それでは、事務局より説明をお願いします。

【事務局】 【資料 4】の説明。

【静岡県】 それではご意見いかがか。

【中村委員】 10 ページ目記載のまちなかで開催される「週末の沼津」や「OPEN NUMAZU」のイベントに合わせたバスの企画乗車券の販売について、運賃分の乗車券を出すのか、区間指定の乗車券を出すのか、事務局の考えをお聞きしたい。

【事務局】 現在は検討段階であり、色々なことも含めやれることを検討中である。今後具体的な内容については検討を進めていきたい。

【吉田会長】 そのほかいかがか。

【福本委員】 13 ページ目の資料はとても参考となるデータであると感じた。運送収入が上がっていることは非常に喜ばしいことであるが、なぜ上がっているのかという理由が本質的には大切である。

実車走行キロが下がっているにもかかわらず運送経費が上がっているというのは恐らく物価高騰の影響。ただ、運送収入が上がった理由として何が考えられるものがあるかどうか。これは市や事業者で肌感覚に感じているものがあれば教えていただきたい。

【吉田会長】 福本委員の指摘は確かにそのとおりであり、令和 2 年を基準年とすると、走行キロというのは年々減ってきているわけである。減便が進んでいる中で、1 キロ当たりというところ起こした収入で見ると、令和 2 年よりも令和 3 年のほうが少し上であり、令和 4 年は更に上回っている。見方によっては、減便した部分というところで、前後の便や他の路線に振り替えた人がいるため効率は上がっているのかと思いつつも、令和 3 年と令和 4 年の差はかなり大きい。こ

のあたり、どういう背景かということを事務局にお伺いしたい。

事務局のほうで何か分析していることがあるのか。それとも、これは収入の中に補助金等が入っているのか等について、まずお聞かせ願いたい。

【事務局】

事務局の方では3社まとめた数字を記載しており、個々の数字は把握出来ていないため、主たる要因については把握出来ていない。ただ、令和4年度には伊豆箱根バスが運賃値上げをしているため、これは一因ではあると考えている。

【吉田会長】

伊豆箱根バスの運賃改定について事務局より話があったが、理由や思っているところについて何かあるか。

【伊豆箱根バス】

運賃改定は当然この中で反映しているかと思うのだが、やはり令和3年度から令和4年度にかけて、利用者がコロナ前の利用状態に戻りつつあることが大きかったと考えている。令和2年から令和3年と比べ、令和3年から令和4年の戻り方のほうが急激に戻ってきたという実感を事業者としては持っており、その戻りが要因として挙げられるのではないかと。

また、学校の休校が全くと言っていいほどなくなっているため、令和4年というのは、ある程度日常生活に近い状態になっていたというところで、数字に出ていると考えている。

【吉田会長】

確かに学校の動きというのは1つの要因として考えられる。

富士急シティバスについてもいかがか。

【渡辺委員】

弊社も伊豆箱根バスと同様であり、学生の動き出しといった点、ICカード利用による収入がかなり増え、110%を超えることが多々あった点、またららぽーとへの来訪客の利用によりあまり乗らなかった時間でも乗るようになった点等が挙げられる。

【吉田会長】

今の数字を伺うに、数字の上昇といった点については見えてくる部分もある。

東海バスについても同様の認識をお持ちか。

【村田委員】

バス2社の言ったことに加え、観光客が年々増えてきているというのも肌身で感じているため、その要因もかなり大きいと考えている。

【吉田会長】

観光の動きが活発になったところも1つの要因ではあるかもしれない。

このような数字を報告いただくと、定量的ないしは定性的に様々な考察が出来るため、こういった取りまとめは今後も協議会の中でしていきたい。

そのほか、いかがか。

【後藤委員】

30 ページ目、「目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組」の中で、利用促進を進めるためにバスの無料券を配付いただけた。令和2年、3年、4年と続けて実施したため利用率も高く、無料券配布が無駄にならず活用してくれた市民が多かったと思うのだが、その結果が8ページや9ページにどう反映されたのかよく分からない。利用促進事業をした結果、どのように反映されたのか疑問として残っている。

【吉田会長】

後藤委員のご指摘としては事務局の行った利用促進事業によって上昇幅が加速出来たのか。効果について事務局として見極められているのかどうか、といった内容であった。

こちらについて事務局いかがか。

【事務局】

無料券の効果については、今回の計画の指標①「公共交通利用回数」と指標②の「まちなかへの来訪回数」は相関関係があると考えており、「公共交通利用回数」のおよそ半分ぐらいが「まちなかへの来訪回数」というような形で、目標にもこの2つをリンクさせることについて書かれている。

そのような目線で見ると、「まちなかへの来訪回数」というところがまだまだ6割程度しか戻ってきていなく、「公共交通利用回数」、バスの利用回数は、7割、8割ほど戻ってきているというところを見ると、バス・タクシーの利用促進を図ったことによって、「まちなかへの来訪回数」はあまり戻ってきていないが、バス・タクシーや公共交通の利用は戻りが大きくなっているといったことで、利用促進がある程度図れているのではないかと考えている。

【吉田会長】

今事務局から説明のあったことは、例えば11ページや12ページで、「まちなかへの来訪回数」とか「中心市街地歩行者通行量」という指標があるのだが、これは年によっての出っ張り、引っ込みというのがどうしても出てしまう。一方、令和2年、3年、4年といったところはほぼ横ばい。多くの沼津のバス路線が沼津駅を起終点としているということから考えると、この歩行者の交通量や中心街への来訪回数と似たような変動をしていると考えれば、同様に令和2年から令和4年は、公共交通、特にバスの戻り幅というものは多くないはずだが、実際増えている。そうすると、やはり無料券の効果があったのではないかという整理になる。

先ほどの福本委員との質問のやり取りで気づいたことがある。内容としては、8ページ目にあるバスの人数の戻り幅の割に、運送収入の戻り幅が良いということを見ると、こういう利用促進事業というものがあつたことにより、例えば戸田等長距離のバス利用というところで、今までは運賃負担が多かったのだから使えるようになったというように、実は1人当たりの支払額が増えている可能性というのは十分にある。そうであると、仮にその辺の金額ベースのところでは評価をしてみると、今の後藤委員からいただいた質問にも答えられるところがあるのではと思っているため、また引き続き精査していきたい。

併せて、タクシーに関しては、ずっと減少幅のトレンドがあつた。そのようなところでいくと、令和4年というのは随分と回復しているような形にも、9ページを見る限りでは見える。タクシー会社側として、タクシーにも使える共通利用券という利用促進事業がどんな形で効果があつたのか、ということについてお伺いしたいのだが、いかがか。

【鈴木委員】

バス・タクシー利用券の効果についてであるが、このバス・タクシー利用券の約7割がタクシー利用、3割がバス利用ということで把握しており、そうい

った意味で、かなりの市民の方にタクシーを利用していただいた。

その点から考えると、タクシーとしては、減少ピーク時では約5割5分の売上げ減少ということになっていたので、本事業によって収益を確保出来たことで一息つけた、というのがタクシー事業者の思いである。

また、利用者においても、配られた世帯の高齢者だけに限らず誰でも利用できるということであったため、そういった意味でまちなかへの外出の機会が利用者にとって出来たことが、飲食店等にも波及していったのではとも考えている。

【吉田会長】

鈴木委員の言うようにタクシーの方がバスより利用が多かった。そのため、タクシーの方が令和3年から4年にかけての伸び率が大きくなっていると読み取れるため、効果がそういうところで見られると改めて感じた。

そのほかいかがか。

【福本委員】

今のことに関連してなのであるが、この資料は中部運輸局に2月までに提出が必要なのであるが、そのときにはしっかりとPRはしたほうが良い内容であると思っている。タクシー会社を含めて経営支援をしたという自治体は全国だと少数派であり、それであるがゆえに、現在全国でタクシー会社があちこちで撤退しそうになっているという事態が起きているため、ぜひPRしていただきたい。

今までタクシーというのは個別輸送のため公金を投入するというところに二の足を踏む自治体が多かった。便益が個人に帰着してしまうため、なぜ税金を投入するのかといった意見等があった。ただ、現在タクシーがもう全国からなくなりそうになっている状況の中で、沼津市はそこをしっかりとやっており、タクシーの経営を下支えしていったという部分や、またバスの話も含め両方とも、しっかりとPRしていったほうが良い。

また、運送収入の話で、東海バスから観光客が大分戻ってきているとの話があったが、沼津市の場合、「ラブライブ！」効果は無視できないと思っており、ラブライバーは乗車区間がロングである。そのため、客単価が非常に高い。かつ、このコロナの時期は中々観光に来ることができなかったのだが、今首都圏から多く来るようになったというところで、「ラブライブ！」に限らないが、内浦方面等に行くような乗客は客単価が高いため、結構運送収入が上がっているという部分はあるかもしれない。

バス・タクシー無料券についてであるが、平均的な1回に何円使ったという金額が分かれば、割り算すれば何人使ったと算出出来るため、この結果を利用し、バス・タクシーの利用者の中で何割ぐらい今回の利用促進事業で上増し出来たとかというのが把握出来るのである。事務局はぜひ検討いただきたい。

【吉田会長】

私や福本委員が話したとおり、1回収入ベースで見ておくと色々なものが見えてくるため、事務局はぜひ精査いただきたい。

そのほか、いかがか。

【中村委員】

私事であるがバスの定期を利用し通勤しており、土日は環境定期券制度を利用しているのだが、環境定期券制度について知らない乗客が多いのではと肌感的に感じているため、環境定期券に関する周知をバスの車内広告等でやっていくと良いのではないかと。

例えば、利用者の家族も一緒に100円で乗れると知ったら、乗車率も上がって現金収入のほうも増えてくるのではないかと。これが結果的には30ページの目標「利用促進」に結びついていくのではないかと。

【吉田会長】

確かにPRの面については工夫が必要である。【資料6】に「サンシャインパス」に関する話にも出てくるが、どういう形で売っていったら、それを市民やユーザーにどう訴求させていくのかということ是非常に大事な論点である。

また委員の方々から色々なアイデアをいただきながら進めていければと考えている。

(5) 都市的居住圏内の路線バス運行水準について

【吉田会長】

本議事事項については、「都市的居住圏内の路線バスの運行水準について」ということで、意見交換の場として設定させていただいた。都市的居住圏とは、沼津市の都市計画マスタープランの中で定められており、沼津駅から大体3キロ圏ということで指定をされている。

【資料5】の2ページについてであるが、公共交通軸形成プロジェクトというのがあり、都市的居住圏の中の路線の見直しや、サービス水準を高めることが掲げられている。

しかし、現状として乗務員不足が課題となっている。また、勤務時間インターバルということで、改善基準、働き方の条件というものが変わってくる。明るい兆しが若干見えつつも、コロナ禍前に比べると利用人員が減っているという状況において、緩やかにバスの便数が減っているというのが現状である。

そのような中どのような形で打開していくのか、あるいはこういった手法を取り得るのか。実現していくためにどんな課題がありそうか。そのようなことをテーマとして議論していきたいというのが趣旨である。

では、資料の内容について事務局より説明をお願いします。

【事務局】

【資料5】について説明。

【吉田会長】

比較的市街地で人口も集積をしている都市的居住圏であっても、運行回数が減っていったり、終バスが繰り上がったりしている現状というものは事務局から説明があったが、そういう中で沼津市の公共交通計画の中では、軸を都市的居住圏の中でちゃんと構築をしていきたいとしている。ギャップとしては少しあり、そのギャップをどうしていけば埋められるのかという時に、こういった見方や考え方がある、こういう課題があるといった事について福本委員よりお

話しいただきたい。

【福本委員】

沼津市より大きい規模の自治体、人口 20 万から 30 万ぐらいの自治体の公共交通計画だと、どこも資料 2～4 ページにあるような絵は描く。特にこの 2 ページの図については作成を多くしている。しかし、多くの自治体は作って、絵を描いて満足して終わってしまっている。

なぜかという、このような幹線になっている路線は事業者の事業採算で成り立ってしまう路線であり、市としてそこに手を入れるというインセンティブもなければ方法もないという感じになってしまうのが常であるため、「この路線を幹線と指定した、しかし行政としては何もやっておらず、事業者が勝手に走らせている。」といった感じになってしまいがちである。そのような中、沼津市は何とかして実現しようとしている姿勢は評価出来る。6 ページ目を見ると現況との比較が出来るのであるが、平成30年に比べて赤い路線が減っているのは、事業者の採算性目線で運行していると減便されてしまうという事実である。

先日、他の中核市の交通会議に出席したのであるが、市からは時間 2、3 本欲しいといったことを計画として書いていきたい、この内容にどう思うかという内容に対し、1 番大手のバス事業者がいつも言っていることは、現状時間 2 本、3 本で走っていても採算が取れなくなったら減便を実施するということしか言わない。

そのため、需要に応じバス事業者に運行させていると 6 ページのように減便が実施されていき、1 時間に 3 本走っていたところが 2 本に、その後 1 本等に減っていき、1 日 5 本での運行でも赤字になったときに初めてバス事業者から行政に補助金の要望がきて、補助を実施する。そうすると、その段階で補助を入れて路線自体は維持できたとしても、サービスレベルとしては非常に落ち込んでいる。そのため、市民とするとそのような路線は使えないため、使うとすれば、車を使えない高齢者の方か高校生が細々と使うだけの路線という状態になってしまう。不便であっても路線を廃止できないため、そのような状態であっても年間何千万円とかけながら維持するといった話になってしまう。

そうではなく、この公共交通計画に載っている 2 ページの図や 4 ページの「運行頻度の確保」であるとか「時間帯の拡大」というのは、計画に載った以上、このような公共交通を市民の方にサービスとして提供すると市が市民に約束するという宣言ではないかと考えている。そのため、約束を守る方法を考える必要がある。にもかかわらず、バス会社が走らせている状態で市が関与しないと便数は減ってしまう。これはもうやむを得ない。

であると、方法としては路線として赤字でなくとも市が公金を入れるしかない。もう少し言うのであれば、仮に時間 3 本うちの市は欲しいと言う事は時間 3 本走らせるだけの費用を払うため走って欲しいという事である。バスを走らせるサービスを事業者から市は仕入れる。それを市民に小売りする。小売りす

る段階でどういう金額をつけるか市が決めるといったやり方をして運行本数を確保していくという方法しかおそらくないのではないかと。

だからといって採算度外視で良い話ではなく、ある程度はお金の部分でも収支が成り立つようにしなくてはならないが、全てを収支の中で何とかしようとする、需要に応じてといった形になり、縮小傾向になってしまう。例えば、ヨーロッパのような行政サービスとして公共交通を行う。全ての路線ではなく、少なくとも主要な幹線についてサービスレベルを維持したいというところに関しては、そのようなやり方をせざるを得ないと考えている。

【吉田会長】

民間のバス会社は、採算性を前提としており、今までも都市的居住圏の全ての路線で採算が取れている訳ではない。取れていない部分については貸切りバスだとか高速バスだとか、そういうところの利差也を使いながらネットワークを確保してきたという構造があった。しかし、直近のコロナもあり、元から厳しかったものがもっと厳しくなった。それが令和5年と平成30年の比較の中でも現われている。

福本委員が指摘した内容について、宇都宮市の例が活かせるのではないかと思っている。宇都宮はつい先日LRTという新しい交通システムが導入され、華々しく語られているが、バスについても少し手を入れている。宇都宮市は隣町まで行くバス路線については補助金を出していたのだが、市内で完結するバス路線については従前出していなかった。そのため、沼津と同じように減便していった。LRTを新しく軸としてつくっているのだが、それは宇都宮市の中で東側のほんの一部にすぎないため、宇都宮市の大半はバス路線で軸をカバーしていくということになる。その際、LRTの部分だけ投資するというのはどうなのかという議論が起こった。実は今年度から今まで時間1本であった便を今年度からは時間2本以上、昼間にもう1往復出すのであれば、もう1往復分の運行経費と運賃の差額については市が負担をするといったことがあった。本来事業者のみであれば提供できない運行本数だが、上乗せして運行した部分については、「どこを走らせる、どこを上乗せする」というところは市がちゃんと計画の中で宣言をしているのだが、バス路線の本数を維持、あるいは増強している部分というのも実は出来ている。そういう背景もあって宇都宮市の今は成り立っている。

そのため、福本委員が指摘した点を1つのやり方として見せるには、そういう手もあり得ると考えていた。

この話題を皮切りに、バス事業者に話を伺いたい。都市的居住圏のサービスを充実させていくには、例えばどういった手だてというものが必要なのか。あるいは、今後この都市的居住圏での運行というものがどうなっていくようなのかということをお話いただきたい。

富士急シティバスについてはいかがか。

【渡辺委員】

弊社とすると、大幅な赤字があるという現状の中、幹線の部分はしっかり維

持はするが、他の部分は上手く統廃合していきたいとの考えがある。

現在、バスの運転手不足で、「2024年問題」というのが大きな足かせ手かせになっていることもある。また、バスの車両が3社とも古くなっており、中々更新も出来ない。観光バスや高速バスは、購入した分だけどんどんお金をかけることが出来るのであるが、路線バスの場合は補助金を活用しながら更新していくことが多い。路線バスは1年間に2～3台しか更新が出来ず、このままいくと、80台から100台あるが、40年、50年しないと車両の更新できない。

そういった現状があると、先ほどICカード決済による収入が増加していると言ったのだが、実はそれ以上に修繕費とか修理費が非常にかかっている。路線バスの車検を1台通すのに100万以上かかる場合もある。走らせば走らせるほど状態が悪くなってしまい、最近ではエンジンとかオーバーホールの部分でかなりお金を要し、バスを維持するのも厳しい世界になりつつある。

そういった状況の中、運休させるわけにはいかないため、基本となる路線からしっかりと運行させていく。走っているバスのタイヤに穴を空けないように努めているところである。

【吉田会長】

車両の問題というのも重要である。自前で運行していると車両の更新が行き届かないケースがある。私の手伝っている会社であると、バスを120台持っているのであるが、毎年3台ほどしか更新ができていない。全ての車両を更新させるのに40年かかるということになる。もはや車両の更新が結局行き届かないというところで、その会社は1回民事再生法適用になり、もう1回再建をして今に至っている。そういうところまで踏み込んだ取組をしたケースというものもあるわけだが、車両をどうするのかというところは、やっぱり人手不足と同じ問題であると考えている。

そのほか、伊豆箱根バスはいかがか。

【岩崎委員】

車両については富士急と全く同じような状態であり、今回この都市的居住圏ということで、弊社の沿線沿いであっても、人口密度の多いところでも、バスの利用に結びついていないということも正直ある。今後人口がその沿線に張りついて住んでいくのかについては分からない部分もある。

民間事業者なため、利用が少ないところは減便していかざるを得ないというのが実態のところである。とはいえ、サービス水準を落とせば利用にはつながらないというところで、そこは痛し痒しの部分が続いてしまっている。

【吉田会長】

人口密度が多くとも、利用に結びついていないといった話があったが、そこはどこか。

【岩崎委員】

資料で示すとページとしては8ページ、東都大学から東側の大岡のあたりが赤くなっており、この部分である。このエリアは人口が多いのであるが、道が狭すぎてバスが入っていけない。線路を渡ったところにバス路線があるのだが、そこまでバスの利用があるわけではない。とはいえ、近隣に高校も多々あ

るため、弊社としてもある程度ここ数年は運行していたのだが、運転手も少ない中で耐え切れなくなり減便をしているところである。

【吉田会長】

確かにこのポテンシャル図を見ていると、大岡の地区は赤くなっており密度は高い。沿線に学校等もあるのだが、片やすぐ東側が線路であるため、バス停の周辺から客を獲得しようと動いても、線路をわざわざ渡っていくところを取り組みし辛い。しかし、実はその線路を渡った向こう側のところがさらに人口としては赤いのだが、バスが入り込めるところがない。だからこそ大岡の自主運行等の取組を沼津市としても支援しようということでこれまでもやってきたのだが、道路の構成との親和性というところの難しさというの、少し都市的居住圏のところでは考慮していかなきゃいけない課題であると認識出来た。

東海バスについてはいかがか。

【村田委員】

他のバス事業者2社と同様であり、弊社も車両は、東海バスとして200数十台あるのだが、その中でも毎年更新していくのが台数としては少なく10台に満たない。そのような中で、車両も古くなっていくため、修繕費も年々増えていくというところが1つ。もう1つとして、6ページの中で平成30年と令和5年の比較であるが、弊社は車庫が大平地区にあるため、沼津駅—大平というのはずっと本数がそんなに変わらないように見えているのだが、中身的には決していいとはいえないという現状もある。コロナ前は貸切りバスや高速バス等の利益が生めるところで何とか補填しながらやっていたのだが、状況として厳しくなり、需要がないところは減便せざるを得ないという状態が今後もしばらく続くと考えている。

【吉田会長】

大平は車庫があるため、入庫や出庫のために本数が確保されているところもあるため、利用の実態とそこが相関しているのかということ、そうと言い切れない部分があるといったご指摘もあった。

実は4ページの内容について八戸で取り組んでいる。今はコロナ禍でお休みしているが、コロナ禍の出口が見えつつあるため復活させるというような話が挙がっている。バスでカバーしきれない公共交通軸を、例えば夜の時間帯とか道が狭いところとか、そういうところも含めてタクシーも活用していく。バスと同じ運賃でやる必要というのは別になく、八戸のケースではバスで行ったら300円のところを3倍の900円取っていた。そのため、市の負担金というものはあまりないのだが、限られた人数の乗客が数人相乗りをしてくれればタクシーとしても継続でき、今まで行き届かなかったところも行ける可能性が出てくる。

ただ一方で、今タクシーのほうも、夜の時間帯とか状況が厳しいというところもあるかと思っており、タクシーの活用は計画をつくった段階では重視しながらやってきたところもあった。今コロナ禍が明けつつある状況の中、こういった取組というものをもう少しいろいろ検討していく余地というのはありそうかどうかといったところについて、鈴木委員はご意見いかがか。

【鈴木委員】

先ほどバス事業者から話のあった乗務員不足について、タクシー業界においてもかなり不足している現状がある。そのため、深夜や早朝等のタクシーの稼働する時間帯について、タクシーがなかなか捕まらないということで利用者に迷惑をおかけしている。そういった意味では、この深夜の乗り合いタクシーはしっかり事業者としても前向きに捉えてやっていきたいと考えている。

最近であると、大分県の別府市では、温泉地を抱えていることから、夜間に繁華街からホテルに戻る利用者がタクシーで輸送が出来ないということで、当初はバス事業者に終バスを遅らせるような話をしてきた。しかし、話は頓挫してしまい、タクシーの乗り合いタクシーの話についても話が出たのだがこれも頓挫してしまった。今は深夜のバスを無料で走らせているということで、これが逆にタクシー事業者の首を絞めているというような話も聞いている。

沼津市は、「行きたいまち、住みたいまち。」ということで、交流人口のみならず定住人口も促進を図っていきたくて考えているため、住みやすいまちづくりに向けて、タクシー事業者として地域貢献等をして、住民へのサービスの向上に努めていきたい。

【吉田会長】

別府の話も出てきたのだが、他の地域においてもやり方は違ったとしても、終バスも早くなる、終電も場合によっては早くなるという地域がある中で、夜の時間帯の対応をどうしてくのかということは、全国的にも規模がある程度大きなところでは取り上げられつつある問題でもある。

交通事業者ではない各委員の方々から、遠慮なく色々ご意見いただきたいと思うのだが、いかがか。

【中村委員】

深夜の時間帯にバスが走っていない、JRからの接続が交通手段としてない状況はまちなかでお金を落とすことができないことに繋がる。そのため、深夜タクシーは一市民としてもあると便利であり、まちなかの活性化に資するものと考えている。

バス路線の運行状況等について見ていると、車両の取り回しを工夫するだけでも状況が変わってくると思われる路線もある。

また路線の統合化についても、1便当たりの密度を増やしていくことを念頭に実施について検討いただきたい。

最後に、現在駅のところで切ってしまうバスの便を駅の南北で直通させることにより、朝の通勤、通学等において利便性が高まるのではないかと。

【吉田会長】

車両の取り回し、運用のところでバス事業者として工夫できる余地があるのではないかと。夜の対応については乗り合いタクシーなのか、何らかそういう手だてがあると住みやすいという意味ではいいのではないかと。この意見であった。

そのほかいかがか。

【眞田委員】

バス会社における運転手の労働環境、労働条件等の問題もあるが、やはり空車で回送というよりも、むしろ最後の1本、駅から快速扱いで車庫行きになる

ようなところで、主な停留所等に止めるといった方法も良いのではと考えている。JRや小田急がやっているような、特急車両を夜にはホームウェイ等の車両にしているといったことも、活用方法の1つとして参考になるのではないかな。

それと、4ページにパターンダイヤのことが載っていたが、例えば、沼津駅から加藤学園入口までが富士急シティバスさんと伊豆箱根バスさんがちょうどダブる部分なのだが、その路線沿いには高校が幾つもあり、人口密度が高いエリアにもなっている。そのため、こういったところをできるだけ、何らかの形でパターンダイヤ化出来ると良い。なお、運賃については共通とすることが当然必要な処理ではある。そういったところで、魅力のあるバスを使うことで、便利でタイムリーだという感覚が利用者に出てくれば、通勤・通学はもとより、それ以外の普段使いでの利用が増えてくるのではないかな。

JRの例を出すと、東海道線の興津駅から島田駅の間はほぼ10分間隔で電車が出ているのは、利用者からすれば良いメリットとなっている。タイムリーに利用できるということのため、密度の高いような地域であっても、そういうバス路線のダイヤの調整も必要ではないかと考えている。

大岡地区について、前に社会実験を行っていた時に私も乗ったのだが、高齢者の方を中心に利用はある。そのため、もう少し地域とバス事業者と市と様々なところで検討し、何らかの形で、バスが利用しやすい、バスがライフラインの1つになり得るような形をとることが、まちづくり等にも寄与するのではないかな。

【吉田会長】

複数事業者のダイヤをうまく整えていくことにより、利用者にとって15分間感覚、ないしは20分間隔で走っているというもくろみが立つと、バスが選ばれやすくなるのではないかなということは事実である。

私の居住している仙台市では、宮城交通と仙台市営バスが重なっている区間を昼間パターンダイヤにしている。直近の実績を見てみると、去年と今年を比べるとどの路線も上がってはいるのだが、パターンダイヤ調整をしたところに関しては唯一2桁パーセント増になっており、利用者から選んでもらえているというところが出てきた。そうするとやはり収入も増えてくるため、事業者にとっても経営がやりやすくなり、あるいは市が今下支えしている部分というもの例えばほかの投資に回すことができるということもあり得る。そうした利用を増やす、利用しやすくなる取組と一体で都市的居住圏のことを考えていくというのは非常に有効であると考えている。

そのほかいかがかな。

【庄司委員】

昨年度実施された原駅バスロータリーの整備によってバスが乗りたくなるような雰囲気にもなっている。

ただ、原地区の西のほうへ行くほど、バスに乗るのに利用者が言うのは、本数が少なく、利用が面倒であるといったことである。そのため、90歳ぐらいの

人もまだまだ運転をしている。沼津市の住民がバスを利用したくなるようなPR活動が行えると良いのではと考えている。

【吉田会長】

先ほど事例として挙げた宇都宮市の取組みの中で1つヒントとなるものがあり、義務教育の学校の学区単位に、「〇〇学区編」という形で地域のバス路線はこのように変わるといった内容の時刻表と路線図を全部配ったのである。そのようなことに取り組むと、バス路線の変更内容について貼りたい人は壁にも貼ることが出来、持ちたい人は持ち運び出来る。ハンディーなものになっていて、作り込まれているというのが好印象であった。

例えばそういったところも、地域の住民に対しアピールしていくことは大事だと思っているため、そのような工夫を一緒にしていけると良い。

「こうすれば絶対うまくいく」という勝利の方程式というものがあるわけではないが、委員の皆様から論点やアイデアも多数いただけたため、活用しながら沼津で出来ることについて交通部会等の場を使いながら議論して、お話していきたい。

(6) バス3社の共通フリーパスの実施について

(7) Sea級グルメ全国大会 in 沼津での交通対策について

【事務局】

【資料6、7】について一括で説明。

【吉田会長】

事務局からの報告について、ご質問等いかがか。

【中村委員】

サンシャインパスについては、バスに乗っていて高校生が使用している数が増えていると感じている。ただ、インターネットやX(旧Twitter)等を見ると大人版も欲しいといった意見も挙がっている。例えば、この券面で1日乗車券にするなどし、ラブライバーへの需要も見込めるのではないか。

Sea級グルメについては、イベント期間中に沼津駅から沼津港間の路線バスを無料とするということであるが、この沼津港循環線自体、1周をそのまま運賃を無料にするのか。また、伊豆箱根バスが運行している魚市場入口経由の系統があるのだが、こちらも特定の区間内を無料にする方向で進めているのか。

【吉田会長】

事務局は質問に対し、回答いただきたい。

【事務局】

現在のところ、委員の認識のとおり、駅港間に限っては無料で乗車出来る方向で進めている。

【吉田会長】

中村委員の話にあったサンシャインパスの大人バージョンについては、欲しいという人が私の周りにもおり、すごい訴求力だと感じている。そういうところでインパクトも出しながら、まずは高校生にどういう形で使ってもらって、普段であれば家から学校の定期券だったところが、フリーになることによって、どういうふうに使われ方が変わってきているのか。これは調査をかけていくことになっている。あるいはこれを足がかりにし、1日乗車券や大人版等、売り方というものをどうしていくのかということも非常に大事な論点で

あるため、この辺のデータは委員の方々には共有していきたい。

4 その他

事務局より沼津自慢フェスタや OPEN NUMAZU についての紹介。

5 閉会