

【議事録】

1 開会

※省略

2 会長あいさつ

※省略

3 議題（協議事項）

（1）地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について（資料1）

【事務局、静岡県】 【資料1】について説明。

【吉田会長】 まず静岡県より、評価方法について説明があった。

【資料1-4】については、幹線系統の評価に際し、ここ数年の動きを掴んでおきたいという狙いから、沼津市が独自で分析シートを作成している。

ベンチマークとなるのは、36ページの上から2段目「実績輸送量」である。例えば、沼津大岡三島線であると、令和5年度の場合は「135.6」と書いてあるが、この数値が「15から150」の間であると国庫補助の対象となる。15を下回る状況になると、利用が少ない路線ということになり、かつ国や県の補助対象からは外れることから、路線の維持を行うにあたり、単費で行わなくてはならなくなり、非常に市の財政として厳しくなる。

一方で、「平均乗車密度」という指標があり、これが「5」を下回ると、国の補助、あるいは県の補助が満額受けることができない。そのため、沼津大岡三島線の場合であると、直近の令和5年度は両方とも概ね要件は満たせているのであるが、長岡伊豆三津シーパラダイス線になると、平均乗車密度が「4.4」ということから、満たせなかった分の補助金カットが若干入っているということが分かる。このように、5年間の推移を各路線で見たというのが36から38ページの内容である。

それでは、資料1の内容について、ご意見等いかがか。

【福本委員】

先に吉田会長から話のあった平均乗車密度についてであるが、「5」を割り込むと事業者が赤字を発生するだけでなく、市町村においても単独で補助しなくてはならないケースが出てくる。輸送量で見ると、沼津市に関係する系統というのはかなり成績が良いのだが、密度で見ると決して良くはない。このことは運行回数で輸送量を稼いでいることを意味しており、どこかのタイミングで減便する話が出てくると一気に危機になる可能性がある。特に戸田線においては運行回数も多くないため、この辺は利用状況等を注視しておく必要があり、市としても、どう利用促進とかしていくかというのは考えておいた方が良い。

また、冒頭に静岡県から話があった県の様式については、昨年度指摘をした輸送量を新たに加えたことは評価したい。

- 【吉田委員】** そのほかいかがか、よろしいか。
資料1の内容について、皆様お認めいただくことでよろしいか。
- 【一同】** 異議なし。

(2) 単独継続困難申し出路線への対応について(資料2)

- 【吉田会長】** バス事業者が自社路線として運行の継続が難しいことを表明する場として静岡県の「生活交通確保対策協議会」というものがある。そこで申し出があった路線については、関係する自治体の公共交通会議で対応策を検討していくルールがある。

毎年、この時期の1月末から2月の頭に開催されることが多く、どういう路線が単独継続困難であり、それに対し沼津市がどういう考え方に基づいて考えていくのかを議論していくのが2点目の協議事項になる。

それでは、資料2について、事務局から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】** 最初のページの「単独継続困難申し出路線」のところについてであるが、例えば柿田線であると、ここは地域間幹線系統補助路線である。県と国の2分の1の協調補助で担っていくことを引き続き継続していく。

一方、地域間幹線系統以外の在り方については、資料2-2の7ページに記載されている内容が現段階の市からの提案ということになる。なお、個々の路線のデータ等については、資料2-3のところに記載がされている。

それでは、資料2についてご意見等いかがか。

- 【杉山委員】** 昨今話題になっている「2024年問題」も大きく関わってくる問題であると考えている。バス事業者においても、雇用の確保に向けての取組みや収益率向上を日頃から図っていると思っている。

そのような中で、特に今回新規で補助を行うこととした5路線については、いずれもまちなかに誘導する大事な路線であると認識しており、市民の足を守るといった観点からも市で支援をすると決断したことについて、感謝をしたい。

- 【吉田会長】** 杉山委員より市の決断について前向きなコメントをいただいた。

今回のこの5路線、特に都市的居住圏の中に関わる場所が多いということで、市としても、国のフィーダー系統補助の仕組みを使いながら支援をしていくという話があったが、その点も含めて少し学識的なコメントを福本委員よりいただきたい。

- 【福本委員】** 私の見解としては、バス事業者が「国・県補助の対象には当てはまらない路線であり、赤字になってしまっているため、何とかして欲しい」というのを市町村へ行った場合、多くの市町村は、言われた路線については全て補助をする対応のところが多い。また、補助

は一切行わないというケースについても無論ある。ただ、沼津市の評価すべきところは、この路線は市にとって政策的に重要であり、維持していくため補助を行うと判断をしている。その他の補助を行わない路線が重要でないという意味ではないが、黒字化しているため補助は必要ない、あるいは、現在の運行している路線は整理が必要のため、補助はせずに来年度、見直しについて議論していく、というように投げかけをしているため、市町村としての事業者からの補助の申請に対しての対応としては、とても評価できるところだと考えている。

今回の5路線「下香貫循環線、東海道線、拓南東線、運転免許センター線、北小林線」については、立地適正化計画の関係で中心地から3キロ圏内、都市的居住圏内というのを沼津市は挙げているため、そこに非常に強く関係する路線であることから、維持をしていくということで整理を出来ているため評価できる。

ただ、もう一步進んで考えると、そのような路線であるとするれば、サービスレベルを今のまま維持するのがいいのかというのは、どこかで整理したほうが良いと思っている。これは中心市街地の路線であるが、時間1本しか走っていないというレベルであると、一般市民の生活感覚から使うのは難しい。例えば、そのような路線は時間2本や3本にするといったことも検討をしてみる。維持をするといったことからもう一步進んで充実をさせていくというような部分に、考えを次は進めていただければいくと良いのではないかと考えている。

もう1点、静岡県に去年要望をしたところ、対応いただいたところであるが、今年も要望する内容があるため進言させていただく。単独継続困難路線の手続については、見直しをしたほうが良いと考えている。この意味としては、静岡県では、静岡県の協議会にかけた上で市町村に話を下ろすやり方をしているため、事業者とすると赤字になったと表明してから手続が半年から1年遅くなってしまう。例えば、他の県であると、市町村に事業者が赤字になったため補助を申し込むと、市町村で予算措置ができた次の年度からすぐに補助が入るというやり方をしているのだが、静岡県の場合は県の協議会を挟むことにより1年補助が遅れてしまう特性がある。

逆にこれは良い面もあり、事業者が単独で市町村に行っても話が通らないため、事業者としてはやめざるを得ない状態になるのを県が間に挟まることにより、考える機会を提供しているという意味では良い。しかし、例えば沼津市のように補助を積極的に行おうとしている自治体であると、アクションが遅れる間に減便が起きてしまう

とは良くない。

このようなことから、市と事業者の間で話がついたものについては、県が把握するためにも協議会の場で報告する形にする。一方、事業者から県の協議会を通して市町に言う方法、この2系統に分けた方が実務的には良いと思う。静岡県にはぜひ検討いただきたい。

【吉田会長】

福本委員から話のあった重要な点としては、全部補助するか補助しないかの結論ではなく、例えば特に運行頻度が多い路線や沼津駅と各拠点をつなぐポテンシャルが高い路線ということで整理番号8番の下香貫循環線から14番までの5路線を市は位置づけている。下香貫循環を例にとると令和4年と令和5年の数字では、運行回数が3回から5.6回になっているときに、年間利用者数は1万2,000人から4万人と利用が増えている。人口密度がそれなりにあるところを示しているため、そういったところのサービス水準や運行頻度というものをどう考えていくのかについても本来議論していかなくてはならない。

一方で、運行頻度が低い路線、例えば根方線であると、ここは運行回数が4回。ところが、次の2番、3番の枝番がつくと0.5回ということになっており、西部地区は再編をしてきたところではあるが、こういった点をどういう形で考えていくのかということには引き続き見ていく必要があるということ等、今この路線に対しすぐ補助を入れる、入れないというだけではなく、やっぱりいろいろ検討していく過程も大事ではないかという重要な指摘をいただいた。

そのほかいかがか。

【後藤委員】

単独継続困難の番号10番、外原温水プール線についてであるが、これは国や市の補助は入っていないということで良いか。

また、令和4年の収支差額が「-2,991」で、今後の見込みが一気に黒字化している。これは減便でこのように数字が転じたという認識で良いか。

【吉田会長】

2つ質問としてはいただいた。

1つが、この路線が国等の補助を現に受けているのかどうか。

もう1つが、確かに令和4年から5年にかけて1日の運行回数が15往復から14.3往復に少し減ったように見えているが、例えばそういうことが背景で黒字化したのかどうかといった内容であった。

この内容については事業者から回答をお願いします。

【東海バス】

質問のあった外原温水プール線については、令和5年の乗降調査の結果が非常に良く、近年収支率が改善はしているところであったが、そういったことが黒字化を見込めると算出した要因の1つとしてはある。

もう1つとして、弊社は令和5年12月に運賃改定を行ったため、その効果を含めて算出したところ、黒字が見込めるといった内容にいった。

【吉田会長】

この路線は現在補助系統ではないという認識で良いか。

【東海バス】

ご認識のとおりである。

【後藤委員】

市民の立場からすると、既に温水プールはない。そのため、この名称はどう

かと考えている。名前を残すのか残さないのか、検討の余地があるのではないか。

【東海バス】

単独継続困難を出した時点において、温水プールまで路線としてはあったということで、この形になっているが、温水プールはなくなり既に外原中止まりという形で運行をしているため、名称のほうも今後変えていこうと考えている。

【吉田会長】

今回東海自動車からあった話は、まさしく福本委員から話のあった県に単独継続困難を申請してからのタイムラグの表れである。

東海自動車は運賃値上げもしたが、利用者数としては乗降調査の結果好調だったため、収支差額としては赤字から黒字に転じたという説明であった。

そのほかいかがか。

【中村委員】

今の路線の話について補足がある。東海バスは去年の4月1日のダイヤ改正で、沼津駅の発車時刻を2分繰り下げ、下校の便についても10分繰り下げを行った。

知人である沼高生から聞いた話によると、今までのバスのダイヤであるとホームルームの時間に間に合わなかったのだが、10分繰り下がったことによりホームルーム後に間に合うようになり、バスに乗れるようになったということから、利用者数が増えている一因になっていると考えている。

【吉田会長】

そのあたりの高校生の状況について掴んでいるか。

【東海バス】

乗降調査の結果では、増えているのはどちらかというところと一般の利用者であったのだが、通学のほうも増えているため、繰り下げをした効果があったと改めて認識しているところである。

【吉田会長】

そのため、何人増えたかという定量的なことはこの場では分からないが、利用が増えているということは事実であるため、このような工夫があると利用者が伸ばせるということが分かった重要な指摘であった。

そのほか、いかがか。

【野口委員】

私は下香貫循環線を使わせてもらっているが、令和5年の運行回数が5.6回に増えたところがあるが、実際利用していると、朝の1便や2便あたりは、大平の車庫から途中から来て行くのと、それから最後の沼津駅から終業になるとトンネルを通過して車庫へ帰ってしまう便があるが、それを含めて便が増えたということなのか。それとも純粋に日中のダイヤで増えたのかということか。

【吉田会長】

運行回数の3.0から5.6に増えた内訳について、東海自動車には回答いただきたい。

【東海バス】

増えた理由としては、それまで富士急シティバスが下香貫循環を運行していたのを東海バスが運行するようになったため増加したものである。

また、朝と晩が大平車庫行きになったのは、静浦バイパスのトンネルができたためである。そのため、それまでショッピングセンター止まり等の系統を大平

車庫行きに変えたという運用を行ったため、それは下香貫循環自体の増減には影響はない。

【吉田会長】

先ほど東海自動車から話のあったように、路線運行事業者の入れ替えがあり、東海バスに富士急シティバスが運行していた分が付いてきたということになるため、令和4年の富士急シティバスの分がどれだけあったのかというところで前後は見ていかないと、どれだけ増えたのかというところの評価は出来ない。今後、このような形で路線の事業者ごとの入れ替えや見直しというところが出てきたとき、データを共有していくということが大事であるため、注視していく必要があると思っている。

そのほかいかがか、よろしいか。

意見はいくつかあったが、単独継続困難申し出路線の対応そのものについての異論はなかったため、お諮りする。

資料2の「単独継続困難申し出路線への対応」について、事務局の提案のとおりお認めすることで良いか。

【一同】

異議なし。

(3) 沼津市地域公共交通計画の変更について

(4) 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】

それでは、協議事項の3点目と4点目について、併せて事務局説明をお願いする。

【事務局】

【資料3】、【資料4】について説明。

【吉田会長】

先ほど、協議事項の2点目の「単独継続困難の申し出路線への対応」ということで、地域内フィーダー系統補助を新たに活用するということが出てきた。その新たに活用するということ、地域公共交通計画の中にも書いておかななくてはならない。資料3にて計画の変更ということ、位置づけており、なおかつ別紙というものを付けなければいけないため、その別紙の内容については、資料4のところで今回赤文字で記されている。既に沼津市の場合、それぞれフィーダー系統の計画については令和5年6月20日時点を出しているため、今回の取扱いとしては、そこに追加をするということになる。

それでは、今事務局から説明のあった資料3及び資料4については、ご意見やご質問等いかがか。

【福本委員】

1点確認したい内容がある。資料4の8ページの6「2.の目標・効果の評価手法及び測定方法」のR6目標値について、設定した数字に何か根拠があるのか。

また、各路線の経費負担について以前から市役所に言っているのだが、運行経費から運送収入と補助金を差し引いた差額分を市と事業者で按分する形をとっているが、この形について一度考える必要があるのではないかと考えてい

る。市として必要な路線であれば、路線の運行サービス維持のために本来は市がお金を払わなければならない、事業者が赤字を抱えながら運行するのは違うのではないか。

ただ、赤字が出た分は市が全て負担するとなると、市としては事業者においても利用促進の努力を図ってもらいたいと考えているところではあるため、事業者が頑張りたいと思うインセンティブを設ける。例えば、頑張る方向を赤字が出ないようにではなく、もっと稼げるように持っていく制度設計をどこかのタイミングで考えることをしていただきたい。

【吉田会長】

R6の目標値の出し方について質問あったが、いかがか。

【事務局】

R6の目標値は、R5見込みの数値から若干上向きの数字として設定した。補助の費用分担については、福本委員の言うとおおり、市が全額を負担すると事業者の努力が図られていかない可能性があるため、事業者と話をした上で補助額の按分内容について決めている。

【吉田会長】

先ほどの資料2において、東海道線、拓南東線等が出てきた中で、令和5年の見込み値を少し上向かせた数値を取ったといったことであった。

そのほかいかがか、よろしいか。

では、こちらも協議事項であるためお諮りする。資料3、4の内容について、お認めいただくことでよろしいか。

【一同】

異議なし。

(5) 令和6年度沼津市自主運行バスについて

【吉田会長】

協議事項の5点目について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

【資料5】の説明。

【吉田会長】

議論としては、資料5-1～5-4を前段、資料5-5を後段と分けて進めていきたい。

まず、資料5-1の西浦線については、終バスの1本が減便され一部時刻の変更や学校がやっていない日の運行経路を一部変更するという事務局からの提案であった。

資料5-2の戸田・土肥線については、一部時刻の変更、全便を大上集会所とフェリーターミナルに乗り入れる運用にするという提案であった。

資料5-3の戸田・江梨線については、時刻の変更と山ルート of 基準となる停留所を遊法苑から東古宇に移すといった提案。

そしてミューバス原・浮島線については、特段令和6年度の変更の予定はないというご報告であった。

では、この4路線に関する運行計画の内容について、ご意見等いかがか。

【中村委員】

資料5-1の西浦線の時刻表に関する内容について1点確認があり、現在運行をしている12時26分発の沼津駅行きの便に関する記載が変更前と変更後

ともない。どういふことか。

【吉田会長】

中村委員からの指摘内容について、事業者である東海バスより回答いただきたい。

【東海バス】

弊社が事務局へ送った時刻は自主運行バスだけのものを送っており、自社系統の便は事務局に追記対応いただいている。その際に漏れてしまったと思われる。

【事務局】

東海バスから話のあったとおり、中村委員から指摘のあった便は東海バスの自社路線を補記する際に記載から漏れてしまった。

【吉田会長】

そのほかご意見等いかがか。

【中村委員】

西浦線について、まだ意見をしたい内容がある。土日祝日ダイヤの木負農協を8時51分発の便があるのだが、江梨車庫へ留車していたものを回送し、木負農協から実車運行をする運用を行っている。この江梨からの回送便を実車運行できるか、事業者と事務局に伺いたい。この便については戸田・江梨線との接続は存在しないため、実車運行が可能であれば、江梨から木負農協間の利用者の利便性が向上すると思われる。

【吉田会長】

今の指摘としては、8時51分に木負農協発の便への回送を実車化することが出来れば利便性が上がるのではないかとといった提案であった。

まず、事務局から回答いただきたい。

【事務局】

指摘のあった回送便については、東海バスから実車化は可能であるという提案をいただいている。しかし、利用状況から費用対効果を考えると、実車運行することについては現在のところ考えていない。

【吉田会長】

指摘のあった回送便の前後、7時台や9時台の江梨発の便についてどれくらい的人数が利用していたか実数として把握しているか。7時台については生徒の通学利用等によって利用は多いと考えられるのだが、特に9時台について伺いたい。

【事務局】

手元に正確な数字がなく、この場ではお答えしかねる。

【吉田会長】

9時台の利用が十分に少ないという話になると、物理的に8時台の便を増やすことが可能であっても、この地域の利用者が使用するかについては重要な論点であり、ニーズがあるのか考える必要があるため、事務局・事業者への宿題として預からせていただく。

【事務局】

西浦線を木負農協まで短くする際、利用状況も把握した上で、戸田交通に木負農協まで来てもらい西浦線と接続するということにした。利用状況としては片手いるかどうかといった人数であったと認識している。

【中村委員】

私の見解としては、ある1日のことであるが、土日の8時51分の便に利用者が3人いた。この3人は木負農協まで家族に車で送迎してもらい、西浦線を利用しているため、実車化する可能性としてはあると考えている。

【吉田会長】

この内容について、利用実態を把握した上で系統を分離し、現在の運行体制になっているところがある。そのため、今回の話は事業者と運行について議論

をしていくときの素材にしていきたい。そのほかいかがか。

【中村委員】

西浦線の最終便繰り上げ自体は一応同意するが、ここの路線を減らしてしまうと、下香貫地区、藤井原の減便にもつながってしまう可能性がある。西浦方面まで行かなくとも、静浦地区センター行き等走らせると良いのではないか。

【吉田会長】

中村委員の提案は物理的に可能なのか。東海バスに回答いただきたい。

【東海バス】

今回の最終便繰り上げに際し、ダイヤ担当も気にしていたためフォローで1本入れる等何かしらの対応はしていたはずである。

先ほど江梨からの回送という話が中村委員よりあったが、このダイヤを見ると、平日であると6時29分、6時50分、7時8分、9時29分、この4台が江梨車庫への留車のため、8時29分は、もともと6時35分の大瀬岬行きを折り返しをやっている便であり、この車両は江梨からの留車明けではない。そのため、江梨から実車の便として出すのは難しい。

【吉田会長】

車両の取り回しについて東海バスから説明があったが、実際に減便したとしても影響は少ないのではないかという考察が出ているが、実際に減便をした影響が人々の動きになるかというところは注視する必要があるし、先ほどの江梨発の便にするかどうか、実車化するかどうかということも含めて、宿題として検討していく。

【眞田委員】

資料5ページに20時発と18時発のそれぞれの人数について記載があったが、多少不定期的に利用があると思うため、個人的な想いであるが沼津駅発の20時は木負農協、ないしは途中のあたりまで残しておいた方が良いのではないか。

デマンドタクシーについて、長井崎の学校へ行く児童生徒や、伊豆総合高校の土肥分校に行く高校生に対し、実際定期券か何かを発行しているのか。定期券の発行をせず、お金をそのたびに払うとなると、負担が大変であるかと思う。特に平日、高校生も小・中学生もよく利用しているのであれば、定期券的なものを割引きで発行したほうが良いのではないか。

【吉田会長】

先ほどの20時沼津駅発の便について、それから定期券に関して話があった。事務局から回答させていただく。

【事務局】

定期券については、戸田・土肥線は学生と通勤で利用可能な定期券を発売している。

また、戸田・江梨線についても、戸田小中一貫学校の小・中学生に対して定期券は発売している。

【吉田会長】

事務局から定期券の発売している旨説明いただいた。20時発の便については、再編後の宿題とし引き続き注視していく。

そのほかいかがか。

【中村委員】

西浦線において、乗降調査の回数や実施している季節について等、ご回答いただきたい。

【吉田会長】

今の質問内容について、事務局から回答いただきたい。

【事務局】 乗降調査については、5月の下旬から6月にかけて実施している。これは市と交通事業者と一緒にやっている。交通事業者については、もう一度別のタイミングで実施していると伺っている。

【吉田会長】 資料の5ページに乗降調査の結果が記載されてあるが、ある1日の乗車人数なのか、それとも何日か調査した上での平均値か。

【事務局】 ある1日を調査した時の結果の人数である。

【中村委員】 この1日だけだと乗降調査の結果として有効なのか。季節によっても大分利用者数というのは変わってくる。それをこの5月下旬から6月上旬にかけ集中して行ってしまうと定期的な結果というのは取れない。乗降調査の実施回数に関しては増やしたほうが良い。

【吉田会長】 今回のように運行内容を変更するときの乗降調査回数について、バス事業者は補助金申請に係り、年2日行うというのが通常であったりするのだが、例えばこのような議論をするときに、どういう形で普通は乗降調査をやっているか。この内容については、学識者の福本委員からコメントをいただきたい。

【福本委員】 中村委員から提案のあった内容を事務局、バス事業者が行うのは難しい。調査には人とお金がかかり、本当は調査を多く行いたいができない、というのが実態である。吉田会長から話のあったとおり、補助金申請の時は2日ぐらい行う事業者さんは多い。ただ、路線再編のとき、かつこの便だけであれば1週間ぐらい乗降調査を行い、その平均値を取ることを行っても良いかもしれない。

実施時期については、5月の下旬から6月上旬、10月の下旬から11月の上旬で行うことは社会調査的には普通であるため、時期としては適正と言える。

また、各事業者についてはICカードを利用出来るよう機器を導入しているため、ICカードのデータをここだけに絞って抽出しても良いのではないかと考えたところである。

ただ、先ほどからこの便の減便に関しては、5ページに記載があるように多比までの区間については伊豆箱根バスが9時台まで運行しているため、必要に応じそちらの便を利用いただく。問題としては内浦まで行く人がどれだけの数いるのかという点であるため、ICの分析はデータを集計するのは大変であるが、内浦の区間のところだけ切り取り通年で見る等を行い、この便の1日当たりの乗車人数が非常に少ないのであれば減便はやむを得ない等の判断材料にすると良いのではないか。

【眞田委員】 その内容に関して意見があり、沼津市内を運行する3社のバス会社は福本委員から話のあったとおりICカード読取機器が入っているが、ICの利用がどのぐらいあるのか。また、今話のあった西浦線だけでなく全路線についてエビデンス取れるようなデータは出しているのか。それに基づいて、申し出対応を行っているのかバス事業者に伺いたい。

【吉田会長】 今回の議論の中心は西浦線についてであるが、今後様々な路線をどうしてい

くのかというところを考えていくときに、ICカードのデータがどのぐらい活用できる可能性があるのかという内容を確認されたい趣旨の質問であった。本題からは少し外れてしまうが大事な質問であるため、各事業者から説明をいただきたい。

まず、富士急シティバスについてはいかがが。

【富士急シティバス】

当社の場合、ICカード利用の方が現金利用より多い傾向にある。比率については日によって変動はあるが、年単位で見ると年を追うごとICカード利用比率は増えていっている。

【吉田会長】

ICカード利用比率が増えているといったことであったが、例えば、ICカードデータについて、加工処理等は必要になるかと思うが、公共交通会議や交通部会の場において議論する素材には使えそうなのか。

【富士急シティバス】

データの出し方次第であるが、使用できると認識している。

【吉田会長】

伊豆箱根バスについてはいかがが。

【伊豆箱根バス】

ICカードデータ活用については、静岡県の協議会補助金を使い分析ソフトを今年度入れたところである。

IC利用率というのが、沼津・三島地区だとまだ6割に満たない。ICカード利用について、浸透しきれていない部分がある。

また、回数券とかの利用もまだあり、コアとなる通勤・通学利用者については定期を紙券で発行しているためICだとデータとして取れないため、様々なデータを組み合わせた中の1つには使えるのではないかと考えている。

【吉田会長】

ICデータであると、ヘビーな通勤のデータというものが現状だと取れないという重要な意見をいただいた。

東海バスについてはいかがが。

【東海バス】

先ほどから幾つか出ている話も含めて回答する。先ほど伊豆箱根バスの話にあった静岡県の協議会補助金を活用し、当社のほうが1年早くICの分析ソフトは入れているが、分析ソフトを入れた結果については分析がきちんと出来ていない。先日、静岡県や伊豆箱根バスを含め、分析のやり方について話をしたところである。

当社のICカード利用率は、沼津地区では運賃収入に対し60%弱である。この分析についてはデータ分析ソフトがない場合、莫大なデータ量を一件明細から解析しなければならないため出来なかったのであるが、活用できる状況であるため、今後は活用していきたい。

また、当社の乗降調査は大体5月中旬から6月中旬にかけ1か月間で行うのであるが、補助金路線について期間中に2回実施している。基本的には、補助金計算はその平均から出しており、それ以外の自社路線について調査は1回という形で行なっている。この結果と先ほどのIC分析ソフトをうまく絡めて今後は年間の数値を出していきたいと考えている。

先ほど、乗降調査を多く行えば良いといった発言が中村委員からあったが、

5月から6月が数値としては平均的ということで、過去からそのような形で実施している。本来であると、夏の繁忙期や乗られていない時期というところのデータも必要なのだが、それに合わせたダイヤとなると、年間何十回もダイヤ改正の必要が生じ、利用者に迷惑がかかってしまうことも含めて、基本的には平均的なデータを取って運行していることに理解いただきたい。

最後に、西浦線の20時発の便についてであるが、こちらは利用者がいないため減便する訳ではなく、「2024年問題」の影響によるものであることに理解いただくとともに、通常であれば、こういった減便に係る便数調査については、1週間や10日、あるいは1か月という形で調査員が乗る訳ではないが人数確認をした上で行うのであるが、今回は乗降調査の結果をもとに、「2024年問題」の影響によって減便されることについてご理解いただきたい。

【吉田会長】

ICカードの利用者については6割ほどであり、分析システムを上手く活用出来れば、少し解像度が高い情報というものを議論の根拠にできるのではないかと期待があるということが話の前段であった。

話題になっていた西浦線の20時発のところについては、利用者が少ないといった理由ではなく、「2024年問題」の勤務時間インターバルへの対応というところが利いているということで説明があった。

そのほかいかがか。

【中村委員】

伊豆箱根バスが21時の多比行きの便を走らせているが、「2024年問題」の関係で時間調整や減便について何かしらあるのではないかと考えているのだが、何か改正予定はあるか。

【伊豆箱根バス】

まだ検討している段階であるが、9時まで運行すると翌日のダイヤを組めないため、8時15分を最終とする予定で考えている。

【吉田会長】

最終便が繰り上がる可能性がある旨の説明をいただいた。

そのほかいかがか。

そうすると、まず前段の運行計画のところについては、西浦線の8時発の最終便について中心に議論を行った。また、多比までの区間については伊豆箱根バスも現状9時台は走っているのであるが、終バスが繰り上がる可能性の話もあった。8時ぐらいのこの夜間時間帯の利用動向がどのような形になるのかということについては、引き続き注視していくという附帯意見をつけた上で、資料5-1～5-5の次年度の運行計画について、お認めいただくことでよろしいか。

【一同】

意義なし。

【吉田会長】

資料5-5についての議論が残っており、これは移動円滑化基準の適用除外ということになる。この件につきまして、何かご意等いかがか。

【福本委員】

1点確認があり、資料5の14ページ、(6)の車椅子利用者への対応のところについて、「車椅子の方がご利用される場合には、車椅子の乗降介助の研修を受けたドライバーにより対応することが可能です」と記載がある一方、車両

は車椅子に対応していないとも記載はある。これは別途タクシーが対応できるという意味で理解して良いか。

【事務局】 ご認識の通りである。

【福本委員】 先ほど指摘した通りの内容を記載の上、国に提出した方が補助金審査の通りが良いのではと考える。

【吉田会長】 そのほかいかがか、よろしいか。

については、資料5-5の内容「移動円滑化基準の適用除外について」は、車椅子ユーザーがいる場合、別立てで対応するという条件をつけて、お認めするという事で良いか。

【一同】 異議なし。

(6) 地域公共交通計画及び地域公共交通確保維持改善の評価について（資料6）

【吉田会長】 資料6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6】について説明。

【吉田会長】 本内容について、資料6-2以降の内容を中部運輸局に事務局が提出をする必要があり、その内容についてお認めいただくものになる。評価として「A」「B」「C」と項目分けされており、運行に関する「A」「B」「C」は、16枚目のスライドに記載があり、沼津市は収支差額について目標と定め、フィーダー系統3系統とも当初示していた目標を達成しているため「A」評価をしている。その前段においても、様々な利便増進実施計画に関わる推進の調査事業を活用しており、そちらについても順調に進んでいるため「A」評価ということで取りまとめをしている。

全体を通して事務局が今年度進めてきた事業の内容が記載されているため、そちらの内容も含めてご意見等いかがか。

【中村委員】 12ページに記載のある静岡と西浦線の共通定期券化について、事業者が発行するのか、それとも市でまとめて発行するのか、現時点での検討内容で良いため回答いただきたい。

【事務局】 現在も両バス会社と協議中であり、定期券の販売方法も含めて現在協議中である。

【中村委員】 事業の進捗状況については理解した。その上で意見があり、利用者として共通定期券を選ばないという選択肢も可能であるのか。

【事務局】 様々な可能性を含め検討しており、事業者は通常定期を販売しつつ、利用者の利便性が高まる共通定期券も作る事についても議論をしている。

【吉田会長】 共通定期券については、先ほど出てきた20時発の便がなくなったとしても多比のほうまで他社線が使えるといったときに、共通定期券があると自然にバスが使えるようになるため、利用者側のメリットは大きい。個々の事業者がそれぞれ定期券を売ってきた現状から考え、個々の事業者にとって減収にならない

い仕組みづくりについて、また運行についても今後議論をしていく。

一方、資料9にある「サンシャインパス」については、学生・生徒・児童向けに3つのバス会社、区間にかかわらず、沼津市内ならどこでも行けるというパスであるが、面白い考察があった。当初、既存の定期券購入者が料金の安い点等からこちらに移行すると考えていたのであるが、実は各社の定期券を引き続き買い続けている層が一定数いることを踏まえると、各社の定期券は販売を残しつつ共通定期券化させるということもあり得る。

また、定期券購入者に行ったアンケート調査について、現在分析を現在福島大学の学生が手伝っているのであるが、その結果の中で個社の定期券での金額に対し、サンシャインパスについては2～3割高い支払い意思を持っている意見が多いことが分かった。こういった点から、通常の定期券より値づけを変えるやり方において、共通定期券化させられるという余地もあるか検討をする必要がある。様々な見方、考え方というのが「サンシャインパス」の経験から得ることが出来たため、引き続き交通まちづくり検討部会の中で検討しているという状況である。

そのほかいかがか。

【原田委員】

共通定期券についてであるが、現時点でいつぐらいの導入を考えているか、検討中であると思うが何かお話できることはあるか。

【事務局】

まだ事業者と具体的なところまで詰め切れていない部分があり、事業内容が固まり次第実施をしていく方向で検討をしている。

【原田委員】

費用の按分方法等、やり方によっては独占禁止法等の問題もあるため、実施する際には事前に情報をいただきたい。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。よろしいか。

委員の様にお認めいただく内容は先ほどお話をした事業評価の部分になるため、目標を達成したということで「A」評価として提出をすることについてお認めいただくということによろしいか。

【一同】

異議なし。

4 報告事項

(1) 沼津市地域公共交通協議会条例の一部改正について（資料7）

(2) 自動運転実証実験について（資料8）

(3) バス3社共通フリーパスの実施について（資料9）

【事務局】

【資料7、8、9】について一括で説明。

【吉田会長】

最初の資料7の報告事項(1)について、去年10月に、地域交通法が変わったことを受け、タクシーやローカル鉄道の協議運賃制度もできたということがあり、この運賃を協議会で決めるときのやり方が少し変わった。その手続論的な話が資料7に記載されている。基本的に、協議会の場で話すこと自体は良

いが決めてはいけないということであり、法律に合わせるための協議運賃会議というものを別に設定を条例の中で行ったということが資料7である。資料8が自動運転の実証実験、資料9が「サンシャインパス」の話になっている。

この3点の報告事項について、ご意見等いかがか。

【中村委員】

報告事項(3)の「サンシャインパス」について、前回の協議会でも高校生が多く使っていると話があったが、肌感覚的にはかなりの学生がパスを利用してバスへ乗車しており、土日の外出回数増加に寄与しているように見受けられる。

また、「サンシャインパス」を持って「ららぽーと沼津」に行くと何かしらの特典がつく、といった取組みを最近されており、外出の機会を促進するものであると評価している。

については、おでかけを促進するこの企画自体は来年度も継続するかについて確認させていただきたい。

【吉田会長】

来年度の展開について、事務局からいかがか。

【事務局】

来年度については、これは100周年記念ということで事業者に協力いただいて実施しているものであるため、一旦今年度限りとなる。

ただ、この効果検証を行った上で、復活できるよう検討していきたいと考えている。

【吉田会長】

今回、「サンシャインパス」の利用のされ方について本学の学生が分析したところ購入者のおよそ半分は、学校と家の行き帰りの途中でどこかに寄る、日曜日等の休日に外出するようになった等、新しくまちに出かける交通行動が生まれてきたということが多かったことが分かった。

本日、協議会に来る道中、高校生がグループで「サンシャインパス」を利用して「ららぽーと沼津」に行く旨の話をしていたのを目にした。高校生がまちに出てきてくれているという印象を自分自身でも感じる事が出来たことは非常に嬉しく思っており、どういう形でこの事業を受け止めていくのかというところは、事業者や事務局をはじめ協議会の委員の皆様にも相談したい。

そのほかいかがか。

【福本委員】

吉田会長から「サンシャインパス」について話があったため、コメントさせていただく。この取組は非常に効果があったと私は思っている。その根拠としては、第1期の数字でいうと3割近くの人が、新規でバス定期券を購入したとの結果が出ている。路線バスの業界で3割ぐらい客が純増したというヒット商品が近年あるのかと考えると、ないのではないか。また、今回の実施にあたってバス自体の本数を増やしたわけではないため、今あるものを使ったやり方であり、そういった意味では非常に評価できる取組であった。

資料6の協議事項にあった自己評価関係であると、モビリティ・マネジメント実施によって子供のバス利用を市としては促している。その時に使おうと思ってもらおうということ、使いやすい環境があることの2つがないと、子供だけ

で出かけようというときにバスの運賃が高いとなかなか払えない。子供は小遣いが限られており、行くのにお金かかるようであると遊べなくなってしまう。このパスは普段の通学にも使用することが出来、まちの中に出ていって遊びに行く際も使えるということで非常に効果があると思う。これはある種、車の両輪として考えて意識づけをしていく。また、こういったところを意識して、今回は100周年でやったというのがあるため、一旦終わるのはやむを得ないところであるが、これはある種、沼津市の交通施策の目玉になり得るものだと考えており、ぜひ復活していただくように調整いただけるとありがたい。

【吉田会長】

私も同様の意見を持っており、ある程度運行本数がまだある都市だから選ばれている可能性というのは十分にあると考えている。1日に数本しかない、または通学時間がない、日曜日に遊びに行けないという話になるとそもそも選んでももらえなかった可能性もある。

そのため、「2024年問題」というところもあり、午後8時のバスがどうなるのかということでも話題になったが、バス事業者にとって苦しい状況であるということに変わりはないのだが、幸い沼津市の場合にはまだサービスが残っている。そのサービスが残っているところを、一部の路線をフィーダー系統補助も活用しながら、何とか今までのサービスを維持していこうという形で、単独継続困難の系統のところを承認いただいたというところがある。

このような下支えをしっかりとしていく部分に加え、バスは気軽に使えるという環境づくりの1つの選択肢が今回の「サンシャインパス」であったと思っている。一方で、これでまちに出てきてくれているというデータがしっかり定量化されてくると、まちで支えていこうという新たなモチベーションが生まれてくる可能性というものは十分に出てくる。そういうストーリーづくりを私自身考えながら、皆様と一緒に作っていきたいと考えているところである。

そのほかいかがか、よろしいか。

本日は、前段で地域間幹線系統の確保維持計画の事業評価、あるいは単独継続困難路線への対応というところについて議論を行った。

自主運行バスのところについては承認いただいたが、終バスの繰り上がりがある。これは「2024年問題」に起因したものであるためやむを得ないというところがありつつも、利用状況について注視をしていこうという話になった。他方で、現在伊豆箱根バスの便が多比まで使えるのであるが定期券が共通化されていないため、夜間の多比・西浦方面への移動の足を確保するといった課題をどうやって乗り越えられるのかというところを積み上げなくてはならないため、宿題もたくさん投げかけられた場であった。そのため、部会の場面、あるいはこの協議会の場面で、引き続き皆様のお知恵をいただきながら一步一步前に進めていきたい。

5 その他

JR 東海より「さわやかウォーキング」について説明。

富士急シティバスより「EV バス導入」について説明。

伊豆箱根バスより国土交通省の補助事業「共創モデル実証プロジェクト一人材育成事業」にて実施をした現場体験会について成果報告。

事務局より夜間乗合タクシーについて説明。

6 閉会