

【議事録】

1 開会

※省略

2 委員紹介

※省略

3 交通まちづくり検討部会委員の選任について

(1) 交通まちづくり検討部会委員等の選任

部会委員 14 名が選任され、福本雅之委員（有識者）が部会長として、風間一毅部会委員（沼津市）が部会長の職務代理者として運営していくことが報告された。

4 議題

<報告事項>

(1) 地域ごとの路線バスの運行状況について

【吉田会長】

この協議会で策定した沼津市地域公共交通計画において、毎年度最初の協議会の場で各地域でどれくらいの路線バスが運行されているのかモニタリングを行っている。4月1日時点の資料が出来上がっているので、まずは資料について事務局から説明をお願いし、その後皆様からご意見を賜りたいと思う。

【事務局】

資料1について説明。

【吉田会長】

差替え資料もあるが、例年は資料1-1にある、第一地区から戸田までの各地区の本数の増減について確認をしていた。それに合わせて、おまかな経路図である資料1-3や資料1-4でそれぞれ平日と土休日でのどれくらいの運行本数、あるいは始終発時刻がどうなっているのかということが示されている。また、今回は資料1-5として沼津駅の各のりばの時刻表を貼付いただいている。具体的な時刻を見ながら上記資料と併せてご覧いただけると、どれくらいの本数で運行されているのかという感覚がつかめるのではないかと思います。

お気づきの点や質問、コメントなどがあれば挙げていただきたいが、いかがか。

【中村委員】

資料1-3について、1番線の沼津港において、始発は沼津駅発の時刻が記載されているが、終発は沼津港発の時刻が記載されているという理解で良いか。具体的には、「沼12」の「沼津港」である。

【吉田委員】

終発の時刻について、どこを取っているのかという質問であった。事務局からいかがか。

【事務局】

資料1-3は往路のみの資料となっているはずが、この時間は復路の時間を終便として表記してしまった。

【吉田会長】

資料1-5と照らして見ていただけるとよろしいかと思うが、9ページが1

番のりばの沼津港方面である。恐らく今例示いただいた「沼 12」は急行系統である。そうすると、確かに沼津駅発の最終だけ 15 時ちょうどになっている。しかし、資料 1－3 を見ると 15 時 14 分になっているということなので、この終発が折返し便の沼津港発なのか、沼津港の到着時刻なのか。この辺りの新しく加えた定義が揺らいでいる感じがするので、今全部確認することは物理的に厳しいと思うが、事務局の方でも精査いただければと思う。

【事務局】

今この場で確認・修正は時間を要することになるかと思うため、もう一度精査したものを委員の皆様を送らせていただく。

【吉田会長】

確かに〇時 54 分という時刻が 1－5 の時刻にはないことなど、終発というところが何を基準としているのか曖昧なところがあるかもしれないので、精査いただき、委員の皆様と共有いただければと思う。

そのほか、いかがか。

【福本委員】

資料 1－1 の地区別の本数を見ていくと概ね 10%前後の減便が多いというふうにみられるが、注目すべきは大岡であり、25%減便している。もともと本数が多い地区でもあるため、直接それが非常に不便になったということにはならないかもしれないが、本数の多いところというのが減便としては大きく出ている。路線の見直しの関係があつて内浦や西浦は逆に増便している。相対的に郊外は持ちこたえて中心部で減ってしまっている。補助等が入っていない路線が減便しており、民間事業者の努力で運転手を確保しながら路線やサービスを維持するというのもう限界になっているのではないかと。やはり市として全体の公共交通の利便性を下げないためには、もう少し積極的に手をいれることは考えないといけないと改めて思ったので、ぜひそういう意識を持って今後の施策を考えていただければと思う。

【吉田会長】

資料 2－1 でも「公共交通軸」という言葉が出てくるが、資料 1－1 を見ると大岡よりも下の中で、あるいは原もそうであるが、地域公共交通計画に沿って利便増進事業を取って運行の再編をしたという所はさほど減っていない。補助路線として運行している西浦線等は、若干のプラスとなっている。第一地区など、中心部に向けて運行本数が薄くなっている。郊外の枝葉の部分の本数がさほど変わっていないが、それが集まってくる町なかにかけて運行本数が薄くなっている可能性があるとするれば、公共交通軸をつくっていくところを手当てしようという点においては課題が残るだろうというご指摘だと思うので、その辺りを今後注視する必要があると私も感じている。

そのほか、いかがか。

【中村委員】

運行本数について、西浦線の運行本数が 4 本増加している。おそらく、休校日のダイヤである N22 系統が余分に加算されているのではないかと。今年度から 13 時半から 15 時半の間で長井崎・河内経由の江梨行きが休校日は河内経由になっているので、その 3 本が余分に加算されているのだと思われる。

【吉田会長】

長井崎小中一貫学校を経由する便である。休校日のみ走るものを上乗せして

数えてしまっているのではないかというご指摘だが、いかがか。

【事務局】

事務局で精査し、適宜資料の修正をさせていただく。

【吉田会長】

先ほどの終発もそうだが、この際なので取りまとめのルールを 1 回確認いただき、委員の皆様にも共有いただいたほうが今後も継続できるかと思う。

【福本委員】

今の点に関連するが、本数を一生懸命数えることを精緻化するのは本意ではないと思う。これは結局サービスレベルが維持できているか確認する作業であると理解している。

ならば、一生懸命数えることを頑張る方に力を向ける必要はないため、もう少し楽なやり方が出来るかどうか検討していただきたい。例えば、どこかの地区ごとに停留所を決め、その便数を数えるような方法で構わないと思う。もし、今のやり方が過剰な負担をかけることになっているがゆえにミスが起きているとすれば、もう少し簡素化したやり方を考えてみるのも良いと思う。

【吉田会長】

非常に大事なご指摘だと思う。

福本委員から、今後モニタリングするにつれてだんだん精緻化・複雑化させすぎるとも良くないご指摘があった。どういう形で取りまとめていくのかというところをまたご相談いただきながら、皆様にご報告差し上げられればと思う。

(2) 令和 6 年度 沼津市地域公共交通計画に係る取り組みについて

【吉田会長】

続いて、2 番目の案件である。「令和 6 年度沼津市地域公共交通計画に係る取り組みについて」、こちらも例年初回の会議で皆様にご確認いただいているが、今年度何に取り組んでいくのかというところについてご相談差し上げる。それでは、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】

内容が多岐にわたっているが、どの項目からでも結構であるため、意見等挙げていただければと思う。いかがか。

【野口委員】

資料 2 - 5 について質問がある。自動運転をするときの走路等の判断について、自動運転されるときに実際の運転する人のデータなどを学習したり反映させたりしているのか。

私は 2022 年と 2023 年の実証実験の際に自動運転車両に乗車した。2022 年は直進するとき右折車の方に向かって行ってから進路変更するようなどころや、障害物を回避するとき、例えば荷下ろしするトラックを追い越すときに実際の運転であれば危険回避で徐行なり減速なりするが、そこを加速して追い越して車線復帰するのを実際に見た。

このあたりを見たときに、やはり路線の通る位置だけを判断して安全を考えるのではなく、右折するときは交差点の中央を回るとい

うところも、交差点の中央に車がいる場合はそこを避けて車間をとって曲がるとか、そういう判断が要るかと思う。そのあたりの、実際のドライバーさんのデータはここに反映されているのか。

【吉田会長】

自動運転で実際に走行しているときに色々な事象がでる。トラックが駐車していて抜かなくてはならないときなど様々なシーンがあるが、そういう場面を学習しながら自動運転としてカバーできる領域を増やしていく。そのようなことはされているのかという趣旨のご質問だったと思う。

【事務局】

今自動運転の実装に向けてやっていくには、基本的には「3Dマップ」と呼ばれる事前に作った地図上を自動運転車両が走ることが前提になる。当然そのコース上には路上駐車や対向車が走ってくるなど色々な状況があり、車線変更などの技術については途上である。自動運転の技術を沼津駅―沼津港間で実装する上で何が重要かという点については、引き続き検証が必要と考えている。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。

【原田委員】

資料2-2の夜間時間帯のタクシーの活用について確認させていただきたい。非常に良い取組かと思うが、一方で通常考えるとタクシー事業者との競合みたいなところも問題になってくると考えられる。タクシー事業者との調整はどのように進めて行くのか。また、実際に運行する際には改めてご報告いただけるとのことだったが、ちょうどこの時期は公共交通会議がない。こういった形で情報提供いただけるのか。

【事務局】

タクシー事業者との調整については、今後また運行計画を決めていくにあたり改めてタクシー事業者に声をかけさせていただき、調整していく。

また、例年であれば9月ごろに公共交通会議を開催していたが、今年度はその予定がない。もしこちらで調整が必要になったら、2回目の協議会を実施することや、書面開催などの形でご報告させていただく。

【吉田会長】

タクシー事業者から何か補足はあるか。

【鈴木委員】

私どもも定期的に会合を設けている。実施については昨年度から話があったため、その都度そういった会合の場で時期が来たらご相談させていただくということで事前のお話はしている。

【吉田会長】

こちらは先ほど1件目の報告にもあったように、どうしても軸となるバス路線の区間や最終便が繰り上がるというところがあると、全体として公共交通が選ばれにくくなるという中で、タクシーも上手く活用しながらどういうことができるのか。通常のタクシーとどういう形で利用者層が重なるのか異なるのかということも、実はやってみないとわからないところもあるかと思う。その点も含めての共創モデル実証プロジェクトとしての運行化というふうに理解しているため、事務局やタクシー協会の皆さんと色々議論されて進めていただきたいと考えている。

そのほか、いかがか。

【眞田委員】

令和6年度スケジュール内の1-2、「公共交通軸における運行頻度の確保」や資料2-1の②「公共交通軸における運行頻度の確保」において、同じ時間帯に2社のバスが来て、その後は30分間隔が空いてしまうようなことがある。そういった部分は利用者にとって不便である。定期券等通勤通学でご利用されているお客様のことを考えれば、潜在的なニーズや要求は結構あると思う。これは今年度位に決めて、遅くとも来年度には実施をお願いしたい。市が入る部分もあるかと思うが、バス会社との協議等の進捗状況はどうか。

また、資料2-1の①「路線の集約・再編の事業概要」について、実際うちの家内は、沼津駅から市営球場までバス定期を持ってバスを利用している。市営球場の通りのバスは、高尾台や愛鷹運動公園の方へ行くバスがあるが、これが無くなってしまうとバス通勤している者にとっては不便である。利用者のニーズの把握やマイカーからバスに利用を替えていただくような取組がもっと何かないかと思う。駐車場や利便性の問題、終バスの繰り上がったところをタクシーで補うことについてはまだ協議する部分があるかと思うが、一方でバス路線の集約や再編については各バス事業者が利用者からどのような情報収集をしているのか。そういった部分の取組状況も併せてお聞きしたい。

【吉田会長】

主だって3点あったかと思って伺っていた。

まず1つが、1-②の「公共交通軸における運行頻度の確保」について、事業者を超えた運行の調整やそれに関する取組にはどうなっているのか。

2点目は、運行事業者や自治体含めて、どういう形でニーズの掘り起こし等について検討しているのか。

3点目は、自家用車の分担率を下げるところの話である。公共交通利用に転換してもらおう取組というところがなかなか聞かれないのではないかと、弱いのではないかとのことであった。

事務局からいかがか。

【事務局】

はじめに運行頻度については、事業者との調整がまだできていない。

2点目については、昨年度、市内の路線バスの目標運行水準の検討業務を実施した。資料2-1の一番下の図をご覧いただきたい。「参考」に「沼津市内のバス路線の状況」とあるが、このような形で現状1時間に何本程度あるのかまとめたり、現状を見て実際どのように集約していったら良いのかという集約・再編案を考えている。今年度はそれを基にバス事業者に情報共有させていただき、利用実態等も見ながら集約・再編を考えていけたらと考えている。

3点目については、市としても足りていない部分があるため、今後バス事業

者とも話をさせていただき、その部分にも力を入れていきたい。

【吉田会長】

その他、いかがか、

【後藤委員】

駅のロータリーに車が多く溜まっている。公共交通を使っていない人たちが朝の通学または通勤に車を使っていて、ロータリー内に二重に車が止まっているような状況が朝晩で生じている。そういった市民のニーズに応えていないのではないか。バス事業者とはよく話をされていると思うが、自家用車を利用している人たちの声を聞くということがないと、車からバスに替わろうという気は起らないのではないか。

【吉田会長】

重要な議論が出てきていると思っている。沼津の場合、バス事業者が主体で路線を確保してきた。ただ、それがやはり厳しくなりつつあると言われている中で、どうやって軸を確保していくのか。また、眞田委員や後藤委員からご指摘があったが、車利用が多いという中で何を考えて行けば良いのか。

2点、重要な点かと思うが、福本委員から何かコメントをいただきたい。

【福本委員】

資料2-1から2-4に共通するのは、車が無くても生活に必要な移動が十分に提供されている沼津市であることである。これは地域公共交通計画を策定した時に、そういう目標を掲げた。そこに対して何が出来るかという話だと思う。

その時に大切なのは、使おうと思ったときにバスに乗ることができる環境をつくることである。これは何かというと、頻度がそれなりに走っていないと乗ることができないということであり、「できれば15分から20分に1本は中心部に向かう路線は来て欲しい」というのが第一にあるべきである。15分から20分というのは非常に感覚的なものであり科学的ではないが、そのぐらいでないと待って乗ってもらえないのではないか。

それから、行きは良いけど帰れないのでは困るので、終バスがあまり早くても困る。実際には運転手の確保が厳しくなっているので、やむを得ず終バスを繰上げているが、その分を乗合タクシーでカバーしようとしている。

ただ、この2つを市内くまなく実施することは不可能なので、やむを得ずある程度絞らなくてはいけない。その絞るのがこの軸というものであって、市で公共交通サービスの品質保証をすることが必要なのかなと考えている。

その時に、公共交通計画にも書いてあるが、できれば部分的にでもバスレーンを設けるような話があっても良いと思う。今、日本でバスレーンは過去の遺物になりつつあり、設けるとしても相当の頻度でバスが走っていないと警察から許可がおりず、やはり自家用車が混むのではないかという反対意見が出てくると思う。しかし、だからこそやる意味がある。自家用車は混雑するから嫌だと思わせてバスに転換することで、さらにバスに増便をかけるくらいの気概でやらないと、この転換は出来ないのではないか。

車は非常に便利であるが、後藤委員がおっしゃったように一台一台の車が集まってしまうとまちがパンクしてしまい、まちの経営という意味で言うと非常に効率が良くない。車でまちなかに来ると都心だけでなく郊外にも行きやすいため、まちなかで使うお金も減ってしまうという調査もある。なるべく公共交通で都市内にでてきていただくように誘導しなくてはいけない。ヨーロッパを中心にそのような考え方になってきており、日本は少し遅れている。そういった都市が日本にはまだ少ないため踏み出すのに非常に勇気がいるが、沼津市が先陣を切っていくようなことをぜひやっていただけると良いかと思う。

ただ、お金がかかることなので、沼津市だけではできないという議論になると思う。吉田先生たちの関りもあって国の制度も変わってきて、例えばエリア一括制度を沼津市で使うことは十分にあり得る。エリア一括制度であれば、深夜乗合タクシーも実施できる。例えば沼津市内を運行するバス事業者が、自社の運行を他社に委託するようなこともできるため、夜の便は乗合タクシーに委託をかけるようなやり方もできる。全部が全部国が面倒を見てくれるわけではないが、そういったトライをしながらなるべく便利にしていくようにやっていく必要がある。

だからと言って、すぐに車から替わるものではないと思う。車は持って良いと思うが、セカンドカーやサードカーを持つ必要が無いようにしたい。セカンドカーを買う分のお金をお子さんと一緒に楽しく遊ぶことに使ってもらえるようなまちにするというビジョンを持って、公共交通へ転換する、自家用車を減らす、公共交通を便利にする。このような正の循環を描けるような日本の一里塚が沼津市から開けると良いかなと思いつつご意見を伺っていた。すごくハードルが高いことを言っているが、沼津市は今までもハードルの高いことをやり続けてきているので、もう一步前へ進めていただければと思う。

【吉田会長】

今日の資料2-4の中にモビリティマネジメントとして子供向け講座や大人向け講座の話があった。確かにバスの乗り方がわからない。どこを走っているのかもわからない。「もうちょっとこういうところで使い勝手が良くなったら」ということをいう場がない。そういうところで住民の皆さんとコミュニケーションを取りながら、お互いに気づきを生み出していく。こういう心理的な方略も非常に大事である。

しかし、心理的な方略だけを重ねていったとしても難しいところがある。福本委員からもご指摘があったが、物理的に運行頻度がしっかり確保されていない限り、公共交通の利用を促したとしても生活の質は切り下がってしまう。

資料2-1に、都市的居住圏内ではなるべく1時間当たり2往復以上、できれば3往復ということで、20分ないし30分に1本は確保していきたいというところがありつつも、先ほどの報告事項(1)を踏まえると、そこが少し心もとない。

これをどうやって底上げしていくのかというときに、国の支援を使いながら

お金を出すことが必要であり、先ほど眞田委員からもご指摘があったように、共通定期券のような事業者間を超えた連携の話も出てきている。

例えば静浦方面では、御用邸の方で東海バスは時間1本、伊豆箱根バスは時間3本ある。すると、例えば東海バスの定期券を持っている人は1時間に1本しか使えない。伊豆箱根バスの定期券を持っている人は、30分使えない時間がある。両方上手く使えるようになれば、もう少し利便性が高く使えるが、それぞれの事業者が各々採算が取れるところで頑張ってきたという歴史があるので、それをどうやってお互いうまくやっていくのかを調整していくということが大変難しかった。

ただ、昨年度の中でいろんな数値的なシミュレーションというのは事務局の中で作ってきたため、いよいよそれが交通まちづくり検討部会の中でも中心的な課題になってくるかと思う。また、資料2-2にあるタクシーのように、使うものは使いながらどうやって移動の利便性を高めていくのか考える必要がある。

そのため、資料2-1から2-3の取組が非常に大事になってきて、多分これを2年後、3年後に先送りすると、もっとやりにくくなってしまう可能性がある。やはりここは覚悟を決めて、既に事務局の皆さんも事業者の皆さんも色々と考えているところがあるかと思うが、今年度1年間はしっかりとやっていかなければいけないと改めて感じている。

少しコメントを挟んだが、その他、いかがか。

【福本委員】

公共交通のバスやタクシーに関する取組は、全国的に見れば自動運転やMaaSに比べて非常に地味であり、評価がされないのが心が折れそうになるのはわかる。ぜひ頑張っていたきたいと思うが、一方で資料2-5、2-6にそのような脚光を浴びる事業も載っている。

自動運転は否定するものではないが、即効性が無すぎると思う。資料2-5、2-6にある事業を市としてやる意味が一体何なのかをもう一度吟味する必要がある。今まで取り組んできたからという sunk cost を考えるとなかなか撤退できないというのは役所の常であるが、これを続けて公共交通が良くなるのか。先ほどのバスに増便をかけて分担率を徐々に上げていくというのは5年、10年で結果が出ると思うが、自動運転の実用化となると20年～30年先のレベルになってきて、そこを市が一生懸命やるというのは誰が得をするのかを考えたときに、市のやることかどうかというのはもう一度しっかり考えた方が良いと思う。

もしこの中から教訓を見出すとすれば、例えば自動運転の路車協調システムを市の全ての交差点に着けることが現実的なコストで出来るのかを市として検証するというのであれば意味があると思

う。多分この仕組みは1か所でも相当なお金がかかると思う。いくら量産しても、これを市内の信号交差点全部につけられるかといったら多分つけられないが、全部の信号につけないと全部自動運転にできない。だとすれば現実的ではない。あるいは、今後の技術革新を考えても、その通信負荷に耐えられないと思う。

ならば、事業者にも多少でもお金が入るようにして運転手を確保することや運転手の労働環境を良くしながら公共交通を維持していく方法が当面の20年～30年間の現実解であると思う。そういう意識を多少でも持っておいた方が良くとおもうので、資料2-1から2-3、あるいは2-4に至るようなところでどう注力できるかという体制を考えないといけない。ここから4年～5年の間にやるべきことはやはりどこかで考え直した方が良く。

【吉田会長】

未来に対する新しい技術がこのまちにどう馴染むのかということころは、やっていかなければならない。ただ、現実としてそれが直近抱えている沼津の交通課題にすぐ答えられるわけではない。将来に向けたいわゆる新薬開発の部分に対して、市がどれだけ投資するのか。

一方で、そこにバトンタッチするまでまだ少なくとも20年～30年かかるだろうから、その中で市民の生活のために車の分担率を下げようやっていかなければいけないことにきちんと投資ができていくか。この論点は非常に需要だと思うので、この点も踏まえて精査いただきたい。

(3) ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて

【榊原委員代理】

ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて説明。

【吉田会長】

ただいまの説明についてご意見、ご質問を賜りたいと思うが、いかがか。

【眞田委員】

このような取組は良いと思うが、資料の4ページに昨年11月にしずてつジャストラインが実施した取組の実績を基にした試算が記載がある。しずてつジャストラインは小学生のみが対象だったという理解で良いか。また、この取り組みを実施した際には静岡県や静岡市は補助をしたのか。

【榊原委員代理】

昨年11月のイベントは、しずてつジャストラインが独自に実施したものである。静岡県も静岡市もこれに対して支援していない。

無料イベントということと事業者の負担が発生することが考えられるが、しずてつジャストラインが実施したところ、子供と一緒に

大人が乗車したことで、子供を無料にした分の費用を賄うことができた。

今年度は県と県バス協会が主催で本プロジェクトを実施する予定であり、県も負担をするし、各事業者にも負担をしてもらい、みんなでお金を出し合うことで実施していきたい。

【福本委員】 県が負担する費用は、乗車料金に対する負担するという理解で良いか。

【榊原委員代理】 今回、バス事業者には広報・啓発に関する費用を負担してもらい、県は乗車料金に対する負担ではなく、イベントを実施した効果測定の費用を負担することを考えている。

【福本委員】 費用負担の形に問題があると思う。資料の4ページにある費用と効果の算出方法は十分なものではない。費用は乗車券、チラシの印刷代や郵送代だけではない。今実施している公共交通協議会など、県や市町で参加者全員分の工数が発生する。県内全市町で公共交通会議を開催するのであればものすごい工数となり、金額で言えば1億円を超えると思われる。その金額と効果を比較し費用を賄っていないのであれば、効果があったとは言えないと思う。効果検証はこのようにしっかり行ってほしい。少なくとも資料にある試算は十分でない。

子供にバスに興味を持ってもらうという趣旨は良いと思うが、やり方に問題がある。10年前であればこれでも良かったと思うが、昨今は運転手の給料が上がらないことや、新型コロナウイルスの感染拡大の影響によるダメージを受けている中で、さらにバス事業者の持ち出しが発生するイベントを県が主導で実施するのは時代感覚がずれているのではないか。

沼津市も過去に乗車チケットの配布等行っているが、これらはいかに事業者に対して金銭的な支援が出来るかということを考えて上で、利用者に効果を還元しようとしたものである。利用者が安く、あるいは無料でバスに乗れるような仕組みを作ることでバスを利用してもらい、その費用を市が負担することで苦しんでいる事業者にお金を入れようとしてきた。このようなやり方であれば良いと思う。減収分を補填するのであれば問題ないし、全市町で運賃協議会を開催する必要がない方法があると思う。なぜあえて手間がかかり、大きな効果も見込めない取り組みを実施するのか疑問である。評価方法が十分でないし、取組についてもよくわからない。今年度は予算がついているため実施するのであろうが、来年度以降も同じように実施するのであれば静岡県の見識を疑ってしまう。

- 【吉田会長】 県から何かコメントはあるか。
- 【榊原委員代理】 今年度は実施するという意思決定をしているので、実施する。効果検証をしたうえで、引き続き実施していくかということについてはしっかり議論を進めた上でやっていきたい。
- 【吉田会長】 会長として発言すべきか迷ったが、発言させていただく。しずてつジャストラインの場合は、独自で実施したのでこのやり方で問題ない。独自の取組なので、子供と一緒に親御さんと一緒にバスに乗ってもらい、バス利用を楽しんでもらうことができる。長期的な目線で見れば地域貢献にもなる。ところが今回は全県の取組として県が主体で実施しようとしている。栃木県でも小学生の無料イベントはあるが、全県無料デーではない。小学校4年生のカリキュラムに、まちを知るという授業があるため、その際に身近な公共交通を使ってもらうため、無料券を副読本につけて配布するなどしている。これは子供たちの学習を目的とし、県も出資しながらバス会社も協力をして実施している。ところが今回静岡県で実施する無料イベントの目的の一つに、「感謝とリスペクト」とあるが、無料なので子供は何も負担しない。無料で使うのに、感謝とリスペクトは生まれるのか。公共交通は無料で使うものだと思われてしまったら、全くの逆効果である。本来は、お金を払ってしっかりと地域のためになるものにしてもらわなければいけないのに、そこは逆行するようなことを静岡県はやろうとされている。ましてや色々な事務手続きも含めて、バス事業者にも各地域の公共交通協議会にも負担をかけている。
- 無料デーの実施について、この後運賃協議会が開催される。運賃協議会で協議を調べた瞬間に、この取組は県の責任ではなく沼津市地域公共交通協議会の責任になる。だから、県として責任を負わず沼津市地域公共交通協議会に責任転嫁をされようとしている。立て付けとしておかしいと思う。その時に、もしも運賃協議会で否決されたらどうされるのか。
- 県として、沼津市だけでなく他の自治体も含め運賃協議会で否決された場合はどうされるのか。
- 【榊原委員代理】 県としては、バス事業者はもちろん、市町ともしっかり話をしたうえで運賃協議会という手続きをしていただくというお願いになっているため、全県で行う取組ということで、お願いすることしかできない。
- 【吉田会長】 そこを想定していただくべきだったと思う。県として取り組またいものではあるが、運賃については沼津市の運賃協議会で判断することになる。他の自治体も含め、構成員の皆さんにこの取

り組みを好意的に思っただけであれば、協議が調うことになると思う。しかし、そうではないケースもあり得るはずである。それが運賃協議会であり、地域公共交通協議会である。だから、県が提案したことは肅々と各市町の協議会でも賛同されるだろうとは思わないでいただきたい。それは市町や協議会に対する軽視である。職場に戻られたら、沼津市の地域公共交通協議会会長よりそういうものがあつたということについてお伝え願う。それを踏まえ、県から実施方法等について相談があるようであれば協力は惜しまない。

【榊原委員代理】 持ち帰り、調整させていただく。

【吉田会長】 その他、いかがか。

【中村委員】 このプロジェクトでは、実施日の利用が増える見込みがあると思う。沼津市では1時間に1本の路線があるが、例えばそこに予備の人員を割いたりすれば、そこにバス事業者の経費が掛かる。一時的な乗車人数の増加によって積み残しが発生し、結局バスに乗れなかったとなると、普段からバスを利用している方々にも影響が出る。この辺りも含めて考えていただくと良いかと思う。

【榊原委員代理】 そういった事態が想定されることも承知している。実行委員会ですの辺りについてしっかり議論し、普段バスを利用している方々のサービス水準が低下しないような形で実施出来たらと考えている。

【後藤委員】 子供たちは0円で何回でも乗れる旨が記載されているが、小学生は学区外に出るには保護者がいないと出られない。これは保護者が困るのではないか。また、バスに乗るのは何か目的があるからであり、ただバスに乗るだけで目的が達成されるのかが疑問である。子供たちは土曜日、日曜日はスポーツ少年団の活動や習い事など、自分たちのやりたいことをやっているのが実態だと思う。無料にする対象を小学生に限定する必要はないのではないか。思いつきの発想のように思えてしまう。

【榊原委員代理】 先生方がおっしゃっていたことも踏まえ、思い付きというご指摘も最もだと思う。しっかり議論したうえで実施を考えられれば良かったと思うが、見込みが十分でなかった。チラシの記載も軽率だったと思う。どのような形で利用してもらえるのかを実行委員会で議論を深め、小学生にしっかり利用してもらえるような形で、いろいろなイベントを併設させることやモデルとなるツアープランの作成など、工夫を考えたい。

【吉田会長】 その他、いかがか。

【福本部長】

これだけ否定的な意見が出ることは想定されていなかったと思うが、やはり立て付けがよろしくない。しずてつジャストラインが営業施策として実施することについては何ら問題ないが、今回は税金を投入して実施することになる。このような税金の使い方は良くない。公募委員の方々から意見が出たのは良いことだと考えており、問題があると思う税金の使い方には有権者は文句を言わなくてはならない。この点は真摯に受け止めていただきたい。

また、効果検証について、バスの利用者が増えたことによって鉄道の利用者が減るかもしれない。ここも含めて効果検証しないとフェアではないため、効果検証についてももしっかり考えていただかないといけない。仮に失敗だったのであれば、失敗だったという結論を出していただきたい。予算が付いたから何でも通るとは思わず、しっかり考え直していただきたい。

【吉田会長】

本日、協議運賃路線でハッピーライド in 静岡プロジェクトを取り入れるかということを経験とした運賃協議会が行われるため、その場で判断させていただくということになる。

<協議事項>

(1) 地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）について

【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）について」である。こちらは毎年この時期に行われている協議会で、運行費補助を国から受領するために必要な手続きである。

事務局より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】

令和7年度という話があったが、令和7年補助というのは、今年の10月から来年の9月末までの運行費補助である。沼津市で該当させたい系統として、資料4の最初のページに出ている8系統がある。こちらについて申請書類を作成したということで、皆様にお認めいただきたい。

では、今の内容についてご意見、ご質問等あるか。

では、お諮りする。「地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）について」、お認めいただけるか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

それでは、そのような形でお認めしたということとして、手続きを進めていただけるようお願いする。

なお、運輸局とやりとりをする中で若干文言の修正、修文が必要な場面もあろうかと思うが、そこについては会長と事務局にご一任

させていただけるようお願いする。

(2) 沼津市自主運行バスの運行について

① 沼津市自主運行バスの運行について

② 車両更新に伴う移動円滑化基準の適用除外について

【吉田会長】 「沼津市自主運行バスの運行について」、①、②と2つあるが、一括して事務局より説明をお願いする。

【事務局】 資料5-1、5-2について説明。

【吉田会長】 自主運行バス戸田・土肥線の運行計画の変更、戸田・江梨線の運行計画の変更。それから車両更新に関するバリアフリー、移動円滑化基準の適用除外についてという点が出てきている。

運賃は先ほどから議論に出てきている運賃協議会でこの後決定する。ただ、運賃に関する意見等あればこの段階でもお受けするという形で進めて行く。

今の件について、皆様からご意見、ご質問はあるか。

【中村委員】 9ページの戸田・江梨線、くるら戸田・江梨～木負農協方面の時刻表について、4便と5便で途中のバス停の時間の取り方が違うが、従来からこのままという認識で良いのか。

例えば、4便は大瀬岬を10時57分に出ており、5便も57分になっているが、江梨の時間を見ると4便は2分、5便は3分になっている。その後、平沢でそのずれた1分が調整されていると思うが、この時間は合わせた方が良いのではないか。

【吉田会長】 これは、変更前も含めて江梨から先で1分ずつ4便と5便がずれていて、平沢から先は揃う。2時間後なのだから、途中も同じ時刻にした方がわかりやすいのではないかというご指摘だと思うが、何か理由があるのか、という質問である。いかがか。

【事務局】 時刻については、事前に事業者と運行の到着時刻等も含めて調整しており、わかりやすいということであればその時刻に変更することは可能かと思う。

【吉田会長】 運行事業者としては、いかがか。

【山崎委員】 問題ない。

【吉田会長】 問題ないとのことなので、調整可能ということにする。どういうふうな形で合わせるのかはご一任いただければと思うが、2時間後のダイヤという形で、ぴっちり合わせる方向で考えたいと思う。

その他、いかがか。

それでは、今の戸田・江梨線については若干時刻がずれているところをどちらかに合わせて修正することは行うとして、その他の部分も含めて、ご承認い

ただけるか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】

なお、運賃については繰り返しになるが、この後の協議運賃会議で決定する。

5 その他

特になし。

6 閉会