平成26年度第1回伊豆の国市地域公共交通会議　議事録

１　日　　時　　平成26年5月29日（木）14：00～16:00
２　会　　場　　伊豆の国市役所長岡庁舎3階　第1・2会議室
３　出席者数　　出席16名(別表参照)
　　欠席1名（平野洋一委員）
　　代理出席2名
　　㈱新東海バス副支配人　山本基氏（鈴木裕之委員代理）
　　県地域交通課主査　山中雄次氏（宮﨑隆広委員代理）
　　随行者
　　伊豆箱根バス㈱営業部乗合課　岩﨑勝一氏
４　事務局　　市長戦略部　瀬嵜部長、政策推進課　青木課長、
　　小川係長、神馬、政策戦略課　小嶋

内容：

１　**開会**（青木課長）

２　**あいさつ**（小野会長：市長）

＊この会議は、公共交通のあり方や交通システムを協議、検討する場として設置されたものであります。今日お集まりの皆様には、それぞれの分野を代表してご出席いただき組織されております。

＊公共交通とは、言い換えれば地域の足の確保ということです。少子高齢化をはじめ様々な環境の変化を背景として、今、全国多くの自治体で、大変頭の痛い課題として取り組んでおりまして、伊豆の国市もこれを免れることはできません。

＊「誰もが住みやすいまちづくり」を目指すために、喫緊の課題であり、地域ごとになじむ公共交通確保策を考え出していきたいと考えております。交通空白域の解消や交通弱者への対応などの課題も多くございますけれども、市民の足を確保するために是非ともいろいろなご意見をお寄せください。

＊市では本年度中に地域公共交通基本計画策定を予定しており、委員の皆様のご意見、ご協力を賜りたい。

３　**委嘱状交付**（市長）

４　**委員紹介**（自己紹介）

５　**伊豆の国市地域公共交通会議の目的と進め方について**（説明者：事務局　神馬）
　資料1、別添1、別添2により説明

６　**議事**

（１）**「伊豆の国市地域公共交通基本計画(案)」の策定について**（説明者：事務局 神馬）
　資料2－1、2－2により説明

＊資料 2-1 により、地域公共交通基本計画の基本方針、背景、課題、目的、位置付け、計画に定める事項、などを説明。
＊資料 2-2 により、平成 25 年度から実施している「伊豆の国市地域公共交通基本計画」の前回からの変更箇所や具体的な方策などについて説明。
＊当日配布資料により、「具体的な方策」の今後のスケジュールについて説明。
＊㈱昭和の塚原氏より、第 4 章からの内容を説明。

【藤井教授から補足説明】
＊新しく委員の方が変わられた。公共交通を伊豆の国市でどのように展開していくのか。共通認識をもっていただきたい。
＊この公共交通基本計画がどのように皆様方の生活に位置付けられて変わっていくのか。委員の皆様のイメージの共有を図っていく。
＊先ほど事務局から説明がありました市の交通をどのように考えるのか。基本的な考え方を示して、今後、アクションプログラムを組み立てていく。
＊実際に各委員の方に見てもらい、実行する具体的な方策は、これで良いのかを見てもらうことが課題として挙がった。
＊具体的な方策の中でも今すぐ取り組めることと、地区別に協議していかなければならないこと、様々である。市が提示するべき、Ｐ５７(A3 版)の中で、今後どのように展開していくのか。
＊特に子供たちの問題で今すぐ取り組まなくてはならない問題や、具体的な方策の中であるスクールバスの問題は、5 年程度の中期的な問題と捉えていたが、今のお子さんたちが、将来的な成長過程を想定した中で地域ごとを考えなければいけない。時間軸で展開しなければならない。かつ、将来、路線バスが行き渡らない地区もある。
＊民間路線バスは、採算が取れない路線については切り離さなくてはならない。民間が行き渡らない区域を市と市民が具体的な方策を考えなければならない。伊豆の国市の基本計画では、新公共交通として位置付けられている。住民のコミュニティをしっかりと考えなければならない。住民の方が自分たちの公共交通を担う、走らせているバスという認識をしっかりともってもらい、醸成という形をつくっていくこと。そうしていかないと公共交通は継続していかない。
＊公共交通は、要らないという方はアンケート結果からも非常に少ない。将来のために、自分が運転しなくなってから、必要と考えているだけで、実際に走らせると利用しない。要望と実際の利用の差があること。
＊市民は、今持っているモビリティから抜けられない。自分でどこでも行きたいタイミングで出かけられる。人間は、モビリティの高さからなかなか抜けられない。
＊歩いて行動できる範囲ならまだよいが、山間地を抱える地域は、そうはいかない。ライフスタイルの行動の問題も基本計画内にあったが、自分たちが移動するための仕組みを地域住民がどう考えるか。また、コミュニティ形成が出来ていない地域にとって移動しない仕組みをどうやって変えていくか。
＊3 つの町が合併して出来た街であることから、核となる位置が違うことは当然である。どこの地区を核とする計画で進めていくのか。
＊伊豆の国市は、その中で鉄道を軸としてバスとタクシーがネットワークを形成する仕組

みを目指している。その辺の位置付けを持って、地域で何が必要なのか認識を高めていく必要がある。そのためにも時間がかかる。現在、2 地区で住民が主導で地域に移動手段を考えている。公共交通の中に事業者と関わりを持ち、どれくらいの負担が強いられていくのか。

＊住民の方が移動するための支援を地域の中でどう抱えるのか、地域のなかでどういう意識を持って公共交通と関わっていくのか検討する必要がある。

＊時間軸と住民が参加する意識レベルが必要となってくる。今回この計画に今後の施策が挙がっているのか判断していただき、各委員が感じ取っていただきたい。

＊年 3 回開催する本交通会議ですが、今すぐ出来ることは何なのか、すぐには出来ないが、近々にやらなければいけないことなど差別化を図って具体化する必要がある。

＊基本計画は、絵に描いた餅になることも多いですが、今回の示された基本計画は、具体的な問題を提示している。逆に個別の問題を挙げ過ぎているため、それに囚われて動きにくい面も出ていてしまう可能性もある。是非、委員の皆様には、全体像の施策問題、市全域の問題としてご協議してもらいたい。

【質疑】

★委員

＊スクールバスの検討をすることは大変重要なことであるが、路線バスとの兼ね合いで、それのみを取り上げて別の運行形態を考えてしまうと、他の少ない時間帯に乗車しているお客様との採算(路線バス)が合わなくなってしまうことがある。現在、学生が中心に乗っている路線バスが地域にとってどのような位置付けであるかどうか検証しながら検討していく必要がある。

＊バスの乗り方が分からないというのは、何が分からないのか。事業者側は、しっかりと確認してからバスの乗り方教室を実施しないと違ったものになる。

＊一番大事と思ったことは、市民・交通事業者・行政が協働により公共交通を支える仕組みづくりを支援することが重要と捉えた。この中で立花台区・星和区の取組みについて、現在路線バスが走っていないため、皆さんで検討している。

＊この地域のみの問題であるのか。本来であれば、採算が合わない路線でバス事業者が頑張っている地域もあると思う。また、本数が足りなくてもっと増便してもらいたい地域もあると思う。その他の公共交通空白地域では問題視されていないのか。

＊住民組織は、基本的にこの地区限定だけではなく、公共交通の認識が高まる中、市内に育成させる取り組みが必要ではないだろうか。

★会長

＊私は、バスの乗り方がどうも分からないため、乗らないことに繋がっている。バスの乗り方について、各委員は、知っているのか。

★委員

＊私もお金の用意、支払い方がどのタイミングでするのか迷い、運転手さんにマイクで叱られたことがある。

★委員
＊路線バスで分からないということは、停留所や時刻表、運行ルートが周知されていないことで分らないと思う。何時に何処へ来るか分らないと使えない。上手く使いこなせない。

★会長
＊浮橋区の小坂区長は、地域に路線バスが走っているが、そのようなことはないか。

★委員
＊大体はバスターミナルに路線図が書いてあるため分かっている。

★藤井教授
＊10 数年前に富士市の公共交通計画に携わった際に、バスの乗り方が分からないという話が小中学生から出た。小中学生の場合のバスは、貸し切りと思っている。実際には遠足で乗る。移動手段は、保護者の自家用車で送り迎えをしている。バスの乗り方自体分からない。前金、後払いも分からない。シニアの方は、カード払いが分からないという話もある。消費税が上がり、10 円単位になり、ＳｕｉｃａやＰＡＳＭＯで支払うと割引があるのかなど、システム自体が分からない。
＊更にバスの乗り方を言うと、ベビーカーを持ったお子様連れの保護者が乗る際に、まずベビーカーは乗ることが出来るのか。ベビーカーは折りたたんで乗るのかが分からない。立場が違うと様々な問題が出てきて、誰が説明するのか分からない。
＊私がお手伝いしている千葉県、富士宮市では、小中学校と連携してバスの乗り方教室を一体となって行っている。地道なことを積み上げていくことが、自動車が中心となる地方都市は、バスそのものや公共交通の意味を知らない状況に陥ることになる。利用者に理解してもらい、普段の生活にバスは、こんなに利用できることを根付かせることが必要と思う。

★会長
＊私たちのまちは、観光客も乗れるような仕組みにしたいと思う。乗り降りの煩雑さを解消したいとも思う。海外のアテネに行った際に、公共交通機関を利用したことがあるが、首から下げた乗車券(パス)で乗り降りが自由に行えた。

★事務局
＊スクールバスについて、現在、奈古谷から韮山地区を循環する路線バス、大仁地区の亀石峠から大仁駅を経由して修善寺駅に向かう路線バスの利用者は、通学の小中学生が主な人数を占めている。今後も市の関係部局とバス事業者と利用実態を検証して、他の利用者の状況を踏まえ、スクールバス化も視野に入れている。

★事務局
＊補足的に説明をさせてもらう。４０ページをご覧ください。(自主運行バスの説明)
＊主な利用が、小中学校である。中山委員から他の利用者、お年寄りや免許を持っていな

い方の利用を考慮しなければならないと話がありましたが、小中学生以外の利用は非常に少ない状況である。

＊その路線部分がなくなり、スクールバス化されてしまうと実際に困ってしまう方も出てくることが予想される。その部分はどうするのかというと、立花台区及び星和区で進んでいる取組み・交通システムが出てきてくれれば良いという話である。まずはスクールバス化の検討ができるかということで、担当部局と話を進めていきたいと考えている。

★委員

＊スクールバス化ということは、人と時間を限定することになり、登下校の時間だけに走らせることになるため、昼間等の時間帯に買い物や病院に行く人たちの移動手段をどうするか別の課題として考えないといけない。

★委員

＊具体的な方策の「観光を意識したバスルート」について、平成 24 年度に韮山反射炉行きの路線バスが廃止された当時に、移動手段の確保を検討してほしいとお願いしている。また、世界遺産登録を目指している韮山反射炉に来る観光客用の路線バスを急務としていることは、中期の位置付けではなく、短期として進めた方が良いのではないか。

＊「利用者の視点にたったバス路線図、時刻表の作成」について、基本計画策定後、「地域協働推進事業」という事業が活用できるようになるため、活用の検討をしてほしい。また、衆議院参議院で地域公共交通活性化再生総合事業の議論が終わったため、今後のメニューや関連する補助事業が出てくることが想定されるため、活用できるものがあれば積極的に活用してほしい。

＊スクールバス化について、県では「市町自主運行バス事業費補助金」の支援をしているが、どなたでも利用できる公共交通が補助対象となり、スクールバスに関しては補助対象外となるため、補助金やスクールバスの費用を考慮し検討してほしい。また、小中学生の子供たちが知らない人と乗車することは、社会的教育のひとつであるため、そういった点を踏まえ検討してほしい。

★事務局

＊「観光を意識したバスルート」については、中期から短期に変えて検討していきたい。活用できる補助事業については活用していきたい。

★委員

＊市内循環のワンコインバスはどういうものなのか。また、伊豆の国市でも運行の可能性はあるのか。

★委員

＊色々な形態があるが、基本的には 100 円で収支を賄えない自治体が非常に多く、国などが補助する形で運行しているケースがほとんどである。利用者負担を求めるという観点も大事であるため、100 円を徴収している。

★委員

＊ワンコインバスというのは、東京都武蔵野市のムーバスが最初であったが、利用者が多く上手くいった。しかし、全国で同じようにワンコインバスを導入したが上手くいかな

かった事例が圧倒的に多い。現在も赤字での運行や、乗車運賃の値上げ等の議論をしている地域が多い状況であるため、市の負担というところで、どこまで支援できるのかが議論の土台になるのではないかと思う。

★委員

＊立花台区及び星和区、自主運行バス等と関連して運営もできると思っていたが、問題点が多くあることが分かった。

★委員

＊ワンコインバスは、数字だけの話ではなく、住民が子どもや孫までの公共交通をどう残していくのかを考えることが大事である。そう考えると、いかに残していくかということは、いかに乗車することになってくるため、そういった機運を高めていけば、100 円に固執しなくても運行ができると感じている。

★藤井教授

＊千葉県市原市ではコミュニティバスを運行しているが、市原市では運行経費の 1/2 を市の負担、残りの半分を利用者負担にしている。市内に 2 つの路線があるが、1 つは団地を形成し自治会が経営母体になっているので利用者だけで全額（1/2）賄えている地域である。一方、もう 1 つは利用者の料金では賄えない路線である。この路線は、子どもや高齢者などの将来に必要であるため、残りの費用を町会費で全額負担をしている。これは地域住民の方が公共交通を残すという取り組みを行政と一体となって取り組んでおり、徹底して公共交通を維持・継続するという取り組みまで参画している。

＊距離体制運賃をとっているものがあり、300 円～400 円を取っていたところを 100 円にしたケースでは、実際には赤字になっていたことや、民間バスの利用者を奪ってしまった場合もある。現在では、低額制ではあるが運賃値上げをし、運行している。

＊民営圧迫にも繋がり、簡単に路線を引っ張れないもどかしさもあることを理解してもらいたい。

＊公共交通を地域でどう支えるか、住民がどう負担をするのかというコンセンサスを、地域の中でどう根付かせることでコミュニティバスが運行できると感じている。

⇒地域公共交通基本計画案の承認いただいたため、パブリックコメントへの手続きを進める。

★会長

・ありがとうございました。以上で協議を終了しました。

7　その他

★委員

＊中部運輸局では、公共交通やこのような会議などのスキルアップを実施している。今度、伊豆の地域全体でセミナーを行うので紹介させていただきたい。

＊中部運輸局では、3 年間前から公共交通セミナーを実施し、昨年は基礎編と応用編という形で年 2 回実施し、今年も各県において、7 月に基礎編、11 月に応用編を予定してい

る。参加対象者は公共交通会議に参加する委員を対象としている。

＊静岡の支局の取り組みとして、9 月 17 日に伊豆の公共交通セミナーを伊豆市において開催予定としている。名古屋大学加藤先生がお越しいただける予定となっている。

＊伊豆地域は、高齢化率が非常に高く、東海道線から非常に離れている地域である。交通に関しての問題が各市町様々であり、多くの課題を抱えているのではないかと感じている。市町同市の連携、乗り合いバス事業者間のコミュニケーションをより強めていきたいと考えている。更に何年後かは、伊豆全域の広域連携まで踏み込めたらと考えている。

★事務局

＊本日、時間の都合上、ここで会議は終了しますが、基本計画を関することの意見や要望等は今後も受け付けるので、事務局までお寄せください。

８　閉会（青木課長）

以上