伊豆の国市地域公共交通会議の開催状況

【平成 23 年度】

開催日	議題	概要	協議結果等
平成 23 年 7 月 21 日 （平成 23 年度第 1 回）	地域公共交通会議の目的と進め方について	本会議の目的、協議内容、スケジュール、構成員等について説明。	
	伊豆の国市の交通体系概要について	市の概要、交通体系の現状、バス交通における課題等について説明。	
	乗合バスの単独継続困難の申し出について	静岡県生活交通確保対策協議会に単独継続困難を申し出ている、伊豆箱根バス㈱の乗合バス 6 系統について、 ・市は公的補助等を行わないものとし退出を認める。 ・江間地域については、実験バスを運行し需要を把握。 ・今後、公共交通を見直す予定であり代替交通等について検討する。 以上の点について協議。	・単独継続困難の申し出があった路線の対応については、地域との協議を行った上で本会議による協議を行うべき。 ・本会議が県協議会と同様の役割を持つためには「分科会」となる必要がある。 **→申し出路線の退出について、異議なしのため承認。**
	自主運行バスの退出意向について	静岡県生活交通確保対策協議会に退出意向を申し出ている当市自主運行バス（修善寺駅・宗光寺下線）について、平成 23 年 9 月末で退出することを協議。	・自家用車の普及によりバス利用者は減少、バス事業者は減便や分社化、賃金の抑制等で対応してきたが限界があり、退出もやむを得ないのではないか。 ・住民の足の確保は行政も考えなければならない問題だが、行政が負担する範囲が広過ぎる。バス事業者として対応すべき点もあるのではないか。 **→申し出路線の退出について、異議なしのため承認。**
	実車実験バス運行事業等の概要について	平成 23 年度に運行を予定している実車実験バス（千代田団地～韮山駅間）について、企画概要案を説明し運行について協議。	・実験期間後の運行継続の有無を判断するため、収支率等の目標値を設定し公表すべき。 **→運行について、異議なしのため承認。**
平成 23 年 8 月 29 日 （書面協議）	平成 23 年度実車実験バス運行事業の運行形態（運行許可の法的根拠）及び計画路線の変更について	実車実験バスの企画概要案について、 ・当初予定していた運行許可の法的根拠の変更（道路運送法第 21 条→第 4 条） ・運行経路の変更 以上の点について協議。	**→会長を除く委員 16 名のうち 13 名から合意を得たため、承認。**
平成 23 年 12 月 14 日 （平成 23 年度第 2 回）	静岡県生活交通確保対策協議会分科会への意向申出について	本会議が静岡県生活交通確保対策協議会の分科会となることについて申し出を行い、承認されたことを報告。	
	重要施策検討のための調査結果について	平成 23 年 8 月に市民 1,500 人を対象として実施した「重要施策検討のための調査」について、公共交通に関する調査結果を報告。	・運転免許を返納した人の移動手段の確保も重要。
	乗合バスの退出意向に関する地区説明会開催結果について	伊豆箱根バス㈱が静岡県生活交通確保対策協議会に退出意向を申	

		し出ている 6 系統について、江間地区、韮山地区で開催した地区説明会結果を報告。	
	乗合バスの退出意向について	伊豆箱根バス㈱が静岡県生活交通確保対策協議会に退出意向を申し出ている 6 系統への対応方策等について、公的補助は行わないものとし、事業者単独での運行継続が困難な場合は退出もやむを得ないものとすることを協議。	**→採決の結果、退出を承認。**
	平成 24 年度市自主運行バスの運行について	静岡県生活交通確保対策協議会に運行を申し出ている当市自主運行バス 6 系統への対応方策等について、平成 24 年度も継続して運行することを協議。	・市町自主運行バスに対する静岡県の補助金は、対象路線が地域住民の生活交通であることが交付条件。通学利用だけでは補助対象とはならないので注意が必要。 **→採決の結果、平成 24 年度の継続運行を承認。**
	平成 23 年度実車実験バスについて	現在運行中の実車実験バスについて、運行結果の中間報告を行うとともに、実験期間終了後のあり方を判断するための評価基準案を協議。	・「平均乗車密度」とは、始点から終点までに発生した運行収益から算出するもの。始点から終点まで実際に乗車している人数は「平均乗車人数」ではないか。 ・地域公共交通会議は、本来、地域にどのような公共交通が適しているのかを協議する場であり、今回の実験バスのような定時定路線以外の運行方法や車両の大きさを検討することも必要ではないか。 **→採決の結果、評価基準案を承認。なお、「平均乗車密度」は「平均乗車人数」に変更。**
	地域住民が主体となった交通サービスへの取組に対する基本方針について	地域住民が主体となった地域の交通サービスの立上げや運営に関する取組に対し、市は積極的に推進及び支援を行う基本方針案を協議。	・地域主体の取組は素晴らしいこと。ただ、県内のコミュニティバスの成功事例は少なく、運行の許認可の手続きも難しいので、交通事業者をうまく活用してもらいたい。地域と事業者が協議できるような場があるとよい。 **→採決の結果、基本方針案を承認。**
平成 24 年 2 月 8 日 （平成 23 年度第 3 回）	平成 23 年度実車実験バスの運行結果について	平成 23 年度実車実験バスの運行結果及び実験期間終了後の方針・運行案について報告。	・実験期間終了後の運行案には、平均乗車密度 1.0 に満たない便の運行や、2 便間の中間の運行等、評価基準とは異なる考え方が含まれている。今後の見直しの際にも注意すべき。
	地域住民が主体となった交通サービスへの取組について	地域住民が主体となった交通サービスについて検討を開始した立花台区の現況等について報告。	・当該地区には坂道が多いとのことなので、バリアフリー対応にも配慮が必要。 ・隣接する地区も含めて運行すれば利用者も増加するのではないか。

【平成 24 年度】

開催日	議題	概要	協議結果等
平成 24 年 5 月 30 日 （平成 24 年度第 1 回）	伊豆の国市地域公共交通会議の目的と進め方について	当会議の目的、協議内容、構成員とその役割、平成 24 年度の開催スケジュール、平成 23 年度中の開催結果について説明。	・特になし
	「伊豆の国市地域公共交通基本計画（仮称）」の策定について	「伊豆の国市地域公共交通計画（仮称）」の策定について、計画策定に向けた基本方針、計画策定の背景、公共交通の課題、計画の目的、計画の位置付け、計画で定める事項等について説明。	＊伊豆の国市として喫緊の課題もあろうかと思うので、できるだけ早い策定を望む。
	地域公共交通基本計画の策定に向けた調査事業の実施について	平成 24 年度に実施を予定している、地域公共交通基本計画の策定に向けた調査事業について報告。	＊調査の必要性から協議すべき。 ＊国庫補助金を活用する場合は申請期限等に注意が必要。 **→国庫補助金の活用については再度検討する。**
	自主運行バス（大仁駅前・田原野線）に関する要望について	亀石峠から修善寺駅までの間を運行している当市自主運行バスについて、田原野 6：30 発の始発場所を「田原野」から「亀石峠」に変更し長者原区内を運行してほしい旨、長者原区の児童生徒の保護者から要望があったことを報告するとともに、同地区の小中学生の保護者を対象に実施したアンケート調査結果の概要について説明。要望通り変更することについて協議。	**→採決の結果、始発場所の変更を承認。**
	自主運行バス（韮山循環）の奈古谷停留所の移設について（委員提案）	奈古谷区の小学生が通学用として利用している当市自主運行バス（韮山循環）の奈古谷停留所はカーブ付近にあり、待ちをしている児童が危険ではないかという意見が区民からあったため、当該停留所の移設について協議。	**→警察、バス事業者、行政で検討する。**
平成 24 年 8 月 20 日 （平成 24 年度第 2 回）	伊豆の国市自主運行バス（千代田団地・韮山駅線）の運行状況について	平成24年4月1日から当市の自主運行バスとして運行を開始した、千代田団地・韮山駅線の運行概要、経緯、運行状況、利用者アンケート結果、意見交換会結果等について報告。	＊利用者を増加するためには潜在的需要をどうするのかという点も必要。地域住民への周知状況も把握すべき。 ＊運行状況やアンケート結果の分析が必要。なぜこのような結果になったのかを分析し、ニーズと何が違うのかを提示すれば地域住民ともより良い話し合いができるのではないか。
	立花台区及び星和区における取組の進捗状況について	地域住民が主体となった交通サービスについて検討を開始した、立花台区及び星和区における取組の進捗状況を報告。	＊行政負担、地域負担のあり方については、他市区町村の状況を正確に把握した上で地域住民に説明し協議すべき。 ＊地域公共交通では安全・安心の確保は重要な課題。 ＊高齢者の移動という視点で考えているようだが、自動車運転免許を持たない子ども達にとっても重要な課題。
	「伊豆の国市地域公共交通基本計画（仮称）」の策定に向けた調査について	地域公共交通基本計画の策定に向けた調査事業の進捗状況を報告。	・特になし
	伊豆の国市自主運行バス（大仁駅前・田原野線）の始発場所の変更について	前回会議で承認を受けた、当市自主運行バス（大仁駅前・田原野線）の運行内容の変更について、平成 24 年 8 月 28 日から変更す	・特になし

		る旨を報告。	
平成 24 年 11 月 1 日 （平成 24 年度第 3 回）	講演「地域と築く公共交通」	当市における地域公共交通への取組に学識者として参画している、日本大学理工学部社会交通工学科教授　藤井敬宏氏による講演。	・特になし
	地域公共交通住民意識調査について	地域公共交通基本計画の策定に向けた調査事業について、業務の委託契約締結等の進捗状況を報告。	・特になし
	伊豆の国市自主運行バス（韮山循環）の奈古谷停留所について	第 1 回会議で要望があった奈古谷停留所の移設について、静岡県沼津土木事務所が停留所西側の歩道にガードレールを設置、当該バス停を利用する小学生には、ガードレールのある歩道内でバスを待つよう韮山小学校から指導を行ったことを報告。	・特になし
平成 24 年 11 月 21 日 （書面協議）	地域公共交通住民意識調査にかかる調査票案について	地域公共交通住民意識調査にかかる調査票案に対する意見を徴収。	＊調査設問内容や字句、表記の修正について多数指摘あり。
平成 24 年 12 月 10 日 （書面協議）	平成 25 年度伊豆の国市自主運行バスの運行について	静岡県生活交通確保対策協議会に運行を申し出ている当市自主運行バス 7 系統への対応方策等について、平成 25 年度も継続して運行することを協議。	**→会長を除く委員 16 名全員から合意を得たため、継続運行を承認。**
平成 25 年 3 月 21 日 （平成 24 年度第 4 回）	地域公共交通住民意識調査の結果について	本年度実施した地域公共交通住民意識調査の結果を報告。	＊他市町でよくある例で、アンケート結果による不満な点を一つずつ解消しようとして結果的に失敗する例がある。アンケート結果にもあるが、バスのことをよく知らない人は多い。バスを知らない人がバスを使わない理由は、この結果には出ていないと思う。早急な対応をせず、公共交通について地域住民に伝えることから始めてほしい。
	平成 25 年度の協議予定について	平成 23～24 年度中の本会議の開催状況を報告するとともに、平成 25 年度の協議予定について説明。	・特になし
	意見交換	意見交換を実施	＊事業者単独又は事業者と行政の協議だけで公共交通に取り組んできたツケが利用者減少という形で表れているのではないか。利用者や地域の意見を積極的に取り入れていきたい。 ＊高齢化の進展や環境への影響等から考えると、今後はバスの必要性も高まるのではと考えている。どうしたら乗ってもらえるのか考えなければならない。 ＊タクシーはバスと異なり乗合行為ができないとか 1 台当たりの乗車人数が少ない等の課題があるが、地域の公共交通に貢献できるようタクシー事業者としてできることを提案していきたい。 ＊バスを運転していると利用者や地域の方と直接会話する機会も多い。伺った利用者や地域の方の意見をこの会議でも取り上げていければよいのではないか。 ＊今までの会議では運行を絞る、止めるという暗い議題ばかりだった。盛り上げるような明るい議題があってもよいのでは。

			＊アンケート調査は回答者が気楽に回答してしまう感がある。的確なニーズの把握が必要。 ＊アンケート結果でも交通について将来に不安を感じているという回答が多かったが、今のバスをどうするのか、そして、今後の利用が見込まれる若い世代の人たちへの対応についても考える必要があるだろう。 ＊自動車運転免許を返納したいと言う方は増えているが、返納したくても公共交通を始め他の移動手段がないためにやむを得ず自分で運転せざるを得ない人もいるので、公共交通の潜在的な需要はあるのではないか。 ＊公共交通を維持していくためには地域負担や受益者負担等についても検討が必要。

【平成 25 年度】

開催日	議題	概要	協議結果等
平成 25 年 7 月 1 日 （平成 25 年度第 1 回）	伊豆の国市地域公共交通会議の目的と進め方について	当会議の目的、協議内容、構成員とその役割、平成 25 年度の開催スケジュール、平成 24 年度中の開催結果について説明。	・特になし
	「伊豆の国市地域公共交通基本計画」の策定について	「伊豆の国市地域公共交通計画」の策定について、計画策定に向けた基本方針、計画策定の背景、公共交通の課題、計画の目的、計画の位置付け、計画で定める事項等について説明。	＊市民アンケートや交通事業者に対するヒアリングを実施して、利用状況や今後の動向をなど細かく調査し、審議する。 ＊地域毎の移動ニーズを基本計画内に反映させること。
	自主運行バス（千代田団地・韮山駅線）の運行状況について	平成 24 年度の運行実績による評価の結果、基準を達成できなかった。利用意向調査を実施し運行時間やルートを再検討して、利用しやすいバスの運行を検討する。	＊評価基準を達成できなかった。 ＊実際問題として基準を達成＝継続、未達成＝廃止という単純な話にならない。継続と廃止の中間部分となる「未達成時のセーフティーネット」の検討も必要である。 ＊例）市で最低保証運行の上限を設定し、それ以上は地域に負担してもらう方法もある。
	立花台区及び星和区における取組の進捗状況について	地域が主体となった交通サービスの取組状況の説明。現在に至る経緯及び今後の予定、運行方法案について報告。 運行方法については、伊豆箱根タクシー㈱として委託運行をする。	＊国のフィーダー系統補助金という観点から、市の公共交通計画等に位置付けされていることが前提となるため、地域が自主的に運行を開始すると補助対象にならないことがある。 ＊市として引き続き注視すること。
平成 25 年 11 月 5 日 （平成 25 年度第 2 回）	伊豆の国市自主運行バス（千代田団地・韮山駅線）の運行変更(案)について	平成 24 年度の実績が評価基準を下回った千代田団地・韮山駅線の運行時間及び運行ルートの変更の説明。	＊駿豆線との乗り換えに 1 分しかないが大丈夫か。⇒乗り換え可能と判断した。 ＊運行時間の変更は、市広報や HP で周知すること。 ＊地域が一定の負担をしていただくのも一つの方法である。

			＊評価基準の見直しや自主運行バスのあり方についても意見交換の中で協議する。移動ニーズにあった運行計画をする。 **→承認された。**
	平成 26 年度伊豆の国市自主運行バスの運行について	県生活交通確保対策協議会へ平成 26 年度の運行申し出を行った路線について、対応方針の検討や調整を行い、その結果を報告する。	＊平均乗車密度と平均乗車人数は全く違うため、算出方法の表現を統一すること。 ＊市、事業者が利用促進及び収支改善の実施結果は、数値で出せるものは表すこと。 **→承認された。**
	「伊豆の国市地域公共交通基本計画（仮称）」の策定について	地域公共交通基本計画の策定に向けた調査事業の進捗状況を報告。市内現況と住民アンケートの結果と事業者ヒアリング結果をまとめた資料を説明。	＊市が担うべき交通弱者の範囲やそのサービス水準、計画期間、地域ごとの公共交通の必要性や負担のあり方など検討する必要がる。 ＊内容によっては、年度を超えることを承知願いたい。 ＊国庫補助の対象となるメニューも多数あるため、検討すること。
平成 26 年 2 月 17 日 （平成 25 年度第 3 回）	伊豆の国市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について	市公共交通会議を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく『法定協議会』として位置付け、市の公共交通のあり方や制度拡充、交通施策の見直しなどを積極的に実施していくため、要綱の一部改正について協議する。	**→承認された。**
	自主運行バス（修善寺駅前・亀石峠線）に関する要望について	学校からの要請に基づき運行時間を変更することについて協議する。	**→承認された。**
	「伊豆の国市地域公共交通基本計画（仮称）」の策定について	引き続き、策定に向けて協議する。	＊運転手の接遇や利用促進策について検討をお願いしたい。 ＊旧 3 町が合併した市の将来交通をどのように方向付けるか重要になる。 ＊公共交通基盤となる鉄道及び鉄道駅周辺と人口集中地区、人口低密度な交通空白地区を結ぶ計画が基本計画に示さなければならない。（新公共交通網）
	消費税率引き上げに伴う市自主運行バスの運賃改定について	平成 26 年 4 月 1 日から消費増税に伴い、10 円単位での値上げを実施することについて報告する。	**→資料にて報告された。**
	「伊東地区～順天堂病院」の市内停留所の設置について	これまで市内中山間地を通過するだけであった路線について、市内停留所の設置に関する進捗状況を報告する。	**→下記 2 箇所のバス停選定を報告された。** ① ㈱新東海バスの田原野バス停付近 ② ㈱新東海バスの下畑バス停付近