

平成 28 年度 第 3 回伊豆市地域公共交通会議 会議録

日 時：平成 29 年 3 月 24 日（金） 14 時～15 時 30 分

場 所：伊豆市役所別館 2 階 大会議室

委 員：19 名

機関・団体・役職名等	氏名	役職
伊豆市長	菊地 豊	会長
伊豆市副市長	本多 伸治	
総合政策部長	和智永 康弘	副会長
健康福祉部長	村井 克代	委員
産業部長	(代)麻場 政浩	委員
教育部長	金刺 重哉	委員
国土交通省中部運輸局静岡運輸支局首席運輸企画専門官	鈴木 成幸	委員
静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	(代)足立 守篤	委員
一般社団法人静岡県バス協会 専務理事	平野 洋一	委員
伊豆箱根バス株式会社 常務取締役	岩田 晃	委員
株式会社新東海バス 代表取締役	土屋 成人	委員
静岡県タクシー協会 賀茂・修善寺副支部長	寺山 冗二	委員
静岡県沼津土木事務所 技監兼修善寺支所長	古屋 徹之	委員
建設部長	齋藤 満	委員
大仁警察署 交通課長	渡邊 友将	委員
伊豆箱根鉄道株式会社 執行役員鉄道部長	井村 眞一	委員
株式会社伊豆中央自動車 代表取締役	佐藤 諭	委員
伊豆市区長会長	湯川 清一	委員
伊豆市 P T A 連絡協議会長	鴻野 英樹	委員
伊豆市老人クラブ連合会長	鈴木 實	委員
東海自動車株式会社 自動車営業部 部付課長	(代)鈴木 勝喜	
伊豆箱根バス株式会社 営業部乗合課 主任	岩崎 勝一	
東洋大学 国際地域学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	評議員
総合戦略課長	佐藤 達義	事務局
総合戦略課 主幹	森嶋 哲男	事務局
総合戦略課 主任	室住 実希	事務局
総合戦略課 主任	下村 亮介	事務局

資料：①次第、②席次表、③委員名簿、④資料 1 これまでの検討経緯と第 3 回伊豆市地域公共交通会議の議題について ⑤資料 2 パブリックコメント実施結果報告について ⑥資料 3 委員からの意見について ⑦資料 4 伊豆市生活交通ネットワーク形成計画（案）⑧参考資料 南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画 抜粋 ⑨資料 5 次年度の取組・スケジュールについて ⑩資料 6 伊豆市の交通とまちづくりを考えるセミナーについて

1. 開 会

2. 挨拶（市長）

年度末の本当にご多忙の折にご参集いただきありがとうございます。

私は新聞を何社か読んでいるが、最近、地域公共交通は瀬戸際だという書き方をしている。伊豆市に限らず全国で話題・問題になっている。その中で顕著に目を引いたのが夕張の若い市長が「前向きに廃止する」ということでJR夕張線をあえて廃止し、より効果的な市民の足に変えたという話があった。伊豆市はそこまで悪い状況ではないが、しかしこれまでの状況に捉われない新しい手法は必要だと考えている。

一昨年、アイスランドで学校統合の話をし、通学は16キロあるのでバスで50分かかるといったら、あちらの市長に驚かれて15分の間違いではないかと言われた。向こうでは16キロは15分、こちらは路線バスを使って道路の状況もあるので生徒を拾いながらだと50分。中学校はまだどうなるかわからないが、例えば持越の一番奥からスクールバスで月ヶ瀬から天城北道路を使えば50分にはならず、同じ通学バスでも新しいルートや新しい道路の成果を活用すれば時間が変わってくる。そのような新しい道路に応ずる新しい考え方があるし、それは可能な限り現在のバス事業者に依存をするが、しかし特定の対象者（児童生徒・高齢者）に対しては他の手法もあるのかもしれない。

他方で、天城支所移転の問題もあるが、現在、国道しかバス路線が無い。バス路線が無い地域はどうするのかということはここで新しくテーマにしなければならない。また、一番自転車乗るといってオランダ人は8キロまでは自転車で行けるといって、伊豆市はそこまで安全な道路ではないし、あまり年配の方が自転車に乗るのは危ない。今、走っている電車、バス、タクシーをまずは最大限活用した上で、十分ではないところをどのように新しい手法を考えていくかということが順番としては伊豆市にあっていてのではないかと思う。

市民の毎日毎日の行動なので市民の行動にあわせて、ゆっくり時間をかけて少しずつ改善していけばいいと思っているが、そのスタートとしてこの計画について皆さまにご協力をいただきたい。よろしくお願いします。

<会議の成立報告・議事録の公開>

3. 議事

(1) 伊豆市生活交通ネットワーク形成計画案について

資料1～4、参考資料について事務局より説明。

【質疑応答】

委 員：今回資料3でご説明頂いた通り3点出させていただいた。評価については計画づくりが限られた時間で進められてきたところもあるので、来年度以降、具体事業を進める中で、毎年度評価、進捗管理をして頂いて、次のステップに進んでいただければと思う。

委 員：行きやすさという表現の補足を頂いたということであるが、行きやすさという曖昧な表現だと地元の方にはっきり伝わらないのではないかという懸念があり書いた方が良くという意見として出させていただいた。今後、具体化に当たっては地元で丁寧に進めていただければと思う。また、南伊豆・西伊豆計画について触れて頂いたが、そのなかで地域間を接続する路線を計画に位置付けているので、伊豆市内の路線と一緒に検討していければと思う。

委 員：反映頂きありがとうございます。また、修善寺駅の整備もありがとうございます。鉄道もバスとの連携もあり、多くの方に乗っていただけるとよい。駿豆線はピーク時に比べると7割くらいになっている。日本の中での地方鉄道では上位10社に入る路線である。地域に愛され長く運行する路線となるようぜひよろしくお願いしたい。

委員：19 ページの数字が前回の資料と異なるようである。東海バスと伊豆箱根バスが修善寺駅から温泉へ行く本数が違うのでは。また、修善寺伊東線のキロ数も前回の資料より多くなっているように思うが。

事務局：19 ページの資料だが、今回一部修正した箇所が、東海バスの亀石峠の内容が伊豆市自主運行バスにも重複して載っていたため削除したが、数字の変更はない。

委員：バスの事業者さんにおいて、確認いただければと思う。

委員：修善寺駅から競輪学校に行くのが自主運行でサイクルスポーツセンターまで行くのが事業者の路線と出ているが、運行が重複している。

事務局：自主運行の修善寺駅から競輪学校線については、サイクルスポーツセンターまで行かず、競輪学校までということだが、走っている時間が子供の通学時間の朝1便、帰りの時間の夕1便であり、サイクルスポーツセンターを利用する方の時間帯ではない生活路線を自主運行ということでお願いしているところである。

委員：1日合計した便数が入っていることでいいのか。

事務局：その通りであり、自主運行については、生活路線の時間帯の本数のみである。

委員：修善寺伊東線のキロ数が前回の資料と相違している。

事務局：資料の修正は行ってはいない。前回の資料と合わせて確認させていただく。

委員：利用者数が減っている原因や、乗らない原因といったものはないのか。分析をしなければ答えは出てこないのではないのか。

事務局：毎年乗降を把握しているが、今回の計画にあたり地域の方に、実際にどのように使っているかヒアリングをし、その結果をもとにニーズの大きな方向性を把握し、計画に取り入れている。さらに、来年度以降具体的な対応を図る際には、地域に入ってニーズや解決方法について具体的に把握していきたいと考えている。

委員：ゼロからスタートするような考えをしていただきたいと思います。

事務局：いただいた意見に関連して、今回の公共交通網形成計画を踏まえて地域全体で議論をして、組み上げていくことになる。この公共交通網形成計画というものは、目標として作っているものであり、そこから先は、どこまでをやって、どこからは市民とともに考えていくのかというところがあるが、今後開催するセミナー等で市民の方に説明していきたいと考えている。

会長：伊豆箱根鉄道の牧之郷駅の利用者が少ない。4月1日から都市計画が変わるためこれまで駅周辺を開発できなかったことについては変わることもある。牧之郷駅だけが特定の集落のみの利用となっているのではないかと考えるが、ある意味バス停に近い機能ではないかとも思う。高校生はもう少し牧之郷駅から利用するようにして、少し修善寺駅と分散させるという方法もある。もう一つは、都市計画の線引き廃止で、ある程度の住宅が増えると思うが、それ以外には増やせるポテンシャルが少ない可能性がある。類似したような例があれば、教えていただきたい。

委員：無人駅は原木駅も近隣集落の居住者が利用する程度であり、その駅周辺を目的に来られる方は少ない。なにか起爆剤となる施設が出来ればよいが、まずは利便性として駅があるということは非常に大事であり、その駅になるべく多くの電車を走らせて、多く停車できるように、他の駅からの乗降や沿線の皆さんが電車に乗っていただけるような全体としての取組みを考えている。

【協議結果】原案どおり承認

(2) 次年度の取組・スケジュール案について
資料5について事務局より説明。

【質疑応答】

- 会 長：待合環境の場所は決まっているのか。
- 事務局：想定のある場所は、地元の方や地権者の方と協議をし、特に利用者の多いバス停を選びたいと考えている。
- 委 員：地域内フィーダー交通で10月からの試運行開始ということだが、計画の内容を試運行してみて、その結果、改善すべきところがあれば改善するというところで理解した。体験しないと何とも言えないため、ありがたいし楽しみにしたいと思う。
- 会 長：バス停について、観光の利用者が雨の日に傘をさして立っている、高校生は1分前から待って立っているが、5~10分前に着いて長く立って待っているケースがある。バス停を整備したいと思う。
- メディア：バスの利用者のために屋根を付ける、待合所をつくるということは、基本的なことであるが、例えばバス停の名前が書かれていることで、自動車を運転する人にとっても目印になることはあるかもしれない。
- 委 員：バス停は都市部で広告会社が整備する例があるが、ある程度の規模でないと民間広告会社が作るということはないかと思う。バス停の占有許可を取得し、バス事業者が道路管理者や県などに費用を支払うが、バス事業者が整備するのは難しい状況がある。バス停の利用者がどのくらいの規模で滞留するかなど考えたうえで整備していった方がよい。最近では、コンビニとかイトインがあるが、中で買い物をしながら、バスを待ち、バスが到着したら情報としてわかるというようなシステムができれば、利用しやすくなると思う。
- 委 員：バス事業者としての悩みを話すと、イスを置いたり屋根を作ったりしたいということが正直なところだが、都市計画の中でバスレーンの位置づけもないということや、歩道にバス停を置くと許可や責任の問題、コストの問題がある。利用者の方に、雨の日に傘をさして待っていてもらう負担は重々承知しているが、事業者の立場でバス停をつくるのは難しい状況でもあることはご理解いただきたい。
- 委 員：バス停について過去を振り返ってみたが、私有地の場合、バス停はバス会社でつくるが土地の問題は地元で対応するというのを聞いたことがある。現実問題としていかがか。私有地に屋根付きバス停をつくることはいかがか。
- 委 員：地域で整備頂くことはバス事業者にとっては非常にありがたいことである。しかし、整備から年月が経つと整備主体が不明になることがある。しかし、私有地でご理解頂き場所を提供していただいて建物を建てていただくことは構わないことである。
- 委 員：屋根付きの停留所を建てたいがそこが私有地だったという場合、私有地の折衝は地元でやってください、建てるのは業者で建てますということが従来聞いていたことだが、基本的にはそのような解釈でいいのか。
- 委 員：地元の合意形成が無いと上屋を建てるのは難しい。一事業者がお願いをして出来るものではない。地域の方々が必要ということで合意形成をしていただいた上で、どこが建てるのか、例えばバス会社が建てることもあるし、地元で建てるという場合もある。昨今の事情を申し上げますと、バス停を建てると言っても、安全上の問題があるため、丈夫なものを建てなければならない。それなりの基礎を作って、それなりの建物を作らなければならないため、相当な金額がかかる。

【協議結果】原案どおり承認

4. その他

(1) 伊豆市の交通とまちづくりを考えるセミナーについて
資料6について事務局より説明。

(2) その他

【質疑・情報交換】

コーディネーター：来年度も啓発事業を進めて行きたい、バス事業者さんの場合、乗り方教室を実施されていると思うので、そういった時にも今回配布された利用促進グッズ（クッション）を配っていただければと思う。

委員：計画にコミュニティバスやデマンドバスが出てきていないが、そういった計画はないということの良いのか。

事務局：支線の検討をするという手法の一つとしては含まれるので、支線や枝線を考える時は、それも含めて考えるということになる。

会長：なぜ社会人はバスや電車を使わないのか。私は、車で通勤をするがお酒を飲むときはバス回数券をもって、月に10日くらいはバスを使っている。どういう環境を作れば通勤に利用してくれるのか。

委員：タクシーを利用するにも八幡から修善寺に出るには1,000円程かかってしまう。飲み会を入れると相当の出費となる。東京に居た際はある程度の出費で十分飲めて家にも帰れたが、本数を増やして、遅くまでバスの運行をしてもらいたいといったことがある。距離が短いチョイノリ運転ということでやってくれるということテレビでみたが、田舎でもそういったことをやっていただければ、もう少し利用する人も増えるのではないかと思う。

委員：静岡県のバスは、昭和34年をピークにずっと平均を見て今は23%くらいしか利用者がいない。静岡県内で収支がとれているのが都市部の一部で、それ以外はマイナスで国や県から補助を受けながら運行している。なぜ、バスを利用しないのかというと、運行本数を減らせば利便性が少なくなり、利用者がどんどん減るが、それ以上に新車の自家用車を買っても高くなくてという状況もある。静岡近辺を離れれば、自宅を持っていれば駐車場は無料なため、一度自動車を持ってしまうと、自分の時間と金額が公共交通機関に比べ、だいぶ安くなるためどうしても自動車の利用となる。

コーディネーター：市民の方にお聞きすると、年に数回行くような場所に行くバスが無いという話は聞くが、多く行くような場所に10回に1回、何かの折にバスに乗っていただくときに使っていただくのが1番良いと考える。普段行くような場所に、みんなが行くようなところにバスを使う、それがみんなで乗り合っているわけだから。たぶん、車で通勤されている方も、ほとんどの方は、朝出る時間は決まっている状況にある。帰ってくる時も、仕事の都合はあるが、だいたい決まっている。それであつたら、公共交通を利用することは難しいはずはない。このあたりは明日のセミナーで話したい。

委員：高齢者で免許返納や事故といったいろいろな問題があるので、そういったことを踏まえて伊豆市でも、高齢者タクシー・バス利用券を1枚100円12枚を多くしてもらえるような考えがあるのかを聞きたい。また、これを実際使っている人は全部利用しているのか、残して切り替えている人が多いのかといったことも聞きたい。

委員：タクシー・バス利用券は、以前は1万5千円だったが、現在の1万2千円にした時には、年齢を83歳から80歳に下げて多くの方に利用していただくような形をとった。予算的には予算の中の金額を現状維持が厳しいところがある。元気なお年寄りには、今あるいきいきパス券をうまく使っていただくために、免

許証の返納を加えて検討していただければ良いかと思う。

会 長：タクシーを方面別で乗り合わせるなどのアイデアが考えられるが、このような方法はどうか。

委 員：タクシーなどの相乗りはよろしくない部分もある。

委 員：相乗りの取組みはバス交通にも影響がある。中山間地の交通空白地であればそういう方法もありそうだが、事故の問題、責任の問題もある。

事務局：色々なご意見をいただきありがとうございました。以上をもちまして本日の議事をしめさせていただきます。明日のセミナーにつきましては、委員の皆様には、事前にお送りしておりますが、ご出席いただければと思います。本日の、平成28年度第3回伊豆市地域公共交通会議を以上で終了いたします。ありがとうございました。

6. 閉会（15時30分）