

平成 30 年度 第 2 回伊豆市地域公共交通会議 会議録

日 時：平成 31 年 1 月 30 日（水） 14 時 00 分～16 時 10 分

場 所：伊豆市役所本庁別館 2 階 大会議室

委 員：17 名（うち代理 4 名）、欠席 3 名

機関・団体・役職名等	氏名	役職
伊豆市長	菊地 豊	会長
総合政策部長	田村 英樹	副会長
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	久保田 素広	委員
静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	(代)山崎 友寛	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
伊豆箱根バス株式会社 営業部次長	津田 豪	委員
株式会社新東海バス 代表取締役	土屋 成人	委員
静岡県沼津土木事務所 技監兼修善寺支所長	海野 雅之	委員
大仁警察署 交通課長	(代)森岡 一豊	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
建設部長	(代)星谷 延宏	委員
伊豆市区長会長	(代)植田 博昭	委員
伊豆市老人クラブ連合会長	鈴木 實	委員
健康福祉部長	村井 克代	委員
産業部長	堀江 啓一	委員
教育部長	金刺 重哉	委員
副市長	本多 伸治	
建設部都市計画課長	井上 貴宏	
東海自動車株式会社 バス営業部 部付課長	和泉澤 貴治	
伊豆箱根バス株式会社 営業部乗合課 係長	岩崎 勝一	
東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	アドバイザー
総合戦略課長	佐藤 達義	事務局
総合戦略課 主査	高田 泰宏	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】次年度運行に係わる協議事項、⑤【資料 1-1】事業者地域間幹線系統資料（戸田線）、⑥【資料 1-2】事業者地域間幹線系統資料（天城峠線）、⑦【資料 1-3】事業者地域間幹線系統・事業者市町単独補助系統・市単独補助路線資料（中伊豆線）、⑧【補足資料 1】伊豆箱根バス中伊豆線について、⑨【補足資料 2】地域間幹線系統に関する事業評価結果、⑩【資料 1-4】伊豆市自主運行バス資料、⑪【資料 1-5】戸田土肥線の車両小型化について、⑫【資料 2】平成 30 年度伊豆市生活交通ネットワーク形成計画推進状況について、⑬【資料 2-1】天城湯ヶ島地区における予約型乗合タクシー実証運行結果報告及び今後の取組みについて、⑭【資料 2-2】中伊豆地区（冷川地区）における予約型乗合タクシー実証運行実施状況報告、⑮【資料 2-3】順天堂大学直通バス実証実験の結果報告（確定）

## 1. 開 会

## 2. 挨拶

### 【会長挨拶】

伊豆市は引き続き、第二次総合計画で示すコンパクト&ネットワークの施策を進めていく予定である。しかし、伊豆半島の人口減少が加速していく中、公共交通の維持は困難になりつつある。路線バスもさることながら天城湯ケ島地区、中伊豆地区でデマンド型交通の実験も行っているが、利用状況は厳しい状況である。私どもの住民意識を変えることもあわせ、あるいはこちらを重視して進めなければならないと痛感しているところである。

何度も申し上げますが私自身、意図的にバスを使うようにしているが、会合の度にその話をしている。先日も土肥に行く際もあえてバスを使っていきましたが、住民がバス、病院、店舗を使って残すという意識を持たない限りは限界なのだろうと思う。さはさりながら、土肥の方によく言われるのが、21時のバスに乗る一般の方は飲んでいられる方が多く乗り過ごす心配があるという話で、タクシーだと目的地を伝えれば寝過ごす心配はない。例えばバスでもそのようなことができないか。乗務員の負担になってはいけないが、可能な限り地域にあった工夫ができないかということである。このような話をするのは、過去の延長線上のサービスでは限界があると感じているからである。我々自身も意識し新しいやり方を考えなければ本当にもたないのではないか。今、そういう状況に十分入り込んでいて感じている。本日の議題は極めてオーソドックスでシリアスな案件であるが、ある時期にはそんなこともざっくばらんに議論できる時間を持てればと思う。

本日は次年度運行に関する議題が多くなるが、忌憚のないご議論をいただきたい。

### 【岡村アドバイザー挨拶】

今、市長もおっしゃったとおりだが、すぐにやらなければいけないことも沢山あるが、そのすぐ先にある将来を見据えて行わなければいけないこともある。特に議題の(2)は、そのような側面が強いので、本日は色々な意見をいただきたいと思う。

## 3. 委嘱状交付（省略）

### <会議の成立報告・議事録の公開>

## 4. 議事

### 議事内容

#### (1) 次年度運行に係わる協議事項について【資料1、資料1-1～1-5、補足資料1～2】

- ①地域間幹線系統確保維持改善事業について
- ②静岡県バス路線維持助成費補助事業について
- ③伊豆市単独補助路線について
- ④伊豆市自主運行路線の運行について
- ⑤関連市町路線の運行について（沼津市）

事務局、交通事業者より、上記①～⑤について一括で説明（県の補足説明含む）。

**【質疑応答】（中伊豆地区での路線バスの運行減便に関する質疑）**

会 長：まず中伊豆線関連に限定してご意見を伺いたい。整理すると、本数減便となるが、小中学生の登下校は乗れる。半日授業などで路線バスに乗れない場合は貸切バスで対応する。高校生については、朝の通学は乗れるが、19時以降1時間に1本ずつあったが、冷川方面バス19時台に八幡まで乗れるが筏場方面はなくなる。筏場方面は21時台まであったが20時台が最終となる。

委 員（静岡運輸支局）：学生の通学、通勤者の対応についてはわかった。一方で、その他一般の方の利用について何か対応は考えているか、市民説明会で何か意見はなかったか。また、この原案が承認された場合、次はこれを維持していかなければならない。例えば中伊豆地区は筏場わさび田など観光資源があるが、観光施策を絡めるなど、次の維持をすることも含め考えていただきたいがいかか。

事務局：その他一般の利用への対応については、地域の意見の紹介となるが、減便により、地域の活力の低下、人口減少の促進が進むのではという意見が出ている。乗っていない便を維持していくことは公共交通の枠組みでは難しい点、地域の活性化については、地域づくり等別枠でしっかり検討していきたい点を伝えている。日中の減便について地域全体の意見としては「乗っていないから仕方がない」という意見もいただいている。再編後の対応については、ご指摘の通り、再編しても利用者が減り続けることは目に見えている。観光との連携も視野に入れるほか、各地域で行っている地域公共交通の検討会を活用し、地域で利用するという意識を高める取り組みを行っていきたいと考えている。

会 長：現在の中伊豆線について最終便は通勤利用者もいるのか。

伊豆箱根バス：数名いらっしゃる。

委 員（伊豆中央自動車）：減便について地域で説明会をしているようであるが、廃止になる地域での説明会はしていないように見受けられるが何故か。

事務局：まず中伊豆支所で実施した際に全対象地区に回覧をして実施しており、その後、再度、廃止地区を含め対象地域に回覧をし、近い2箇所の会場で実施している。廃止となる姫之湯地区等からご出席いただいている方もいる。

委 員（伊豆中央自動車）：乗らないのが廃止の原因とも言えるのだが、事業者にお聞きしたいが、営業所から修善寺までの回送にかかる費用はいくら程度か。

伊豆箱根バス：営業所のある三島市大場から修善寺駅まで片道15km往復30kmあり、1日5台の車両を配車している。どこに請求しているものでもないが、経費として見立てると概ね1台1万円/日となるので5台で5万円/日である。

会 長：教育部としては小中学校の通学の整理は大体終わったという見解で良いか。

教育部長：昨年6月より協議を開始し、またこれまでも伊豆箱根バスには非常にお世話になっている。事務局から説明があったとおり、我々は通学バス確保は最重要課題であるので、説明会、授業時間との調整、利用実績を踏まえた対応をしていただいた。今回、利用者アンケートも行った中で、下校時間に若干待ち時間がある児童もいるが、基本的には学校・学校教育課で策を講じて安全な通学を確保したいと考えている。

会 長：小中学校は義務教育のため市が管理できる。問題は高校生で、伊豆市の高校生だけ部活を早く終わらせてくれ、早めに帰宅させてくれということではできないので、最終 20 時台のバスで帰れるのか見えない部分がある。しかし、通勤利用も含めて、ここで暮らす方として、あるバスを利用するよう生活を合わせ、それによりバスを残すという市民 1 人 1 人の意識も必要と思われる。

#### 【質疑応答】（議題（1）の全体に関する質疑）

会 長：そのほか、全体を通して何かあればご意見いただきたい。

委 員（伊豆中央自動車）：市自主運行バスの伊東線について、国庫補助の適用は可能か。検討したことがあるか。

東海自動車：以前に検討を行ったことがある。複数市町、運行本数等は要件をクリアできるが、乗車密度が厳しく、補助要件には満たない状況である。

委 員（伊豆中央自動車）：中伊豆温泉病院は無料送迎車両が出ているが、自主運行路線は現在 8 便運行している。この利用者数でこの本数を維持する必要があるのか。

事務局：今年度よりダイヤ見直しにより田代地区の小学生の通学利用に対応した運行を行っており、若干の利用増が見られる。適正本数は利用時間帯と利用者数を踏まえ今後も検討していきたい。

委 員（伊豆中央自動車）：子どもが利用している便はいいが、日中の利用されていない時間帯もあるのでは。

会 長：別件の集会時に中伊豆温泉病院が移転しても残して欲しいという、通院ではない地域の利用者の意見があったことを記憶している。しかしずっとこのまま運行ということではなく改善できるのであれば改善していきたい。いずれにしても中伊豆温泉病院の移転の話があり、その時は抜本的な見直しが必要なので、それまでは状況を見ながら検討していた行きたいと考えている。

委 員（伊豆中央自動車）：このように運行できる路線もあるのに、なぜ伊豆箱根バスの中伊豆線は減便となるのか。

会 長：市長への要望の中では、中伊豆線の減便について中伊豆地域からは、大人は使わない自分たちが悪いからいいが子どもの足だけはきちんと確保して欲しいということは、議員を中心に複数人の方から届いている意見である。

委 員（伊豆中央自動車）：今、自動車で移動できる方はいいが、10、15 年度、今そう言った方達も運転できなくなる時が来る。その時にまたバスはどうなったのかという意見が出ると思われる。

会 長：冒頭の岡村先生のお言葉にもあった。中伊豆地区は産業としては活力のある地域であるが、それでもこれだけバスが無くなるというのは社会的な大きな課題である。バスも店舗も地域に残すか残さないかは我々が使うか使わないかにかかっている。あるいは極端に言えば使わないからいいという意見も一案であるが、乗れなくなった時にどう地域で支えあっていくかはいずれでてくる課題。ご指摘のとおり、10 年後の課題をどうしていくか非常に悩ましいところである。

委 員（静岡県地域交通課）：資料 1-3 について、減便に際し台数を 5 台から 3 台に減ら

すとあるが、便数が半分以下となっている。この理由は何か。

伊豆箱根バス：現在の5台については、修善寺温泉場線も含めて運行している台数となる。これを3台に減らすと、修善寺温泉場線の便数は変えないため、修善寺温泉場線を含めて3台で回す場合、中伊豆線はこの本数への減便となる。

委員（静岡県地域交通課）：再編後のダイヤは、乗合率を見ながら通学移動に対応したダイヤを編成したということか、それとも修善寺温泉場線を変更しないで間を埋めて運行できるダイヤを編成したものか。

伊豆箱根バス：基本的に通学・通勤の利用を見ながら組んでいる。国庫補助をいただいで運行している路線であり補助落ちの場合は路線の存続にもかかわるため、もちろん乗車密度を考慮したうえで、必要な利用いただける時間帯の輸送、これまでの利用者の利便性確保を前提に編成した。

会長：ほかに意見が無ければ、本議題は委員の採決が必要となるため、お諮りしたい。議題の①から⑤について一括で審議する。議題について承認いただけるか。

委員：異議なし。

#### 【協議結果】原案の通り承認

#### （２）伊豆市生活交通ネットワーク形成計画 推進状況について

①天城湯ヶ島地区における予約型乗合タクシー実証運行結果報告及び今後の取組みについて

②中伊豆地区（冷川地区）における予約型乗合タクシー実証運行実施状況報告

③順天堂直通バス実証実験の結果報告

事務局、静岡県より、上記①～③について一括で説明

#### 【質疑応答】

委員（伊豆箱根バス）：委員の皆様にも率直にお聞きしたい。順天堂病院直通バス実証実験について、現在、修善寺駅から伊豆長岡駅まで鉄道は概ね15分に1本、伊豆長岡駅から順天堂病院までバスは時間6本運行している。乗り換える不便はあるが公共交通は存在している。先程の説明で、タクシーで高付加価値をつけてとあったが、このような状況の中で、利用者利便優先でこれをやるのかどうか。

委員（伊豆市老人会）：東海バスが南伊豆から運行する順天堂病院行きの表示が小さい。何とかならないか。

委員（新東海バス）：ハード面の問題で現状が一番大きい表示サイズとなっている。あとは運転席に紙で表示するなど、道交法の問題もあるので検討してみる。

委員（教育部長）：私は土肥に住んでおり、両親が毎月順天堂病院に通院している。高齢で足腰が悪く乗換が非常に大変ということもあり私が送迎している。確かに本数もあり健常者には便利だが、高齢者の利用実績が多いということは、乗換の利便性が非常に気になるのではないかと思います。

委員（健康福祉部長）：地域医療の観点からコメントするが、現在なんでも順天堂病院にかかるという傾向があるが、地域医療を守るという意味では、市内には赤

十字病院など5つ病院があり、順天堂病院は第3次救急のため、なるべく地域の医療施設を使っていたきたい。公共交通の順天堂病院への通院補助に対し住民の意見も聞いていきたいが、地域医療の観点からは少し考える点でもある。

委員（伊豆箱根バス）：なぜこのような質問をしたかについては、先ほど説明した鉄道や路線バスの運行本数は、率直に言って、当地域の人口規模を踏まえると、この運行本数はかなり充実していると考えている。その中で、この新たな移動手段が必要なのか疑問を感じている。アンケート結果を見ると、自家用車からの転換は少なくほとんどがバスからの転換であり、既存の公共交通を利用していただけなので、それでは既存の公共交通の社会的意義は何なのかとなる。

委員（静岡県地域交通課）：静岡県としては、タクシーも公共交通という認識。モビリティとしてそれなりの対価を払っていただいた方にそれなりのサービスを渡すということを検討している。現行の公共交通があることは承知しているが、今回の実験結果やアンケートから、利用は免許を持っていない方、元々通院している身体的負担のある方などで、また、行政的な負担をなるべく少なくしていく方法の一つとしてタクシーの利用を検討している。これがバスや鉄道の大きな輸送量に代わるものではなく、住み分けはされていると考えている。

アドバイザー：今日ここにいる方は、あれ以上簡単な乗り換えもなく鉄道とバスで十分移動できると考えられる。それ以上のことをやるかどうかという福祉的な視点と、それに対して負担をどうするかを考えていくという論点である。病院に直行すること以上に大事なことはないのかという点も、それが生活交通ネットワーク形成計画の肝である。通学と通院だけ対応していればよいか、という点は今後も議論していく必要がある。

委員（静岡県タクシー協会）：おでかけ天城とおでかけ中伊豆について、利用状況を見ると厳しい、アンケートでは必要としていないという意見もあるが、少数であるが必要としている方もおられる。運行本数を増やせば利用増も考えられる。資料にあるような自家用車の有償運送が進むとタクシー事業の圧迫となる。タクシー事業者は車両保険や搭乗者保険なども支払っているため、これを活かす形での検討をお願いしたい。

事務局：以前の交通会議でも説明したが、伊豆市の公共交通計画を考える上で、買い物と通院に大きな不安がある点は、過去のアンケートでも明らかとなっている。通院については病院送迎が充実しているため、将来の不安としては買い物に着目し、デマンド交通の実証運行を実施したのが経緯である。結論としては、現在本当に困っている人は少ないのが現状であり、地域のコミュニティで上手く回しているところもある。これを踏まえると、公共交通の枠組みでは難しいという結論である。ただし、この結果を持ってデマンド交通がなくなるとはならず、地域に適する枠組みの中で検討していきたい。

アドバイザー：中伊豆地区では実施中であるが、天城湯ヶ島地区については、実証運行の結果を見る限り、このやり方でやっていくのは、県内の他事例と比較しても非常に厳しい、という結論である。とはいっても、すぐに有償運送など地域

が主体となる運行に移るというわけではないので、引き続き検討を進めていただきたい。

委員（静岡運輸支局）：資料 2-1 の 8 ページ、地域に見合う検討の案を 4 つ提示されているが、市のスタンスの話になるかと思うが、市が地域の交通に対してどのように寄り添っていくか、方針を考える必要がある。また、地域の方が運転手を担当する場合、高齢化が進んでおり、運転手不足の問題も他地域で起きている。引き続き検討いただきたいが、適宜運輸支局に相談いただければと思う。

事務局：市の方も、天城湯ケ島地区は 9 月で実験を終了し、1 月に地域の検討会で報告を行っている。その際も、今回は市が公共交通の枠組みで実施しなかな利用はされなかったが、これで終わりでは地域でやってください、とは考えていない点は説明しており、地域で活動したいという意見も頂いている。地域が活動をしたいとなれば、現在はないが補助制度含めて検討していきたい。今後も地域の検討会を継続的に開催し、熟度が上がれば一緒に行っていきたいというのが市のスタンスである。

委員（静岡運輸支局）：モビリティ・マネジメントも一緒に取組んでいただきたい。公共交通というのは大前提なので、地域と連携し取組みを行っていただきたい。

委員（伊豆箱根鉄道）：先程、伊豆箱根バスから鉄道・バスの運行本数を申し上げたが、それだけこのエリアは人口交流が活発で住民・観光客を運ぶ大きい流動を担うインフラとして我々があると認識している。それは通院だけでなく、通勤・通学・観光客の方がおり、それだけの輸送量を確保しなければならない。通院に絞らず、もう少しターゲットを広げ利用者を増やす意図を持ち、新商品を作るような取り組みを行っていただきたい。どんな方でもこれがあると便利というのが公共交通全体の利用度を上げることにつながるのでは。

アドバイザー：中伊豆地区、天城湯ケ島地区もそうであるが、困っていないのであればいいのだが、出かける用事がないという意見は、社会的には問題である。地域公共交通だけでは解決できる問題ではなく、福祉の問題にもなってくる。鉄道やバスであればターゲットを絞らない取組みも可能であるが、車両が小さい時は、場合によってはターゲットを絞り、週に 1 回でも運行し、ただしその時は集まっていたくなど色々なやり方がある。これが資料 2-1 の最後にある 4 つの案などであり、今すぐ決着するという事ではないが、生活交通ネットワーク形成という枠組みの中では必要な検討であり、今後も皆様には引き続き検討をお願いしたい。

## 6. 閉会（16 時 10 分）