

令和元年度 第1回伊豆市地域公共交通会議 会議録

日 時：令和元年7月17日（水） 15時00分～16時40分

場 所：伊豆市役所本庁別館2階 大会議室

委 員：18名（うち代理2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	堀江 啓一	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) 鷺坂 太一	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 営業部乗合課長	岩崎 勝一	委員
株式会社新東海バス 代表取締役	青木 守	委員
東海自動車労働組合 書記長	三枝 哲哉	委員
大仁警察署 交通課長	神尾 健司	委員
伊豆箱根鉄道株式会社 執行役員鉄道部長	藤田 浩行	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	山田 博治	委員
伊豆市区長会副会長	山田 善六	委員
伊豆市PTA連絡協議会長	松本 武彦	委員
健康福祉部長	右原 千賀子	委員
産業部長	滝川 正樹	委員
教育部長	(代) 塩谷 為善	委員
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	
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 副主任	市川 峻	事務局

資料：①次第、②席次表、③委員名簿、④資料1：伊豆市地域公共交通会議の役割について ⑤補足資料1：活発で良い議論ができる会議のために ⑥資料2：伊豆市における公共交通の現状 ⑦参考：消費税増税による運賃改定について（戸田・土肥線） ⑧資料3：伊豆市生活交通ネットワーク形成計画 推進事業について ⑨補足資料2：伊豆市生活交通ネットワーク形成計画 概要版 ⑩参考：乗合タクシー運行社会実験 ⑪参考：伊豆市公共交通総合時刻表 ⑫資料4：中伊豆地区における地域内交通の導入について

1. 開 会

2. 会長挨拶（市長）

皆さん、こんにちは。大変ご多忙の折に、また、昼日中お集まりいただき、誠にありがとうございます。先ほど日本競輪選手養成所へ行ってまいりました。現在、オリンピック競技会場の伊豆ペロドロームの改修工事が始まっており、その間も選手が練習できるように観客席のない練習用の屋内バンクを作り、本日、その落成式が行われたのです。バンクは練習用と聞いていたので仮設かなとは思っておりましたが、しっかりしたものができておりました。

日本競輪選手養成所（当時：日本競輪学校）の完成当時は、世間は自家用車をあまり持っておらず、バスを使っていました。今はみんなが自家用車を持っており、特別な機会を除いてはバスを使わなくなりました。また、当時は社員寮があり一つの自治会を構成していましたが、今ではなくなってしまいました。このように社会や交通の在り方が大きく変わってきています。

公共交通を考えていく上で、伊豆市のトレンドを見てみると伊豆市は高齢化が先に進んだため、高齢者の数は今後横ばい、子供は激減という状況です。つまり、高齢者の絶対数は増えないわけで、地域内の公共交通は今の高齢者の数を賄えれば、後は若い世代が減っていくことに対応しなければなりません。ある意味、絶対数が増えていけば公共交通も医療も必要になりますが、生産能力が弱くなっていく中で今のレベルを維持できるかが問題となります。そして、高齢者もまだ元気ではありますが、いずれは外出が厳しくなり、そうなった際に伊豆市としてどうやって公共交通を維持するかが問われています。

このような中、「おでかけ天城」は利用が少なかったです。先生からも以前にご指摘いただいたように、まだ自動車を運転できるうちに一度でも使ってみる、ということが必要であると思います。私たち市民も公共交通を自らの手で守っていくという意識を持ち、現状を共有していくことが公共交通会議の前提であるのだと思います。本日は多様な方にお越しいただいておりますので、積極的に率直な意見をいただければと思います。本日も最後までよろしく願いいたします。

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） 地域公共交通会議の役割・市の公共交通の現状について（資料 1、資料 2）

資料 1・資料 2 について事務局より説明。

消費税増税による運賃改定について（戸田・土肥線）報告。

【消費税増税に伴う運賃改定について市内バス事業者から説明】

東海自動車：10月の消費税改定に伴い、消費税の増加した分だけをいただく形で 270 円区間以上が 10 円、820 円区間以上が 20 円の予定である。

伊豆箱根バス：当社も同様で、現行運賃額に 110/108 を乗じた形で消費税を運賃に転嫁すると 270 円以上の区間で値上げとなる計算となるが、利用者のほとんどが

260円以内となっているのが実情のため、消費税増税前後で運送収入が変わらないよう措置をとる指針に従い、140円区間でも10円値上げとなる予定。ただし、修善寺温泉場線については、東海バスの運賃に基づいているため、東海バスの運賃体系に準拠する。

【質疑応答】

委員：中伊豆の伊豆箱根バスの路線の廃止について、自主運行バスとしての運行は考えられなかったのか。それとも不可能だったのか。

事務局：前年度の交通会議でも説明したが、減便前の中伊豆線は、大部分が国庫補助路線、その他に県過疎や市単独補助路線の運行がある。会社の意向として、国庫補助路線で2,000万円以上の赤字が見込まれる中で国庫補助路線を減便しながら、維持を目指す意見があった。市の自主運行バスだと通学を確保するだけの朝夕の1往復のような必要最小限になるため、国庫補助の減便とした。

委員：地域的心声を十分に聴けているのか。バス路線が廃止されたところでは学生の親に聞き取りを行い、車で送迎するという回答をもらったというが、今後、小学生になる子の親が車を運転できなかった場合どうするのか。

事務局：地域の全員から意見を聞くことはもちろん難しいが、何とか維持していくために、最善の方法でさせてほしいという説明をしてくれている。交通空白地のデマンド交通も今年度考えているので、引き続き検討していきたい。

委員：小中学生の下校時、バスがない時間において、貸切バスが運行していると聞いている。教育委員会では定期券の補助をしている中で貸切バスを運行する場合、定期券を持っているにもかかわらず、教育委員会が用意した貸切バスに乗ることになるが、これについてはどう考えているのか。

事務局：特別日課など学校の帰りの時間が変則的となるため、どうしても通常の路線バスでは対応しきれず、教育委員会や事業者と調整した結果、現在のスクールバスを出す運行形態となった。そこはご理解いただきたい。

委員：定期券は前からやっているのは知っているが、スクールバスを出すことで定期券を使って乗るはずだった路線バスには乗れないことになるので、その分、余計な定期代を支払っているのではないか。

事務局：定期券の考え方にもよるかもしれないが、バスに乗る回数はそれぞれの判断に任されており、学校の通常日課では登下校とも路線バスの便があるので路線バスで対応できている。しかしながら、特別日課等の路線バスで対応できない場合、スクールバスを出している。小中学生の立場からしても二つの施策で通学の足を確保できているということです。

会長：少子化が極めて早い速度で進んでいる市町の共通の課題として、通学の手段の確保が必要となる。小学校の高学年や中学生は学校でバスの時間を待ってもらうことは問題ないが、低学年は厳しい。このため、市の財政は決して潤沢ではないが、財政補助をしている。しかし、バス路線の廃止により、バス停から遠くなった方については、現実的な解決策の検討が必要。大人については、これまでバスを使ってこなかったところもあるので、しょうがないという雰囲気もあるが、困っているという声があるということも承知はしている。一方で、バスをやめるといふ決断は非常に勇気がいる。委員の指摘については今後、事務局と考えていきたいと思います。

委員：地域と事業者が連携しながら、相乗効果を生んでいく必要がある。また、小中学生の対応はどの地域でも課題となっている。

アドバイザー：1人が1年間バスを使えば、収支や補助額はだいぶ変わってくる。それを地

域に周知していき、地道にやってくることが必要。

- 委員：昨年度、市のご協力もいただき、減便とした。地域の要望も確認したが、希望する形には完全にはできなかった。利用者からの意見として、先ほど市長からもあったが、日中のバスの空き時間に関する意見も出ている。また、昨日まで乗降調査を実施しており、この分析も踏まえ、今後検討していきたい。
- 委員：資料2に示すような公共交通の現状は、市民に周知していくべきと考える。そのような取組みを行っているか。
- 事務局：会議資料は公開している。広報誌は紙面の都合上掲載していないが、地域に出向き高齢者に対し説明会等開催しているので、これをより推進していきたい。
- 委員：午前中、市の広報紙のアドバイスをを行っている方にお会いしたが、高齢者は広報誌をよく読んでおり、広報誌も高齢者に分かりやすい工夫を行っているようである。広報誌の活用は有効であると思われるので、検討いただきたい。

(2) 伊豆市生活交通ネットワーク形成計画推進事業について

①平成30年度事業評価・令和元年度事業計画について（資料3）

資料3について事務局より説明。

【質疑応答】

- アドバイザー：平成29年度から平成30年度にかけて市自主運行バスの利用が少し増えているが、理由はわかるか。
- 事務局：分からない。
- 委員：バス停にバスの乗り方が外国語で書いてあったが、これは事業者が主体に取り組んだものか。
- アドバイザー：事業者主体とのことで、バスはもともとわかりにくい乗り物で、それが親切になってきたのは良いと思う。

②【協議】中伊豆地区地域内交通導入に関する実証運行実施状況及び今年度の実証運行計画について（資料4）

資料4について事務局より説明。

【質疑応答】

- アドバイザー：後半については協議事項となりますが、全体を通して質疑がありましたらお願いいたします。
- 委員：中伊豆地区において今回の地区を選定した理由をお教えいただきたい。
- 事務局：補足資料2のP3をご覧くださいと、天城湯ヶ島地区では柿木、長野、持越方面、中伊豆地区においては筏場、沢口方面の実証運行が記載されており、計画に沿って場所を選定している。
- 委員：他の地区でもバス路線に対する意見は聞いているが、市には届いていないのか。
- 事務局：認識しているが、実証運行についてはまず計画に沿って天城と中伊豆の設定された地区で検証を行い、その結果によっては導入の有無、他地区への適用について検討していきたいが、今までの実績は悪いという状況である。
- 委員：ある地区はもともとバス路線があったが廃止された。上和田バス停付近まで車で送迎をしているという声もあるが、どうしてその地区が漏れてしまうのか。
- 事務局：上和田から上の地区については、地区の方にとって路線バスの必要性が低くなったという経緯も言葉ではあるが聞いております。そのような中、減便が

続き、乗降調査の状況等から、現在は必要とされていないと判断して廃止になった経緯がある。

アドバイザー：実証運行については天城湯ケ島地区でもやってきて、これまでの結果も踏まえると、厳しいという想定はしているが、それを超える厳しさがあつた。何とか利用してもらわないと、展開も厳しい。

委員：昨年度の結果で、帰りは別の手段でとあるが、これは何を使っているか。今年度は月曜日に祝祭日が多いが、この曜日設定で大丈夫か。八幡での乗り継ぎ時間が短い便があるが、大丈夫か。目標値は変わっていないが、変えなかった根拠があれば教えてほしい。

事務局：八幡より先までの用事で使用した人は、帰りの便に間に合わず、帰りは自身で呼んだタクシーを使っているようです。運行日については、祝祭日は観光客への対応などタクシー事業者の対応が厳しいが、運行日は昨年の様子を見て設定している。乗り継ぎ時間はタクシー事業者と連携しながら柔軟に対応できるように相談していく。目標値は昨年度の交通会議で設定する際に県内市町の様子も参照している。昨年度は乗合率は超えたが、パールタウンの方のみの利用で上手に乗り合って使ってもらったという経緯もあるので、引き続き現在のものとした。

アドバイザー：目標値は昨年度も議論したが、県内でこれより低い設定の地域はないと思われる。多いのは稼働率が50%以上、乗合率も1.5かと思う。上手くいっているところでは、それ以上の設定をしており、これよりも大きく下回るようだとこの交通体系が地域に馴染んでいないということになる。週に2回という運行であれば、その日に合わせてお買い物をしてもらえれば乗合率はあがるのではないか。中伊豆地区では2回目の実施となるため、実証運行の認知も高くなるのではないか。

委員：以前に天城で実証運行をした際の説明で、包括の方が高齢者に対し、公共交通がなくなると大変ということは言っていたことがあつたが、デマンドの説明は難しいところがある。1度乗ってもらえれば分かると思うが、市の方で地域に入る際は、事業者も連携していきたいので、よろしく願いします。

委員：実証運行の前提として、地域で車を持たない不便な方がいる、という前提がある。高齢者の方の生活様式の変化もあるが、運行日に合わせての買い物をお願いしたり、週に2日の中でモデルコースの提示をしたりするなど、検討したほうがよい。目標値については、先生からもご発言があつたが、住民の方にしっかりと共有しておくことが大切。それから、実証運行の期間について、道路運送法第21条では通常1年、最長2年でもよいと思うが、ご見解はいかがか。

事務局：地域まで出向いて説明を行うことで60名ほどの登録者がいたが、実際に利用した人は9名ということで、期間を長くしても利用率の改善には繋がらないと考え、内容の精査のため一度区切った。今年度、もう半年やるということで、昨年度と今年度の合計で1年の実施と考えている。

【協議結果】原案どおり承認

5. その他

特に意見なし。

6. 閉会（16時40分）