

平成 24 年度第 1 回伊豆市地域公共交通会議 会議録

日時：平成 24 年 11 月 22 日（木） 14 時～15 時 45 分

場所：伊豆市役所本庁別館 2 階 大会議室

出席者：21 名（うち委員 17 名）

機関・団体・役職名等	氏名	役職
伊豆市長	菊地 豊	会長
総務部長	鈴木 伸二	副会長
健康福祉部長	大城 栄一	委員
観光経済部長	杉山 健太郎	委員
建設部長	佐藤 喜好	委員
教育委員会事務局長	大川 覚	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	村上 雅則	委員
静岡県文化・観光部交流企画局交通政策課長	小林 直人（代理）	委員
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 取締役管理部長	鬼頭 研二	委員
株式会社中伊豆東海バス 取締役社長	西野 秀彦	委員
静岡県タクシー協会 修善寺支部長	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	植松 静夫	委員
東海自動車労働組合 書記長	石井 直樹	委員
大仁警察署 交通課長	比留 正樹	委員
伊豆市区長会長	杉村 武	委員
伊豆市老人クラブ連合会長	川口 一男	委員
月ヶ瀬学区代表区長	石渡 正夫	
狩野小学校 P T A 会長	稲村 俊一	
湯ヶ島小学校 P T A 会長	土屋 晃	
月ヶ瀬小学校 P T A 会長	勝又 規夫（代理）	
地域づくり課長	相磯 浩二	事務局
地域づくり課主幹	梅原 敏男	事務局
地域づくり課主任	山田 和彦	事務局
地域づくり課副主任	山口 真喜子	事務局

資料：次第、席次表、委員名簿、資料 1 伊豆市地域公共交通会議設置要綱、資料 2 伊豆市地域公共交通会議の役割について、資料 3

1. 開会

2. 挨拶（市長）

お忙しい中、伊豆市地域公共交通会議に参画を賜りましてありがとうございます。

私は今、堺屋太一さんが10年前くらいに書かれた『平成三十年』という日本が何も改革をしなければ平成30年にはこんな社会になってしまうという未来シミュレーションの小説を読んでいる。堺屋太一さんは平成30年という小説の解説書まで出しており、その中で「日本は拡大社会から縮小社会へ向かっている」と言っている。社会インフラを全て維持・補修するのではなく整理していく時代へ入っていくため、隅々まで社会インフラを維持するのは難しい。

8月に私は姉妹都市であるカナダのネルソン市に行ったが、郊外に行くと道路沿いに大きな靴箱があり郵便局は各家庭まで届けず、そこへポストイングし、別荘地から自分の道路脇の箱まで郵便を取りに行っていた。これからはそんな社会になっていくだろう。それをここ数年、日本の社会ではコンパクトシティ化という言い方をしている場合もあるかと思う。

私が以前勤務していた青森県青森市では当時佐々木市長が人口30万人の都市でも駅周辺に機能を集約し始めるコンパクトシティのモデル都市事業のようなことをされていた。

伊豆市で誰が市長になったとしても残念ながらすべての地域にそれぞれ等しい行政サービスを維持することはできない。そこで、修善寺駅周辺を中心として、いくつかの機能を集約することが一つの方法となる。

小学校が中伊豆では旧大見小学校（八幡）、土肥では旧土肥小学校にそれぞれ集約されたが、中伊豆の八幡地区、土肥の真ん中の地域等にもある程度の機能を集約せざるを得ない時代になるかと思う。しかし、その時にある地区に機能を集約するわけなので、市長として周辺部の市民の不公平、不便さをどのように補っていくかが、ひとつの焦点になる。

そこで、既に実施している事業が2つある。1つは70歳以上の方々のバスのパス券である。年金といえども無収入ではないので特定のパスを買っていただき、その半額は市で出すが、パス券さえ購入していただければ、1,650円の土肥の小峰から修善寺駅まで行っても100円、帰りも100円、というような制度を導入させていただき、人数では正確に調べていないが、のべ実績で200万円近くになっている。推測すると170～180の方が利用されていると思われる。

もう一つは働いてはいけないと憲法に書いてある小中学生の通学費を全額市で負担すること。かつてあったような保護者が上限3万円まで負担する制度を取りやめて、行政の方で小中学生の通学費を全額負担する。問題はさらに働くことができない幼稚園・保育園が残るわけだが、先ほど自民党の公約を見たところ3歳から小学校に入るまでは幼稚園・保育園を無償化するようなことが書いてあった。しかし、やはり通学の問題は残ってしまうので、ここをどうするかが一つの大きな焦点となっている。これがコンパクトタウン、コ

コンパクトシティ化に伴う公共交通の1つの課題といえる。

4年半前、私が市長になった時に公共交通のうち路線バスをどのようにするかを非常に考えた。私は朝7時と8時にバスが来る柿木というところに住んでいるが、私が8時のバスに乗れば1人、乗らなければ0人である。かつては全ての高校生と中学生が乗っていた7時のバスが今は小学生しか乗っていないような状況。

4年半前は修善寺駅から河津・土肥・伊東方向の3本に集約して他はいわゆるワゴン車のようなタウンバスかなとなんとなく思っていた。しかし、小中学生のバス通学を検討する中で、「今、路線バスは走っているのだからまずはこれに乗ってもらうことを考えよう、まだギブアップするには早い」と考え、現在様々な手を打っているところである。改善をしながらいけるところまで路線バスを維持することがまずは行政のあるべき姿だろうということで、これからもいろいろな工夫を模索していきたいと思っている。しかし、高校生の通学費まで全額でなくともカバーをしたいところだが、なかなかいい制度設計ができず困っている。

少し具体的な話になるが、合併前に天城湯ヶ島地区でまちづくりの勉強会をやっており、駐車場付のバス停という議論があった。柿木、持越、長野、大沢、筏場の洞のバス停に駐車場をつけることで、セニアカーを利用する方や高齢の方々に駅周辺のような複雑なところまで乗りにくい方々がバス停まで車で行き、そこへ車を置いてバスへ乗り修善寺駅へ行くという案である。それによりバス停が減らせるのか、バスの運行速度が速くなるかはわからないが、特殊な状況にあった地域で、行政も含め地域の皆さんとご相談をさせていただきながら考えていきたい。

5年後の平成29年度末（平成30年3月）までには天城北道路の月ヶ瀬インターができるが、路線バスの場合、一度乗り換えて土肥、河津方向に乗り換えができるものなのか、できないものなのか、従来通り出口から船原に入らなければならないのか、お客様に月ヶ瀬インターで乗り換えていただくものなのか、これらについて東海バスさんにご検討いただければと思っている。

最後に電車についてだが、これから平成26年度末（平成27年3月）までには修善寺駅周辺整備事業が終わるため、それに合わせてかそれに引き続いた形でできれば牧之郷の駅舎も何らかの形で少し洒落たものに変えていこうと思っている。そして、踊り子号を絶対に維持するために観光協会長さんと一緒になって伊豆長岡と連携を取りながらやっていきたい。新幹線、踊り子号、伊豆箱根鉄道、東海バスグループの新宿ライナーがお客様を取り合うということではない。修善寺、土肥、天城湯ヶ島、中伊豆が魅力的であれば、道路でも来るし、バスでも来るし、電車でも来る。電車で行くからバスが減る、バスで行くから電車が減るというわけではない。

これから鉄道がよくなって道路がよくなり全体としてお客様が増える。意地でも住民を増やす。それによってどの公共交通機関も利用者を増やす。意地でも増やす。ということが、やはり目標としてあるべき姿だろうと思う。

そして、修善寺駅からの域内の交通がバスではカバーできない。当然、伊豆箱根鉄道を伸ばすことはできない。であれば、タクシーをどうするのか。デマンドバスをタクシーで併用させていただくのか、あるいは路線バスがなくなったところは地元のタクシー会社さんでどこまでカバーしていただけるのかを総合的に考えながら最適バランスを公共交通として位置づけていくことがこれから必要になってくるだろう。

これからいろいろな試行錯誤があろうかと思うが、それぞれのユーザーたる市民の皆さんと公共交通機関の事業者の皆さんとで、平成30年の月ヶ瀬インター完成を目途に伊豆に最適な公共交通ネットワークの構築をお願いしたいと思っている。

3. 委嘱状交付

事務局	本日の交通会議には委員18名のうち、代理の方の出席を含め、17名の方にご出席いただいている。「伊豆市地域公共交通会議設置要綱」第5条第4項、会議の開催要件が満たされている。
会長	設置要綱第5条第2項の規定に従い、伊豆市地域公共交通会議の副会長に伊豆市総務部長鈴木伸二を指名する。

4. 伊豆市地域公共交通会議の役割について

5. 伊豆市の交通の現状について

6. 協議事項 平成25年度自主運行バスの運行系統について

<狩野ドームー長野線>

委員	今日この場で決定しまうのか。路線を変えるというのは、皆さん地域の代表としてお見えになっているとはいえ、地域の細かな状況まで把握しているわけではないので、この場でというのは時期尚早と思われるので、地元でもっと練ってもらったらどうか。
委員	特に田沢・矢熊の川沿いの道路については、歩道もなく車もスピードが出るから不安だという保護者や地域住民からの声があった。また、事前に行ったアンケート調査結果を踏まえ、長野からの新しい路線をぜひお願いしたいと考えている。 10月の頭に狩野、湯ヶ島、月ヶ瀬小学校、天城中学校の校長先生にこの案をお示しした。この案をもとに10月中に3つの小学校で臨時のPTA総会を開き、その場でこのような内容をお示ししたところ特別なご意見もなかったため、了解を得られたのではないかと考えている。また、準備委員会

の席でも PTA、保護者の方が集まっていたので、その中でも説明している。

会長 天城小学校関連でバス路線が変更になるのは長野線 1 本だけか。持越、吉奈の路線で社会人へ影響はないのか。影響のある方には説明及び同意は終わっているのか。

事務局 同意までは至っていないが、一般のお客様に影響がないよう時刻等は、それほど変えずに修善寺駅へ接続するよう変更している。

委員 地元の了解は得られているのかなという感じはするが、このような場合、地元の方等へどのようなプロセスで、どのようなことを行ったのかですとか、アンケート結果で出た意見等があれば例示していただくと皆さん経緯がわかり理解がしやすいのではないかと。もう少し工夫をしていただければと思う。

会長 決定の過程を紹介した方がわかりやすいのではというご意見をいただいた。天城小学校関連のバス路線の変更及び追加で保護者の方や市民の皆さんから意見はあったのか。

事務局 保護者、学校関係との調整に関しては、教育委員会事務局の方で調整をしていただいた。その要望、確認事項について東海自動車さんと協議を重ね最終的にこの結果となった。

会長 右岸を通るならば当然修善寺駅まで行くと思っていたが、議論や検討にはならなかったのか。

事務局 修善寺駅まで行った方がいいのではないかと議論を重ねてきたが、バスの台数、乗務員の関係から実現が困難という結論に至った。まず狩野ドームまで走らせた後でニーズ調査等をして、ゆくゆくは修善寺駅まで伸ばしていけたらと考えている。

会長 狩野ドームまで行った後にバスは修善寺駅へ戻るのか。

- 事務局 | このバスは湯ヶ島発のバスとして利用するため、狩野ドームから回送で戻ることになっている。そのまま修善寺駅まで行った場合、湯ヶ島発の発車時刻に間に合わなくなってしまう。
- 会長 | 狩野ドームで子どもを降ろし、回送で湯ヶ島まで行き、湯ヶ島発の修善寺駅行きになる、ということのようだ。狩野川右岸の田沢、矢熊、佐野、日向を通り修善寺駅へ向かうバスについては今後検討ということである。
- 委員 | このバスは一般の方も乗れるのか。大人の利用は見込まれているのか。スクールバスではないのか。乗り換えできるダイヤになっているのか。
- 事務局 | 一般の方は湯ヶ島で乗り換えていただいて修善寺駅へ行けるようダイヤを検討した。
- 委員 | 利用予測を見ると宿や市山の子どもたちの人数も入っているが、スクールバスの1台にこの人数を乗せると子どもたちが立たなくてはいけない状況が生まれると思う。そこについてはどのようにお考えか。
- 委員 | 全員座ることができればそれがベストだと思うが、上級生については多少立っていただくことも考えられる。
- 委員 | 長い距離を乗る子どもたちが増える。湯ヶ島温泉口から乗る市山・西平の子どもたちが乗ることを考えると無理があるのではないか。
- 会長 | 持越から乗る子たちは何人か。
- 委員 | 持越温泉から湯ヶ島温泉経由は36名で考えており、時間的には6:59に出発、小学校には7:34に着く。
- 会長 | 宿の子どもたち全員が長野からのバスに乗るという前提か。
- 委員 | なるべく決まったバスに分散で乗ってもらいたいという考えである。桐山から出るバスには〇〇地区の子どもたち…のように、1台あたり30～40名として全体を考えながら振り分けを行う。

- 会長 持越発のバスは西平を通るだろうから重複する宿の子どもたちは長野発か桐山発か、教育委員会としては保護者に振り分けをお願いするということか。
- 委員 保護者の方へお願いすることになる。
- 委員 考え方はスクールバスということで、路線バスだが振り分けるということでよいか。
- 委員 いいえ、路線バスである。時間帯については天城中学校の子どもたちと重複しないようダイヤ調整を行った。また、月ヶ瀬小学校区についてもバスに乗るか乗らないかのアンケート調査結果を踏まえ、この計画に盛り込んでいる。
- 会長 土肥小、中伊豆小では立ってバスに乗っている子はかなりいるのか。
- 委員 やはり子どもたちの好きなグループ等もあり、バスへの乗車調整がなかなか難しい状況もあり、若干立つようなバスもある。しかし、基本的にはバスで立つことがないようにバスの乗車時間や路線等を学校の方からもご指導をお願いしている。
- 委員 PTA 総会の時は、長野から新たに路線を新設するというで説明を伺った。路線の詳しい内容は総会ではまだ出ていなかった。長野からバスが出るから通学に支障がないと安心できただけで路線についてはどのバスに乗れる、乗れないといったことが生じてくると、子どもたちの間でスムーズに判断できるのかという問題がある。また、乗っていいバスと乗っていけないバスを判断するのは大変ではないか。その辺りをもう少し考えて欲しい。
- 委員 その点についても教育委員会では検討している。当会議の中で新しい路線等をご承認いただければ、それに基づき路線や時間帯等について細かな説明をしていきたい。現行のバス路線のダイヤ改正も今回の要請の中に入っており、なるべく時間が変わらず、狩野小学校に着くときのバスが重複せず、また交通渋滞を招かないようなダイヤ改正をお願いしているところである。

- 委員 もう一度確認するが、一般の方も乗れるということによいか。今回予定している人数よりもプラスαが乗る可能性もある。雨の日等、積み残しのリスクはないのか。
- なぜこの質問にこだわるかという、県の補助金はスクールバスに対しての補助金ではない。一般公共、一般の方が乗るという状況が必要となる。
- 委員 予定している小学生の乗る路線、ダイヤについては、長野からの新設の系統も含め4本を考えている。これを乗車予定の子どもたちの数で割り振って、ほぼ座れるのではないかという人数で用意をしている。また、一般のお客様については乗降調査結果等を加味しても積み残しがでるようなことはないと判断している。また、ダイヤについても天城小学校より先のダイヤについては変わらないような形、人や車を増やさないような形の中でできる範囲の形でダイヤを考えている。
- 委員 スクールバスではいけないのか？
- 会長 この辺は都市部と全く違っていて、私はかなり頻繁にバスに乗るが、3ヶ月に一度自分以外に一人お年寄りが乗るか乗らないかという状況である。天城小学校になって柿木に影響はないが、7時のバスには本当に人が乗らない。半年に1回唯一1人、その人が乗るか乗らないか、というくらいに乗客に変化がない地域である。そのため、普段乗っていないバスに天気等によって社会人が乗る可能性はほとんどない。また、観光客が乗ることは長野や持越ではまず考えられない。そんなことがあれば大騒ぎになるくらい路線バスに人が乗らない。これは逆に困っていて、いかに乗ってもらかが本当は焦点になってくる。
- 論理的にはありえる話だが、実態としては子ども以外が乗ることは考えにくい、それが現実。だからスクールバスにしまえばいいのかもしれないが、スクールバスにすると東海バスさんの関係等さらに複雑になり、これが一番容易であろうということでこのような形にしている。
- 以前あったような土肥でバス停の位置を少し変えたり、中伊豆で当初混乱したりといったようなことが起こる可能性はあるが、今までの経験を踏まえ教育委員会には引き続き努力をしてもらう。
- 委員 当初は若干混乱はするかもしれないが、保護者の方への説明等を十分し、支障は最小限としたい。改善すべきことは東海バスさんと協議しながら、なるべく乗りやすい状況にしていきたいと考えている。

- 会長 土肥でバス停を変えたが、手続きに半年かかった。よきせぬことが起こった時の変更の認可は、他のバスとの重複もなく地域に影響がない場合は、なるべく早く変更の認可を下ろして欲しい。田んぼの畦道の横にあるようなバス停のため、傘を持って子どもがたくさん並ぶと道路に出てしまうような危険な状況だった。少しの修正であったがその状態が半年間続いたため、なるべく変更には早めに対応していただけるとありがたい。ひょっとしたら何か起こるかもしれない。
- 乗せる訓練、練習はするのか。前回練習が1回で怒られたので、複数回実施するように。
- 委員 新路線の了解が得られれば、1・2月あたりにバス通学の練習を計画している。過去の土肥と中伊豆の状況を検討し考えたい。
- 委員 路線長と運賃は。
- 委員 長野から狩野ドームまで7.8 km、運賃は未定。
- 会長 西平のように運賃が遠くなったら高くなるという一律の基準はどうか。全国一律、つまり東京23区、清水町や長泉町等と同じ基準の行政指標では我々は耐えられない。現場に応じた制度を作っていただきたい。4年間で小学校を5つなくしたり、小学生に12kmもバスを乗らせたり、全部ただにしろというような市長は静岡県にいない。知事の頑張るところを応援する、という言葉に頼りに我々は苦しい思いをしてやっている。皆、涙を流しながら小学校をなくしている。誰が井上靖の母校をなくしたいか、誰が太郎杉の3本杉を校章にしているような学校をなくしたいか、その時に湖西市や長泉町の基準を持ってこられても我々是对応できない。先ほどの変更の認可もそうだが、現場が求めている時には速やかに現場に出て対応していただきたい。
- 委員 この会議の持つ役割として、協議することも大事な役割ではあるが、運賃制度についてもこの協議会の中で協議が整えば通常の運賃よりも安い運賃で設定することが可能となる。ただし、当然、事業者としては非常に苦しい状況の中で運行を行っているため、その事業者をほったらかしにしているのか、という当然そういった議論もされるべきである。コミュバスで100円や200円の運賃で実際やっている市町がたくさんあるが、この会議で決定して、運賃を決めている。必ずしも事業者さんが認定されている運賃

でやりなさいということではない。

会長 中伊豆の場合は伊豆箱根バスさんもありえるが、通学費約3千万円、補助金約5千万円を出している東海バスさんには小中学生は域内全部無料にさせていただきたいとお願いしている。ここで協議すれば可能性があるということか。

委員 どのようなやり方にするのか、考え方をきちっと整理する必要があるができない話ではない。

会長 小中学生の通学費は市で出している。当市ではクラブ活動が成立しないため、3つの中学校でバレーボール部が1つである。練習は有料で高いバス代を負担してクラブ活動をしている。また、土肥から修善寺しかない塾へ往復3千円出してバスに乗っている。仕事をしてはいけない中学生が大人料金という理由を聞きたいくらいである。

委員 1つの方法として全線定期のようなものを補助事業としては適用できる。それを設定した中でその負担をどうするのか。市の方でやりますよということであれば設定する運賃はこれだが実際には市から出ているということでそれはそれで問題はない。

会長 誰が何回どのように乗るかわからないので算定は勘弁願えないか。

委員 地域公共交通会議というのは協議運賃という名のもとに認めようという制度。そのためにこの会議を使っていたきたい。

会長 路線バスにしか補助金は出せません、スクールバスには補助金は出せませんという話があったが、それでは当市は耐えられない。現状は子どもしか乗っていないが、時には通院する人が乗る。しかし、それをあえてスクールバスにはできない。

委員 お気持ちはよくわかりますが、公共交通そのものとは何なのか。公共交通とは不特定多数の方が一様にサービスを有することができるもののことをいう。

会長 バスに乗るような大人がいないため、現役世代、大人を増やすためにいろいろな施策をとっている。そこをぜひご理解いただきたい。小学校に1クラス5、6人しかいないから親がそんな学校に子どもを入れたくないと言って家族で三島に引っ越した、そのようにバスに乗るような現役世代まで長泉、三島に引越してしまっている。だから皆涙をこらえながら、2クラスできそうな小学校にした。通学距離が長距離にはなってしまったが、その中で苦勞して東海バスさんや伊豆箱根バスさんにご協力いただきながらなんとかここまで形ができた。当初1、2ヶ月の混乱が収まった後も土肥のように問題が残ってしまった場合には、対応を速やかにお願いしたい。最初からスムーズには行かないかもしれないが少し様子を見ていただきたい。

委員 長野からの路線ができれば湯ヶ島から出て大滝まで重複する部分がでくるわけが大滝の子どもたちはそこまで歩いてくるのか。

委員 大滝より手前の弘道寺付近から長野経由が出入りするので、重複する部分はそこから天城湯ヶ島支所間となる。大滝の子どもたちはその他の路線もあるわけだが、一部の保護者の話の中でいったんどこかに集まって合図で乗ろうかという話を聞いた。

委員 ここで路線自体は決定になってしまうのか。路線に多少柔軟性があるなら別だが。

事務局 こちらの表はあくまでもバスを利用できる方ということであって右岸線に必ず乗ってくださいという方ではないので、この人数が全員乗るわけではない。例えば大滝の子どもたちは桐山から出るバスといったように従来のバスの時刻があるので、そちらに乗っていただければそれほど混雑することはない。従来のバスというのは基本的に一般のお客様も多く乗っており、修善寺駅から伊豆箱根鉄道に接続するバスでもあるため、時刻等は移動せずに今までどおり大滝のバス停の前を歩いていくので、そのバスに乗っていただければ天城小学校前で下車できる。

委員 天城小学校前で下車できるか、狩野ドーム前で下車して歩くのか、どちらのバスに乗るか生徒の通学路が変わってくる。

委員 42名というのはアンケート調査結果の最大限の数字で、桐山6:55発、青羽根7:21着という県道から国道に入っていく従来通りのバスにも大滝、宿、市山の子たちが乗る可能性がある。

委員 乗るバスを限定して子どもたちに指導するという形をとると、来たバスに乗れないといった子どもたちが困惑するケースがでてくる。決定した路線が今後の話合いの中で柔軟性があるよということなら問題はないが、これが決定となるとここで折れるわけにはいかない。

委員 今回要望しているのは、あくまでも長野から狩野ドームへつながる右岸線を新規に内諾していただきたいということである。それによって、従来路線をもっと使いやすく、子どもたちが乗りやすく、人数的にも余裕があるものにしたいと思っている。前提としてこちらの新しい路線に同意いただけないならば、今回のような細かなところまで皆さんにお話できない。前提であることをご理解いただきたい。

会長 ここで協議して同意いただきたいことは長野から狩野ドームへの新規路線の増設についてである。どのように子どもを乗せるかは、引き続き教育委員会の方で話合いを進めていただきたい。

この湯ヶ島地区の長野から狩野川の右岸を通過して狩野ドームまでの1便を東海バスさんに増便していただくという件について、皆さんよろしいでしょうか。

一同 異議なし

<上大沢線（牧之郷経由）>

会長 大沢の皆さんには説明しているのか。なくなる方の瓜生野や大回りになる大沢等影響を受ける地区に説明なしにここで議決というのは難しい。

事務局 牧之郷区長様には立ち会ってもらい説明しているが、大沢地区には説明していない。当市の自主運行バスは牧之郷経由、伊豆の国市の自主運行バスは修善寺駅ー瓜生野経由ー亀石峠線となるため、瓜生野経由のバスが全便なくなるわけではない。

会長	路線変更の認可を受けるための締切はいつか。
委員	3ヶ月前となるため12月中となる。ただし、協議会の議決ということで進めるならば1ヶ月前の申請が可能だが、右岸線も含め通常通りの3ヶ月前の認可申請を予定している。
委員	既存の系統は残し、牧之郷を走る便を増設するというのか。
事務局	起点と終点は変わらず経由地を変更する、つまりルート変更となり、瓜生野地区は本数が間引きされる。
委員	駅と分岐点までの既存路線のバス停数は。また、新規路線のバス停はどのあたりで、いくつくらいか。
事務局	既存路線のバス停数は3つで、新規路線のバス停数は4つ。
委員	鉄道の駅がない区間の方の利便性をあげるという趣旨でよいか。どの辺りの方がどれくらい乗るのかを説明していただけるとわかりやすい。
事務局	牧之郷地区には3箇所予定している。まず、沖之原地区の子どもたちが雨の日等も川沿いを歩いて牧之郷駅まで行っているため、利用していただけないかなということで1箇所設置を予定している。2つ目のバス停は分譲地が建設されているので、こちらの方に乗っていただけないかということで1箇所設置を予定している。最後が牧之郷公民館の辺り。牧之郷地区で行事のある際は牧之郷公民館まで歩き、公民館からバスに乗って移動されるようなので、乗り慣れている牧之郷公民館にバス停を設置することとした。
会長	小学生はバスに乗るようになるのか。
事務局	インシナーの跡地が分譲され若者も増えているが、電車通学の子たちがバスに乗るかはわからない。
委員	修善寺駅からの合流地点までの迂回区間は長いのか。
事務局	約3km。

会長	瓜生野経由で走っているバスは何本か。
委員	<p>瓜生野経由の上大沢線は3往復。上大沢発修善寺行きは午後の便はお客様の利用がないので問題ない。逆の修善寺駅発上大沢行きについては亀石峠線があるので、ご迷惑をおかけすることはないと思われる。</p> <p>瓜生野の方たちには多少不便をおかけするかもしれないが現状を踏まえ検討している。上大沢から瓜生野までの方たちについても時間的には確かに5、6分時間がかかってしまうが、20～30分もということではないということでご理解いただきたい。</p>
委員	<p>会議の中で決定したからといって必ずしも固めてしまわなくてもよい。パブリックコメントではないが皆さんに一度お示ししてそれも踏まえた上でこうしますという方法もあると思う。方向性としてはこうしていきたいということで協議会として決めるのは差し支えない。</p>
委員	<p>伊豆の国市さんの自主運行バスはバイパスを通る、新しい路線は子どもたちの利便をよくするために狭い道を入れていく、というのは考え方としてはわかりやすい話であるし、理にかなっているのかなと思う。</p>
委員	牧之郷にバス路線はなかったのか。
事務局	過去にはあったらしい。
会長	<p>影響のある方や地元の方にしっかりと説明するというので、会議としては同意をいただくということによろしいでしょうか。</p>
一同	異議なし

7. その他

- 委員 自主運行バスは地域の皆さんにとっても一番重要なことではあるが、この会議を開催する際はそれと併せて国や県の補助路線もなくなってしまっ
ては困るはずなので、その路線がどういう状況になっているのか、といっ
たことも事業者等から資料をもらい皆さんの目に触れていただくようにし
ていただきたい。幹がなくなってしまったら枝葉までもたない。何を残し
ていかなければならないのか、それを判断するためには現状を知らないとい
けない。また、議事録を公表していただくことも重要だと思う。地域の
皆さんへ知ってもらおう努力をしていただきたい。
- 会長 今回は乗客の動向や全体の様子がわかる説明をお願いしたい。
- 委員 タクシーとしてはご協力できるところには行きたい。9人乗りくらいの
バスに2、3人しか乗らないような状況の時はお声かけいただければと思
う。
- 委員 中伊豆方面の路線で市の補助をいただきながら運行している。収支的に
はかなり厳しいところはあるが、筏場の方等にご利用いただいているので、
できる限り継続運行できるように利用者の皆さん、行政の皆さん等のご意
見を聞きながら1人でも多くの方にご利用いただけるような、また皆さん
と一緒に運行できるような形でサービスを提供していきたい。
- 委員 踊り子が着いた時間帯に修善寺から八幡まで片方は伊東行き、片方は筏
場行きというようにほぼ同じ時間帯でバスが出発している。30分程度ずら
して運行していただければお客様も乗るのではないか。
- 委員 学校が統廃合する前まではなるべくそのような状況にならないような時
刻で東海バス様と伊豆箱根バス様にそれぞれ運行していただいていたが、
学校が統廃合したことで7時台の登校、15・16時台の下校時刻がバスの集
中する時間帯になってしまった。その関係でどうしても同じような時間帯
に走らざるをえないという問題がある。特に下校時刻はどちらかを30分遅
らせるとその方面の子どもが30分そこで待っていなければいけない状況に
なってしまった。空のバスを走らせるということは経費的にも無駄なこと
であるので、それ以外の時間帯についてはなるべく30分なりの時間差を設
け運行時間を調整していただく。

委員	スクールバスをうまく使用したらどうか。
会長	当市では財政がもたない。
委員	<p>私はバスを現在利用していない。自分の車で動いている。年寄りの場合にはバスの利用というよりタクシーの利用が多い。タクシーの方が家の前まで来てくれるという利便さがあるため、タクシーを使って病院へ行き買い物へ行くというようなお年寄りが非常に多い。バスの場合は歩いて停留所まで行かなければならないが、高齢なため足や腰が悪くて歩けない。それと違いタクシーなら家の前まで来てくれる。</p> <p>私たちは毎月のように会合をしているが、その際によく言われるのが、足がない、車がないからどこへも行けないということ。既に土肥と湯ヶ島で会合を行ったが、会員そのものは何百人といるのに車に乗れない、車を持っている人が少ないという理由で30人か40人しか出席者がいない。</p> <p>老人クラブは市内1、2を争う大きな団体だと思うが、私たちが常日頃から考えているのは、どうしたら自分の家の近くから乗って出かけられるだろうかということ。現在伊豆箱根さんは筏場方面の場合は、停留所以外でも乗降できるため非常にありがたいという声を聞いている。今後もぜひ続けて欲しい。</p> <p>バスの利用券は1回に1枚しか使えない。100円券1枚ではどこまでもいけない。</p>
会長	<p>以前はタクシーの初乗りだけで評判が悪かったが、去年からタクシーでもバスでも100円券を何枚使ってもいいようにした。ぜひ皆さんにはバスを使って欲しい。</p> <p>次回はいつ開催か？</p>
事務局	未定。
委員	会議は必要な都度開いていただく。計画を詰めていく段階で先を見越してここまでに決めていけばそれはやらざるを得ない。
会長	また半年後か1年後になるかわからないが、少なくとも年に1回はこのような会議を実施させていただきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いします。