

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
焼津市地域公共交通会議	<p>デマンドは思ったよりもコストが下がらないというのは知られてきているので慎重に進めて欲しい。</p>	<p>焼津大島線の延伸は以前からできたかと思うが、今実施する理由は何か？もっと早くから手をつけられた施策であったと考えるが、これだけ時間がかかった理由は何か？時間がかかった経緯を検証することが大切。</p> <p>→今まで路線バスでは収支が見込めないということではなかったが、再編でデマンド交通を導入して、大井川庁舎で結節するということでは路線延伸を実施する。時間がかかったのは事実であるが、このように進めたい。</p> <p>東名大井川BSの移転により公共交通でのアクセスが不便。静岡相良線は便数が多いので、デマンド交通でアクセスする意味はある。何か考えはあるか？</p> <p>→デマンド交通の停留所を設ける。東名バス、路線バスとの乗り継ぎも再編の中に盛り込んでいる。住民説明会では説明をしている。</p> <p>焼津駅前、総合病院共に系統は多いが、全容がつかめない。自主運行バスの名称がわかりにくい。系統番号の付与などわかりやすくして欲しい。</p>	<p>大きな課題は大井川地区の再編で、デマンド交通を導入するということだが、R4年度から2年間実験をするとのこと、大規模な実験であるので、住民への周知や登録を促すこと、お試し乗車などの十分なPRが必要。試験運行期間中にどのように評価するのかというPDCAのプロセスをしっかりと組んで欲しいが、どのような進め方を考えているか？</p> <p>→昨年、今年と再編概要を説明会を開催し、利用登録を開始している。試験運行中にも利用者の意見を反映して、停留所の増設、ダイヤ見直しは随時実施する。評価は西部循環線より収支率を改善すること、利用者の増加を考えている。</p>	<p>(交通政策部) デマンド交通は、予約が必要という手間で利用者が離れる恐れもあり、収支率が悪くなることもある。効率がよいとも考えにくいので、公費負担の軽減などを目標とするのはやめた方が良いのではないかと。→住民からも予約の手間に関する声はある。しっかりと使い方を周知していきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>牧之原市地域公共交通会議</p>	<p>満足度を上げるのは難しいし、満足度が変わっていないとすれば、自由記述にヒントなどがある場合もあるが、きちんとチェックしているか？ →高齢者の移動に関する不安の声が大きい。デマンドがそれに対応するものになれば良いと思っている。他には学生の通学の選択肢が少ないという意見もある。 デマンドを市街地に導入する場合は利用者の棲み分けに注意が必要。デマンドは万能ではない点に留意して欲しい。</p>	<p>自主運行バスがいくつかあり、それでカバーできないのでデマンドを導入しているということだが、学校再編があるとバスが必要なる可能性がある。両方あると非効率になると思うが、どのように進めるつもりか？ →デマンドは高齢者向けであり、毎日運行ではないため、通学手段とはならない。自主運行バスをベースに通学手段を提供するが、輸送量が足りないためスクールバスや新規路線を考えるとところもあると思う。来年度、教育委員会と需要を見ながら考えていく。 幹線について、前計画ではい～らへの乗り入れを検討するとのことだったが、しないうちに相良営業所が移転した。であれば、営業所がい～らから路線を出せば良いと思うが、対応できていない。榛原高校についてもスクールバスが廃止となった対応が後手に回っている。榛原高校は通学時に各方面から直通が必要だと思う。 →い～ら経由で御前崎に向かいたいと考えていたが、道路状況の関係でバスを走らせるのが難しく、既存路線の再編で対応したい。相良局前の結節についても検討中。榛原高校からも要望書が出ているが、対応できていない。</p>	<p>デマンドの導入拡大をしているが、それをどう評価しているか？ →試験運行を経て本格運行に移行しているものもあるが、乗合率や収支率と行った基準を設けて、達したものは本格運行へ、達していないものはサービス見直しを行って数値を達成するように進めている。 評価において満足度が横ばいとのことだが、高すぎるため見直すというのはやり始めるとキリがない。どのような考えをもって見直すのかよく考えた方がいい。全体の満足度を上げるのは難しいが、改善したこと、取り組んだことについて市民がどう評価しているのかのチェックはある方が良いのではないか？ →環境整備を進めてきているが、策定時と比べて変わっていない。市民意識調査の結果を用いているが、来年度の調査結果の数字を見て具体的に考えたい。 説明会・協議会の設置をMMとあるが、具体的に何をやろうとしているのか？ →住民に十分知ってもらえていないため、住民の意識を変えていくところから進めていきたいと考えている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
沼津市地域公共交通協議会	<p>数値が基準に満たないのはやむを得ないが、月の数値を見ると問題がないなどということも見えてくるかもしれないので、丁寧に進めて欲しい。</p>	<p>1年間でいろいろできたのは評価。協議はどのように進めてきたか？ →個別協議も対面で進めてきた。</p> <p>原地区の再編はPRがとても大切。今まで慣れていた人が逸走する可能性もあるので注意が必要。駅乗り入れは時間がかかるようになるというデメリットもある。地域にどのようにPRするか。 →市としては、地域の回覧を実施する。事業者は地域毎に新聞折り込み広告などを実施予定。</p> <p>ららぽーとへの乗り入れは支障などないか？ →ららぽーとは元々富士急だけで、乗り入れも富士急なので問題になっていない。</p> <p>西部地区はやりやすかったということか？ 東部は大変だと思うが、新計画で必要なところを進めると言うことか？ →その通り。来年度は西浦線の見直しも行う予定。</p>	<p>コロナ禍でさまざまな取り組み、わかりにくさの解消や利便増進に取り組む姿勢が見られる。</p> <p>バス利用促進の取り組みは多額を費やしている。公共交通を支えるために大切だが、高齢者が公共交通に乗る習慣ができて、それがコロナ後も続くのであれば良いが。これをどう評価しているか？ →利用率は増加しており、今後も利用してもらうために、地域に出向いて利用促進のMMを進めたい。</p>	<p>(交通政策部) 毎年少しずつ変わっていくことになるので、市民利用者に混乱なく周知するかがポイントとなる。</p> <p>(交通政策部) 三島市や清水町、地方整備局の持つ道路データの活用など、交通圏としての取り組みも目標として欲しい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>三島市地域公共交通網形成協議会</p>	<p>住民協働が気になる。協働の取り組みが乗り方教室では一方通行なので、自分事として取り組んでもらえるように一緒に考えるようなものがあると良いのではないか。</p> <p>満足度は自動車を使っている人の票の影響があると思うので、選択肢に「わからない」を作るなどの工夫もあると思うし、「わからない」の比率を減らすことも公共交通に興味を持ってもらうことになるかもしれない。</p>	<p>公共交通が不便と思われる因果関係が何かが重要。利便性が市民や来訪者に理解されていない側面と、理解しても不便という2つの面があるだろう。行きたい所へ駅や自宅から行けるか、それがどれだけ便利かがマップや時刻表を見ないとわからないということでは伝わらない。今までの取り組みは細切れの印象なので、目的地に行きやすくするとか、乗り継ぎができるようになるといったつながりが大切。事業者も3つあるので、事業者任せにしていると難しいので、市がイニシアチブを取って欲しい。</p> <p>→今年度はバス・タクシー・鉄道事業者にヒアリングをしている。事業者と直接話をする時間を設けていなかったため、そういう取り組みを始めている。</p> <p>住民との意見交換はどうか？</p> <p>→アンケートを予定。三島駅前住民にアンケートを実施した。</p> <p>アンケートでは薄い意見しか得られない。地区にフォーカスして重点的に取り組むなど決めて進めてはどうか。</p> <p>→空白地区で話を始めているところはある。</p>	<p>コロナ禍なので制約はあると思うが、例えばマップをどうやって配布したのか、どうやって市民や観光客に届くようにしているのか？</p> <p>→保育園小学校、観光協会、住民団体代表などにも配布している。SNS等での発信も期待。</p> <p>市民満足度については、少し上がっているが、取り組みがどういう風に満足度に影響するのかという細かい分析が必要。それを踏まえての改善をして欲しい。</p> <p>→公共交通を利用している人の評価が低いのか、車を使っている人の評価が低いのか、対象者によって違うと思うので、丁寧に取り組みたい。</p>	<p>(交通政策部) 三島市は地域の中心に位置している。沼津市～三島市の路線も事業者が厳しい状況にある。そういうところにも問題意識をもっていただきたい。沼津市など広域連携して進めていただきたい。</p> <p>→裾野市や沼津市と連携は進めている。</p> <p>満足度は少し上がっているが、市民の認識が変わるには時間がかかるものではあるが、それにしても低い。中心市街地に公共交通で来るインセンティブを与える等の取り組みは考えているか。</p> <p>→花のまちとして歩けるまちづくりをしている。公共交通とも連携していきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
裾野市地域公共交通活性化協議会	<p>すその一を 20%だけで判断して良いのか。次を考えるために、何がダメだったのかをきちんと検証しないとイケない。</p> <p>→利用状況の分析はしている。</p>	<p>すその一は富士急と重複しているところを整理した結果、乗るところがなくなり収支率を達成できなくなった。当初は代替措置がなかったはずが、サービス継続事業で代替バスを走らせることになったといえれば聞こえはいいが、検討期間は短く、実態は場当たりの対応である。市としてどのような移動を実現するのか、JR・富士急で足りないところを市でどうするかというのが見えない。全体の方針をきちんと示して欲しい。</p> <p>→すその一が収支率 20%を達成せずに廃止になるのは、計画策定時に最長3年と決まっていたため。次期計画では、市民の意見をきちんと聞いて進めたい。</p> <p>導入マニュアルはどのように活用するつもりか。</p> <p>→市民が積極的に移動手段の導入にかかわって欲しいということで策定した。</p>	<p>計画期間に何をやるのかをしっかりと示して欲しい。評価は事業とアウトプット、アウトカムとの関係が整理できていない。</p> <p>→全体のアウトカムについては、市民満足度を設定している。計画策定の際、事業とアウトプットとの関係性は改めて整理したい。</p> <p>ネットワークとしてどのような評価をするのか。それぞれの路線がどういう利用状況でどう評価をするのかはやっているのか？</p> <p>→利用状況は把握している。</p> <p>すその一は収支率 20%以下だから廃止ということだが、どういう議論をしている？</p> <p>→改善してきたがなかなか利用が伸びなかったため廃止するということになった。</p>	<p>(交通政策部) サービス継続事業を活用して、続けながら考えるという前提で今の進め方をしていると理解している。代替交通を作って終わりではなく、どのような計画を作り、どういう交通体系を作るのかというところを考えていただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
沼津・伊豆・御殿場交通圏	<p>市の計画で地域間幹線をどう位置づけているのかを説明してもらうと理解しやすかったらう。</p>	<p>骨格路線を明確にすべき。三島と沼津と2つ中心があり、沼津は御殿場線、三島は駿豆線があるため、複雑である。御殿場～河口湖は重要な軸だから頑張らなければならないが、裾野市で細ってしまっている。駿豆線からさらに南へつながるなど、鉄道だけでは不十分な路線は本数を確保するなど県がリードして欲しい。</p> <p>→（静岡県）県としてどのように盛り上げるかを考えたい。東部・伊豆地区は市町村数が多いため、連携できる形が必要と考えている。地域間幹線が市町を結ぶ幹であることはPRしていきたい。</p> <p>周辺部の町村からすると地域間幹線は重要だが、それが三島駅や沼津駅では他の路線に埋没してしまっていてわからない。御殿場線は鉄道だからよくわかるが、バスはそこがわかりにくいので、県として取り組んで欲しい。</p> <p>→（静岡県）個別には、市町村、協議会任せになっているところがある。</p>	<p>三島市から近隣市町との連携の話があったが、交通圏として市町村またぎの取り組みや公共交通会議への出席はなされているか？</p> <p>→（沼津市）伊豆地域の協議会があり、静岡県が事務局をしているので、そこで広域的な話をする場はある。</p> <p>伊豆地域は圏域が重層的に見えるが、裾野市や御殿場市といった北側は取り残されている印象がある。</p> <p>→（裾野市）地域間幹線の須山線は御殿場市、裾野市、三島市にまたがるので3市で協調して補助をしており、お互いにオブザーバーとして協議会に参加している。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>東 伊 豆 ・ 中 伊 豆 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会</p>	<p>課題をモード毎に整理すべきなのか 疑問がある。MaaSではモードは関係な く、移動を実現するもの。目標が目標 ・ になっておらず手段と混同している印 象があり、ミクロとマクロの視点も分か りにくい。施策は市町のよい事例を集め て並べた感もある。本計画の広域的な役 割を考えると、市町の取り組みは市町に 任せ、地域間の調整・展開が重要であり、 その点に注力すべき。 →目標については、今後の計画で見直し ていきたい。</p>	<p>2つの協議会を統合する必然性がある のか疑問。取り組みは細かいが、チェッ クは大きく、エリアは統合するなど、視 点がバラバラ。西伊豆と一緒に実施して よい結果が得られるのか疑問。各路線の 減少の原因はそれぞれ異なるのかもし れない。通学定期の分析などを追加すれ ば分かることもある。取り組みとの関係 性が分かった上で統合すべきか考える べきでは。 →伊豆地域の利便性を高めるため、鉄道 駅からバスしかない地域ということで 西伊豆からスタートし、次に鉄道のある 地域でスタートした。鉄道を軸に考える ために1本化する。伊豆急行線などは観 光路線でコロナの影響が大きい。中伊豆 などの通勤路線は減少幅が小さい。 計画の立て方や協議会のあり方に問題 はないか。支線がぶら下がる結節点に注 力すべきであり、網羅的に実施するの は難しいのでは。</p>	<p>チェックの部分は数字を記載して欲し い。県は市町の見本になるようお願い したい。各市町で試験的な取り組みを横 展開しやすいはず。その辺をうまく見極 めて市町と連携して欲しい。</p>	<p>(交通政策部) 中伊豆・東伊豆の計画と 県全体の計画との関係性は？ ミクロ にしすぎると市町村計画になってしまう。 福井県は嶺南、嶺北で分けて計画策 定をするので参考にしては。 →県の計画は東部、中部、西部で策定す る予定。伊豆の計画はその中に組み入れ る予定。 (交通政策部) 東急のイズコが注目され たかと思うが、どのように反映していく のか。伊豆計画の策定段階で東急にも協 議会に参加してもらえるとよいかと思 う。 →MaaS はより広域な取り組みが可能 になるため、側面支援のため計画に入れ 込んでいきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>下田 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>満足度の評価指標はバスだけを聞いているのか？目標値が50%で、当初は30%あったのが、10%まで落ちたのはなぜか？バスはそこまで変化していないように思うが、質問方法が異なっているのか？ →バスと鉄道を対象としている。数値の変化は「どちらでもない」の回答の取り扱い方によるかもしれない。</p>	<p>送迎バスの転換のような話は MaaS で実施することが考えられる。 常連客は手堅いが、観光客が減っている。定期外のメディカルセンターへの通院は減っていないか。 →ワクチン接種会場でもありそこまで減ってないと思う。 下田駅等の受け入れ拠点の整備についてはどのように進めるか。 →下田駅は以前よりは良くなった。 市民の満足度が低下しているが、何が足りないと思うか。 →乗っていない人に運賃が高い、不便などのイメージが根付いている。広報でもPRしていきたい。 観光地であり、案内も観光客向け。市民が使いづらい上、どこへ行けるか認識されていない。この点の分析は専門家の助言の下に行って欲しい。 →日大の藤井先生の指導を受けている。市民アンケートを実施しているので、分析を進める。公共交通システムの見せ方はもう少し考えたい。</p>	<p>コミバスの運行について、利用者数のみで事業の評価がなされていない。数値をしっかりと示して欲しい。 →東海バスの廃線に伴い市のコミバスを運行し、東海バスでは運行のなかったところも細かにカバーして、新規利用につながったので狙いは達成できた。コロナ禍もあって固定客になっているので、新規利用者獲得をする予定。 アクションの「中心部周辺～」は何を意味しているか知りたい。 →バス、タクシーの他、送迎バス（ホテル、旅館）があり、40%程度存在。送迎バスをバス、タクシーに転換させたい。 送迎バスは、各旅館と一緒に運行するなどの効率化、市民利用の可能性などは考えていないのか。 →協議して可能であれば進めたい。</p>	<p>(交通政策部) 送迎バスについては、補助システムの改善のポイントになるかもしれない。積極的に進めて欲しい。 (交通政策部) 定期利用が増えているのも特筆すべき点。 (交通政策部) 「地域との協働」の指標が入っているが、どのような基準なのか？ →自治会で座談会を開催し、意見を集約するイメージ。コミバスやフィーダーを導入している地域を中心に開催している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
静岡県全体	<p>分析シートは細かく分析されているが、コロナの影響などはもっと詳細に分析して欲しい。緊急事態中、緊急事態後など個別路線の分析で分かることもあるだろう。</p>	<p>運転手不足の中、広域で長い路線は国・県補助だけだとカバーできず、廃止に歯止めが利かない。県としてここは絶対に守るという路線を決めておかねばならない。地域間幹線でも重要性は同列ではないため、区分して検討する必要がある。県は国に必ずしも協調する必要はない。県としては単純に協調せず、維持しないといけない路線をポリシーとして持つ必要がある。事業者で運行できないという点では同じなのに、自主運行だと補助対象にしないのはおかしい。</p> <p>→幹線でも骨格のものや観光利用が多いところなど区分していく必要を感じている。</p> <p>評価は路線の必要性を評価するもの。C評価が少ないのは、輸送量を見ていないからである。C評価でも良いものと悪いものがあるが、利用状況を見ないと改善できず、いきなり廃止になる可能性もある。県としての路線の再定義、利用の減少を改善する方法の2点を考えて計画策定に取り組んで欲しい。</p>	<p>個別の路線についてもう少し丁寧に分析が必要。B評価だが状況は厳しいなどの考察は必要。例えば、浜名線はBだが、広域利用は6.3%と低く、H30年からBが続いている。コロナと関係ない原因があるのではないか。伊佐美線はR2、3年はCだが、コロナとは関係ない構造的な変化はないか。</p> <p>→伊佐美線は旧浜松市だが、最後の車庫だけが旧雄踏町にあるなど、構造上の問題もある。関係市と乗車人員を上げる取り組みなど検討が必要と考えている。</p>	<p>(交通政策部)</p> <p>計画策定主体として補助する、しないが決められるようになった。補助要件による機械的な線引きだけでなく、主体的な判断する必要がある。それを踏まえて次年度、計画を策定して欲しい。</p>