

	委員 1	委員 2	委員 3
富士市公共交通協議会	<p>地域公共交通の利用者数の中に JR は入っているのか？</p> <p>→ (市) JR とタクシーは入っていない。路線バス、岳南電車、コミュニティ交通の総計である。</p> <p>その内訳とそれぞれの増減は？ それぞれ性質が違うので、合計で示されると、割合が大きいものに引っ張られがちになる。</p> <p>「形」の話が多く、市民の皆様・高齢者・高校生といった人に対してどう訴えかけて増やしていくのかが見えない。計画自体は模範的で良いが、具体的な利用者増を想定し、その人の利用をイメージするような形にしてほしい。</p> <p>→ (市) 高校生に対しては、市立高校の生徒に授業で話した。コミュニティ交通の導入の際には地域の人と話すので、こうした機会をもっと増やしたいと思った。</p> <p>利便増進計画は順調か？</p> <p>→ (市) 今年度予定していたゆりかご線の再編（新富士駅までで停まっていた系統を無くしてイオンタウンまで行く系統に統一）は4月に実施した。来年度以降について交通事業者と相談したところ、2024年問題で今は考えられないと言われ、新たな取組の検討はストップしている。</p>	<p>地区との協働は良いと思った。</p> <p>ふじ MaaS について、何を目指してどういう効果を期待しているのか。システムなどの話だけでなく地域像としてはどう考えているのか。</p> <p>→ (市) MaaS 協議会は昨年7月に設立し、どんな風に進めていくか詰められていないのが実情だ。市内の交通事業者以外にも商社にも入って頂き、ビジネスマッチングができればと思う。またセミナーなどで事業者が興味ある事を開催していきたい。</p> <p>ICT や自動運転も大事だが、それによって何を実現したいかが重要だ。技術に走っている印象を受けた。何のために使う技術か、MaaS で何を指すかをもう少し検討したほうが良いと思った。</p>	<p>Plan のところで、「まちづくり」と「ネットワーク」を念頭に置いたや「公共交通を「社会的なインフラ（=基盤）」と位置づけ」「動く公共施設」等のワードが良い。</p> <p>目標1のコミュニティ交通について、定量的な評価は難しいと思うが、次のステップとして何か評価はするつもりはないか。</p> <p>→ (市) 目標は2つあり、1つが利用者数で前年度より多くなること、2つ目が収支率である。「1/3ルール」を下回ることが続く場合は運行内容の変更など考えていきたい。</p> <p>ふじ MaaS について、IC カードを特出しされているが具体的なアクションを教えてほしい。</p> <p>→ (市) IC カード化についてはコミュニティバスについては設置した。ただデマンドタクシーには対応できていない。今後の課題である。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
富士宮市地域公共交通活性化再生会議	<p>P4で利用者数が伸びている理由を教えてください。コロナからの回復か。</p> <p>→(市) その通りで、コロナ前までは戻っていない。路線バスは27万人だったのが24万人、宮バスは9万人が6.5万人という状況だ。</p> <p>減っている人の属性は？ 減ったのが高校生なのか観光客なのかで対策も変わる。富士急は把握していないと思うが、宮バスならもう少し把握できるかもしれない。</p> <p>→(市) お年寄りの病院利用が多い。</p> <p>病院しか目的地がないと、健康的ではない。お年寄りに出かけてほしい場所は無いかな。</p> <p>→(市) アンケートでは、まずは病院。次に買い物である。</p> <p>バス停オーナーのあるバス停も病院が多いので、病院ばかり周るバスという印象になってしまい、良くない。イオンに行ければ良いかもしれないが、図書館とかにも行けると良い。</p> <p>→図書館を通る路線はあるが、通ってない路線もある。</p> <p>路線バス、宮バス、宮タクの3層でうまくネットワークしていると思う。それぞれで乗り継ぐ人はいるのか。いろんなものが組み合わせて使えると良いと思った。</p> <p>→現状では乗り継ぐ人はあまりいない。</p>	<p>宮タクについて、評価指標がカバー率で設定されているため、お金をかければできてしまう。利用者は伸びているようだが、カバー率を広げた結果、広げた地域で利用者は伸びているのか。</p> <p>→11エリアで運行しているが、近年実証実験を経た4エリアを増やした。最後の2エリアは交通が弱かった地域なので、どちらかと言えば全域カバーという意味合いが強い。登録者数は増えたが、利用者は伸びておらず、利用定着はこれからの課題である。</p> <p>カバーしたことだけで満足しないように、地区別の利用者数・登録者数を集めるなどで分析してほしい。登録者は伸びているなら周知はできていると思うので、いかに利用に結び付けていくか、そうした分析をしてほしい。</p> <p>宮バスとのすみわけはどうなっているか。</p> <p>→宮タクはバスと重ならない時間帯にしている。</p> <p>市民満足度が4.2と高いのは理由があるか。</p> <p>→市民意識調査であるため、「移動手段に不満がないか」のような聞き方にしている。車利用ができる人も含まれるはずだ。</p> <p>(委員1) 以前は路線ごとに評価していてそこをアピールされていたと思うが、今も機能しているか。ぜひそういう取組をアピールしてほしい。</p> <p>→(市) 今も機能している。</p>	<p>目標(3)で、地域住民ではなく企業を特出ししているのが特徴と思った。バス停オーナー制度とのことだが、オーナーになるだけか。バス待ち空間の整備まで広げると良いと思うが、その辺りについて教えてください。</p> <p>→(市) ほとんどのオーナーは、沿線のクリニックや商店のため、置かせてもらっているだけである。ただイオンについては他路線に乗継できるので広いスペースを提供いただいている。また、企業独自の取組として利用券を発行してもらっている。</p> <p>オーナーの柔軟なアイデアを取り入れて企業の個性が見えてくると、仕組み作りにもつながるのではないかな。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>富 士 交 通 圏</p>	<p>富士市と富士宮市は一定の人口規模があるため、それを結ぶと地域間幹線系統の要件を満たす。そのため、あまり協議しなくても維持できてしまうという印象だ。2市または県で連携して利用を増やすという取組は行っているか？</p> <p>→（県）県では公共交通計画を策定しており、東部の市町に集まって頂いて情報共有をした。今後もこの分科会は続けていくつもりである。</p> <p>富士宮市や富士市の公共交通会議でそのような議論をするかどうか。現状ではあまりないのではないかな。</p> <p>→（富士市）年に1度ではあるが、確保維持改善計画を策定する中で話をしている。</p> <p>県の会議で話し合うのはどこでも見られる。ここで聞きたいのは2市の会議の中で幹線の議論をしているかどうか。宮タクよりも幹線の方が利用者は圧倒的に多いだろう。県としても管理したほうがよい。そういうPDCAも必要だ。</p> <p>→（県）今後計画を回していくうえで幹線について検討・研究していきたい。</p> <p>他県の計画策定で、市町の地域公共交通会議に何も報告がなかったというケースがあった。県が勝手に作るのではなく、市町の各委員とも相談しながら進めていくべきだろう。</p>		

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>島田市の地域公共交通会議</p>	<p>数値目標は、他の計画の値をそのままもってきているように見える。せめて、この値とした根拠をここに示してほしいが、本当は、他の計画の値をそのまま持つてくるのではなく、参考にしたうえで自分たちで頑張ることができることを目標として設定してほしい。</p> <p>→（市）デジ田総合戦略は上位計画になっている。26万人という値は、まちひとしごと戦略で設定した値であり、その時に担当部署と当部署で話し合っただけで決めた。コロナ前だったこともあり、大きく利用者数を減らさないという事で決まったようだ。そうしたなかでコロナ禍が起こったが、デジ田の計画が生きているため、一旦引き継いでいる。コロナの影響を見込んだ値ではない。</p> <p>実現が不可能な値を示しても信頼性が揺らいでしまう。計画を策定中であるなら、今の段階で減らして示した方がよい。この計画で実現可能な値に変えることで、次のデジ田の計画で直してもらいたいような形が本来だろう。たとえば注記で、「上位計画では○○とあるが状況が変わって○▼とした」と示した方がよいと思う。島田市の取組自体は良いことをやっていると思うので、間に合うのであれば実現可能な形に書いてほしい。</p>	<p>全体的に資料として分かりやすいと思った。</p> <p>WSを開催して議論するのは良いことだ。だがこういう取組は参加者が一部の人に限られるのが一般的だ。議論した結果を市民全体に伝える方法は考えているか？</p> <p>→（市）参加した人には結果を送付しており、HPで公開している。</p> <p>HPだけでなく広報など、プッシュ型の周知をしてもよいのではと思った。</p> <p>指標について、中心市街地の歩行量が挙げられている。5700人の値は、立地適正化計画の中でどのように決めたのか。</p> <p>→（市）まず歩行者数を計測し、将来の人口予測から将来値を出し、それを施策でどれくらいカバーできるかという手順の積み上げで算出している。</p>	<p>地域主体の移動サービスを町内会主体の無償運行で実施することだが、市負担はどのような状況か。持続可能なものにできそうか。</p> <p>→（市）中山間地の高齢者を主な対象にしている。市の負担としては車両貸与と燃料費を負担している状況だ。地元の方が熱心にやっており、地元運転手も探しているようだ。継続できる見込み。</p> <p>フィードバックだけでなく、フォローもしてほしい。</p> <p>SNSで裾野を広げるのは良い取組だが、Xの仕組みが変わったためアカウントを持っていない人は見ることができない場合がある。どのように運用されているのか。</p> <p>→（市）受け手にどう届いているかまでは把握できていない。本当に重要な情報は市の公式LINE、日常の情報はXとしている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>函南町地域公共交通会議</p>	<p>計画のPDCAの図は何も説明になっておらず、担当者がいつ何をするのがわからない。</p> <p>2路線の退出への対応を計画に反映すべき。もっと密に協議会を実施すべきではないか。基本的な公共交通の構成が変わってしまうので、今までにない取組を求められる。それを議論するためには、例年通りの協議会の開催スケジュールでは困難であると思う。</p> <p>拠点巡回バスは路線としては良いが、便数が少ない。</p> <p>既存バス路線と併せて見直しが必要ではないか。</p>	<p>DoとCheckの関係はわかりやすく評価できる。</p> <p>計画として何を目的としているのかという、本当の意味での目標がないのがPDCAサイクルが回しづらい理由ではないか。次期計画で改善されるとよい。</p>	<p>循環バスのルート変更をした結果、路線長が伸びたが、遅延などは生じていないか？利用者の減少につながっていないか</p> <p>→（町）大きな遅延は生じていない。</p> <p>年間バス利用者数25万人を目標としていたが、退出があったので単純比較できない。実際のところどういう状況か</p> <p>→（町）1路線で比較するしかないが、それでも減少している。現状を踏まえて計画の見直しを予定。</p> <p>計画に反映されることと解釈したが、1路線の存続も危うい状況ではないか？</p> <p>→（町）町の補助があっても赤字なので、維持が厳しいと事業者に言われている。</p> <p>課題を丁寧に拾い上げ、維持していくべきかどうかというところも計画に反映いただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>小山町地域公共交通会議</p>	<p>デマンドバスは比較的相乗りしているようだが、安いので利用が増えると、予約が増えて対応できなくなる。</p> <p>無料バスはどう走らせるのが難しい。デマンドバスのログデータを路線計画に反映することは考えているか？</p> <p>→（町）ログによると、8割が町内移動で、1km前後の短い利用で、病院、スーパー、公共施設との往復である。集落はばらけているが、中心部に施設が集中しているので、放射状に路線を整備する。また、ヒアリング結果を踏まえて、買い物の際に使えるように、1周1時間以内で戻れるような路線を考えている。</p> <p>許可の関係で無償だということだが、自家用有償にすることも検討してもよいだろう。</p>	<p>コミバスのDX化とあるが、実際に利用する高齢者は対応できると考えているか？</p> <p>→（町）アプリと電話の両方で予約できる状況だが、当初2:8だったものが、5:5になってきている。高齢者もアプリ予約になりつつあり、浸透してきている。使いやすさなどはさらに研究していきたい。</p>	<p>計画の概要版を作られていることは評価できる。どういう場面で活用しているか。</p> <p>→（町）町民などに説明する際に活用している。</p> <p>デマンドの需要が増えすぎたということで、無償の巡回バスを走らせることだが、むしろネットワークの再整理をする時期ではないか。</p> <p>→（町）デマンドを中心に考えているが、新しい取組や、デマンドバスは誰でも利用できるものだが、これを観光客専用や高齢者専用などにしなければならないかもしれないとは考えている。</p> <p>町全体を見て再編にどう向かうべきかを確認して次の計画につなげていただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
沼津・伊豆御殿場交通圏	<p>鉄道の役割が重要である。函南町は鉄道駅が町の端であるので、バスが重要だが、退出に直面している。小山町は御殿場線を意識した取組が必要。各協議会では鉄道に対してどういう議論をしているのか。また、計画に反映しているか？</p> <ul style="list-style-type: none"> →（小山町）鉄道会社は出席していない。御殿場線の協議会では密に議論している。 →（函南町）伊豆箱根鉄道、JR が委員として参加している。バスの議論に終始していて、鉄道には議論が至らない。 <p>計画策定の際、鉄道駅の乗降者数を増やすといった目標を立てるなどの考え方があるのではないか。駅へ行くためにバスを使うのでバスの利用も増える。バスだけ増やそうとするのではなく、一緒に増やすという取組が良いのではないか。</p>	<p>自治体間での話し合いが弱い印象を受けたので、取り組んでいただきたい。その際、県がリーダーシップを発揮していただければ。</p>	<p>他の交通圏に比べて、鉄道もあって移動が活発だが、市町を越えた連携はなされているか？</p> <p>→（小山町）デマンドバスのバス停を御殿場市内に置くための協議を御殿場市の協議会で行っている。検討段階だが、御殿場線の利用促進についてのイベントについて連携している。</p> <p>鉄道を中心にタッグを組んで、鉄道につながるフィーダーをどう盛り上げるかについて取り組んでいただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
熱海市地域公共交通活性化協議会	<p>資料から熱海の公共交通が良くなることが読み取れない。サービス維持では利便性の向上はできないと考えるが、何をしなければならぬかはこれから議論するのか。</p> <p>→（市）事業としては既存のバス路線の維持。地域の中で代替交通手段の取組や地域の中で目標を立ててどういうことに取り組むかを考える仕組み作りなどを考える。</p> <p>観光的な都市で高齢化率が高い。観光地は住みやすいとは言えない。その中で目標3つを達成するために、今の交通にどういう問題があるかを明らかにするのが調査事業であるので、今回の資料では何が明らかになったか読み取れない。坂が多い、道路も狭いのでバリアフリーの問題などもある。改善のためにはディテールを見る必要がある。そうでなければ、計画に基づいて何に取り組むのかがわからない。もっと細かい調査結果はあるのか？</p> <p>→（市）公共交通の利便性について、計画では住民と議論する場を設ける予定。バリアフリーについてはノンステップが導入しづらいため、ワンステップも含めて考えていきたい。</p> <p>高齢者と観光客を両立するのは非常に大事な課題。熱海はどちらも自由に動けるとするためには何をしたら良いのかを計画策定の中で取り組んでほしい。</p>	<p>PDCAの区分がはっきりしない資料なので工夫いただけるとよい。</p> <p>観光客が多いという特色があるので、課題となる部分と強みがあると思うのだが、それが資料から読み取れない。</p> <p>いろいろな調査結果が書いているが、調査しなくてもわかるようなことも含まれており、年代別や地域別に分析することで課題が見えてくるのではないか。</p> <p>目標は公共交通の目指す像をはっきりさせた上で設定すべきではないか。</p> <p>特色のある計画を作っていただきたい。</p> <p>→（市）住民が今後減るため、観光客の利用を増やすことで公共交通を維持するという概念である。その際、運転手の確保が課題となる。運転手不足は全国的なものであるため、東海市長会に国への要望事項として提言している。計画では、草の根活動として町内会を通じた運転手募集の口コミの働きかけをしていただくような施策を考えている。その他、計画に書いていないが、社員寮の整備をしてはどうかと事業者に提案している。</p> <p>そういう内容を資料に入れ、こういう場でアピールいただけると良いと思う。</p>	<p>市民と観光客の使い勝手のずれをどのように埋めていくのかが重要である。</p> <p>ニーズ調査を民生委員に行った理由を知りたい。</p> <p>→（市）既にベースとなる県が実施したアンケート存在していたため、深掘りを行うため、民生委員に実施。地域で困っている人の相談を受ける窓口になっているので調査対象とした。</p> <p>引き続き丁寧に声を拾い上げ、公共交通で元気な高齢者が増えるところを目指していただければ。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
静岡県	<p>キロ単価が安いところが評価が高くなる評価制度だが、運転手不足を考えるとキロ単価が安いのは決して良いことではないので再考してはどうか。</p> <p>人材確保への取組だけでなく、地域間幹線になるべく乗っていただいて本数を維持、増やす、そうでないものは小さい交通機関(タクシーや自家用有償)に変えてカバーし、乗り継ぐという考え方も必要ではないか。</p> <p>→(県)計画の中では基本方針として、乗りやすい乗ってみたい公共交通の確保、というのを掲げて、維持するところから踏み込んだ取組を考えている。その中で、幹線の評価基準に反映できていないところもある。キロ単価が安いのが良い評価になってしまうことについても、市町の協議会で異論も出たことから、引き続き検討をする。</p> <p>キャッチフレーズは良いが、それを実現するために主要な停留所は待ちやすくなるなど、具体的な施策として何をどのくらいやるのかということが示されると良い。</p> <p>補助落ちについて、年度ごとに見ていくと見えにくい。しかし補助落ちは一大事である。そこから廃線になったらもっと大変だ。ぜひレビューしてほしい。</p>	<p>一次評価結果を見ると、前回から3系統減っているが、C評価のものではなく、B評価から減っている。その理由は？ 代替路線があるところは廃線でもやむを得ないが、そうでないなら何とかすべき。</p> <p>→(県)3系統減っている理由は、遠鉄の2系統は減便をして運行回数が国の基準を満たさなくなった。浜松市内の系統であり、市、事業者、住民で協定して3年間利用促進に取り組んでいるので、情報をもらいながら注視していきたい。残り1系統は重複している路線を1つに統合したためである。</p> <p>運転手不足に対する取組として自動運転を挙げているが、どのくらいリアルに運転手不足の解消につながると考えているか？</p> <p>→(県)数年で運転手不足を解消できるとは思っていない。実証実験を続ける中で導入の条件があると考えている。市の取組とも連携しながら導入できるところに導入する考えでいる。</p>	<p>目指すべき姿に公共交通に関わるデータの見える化をしたということだが、静岡県は事業者が多いので、全体のネットワークとしてどうつながっているのかが見えやすくなると有効である。事業者任せではなくて、見える化の取組を県としてしているのか？</p> <p>→(県)ICカードのデータに注目していて事業者と利活用について検討していきたい。そのほかについても引き続き検討していきたい。</p>	<p>(運輸局)沼津の協議会に参加した際、幹線の評価結果を法定協議会で共有いただいていた。とてもよいことなので引き続きやっていただきたい。加えて、特に危ない系統や、減少の理由を共有いただくことをやっていただきたい。</p> <p>→(委員1)こういう取組を行うことについて、計画に記載いただきたい。それが仕組みというもの。</p>