

	委員 1	委員 2	委員 3
藤枝市地域公共交通会議		市内公共交通利用者数についてコロナ前から少し下がって 1,179 千人となったわけだが、コロナからの回復と施策による増分は分けて考えてほしい。 →路線別の分析はしているが、路線を拡充している部分があるので、マイカーからの転換を見ていく必要があると思っている。 藤枝市はこの会議にも何度も出て頂いている。バス停型乗合タクシーなど色々やっている中で、市がやっているところが上手くいっていない印象だったが、今日は印象が逆転した。2 億 2 千万円とお金はかけているが、利用者数も戻ってきている。2 億 2 千万円について市民の皆様がどう感じているか。バス停型でカバーしている事の関係というか合意形成はどのようになっているか。 →市民はオンデマンドを求めがちだが、公共交通はバスがベースにあると思っている。そのうえでバス停型乗合タクシーを普及させようとしている。 2 億 2 千万円かかっている中で、パフォーマンスが妥当なのか検証が要るだろう。2 億 2 千万円について、キャップを決めるのか、更にサービスを高めていくのか。 →サービスレベルを下げる訳にはいけないと思う。バスとして維持していきながら、空白地もなるべく低コストで進めていければと思っている。 藤枝型コンパクトシティというのはどういう点が特徴なのか？ →立地適正化計画の中で名称を定めた。当時はコンパクト+ネットワークを藤枝が先駆けたものだが、いまはそれほど珍しいものではないかもしれない。 バス停型乗合タクシーをふくめ、市街地では網羅してメリハリを付けて市街地に誘導しようとしていることが分かる。それは珍しいので良い事だと思う。	色々な取組、多様な交通手段があると思ったが、それらの役割分担は？ →民間バス路線が幹、自主運行バスもフィーダー系統として活躍、そのうえで少人数でも維持しないといけない部分はバス停型乗合タクシーで対応している。 MaaS や AI オンデマンドは先を見据えたものか？ →あくまで民間事業の取組として、交通課題が解消できるのかを検証しており、行政が関わりながら進めている。 利用者の評価として、分かりやすさ・使い分けの工夫をしてもらえればと思う。 目標 1 の数値目標 1,179 千人は、手段ごとに見ていないのか？ →手段ごとに見ていない。そういった視点は欠けていたので、今後変更させていきたい。 利用者数を全交通手段で合算してしまうと、大きい手段に引っ張られてしまい、小さい手段が見えなくなってしまう懸念がある。 「Act」で 3 つ出されているが、これがどこから出てきたのか教えてほしい。 →公共交通計画から抜粋したものだ。 この「Act」は、P6 の「Check」と関係なく出てきたと思う。PDCAの中で出てきた課題に対する「Act」が出てほしいと思う。

	委員 1	委員 2	委員 3
焼津市地域公共交通会議	大井川地区の再編が課題であったが、デマンド・大井川庁舎の待合スペースなどの成果が出てきている。 大井川地区は藤枝に行くニーズがあるが、利用動向はどうなっているか？ →アンケートや分科会において、西地区は焼津駅より藤枝駅が好まれているため、デマンドは藤枝駅へ行く路線バスに乗り継げるように配慮してダイヤも設定している。 グリス口の取組はどのくらいの人が乗って、どういう効果があったか？ →令和 6 年度は 65 日間運行し、1,100 人（3,586 回の利用）。経済波及効果は 1,700 万円（年 9,000 万と計算）程度と見積もっている。 ソフトの取組を多く実施しているが、観光の部局と一緒に取り組んだ成果か？ →課で企画しているものが基本だが、歴史民俗資料館と一緒にやっているものが 5 回、観光協会と一緒にやったのが 5 回など。	大井川地区の変更はうまくいったと理解して良いか？ →再編前後での比較をして、増えたと考えている。 延伸した焼津大島線の状況はどうか？ 補助は出しているか。 →延伸した部分の利用はまだ少ないが、大井川地区と焼津地区の幹線軸と位置づけている。延伸部分へは補助を出している。 デマンドとの乗り継ぎはどの程度あるか？ →30 分に 1 本のうち、1 時間に 1 本は確実に大井川庁舎で乗り継げるように設定している。市立病院の利用が多いので、当初は直接行けなくなったという声はあった。 大井川庁舎での乗継について、不満は出ていないか？ →大井川庁舎の方が良いと思ってそうした。なお、海側の方の人は直接病院に行ける。	地区の方の声を聴いて進めているのが良い姿勢だと思う。大井川地区と焼津 IC 周辺地域以外の地区ではどのように地区との協議が進んでいるか？ どういう制度で地区との協議を進めていくようにしているか？ →バスが運行していない地区で、協議会を設けて手を挙げた場合、市が協議に入る形になっている。 地区発のボトムアップ型の交通と、全体の交通と整合が取れる形で進めてください。

	委員 1	委員 2	委員 3
川 根 本 町 地 域 公 共 交 通 会 議		大井川鐵道が一部不通となっており、島田市コミュニティバスが家山まで来ているが、町営バス千頭・家山線の乗継やその辺りはどのような状況か。 →町営バス千頭・家山線は、家山駅での大井川鐵道との接続を重視しているが、島田市コミュニティバスとの接続についても今後考えたい。 なかなか両方は難しいと思われる。島田市コミュニティバスの方が良いのであればそちらとの接続を重視させた方が良いと思う。通学利用やその他目的での利用はどの程度か？ →通学者は 60 人、うち大井川鐵道を利用するのは 20 人となっている。40 人は島田市への家族送迎や、家山駅まで送迎しているような現状だ。 大井川鐵道に乗る学生はどここの高校に行くのか。 →島田市内の高校に行く人が多い。 観光客は大井川鐵道になるが、島田市コミュニティバスにつなげるのか、大井川鐵道に接続するのが良いのか。高校生は 3 年しかないので、不通の間でも通学利便を高める事が重要である。 現状の公共交通でカバーできていないエリアは多いのか。デマンドはどの程度の利用か？ →デマンドタクシーでカバーしている。月平均 750 名程度で増加傾向である。千頭ではタクシーが 1 台のみ常駐している。 見直しする必然性はあるのか。 →運転手の高齢化は聞いているので、自家用旅客有償運送も考えていかないといけない。 担い手確保は簡単にはいかないのか、何か考えているのか？ →町民アンケートの中で、担い手の成り手の意向を聞いている。回答の 15%程度は、活動しても良いと言っている。 15%と言っても、実際やるとなるとその 1 割くらいになるので 1.5%くらいになるはずだ。地域の困り度や本人のやる気によって、1.5%は前後する。ぜひ計画の中で地域の皆さんと話す際に意識してもらえると良いだろう。	利用者アンケートが 34 票しかないが、これは多い方なのか。 →年齢層が高いということもあり、調査票を渡していても回答してくれなかった。 高齢者であれば、紙を配るよりインタビューの方が良かったのではないかな。 この地域は典型的に「3K」の対応が必要であると思う。高齢者・高校生に対しては、困り事を把握して、それを解決するという姿勢が重要だと思う。困り事を把握されているか。 →高校生については、町営バスの便数が少なく、病院に行って高校に行くことができないというニーズは聞いており、対応していきたいと思っている。 一方で観光客に対しては攻めることができると思うが、観光客への調査はできているのか？ →来訪者アンケートとしてニーズを聞いている。 観光ニーズを踏まえながら、住民の足を支えていくという両立が一つの姿だと思う。そういう可能性をぜひ検討してほしい。

	委員 1	委員 2	委員 3
島田・藤枝交通圏	この交通圏は市町またぎの移動ニーズは強い。県の調整役としての役割を期待したい。 →（静岡県）広域的な調整を取るのが県の役割だと思うので、市町の協議会に出席するだけでなく、地域分科会を活用するなどして調整していきたい。	地域間幹線の役割が大きい交通圏だ。地域間幹線系統が等間隔ダイヤになっていないので、市町のデマンドやコミバスが接続を取るのに苦心する。 地域間幹線系統は補助をもらっているので、経費を落とすために等間隔運行などがされにくいのかもしないが、結果的に乗り継ぎダイヤの設定が難しいということになり、本数が同じでも利便性を保てない部分があるかもしれない。 デマンドやフィーダーは充実して動きやすい地域になってきているので、地域間幹線は鉄道に準じるように PR してほしいと以前から言っている。県は地域間幹線のサービスレベルを保つようにしていただけると良いと思う。 川根温泉線のようなものは県の計画ではどのように位置付けているのか？ →そこまで細かいことは位置付けていない。 川根温泉線は地域間幹線系統になりそうか？ →要件を満たせば成れる。	圏域として面的に移動できることがわかったが、各市町のデマンドで、隣接市町に乗り入れるような連携はなされているか？ →（川根本町）町内のみ。島田市と協議をしたときに、デマンドではなくバスという結果になったため。 既存の公共交通が活用できないところは、実態に合わせて境界を越える運行もしていただければと思う。

	委員 1	委員 2	委員 3
伊東市地域公共交通活性化協議会	ここに記載した事業は網形成計画の内容という事だと思う。新しい計画では何を目標しているか教えてほしい。 →満足度が下がっているため、是正するために満足度向上を目指している。喫緊の課題としては運転手不足なので、そこに注力していきたい。 P4 で観光促進に向けて市が行ったことは？ →伊東駅の案内の充実について、東海バスと一緒にいった。 MaaS の Izuko は終了したと思うが、MaaS に関する今後の方針は？ →伊豆 navi が行っている事業があるので、そこに情報提供したり、スマホ連携した新しい取組の協議会も立ち上がっているの、そこで検討したりしていきたい。 計画策定に向けて、協議会をどういう風に進めてきたのか。 →計画策定の協議会は、1 回目は自己評価と市民アンケート、2 回目で素案作成、3 回目で案作成とパブコメ、で現在となっている。	HP に計画が 1 年延長した経緯が書かれており、スケジュールが書いてあるので、こうしたことをしっかり明示していることは良い事だ。しかし、計画の事業の遅れやコロナの問題があるのであれば、計画の延長ではなくむしろ繰り上げすべきと思う。協議会をうまく回していないから、遅れているのではないかな。 →コロナ禍で取組自体ができなかったため 1 年延長したが、延長した結果、取組ができたかといえばそうでもない。反省すべきところと感じている。 今、地域公共交通活性化協議会を検索すると、HP が消えている。協議会を活用することは大事である。 新しい協議会とは何か？ →共創 MaaS の実証運行のための協議会である。 計画を策定する段階で東海バスが減便を申し出たということか。 →人繰りが苦しくなったのが 1 2 ～ 1 月で、それを何とか反映させた形だ。 他の例では計画策定時に廃線などもあったので、その中ではまだ間に合った方かもしれない。もう少し東海バスと連携できていればよかったかもしれない。東海バスの路線に対して補助はしているのか？ →補助はないが、自主運行バスを委託しており、そこが減便となった。 観光で儲かる路線の方が良いという判断なのだろう。東海バスだけに頼る体制は難しいと思うので、様々な手段を検討してほしい。	

	委員 1	委員 2	委員 3
沼津市公共交通活性化対策協議会	夜間乗合タクシー、学生向け企画乗車券などに取り組んできている。夜間乗合タクシーは、年末年始に運行して利用があまりなかったようだが、最終的にはどのくらいの実態であったか？ →夜間乗合タクシーは最終的に 90 名の利用だった。学生向け企画乗車券は R5 年度に実施したが、継続できず単発のものとなっている。必要性は感じているので、今後も検討していきたい。 いろいろな取組を志向するのは良いことだが、単発で終わっていることが多い印象だ。得られたものを次の計画に活かしていただきたい。	令和 2 年度からみると数字は良くなってきたと見えてしまうが、平成 30 年度には戻っていない。 指標③について、収支差額がそのままであれば、もっと本数が増やせるので、他の指標は達成していたと考えられるということか。 →指標③は沼津市の負担額ではなく、補助金を含めたバス 3 社の収支差額である。コロナ禍からの回復傾向を見るための指標である。 収支差額であれば 0 でなければならないということになる。事業者が 2 億も赤字をかかえていいのかということもある。 →令和 2 年度の時点の数字から改善するということを考えて指標にしている。 夜間乗合タクシーをバスと同じと思わせるには、バスと同じ支払ができるとか定期券にプラスアルファで利用できるように使い方ができることが大事だと思う。 →実験は別体系で行ったが、今後検討したい。	夜間乗合タクシーは、タクシーの代替ではなく、バスの代替ということだが、なぜ 23 時半で終わる設定にしたのか？ 市としては 23 時半までが乗合交通のカバー領域だという認識か？ →公共交通が夜まで走っていることに安心してもらい、普段から使っていただく環境を作りたいという趣旨だ。あくまでどのくらいの需要があるか探るためのトライアルであり、実装に向けて検討したい。 前向きな取組をやっている良いと思う。目標は達成していないが、良い方向に向かっている。高齢者向け MM は唐突に出てきた印象だが、何を踏まえて出てきたのか？ →これまで小学生向け MM を取り組んできたが、指標②を向上させるために高齢者向け MM が有効と考えた。 まちなかへの来訪回数の考察に、高齢者の回数が伸び悩んでいるなどがあって、高齢者向け MM が書かれていると完璧でした。

	委員 1	委員 2	委員 3
裾野市地域公共交通活性化協議会	ニーズ把握に向けて、バスに乗り込んで調査し、更に対話集会も開いて再編を考えたという事で、丁寧な対応をされていると思った。 令和 6 年 4 月に朝夕の便を増やし、10 月にルートを変えたということだが、それに対してはどう評価したのか。 →令和 6 年 4 月に、朝夕に試験的に便を増やした。それをふまえて令和 6 年の 5 月に意見を集めて、乗り込んで調査もして再編ルートの検討の参考にした。 乗合タクシーの実証運行で利用は無かったという事だが、理由は分かるか？ →事業者主体で行っている。周知はコミュニティサロンで行ったが、なかなかなじみがなく利用が伸びなかった。周知については広報誌などで関与している。 市内循環線の収支率がインバウンドのおかげで上がっているということだが、本当か。 →御殿場線のインバウンドの影響があったと聞いている。 再編が 10 月にあって、その後の影響はどうか？ →利用者の意見を聞くと、遠出に使えるようになった、通院にも使えるようになった、とのことだった。	乗合タクシーの取組は HP にも載っていて面白いと思ったが、うまくいかなかったのか。 →そもそも事前登録も集まらなかった。 行先としては概ね問題ないと思うが、登録・予約が面倒という感じが。たくさん乗ってもらえば路線バスにもなるという事が書いてあるが、新しいものに抵抗があったという事か。 →市民も定時に慣れているところがある。 昨年度の下期は朝晩に便を追加して、10 月から再編したが、成果は出ていないということだった。循環が小さくなって往復型になったので、ダイヤも含めて使い勝手が良くなった印象はある。春以降にきちんと周知して使って頂く働きかけが大事だろう。協議会で話をしているか。 →10 月と 1 月に開催し、そこでは実績データが出ていなかったなので簡単な報告に留まった。周知が課題と感じている。 あとは曜日運行が問題だと思うが、仕方ないとして、ルートやダイヤは良くなったと思う。	きめ細やかなニーズ調査は良かったと思う。ぜひ PR を進めてほしい。 「Check」について、方針 1 では「インバウンドの増加」「高齢者バスタクシーの利用が下回った」とあるのに、「Act」では全然違うことが書かれている。せっかくチェックしたならそれに対する Act にしてほしい。 ウーブンシティとの連携もぜひやってほしい。 →特に考えていない。

	委員 1	委員 2	
沼津・伊豆・御殿場交通圏	地域間幹線系統が多いので、市町村間の連携がされるとよい。連携の協議がなされているか？ →（静岡県）県の協議会の下に地域分科会がある。中部運輸局が定める交通圏とは少し違うが、沼津と三島は東部と伊豆両方の協議会に入ってもらって、東部と伊豆をそれぞれ一体に考えていきたいと考えている。また、県では伊豆地域公共交通活性化協議会を設置しており、伊豆地域全体で公共交通を考える枠組みを設けて進めていきたい。 下田交通圏とこの交通圏は分かれていていいか？ →（静岡県）県ではコメントしかねる。	沼津は御殿場線があり、三島は駿豆線・新幹線駅がある。二眼になっているので難しい。沼津市は再編実施計画をやっているが、全体でのマネジメントについて県はどう考えているか？ →（静岡県）県の交通計画で地域毎の目標を定めており、東部地域は交通結節点の連携を目標にしている。三島駅、沼津駅、それぞれ乗り継ぎが悪いので、乗り継ぎや結節点としての機能をどう向上させるかが課題なので、地域分科会で議論していく予定だ。 裾野市は三島に行く路線をどう考えているか？ →（裾野市）運転手不足で減便という話が事業者からでているが、維持していきたいと考えている。 御殿場線で沼津、バスで三島、と選べることも PR すれば良いと思う。	

	委員 1	委員 2	委員 3
静岡県	小学生バス無料デーについて、良い取組だと思う。子供と親の意識醸成もだが、県と市町と事業者が一体となって進めたことがよい。ただ、運賃協議が必要ということで苦労されたとのことだが、来年度も続けるつもりはあるか？子供と親世代がバス離れをしないように、継続的に進めていただきたい。 →実行委員会形式で実施しており、成果を確認して来年度以降やるかどうかを判断する。一時的なものではなく、意識、行動変容のために継続実施したいと考えている。	神奈川県の小田急や神奈中は、小学生は毎日 50 円だ。こうしたイベント的な取組と日常的な取組とどちらが良いか難しい。 実施日を選定した理由は何か？ →減収しないよう、行楽シーズンを避けて設定した。また年度の前半では運賃協議会があって難しかった。 子供は降車ボタンを押すこととお金を払うことはやりたがるので、無料だと乗り方がわからない。ちなみにコミバスで、小学生 10 円にしているところがあり好評である。 地域公共交通会議で議論して路線をどうするかというフィードバックはない。評価結果に対して協議会で議論するような使い方をしていただきたい。	特徴的に幹線の評価をしているが、悪い評価となった場合、何か県として要望などをしていることはあるのか？ 評価結果によって何か違いがあるか？ →今回から 4 段階評価にしている。結果は市町に取組方針書を書いてもらっていて、AB と CD 評価で対応を分けており、CD 評価については路線の維持や変更などについて「取組方針書」の中に具体的な記載をしてもらうようにしている。その報告を基に、改善点を協議会分科会などで調整を図っていきたい。 せっかく評価をしているので、その中身を検討するとともに、国の補助落ちをしたとき、県としてどうするかという対応があっても良いと思うので検討いただければと思う。