

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>浜 松 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>最低保障運行の場合、C 評価であっても継続されるため改善されないのではないかと。検討会が低調な地区を今後どのようにマネジメントするか？</p> <p>最低保障運行と、利用増を目指すものは分けて考えた方が良さそう。</p> <p>遠鉄バス路線がかなり撤退している。市としてどういう方針で取り組むか？</p> <p>→路線バスは中心部直通ではなく、定時性の高い鉄道と接続すること、幹線強化のため、枝葉の路線は他モードへの転換も念頭に置き、交通結節点整備も含めて乗り継ぎ利便性を高める。</p> <p>バスとしてどこまで運行するか、結節点の整備も重要になる。現状、どの程度できているか HP などでも公開すべきだ。遠鉄バスが勝手に辞めて、残ったところに何とか最低保障でつなげるような、後付けの形になっている。最低保障の路線と遠鉄バス路線はサービスレベルの差が大きい。市としてここまでは補助をしてもバスを運行する、結節を確保するという方針を示すべきだ。</p> <p>最低保障の路線をノックカルに置き換えることは可能か？</p> <p>→可能と考える。</p> <p>がんばらまいか佐久間のように、NPO で運行する仕組みを他に展開することもできるのではないかと。これは浜松の財産である。</p> <p>「三者協定」はどこで行われているのか。</p> <p>→大久保線、伊佐見線、蒲小沢渡線で、今後も支援していく予定だ。</p>	<p>評価指標の公共交通の年間利用者数はバスと鉄道を合わせたものであるが、両方とも同じトレンドで推移しているか？ 個別に見た方が良さそうではないか？</p> <p>→H29 から見ると、鉄道が横這い、バスが減少傾向である。近年は鉄道が横這いからやや増加である。</p> <p>地域交通検討会の評価の基準は？ 開催を増やすにはどうするか？</p> <p>→回数が年に 1 回程度と少ないところは C 評価。年 1 回が C、2 回が B、3 回以上が A である。増やすためには、市からの呼びかけを強化していきたい。</p> <p>庁内検討 PT は良いと思う。その中で見えてきた方向性はあるか？</p> <p>→昨年末に立ち上げたばかりだ。部局への個別ヒアリングを実施した。まだ方向性は見えていないが、地域バスに限らず、有償運送、共助型交通など効果的なものを検討する予定だ。</p> <p>都心から中山間まで多様な地区があるので、連携は重要だ。継続して取り組んでほしい。</p>		

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
湖 西 市 地 域 公 共 交 通 会 議	<p>コーちゃんタクシーについて、もう作ってしまった以上、ここから変えるのは難しい。たとえば乗合率を高めようとするとう不便になる。そのため、先に負担額の上限設定をしたうえで始めないと、負担額の多寡についてはアドバイスできない。</p> <p>コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの役割分担やバランスについては、タクシーをバスに合わせたダイヤにするなどのケースはあるが、湖西市の地形上難しいと思う。もちろんコーちゃんバスに集約した方が経費は安くなる。</p> <p>→コーちゃんタクシーの実証運行で乗降データが見えてきており、乗降が多い区間はコーちゃんバスにすることを考えている。令和9年度に改正ができればと思う。</p> <p>デマンドであれば OD がきちんととれるので、そういう考え方は良いと思う。</p> <p>コーちゃんバスとコーちゃんタクシーで並行していた部分はあったと思うが、いかがか。</p> <p>→並行区間も利用者が減っていない。</p> <p>湖西市では、コーちゃんバスとコーちゃんタクシーの併用は良さそうだが、どうしてもコーちゃんタクシーに寄ってしまうので、たとえば運賃で差をつけるなどでバランスをとるしかない。現状の運賃設定はどういう根拠か？</p> <p>→ワンコインにしている。</p> <p>選択できることは良いことだ。分担は考えないといけないため、運賃のバランスなどを考えると良い。</p> <p>今後の路線の見直しの仕方は？</p> <p>→まずはデータ整理をしていきたい。1年という時間もあるので、今後意見集約できればと思う。</p> <p>企業シャトル BaaS はこの形になったが、企業との連携はもっといろいろできると思うが、</p> <p>→ごく一部ではあるが、協力先の企業の一つがコーちゃんバ</p>		<p>コーちゃんバス、企業シャトル BaaS の関係は分かったが、コーちゃんタクシーとの役割分担や位置づけを教えてください。</p> <p>→コーちゃんバスはまとまった需要を対象とし、郊外のまとまっていない需要はコーちゃんタクシーという役割分担だ。</p> <p>コーちゃんタクシーが需要をバラバラにしている可能性がある。逆に、コーちゃんタクシーが需要をまとめる役割にする考え方もある。</p> <p>→コーちゃんタクシーにより利用が減ったというわけではない。郊外の市民の需要も拾える。ただ重なっている部分はあると思う。</p> <p>選択肢があるのは良いことだ。財政が豊かであればバスとタクシーの両立という考え方はあるが、財政的には非効率である。そのため、課題として財政制約を掲げることに違和感がある。魅力ある街にするための「投資」と考えればよいのではないか。</p> <p>→ご指摘の通りと思う。財源も限られるので、まだ正解は見えていない。一方で公共ライドシェアの実証実験もやっている。これは運転手不足への先行的対応なのか？</p> <p>→その通りだ。遠鉄タクシーはまだ運転手不足になっていないが、将来的な課題に向けて確認しておきたかった。</p> <p>他市からすると羨ましい状況と思う。いずれにせよ既存の公共交通への影響が気になるが、その点はどうか。</p> <p>→市内には民間のバス事業者がなく、タクシー1社と鉄道しかない。その1社にコーちゃんタクシーを委託しており、その会社と議論しながら進めている。</p> <p>その一社が、タクシー事業を辞めて「コーちゃんタクシーだけで良い」と思われないうちの方が良いと思う。</p> <p>P8のCheckについて、それに対するActがあるべきだ・それは何か。</p> <p>→現在、次期計画の改定中である。</p> <p>フィーダーのPDCAはどこにあるか？</p> <p>→フィーダー系統はコーちゃんバスの1部路線だが、最後の方のページに付けてある。</p>	

	<p>スを通勤に利用している。 黒部市では、市の路線を工場の通勤に使い、工場のバスを市民に使う、ということもやっている。</p>		<p>P8の市民に対する満足度が×だが、これに対する改善策がないと、PDCAが回っていかない。 →公共交通会議の場で評価して、対策を毎年練っている。 その対策内容をここで説明してもらえると良かった。</p>	
--	--	--	---	--

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
伊豆市地域公共交通会議	<p>市民一人あたりバス利用回数が多いのは、観光客が多いからだと思うが、このうち市民の割合はどのくらいか？</p> <p>→わからない。</p> <p>観光客と市民の合算値だけでは施策につながらない。住民・観光客のバランスなど見て、せめて通学の割合だけでも調べてほしい。</p> <p>ライドシェアは属人的な部分大きい。そのため、やれないところは残ってしまう。市として、地域でやることを必要条件と考えるのか、最低保障は市がやるのかについて、計画の中で考えてほしい。</p> <p>拠点は路線バスと地域主体の乗り継ぎ地点かと思うが、明確な定義はなく、整備状況も不明確だ。</p> <p>→明確な定義はされていない。</p> <p>市内の各地から、病院・買い物施設に行けるか行けないか、そうしたチェックはしているか。</p> <p>→過去はやったことがあるが、今はやっていない。</p> <p>タクシー会社は何社あるのか？</p> <p>→3社あり、2社は修善寺駅だが、1社は土肥を拠点にしている。</p> <p>地域での取組において、タクシーが観光に取られるかもしれないが、生活とのバランスをタクシーと調整しながら、ライドシェアを使い分けしてほしい。</p>	<p>観光移動を取り込むことで地域の足を守るという視点ははないか？</p> <p>→地域住民だけでは限界があるので、観光と合わせて検討したい。一方、民間路線バスと市の自主運行路線が重複している部分があり、自主運行路線は住民を重視している。</p> <p>地域主体の取組は、地域数を増やすことよりも、今あるところを維持することも大変ではないか。</p> <p>→増えた3地区をフォローアップしているが、運転手の確保の課題が出ている。運転手が気軽にできるということを説明しながら進めたい。</p> <p>ライドシェアの知見も増えているので、参考にしてほしい。</p>	<p>福祉部局と連携して取り組みを進めていくという考え方は良いが、「地域協働の着実な推進」は進んでいないとのことで、実態は少し異なっている印象だ。</p> <p>→地域づくり協議会ごとに、移動支援の温度感が違う。地域づくり協議会で難しいところは、枠組みにとられないやり方を考えたい。</p> <p>住民ドライバーの活用以外にも、地域に見合った移動手段は色々あると思う。</p> <p>→過去、行政主導でデマンド交通に取り組んだこともあるが、利用が少なかった。地域やタクシー事業者と協力して進めたい。</p> <p>福祉部局との連携は良いこと、具体的に何かしているか？</p> <p>→過去には、福祉部局や社会福祉協議会と一緒に仕組み作りをした。福祉部局と連携して実際に動いている取組はある。</p> <p>こうした地域ではほとんどの方が車移動で、困っている人は福祉寄りの移動になるだろう。福祉事業所の送迎運転手に活躍してもらう事例もある。福祉タクシーに協力してもらう仕組みもある。</p> <p>観光交通と生活交通は支え合えないか？ もう少し融合・連携して欲しい。タクシーとの調和は必要だが、観光客もライドシェアがあると良い場合もある。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
伊豆の国市地域公共交通会議	<p>「市民主体による交通手段の延べ件数」の内訳は？</p> <p>→乗合タクシーが2件（有償）、特別養護老人ホームの送迎車両を使った買い物支援が1件（無償）になっている。そこに今後ライドシェアが加わる予定だ。</p> <p>無償の実証実験であれば、バスより乗るだろう。</p> <p>→その通りで、2日で実人数3人程度の利用状況である。</p> <p>ほとんど利用されていないバスであれば、早く廃止したほうが良い。バスに乗っているのは小学生だけで、高齢者はほとんど乗っていない状況か。</p> <p>→バスの利用はその通りで、地元にいる25名の小中学生の通学に使われている。</p> <p>ライドシェアの利用者層は？</p> <p>→ライドシェアは、順天堂大学病院が多い。アンケートでは有償でも使いたいという人がいた。1便あたり1000円を想定しているが、それでも使いたいという人はいる。タクシー会社にも声をかけたが、難しいといわれた。それを踏まえて立ち上げた。</p> <p>需要としてはバスのサイズは難しい、スクールバスは残してライドシェアにする、ということなら非常に合理的である。</p> <p>「観光周遊型循環バス」は減便されているが、駿豆線に合わせて出すということなら旅館送迎をある程度代替できるはずだ。</p> <p>→伊豆箱根鉄道も伊豆箱根バスも同じグループなので、ダイヤを合わせるような願いはしている。</p> <p>現状でも、ある程度ダイヤは合っている。そういう取り組みでバスも電車も増やすことができる。</p> <p>温泉駅も少しさびれてきているが、その点はどうか。</p> <p>→温泉駅については、日大の学生や横浜国立大の学生に来てもらい、若者目線ですしたらよいかというものを考えている。伊豆長岡温泉エリアマネジメントの中でやっている。</p>	<p>P3のライドシェアについて、実証運行の評価や今後の見通しについて教えてほしい。</p> <p>→今回は無償による運行であった。利用者は年配が大多数であったが、良かったと考えている。10月からの本格運行に向けて、時間帯の設定やドライバーの成り手の調整などを進めていきたい。</p> <p>利用者のアンケートは取っていないのか？</p> <p>→利用者、ドライバーの両方に取った。新たな利用手段になるという意見であった。</p> <p>旅館などの単独送迎との連携という話があった。こうした話を掘り起こすことはできないか。指標の「観光客の公共交通利用率」の中に、レンタサイクルなども含めているのか？</p> <p>→伊豆長岡温泉があり、各旅館でハイエースなどの送迎車両がある。お客が1人であっても送迎しているので、それをまとめたい。また空いている時間帯の市民利用もめざしていきたい。「観光客の公共交通利用率」の中にレンタサイクルは入っていないが、各旅館の送迎は含まれている。各旅館にサイクルステーションが設置され、観光目的で利用されている。</p>	<p>地域の方との取り組みの姿勢が良いと思った。ライドシェアや通学支援バスの話もある。ただしそれらは持続可能性に課題がある。</p> <p>→ドライバーと運営組織の存在と、それを市がどう支援するかだ。路線バス会社を支援するよりも、その方が持続可能性がある。たとえば女性にドライバーになってもらう、受付センターも地域の福祉法人に担ってもらうなど、持続性を図っていききたい。</p> <p>女性活躍は進んでいるのか。</p> <p>→子育て支援のグループに話をし、その結果、ドライバーの45%が女性である。</p> <p>無償の実証実験は、交通会議にかけているか。</p> <p>→令和4年度から地域に入り、翌年から会議で示している。</p> <p>シェアサイクルは良い取り組みだ。民間は入っているのか？</p> <p>→ハローサイクルの仕組みを、伊豆長岡温泉エリアマネジメントを使って運営を担っている。</p>	

そういう取り組みは良い。建物は良くなったが周りが殺風景だと、温泉の気分が盛り上がらない。あと、バスマップが古い。そういう大事なところが治っていない。そのうえで観光地に行けることをアピールすると良い。

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
富士市公共交通協議会	<p>ふじ MaaS とは何か？</p> <p>→交通事業者やその他事業者と一緒に立った協議会を R5 に立ち上げ、セミナーや自動運転バスの試乗会をしている。</p> <p>キャッシュレス普及率を目標に掲げているが、全路線の中で導入している路線の割合だと、利用の少ない地域のデマンドも 1 に数えることになり、ミスリードする恐れがある。</p> <p>→キャッシュレス対応できていないのはデマンド型が中心だが、岳南電車も対応できていない。</p> <p>利用の多い路線を優先して取り組むような指標にした方がよい。そのあたり考察で触れておいた方がよい。</p> <p>収支率が良くなった理由は？ 観光客の利用などか？</p> <p>→観光客が全くないわけではないが、富士駅⇔新富士駅、近くのショッピングセンターを結ぶ路線について、利便増進計画で増便し、8%程度収支率が上がった。</p> <p>一部路線で 8%上がっても、全体が 20%上がるというのは不思議だ。</p> <p>→地域内フィーダーの 2 路線だけ見ると、20%増えたということだ。</p> <p>これではフィーダーの 2 路線だけ増えればよいように見える。計画全体の指標としては、市内の様々な路線を含めて指標にした方がよい。</p>	<p>目標 3 についてモビリティマネジメントの展開とあるが、具体的な取組は？</p> <p>→小中学校の授業の中で交通の授業を実施した。</p>	<p>役割分担が明確で、幹枝葉をきちんと作っているが、乗り継ぎが必要になる。乗り継ぎはされているか？</p> <p>→コミバス、デマンドは枝・幹に繋げるということで、路線バスや鉄道に繋げて乗り継いでいる人も多い。乗り継ぎ割引券も利用されている。</p> <p>割引券が利用できるのは？ 乗り継ぎ実態把握はしているか？</p> <p>→路線バスからコミバス・デマンド、コミバス・デマンド同士、岳南電車からコミバス・デマンドなどに使える。JR は使えない。実績は事業者から毎月報告される。</p> <p>乗り継ぎ拠点は意識しているか？</p> <p>→路線バスや鉄道のバス停、駅を乗り継ぎ場所としている。</p> <p>「インバウンド」という言葉が出てこない。</p> <p>→「富士山夢の大橋」は人気だが、その人気を取り込めていない。観光案内所などでは案内してもらっているが、歩く人が多いようだ。そのほか、富士宮市に直接行く人も多い。公共交通を使ってもらって、使ってもらえるように計画の中で打ち立てると良いと思う。</p> <p>IC カードにはこだわらなくても良いかなと思う。レバンテフジ静岡もあり、自転車に力を入れている印象だ。公共交通と自転車の連携を測ってもらえると良い。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>富士宮市地域公共交通活性化再生会議</p>	<p>「宮タクの充実」ということだが、どういう調査結果から出てきたのか。          →人流データの活用を用いて調査した。          市境から別のところに行った方が良いという風に見える。          →富士市に行きたい病院があるという話があり、人流データでも出ているので、今後検討していきたい。          オーナーを増やしたり利用者を増やしたりするための施策は？ 企業が弱っていて寄付が難しくなっている可能性もある。増えるのだろうか？          →宮バスのオーナー制度は決まり事であり、それに向かって努力をしなければいけない。値段を安くしたり、PR 欄を設けられないかという案もある。また、「去年契約したのに今年辞める」とか、「路線を曲げないと辞める」とかそういう企業が増えている。          各路線の細かい評価システムがあったと思うが、今でもあるのか。あまり細かくするよりは、地域としてやる気を出すようなやり方がよいのではないかと思う。計画策定で見直しをしていないのか。          →今でも行っている。経年変化をとりたいところもあり、見直しはしていない。          課題や状況が変わってきたなら、少し項目を変えても良いと思う。計画が変われば評価も変わるはずだ。          →現状の PDCA は当市のコンセプトになっており、続ける予定である。アップデートはした方が良い。あとは国の評価と富士宮市の評価が二つあるのも大変だし、一貫していないと困るだろう。</p>	<p>新計画はもうできているのか？この資料の PDCA は、新しい計画にどう反映しているのか。目標値の変更などはあるのか。          →評価指標でみると、1日公共交通利用者数は、令和12年も2700人とした。宮バスの年間利用者数は8万人、宮タクは2万人を目指したい。市民満足度は3.0にもっていきたい。バス停オーナー数は、34件にしたい。</p>	<p>富士宮市でも、民間路線バスがある中で、コミュニティバスとオンデマンドバスがある。役割分担について教えてほしい。          →市街地を中心に、路線バスが放射状に走っている。富士宮エリアでは、横連携の中で循環バスがある。路線バスから遠いエリアでは、宮タクがカバーしている。          宮タクで放射線状に沿った移動は可能か？          →宮バスと宮タクは重ならないが、民間路線バスと宮タクは二重の部分がある。民間路線バスは放射状・大規模輸送、宮タクは高齢女性が主な利用者で、バス停まで行けない人に用意している。宮タクの利用促進に力を入れるためには、利用者層を拡大する必要があるとすると、路線バスの利用者を奪う可能性がある。年齢で分けると良いと思う。富士市は乗り継ぐ仕組みになっているので、そういうのを参考にした方が良い。          この計画にもインバウンドの記述がないが？          →公共交通とは別に、土日に「強力くん」というものがある。北山線については外国人の利用がある。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>富士 交 通 圏</p>	<p>富士市と富士宮市の両市間に流動があるが、富士急バスの利用状況が触れられていない。また、観光を両市とも重視されていない印象だ。観光客、市民が富士急バスをどう利用している分析をしているか？</p> <p>→&lt;静岡県&gt; 地域間幹線系統については、各事業者がそれぞれ評価し、各市にフィードバックし、各市で取組を検討している。評価が悪かったら県がコミットする、というのがメインのやり方だ。</p> <p>別添1の評価様式の中の改善点（オレンジの部分）が同じ内容ばかりであり、これでは市町がやる気にならない気がする。事業者や市町の意見を踏まえ、特にC・D評価の路線は詳細な検討が必要だ。県、市町、事業者で協議しながら改善点を考えるところが弱い。C・D評価の路線は長くなっても問題ないので、悪いところは悪いなりに評価していることを記載してほしい。</p> <p>→&lt;静岡県&gt; 資料に記載はないが、C・D評価の路線はP16の中で個別に考察している。</p> <p>改善案の検討だけでなく、実施に向けて詰めて欲しい。</p> <p>→&lt;静岡県&gt; 下がった系統についての考察については、今後事業者と市町と協議をしていく段階であるため、具体的に書けずに「検討」となっているが、評価結果を受けて、これから内容を詰めたい。</p> <p>蒲原病院線の廃止のような事態を避けるために県としての考えは？ 事業評価はしっかりされているが、ルーチン的になっているのでは？ ODなどのデータが出てこないのでは市町でも議論のしようがない。事業者から情報を出してもらって、改善することをC・D評価の路線などについてはやるなどメリハリを付ける方が良いのではないかと？</p> <p>→&lt;静岡県&gt; 本来、事業評価も行っており、県協議会で毎年2月に単独継続困難路線についての取りまとめ、それ以前に市町の協議会での議論もしている。もう少し県のスキームの中で退出の可能性について把握できれば良かったが、それが機能しなかった。</p>			

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
<p>全 体 意 見 交 換</p>	<p>P18 は、左が実績で、右側は今後の取り組みであり、取組事例とは言えない。また、小学生対象バス無料デーを一番手に出しているが、この施策は効果が出るのがしばらく先のため、一番手としては弱いと思う。少なくとも今の地域間幹線系統の利用者を増やすことにはつながらない。</p> <p>→ご指摘の通り、一番手に出すには不適切だったと思う。今後の取り組みの一つとしては、乗降データが出てこない部分もあるので、取組事例②の中でデータ分析をして提供するようなことを考えていきたいと思っている。</p> <p>「データに基づく交通分析」をやれば、評価がより具体的になってよいと思う。</p> <p>「公共ライドシェア等共同運行管理」とあるが、どこか大きなタクシー会社に一括で委託した方が良いのではないか。また、こうしたニーズがあるようには見えないがどうか。</p> <p>→ご指摘の通り、広域の共同運行管理は解決策のひとつでしかない。しかし導入に際して、初期費用・ランニングコストで踏み切れないという声も聞く。そこで意向のある自治体を集めて、一つの運行管理者がまとめてできると良いと考えた。</p> <p>地元タクシー会社に事業者協力型で依頼したほうが、データの共通化もできてよいと思う。静岡だけでやるものでもなく、全国でやればよい。</p> <p>→全自連とタッグを組んでやっていくという内容だ。</p>	<p>定量的に評価し、それに対してお金を出すというのは合理的だが、お金以外の部分の支援は何かあるか？ 運転手不足対応などはどうか。また自動運転はどのような見込みか。</p> <p>→財政部分を重点的に書いてしまったが、アドバイザー派遣という形をとっており、県職員や有識者や全自連などを派遣している。またライドシェア専門部会もあり、他県の先進事例の紹介なども行っている。自動運転については、未来まちづくり室が扱っており、導入部分を支援している。</p> <p>自動運転が必要な場所があるのか？</p> <p>→5年前からコンソーシアムを立ち上げており、意向がある市町を支援してきた。</p>		