

令和7年度 第1回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

| | | | |
|-----|--------------------|-----|--------------------------------|
| 場 所 | 菊川市役所庁舎東館 3階会議室 | 日 時 | 令和7年7月9日(水) 午後1時30分～午後3時30分 |
|-----|--------------------|-----|--------------------------------|

報告事項

- 1 開会
- 2 会長選出
- 3 あいさつ
- 4 議事
 - (1) 令和6年度菊川市コミュニティバス運行状況(確定値)について【報告】
 - (2) 令和7年度菊川市コミュニティバスの運行について【報告】
 - (3) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【報告】
 - (4) 令和7年度菊川市コミュニティバスの運行改定について【協議】
 - (5) 菊川市地域公共交通計画の進捗状況について【報告】
 - (6) ハッピーライド in 静岡プロジェクト(運賃料金協議会)について【報告】
- 5 その他
 - (1) 矢崎アローラインの運行について【報告】

(次頁から議事録を掲載)

議 事 録

1 開会

●事務局

地域公共交通会議を開催する。

委員17名のうち出席者10名、代理出席4名であり、出席委員が過半数を超えているため、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定により本会議は成立。

2 会長選出

●事務局

はじめに、本会議の会長選出について、菊川市地域公共交通会議設置要綱第5条第1項の規定により「委員の互選により定める」とされているので、会長の選出をお願いしたいと思う。どなたかご意見あるか。

○委員

酒井幸寛委員に会長をお願いできたらと思うが、いかがか。

●事務局

ただ今、委員から、会長に酒井委員をとというご推薦があったが、いかがか。

(異議なし)

●事務局

では、異議がないため、会長は酒井委員をお願いをしたい。

3 あいさつ

■会長

<あいさつ>

4 議事

●事務局

これより議題に入るが議事の進行については、菊川市地域公共交通会議設置要綱第6第1項の規定により会長に議長をお願いする。

(1) 令和6年度菊川市コミュニティバス運行状況(確定値)について【報告】(資料1)

●事務局から説明

議事1として令和6年度菊川市コミュニティバス運行状況(確定値)を報告する。令和6年4月1日に運行改定を行った部分は3点ある。1点目として、自治会からの要望に基づき、倉沢富田コース第2便において、えんてつ菊川ショッピングセンターへの乗り入れを追加している。乗り入れ追加による乗降者数の推移については、下記図①をご確認いただきたい。2便に乗降した人数は年間で黄色網掛け部分となっている。

2点目として、西循環コースにおいて「長池団地」への乗り入れを追加している。年間の乗降者数は下記図②のとおりとなっている。

3点目として、三沢・河東コースにおいて前岡と南町三丁目間の路線をフリー乗降区間に変更した。フリー乗降区間での乗降者数は把握できないため、今回は変更した旨のご報告となる。

2ページ以降は令和6年度の利用者数及び収支状況の推移となっている。令和6年度は定時定路線、デマンド運行ともに、乗降者数が増加している状況となっている。収支状況についても、定時定路線は、利用者数の増加により運賃収入の増加、県の補助も増加している状況となっている。デマンド運行については、利用者数の増加により委託料も増加している。コースごと、便ごとの詳細は「参考資料」に記載しているためご確認いただきたい。

6 ページから令和5年度と比較した、令和6年度の各コースにおける人数推移を一覧にまとめたものとなる。各コース、利用率が1.0%以上上がった停留所を抜粋したものとなっており、公共施設だけでなく、それぞれの停留所での利用が伸びてきている。

4 ページから菊川市地域公共交通網形成計画における評価となる。昨年度までは第2回の会議で確定値をご報告していたが、今年度はこの会議にて確定値のご報告をさせていただく。資料5 ページに、令和6年度の数値を記載している。コミュニティバス1日当りの利用者数について、期待値「143」に対し実績値「153.2」となっており、評価は「S」となる。また、利用しやすい交通手段が確保されたまちだと思ふ市民の割合について、期待値「57.5」に対して実績値が「39.9」となっている。

8 ページは停留所別の乗降者数を地図上で表現したものとなる。説明は以上である。

意見・質問

○委員

1月7日に自分の娘が病院から駅まで「ぱんだ」に乗車し、その帰りにJAの野菜市場の前の停留所で娘とお婆さん、若い人の3人が待っていたが、11時26分の便に乗車できたのは若い人1人のみで、あとの2人は運転手に「満員です」と言われて置いて行かれてしまった。次の車の手配もされなかったため、娘もお婆さんも歩いて帰った。3月7日に再び「うさぎ」に乗車したときに運転手に聞いたところ、満員の場合はタクシーを呼ぶ決まりになっているとのことであった。病院が最近一般の人も行けるようになったためバスに乗車する人が多くなり、JAまで来ると満員で乗れない状態になっている。

●事務局

満員で乗り切れない場合は運転手がタクシーを手配する決まりになっているが、そのルールが徹底できていなかった可能性があるため、事務局の方から運行会社へ報告する。「ぱんだ」については積み残しが多いことから、事務局の方でも毎月気にしながら対応していく。

○委員

資料1の2ページで、「1日当たり利用者数」が令和5年から6年にかけて24.3人も増加しており、コースによってはバスの運行本数が足りないのではないかと。

また、「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思ふ市民の割合」について、4ページの「目的達成のための年次別期待値」では年々増加しているのに対して、5ページの「過去実績値」では平成28年からずっと減少し続けており、実績値と目標値が年々離れていっている。それにも関わらず、令和7年の目標値は59.0%と高く設定されているのはなぜか。実際の利用者とアンケートの対象者が一致していないのではないかと。

●事務局

バス路線の中でも、「ぱんだ」コースなど特定のコースで積み残しが発生しており、今後も利用者の増加によって乗車できない方が増加することが想定されるため、積み残しが発生しないような施策を計画の中で考えていく。

アンケート結果については、市民アンケートを毎年取っているが、設問39項目のうち一番評価が低い方の項目である。不特定多数を対象にしているため、バスの利用者のみを対象にしたものではない。また、特定の交通手段を指したものではないため、この数値がコミュニティバスと直結するものではないという課題がある。通常は、年度途中であまりにも目標値と乖離していた場合数値の修正を行うが、公共交通網形成計画は今年度で最終年度であり、途中、コロナ禍等の影響で数値が下がった可能性もあることから、修正を行わなかった。今年度公共交通計画を策定していく中で、同じ指標を用いるかどうかは検討中である。

○委員

コミュニティバス利用者の利用状況と、普段マイカーを利用している人たちに対する公共交通の利用状況のアンケートはあまりリンクしないのではないかと。

○委員

市民アンケートベースだと、公共交通利用者は回答者全体の2%程度だと考えられるため、公共交通施策の効果を測るのには適切でないと思われる。アンケートは元々総計から取ってきた指標であるため、それとは別に公共交通利用者限定した指標を作るなどの対応が必要である。

先ほど話があった積み残し対応の件も非常に大きな問題である。今までの利用者はもちろん、特に新規の利用者が積み残しされてしまうと、「二度と公共交通は使わない」という思いを抱く可能性がある。また、「積み残しがあった場合はタクシーを呼ぶ」というルールがあるにもかかわらず、それがなされていないというのは非常に大きな問題である。利用者が増えてきたときに積み残しが生じないかについては今までも議論されてきたが、「多少積み残しが生じる分はタクシーで代替するので大丈夫」ということになっていた。それがなされていないということはそもそもの議論が成り立たないことになってしまうため、積み残し用のタクシーを実際に呼んだかどうかをデータとして記録し、報告する必要がある。データを取ることで、積み残しが頻発する場合は車両のサイズの変更やダイヤの増便をするなどの対応に繋げることもできる。

○委員

車両の入口に「定員何名で、乗れない場合はタクシーを呼びます」というような表示があった方が利用者にとってわかりやすいのではないかと。

●事務局

ご提案の通りである。バスに「定員何人、乗れない場合はタクシーを手配します」というような表示ができるよう、運行事業者と調整する。

○委員

コミュニティバスの車両は全て同じタイプ、乗車人数なのか。

●事務局

コミュニティバスの車両はハイエースで、運転手含め10人乗りであるが、通常助手席は使わないことになっているため、お客様は最大8名まで乗車できる。

○委員

今後車両の入れ替えのタイミングでもう少し大きな車両を導入し、乗客が多い路線に充てることはできるか。

●事務局

車両に関しては、毎日日報報告でどこから何人乗車したというような記録を取っている。積み残しに関しては菊川タクシーにお願いしているため、「〇〇のバス停から〇〇のバス停まで何人乗った」というような報告をいただいている。特に「ぼんだ」コースに関しては、もう1段階大きな車両を導入するかどうかの指標として、菊川タクシーからの資料を蓄積しており、あまりにも積み残しが多いようであれば大きな車両の導入を検討する。

また、ハイエースを利用することで細い路地まで入れるというメリットがある。北部の方だと一番奥まったところで転回する必要があるため、大きな車両を導入すると転回場所も考慮する必要が生じる。

○委員

自分も2回目の乗車時に運転手から教えてもらって初めてタクシーを呼んでくれることを知ったため、最初に乗車したときの運転手が忙しくてタクシーを呼ばなかったのか、それともそのルール自体を知らなかったのかわからなかった。運転手にもルールを徹底してほしい。

○委員

タクシーを呼ぶ際の手順はどのようになっているのか。コミュニティバスの運転手が会社に連絡して会社からタクシーを手配するのか。

●事務局

運転手から直接菊川タクシーに直接連絡をするようになっている。

(2) 令和7年度菊川市 コミュニティバスの運行について【報告】(資料2)

●事務局から説明

令和7年度のコミュニティバスの運行について、概要等に変更はない。

運行委託については、定時定路線、デマンド運行ともに令和5年4月1日から3年間の委託契約となっており、今年度末で契約が終了となる。来年度以降の契約については入札にて決定していく。

本年度の運行改定についてである。丹野・嶺田コースについて、事業者からの要望に基づき経路変更を行った。また、倉沢・富田コースについて、小学生の夏季休暇期間中は赤枠の区間を運休とした。期間は7/25～8/28としていたが、実際に学校が始まる日が8/28であるとのことだったので、8/27までを運休とし、運行再開を8/28とさせていただく。最後に、三沢・河東コース・奈良野・布引原コースについて、自治会からの要望により、NOKフガクエンジニアリング北(第2.4便)を「岳洋」に名称変更し、移設した。それによって経路も変更している。説明は以上である。

意見・質問

○委員

小学生以上は100円、乗り継ぎ無料ということになっているが、1回下車してから乗車するまでの時間に決まりはあるか。

●事務局

乗り継ぎに関しては、あくまで下車したバス停で目的が達成するかどうかで判断する。下車した場所で1、2時間目的を達成した後で乗車する場合は乗り継ぎ扱いにならないというルールを設定している。

○委員

乗り継ぎがある程度自由にできるのであれば、むしろ「100円で一日乗り放題」という設定にした方がよい。他市でも同様のルールで運行しているため、検討しても良いのではないかと思った。

(3) コミュニティバスの運行に関する要望状況等について【報告】(資料3)

●事務局から説明

東富田自治会から、停留所の移設及び、フリー乗降区間設置に関する要望をいただいている。該当する路線は倉沢・富田コースである。2ページをご覧ください。現在、火剣山入口前停留所は図の一番上の青丸の位置に設置しているが、これを200m程度北に延伸した★印の場所まで移設していただきたい、との要望となる。延伸した先は、住宅地に入る一番手前の場所となる。また、移設先の「火剣山入口前停留所」から一番下の青丸までの路線をフリー乗降区間にしていただきたいとの要望も併せていただいている。説明は以上である。

意見・質問

○委員

現時点では協議せず、フリー乗降も含めて関係者とも調整した上で1月頃の会議で最終決定するという認識でよろしいか。

●事務局

延伸先でのバスの転回地の確保も含めて運行事業者と協議し、フリー乗降に関しては警察との協議で安全性の確保を行った上で、自治会と最終的な調整を行っていく。1月に令和8年度の運行改定に向けて最終決定を行うが、10月の公共交通会議の場でも進捗状況を報告する予定である。

○委員

新しい停留所は交差点の前に位置するため、警察としっかり協議した上で場所の決定を行ってほしい。

●事務局

その点も踏まえた上で協議させていただく。

(4) 令和7年度菊川市コミュニティバスの運行改定について【協議】(資料4)

●事務局から説明

今年度の改定についてご協議いただきたい案件が2点ある。

1点目が丹野・嶺田コースの経路変更についてである。昨年度第3回の地域公共交通会議にて議決し、今年度から運行をしていた丹野・嶺田コースの路線だが、地元の皆様との合意形成が十分にできていなかったため、再度運行改定を行うこととなった。

改定の内容としては、第1便のみを直線(青の路線)で運行し、第2便以降は緑の路線で運行する。この改定については自治会の承諾を得ている。

2点目は、倉沢・富田コースである。現在、第1便「上倉沢公会堂～JA河城支店」は主に小学生の通学利用として運行しているが、最近バスを利用する小学生が増加し、積み残しの可能性が懸念されている。その解決策として、乗降する小学生の人数を調整するため、第1便の出発点を「上倉沢茶農協」とし、始発で9人の小学生を運ぶ案、及び、本資料には記載していないが、「上倉沢公会堂～JA河城支店」の間に「上倉沢茶農協」を追加し、可能な限り第1便に乗車していただく案について現在、上倉沢PTAさんにお話をさせていただいており、上倉沢PTAさんから、各家庭にお話をさせていただいている。以上2点について今回ご協議をいただき、次回、報告をする。

意見・質問

○委員

住民の理解を得られなかったために再度運行改定を行うとあるが、そもそも令和6年度の運行ルートがなぜわざわざ遠回りするようなルートに設定されているのか。また、資料4に第1便は2分間隔で運行すると記載されているが、表では3分間隔になっている。「上倉沢茶農協」で乗車する9人は現状よりも乗車時間が早まることになるため、「元の時間の方が良かった」とならないようにしっかり合意形成を図る必要がある。

●事務局

丹野・嶺田コースについては令和2年に自治会の要望を受け、緑色のルートで令和6年まで運行していた。その中で、「西ヶ崎公民館」から出て1回信号で左折し、その後信号のない交差点を右折する形になり、交通量も多いため危ないという声を運転手の方からいただいていた。また、集落内を通過して東側の方は住宅が密集しており、南側の信号の渋滞で右折がなかなかできないため、これらのポイントを回避できないかという運行業者側からの意見で改定に至った。

ルートを直線に変更する点については、地元の皆さんから全便について了承いただいたものと認識していたが、相違があった。実際に4月から5月まで運行する中で、高齢者からルート変更後のバス停まで歩いていくのが負担になるため、便ごとにルートを振り分けできないかという声をいただいた。ただ、朝の交通量が多い時間帯は直進ルートにしたいという運行管理上の都合も考慮したうえで協議を行い、今回の改定内容に至った。朝の第1便は直進ルー

トを通るため渋滞が避けられるという理由で、「西ヶ崎公民館」～「堂山公民館」間の運行間隔を3分間隔に設定している。資料4は誤りである。

2ページ目の倉沢・富田コースについては、第1便に乗車する4世帯はほぼ毎日乗車している。9人が乗車する上倉沢については、下のお子さんが近隣の保育園に通っていたり、少し歳が上のお兄さんを加えて送迎したりしていることもあって、毎日使うという状況ではないという確認が取れている。乗車時間が10分ほど早まることにより朝の準備の時間が減り、生活リズムや登校班に変化が生じることも考慮する必要があるが、この路線自体が上倉沢の子供たちの遠距離通学のための路線であり、PTAからもぜひ継続していただきたいという声をいただいているため、可能な限りこの運行に沿った形を取らせていただく。夏休み明けまで時間があるため、その間にどの運行ルート案が良いのかを検討し、10月の報告をもってご確認をいただきたい。

○委員

乗車する9人は小学生か。車両の定員は8人ということだったが、9人乗車となると助手席まで使う形になるのか。

●事務局

9人とも小学生である。車両は9人まで乗車できるが、「JA河城支店」まで行く間に「上倉沢茶農協」や「下倉沢公会堂入口」、「友田公会堂」で待っている方が乗れなくなってしまう。朝の早い時間帯だとタクシーもなかなか手配できないため、待ち時間が長くなってしまいうという懸念がある。

○委員

「上倉沢公会堂」を出る時間を早くできないか。もう少し利便性を高めていただきたい。

●事務局

小学校の門が開く時間の関係上、7時45分より早く着くと学校に入れない。上倉沢の自治会との話し合いで、令和10年までは9人利用するが、その後お子さんの数が減るため、朝の便はなくす方向で計画している。

○委員

一番の懸念は「上倉沢茶農協」で乗車する9名の乗車時間が7時23分から7時9分に前倒しになることだが、登校班をその時間に合わせ、慣れれば生活リズムも合わせられるため、市ができる範囲としては良い変更ではないかと思う。あとは、いつから運行改定を行うのかの議論が必要である。

●事務局

倉沢・富田コースの運行自体は、夏休み明けの8月28日から改定する予定である。丹野・嶺田コースについては、自治会との調整の中で秋口までには変更したいと考えており、8月末～9月上旬には報告する予定である。

■会長

令和7年度の菊川市コミュニティバスの運行改定2件について、賛成いただける方は挙手をお願いする。

全員賛成の挙手をいただいたため、協議事項については承認された。

(5) 菊川市地域公共交通計画の進捗状況について【報告】(資料5)

●事務局から説明

菊川市では、令和7年度をもって計画期間終了を迎える「菊川市地域公共交通網形成計画」

を継承する「菊川市地域公共交通計画」を策定している。令和6年、7年の2カ年で策定している。今年度はその最終年度にあたり、計画のとりまとめに向けた段階を迎えている。計画の進捗状況を委託事業者であるランドブレイン株式会社様からご報告いただく。

●ランドブレイン株式会社

資料5の3ページからご説明をさせていただく。

まず3ページについては、基本的な方針である。現在、第三次菊川市総合計画を策定中であるが、そこでの基本的な理念等を踏まえて、中段にあるように、地域公共交通の維持継続によって暮らしの質を保ち、地域を支えるというような理念を掲げている。その基本的な理念をある程度課題を踏まえて、基本的な方針というのを3つ掲げている。

1から4の課題に対して、基本的な方針1、さらには1から5、6に対応して方針2、さらには方針3という3つの方針を掲げている。具体的な方針の中身については4ページをご覧いただきたい。

まず1点目は、基本方針1「市内外へ移動しやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す」である。菊川市は、鉄道路線バス、自主運行バス、コミュニティバス、タクシーといった公共交通が運行されており、これらの維持、継続を目指していく。さらには広域アクセスを担う鉄道や路線バス、菊川浜岡線、萩間線、コミュニティバスによって市内外への移動しやすいネットワークを目指している。また、公共交通の空白地域が終日、或いは日中時間に存在している。このような地域については、コミュニティバスの利便性向上や、ルートの見直しによってその解消を目指していきたいと考えている。

方針2は「安心して公共交通を利用できる環境整備による利便性向上を目指す」である。様々な公共交通が運行されているため、これらの公共交通同士を有機的に接続し、乗り換えの負担の軽減、さらには利便性の向上が図られるよう、その交通結節点の機能強化を目指していく。さらにはノンステップバス、UDタクシーといったような車両の導入促進を図りながら、誰でも利用しやすい車両の導入を促進していく。また、ICTのような技術動向等を見据えつつ、公共交通マップの作成、或いはその多様な情報の媒体等を活用しながら、わかりやすい利用者目線の情報提供の充実を目指していく。

3点目については、「多様な主体、さらには資源との連携により、持続可能な地域公共交通を目指していく」ということである。市では令和5年度にゼロカーボンシティを宣言しており、この取り組みを一層展開するために、いろいろな地域や社協、商工会といったような多様な主体との連携を図りながら、市民の意識の醸成を支えるための仕組みを構築していく。また、地域にある輸送資源の活用、さらには目的となる施設など、他分野・産業との連携を図りながら、公共交通サービスの維持や利便性の向上を目指す。また、ライドシェアやAIオンデマンド、自動運転などの先進技術開発について研究を進めながら、新たな移動手段の検討によって持続可能な公共交通を目指していく。このような大きな3つの方針に従って、今後の公共交通の施策について取り組んでいきたいと考えている。

5ページから7ページについては、公共交通ネットワークのあり方やイメージを記載している。

5ページについては、市内で運行されている鉄道、路線バス、コミュニティバス等について、その機能分担を明確にしながら、効率的、効果的なネットワークを構築していくということである。また、それらをつなぐ交通結節点、或いは乗り継ぎポイントを設けていきたいと考えている。特に、率先的な公共交通を担うコミュニティバスについては、限られた財源を有効活用するよう、ルートやバス停の見直し、さらにはフリー乗降区間の見直しなどを進めていく。

7ページについては、それらを図化したものである。太い赤線が鉄道で、JR東海道線を基幹的な公共交通として位置付けており、幹線公共交通として、路線バス、自主運行バスを太い青線に表示している。それ以外の支線としては、現在運行されているコミュニティバスを表示している。これらの公共交通をつなぐポイントとして、交通結節点は3つで、菊川駅、市立総合病院、小笠支所の3ヶ所を想定している。さらに乗継ポイントとして各支所、或いはコミュニティセンター、地区センター等を位置づけている。これらは都市マスで位置付けている将来都市構造と整合を図った形で図化したということである。

8ページについては、3つの方針に対して4つの目標を掲げている。方針1に対して2つの目標ということで、「市外への移動しやすさ向上」と、「市内の移動しやすさ向上」を掲げている。目標①「市外への移動しやすさ向上」ということで、特に都市間連絡や、近隣自治体への移動しやすさの向上を図るために、鉄道や路線バス、自主運行バスといった広域交通を維持継続できるよう、利便性の向上や利用促進を図っていく。目標②「市内の移動しやすさ向上」という観点では、菊川市のコミュニティバスの利便性向上や運行内容の見直しによって、公共交通空白地の解消を目指し、併せてこれらを補完するタクシーについても維持や利用促進を目指している。

方針2に対応した目標としては、「利用しやすい地域公共交通環境の整備」ということで、交通結節点の機能強化、わかりやすい運行情報の提供等を記載している。基本方針3に対しては、目標④として「地域全体で支える公共交通網の構築」ということで、昨今言われている担い手不足も含めて、地域で支える持続可能な公共交通と、他分野他産業との連携を図りながら、維持や活性化を目指していくといったような大きな目標を記載している。

これらの目標を達成するための具体的な定量的な数値目標というのを、9ページに掲げている。こちらでは3つの目標を現時点で掲げている。利用しやすい交通手段が確保されたまちだと思ふ市民の割合、コミュニティバス1日当たりの利用者数、公共交通利用圏域の人口割合と、3つの指標を掲げている状況であるが、先ほどの議論を踏まえ、再度検討が必要だと認識している。なお、アウトプット指標については、今後その事業の中身が明らかになった段階で、次の会議の中でご提示をしていきたいと考えている。

10ページについては、基本方針、或いはその基本目標を踏まえ、これらを達成するための具体的な実現に向けた施策事業の案を一覧として整理している。

基本目標①に対しての事業としては、「JR東海道本線のイベント等による利用促進」、「路線バスや自主運行バスの維持及び利用促進」として、補助制度の活用による維持、コミュニティバス等の時刻表等への掲載、バスロケーションシステムの周知、さらには小学生、遠距離通学補助等の一部助成の制度を現段階で考えている。

目標②の「市内の移動しやすさ向上」については、「菊川市コミュニティバスの再編」を位置付けており、具体的には、日中時間帯の菊川警察署東から土橋間にかけて、公共交通空白地域の改善、バス停の新設、フリー乗降あるいはフリー降車区間の拡大の検討、さらには複数のルートが乗り入れるバス停の乗継環境の改善、菊川駅や商業施設、医療施設などを連絡する新たな市街地循環コースの導入の検討等を考えている。また、「タクシーの利用促進」という観点では、配車アプリ等の周知による利用促進を考えている。

目標③としては、まず1点目として、「交通結節点の機能強化」ということで、現在整備が進められている菊川駅での整備、或いは小笠支所や市立総合病院等の待合空間での機能強化、地域の生活としての拠点となる地区センター、コミュニティセンター等での待合空間の機能強化を考えている。また、「利用しやすい車両の導入促進」、さらには「運行情報提供の充実」ということで、わかりやすいマップ等の配布、あるいはバスロケーションシステムの周知、さらにはデジタル技術を活用した作成・活用を考えている。

基本目標④に対応して、「高齢者など移動支援の充実」や、免許返納者への利用促進、「コミュニティバスの乗り方教室」、「運転手の確保策の実施」、「他分野・産業との連携」として企業バス、施設送迎車両等を活用した取り組みや、商業施設等との連携したサービス、貨客混載の検討、さらにはライドシェアも含めた「先進技術の導入に向けた研究」といった12の事業を考えており、次回の会議については、これら施策に対応した具体的な取り組み内容、具体的なスケジュール等をご提示したいと考えている。以上である。

意見・質問

○委員

3ページの基本理念にある「暮らしの質」というのは具体的にどういうものだと捉えているのか。今のコミュニティバスで考えると、病院やスーパーマーケットに行けるというのが最低限の暮らしの質なのだと思うが、それだけでは寂しい。孫に会いに行く、市外の温泉に行く、市外のショッピングセンターに行くなど、土日の運行や市外への乗り入れも視野に入れて良いのではないかと。

4ページには目的地となる観光地、商業施設も記載があるが、話を聞いているとあまり今までと変わらないように感じた。もう少し暮らしに潤いをもたらすような公共交通になってほしい。

●事務局

病院とスーパーマーケットは公共交通とは切っても切り離せないものである。それとともに、今後元気な高齢者がどうやって余暇を大事にするかというのは十分必要な視点である。スポーツジムやグランドゴルフ場など、今まで自分の車で行かなければならなかった余暇を楽しむ場所についても考えていかなければならないというのを、「質」の部分に組み込む必要がある。

また、市外への乗り入れについては、現在牧之原市が進めている高台での開発に合わせて萩間線を取り入れさせ、高台の中にバス停を1つ設けたいという提案が以前からあり、それに合わせて菊川市のコミュニティバスも乗り入れできないか検討を進めている。現在コミュニティバスは市外への乗り入れを一切行っていないが、行政区域と生活区域は異なることから、牧之原市と協議する中でまずは高台への乗り入れを検討し、引き続きほかの要望にも応えていく形で進めていきたいと考えている。まずもって、市外への乗り入れとして、高台の進展について協議を進め、次期計画に向けて研究をしていく。

○委員

菊川市でのイベントは土日開催されることが多く、車を運転できない人は参加したくても自分でタクシーを呼ぶしかないという状況である。イベントのパンフレットにも交通手段が記載されていないため、不親切である。

●事務局

コミュニティバスに関しては市の財産であるため、土日のイベントに貸し出すことができるという内規は作ってある。しかし、もしも貸し出し中に事故があった際に、平日の運行に支障が生じたときの代替をどうするかという問題が生じるため、なかなか一步を踏み出せないという状況である。

市民アンケートでも土日運行や夜間の運行を望む意見が多かったが、費用や運転手の確保など実際に運行するにあたっての課題も考慮しながら検討していく必要がある。

○委員

土日のイベントの交通手段をどうするかについては、車を持たない人だけでなく、飲酒した人などにとっても大きな問題である。この問題については、公共交通会議よりもう1つ上の段階で菊川市として意思決定する必要がある。

9ページで、コミュニティバスだけでなく路線バスも含めた目標にした方がよい。表記を「菊川市バス」とし、路線バスもしっかり計画に含めることも大切である。また、菊川市コミュニティバスのマップに路線バスやタクシー乗り場も記載し、10ページの乗り方教室についても「バス乗り方教室」とし、しずてつジャストラインの乗り方教室も併せて開催することも大切である。

運賃施策については、路線バスとコミュニティバスで連携し、同じ区間で運賃に差がある状態を解消すべきである。例えば、ゾーン制運賃を導入し、菊川地区、小笠地区などのゾーン内は一律の運賃、ゾーンを超えると運賃が上がるように設定し、路線バスもそれに従う。ただし、路線バスの距離制運賃との差額は行政が負担するというようにしてはどうか。実際にそのようなやり方をしている自治体もある。

また、通学定期を持っていると市内のコミュニティバスが乗り放題になる、という取組をしている自治体もある。それによって、通学定期購入者の増加や、1つの定期券を持つことで、毎回現金を出す必要がない、乗り継ぎ券を発行する必要もないというメリットがある。「高校生の支援」の観点でもご検討いただきたい。

交通結節点や地域生活拠点等の待合空間の機能強化も重要事項である。7ページの乗り継ぎポイントに関する記載で、「ベンチを何個増やす」など、具体的な目標を掲げるべきである。

●事務局

9ページの指標案について、現在総合計画を策定中であり、アンケートの取り方についても調整中である。指標②の現状値について、ジャストラインは推計値を採用しているため、雨の日の利用者数が多かった場合、実際の数値とかけ離れた値になる可能性がある。

路線バスについては、御前崎市と連携した運行体系を取っているため、菊川市単独で事業を進めるのは難しいが、周辺の市町との協議の中で環境改善を進めていきたい。

利用者からはバス停での待ち時間が長く、直射日光が当たって大変だという声や、ベンチを置いて座れる環境にできないかという声をいただいているため、取り組んでいきたいと考えている。路線バスの本数を増やすことはなかなか難しいが、その分待合場を改善したり、バス停の数を増やしたりなど、お金のかからない方法で改善していければと思う。10月頃までに事業者の方と調整して具体的な指標を考えていく予定である。

○委員

地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に移行するにあたって、鉄道事業者が計画の中に入ってくるという認識だったが、現段階の案では鉄道事業者に対する記述が薄いように感じた。地域公共交通計画を策定するにあたって、鉄道事業者の位置づけについて、他自治体の例も参考に教えていただきたい。

○委員

理想的には、鉄道事業者も主体的に関わるような位置づけになるのが良いが、地域の状況によって変わってくる。ローカルな鉄道がある地域ではかなり計画内に入ってくるし、ローカルな鉄道でなくても、事業者が地域に密接にかかわっているような地域では、地域公共交通計画にも含まれていることがある。一方、一応駅はあるものの、すぐに事業があるわけではないため、地域公共交通計画に含まれていないというような地域もある。従って、まずは鉄道事業者に会議に参加していただき、積極的に参加していただけるようであれば引き続き地域公共交通計画に関わっていただくようにするのが良いが、現状で動きがないのであればすぐに入っていただく必要はなく、アプローチをしていくことが大切であると考えられる。

(6)ハッピーライドin静岡プロジェクト(運賃料金協議会)について【報告】(資料6)

●事務局

資料6について、静岡県で「ハッピーライドin静岡プロジェクト」のイベントを計画している。菊川市コミュニティバスについては、土日休運路線であることから対象外となるが、牧之原市・島田市と共同運行をしている自主運行バス「萩間線」については対象路線となる。

このプロジェクトでの自主運行バスへの運賃割引について、運賃協議会の決議が必要となることから、公共交通会議終了後に運賃料金協議会を行わせていただくので、対象となる委員の皆様については、ご協力をお願いします。プロジェクトの詳細について、静岡県地域交通課からご説明をお願いします。

○委員

バス無料デーについては、昨年12月7日、8日にかけて県内すべての小学生を対象に実施させていただいた。今年度の5月12日に国、県、市町、県バス協会、乗合バス事業者で構成されるハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会にて今年度の実施が決定したため、今年度の実施結果と併せて報告する。

実施の背景としては、長期的な乗合バス利用者の減少やバスドライバーの高齢化による運転手不足への危機感などがある。特に小学生やその保護者9割以上の方が、普段の移動でマイカーを利用している。

実施の目的は、バスの利用が少ない小学生だけでなく保護者、地域住民の方にもバスを利用してもらおうよう、地域全体で将来にわたりバスを維持し、その取り組みを継続することで将来的には普段の移動にバスを使っただき、利用を増やしていきたいと考えている。また、バ

スを身近に感じる学生が増えることで、バスドライバーを将来の職業として選んでいただける方が増えることを目的としている。

2ページは、昨年度の実施結果の概要となっている。県内の小学校524校に通う117万3,000名の児童を対象にしてリーフレットを配布し、対象となる路線バスやコミュニティバスのリーフレットを提示することで無料乗車できるという手法で実施した。

「実施結果の公表」の1ページをご覧いただきたい。無料デーのバス利用者は実施の前週、翌週のいずれと比較しても増加している。特に青いグラフに示したように、子どものバス利用者数の増加が顕著となっており、先週、翌週の約4倍の利用があった。

利用促進効果については、バス無料デーに乗った小学生のうち、バスに乗った頻度が少ない（今までに3～5回以下）小学生が44%であった。そのうち、一度もバスに乗ったことがない、または1～2回と乗車経験が極めて少ない小学生が15%だった。以上の結果から、普段余りバスを利用しない小学生に対してバス利用を体験する機会を提供できたと考えている。

続いて、小学生アンケート結果を示しているが、「今度、「バス無料デー」があればバスに乗ってみたい」と回答した小学生は約6割以上を占めていた。このうち、「無料デーでなくても乗ってみたい」と回答した小学生が約8割を占めていた。この結果から、事前広報を含めバス無料デーが、小学生のバスに対する関心や利用意識の醸成に寄与したものと考えられる。

次のページは、保護者等へのアンケート結果になっている。バス無料デーに小学生と一緒にバスに乗った保護者等の8割以上が、「バス無料デーに満足」と回答している。満足した理由として「子どもの経験になったから」との回答が最も多く、今回のバス無料デーにはバスに乗らなかった保護者等についても、9割以上が「次回は子どもを乗せたい」と回答している。以上の結果から、保護者も、子どもがバスの乗車を体験するよい機会になると認識していると考えられる。今後、意識の変化やバス利用の増加に結びつくかどうかは継続して調査が必要と考えている。

4ページでは、実施成果と課題を示している。回答者の約4割の方が「無料デーを知らなかった」と回答していた。その情報入手経路としては学校経由が大半を占めており、保護者の方も同様に学校経由と回答していた。また、当日のバス利用者にはリーフレットを忘れた人や無料デーを知らない人が多数存在した。バス運転士が不足している状況については、7割以上の保護者等が認知しており、小学生の認知度は半数以下であった。今年度については、学校から児童、保護者と周知方法を改善して実施していきたいと考えている。県で実施した活性化協議会でも、一過性で終わらせないために今後継続して実施可能なスキームについて有識者の方からご意見をいただいたところである。

5ページでは、バス無料デーの新たな取り組みを示しており、広報強化、実施体制の構築、学校との連携強化をそれぞれ進めていきたいと考えている。

6ページは今年度の実施体制となっており、今年度については県の教育委員会の方にも全面的にバックアップしてもらおうということで後援をもらいながら進めていきたいと考えている。また、協賛企業・団体等には活動への支援協力を求めていく。

7ページは今年度の実施計画となっている。今年度については前回と同時期の12月13日と14日、土曜日と日曜日の2日間を実施させていただく。

8ページは今年度のスケジュールになっており、主な部分だけ申し上げさせていただくと、現在実施路線の特定を進めており、今後タイアップイベント企画の募集を行わせていただく。8月下旬頃になるが、特設サイトをオープンする予定となっており、9月の中旬ごろの「バスの日」に合わせてプレスリリース実施させていただき、11月に直前のプレスリリースをさせていただく予定となっている。委員の皆様にはぜひご理解いただき、今後実施するというところで広報の周知の面でもお力添えをいただけると幸いである。説明は以上である。

5 その他

(1) 矢崎アローラインの運行について【報告】

●事務局

昨年第3回目の会議の中で情報提供させていただいたが、矢崎部品ものづくりセンターが従業員用の輸送バスとして運行しているバスの回送区間について住民利用を提案したところご協力いただけることとなり、矢崎部品株式会社、牧之原市、菊川市の三者で協議を進めて実施

に至ったものである。

こちらについては、朝の菊川駅行きの1便、夕方の菊川駅から矢崎部品ものづくりセンターに向けて2便を平日のみ運行させていただいている。4月から運行を開始し、資料裏面に登録状況と利用状況を示している。バスの利用方法については、事前にスマートフォンから登録していただき、乗るときに会員証を提示するような形式になっている。

現状、6月末で36名の会員登録があり、多くは牧之原市民だが、菊川市の方も3名ほど登録している。多くは中学生や高校生、大学生など車等の移動手段をもたない学生が利用している。4月1日から運行しているが、実際は4月10日の始業式後ぐらいから利用が多くみられるようになり、現状は朝10人ぐらい、帰りは2便に分かれるため3～5人ぐらいの方が利用されている。運行開始から3ヶ月経つが、運行事業者からは特に問題はないと聞いているため、引き続き運行していく。現状の報告は以上である。

閉会

●事務局

長時間にわたりご協議いただきありがとうございました。本日の協議の一番目にあったコミュニティバスに乗れない方がいらっしゃった件については、提供すべき市民サービスが行われていなかったという事実を重く受け止め、お待ちいただく必要が生じた場合はタクシーを配車する旨をお伝えできるように、事業者と連携を取りつつ適切な対応を徹底してまいります。

以上