

令和6年度 第3回菊川市地域公共交通会議

会 議 録

場 所	町部地区センター (市役所本庁舎東館1階)	日 時	令和7年1月17日(金) 午前10時00分～午前11時55分
-----	--------------------------	-----	-----------------------------------

報告事項

1 開会

2 あいさつ

3 議事

- (1) 令和7年度コミュニティバス(定時定路線)の運行案について【協議】(資料1)
- (2) 静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会への申し出事項について【協議】(資料2)
- (3) 静岡県地域間幹線系確保維持改善事業評価について【協議】(資料3)
- (4) 菊川市地域公共交通計画策定における進捗状況について【報告】(資料4)

4 その他

(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9名、代理出席3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 あいさつ

●会長

〈あいさつ〉

3 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7年度 コミュニティバス(定時定路線)の運行案について【協議】(資料1)

●事務局から説明

令和7年度のコミュニティバス(定時定路線)の運行案について説明する。

今回は、前回の会議で自治会と協議中であった「丹野・嶺田コース」及び、自治会からの要望があった「三沢・河東コース」、「奈良野・布引原コース」の2路線についての変更案となる。

資料1をご覧ください。

まず、①丹野・嶺田コースについてであるが、これは前回の会議にてご説明させていただいたものとなる。西ヶ崎公民館から堂山公民館までのコースにつきまして、安全面を考慮し緑のルートから青のルートへ変更するものである。この案につきまして、自治会及び班長さんとの協議の結果、第1便往路のみではなく、全便をコース変更することで承認をいただいた。

次に、三沢・河東コース・奈良野・布引原コースの変更についてである。この変更は、「NOKフガクエンジニアリング北」の停留所変更及び、路線変更に係る変更となる。

資料9ページの上の図にあるように、現在、「NOKフガクエンジニアリング北」のバス停を個人のお店の前に設置しているが、今後お店を売りに出すことを検討しているため、移設をしてほしいとの要望があった。この要望は、過去数年間来ている。

移設にあたり、岳洋自治会長さんにご協力いただき、既存バス停北側100m程度までの地権者に移設の協議を行ったが、合意に至らなかった、今回は「路線変更」による対応とする。

詳細について、5ページをご覧ください。三沢・河東コースの定時定路線となる。

こちらは、第2便、4便の停留所を廃止し、一本東に入った道を通る案となる。

1便、3便は反対車線であり、影響がないため、現路線のままでの運行となる。

移設先のバス停は、赤丸の部分となり、資料9ページ下の図のとおり、ゴミステーション付近を検討している。

続いて、デマンド運行についてである。デマンド運行は、三沢・河東コースの午後及び奈良野・布引原コースとなるが、変更としては先ほどと同様となる。なお、デマンドについては、既存バス停両方を廃止し、定時定路線と同様の場所へ移設する。

この変更について警察との協議を行い、路線変更についての承諾を得ている状況である。また、路線変更を検討している道について、安全面も担保できることから、フリー乗降区間の設置を検討しても良いのではないかとのご意見を伺っている。

また、しずてつジャストラインさんのバス停も同位置に設置してあるが、今回の要望を踏まえ、静岡銀行小笠支店前の交差点付近での移設を検討しているとのことである。

説明は以上である。

意見・質問

○委員

三沢・河東コースで、ルートが変わるが、バス停の名前も変わるのか。
時刻表はどうなるのか。

●事務局

時刻表は、8ページの「NOK フガクエンジニアリング北」というところに矢印を付けているが、第二便、第四便になるため、時刻表上は名称のみの変更になる。

路線上の運行距離、又、時間については大きく変わらない。

○委員

この第2便と第4便の路線は、河東方面で、元々違う逆方向の時刻表なので、混乱せずそこだけ変えれば良いということか。

●事務局

その通りである。

○委員

ルートが変わる時に、元々あったバス停に、一定期間案内があるといいかと思う。

間違えて行ってしまう方が、必ずいらっしゃると思うので、一定期間お願いしたい。

●事務局

今回開設するところもありますし、第2回の会議でお願いした夏休みの運休もあるため、運行に大きく変更がある場合は、周知期間を設けて、既存のバス停に張り紙をする等、対応したいと思う。

(2) 静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会への申し出事項について【協議】(資料2)

●事務局から説明

協議会に申し出をする理由としては、市が自主運行事業を実施する場合及び事業者が幹線系統の運行をする場合、次年度以降の運行について、地域公共交通会議の合意を得て静岡県生活交通確保対策協議会へ申し出が必要となるためである。

番号1・2の菊川市コミュニティバスの定時定路線運行が申出上、一部の系統の運行時間帯が変更となる。資料2ページについて、先ほど議題1で承認をいただいた部分及び、前回の会議で承認を得た部分を反映したものとなる。(倉沢富田コースの夏季運休)

デマンド運行についての変更点はない。資料3ページについて、コミュニティバスの定時定路線運行とデマンド運行の実車走行キロや経常費用、経常収入、市負担額の現行を、11月末までの数値を基に1年間の見込を算出している。公的支援の方法は定時定路線、デマンド運行ともに県費補助となっている。利用促進・収支改善策として、出前行政講座等でバスの利用の呼び掛け、各地区や利用者への運行再編部分説明をしていく。

資料4、5ページについては本日机上配布させていただいた資料をご覧いただきたい。4ページ目、萩間線の2系統において、変更はない。公的支援は県費補助となり、牧之原市・島田市・菊川市の3市共同で運行し、市内走行距離に応じて運行経費を負担している。

なお、OD調査日の集計では、1日の合計が194人の利用で、学生の割合が59%、市内の停留所の利用が61人で全体に対して31%の利用となっている。

5ページ目、菊川浜岡線について変更はない。公的支援は国庫補助と県費補助、欠損額が生じた場合においては市からの補助となる。

また、年間利用者推計数が大幅に増加している部分について、この人数は乗降調査(OD調査)の人数を基に年間利用者数を算出している。増加した理由としては、令和6年度に実施した日が雨天であったため利用者が増えたと考えられる。なお、この利用者増加は、補助金に影響がないものと考えられる。報告は以上である。

意見・質問

○委員

5 ページについて、年間利用者が乗降調査日の影響で過大になっているということだが、それを踏まえても令和5年度よりも少し多そうなのか、それとも同程度なのかを知りたい。

どうしても1日を年間に拡大している関係で、ある1日の調査結果の影響を受けてしまうことはあると思うが、その日がたまたま多かったのか、感覚的に令和5年度よりも増えてそうなのか変わらないのかどうか教えていただきたい。

●事務局

あくまで推計値で、萩間線の実態としては、全数調査をするが、菊川浜岡線は1日の調査となる。

感覚的にだが、この時間帯のバス運行状況を見てもやはり移動者の方がいることは明白なので、1日100名程度の利用があるのではないかと思う。

○委員

3ページの収支状況だが、令和4年の県の補助が516万円、令和5年が422万円である。県の補助が増えたり減ったりするのはどういう計算なのか、どのように決まっているのか。

また、公的負担額について、 $E=C+D$ となっているが、これは単純に $A-B$ ではないか。その方が分かりやすいと思う。

また、バスの運賃が改定され、来年度燃料が上がってくるとさらに赤字になる可能性があると思うが、また運賃を上げざるをえない気がする。コミュニティバスも経費が掛かっていると思う。そう考えた時に、今は、100円で運行していると思うが、値上げの予定はあるか。市の負担額がどんどん上がっていく気がするが、どうお考えか。

●事務局

3ページの県補助については、乗合率という考え方がある。

1.1以上の乗合率が確保できる場合は補助金の対象路線となる。そのため、数字を出していく中でぎりぎりな路線もあり、乗合率が1.1以上確保できない場合は補助金が出ない為、その場合は数字が下がる。その年の運行状況が、補助金の増減に繋がっている。

また、コミュニティバスのガソリン代は、3カ年の委託業者をお願いしているが、昨年の夏頃からガソリン代が上っており、業者と協議の上、補填している。ガソリン価格について協議資料を整えている。課題として引き続き検討させていただく。

○委員

県知事が公共交通を5番目の重点項目に挙げている。ガソリン代の値上げによって県の補助が上がるのかそういうのではないのか。期待してしまう。

○委員

次年度の予算がまだ決まっていない。

○委員

燃料代について、可能性はあるのか。

○委員

国の予算にもよるが、今のところは難しいかなと思う。

現状の維持ということである。

○委員

燃料代は上がっているのに補助がもらえないのは納得できないと伝えてもらいたい。

○委員

昨日からまた5円上がり、だいぶ高くなっている。令和7年度には下がるという話も、ある政党から出ているのでどうなるか。極端に200円を超すまで上がることはないと思うが、経営している方は大変だと思う。本当にご苦労されていると思う。

○委員

すごく重要な意見だと思う。

補助金は縮小されているので、これは完全に国がやっている。要は、ガソリン代を上げているのと同じである。先程上がったトリガー条項というの、やらないのは国がやっていることなので、一般の方にとってもかなり大変だが、これが公共交通についてもかなり影響があるということを、本当はこの公共交通会議から声を上げていかなければいけないと思う。公共交通会議というのは、そういった役割を持っている。そういうところで言っていけないと、誰も声を挙げていけないと思う。

ただし、愛知県でも言っているが、各自治体レベルだと規模が小さいので、本来は県レベルで公共交通会議をしっかりとやって、各県の公共交通会議が連携して声を上げていく必要がある。

今コミュニティバスで話されたが、コミバスの話だけではなく、幹線系統等の、補助が出ているところについても、基本的に補助の割合が決まっており、それ以外は各市町村が負担している。コミュニティバスだけではなく、地域間幹線系統について、ガソリン代が上がると基本的に市の負担が増える。

そのため、非常に大きな問題である。本当は県として動いてほしい。愛知県の公共交通会議でも言っているが、是非検討いただきたい。

○委員

今回の意見を持ち帰り、検討させていただきたいと思う。

(3) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価について【協議】(資料3)

●事務局から説明

はじめに事務局より概要等の説明をさせていただく。県の事業として実施している地域間幹線系統確保維持事業において、運行事業者による自己評価を行っており、評価結果に対する取組方針等について市で協議し、その結果を県協議会へ毎年1月に報告することとなっている。取組方針等については、地域公共交通会議で協議し、提出することとなっているため、議題として挙げさせていただく。

なお、地域間幹線系統は、複数の市を跨ぐ広域的・幹線系統のことであり、菊川市では菊川浜岡線の1系統(菊川市立総合病院系統)が該当する。

- 1 静岡県から評価概要の説明
- 2 しずてつジャストライン株式会社から幹線系統の説明
- 3 菊川市の取組方針

の順でご説明させていただく。

●事務局から説明

県の事業として実施している地域間幹線系統等確保事業において、運行事業者による自己評価を行っており、結果に対する取組み等について市で協議し、その結果を県の協議会へ毎年1月に報告することとなっている。なお、地域間交通系統は複数の市をまたぐ広域的幹線系統のことであり、菊川市では菊川浜岡線の1系統が該当する。

【県から資料に基づき説明】

地域間交通系統とはA市とB市になるような複数の市町をまたぐバス系統であり、広域的な移動を支える手段として通学・通院のために重要な役割を担っている。地域間交通系統については、毎年度期間の終了後に自己評価を行う必要がある。

補助金の交付要綱第三条に基づいて、補助対象事業が適切に行われているかの確認や評価結果の分析を行い、より効果的に実施するために行う。評価基準については、県独自の評価基準に基づき評価を実施しており、今年度見直しを行った部分を説明する。

評価ポイントについて、補助基準では補助要件を満たしているか、実施状況では効果的に実施されたか、幹線性・広域性では地域間幹線系統としての役割を果たしているかで評価する。また、補助基準の項目に新たに「輸送量」を追加した。これは、補助要件となる1日当たりの輸送量が15人を下回るにより受けられなくなる可能性があるためである。

また、評価手法について、ABCの3段階からABCDの4段階に変更を行った。これは、補助要件を満たせなくなる恐れがある系統について、適切に評価を行い、改善に結びつける必要があるためである。また、近年の物価高騰や、運転手等の処遇改善等で業者の経費が上昇していることから評価対象からキロ当たり経費を除外した。

各事業者の評価結果について、系統数は59系統、そのうちA評価が31系統、B評価が22系統、C評価が3系統、D評価は3系統という結果であった。

事業者ごとの系統別の評価結果としては、評価基準の見直しの中で輸送量を追加し、補助基準の全体を占めるウェイトを大きくしたことにより、実績輸送量が10人を下回った系統についてはCまたはD評価となっているところが多くなっている。

令和元年10月～令和6年9月の5年間の県内の乗り合いバス利用者の推移として、バス全体の利用者はコロナ禍による行動制限解除後もコロナ前の水準まで戻っていない状況が続いている。

国内の一般路線バス輸送人員の推移の状況について、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化により長期的な増減が続いている。

輸送人員経常収入の推移について、青い折れ線グラフは三大都市圏輸送人員、赤い折れ線グラフは静岡県などその他地域輸送人員となっている。利用者など回復しない状況の中で経常収入もコロナ禍により大きく落ち込んでいる。

全国的にバスの運転手が不足する中で厳しい状況が続いている。公共交通の担い手となるバスの運転手を確保する取り組みとして、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められている他、サービスの改善や経営効率化による交通DXの取り組みが行われている。

12/7、8に国と県市町、県バス協会、乗り合いバス事業者で組織するハッピーライドinしずおかプロジェクト実行委員会において、バスの利用促進を目的に小学生を対象とした大規模なバス無料デーを実施した。取り組みに参加いただいた皆様には御礼を申し上げたい。県全体で小学生を対象とした無料デーを行うことが全国初の取り組みということで、多数のメディアの方に取り上げていただいた。実際に利用した小学生からは、『普段バスに乗らないが、この機会に乗ってみようと思った。』『次もバスに乗ってみたい。』といった声を聞くことができた。来年度等の開催については、アンケートを集計した上で、継続を検討していく。

【事業者から資料に基づき説明】

菊川浜岡線は、菊川を起点とし、病院を経由して御前崎の浜岡営業所に入るルートであり、距離は17.5キロ、時間的には40分長のバス路線である。

評価の内容について、菊川市内のバス停を利用している方が80%を超えており、御前崎市は20%弱である。また、菊川市で利用の多いバス停としてJR菊川駅前、次いで小笠高校のバス停であった。御前崎市で利用の多いバス停としては、浜岡営業所、次点として池新田高校がある苗代田であった。

利用の目的は、菊川駅までの通勤が多く、平田、赤土の利用が多い。通学では、小笠高校でのご利用がある。

評価結果とすると、特に収支率や乗車人員が大きく伸びている。これは、OD調査の結果を基に年間的人数や収入の算出をしていることによる。

OD調査日が雨であったという事もあるが、その1日を年間に引き伸ばして年間の人員、収入を算出する関係で、前年度に比べると大幅に増えているという状況である。

経路自体増えているのかという部分については、復調傾向にある。最終的な評価はAであり、前年度のBより乗車人数が増えたことにより評価が変わった。

事業者としての取り組みとして、運賃改定の実施がある。これは、昨年10月1日から一般路線全域において、概ね27年ぶりに運賃改定を行った。燃料の高騰も一つの大きな要因であるが、やはりドライバー不足やドライバーの退職抑止、処遇改善のための人件費を上げていかなくては人の確保が難しい情勢になっている。その原資とするため、運賃改定を実施した。日々バスをご利用されている方には少しご負担を強いるような状況となっているが、近年の物価高騰の情勢を考えるとご理解の方を賜りたい。

この系統は国・県・沿線の自治体である御前崎市・菊川市と4者から補助を頂きながら維持をしている路線となっている。運転手の状況というのは大変厳しいところではあるが、皆様と協力をしながらバス路線を維持ができるよう、存続の検討をしていく。

意見・質問

○委員

12 ページの事業評価シートの幹線性・広域性のところで、ネットワーク構成で、乗り継ぎバス停点の実績が、13 ページの表を見ると、浜岡のバス停で1か所になっていて、前年度は浜岡を無くして0か所になっている。もうひとつは、拠点が2か所となっているが、拠点と乗り継ぎバス停との違いは何か知りたい。

これは、乗り継ぎ箇所が何か所あれば10点になるのか。評価の基準が知りたい。

御前崎市と菊川市を跨ぐのが37.4%だが、なぜ8点なのか。50%くらいであれば10点になるのだろうか、評価基準が書いていないので知りたい。

もう1点、14 ページの市町の取組に、コミュニティバスの時刻表に路線バスの時刻表を載せるとあるが、逆はやっていないのか。菊川浜岡線の時刻表をコミュニティバスの時刻表載せるといふのをやった方がコミュニティバスの利用促進に繋がるのではないかと。逆パターンもあると思う。

●事務局

評価の点は分かり兼ねる。

乗り換えについては、ジャストラインさんやJRの乗り継ぎで、時刻表が連携しているのが良いのではないかとのご意見があった。こちらについては、前回酒井委員からあげていただき、菊川駅の乗り継ぎのご案内等入れて少し改善しようと考えている。地域間幹線等は乗り継ぎがしやすい時間帯などは、横軸で見えていく方が分かりやすいので、やっていきたい。

菊川駅や菊川市立総合病院等、乗り継ぎができそうな、地域のコミュニティバスとの結節点になるところも、可能な限り、時刻表をバス停に提示していきたい。

○委員

ネットワーク構成について、浜岡のバス停が新しく入ったが、こちらについては、特段バス停の環境が整備されたとか、変わったわけではない。

ただ、今回この事業評価自体を県が見直しを図った中で、他路線との乗り継ぎができる場所が「乗り継ぎバス停」、待合の上屋等が整備されている拠点を「拠点」、という形で報告するよということによって評価シートができている。

この評価シートの内容が今回変わったタイミングで、改めて路線の状況を確認・精査した結果、新たに浜岡バス停を追加することとなった。

点数をあげるための方策だが、県の事業評価の要領だと、乗り継ぎができる拠点、バス停のバス環境の整備が点数をあげる一つの方法であろうかと思う。

トリップ率についての話は、県独自の指針と伺っており、これが高いか低いかは、色々のご意見があるかと思うが、各会議でこのようなご意見が出るかと思うので、県の方でもこの評価のままでいいのか、見直しを図るのかについては、検討するのではないかと思う。

○委員

しずてつジャストラインのバスに、コミュニティバスの時刻表は載せていないのか。

●事務局

しずてつジャストラインさんの中で、時刻表の配布というものは無い。

○委員

2番目のところの市町の取り組みに、「コミュニティバスの時刻表に菊川浜岡線の時刻や情報等を記載し」とあるが、逆パターンはないのか。ジャストラインの時刻表に菊川駅で降りたらこの時間のコミュニティバス乗れますよという時刻表があるといい。

双方向で出来た方が、市民としては使い勝手がいいのではないかと思う。

○委員

現状の話では、弊社の時刻表の方に、菊川市のコミュニティバスを載せているものはない。

菊川市で用意しているものがあるので、色々な立場から、違うものをたくさんの種類を作ってしまうと、その管理が大変である。ダイヤ改正も我々のところは最低でも1年に2回はあるので、管理が問題になってくる。自治体との連携については、協力できるところもあるので、例えば、市で作ったものを弊社の拠点にある営業所に置く等の展開はできると思う。

●事務局

紙ベースもあるが、菊川市では時刻表の改定をオープンデータ化して公表している。

Google マップやナビタイム等の検索サイトに、菊川市のコミュニティバスのバス時刻表も反映させていただいているので、例えば菊川市のコミュニティバスのバス停を、出発地で登録していただき、到着地点をどこか場所を入れていただくと、コミュニティバスを使った運行ルート案内を案内していただけることになっている。それらを改めて利用周知していただければと思っている。

○委員

先日、伊賀に旅行に行った時、駅前に伊賀の観光地を回れるコミュニティバスが200円であった。そこに行った時は、すぐに分かったのだが、ここ菊川駅で降りて御前崎市の観光をしたい時に、御前崎市の情報は菊川駅にはない。例えばコミュニティバスが動いているかどうか分からない。

浜岡のバス停に行って、そこから御前崎市に行って灯台の方に行きたいといった時に、市町を跨いだ連携がない。例えば、御前崎市に行く時は違う駅で降りると思うのだが、市民目線になっていない。手段があるのに、使い勝手が悪い感じがした。

○委員

前日も発言させていただいたが、菊川駅を降りた時に、まず出たところに公共交通の案内はない。改修中なのでもしかしたらあるのかもしれないが、出た時にまず、コミュニティバスのバス停が分からないし、ジャストラインのバス停がどこなのかが、ぱっと分からない。バスが止まっていればすぐ分かるが。

更にいうと、例えば行き先で、病院に行く方向はジャストラインもあればコミュニティバスさんもある。自分の良い時刻に合えば、この行き先に行くのであれば、これが一番早いというのがすぐに分かる。あくまで主要な目的地だけだと思うが、それは分かると思う。

例えば御前崎市に行くバスは、ここから出ているなど、駅から出た人にすぐ分かるようにするのは重要だと思う。

●事務局

丁度、今駅の改修の中で、この後建屋が出来て、令和8年の3月に北口の利用が可能になる。関係部署の中で、どういった管理をしていくかという事を協議しているところである。駅の利用者の方へ掲示や案内等も検討している。

(4) 菊川市地域公共交通計画策定における進捗状況について【報告】(資料4)

●事務局から説明

菊川市では、菊川市地域公共交通計画策定支援のための入札を行い、ランドブレイン株式会社株式会社に決定した。ランドブレイン株式会社は平成30年度に「菊川市地域公共交通網形成計画」を策定した際の委託事業者でもある。計画策定に向け、8月には、松尾先生とランドブレイン株式会社、菊川市でアンケート調査の内容、進め方等についての打合せを行った。

本日まで、各種調査の集計・分析が終了した部分について、ランドブレイン株式会社から分析結果を踏まえた進捗状況のご報告をさせていただく。

【ランドブレイン株式会社から資料に基づき説明】

現時点の進捗、取りまとめが終わった部分について報告する。

目次にある計画の策定、目的と位置づけ、地域概要の整理、現状に関する整理、利用実態などの調査を行った。

1・2ページについて、計画策定の目的と位置づけである。計画区域については、菊川市全域、計画期間については、本計画では今年度と来年度にかけて策定を行っていく。このため、計画期間については、現段階において2026年から2030年までの5年間を考えている。

3ページは市の地域の概況を整理している。市制や人口について、現在は4万7000人である。2020年をピークに人口は減少し、世帯数は年々増加をしている。

4ページは年齢3区分別の人口である。現状等で将来の推計であるが、年齢3区分別人口については現況の2025年時点においても、高齢化率28.2%となっている。老年人口の割合は年々増加中であり、将来地方においても今後の割合が増えていくという傾向になっている。

5ページは、昼夜間人口であり、就業者、通学者の方の流入・流出の状況であり、就業者については、流入より流出の方が多く、通学者はあまり大きな差はないという傾向になっている。4番は、地区別の人口・世帯数であり、6ページは国勢調査におけるメッシュ別の分布状況を表している。5番は地区別の年齢3区分別の人口ということで、それぞれの地区において区分ごとの割合を整理している。

7ページでは産業あるいは土地利用状況、8ページは市内の主要施設の分布の状況を整理している。主要施設については、駅からインターにかけて商業施設や工業施設、公共施設等が多数集積しており、市の中心部に病院等が点在している。

9ページは市で進めている市民協働の活動を整理している。

7番の観光については、直近の観光交流客数の動向を整理している状況であり、2022年度においては28.2万人となっている。コロナ禍以降は増加傾向にある。

10ページは交通特性で、通勤・通学利用について整理している。掛川市、御前崎市、牧之原市との結びつきが強い傾向になっている。

9番の運転免許返納者数について、返納者数の数値的には直近で約179人で、おおむね200人前後で推移している。

11ページは上位・関連計画での公共交通の位置づけである。第2次の菊川市総合計画において、全体的な傾向の概要と公共交通の位置づけを整理しており、取り組みの方向性としては既存の路線バスを確保するとともに、交通事業者と連携し、コミュニティバスを含めた多様な交通手段の導入について検討していく。

12ページは、市の都市計画マスタープランであり、平成23年に策定された時の全体的な将来都市構造や公共交通の整備の考え方を整理している。

14ページについては、立地適正化計画であり、令和3年度に策定をしている。都市の骨格としては、菊川駅と中央公民館周辺地区が位置づけられており、その軸として鉄道や南北の地区が位置づけられている。

立地適正化では、15ページにあるとおり、公共交通に関する施策として、駅の交通結節点機能の強化、地域公共交通網形成計画との連携を図りながら、そのコンパクトなまち作りを推進していく。

16ページからは公共交通の現状に関する整理である。鉄道について、菊川駅の年間の利用者数についてはコロナ禍以降徐々に回復傾向にある。菊川浜岡線については、コロナ禍以降回復傾向にある。萩間線については年々微減傾向、減少傾向が続いている。

17ページはコミュニティバスである。平日のみ7つのコースが運行している。

18ページは全体的な公共交通ネットワークの現状を表している。

19ページはコミュニティバスの利用状況である。2020年で減少したが、その後増加傾向にあり、約3万人の利用者数がある。

20・21ページは、コースごと、ダイヤごとの利用状況を整理しているが、便によっては利用人数にばらつきがみられる。

22ページは停留所別の利用者数、23ページは、運行収支となる。収支比率は現在16.2%で、2014年に比べ減少傾向にある。

タクシーについては現在2社で運行されている。

24ページは、福祉サービスである。障害者あるいは介護または、公共交通の利用が困難な方に対するサービスの概要を整理している。

6番は公共交通空白地域である。着色部分が人口の多い所、特に駅周辺においては赤く塗られているという状況であり、鉄道から半径1km、バス停から半径300mの円を引いた場合にどのくらいの方がその圏域の中に住まわれているかというものである。公共交通利用圏域の面積は40%だが、人口ベースで見ると85%となっている。公共交通の空白圏域に住まわれている方は15%という状況であり、公共交通の空白地域は顕在的に存在している状況である。

26ページは公共交通の利用実態についての概要を整理している。市民アンケートについては年末にかけて回収を行い、現在入力作業中であるため、整理ができたなら報告をさせていただきます。

27ページの民間バスの利用実態について、菊川浜岡線と萩間線の利用実態等について利用者にアンケートを取っている。菊川浜岡線については、全数ではなく駅と病院でバスを待っている方を対象に行った。結果として、性別は女性が多く、年齢は10代以下、高校生の回答が多い印象であった。また、通学目的での利用が多く、頻度としては週に5日以上、サービスの満足度としては7割ぐらいの方が満足・やや満足と回答されている。

29ページは萩間線である。こちらは実際にバスに乗って調査票を渡して調査を行った。ダイヤごと利用者数にばらつきがあるよう見受けられる。朝あるいは15時30分前後の2時間で利用が多いという傾向になっている。バス停別利用者数では、小学校や金谷駅、終点の駅のバス停で利用が多い傾向になっている。

30ページはバス停別、乗降車数、通過者人数をグラフにしている。

32ページは萩間線の利用特性であり、年齢は半数が10歳代以下で、小学生、高校生の利用が多いという傾向がある。住まいは菊川市で2.9%、島田市・牧之原市が多い状況であった。また、利用の目的は通学・通勤で週5日の利用が多くなっている。サービスの満足度は7割の方が満足していると回答されている。

34ページはコミュニティバスの調査についてである。年末にかけて回収を行っており、現在集計作業を行っている。

35ページにつきましては、JR菊川駅南口の利用者を対象に調査員による手渡しで配布、郵送回収して調査を行った。回答された方の年齢としては50歳～60歳代、10歳代というように幅広い年齢の方が回答されている。住まいは市内が6割、市外が約4割となっている。利用の目的では通勤が約半数、通学が2割になっており、頻度としては週5日以上の割合が高くなっている。サービスの満足度が高いものは、運行情報案内、運行本数・運行時間帯であり、駅舎の不満足度は低い傾向にある。

利用をより高めるために必要なサービスとして、コンビニ・商業施設等の整備・充実が約6割、次いで駅構内の待合環境の整備、JR東海道線の運行本数の増便を望んだ回答が多い。

37ページは今後中学校区範囲で地区別意見交換を実施していく。

38ページは高校生アンケートであり、小笠高校と常葉菊川高校の2年生を対象にアンケートを行った。回答者の属性としては、小笠高校では菊川市在住が46.5%・掛川市が34.7%、菊川高校は市外の割合が高いという結果であった。学校への出発・到着時間および所要時間について、菊川高校の方が、遠距離通学者が多く、早い時間帯に自宅を出る生徒さんが多い。所要時間も、菊川高校がやや時間が長い。

40ページは、通学時の交通手段である。晴天時と雨天時をそれぞれ調査している。晴天時について、小笠高校は自転車あるいは家族等の送迎となっている。菊川高校は電車あるいは家族等の送迎、スクールバス、徒歩等で通学している。また、晴天時と雨天時の交通手段の変化として、小笠高校は雨天時の通学方法が異なる割合が47.6%となっており、家族の送迎で登校する傾向がある。

42ページは、公共交通を利用しない理由についてである。徒歩や自転車で通学ができる、という回答が多くなっているが、次いで家族等の送迎で通学という回答が多い傾向になっている。

43ページは公共交通の改善点である。特にないという回答が多いが、運賃値下げ対策を講じて欲しいという回答が2割程度であり、次いで、わかりやすいバス路線図や時刻表の配布が12.4%を占めている。

44ページからは主要施設のヒアリングを行った結果である。総合病院、遠鉄ショッピングセンター、田子重小笠店の3箇所において調査員によるヒアリングを行った。年齢層について、病院は比較的幅広い年齢であるが、ショッピングセンターや田子重は高齢者の割合が高い。住まいは、病院において市外の割合が高い傾向になっている。施設への交通手段については、最も多かったのは車であり、次いで家族等の送迎であった。これはショッピングセンターよりも病院での割合が高いという傾向にある。

46ページは、施設の利用頻度である。病院は月1回程度の割合になっているが、商業施設は週に1.2回という回答が多い。施設への不便度について、不便を感じないという回答が多く、不便と感ずることが多い、たまに不便と感ずることがあるといった回答は1割未満となっている。不便と感ずる理由は、家族等の送迎に頼らなければならないという回答が多い。また、免許持っていない方の割合が不便さを感じることが多いという結果となった。コミュニティバスの改善点については、便数の増減や、バス停の数を増やすという回答が多かった。

48ページは、交通事業者にアンケートを行った結果である。しずてつジャストラインの利用については、コロナ前の8割ほど戻ってきたが生活様式の変化によって復調しないという傾向にあった。運行や経営上の問題としては、2024年度における基準の改正、燃料の高騰が挙げられる。運転手不足についての取り組み状況については、多様な媒体による周知や、見学会において、現在、募集活動を行っている状況である。市に期待することは周知の協力、通学定期券購入費の支援である。

49ページは、コミュニティバスである。主な利用者層は高齢者であり、最近では高校生の利用も増えてきている。運行や経営上の問題としては、従業員の安定雇用、契約形態等が挙げられる。乗務員の募集状況として、多様な媒体等で活用しながら募集をしている。市に期待することとしては、可能な運行体制の整備、契約形態の見直し、デジタル技術の活用が挙げられる。

51ページからは、タクシー事業者2社に対してアンケートを行った結果である。利用者は、徐々に回復傾向であるが、運転手不足や高齢化が問題である。

52ページについては、各社の方で取り組まれている利用促進、利用者さんの声についてである。

現在報告できる調査関係も含めて、本日は報告という形で説明を終わる。

意見・質問

○委員

50ページにもあるが、コミュニティバスの運行事業者が3年計画を5年～10年にしてほしいという要望は、いつ検討するのか。

周辺の市では、アプリを使うところが出てきている。高齢者だからアプリが使えないということではなく、80才の人や、我々もすぐにコミュニティバスを使うようになるが、できるだけ早く導入してデマンド運行の予約や、運行状況を見れば、もうバスが来る事などは分かると思

うので、できるだけ早く利便性を高めるためにやってほしい。これは市民としての要望である。
例えば、東京都が始める高齢者のパスポート。東京都は公共交通が沢山あるからだと思うが、例えば、75 歳以上の高齢者は年間 1 万でコミュニティバス乗り放題というもの等があれば非常にありがたい。そのような物を検討していただけたらよいと思う。

●事務局

まず、長期の契約の件だが、前回の入札行為において、やはり競合社もあったため、それについては考えなければならないと思っている。

アプリについては他の市町でも導入が進んでおり、東京では年間パスポート等もある中で、そういった要望はアンケート以外でも聞くところではあるので、この後の素案の中で踏まえていきたいと思う。

○委員

いくつかあるが、まずは、10 ページの運転免許返納状況について実数は必要だが、こちらは運転免許を返納したけれど何とかなると思った方の数なので、もし可能であれば、免許返納したいけどできないという人がどのくらいいるのかが公共交通にとって非常に重要である。アンケートで分かるようであれば、そのあたりをアンケート結果の方で記載していただきたい。

もし聞いていなければ、例えば静岡県で調査をしているかとか、交通安全等、別の調査で把握できないだろうか。

以前、私が、愛知県で調査した時には、2 割程度そういう方いたが、それについては結果にでてこないの、そこをうまく把握できるといいなと思う。

次に、25 ページのカバー率の図について、今はフリー乗降をカバー率に入れていないと思う。

菊川市のコミュニティバスは他の地域に比べてフリー乗降が多い。なかなかここまでフリー乗降をやっているところはない。少なくとも乗降両方できるところについては、カバー率に含めてもいいのではないかと思う。区間の線から 300m はカバーされていると考えてもいいのではないか。

例えば、沢水加コース、北の方の河城地区センターから北東に向う区間は一部フリー乗降の区間がある。そこが、今少し人口がいて、1～25 未満の色になっているのだが、そこもカバーされているということになるかもしれない。フリー乗降だけではカバーしているとは言えないが、フリー乗降に関してはカバーに含めてもいいのではないかと思う。

●ランドブレイン株式会社

今のお話について、18 ページにその辺りの図面を落としていると思うのだが、上の方はフリー乗降のみと認識している。

○委員

河城地区センターから伸びている赤い線の裏にある少し水色がかっている部分になる。パッと見るといくつかある。

そのように、カバー率を目標に据えていくと、フリー乗降をできるようにしたというだけでもカバー率の向上に繋がる可能性もあるので、施策を進めやすくできると思う。

質問だが、25 ページの菊川南陵高校は今もあるのか。

●事務局

ある。

○委員

小笠高校等のでていた高校生アンケートの対象になっていなかった。位置付けが分からない。

●事務局

現在休校している。

○委員

休校の扱いになっていたところで、令和7年度は募集を再開する予定。(※募集がないことを後日確認)

○委員

生徒さんはくるということか。そうすると、今カバーしていない部分になると思うので、結構ここは大事である。現時点では、休校でいらないのでそのようになるのかもしれないが、ここには配慮が必要ではないかと思う。

次に28ページだが、菊川浜岡線で、乗り継ぎがどれだけされているかは重要であると思う。

「バス」と記載されているが、乗る前と降りた後のバスは、菊川市のコミュニティバスの可能性が結構あると思うが、どのくらいがコミュニティバスなのか確認してもらえると良いのではないか。

特に前回の計画から調査しているものと比較すると、バスからの乗り継ぎが凄く延びている。菊川浜岡線が、5年前は乗る前のバスが9.1%だったものが、21.1%になっている。そして、降りた後も7.1%だったものが14.0%となっている。これは、再編の効果等がでている可能性もあるのかなと思う。

いずれにしても、いくつか主要なところは、5年前との比較があると良いと思う。

あと1点、48ページのバス事業者のヒアリングの⑧番で、「通学定期購入費の支援」というのがある。これは、最近いろいろな自治体で支援が始まっている。どちらかというところと公共交通の部門というよりは、学校教育の部門で補助するというのがあるが。

どうして増えてきているかというところ、今バスについては多くの自治体が基本的に赤字補填をしている。赤字補填をしているが、逆にこちらで定期補助を出すと利用者が増える。利用者が増えると、バスの方の赤字がその分減るといえるところがある。どっちから出すかというところだ。赤字を単に補填するのではなく、定期補助という形でやると、定期補助を受けた人の便益というものが生まれるので、筋としては良いと思うのと、どうしても公共交通というところ、高齢者の支援に偏りがちなのだが、高校生も交通弱者と呼ばれており、親の送迎がないとなかなか自由に交通ができないという世代でもあるので、そこに着目した取り組みは非常に重要だと思って聞いていた。

いきなり補助も大変だと思うので、例えば、第一ステップのような形で通学定期を持っているとコミュニティバスバス乗り放題。そうすると、そんなに、コミュニティバスの負担が大きい訳ではなく、菊川では100円なのだが、毎回100円を用意しなくてよくなる。

例えば、ジャストラインで、タッチしたら、そのカードをそのままコミュニティバスに乗ったときに見せたら、そのまま乗って良いとする。お金を出す必要はない。

高校生は定期を見せてあげれば乗れるとか、料金について気にしなくて良いというところもある。

結果的に、乗り継ぎ料金も掛からなくなるので、高校生の通学定期に関する施策というのをやっていくことは非常に重要だと感じている。

4 その他

●事務局

事務局から2点ご連絡させていただく。

1点目は、委員の皆様任期についてだが、本会議の委員の任期は会設置要綱第4条により2年と定められており、今年度末をもって皆様の任期は終了となる。2年間、この会議において大変熱心にご協議をいただきましたこと改めて感謝申し上げます。尚、この会議は次年度以降も継続開催していく。新しい委員の方にも加わっていただくことになるかと思うが、協議の継続性という点でもある程度の人数の委員の方にはお残りいただき、これまでの経験を踏まえた

発言をいただくことで、会議が円滑に運営できるものと考えている。

引き続きご協力をお願いできればと思っている。この件に関しては、また改めて個別に相談をさせていただく。その際は是非ともよろしくお願ひしたい。

2点目、企業バスの市民利用について、牧之原市にある矢崎部品株式会社ものづくりセンターと、牧之原市、菊川市の提案事業として矢崎部品株式会社ものづくりセンターが、従業員の送迎のために、牧之原の工場から菊川駅の区間で運行しているバスの従業員が乗車していない区間、具体的には、朝、従業員を菊川駅に迎えに行く便と、夕方、従業員を菊川駅に降ろした後、工場まで戻ってくる便について、一般市民が利用できるように、現在三者間で協議を行っているところである。矢崎部品様のご協力の元を実施可能となる事業であるので、矢崎部品様として最終的な判断が出てから公にできる情報となるため、まだ取扱いにはご注意くださいと思うが、令和7年4月の利用開始に向け、現在運用面での最後の調整を行っている段階であることをご報告させていただく。以上である。

●事務局

全体を通して、皆様からご意見、ご質問等あるか。よろしいか。

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。互礼をもって終了する。

以上