

第23回 静岡市地域公共交通会議 本会議 議事録

日時： 令和6年12月12日（木）10：00～11：20

場所： 静岡市産学交流センター小会議室1、2

出席委員： 23名

川口委員（会長）、岸委員、中村（満）委員、中村（直）委員、中山委員代理（田宮委員）、堀内委員、藁科委員、野口委員代理（池田委員）、佐野委員、杉山委員、根来委員、上野委員、杉本委員代理（中村（真）委員）、稲垣委員、山田委員、望月委員、勝間田委員代理（飯田委員）、井口委員代理（亀井委員）、原田委員、鈴木委員代理（柴田委員）、廣津委員代理（片山委員）、尾焼津委員代理（桑山委員）、松浦委員（副会長）

欠席委員： 3名

久保田委員、大坪委員、荒田委員

報道記者： 0名

関係者： 0名

事務局： 8名

静岡市交通政策課 塩澤参与兼課長、三輪主幹兼係長、鈴木係長、萩原主査、上原主査、漆畑主任主事、海野主任技師、白石主任技師

次第：

1 開会

2 協議

（1）単独継続困難・退出申出路線及び市自主運行バスについて

（2）地域間幹線系統の事業評価について

（3）静岡市地域公共交通計画の策定について

3 報告

（1）長田地区コミュニティバス実証運行の延長について

（2）運賃協議分科会の協議結果について

4 閉会

開会

事務局

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、令和6年度 静岡市地域公共交通会議第23回本会議を開催させていただきます。

それでは、本日の資料確認について、次第をご覧ください。次第の下方に配布資料一覧を掲載しております。次第、出欠簿、座席表、協議に関する資料1～3までです。過不足等ございましたら、随時、事務局までお申し出下さい。

本日は、協議案件3件、報告案件2件になります。それでは、規約第6条第2項の規定により、会長が本会議の議長となりますので、これからの進行につきましては、会長の静岡文化芸術大学の川口先生にお願いいたします。

川口会長

まず、本日の出席状況について説明をお願いいたします。

事務局

本会議の委員26名のうち、代理の方も含めまして、出席されている委員は23名です。規約第8条第2項の規定により、過半数の出席となっておりますので、本日の会議が成立していることを報告します。

なお、お配りしました出席者名簿と座席表をもって、ご紹介に代えさせていただきます。

川口会長 本日の傍聴人はおりますでしょうか。

事務局 本日、傍聴人はおりません。また、規約第8条第6項の規定により、会議は公開で開催いたします。

川口会長 規約第11条第2項によりまして、本日の署名人を指名させていただきます。今回は、富士山清水港クルーズ株式会社の稲垣忠明様、もう1人はジャストライン労働組合の山田裕一様にお願いします。

協議（１）単独継続困難・退出申出路線及び市自主運行バスについて

川口会長 協議事項に入ります。協議（１）「単独継続困難・退出申出路線及び市自主運行バスについて」を事務局より説明をお願いします

【事務局より資料１に基づき説明】

単独継続困難、退出申出路線、市自主運行バス路線について次の事務局案を説明

（１）単独継続困難路線（不採算等によりバス事業者単独では運行継続が困難な路線）

バス事業者２社から申出のあった21路線71系統について、引き続き国・県・市による運行欠損額の補助を行い、路線を維持したい。

（２）退出申出路線（不採算、運転士不足等によりバス事業者が運行廃止を希望する路線）

バス事業者１社から３路線５系統について、引き続き継続協議とし、継続協議期間中は、市による運行欠損額の補助を行い、路線を維持したい。

（３）市自主運行バス路線（交通空白地等において、市が運行する路線）

４路線20系統について、引き続き市による自主運行バスの運行を継続したい。

【質疑応答】

川口会長 ただいま事務局から説明がありましたこの件に関して、何がご意見あるいはご質問がありましたらお願いします。

岸委員 単独継続困難路線等について、住民の足の確保という意味でぜひ継続していただきたいというのは原案の通りでありがたいのですが、これ、欠損額の金額を見ると3億5,000万、自主運行バスも合わせると４億円、５億円ぐらいのレベルになってます。この予算は、未来永劫という言い方はおかしいですけれども、継続的にしっかり確保すべき優先的な予算として存続し得るものなんでしょうか。

というのは、財政が厳しい中で、色々なところから予算をどうにか削っていかねばならないとなると、この金額は将来的にどのように見直されていくのかというのを、今日の議題で交通計画のお話もありますけれども、ちゃんと議論していかないと、赤字が出たからその分穴埋めですということがいつまでも続くかなっていうのがちょっと私としては心配で。

路線の見直しですとか運行のやり方の問題を変えてみるとか、そういったお話というのはどの程度検討されてるんでしょうか。

事務局 赤字補助の予算については、今のところとても大事な予算ですので、交通部局としては継続して確保していきたいと考えており、財政の方にも話をさせていただいております。

今後につきましては後ほど地域公共交通計画の方でもお話ししますが、二種ドライバーの不足も含めて、郊外は一種ドライバー、街中は二種ドライバーでという考え方の中で、おそらく今後、これだけ赤字路線があるということ、ジャストラインさんの運転手不足、市の予算がという中で退出がもし出てくれば、市は地域主体の

自主運行バスを考えつつやっていきたいなと考えております。

岸委員

ありがとうございます。今のご説明について、では事業者さんの自助努力で頑張っていたくってことでいいんですか。私としては、もっと市が積極的に赤字を補填するだけという行為ではなくて、静岡市全体としての公共交通網を考えて、事業者様と積極的に議論して、事業者様が立ち行かなくなる前に何かしら、今回ご説明はあるでしょうけど、そういった計画にもっと踏み込むべきかなと思うのですけれども、いかがでしょう。

事務局

今後、地域公共交通計画を進めていく中で、事業者さんと市で積極的にコミュニケーション取らせていただきながら、例えば退出がありそうであれば、市は早くそれを察知して地元で早く入ってといった対応を今は考えています。

岸委員

退出の話が上がらない限りは動かないということですか。

事務局

上がってくればそれもあるんですけど、場所によっては、市としてここが厳しいなって言われれば、相談させていただきながら、どうやっていくかということを進めていきたいと思っています。

岸委員

たぶん実態として、赤字を補填してもらえればいくらでもやりますよという状況では今もうないと思うんですよね。運転手不足とかもありますから、資源が限られてる中で赤字補填さえすれば運行していただけるって状況でももうなくなってくると思いますので、撤退事業者様に頑張ってもらって運行していただくのが前提というのは、ちょっと。それより先にやるべきことがあるんじゃないかなと私は思うんですけれど。

事務局

この後、地域公共交通計画の中でも少し触れさせてはもらいますけれども、今後地域公共交通計画を策定しまして、いわゆる公共交通をしっかりと社会資本として位置付けることによって、そこに対してどういう風に予算を確保していくかというような話になると思います。

それで、先ほど申した通り、二種ドライバーが不足する中で交通網をどうやって維持していくかという部分と、そこに対してどういう資金を投入していくかというところに対しては、計画の中でしっかり位置付けた上で必要な予算を確保していくということになります。

ただ、喫緊の課題として、バス路線の維持というところはしていかなきゃならないものですから、赤字路線の補助に関してもしっかりと予算を取ってやっていくという考えでございます。

ご説明ありがとうございます。私が申し上げたかったのは、ぜひ事業者様と市の方でしっかり連携を取って、ここに上がってるリストというのは全部不採算路線で撤退予備軍ですから、これが表面化して、今回も退出申出路線が数本上がってますが、これも結局事後の代替交通の確保等で時間がかかるから先延ばしになってる状況です。

だから、表明されてからこういう状況になるというのを防ぐためにも、スムーズに代替交通なりの対応が取れるように、この予備軍がもう分かっているわけですから、ぜひ連携を密にしていいただければというのが私の意見ということになります。どうもありがとうございました。

川口会長

そのほか、ありますでしょうか。

<質問・意見なし>

川口会長

それでは今の件に関し、承認いただける方は挙手をお願いいたします。はい、どうもありがとうございました。

<全委員の挙手>

川口会長 どうもありがとうございました。

「単独継続困難、退出申出路線、市自主運行バス路線について」は、①単独継続困難路線、②退出申出路線、③市自主運行バス路線について、事務局案のとおり決定することについて本会の承認を得た。

協議（２）地域間幹線系統の事業評価について

川口会長 続きまして、協議（２）「地域間幹線系統の事業評価について」、事務局からご説明をお願いします。

【事務局・静岡県・しずてつジャストライン株式会社より資料２に基づき説明】

- （１）静岡県からの評価概要の説明（別紙２－１から別紙２－３まで）
- （２）しずてつジャストライン株式会社からの三保草薙線の評価結果の説明（資料２－４）
- （３）事務局から今後の方針等について説明（別紙２－６）

【質疑応答】

川口会長 ありがとうございました。この件について、ご質問、ご意見等ありましたらどうぞよろしくお願いします。

＜質問・意見なし＞

川口会長 特にないようですので、承認される委員の方は、挙手をお願いします。

＜全委員の挙手＞

川口会長 どうもありがとうございました。それでは、お認めいただいたこととします。

「地域間幹線系統の事業評価について」は、事務局案のとおり決定することについて本会の承認を得た。

協議（３）静岡市地域公共交通計画の策定について

川口会長 続いて、協議（３）「静岡市地域公共交通計画の策定について」ご説明をお願いします。事務局からご説明をお願いします。

【事務局より資料３に基づき説明】

- ・静岡市地域公共交通計画案を示し、パブリックコメントを実施の承認を求める旨を説明
- ・計画案について意見がある場合には、様式（資料３－３）により意見の提出を求める旨を説明

【質疑応答】

川口会長 事務局から、説明がありました地域公共交通計画について、何かご質問あるいはご意見ありましたら、ご発言をお願いいたします。

岸委員 ちょっと何点かあるんですが。
どの程度修正していただけるかによってどの程度言うべきかが決まるのですけ

れど、まず最初に、概要版の現状の認識のデータのところで、色々ご説明いただいたんですが、ちょっと教えていただきたいのは、運転免許返納者数、これ現状は減少に転じていますってことなのですが、これは問題としてるということなんでしょうか。もっと返納を促進させるべきだという位置付けで、この表があるんでしょうか。

要するに、山間部の公共交通が不十分なために返納がうまく進まないという現状があるから、山間部を中心に充実させるべきだという意味でこれを言ってるんでしょうか。

事務局

免許返納者数については、コロナの影響もあって返納が少し減少気味だと理解しております。ただ、免許返納しても困らないような公共交通っていうのが必要だという認識でございまして、やはり中山間地中心として高齢化が進むところについては、免許返納者に注視しながらやっていかなければならないと考えています。

岸委員

分かりました。そうだとすると、ちょっとデータとして減少に転じてるっていうのは、この意味は要するに、基本的に高齢の方だと思いますので、1回返したらもうその方は以降カウントされませんので、普通に傾向を見るのであれば、例えば70歳以上の方が返納してる割合が50パーセントから60パーセントに上がってきたけど頭打ちになっちゃってますねとか、そういうデータにしないと。

その年に申請のあった数だけでやってたら、返納がうまく進んでるのか、それともただ単にもう返納がどんどん進み切った結果頭打ちになって件数としては減ってるのか。後者だとしたら別に問題ないわけですよ。ですので、これはちゃんと調べた方が、そこを強く打ち出すのであればちゃんとしたデータに差し替えた方がいいんじゃないかなという風に思います。

やり方としては、例えば70歳以上の方の返納率の時系列変化、昔は5パーセントぐらいだったのが10パーセント、15パーセントぐらいになってきましたとか、ただここ数年はこの程度になっていますといった見せ方をしないと、実態が掴めないんじゃないかなと思います。

私は、先ほどのコロナとかで返納が減ったというよりは、もう返納できる方は返納し切っているのが現状なんじゃないかなという風に認識してます。当然に件数が落ちるんだというように捉えましたので、ここをそういう主張するのであれば、そういうデータに変えた方がいいのかなという風に思います。

それともう2点あるんですが、継続の計画で、例えば代表例として紹介されていたのが運転手の人材確保でしたけども、これは継続でしたら過去の取組と結果というのがある程度分かっているはずなので、そういうのを踏まえたやり方にしないと。

これ多分、前の公共交通網形成計画見ると同じようなものになっているのではないですか。で、これはやったけどうまくいかなかった、これはすごい上手くいったからこれもやっていきたいみたいなことを踏まえたリストに本来すべきで、継続の政策に関しては、前計画のフィードバックっていうのを、計画に書くかどうか別として、現場ではしてるんでしょうけど、そういうことを背景とかに書いていただけるといいかなという風に思います。

それと、これはコメントなんですが、もう1点は、ちょっと私の認識が正しいかの確認なんですが、数値目標ですね、別紙3の2に書いてあります、数値目標で、評価指標、モニタリング指標ってありますけれども、これ、例えばですが、公共ライドシェアを進めるという計画が、進めるというのをぜひやっていただきたいんですけども、先ほどのお話聞いてますと、それこそ私が最初に質問したとこと絡むんですが、路線バスが撤退して交通空白地になった暁には、そこに公共ライドシェアが入るっていうことですよ。となると、路線バスの運行本数の現状維持とこのライドシェアを進めるって、両立しない数値目標になってますよね。

公共ライドシェアが進むってことは、現状の路線バスの路線とか運行本数が減っていくってことですので、これ、両方満たせない計画に、モニタリング指標になっているのではないですかという部分です。だから、どっちを変えるのか分かりませんが、多分、路線バス運行本数とかを変えるべきなんだろうと思うのですが、例えば、輸送人員とか、ちょっと今ぱっと思いつかないですが、少なくとも指標として、全ての計画がうまくいったら全ての指標が満たされるようにしておかないと。これは普通に考えると、ライドシェアを伸ばそうと思ったら、撤退すること前提とした地域にライドシェアを進めるわけなので、基本的に路線バス運行本数とライドシェアの導入地区数っていうのは相反する目標になっちゃうと思うんですが、いかがですか。私の認識違いでしたらご指摘いただけると。

事務局

公共ライドシェアについては、主に中山間地の部分で事業者さんがなかなか難しい、現状、単独継続困難という形で路線補助をしているところもございまして、そういうところをどうしていくかという話になります。

片や、路線バスの運行本数は現状維持というところになっています。ここについては、今回、計画の中でしっかりと二種ドライバーを都市部に集約してというような形で掲げさせていただきました。そこについてはしっかりですね、都市部については、運転手不足の中で走らせたくても走らせられない、事情に応じて本数を増やしたいところもあるかと思いますが、そういったところも含めて都市部の地域の中で路線バスをしっかり確保していただき、運転手を集約した上で路線数を維持していくというような形で考えています。

公共ライドシェアにつきましては、先ほど申した通り、二種を集約する中でそういったところに公共ライドシェアを導入しながら、運転手さんをどういう風に配置していくかというところで考えておりまして、ここの両立っていうのは可能だという風な認識で持っているということでございます。

岸委員

ご説明ありがとうございます。結果的に両立されるのはそれはそれで十分あり得る話だと思うんですが、そうでしたら、もうちょっと明確に、例えば12地区というのは先ほどの議題1で上がった赤字路線のどれかが12路線になるようなイメージですよ。それに近い。そうだとすると、その路線数、運行本数がそのままになるというイメージですので、その分都市部の方で増強してするというイメージでしたら、最初から路線バス運行本数のところに、「ただし赤字、欠損路線を除く」みたいな形にしておけばもっと効果が明確になります。

ですので、結果的に両方満たされるからいいじゃないですかと言うのであれば、そういうつもりで目指すのであれば、もっと明確に目標を分けておいた方が私はいいと思うんですが、そうしないと、せっかく頑張って路線バス運行本数の維持に努めたのに、ライドシェアを進めてしまった結果、路線バス運行本数が満たされないなんていう残念ことになって、実態としてはうまくいってるのに本数が減ってしまってるなんておかしい結果が起こりうるので、そういう可能性を排除するためにも、「路線バス運行本数、ただし欠損路線を除く」みたいな書き方にしておけば私はよろしいのではないかと思います。

事務局

ありがとうございます。今後、最終的な本編を承認いただくまでに、この2429本というものに対して少し補足するような内訳みたいなものも検討させていただきたいと思います。

中山委員代理

今、岸先生がおっしゃった中山間地域のマイカー利用の件に関して、ちょっと補足したいと思います。免許を返納した人のことですね。出かける人の差というのは多分あまり関係ないんじゃないかな。免許を持っていなくても用事はあるんですね。ですから、その地域にいわゆる自力で出れない方がどれくらいいるかという絶対的な評価が必要だと思います。言ってみれば、本当の最低の生活を支え

る、中山間地で免許を持ってない方というのは本当の生活の最低限を支えるという意味合いが多いですので、その絶対数に着目していただきたいと思います。

事務局 ありがとうございます。当然、免許返納の数では、それだけではなくやはり高齢化ということも含まれます、高齢者の割合が今後市内全体でもどんどん増えていく中で、その方たちに、ある程度こう細かい、200メートル、300メートルというバス停の間隔よりはもっと細かいコースも必要だという風に考えております。

その辺り、公共ライドシェアではもう少し細かいバス停を設置したりする、そういったところも考えていきたいなという風に考えております。

原田委員 静岡運輸支局ですけれども、1点確認させてください。この別紙3の1の7ページ、連節バスの関係に絡めて利便増進事業って書いてあるんですけども、何か今後、この利便増進計画を策定する予定があるのかどうか、この公共交通計画とは別に利便増進計画を作る予定があるのかを確認させていただきたいと思います。

事務局 今回策定する地域公共交通計画で社会資本整備総合交付金を利用したいと考えており、できる限り利用したいと考えておりますので、今後、その利便増進事業の計画を、特定事業の計画を作成したいと思っています。

原田委員 ちょうど今、利便増進計画の計画の策定費に係る調査、補助の活用調査みたいなものをしておりますので、もし具体的に計画されてるのであれば、そういったものを活用していただければと思っています。

事務局 具体的な年次については、ちょっと今お示しできなくて、今事業者さん含め、市としてどういった形の支援ができるかっていうところを詰め始めた段階でございますので、しかるべき時に計画を策定して様々な交付金の申請等させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

川口会長 その他ありますか。

<質問・意見なし>

川口会長 それではないようでありますので、静岡市地域公共交通計画について、この提案の内容でパブリックコメントを実施する計画がおありのようですので、パブリックコメントを実施を承認していただける方は挙手をお願いしたいと思います。

<岸委員を除く委員の挙手>

川口会長 どうもありがとうございました。それでは本件は承認されたということにさせていただきます。

「静岡市地域公共交通計画の策定について」、事務局の提案のとおりパブリックコメントを実施することにつき、本会の承認を得た。
--

報告（1）長田地区コミュニティバス実証運行の延長について

川口会長 報告事項に移ります。長田地区コミュニティバス実証運行の延長について、事務局から説明をお願いします

【事務局より口頭で説明】

- ・令和6年12月の本会議で承認を受け、道路運送法第21条に基づく実証運行を実施している長田コミュニティバスについて、ODデータの不足等から実証運行を延長する旨報告を受けた。

- ・長田コミュニティバスを運行する株式KMSバスは、令和7年度に道路運送法第4条第1項の許可に基づく運行への移行を目指すとしている。

報告（2）運賃協議分科会の協議結果についてについて

川口会長 運賃協議分科会の協議結果について、事務局から説明をお願いします

【事務局より口頭で説明】

- ・令和6年7月30日に開催した運賃協議分科会での協議結果は、同日に開催した本会議で報告した原案のとおり承認され、協議が調った。
- ・協議内容は、①ハッピーライド実施のための割引運賃の設定（両河内線の宍原系統、駿府浪漫バス、由比・蒲原病院線）、②輸送原価高騰に伴う運賃改定（両河内線宍原系統、駿府浪漫バス）であった。

事務連絡・閉会

川口会長 本日の議事、協議事項と報告事項が終わりました。委員の皆さん、どうもご協力ありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。

事務局 川口会長どうもありがとうございました。委員の皆さんも、活発なご議論や多くのご意見をいただきまして、本当にありがとうございます。

また、本日の会議資料につきましては、随時、市のホームページを通じて情報提供していきますのでご了承くださいますよう、よろしくお願いします。

それでは、以上をもちまして、令和6年度静岡市地域公共交通会議第23回本会議を終了させていただきます。

会 長 _____

署名人 _____

署名人 _____