

第2回 焼津市地域総合交通体系あり方検討委員会
議事要旨

日 時：平成28年11月7日（月） 14：00～16：00

場 所：焼津市役所 会議室棟 101号室

■委員（敬称略）

愛知工業大学教授	伊豆原 浩二（委員長）
南山大学教授	石川 良文（副委員長）
焼津商工会議所	畑 昇
大井川商工会	小澤 代輔
自治会連合会会長	丸山 昭夫
静岡運輸支局	鈴木 成幸
静岡県地域交通課	林 聖久（代理）静岡県地域交通課地域交通班 足立 守篤
焼津市未来創造部長	杉本 瑞穂
焼津市都市基盤部長	秋山 藤治

■事務局

焼津市都市基盤部都市計画課

<配布資料>

会議次第

資料1 焼津市の公共交通ネットワークの課題

第1回委員会での意見に対する対応状況

説明用資料

公共交通ネットワークの改善策（概要）

(1) 焼津市の公共交通ネットワークの課題について

* 第1回委員会での意見に対する対応状況 説明 (事務局)

* 資料1 説明 (事務局)

* 交通事業者のバス路線運行意向 説明 (事務局)

委員 : P46 で一色和田浜線が早期見直し対象とのことだが、P7 では平成 25 年 10 月の減便に伴い利用者が減少、P9 では公的負担額が平成 25 年度から 26 年度に 1 千万円程度減少している。収支率はどうなのか。

事務局 : 収支率は 55%程度である。

委員 : 減便前後での変化を教えてください。利用者は減ったが収支率は改善したのか、利用者が減ったため収支率も悪化し、見直しの必要が生じたのか。

事務局 : 特殊な事情がある。ジャストラインで、平成 26 年からポイントカードのポイント付与方法を変更し、収支に影響が生じている。そのため比較が出来ない。

委員 : 了解した。

委員 : 人口が集積・増加している公共交通空白地域のカバーするため、自主運行バスのルート変更を検討してこなかったのか。

事務局 : 平成 24 年度に大覚寺線沿線地域にアンケート調査を実施し、利用意向は 11%であった。運行ルートは、自主運行バス焼津循環線を延伸するルート、焼津駅と空白地域を結ぶ新規ルートの 2 種類を検討したが、新規ルートは 2000 万円ほど経費を要すること、焼津循環線延伸ルートは、経費を抑えることはできないものの利便性が低下するため、導入できなかった。

その後、平成 25 年度に「焼津市自主運行バス等運行基準」が策定され、新規路線は、他の路線の経費を削減し経費を捻出することとなり、経費面で導入が困難になっている状況である。

今後、地域に入って、他の方法も含め検討する予定である。

委員 : 了解した。市民満足度も低くなっているため、今後の検討に加えてほしい。

委員 : 下根方地区デマンド型乗合タクシーの利用状況を教えてください。

若い頃一色和田浜線を毎日利用していた。当時は和田浜線であった。焼津駅から中心市街地を通るルートのため多くの利用者がいたものの、ほとんどの乗客が和田浜で降車し、一色まで行く人は 2~3 人程度であった。現在は、水天宮から先の利用者が少ないようだが、利用者が少ないことで一色和田浜線が廃止になるのは問題と感じる。実際の利用状況はいかがか。

事務局 : 下根方地区デマンド型乗合タクシーについては、10 月の利用者数は 15 人であった。内訳は、焼津駅行きが 8 人、焼津駅から戻る便が 7 人。問い合わせは徐々に増えてきている。11 月 20 日に下根方地区の役員の方と話をする機会があるため、意見をうかがいたいと思っている。

一色和田浜線については、石津浜までの方がよく利用している。乗降データをみると焼津駅に近いバス停での利用が多い。年 2 回実施する乗降調査の結果をみると、通勤・通

学目的での利用者が多い。昼間帯の利用者が少ないことが、収支率に影響を及ぼしていると考えている。バス事業者から詳細なデータを入手できれば、より詳しい利用状況を説明することが出来る。

委員 : 「焼津市地域公共交通総合連携計画」の実施・未実施状況を整理していただいたが、そのうち、大井川循環線の再編は、公共交通カバーエリアが拡大したが、それに伴い収支率が悪化しているなどの状況があるため、今後作成する計画には、施策の評価結果の反映が重要であると感じる。また、下根方地区デマンド型乗合タクシーも公共交通カバーエリアを拡大できたが、収支が気になる場所である。

未実施の施策のうち、藤枝吉永線の大井川庁舎への一部乗り入れ、大井川庁舎でのP&Rは、拠点化につながる施策になりうる可能性があるが、未実施の理由が「運転手不足」とされており、因果関係がよくわからないため説明をお願いしたい。

平成23年度に策定した「焼津市地域公共交通総合連携計画」では、焼津市立総合病院を乗り換え拠点として設定しているが、現状乗り換えに利用されていない理由をどのように考えているのか教えてほしい。

事務局 : 藤枝吉永線の未実施の理由であるが、乗り入れにより距離が1km程度伸びることでダイヤが変わってくる。当時は、運転手が最も不足していた時期であり、ダイヤの変更は、当該路線だけでなくバス路線全体に及ぶ問題となるため、実施することができなかった。ジャストラインでは、平成27年度以降にダイヤの見直し等により、運転手不足も解消してきているとのことである。藤枝吉永線は自主運行バスと路線が競合しているため、大井川庁舎乗り入れと合わせ、ジャストラインと調整していきたいと考えている。

焼津市立総合病院での乗り継ぎについては、パーソントリップ調査はトリップ数が少ないため、乗り継ぎの実態がデータとして出現していない。大井川焼津線の乗降調査では、焼津市立総合病院で乗り継いで焼津駅や西焼津駅方面への利用もみられた。乗り継ぎ割引が未実施の状況であり、乗り継ぎに負担があるのではないかと感じる。ICカードで乗り継ぎ割引を実施できる可能性があるため、乗り継ぎのしやすさを向上させていければと考えている。

委員 : 大井川地区のことにに関してだが、路線を再編しても利用者が増加しなかった原因を教えてください。

大井川地区のバス利用者は、周りから聞く限り通院利用が多いようである。事務局で利用者の特性、目的を把握しているのであれば教えていただきたい。

事務局 : 住民アンケートを基に路線を再編したが、利用が増えなかった理由については、昨日、大井川地区でグループワークを行った際に、「再編前の方が使いやすかった」との声もあった。具体的には、高新田の方から「以前はK0 マートやグランリバーに直接行けたが、今は行くことができない」といった発言があった。また、乗降調査の聞き取りでは、焼津市立総合病院への移動に利用していると回答され方の中でも、お見舞いや看病のため行く人の方が多かった。

大井川西部循環線の利用目的だが、P32にあるように、買物と通院が主な目的となっている。

委員 : P46の「焼津市が目指すまちづくりを進めていく上での公共交通ネットワークの課題」の結節点の部分について。「乗り継ぎしやすいダイヤへの見直し」が課題となっているが、バス相互の乗り換えがあまりない状況の中（P23～24）、ダイヤの見直しが課題なのか疑問である。

「待合環境整備が必要」とあるが、課題を抽出した分析の過程を教えてください。これらが焼津市が目指すまちづくりを進めていく上での課題なのか、疑問である。公共交通ネットワークを利用したまちづくりを進めていく上での課題は、他にまだあるのではないかと思う。

事務局 : 課題の抽出に当たっては、バスの利用者を増やす、収益改善を図ることにも着眼している。そのため、バス利用者を増やすための手段であるバスの乗り継ぎを、課題として挙げている。現状分析のパーソントリップ調査からは、乗り継ぎ者が数字として現れていないが、乗降調査では乗り継ぎニーズを把握している。

待合環境については、焼津駅、西焼津駅を見ると、雨風を防ぐことが出来ない現状にある。乗り継ぎ場所をいかに快適にするかも乗り継ぎさせるための重要なポイントであると考えたため、課題として挙げている。

委員 : 現況分析などを考えてみると、マクロ的にはP46のような課題になるといえる。

実際の利用意向を考えてみた時、焼津駅、西焼津駅でのバスでの乗り継ぎの潜在需要は、ありそうなのか。

乗り継ぎ需要を踏まえ、結節点整備の優先順位、強弱があってもよいのではないか。

大井川庁舎を整備した場合のバス利用意向が2割あるが（P26）、回答した人の住所、年齢層、利用目的を見極めた上で検討する必要があるといえる。

公共交通空白地域である焼津・豊田地区は、人口が増加しているということだが、このような地域は若い世代の居住者が多い。そのため、親が子供を車で送迎していると推察される。具体的な案を検討する場合は、利用者を見極めた上で検討してほしい。

事務局 : 焼津駅でのバス相互の乗り継ぎについては、総合福祉会館、甲賀病院、さかなセンター等バスを乗り継ぐことで行くことが出来る施設もあるため、ある程度の潜在需要はあるものと考えている。

大井川地区のアンケート調査については、今後詳細な分析を行い検討をしていく。

待合環境については、これから公共交通の改善策や公共交通のあり方を検討していく中で、課題として取り上げた「乗り継ぎ」を考えるうえで重要なポイントといえる。乗り継ぎ環境を整備すればバス利用者が増加する可能性があると考えている。

委員 : 利用者を増やすという考えがあるとのことだが、会社で職員にバス停の位置、自主運行バスを知っているか聞いたところ、答えられる人がいなかった。上小杉に住んでいる職員は、飲み会時は焼津大島線を利用するものの、自主運行バスの上小杉のバス停は、つい最近初めて知ったとのことであった。このような実態であるため、PRをしっかりと行った方がよい。また、無料乗車体験などを実施することで、利用者を増やすことができるのではないか。

委員長 : 結節点の機能について。病院と駅と庁舎は各々違う機能を有している。これらと一緒にしているからおかしい。現状で乗り継ぎ客がなければ結節点ではない、ということではない。焼津駅、西焼津駅は、鉄道とバスの乗り換え機能を有する。待合環境も必要だが、鉄道とバスをシームレスに乗り換えることが出来るようなダイヤ構成を行うことが重要になってくる。焼津市立総合病院についてだが、自主運行バスは冗長路線であるため、病院で乗り換える人はいないが、病院に停車する路線の状況と合わせて結節機能を考えるべきである。また、大井川庁舎は、大井川地区から藤枝に行くニーズがあるため、藤枝に行く機能、大井川庁舎への路線バス乗り入れを検討すべきである。

第1回委員会で、ジャストラインに確認してほしいと言ったことは、撤退意向ではなく、自主運行バスとの重複路線に対する考えである。結節機能をもたせるのであれば、重複路線を複数つくる必要はない。

住民にとっては、ジャストラインの路線バスと自主運行バスの区別はできない。路線再編にあたっては、冗長な自主運行バス路線を短くするなどメスを入れることができるのか、そこが課題である。それに対し対応できるのか、ということ議論する必要がある。課題の書き方がとても重要である。P46の課題は数多く記載されているが、現状分析からみた方向性を、ポイントに絞って整理していただきたい。

焼津市立総合病院については、ここを利用する高齢者の拠点になることは難しいと感じる。医療制度が変わってきており、現在は病院ではなく、地域によってはショッピングセンターのゲームコーナーなどが高齢者の集いの場になっている。生活スタイルが変わってきているため、生活スタイルに合わせた仕組みを考えていく必要がある。市民の生活スタイルを課題に反映できるようなデータ、例えばアンケート調査などを整理していただきたい。

委員長 : 次に課題から導き出す方向性について、事務局から説明する。

*公共交通ネットワークの改善策（概要） 説明（事務局）

委員長 : 具体的な方向性をどこまで細かく書き込むかについては、今後議論する必要がある。意見はないか。

委員 : 財政負担が大きい自主運行バスの改善策に「大井川庁舎と周辺地域を連絡するデマンド交通の導入」とあるが、これは大井川西部循環線を効率化する再編のイメージと考えているのか。

事務局 : 大井川西部循環線周辺で改善策として考えていることである。実際導入するまでには地元説明、具体の検討が必要になると思うが、このような方向性で考えていきたい。

委員 : 大井川西部循環線だけでなく、地域間幹線、自主運行バスなど路線バス全般についていえることだが、人口が減っていく中、補助額が増加していく傾向にある。本日の資料は、路線全体で分析を行っているが、実際に再編を行う場合は、便別、時間別に利用状況を分析した上で、効率化を考えていただきたい。

事務局 : ジャストラインにデータを要請しているところである。

- 委員** : 焼津市が目指すまちづくりの方向性を教えていただきたい。
大井川西部循環線を廃止して、本当に必要な方にタクシー券を配布することは考えられないのか。
- 事務局** : 焼津市が目指すまちづくりの方向性は、資料にも記載しているが、人口減少と高齢化社会になっていくため、拠点に機能を集め、拠点間を道路や公共交通で結び、コンパクトなまちづくりにしていくものである。焼津市は現在でもコンパクトなまちではあるが、分散している居住地域が将来的には集約されていくことを目指している。
大井川地区については、デマンド交通、タクシー助成も含め、市民の意見を聞きながら検討を進めていく。
- 委員** : 交通ネットワークの課題の書き方について「拠点間の連携を強化する路線網の再編が必要」と書かれているが、「路線網の再編」は改善策であり、課題ではないのではないのか。課題の書き方を検討いただきたい。
- 事務局** : 課題の記載については、委員長から指摘があったため、委員長と調整しながら見直しを図っていく。
- 委員** : 公共交通空白地域である豊田地区については、「焼津駅と連絡する公共交通の導入」と書かれているが、西焼津駅のニーズがあるかもしれない。そのため、手法に限定されない改善策を検討していただきたい。
- 委員長** : 焼津市の総合計画には、外から来てもらう、交流、インバウンドの視点も書かれていると思う。課題だけではなく、焼津市の良いところを伸ばすような方向性と公共交通のあり方をリンクさせることも必要と感じる。
今年度は、具体的なプランを作成するものではない。具体的なプランは、来年度の公共交通網形成計画で作成するため、公共交通網形成計画をつくるための方針を、この委員会で整理していきたい。本委員会は、改善策を細かく検討するのではなく、現状の公共交通に対しメスを入れる視点を提案するものと認識している。
焼津市民の生活スタイル、来街者にアピールしたいもの、そのような視点が必要といえる。課題だけでなく、このような視点も加えて、全体としての方向性を導き出すと市民の人にもわかりやすいといえる。もっと広い視点で方向性を検討してほしい。
- 委員長** : 本日いただいた意見を基に、課題、改善策を再整理していただきたい。
また、デマンド交通は行政主導型で行っては失敗することが多い。デマンド交通はタクシーの利用の仕方とほぼ同じであるが、「デマンド」と言うとまったく新しいちがう仕組みのように聞こえる。「デマンド」の仕組みを住民に充分説明した上で、住民主体で使い方を考えてもらう、住民に事業として実施してもらう、そのような仕組みも考えられ、必ずしも行政が主導で行うことが良いとは言えない。
「住民と密接に意見交換する場をつくる」など、この委員会の中で提案していただければ良いと思う。

- 委員** : 今後のスケジュールを教えてください。
- 事務局** : 第3回委員会では、改善策を提示する。合わせて課題の見直しも提示する。委員会は全4回の予定である。
- 委員** : この委員会でどこまでやるのかが、わからない。
- 委員長** : 本委員会で計画づくりは行わない。
- 委員** : 改善策があまりにも断定的なことが気になる。複数の考え方がある中で選定した改善策であれば良いのだが。
- 委員長** : メスを入れる視点の提案はあるといえる。例えば、「運行内容、経路を見直す」という提案はある。
- 委員長** : それでは、事務局に返す。
- 事務局** : 第3回委員会は、1月20日（金）14:00からである。
公共交通網形成計画は、来年度の予算要求を行っている。そのため、この委員会では、方向性や考え方をまとめ、それを公共交通網形成計画に反映させていきたいと考えている。