

令和4年度 第2回三島市地域公共交通網形成協議会 議事録（概要）

- 日 時 : 令和4年8月8日（月）14:00～15:52
場 所 : 富士山南東消防本部 3階 消防センター
出席者 : 委員24名（5名欠席）
事務局 : 都市計画課（石田課長、八木課長補佐、野知技術主幹、岡本主任技師）
地域協働・安全課（岩崎課長、小糸主幹、谷井主事）
- 公開・非公開の別 : 公開
傍聴人数 : 0人
内 容 : 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
(1) 三島市地域公共交通網形成計画の事業実施状況の評価 【議案第1号】
(2) 次期計画策定のための市民アンケート実施について 【議案第2号】
(3) 三島市自主運行 山田・小沢地区デマンド型乗合タクシーの実証運行について 【議案第3号】
4 報告事項
(1) 三島駅南口駅前広場改修について
5 閉会
- 審議結果 : 議案第1号—原案どおり承認
議案第2号—一部修正することで承認
議案第3号—原案の通り承認

質疑応答

【議案第1号】三島市地域公共交通網形成計画の事業実施状況の評価
質疑及び意見なし

【議案第2号】次期計画策定のための市民アンケート実施について

○委員

1点細かいところですが、ちょっとご意見を伺いたいのはアンケートの中の12ページのところで、鉄道、バス、タクシーの利用状況についてお伺いしますという3があり、鉄道、バス、タクシーの順に並んでいますが、まず、先にバスの質問の全く利用しない方に聞いた質問の2番というのに目的地に行くバスがないからというのがあって、これは目的地に行くバスがないことだと思いましたが、その上で鉄道の2番を見ていただいて、駅が目的地から遠いからというようにありますが、駅が目的地から遠いのか、目的地に行きやすい電車がないからなのか、目的地から駅が遠いのか、どれかなと思いました。

○会長

ありがとうございます。ここの設問の意図がはっきりしないですね。目的地が駅から遠いということでしょうか。事務局から説明をお願いします。

○事務局

今、会長がおっしゃられた通りです。わかりづらいので、表記を改めます。

○会長

そのようにお願いします。そのほかよろしいでしょうか。

○委員

資料の10ページのスケジュール案のところ、最終的に策定するのは来年度の6月、7月ぐらいということだと思うのですが、今、現行の公共交通網形成計画が今年度で終わりということで数カ月、空白期間が

生じてしまうことになると思いますが、そのあたり、何かこう整理しようというお考えがございますか。

○事務局

途切れなく計画が連続すればよかったのですが、今年度のスケジュールがタイトなものですから、今年度末に策定までの手続きを完了させることが、やむを得ずできないということで静岡運輸支局様にはご相談させていただいたところ、まずは素案の策定だけでよろしいというご回答いただきましたので、その連続性につきましては、現計画を延長するという考え方がいいのかと考えております。一度、検討させていただきたいと思います。また、ご相談させていただきたいと思います。

○委員

他の自治体でも、コロナ禍とか、いろいろ諸事情があって、延長されているところもございますので、最後3月の素案作成の時に、現計画、例えば数ヶ月単位で延長するというような対応で、連続性を担保してもらえればいいのかと思っております。また、それぐらいの時期になったらご相談いただければと思います。

○会長

ありがとうございます。そのほかはよろしいでしょうか。

質疑及び意見なし

【議案第3号】三島市自主運行 山田・小沢地区デマンド型乗合タクシーの実証運行について

○委員

2点ほどお伺いさせてください。1点目は、金曜日は17時30分発、要望もあってということで運行するのですが、帰りについては、皆さん自力で別のタクシー等使うから行きだけこうしてくれという要望があったという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

はい。地元との意見交換会で、小沢地区のほぼ全世帯の方1人出ておまして、そこで、帰りは自分たちで何とかするから、行きだけでも出していただけると助かりますという意見がありまして、この時間の設定をさせていただきました。

○委員

わかりました。それと、もう1点、運賃のところ、身体障がい者さんの割引運賃が設定されていますが、使うタクシー車両はUDタクシーを使う想定でしょうか。

○事務局

そこにつきましては、まだ詳細の方が交通事業者さんと話が詰め切れれておりませんので、今回こういうご意見があったということで、また、UDタクシー等の仕様について、事業者さんにご相談をさせていただきたいと思います。

○委員

せっかく身体障がい者さんの割引設定をされており、乗れないと意味がなくなってしまうので、調整の方をお願いいたします。

○会長

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○委員

聞きたいのですが、山田小沢地区は地元の方と意見交換等していく中で、あくまでも実証ということですが、市として、現段階で想定利用人員みたいな何か掲げているのかどうか、もしあれば、伺いたいです。

○事務局

想定の利用人数につきましては、まだ、今、そこまで細かな設定は考えておりません。使っていく中で、乗り合い率とか、どのぐらい本数が出ているのかというところを調査しながら、検討していきたいと考えております。

○会長

アンケート結果から利用は伺えるということでもいいですか。

○事務局

そうです。

○会長

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

質疑及び意見なし

【報告事項】三島駅南口駅前広場改修について

○委員

今回、南口の方の駅の整備というところですが、この協議会としては、バスターミナルが議論の中心だと思っております。隣接して、南口の東街区の再開発によって車の挙動が、大分大きく変わるのかなというふうに思っております。国道1号を管理しているものとして、現時点においても、国道1号の方から、三島駅、或いは三島駅を通過して裾野に向かっていくような車両の混雑によって、バスの運行ですとかそういったところに一部影響が出ているというふうに考えておりますので、そういったところについて、どのように車を処理していくつもりなのか、この中でなのか、再開発の中でなのか、そのあたりも教えていただければなと思っております。

○副会長

再開発の方を担当しておりますのでお答えさせていただきます。東街区再開発の方で交通処理計画というのを委託して、今、2回目の時点修正をしております。そちらの方で処理を検討し、作っておりますので、再開発の方で交通処理というのは考えていきたいと思っております。先ほど、5ページ、6ページのところに、再開発計画、建物配置と歩行者動線、それから6ページの方に、車の動線という形になっておりまして、こちらの方はこのエリアだけ見ますと、歩行者と車の動線を分けて、この渋滞をなるべくしないような隅分けをしているということと、北から来る車、南から来る車というものの入り方、その誘導経路というものを検証するとなっておりますので、その辺をしっかりと再開発事業の方の交通計画の方で検証していくということになるかと思っております。

○委員

ありがとうございます。また、その計画が煮詰まってくる段階でいいので、適宜教えていただければと思っております。

○委員

ちょっと細かい点といいますが、4ページ目の整備構想案のところ、今回ここに、一般の降車場、降りる場所を移動したこの内容は非常に素晴らしいと思います。今でも非常に混雑しているので、確かにタクシー乗り場の場所で、一般の車両が入っているのをよく見かける。ところが、北口を見ると、迎いの車がぐるっといっぱいになっていますよね。こういう形にすると逆にここが車でいっぱいになるのではないかっていうことも懸念されるのではと、そこがちょっと気になりました。それともう1点ですが、三嶋大祭りが始まりますが、据え置き山車を駅前に置くかと思っております。その場所が確保されているのかなと、そこが気になりました。

○事務局

まず1点目ですが、北口は確かに送迎の時、迎いの車で一定程度の時間を駐車していることは承知しており

ます。ここにつきましては、何らかの表示をすとか、あと、ちょっと淡い期待ですが、交番の前ですので、長期の駐車が減少するのではないかと期待も込めて、その場所にしております。山車につきましては、地元と協議をさせていただくと、今の平面図は、今ある水の仕掛けですとか、街路樹ですとかの再配置を検討しているものですから、そういうものをいっさい取り除いております。そういう中で、どういう形になるか、まだ、これから詰めて参りますので、今、いただいたご指摘につきましては、今後調整していきたいと思いません。

○委員

はい、わかりました。ありがとうございます。

○委員

2点ほどお伺いします。まず1点めとしてバス乗降場8番のところですけども、このバス乗降場の始まり、横断歩道から概ね何mぐらいあけることを想定しているか、もしくは交差点の隅切からどれぐらいあけることを想定していますか。2点めとして交番の前が一般乗降場となっておりますけれども、施設の特性として緊急自動車の出入りが想定されます。その点については、配慮なされているのでしょうか。

○事務局

後者の方からご回答させていただきます。緊急車両の出入りについては当然のことながら、交番の前ですので、今後、三島警察署もしくは交番と協議をさせていただきたいと考えております。前者の方につきましては、バス降車場の配置ついて、横断歩道からの距離が規定で決まっているかと思いますが、若干それより足りない状況になっています。これは引き続き、詳細設計も含めて、正確な配置について数字を出して協議させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

○委員

わかりました構想案ということで承知いたしました。

○会長

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

質疑及び意見なし

○会長

以上をもちまして、本日予定をしておりました議事、それから報告についてすべて終了となります。ここで最後に総括といたしまして、先生お二人からご意見を頂戴したいと思います。

○委員

はい、ありがとうございます。私、交通のプロではありませんで、土地利用、都市計画ですけど、その観点で三つほど思ったことを述べたいと思います。

まず一つ目ですが、次期公共交通計画の時に私自身答えがあるわけではないのですが、最近のこのウォーカブルなまちづくりということを考えてときに、公共交通は、単にその乗り物だけでいいのかなと。

一応、選択肢の中で徒歩も入っていますが、どう入っているかとよく見てみると、徒歩で駅に行って移動して、そのあとは知りませんと、そんな話になっていて、行った先で徒歩、歩いて、その街中を楽しむなど。

そういう感覚でのそのウォーカブルというのが、ある意味、すっぱり抜けているというか、もちろんこの公共交通計画ですので抜けているのでしょうけど、もう少し何か踏み込んで、交通側から、そのウォーカブルな交通、もっと言うと、歩くということも公共交通であるとまでは言えないかもしれませんが、もうちょっと突っ込んだような議論があつていいのではないかなと思ったりします。

一方で、土地利用の方からは当然そのウォーカブルな中心市街地のまちづくりとかやっているの、いろいろなお金を使って、町中を歩きやすくするという三島の売りの計画を非常に全国的に見ても特徴のある先進的な事例だと思しますので、何かそのあたりの接点というか、来た先で町を味わうための公共交通みたいな話の場合、或いはさらに言うとコロナ禍で、自分の町にいながら、歩いている公共交通なんか頼らなくて、むしろその公共交通がいやで車に乗るから、何とか公共交通でという感覚ではなくて、そもそも街中で自分の家で、家

の周りで歩いて暮らせているということ自体が悪いことじゃなくて、何かこう、トレンドとしてはそっちの方がより強化されているのではないかなという想像もするので、その辺は何かこう落とさないように、見ていただくといかなというのが一点目です。

あと2点目ですけど自主運行の件で思うというか、私プロじゃないので、このような取り組みと、あとそのバスを自分で抱えながら運行するような、撤退路線の後の自主運行とか、或いは撤退しないまでも民間事業者さんが団地にサービスしているというのも含めてですけど、今回のようなオンデマンド型の乗りものが、コストも、非常に桁違いぐらい安上がりというか、かかった分だけ事業者さんに補填するのか、払うのかわかりませんが、そういうような感じだと思うんですね。

その結果、もし桁違いだとするとその桁の真ん中辺を埋めるような運行形態とか、いろんなオプションをこういう実験をするときに、その単に実験をどうするかということだけではなくて、そのいろんなオプションをふやすぞというような目的も持って、すぐにはこの実験だけでは、それが果たせないとは思っていますが、いろいろ考えて、集団開発して行って欲しいなと思います。といいますのも、その立地適正化計画の中で、今、居住誘導区域というところに、広めに、今、お住まいのところをなるべく漏らさず入っているわけなのですが、いずれ人口密度が40人/haを下回るような場合、それから高齢化率が50%上回るような場合には居住誘導区域のままでもいいかどうか検討すると。

ただし、単に指標が下回ったから、もう居住に適さないよって言うのではなく、そのときに、おそらくその交通手段だとか、その地域の中のお店の配置とかサービス、福祉含めたサービスの状況とか、そういうのを点検しながら、その地域が本当に困っていないかどうか。

或いは今後困りそうじゃないか、どういう点で困っているのかというのを点検しながら、何らかの施策もしていかなければいけないという時期が、そんなには遠くなく訪れると思うのですが、その時に交通手段が今回のような、オンデマンド型のようなもの以外にもいろんなパターンがあって、もちろん自主運行みたいのもあって、何というかコストがものすごくかかるんで、もうごめんなさいっていうのではなくて、いろんなところを削れるところは削りながら新しいその桁違いの真ん中辺を埋めるような、手段も含めていろんなバラエティーがあって、その中から選択、自分たちの地域の需要に合ったものが選択できるようなオプションを増やしていくということが必要というよりは、私の立場からあるとありがたいというふうに思うので、ぜひそんな視点を持って、社会実験していただくと良いかなというのが2点目です。

あと3点目は駅前広場ですが、はじめ見た時は、今、タクティカルアーバニズムというのが世界的にはやってくる、特に若手の研究者等では流行っていて、実践する人も増えてきて、我々のような古典的な、高齢教員にとっては、なんていうかついていけないような状況なのですが、例えば、今日の事後の案を見ると、3日でペイント塗って、はい、今日からこれですよと。

すぐには駄目だとしても、社会実験でペイント塗って2週間でやりますよ。

言ってしまうと、欠点、利点わかるので、じゃ、もうすぐやりましょうと。

3年もかけずに、3ヶ月でできるような案かなと初めは思ったんですね。

もちろんお聞きすると、いろんな交通事業者さんの調整、いろいろあって、時間はかかると思うんですけども、そういうふう感じた。

特にそれがいけないと言いたいわけではなくて、例えば、計画案を見たときに、土地利用というところの空間利用という面できくと、この一般車両の真ん中に、空きスペースが空いていて、これ何するのかな、もったいないなと、勝手に思います。

駅前の貴重な空間で私も最近、三島にちょくちょくきて、バスロータリー等を見ますと、いつもぎっしりで、押し合いへし合いでどうなっちゃうのかなというように、そういうスペースの足りなさが、今後もあるんじゃないかと思う一方で、その設計の内容で、空白部分があるっていうのは、もったいないなと。

例えば私、交通のプロではありませんが、この進入車路をもっとこう絞って、やや、そのなんてかこう、ぐっと食い込みつつ、ぐるっと回るようにすればこの島状の歩行者空間がちょっと広がるかなと思うし、あと設計の仕様によってはその交番の前あたりの、せつかく再開発もあるので、この辺もですね再開発エリアと一体的に考えて、何とかこの他にない、三島らしい広場だぞといえるようなものの一部になるように、もうちょっと工夫できないのかなとか、いろいろ思ったりするんですけど、言いたいことはですねこの計画はまだ案だと思うので、これから検討されるということなので、いろんな可能性をいろんな観点から、ぜひ詰めて行って欲しいなと思うという趣旨なんですけど。

特に三島の駅の顔の部分ですからね、そういう意味ではですねいくつかポイントとしては、今の電線地中化でずっと南の方から駅にめがけて、大分、もう電線が取れて、もう取っちゃいましたよね。

取った後の今、修景作業とかもやっていると思うのですが、その後、駅に入る、歩いてくる人は、或いは車

に乗っていてもいいんですけど、入る時のその見え方、どうなるかとか、再開発事業できた時の一体的な駅前広場の状況となるかとか、様々な観点で、別の視点なども、評価の軸に加えていただいて、検討しようとしているこの案がより適切なものかどうかというのをチェックして欲しいなというふうに思います。

あとですね、ちょっと先の話になるんですけど、いずれも駅舎というか駅舎自体がどうかというよりも、南北自由通路、永遠の課題っていうか、何度議論してもなかなかどうも着手できないというか、非常に難しい課題だと思うんですが、そういったことも考えた時の絵には現れていませんが、次世代の南北自由通路の接続をした時の暁の姿なんかも考えて、駅前というものを、より駅広だけではない広がりの中で、さらに検討して欲しいなと、お願いですけども、よろしくお願いします。

以上です。

○会長

はい。先生ありがとうございました。それでは、次、よろしくお願いします。

○委員

それでは少し、今、お話があったところも少し絡めながら、お話をさせていただきますが、まず、ちょっと14ページのところで、話しがあったときに、手を挙げようか、どうしようか迷ったところなんですけど、まだ少し期間がありますので、文言は少しちょっと検討していただきたいなといったところは、問7のところですよ。

問7のところは、三島市で公共交通、実際に動かしていくときに、1人当たり990円かかっているよと。

こういったものが、市民がこう理解することは、やはり非常に大事なことで。そういった面では、今回こういう調査の中にどれだけその税金が導入されているかということを知ってもらって、これは非常にいいことなんです。その税金を知ったことによって、それを負担額という形の中で、今後継続していくかどうかというのを問い掛ける時の質、その選択肢といったところで、費用負担をふやして公共交通サービスを向上するということは、増額してもっといいものを作ろうねっていうのが1番目。

2番目は、費用負担を現状維持して公共サービスも現状維持するということは、費用負担は現状のありきの中で、利用者がどんどん減っていく中で公共サービスは、現状維持しなさいということは、変な言い方をすると、交通事業者さんに負担してもらおうみたいな、そんなふうを読む、読み間違えてしまうこともあり得る、ということなので、そういった面では、現状の費用負担といったものを現状維持する。その時にやはり公共サービスといったところの一部低下、こういったものが、やむを得ないと考えるのか、その辺のところの、意味合いを少し整理して欲しいと。それが3とまた絡んでくるんですけど、費用負担を減らして公共交通サービスを低下させても構わないっていうと、市民がこれを選択するかどうかっていうと、かまわないという表現にはなかなか丸つけにくいという気がいたします。そういった時には、利用者減の対策として、それに合わせたサービス低下といったところに、照準を当てたような、費用負担の減少といったものを目指してくんだとか、またちょっと意味合いを市民の方が誤解しないようにしていくと。というのも、市民の方が、公共交通を維持し、継続していくんだ。それがやっぱり市民の選択、判断の一つなんだよということも、今後これから検討しなければいけないので、そういったことがわかる表現にしていきたいなというふうに思います。

それから少しいろんな話が出てきたところの中で、ちょっと評価の話ということなのですが、これは今回の委員の皆様方よりも事務局へのお願いといったところが多いので、網形成計画といったところで、前回策定した時に上げた基準でしたので、それに対する評価ということなので、今回のところは問題なしと、私も判断しているのですが、他の、千葉県の東金で今、いろいろ関わっている中で、この市民満足度調査といった、市民意向調査、これで、公共交通の満足度といったものを本当に評価していいのかとといったところが、いろんな自治体さんで今上がってきています。といいますのも、公共交通を使っていない人が、公共交通不便だよと、判断ができない。そもそも先ほど事務局の方でもご説明ございましたが、ほぼ6割ぐらいの方が使っていない方がいる中で、こういった評価をどうしていったらいいのか。満足度20%30%とか、こんな低いものが公共なのといった議論、これにどうしてもつながってしまう。そういうことで、この都市としての公共交通といったものをどう維持していくのかといったときに、今回、その地域公共交通計画を策定する機会ということでアンケート調査をするので、具体的な調査項目といったところをかなり絞り込んで、或いはクロス集計等を取りながら、関係性を見ながら評価できるいいタイミング、こういったときに、これ以降の市民満足度調査といったようなもの、意向調査といったようなものを、今後も市が継続的に評価の基軸に置くのであれば、少しそういった内容に対してもっと踏み込んだ形で評価できる方向性に変更していくのかどうか、その辺をぜひ事務局でご検討いただきたいなと思います。具体的に目標1とか2とか大きな枠組みで捉えているのですが、具体的な施策といったようなところで、情報提供の質みたいな格が上がっていったときに、例えばデジタルサイ

ネーじなんていうのは、実際にでき上がってるわけですね。でき上がったということはこれ効果が確実にあるはずなんです、効果があつたところの評価を聞いてもらってもそうではなくて、実際それを使ってみた人たちが、その地域の中で利用しやすい情報がちゃんと提供されているのか。或いは公共交通として、バスの利用をしようといったときに、きちんとその乗り場案内等を含めたものが、自分たちが活用できる仕組みのものがちゃんと享受できるかどうか、こういったところの、或いはもう限定した、その利用満足度といったところに移行していてもいい内容の中には当然出てくるんですね。そういった面ではその辺のところの一律形で市民意向調査をとるのではなくて、スポット的にその対策効果と直結するような仕組みとしての評価を、ぜひ検討していただきたいというふうに思います。これがまず、大きな、アンケート調査の視点というところです。

さらにということなんですが、先ほどのその南北といったところもそうなんですが、3ページのところで、こちら、2018、2019年と、工事中の利用制限といったもので、非常に利用客が減ったとあります。そういった面では、公共交通に対する負荷をかけたことによって利用客がちょっと離れちゃったかなというような事務局のご説明だったんですが、こういったものを、例えば南口と北口といったところ、これ合わせ技になってるのかどうか、その辺のところですね、実際にこの南口のそのバスの利用と北口のバスの利用等では質的なものが全然違ってきると。そういったものを一つの同じ尺度として、まず合わせ技一本でいいかっていうと、どうもそうじゃなくてもそうだなという気がいたします。そういったときに、今後も、今、最後の方で出てきた計画案の中で、これから工事が伴うといったときに、工事中に利用客がもちろん出る、こういった状況があるかもしれませんが、そういったところを、ある意味もうカバーしていくのかといったところの、その計画のフォローアップ、こういったところも併せて検討していかねばいけないというふうに思います。

少し飛び飛びになって恐縮なんですが、デマンドの話の中で、今後これから地域公共交通計画を作るといったときに、これもいろんな自治体さんで今、地域公共交通計画を今年度或いは来年度にかけて作ってる、自治体さんが非常に多く、増えてきています。増えていく中で、冒頭のご説明の中にも、ある意味総動員っていうキーワードが出て参りました。総動員といったところは、交通事業者さん、公共交通を基本的にカバーしていただいているんだけど、なかなかそれが対応できないところについては、例えばNPOさんであったりスクールバスであったり、或いは、医療、病院のバスであったり、いろんなものを活用して、地域の皆さん創造にやりましょうと、NPOの方も含めてといったような文言が入ってるんですが、この三島市にとって、そこまでやる必要があるかどうかをぜひ地域公共交通計画の中で考えていただきたいというふうに思います。

その中では、三島市といったところの中で、公共交通のカバーおそらく9割を、基本的には、バス停から200とか300、それから鉄道駅から800から900とかそれぐらいの枠でエリアを作っていくと、ほぼ9割ぐらいは入ってるんじゃないかなと思いますね。そういったときに、交通不便地域といったところが、基本的にはあまりない。逆にまた、タクシー事業者さんにとってエリアをカバーしていただけると、ほぼ全域カバーできると。こういったところの中で、いろいろな民間のところの手助けをしてもらわないといけないエリアがあるのかどうか、これはぜひして疑義して欲しい。今回新しく提案させていただいた実証運行するような地区といったところは、タクシー事業者さんに入っていただくということで、交通事業者さんと地域の方たちの利用といったものを、現実という形の中で、その現実の実利用に相当する形の、最低限利用、と言ったところに置いているので、曜日限定、時間限定、こういった形をやられているので、まずはその交通事業者さん等で、エリアをカバーできる計画なのかどうかといったようなところも含めて、次の計画の中にきちんと位置付けを持って考えて欲しいなと思っています。さらに、このデマンドにあたってはですね、先ほどの利用者の想定がどうかというご質問ございました。これやはり非常に気になるところでございます。アンケートをやったということで、私もこの山田小沢地区、実際に事務局の方と一緒に回らさせていただいたんですが、非常に山間地域近い、非常に交通の不便なところだなあという感触を持ちました。ただこの地域の方たちが自分たちの中でどういう移動をさせないかやいけないかということをアンケート調査含めていろいろ検討されてる中で、実際使いたいという要望の形が少し見えてきた。私も千葉の中で、いろいろデマンドで地域の中に入ってやったんですが、乗る乗る詐欺というのが非常に多くて、40%ぐらい使うよ、収支率上がりそうだよっていうところで、実際に見に行ったら5%ぐらいしか利用してない。いや、今乗らないんだけど将来使いたいという声ばかり上がっていると、そんな事例が多いんですが、ただこの山田小沢地区の場合には、年齢構成も高くてやはり利用したいという声やはり現実的にある。そういった中で最低限利用なんです、ただ、これタクシー事業者さんにとってみると、この時間は予約が入らなければ動かないということなんです、予約があつたときに動かせる車両を置いておかなくてはいけないということで、運転士さんの待機、こういったものは当然出て参ります、そういった面では、使わなかった分は1回ごとの清算で行う場合には、タクシー事業者さんにとってみるとこれ損益になってくるわけですね。実証運行期間中ということも少し踏まえた中で、その辺を、タクシー事業者さんも協力していただきながら検討していくんだと思うんですが、地域が本当にこの中で運用する仕組みとい

ったところをどう考えるのか。ぜひその辺のところ、単に時間設定したから、予約がなかったら動かさなくていいんだってということではなくて、地域の方々にとってのタクシー業者さんといったところの、会社の仕組み等も含めたものをきちんとある意味学習していただきながら、運行するような仕組みを作っていただきたい。

実際に、柏市さんのところで今、とねっこ号っていうの私も動かしてるんですが、そこが1週間にいっぺん買い物って使いたいというところで、朝10時に出発して、スーパーまで行って、2時間あって、そして、戻ってくると、こういった仕組みなんですけど、非常に小さなそれこそ、ことと同じぐらいの100所帯ぐらいの小さなところ。そういったところで、高齢化率もよく50%ぐらいといったところで動かしてはいるんですが、最初、週に1便のところ、利用客がゼロにならないかということでやっているんですが、去年の12月から動かして、ゼロになったことが、1回もありません。そういった面では、何曜日にどれぐらいの利用客だったよということを、自治体の方からも、協会の方にきちんと数字をお伝えをする。そういったようなことを、やっぱり丁寧なことをやってるんですね。そういった面では、地域の方も、動かす1人の公共交通を維持してくメンバーなんだという意識を持ってもらうような取り組みを、フォローアップしていただければいいかなというふうには思います。さらにこういった例が、一つずつ成功例として上がってくると、地域公共交通計画の総動員といったキーワードではなくて、交通事業者さんも、いろんなそのバリエーションといった形の中で、交通不便地域の中で、どういう地域の中で、活用できるような仕組みになるかということの一つのいい例になってくるかなと思いますので、ぜひ今回のところで、どういう方たちがどう使うか、或いはこういったところに齟齬が出てくるのかといったところを徹底的に調べていただきたいなと思います。

あと、ちょっと話が長くなってしまいましたが、バスロータリーの件ですね、今、先生からも少しいろいろ話がありもったいないなといったところもあるのですが、先ほどのデマンドも含めてなんですけど、公共交通は、やはり将来計画を立ててやっぱり将来に向かって考えるんですけども、都市計画的にという、先生が考える立地適正化計画のようなものは、20年先ぐらいのものに向かって、町をどうやって変えていこうか、そういったときに、20年先の絵を居住誘導とか都市機能区域みたいなことを設定していくときに、これぐらいの施設をどれぐらいのタイミングで作っていったり絞込みをしていこうかなってというイメージプランが出てくるんですね。そういったものをバックキャストっていう形で考えていって、都市のコンパクト化を図るんですが、公共交通って、どちらかという今困ってる人たちの、どうしても手助けをしなくてはいけないっていう、そうするフォアペスト型とかっていう、何とか今困ってる人たちの支援する取り組みにいつてしまう。

そうなってくると、それが将来計画と向き合うのかどうかっていうことをやっぱり考え、その時に、デマンドさっきのは、フォアキャスト形でも本当に困っている人たちですので、手助けをする仕組みは成り立つ。

ただこういう駅のインフラといったところは、先ほどの絵を書いて、ペイントしちゃえばっていうわけなかなかないところもあるんですね、構造的にね。そうなったときに、構造的な変革をした場合には、5年10年で簡単に直せないといった問題が出てまいります。そうしたときに、やはり将来計画といったときに、その交差点、ごめんなさい、駅前広場という空間を、10年、20年先の将来の姿に合わせた中に近づける仕組みとしてどうやって、その運用するのか、この辺を考える。現行の仕組みといったところだけで議論していいのかどうか、或いは将来のICT化とかそういったものに対する取り組みも組み込んでいくのかっていうことも併せて考えなくてはならない。今やはり駅前空間は非常に土地の高いところもあるので、なかなか土地を確保することが難しいということがありますね。そういった中で、これも柏市さんで私も実際にやっているものなんですけど、タクシープール、ここはアンタッチャブルの世界だとよく言われるんですね、既得権に基づいた台数確保をちゃんとしなさいと。もちろん、観光利用、或いは一般利用、そのために、町の中で、ある意味タクシー待機といった形で、利用者といったところをフォローアップする、これも非常に大事なことなんですけど、今柏市の方では、今、ICT化といった側面の中で、待機する空間を別にちゃんと作るよと、その中で、その代わり、駅前広場はある程度、最低限の数減少させてもらって、ある意味、タクシープールの状況が、利用客が溜まってきたら、或いはタクシーがいなくなったらどんどんそこからある施設から配置できるような仕組み、ショットガン方式というような形の中で、運用する方向性を検討しましょうということも、都市空間の中では、実際動かしているわけですね。そういったところもございます。ですので、平ベタが一番いいというのはいいかもしれないんですが、あそこの空間といったものを、やはり駅前空間の一番の有効な都市利用といったものを活用するために、本当に将来20年先といったものを見込んだときに、駅の玄関口といったところをフォローアップするのか、さらにそれが公共交通として、ある意味、新たな仕組みを導入することによってカバーできるのであれば、そういったものを先行的に入れていくようなことも、併せて検討する、そういったこともあってもいいのかなという気はいたしております。この辺はそれぞれの事業者さんとのね、議論が出てくることだと思いますし、さらに、この再開発ビルといったところが、これ動いていきます。一般的な再開発事業のところまだ組合施行でやるのかどうかとか、いろんな問題があって、どこまで行政が関わるところなのかといったとこ

るもあるんですが、そういった空間の中にそういう交通車両といったようなものを、巻き込んだ形でやっける事例なんかもないわけじゃないんですね。ですので、その辺のところを少し、この絵姿だけでみて現状のものを全部埋めると考えると、なかなか限られた案しか出てこないというのが現状かもしれないので、もう少しその将来計画に見込んだときに、この三島をどうやって動かすのかということをご検討いただきたいという気がいたします。現在私も伊東の駅前広場、ここの駅前広場の空間を、具体的に取りまとめをさせていただいてるところなんですが、概ね全体構想が動き出して、これから計画作りになって、その時にもやはり、このバスとタクシーの必要台数といったところが非常に大きな壁になりました。さらに、一般車両といったものをどういう形で受入れるのかといったところの問題もございます。今回一般車両で入ってくる駐車場が非常に離れていますので、そういった時の一般車両がきちんとそこに止まってくれるような仕組みとして、ある意味、歩行者動線と合わせる形の中で運用できるかどうか、その辺も是非、今後検討しなくちゃいけないかなと思います。そういった面では、今、試案が出てきておりますので、ぜひこの三島をその北口は北口で新幹線口として動いておられる。南口として、三島市の場合には、北口は三島の土地ってほんのちょっとしかないですね。どちらかというと、長泉町になってしまう。そういった面では、本来の三島の顔となる玄関口を、きちんとどうやって作り込むかっていうことをもっと、かなり意見交換しながら、内容を充実化しないといけないかなという気はいたしました。ということでちょっと余分な話もさせていただきましたが、私のコメントとさせていただきますと思います。

○会長

両先生、貴重なご意見大変ありがとうございました。アンケート、市民満足度につきまして検討していただきたいと思いますが、それから、問7の表現のところにつきましても、少し今のままでちょっと乱暴なところがございますので、こちらの意図が伝わるような表現に、委員の皆様よろしいでしょうか、こちらで一任いただきます。内容を少し表現を修正させていただきたいと思います。

それから本日皆さんから貴重な意見をいただきました、委員、それから代理委員以外のメンバーからの発言につきましては、議事録には、載せませんので、ご了承いただきたいと思います。

それでは以上をもちまして協議会の方を終了いたします。

事務局の方にお返しいたします。

〈追加：情報提供〉

○事務局)

閉会の前に、委員お2人から情報提供のお申し出をいただいておりますので、もう少々お時間を願います。まず初めに、委員願います。

○委員

ちょっとお時間いただきたいと思いますが、お手元に1枚もので、バス停の安全性確保対策の進捗状況という表裏の資料をお配りさせていただいております。何かと言いますと、バスがバス停に停車しているときに、バスの対向車線を車が通ったりですとか追い抜いたりという場面があると思いますが、そのような際に、例えばその横断歩道、交差点の近くなどで歩行者がいるときに、車が横を通り抜けることで、その歩行者に死角があるために危険が生じるというようなところが、ありますので、静岡県、全国で、そのような可能性があるバス停を調査しまして、改善の方を進めていますという資料になります、裏面が三島市内の対象バス停を掲載させてもらっています。なかなか対策が進んでいませんが、216番奈良橋のバス停は、対策は実際済んでおります。

他は、三島市内は道路が狭かったりですとか、移設先が見つからないですとか、対策が打ちにくいような状況があり、進捗状況があんまり芳しくはないのですが、特に車をご利用される方、バスをご利用される方は、バス停に止まっている時に、死角が生じる可能性があるというところだけご注意くださいながら、交通安全のルールを守って、事故防止を図っていただければと思います。こちらの方は、順次、進捗状況については、公表しておりますので、また対策の方は随時進めて参ります。ありがとうございます。

○事務局

続きまして、委員からも、お時間を頂戴したいということでお待ちいただいております。願います。

○委員

先週、道機関では取り上一部報告していただいたのですが、弊社の路線バスの運賃改定を予定してございますので、この場を借りてお知らせさしてもらいたいと思います。予定では10月1日を目途とした運賃改定の申請をさせていただきました。弊社は、長年にわたって路線バス事業は赤字運営を続けて参りましたが、その間、貸し切りバスを初め他の部分の、収入でその赤字を埋めながら事業を継続していたという側面がございます。その中で、昨今、このフロアの影響もございますし、燃料の高騰も、最近はかなり上がってしまっているというところで、経営の悪化に拍車がかかっているという状況でございます。とはいえ、今後も、バス事業を継続していくとなりますと、安全投資ということで、バスの更新も当然しなければなりませんし、車載機についても、システムですので5年、長くても10年のうちに、すべての車両を切り換えていかなければならないという設備投資もございます。また、乗務員の確保についても、いろいろとニュースが出ていますけれども、バスの乗務員というのが経営、拘束時間が長くて収入が少ないという、当社も他社さんもそうだと思いますが、そういった実態の中で、乗務員を今後も確保していかなければならないということで、雇用をしっかりと継続していくということもございまして、今回の運賃改定をさせていただきながら、処遇を少し上げさしていただいて、何とかこのバス事業を継続していきたいというのが今回の趣旨でございます。具体的には10月1日から初乗り運賃、現在の180円を200円に改定させていただく予定でございます。初乗り以降の運賃に関しては、平均で14.5%の改定を見込んでございます。今後も、弊社も事業所努力とは言いましても、できる限界がございますが、そういった中で、努力をしながら、事業継続して参りたいと考えておりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。また詳しいことを、まだ今、申請を出したという段階でございますが、しっかりと認可を受けた後に、弊社ホームページや、社内、バス、バス停等々でご案内をさせていただく予定でございますので、その際にまたご確認いただければと思います。私からは以上になります。

○事務局

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。長時間にわたりありがとうございました。