

日 時 令和7年12月17日（水）13時30分～16時
 場 所 牧之原市役所相良庁舎3階 第1・第2会議室
 出席者 別紙のとおり
 内 容 令和7年度第2回牧之原市地域公共交通会議

1 開 会

2 挨拶（大石副市長）

- ・今回は2回目の会議。前回7月の会議では市の公共交通の概要や公共交通計画について説明を行った。1回目から現在までの間、評価改善部会を開催し、公共交通計画の進捗状況の確認や評価について委員から意見をいただいた。
- ・全国的に様々なモビリティを活用した動きが始まっている。自動運転、ライドシェア、あるいはAI オンデマンド。この地域にどのようなものが適しているのか、皆様にご意見をいただけたらと思う。
- ・今回の協議事項は、令和8年度の路線バスやデマンド乗合タクシーの運行について協議をいただき、承認をお願いするもの。委員の皆様のご意見を参考に事業あるいは業務を進めていくので、ぜひとも活発なご議論を賜りたい。

3 議 事

委員24名中21名（欠席：中山委員、水野委員、竹内委員）の出席により会議成立。

（1）令和8年度の運行に関する事項

①地域間幹線系統に係る単独継続困難の申出路線の運行について … 資料1、2

【事務局 中山 説明】

【県地域交通課 廣津委員代理 説明】

【しずてつジャストライン(株) 藁科委員 説明】

《質疑応答》

委員： 通学定期券補助の年間の通学定期券の金額について、何円から補助対象になるのか。また、保護者による送迎が多いのは近距離通学者だからか。近距離の学生が多いのであれば、補助対象額を引き下げるのはどうか。

事務局： 補助対象は5万円以上の定期券購入の場合。

委員： 5万円は高いと思う。ハードルを下げれば例えば相良高校の生徒もバスを利用してくれるかもしれない。補助対象を2万5千円～3万円まで引き下げることを考えていただきたい。

事務局： 現在の補助対象の5万円は、相良本通から静波海岸入口までの定期券6

か月分で5万5千円くらいの金額になる。この補助金で掬えていないパターンとしては、片道のみバスを使う生徒。片道のみ定期はなく、証明が出るのがどうしても往復の定期券となる。まだ始まったばかりの制度になるので、様子を見ながら改善を加えていく。

座長： 保護者による送迎は近場が圧倒的に多い。車で10分以上になるとバスを選択する場合が多くなる。地域間幹線系統で市町が補助を出しているという話があったが、赤字補填以外として、このような利用促進にお金を使ってその結果バスを利用してもらうという間接補助という考え方もある。

定期券の一定の範囲を負担しているところをもう少し拡大し、その結果バス利用が増えるのであれば全体的なコストとしては良いと思うし、家計の負担軽減にもなる。またご検討いただきたい。

委員： 地域のバス利用が少ないというのは、バスの時間や本数が関係しているのではないか。しずてつジャストラインとしても厳しいところもあるかと思うが、行政ももう少し地域に見合った方式を考えてもらいたい。藤枝相良線も藤枝から牧之原市に戻ってくるには、最終が19時台だったと記憶している。また、本数は1時間に1本程度。これだけの人口があるのにこの現状は少し寂しい。

事務局： 地域間幹線や自主運行バスも昔は本数が多かったが、利用者が減って本数を減らし、それによってまた使わなくなるという悪循環が生じている。本数はできる限り維持はしていきたいと考えているが、事業者と話をしながら検討していきたい。

座長： 地域によっては、毎日夜までバスを走らせるのは大変なので、金曜と土曜の夜だけに限定している地域もある。実験的にそのような方法も検討できると思う。

静岡県： しずてつジャストラインから、事業評価シートの評価項目についてご意見をいただいたので補足する。最もウエイトを置いているのが補助基準実施状況。輸送量が15人を下回ると補助対象外となってしまう。20人を割り込むと15人に近づいているということで、少し改善が必要という視点で見えていただきたい。ただ、D評価になったからと言ってすぐに補助対象外となるわけではない。R7の評価として現状と今後の改善の目安と考えていただければと思う。

また、計画の部分については事業者ごとに計画の立て方が異なっている。評価基準の中でこのような計画を立ててほしいという指定をしていない。事業者ごとにバラつきがあるのは、県としても課題に捉えている部分があるため、県として統一するのかどうするのか、検討していきたい。

座長： 今回D評価になって直ちに補助が無くなるということではないので、目安として見てもらえれば良いと思う。直接補助に関係してくるのは輸送量が非常に大きい。15人を下回るのが2年続くと基本的には補助から外れてしまう。

島田静波線（島田駅系統）について、令和元年度が29人だったが、全体的に下がってきている。この輸送量は、どれくらいの距離を乗ったかということも影響してくるため、人数が変わらないけど輸送量が変わるとするのは、恐らく短い距離での移動が多くなったということだと思う。そこも参考にしながら今後の方針を考えていく必要があると思う。

-承認-

② 生活交通確保計画案について

ア 自主運行バスの運行について … 資料3、4

【事務局 中山 説明】

《質疑応答》

委員： 企業と連携した取組の検討とあるが、例えばスズキ自動車（株）や小糸製作所などは、社員の送迎でJR駅に接続しているのか。

事務局： 前回の公共交通計画策定の際に、企業アンケートを実施しており、回答をいただいている。スズキ自動車（株）については、社員寮から工場への送迎ということで、恐らく駅には行っていないと思われる。小糸製作所についても、吉田インターから工場への送迎。

委員： 承知した。路線の柔軟性や経費抑制のための運行形態を関係市と検討すると記載があるが、相良御前崎線と相良浜岡線は地頭方辻から相良本通まで経路が重複している。重複部分を統合するのはどうか。利用者がいないのに重複して運行するのはいかなものか。

事務局： 重複部分は150号線を走っているもので、なかなか乗りにくいという点もあると思うが、利用者が少ないことは課題に感じている。ただ、相良高校や榛原高校の生徒が御前崎市から来ているため、朝の便は10人を超える人数が乗車しているので、維持はしていきたい。

しかしながら、利用者の減少によりそれも難しいということで、令和6年度に両路線とも減便をしている。御前崎市もオンデマンド交通をスタートさせ、今後バス路線に対する考え方もこれから変わっていくと思う。先日も御前崎市と意見交換を行ったが、利用者が少なくなっているので少し見直しをしようという話をした。

来年の4月からということではないが、御前崎市及びしずてつジャストラインとこの路線については見直す方向で検討をしていきたい。

座長： 資料の中で経費が上がっているという報告があったが、持続的な運行のための経費削減も大事ではあるが、運転手不足への改善待遇の経費の増加とあるので、これ自体は伸びていくべきものであると思う。利用者をどう増やすかという点が非常に大事となる。

-承認-

イ デマンド乗合タクシーの運行について … 資料5

【事務局 中山 説明】

《質疑応答》

委員： デマンドタクシーは約8年間運行している。この8年を行政サイドはどのように感じているのか、率直な感想を聞きたい。

事務局： デマンドがスタートする際に、まさに委員と新交通検討会議をいう会議を組織して参画いただいた。その時から8年かけてようやく全域に展開できて一区切りになっているかと思う。当時はオンデマンドという考え方はなかったが、現在では新しい技術を取り入れたところも出てきており、改善の余地があるとも考えている。

ただ、相良地域・榛原地域という旧町単位で移動を制限していることや週3日程度の運行であることなどが課題であると感じているので、少しずつ見直しをしていきたい。

また、現在市街地の利用者が増えている状況であるため、配車に影響も出ている。この点についても、改善が必要だと感じている。

委員： 利用制限の緩和について検討するという話があったが、乗合率がまだ2.0を超えていない。通常のタクシーのような乗合率であるので、これが2.0を超えてから移動制限の緩和は考えるべきではないかと思う。

また、無料券の配布を10回利用から20回利用に増やすというのは、市の財政負担も増えていることから、来年の4月から始めても良いと思う。

また、各号の行先を見ていると統合できるものもあるのでは。例えば、じとうがた号とさがらひがし・にし号の月曜日の統合など。車両を減らして距離を稼げるかどうか。

土日祝運行も、まずは車両を統合して乗合率を高めること。利用者へのサービス低下になるかもしれないが、タクシー運転手の給与アップは国からも定められているので、勘案しないといけない。

委員： 今は本当に行政が良くやってくれていると思う。ただ、そのサービスを受ける側があまり有難いと思っていない。利用者のご家族も含めて、もう少し感謝の気持ちを持ってもらえたら、配車する側としても更に嬉しい。

利用者の中にはデマンドの曜日や時間を理解して電話することが難しい人もいるし、吉田町のぎゅっとカーでは乗り場が100カ所以上もあるので、利用者同士で一緒に買い物に行こうなど乗り合わせてもらいたい。

また、無料券については、やはり無料・タダというのは嬉しいもので、利用率が上がると思う。

事務局： 統合や運行日については、市街地の統合や配車を週3回に改善した。最終的には旧榛原地域で1つ、旧相良地域で1つが最も効率的ではないかと思っている。配車状況を見ながらタクシー事業者と検討していきたい。

また、無料券を配布する乗車回数については、あくまでも案であり、来

年度4月から実施するわけではない。委託料が約100万円上がる試算の中で節約できる金額は11万円程度。10回を20回にすることで、どこまで効果があるのか継続して検討していきたい。

デマンドは福祉寄りという性質もあるので、サービスを落とす方向でいくのか、市の財政も鑑みながら、本日委員の皆さんのご意見をいただいて検討したい。

座長： 個人的な意見として聞いていただければと思うが、全体の委託料が100万円程度上がるのに対して、無料券を乗車10回から20回にしたとして5～6万円の削減になる。この数字はあまり大きくないと思うし、回数が増えることによって利用者が利用を減らすなどの影響もあると思う。

もし、10回乗車を20回乗車に引き上げるのであれば、土日祝を増やすなど、何かしらのサービス向上とセットで行うと良い。

また、5、6万円の削減については、行政の負担は減るが、それは逆に言うと利用者の負担が増えることになる。もしかしたら買物に行くのを1回少なくする人も出てくるかもしれない。10回に1枚という無料券の配布条件が適切だったかも含めて、広く考えた方が良いと思う。

また、移動制限の緩和については、先ほど委員からもあったように慎重に考えた方が良い。利用者にとっては行ける範囲は広がるが、車両又は運転手などの供給側の制約が大きくなるため、そこも含めて考える必要がある。

委員： 今日出席している社会福祉協議会の方や、福祉子ども部長などにもデマンドタクシーについてどう思っているのか伺いたい。

委員： 社会福祉協議会としては、高齢者が増加している状況において生活支援として交通の足が必要になると思っている。デマンドタクシーを利用して買物をするだとか、スーパーの移動販売もある。私たちが関わる中では高齢者サロンへ出掛ける足がなかなか確保できないという話があったと思うので、その支援にもなっていると思う。

委員： 社会福祉課ということで、障害に関する業務を行っている。障害特性や種類が数多くある中で、ドアツードアで利用できるデマンドタクシーは生活支援として幅広く利用がされると良いと思っている。

座長： このデマンドタクシーは「運転免許を持っていない」ということが利用条件となっているが、学生の利用は可能か。

事務局： 学生についてはバスへの配慮ということで、現在は不可としている。

座長： さまざまな地域で、クラブ活動や塾、習い事への送迎負担は結構増えており、需要も増えている。ただ、さまざまな行先があるので、路線バスやコミュニティバスではカバーできない点がある。デマンドとして、あるいはタクシーの補助的なものとしてやるという自治体は増えている。

委員： 10回が20回になるというのは、無料券をもらうのを楽しみに乗っている人もいると思う。先ほど座長からもあったが、買い物に影響するかもし

れない。いきなり 20 回にするのではなく、段階を踏んで 15 回などにしてもらえるかと消費者としてはありがたい。

また、このデマンドを利用できる条件の「運転免許を持っていない」というのが分かりにくい。75 歳以上の高齢者と障害を持っている人が利用できるのかと思っていた。この条件がまだ一般に浸透していない。町内会等で周知するなどしたほうが良いと思う。

事務局： 資料 5 に利用可能条件を乗せているが、この 6 項目のいずれか 1 つに当てはまれば利用できる。75 歳以上の方であれば免許を持っていても利用できるし、75 歳未満でも免許を持っていなければ利用できる。この利用条件についても問い合わせをもらうので、周知に力を入れていきたい。

座長： 路線バスに対してデマンドタクシーは少し面的な公共交通でもある。福祉という視点だけではなく、少し範囲を広めて、車等では簡単に移動できないような人を運ぶ移動の手段として位置付けている。

来年度にある公共交通計画の改訂にデマンドの位置づけを入れていく必要があるので、今日の議論を踏まえて入れていければと思う。

-承認-

(2) 令和 8 年度の実施に関する事項

- ① 令和 7 年度の実施及び令和 8 年度の計画について … 資料 6
- ② 牧之原市地域公共交通計画の策定及び富士山型ネットワーク趣味レーション調査 … 資料 7
- ③ (仮称) 高台バスターミナル環境整備事業 … 資料 8
- ④ デマンド乗合タクシーの令和 8 年度以降の運行計画 … 資料 9

【事務局 増田 説明】

《質疑応答》

委員： 資料 6-1 について、榛原の駐輪場もそうだが、「バス利用者駐輪場」という表示をしっかりと欲しい。また、P1～P3 及び榛原の駐車場は照明がないので、その整備も必要。

事務局： 証明の有無については確認する。拠点バス停に着いては照明を整備したい。必要性を確認する。

委員： 承知した。表示についてもお願いしたい。

次に資料 8 であるが、勝間田線と萩間線が重複している部分があるので、そこを統合してはどうか。また、高台は風が強い。カプセルタイプの待合所やコンテナ型の待合所、贅沢を言えば吉田のバス待合室のように冷暖房を完備するなど、利用者視点に立ったバスターミナルを考えてほしい。

事務局： 経路については検討中となる。特に勝間田線は経路変更をすると利用者に大きな影響が出るので、街開きまでまだ時間があるため、もう少し検討の時間をいただきたい。

また、バスターミナルの件については、高台開発の担当者と検討しているのが、商業施設の出入り口付近に地域交流スペースのようなものを設け、そこでバスを待てるようにしたらどうかという案もある。その場合、外のバスターミナルはカプセル形状にしなくても良いと考えているが、これも検討中であるため、引き続き担当課と調整していく。

4 報 告

(1) 牧之原市地域公共交通計画について（評価改善部会開催報告）

① 令和6年度の評価について … 資料 10

【事務局 増田 説明】

(2) その他の交通について

① 空港・道の駅定額タクシーの利用状況 … 資料 11

② 矢崎アローラインの利用状況 … 資料 12

【事務局 増田 説明】

《質疑応答》

委 員： 高台の JR メイン 駅を金谷駅と想定しているが、そこまで上れば金谷・島田・菊川この 3 駅の延長になると思う。特に JR 利用者は島田止まりが多い。金谷まで来る人は少ない。この 3 駅と高台の結びつきを頭に入れて進めていただきたい。

5 その他

6 閉 会