記　録　簿

件　　名	令和８年度第２回牧之原市地域公共交通会議
日　　時	令和８年８月 24 日（月）午後１時 30 分～午後４時
会　　場	牧之原市役所榛原庁舎４階会議室
出 席 者	別紙出席者名簿のとおり

協　　議　　内　　容

１　開会

２　挨拶（副市長）

前回会議から本日までの間に、公共交通計画策定業務の委託事業者が決定し、オリエンタルコンサルタンツ株式会社様に委託することとなった。後ほど紹介をさせていただく。

また、前回協議をしたデマンド乗り合いタクシーサービスの拡充事業の土日祝日の運行については、9 月 5 日から運行を開始する。現在、最終的な準備をしているところ。多くの方利用をいただけるよう、広く周知を図っていく。

本日の会議は、公共交通計画の方針を決定するためのニーズ把握調査の概要や、ライドシェアについての検討状況等の報告をさせていただく。また、参考になる他市の好事例の紹介も予定している。

委員の皆さまには、率直な意見を頂戴し、今後の交通政策の検討に活かしていきたいと考えている。

◎委員 25 名中 22 名（欠席：大石委員、中山委員、池田委員）の出席により会議成立

３　報告

（１）デマンド乗合タクシーサービス拡充事業

①　書面審議結果報告・・・・・・・資料１

②　運行について・・・・・・・・・資料 1-2　　【事務局　説明】

＜質疑応答＞

座　長：9/5 からのデマンド乗合タクシー土日祝運行については、予約は県のプラットフォーム使用、平日は既存の予約という認識で良いか。

事務局：その通り。予約方法の誤りがないように周知していく。

座　長：平日利用者が間違えて県のプラットフォームに電話したり、その逆もあるかと思うが、その時の対応は。

事務局：プラットフォーム及びタクシー事業者には、互いの連絡先を伝える。プラットフォームに平日の電話が入るようであれば、タクシー事業者の連絡先を伝えてもらう。

座　長：スタートする前に、予約の試験運行のようなものはしているか。

事務局：仮運用の希望をプラットフォームから聞いているので、事前に調整していく。

委　員：地区への回覧はいつ頃回るのか。

事務局：８月上旬の行政連絡会で配布しているため、そろそろ回ってくる頃かと思う。

委　員：デマンドのシステムも含めて、より市民に伝わる周知方法はないのか。

事務局：平日のデマンドは利用者がある程度特定されるので、制度が変わった際には直接郵送してお報せできていた。今回の土日祝は誰でも使えるので、若い世代も含めた効果的な周知方法（市 HP や LINE）をしていきたい。

座　長：新しい利用対象者が増えたので、例えば高校にチラシを配布するというのも一つの手段かと思う。

委　員：広報紙には、このチラシをそのまま載せるのが分かりやすいと思う。

事務局：今回掲載するのが９月号で、既に編集締め切りをしている。紙面の都合もあり、最低限の情報だけを掲載している。LINE などは定期的に流したい。

委　員：平日のデマンド利用者へもチラシを配布して欲しい。
事務局：実利用者宛てにチラシを配布する。

（２）令和８年度自主運行バス OD 調査結果について・・・資料２　　【事務局　説明】

＜質疑応答＞

委　員：勝間田線の上切山は島田市だと思うが、金谷小学校への通学に多く使用されている。静波海岸入口行では、上切山の小学生が減ってしまっている。帰りは保護者が送迎しているのか。
事務局：恐らく児童クラブを利用していたり、親が迎えに行ったりなどが考えられる。他の自主運行バスも同様で、朝は多いが帰りに利用者が減る傾向。
委　員：勝間田小学校の生徒数は？
事務局：令和８年度は 94 人。
座　長：乗降場所を示したグラフについて、累積して通過人員を出すと非常に分かりやすくなるかと思う。それぞれの区間にどれだけの人が乗っているのかという乗車密度が分かる。
委　員：萩間線利用者で静岡市に行く人が多いが、これは牧之原市相良に住んでいる人ではなく、途中で乗って金谷駅まで行って静岡市に行くのか。相良からは特急静岡相良線も出ているので、金谷駅まで行った方が使いやすいということか。
事務局：仰るとおりかと思う。山間部の方ほど萩間線を利用しているかと思う。
座　長：この OD 調査は支払方法が分かったりするのか。
事務局：通学定期なのか、現金なのかなどを聞き取る。また、しずてつジャストラインから毎月報告をいただく資料にも支払方法は記載されている。
座　長：小学生はＩＣで乗っている？
事務局：ルルカの通学定期券を利用している子が多い。
座　長：ＩＣのデータがあると、この調査が効率的にできると思う。高校のテスト期間だと通常の傾向から変動することもある。今後、バスのネットワーク再編があると思うが、日常的な変動をある程度捉える必要がある。そこにＩＣのデータが使えるのではないかと思う。
委　員：運転箱のデータを持っているので、乗降情報はデータとして出すことができる。
座　長：交通の再編にあたっては、小学生の数も必要になってくる。数は出生数でほぼ確定する。

（３）牧之原市地域公共交通計画について
①　計画策定に係る進捗状況について・・・資料３
②　ニーズ把握調査について・・・・・・・資料４　　【事務局　説明】

＜質疑応答＞

委　員：高台開発について、沿岸部に住む人が将来、高台に商業施設ができたとして本当に行くのか心配。榛原市街地に住む人たちの生活圏は東。思い切った何かをしないと往復してでも行こうという気にならないのではないか。子どもも減っている中で経済拠点をつくるというのは本当に大変だと思う。コンサルも入っているかと思うが、そういった点を加味して事業を進めてほしい。
事務局：高台への接続は、買物だけではなく、交通の結節点として整備することになる。高台に行けば西への移動の選択肢も増える。計画策定の中では、過剰になりすぎないように循環バスのような仕組みも視野に入れながら検討していく。沿岸部の移動だけではなく、山間部の人たちも含めた全体の移動を、高台を結節点として考えていくことになるかと思う。シミュレーション調査をしてどのくらいのものが必要なのかを今後検討していく。
座　長：重要なご意見だと思う。ここまでの議論だと、高台がすごく目立っている。相良や榛原のまちづくりの活性化は基本的にある。その時に、軸をどこにしてやって

いくのかということを、交通の話をする前にしたほうが良いと思う。公共交通はただ繋ぐだけではなく、街づくりのための公共交通。前提として、どこを中心として街づくりをしていくのか、例えば相良市街地なのであれば、本通りを拠点にまちづくりを進めるのであれば、そこの結節点をインフラとして結んでいく。どうしても市街地と高台を結ぶとなりがちであるが、３つの拠点をそれぞれしっかりやっていく、それを繋いでいくというほうが計画としても良いと思う。

事務局：高台が目立っている部分があるので、市街地は市街地でしっかり検討をした上で、高台とどう結ぶかを進めていきたい。

座　長：中期的な公共交通計画はあると思うが、もう少し将来のビジョンも最初に書き込んで、これは個人的な意見だが、鉄道がない地域ではあるが、街づくりのための拠点は必ず必要。いわゆるBRTみたいなものや渋滞が激しいところは道路整備をしっかりやって専用線を作るなど。

5年ではなかなか難しいが、10年・15年後ぐらいを見据えて、そういった取り組みをやる。拠点はしっかり建屋を作るぐらいに。鉄道駅に近いものまでやる、というぐらいのビジョンがあっても良いかなと思う。そうするとそこを中心に街づくりをやっていくという意志にもなる。

委　員：勝間田に住んでいるが、菊川や金谷に行くのに非常に不便。車での運転も夜遅くの運転だと幅も狭く街灯もないため不安を感じる。高台の整備をする前に道路の整備もしていただけたらと思う。

事務局：ご意見を建設部長に伝える。

委　員：勝間田線については、乗降人数を見ると島田市のみで実施するのもありかもしれない。高台が出来る前にまず勝間田線をどうするか。勝間田小学校の児童数を考えると大型バス２台分。学校再編をした際には、登校時は難しいかもしれないが、下校時は勝間田線を利用できる可能性もある。早急に結論を出さなければ小中一貫校の開校や高台の開業に間に合わない。また、高台にはかなり珍しいもの（例えばシネコンなど）がないと、菊川市の人は高台には行かないのではないかと思う。

事務局：OD調査の結果等を踏まえ、計画の中で路線自体についてやバスのサイズなどについてシミュレーションしていく。

（４）ライドシェアに係る検討状況について・・・資料５　　【事務局　説明】

＜質疑応答＞

委　員：財源が飲食店からの負担金や企業からの協賛金となっているが、その中でガソリン代やドライバーへの賃金、保険料は賄うということか。

事務局：今年度から静岡県がライドシェア共同運行管理の取組を開始しており、保険料の補助がある。その他のガソリン代やドライバーへの賃金等は、負担金や協賛金の中で賄うと聞いている。

委　員：行政からの支出はないということ？

事務局：現在考えているのは、車を貸与することのみ。

委　員：運転免許は２種免許を保有している人に依頼するのか。

事務局：２種免許を持っている方を希望すると聞いているが、今回は利用者から賃金を貰わない無償運行になるため、２種免許でなくても運行できる仕立てにはなっている。ただ、安全性を考えて２種免許保有を希望している形となる。

委　員：事故などがあった場合の責任はどこがとるのか。

事務局：実施主体になるが、具体的には決まっていない。

委　員：実施主体がしっかり決まったうえで運行して欲しい。どこが責任を取り、どこが管理するのかを明確にする必要がある。決まらない内にスタートするのは時期尚早。

座　長：有料であれば公共交通会議で協議して承認を得ないと導入ができない。今回の取組は無償運行になるので、いわゆる国の制度としてのライドシェアではなく、ボ

ランティアに近いものになる。
有料であればこの会議で必ず承認してから登録・申請になるため、先ほどの責任主体や運行管理、ドライバーなどをこの会議で協議しないといけない。今回は無償であるが、制度的にはそれをしなくてもできることにはなっているが、行政が関わるのであれば、協議していくほうが良い。地域の安全に関わること。

委　員：個人的な意見になるが、夜間のバスも最終運行が早い時間であるため、このような取組を榛原地域にも広げてもらえたら有難い。

事務局：相良地域の飲食店から提言書をいただいた。実際に相良地域の夜間のタクシーは捕まりにくく、交通空白が生じている。榛原地域は東海タクシーが夜間をやってくれているので、まず相良地域からと考えている。

委　員：相良の飲食店事業者さんからタクシー車両の認可されている貸切料金を聞かれたため、回答している。ただ、やはり事故だけは気を付けなければいけないと思う。

座　長：今回は無償運行ということだが、有料でやるとなるとその地域が交通空白地帯なのか、時間的空白地帯なのかを協議して確認する必要がある。また、行政が車を貸与することになるため、有料のライドシェアに近い進め方をしたほうが良いかと思う。10 月の評価改善部会で進捗を報告していただきたい。

事務局：承知した。

（５）その他

①　山形県鶴岡市の事例紹介について（静岡運輸支局）・・・資料６

【静岡運輸支局、事務局　説明】

＜質疑応答＞

委　員：相良地域の日中時間帯には、このような小型のバスを使えたら良いのではないかと思う。旧道や地頭方の海岸付近など。実際に相良御前崎線の利用者が減少し、相良地域のデマンド乗合タクシー利用者は増えない。であれば、旧道を走らせたらどうなるか、ということを考えていただきたい。

事務局：相良御前崎線・相良浜岡線は、昔から同様の課題があり、高齢の方が 150 号線を横断するのが怖いという声がある。実際に 150 号線沿いのバス停で乗車する人は少ない。なので、旧道を走るというのは効果が出るのではないかと個人的には思っているが、車両を導入して実施というところまでは踏み切れない状況。相良御前崎線や相良浜岡線の運行継続については、更新する計画の中でも示していきたい。

座　長：朝夕の通勤通学時間帯と日中で運行方法を変えることは、車両サイズも含めてぜひ検討して欲しい。
鶴岡市の取組では、便数を 48 便に増やしているのでコストは上がって　いると思う。車両サイズは小さくなっても運転手は増やさないといけない。コストをかけてでも便利にしていく覚悟があったのがこの取組に繋がっているのだと思う。
日中はスーパーを回る路線が他地域においても需要がある。スーパーを入れずに居住地だけ回っていると全く乗らない。スーパーを入れるのは非常に大事。ぜひ積極的に検討いただければ。

以上