

## 【議事録】

### 1 開会

※省略

### 2 議題

#### (1) 沼津市地域公共交通網形成計画の変更について

【事務局】 「資料1」及び「沼津市地域公共交通計画（素案）」について説明。

【吉田会長】 本日の内容を皆様にご協議いただいて、パブリックコメントに持っていくことが1つの目標となる。その上で、今回どの点が改定されたのかというところが、41ページ、42ページである。この利便増進実施事業というものに手を挙げていくため、個別の具体的な路線の計画については、今後部会などでも協議をしながら進めていくことになるが、概ねこういった考え方、方針で進めていくということについては、この計画書の中に書き込む必要があるため、41ページ以降、幾つかの施策が出されている。

そして50ページ、関連して55ページについて、これは昨年の法改正で、収支率と公的補助額、この2つについて、できる限りこの地域公共交通計画に書き込むことが望ましいという、標準指標というような形で設定をされている。私が関わっている公共交通計画の中でも、このあたりの書きぶりが様々であり、どういう形で沼津市の公共交通計画に落とし込むのかというところはこの会議の中で決めていかなければならない。

実は、先日部会を開催しているが、その部会の中では具体的な数値については差し込んでいなかったため、この数値に対する考え方というのも特に事業者の皆さんにもご確認いただきたい。数値の算出方法が55ページに細かく書いてあるが、このような形で出して差し支えないかどうか。あるいは「こういう考え方があるんじゃないか」というようなところも少し幅広に出していただきたい。

そして災害時の対応というところが追加された。この部分については、38ページに、「災害時」と「感染症」の記載がある。「災害時」は、先日の大雨の被害ということもあり、「感染症」に関しては、このコロナに対する対応も引き続き続けていくことが明文化されたということになる。この内容についてもご確認いただきたい。

つまり、大きく分けると、41ページ以降の利便増進の内容。そして新しく加わった2つの目標の数値について。38ページの「災害時」についての書きぶりについて。主立ってこの3点が変わっているため、このあたりを中心に、皆様からご意見、ご質問などをお受けしたい。

【後藤委員】 災害時のことだが、例えば大雨が降ってその地区が水没して、急な増水のた

めに避難が遅れた人たちをバスで避難させるということができるとするならば、どういうレベルに達したときにそういう態勢になるのかということまで考えているのか。実際、私の経験でいうと、SNSで「今、川が橋桁何メートルだよ」「家の前の道路がもう冠水しているからここは危ないよ」などという情報は個人的には得られるが、公共機関からそういった発信がされたことはあまり経験がなく、「避難のときにはバス停のどこに集合」などもなく、今後具体的にどうやって進めていくのかなど。絵に描いた餅ではよくないと思う。

**【事務局】**

市からの情報としては、現状LINE等を活用した発信やホームページを使って災害情報というのは流している状況だが、バスの運行や今の避難の関係については、まだ手つかずの状態である。バス事業者からすると、運行に必要な車両の水没というのが、やはり大平や三島の地域でも心配があるという話は以前から聞いている。その辺も踏まえて、災害協定するのか、例えばバスの車両の避難地域を行政が提供する代わりに、移動手段がないところにはバスの運行を出してくれるなど、そういった取組を今後実施していきたいと思っており、このような施策を追加した次第である。

**【吉田会長】**

多分具体的な避難をどうするかということについては、例えば地域防災計画だとか、ほかの減災部門での計画・施策のところに書き込まれることになると思う。

皆様の資料1のスライド番号8に、ちょうど私がいる福島県の郡山市が載っている。これは郡山駅の裏にある福島交通の一番大きな車庫だが、ご覧のとおり、こういう形で2年前の台風19号で水没をした。そのため、当然避難にも活用ができないわけであり、実は郡山市の場合には、この後ほぼ1年間ずっと路線の減便が続いたということがある。そうすると、平時にも、普段にも影響が大きくなってしまったため、そういった状況をできるだけなくすようにしていこうというところが、この「災害発生時の運行継続のための仕組みづくり」というところの1つかなと考えている。

実際にどの路線が動いている・動いていないというのは、実はこの郡山市のケースもそうだったが、全国から車両も融通していただいたり、あるいは福島交通の整備の方がかなり頑張っただけで水抜きをするという形で一台一台復活をさせていったが、そうすると、例えば「今週からどの路線が再開されました。でもこの路線は動いていません」といったような情報が、実はバス停に行かないと分からなかったというのが郡山市の反省としてあった。そのため「そういうような情報というのも出せるようにしていこう」ということが、実はこのIV-①の「仕組みづくり」というところになるため、そういった形の意図だということによって捉えていただけるといいかなと思っている。しかし、重要な指摘であった。

そのほか、いかがか。

**【高峯副会長】**

災害時の情報発信について話があったと思うが、先ほどホームページでの発

信というのが事務局からあったが、スマートフォンをお持ちの方が利用できる「沼津市防災アプリ」というものを沼津市で出している。こちらは、停電情報とか、雨の情報、地震の情報というのがプッシュで皆さんに通知されるようになっていて。もしお近くの方でご存じない方とか、今日いらっしゃる方でも、もしまだインストールされていない方がいらっしゃったら、ぜひご活用いただければと思う。

【吉田会長】

今防災の話は出てきたが、そのほか利便増進事業の話も 41 ページ、42 ページ以降に載っているが、それに関するところも含めて、ぜひご意見いただければと思うが、いかがか。

皆さんから意見が出てくるまでに私から確認だが、これは事前に気づけばよかったが、42 ページに「公共交通軸形成プロジェクト」というところがあり、そこに「都市的居住圏」という言葉が使われている。恐らく立地適正化計画とか他の計画にもこの辺の言葉が使われていると思うが、この計画の中で、この「都市的居住圏」という文言を使っているところは、どこかその前にあったか。

【事務局】

計画書の 8 ページ、沼津市の都市計画マスタープランの中に「都市的居住ゾーン（圏）」という形で、沼津駅を中心としたサークルが描かれたものを示している。

【吉田会長】

42 ページのところ「利用しやすい料金体系」とあるが、料金とは、例えば新幹線とか特急とかグリーン車とか、要するに運賃に上乗せされる付加価値の部分が多分料金で、一般に皆さんがバスに乗るときにお支払いになるのは運賃かなと思うが、これはどういう意味か。意図的に「料金」というよりも「運賃」なのかなと思ったが、この辺は事務局としてはどのように考えているか。

【事務局】

「運賃」に訂正し表記する。

【吉田会長】

恐らく今の網形成計画のところでは、その「運賃」とか「料金」というところの言葉はあまりなかったはずである。今回そこが追記された。同じ言葉が実は、30 ページにもあり、これは多分追加箇所である。今回から出てきたということだと思つたため、ここもやはり「料金」よりは「運賃」のほうが良いと思った。

【福本委員】

事前の打合せで話をしておけばよかったが、いくつか意見がある。

17 ページの「公共交通体系の構成要素」について、その隣の 16 ページの図も含め、「地域間幹線」という言葉や「フィーダー路線」という言葉が補助に縛られ過ぎている使い方をしていて、これはよろしくないと思う。計画として、あるいは沼津市として維持をしていかなければいけない幹線というのは一体何なのかということと、国から補助をもらっている補助要綱上の地域間幹線系統とかフィーダー系統というものは 1 対 1 で対応しないことのほうが多い。フィーダー系統をもらっている路線であっても沼津市にとってはすごく大切な幹線であるということもあるし、逆に地域間幹線系統の補助の要件には合致しているけれど、沼津市としてそれは支線的な要素だということもあると思う

ため、この「移動手段」というところの切り分けの中に「地域間幹線」というものと「地域間交通」というものが1対1で対応することはあり得ないと思っており、この「役割」のほうが本来のものであって、例えば、「基幹的路線」とか「支線的路線」とか、そういうような切り分けをした上で、一番右に備考欄みたいな列を追加して、「これは地域間幹線補助に該当している路線である」とか、「フィーダー補助に該当してる路線である」とか、「市単独補助路線である」とか、あるいは「民間採算路線である」とかという書き方を整理をしたほうがいいのではないだろうか。

そのため、16 ページ図面の「地域間幹線」というものがオレンジで描いているが、例えば修善寺と戸田を結ぶ路線というのが、沼津市にとっていわゆる基幹的路線というものなのか、それともこれは性格としては支線的路線だというふうに見ることができるのかというのは、いろいろ議論があるところだと思うが、そういう意味ではそういう書き方をしたほうがよろしいのかなと思う。そしてこの図面でいうと、多比から三津、木負というのは「支線」というふうに色で描かれているが、ここは支線ではないのではないかなと思う。長岡に行く路線だけが幹線的な機能があって、これが地域間幹線の補助だったらそうだが、路線としての機能を見た場合に、沼津駅長岡線というものだけが南部方面に向かう幹線ということはないだろうと。少なくとも三津あるいは木負ぐらいまでは幹線的な感じではないだろうか。この内浦地区まで行くということに関しては幹線的な機能として持つておかなければいけないのではと思うため、そういう書き方をしたほうがいいのではないかと。むしろ長岡、三津とかは、沼津市にとっては幹線ではないかもしれない。伊豆の国市さんにとってどうかは分からないが。そのため、その辺は、もう一度この言葉にあまり引っ張られ過ぎずに整理をしたほうがいいかなと思った。

29 ページの「運行情報のオープンデータ化」について、これは事前の打合せでも話をしたため、反映されてないだけだと思うが、運行情報のデータ化とか電子化というのは進めるべきだと思う。オープンかどうかは多分別の話だと思うため、データ化ということでG T F Sを進めていく。その中に当然オープンデータの話は載ってもいいが、例えばⅢ-⑤の2項目目に「バス・タクシーの位置情報の活用」って書いてあるが、これはオープンかどうかの話と全然違う話になっているため、「運行情報のデータ活用」のような項目名にしておいたほうが、恐らく中身でやりたいことと合うのではないだろうか。

そして30 ページ、先ほど吉田先生がご指摘された料金体系の話について、ここの「料金」を「運賃」にするということもいいが、一番下の「・」のところ「ゾーン制運賃などの導入について検討します」というふうには書いてある。「など」と書いてあるが、「ゾーン制運賃」と決め打ちで言わないほうがいいかなと。「分かりやすい運賃体系とするために運賃制度の変更についても検討する」ぐらいの言い方にしておいたほうがいいのかなと。なぜこれを言うかと

いうと、別の自治体で書いたけどできなかったところがあり、書かないほうがいいかなと。ゾーンがいいかどうか分からないため、書き方は気をつけたほうがいいかなと思った。

見開き隣の31ページの「バスターミナルの環境改善」について、この2つ目の「・」のところにバリアレス縁石のことが書いてあって、これはすごく大切なことだが、これはバスターミナルだけに導入すべきものではなくて、バスベいの改良のところは、私はなるべくやれるなら全部やったほうが良いと思うため、むしろバリアレス縁石とかの話は、上の「バス停の環境改善」とかに載せておくべきことであって、「バスターミナルの環境改善」のところにこの言葉を入れてしまうとバスターミナル以外はやらなくていいという話になってしまうため、これはここではないほうが良いかなと思う。

次に33ページ。これは48ページではそうになっているが、33ページではそうになっていないため気になっていたが、2個目の「・」の長大路線の企画乗車券のところ「地域を限定した往復割引」と書いてあるが、これは多分「地域住民に限定した」などという言い方のほうが良いと思う。現実には地域限定で、そこに行けば買えるということになると思うが、「あくまでも住民向けのもの」と観光客向けのは違うよ」ということを1つ目の「・」と2つ目の「・」で強調しておいたほうが良いかなと思った。

38ページの「安心・安全」について、ここの実施主体は、鉄道事業者さんはぜひ入っていただいたほうが良いと思う。沼津市内で考えたときには、JR東海さんは非常に広大なエリアを持っているため、全体として対応できることとそうではないことがあると思うが、やはりいざというときに意見交換はしておかなければいけないと思う。

避難をバス会社さんに協力してもらおうというのは現実的じゃないところもあると思う。東日本大震災のときにいろいろな事業者さんにお話を聞いた。例えば原発事故の後の避難とかでバス会社さんが駆り出され、何も文句言わずにバス会社さんは行くが、はっきり言って生きて帰ってこられるかどうか分からないところに行けという指令を出している。事業者さんとしては非常に悩んで決断をされている。現実には、水がつきそうだとするところに市として「救援バスを出してくれ」と言われても、バス会社さんからすれば運転手に「死に行け」と言うことはやっぱりできないという実態があるため、やはりここはなかなか難しいと思う。

ところが、先ほど吉田先生がおっしゃったように、私もこれは東日本の事業者さんに聞いて痛感しているが、発災時だけでなく、その後がすごく問題であり、洪水で車がつかってしまうと、足がないという人が大量に出てしまう。そのため、すごくバスやタクシーの需要が高まる時にバスも全部沈んでしまっていたら使えないため、バスの車両をどこに退避させるだとか、あるいはバスの車両というのは無線を積んでいる車両が多いため非常時の通信網というの

にもなる。そういうことを、普段から行政と事業者さんで、どういう連絡体制を取っておくとか、図上訓練をしておくとか。あるいはバス自体を避難所として使っている例も被災地などではある。そういう使い方でもできるとか、あるいは洪水時や地震の後、「道路のどこが通れるよ」とか「あそこ危なそうだよ」というような情報を例えば運転手さんから集めて行政に報告してもらおうとか、いろいろな形の協力の仕方はあると思うため、そういうことをイメージできるように書いておいていただけるといいのかなと思った。

49 ページ目以降の評価について、目標値が指標としてはこれでいいのかなと。そもそも指標値がこれでいいのかという議論もあると思うが、特に収支率75%というのは、ずっとこれが続くと現実問題として事業者さんは潰れるわけなので、補助を入れる前で75%ということだと思うが、だとすると指標④のほうはこの金額では収まらないということにある。「もともと90%の収支率でいってたときにこのぐらいの金額で収まっていたよ」と。それが今65%になっていて、75%になるよということになると、この7,300万円ではきっと行政補助は収まらないため、この2つの指標は両立しないということになってしまうと思う。そのため、この数字はこの指標にするにしても、この数字でいいのかということもあり、そう考えたときに、収支率と行政負担額という指標を、法的には収支率が収支を入れなければいけない。収支率でなくてもいいが、沼津市さんの場合は事業者さんが3社もあるし、路線も多いし都市部だしということを見ると収支率でもいいとは思いますが、数字としてこの数字を入れるべきかどうかというのは悩ましいなと思う。

もう1つ、行政負担額のほうは、今言ったような問題とは別に、例えば事業の中で岡宮の新規路線の新設なども意識しているが、7,300万円という数字を切ってしまうと、そういう投資は不可能になる。「もうこれを超えるからやめよう」という話になってしまうとすれば非常に問題があると思うため、数字をこの数字にしているのかどうかというのはすごく問題があるのかなと。

あともう1つ、やはりこの指標①・②と③・④が全然対応が取れてない。①と②は対応が取れている。49 ページの一番下に書いてあるように、これはたまたま計算したら合ったというラッキーなところはあったが、市民の方が町なかに1年間で2回バスやタクシーで出てくれると来訪回数もクリアするよというところだが、それとこの収支率とか行政負担額というのは、「これだけ乗ってくると収支率が10%上がるの？」とか、あるいは「行政負担額がこれだけで収まるの？」というところとの連携は実は取れてないわけであり、そういう面で、この③と④は木に竹を接いだ感があるため、やはり「この数字にしましたよ」という何らかの理由が要るのかなと思う。

たくさん言ったが、一番重たいところは、指標についてと、最初に言った補助路線の位置づけである。この2つのところについては、お考えをいただければと思う。

**【吉田会長】**

整理する。指標のところは、後段で議論することとする。

まず前段だが、16 ページと 17 ページについて。これは私も同じ認識を持っていて、確かに 17 ページの中ほどの「地域間幹線」「フィーダー路線」「民間事業者路線」というのは、結果として国の補助が入っているか入っていないかというところのアウトプットだけが示されているわけで、16 ページの「目指す交通体系」というところとは収まりが悪い。ここは整理する必要があると思う。

そして、確かに多比から伊豆長岡のところは「都市間幹線」と書いてあるが、この「都市間幹線」という言葉は 17 ページのどこにも出てこない。一方で、先ほどの話からいくと、多比から三津、木負。このあたりぐらいのところまでは、やはり都市間幹線と同じようにしてもいいのではないかと。あるいは伊豆長岡のほうにつながるところは、沼津市的には都市間幹線というところで挙げなくてもいいのではないかと、福本さんはおっしゃったかと思う。16 ページ、17 ページについて、事務局、いかがか。

**【事務局】**

沼津市にとっての路線としての機能というところを、もう一度整理をして表に記載する。

**【吉田会長】**

これは今後パブリックコメントをかけていくことになる考えると、この 16 ページと 17 ページは、全体のネットワークというところから見たら結構大事なポイントになりそうだ。例えばもう 1 回、私とか福本さん、それから事業者の皆さんも含めて、「ちょっとここはどういうふうにしていこうか」というところを、事務局のほうで原案をつくっていただいて、私たちのほうでチェックをして、その結果「こういうような形でパブリックコメントにかけたいというふうに考えます」という形で会員の皆様にお示しをするというやり方もあると思うが、どういうふうな形で処理するか。

**【事務局】**

吉田会長に整理したものについて確認していただいた後にパブリックコメントを実施するという形を取らせていただきたい。

**【吉田会長】**

そうなると、少なくとも直さなければいけないところは、この 17 ページのところ「少し補助制度に引っ張られ過ぎているね」というところを、もう少し「役割」のところを大事にしながら、この「役割」というところが 16 ページの文言で少し読み取れないというところがあるため、この「役割」というところと 16 ページの図というものがうまくリンクできるように、相互に往来できるような形で 16 ページ、17 ページを修正させていただく。ただ、具体的な路線名というところについては、恐らくこの「役割」というところでもう記されていて、そこまで違和感はないかなと。ただ、先ほどの三津とか木負とか、このあたりの色をどうするかという問題は先ほど指摘もあったため、そこは検討させていただくこととして、この 16 ページ、17 ページの「役割」を大切にしながら「目指す交通体系のイメージ」を修正して、その上でパブリックコメントを実施する。具体的な修正については、事務局で訂正いただいて、私のほ

うでも確認させていただいた上でパブリックコメントにかけていく。こういう形で進めていくということで、ここのページはよろしいか。

【石井オブザーバー】

今のところでだが、今国の補助ベースで整理されていて、これを機能別に直すことは、それはそれとしてやっていただければと思うが、最初のほうでも触れていただいたが、計画そのものと補助の連動という話もあり、補助路線としての必要性だとかは別途補助を要求することになる。幹線のほうは県で今後ケアする予定だと思うが、特にフィーダーに関しては、補助路線として補助を必要とする理由をどのように落とし込むかだけは留意しながら、その先の整理をしていただければと思う。

【吉田会長】

つまり令和7補助年度でルールが変わってきていて、令和7補助年度というのは、令和6年10月以降、バス路線のこのフィーダー系統、あるいは幹線系統の補助を受領するときに、この計画の中でその必要性が読み取れるようにしておかなければいけないというのが、この数年間で対応しなければいけないことになっている。「どういうふうな形で示せばいい」というところは何となく国が示してくれているが、これはもう自由に書いていだろう。

【石井オブザーバー】

「こう書かなきゃいけない」とは示されてはいないため、先ほど申し上げたように、その補助路線としての必要性とかが書いてあれば計画と補助の連動としてはいいということになっているため、一度案としてご相談いただければコメントはさせていただく。

【吉田会長】

技術的な話になるため、ご確認いただいたほうがいいかなと思う。

私に関わっているところでも、令和7補助年度まではそのままにしておくところもあれば、もう対応するところもあたりとかしてまちまちだが、要はこの16ページと17ページの部分は、毎年毎年補助に乗るか乗らないかというところでずれてくるため、その部分は毎年この公共交通協議会の中で皆様に確認をいただくことがこれから必要になってくる。

【石井オブザーバー】

少し経由地がずれたから計画そのものを直さなければいけないとか、そういうようにならない運用はされていく予定だが、一応そのチェックとして、補助路線にはねるようなところは計画も変えるべきかどうかその都度チェックしたほうがよい。

【吉田会長】

整理すると、17ページの「役割」を基調としながら「目指す交通体系のイメージ」と結びつくようにアレンジする。それが1つ目。2つ目としては、とりわけこのフィーダー路線については、この協議会で承認をいただきながら補助を受領する路線になってくるため、その必要性が読み取れるように17ページに加筆をする。その辺りを最初に事務局で作文をしていただき、私や福本さんでチェックをして、石井課長にもチェックをお願いするというような形でパブリックコメントのほうに出していく。このような形で取り扱わせていただきたい。

【福本委員】

そうすると、意識しておかなければならないのは、17ページには個別の路



線名は入れないほうがいいかもしれない。というのは、沼津市の条例で、計画を変更する場合はパブリックコメントをかけなければいけない。そのため今回もパブリックコメントをかけるわけだが、ここにフィーダー補助の路線の名前を載せてしまって、補助落ちする、あるいは改編する、新しくフィーダー路線を入れるということになってくると、そのたびに計画改定してパブリックコメントをかけなくてはいけなくなるため、ここまでは役割と、それから路線の性質といったところまでは書いても、「具体的な路線名については別紙に載せる」という言い方をして計画の本体にしないという対応をしないと大変なことになるかもしれない。

**【事務局】**

計画について大きな内容の変更がある場合にはパブリックコメントをかけるということになっているため、この該当路線が1つ外れているとか入っていないとかということパブリックコメントをかけなければいけないということはない。構成要素として全体が変わっていなければ、そこは問題ないと考えている。

**【福本委員】**

ただ、先ほどの話で、作文が要るのであれば、計画の中身に影響している人を見る人もいるだろう。そのため、具体的な路線名をここに書くのかどうなのか、あるいは別紙に譲ったほうがいいのかとか、書くとしてもどういう書き方をしたほうがいいのかというのは、石井さんとかと相談しながらやったほうがいいと思う。

**【吉田会長】**

具体的な路線名は、別表とか付表という形にして本編の後ろに差し込むとかという形にしておいて、パブリックコメントの対象と切り分ける。要するに、補助制度というのも実はちよくちよく変わってくるということもあり得るわけで、ましてや利便増進を取っていくということになると、5年間は対象路線がそこで増えていくことも出てくる可能性があるため、その方が機動的かもしれない。

そのため、沼津市としての対応がしやすい方策と、それから運輸局としてどこを求められるのかというところを、1回すり合わせをする必要があると思う。これも含めてご検討いただきたいと思っているため、そこも合わせて、一旦お預かりさせていただきたい。

**【紅林委員代理】**

先ほど事務局がおっしゃったところで、フィーダーのほうは事務局で見られるということだが、地域間幹線のところも県のほうで確認したいため、一応出来上がったものは県にも情報をいただきたい。

**【事務局】**

承知した。

**【吉田委員】**

県としてこの令和7補助年度に対してどう対応されるかという方針は、まだ決まってないか。

**【紅林委員代理】**

県のほうでも、県全体を網羅した交通計画は策定する予定で、今年度も少しずつだが動き出してはいる。

**【吉田会長】**

今の幹線系統のリスト化は、県がリスト化を図るのか。

【紅林委員代理】

そういうことになる。

【吉田会長】

そこをしっかりと確認しておきたかった。というのは、隣の神奈川県が県としてつくらないため、小田原市がつくらなければならなくなったという事例もある。

【吉田会長】

続いて 29 ページについて。Ⅲ－⑤を「運行情報のオープンデータ化とデータ活用」みたいなタイトルにすればよいか。

【福本委員】

「オープン」は取ったほうがいいかなと。

【吉田会長】

「データ化と活用」としたほうがよいか。これは文言の修正で、この位置情報の活用まで含み込んで考えてみるとそのほうが合理的であるため、これはその方向で修正していただけるといいかなと思う。

続いて、31 ページのバリアレス縁石の活用については、Ⅲ－⑨のところにも「バリアレス縁石活用」と既に記載されている。そのため、その部分と対応できるように事例を持ってきたほうがいいかなと思う。

続いて、30 ページのゾーン制運賃については、ゾーン制にこだわる必要は今の段階であるか。

【事務局】

特にない。

【吉田会長】

ゾーン制はよく海外で見られるが、1ゾーン、2ゾーン、3ゾーンというのがあり、沼津市の真ん中が1ゾーン、その周りをドーナツのように囲むのが2ゾーン、そのさらに外側をドーナツのように囲むのが3ゾーンで、ゾーンを1個またぐごとに例えば50円とか100円運賃が上がっていくという仕組みになっている。時々問題になるのは、結局50円とか100円という形で加算をすると、1個前の停留所で乗り降りをしてしまうため、つまり運賃が上がる手前のところで乗り降りしてしまうため、かえって収入が大きく減ってしまうこともあり、導入には慎重にならなければいけない。ゾーン制というものが沼津に適するかどうかということもまだ検証ができていないため、ここで絞り込む必要はないだろう。このゾーン制という記載は確かに避けてもいいのかなと思う。

【高峯副会長】

ヨーロッパへ行ったときに、むしろ「ゾーン制のほうが便利だな」というぐらい使い勝手はそんなに悪くなかった。特にパリとかで感じたことだったが、これが日本に合わない理由というのが、事業者さんの収入以外に、例えば何かシステムの問題があるとか、日本人の気質に合わないとか、何かもう少しいろんな理由があったりするものか。

【吉田会長】

ヨーロッパと全く違うのは、運賃というものの自体が、そもそも原則として日本の場合には総括原価方式となっていることである。その中で運賃が決まっていて、それで運賃収入を上げて路線を維持していくため、そこが1つ理由としてあげられる。

ネットワーク上の問題もある。沼津の場合もそうだが、多くの場合は沼津駅を起点として放射状に延びてきているが、海外のバスだと、例えば沼津駅があ

ったら、沼津駅を通過して、さらに南から北にも通して行くとか、東から西に通して行くというところがあり、結局ゾーン制になじみやすいという感覚がある。沼津の真ん中を第1ゾーンとしたときに、結局は沼津駅が終点になるため、またそこで初乗り運賃が当然発生してしまうため、今の駅を中心としたネットワークの形状を踏まえると、ゾーン制が必ずしもなじむとは限らないと思っている。そのため、ゾーン制についてはいろいろと検討していく余地はあるのかなと思っている。あえてこの段階で絞る必要はないかなど。

【吉田会長】

続いて33ページについて、「地域を限定した往復割引」というのを「地域住民向けの往復割引」などにしておくことについて、いかがか。

【事務局】

利便増進のほうでは「地域住民」という書き方をしていたため、記載を統一して「地域住民向け」に訂正する。

【吉田会長】

続いて38ページについて、「災害発生時」や「感染症」のところの「実施主体」に「鉄道事業者」を入れたほうがいいのかという提案について、まず市のほうとしては、やはりこれは入れられるのであれば入れたほうがいいのかという認識でいいか。

【事務局】

鉄道事業者も入れたいと考えるがいかがか。

【赤松委員】

今ここで「オーケーです」とは言い難い。ただ、お話を聞く中では、やはりここで地震とか集中豪雨といった災害に対して我々も動いていかなければいけないだろうなというところは、私の私見ではあるが、認識はあるため、ご相談させていただくようになるかと思う。

【吉田会長】

先ほど福本さんからも、もう少し災害が起きた後の運行継続対応について「それが読み取れるようにしておいたほうがいいですね」という書き方のご指摘もあったため、「鉄道事業者」を入れていいかどうかということと、その中で「こういう書き方であれば入れてもいい」とかという話が恐らく出てくるかなと思っている。この辺りも併せて調整していただき、こちら側の預かりという形にする。

よって38ページは、鉄道事業者にも入っていただくという方向で、ただ先ほども出てきように、この「災害発生時」の、災害が発生した後にちゃんと情報提供できるかどうかとか、「そのあたりのところが大事だということがもう少し読み取れるように」というところの話があったため、文言の修正というところも含めてこちら側で預からせていただきたいと思います。38ページと16ページと17ページについては、少々こちら側で預からせていただきたいと思います。

最後に、目標のところについて、ここがもう1つ大きな課題になるかと思う。50ページの収支率と行政負担額について、この書き方について事業者の皆さんから特に何かあるか。「これは載せちゃ駄目」とか、あるいは「これはもう結局行政サイドのことだから行政に任せる」とか、いろいろ考え方はあるかなと思うが。先日の部会には出てこなかったところであるため、もしも何かあればと思ったがいかがか。

**【風岡委員】**

ご存じのとおり、コロナ禍にあって、バス事業者さんはなかなか収入が厳しい状況で、8月、9月の緊急事態宣言の時は本当にひどい状況で、10月は大幅よくなってきたとは聞いているが、そういう状況があり、令和7年度の目標値を収支率で示すのは、可能かどうか疑問はある。

**【吉田会長】**

49ページの「利用回数」とか「まちなかへの来訪回数」というのも、このコロナ禍の中だったら本当は考え直さなければいけないと思うが、先日の部会の中でも議論になったが、やはりコロナ禍で今後どういう影響になってくるかがまだ予見が難しい段階で、「今の段階では直し切れないね」という話になった。確かに収支率とかも、65%から75%という形で確定的に書くのがどうなのかというのはおっしゃるとおりだと思う。

1つの手だと思ったのが、収支率にしなればいけないのかどうかである。例えば55ページだと、これはバス3社計で運行経費と運送収入というところを出していただいているため、結局はこの運送収入と運行経費が、なるべくこの収入が上がって行って経費に近づいてくれればいいという話になってくると思う。実際それが、運行経費が下がって行って収入に近づいていくのか、それとも運送収入が上がって経費に近づいていくのか、どちらのやり方もあると思うが、収支の差額にしてしまう手もあるのかなと思った。それが現状よりも改善している。少なくとも令和2年よりは改善しているというのであればいいのかなと。令和2年がコロナ禍で非常に厳しかった。今年もやはり厳しいわけだが、逆にこの運送収入と運行経費、令和2年の水準よりもさらに厳しくなるとなると、やはり路線の維持では現行の沼津の強みを生かせない。事業者の皆さんが結構確保していただいた強みが生かせないということになってくるため、収支差額のほうが合理的かなと思う。

その上で、行政負担額が、確かに福本さんもおっしゃったとおりに、「この金額というところでどうなのだろう」となったときに、これも様々な考え方があり、結局収支差額を埋めなければならないから、例えば令和2年とか令和元年とか、要するにコロナ前の金額に結局それを上積みしていくという目標値にしていくやり方もなくはないかもしれない。ただ、そうするとおそらく1億円以上になってしまうため、現況値よりもずっと高いという金額になり、それを出していいのかどうかという市の考え方もあると思う。

ちなみに、中部管内で「行政負担額をうちは載せません」って決議した公共交通計画は、まだないか。

**【石井オブザーバー】**

網羅的には分からないが、そもそも「行政負担額」といって、目標として入れているのがどのくらいあるかというのと、そんなにないのではいかという気がする。利用者数とかのほうが一般的には入っているかなと思う。ちょっと余計かもしれないが、収支率も行政負担額も一応例示としては「こういうものがある」ということで示せるが、マストではない。あくまでも例示である。

**【吉田会長】**

さすが中部。そう言ってくれるのはうれしい。東北は義務となっている。東

北は「マスト」と言われて、「俺はそう読めない」と言って、仙台市は「行政負担額」を外した。これはどういうことかという、仙台市は公営バスがあるため、そもそも出せない。けれど、東北運輸局は「これは標準指標なので全部書くべきだ」という話になったため、私が会長職のところは全然違うことをやっている。であるとすれば、指標④を無理に入れなくてもいいかもしれない。だから、指標③を「収支差額」にして指標④を入れないというやり方もあるのではないか。いかがか。

**【事務局】**

特に指標④の「行政負担額」というところについては、先生方のお話を聞いた中でも、減らせばいいということではなく、かといって増やせばいいわけでもないわけで、確かに施策がこれ以上やれないような、この指標があるがために動きにくくなってしまおうというのはよくないのかなと思うため、この指標が必須でないということであれば、外したほうが良いと考える

**【高峯副会長】**

非常に行政寄りの議論が多くなってしまった。私も一沼津市民であるため、一沼津市民としてお答えさせていただくと、やはり市民としては、こういったところに税金がどれぐらい投入されているのかというのが気になる場面というのはどうしても出てくると思う。そういう中で、これがどういった形になっているのか、これは計画で必ず示さなければいけないのか、ということではなくて、市としてまた別の資料で説明する機会があるため、そういったところで説明していくという機会もあると思う。ここで書かないから行政的に何かをやるのかということではなく、市民の皆様には「我々がどういう形で税金を使って公共交通を支えていこうとしているんだ」というのは、また別の形でしっかりお示しすると。そういったことをしっかりお約束した上でここでは書かないというような形の手続を、私は副市長の立場としては取るべきではないかなというふうに感じている。

**【福本委員】**

今の副市長さんのご指摘というのはすごく大切だと私も思っている。法律がねじ曲がった方向に行っている。「利用者」と「収支」と、それからこの「公的負担」というものは標準的に入れなさいというふうに、特にその前の2つは法律の条文に書いてあり、そこにすごく引っ張られているため、全国の計画がねじ曲がっていくことを私は懸念している。本来この指標というのは、課題があって、課題を解決するために目標を立てて、その目標が達成できるかどうかをはかるために指標を設定するという流れのはずである。国が「これを入れる」と言って入ってきたものが課題とか目標と対応しなければ入れるのに困ってしまう。あまりそういうのは国が基準として出さないほうがいいのではないかなと思う。

それはともかく、この収支については「差額を改善して事業者さんが、経営が成り立つようにしていくよ」という目的があるのであれば、あるいはこの計画も、①、②、③の、例えば「利用回数が増えれば収支はよくなるでしょう」というリンクがちゃんとあれば、こういうふうな形で入れてくのはいいと思

う。そうしたときに、この「行政負担額」というのは浮き上がってしまう指標で、それは当然収支がよくなれば行政負担額は減るが、市民から見たときに「一体これは何なの？」という話になるわけである。

先ほど石井さんが『行政負担額』を中部管内で入れているところは珍しいんじゃないか」という話があったが、実は私が関わっている岐阜県関市は、もう10年ぐらい前からずっと入れている。しかし総額では入れてなく、市民1人当たり幾ら。あるいは豊田市も市民1人当たり幾らと入れられている。これを計算すると、沼津市の場合は7,300万円で20万人の人口が大体いるので、1年間の市民1人当たりの負担額は3,650円ぐらいとなる。こうなると一気に住民の皆様も感覚として分かりやすくなると思う。急に7,000万とか言われても理解し難い。「年間みんな3,650円払ってるんだよ」というふうに言われたら、自分の生活を考えたときにそれが高いのか安いのか考えることができると思う。あるいは、バスで3,650円かもしれないけど、例えば「図書館は幾らなんだ」とか「体育館は幾らなんだ」とか「介護保険は幾らなんだ」って出していけば、その中でバスというのが相対的に高いのか安いのかというのは考えられるようになる。そのため、指標として入れる・入れないは別として、市民の方に伝わるように説明するのであればそういう見せ方をしたほうがいいというのが1つある。

もう1つ、今7,300万円で、仮にこれがずっと続いていくとしたときに、例えば2030年の沼津市さんの推計人口は17万人。割り算すると4,300円。そのままにしておくと1,000円近く上がることになる。これが一体どういうことを考えてもらうことが大切だと思う。収支が均衡していけば、この金額というのはもっと抑えられるかもしれない。しかしそのままにしておくと、今のお客さんが乗っていたとしても市民1人当たりの負担は増えていくことになる。当然住民は減るのでバスのお客さんも減るはずである。そうすると4,000円どころではなくなる。そうすると、「やっぱり1回でも2回でも町の中にバスで来てもらうことによってそれがよくなるんだ」というような見せ方をしていただけるといいと思う。市民の方もそれぞれ年に2回バスに乗るってそう大変じゃないと思う。「ちょっとそれ、協力してくださいよ」というムーブメントを起こすということが、この事業に書いてある「モビリティ・マネジメント」とかにつながっていくと思う。ぜひそういう使い方としての指標というのを設定していただきたい。しかし、計画にその指標を載せるかどうかはまた別問題として考えていただければいいかなというふうに思う。

**【吉田会長】**

私がアドバイザーを務めている福島県いわき市は、1人当たりの財政負担額を入れている。沼津市の場合、福本さんは先ほど4,000円と言ったが、桁が一つ違って多分400円台だと思う。7,300万円を人口で割ればいいわけですから、400円行くか行かないかぐらいだと思う。それが福島県のいわき市だと、今が700何円であり、それを800円にした。だから負担額が増えると。その理

由って一体何かというと、「公共交通に対してもう少し投資していったいいですね」というところの合意を得るために、あえて700円から800円という目標をつくったということになります。だから目標というよりも、ある意味「市としてこういうことを考えていく」という宣言のためにその数値を入れたという見方・考え方となっている。

ただ恐らく、私も法改正に関わったが、一部の方が言うには、結局「財政負担額をできる限り減らすという方向にシフトしていくべきではないか」と考える人もいないわけではない。今沼津市でやっている議論というのは、皆さんにもよく使っていただきながらも、できる限りの投資はしていくべきではないかという方向になりつつある。だからこそ毎回毎回の、この計画に書き込むかどうかということとは別として、「どういう形で皆さんからの税金というものを使っているのかということをはっきりと明らかにしていきましょう」というところが先ほどの副市長さんの話にもあったのかなというふうに思っている。そう考えると、沼津市の場合にはあえて指標④というところを計画書に入れ込む意義というのはあまりないのかもしれない。しかし、やはり皆さんに「どういう形で事業が行なわれているのか」というところについては、例えば人口割りにするのかという話もあるが、「何らかの形で別にお示しする必要があるでしょう」ということを今副市長さんもおっしゃっていたように、それをちゃんとこの会議の中でもやっていくということを前提として、指標④については削除する。一方で、指標③はどうするか、収支率じゃなくて差額でいいか。

**【事務局】**

収支差額に変更する。

**【吉田会長】**

では、指標③は、沼津の強みである、事業者の皆さんが広範に路線を確保していただいていたと。それが、「収支差額が今まで以上に大きくなってしまふとその強みというものが失われる」という文脈から、収支率ではなく収支額が現状よりも改善するということを目標にして、指標④については今の議論のとおりで削除するという形にさせていただこうかと思う。まずこの49ページ、50ページの「計画の達成状況の評価」については、今のような形で整理し直すということで、よろしいか。

**【石井オブザーバー】**

今の話だと、今後より手広くやるといったときに費用自体が増えると思うが、そうすると率の目標より単純にシビアにならないか。しかし、それは現状の令和2年の収支をベースにしていれば、それよりひどくなることはないだろうということか。

**【吉田会長】**

収支差額にしているというのは、そういうことである。結局令和2年の収支差額よりも悪化する状況になると、事業者としては当然ながら抱え切れなくなる路線が今まで以上に増えてくるため、毎回毎回収支差額をしっかりとこの協議会で把握していくことによって「今がどういう状況なのか」というところを皆さんで共有しようという意図である。

**【石井オブザーバー】**

指標のところでもう1つ、この指標の位置づけは大事かなと思っている。「こ

の収支率を割るようであればもう事業をやめる」みたいなものになってしまうと、公共交通を維持する方向性として少し問題があるのかなという気はしている。あくまでそれを目指すというところはあってしかるべきかと思うが、そこを割ったから「これは不採算であって非効率的だから直ちにやめる」というようなものにならないように取り扱っていただけるといいのではないかと思う。

**【福本委員】**

収支率でも差額でも、やはり投資をすると収支は悪くなるが、単品で見るときではない指標だと思っていて、①、②、③全部を見なければいけないと思う。例えば、収支は悪くなったが利用者数とか利用回数は伸びているということがあれば、これは投資の効果が出ていると。それは伸びがどこまで伸びていくかというのを見なければならず、例えば2～3年は伸びたけどそこで詰まってしまったら、安定したときに収支が投資する前と比べて悪くなっていたら、この投資は効果が少なかったということになるし、安定したところで見るときに以前よりも収支がよくなっているなら、それは「投資をした効果が得られたね」という評価になる。単年単年でこれを一個一個見て一喜一憂するというものではないのかなという気もするし、1回投資をしたときに収支がぐんと悪くなったというところで、「これは失敗だったから次の年はやめよう」という判断をするものではなく、気をつけなければいけないと思う。

**【吉田会長】**

この指標①、②に、プラス新しく③が加わることになるが、この指標を毎年毎年皆さんと一緒に確認をしていくに当たって、「こういう点に留意をして確認をしていきましょう」というところは一言あってもいいかもしれない。例えば、収支差額が悪化したというところが仮にあったときには、それが投資により悪化したという話もあるかもしれないし、単純に運行費用だけで悪化したという場合には、沼津市の強みである事業者の皆さんが結構広範に路線を維持してきたということがさらに難しくなったというところのアラート、警告にもなる。しかし、指標①、②というところが改善をしているのであれば、やはり公共交通の意義というものが大きいから、「やはり路線バス運行に対して支援をもう少ししていかなきゃいけないんじゃないのか」というところが出てくるかもしれない。そのため、この指標①、②、③をどういうふうに使っていくのかは書いておいたほうがいいと思う。

**【後藤委員】**

結局大岡の「コミタク」も、岡宮のバスも、要するに高齢化が進んで「免許を返納して足がなくなった。さあ、どうしよう」に対応するための公共交通でもある。そうすると、市は「予算を削る」という姿勢を出すよりも、「今後新たなニーズに対応できるようにするんだ」という姿勢を見せたほうが、これから急激な高齢化に向かっていくのに対応できるのではないだろうか。もっと高齢化が進んで、返納した人たちが「足がない」って騒ぐ前に対応するという形にしたほうがいいだろう。

**【高峯副会長】**

今いろいろご指摘いただいている話というのは、民間事業者さんだと何とな



くびんとくると思うが、営業キャッシュフローと投資キャッシュフローでフリーキャッシュフローがどうなるのかという話を結局はしていたと思う。

その中で、今ご指摘いただいた部分というのは、いわゆる数値換算するところ以外のところの定性的価値をどのようにして見いだしていくのかという話だと思う。そうすると、今指標の話をしているが、その前に、そもそも公共交通としての価値というものが一体どこにあるのかというところをしっかりと事務局のほうで見定めた上で、指標という形ではもしかしたら出てこないかもしれない。しかし、そのバックグラウンドとして「市はそういったことについてこのように考えているんだ」というところをしっかりと勉強させていただいて、パブリックコメントにはもしかしたらその部分が出てこないかもしれないが、またこういった場の際に説明できるように、先生方とも相談して、そこはぜひお話をさせていただければと思う。

#### 【吉田会長】

そういう整理でよろしいかと思う。というのは、あくまでも今の話は数値、指標というところであって、やはりどういうことを目指していくのかというのは実は指標からは得られなくて、規範的に決めていくことである。そのため、この公共交通の協議会の中でどういうことを考えていくのか、あるいは沼津市として何を考えていくのかということ規範的に決めていくことが、今この計画書だと、15 ページのところ「公共交通の改善により、選ばれるまちへ」ということが書いてあって、「いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたいまちを目指します」と記載している。結局これを実現するために様々な事業というものを行なっているということになる。例えばここで、財政負担が増えるから、こういうことはもう取り組まないという話ではなくて、あくまでも目指すべき姿というのは15 ページのこの言葉の中に含まれているということだと思う。指標というところから、この「行きたいまち、住みたいまち。」というところが導き出されてデータで解決するというものでもないということである。ここも改めて確認をしておきたいと思う。

#### 【福本委員】

計画書にこの指標③を書き込むときに、今後藤さんのお話にも関係する話だが、私が先ほど申し上げたような、投資的なものをしたとき「どういう意図でこの収支というのを使うんだ」という意図を書いておくべきであり、別に投資を阻むものではなく、単に収支がよくなればよいというものでもない。「必要な投資を行なったときに、その後の収支改善の状況とか利用変化というものをしながら、最終的にこの目標年度の段階でよくなっているかどうかというのを総合的に判断するためにこういう指標を使うんだ」ということを一言書いておいたほうが、「なぜこれをやってるのか」の意図が伝わる。意図が伝わらなければ、今この計画をつくっている場にいる人たちは何となく分かっているが、後で来た人には分からない状態になってしまう。あるいは委員さんも交代していくと分からなくなってしまうため、「ここの意図は何なんだ」というこ

とはしっかり書いておく必要があると思うため、そこだけ注意して文章を直していただければと思う。

**【吉田会長】**

大分パブリックコメントに向けてこちら側で預からせていただく内容がある。少し振り返ると、16 ページと 17 ページについて、17 ページの「役割」というところと 16 ページの「図」というものがリンクできるようにするという。それから補助制度との結びつけというのが令和 7 補助年度までには必要になってくるため、その書きぶりというところについて、運輸局、それから県とも調整をして、市としても、実際の運用がしやすいような形で書き換える必要があるということ。

そして 38 ページについて、災害時やコロナ禍への対応は、鉄道事業者さんも含み込むという形で内容の調整を図っていくことが確認された。

そして 49 ページ、50 ページの目標について、指標④は削除して、「収支率」を「収支」にして、今、福本さんも整理していたが、これを①、②も合わせてどういう形でこの指標をこの計画の中で見ていくのかが読み取れるようにするという。

3 点、大体修正の方向ということについては今確認ができているかと思う。その内容をもってこちら側のほうで預からせていただいて、パブリックコメントのほうに入りたいと考えているが、そのように進めてよろしいか。

**【一同】**

異議なし。

**【吉田会長】**

それでは、そのような形で進めさせていただく。いろんな観点からご意見いただけたため、いい計画の素案になってくるかなと思う。

協議事項は以上である。以降の報告事項の進行は、沼津の場合は事務局で進行いただくということになっているため、進行を事務局にお渡ししたいと思う。ありがとうございました。

### 3 報告事項

#### (1) 令和 3 年度実施事業について

**【事務局】**

「資料 2-1～5」について説明。

**【司会】**

本報告事項について、ご意見・ご質問はあるか。

**【野口委員】**

資料 2-2 の「おでかけマップ」の修正・改訂について、今回印刷が 2 万部になっているが、これは前回みたいに全世帯に配付するのか。

**【事務局】**

観光客を主な利用者と捉えているため、全市民宛での配付はしないことにしている。

**【岸本委員】**

母が高齢であるため 3,000 円のチケットをいただいた。母は大阪から沼津市に来てまだ半年ぐらいしか経っていないが、大阪では車を持つよりもバス、電車のほうが便利で、こちらに来て非常に不便している。後藤さんも先ほどおっしゃったように、車を運転できない高齢者がバスに乗るのに、「怖い」「分か

らない」「ほかの人に迷惑かけたくない」と思う人もいて、そのような人たちは今回のチケットも使わなかったと聞いている。私たちであれば「お得だな」と思って使うが、あのチケットにマップや絵がもっとたくさん載っていて、分かりやすく「わくわくしちゃうな」「行きたいな」と思うような資料をなぜつけないのかなと思っていた。バスはやはり地元の人間が使うよう、地元をバスで回るぐらいの楽しさがほしい。「1年間に2回乗ったら」というノルマがあっても楽しくなるような、そんな誘導をしていただければいいと思う。

私の周りでも障害者の人とかいろんな方がいて、バスに乗れない方が多い。気を遣って乗れない。そのハードルを下げていただきたい。分かりやすい情報は、今の時代調べれば手に入るが、調べられない人たちが、乗りたいけど乗れないという人たちのためにも、本当は「広報ぬまづ」に入れていただきたいぐらいである。分かりやすい情報をみんなが分かりやすい場所から見るができるように、これから期待している。

**【事務局】**

分かりやすいというところまでの資料は同封できなかつたことは申し訳なかつたなと思っている。

今後については、そういった視点も鑑みて、あと公共交通はやっぱり利用してもらわないと残っていけないという視点もとても重要だと思うため、そういったことを分かりやすい情報として皆さんにお届けできるように心がけていきたいと思う。

**【眞田委員】**

この高齢者バス・タクシー利用促進事業の1回目。実際どのぐらい使われたか。

**【事務局】**

1回目の利用率は55.3%。2回目の、ワクチンでも使っていただけるよなということで実施したほうは66%の利用率であった。

**【眞田委員】**

個人的には2人に1人は使ってくれているということはいいかなのと思う。とは言え、まだまだ2人に1人であり、もう1人の人は使っていない。その使っていない理由は分からないが、中には高齢ドライバーや、あるいは家族が車を使っていて、車のほうがいいなど様々あるだろうが、これから高齢化がだんだんと進んでくるに従って、もっと積極的にPR、そして分かりやすく案内できたらいいかなと思う。

広報誌だけではなく、スーパーやバス停など、色々なところにPRポスターなどを掲示するのも1つの手かなと思う。

バス停の関係で、利用客が多いところ、整備しやすいようなところはどんどん改善していただきたいのと、維持費を確保するために、バス停に広告をつけたりすることで収益を得るといった形もいいかなと思う。

**【事務局】**

マップにしてもサイネージにしてもシェルターについても、やはり維持費というのが今後かかっていく中では、ほかからの収入というものを当然考えていて、JR東海とも話をしている中で、サイネージの中に商業広告が出せないかということ協議したり、マップの維持についても費用がかかるため、今後民

間の広告収入も得ながら作成していければという考えもある。今後取り組んでいきたいと思っている。

## (2) 令和3年度自動運転実証実験について

**【紅林委員代理】** 「資料3」について説明。

## 4 その他

**【福本委員】**

先ほどの岸本さんの投げかけは、市としてはすごく重要に受け止めて、来年度以降しっかり検討していただきたい。こういう場で30分でも1時間でも時間があれば議論すべき内容だと思う。分からないとか、やっぱり迷惑かけたくないとか調べられないという方はすごく多い。高齢者の方は特にそうである。

沼津市さんは、今回のバス・タクシーチケットを配るだけでなく、ほかにもすごくいいことをたくさんやっている。バスロケを導入したり、ICカードを使えるようにしたりしている。しかし、伊豆箱根バスさんにICカードを導入した直後、全然アピールできていなかった。なにか新しいことを導入する時は、そのこと自体が忙しくなり、大変な事務がたくさん発生するのは理解できるが、導入したタイミングでないと世間には興味を持ってもらえない。だからこそ、「ICカードが導入できるようになったから、どこそこに出かけてみましょう」というチラシを作るとか、「沼津駅に行くバスは、この地区はどういう線があって1時間に何本来ますよ」という簡単なチラシでも作って新聞と一緒に配るとか、何かそういう地道なことをぜひいっぱいやっていただきたい。いいことをいくらやっても知られなければ意味がない。

この計画に関することで、今日は数字の話ばかりになってしまったが、それはすごく大切なことではあるが、その数字をどのように実現するのかというところが一番大切であり、興味を持ってもらって、使ってもらって、使ったときに「ああ、結構いいね」と思ってもらえるということを積み重ねていくことが重要である。ぜひそういった議論をする時間にこういう協議会の場も使っていければと思う。今日のように数字のことや、「補助をもらうためにここをどう書く」といった議論というのは、本当に些末なことだと思う。本来はどうしたら多くの人々が公共交通を使っていけるようになるかという議論が大切だと思う。計画ができた後はそのような協議会の進め方にしていなければと思う。

**【事務局】**

SNSを使ったような発信だけでは若者に対するアピールしかできないことを認識し、紙媒体を使ったアピールなども今後取り入れていきたいと思う。

**【吉田会長】**

マップについて、観光客向けとなると2万部は意外と配りきれないと思う。八戸市でも毎年作っていて、2万5,000部刷っているが、一番多いときで6,000部から7,000部余る。2万部あれば、例えば、いろんなコミュニティーセンターに置くとか、もっと住民の皆さんに近いところに置くとか、そういうような

工夫もしていくべきだと思う。逆にそういうことをいろいろな委員の皆さんにもアドバイスをもらえるといいかなと思う。

路線が変わるのであればマップも毎年更新しないと意味がない。小田原市の事例で、マップを作ったが、結局更新がうまくいかなくて配れなかったことがあった。

## 5 閉会