

令和7年度 第1回 沼津市地域公共交通協議会

令和7年6月9日（月） 午後2時00分  
沼津市民文化センター 大会議室

【議事録】

1 開会

※省略

2 委員紹介

※省略

3 会長及び副会長の選任等について

【事務局】 協議会条例第5条第1項の規定により、本協議会の会長および副会長は、委員互選により選出するとされておりますので、会長および副会長の選出をお願いしたいと思います。

まず会長につきまして、どなたかご意見はございますでしょうか？

【渡邊委員】 会長は数々の経験と幅広い見識をお持ちの吉田委員にお願いできればと思いますが、いかがでしょうか？

【事務局】 渡邊委員より、会場に吉田委員をとのご推薦がありました。皆様いかがでしょうか？

【一同】 異議なし

【事務局】 異議なしの声をいただきましたので、会長は吉田委員にお願いをしたいと思います。

吉田委員よろしいでしょうか？

【吉田委員】 はい、承知しました。

【事務局】 続いて、副会長についてどなたかご意見はございますでしょうか？

【吉田会長】 副会長に関しましては、やはり市の行政に精通されているということで都市計画部長の福岡さんをお願いできればと思っておりますがいかがでしょうか？

【事務局】 吉田会長より副会長に福岡委員の推薦がありました。皆様いかがでしょうか？

【一同】 異議なし

【事務局】 異議なしの声をいただきましたので、副会長は福岡委員にお願いしたいと思います。

続きまして、「交通まちづくり検討部会委員等の選任について」に移ります。協議会条例第8条第1項の規定により、本協議会は部会を設置することができるこ

ととされています。平成31年度より部会を設置し、各事案についてご協議いただいております。引き続き部会を設置したいと考えております。

協議会条例第8条第2項および第3項により、委員及び部会長については、会長の指名によるとされておりますので、吉田会長に部会委員および副会長の提出をお願いしたいと思います。

【吉田会長】

かしこまりました。

皆様のお手元の資料を1枚おめくりいただくと、委員名簿ができますこれがこの全体の協議会の名簿です。

おそらくその次のページに令和7年度沼津市公共交通協議会の交通まちづくり検討部会の委員名簿ということで14名の方の名前が出ているかと思えます。

私の方からはこの名簿にある通りに14名を指名させていただきたいと考えております。

そして部会長ですけれども、ずっと沼津市の交通についていろんなところで見識を持ちながら関わってサポートしておられます、名古屋大学客員准教授の福本先生をお願いしたいと考えておりますがいかがでしょうか？

【事務局】

ただいま会長から指名がありました、福本委員よろしいでしょうか？

【福本委員】

はい。引き受けさせていただきます。

【事務局】

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

続きまして、部会長の職務代理者の指名についてです。

協議会条例第8条第5項の規定により、部会長の職務代理者については、部会に属する委員のうちから、部会長があらかじめ指名するとなっております。

この場で福本部会長に職務代理者の指名をお願いしたいと思います。

【福本部会長】

はい。職務代理者としては交通政策室長の風間さんをお願いできればと思います。

【事務局】

ありがとうございます。

部会については以上の通り決定させていただきます。

## 4 議題

### <報告事項>

#### (1) 地域ごとの路線バスの運行状況について

【事務局】

資料1について説明。

【吉田会長】

沼津市地域公共交通計画の19ページに、公共交通軸形成プロジェクトが書かれている。

沼津市の関連計画、立地適正化計画の中で、沼津駅から半径約3キロ圏内を都市的居住圏と呼び、運行するバスの区間をできれば平日の昼間でも1時間に複数の本数は欲しい。従来民間のバス事業者の皆さんが独自にそのサービスを提供し

てきたが、運転手不足やコロナ禍で需要が回復しきれず、1時間に複数あるかどうか。現状を皆さんで考えるための基礎資料として、毎年まとめている。昨年度と比較すると、大きな変化はなかったという報告であった。

今の資料1に関わって皆様から質問はあるか。

【福本委員】

以前はコロナや運転手不足の影響もあり、本数が減っていた年もあったが、それが底を打った。事業者の皆さんも努力をいただいてありがたい。

今の本数を前提として減らなかったということも大切だが、本来はこの地区や路線、経路はこの程度は運行して欲しいという姿を示した上で、それが足りているかどうかという観点で評価をすることが政策の王道ではないか。

本当は20分毎に運行してほしいが、現状30分毎であるというようなどころを見ていくことが今後必要になってくる。

もう一つは、この資料の作成は大変で、一本一本各地区の停留所を見て本数を数えるというような作業をここまで細かい解像度でやらなければならないことか。もう少し省力化してもいいのではないか。例えば、沼津駅を出発する時間と本数だけ見ているでもだいたい雰囲気はわかる。どこまで簡単にするかという議論はあってもいい。事務局の皆さんの無駄な仕事を増やすというのは本意ではないため、必要なものについてはチェックしなければならないが、大変になりすぎないように計画改定の中で議論できるといい。

【吉田会長】

二点目については、続けていくためにどのような形にすれば良いかということだと思う。

一点目はこれからの計画でも重要になってくる。1時間にバスの運行本数が複数あるかどうか、そこまで明確な解像度でこの段階で議論していない。

そのため、都市的居住圏であったらどの程度バスの運行頻度が必要かということ市と協議会の皆さんとで議論していくことになる。

そこで事業者の皆さんでできることとのギャップが生まれてくる。そのギャップをどう埋めていくか、というところがまさに政策的な手当てになってくるので、そういうところを議論することが必要だと思った。

これは後段の協議事項にも関わるため、頭の片隅に置いておいて欲しい。

そのほか、いかがか。

また気づいた点があったら、最後振り返るため、そこで質問して欲しい。

## (2) 沼津市自主運行バスの運行時刻の変更について

【事務局】

資料2について説明。

【吉田会長】

今の説明について、何か意見はあるか。

【一同】

特になし

### (3) 令和7年度沼津市地域公共交通計画に係る取り組みについて

【事務局】 資料3について説明。

【吉田会長】 前段資料3-1から3-3は、地域公共交通計画をベースとした取り組み、資料3-4、3-5は、新たな技術を活用しながら交通の課題を解決しようとする取り組みで、若干色彩が違うところもあり、多岐にわたった取り組みが行われている。これは何をやっているのか、どういう成果があるのか、疑問を持たれている方もいると思う。どの資料からでも良いため、質問を挙げて欲しい。

【福本委員】 全般に関することだが、やることは良いが、その効果をどう検証するかについて、意識を持たないといけない。

モビリティマネジメントの出前講座もやることはいいが、何人参加したということだけでなく、その結果どうなったのか。

高齢者向けのモビリティマネジメントは、参加する方は捕捉できるため、実施した後に実際にバス使ってくれたかどうか追跡調査をするということを意識していけると良い。

また、アンケートやヒアリングをするでもいい。どのようなことを調べ、把握したいのか、やり方がわからなければ事前に吉田先生や私、その他の皆さんでもいいが、気軽に聞いて欲しい。

自動運転の実証や交通DXについては、調査はしているが、利用者アンケートを取り、みんながいいという回答を取るとはあまり参考にならない。全体から見ると使っていない人が多く、使っていない人は認識すらしてない。どうアプローチするかというフェーズに移っていかないと利用者増えていかない。

あるいは利用している人も最初は物珍しいからいいと思うが、何回も使っているうちに慣れると、大したことはないと思ってしまう。

同じ利用者の人を調べるにしても、パネルデータ的に追跡調査することや、一般の方を相手に利用しない人はどう思っているのかを聞くこと。その聞き方も、自動運転に対する期待値を非常に高めるような聞き方だけをするのは良くない。その辺もいろいろ考えるべきところもあるため、工夫してもらいたい。

せっかくやった事業がどういう効果だったか、把握できる限りは把握して、至らない部分があれば改善してもらいたい。

ダメであったものはダメと認めて次に行くということも必要になってくるので、意識して、進めていければと思う。

【吉田会長】 前段のところ、自動運転とDXのところはアンケートをやっているらしいが、乗務員確保の対策やモビリティマネジメントの効果を計測するフェーズが必要ではないか。

これに対して、事務局の説明はいかがか。

**【事務局】** モビリティマネジメントのうち出前講座に関しては、講座終了時にアンケートを1度取り、そのあと効果があったかどうかの計2度アンケートを取っている。それ以外は追うことができていない状況であるため、相談させていただき、うまく検証できる方法があると思う。

**【岸本委員】** 高齢者向けのモビリティマネジメントについて素敵だと思ってうかがっていた。

自分の自宅には母（高齢者）がおり、年齢がいくと読み物が苦手になる。福本委員がおっしゃる通り、興味がある人は行くが残りの9割の方が興味を示すのには動画が強いと思う。市役所や病院などにあるような大きなビジョンがあると一番いい。定期的にアニメーションでも実写でも流していただきいろいろな人の目、心に刺さる活動に変えていくといい。シェアや親子の会話もできると思う。イラストも実写のなかに入れながら、いろいろな人が興味を持つモビリティマネジメントの活動が出来ればいいと思う。

**【吉田会長】** たくさん文字情報があつて冊子になったとしてもなかなか手に取ってもらえないというところはあるかと思う。

**【庄司委員】** 岸本委員と同様高齢者の話だが、原地区では各地区で年2、3回いきいきサロンをやっている。出前講座で来てもらえると皆さんに周知されるのではないか。

**【吉田会長】** 皆さんが集まる場で直接話をする 것도大事だ。文字媒体を渡しただけでなく、コミュニケーションが大事なアプローチになりそう。今年度事務局での考える余地はあるか。

**【事務局】** 実際に読み物が苦手、動画のほうがわかりやすいなどのアドバイスをいただき、わかるよう作成し、コンテンツとして取り入れていきたい。サロンに関しては出前講座を呼んでいただければ、行きますので応募よろしくをお願いします。

**【吉田会長】** 公共交通の出前講座のメニューは今ある。それをうまく使ったくということが必要かもしれない。出前講座の目的変数が、「高齢者の皆さんのモビリティマネジメント、実際に公共交通を使ってもらいながら、楽しく元気に暮らしていただく」というところがいい目的変数だと思うが、行政の政策的に「もっと使いましょう」というところと微妙にずれてくる。こういった内容で皆さんに語りかけるのかというところで工夫やアイデアが必要となる。皆さんにアイデアをいただきながら進められたらいい。

その他皆さま、いかがか。

気になっていたのが、自動運転とか交通DXのところ、これはすぐ

にもものになるものではないということは理解しつつも、予算がついてしまうので毎年やるのが目的化してしまうということが他市の例だと非常に多くなっている。

例えば、資料3のところ、気になっていたのがこの取り組みというのが、「沼津港に車でたくさん来るので渋滞している。沼津港には行ってくれるが、中心市街地に行ってくれない。だから、中心市街地に車を分散させながら、バスもたくさんあるので、使ってもらえれば、街も楽しんでもらえるし、渋滞の緩和にもなるでしょう」という仮説に基づき行われていると思う。令和7年度の取り組みは「ジョルダンの沼津市モードの継続。通年の運用で、新規ユーザーの獲得を目指す。」「定住イベント高齢者ユーザーの企画契機として市民向けの情報発信を行う。」というのは、何を目指し、こう取り組んでいくというのがずれている。自動運転など、いろいろな新しいテクノロジーを使うときにあるが、本来の問題に立ち返ったときにこれがどう活用できるのか、あるいはこれ以外の方策のほうが有効なのではないか、幅広に見ていく必要があるのではないか。この協議会の場は実務に携わる市民の皆さんから、意見を聞くのもいい機会だと思う。ぜひ今年度も進捗管理をしていただけるとありがたい。

では、報告事項はよろしいか。気づきの点があれば最後に振り返える。

#### <協議事項>

##### (1) 地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）について

**【吉田会長】** 市内の一部バス路線について国からの運行費補助の対象になっている。その制度が地域公共交通（維持事業）という制度だが、ここにこの路線が必要なので国の補助金をいただきたいという旨を協議会で毎年6月末までに確認をしなければいけないということで協議事項として挙げられている。

では、資料4の説明を事務局からお願いします。

**【事務局】** 資料4について説明。

**【吉田会長】** 資料4の次のページの路線図に書かれている1～8系統というものが今回の対象になる。次のページに「6 今後のスケジュール」が書かれている。

バスの運行費国庫補助は10月1日から翌年9月30日までが令和8年度事業となる。この計画申請を6月30日までに行わなければいけない。

だが、ららぽーと原団地原駅線とミューバス原浮島線は先ほどの報告事項3の利便増進実施計画認定路線になっているので、その計画を対象とした期限切れにあわせなければいけないから、3月31日までの期間中が補助の対象になっていることがイレギュラー対応になっている。資料4-1の内容というものがその国への申請に求められる様式となる。

説明いただいた内容について、意見、質問、確認などあれば、ここで受けたいが、いかがか。

**【福本委員】**

この補助申請そのものはこれでいいが、気になるのは申請者資料4-1の3のところにある「目的を達成するために行う事業及びその自治体」が、系統問わずに同じことが書いてある。

これはやむを得ない部分も若干あるとは思いますが、例えばこの利用者数のデータを見たときに、片浜柳沢線とかは、他の系統に比べて突出して数字が悪い。この根本的な梃入れなりが必要と考えたときに他の系統と同じようなことを書いていて大丈夫なのかと思う。

ららぽーと・原団地・原駅線についても、この路線は、伸びしろのある路線だ。ららぽーとにアクセスしているし、団地を通っているだけに、この実績にとどまっているのは、広報利用促進が足りていないのではないかと推察する。

利用促進でこれをもっと数字を伸ばす余地はあるのではないのかと思うと、例えばこういう系統を見たときに、「この系統については、今年度は気合を入れて利用促進をやりましょう」という事業化するとか、計画に位置づけてやっているという意味が弱くなってしまうので、今後気を付けていただきたい。

この同じ資料の次の右側に載っている5のところに関係するののだが、収支差額を市と事業者が折半している系統と、全部市が見ている系統がある。これも「市が政策的に必要な路線だというのであれば、全部差額が出て赤字になった場合は市が全部持ちましょう」という系統であるべきだろうし、そうではなく、「ある程度事業者さんと市と一緒にパートナーとしてこの路線を一緒に育てていこう」という話であれば折半するというのは、競争性を担保するためであってもいいかと思うが、ここに載っている系統でいうとミューバスみたいに、過去から市がコミュニティバスとしてやった路線は全額負担であるが、それ以外の路線は折半になっている。折半になっている路線の中でも例えば、ららぽーと・原団地線とか片浜・柳沢線とかこの辺の路線は、市の利便増進計画に基づいて再編をやっている。事業者からの申し出もあってということは承知をしていると考えると「政策路線」なのか、「事業者の路線だけど補助の認定に値する路線」なのかというと、

この切り分けは今までしっかりしてこなかった気がする。これは次の計画の中ではこの路線はどういう性格の路線だとところについては、考えていただきたい。

【吉田会長】

特に、このそれぞれの路線について、具体的にどういう取り組みを行っていくかを、解像度を高める部分があってもいいのではないかと、全体にわたってのご指摘であったかと思う。何か事務局から回答あるか。

【事務局】

片浜柳沢線については、明らかに他と比べて数字が落ちている。今後どうするかということも含めて計画の策定も検討していきたい。

また、補助の仕方についても、過去を踏襲してというところで急に変わらないところもあるが、政策的な路線と事業者路線と目的とかその辺は含めながら、引き続き事業者の方とも協議させていただきたい。

【福本委員】

今赤字で補助をもらえる路線についてここに載せているという感じで、国の補助をもらうのにエントリーしていくということだと思う。気を付けないといけないのは、補助申請をすること、補助をもらうことが目的になるというのは良くない。

ここに載る路線を一つでも減らしていくことが本来の目的。補助をもらわなくても自主自立していけることや、市として必要なため、責任を持ってやっていくというのが最終目的。

特にららぽーと線とか片浜・柳沢線など、再編し、「このような路線が市民の皆さんにとって大切だと思うのでやってみましょうとかやりました」となると、当然最初は皆さんがなかなか使ってくれなかったり、周知してもらえない、認識してもらえないので赤字になるが、そのうち徐々に皆さんが利用したり、そういう路線を見て、「こういう路線あるんだ便利だね」「使ってみたら結構良かったよ」ということで利用が増えていくと、最終的には黒字路線としてテイクオフする、というのが本来の姿だろう。

テイクオフするときに完全に収支だけが取れてテイクオフすればいいが、「国の補助金の基準は満たさない、国の補助金はもらえないが、市として補助金を入れたら、成り立つ」という姿もあってもいい。補助を狙っていくばかりを考えるのではなく、最終的にはたくさんの方に使っていただけるところは忘れずに取り組んでいただき、利用促進についてもそういう視点でやっていただきたい。

【吉田会長】

その他皆様はよろしいか。

原案のとおりこの資料4-1の沼津市地域公共交通計画別紙について認めていただけるか。

【一同】

異議なし。

【吉田会長】 異議はなかったということで、認めていただきました。

なお、事務局から補足があったが、これから静岡運輸支局等に提出していく段階で若干文字の加除修正が入ってくる場面があるかと思うが、その点は自分と事務局に預けていただきたい。

## (2) 第2次沼津市地域公共交通計画の策定について

【吉田会長】 沼津市地域公共交通計画が来年度で終了となる。今年度から第2次の計画策定を議論していく趣旨である。

現状の計画の到達点と、これからの改定にあたって事務局として考えている論点、それから今日皆様に諮りたい内容が最後の方に基本的な方針の確認が出てくる。

沼津市地域公共交通計画だと15ページに基本的な方針と書いてあり、「行きたいまち、住みたいまち」公共交通の改善により選ばれる町へというテーマが掲げられており、具体的な目標が18ページに書かれている。

計画目標1. おでかけの手段として選ばれる公共交通、2. 市民とともに支え育む（公共交通）、3. まちのにぎわいをサポートする公共交通というものを2020年から掲げている。

この位置付けに関して、意見いただきたいというものが後段出てくる。

資料5の説明を事務局から願います。

【事務局】 資料5の説明

【吉田会長】 少々多岐に渡っているが、資料5の前半の方で、計画策定時からの振り返り、国の政策動向も踏まえながら、今の課題、それから何を取り組んでいくべきかを整理していきましょうということが書かれている。そこまでがスライドの番号でいくと30（右下のところページ番号）だ。

それ以降、31から34、ラストの4スライドというのが基本的な目標や方針の確認になるので、分けて考えたい。

まず前段の30までのスライドの内容、現計画の振り返り、それから課題認識が中心となっているが、質問や意見確認などがあるか。

【江川委員】 全体の話になるのだが、計画策定手順のスケジュールのところ若干気になったところがある。

18ページだが、今日、第1回協議会で議論をして、その次いつ協議会をやるかという12月というご説明だった。本協議会で十分な議論ができるか心配はあるというのと、第1回、第2回の部会で計画の議論をされるのであれば、その事項を本協議会でも共有いただきたいと

というのが、1点。

それから、12月に計画案の確認と、備考にパブリックコメントをやるという月が被っているというのが気になる。協議会で計画の確認をしてすぐパブコメを想定されているが、パブコメの前の協議会というのは十分な時間余裕を持って開催いただけるといいと思う。今の説明でいくと12月ないし11月みたいな発言もありましたので、そこは早めにやっていただけるといいのかなと思いました。

本計画の作成については、国の調査事業にも手を挙げていると思う。こういった補助金も活用されるということであれば十分な議論をするというのが必要なのではないかと思う。

1点、質問になるが、協議会は6月から12月と期間が空いていて、9月頃にもやるのかなと思っていたが、ここで開催されない理由は何か現時点で考えられているのか。

【吉田会長】

協議会の開催時期の内容に関するところ。事務局からいかがか。

【事務局】

今回、当初の計画策定と異なりまして計画改定といったところもあり、ベースとなる考え方とか方針というのはおおよそ変えていかないと考えていたから、こういった形での開催回数というのを当初想定していたところになる。

【江川委員】

はい分かりました。補助金の関係もあり、スケジュール感とか聞いていたところがあって、それと若干ギャップがあったので。今回は案ということだが、また議論をやっていくうちに協議会をやった方がいいなど、スケジュールの見直しは絶対必要になってくると思うので、柔軟な対応をお願いしたい。

【吉田会長】

重要な指摘だと思う。この後、31枚目のスライド以降のところでは計画の方針とか目標この辺りを確認いただく、ということになるが、計画改定で仮に今の事務局からの説明のように、そんなに大きく方針を変えないということになったとしても、もう一回何を取り組んでいくのかという事業と照らし合わせたときに、やはり少し見直していかなくちゃいけないとか、皆さんのご意見を聞きたいという場面が出てくるのが予想される。

例えば28ページとか29ページとか27ページ。さっきの軸の確保に向けた取り組みや、事業者間で協調する取り組みや、終発が若干繰り上がっていく中でタクシーと合わせ技にした取り組みは、いずれもそんなに短期に出てくる成果が上がるものではないし、事業者の皆さんの理解と協力がなければできない。

沼津の場合には、自分が関わっている東北の自治体と全く違うのは、補助金が入っているバス路線が主体ではないこと。東北だとこのぐらいの人口規模の自治体だとほぼ全部が補助路線なので、自治体の政策に協力しなければいけない雰囲気があるが、沼津市の場合にはそれぞれの事業者さんがちゃんと路線を設計されているので、事業者の皆さんの理解を得ることが非常に重要である。

ただ5年間一生懸命取り組んできた中でも、まだここに書いてある27, 28, 29ページに書いてあるように1回やってみただけでも、今後どうするかということが

決まっていなかったものが出てきている。目標を仮に同じに設定したとしても、実際に取り組んでいくことの内容に照らして、いろいろと変化していかないといけないところが出てくるとすれば、部会を間に何回か挟むということには全く異論はないにせよ、12月1日という2回対応でいけるかどうかというところはやっぱり議論がある。ここは本当に柔軟に皆さんにもお願いし、対応したいと自分自身は思う。

他はいかがか。

**【古泉委員】**

コロナ禍以降に8割方戻ってきたと書かれているが、最終バス便は8割方戻ってきてても、時間は戻ってない。自分は公共交通機関を割と利用する方だが、最終バス便では結構の乗車率があった。

自分は講座とかの習い事に夜行ったりしていたがバス便がなくなったがためにやめざるを得なかった。それと割とバス便の多いこの香貫線を今利用しているが、今日ここに来るのも、バスに乗ったとき11人しか乗車していなかった。そういう路線で大型バスを常に運行させているメリットってあるのか。

あと、「行きたいまち、住みたいまち」が目標ですよ。例えば、うちから、ららぽーと沼津に行くのに1,000円以上の交通費がかかる。シティモールみたいなところに高齢者の自分は、1,000円以上の交通費をかけて行きたいかって言ったら行きたくない。乗り換えもあるし、実際に利用している人たちが「行きたいまち」になるように取り組みを変えてほしいという思いもあり公募した。

あと、公共機関を利用しているが、図書館とかに行くのにもバス1本で行けない。健康増進のために各地区センターでも催しをしてくれても、そこにすらバスで行けない。高齢者が行きたいけど行けないと言っている。高齢者は自分の周りには多くいる。少し意見が反映させてもらえればありがたい。

**【吉田会長】**

これは後段の話にも繋がるが、確かに経済的な負担、運賃をどうするのか。特に沼津市の場合には補助路線が少ないので、バス事業者の皆さんが設定した金額が基本ベースになる。当然ながら、バス事業者の皆さんにとってみたら、皆さん（お客様）からいただく運賃で収入を確保しなければいけないため、利用者が減れば減るほど（経済的負担が）高くなる。それが現状で、それではやはり乗りにくくなる。行きたくなくなるという話があったときに政策的にどこまで関与するのかというところはまた別な議論としてある気がする。今の計画の中では確かに弱い。そこも今回加えていくかというところは議論の論点としてはある気がする。

それからもう一つ。いろんな施設に行けるか行けないかという問題。確かにどこにでも乗り継ぎなく全部行けるという話は多分それは無理だと思う。それは施設がまとまって立地してくれればできるが、現状沼津はそうっていない。一方で、一回乗り換えてもらうが、ちゃんに行けるようにするなど、そういうところまで踏み込んだサービス水準を設定するという自治体も少なからずある。行ける、行けないと

いうところのチェックというところも非常に重要になってくる。そこも一つ欠けている論点かもしれない。だからすごくいい指摘をしていただいている。

一方で前段。これはバス事業者の皆さんにぜひ答えてもらいたい。なんで大きなバスが走っているのか。これは自分が言うよりも、バス事業者の皆さんに。なぜ大きなバスを走らせるのか。人が少ないから、小さくしたら経費が下がるのではないか、皆さんそう思われるが、その辺どなたか説明いただきたい。

**【渡辺委員】**

富士急シティバスの渡辺です。バスの方は、運転者が110何人かいて、バスの保有台数は110台ぐらいですけど、乗るときはたくさん乗って乗らないときは全く乗らない。使い分けをした場合、車検代が2倍かかるのと、乗り換えるのにわざわざ車庫に戻ってまた行かなきゃならないということがあるのでふざけた言い方をすると、大は小を兼ねる。でも小は大を兼ねない。

あと、実際車検代のほかにも車というのは、マイカーも今高いですが、バスも部品とかドライブレコーダーとか何とか軽減装置とかいろいろ買うと3,000万円以上してしまうので結構負担になっている。今の路線バスの方もそうだが、ようやく床にワックスを塗るようなバスがなくなって今はワンステップ、ノンステップという形のバスになるのだが、そのバス代が非常に高い。これからまたEVバスとか買うとすごい金額になる。

バスの維持費の部分と実際の運用の部分と、何とかしたいが、かなり厳しい。

静岡市だとか東京都の方だと、車の長さというのが10.5メートルの大きいバスになるが、この辺だと我々が使用している根方街道とか狭い道がたくさんあるので、9メートルの車を持つのが精一杯で、じゃあ7メートルの小さい車たくさん持てば、いいじゃないかというところ先ほど言ったようなリスクの部分。それから事業者の本音からするとやっぱりバスなのでたくさん乗ってほしい。小さなバスだと、初めから10人しか乗れないというよりは、40人乗れるバスを走らせたい。そういった部分がある。

大きなイベントのときにも小さなバスだと、何人も運転手も用意して何台もバスを用意しなければならない。そういった部分から今の形が適正なのかと思う。

伊豆箱根さんどうか。

**【渡邊委員】**

今「3社の話を」ということで、各社のエリア的なところがあるので、今の富士急さんの話と弊社の話で話すと、まず安全面のことを考えなきゃならないところが一部ある。

今、富士急さんが言われたように大は小を兼ねるといのはあるが、なんであんな大きい車、という問いだったが、もともとの需要のある時間帯に合わせて考えると、地域によって、路線の場所によっては現状の車では対応できないエリアがある。今、低床車のバスが多くなっている。乗り方とか乗りやすさというところは高齢者の皆様に沿っているが、乗車率の高い観光地に走っている車は、座席数が多い方が安全である。車内事故防止も考え、その辺を踏まえていろいろな地域によって大は小を兼ねるとかいろいろな形になる。

あとは全国的なところの話を言うと、事業者としては、何とか皆様の足になりたい。本当に狭いエリアも小さい車に合わせて運行を図っている企業もあるが、黒字でありながら安全面がしっかりできないということで撤退する路線も今生じている。小さい車で運行したいところがあるだが、基本的には朝方の乗っていただくお客様、夕方に乗っていただくお客様の安全面も確保している部分があり、形として北海道から沖縄まで決められた大きさ、中型とか大型があるが、そういう形で安全面も入れながらの運行ということで、ご理解いただきたい。

【村田委員】

もう前の2社の方がおっしゃったので、ほとんど同じようなことになりませんが、時間帯によって乗車していただくお客様の人数というのが結構違います。

朝だと通勤通学の時間、夕方だとまたその通勤通学の帰りのお客様の時間で、その時間帯だと小さいバスだと、どうしても乗り切れない恐れもあるし、大きな荷物を持っていたら、その分本当に利便性が悪いような状態になることもあるので、基本的には先ほど話に出ていた9mのバスです。

路線バスだと10mちょっと長いやつが一番大きいがこのバスは、本当にお客さんが多い路線のところを利用していただくというのは主なのだが、生活路線を走っているバスは、だいたいこの9mのバスで、この3社とも走っているのが現状である。

中にはこの時間帯、この路線のバスというのは大体もう人数は限られているだろうというのは、各社とも小さいバスを導入している路線もあると思が、大体はこの9m、いわゆる中型のバスというバスで現状は運行しているのが現状である。

【吉田会長】

それぞれ3社さんお答えいただいたが、中型とか大型の一定の大きさのバスをある程度座席を埋めていくことで収益を上げていくというのがビジネスモデルとして成り立ってきた。しかも人件費がそれなりの割合を占めているので、車両をワゴンサイズぐらいまで小さくしないとそこまで経費が下がらないということも実態論としてはある。

ただ一方で、本当にやっぱり利用者が少ない時間帯や、少ないエリ

アまでを全てバスでカバーしていくべきかどうかといったときに、今回たまたま夜の時間帯の回復がまだ薄いから、29ページに書いてあるようにタクシー車両なんかも活用しながら帰ってもらえるような仕組みが作れないか。大型中型だけで勝負するのではなく、必要な時間帯だけどこまで利用が多くないが、必要としている人が一定数いらっしゃるような時間帯とか区域というのは、こういうタクシー車両とかワゴン車両とか小型を使っていろいろやっていく、ということも視野に入れていくべきことかなと思っているので、また皆さんと一緒に議論できるといい。

一渉り疑問をいただいたところについては回答いただきました。

【古泉委員】

都内に住んでいたが、都内ではコミュニティバスは頻繁に走っていた。路線バスとともに。コミュニティバスは路線バスと違って大きくなかった。でも乗車率はここの路線バスよりずっと多かった。現状はそういう形でした。一応話しておく。

【吉田会長】

私は武蔵野市の公共交通管理の座長を務めており、ムーバスという武蔵野市のコミュニティバスの運行にも関わっているが、最近では都内でも100円運賃をやめる地域が圧倒的に多くなった。

通常のバスの値段と同じにする、あるいは運転手さんが足りていない中のところで、今まではコミュニティバスを走らせられたが、もう一般のバス路線を優先せざるを得ないから大幅に減便をする。実は23区内でも1時間に1本来ないところが、最近チラチラ出てきている。

その中で武蔵野はまだ100円運賃でちゃんと20分間隔というところは守っているが、それも多くの市民の皆さんに理解をいただいて支えているから。そもそもいろんな割引制度というのがない中で運用しているということになる。

ただ、そういうコミュニティに属した形態というのがこの街で成り立たないかということ、そうじゃない部分はあると思っている。そういうところをいろいろ皆さんと考えながら作っていくというやり方も、これはあり得るかというふうに思っているので、ちょっと幅広に皆さんとまた議論していけるといいと思っている。

その他いかがか。

【眞田委員】

今の意見に関連しているが、バスの大型化とか小型の問題も確かに重要な問題だと思うが、そもそも通る路線の部分、例えば富士急さんの根方街道は一般の車両も頻繁にスピード出して通ることが多い。これは警察とかの分野にもなるでしょうが、時間帯によっては一方通行にするとか、あるいはバス優先にするとか、あるいはバイパスの方にもっとバスを走らせるとか。もう少しそういうソフトの方も対応を考えた方がいいのではないか。

先ほど、ららぽーと沼津まで香貫からで1,000円位かかるという話もあったが、以前東海バスが沼津駅を經由して市立病院まで行っていたバス便があった。

西浦の方から行っていたが、西浦から行くかは別としても、せめて香貫のエリアの方から沼津駅を經由してららぽーと、市立病院まで行くというのはそれなりに需要があるのではないか。

運賃的にもいちいち乗り換えて別運賃になるよりも直通で行った方が便利じゃないかと思う。

鉄道にも言えることだが。私は、職場が小田原なので熱海で乗り換えるケースが多い。実際結構不便だ。朝方の電車で直通がある便で通勤しているが、やはり、鉄道でもバスでも、そうやって一本で行ければ一番利用者サイドからすれば便利かと思う。

ただ事業者サイドから言えば、コストの問題とかいろんな問題があるかと思うが、そういった部分も利用者の側面を考えれば全てとは言わないが、時間帯で部分的にも直通化とか、あるいはルートを検討し直すとか、あるいは根方街道みたいなのは、いずれ根方バイパスみたいなことができるかどうか分からないが、そういう広い道路の方を走らせた方がいいのではないか。それだけで目的地まで早く行けたりとか、運賃の問題とかも検討できるんじゃないかと思う。

【吉田会長】

だんだんと34ページ全般に入りかけている話題になってきているが、事業者が主体的に提供しているからこそ持続的にできるという領域もありつつ、でも利用者、市民の皆さんからだと、もう少しこういうところの利便性が高くなってくれればいい。その双方を歩み寄らせるかとか折り合わせるかというところが今回の計画の中で議論でき、定められるようにできるとすごくいい、というふうに改めて思った。

34ページまで全体通していきましょうか。

全体この資料を通して他何か皆さん発言になりたいことは。

【緒方委員】

東京から4年前に戸田に移住してきたもので、皆さんと視点が違うかもしれないというのと、すごく大枠で感じたことなのだが、これだけたくさん課題や施策があるが、印象的に全てどうしても単発的で終わっているとか、一方向で終わっているという印象をすごく受けました。

人口が減るとか、経費とか燃料費が上がる、人件費が上がるということに関しては、もう避けられない事態だと思うので、公共交通をどうやって盛り上げていくかといったときには、一定のクロスセクターで効果を上げていくしかないのでは、というふうに思った。

我々が住んでいる戸田は過疎の特定地域だが、例えば、私は双子の母なのだが、これから高校に入るときに三島南高校まで行くのに月3

万4千円の定期代がかかる。2人分となると、沼津あたりにアパートを借りた方がいいんじゃないかっていう話になったりする。

あとはうちには母がいるが、母も大きな病院に行くっていうことは拒みがちだ。行くのがめんどうくさいとか、分かりにくいとかっていうことがあるので。

医療とか学生とか、あとは観光のお客様は一方でとても戸田には増えてきている。外国人のお客様というのも増えてきているというのものもある。

あとはやっぱり高齢者の免許返納を促すとか、そういったいろんな側面を全て総合的に判断して継続的にやっていくという内容というのがなんとなく、今まで見てきた資料の中では感じにくいというところがあった。

あとは利用推進という面に関しては大変申し訳ないが、あまり市民のもとに届いていないとか、観光客のところには届いていないという印象を受ける。

先ほどのジョルダンの沼津市モードというのも失礼ながら私今初めて知って、今この中でダウンロードしてみたが、その中のコンテンツというのもすごくどっちかという、貧弱で、飲食とか宿泊とか観光とかという部分も、今、戸田だけを見たが、我々6店舗宿をやっているが、一軒も載っていない。このコンテンツをどうやって盛り上げていくのかっていう部分っていうのも非常に重要だと思う。DX化をしていくしかないと思うのだが、公共交通というのは子どもからお年寄りまで全ての方が対象となるので、DX化を推進したときにモビリティステーションみたいなものを作っていくとか、そういった今までの切り口とはちょっと違う視点を持つということをそろそろやらないと間に合わないのではないかという印象を受けた。

【吉田会長】

重要なお意見いただきました。ありがとうございます

公共交通って考えるときに、いろいろな人口が減るから需要が減るのではないとか、経費も上がっているとか、どうしても供給面だけのところで見ようとするが、本来、公共交通っていうのは外部性を持っていると思う。

それがあからちゃんと戸田に来てくれるとか、戸田に住み続けられるとか、非常に重要なファクターだと思うし、指摘いただいたバスの運賃が普段使いするには高いのではないかというところに政策的な手当てをしていくとしたら、やっぱり外部性というところに目を向けて考えるということが必要。

その外部性というところに目を向けない限り「行きたいまち、住みたいまち」というところに一歩近づけないのではないかと、という指摘

だったのではないか。

もう一つがモビリティのハブみたいな話も後段いただいた。

いろんな政策もワンウェイになっている話があったが、それぞれいろいろやっているが、作りこみが弱いから続けていけないというところもある。

それが、福本さんがおっしゃった「去年の事業でモビリティマネージングやってそれに対してどういう評価をするか」というところが弱いというところとも何か繋がってくるような気がする。

そういうところに目を向けていかないと、外部性というところも見えてこないから、確かに今まで私たちがいろいろやってきた取り組みの中では欠けている点かというところは私もなるほどと思った。本当に大事にしていきたいと思っている。

ありがとうございました。その他いかがか。

【八木委員代理】

先ほどから話になっていたとおり、高齢者の方の視点とか、戸田の地域の方がどうして欲しいとか、そういう人が希望しているもので、「行きたいまち」というのができると思うが、沼津市の地域公共交通計画には利用者アンケートに基づいてこういうものが求められているとかというのがあまりないと思った。

沼津市の場合だと、「こういうふうに公共交通を提供していくから皆さん乗ってください」という感じの取り組み手法だと思ったが、金額の上限とかを高齢者の方が使いやすいようにとか、そういった視点をぜひ入れていただきたい。

あと、タクシーの台数が減っているとか、バスの便が減っていることについてだが、タクシーの方も多分人材不足という点があり、その点も視点が入れられれば大変ありがたい。

【吉田会長】

確かに本当にいろんな論点がありますよね。どういう形でニーズ側の求めているものと供給側がこうしたらいいのではないかと思うところを、どうやって一歩ずつ歩み寄らせて重ねていくかということが大事だ。

ただその運賃の割引制度っていうところが一丁目一番地に語られるときがあったりするのだが、私は仙台市、札幌市でやっていて、いずれも高齢者割引を切り下げた帳本人。

なぜかという、それ以外に高齢者の割引を今の割引率でやったとしても一般路線の維持ができなくなってきたので、そこに対してさらにお金がかかれるという状況で高齢者の割引が維持できればよかったのだが、とてもそういう余力がなかったということが実際の背景としてある。

例えば札幌市の場合は年間でコロナ前は2億円ぐらいしかバスに出

していなかった。高齢者割引制度っていうのはもう一桁金額が多かった。だから若干高齢者の割引制度を少し小さくしつつも割引制度は残し、なおかつバス会社に対する補助金は7倍に増やした。トータルとしては持ち出しが倍になっているが、それで何とか運転手が足りてないとか、大幅に減便されているというところをどうやって解いていくのかという複雑な三元二次連立方程式みたいなのを解いている、一步一步そこで解決していこうということだ。

今までの沼津市の計画の場合に若干無機質であった可能性はある。いわゆる供給サイドのところからこういうことを目指していきたいというところがあり、でも市として今まで事業者任せきりだったところをどう関与していくのかというところが出てきたが、次のフェーズでは本当に利用者の目線、使っている皆さんの市民の目線からもっとこうなってほしいというところが、一つでも二つでも実現ができるというところが非常に大事になってくる、そういうところが議論できるいいと思う。あと、いかがか。

【岸本委員】

皆さんの話を伺っていて妄想していた。難しいお金の話とか経営の話とかっていうのは出てこないが、バスに乗ることの利点が何かないと考えたら、もちろんみんなそれぞれ違うと思うが、まず使う人たちの意識を変えるのはどうしたらいいのだろうかというのを考えていて、「本当は今、バスの状況は大変危なくて、皆さんぜひ使ってください。」ぐらい言えるなら言ってしまう方がいいのではないかなと思う。それを市から言うといろいろ脅迫になったりとか、いろんな苦情が来たりとかするかもしれないので、その辺はバス会社の方とか皆さんがどういうふうな形で言うのかによるかなと思うが、この問題を知らない人間があまりにも多すぎる。バスは不便だから使わない。もう数が減ったから使わない。じゃあ、なぜそうなったのか、それを一緒に考えてくれる人はいない。

なので、ちょっと妄想したので、ちょっとお怒りにならないで聞いていただきたい。

バスに乗る利点は、乗る人の意識を高めるためにエコとか、ちょっとおしゃれな人たちの意識を、老人とか子どもたちだけではなくて、富裕層とか、街に移住した人もたくさんいるので、沼津はそういう人たちの「気持ちにちょっと添おうか。じゃあ、ちょっとお手伝いになるなら乗ろうかな」って思うような気持ちに繋がるといい。

あと、老人と子どもたちって車を持っていません。私も主婦でこっちに来たが、ペーパードライバーで車にはずっと乗っていなかった。そういう人たちが自立という意味で、友達ととかじゃなくて一人で街に出るとか、子どもも旅になるかなと思うのだが、自立の一番大き

な手段になると思う。親に内緒で行くのかどうか分かりませんが、自分の時間を自分で使うための手段としてバスがあるなど思っている。

あとは外から来た人たちにはレジャーとしての手段ですね。海もあって山もあって、沼津は本当にいいところで、私も関西から移住してきたが、住めば住むほど「美しい景色は本当にここまで続いているんだな」と思うぐらい素晴らしいところなので、それを自分の車で運転しないで眺める側でバスに乗れるっていうのは、本当に素晴らしいと思う。

あと、車だと現地まで行ってしまいうので、まちの途中で何かあるのかをあまりよく知らない。バスで降りていろんなまちを知ること結構あった。まちの細い路地にいろんなお店があったりとか沼津の昔を知ったりとかもあった。

何よりも私も先々、車は免許返還しちゃうので、バスが残ってもらわないと困る。これは自分たちの未来の投資だと思う。金額はもちろんいくらか安くなってくると嬉しいと思うが、私は投資だと思って普段は車ですけども、バスを乗る際はそういうふうに思っている。自分の足のメインになるバスがどうか長く、そしてより良く残ってもらえれば、本当にここに参加しただけでなく、沼津の自慢のバスが出来上がって、行きはバス、帰りは夜遅くなったらタクシーとか。バスを使ったら必ずタクシーの利用者も増えると思う。絶対循環すると思う。

いろいろ皆さんのお話を聞きながら妄想したことを話したが、最初に参加した頃（4年前ぐらいにこの会に参加した）よりも全然変わっている。最初は予算案とかの話ばかりでよく分からなくて、どうしようかなと思ったが、必ず良くなっていくのだという確信があるので、こういう会をつなげて先々の未来のバスをぜひ叶えていただければと思う。

**【吉田会長】**

そうですね。多分運輸局の方は一番びっくりされたかもしれないが、他自治体だと協議事項が先、報告事項があと。でも沼津市が報告事項を先にするのは、今までの振り返りとかがあり、いろいろと皆さんから意見をいただけるから。そこを大事にしようという議題を入れ替えたとかしてここまで来ている。

確かにどういう形のイメージを、公共交通を使うというライフスタイルに対して持っていけるかということは公共交通計画の中でも非常に大事。よく人口減少だから公共交通の利用が減ると言われるが、そもそも圧倒的に多数の人が車使っているわけですから、実は沼津市民の皆さんが年に1往復使ってくると30何万人利用者を増やせる。そうすると結構な割合になる。

だとすると、そういう形で使ってもらえるきっかけをどう作るかというときに、格好悪いものは選んでもらえない、というところもある。

さっきの東京のコミュニティバスの話もしましたが、実は結構デザインにこだわっている。車体とかバス停の見せ方とか見え方とか、そういうところの気遣いというところが、なかなか地方都市になればなるほどできていないというのは、自分が関わっている他の自治体を含めても思ったりもするから、そういうところをちゃんと皆さんにも示していくということは大事だと思った。あとはいかがか。最後は福本先生から。

**【福本委員】**

今結構感動していて、皆さんの意見のレベルが高い。お世辞抜きで、他の会議であまりこういうこと、市民の皆さんがおっしゃらないのすごいなと思って聞いていた。

その辺で感じたことも含めて、今印象に残っていたことを。岸本さんがおっしゃった「高校生とか年寄りばかりが乗るんじゃなくて、いろんな人が乗ってもらえばいい」という話は、実は、ご存じないと思いますけど、南米のある交通でものすごく有名な都市の市長さんが同じことを言っている。

その街のバスは何がいいかということ、貧乏人から金持ちまでみんな乗っていると。いろんな人が混ざって乗っている。だからうちの街のバスはいいんだということをおっしゃっている。

要するにこれは、この会議とかでもそうだが、それこそ4年前だと、参加者のほとんどが男性だった。今はだいぶ女性の比率が上がってきた。ダイバーシティっていうのが言われて、いろんな属性とかが混ざらないとダメだと言われている。男女っていうのが典型ですけど、あらゆるものは、いろんな人が混ざらないと良くならないっていうと言われる。

その中で、バスというのは海外だと特に貧乏人の乗り物だとか、あるいは日本だと高齢者と高校生の乗り物だというふうに思われているというのは、決してその街は豊かな街ではないと。お金を持っている、車持っているけれど、今日はこの目的だから、バスで行こうとか。あるいは今日はお酒飲むからバスで行こうということが気軽にできて、それが実際にその行動になっているという街はきっといい街だと思うので、そういう意味ではそこを目指していくのはすごく大切なことかな、と思っていた。

それも含めてだが、今回、二次計画を作っていくときに、私が何を一次計画の結果に対して思っているかということ、一次計画を作るときってすごく愚直にやったと思う。

特に最初の3年ぐらい、もうみんなで街に、それこそ皆さんとか事業者の皆さんと一緒に街に出かけてバス停見てこれ分かりにくいとか言って、バス停の模型を作らせたり、いろんなことをやった。そのときに出てきた意見を踏まえて、これじゃダメだっというので、分かりやすすくないから分かりやすくしようよとか、使いやすくないから使いやすくしようとか、そういうことをやってきた。

その結果として乗り場の見直しをしましょうとか、ダイヤをパターンダイヤ化しましょうとか、あるいは夜の便はどうしてもコロナもあって減便になってしまったという中で深夜の乗合タクシーやったらいいのではないかと、そういうことをやってきて、それがすぐに成果が出ているものばかりではないにしてもある程度形になってきたと思っている。

ただ一方で、これも先ほどからチラチラ出ている話なのだが、沼津は事業者さんが非常に頑張っているというところで、行政の財政出動の部分があまり今までなかった。事業者さんの負担でやってもらえる時代は良かったが、それが厳しくなっているという中で、事業者さんの負担に頼っていると先ほどご指摘もあった。

日常使いするには高い運賃を払わなきゃいけないということにならざるを得ないが、事業者さんからするとそれだけもらわないとうちの会社が潰れるというところになってくるということかなと思っている。これを日常使いできる運賃、住民の皆さんが見てこのぐらいなら払っても大丈夫だねという金額にしようというのと、事業者さんがこれだけもらわないと成り立たないよ、というところのバランスをどういうふうに持っていくか、そこの間を埋めるためには公的な出動というのがどうしても必要になってくる。そのときに、結局は利用者の負担と公費負担のバランスをどう取るかというところを議論していかなくちゃいけないと思っている。

そのときに必要なのは、先ほどの話でいうと財政負担がどういうところから出発するのではなく、支局の指摘もあるが、利用者とか生活者の視点に立ったときに、このぐらいこういう移動がしたいとか、こういう生活をするとハッピーになるとか、あるいはこのぐらいのお金だったら払っても大丈夫って思えるところを見て、それと実際に事業者が、これだけもらわないとできないよっというところの足らず金をどう埋めていくかっていうのがお金のところの議論になる。

これは路線とかダイヤも同じで、本当はここまで路線を引っ張ってほしいとみんなが思っているが、事業者単独ではできないときには、行政が手助けをしなきゃいけないという話になる。バスの時間も夜7時ぐらいに終わっちゃう。だけど、市民の皆さんからするとせめて9

時ぐらいまで欲しいと思っていると。9時ぐらいまでどうやって本数を増やすことができるかということ、別の手段でもいいから考えましょう。でもそれは民間では成り立たないから、行政もある程度はお手伝いしましょうみたいなところを考えていく、というところかと思う。

そこの部分が今の計画だと抽象的にしか書かれてない。時間何本欲しいとか、何時まで欲しいとか、いくらだったら払ってもいいっていうところについては、数字にはなっていない。もっとここは太く本数走らせたいとか、今は夜早いとか、運賃はこのぐらい、今のやつは高いよねとかみたいなことは書かれている。だけど、何円だったらいい、何時まで欲しいというところは書かれてないので、そこの部分については、全部が全部きれいに出るとは思わないが、ある程度考えて、具体的な数値目標を作ってそこを達成していきましょうってステップアップは必要なのかと思う。

一方で、懸念するのはやっぱり資料の34ページとか見てもそうなのだが、新技術とか流行り物に絡め取られそうになっている。この34ページ見たときに私気づいたことがあって、34ページに書いてあるこの課題の中に仲間外れが2人いる。何かというと、文末が「取り組み」という言葉で終わっているもの。

視点1の最後に「垣根を超えた取り組み」と書いてあるのと、視点4のタイトルに「交通DX等の新たな技術や仕組みの活性化と効率化の取り組みがなされるか」と書いてある。両方とも手段で、目的じゃない。そうではなくて、やらなきゃいけないことは、どうすれば市民の方がもっと「行きたいまち、住みたいまち」になるかということだ。

そう考えると、今ここの目標や基本方針になっているもの、これは大きな方針は変えなくていいと思うが、そこの障害になっているものがこの課題の中に入っているのはおかしくない。

運転手さんが足りない、運転手さんを確保しなかったらこれできないって話になる。あるいはフリーパスがなかったら「毎回毎回お金払っていたら市民の方使いたくなくなっちゃうよ」。だったら、「こういうことやらなきゃいけない。」とか「だけどいくらにするかは分からない。」とか。

それは過去の取り組みの中で、サンシャインパス、高校生の皆さんにこの金額で売ったときに「このぐらいだったら買いたい」や、「以前よりも売れた」など。あるいは「これだったらもうちょっと払ってもいいと思っています」みたいなことは、アンケートであったり、分かっていたりしているわけだ。

あるいは深夜の乗合タクシーも数としては大きくなかったかもしれ

ないけど、使った方がどう言っているかの調査をしたりしている。あるいは過去の調査で、実は方法が悪くて分からなかったこともいっぱいあるかもしれないが、この先の5年間の中でまた試験運行みたいなのをして、調査をブラッシュアップして取ってあげばいいということだと思っているので、そこの愚直さっていうのもう一度立ち返った方がいい。元々の計画を3年間準備期間を持って作ったような、その原点に立ち返って、王道の利便性向上っていうのをやっぴこうと。

あるいは今日の前段で出た話で、せっかく作った路線だけど、みんな知らないから使っていないみたいな路線があるかもしれないから、そこはテコ入れして、みんなもっと周知して使ってくださいということをやっぴいきましょう。ということをやった方がいい。

そこに立ち返っていただきたい。新たなものにどうしても偉い人が目移りしたり全国的な傾向を見て焦ったりするのは分かるが、ほっぴい。県内他の自治体で全部やっぴしているとかなるかもしれないが、ほっぴいたらみんなこける。そのうち成功率は1割くらいもないと思う。

大切なのはバスとタクシーが信頼されて使えるって市民の皆さんが思っぴること。そのためには「バスが30分待ったら来る」とか「1時間待ったら来る」と。「うちの家の前のバス停では1時間に2本バスが来る」とか「30分に1本バスが来る」って住んでいる人がちゃんと思っぴるとか、駅から帰ろうと思っぴたら、夜の9時10時までにはバスあるいは乗合タクシーが走っぴているっていうふうには信頼して使っぴてくれる。この環境を作ることがすごく大切なわけなので、ぜひ今申し上げたような住民の視点、生活者の視点で見たときにどうなれば幸せなのか、生活ができるのか。そのときに先ほど手段になっぴて目的になっぴてないよっぴて話がありましたけど、交通もそういう意味では手段でしかない。そうすると何が目的かという、幸せな生活にするために、いい生活するためにはどうかっぴて話なので、その観点で、今の沼津市の交通手段というのが十分なのか、将来どうなっぴてるとハッピーなのか、岸本さんがずっと免許返納しても楽しく生活できるにはどうしたらいいのかとかというところをぜひ考えっぴて計画の中に反映できればいいかなと思う。

【吉田会長】

いろいろとまとめてご示唆いただけたかと思う。

皆さんのご意見を伺っぴていく中でも、この方針や目標っておかしいという話よりも、もう少しこの取り組みをすることによって皆さんの暮らしとか、あるいはこの地域というものが変わっぴてくる。そのために手立てというものをもちろん事業者さんたちも自力的にやっぴていくということもありながら、お互いに歩み寄らせる必要があるのでは

はという話があったり、あるいは公共交通自体には外部性つまり公共交通があることによって地域や都市や受けるメリットというものもある。

環境もそうかもしれません。そういうところも、評価をしていく必要があるのではないかと、いろいろとご示唆いただいたというふうに思っている。

その中で考えると、34ページの今の課題の整理というのは若干言葉が悪いが、安っぽいかなど。手段と課題と目的と方法みたいなのが、多分まだごちゃ混ぜになっているような気がする。

ですから、次回に向けて事務局にお願いしたいのは、仮にこの32ページと33ページの方針の確認や目標というところを今のままで仮に置いた場合に、今日、皆さんからいただいたご意見を踏まえて34ページの課題をどう捉えるか、あるいは今の計画では少し足りてなかった論点、見方というところも、皆さんから教えていただいたところも多分にあったかと思うので、そういう内容を整理して、まずは一旦部会の中で少し議論をしながら、また皆さんとも議論する機会というものを、おそらく11月の早めにしなくてはいけないのかなと思っているが、作らせていただきたいと思っている。

そういう形で今日は取りまとめさせていただくということによろしいか。

**【福本委員】**

一個だけ言い忘れたこと。基本方針、変えた方がいいと思う。

すごいこと言うなよと思ってるでしょ。

何かというとね、「行きたいまち、住みたいまち」じゃなくて、「住みたいまち、行きたいまち」にした方がいい。

これは自転車の計画のときに確か、市民の委員の方から意見があったって聞いた。

「まず住むんだろう」と。「住民が第一だろう」「観光とかでいらっしやる方は2番目だろう」とおっしゃられた。

確かに文章を見ると住みやすく訪れたいまちと書いてある。

それを聞いたときにそうだったなと思って、これ気づかなかったなと思ったので、細かい話なのだが、それはまた考えていただければなと思う。

**【吉田会長】**

ちょっとそこでも含めてまた議論したいと思う。

ではちょっと時間が2時間半を超えてきている。すいません。今日初めてでいい方もいらっしやると思う。沼津市のこれまでの協議会は平均で3時間かかってきまして、今日もほぼほぼそのとおりです。すいません。

その分、皆さんが本当に意見を出していただけてありがたい。

### (3) 沼津市における「交通不便」の特定について

【吉田会長】

沼津市の交通不便の特定についてとある。

今の計画のところとも若干関係するが、今、国土交通省が良くも悪くも交通空白と呼ばれるところの解消というところに取り組んでいる。

何が良く、何が悪くということをここで話し始めると、それだけに1時間かかるので、今日はやめておく。けれど、いろいろな国の財源も活用しながら、沼津市としてやりたいことをやるというときに、沼津市として相対的な交通不便とか交通空白というものをどう考えるのかを整理しておきたいというところが趣旨なのだが、今も運賃に抵抗もあるとか、何回も乗り継いでもとにかく目的地に行けないとか。既にいろんな交通不便に関わる論点というのをを出していただいたが、それも踏まえながらどういうふうを考えていくのかというところの叩き台を、今日は資料6-1というところで整理いただいている。内容を皆様と確認してまいりたい。

【事務局】

資料6の説明

【吉田会長】

ではこの資料6ですけれどもこれ、事務局に確認をしたいのだが、今日はこういったレベルまでご意見いただければいいのか。つまりここが沼津市で考える交通不便ですね。というところを特定するというのは別に後でいいわけですよ。計画の中で議論するわけですから。ただ、その交通不便というものを考えるにあたって。

もう少しこういう点も見た方がいいではないかとか、あるいは事務局から示していただいたもので、この点大事だとか。

その辺のところをいただきたいという、そういう趣旨で理解してよろしいですか。

【事務局】

そうですね。

決めていくにあたっては、今年度かけて行っていければと思いますので、実際に皆さんこういうところで困ったという経験だったり、事務局からは時間帯だったりとか、地区によってというところでお示しておりますが、委員の皆さんからこういう点でもっと見た方がいいんじゃないかとか、ご意見をいただければ、と考えています。

【吉田会長】

はい、ということだそうです。

では皆様から何かご意見とかコメント、あればいただきたい。

【緒方委員】

すみません。ちょっと教えていただきたいが、戸田なので、先ほど最後に出た戸田の自主運行バスの利用率というのかなり低いという

のは把握している。

採算性を主体にいろんなことを考えていくと、どうしてもそうになってしまうというのは分かるが、例えば、先ほど吉田先生がおっしゃったようにこれをどこかでブレイクスルーさせなきゃいけない。となったときは、複雑な連立方程式を立ててどこかに答えを見出さないといけないから何かをやらなきゃいけないと思っているが、例えば、過疎法の特例措置の補助金だとか、地域創生の支援金とか、そういった今国で掲げている支援金とか補助金とかっていうのを使って、例えば若い方とかUターンとかIターンの就職や仕事を促すようなことを市がリードするっていうのは、やっぱりナンセンスなものなのではないでしょうか。

**【吉田会長】** はい事務局いかがでしょうか

**【事務局】** そうですね。交通に関わらず、まずはそういう人を呼び込んだりとかってというような視点ってことですか。

**【緒方委員】** 交通ですね。交通の例えばライドシェアを牛耳る拠点を作るとか。そういったときにももちろん今戸田交通さんの方でやっていただいているが、単体でやるってなったときに、どうしても採算性重視になってしまうと思うので、そこを解消したりとか人口減を食い止めるという意味でも補助金を投入して、新しい事業を始めるということをこの協議会とか市がリードするというのはダメなのかなというところだ。

**【事務局】** 今回お示しさせていただいたのは、一応、戸田とか他の地域におきましても、市から見たときにこういった課題ですとか、住民の方とか今入れている交通モードということで、事例を出させていただいております。

これがすなわちそのまま正解ですぐにやろうというわけではございません。実際地域の困りごとが自分たちは多少把握しているつもりではございますが、その地域地域で時間帯ですとか、どこまで行ける、どこまで行けない。先ほどもお話がありました、料金がどれぐらいになるというようないろんな困りごとの話題があると思います。

そういった困りごとを聞いた上で各地域においてライドシェアですとか、デマンド型の交通ですとか、様々な交通モードがございまして、皆さんと話をした中で、場合としては地域の負担とかもあるかもしれないし、事業者さんにもちょっと頑張っていただくこともあるかもしれないし、もちろん行政の方はいろいろアイデアを出したり、また先生方からアイデアをいただいたりとかする中で、最終的に決めていきたいと思っています。

そうした中で行政の得意事ではありますけれども、補助金をどうやって当てていくのかということはそこで考えていくような話になりま

すので、今具体的にどうこうというお話はできませんが、そこに入れる交通モードですとか、どういった形、どういった時間帯に入れる中で、実際可能な補助金というのがございましたら、それは行政の方でまた調べさせていただいていたりですとか、中部運輸局の方にまたご相談させていただく中で判断していきたいと思っております。

【緒方委員】

沼津市ってすごく広いので。それぞれのセクションというか、それぞれの地域で抱えている問題というのがあまりにも違いすぎるという問題がまず一つあると思うので、今言ったような地域ごとの住民の皆様様の意見だとか、あとは地域の企業さんがもしかしたら手を挙げてくださるという可能性とかっていうのもあると思うので、もっと吸い上げる。何かがあればスピーディーにやっぱりどうしても人口が減っていったりとか、人件費が上がっていくとか、経費が上がっていくスピードに対して何かをやっていく。決めていくっていうスピードがどうしても追いついていかないと思うので、そのあたりをもう少し地域密着型で吸い上げていただけるといいのかな、というふうに思いました。

【吉田会長】

実際に施策を進めていく上で大事な論点かと思う。

そのほか、いかがか。

【福本委員】

これもさっきの話と関係するのだが、交通空白というのを国が言っているので、今日はあまり国の人がないと思うので、申し上げるのだが、交通空白を全国で出せみたいな、よく分からないことを言っているのだが、ここにエントリーできるやり方で沼津市としてやらなきゃいけないことがあれば、手を挙げてあわよくば補助金をもらうぐらいに構えておけば私はいいと思っていて、それは先ほどのフィーダー補助とかと一緒に思う。

沼津市でやらなきゃいけないことはやる。それはやらなきゃいけないのは何かというと、市民の皆さんが必要だと思うもの、あるいは市民の皆さんに沼津市としてこういうものを提供したら皆さんの生活がもっとハッピーになるのではないですかというふうに胸を張って提案できるものこれをやる。

その中で、たまたまそれが夜の時間帯で他のバスがなくなっちゃっている時間だから、交通空白というものにエントリーができるのではないかというのであれば補助金を使えばいいし、あるいはエントリーをしておけばいいし、そうじゃなければ単費を使ってでもやらなきゃいけないものはやらなきゃいけないという、こういう立てつけだと思う。

なので、ここに挙げていただいた4つの場所というか時間というかについては、私はこれ全部課題があるところだと思いますし、やらな

きやいけないことだと思うが、やり方はここに書いてあるやり方かどうかは、ちょっとそれも分からないと思っている。

なので、そこはちょっとフラットに考えていただいて、それぞれの地区で大岡なんかは実証実験もしているわけなので、実装すればいいだけだと思うのだが、というようなやり方が決まっているというか、ある程度見えているものもあればそうじゃないところもあると思うので、その中でやるべきことをやる。

それもライドシェアとかということに囚われるのではなくて、どういう乗り物が走っていればいいのかということを中心に考えるときに、それがタクシー会社でできるようならタクシー会社さんにやってもらえばいいし、バスでやらなきゃいけないならバスでやればいいし、ライドシェアでやらなきゃいけないんだったらライドシェアでやればいいというふうを選ぶという。

そういうふう考えた方がいいのかなと思う。

【吉田会長】

結局どういう手段、手法を使うのかというのはそれぞれのやっぱり置かれている条件、例えばさっき、タクシー会社から何キロというのがあったが、これはタクシーが配車しやすいかどうかというところの一つの予見にはなるし、あとはバス路線が近くにあればちょっと経路を変えてあげるだけでもフォローができるということもあるかもしれないし。でも、観光地で繁忙期と閑散期の差が大きいよってなった時には、もしかしたらタクシーと併用で日本版とか公共ライドシェアを使うって話もなくはないかもしれないし。やっぱりいろんなやり方があるわけで、そのやり方を考えていくためには、どの地域で何を解決していくのかとか、何を解決するためにそれをやっていくのかっていうところが見えていかなきゃいけない。

その解決すべき課題、つまり本当はこういうところまでやりたいんだけど、現状ここが足りていないんだよっていう。その足りていないっていう現象が交通不便だと思う。

だから実際は国の方で国土交通省の地域交通課の偉い方々も、バス停から半径何キロとかいろいろやったんですけど、それはモニタリングするには意味があるかもしれない。国としてどこまで解消したのかっていうのをモニタリングするにはいいのかもしれないけれども、やっぱりそれぞれの地域が考えていく指標としては違うよね、という話はしている。

そういう形で捉えていただいた方がいいかなと。ですから「ここまで目指していきたい」、とか「こういう課題を解決していきたい」が「そのためにはちょっとここが足りていない」。それがそもそも交通不便なんじゃないかという気がする。そういう形で考えてもらえると

答えが出てくるという気がした。

前段でたくさん計画のところで意見をいただきましたから、この計画作りとぜひ紐付けて、今回の交通不便というものをさらに議論を深める提案を事務局の方にお願ひしたいと思っている。

そういう形でここはよろしいか。発言される方がいるか。

【一同】

意見なし

#### (4) 2025小学生バス無料デーの実施について

【吉田会長】

では最後、資料7なのだが、小学生バス無料デーの実施についてということがある。

これは沼津市もメンバーらしいが、ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会。事務局としては、県バス協会と静岡県の地域交通課の皆さんということになる。昨年度小学生を対象としたバスの無料デーの状況と、それから今年度も行うにあたって、この協議会で意見を交わしておかなきゃいけない部分があるが、その内容に係る提案ということになる。

ではまず事務局から。

【事務局】

資料7説明。

【吉田会長】

論点としては、最後に整理をいただいた資料7のところ沼津市に関しては丸がついている路線、去年と同様でいいか。

【事務局】

一番右側の昨年度実績と同一となる。

【吉田会長】

今年度に関しても、西浦線、ららぽーと沼津・原団地・原駅線、片浜・柳沢線を対象として、5番と6番については運賃を決めるにあたっては別途運賃協議会というもので決めなければいけないので、ここで決定することはできないが、こういう方針でいいかを皆様に確認いただくというのが趣旨ということになる。

では皆様から何か意見質問があれば受けたいが、いかがか。

【眞田委員】

将来の大事な利用客となる子どもたちにこういうイベントをやることは重要なことで基本的には賛成なのだが、その前の取り組みとして、もっと地域で出前講座、特に小学生の出前講座、あるいは年配者のための出前講座、あるいは前私この会議でも言ったが、鉄道とバスのイベントをやってそういったところにバスを出す。とにかくバスを知ってもらうことを前提に、「県全体でこういうこともあるよ」という部分で改めて意識的に子どもたち、それに伴い保護者の人たちも、「バスの利用、公共交通の重要性、環境問題」。これは鉄道も含めてそういったことが今言われているので、そういう部分の認識を変えていくことで、マイカーから少しでも公共交通の利用促進という、部分を

出してもいいのではないかと。

そういった意味で無料バスのイベントの前にそういう出前講座などのイベントをもっとやって、とにかくバスや電車に連れていただく。そして子どもたちは乗り物も好きで、さらに興味を持って子どもたちだけで出かける。いろいろな防犯上の問題もあるかと思うが、こういった部分で土壌ができるような形のものをもっと増やしていった方がいいのではないかと考えている。

【吉田会長】

これはぜひ子どもたちにやっぱりいろいろ知ってもらう機会を増やし、チャンネルを増やしていくことが、将来、支えていくところにつながっていくのではないかと、という示唆と思う。

県ではそう考えているか？

【榊原委員】

一応今日も沼津市の方でモビリティマネジメントの話があったが、各市町でモビリティマネジメントの推進ということで出前講座等を行っていると思っている。

今回のバスの無料でやるにあたって、そこでの連携というところも考えている。

昨年度もこのイベントに合わせて静岡市内の小学生に対して出前講座を県も一緒になってやっていた。そこは県と市、バス事業者の皆様みんなで連携してこのイベントを核としてモビリティマネジメントの推進に貢献していけたらと思っている。

【吉田会長】

そのほか、いかがか。

【岸本委員】

質問なのだが、リーフレットを小学校で配られると言っていたが、自分も忘れ物が多いようなので、行くつもりでリーフレットを忘れてきたりとか、当日バスに乗ろうと思ってそのイベントのことを知る方がたくさんいるかと思う。

だからホームページも立ち上げられるということだったので、携帯からそういうのを見せて、リーフレットに判子を押したりなのかはわからないが、見せるだけでいいならその場でQRコードを読み込みとか、その場からすぐに参加できるような形にされてもいいのではないかと、思いながら聞いていた。

【榊原委員】

自分も小学生の息子を持っている。子どもって親に学校の配布書類を見せない。「絶対もらっているはずだからあるだろう」とようやく出てきたが、保護者の皆さんにリーフレットがあることが知れ渡らなかったところで我々も課題を持っているところだ。

バスの運転手の皆様のオペレーションが複雑になってしまうのはいけないから、そこをドライバーの皆様にも臨機応変に対応いただけるように、実行委員会で話をしてデータで見せるだけでいいのか、紙がなきゃいけないのか、昨年の教訓を生かして今年度イベントをやりたい

い。

【吉田会長】

その他、いかがかよろしいか。

昨年度から委員やられている皆さんは去年、ここで私が大暴れしたことを記憶にある方もいると思うが、静岡県にお願いが2つあり、1つは効果があった利用者が増えたところがあったが、抽出路線であった。

資料7-2の1ページでバス利用者の比較で効果把握対象路線って書いてある。このグラフのところに東部は入っているか。

【榊原委員】

そうですね。オレンジと青いグラフの上のタイトルの横に括弧で効果把握対象路線と書いてある。

一応、事務局としてもそうだったが、アンケートとかで実数を知りたかったところがある。全ての利用者の人数を把握したかったところではあるのだが、やはり利用者の把握のところでバスのドライバーの皆さんにすごい負担になってしまうということもある。

一応そこは実行委員会でいろいろ意見を伺って話をして可能な限りやってくれと、カウントの仕方も運賃箱で料金を取ることによってカウントすることもできるし、運転手の方が降りた小学生をカウントするという方法、いろんなカウントの仕方があると思うが、カウントの仕方も問わない。

あと全部じゃなくてもいいので、最低でも一路線でも把握してくださいというお願いをさせていただいて、事業者の皆様から上がってきた数字を積み上げてこのグラフを作成している。

本当は全て把握したいところなのだが、皆さんの負担がないようにできる限りみんなでできるだけいいデータを集めたいということで、このような集め方になってしまった。

【吉田会長】

エリアによって全然効果が違うかもしれない。もともと静鉄のエリアのところで静鉄が独自にやり始めたので、中部は比較的2回目みたいな感じになっている、東部としては初めてということになれば、東部と中部とで効果が違う。

【榊原委員】

回答漏れがあったが、沼津ではどうかという話なのだが、一応沼津市内のバス3事業者いらっしゃいますけれども、3社ともデータは出している。

ただそれも、1路線だけの事業者もあれば、複数の路線について報告いただいている事業者の方もいらっしゃる。

全体として、東・中・西どうかというと、中部は比較的多く集まった部分があるが、東部もある程度のデータは集められたかと思う。ただ集められたデータの中でも、根本的に利用される方が東部が少なかったという印象を持っている。

ですので、そこは今年の我々の教訓として、東部伊豆全域でできるだけ小学生にこのイベントに参加してもらおうと、今考えている。

【吉田会長】

発言いただいたのでよかったと思っているが、結局去年も確認したが、引き続き、その無料にした部分の負担とかというものを県が出されるわけではないわけですね。

ちなみに、福島県は全額出した。全額補填した。福島県は自分が会長でやった。ただ静岡県は違うので、あまり効果が出なくて、結局事業者の皆さんの負担が大きくなるという。

これは今のご時世から考えると、あまり持続可能じゃないかと思っている。だとすると、ちょっと東部、中部、西部、伊豆もそうかもしれないが、各エリア別に全然事情が違うから、その中でどういうことで県が打っていくのかとか考えていただきたいことが1点。あと、協議会に対する持ってき方なのだが、事前に報じられている。報道で「やります」。でも運賃決まってないので本当はまずいのではないか。「やるけれど、これから具体的な路線については各市町村の公共交通会議で議論します」みたいなことは、報じられていいのかな、という、これ手続論的な話で。

だから、県がやるからといって市町村がそのままついてくるのではないという話は去年の今頃も差し上げましたので、今年はちょっと柔らかく伝えているが、引き続きよろしくお願ひしたい。

あまりここで言うと、また事務局の皆さんに不安を与えてしまうので、今日はこのぐらいにしておきたいと思う。

あとよろしいか

【眞田委員】

時期なのだが、なぜ、この年末の時期なのか

【榊原委員】

今年は12月の13日、14日で実施する。去年が12月の頭、初旬であった。バスの事業者の皆様と話をして、この12月の初旬が利用者が一番少ない、閑散期になると聞いている。今年もその前の週がいいかと思ったのだが、同じその第1週がいいかなと思ったのだが、12月の第1週にJリーグの最終節があり、清水エスパルスのシャトルバスを運行している事業者がおり、そこはちょっとやめてくれないか、ということで1週後ろにずらしている。

【眞田委員】

イベントで左右されるようだとどうかと思う。去年は12月にやったから、今年はバスの日がある9月にやるとか、あるいは何回かやって8月の夏休み時期にやるとか、時期もいろいろ考えた方がいいのではないかと思う。

確かにバス事業者さんのいろんな状況もあるでしょう。私は学生時代に小田急電鉄を利用していた時に、小田急では利用者の関係の調査を11月ごろやっていた。11月はそんなにイベントもなく通勤通学の多

い時期っていうのを聞いていたから、そういった時期にやったっていう話は聞いたことある。今はICカードとか自動改札でデータが取れるというのはあるだろうが、12月は繁忙な時期じゃないかなとは思っている。

ですから、もうちょっと時期も考えたり、イベントどうのこうのという部分は抜きにして、たまたまイベントが多い時期に当たった場合はもうちょっと風が変わってくる。

そういったデータもある意味では必要かと思うので、そういった部分の多様性も考えた方がいいんじゃないかと思っている。

【吉田会長】

そのほか、よろしいか

確かに時期の問題というのものもあるかもしれない。目的もそうかもしれない。

福島県の場合には3月にやった。なぜ3月かというと、高校入試の合格発表の翌日。そうすると、受かった高校にどう行けるかということを試してみる、という意図したところがあった。

あとは、観光客の人がちょうどJR東日本管轄のキュンパスというやつをやっていた時期で安いパスなので、実は福島県は飛ばされる。みんな遠くの北の方に行ってしまう。

それに対抗したところもあり、休日に1日で平日に1日という形で意図を持ってやった。それがいいかどうかというところは今も分析をしている最中だが、思ったほどの結果じゃないところもあれば、こんな感じなのだということもあったりもするが、イベントをやるということ自体が目的とならないようにしていただきたいをお願いしたい。

ではこれ、議題の協議事項ですので、皆様にこれは確認をするということになる。

詳細な運賃については協議運賃会議で決定をするということになるが、沼津市内のバスの無料デーに関する参画方針につきましてこのような形で進めさせていただくということで、よろしいか。

【一同】

異議なし

【吉田会長】

そのような形で進めさせていただく。運賃協議会に参加される皆様、またお手間おかけしますが、よろしく申し上げます。

## 5 その他

【吉田会長】

では最後その他事項になるが、事務局から何かあるか。

委員の皆様から最後振り返りましてここまで漏れていたところがあれば、受けたいと思うが、いかがか、よろしいか。

年度初めの協議会で今日から初回の方もいらしたと思うが、すみません。3時間30分に及んでしまった。

皆様から本当に次の計画の策定に向けていい示唆がたくさんいただけたと思っているので事務局大変かもしれないが、私の方も福本さんも含めてフォローするので、進めていくことにして、協議会が次回11月とか12月とかそのぐらいの時期で予定されているが、部会を途中挟みながら、また皆さんにご相談する内容が出てくるか、と思うので、そのタイミングに合わせてまた皆様にお声掛けをさせていただきたいので、ご協力をよろしくお願いいたします。  
ではどうもありがとうございました。

## 6 閉会