

令和7年度 第2回 沼津市地域公共交通協議会

令和7年11月11日（火） 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

2 会長挨拶
※省略

3 委員変更について
※省略

4 議事
＜協議事項＞

(1) 第2次沼津市地域公共交通計画策定について

【事務局】 資料1～3について説明。

【吉田会長】 資料1がスケジュールの確認でしたが、資料2をベースとしながら、本編だと19ページの目標の設定までご説明をいただいております。ここまでが今の現計画での問題認識、それからそれを課題に位置づけて、具体的な基本方針、それから計画の目標を立てるという部分の説明でございます。

では、今の前段、本編の19ページまでの内容に関してご意見をいただきましょう。いかがでしょうか。どなたからでも結構です。

【福本委員】 資料は拝見しまして、前半の部分を今ご説明いただきましたが、かなり整理はしていただいたと思います。3回の部会や、あるいはそれと別で打合せも何回かして、かなり整理はしていただいたので、私としてはこれで大分クリアになったのかなと思います。あとは特に委員の皆さんとか、あるいは事業者の皆さんから見て、「もうちょっとこういうところは」みたいなところがあれば。その辺をお聞かせいただいて、反映できるものは反映できればいいのではないかと考えております。私からは以上です。

【吉田会長】 今福本委員にもおっしゃっていただいたとおり、「もう少しこういう問題のところはシャープにしてほしい」とか、「本文として、こういう形で書いてもらったほうがいいんじゃないか」というところの内容でも構いませんので、皆様からご意見いただくことができればと思います。引き続き、いかがでしょうか。

【佐藤委員】

18ページのところですけれども、私は戸田にしまして、戸田地区に旧国民宿舎があり、それを事業者の方ということで去年から市が応募をかけ、実は戸田出身者の佐藤雅彦さん、皆さんご承知と思うんですけれども「だんご三兄弟」だとか「ピタゴラスイッチ」の。そのミュージアムが、計画では2029年に国民宿舎のところにできます。

10月の終わり頃、横浜でやっていた展示会に視察に行ってきました。すると毎日、家族連れ、子供さんを連れのお母さんとかが、視察していた時間内は、大体満員のような感じで、それが29年には完成予定ということであります。

車で来る方も多いと思いますが、やはり市の方でそういう誘致をしていただいているので、戸田から土肥へ行く路線ですけれども、できればその辺の増便や、あと土肥までの間ではなく、戸田の中で周遊するような循環とか、そういうものを何か織り込んでいただけるものなら、という考え。

【吉田会長】

今の件、事務局からいかがでしょうか。

【事務局】

そのあたりの内容につきましては、地域内交通や広域路線として、現状、令和8年度からの枠組みとして18ページに整理させていただいております。今お話しいただいたのが2029年完成ということで伺いましたので、例えば、その完成に当たって、ある程度見通しが立って、交通網も事業者さんとの間で協議がなされて、枠組みとして変更するといった時点の変更等でもし対応できればと考えております。

【佐藤委員】

はい、わかりました。

【吉田会長】

現行の計画でも、やはり路線の見直しが行なわれる時に、当初の計画では位置づけていなかったものをここに書き加える、という計画の修正をしたこともありますので、恐らくはそういう対応になってくかなと思っています。

一方で、これはちょっと先走った話になりますが、皆さんにお聞きいただきたいページがある。26ページですが、これはもう事業の内容なので、この後また事務局にご説明いただく部分になりますけれども、自主運行バスの路線再編とか運行維持のルール作りということがあって、これはたまたま、市内の中でいったら西部、ららぽーとからさらに西側辺りの片浜とか原駅周辺が入っているわけですが、同様に自主運行という話だったら戸田も一緒ということになるかと思えます。

そうすると、これはルール作りをやるだけでは実は足りなくて、例えば戸田だったら、ちゃんと戸田の皆さんが、さっき循環のバスという話もありましたが、どういう形で外から来た人に回っていただきたいのかとか、あるいは「戸田の中で生活交通としてこういうふうに使いたい」というところで、戸田のことはある程度戸田の中で決められると。それを、全市を見通してこの公共交通協議会で調整すると。

よく最近「広域で公共交通計画をつくれ」ということで、例えば「沼津と三島の計画を一緒に作るべきじゃないか」ということをよく言われるんですけれども

、それとは逆で、沼津市も、特に戸田は合併しているという側面もあるものですから、やっぱり地区単位の取組を地域住民の皆様で考えられる仕組み、その考えたものをここに持ち込んで調整するというような枠組みも必要になってくるんじゃないのかなと思ったところです。

なので、後ほど、この後段の事業のほうで私からご提案しようと思っているんですが、やっぱりこのⅡ－①の自主運行バスの運用について、今の戸田のことを受け止めさせていただきながら、路線が実際2029年以降変わっていくときには、この18ページのリストに書き込むという形にさせていただきたいと思っております。これは重要なご指摘です。ありがとうございました。

私から、編集上少し気になっている点が2つありますので、お話ししたいと思います。

本編の12ページですが、指標の推移の説明があって、指標③に「収支差額⇒『達成』」と書いてあります。これは、運賃改定をして値上げをしているので、コロナ禍からの回復もあり収入は増えているけれども、経費も増えているという状況にあります。

2020年のコロナ禍の年を基準とすると今は改善が図られているということにはなるわけですが、やはりこの間、終バスが繰り上がったたり一部減便が起きたりというところは事実として起こっているのも、例えば、ここの2行目に「将来的に路線の縮小や減便が進み、交通ネットワークの維持に支障をきたす恐れがある」と書いてあるのですが、現に起き始めているという状況に対して、やはり事業者さんの供給の持続性と、それから市民や来訪者の皆さんのニーズというものを折り合わせる役割というものを、公的な支援のやり方も含めて政策的に介入するということが必要になってくると思いますので、「将来的に」という形の現状認識ではないほうがいいんじゃないのかなと思いました。

この点、事業者の皆さんはいかがですか。多分その方がいいですよ。それが1点であります。

それから2点目で、これは細かい話ですが、隣の13ページの課題1「公共交通軸のサービス水準の維持・向上」のところで、1行目、「1次計画策定以降、事業者間の調整」と書いてあって、それは実際そうですが、独禁法の関わりとかも実はあるので、「沼津市を交えた事業者間の調整」としておいたほうが——部会でやっていることは現にそうなので、そのほうが適切かと思っています。ここは記載方法ということになりますけれども、ご確認いただければと思っております。

その他、いかがでしょうか。もし事業のページをまた見て「ああ」と思ったら、最後に振り返りをしたいと思っていますので、その段階でご発言いただいても構いません。

では、一旦先に進ませていただきます。本編でいきましたら、残る20ページ以降58ページまでということになります。具体的な事業、それから評価指標、目標の管理ですね。このあたりの内容について、引き続きご説明をお願いします。

【事務局】

資料3について説明

【吉田会長】

皆様のお手元の資料ですと、今20ページから42ページの「いつでも安心・安全プロジェクト」までが事業の中身が書いてあります。43ページ以降は、目標の管理であるとか、それからどういう形で進行管理をしていくのかということが書かれています。

現計画、1次計画と異なるのは、「アウトプット指標」ということで44ページに書かれている「公共交通軸のサービス水準の維持の達成率」、それから「主要拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク維持率」、それから「事業の実施状況」ということで、3つ指標がありますが、それぞれにひもづけて、うまく目標に向かっていているのか、あるいは逆の動きがあるのかということを掴んでいきたいということが、現計画にはない新たなご提案事項として記されております。

では、目標のほうでも、数値管理、運用のほうでも、どこからでも結構ですので、皆様からご意見、ご質問を賜りたいと思っております。

【福本委員】

こちらでも大分修正をしていただいて、よくなったと思っております。

1つ、44ページの「アウトプット指標」の指標（1）の部分ですね。こちらの目標を45ページのところに書いていただいておりますが、現状の達成率が75%で、目標としては100%の達成率を目指すとして書いてありますが、これは他の委員の皆さんにも議論していただければなと思いますが、100%が目標であるということが理想であることは間違いないと思います。一方で、運転手の不足が深刻になっている中で、100%の達成をしようと思っても、なかなか事業者としては現実的にはちょっと厳しいところもあるということであるとか、あるいは、これは事業のところとも関係する話かもしれませんが、そうであるならば、やっぱり市からある程度の負担をもらわないとしんどいな、みたいなこともあろうかと思います。

さらなる財政負担みたいなところは事業のほうでも触れておられるんですが、現状で具体的にどうというのが分からないという中で、例えばですが、100%を目標とするというところはあってもいいかなとか、本来そうであるべきだなとは思いつつも、現状75%という数字を見たときに、例えば75%よりも上を目指すというような目標値の考え方もあるのかなと思いました。

これは指標（2）と指標（3）にも言えることで、指標（2）はもう100%が現状なので、これ以上といたら100%しかないわけですが、要は「現状よりもよくしようよ」というようなところも考え方としてはあるのかなと——これは安全側に見積もったらそういう考え方もあるかなと思ったということなので、これは、ぜひ皆さんで議論いただければありがたいなと思ったところです。

【吉田会長】

今の福本委員からの投げかけですけれども、事前に配付された資料だと43、44ページ。今日入手された方だと44、45ページ。指標（1）の「公共交通軸のサービス水準の維持の達成率」は100%を目標としている。でも、現状は75%ということで、恐らく福本委員のご意見にさらに付け加えるとすれば、今の成り行きだと75%すらも危ういところがあるので、少なくとも75%は死守していく、現状より

も悪くならないというところも1つの考え方としてあるんじゃないかならうかと。100%にするのか、現状よりも悪くしないというところに置くのか、そのあたりについて、ぜひ皆様から議論してくださいというご意見がありました。

それに関わって、皆様から何かコメントされたいこと、ご意見はありますか。

事業者の皆さんはどうでしょうか。バス会社の皆さんだと、「100%」と書かれて管理するほうがいいのか、それとも現状が75%なんだから、75%という線は守っていかうというほうがやりやすいのか。その辺、もしもご発言があればと思いますが、いかがですか。理想は100%です。やっぱりそれだけの本数が欲しい。だけれども、現状の成り行きでパーセンテージが減っていく可能性も十分に否定し切れない中で、どうでしょうということのある種の投げかけだったんですけど、この辺は事業者の皆さんとしてはどうですか。

【村田委員】

先ほどの件ですけれども、確かに理想は100%。おっしゃるとおりだと思います。

ただ現実的には、各社、乗務員不足等々いろんなことを考えますと、100%というのはかなりハードルが高いかな私的には思います。現状の75%を目標に、これを下回らないようにするというところでやっていただけると、本当に明確な目標になるかなと感じます。100%だと、ちょっと言葉は悪いかもしれないですけども、現実的には絵に描いた餅になるような感じもしないでもないかな、なんていうふうに少し思っております。

【吉田会長】

この辺は、伊豆箱根さんも、それから富士急シティバスさんも同じかなという感じでしょうか。

【渡邊委員】

この指標は、目途とするというのは東海バスさんが言ったようにそうですが、あくまでもヘッドのところを維持することに重点的になると、乗降の実態で今お客様に尽くしているところがあり、そのヘッドで常にという利便性はもちろん先生もよく分かっていると思うので、そこは維持していかなきゃならないところがあるんですが、実際乗車率が私どものところはちょっと下がる場所があり、そこをどうしようかなという。

それから、その部分だけじゃなくて、実際今、地域の皆様にもまだちゃんとした形を取れていないということもあり、ここで減便したというところがありますので、そこプラスアルファ、どこをもうちょっと見直さなきゃならないのかなというところもある。

それを全体的なところと比較すると、私どものところで今黄色のところがありますが、そこよりももうちょっとというところが実際あるのかなと。

あと同じく、東海バスさんと一緒にやらせていただいている港線に関しても、お客様が困ったときに全く対応できていないのか、そこは出さなきゃならないとか、そういう努力はしていますので、もうちょっと乗務員の人件費とか車両維持費、燃料費等々のことをよく加味して考えないと、実際乗降率が伸びない限りどうするか。あとは、先生の助言でいただいている、それをどうしてもというこ

とになると、市ともう一度話をしなきゃならない状態になるのかなというのが現状です。

【渡辺委員】

今2社は柔らかく言っていましたが、例えば貸切りの観光バスは、今年の11月から運賃改定がありました。一方、路線バスのほうは各社ばらばらで、去年、一昨年、運賃改定をしましたが、3社の本音は、来年以降また運賃改定をしないと事業が成り立たないと。ただ、貸切りバスの場合は、国土交通省が言ったらすぐ右へ倣えとなって、「あと3年後、また運賃改定します」という指標は出ているが、路線バスにおいては各社ばらばらで出さないで。言ったものがすぐできるのではなくて、1年ぐらい計画を立てて、細かく精査された上でそれが出ると。ですから、私ども富士急シティバスも、来年値上げの申請をして、再来年には運賃を上げないと、今の赤字幅は増える一方じゃないかと。

それに加えて、運転手が足りないという部分は、何年か前から言っているんですけど、実は路線バスで使っている車の車齢は16年前後ぐらいのものがやたら多いのに、毎年2台か3台しか買えない体力です。例えば私どもはバスを70台持っていますけど、毎年2台しか買えなくなると、今に車が行き詰まっちゃいますよと。

ですから、今運転手が足りないという以前に、今度は車が壊れて動かないということもあるので、ここに「100%」って書いてあるのは、ららぽーとの路線は維持できるけど、あとの部分においては、乗るんだったらちゃんと用意しますけど、そうじゃなければ縮小せざるを得ないというのが今の実情です。

ですから、乗せる努力は我々もしますが、援助がないと、正直路線バスは維持が大変厳しいということが、ここ数年、本当に顕著に表れてきていますので、ここ2～3年は大丈夫ですけど、5～6年においてはかなり厳しいんじゃないかなというのが、各社みんな考えることは一緒です。

その辺りを踏まえた上で、我々も努力をしますが、皆様のご支援とご理解がないと公共バスは維持できないというのがバス会社の本音じゃないかなと思います。

【吉田会長】

直接的にこの指標に関わっては、運転手さんが足りていないという物理的な問題もありつつ、かつその中で、例えば、毎時0分、20分、40分、あるいは0分、30分という形で、ぴっちりと同じ間隔で刻んでいくという手もあるけれども、例えば鉄道の到着時刻——鉄道がパターンではないということとかを考えると、もしかしたら、0分、35分、0分、35分みたいにしたほうが乗り継ぎはしやすいということが場合によってはあるかもしれないということも踏まえていくと、100%にするのは理想型ではあるかもしれないけれども、実態論から考えると、100%にこだわり過ぎるというのも現実的ではないんじゃないのかというところは、3社の皆さんからの共通したコメントであったかと思っています。

後段、富士急シティバスの渡辺委員が話していたことですが、貸切りバスの運賃料金というのは、軽井沢のバス事故以降、運賃料金、あるいは旅行会社と

の手数料率のやり取りというところについては、国土交通省のほうでかなり目を光らせている、マネジメントを強化しているという実態があります。私も運賃料金制度のワーキンググループのメンバーの1人ですけれども、2年に1回、これは多くの貸切りバス事業者の皆さんから原価計算書を出していただかなきゃいけないという前提がありますが、それが集まってくれば、ブロック毎、静岡県だと中部ということになります、2年に1回は運賃の見直しというものがかかってくる。

ただ、路線バスに関しては、そうではなくて個々の申請。あるいは、運賃協議会も沼津は既にありますが、そういう場面で決めていくということになりますので、ちょっと違うと。

でも、例えば乗合バス、路線バスを営んでいるバス会社さんにとってみたら、運転手さんは、貸切りをやっている方もいれば、路線、乗合いをやっている方もいるということにもなるので、やっぱりその辺のやりにくさというところがどうしても出てくるという話も吐露されていたかなと思いました。ちょっと付け加えておきます。

ということを踏まえて、事務局のほうとしてはこの取り扱いはいかがいたしましょうか。

【事務局】

事務局としましても、ある程度現実的な、実情も踏まえた上での評価、指標の設定にしたいと考えていますので、今アドバイスいただいた内容を踏まえて、現状、例えばこの場合ですと75%になりますけれども、そういったものをベースに目標の数値としては考えていきたいと考えています。

【吉田会長】

そうすると「現状値以上」という形になろうかなと思いますけれども、今そういう形で修正提案がなされましたが、委員の皆様、それに関わって、何かご意見等いかがでしょうか。

【福本委員】

皆さんのご意見をいただきながら、私もいろいろ考えていたんですけど、達成率を維持という考え方はどうだという話をしておきながらではありますが、例えば達成の方面数を維持という考え方もある。「100%のところは100%のまま頑張ってください」と。「今3方面だけだけど、3方面以上に増やすのはちょっとやめようね」という考え方もあるし、それが「割り算すると75%だけど」という考え方もあるかなと思う反面、事業者さんから懸念を表された部分と裏腹になるのですが、例えば「75%でいいよ」という話になると、「今75%なんだから何もしなくてもいいよね」と受け止める人もいないとも限らないと。もちろん100%とか、75%よりよくするというのであれば、「だったら、それは負担をしてもらわないと困る」という話にもなる。

なので、この場でどういう結論を出すかというのは皆さんの議論の末で全然構わないし、これは指標(1)となりますが、(2)、(3)も同じような話だと思うんですが、いずれにしても、どういう形であれば自分たちにとってどういう義務が課される可能性があるとか、あるいはメリットがあるというところを考えた上

で結論を出さなきゃいけないかなと改めて思いましたの。単に「75%にしたらどうですか」、「じゃ、75%にします」という話でもないかなと思います。考えた末の結論であれば構わないのですが、そこだけは皆さん頭の片隅に入れておいていただいて、結論を今すぐ出すかどうかも含めて、考えていただいたほうがいいかなと思いました。

【吉田会長】

気持ちとしては、できればいいダイヤを担えるように、事業者さんに任せっきりにするんじゃなくて、行政のほうとしてもちゃんとサポートしていくということが重要だろうと。

その前提に立ったときに、サポートが薄い現状でも75%ができているんだから、75%のためにサポートを強化するというところが、例えば対財政当局とか、内部的にそういうところは言えるのかどうか。そこも何か関わってくるのかなというのは、今福本委員のお話を伺いながらふと思いました。そのあたりは、事務局としてどのように考えられるのか、コメントを聞かせていただけると嬉しいんですが、いかがでしょう。

【事務局】

特に財政当局となりますと、具体的な事例を持って色々なやり取りの結果となってしまうんですが、その中で、当然財源に限りがある中では、このような形の便数、間隔の確保にするのか、そのときに同時に起こり得る可能性がある減便だとか、そういったところを加味しながら判断していくこととなりますので、今この場でどうこうということは言えないのが正直なところですよ。

【吉田会長】

そうすると、今の段階だと、庁内的に、市役所の内部として、やはりある程度この公共交通軸のサービス水準を維持あるいは高めていくという目標に対して、そのアウトプット指標として75%以上と仮にしたときに、「現状でも75%を確保できるんだから、別にそんなに介入しなくてもいいでしょう」と。仮にそういう雰囲気があるような行政体であれば75%じゃないほうがいいと思っているんです。これは本当に省庁によって全然違う。

逆に、バス会社の皆さんとして、さっき私が「鉄道の時刻はパターンじゃないよね」と言ったときに、0分、30分で出すよりは、例えば0分、35分のように鉄道の時刻に合わせておいたほうがいいんじゃないかという路線も、この中には含まれる可能性もありますよね。そう考えると、また事業者の皆さんとやり取りをさせていただいて、この45ページの中で12方面ありますけれども、そのような路線がどれだけ含まれているのか。

市には、例えば「75%以上」とか、あるいは「9方面以上」とか、「現状以上」と記すことに対して、もう少しここに手当てをしていかなきゃいけないというときに、そういう書きぶりでも差し支えがないのかどうかというところをご確認いただいた中で、両者確認し、目標の達成率というものを、ここに書かれている100%とするのか、あるいは別の書き方にするのかを判断すると。恐らくそのほうが丁寧かなという気もしました。

福本委員、例えばそういうやり方ではいかがでしょう。

【福本委員】

私もそう思っていましたので、ぜひ皆さん、この場で答えを出さなくてもいいので、「みんなで考えた結果こうだった」ということで決めれば、私はどのようになっても別にこだわりはないんですが、皆さんが「これだったら合意できる」というところを考えていただければいいかなと思います。

【吉田会長】

この取扱いについては、事務局とバス事業者の皆さんでやり取りをさせていただいて、私と、それから福本委員も少し間に入りながら決めたいと思っています。

どういう形で決めたのかというところについては、また皆様にお知らせしたいと思っていますし、あわせて、今の件でやっぱりご意見があるということでしたら、また事務局のほうに寄せていただければと思います。

今日言い切れなかったことを事務局にどういう形でお寄せいただくのかというところは最後のほうでアナウンスをしたいと思っていますので、それと併せて対応させていただくということにしたいと思っております。

そのほかの論点はいかがでしょうか。

【眞田委員】

今の論議で、「75%達成すればいいや」とか、あるいは逆に「何とか死守する」という部分もあったりとか、「100%を目指す」とか、いろいろあるかと思いますが、やはり無理だとしても100%を目指す気持ちと、それに対するいろんな側面の援助やフォローやそういうものも必要じゃないかと。

例えば先日、11月1日、2日、3日にキラメッセぬまづで「地元愛（じもあい）まつり」がありました。人数はどのぐらい来ていたのか分からないですけど、とにかく多かった。ついこの間は「よさこい東海道」もありましたし、それから原のほうでも地域の祭りが原地区センターでありました。地区センターのほうの祭りは、私は電車とバスを乗り継いで、帰りにららぽーとへ行く用があり、ちょうど夜勤明けの仕事帰りだったので、家内と一緒に沼津から原まで電車で行って、原から歩いて地区センターへ行き、その地区センターのイベントが終わったら、今度は原から片浜駅経由のバスに乗って、ららぽーとのほうまで行きましたけれども、やはりそういったイベントとかにも機敏に反応できるような形。だからといってバスの本数をその時点で増やせというわけではなくて、ただ指をくわえて「ああ、多いね」と見るんじゃないくて、もうちょっと何か、そういう部分も捉えてということ。なおかつ、まちなかにやっぱり人が来ないと。

あと沼津港の周辺もそうなんですけど、例えばまちなかなんかも、今デパート関係がなくて、いつできるか分からないイオンのお店もどうなるかまだ分かりませんけれども、いずれにしても、そういう商業施設、あるいは魅力のあるようなお店、それからいろんなイベント。先ほど言った「地元愛（じもあい）まつり」とか「よさこい東海道」とか原のイベントとか、それから例えばこの文化センターで何かいろいろ芸能関係者が来てやる関係でも、それによってはバスの利用も若干増えてくるんじゃないかと思っていますので、そういったソフトの部分というのを増やしていくことも求められるんじゃないかと。これはバス会社というよりも

、むしろ市とか、あるいは商工会議所とか、そういった関係がもっと力を入れるべきじゃないかなと私は思っております。

それから、バス代の部分で言われましたけれども、実際沼津港あたりは、私は職場が神奈川県の小田原なので、小田原から帰ってくるときに熱海で乗り換えがあるんですけど、結構乗り換えてくる人が多いんですよ。やっぱり三島、沼津で降ります。沼津で大分替わってしまうぐらい。お客さんの中でしゃべっているのを聞くと「沼津港のほうへ行くんだ」という話をよくしているんですが、沼津駅に着いたらバスがすぐあるかというところでもなかったりすると、それで「もう二度と行かない」となる場合もなきにしもあらずだと思います。その辺でも、バスダイヤの部分に関しては、電車の発着時刻——あと電車も、例えば日中、熱海で分断しているようなのはどうかと思います。実際乗り換えてくる人が多いんだったら、東京方面から沼津まで直通させると。

新幹線からじゃないケースも多くて、実際途中の藤沢とか平塚とか小田原あたりから沼津に来るというパターン、あるいは三島、沼津から、小田原や、あと横浜のほうに行く。それで在来線を利用するというケースの人は結構若年層の人が多くて、割かし中高年の人もグループだとそういったケースも多かったりしますので、交通手段も多様化したほうがいいんじゃないかと思っておりますので、「何が何でもバス」、「何が何でも新幹線」という発想じゃなくて、そういう形で交通手段も多様化できるように、これはバスも鉄道も求められているところじゃないかと思います。

これから少子高齢化になり、特にこの地域は産業の関係もいろいろあるものですから、そういったところでも、やはりちゃんとした公共交通の部分を確認できるようにしていくのも、1つやっていかなければいけないんじゃないかと思います。

【吉田会長】

幾つか論点をいただけたかと思っています。私なりに整理すると、前段、例えば何かイベントがあったときや、それから何か多くの方がいらっしゃるような場面があったときに、普段から走っているバスということはもちろんありつつも、波動性がある。柔軟に対応できる部分ということも必要ですし、そういうところに対して少し事業所の皆さんも、あるいは行政の皆さんも関心を向けていただきたいというところがあったかと思っています。

沼津もサッカーチームがありますけど、八戸のチームはJ3で現在2位で、J2を目論まなきゃいけないということがあり、そうしたときに、普段だったらそこは1時間に1本しか走らない路線なんですけど、試合があるときには便を増やしたほうがいいんじゃないかという議論はしていて、実は普段走っていないバスルートを通したほうがいいと。シャトル的に走らせるので。なので、実は昨日も試走していた。

それはどういうことかというところ、定期的にバス事業者の皆さんと行政の皆さんと、私も行けるときは行きますけれども、沼津という交通まちづくり検討部会と

いうものが開かれていて、そこで今、例えば「市のほうとしてはこういう対応が求められている」と。それがＪリーグのクラブチーム側のほうから来ているという話が上がってきたので、対応できる範囲でどういうことが考えられるかということで意見を出し合って、今までそこをバスが走ったことがなかったので、「試走しましょう」というやり取りを実はしていた。

ですから、57ページ「計画の実施主体と役割」で推進体制があるわけですがけれども、全体としては、交通まちづくり検討部会は公共交通計画そのものについての進行管理というところに位置しているんですけれども、公共交通計画に描かれていることから少し飛び出して、今のような「少しこういうニーズがありそう」と、市のほうとしても「そういうところをやりたい」というところに対して、事業者の皆さんとうまく調整が図れるような場としてこの部会を運用していくというのも重要なのかなと。

それが現状だと、あくまでもこの計画書に書いてあることの運用というところにどうも力点が置かれている。「計画に基づく事業実施の推進組織として」というところがあるので、もうちょっとこの役割というものは厚くしてもいいのかなというのは、今眞田さんのお話も伺いながら考えていました。

それからもう1つが、鉄道の話の後段されていましたが、鉄道に関わる話というのは、「交通事業者（鉄道、バス、タクシー事業者）」という、57ページのこの図で初めて出てくる。だけど前段のところは、鉄道に対する施策というのは特段書かれているわけではなくて、18ページの「ネットワークの構成要素」の中に、東海道本線とか御殿場線という沼津駅に関わる鉄道路線というのが出てくるのみ。

だから鉄道に対しても、個別のプロジェクトに入れるというよりは、実はこの部会の構成員として沼津駅さんにも入っていただいているということもあるので、やっぱりそういうやり取りもこの部会の中でしていくと。だから、部会をもう少し、計画の進行管理だけでなく、普段から、市民の皆さんから、あるいは地元の関わっている皆さんから出てきていることに対して、市も関わりながら対応できるかどうかというところがちゃんとやり取りできるような形の場にしていくというのは、少なくとも57ページの中に書いておく必要があるのかなと思ったところですので、少しそこを工夫していただけるといいのかなと思って整理したいと思います。

これは、事務局のほうでよろしいですかね。そういう形で。

そのほか、皆様からいかがでしょう。

【小泉委員】

利用者目線で申し訳ないのですが、44ページに平日10時～15時の時間帯の達成率ということで書かれていますけど、平日の10時～15時というのは誰がどういう目的で利用するかといたら、あんまり利用されない一番の時間帯だと思っています。そこで達成率を確認することの意味がどこにあるのかなというふうに思うことが1つ。

あと、これも利用者の私としては、コロナ禍でバス路線が減便されて、元に戻っていないんですけれども、イベントは結構平日でもいろいろと増えている。先日、平日夜間に沼津市民文化センターでイベントがあったときも、やっぱり帰りのバス便がない。大体8時半ぐらいまでイベントをやっている。だけど帰りの便がない。そういうことも考えて、やっぱりバス便の調整をしてほしいなというふうに思っています。

講座なんかもここでやっている。それもみんな8時半ぐらいまでやっている。だから、バス便の最終を沼津駅で設定しても帰りに間に合わないということで、その辺のも市と調整をしながら最終時間を決めていただけるとありがたいなと思います。

【吉田会長】

2点あって、まず最初が、44、45ページの達成率のところ、10時～15時台という形で、一体何でそんな時間帯を取っているのかと。例えば、もうちょっと夜の時間帯とか、欲しいところもあるんじゃないかと。ここに何か意味合いがあるのかということ。

それからもう1つが、やっぱりイベントとかが復活してくる中で、終バスの時間が繰り上がったとか、そもそも早いというところがあるので、そういうところに対して、今回施策としてどういう手当てというものが描かれているのかと。

恐らくこの2点かなというふうに思いながら伺っていましたが、この点、事務局からいかがでしょう。

【事務局】

まず1点目につきましては、施策のⅠ－①、23ページになりますが、今回、市内幹線、市内準幹線という位置づけをすることで、日中でも比較的コンスタントにバスが確保されているということが市内中心部においては必要だろうと。事業者様も、そういう必要性をもって確保していただいているところがありますので、それを、この2～3本を日中維持していくというところで使いやすいバスになり得るということもありますので、それを評価指標という形で提案させていただいているものになります。

2点目のご質問の内容については、24ページに「運行頻度・時間帯の確保」ということで、昨年度実施した夜間乗合タクシーの取組については、駅発といった取組をベースに実施したのになりますので、駅に向かう最終便といったところも、考え方としては今おっしゃられたとおりかなと思うところもありますので、そういった内容がこの取組の中に表現として入れられればいいのかと考えているところです。

【吉田会長】

前段でご質問された10時～15時台ですけど、実は、運行間隔を管理するというか、こういう政策に位置づけるときに結構よく使われる時間帯なんですね。

どういうことかということ、朝の早い時間帯とか夕方の時間帯、通勤・帰宅の時間帯というのは、自ずと利用者が多いので、バス事業者の皆さんも比較的積極的に本数を出す。ところが、その分昼間というのは意外と手薄になる。でも、今段々と人口自体が少しずつ高齢化をしていく中で、朝通勤して夕方帰宅をするとい

うライフスタイルだけじゃないということも考えるときに、やっぱり一番手薄になりやすい昼間の運行本数というものが一定程度確保されていれば、朝晩も含めてかなり車の利用に対抗できるだけのサービス水準を設定できるだろうということで、管理するときには、こういう昼間の時間帯を出すことが多い。朝晩の時間帯だと、それこそ鉄道の到着時刻とか発車時刻に合わせるということが出てきたりもするので、あんまり運行間隔で縛るところがなじみにくいということも背景としてはあったりもします。

ですので、そういう背景があるということを皆さんにも確認をしていただきながら、夜の時間帯は、以前から夜間タクシーもやっていたり、沼津市の中でも関心を持って行なっていることですので、引き続きこういう取組は続けていく必要があるだろうということは私自身も考えている。

【野口委員】

指標のことでご提案したい。資料2の一番右下、素案の冊子ですと49ページの「アウトカム指標」の全体指標のところで、利用回数、来訪回数、収支差額がありますが、この収支差額の金額の表記が、下のところに「現況値：△321,823千円」「目標値：△321,000千円以内」とありますが、普通の表現、「3億2,182万円」といった表現にされてはどうかと思います。これは、ここの会議とか、経営されている方とか会計をやっている方ですとこの表現に慣れているかと思うんですが、来月、来月計画（案）ができた後、パブリックコメントとかで市民が見るという立場からしたら易しい表現のほうがいいのかと思うので、直したらどうかというご提案です。

【吉田会長】

それと関連して、55ページとかの指標の数値というところでも、おっしゃっており、目標のところは分かりやすくしたほうがいいですね。これは事務局として対応可能ですか。

【事務局】

対応させていただきます。

【吉田会長】

指標のところをどうするかというのはあるんですけど、少なくとも目標の管理、アウトカム指標のところについては、分かりやすい単位が入ったほうがよろしいかと思うので、そういう形でここは修正させていただければと思っています。ありがとうございます。

【築野委員】

沼津警察署の築野と申します。

（常盤委員代理）

32ページの「バス停周辺の環境改善」、あと「バス停位置等の見直し・改善」。あえて基本方針と目標ということを承知の上で確認させてもらうんですが、実はこのバス停の環境の改善は、国土交通省通達でバス会社さんも結構苦勞されているのが実情です。これを目標で挙げてきているということの中に、何か「こういうことをやりますよ」という具体的な目標とか計画とかというのはあるんでしょうか。

【事務局】

この32ページの下段に関しましては、今後、公共施設とかそういったものが整備されるタイミングに合わせて、「こういうことをすることで利用しやすい環境改善につながる」ということで例示をさせていただいたものになりますので、必

ずしもこの設備にする必要性はないということ。「こういったものになり得るケースがあれば、こういったものも取り入れていきたい」といった方針で入れているものになります。

【築野委員】

分かりました。

【八木委員】

(金森委員代理)

49ページの「アウトカム指標」のうちの指標①の文章を読んだときに、人口減少の影響を考慮しても現状以上とするために年間利用者数を6回増加させることを目標とするということは、人口が減った分を6回乗ってもらわないと賄えないということは分かりますが、このすぐ下段の公共交通利用者数は4万492人から4万700人と増えている。これは整合性が取れないかなというところが1点。指標①も②も、両方とも多分人口の減少を加味されていると思うんですけども、どう加味すると6回とか2回の数字が出てくるのかということを、どこかで触れるとよろしいかなということを考えていました。

もう1つ、50ページの指標①、②、③の関係性ですけれども、内容が分かりにくいかと思ってまして、指標①で「6回以上増えれば現状以上になることができます」と書いてあって、四角の枠でも「3回お出かけすると往復で6回になるから全ての目標が達成できます」と書いてあって、これは「指標①が賄えれば全部賄えます」のように読めるのかなと思って、もう少し分かりやすいといいかなと思っております。

【吉田会長】

49ページの現況値の下のところが、数字が微妙に増加している。多分小数点の、端数処理の関係かなとも思いつつ、ただ一方で、年間1人当たり6回。これは「1人当たり」って書いたほうがいい。そう思ったんですけども、分かりにくいというご指摘が今あったと。50ページについても同様ということですが、このあたりいかがでしょう。

【事務局】

この指標①に関しましては、計算方法を52ページのほうに記載させていただいてまして、この公共交通の利用回数というものをもう少し細分化すると、鉄道と路線バスとタクシーの数字を合計した数字になっております。それぞれの、鉄道であれば令和6年度の実績が2万4,304人に対して、少し増やしたいということもあって、100人単位で切り上げているものを、バスとタクシーも同じようにやりますと、このような形で増えているように見えるので、現状よりも少し回復させていきたいという考え方が結果的にこうなっていると捉えております。

後段の関係性につきましては、記載方法をもう少し考えまして、分かりやすい表現に直したいと思っています。

【八木委員】

ありがとうございます。

【吉田会長】

今の件ですけど、49ページの「公共交通利用回数」。ここも、さっき『1人当たり』というのがないですね」というお話をいたしましたけれども、「現状以上とするため」とは書いてあるので、まあそれが分かればいいのかなという気がします。

一方で、50ページというのは、確かに要点としては、「まちなかに公共交通で年

3往復してくれれば全目的が達成できますよ」ということですよ。もしかしたら一ページの中に今のような表現をする必要はないかもしれないし、むしろそれぞれ49ページのアウトカム指標の中で「1人当たり6回増えれば達成できます」と。「1人当たり2回来てくれれば達成できます」みたいなポジティブな表記にしたほうが伝わりやすいかもしれないですね。その辺の伝わりやすさというところを加味して、49ページと50ページを編集させていただきたいと思っています。ありがとうございます。

あと、私から1つ。先ほどの前段の商工会さんとのやり取りの中での話ですが、26ページに「自主運行バス等の路線再編・集約と運行維持に係るルール作り」と書いてあって、先ほど私が申し上げたのは、ルールを作るというだけではなくて、それをやっぱり地域の皆さんと一緒に運用して行って、地域の皆さんでいろいろ決めてもらったものをこの協議会の中で提案するという方式にしたほうがいいのではないかとということをお話ししました。

そうなったときに、若干気になっていたのは、「ルール作り」で終わっているの、例えば「自主運行バス等の路線再編と運行維持に係るルール作りとその運用」と。そういう形で運用していくということをやっている、あとは「実施主体」に、実は地域の皆さんが入っていない。そこは入れておいたほうがいいのかという気もしました。27ページは具体的に「地域住民主体による協議会等」という枠組みが入っていますけれども、26ページのところは、どういう地域の皆さんとお話をしていけばいいのかというところの立てつけはこのルールづくりの中で考えていくことになるかと思うので、差し当たり今の段階では「地域の皆様」みたいな形にしておいたほうがいいのかもかもしれませんけれども、そこは表記方法としては少し工夫したほうがいいのかと思いました。

【榑原委員】
(片山委員代理)

計画書の素案を見させていただいて、素案の段階にもかかわらず、すばらしい出来だと思っております、県内のほかの市町の模範計画になると思っております。

私のほうから、全体的なところで、2点ほど教えていただきたいところがあります。

まず、14ページ、15ページのところで課題を抽出していただいているんですけども、その中の「現状における問題点」において「住民などからの意見」を抽出して記載いただいているんですけども、この計画の巻末資料で、今回計画をつくるに当たってアンケートとか住民の方との対話の場に、その辺の記載があるかと思います。恐らくそこから抜粋してここに書いていただいているんじゃないかなと思いますので、それが正しいのかというところ。あと、「現状における問題点」と巻末資料を見比べたときに、「ここが書いていないな」というところもあったりしたので、この「住民などからの意見」は、こういったところでの意見なのかということも書いたほうが良いというところがまず1点目になります。

あと、2点目ですけれども、基本方針の「住みたいまち」というのを今回順番

を入れ替えたということですが、これはできる・できないもありますので、あくまでできたらということで申し上げますけれども、「住みたいまち」というのは、最近よく言う「ウェルビーイングが向上する」ということになると思いますので、達成指標を毎年進捗管理するという形ではないにしても、5年の計画が終わった段階で、「住みたいまち」になっているかどうかというところを何か測れるような指標があるといいなということで、提案をさせていただきます。

【吉田会長】

2点いただいたかと思います。

1点が、13ページ以降で、それぞれの課題の箱に書いてある「住民などからの意見」は、恐らく地区説明会などでいただいたご意見かなと思っているんですけども、その書き方とか抽出の基準とか、あるいはどの地区から出てきたというのを入れておいてもいいんじゃないかとかというご指摘がありました。

それから、「住みたいまち」の話があった中で、何か捉えられる指標というのアウトカムの中に入れてもいいのではないかという話をいただいています。

この2点、いかがでしょうか。

【事務局】

この課題の部分の意見につきましては、ご意見いただいたとおり、市民説明会ですとか、あとはこの協議会の場で、公募委員の皆様、部会も含めてですけれども、いただいた意見で、沼津市として捉えている課題に対応している課題を抽出して記載しておりますので、どこまで記載ができるか分かりませんが、入っている内容としては、そこから抽出しているものになります。

あと、2点目の指標につきましては、こういった指標をこのKPIとして入れるのが適切なのかというのは、現状では判断しにくい部分もありますので、適切な指標があるのか等を含めて、また検討したいなと思っています。

以上です。

【吉田会長】

前段については、確かに「住民などから」というよりは、「利用者や地区説明会で出された意見」という形のほうがよいと。「住民など」というのが、そもそも「など」ってどの範囲まで広がるのかというのがあるので。そこは後段の資料のところでは範疇が明確ですので、分かりやすく書いていただいたほうがいいかなと思いました。

『住みたいまち』というところの指標を考えます」という話が事務局からあったんですけど、福本委員、これって何かアイデアありますか？「住みたいまち」というのをどういうふうにするのか。

計画書のアウトカム指標に直接入れるというのは、実はウェルビーイング指標というのはあるといえばあるんですけど、あくまでも参考値かなと。だけれども、何かしらやっぱり「住みたいまち」になったかどうかというところを議論できる素材というものを、我々の進行管理の中でも出していけたらいいんじゃないのかというところの趣旨も含めてかと思うんですけども、何かそこでアイデアがあるかなと思って。

【福本委員】

真っ正面から「住みたいまち」というものを表現しようとするウェルビーイ

ングとかそういうものになるんでしょうけど、「それはどう測るの?」というところに技術的な問題がある。それからもう1つ課題があるとすれば、「それは交通だけじゃないでしょう」という話になってしまいうところもありますよね。

43ページのアウトプットとアウトカムの指標群を見たところで言うと、アウトカムの指標は、多分「住みたいまち」というものの指標ではなくて、むしろ『住みたいまち』になったからここが増える」という性質のものだと思うので、どちらかといったらアウトプット指標によって表現するのかなと私は思っていて、つまり市役所から市民の皆さんに対して「こういうふうな交通を我々は作っていかうと思っている」と。「そうすることが、市民の皆さんにとってハッピーな生活を送れる町であると我々と思っているので、こういうことに取り組むんですよ」ということを示していくことかなと思うんです。

それが市民の皆さんが住みたいと思ってくれるということなのかなと思うと、例えば、指標(1)、(2)で、「軸と言われるところは便利なサービス水準の公共交通を提供します」と。「主要地点からは」——今回の場合は駅前までですけど、「アクセスができるようなサービスを提供します」と。「それらの効果を上げるための事業を」——指標(3)の部分ですね。「数々実施していこうというふうに考えているよ」と。それが相対的に、合っているかどうかは別問題ですけど、「自分たちの考える『住みたいまち』というのは、こういう仕様というかスペックというか、そういうものを兼ね備えた町としての沼津ですが、皆さんどう思われますか」という市民に対しての問いかけなんじゃないのかなと思っています。

無論、先ほど一部ご指摘がありましたけど、それは昼間の運行間隔だけで表現できるものじゃなくて、「夜、帰れないじゃないか」という話もあるんですね。そういうところに対して、全部この今の指標だけでカバーできているとは私も思わないですが、まず第一歩なのか第二歩なのかというところで、「まずここを最優先でやりましょう」ということかなと私は理解をしているところです。ということで、吉田会長への回答になっていますでしょうか。

【吉田会長】

大変意義あるご回答をいただけたかと思います。ありがとうございます。

確かに、この44ページ以降、アウトプット指標のところは算出方法がぱっと出てくるだけ。だから、これが「どういうことを知りたいから」とか、「こういうことを目的として、こういう事業を行なっている。それが実際行なわれているかどうかということ判断するためにこれをやる」とか、この指標を設定する意味というのが実は確かに書かれていないんですよ。

そこを答えることによって、それが、言ってしまうと「住みたいまち」、あるいは「行きたいまち」というところの構成要素を評価しているということにも繋がってくるということがあろうかと思っていますので、今福本委員からご提案いただいたように、それぞれの指標が「こういうことを目論んでいて、こういうのを測っているんだ」という、その目論見ですよね。それは追記するという方向で対応ができるのかなということは思いましたけれども、そんな感じのご回答でよろし

いでしょうか。

【榑原委員】

ありがとうございます。

【吉田会長】

既にもう全体を通しての段階に入っておりますけれども、全体を通して皆様からいかがでしょうか。よろしいですか。

そうしましたら、ここまで皆さんからいろいろご意見をいただいていますので、まとめたいと思っているんですけど、その前に、先ほど私も発言をしましたが、持ち帰っていただいたりとか、あるいは今日議論を聞いていただいた中で「実はもうちょっとこういうところを発言したかった」とかということもあるかもしれないので、そういう追加的なコメントというものを皆様からいただくような期間というものを設けたいと思っているんですけど、それはいかがいたしましょうか。

【事務局】

いただいた意見も踏まえて、パブリックコメントを12月11日から予定しています。これから庁内に対して意見の集約を図っていくのを月末をめどに考えていますので、期間的には、11月25日（火曜日）ぐらいまではご意見としていただく期間はあるかなと。

【吉田会長】

承知しました。今から概ね2週間、事務局のほうに直接寄せていただければと思っていますけれども、細かいところにつきましては、また事務局のほうからアナウンスをいただければと思っています。

今日の段階で皆様から出てきたご意見として、まず総体としては、「ここは変だよね」とか「やめたほうがいいよね」というところのご意見はなかったかと思えます。その上で、「やっぱり修正したほうがよくなるんじゃないのか」というご意見は幾つかいただいていますので、それは次から私がお話しする形で反映をしたいというふうに思っています。

ページ順に、資料3の素案で参りますけれども、まず12ページの指標③の「路線バス運行に係る収支差額」のうち、「将来的に路線の縮小や減便が進み」というところは、現に起こっている話にもなるので、そういうことが分かるように記載を変えたほうがいいのではないかとということが1点です。

2点目は、13ページの課題1。「細かいことですが」ということで私が発言した内容ですけれども、「事業者間の調整」と書かれているところは、独禁法の関わりもありますので、「沼津市を交えた」というあたりのところを入れるということにしたいと思います。

3点目としては、13ページの課題1から15ページの課題5に共通しますが、「現状における問題点」。箱書きに書いてありますけど、「住民などからの意見」というのは、協議会の利用者代表の皆さんのご意見、あるいは地区説明会のご意見ということを集約しているものですので、「住民など」とはせずに具体的に記したほうがいいだろうという話がございましたので、そのとおりに修正をしたいと思います。

それから4点目。これは修正ではなくて確認ということになりますが、18ペー

ジに「ネットワークの構成要素」があります。ここについては、現段階の修正ではなくて、戸田の新たな施設ができてくるときに、やっぱり戸田地区の交通サービスの受け止めが変わってくるだろうということがあるといったときに、それが確たる段階になってから、当然国の補助なども狙っていけるんだったら狙っていききたいところもあるでしょうから、それが固まってきた段階で、その件については18ページに追記をするという方向で、これは現段階では修正を行ないませんが、協議会の皆様と確認をしたということになります。

それから、5点目です。26ページの事業Ⅱ－①ですけれども、これは私が発言した部分ですけれども、「自主運行バスの再編・維持のルール作り」だけではなく、運用も必要だろうということで「ルール作りとその運用」と。「実施主体」についても、やっぱり地域の皆さんにいろいろ考えていただいたことをこの協議会に持ち込むということが必要になってくる。つまり、地域で決めることを少し増やしましょうということが大事かというふうに思っています。今の戸田の話もそうですね。ですので、「実施主体」にも「地域の皆さん」ということも入れておいてもいいのではないかということで事務局に投げかけたところです。

それから6点目としては、アウトプット指標の話が出ております。ページ番号でいきますと44ページと45ページ。これは、今出たことも含めてではありますけれども、そもそも目標の達成率をどう記すかということで、市のほうの政策的な関与というところも強めていきたい。一方で、事業者の皆さんも、鉄道の到着時刻等の制約もあるという中で、この達成率の表記の仕方というところは、少し事務局とバス事業者の皆さんの間でコミュニケーションを取っていただいた上で決めていきたいと思いますということが確認をされました。ですから、ここは修正がかかる可能性があります。

7点目ですけれども、49ページのアウトカム指標の書き方であります。先ほど支局さんとのやり取りの中でもありましたけれども、「1人当たり」ということを追記したり、あるいは50ページにある「何回達成すればここが実現できますよ」というところを伝わりやすくする表現が必要ではないかという形で私が取りまとめさせていただきました。

それからもう1つ、同じ49ページですけれども、収支差額の目標。これを「3億2,182万3,000円」のような形で分かりやすくしたほうがいいのではないかとこのところを野口委員からお話いただきましたけれども、ごもっともでありますので、そこは修正したいと思います。

それから9点目としては、57ページになりますけれども、これは眞田委員からご意見をいただいた、あるいは関連して古泉委員もそうかもしれませんが、イベントとかいろんなことがあったりもするところで、波動的な需要というところもあるし、そういうのを柔軟に対応していったり、あるいは鉄道もやっぱり重要な公共交通ネットワークであることは変わりがないので、具体的な施策というところのメニューには挙げないまでも、やっぱりコミュニケーションを取っ

ていきながら、行政、あるいはバス事業者の皆さんと一緒にやれることを増やしていきたいというところもあるかと思います。その役割を担うのが交通まちづくり検討部会ということになるかと思いますが、この部会の役割が読み取れるように修正をしたほうがいいのではないかとこのところが9点目となります。

確認事項も含めて、今日、主立って皆様からいただいたご意見はこの9点かなと思ってございますので、この9点について修正対応させていただくということをもってパブリックコメントの準備を進めさせていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

はい、ありがとうございます。では、そのような形で進めさせていただきたいと思えます。

なお、先ほども事務局とのやり取りの中でアナウンスをしましたけれども、目安としてはこれから半月程度、25日を目途として、「この点は誤字脱字があるんじゃないか」とか、「ちょっとこの点は分かりにくいから、こうしたほうがいいんじゃないか」というご提案について、引き続き受け付けさせていただきたいと考えております。

そのほか、私もちょっと分かりにくい表記のところを幾つか見つけたりもしておりますので、事務局ともコミュニケーションを取りながら、パブリックコメントでどのような内容でお出しするのか、今いただいた9点を踏まえてちゃんとやりますけれども、会長であります私のほうに最終的にはお預けさせていただきたいと思っております。

少なくとも先ほどのアウトプット指標の100%というところは変わる可能性があると思っておりますので、「最終的にこういう形でパブリックコメントをお出しします」というところにつきましては、委員の皆様にもパブリックコメントが始まる前にお届けしますので、併せてご確認をいただければと思っております。

たくさんご意見をいただくことができましたし、かなり内容的にも整理することができたかと思っております。ありがとうございました。

ということで、今日の協議事項としては、この1点、「計画の策定について」ということとなります。

5 その他

【吉田会長】

5の「その他」ということになります。

事務局から何かありますか？この際ですから、あとは構成員の皆様から、何か報告をされたい、あるいは共有しておきたいということがありましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【眞田委員】

先ほどイベントの話をしまして、市のほうには何回か言っております。小田原でやる雪まつり。これは、小田原のＪＲ東海の新幹線、それから東海道線は東日本か。あと、小田急とか箱根登山、伊豆箱根鉄道大雄山、それから市もいろいろ関わって、主に子供たちを対象にしつつも大人も楽しめるような、鉄道がメインのイベントですけれども、前から鉄道とバスの関係で、例えばキラメッセぬまづとかで何かイベントをやると。それから、先ほどバス停とかバスの環境のこととか、それから以前からバスの乗り方出前講座なんかいろいろな地域でやっていますけれども、ああいう会場を使って、伊豆箱根バスさん、それから東海バスさん、富士急シティバスさんのバスを持ってきて、特に富士急シティバスさんはＥＶバスを持ってきて、環境とか実際の乗り方の問題、それから「バス停では今こういうふうなことを目指している」とか、素案の部分でまだ決定していない部分もあったりしますけれども、そういったことも知っていただいたりとか。それからあと鉄道のほうに関しても、沼津駅の高架化の問題とか、「高架化するとこういうふうになる」とか、あるいは今貨物ターミナルを原のほうで造って、いろいろな方がYouTubeで流していますけれども、そういったことで物流が変わるとかいろんなこと。やっぱりそういったことって、まだ市民の皆さんは知らないことも多いし、私も知らないことも結構多いです。

ですので、そういったものを知ることと、それに関わって、例えば香貫の地域からバスで行こうとか、あるいは原の地域から東海道線を使って行こうとか、あるいは市外のいろいろなところから電車・バスを使ったりして、そして帰りには町の中で買物とか、いろんな周遊ルートも、そういうイベントが多いとできるんじゃないかと思しますので、そういったことも今後考えてほしいなど。５月に静岡でやっている「トレインフェスタ」とは違って、バスが入るから大分変わるかと思いますが、そういったこともぜひ検討していただければと思っています。

【吉田会長】

いろいろとアイデアをいただけたかと思っています。

短期的に取り組んでいったほうが良いようなことと、今の高架化というところは本当に中長期的な話というところも出てくるかと思っていますので、そういうところとは区分する必要があるかなと思っていますけれども、やれることはやっていったほうが良いと思っていますし、私も今、小田原市のネットワーク協議会の会長も務めていますけれども、先だってダイナシティのところでバスのイベントを行なったりとか、あとは運転手さんが足りていないというところはどこも一緒なんですけれども、そのための合同の説明会というものを神奈川県と共催で、県西部の会場は小田原でやるということも決まったりとか、最近小田原のほうも、沼津に触発されて大分いろんな動きというのが見えてきましたので、沼津のほうもぜひ、お互いのいいところ——両方関わっていますと似た素性のところもあると思っていますので、いいところをうまく真似していただけるといいのかなというふうに思った次第でございます。ありがとうございました。

そのほか、共有、報告事項としていかがでしょうか。

では、どうもありがとうございました。今日は、公共交通計画の素案について皆様にご確認をいただきました。

2週間ほどまたお時間を取りますので、また事務局からアナウンスしていただいて、「ここはこういうふうに修正したほうがいいんじゃないか」という修正提案について、引き続き受け付けさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

では、進行を事務局にお返しします。ありがとうございました。

6 閉会