

## 【議事録】

### 1 開会

※省略

### 2 会長あいさつ

※省略

### 3 議題

#### <協議事項>

#### (1) 地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について

##### 【事務局、静岡県】

資料1について説明。

##### 【吉田会長】

前段は静岡県から、後段は沼津市からご説明いただいた。特に後段でご説明いただいた沼津市としての見解や取組を静岡県に報告する。国に対しての報告は静岡県の協議会から行うので、静岡県への報告に向けて内容をご確認いただくことがこの議題の趣旨である。13ページに路線図があり、どのあたりを運行している路線かがわかるようになっている。14ページから27ページまでに各路線の数値や事業者の取組みが記載されている。

資料1について、何かご意見はあるか。

##### 【福本委員】

静岡県の評価形式は中部運輸局管内でも独自の評価を先駆けてやられているということで非常に良いと思う。評価様式についても見直しをしていただけており、非常に良かったと思う。ただ、AからDまでの評価で配点の重みづけは妥当なのか疑問である。現状も輸送量に重みが置かれた配点になっているが、現実には他の項目の点数がどんなに高くても、輸送量で補助落ちが決まってしまう。やむを得ない部分もあるが、例えば輸送量は補助基準を満たしていないが、広域トリップの項目で評価が非常に高いので、県としてはこの路線に上乘せ補助をする、という使い方をするなら良いと思う。このように活用していかないと、重みづけをしている意味があまりない。もう一点、沼津市の様式は複数年度で路線の状況を見ることができるが、静岡県の様式は単年度である。指標は経年で見ないと改善するべきかどうかわからないところもあるので、評価シートの様式は少しご検討いただければと思う。また、ネットワーク構成の欄について、市町村の協議会でこの資料を出すならば、接続するフィーダー系統を書くべきである。そうでないと、幹線系統が補助落ちした時に、市町としては接続しているフィーダー系統も補助から外れる危険がある。そういう部分で細かい作りこみをご検討いただければと思う。

事業者の取組みの欄について、各路線で同じことを記載しているが、これは改善した方がよい。系統ごとに力を入れられることとそうでないことがある。沼津市は最後のページで系統ごとの状況を意識して記載している。すべての系

続で細かく記載することは難しいが、系統ごとの特性がわかるように書いていただけるとありがたい。

**【榑原委員代理】**

いろいろな方からご助言をいただいて見直しを行っている。まだまだ不十分なところもあると思うので、本日頂いたご意見を県の中で共有して、改善に努めていきたい。

**【吉田会長】**

そのほか、いかがか。

それでは、資料1の内容について、皆様お認めいただくということによろしいか。

**【一同】**

異議なし。

**【吉田会長】**

なお、静岡県にお願いがある。資料に記載がある小学生バス無料デーについて、前回の協議会で運賃をどう取り扱うか色々な議論をしたし、私も強めに発言した。今回は効果検証について記載があるが、乗車人員調査や小学生、保護者に対するアンケートなど利用者向けのものが多いと思う。ところが、今回の取組は運行費に係る助成がない中で実施していたと認識している。そのため、例えば事業者がどう考えていたのか、各市町の公共交通協議会事務局がどう考えていたのか、協議会でどんな意見が出たのか、そういった面の検討も併せてしていただきたい。そうでないと、毎年なし崩し的に実施することになってしまい、前回の協議会で議論したことが考慮されていないということになって、あまりよろしくない。こういった面を含めて検証いただき、こうした協議会の場で共有していただければと思う。

**【榑原委員代理】**

事業者向けにもアンケートを実施しているので、吉田会長のご意見も参考にしながら効果検証を進めていきたい。

## (2) 単独継続困難の申し出路線への対応について

**【事務局】**

資料2について説明。

**【吉田会長】**

今の説明について、何かご意見はあるか。

それでは、資料2の内容について、原案の通りお認めいただけるということによろしいか。

**【一同】**

異議なし。

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

**【事務局】**

資料3について説明。

**【吉田会長】**

今の説明について、何かご意見はあるか。

それでは、資料3の内容について、原案の通りお認めいただけるということによろしいか。

**【一同】**

異議なし。

(4) 令和7年度沼津市自主運行バスについて

- 【事務局】** 資料4について説明。
- 【吉田会長】** 今の説明について、何かご意見はあるか。
- 【福本委員】** 中身に対する意見ではなく言葉遣いに関することだが、5ページの「(3)来年度運行について」というところについて、運行主体は市なので、「県と市の補助を活用しながら～」ではなく、「県の補助を得ながら市が主体となって～」という記載にした方が良い。主語が誰なのかははっきりしておいた方が、誤解がない。
- 【事務局】** 次回以降資料を作成する際は、そのように修正させていただく。
- 【中村委員】** 3ページの西浦・戸田⇒沼津駅方面の時刻表で、静浦地区センターの時刻が若干ずれているため、修正していただければと思う。
- 【事務局】** 本会の終了後、修正させていただく。
- 【吉田会長】** その他、いかがか。  
それでは、資料4の内容についてお認めいただけるか。
- 【一同】** 異議なし。

(5) 地域公共交通計画及び地域公共交通確保維持改善事業の評価について

- 【事務局】** 資料5について説明。
- 【吉田会長】** 皆さんにご検討いただいている中で1点述べさせていただく。  
スライド番号7番で、「交通DXアプリを活用したシームレスな移動の提供」とあり、今後の取組みの欄に「アプリリリース後、どのように展開していくか検討する必要がある」と記載がある。ここが不安である。そもそも、誰にどういったものを提供するのかといったところがあってアプリをつくるはずである。事務局としてはどう理解しているのか。
- 【事務局】** 沼津駅一沼津港間の行き来に観光情報を付加しつつ、沼津港を訪れる方にまちなかを回遊していただきたいということでサービスの提供を図っていきたいと考えている。まだ一般の方が利用できるものがリリースできていないため、作成後、足りない部分や訴求していくためにどういった手立てが必要なのか検討していきたいと考えている。
- 【吉田会長】** 沼津港と駅の連携ということで、ターゲットは市内の中心部であると理解した。誰に対して、どういったタイミングでどういったものを提供していくのかといういくつかのシナリオが無いと、そもそもこのアプリを提供したことによる利点や課題に関する考察

もできなくなってしまう。

2～3年前は積極的に取り組んでいたが、コロナ禍で一時的に外出ができなくなったという背景がありつつ現在は取組が続いていないという事例も全国的に散見されるため、その二の舞になっていただきたくない。

**【福本委員】**

どういふアプリを使うかはユーザーによって違ふ。中津川市でも MaaS アプリを活用して 1 日乗車券を販売している。導入時のお題目として、中津川市には馬籠宿などがあるため、インバウンドが非常に多く、彼らに対する商品展開や MaaS 関係の整理が必要だと考えていた。ただ、愛知県や岐阜県で普及している MaaS アプリは名古屋鉄道の CentX である。その機能を使って一日乗車券のデジタルチケットを販売しているが、外国人は使わない。彼らは日本のローカルなアプリではなく、Google Map を使って公共交通機関を利用することが多い。それならば、ローカルなアプリでインバウンド向けのチケットを販売するのは無理がある。CentX で販売するならば普段名鉄を使っている中部地域に生活している方々が中津川に観光に来るようなプロモーションを行わないとアプリを作っても使ってもらえない。そのため、ここでいうアプリは一体どういふ人たちが使っているアプリなのかという点を見ながら、そこに訴求するような商品開発やプロモーションを行う必要がある。

**【眞田委員】**

5 ページに片浜駅にデジタルサイネージを設置した旨の記載があり、沼津駅、沼津港に続く 3 か所目であるが、4 か所目にららぽーと沼津にも設置した方が良いのではないか。紙の時刻表が掲示してあるが、駅や根方方面に向かう人がいるので、建物の中にサイネージがあった方がわかりやすいと思う。加えて、沼津駅からの JR の時刻表もあった方が良い。ららぽーと沼津は県外から車で訪れる人も多いため、鉄道とバスがリンクした形にできた方が、観光はもちろん買い物でも使いやすくなると思う。

また、同じページに記載のある共通定期化の検討について、IC カードが普及している中ではあるが、紙の定期券をご利用の方もいらっしゃる。そういった方が次のバスまで 30 分以上待つというようなことが無いような定期券があれば利便性が高まるのではないか。

最後に確認だが、11 ページにある鉄道の利用回数は、沼津市内 4 駅の合計か。また、乗車、降車どちらの人数なのか。

**【事務局】**

片浜駅のデジタルサイネージは、伊豆地域公共交通活性化協議会の事業として実施した。ららぽーと沼津とも意見交換をしながら

ら、設置の可能性等について探っていきたい。

共通定期券化については、以前から議論させていただいている内容であり、パターンダイヤ化されていることによる利便性を活かせるような形を検討していきたい。

鉄道の利用回数は、市内の鉄道駅における乗車人数の合計である。

**【吉田会長】**

バスの待ち時間は、最大運行間隔でサービス水準が認識されてしまう傾向がある。そのため、定期券を持っている人は15分で来ることもあるけれど、30分乗ることができないということになると、せっかくトータルで15分に1本走っているのに、30分に1本しか走っていない場合と同じくらいの訴求力しかない。だから、可能ならば共通して乗ることができるような仕組みを作りたい。しかし、それぞれのバス事業者でご事情があることは承知している。事業者同士では調整がつかないため、市の政策としてうまく調整していきたい。引き続き部会等の場でも議論できればと思う。

**【中村委員】**

同一方面での共通定期化のお話があったが、これに加えて同一運賃のバス停での共通定期券化を検討していただきたい。

**【吉田会長】**

金額による定期券は、もう少し都市圏寄りのPASMOエリアではそれなりにある。沼津の場合はPASMOを使えば売ることができるはずであるが、共通利用にするととなると議論が必要である。

16ページに今後の取組みが記載されている。地域公共交通計画が令和7年度で満了するため、次期計画に向けてどういった取組みをするのか明確にしていかななくてはいけない。また、運転手が不足する中で基軸となるバス路線や目標運行水準について検討しておくこととしており、定期券をどのように位置づけていくのかという点も軸を検討する中では重要な要素である。

**【福本委員】**

沼津市の場合、現状のバスサービスは国内の同規模の都市の中では恵まれており、それは3社が競っているからである。一方で3社あるからバラバラな面もたくさんあった。それぞれが競争するほうが良いこともあれば、一緒にやってもらうほうが良いこともたくさんあるので、市が介入してやっていこうという話を今まで進めてきた。スライドの3ページから7ページを見ると、かなり色々なことに取り組んできているとわかり、その中で成果も上がってきている。一方で、残っているものは調整が難しい施策である。地元との調整がなかなかつかないことや、共通化しようとした際に生じる事業者の収益や費用の案分など、実務的に非常に難しいところがある。夜間乗合タクシーは、下手をすれば通常の

タクシーの利用者を減らすような施策になってしまう可能性もある中で今回はご協力をいただいている。一方、運賃収入だけでは収益を確保できないので、本格実装には至らないという面もある。

計画の目標に立ち返ったときに、良質な公共交通サービスが市内で提供されていることが市民の幸せに繋がるのだと思う。今あるバスをどうやって生かしていくのかという考えのもとで乗り場の共通化を行った。共通定期化やゾーン制運賃、サブスクに近いような施策も実施する価値はあると思う。サンシャインパス（学生向け乗り放題チケット）も非常に効果があったが、本格運用には至っていない。

あるいは、サンシャインパスがうまくいったので、次は高齢者向け、一般の方向けなど、金額の設定は少し変えるにしても、そういうことをどんどん実施していけばよい。せっかく今あるバスなのだから、乗ってもらわなくては損である。バス会社から単独継続困難の申し出が出されている以上、そこに公費を投入しないと今の路線は維持できない。

今の路線を今の形のまま全路線維持することが難しいのであれば、集約等が必要になるかもしれないが、残すからには便利にして、便利にしたからには使ってもらえるような仕掛けをどんどん作っていかなくてはいけない。それには運賃収入だけでは難しいから、公的資金を投入することはある程度覚悟しなくてはならない。しかし、それで市民の方が幸せになるのであれば良いし、近隣の自治体と比べて沼津市に住みたいと思う人が増えれば、それは市にとってすごくプラスのことである。公共交通で何ができるか考えていく中で、今の運賃施策の見直しが必要である。あるいは、バスを夜間まで走らせることが難しいのであれば、夜間はタクシーを使うことができる環境を今後も維持していけるよう取り組んでいくことを考えなくてはいけない。

今のようなバスを生かしたり、タクシーを使ったりした取り組みは短期的に成果が出ない。サンシャインパスを売ったからといって、販売額や利用者数が大幅に増加してほとんど財政負担をしなくても成り立つようになるようなことは恐らくないし、夜間乗合タクシーもいきなりタクシー会社だけで自立した仕組みにすることはできない。こういった施策を3年から5年実施していく中で「あれがあるからお酒を飲んだ後も帰ることができる」、

「夜、塾の帰りに子供が乗って帰ってくるができる」という風にみんなが思ってくれるようになって初めてそういうものが市

民に認知されて使われるようになる。積み残しになっている事業と今のような話は地味で手間がかかるが、こういったことを進めていかないと本質的な改善にはならないため、ぜひこのフェーズに沼津市はいつていただきたい。

後にも出てくる話だが、例えば自動運転は特効薬にはならない。沼津市が抱えている課題は運転手不足であるが、近い未来に何十台もの自動運転バスが町中を走り回ることはないと思う。沼津市はせっかくこれだけバスが走っているという恵まれた環境だということをもう一度認識し直していただいて、一度ねじを巻き直していただきたい。地味で手間がかからないことは外から見たときに「何も進んでいないじゃないか」と言われることもあるかと思うが、大切な取り組みであることを認識して進めていただければよい。計画の改定時期でもあるので、そちらのほうにかじを切れるとよいと考えている。

#### 【吉田会長】

「行きたいまち、住みたいまち」ということで、都市競争の中で選ばれる街へということであるが、その選ばれる街にする要素には色々なものがある。公共交通の改善でやれることも少なくない。

普段、福島大学で教員をしているが、若い世代は本当に福島県を出ていく。自分が中学生、高校生の時に送り迎えをしてもらっていて、今度は自分がそれをする番になるといったときに、子供の送迎をしながら自分が親と同じように暮らしていく自信がないため、仙台や首都圏のように利便性が高いところに引っ越してしまう。手をこまねいている間に人口は加速度的に減って行って、あるところになると取り返しがつかなくなっているという事態が間近に迫っている。

沼津市は関東から少ししみ出した領域にあり、都市間競争がある。隣の三島市には新幹線も停まり、ただでさえそこにアドバンテージがある。3社のバス事業者の皆さんが競い合ってきて、人口がこのぐらいの規模の割には路線が残ってきたというところは、なかなか他の都市にはない大きなアドバンテージだと思う。

ところがこのアドバンテージが2024年問題で崩れつつある。崩れたときに、もう1回そのサービスを取り戻すことのほうが時間もコストもかかる。だから、直近に置かれているものの改善をしていかななくてはいけない。事業者ごとにライバル関係だったと思うが、本当のライバルは公共交通に見向きもしてくれない人や自家用車、まちに出掛けないということなどであり、実は隣の会社ではないというケースも多々あると思う。そのため協調してやっ

ていく、そこにリスクがあるから市も政策的に関わっていくということではいくつもの取組をやってきたのだと思う。ところが、そういう取組は短期的に成果が上がるわけではない。じわじわと効いてくるため、どうしても短期的に成果がわかる取組に皆さんの視点が移ってしまう。それだと、せっかく沼津が持っていたアドバンテージを結局失うことになってしまう。だから、新計画ではそのように忘れてはならないものを見逃さないという視点は重要だと考えている。皆さんからもアイデアをいただきながら考えていきたい。

資料5について、ほかに何かあるか。

それでは、資料5について原案のとおりお認めいただけることでよろしいか。

**【一同】** 異議なし。

<報告事項>

(1) モビリティ・マネジメントの実施について

**【事務局】** 資料6について説明。

**【真田委員】** バス、それから鉄道も含めて、年に1回程度こういったイベントを実施出来たら良いと思う。バス会社3社にも大変な状況の中協力していただき、多くの方に訪れてもらえた。バスの意外なところが子供にもわかりやすいイベントで良かったと思う。今後はキラメッセぬまづなどを使って、鉄道やバスといった公共交通のイベントをできたら良い。静岡県が主催のグランシップトレインフェスタはバスが含まれていない。県東部には様々な鉄道会社、バス会社があるため、東部全体で盛り上げていくことが必要だと思う。

**【中村委員】** 東海バスと富士急シティバスはJR東海とのコラボリングバスを保有しているため、そういった車両を車両基地に持っていくなどして、バスと鉄道を一緒に使うと便利であるということアピールできたら良いのではないかな。

バスの日にちなんだ謎解きイベントは、バスマニアとしても解きがいがあった。何回も考え直した問題もあつたくらいで、そういった問題があるとバスマニアも楽しめるのだと思う。

(2) 公共交通における運行時間帯の拡大・タクシーの活用について

**【事務局】** 資料7について説明。

**【野口委員】** 2点質問をさせていただきたい。

1点目に、市内の数あるバス路線の中で、今回の3つのルートは

どのように選定したのか。

**【事務局】**

2点目に、もう少し運行距離を延ばすことはできなかったのか。運行ルートについては、沼津駅を21時以降に出発するタクシーの中で、利用が多かった乗降場所をバス路線に当てはめることで作成させていただいた。

運行距離については、今回は30分に1本の運行としたいということで、概ね片道15分で往復できるようなところまでとして考えていた。また、運賃設定の際に、バスより高く、タクシーより安いという運賃設定の中に納まるようなところまでを今回のルートとさせていただいた。

いただいた意見は、今後の検討の材料にさせていただければと思う。

**【野口委員】**

通常のタクシーを使うと1500円かかるところを700円で済んだので、非常に助かった。可能であれば、もう少し運行距離を長くしていただきたい。

**【原田委員】**

終バスの繰り上がりへの対応とのことで、素晴らしい取組だと思う。県内の他の自治体もこの取り組みに大変関心を持っていると聞いている。確認だが、酔客によるトラブル等は発生していないのか。改善点等があれば教えていただきたい。

**【山田委員代理】**

終バスの繰り上がりへの対応ということで、乗合のタクシーを運行していたが、思ったよりも複数名で利用されることが少なかった。そのため、トラブル等は生じていないと認識している。

**【事務局委員】**

普通車のタクシーを使っているため本来は4名乗車できるところ、今回の実証運行では定員を3名として、対策を凶ってきた。利用が過度に集中することは少なかったため、トラブル等は生じていないと承知している。ただ、今回の実証運行は周知が不足していた部分もあると考えている。

**【築野委員代理】**

2点お伺いしたい。

1点目に、今回の実証運行を今後も継続する意思があるのか。

2点目に、継続する意思がある場合、乗車方法などの運用は今と同様なのか、それとも、違う方法にしていくのか。

**【事務局】**

今の時点では、今回の実証運行を踏まえて、これを本格的に導入できるのかどうかということも含めて検討をしていくことになる。そのときに、実際の乗車方法等について考えていくことになるので、運用についてはその際にご相談させていただければと思っている。

**【吉田会長】**

青森県八戸市では、公共交通協議会で承認を得て、協議路線として夜間の乗合タクシーを恒久的に運行した事例がある。本格的に導入するとしたら恐らくこのような手続きになってくると思う。協議

路線の場合には事前に警察の皆さんと調整が必要になるので、そこでまた事務局を通じてご相談さしあげたい。

**【福本委員】**

こういう取組はすごく大切だと思うので、実証実験は今回で一旦終了するにしても、その後どうするのか引き続き考えていただきたい。1つ前の資料の8ページに、考察としてネガティブトーンで記載されており、先ほどタクシー協会からも「思ったほど使われなかった」というお話があったが、最初から使われるものではない。広報の部分でもう少し頑張ったほうが良い部分があったとはいえ、利用は多かったと判断できると思う。今回の実証実験の結果、利用者が少なかったという判断にはしていただきたくない。

ただ、今回の実証運行は車両を借り上げる契約だと伺っている。1回にかかる運行経費がすごく高いので、後半はルートを絞るなどして対応した。実証運行の方法には借り上げのほかにメーター補助もあるので、次回以降はその点も考える必要がある。今回は30分に1本の運行としていたが夜間なので1時間に1本にすることや、もう少しデマンド的にしてもよいと思った。

また、運行ルートについて今回はタクシーの利用が多いところを運行ルートに設定したが、バスの利用者が多いところにして、朝はバスを利用しているが、帰りの足がないという人をターゲットにすることのほうが本来の趣旨だと思う。運行時間の繰り上げに対応するのだから、これはタクシーではなく、小さなバスである。バスの利用者に対する周知や定期券を持っている人に対する割引など、バスとのシナジー効果を出さなくてはいけない。

利用者の評価が非常に高いことは喜ばしいことである。1回の運賃が700円という点について「運賃は適当である」と回答されており、実際に先ほど野口委員から「通常のタクシーの半額程度で乗ることができた」とのお話があった。そうすると、このようなサービスはニーズがあるとわかる。しかし、事業者単独で実施するのは難しいから行政が関わらなくてはいけない。逆に言えば、バスを夜中まで走らせることはできないため、やはりタクシー車両を使うしかないという可能性が見えてきたと思う。アンケートや利用実績では言えないこともたくさんある。データで決められないこともあると思うので、その辺も含めて前向きに考えていただけるとよいと思う。

**【吉田会長】**

確かに利用人数や経費に注目しがちだが、今まで沼津で23時台までバスがあったというのはこの数年見たことがない。仮にその時間に利用があるのならば、バス事業者の皆さんがとっくにバスを運行しているはずである。それがいないということは、需要は少ないの

かもしれない。

ただ、先ほどの選ばれる都市という意味においては、終バスがどんどん繰り上がらざるを得ないという状況に置かれている環境下だと、やはり何らかの形でフォローしていかないと、結局は朝も公共交通では通勤できないということになって、手段が車に転換したり、あるいはこの町に住めないということになってしまったりする。何かそういう形で、ゴールはもう少し向こう側にあるのかなという気がしている。

そういったときに、やり方をいろいろ工夫する必要はある。タクシーのお客様が移るというよりは、普段それなりにバスを使っているようなお客様が乗合タクシーを使うという傾向は、八戸でも同様であった。そのため、通常のタクシーのマーケットとは違うことが考えられるため、もしかしたら目的とするターゲット層が違ったのかもしれない。

今回の実証運行ではバス乗り場に車両を停めているが、改札から遠いため目立たない。だから、タクシー乗り場のちょっと後ろぐらいとか、専用の乗り場があると、分かりやすくなるかもしれない。

契約形態も課題である。今は貸切り運賃でやっているが、八戸ではメーターを押して実施したケースもあり、様々なやり方がある。福島県のいわき市では同じような取組である「常交おかえりバス」の運行が本日から始まる。これは、小型の車両をバスとしてブランディングした施策である。

いろいろな試行錯誤をしながらやっていく価値はあると思っており、今日また皆さんからいただいたヒントを踏まえて、これからどうするかというところを、事務局を含めてご検討いただければというふうに思う。

そのほか、いかがか。

**【中村委員】**

夜間乗合タクシーのチラシを見たとき、もう少し海側まで運行してほしいというのが第一印象だった。

下香貫ルートについて、経路を変えて循環のようにすれば、夜間に駅方面に行きたいという需要にも応えられ、売上もさらに見込めるのではないか。

**【小宮山委員】**

沼津駅でも案内をする側でどんな問題があるかなという話をする中で、鉄道と違って定員が3人ということで、お客様が乗ることができるのか、乗ることができなければ30分寒い中で待つのかという議論になった。

次に自動運転のバス等も出てくるが、鉄道ではホームライナーという列車があり、お値段は若干かかるが通勤の時間帯に着席でき

る。そのような意味合いが強いのだと考え、事前に予約ができるのか、実際に乗ることができるという確約が取れば、ご利用は増えるのではないかという意見があった。もし可能であれば、そういったものも含めて実証できれば良い。

**【吉田会長】**

確かに八戸の深夜乗合タクシー「シンタクン」も運行を再開するにあたり、午後 10 時までに予約をしてもらう形を予定している。予約サイトも作成しており、残席数等を確認できるようにしているため、そのような方法もあると思う。

### (3) 自動運転実証運行の実施について

事務局 資料 8 について説明。

意見なし。

## 4 その他

**【吉田会長】**

全体を通して、そのほかに何かあるか。

**【岸本委員】**

昨年 9 月 20 日にあったバスイベントは付き添いの親御さんも多く参加されたと思う。自分自身、子供が小さいときにバスに乗ったら喜んだので、連れていきたいという親御さんの気持ちがよくわかる。

一方で、ご年配の方向けにもイベントが実施出来たらよいと思う。多分、クイズのようなことは高齢者は苦手な人も多いし、現地に行くことに対して垣根を感じると思う。そういった方たちが「行ってみたい」「楽しそう」と思うような内容をぜひ練りこんでいただきたい。

例えば、バスガイドさんが添乗したり、短い距離でも実際にバスに乗ることができたりするような簡単なツアーがあると、乗るほうも実体験として残ると思う。また、子供たちは動いているバスに乗るほうが体になにか伝わる感じがたくさんあるような気がする。そこでバスガイドさんがしゃべってくれたりすれば、面白いイメージや楽しいイメージなど、現場で感じることもたくさんあると思う。また乗りたいという気持ちがもう一歩先に進むのではないか。高齢者の人たちが夢を持てるような企画を作っていただければと思う。

**【吉田会長】**

福島県会津若松市の金川町・田園町では、町内会で自主運行バスを走らせている。利用促進やバスの乗り方を覚えるというところで、毎月第 3 金曜日に「ランチ会」を実施している。お父さん、お母さんがよく参加するというので、もちろんそれで出かけるきっかけになるということもあるが、それだけではなくお誕生会をするそうである。確かに子供のお誕生会はあるが、なかなか大人はそう

してもらえない。ところが、ここに来るとみんなでお祝いしてくれる。車を手放しても外出ができるようになるきっかけを掴むところを間近に見てきた。

高齢者の皆さんが楽しく公共交通を使って出かけられるきっかけになるようなものを高齢者の皆さんに対するアプローチとして取り入れていただくのは非常に有効だと思う。岸本委員がおっしゃった意見は非常に良いアイデアだと思うので、市としても来年の取組を具体化していくときに、またご相談させていただければと思う。

そのほか、いかがか。

**【宮林委員代理】**

資料2の2ページについて、柿田線の「補助金の状況」が「なし」になっているのは、これで正しいのか。

**【事務局】**

誤りであり、他の路線と同様で「国・県補助」である。資料を修正させていただく。

**【福本委員】**

以前、普段は車を使っている高齢者向けに、喫茶店でコーヒーを飲んで帰ってくるというバスツアーを実施したことがある。そうすると、「バスで喫茶店に行くという発想がなかった。」「バスは病院に行くときに乗るものだと思っていたので、喫茶店に行って良いのだと思った。」という意見が挙がった。この実験のおよそ3か月後に追跡調査を実施したところ、数名の方が実験後もバスに乗ったと回答した。それまでは車を使っていたため、一切バスに乗らなかった方たちが、数名ではあるもののバスに乗った。この数名は無視できないと考えている。すごく田舎のほうで実施し、10人くらいを相手に行ったので、人数としては2～3人しか実験後にバスに乗った人はいなかった。しかし、沼津くらいバスが走っており、かつ普段は全然意識していない人がたくさんいらっしゃるところで、「みんなで買い物に行こう」「ごはんを食べに行こう」ということを月に1回、草の根的にやっていけば、おそらく皆さん出かけてくれるようになる。1人だとバスに乗るのに勇気がいるけど、みんなで行けば怖くないというのものもあるだろう。

こういったことは市として何か仕掛けをできるとよいと思う。計画の中で1つの指標となっている「まちなかへの来訪回数」にも寄与する。そうやって出てきた人がまちの中でご飯を食べたり買い物をしたりすると、まちも元気になり活気が出てくる。

もう一点、蛇足かもしれないが、高齢者だけでなく高校生など学生も大切だと思っている。それは、移動の足がないという点はどちらも同じだからである。

ほかの自治体で、中学3年生と役場の人がまちと一緒に出掛ける

ツアーを実施した。目的は、来年から高校にバスで通ってもらうことである。今、田舎では条件反射で車で送迎することになるが、そうではなくて「バスであそこまで行ける」ということを体験してもらうことが大切だと考えて企画されている。

せっかくバスが走っているのだから。使ってもらえばよい。「高齢者の方にはこういうアプローチがある」「学生さんにはこういうアプローチがある」ということを草の根的にやっていけば、バスが便利で使いやすいと思ってもらえたり、バスに乗ることは怖くないと思ってくれたりする人が増える。それが、先ほどの夜間乗合タクシーの話につながる。バスは夜走っていないが、沼津市は夜もタクシーが走っているというようになる。あるいは、サブスクの話や「サンシャインバス」などで補強されていって、「よりお得に使うことができてよいものがある」という風になっていくとよいと思う。これらはすべてつながっているので、沼津市がせっかく持っているバスという資源を生かした取組をやっていただけるとよい。

**【吉田会長】**

1つにまとめていくと、今ある資源を使って、どうやって住み心地が良くて、訪れても楽しくて、おでかけも楽しいというところを作れるかどうかが、私たちが本来目指していくアウトカムである。引き続き皆さんと議論していきながら、来年度の計画改定に向けて今日の議論はもうスタートしているような意見がたくさん出てきたので、今後も深めていくことができればと思う。

そのほか、いかがか。

**【庄司委員】**

原地区は町から離れているので、バスを利用するのがなかなか難しい。そのため、JRのように一般路線バスやミューバスも併せて時刻表を各家庭に配っていただけるとすごく助かる。「時間がわからないので利用しにくい」という声を聞くので、その辺を考えていただけたらと思う。

**【吉田会長】**

先ほどの高齢者の皆さんが出かけるきっかけの1つになると思う。今走っているものがどこを走っていて何時に使えるかわからない、わざわざ停留所に行かないとわからないという話もあるため、非常に良いアイデアだと思う。事務局で検討していただきたいし、そこに当たってはバス会社の皆さんにもいろいろと協力をいただくところがあるかもしれない。

**5 閉会**