

令和 6 年度第 1 回函南町地域公共交通会議 議事要旨

■委員会概要

日 時	令和 6 年 7 月 18 日（木）13：30～15：30
場 所	函南町役場 2 階大会議室
内 容	1. 開会 2. 挨拶 3. 議事 （1）函南町地域公共交通計画策定について（協議） ア：現行計画の評価（施策の振り返り、評価指標） イ：現状と課題 ウ：函南町地域公共交通計画の骨子（案）について エ：今後の取組方針 （2）令和 6 年度実施事業について ア：拠点循環バス実証運行の継続等について（協議） イ：高齢者移動支援事業について（協議） ウ：大場函南デマンドタクシー実証運行の開始について（報告） エ：丹那小学校区高校生の函南中学校スクールバス利用について（報告） （3）その他 4. 閉会
配付資料	次第、座席表、委員名簿、資料 1 現行計画の評価（施策の振り返り）と今後の取組方針、資料 2 現行計画の評価指標と評価、資料 3 現状と課題、函南町地域公共交通計画の骨子（案）について、函南町地域公共交通計画の改定スケジュール、資料 4 ア 拠点循環バス実証運行の継続等について、資料 5 桑原区・奴田場区高齢者支援事業デマンドタクシーの運行状況について、資料 6 大場函南デマンドタクシーについて（報告）、資料 6-1 大場函南デマンドタクシーのご利用方法について、資料 7 函南中学校スクールバス高校生乗車開始について（報告）、静岡県提供 小学校バス無料デーの実施
参加者	委員：16 名（うち代理：3 名、欠席：3 名） 事務局：8 名 委託業者：2 名
会の模様	 

■議事要旨

議事（１）函南町地域公共交通計画策定について

ア：現行計画の評価（施策の振り返り、評価指標）

イ：現状と課題

ウ：函南町地域公共交通計画の骨子（案）について

エ：今後の取組方針

藤井副会長	現計画の評価から今後の取り組みへといった課題を抽出して、次期地域公共交通計画策定の方向性と今年度策定のスケジュールまで全般をご説明いただきました。皆様のご意見を伺う前に、資料１で評価が「×」になっているところがあるのですが、こちらについてはご説明をいただかなかった「具体的な取り組みに至っていない」といった表記があるのですが、その状況と、それぞれについて今後の取り組み方針の中で「次期計画への反映」と書いてありますので、令和６年度、最終年度に実施するわけではなくて、これは次に回すという理解でよろしいのか、それについてご説明いただいてよろしいですか。
事務局	今回評価のところ「×」になっているものに対しては、今年度中での取り組みということとはできないと感じております。来年度の計画に含めるかどうかは再度ここで検討させていただければと思います。
藤井副会長	そうすると、こちらについては継続して入れるか入れないかを含めて皆様のご意見があれば伺いたいといった意向でよろしいですか。
事務局	はい。
藤井副会長	わかりました。それでは、資料の評価の話と計画骨子の案、スケジュールとございますが、お気づきの点で結構です。いかがでしょうか。ご質問、ご意見をいただければと思います。
平岩委員	静岡運輸支局の平岩です。資料２でご質問と次期計画についてお願いになっているのですが、資料に現状値で出している数値がすべて令和２年の計画より前の数字になっているというのが気になっております。評価をしていただくときにきちんとその年度、計画の最終とは言わないのですが、計画の期間の年度できちんと数値が取れるものを評価にさせていただいて、そこから何が足りていないかとか、どういうことが必要であるかという課題とか見つけていただくという形になってきますので、目標値だけ定めてしまうのではなくて、きちんと評価を出す数値の取り方、現状の数値の取り方も次期計画を策定するときにはきちんと盛り込んでいただければと思います。この現状の数値は、私が知らないだけで、今年度中にまた取られるという場合もあるかもしれないですが、今この段階で出されてしまうと、２年間やってきた計画の間がどうだったかというのが少しわかりかねるので、お願いしたいと思います。以上です。
藤井副会長	事務局、まず今の質問に対して、令和２年度の数値、こういったところと、目標設定に対して現況値がきちんと当てはまるかどうか、さらに次の計画といったときに、先ほどの説明の中でも目標値設定そのものを変えていかなければいけないといったところも事務局は考えているといったご説明もございました。その辺を含めて、目標値と現況値の考え方について補足していただいてよろしいですか。

事務局	現況値に関しまして、昨年度に調査で取らせていただいたものがありますので、そちらをというところで考えていたのですが、来年度の計画になってくると計画の前段階の評価になってしまうので、そちらのほうは再度検討させていただきたいと考えております。 目標値につきましても、前回の計画ではもともと決めていた計画で目標設定時から再編などがありまして現状が変わってきたところもありますので、今回は先も考えながら目標値を再度設定していきたいと考えております。
平岩委員	ありがとうございます。今回の計画についてはコロナの前から立てられていて少し現状とギャップもあるかと思いますので、そういった場合、途中で目標値を変更するというのをこういった場で協議したりすることもありますので、そういったことも活用しながら計画を、あるべき姿、目標とすべき姿の指標として使っていただければと思いますので、そのあたりもお願いいたします。以上です。
藤井副会長	どうもありがとうございます。目標値そのものも、今の指摘のように、コロナの影響が出たということであれば「出た」という表記をきちんと明記をしておくとか、何かしらの対応をしておかないといけないと思います。社会的な外部評価によっていろいろな見方が変わってくるというのは当然あることでありますが、単なる数値だけの比較でアウトプットとかアウトカムと言われている、そういった領域の数値が達成できたからそれでいいんだというわけでもございませんので、その辺の数値の読み方を丁寧に書き込む必要があるかなと思います。 それと、これは評価指標というところで、なかなかどの自治体さんも苦労しているところなんですね。数値で全部表せと言っても定性的なもの、定量的なもの、なかなか難しいのですが、難しい中で課題があるのであれば、これはちょうど次期計画を今策定中ですから、この辺に関してはなかなか表記できないとか、そういったところも含めて現行計画の課題をきちんと評価しておくことは大事なかなと思います。恐らく今同時並行で動いている話だと思いますので、その辺のところを一緒にやればできないことはないだろうと思いますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。 そのほかいかがでしょうか。どの観点からでも結構でございます。
山中委員	資料3についてお伺いしたいと思います。函南町地域公共交通計画骨子案について見ますと、私たち、もしくは町民が一番大切にしたいのは、今までどうだったのかということと、今後どう取り組むのが理想なんですかというところが非常に重要だと思うんです。「今後の取り組み：施策事業」に①から⑮まであるのですが、この事業内容がどうだったのかというのを見るのに、あちこちをひっくり返さないといけないんです。大事なのは、今までやった取り組みの15項目の中がどうだったのかという現実と、その反省を踏まえて今後どうするのかというところが素人でもわかるようにぜひしていただければ大変ありがたいと思います。これは意見です。 もう1つ、苦情を申し上げますが、資料が遅すぎます。私、昨日はPDFでメールでいただいてありがとうございます。そもそも大事な重要な会議ですよね。この資料を前日にももらえないというのは怠慢を免れないと思います。ぜひ改善をお願いしたい。以上です。

藤井副会長	これはそのとおりですね。資料提供は早くするという事は大事なことです。 それと、わかりやすくするというのも大事なところ。事務局、よろしいですね。そのほかいかがでしょうか。スケジュール感で言っても、地域公共交通会議は基本的には年1回という基本枠がありましたが、今回改定をするということで、委員の皆様には、この後2回ほど会議体にご参加いただく、そういったスケジュール感で今年度作成するという方向も示されています。そのあたりでも結構でございます。もしくは今後の施策の中でも実際に今動き出して変わっているという実態もございしますが、地域の問題としてこの辺に非常に課題があるんだ、もう少しその辺のところを5年先を見た形の中で変えていくような取り組みに展開できないかといった思いでも結構でございますが、いかがでしょうか。
高橋委員	今日の議題の内容ではないのですが、平成4年度から熱函通りの熱海停留所が設置されておりますが、設置されてからの利用者数がわかりましたら教えていただきたい。
藤井副会長	事務局、お答えできそうですか。実態を捉えられていますか。
事務局	そちらのほうは把握できておりません。申し訳ございません。
藤井副会長	そうしましたら、こちらは調べていただいて、急ぎということでもないですかね。次回の会議でお答えいただくのでも構いませんか。
高橋委員	設置についてはいろいろなご意見があって、場所が場所だけに利用が少ないのではないかということのもとに設置されたという記憶があるのですが、それ故にどれだけ利用者があったのか知りたいと思いますので、お願いしたいと思います。
藤井副会長	事務局、次回の会議のときにはご説明いただけるようにご準備いただければと思います。 そのほかいかがでしょうか。
山下委員	私、函南町では山間地に住んでいまして、私が子どものころというのは朝7時ごろ、箱根登山鉄道のバスが通っていたのですが、2台続けてバスが来て、それが高校生とか通学の子たちで2台が満杯になる状況で展開していたのが、だんだん乗らなくなってきた、本数も1日十何本走っていたのが、今は完ぺきになくなっているのですが、計画を立てるときに住民のニーズは調べているのでしょうか。鉄道会社さん、バス会社さんの運転手さんが少なくなっているという状況はわかるのですが、そもそも利用する人間がどれぐらいいるのかということを調べて、こういう地区には必要なんだとか、今まで路線バスがあったところがなくなっているわけです。まるっきりバスなんか通っていなかったようなところが対象になっていたりするところもあるので、まず一番大事なのは、地域でどこがこういうものを求めているのかという、実際に利用客がいないとバスは走らせないと思うんです。そういったことをされているのか聞きたくて質問しましたか。
藤井副会長	それでは、事務局、お願いいたします。
事務局	昨年度になりますが、各小学校区で意見交換という形でワークショップを開かせていただきました。その中で、その地区の多くの方に依頼をさせていただいて、その中で意見をできる限り聴取したところではございます。ただ、実際にはバスではな

	くて車の運転をしている方が多かったり、場所によってはバス自体が走っていないような状況のところもございますので、これから含めて多くの地区で意見をしっかり伺えるような取り組みは続けていければと考えております。
山下委員	わかりました。ありがとうございます。
藤井副会長	こういう交通計画を考える場合にはということで、基本的には地区別カルテのような形で、地区別にどういう状況になっているか。高齢化率がどれぐらいあるかとか、人口そのものがどれぐらいあるかとか、そういったデータをきちんと分析した上で、そもそも公共交通利用に転換できる利用がどれぐらいありそうか、そういったことを基本的な枠組みとして想定して、地域別に路線として成り立つかどうかといったような見方をしてくるんですね。路線として見ると、建物の連担率であるとか、そういう形でやるような場合もございます。今回計画の中で地域に入ってという形でワークショップベースで地域の声を上げたといったところもございますので、ニーズの確からしさ、こういったところが次の計画が出てきたときに皆さん方が感じている地域感とフィットしているかどうか、そういったところもぜひこの計画の素案が出てきたときにご指摘いただけるとありがたいと思います。 そのほかいかがでしょうか。
山中委員	前回湯～トピアかなみの温泉の無料送迎バスをここに停めていただいたということで、いろいろな方から感謝の言葉をいただいております。ありがとうございます。ただ、私、実はここでよく見張っているのですが、あまり利用人数がいるようには思えなかったのですが、運転手さんの感覚ではどれぐらいの人数がここで降りたり乗ったりしているのかおわかりになりますか。わからなかったら結構です。 もう1つ、いろいろなツールを使っていこうという話は前々からあったのですが、病院の送迎バスも含めて検討しないといけないという話は前々から出ていますので、これも積極的に、早めに検討に入っていただきたい。以上です。
藤井副会長	事務局、よろしいですか。
事務局	湯～トピアのバスに関してですが、令和6年4月1日から利用者以外の方も乗降できる形になりました。実際に運転手さんを含め、状況を確認させていただきました。運転手さん自体はそこまで感じづらいところはあるみたいなのですが、ダイヤランド区さんのほうからもともと要望が上がっていたところがございます、ダイヤランド区から乗って役場で降りるというケースが週に何回か見られるということはお伺いいたしました。ただ、実際に利用が増えているかという、感覚的には少し増えているような気がするぐらいなご意見はいただいております。 続いて、病院バスを含めまして町のほうも利用についてしっかり考えていかなければいけないと思いますので、積極的にこちらのほうも動いていきたいと考えております。
藤井副会長	よろしいですか。私も千葉県のいろいろな自治体で公共交通をやる中で病院バスを活用している例もあるのですが、実際に空きスペースを活用するという形で市民利用を協定を組んでやっているところもございます。ただ、病院によっては患者さんと一緒にお乗せするのは困るということで、協定を結ぶ以前に病院としてアウトといったところも実際にはございます。この函南でどのような形で利用調整できる

	か、そういった面では丁寧に協議していただくことが大事かなと思います。進めていただくことは結構なのですが、特に民間の医療ですとデリケートに反応されるところがございますので、注意して進めていただければと思います。 そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。これは計画をこれから作っていくということでございますので、スケジュール感を持って皆さん方には事前に配布していただいて議論していただく、そういった形で進めていければと思います。 それでは、今事務局よりご提案いただいた内容をベースにしてということで進めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。
--	---

議事（２）令和６年度実施事業について

ア：拠点循環バス実証運行の継続等について

藤井副会長	今ご説明いただきましたが、最後のところの第３期の実証実験の運行実績の６月で１便当たりの利用者数が出ているのですが、これまでの形態、バスからジャンボタクシーに変わったということで、２ページの通常の運行実績から見ると１便あたりの利用者数が概ね半分という形になっています。その辺の原因は今現在どのようにお考えになっていますか。 今後、この形態で継続するとき、実際に１／２ということは使わない方が出てきてしまった。その方たちが戻る要素があるのか、その辺についての事務局の感覚はどの程度をお持ちなのか、ご説明いただいてよろしいですか。
事務局	原因として、事務局で考えているところでは周知が少し足りなかったというところがまずございます。令和６年３月３１日で運行が１度終了してしまったことで、その後、６月１日から始めたいというところで動いてはいたのですが、いろいろな処理の関係ではっきりと６月から始めますという周知ができない状況になっておりました。５月半ばに入って最終的に運行がしっかりできるという体制が整ってからの周知ということになってしまったところもありまして、実際に数値として伸びなかったのかなと考えております。 これからになるのですが、今のところ１カ月分しか出ていない状況になりますので、これからもしかすると少しずつ利用者が増えていく可能性もございますので、そこも含めて１０月１日から３月３１日までの残り半年というところで継続を進めていければと考えております。
藤井副会長	ありがとうございます。実証実験がずっと継続している中での車両変更であった場合は利用者にとっての利用機会が失われることがないので、どちらかというスムーズに転換できるのですが、今回函南の場合には一旦実証実験が切れてしまったので、利用者が実際に利用できる環境にないところからまた新たに動き出すということで、その辺のところの周知問題があったという状況だということでございます。 その観点からも継続的に地域の方たちの利用を確保するような仕組みに転換したいといった思いでの計画のご提案ということでご理解いただいて、皆様方によりよい実証実験の継続につながるかどうかということでご意見等をいただければと思います。いかがでしょうか。お気づきの点等がございましたらご質問を含めていた

	できればと思います。
平岩委員	今回、函南タクシーさんに運行が変更になったということなので、函南タクシーさんに今の現状や感覚を少しお伺いしたいのですが、10月から変えられて、3月末という形になっていますので、その後のことももし事業者様としてお気づきの点があれば教えていただきたいと思います。
藤井副会長	それではお願いできますでしょうか。
鈴木委員	函南タクシーの鈴木です。日ごろはタクシー行政等につきましてご理解とご協力を賜っていますことに対しまして厚く御礼申し上げます。 拠点循環バスの事業者としての報告ということでございますが、事務局のほうからお話がありましたとおり、利用者数が伸び悩んでいるというのは、2カ月間のブランクがあったということが1点と、周知ができなかったというところなのですが、運転手から上がってくる話としては、復活してよかったという話も伺っておりますし、さらには昨今の高齢者の目を覆いたくなるような事故に伴い、免許を返納される方もいらっしゃるということで、継続してやっていくのはいいのかなということとは運転手から聞いています。 土日の利用が少ない点については、日常生活の足が定着してきているのかなと思いますので、これは今後課題として、土日の利用が伸びるには観光客に乗っていただかないかということがありますから、土日の利用については観光協会と連携しながら循環バスの必要性を訴える必要があると思います。 いずれにしても、徐々にではありますが、運行実績については伸びているということを運転手から聞いておりますので、引き続きの事業の継続をお願いできればありがたいということでございます。
藤井副会長	どうもありがとうございます。平岩委員、よろしいですか。 そのほかいかがでしょうか。特に皆さんよろしいですか。今お話があったように、地域の足として高齢者等の確実な移動手段として実際に位置づけられている。それが少し時間があいたことによって動きが鈍かったということでございますが、これからへの期待といったところも含めてということで、継続の方向性を事務局も含めて考えているということでございます。 皆様方、特にご異論がなければ継続という形で進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。 それでは、本件に関しましては異議なしということで進めさせていただきます。

イ：高齢者移動支援事業について

藤井副会長	ただいまのご説明でお伺いすると、実証運行が現在継続中で、来年度の途中で切れます。切れた以降については本格運行にしたいということでございます。本格運行に行く前に利用者にとって利用しやすい仕組みという形で部分変更する形で6年度中に再申請という形で運行方式、実証運行の方法を再度変える形で申請をし直すという位置づけかと思います。 その中で、今日は議決の話ではなくて、ご意見をいただきたいという案件かと思いますが、運賃負担、あるいは利用者の条件について、皆様方の利用に当たってのご意見をいただければということかと思います。いかがでしょうか。数値だけで見ると
-------	--

	となかなかわかりにくいところもあることは間違いないのですが、まずは実証運行中にエリアを拡大する形での申請のし直しをしたいということが1つと、あとは、それぞれについて運賃の改定についても取り組みたいという話。それからさらに受益者負担という考え方で利用者に費用負担を設ける、大きくはその辺の観点かと思いますが、いかがでしょうか。
山中委員	この出るお金の原資は介護保険ということで理解してよろしいですか。
事務局	そのようになります。
山中委員	町からは1円も出ていないということですね。
事務局	ご質問ありがとうございます。介護保険料からというところになりますが、国からのインセンティブ交付金というものがあまして、そちらを利用させていただいております。
山中委員	もう1点、利用実績を見ますと、これは私のイメージですが、1人、2人の特定の方が相当利用数が多いような気もしないでもないですが、その辺は大丈夫でしょうか。つまり会員登録者数が、例えばくわ里号の場合は79名で、その方の利用率というのは、皆さん平等に高いというふうに理解してよろしいのですか。
事務局	ご質問ありがとうございます。8ページにくわ里号の利用実績について出させていただいております。輸送実人数のところで、月ごとにまちまちではありますが、計のところに書いてあります22人というところが1月から6月の半年間で81人の会員登録の中で使っていただいた方の人数になっております。ですので、22の方が使っていただいておりますので、1人の方が多く使っているというところではなく、広い方に使っていただいているのではないかと考えております。
藤井副会長	輸送人数のところは人を1人という形のカウントをちゃんとされているのですか。1人の人が2回、3回乗っても3という数字が乗るのかというところです。
事務局	表の作り方がわかりにくくて申し訳ありません。延べ人数と実人数で出させていただいております。同じ方が使っているというところになりますと延べ人数のところの人数で何人という形で出させていただいております。
藤井副会長	表の延べ人数が別にあって、92人という数字と今の22人という比較をしてみると、何回も利用している人がいるというのは割り算をすればわかってくるということですね。1人に固定されているわけではどうもなさそうだということかと思います。山中委員、続けてあればどうぞ。
山中委員	もう1点お伺いします。料金、運賃設定ですが、これから決めていくことですから意見として言わせていただくと、ご自宅から文化センター及び大場駅の間が500円というのは、つまり駅を経由しても500円で行くということで理解してよろしいですか。
事務局	ありがとうございます。現在福祉課のほうで考えているところとしましては、ご自宅から文化センターもしくは大場駅まで600円だと考えております。
山中委員	ありがとうございます。もう1点、一部地区の負担としたいというところがありますが、地区の負担ということは自治会等々が負担すると理解してよろしいですか。
事務局	現在そのような形で考えており、これから地域の方々とお話をしていければと思っ

	ております。
山中委員	わかりました。
藤井副会長	そのほかいかがでしょうか。地域負担といったところも、自治体さんによって考え方が異なっているところではあります。先ほどの 7:3 という比率でと言われたところもありますし、あるいは 1/2 補助で実際にやっているところもございます。それから、同じ自治体であっても、収益が上がっているところ、すなわち収支率が高い地域では基本的に実質町民もしくは市民の利用負担はゼロ。しかし、収支率が 10%、20% 弱のようなところでは町会費という形で集めて実施しているところもあるというのが現実です。 そのときに、利用者にとってどういう目的で地域負担が求められているかということに対して適切な説明がないとなかなか縦に首を振れないところですので、その辺のところをより丁寧にすることが大事なかなと思います。 私が関わったところでは、町会費負担をやっているところは、路線として残したいといったコミュニティバスのようなところの事例で、特に小中学生、高齢者が使うのでどうしてもなくてはいけないということで、これは町会長連合の中で合意を図って、その中で町会費負担といった形につながったという例もございます。 そういった面では、いずれにしてもかなり丁寧な説明が必要かなと思います。 そのほかいかがでしょうか。次回踏み込んだ提案が出てくるかなといったところでございますが、実質的に時間軸として残り 5 カ月分のところで再申請をするといったスケジュール感については運輸支局さんと調整は既にされているのですか。
事務局	昨日にはなりますが、運輸支局さんと相談をさせていただいている中で、このような形を取らせていただくことが可能ではないかというご意見をいただいております。
藤井副会長	それでは、そういう対応の時間を追った形で、合意をしていかないとなかなかできない話になりますので、進めていってほしいという思いでございます。
平岩委員	運輸支局です。昨日 WEB で会議をさせていただきました、現状とか続けたいというところは伺っているところです。ただ、運輸支局のほうもいたずらに延ばすことはできないということは伝えているところで、今大場函南デマンドタクシーもやられておりますので、そのあたりの調整と、事業者様とか今運行されているタクシーとの調整が必ず必要になってまいりますので、そこはきちんと丁寧にさせていただいた上で合意を取った上で申請をいただくという流れになります。これが必ずすぐできるわけのものでもないということはお伝えしているところですので、そのあたりは理解していただいていると認識しておりますので、丁寧に進めていただきたいと思います。
藤井副会長	私もその辺がすごく心配していたところだったんです。他のいろいろな交通モードの取り組みがこの地域に入る。ここでは 65 歳以上という形の高齢者限定という 1 つの枠組みにはなるのですが、タクシーの利用者層を見ると移動支援として必要な方たちは個別タクシー、ドアツードアで対応するところを求める声が非常に多いです。そういったところとこの支援事業が重なってくるところがございますので、ぜひその辺は丁寧にご調整いただければと思います。

	そのほかいかがですか。そうしましたら、時間的な取り組みも、それから制度上の取り組みと事業者間の調整、その辺も含めて事務局のほうで全体像の進め方を丁寧に進めていただきながら、また次回、協議事項になります。そういう形で進めていただければと思いますが、皆様よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、その旨で進めていきたいと思います。
--	---

ウ：大場函南デマンドタクシー実証実験の開始について

藤井副会長	ただいまのご説明に対しまして、何かご質問等よろしいですか。 私、ロケーションがわからないところがあるのですが、先ほどの議案は地図があって北東部のエリアだったと思うのですが、今回の大場函南デマンドタクシーと伊豆箱根バスの退出のエリア、この辺との被りはないという理解でよろしいですか。
事務局	はい。資料 6-1 の 2 ページ目に地図をご用意させていただいております。伊豆箱根バスさんのほうでやられていた経路から少し変更をさせていただいております。今までは函南町文化センターから大場駅前のほうにつながっているような形でした。そのところを買い物の利用として使いたいというご意見が説明会で聞かれたところもありまして、今回、バスからタクシーに変わるということで、経路を少し変更させていただきまして、函南中学校というルートを通るような形にして、そこからまた大場駅前の道に戻って大場駅まで行くような経路となっております。
藤井副会長	わかりました。こちらの地図で先ほどの図面と合わせたときに差別化されているところですね。これはわかりました。 そうすると、先ほどの案件のところ、大場駅へ目的地を延ばすという、途中下車なしで大場まで行く、そういった理解でよろしいですね、福祉タクシーのほうは。
事務局	そうです。
藤井副会長	そうしますと、この辺のエリアのカバーは基本的に競合しないという理解ということも含めて少し確認をしていただければと思います。 そのほかいかがでしょうか。 こちらは実施して、順調に利用されていますという報告事項ではございます。収支率 41.5%、この辺のところも運用としては、デマンドで 41.5%行くというのはあまり見ない数字です。どちらかというと高い値のほうだと思います。乗合率も 1.36 で、静岡県さんが補助するときに 1.1 とか 1.2 という水準が確かあったと思いますので、それよりも上回っている。富士宮のデマンドにだいぶ近づいてくる位置づけまで利用されているというところかと思います。よろしいですか。それでは、報告事項でございます。

エ：丹那小学校区高校生の函南中学校スクールバス利用について

藤井副会長	ただいまの報告事項に関しまして、何かご質問、ご意見等がございましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。特によろしいですか。 中学校を卒業して高校生になると移動手段が一気にパンと切れてしまうといった
-------	--

	ところがどの自治体でも大きな悩みといいますか、問題だと思っているところで、こういう形で実質的に利用者があるというところは移動の選択肢が広がってとてもいい取り組みだと思いますので、これはぜひ継続できるような形でご検討いただければと思います。よろしいか。 それでは、報告事項は以上とさせていただきます。
--	---

議事（３）その他

藤井副会長	議事の３番目、その他、何かございますでしょうか。
榊原委員	県の地域交通課の榊原と申します。私のほうから、会の途中で配られました「ハッピーライド in 静岡プロジェクト」という資料の説明をさせていただきたいと思います。 このたびは説明の機会を頂戴いたしましてありがとうございます。また事務局におかれましては資料をご用意いただきましてありがとうございます。 私のほうからは、この資料で、県と県バス協会で実施を予定しております、今年の12月に県内すべての小学生を対象にバスに無料で乗車できる小学生バス無料デーの実施についての説明をさせていただきます。 1ページ目をごらんください。まず小学生バス無料デーを企画した背景は2点ございます。1点目は、皆さんご存じのとおり、バス利用者がコロナ前までに戻り切れておらず、減少したままの状態だと聞いております。2点目としまして、バス運転手の高齢化や担い手不足から事業継続への危機感が背景にあること。こちらが今回の企画した背景でございます。 続きまして、2ページ目をごらんください。こうした背景を踏まえまして、小学生バス無料デーを実施する目的はこちらに書かれております3点になります。1つ目は小学生や保護者がバスに乗ることで地域の方のバス利用の促進につなげていくこと。2つ目は小学生のうちからバスに乗るという経験をすることで、バスやバス運転手という職業を身近に感じてもらい、地域の足を支えている公共交通機関に親しんでもらうこと。この経験が将来的にバス運転手の担い手としてつながっていくことも期待しておるところでございます。3つ目は、バスに乗ることで環境負荷の低減につなげていくことになります。以上3点ですが、地域交通と環境学習、こちらは小学生にとっても馴染みのあるテーマになります。県の市町の教育委員会とも目的を共有し、連携して進めていきたいと考えております。 続いて、3ページ目をごらんください。こちらが実施概要になります。バス無料デーを小学生を対象に全県規模で実施するというのは全国的に見ても初めてのケースとなります。 実施体制を説明します。下にある主催の欄をごらんください。今年4月に、国、市町、乗合バス事業者を構成員としますハッピーライド in 静岡プロジェクト実行委員会を立ち上げました。12月のバス無料乗車デーの実施に向けて県全体で取り組みを進めておるところでございます。 対象者の欄をごらんください。無料乗車の対象となるのは県内の全小学校に通う児童約17万8000人になります。国公立、私立、特別支援学校を含みます。実施日に

	については12月7日（土）、8日（日）の2日間を予定しております。対象路線についてですが、県内全域の乗合バス事業者路線で、貸切、観光バスは除きます。市町の自主バス路線も実施可能な路線を対象としたいと考えております。具体的な路線につきましては、今まさに考えておるところでございます、これからホームページ等でお知らせしていきたいと考えております。 続きまして、4ページ目をごらんください。こちらは参考の情報になりますが、昨年11月にしずてつジャストラインが静岡市内の小学生を対象に実施したフリー乗車の実績になります。費用が約107万円かかっております。これに対して効果が約124万円という結果が出ております。収入が費用を上回ったのは小学生に大人が同伴して定期外の利用者が増えたということが原因と分析しております。 こうした事例も踏まえまして、小学生が普段通学等でバスを利用する平日ではなく、大人も一緒に乗車できる土日に、かつ行楽シーズンによる人出が落ち着く12月上旬に無料デーの実施を設定しているところでございます。 最後、5ページ目をごらんください。スケジュールになります。先ほどお話しした実行委員会の立ち上げを4月24日に行いまして、5月13日に県や市町の教育委員会を通じて各学校に協力をお願いをさせていただいたところになります。現在、本日を含めまして、各市町の交通会議の場で順次無料デーの説明を行うとともに、実施路線の特定を進めておるところでございます。 また、利用促進に向けて、ただバスに乗るだけではなくなかなか利用してもらえないところもありますので、バス沿線の子どもが利用する公共施設等もバス無料デーに合わせた小学生向けのキャンペーンの実施などを今呼びかけておるところでございます。 11月に入りましたら学校経由で各家庭に無料デーのチラシ、リーフレットを配布したいと考えております。 実は本日の静岡新聞の5面にこの情報が載っております。ただ、記事の中には実施する具体的な日付、この資料ですと12月7日、8日と出ていますが、新聞報道ではまだそこまで細かい報道は出ておりません。まだそこまで細かいことをリリースしておりませんので、情報の取り扱いにご注意いただければと思います。説明は以上になります。
藤井副会長	どうもありがとうございます。とてもいい取り組みですよ。私も静岡県のPRを今千葉や神奈川の各種公共交通会議で実際にしているところですが、といたしますのも、子どもたちに体験をしてもらう、乗ってもらう。バス離れしている子たちに即効性がある案件かどうかということももちろんあるのですが、将来の公共交通の担い手になる人たちがバスを身近に感じるという取り組み、これはぜひ進めるべきだろう。 さらに、今回の事例で効果が上回ったというのは、これは別物として考えていいかなとは思っているのですが、親御さんが乗る。実際に地方都市に行くと親御さんはそれぞれ車1台ずつ持って移動しているパターンが非常に多くて、公共交通を使わないのは親御さん。そうすると子どもたちも使わない。こういった家庭が非常に多いんですね。そういった中で、環境にも意識しながら公共交通を使ってみよう。さ

らに今、後半のほうで施設と連携してというキーワードがございました。この路線を使うとこういう目的をもって活用できるよと。東京のバス協会さんでもたしか1つマップを作っているのがあって、これはマップで、無料ではないのですが、観光バスのはとバスなどで周遊するのではなくて、路線バスを使うとこういう観光地を巡れますよといったマップを作られているんです。そういったところで見ると、実際に路線バスでこういう運用ができる、こういう楽しみ方がある、こういった移動の楽しみ方というのがまた別に生まれることになる。それを子どもの段階から体験できるという、とてもいいプログラムだと思いますので、ぜひ成功裏になりますように期待しているところです。

それと、どういう状況になったかはぜひ発信していただきたい。といいますのも、私がお話をした自治体で見ると、なぜそういうことができたのか、国と県と自治体が主体になっているというけれど、どういうまとまりをすればバス協会を含めて運用できるかのといった質問が逆に来っていて、私も実態は知りませんといったところでお話を止めているところであるのですが、ぜひオープンにしていただけるときに幅広く、そしてこういう活動が打ち上げ花火で終わらない形でぜひ続けていただけるとありがたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

その他、委員の皆様からよろしいですか。それでは、議事全体、私がお預かりしましたのは以上でございます。これからの進行は佐野会長に戻したいと思います。どうもありがとうございました。

(以上)