

令和7年度第1回静岡県地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時 令和7年8月8日(金)

14:15~16:15

場 所 県庁西館4階第1会議室
(オンライン併用)

出席者 委員名簿のとおり

1 開会

2 協議事項

- (1) 令和6年度決算報告について
- (2) “ふじのくに”地域公共交通計画の令和6年度の評価について

3 報告事項

- (1) ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて
- (2) 令和6年度の地域分科会の取組について
- (3) 「交通空白」解消緊急対策事業の県内の採択状況について

4 閉会

5 会議の内容(議事要旨)

【協議事項(1) 令和6年度決算報告について】

事務局より資料1の説明

意見なし

【協議事項(2) “ふじのくに”地域公共交通計画の令和6年度の評価について】

事務局より資料2の説明

(県交通基盤部港湾局 戸谷委員)

- 指標1の県民1人当たりの公共交通機関利用回数について、旅客地域流動調査の輸送人員を各年次の県人口で除して算出しているが、クルーズ船で来たインバウンド客だけでも約2024年度は13万人おり、観光客も公共交通機関を使っていると思うので、県人口

で除すというやり方は、正確に県民等の公共交通機関利用回数を表しているのか疑問である。

(事務局)

- 指標のタイトルとして「県民1人当たり」としているため、便宜上、県人口で除している。クルーズ船を含め、本県を訪れる観光客は考慮できていない。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 正確性と言われると、小数点何桁というところでは変わってくると思うが、そんなに大きな影響としては出てこない。一方で、県民だけの利用回数を測るのは現実的に難しいということもあるので、大体このぐらいの数値と御理解いただければいいと思う。

(東海バス 朝倉委員)

- 指標2の地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合について、評価方法が変わったから数値が下がったと御説明いただいたが、計画策定時の評価方法だったらどれぐらいになってるのか教えていただきたい。

(事務局)

- ただ単に、3段階から4段階にしたという見直しだけであれば、前の評価方法で検証できるが、評価項目を追加したり、削除したりしているので、前の評価方法でやったらどうなるかというのは難しい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 差し替えてしまったのもう測れないということ。そういう意味で、今の評価がどうなってるのかが見えにくくなっているため「経過措置」ということで、この先数回を観察していきましょうということでご理解いただければと思う。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 県民1人当たりの公共交通機関利用回数について、現状値として2023年度の数値で評価しているが、この協議会は交通事業者も含めて参加をされており、各事業者は、現時点が2025年8月であれば、2024年度の実績を踏まえて経営をされているはずである。ということを考えれば、この協議会においても2024年度の数値で評価しないと評価にならないと感じる。また、目標達成に向けて順調に増加していると書いていただいたが、コロナ禍からの回復という特殊な増加をもって順調に増加していると本当に言えるのか疑問である。そういう意味でも、2023年度だけでなく2024年度がどうなっているのか、そこも見極めて評価をしないと誤った評価になる可能性があると思う。協議会に事業者が参加しているので、データを取っていただいた上で、2025年8月時点での評価をしていただく必要がある。これについてはこれでOKということではなく、再度御検討いただきたい

いと思う。

- 地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合について、こちらは基準を変えたということで、連続性を保てずにやられてしまうと困ったというのが第一印象。そういう意味で、今後気をつけていただきたい。また、次年度に向けた方向性において、評価が「経過観察」ということであれば、できないから目標値を変えるのではなくて、原因を解明した上で、どうすれば目標に達することができるのかという施策を先に考える必要があると思う。
- 企画乗車券等の販売枚数について、目標値を大幅に上回っていたということで目標値を見直すということだが、販売枚数は増えたがそれぞれの評判はまちまちということもあると思うので、「達成しました、もっと作りましょう」というよりも、企画乗車券の中身を再考するという発想が必要ではないかと思う。
- GTF Sデータ整備済み市町数について、順調に推移しているということだが、現時点で検討もされてない市町もある。データは目標値を決める際の基礎地盤になる。目標年次までに整備できていればよいということではなく、「未定」の市町には積極的にお声掛けしていただく等の措置を取らないと、計画の前提として整備すべき成果が整わないのではないかという気がする。
- 東部地域の指標について、交通結節点の乗換環境整備箇所として自動運転の実証運行を計上しているが、まだ路線バスとして走ってるわけではないので、実証運行したことが乗換環境の整備になったという評価はかなり違和感を感じた。それはあまりよろしくないという印象を持った。
- 西部地域の指標について、「実証実験が行われており、今後導入件数の増加が見込まれる」という記載は誤ったメッセージになっている気がする。

(事務局)

- 県民1人当たりの公共交通機関利用回数について、当初は「数字で見る中部の運輸」の最新値である2022年度の数値を現状値として評価していた。先生からの事前の御指摘もあり、国に問い合わせたところ、「旅客地域流動調査」が1年早く2023年度の数値を公表していたため、今回、最新値である2023年度を現状値として評価した。引き続き、最新データをどのように集めるのかを模索しながら、できるだけ最新のデータを使って評価していきたい。また、計画策定時と目標値を結んだ線より上に推移しているから順調だという評価していることに関して、先生の御指摘ももっともなことだと思うので、コロナ禍後のデータである2024年度のデータを確認し、もう少し研究した上で評価していきたい。
- 地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合について、ただ単に評価基準を見直したから目標値を見直すというのは短絡的ではないか、もっと原因を調べるべきではないかという御指摘はもっともなことだと思うので、基準は見直したがこれまでのデータもあるので、基準を見直す前の評価での推移と基準を見直した後での推移をしっかりと見て、次に打つべき施策を考えたい。

- 企画乗車券等の販売枚数について、どのような企画乗車券を販売したのかは別紙1に掲載している。来年度も同じように調査すると、令和6年度と令和7年度で比較ができる。どのような企画乗車券が売れていて、どのような企画乗車券が売れていないのか、そのようなことも分析していきたい。
- GTF Sデータ整備済み市町数について、御指摘のとおり整備を検討していない「未定」の市町が3分の1程度ある。今後、なぜ検討していないのか、未定なのかということをしつかりヒアリングした上で、できるだけ早く目標を達成したい。
- 東部地域の指標について、今年度も引き続き実証実験を行うと聞いていたので、実装（導入）に近づいているということで評価した。今後の推移をしっかりと確認しながら、実証実験だけで終わるということであれば当然評価できないので、今後の動向を見極めて評価したい。
- 西部地域の指標について、東部地域と同様に、実証実験で終わらないよう、毎年改善が図られているか等を見極めながら評価したい。

（富士市 齊藤代理）

- 今年度も引き続き自動運転の実証運行を行う予定であり、実証実験で終わるのではなく、令和9年度に社会実装できるよう進めているということで御承知おきいただきたい。

（学識経験者 宇都宮先生）

- 令和9年に社会実装目指しているということであれば期待したいと思う。ただし、実証実験をしていること自体をこういう実績として評価してよいのだろうか。全国のあちらこちらでいろいろな実証実験が行われているが、私の印象では、実証の段階で国の予算がつき、実証運行をやるだけで終わってしまっているケースが多いように感じる。そう考えると、実験したことを評価するというのはどうかなと思うので、事務局の方で再考いただいた方がよいのではないだろうか。協議事項のため、なるほどと言い切れないということを申し上げたい。
- 県民1人当たりの公共交通機関利用回数のデータの件で、私から事前に意見を申し上げて、事務局の方でいろいろ調査し反映いただいたということは感謝したいと思うが、「国で出してるのがこれだから静岡県は1年以上前のデータで評価します。今後善処します」というお答えだと私はどうかと思うので再考いただきたい。

（座長（学識経験者 松本先生））

- 西部では実証実験をカウントしていないのに、東部ではカウントをしているのはなぜか。

（事務局）

- 西部は指標のタイトルが「公共交通サービスの導入件数」のため、導入しているか否かということで、導入済みだけをカウントした。一方、東部については、乗換環境整備というタイトルになるので、乗換環境が改善してるかという視点で、これまで富士駅と新富士駅

の接続というのが課題になっていたため、それを解決するための一つの施策と判断し、実証実験だがカウントした。当初はそのような考え方だったが、実証運行は実験であり、あくまで本格的な実装に至ってないという御指摘を受けて、東部地域の評価については、新富士駅と富士駅の実証運行はカウントしない形に修正したい。

(学識経験者 鈴木先生)

- 新富士駅と富士駅との間の利便性を高めるということが目的でスタートした話であれば、自動運転バスの実証運行というのは、それに向けての一つの手段であって、そこに向けて何らかのアクションを起こすというところを評価するのは私は間違っていないと思う。どういう目的に向かって何をするかというところで評価するかどうかを考えていただいた方がいいと私は思う。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 意見が分かれますが、宇都宮先生の言われることも正しいし、鈴木先生の言われることも正しい。今回は、必ずしも永続的なあるいは本格的な対象ではなくても、少なくとも乗換環境を整備するようなアクションが行われたかどうかということでカウントするということにしたい。評価なので、できたら皆さんがやっていただいていることをプラスに評価できるような体制の方が良い。ネガティブに評価するより良いと思うが、会長はどう思うか。

(県交通基盤部都市局 海野会長)

- いろいろな意見がありましたが、座長おっしゃるとおりプラスの取組ということで、今回はカウントさせていただきたい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 東部地域の指標は、今回は実証運行をカウントするということとする。ただし、本格運行に向けての努力はお願いしたい。
- 私から1点気になる点として、「達成してしまったため」という記載があるが、そんな感覚か。

(事務局)

- 喜ばしいことではあるが、対外的には、目標設定が甘かったという御指摘もあろうかと思いい、そのような記載させていただいた。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 奥ゆかしい感覚ということで承知した。しかしながら、「達成できたため」や「達成したため」など、もっと前向きに記載した方が良いと思う。

(事務局)

- 「達成してしまったため」を「達成できたため」という記載に改める。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 宇都宮先生からも意見があったが、達成したから見直しましょうというのはわからないでもないが、達成できていないのに、原因を精査し、見直すというのはやはり違うと思う。なぜ達成できなかったのか、できなかった理由に対して何か取組をするというのが目標達成型の計画だと思うが、目標達成できなかったから全部目標を見直すのであれば、何のための目標かということになる。

(事務局)

- 御指摘のとおりだと思う。宇都宮先生からは、原因を精査した後、そのために何か施策を打つべきじゃないかというふうなコメントもあった。ただ単に目標を見直すということだけでなく、原因を特定して、そのために何をすべきかという検討もしてまいりたい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- それでは、「目標値の見直しを検討する」という文言は「目標達成に向けた改善を行う」に修正してほしい。

(学識経験者 鈴木先生)

- 地域間幹線系統の事業評価の評価基準が変更になったという説明があった。やっぱり評価内容が変わったのであれば、その説明はきちんと書いておくべきではないかなと思う。
- 企画乗車券の販売枚数について、枚数というのが指標なので数字的にはよいが、単純に総枚数でどうかということだけではない部分があるはずなので、指標そのものは枚数ということであっても、中身をしっかり把握し、どういう状況なのかということは、先程事務局からも回答があったが、来年度と比較する段階でもいいが、その分析はしっかりすべきだと思う。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 2点目は先程宇都宮先生も同じようなご意見をいただいているので、今回1年目の評価だが、今後は中身についてもしっかりと確認をお願いしたい。事業評価の評価基準の変更については説明が必要ではないか。

(事務局)

- 地域間幹線系統の国庫補助を受けるにあたって補助要件が決まっており、今回新たに追加した指標である輸送量が補助要件になっている。輸送量が入っていなかった評価だと、輸送量が20人を下回るといった、かなり危機的な状況であるにもかかわらず、評価が高いというような、少しジレンマ的な評価が過去にはあった。県独自の評価ということで一次評価をしているが、さらに市町の交通会議でいろいろ議論していただいたものを、二次評価として国の第三者評価委員会で報告をしている。その第三者評価委員会の委員の方から御指摘をいただき、昨年度に見直しを行ったという経緯がある。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 大きな見直しのポイントについては、以上の経緯で見直しを行ったということで共有できた。しかしながら、この指標を評価をするに当たって、こういう事情だということをしつかりと書いておく必要があると思うが、いかがか。

(事務局)

- 現状の資料には、評価項目に輸送量を追加し、3段階評価から4段階評価にしたという、その見直しの内容を例示はしているが、前の評価基準はどうだったのか、改めたものがどくなのかというところをしっかりと資料に記載したい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 見直した評価基準では下がったが、元の評価基準だとどうだったのかというのは気になる。どのようにまとめるかわからないが、例えば、収支率が良くなってるのか悪くなってるのか、乗車人員が良くなってるのか悪くなってるのか等、何か比較できるものだけでも、策定時点と今回とで比較できないか。

(事務局)

- 今回見直しているが、前回と同じ項目として、収支率や乗車人員はあるので、項目だけを抜き出した比較というのは可能だと思う。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 参考資料という形で結構なので、単に総合評価で悪くなったということだけでなく、中身としてどうなのかということを是非加えていただきたい。

【報告事項 (1) ハッピーライド in 静岡プロジェクトについて】

事務局より資料 3-1 及び資料 3-2 の説明

(富士市 齊藤代理)

- 学校から児童・保護者への周知に関してコメントする。本年5月の富士市公共交通協議会において、市民の方から、学校連絡メールを活用してはどうかという御意見があった。特設サイトを9月に開設予定ということなので、学校連絡メールで特設サイトのURLやリーフレットを展開するといった周知方法を御検討いただきたい。

(事務局)

- 昨年度実施した時に、保護者の方から、「こんな取組があると聞いたが、自分の子供がリーフレットを持って帰ってきていない」という声が複数寄せられたので、事務局としても保護者への周知というのは今回強化していかなければいけないと思っている。校長会で動画の活用について依頼しているが、学校から保護者へのアプリなどの連絡ツールを使

っていただくことも含めて依頼している。9月に改めて依頼する際に、再度お願いしたい。

(座長(学識経験者 松本先生))

○すごく有意義な御提案をいただいた。県から直接、各学校の連絡メールで一斉に連絡することは可能か。

(事務局)

○各学校が校長の判断でメール送っている。メールの内容や送り方のツールも学校ごとに違っており、一斉に連絡することはできないが、校長会を通じて全校長に協力を依頼するような形をとらせていただいている。

(座長(学識経験者 松本先生))

○校長会を通じて県下全ての校長に連絡が行くのは良い。各自治体の御協力も得られると良い。

(学識経験者 宇都宮先生)

○良い企画をこういう形で成功させ、かつ、モビリティマネジメント会議でも御発表いただき、非常に良いことだと思っているが、その上でコメント申し上げる。目的がモビリティマネジメントと書かれているため、自家用車から公共交通への転換に繋がる啓発イベントであり、目指す姿としてもそう書いてあるので、データを取るということをどの程度やっているのか。例えば、自動車交通が少し緩和されるとか、街中の歩行者数が増えるとか、単にバスの利用者が増えることだけではなく、街全体が自家用車から公共交通に転換する一つのきっかけになってるかどうか。せっかくこれだけのプロジェクトとしてやるので、データを取るということを考えていただくと、よりイベントが意味を持つのではないかと思う。

○個人的な感想も含めて、資料3-1に赤字で書いてある「乗って残す意識を啓発する」という部分についてコメントしたい。公共交通は利活用が重要なわけで、今ある不便なバスを乗って残しなさいという発想ではいけないと思う。単に、今あるものを維持するのではなく、活用して、少しでも車ではなくバスが使えると思う人たちを増やしていくことが重要だと思うので、「乗って残す意識を啓発」ということを赤字で書かれているというところに、私は違和感をもった。是非、協議会に参加されてる方も、その意識は変えてほしい。

(事務局)

○今年が2年目ということで、どれぐらい公共交通への転換が図られたかということデータを検証するというのは非常に難易度が高いと思っている。データの取り方としては、昨年度も実施したが、路線バス沿線の大型商業施設に、リーフレットを持ってそのお店に

行くとクーポンがもらえたり、ドリンク一杯が無料でもらえたりといった、タイアップイベントに協力していただき、どれぐらいそのような子供達がいるかデータを集める予定である。また、昨年度も全学校にWebアンケートの協力依頼をし、約5,000人から回答をいただいたが、2年目の今年度は、昨年度に自家用車を主に利用していた子供がどれぐらいバス利用に転換したのか、そういった比較ができるような質問を設けることにより、どれぐらい転換が進んでいるのかということも分析できればと思っている。

- 「社会全体で乗って残す」というところは、確かに、不便なバスも含めて何でも残すという印象を与えてしまうので、利活用を進めていくという印象を与えられるよう、表現を改めたい。どういう表現がよいか悩んでいるが、誤ったメッセージに繋がらないように工夫したい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 1点目は、是非いろんな形でモニタリングしていけるといいと思うので、もちろんアンケートの結果、そしてバスの利用状況は当然観測されると思っているが、それ以外の効果ということで、先程宇都宮先生がおっしゃった、歩行者数、交通量、施設への来訪者数といったようなものが、可能な範囲でモニタリングできる体制を作っていただけると良い。やっていただけるとのことなので、是非お願いしたい。
- 2点目の「乗って残す」は私もこれは大事だと思うが、バスは不便よりも不安な乗り物である。だから不便だという思い込みを少し見直さないといけないと思っているが、いずれにしても、やっぱり乗ってより良くしていくんだという発想が大事だと思う。残すために乗るのではない。もっともっと良くなっていくんだという姿勢で使ってもらうのが良いと思う。

(学識経験者 鈴木先生)

- 私に関わっている千葉市では「乗って育てる」という言い方をしているので、参考にしてほしい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 「育む」とか「育てる」とかは私の好きな言葉である。支えるのは疲れるが、目の前のものが育っていくというのは生き物として本能的な喜びになる。そんな表現も一つではないかと思う。
- 昨年度の一つの課題として、交通事業者の(費用の)持ち出しといった話もあった。まだ解決できてきてないかもしれないが、その解決も含めて、今年度も続けていただきながら、社会全体で盛り上げていける、そんな取組になっていくことを期待したい。皆さん、今年度もどうぞよろしくお願いしたい。

【報告事項（２） 令和６年度の地域分科会の取組について】

事務局より資料４の説明

（座長（学識経験者 松本先生））

- 各地域で大変素晴らしい取組をしており、各地域で内容は違うが、各地域でやられている取組を他の地域でも対応できる可能性もある。あの地域だからというわけではなく、自分の地域でもこういう取組ができるという形で、この資料を活用していただけたらと思っている。本当に素晴らしい資料だと思っている。

（学識経験者 鈴木先生）

- 今回、こういう形で各地域分科会で取り組まれたことを広く情報共有ができる機会を作っていたら非常に良かった。それぞれの取組は非常に素晴らしい取組であり、それをまとめていただいたことも非常に良かったと思う。東部は東部、西部は西部といったように、その地域内だけで議論されている感じが少しあったが、今回、広く情報共有できたことによって、他の地域から見ても参考になるし、他の地域の取組を取り入れていくようなことに繋がっていく。せっかくこういう県全体で議論している場（＝県協議会）があるので、十分に活用していただいて、先程事務局から他県事例という話がありましたが、その前に県内の他の地域でどんな取組をしているのか情報共有できるきっかけになれば、県全体でもかなり前に進めると思う。各地域分科会の資料を見るだけでも、結構いろいろなことがわかってくるはずなので、それぞれの取組を参考にさせていただく良い機会になるだろうと思うので、是非今後の地域分科会においても、他の分科会でやったことがどうだったかという議論をしていただければありがたい。

（座長（学識経験者 松本先生））

- 本当に県協議会としての役割を十分果たした良い事例だったと思う。是非これからもこういうことが進んでいくことを期待したい。

【報告事項（３） 「交通空白」解消緊急対策事業の県内の採択状況について】

事務局より資料５の説明

（中部運輸局 江川代理）

- 一点、補足させていただきたい。今回、御報告いただいたのは「交通空白」解消緊急対策事業の一次公募の採択結果であり、この後に二次公募を行っている。二次公募の採択結果が昨日８月７日に出ており、静岡県内においては、新たに静岡市３件と浜松市１件の事業が採択されている。また、９月以降に３次公募も予定しているので、御活用の希望があれば運輸局に御相談させていただきたい。さらに、共創モデル実証運行事業という、地域の多様な関係者が共創した取組を補助する事業もあり、こちらも９月以降に３次公募を予定し

ているので、御活用の希望があれば御相談いただきたい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 各自治体の方々はチャンスだと思うので、是非、「交通空白」解消緊急対策事業又は共創モデル実証運行事業のどちらかに手を挙げていただければと思う。

【有識者からのコメント】

(学識経験者 鈴木先生)

- 全ての市町、全ての交通事業者が参加する会議なので、それを十分活用していただき、お互いに情報共有・情報交換する場として活用できるとさらに良い。前回私が、各地域分科会でやってることをもっと相互にやりとりができる方が良いではないかということをし上げて、今回対応していただいたので、良い方向に向かっていると思う。こういう形で、情報共有・情報交換を行える会議は他県でもないと思うので、静岡県ならではの横の繋がりを強化するためにこの協議会を使ってもらえると良い。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 目標年次の2028年に向けて、静岡県の公共交通が、自家用車ではなくてバスでも行ける、電車でも行けるという雰囲気になってるかどうかということは本当にシビアに考えていけないといけない。今までどおりの線だけ引いて、この5年間は何だったのかということにならないようにしなければならない。そのために、現状を踏まえて、そうならないように、あるいは、もっと便利にするように、この協議会で考えてほしい。
- 鉄道のダイヤを考慮して時刻を調整したという事例がいくつかあったが、こういうことは重要だと思うので、是非こういうことがどんどん出てくると良い。そのような取組をやっていない駅では今後考えていただくと良い。
- 多様な資源活用を含めた公共交通網で言えば、企業送迎バスを地域住民の足として活用したという事例もあった。こういった取組は、住民にとってプラスアルファになると思う。単に残すのではなくて、公共交通をうまく活用していく事例を上手に拾い上げていながら、目標に向かって進めていければ良いと思う。
- 結構使われている企画乗車券はおそらく利便性が高いからだと思う。私自身、(企画乗車券を買って)これだったら車なしでも広く観光地を移動できるという体験もしたことがある。利用者にとってプラスになるようなことを見いだしながら、それを施策として、県や各自治体が進めていただければ良いと感じた。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 貴重なコメントをいただいたので、あえて私からコメントしませんが、ぜひ、この関係者の皆さんで連携しながら、静岡県の公共交通が、バスだけではなく鉄道やタクシーも含めて、みんなで使いやすいものにしていければ良いと思っている。