

令和7年度第2回静岡県地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時 令和8年3月11日（水）

14:15～16:30

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7年度事業の成果について
- (2) 令和8年度事業計画（案）について
- (3) 県地域公共交通計画の名称変更について

3 その他

- (1) 各専門部会の報告について
- (2) 今後のスケジュールについて

4 閉会

5 会議の内容（議事要旨）

【協議事項（1） 令和7年度事業の成果について】

事務局より資料1及び資料1-1～1-8の説明

（学識経験者 宇都宮先生）

○令和7年度の成果ということだが、成果ではなくて、事業実施内容だと思っている。パークアンドライドをやって利用者が増えたということが成果である。やったことに意味があるのではなく、アウトカムをどう引き出すかということ意識しなければならないと思うので、言葉遣い含めてそして本来報告すべきアウトカムは何なのかということ意識してほしい。

（事務局）

○御指摘のとおりだと思う。報告した内容は、成果というよりも事業実施内容が中心になってしまっている。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 議事 (1) の内容及び資料 1 のタイトル等を、「令和 7 年度事業の成果」ではなく「令和 7 年度事業の実施結果」に修正してもらいたい。資料 1-1 や資料 1-4 は成果だと思うが、今後、どうとりまとめるのか。

(事務局)

- 枝番の資料には成果を示しているものもあるので、来年度以降の説明では、「実施結果」と「成果」を分けて説明するようにしたい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 年度ごとに、事業の実施結果を御報告いただきながら、協議会開催時点において、成果としてとりまとまった取組は、成果を報告してもらいたい。

(学識経験者 宇都宮先生)

- そのようにしていただきたいと思う。やはり、目標までいく道筋として、どういうアウトカムに向けて何が得られたのか、得られていないのか、そういったところもしっかり意識した上で、どういうアウトカムを出すために何やっているのかということ意識していただきたい。まとめ方についてはお任せする。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- 個別の事業に対してのアウトカムというよりは、目標に対して、当年度の事業をやった結果どのような成果に結びついたかというまとめがあっても良いという気がするので、事務局におまかせするという事なので、私からもお願いしたい。

(東海バス 朝倉委員)

- 我々も、自治体の自主運行バス等でいろいろやっているが、定時定路線でずっと走り回るのが現実的じゃないということで、こういった形で自治体に御協力いただいて、調査していただいて本当にありがたい。
- 1 点だけ御意見させていただくと、ハッピーライドもそうだし、南伊豆町の調査もそうだが、無料や 100 円、200 円の運賃で実証実験が行われている。大量に人が乗っている路線でも初乗り 250 円という時代なので持続可能ではない。初年度は補助金や交付金が出るのでよいが、2 年目以降は必ずお金が発生する。昔であれば、収支トントンであれば損失補填できたが、今は人が足りない。持続可能な形で計画をしておかないといけないと思う。初めから 100 円はありえない。最初に、そういうことを議論する必要があると思う。

(事務局)

- 非常に重要な御指摘だと思う。今回のアンケートでも明らかになったが、利用者の支払意思額が非常に低い。実証実験を行う前に、実際に運行するにはこれぐらいの料金をとらないと持続可能な運行にならないということを、地元の方とコミュニケーションをとらな

いといけないと思っている。今回は実証実験の行うまでに十分な時間がなかったが、今後具体的な運行を検討する際には、地元の方と丁寧にコミュニケーションをとりながらやっていきたいと考えている。

(座長 (学識経験者 松本先生))

○おっしゃるとおりだと思う。一般的に、バスの運賃と比較して、ライドシェアあるいは少量輸送に対しても、バス運賃並みを要求されることが多いと思っているが、そもそも少量輸送の場合には成り立たない。そんな中で、特に中山間における移動は、そのものの価値を認識していただくことは非常に重要だと思っている。そういう意味では、こういう実証実験をやるときに、「本来ならいくらかかっていますよ、それに対していくらの支払意思がありますか」ということを聞くか、あるいは、安く運んでもらえるということは誰かが負担をしているということなので、その負担の構造を明確にしながらやるとか、そういう透明性を明確にしておかないといけないなという気がする。今後、県として、実証実験をやるときには御留意いただきたい。

(学識経験者 鈴木先生)

○各地域でいろいろ調査をしたり検討したりするのは結構だが、横の連携がとれてるのか、情報共有できてるのかということ、以前提言をさせていただいた。今回、公共ライドシェアを実証実験という形まで実施しているのに、そのことを他の地域の人たちはちゃんと事前に把握できていたのか。少なくとも私には全く情報がなくて、先日事前説明をいただいたときに、既にやった結果としての報告しかいただけていない。事前にこういう実験をやるといいう情報が入っていたら、先程東海バスさんから御指摘があったような、本当に無料でいいのか、このぐらいの経費をかけないということではできないんだよということを地域の方に知ってもらうことはしなくていいのか、いろいろあると思う。それが結局、何の事前情報もなく結果だけポンと出されると、果たして協議会の事業としてそれでいいのか思いもあるし、他の地域の人にも実証実験をやるのであれば見に行きたいとか話を聞きたいとか、そういうこともあったのではないかなと思うので、再検討していただければと思う。

(事務局)

○ごもっともな御指摘だと思っている。県の役割として、広域の連携・調整という役割があるので、その役割をしっかりと全うできるよう、しっかりと反省し、今後は事前にアナウンスした上で実施していきたいと考えている。

【協議事項（２） 令和８年度事業計画（案）について】

事務局より資料２及び資料２-１の説明

（学識経験者 宇都宮先生）

- 資料２-１に「人流データを取得し、交通政策の検討に活用」とある。データが重要であるということはこれまで発言してきたが、具体的に何をやろうとしているのか。

（事務局）

- 具体的には、県内 35 市町の人流データを県で一括取得し、どこからどこに人の流れがあるかというところで、現状の交通分析をさせていただく。人流データについては、交通事業者には付加価値をつけた状態で提供できればと考えている。既存のものは一度評価して、次の展開は、交通空白地が地図上で見えるような形であれば、そこに何か新しいものが導入できないかというところを検討していきたいと考えている。

（学識経験者 宇都宮先生）

- 人流データを把握すると、地域によっては移動が減っているとか、そういう議論があると思うが、交通空白についてはかなり語られているけれども、そもそもこの事業計画は別に交通空白だけを議論をするわけではない。国は今、交通空白解消に力を入れているが、静岡県として、この計画で、どんなビジョンに向けて何をし、この５年間でどういう成果を出すか、その成果を出すために来年度どこまでいけるのか、この計画のもとで、どんな事業をやるのか、こういう御説明をいただきたい。
- 私なりに、県がやろうとしている取組を見ると、効率化が中心になっていて、あとは交通空白の問題。本来、事業計画としてやるべきことはないのかと感じた次第である。今、事業計画を出されて、もう既に予算をとっているということで、この場でこれはやめて、あれをやりなさいということができない。この会議体として、こういう年度の事業計画を考えるにあたって、この３月の時点で、みんなが初めて知ったということではないやり方が必要ではないかということをお願いしたい。
- 各論で、私がどういうことを本来やるべきかということをお願いするとすれば、例えば、公共交通を高度化をして、みんなが使いやすくする。県の中で市町をまたがるような鉄道やバスをどのように高度化できるのか。何もしないと、人も減っていく車両も陳腐化していく。大井川鉄道とかそういう長距離の路線は本来県が考えるべきところだが、それについてどういうふうに高度化していくかっていう絵が全く見えない。何もしないと、車両はどんどん傷んでいく。本来、高度化を県がやるべきではないかと感じた。

（事務局）

- 予算に係るところは、なかなか難しいところが正直ある。予算について、担当課が来年度こうしていこうということを考えて、それで予算要求をし、議会に説明し、それから予算

を獲得することは、水面下でやらざるをえないところがある。関係者には、こんなことをやっている、こんなことを考えたいというような、そういう情報共有はできるのかなと考えている。それは、できる時期にやっていきたいと考えている。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- この段階で出てくるということに対して、もう少し前もって考え方をお示しいただきながら、皆さんと情報共有し、その方向性に対して意見が言えるような場を作ってもらえればありがたい。
- この計画の目標期間の中で、今回の事業がどういう位置づけなのかというのが不明確だという点と、それから本来県としてやるべき市町をまたがる鉄道やバスに対しての高度化というメニューが少ないということに対してどうか。

(事務局)

- 効率化・高度化というところは、まずデータをしっかり見て、現状がどうかというところをまずやっていきたい。来年度は現状分析をしっかりとやっていきたいと考えている。
- そういう意味では、まずは効率化、ここはしっかりとやっていきたい。高度化というところが足りないじゃないかという御指摘もございますが、まずは効率化。これをしっかりとやっていきたいと考えている。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- ちなみに、まずは前半で効率化を進めてくというのが、この計画には位置づけられているのか。

(事務局)

- 計画では、5年間での目標を3つ掲げている。1つめは「公共交通ネットワークの維持・確保」、2つめが「公共交通の利活用の促進」、3つめが「公共交通サービスの効率化・高度化」。先程、宇都宮先生がどちらかというところ「効率化」というところに重きを置いているのではないかということだが、実際は「効率化」だけではなく、「高度化」ということも目標として掲げているので、基本的にゴールとして設定している。しかしながら、その道筋というところは、具体的に計画の中に書き込めていないのが現状である。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- ここに今位置づけられたものは一応計画にのっとった形の事業になってるということではよろしいか。そうすると、「公共交通サービスの効率化・高度化」に関して言えば、まだ「効率化」の段階だが、今後「高度化」の内容も出てくるのか。

(事務局)

- 取組とすると、5年間ということになっているので、現状をしっかりと把握し、それから優良事例と言われているものもいろいろ収集しているので、そういったものを導入する

とか、応用するとか、そういうことをこれから先、来年度事業というよりは、残りの期間で巻き返していくことを考えている。

(座長 (学識経験者 松本先生))

- さらに高度化といった場合に、各自治体で行われる、例えばライドシェアとか自動運転とかあるが、やはり、県としては、広域で自治体をまたぐような交通に対しての役割が大きいという御意見だったと思う。
- 基礎自治体がやることを支えるとともに、県として主体的に支え関わっていくということがあっていいと思うので、今後を期待したい。

(学識経験者 鈴木先生)

- 令和8年度の事業について見てみると、これだけライドシェアなのかという思いが非常にある。知事が推奨という話は承知しているが、ライドシェアが「公共交通ネットワークの維持・確保」、「公共交通サービスの効率化・高度化」の一つの手法ではあっても、メインになるべきことはないだろうと思う。そう考えると、ここまで公共ライドシェア、公共ライドシェアと、来年度事業で実施すべきことだろうかという疑問がある。
- これは質問だが、「公共ライドシェア等の運行管理について、複数の市町で共同で利用できる仕組みを構築し、コスト低減を図る」ということはわかる。ただ、「公共ライドシェアの運転手情報をデータベース化する (ドライバーバンクの設置)」はどういうものを意味してるのか。ライドシェアのドライバーができる範囲は、ごく限られたところにしかないはず。ドライバーを広域利用するためにデータベース化して広く眺めても、そんなことができるわけがないと私は思うが、どんなものをイメージされているのか。

(事務局)

- ドライバーバンクについて、まず、ライドシェアのドライバーになるためには、国土交通省の大臣認定講習を受ける必要がある。そのようなドライバーを一元的に管理し、イメージ的には、大規模なイベント等があったとき、必要なところに他の市町以外でも、その認定を受けているドライバーで協力できる人がいれば紹介する。もう一つのパターンは、そのようなドライバーを先に養成しておくことで、ある市町のある地域でライドシェアを立ち上げたいというときに、そこから講習を受けさせるというステップを踏まずに、先に講習を受けてる方から紹介するというを考えている。
- 公共ライドシェアが多すぎるということについて、鈴木先生のおっしゃるとおりで、ライドシェアは一つの方法である。資料2-1は県の財政用の資料をそのまま提示してしまったので、公共ライドシェアがたくさんに見えてしまうが、実際は、「地域交通のリ・デザイン」ということで、通勤通学、大量輸送はライドシェアでは不可能。その外側の交通空白であるとか、空気を運んでるようなものについては、ライドシェアが一つの方法になる。当然、自主運行バスという方法も考えられるが、まずはデータに基づいて仕分けをしたい。そういう大きな話が一番上にあり大部分になる。9,300万円のうち、そういったものが多

いが、ライドシェアについても、今進んでいる市町の伴走支援もやるのでライドシェアがここにはある。実際は、リ・デザインを一丁目一番地として県としてはやっ払いこうと考えている。

- 主要事業として、資料 2-1 では、リ・デザインの名前のもとに、ライドシェアとデータ分析のことに特化した予算を御説明させていただいているが、これ以外に、通常の公共交通機関を支援する幹線系統の補助とか、鉄道の安全対策に係る補助とか、そういうメニューは当然あり、それは数億円単位の予算を持っている。その説明は抜けていたので、あたかもライドシェアに特化するなイメージもあったかと思うが、通常の、これまでも公共交通機関を維持していくための補助は継続させていただく。それから、先程、既存交通の高度化の話が宇都宮先生からあったが、これについても、来年度の取組は、交通事業者の主な取組の中に、それぞれ代表事例として挙げさせていただいており、これは国の補助制度も活用させていただく中で、交通事業者にしっかり頑張ってもらっているところである。県も財政的な支援はなかなかできないが、一緒になってこれを支援していくということであって、決して、それだけに特化するわけではなく、いろんなことに取り組み、5箇年の目標の達成を目指していくということで御理解いただきたい。また、予算的なことについて、予算に反映するタイミングとしては今回では遅いということですので、今年度の評価の段階で御意見をいただければ、次年度の予算に反映できると思うので、またそのときにアドバイスをいただきたい。

(学識経験者 宇都宮先生)

- まずはデータを取ることだが、データは取ることが目的じゃなく将来の目標のためにどう活用するか、そのプランもなく闇雲を取っても意味がなく、どんな政策なりビジョンがあるからそのためにデータを取ることが重要だということを変更しておきたい。人流データもいいが、例えば、車が渋滞しているとき公共交通によって解消が可能なので、どこでどういう渋滞が発生しているのかを明確にし、公共交通を有効活用することによって解消できるということもある。公共交通のサービス水準をデータで把握することで、全体としてその地域のクオリティオブライフや生活水準を引き上げるとか、そういう発想がある。そうすると、人流データではなく、むしろ車のデータや公共交通のデータをちゃんと把握することが公共交通計画で非常に重要な部分になる。そういったことをしっかり考えて、やっぱりお金をかけてデータ整理をするのであればやっていただきたいということを、今更ながら申し上げたい。それから、データだけではなく、通常の維持管理を県がしっかりやっているということを発言いただいた。ただ、高度化ということに対しては「財政的に苦しいので事業者さん頑張ってください」みたいなニュアンスに聞こえた。静岡県が目指すビジョンのためには、場合によっては財政的な新たな措置というのも必要だということも視野に入れてほしい。今回は令和8年度ではできないのかもしれないが、来年度以降、そういうことを意識していただきたい。

(座長(学識経験者 松本先生))

- データに関しては、先程の事務局の御回答ではまだ詳細が決まってないということなので、宇都宮先生からいただいた御意見を参考に検討いただければと思う。
- それから高度化については、事業者に頑張っていただくのは当然だが、県としても何らかの形でそれらを後押しできるようなものを、次年度以降御検討いただければと思う。

【協議事項(3) 県地域公共交通計画の名称変更について】

事務局より資料3の説明

意見なし

【その他(1) 各専門部会の報告について】

事務局より参考資料1の説明

意見なし

【その他(2) 今後のスケジュールについて】

事務局より参考資料2の説明

意見なし

【有識者からのコメント】

(学識経験者 鈴木先生)

- ハッピーライド in 静岡が実施された12月13日に、静岡県内の様子を見させていただいた。午前中から昼過ぎくらいまで静岡駅前で、それから清水駅に移動し、15時くらいから1時間半くらいは沼津駅前様子を見てたが、正直言って、あまり小学生が利用してる姿を見ることはできなかった。沼津駅は小学生の姿すら見る事ができなかった。ただ、このイベント自体は、私が以前言ったとおり、やること自体は非常に嬉しいことだと思っているし、効果もそれなりにあると思うが、やはり静岡や沼津にいて感じたのは、今日がそういうことをやってるんだという雰囲気が全然感じられなかった。例えば、バスも普通に走っている。でも、このバスに小学生は今日は無料で乗れるんだということが、全然雰囲気として伝わってこない。もちろん、学校向けに事前に告知をしていると思うが、やっ

ぱり今後も続けていくのであれば、「その日がこういうことをやってるんだ」ということをもっと知らせる必要があると思った。例えば、多少お金かけても、例えば、バスに、「本日は小学生無料」というマグネットで貼るとか、そういうことがないと、少なくとも告知されなかった人にとっては、全くわからないという気がした。もう予算が決まってる中で何ができるかわからないが、やはりしっかり考えないと、続けていっても、知らない人は知らないままということになりかねないという気がした。

- 今回の資料として、資料 1-2 から 1-8 として、他県事例をそれぞれ 5 つ選定されたが、事例が陳腐であり、何年も前に出たような事例であったり、2022 年や 23 年の最近の事例もあったが昔からこういうことはやられていて焼き直しで出てきた事例であったり、事例としてお粗末だなという感じがした。それから、例えば、資料 1-7 でデマンド交通の効率化・合理化に関する他県事例と言いたいと思うが、その事例の評価を見ると、「便利になりました」、「量が増えました」で終わっている。でも、デマンドというのは小規模な需要をカバーするにあたって、相当なお金をかけてるはずであって、まず事業として成り立つようなものではないはず。そう考え評価しようとしたら、1 人が乗るのに対して一体財政負担にいくらにしてるのかとか、そういうところが見えてこないと本当の評価に繋がらないと思った。そうすると、事例と言っても、何か表面的に出てきたものだけが並んでるなという感じがしたので、今後事例を集めるときに、もう少しきちんと探し、出てきたものだけじゃなくて、それなりに評価をするような形で提示していただく必要があると思った。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 他県事例について、MaaS の事例が多いと感じたが、シームレス化するというときには、具体的に言うと、例えば、遠州鉄道と天浜線が同じ運賃体系あるいは乗継割引になるということだと思う。MaaS アプリにお金をかけるのではなく、そういう工夫というのも一つのアイデアとしてある。是非、シームレスといたら「まず MaaS アプリ」ということではなく、もう少し視野を広げて考えていただきたい。特に、広域の鉄道同士の調整等は、県の役割が大きいという気がしたので、イメージとして具体例を一つ申し上げた。
- 先程申し上げたとおり、この計画の考え方をしっかり議論するという。今後それをやっていただけるということだが、私はその際に、先ほど予算は財政部局という発言があったが、これだけの事業者、関係者が一堂に集まって、そして我々も含めて真剣に議論しているので、是非このパワーをしっかりと財政部局に対して伝えていただきたい。それぐらいの会議体でもあるし、それをしっかりプリセットしていただいて県の施策に取り組んでいただきたい。ここから先はなかなか大変かもしれないが、私は都道府県レベルで出ている協議会が 2 つあるが、この 2 つとも協議会には県知事が最初から最後まで出席していらっしゃる。もちろん静岡県も知事を出せとは言わないが、やはりそうなったときに、財政部局長や部局をまたがるある一定のポジションの方にしっかりとここを理解していただくということが重要かと思う。組織の中で大変かと思うが、協議会は、非常に忙しいにも

かかわらず時間を割いてくださっている市町や事業者が一同に集まり、議論する場となっていることを受け止めていただきたい。

(座長 (学識経験者 松本先生))

○私から特に申し上げることはないが、私も静岡県以外の県レベルの協議会に出席しているが、その中で、静岡県が一番ちゃんとやってくれていると思っており、素晴らしいと思っている。とはいえ、ちゃんとやってるからこそ、鈴木先生や宇都宮先生からのもっと頑張ってもらいたいというエールも送られてくると思うので、それは期待の表れだと思っている。是非、両先生の言葉を、今後に取り組に生かしてもらえたら更に良いと思っているので、私も期待したいと思っている。それから、事業者もいろいろやっていただいているし、各自治体も一生懸命やっていただいているなと思っているので、是非、みんなで推進する、すなわち、共創して、今後も進めていただければと思う。