

第4回 静岡県地域公共交通活性化協議会 議事概要

日 時 令和5年8月25日(金)

13:30～15:55

場 所 県庁西館4階第一会議室
(オンライン併用)

出席者 委員名簿のとおり

1 開会

2 議事・報告

(1) 議事

- ア 第3回協議会の振り返り
- イ “ふじのくに”地域公共交通計画(素案)
- ウ 県生活交通確保対策協議会の再編

(2) 報告

- ア 国庫補助金の交付決定について
- イ 計画策定業務委託の契約概要について
- ウ 今後のスケジュールについて

3 会議の内容(議事・報告要旨)

【議事1 第3回協議会の振り返り】

事務局より資料1の説明

→質問・意見等無し

【議事2 “ふじのくに”地域公共交通計画(素案)】

事務局より資料2-1及び2-2の説明

質疑・意見等

(静岡市 (代理) 望月交通政策課長)

- (P94)指標2に、「公的資金投入額」は現状維持を目標としているが、利用者減少や移動の多様化等、今後費用は増加するものと想定される。地域公共交通を持続させていくためには、適切に公的資金を投入していくことも必要であるため、現状維持を目標とすることは見直しをお願いしたい。

(事務局)

- 行政としても財政状況が厳しい中で、公的資金投入額を更に増やすことは現実的でないと考え、現状維持を目標とした。ただし、ご指摘も十分理解できるため、今後の人口減少傾向等もあり、必ずしも所要額が増大するとは限らないが、意見を踏まえ目標値を再考する。

(富士市 (代理) 興石都市計画課統括主幹)

- (P78) 表 4-1 f の問題点「交通事業者への補助金等が増加する」とあるが、「路線の維持が困難」等の表現に修正をお願いしたい。
- 同表 g 「大都市圏からの転入者を取り込めなくなる」の現状説明がないが、表現として適切か。
- (P88) プラン編の短期的方針「地域の足を支える公共交通の役割確保」について、「役割確保」という表現はしっくりこないため、再考をお願いしたい。また、P94 の短期的方針「地域の足を支える」という公共交通の役割の確保」と表記がぶれている。

(事務局)

- 「f：交通事業者への補助金等が増加」は、ご指摘を踏まえて表現を修正する。
- 「g：転入者を取り込めなくなる」は、ポストコロナにおけるワーケーションや二地域居住等といった新しい生活様式の定着を現状として記述した内容である。
- 「役割確保」は、既存交通の維持だけでなく、高度化・合理化が必要との思いで記述したものであるが、表現は工夫する。

(静岡市 (代理) 望月交通政策課長)

- 公共交通は、道路同様に重要な社会インフラだということを計画で打ち出してほしい。
- (P14) 世間一般的には若者のクルマ離れということが言われているが、現状で整理されている「年齢階級別運転免許保有割合」からはその傾向が見て取れない。公共交通の利用者確保に向け、若者も重要なターゲットであり、自動車保有率等、このことを示すようなデータの整理が必要ではないか。

(事務局)

- 社会インフラに公共交通が含まれることは、序章第 1 節「計画策定の目的」で明記する。
- 若者のクルマ離れがわかるデータについて、データの精査・再考を行う。

(森町 (代理) 岩瀬企画財政課主査)

- (P94) 「公共交通機関の年間利用者数 (または割合)」について、鉄道・バスの合計値としているが、例えば、バス利用者数は減少しているが、鉄道利用者数が増加したことで目標を達成してしまうようなことも考えられる。指標は合計でも良いが、チェック時には各モード別の状況を踏まえて評価するようにしてほしい。

(事務局)

- モード別内訳を記載し、その数字にも注目するようにしたい。

(中部運輸局 (代理) 勝山交通企画課長)

- 生活交通の補助制度活用のためには、地域公共交通計画の策定が要件となった。補助対象系統については別冊に掲載とのことであるが、別冊への記載の仕方がポイントとなるため、漏れがないように、今後、適宜運輸支局と相談・調整をお願いしたい。
- 今回の素案は 100 ページ程と内容もかなり多いが、広報等の活用を考え、4 枚程度の概要版作成をお願いする。
- 富士市輿石代理からのご指摘「役割確保」の表現について、国交省でも、公共交通を社会インフラとして位置づけ、リ・デザインに向けた法改正を行ったところである。これまで民間が主体であった公共交通の運営を、公がかなりカバーしはじめている。公共交通の役割確保・維持してい

くだけでは不十分であり、地域の役に立つものとして、地域の足を支える交通を確保していく必要がある。発想転換もしながら、「地域の足を担える交通を確保していく」ことが必要である。

○達成指標について、手引きも参考に設定されているが、手引きで標準指標としている「利用者数」「公的資金投入額」「収支率」について、誤解されることも多いため、以下、補足する。

○「利用者数」は、公共交通が地域にとって役に立っているかどうかを確認するものであり、簡単に達成可能な低い目標値や、現実離れした高い目標値を設定することなく、適切な目標値を設定することが重要である。

○人口減少により、総利用者数を上げていくことは難しいので、人口割の指標も検討した方がよい。

○「公的資金投入額」「収支率」は、提供サービスとそのための費用とのバランスを確認するものであり、真に必要な費用をきちんと確保していくことが重要である。

○中部運輸局では「地域公共交通に関する事業評価の手引き」を公表しており、この内容も参考に達成指標の検討をお願いしたい。

(事務局)

○「役割確保」については、ご意見を参考に表現を再考する。

○達成指標については、ご紹介いただいた「手引き」を参考に検討を進める。

(伊豆原座長)

○よい意見をいただいたので、これらを参考に役割を整理されてはどうか。

(事務局)

○「担える」を基本線に、手引きを参考としながら、コンサルに専門的内容を、支局に知恵をいただきながら計画案の作成を進めていく。

(しずてつジャストライン (代理) 藁科取締役運行企画部長兼輸送計画室長)

○目指すべき姿のためには、財源確保が必要だが、どのように財源確保していくかが計画にないのが残念である。滋賀県では財源確保の手法として、P106に記載されている交通税が検討されている。財源確保が目指すべき姿の必要条件ならばその手法についても検討されるべきである。

(事務局)

○財源確保については、県・市町にとっても難しい課題の一つである。

○交通税については、今後も引続き、国の動向等を注視していく。

(伊豆原座長)

○ここまで議論が多く時間を費やしてしまったため、先に学識経験者の意見を伺う。

(学識経験者 宇都宮先生)

○今回の素案では、まちづくりと交通の関係が明記されたことを評価する。

○計画を策定し、事業を推進していくにあたり、生産性や効率性、財政にとられるとサービスの低下と利用者減少という悪循環に陥る懸念がある。

○以前、バスで流れるCMを流していたクリニックが、減便によりバスでの通院者が減ったため、バスでのCMを止めたなど、悪循環の例がある。

○社会インフラとしてしっかり支えていくことが重要であり、ウェルビーイングの達成につながる。

サービス向上や利便性向上を県の方針としてしっかり打ち出してもらいたい。

- 他県では、ピーク時の混雑緩和のため、増便を図ることとしている。インフラには投資が必要だということを記載してほしい。
- 達成指標について、「利用者数」「公的資金投入額」は国の手引きにおいて標準指標に位置付けられているものの、指標として適切かどうかはやや疑問が残る。
- 地域公共交通の概況図が示されているが、路線があってもサービスレベルが低くは路線がないものと等しいため、サービスレベルまで整理できるとより良い。
- (P51) 利用者数等の各種データについて、国等の公表資料はどうしても時点の遅れが生じてしまうが、事業者からの提供等により、より最新の情報を掲載できないか。
- (P52) 交通分担率に、自動車から公共交通への転換が盛り込まれていない。2050年からバックキャストして、あと27年でカーボンニュートラルの目標に向け、何ができるのか盛り込んでほしい。
- 公共交通は公共サービスである、と言い切っても良い。
- 第8章の新たな技術の導入は、目標ではなく手段である。全国各地で実証実験が進められているが、成果が見えない。章タイトルを見直してはどうか。
- 西部地域では企業バスを活用したBaaSの取組があるが、本来であればきちんと路線バスが運行されている方が効率的である。会社や学校のシャトルバスと公共交通のどちらが合理的か。栃木県では路線新設で企業がシャトルバスを廃止している例がある。
- 財源に言及のない計画は現実的でないとの意見があったが、滋賀県ではビジョンが先で、ビジョンの実現、ウェルビーイング実現に向けて交通税を検討することとなった。財源は見直していくものであり、そのための起点としてビジョンを発信、訴求してほしい。
- 県として何がしたいか、交通事業者としては何ができるかが起点であり重要である。

(学識経験者 鈴木先生)

- (P89) それぞれの主体にどの役割があり、何をやるのか見えにくい。自分たちは何をすべきか、がはっきりしない。各主体が何をすべきか明確化すべきであり、第6章に新たな節を追加してはどうか。
- 計画の目標は抽象的な表現であり、人により言葉の捉え方が違う。私からの意見により、「好きなとき、好きな場所へ」から「行きたいときに、行きたい場所へ」と修正されたが、私から言わせれば変わっていない。この表現だと、多くの県民はマイカーに匹敵する地域交通と捉えるかと思う。「行きたいところへ」→「役に立つ」など、皆が共通のイメージを持てるような表現にした方が良い。
- 「まちづくり」と公共交通の関係がぼやっとしている。県が市町に示すメッセージとして、「まちづくりには公共交通が必要」だと示してほしい。
- 宇都宮先生の意見には賛同する一方、誰がコスト負担するか、という問題提起は必要だと考える。DX導入にしても、単位コストや導入コストが非常に高いものもある。結論を出すのは地域が良いが、誰が負担するのか議論をしっかりと行う、という論点を明記すべきである。

(伊豆原座長)

- 先生方の意見に加えて、計画に記載された事業が、目指す姿の実現に向けてどのように繋がっていくのか、何を目的に事業を実施するのか、丁寧に整理し記載することが必要である。

【議事 3 県生活交通確保対策協議会の再編】

事務局より資料 3 の説明

→質問・意見等無し

【報告 1 国庫補助金の交付決定について】

事務局より報告 1 の説明

→質問・意見等無し

【報告 2 計画策定業務委託の契約概要について】

事務局より報告 2 の説明

→質問・意見等無し

【報告 3 今後のスケジュールについて】

事務局より報告 3 の説明

→質問・意見等無し

(伊豆原座長)

○議事進行はここまでで終了し、マイクを事務局にお返りする。

(平野事務局長)

○次回協議会は 12 月下旬の予定。日程については改めて連絡する。

○これで第 4 回協議会を終了する。

4 閉会