

令和4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4年12月23日(金)

13:30～15:10

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 議事

- (1) 第1回協議会の振り返り、課題整理の進め方
- (2) 県地域公共交通の現状分析
- (3) 県地域公共交通計画ビジョン編(案)
- (4) 課題の整理

3 会議の内容(議事要旨)

【議事1 第1回協議会の振り返り、課題整理の進め方】

事務局より報告1の説明

→質問・意見等無し

【議事2 県地域公共交通の現状分析】

【議事3 県地域公共交通計画ビジョン編(案)】

【議事4 課題の整理】

事務局より資料1、資料2、資料3を一括して説明

(県観光協会 望月委員)

○浜松市がやろうとしているデジタル田園都市構想とここで地域公共交通の将来の姿としてあげられている“ふじのくに”デジタル田園都市構想の関連や結びつきがよく分からない。

(事務局)

○“ふじのくに”デジタル田園都市構想については、国のデジタル田園都市国家構想総合戦略を元に、水、富士山といった資産がある本県の場合の力を生かした形でのデジタル田園都市を作っていきたいと考えており、政策の方向性やデジタル技術の基礎条件などは国と同じようなものを想定している。

○浜松市で進めているデジタル田園都市構想と現時点で直接すりあわせを行っているものではないが、地域公共交通という意味では、魅力的な地域をつくる施策ということで、位置付けを考えて進めていきたい。

(県観光協会 望月委員)

○地域によって差があるはずで、全国のデータを持ってきて、こう言うはずだ、では分析が進まない

と直感的に思った。

- 短期の課題を解決するにあたって、もっと細かいデータが欲しい。
- 中長期の公共交通が目指すところは、もう少し具体的な方が良いと思う。

(事務局)

- 今回掲げたのがビジョン編で、遠い将来を見据えたところをお諮りするもの。
- 第3回協議会以降で、プラン編（＝5年間の具体的計画）として具体的な政策を掲げていくので、ご理解をお願いします。

(県バス協会 堀内理事)

- 課題の整理で挙げられている現状というのは、コロナ禍の中の特異的な状況であって、その特異的な状況が改善されても、ビジョンに近づくためにはまだ足りないモノがある、と考えられる。
- 本来の目標に達するためには、近未来的な5年後とかのあり方、ネットワークはこうあるべきだ、みたいなものが表現できると分かりやすい。
- 現状が改善された時点で、その改善された公共交通ネットワークの強化等を行うことによって足りないモノが見えてくるのではないか。

(伊豆原座長)

- 目標が2050年では遠いよね、と言う話があって、もう少し手前の段階を見つけて提示していく、と言うことに事務局も気付いているので、その辺を議論して、次のステップに進めていきたい。

(東海バス 朝倉委員)

- 資料3の伊豆地域の課題で「魅力的な移動手段を用意」とあるが、どういった物を想定しているか。
- 同じく、公共交通の現状分析で抽出された、運転手不足とか利用者数の減少などは、地域課題には入らないのか。

(事務局)

- 伊豆分科会の中で、観光客を相手にする場合は家族が乗って楽しい魅力的だと思える交通手段がいいと思うよ、と御意見をいただいて、伊豆という全国でも優れた観光地にあった魅力的な乗り物があっても良いのではないかと考え設定した。
- 例えば、東海バスさんが熱海市で行っている周遊バスもその一つではないか、と考えている。
- 利用者の減少、運転手不足というのは、伊豆地域特有の課題としてでなく、県全体の課題として、しっかり取組んでいかなければいけないと考えている。

(東海バス 朝倉委員)

- 運転手の数や収支的なことを考えると、自動運転等が飛躍的に発達もしない限り、伊豆でどれだけ頑張っても、運行ダイヤは30分に1本、1時間に1本と言うのが限界。
- その30分、1時間を待って頂ける風土もしくはマインドを利用者に持って頂くのが重要と考える。
- 公共交通にどうやって乗っていただけるのかっていうようなPR、告知含めた広報活動、意識の改善、こういうものが取組まねばならない課題と思っている。

(伊豆急行 木田川委員)

- 今一番大きな課題はエネルギー価格高騰に伴う動力費の増加。
- 鉄道については運転手だけでなく技術系職員全般が不足しており、採用がままならない状況が続いている。一過性でなく今後も続いていくであろうと危惧している。

(ふじさん駿河湾フェリー 滝浪委員)

- 2050年のビジョンを考えたときに、日本全国の人口が減少している中で、インバウンドをどうやって取り込むのか、が課題で出てくる。
- トヨタ自動車(株)が中心となって裾野市でウーブンシティを作っている。静岡県に盛り込めば、一歩先んじた面白い計画になると思う。

(学識経験者 鈴木先生)

- 短期的なものとビジョンに分けて検討すること自体は良いことだが、ビジョンを約30年後に設定し、現状と目標とのギャップを出そうとすると、あまりにもギャップが大きすぎ、見えない部分を指しすぎている部分がどうしても出てきてしまう。
- 現状分析で抽出された課題は、喫緊の課題であり、これに対する対応はプラン編での検討項目。
- 現状ベースで改善の目標が立てられる10年後ぐらいの範囲で一区切りを設けるべきと考える。
- 資料3「課題の整理」で抽出された課題は、30年後ではなく、中間に一区切りを付けるのであれば、そこに向けた課題。

(学識経験者 宇都宮先生)

- この手の計画は目先の課題を解決するのではなく、大きな目標を決めてからバックキャストすべき。そういう意味では良かったが、これまでの議論のとおりビジョンが2050年では遠すぎて分かりにくくなっている。ヨーロッパのケースでもビジョンは5年から10年後に設定している。
- 計画策定に当たり、直近までのデータを集めた上で発射台にしないとミスリードになってしまう。直近のデータやパーソントリップ調査などを組み合わせ、しっかりとした計画として欲しい。
- 県民アンケート結果を見ると、工夫をすれば公共交通を利用してくれる人が、潜在的には結構居ると感じる。公共交通の利便性を改善することによって利用が増えるような計画にしていくべき。
- モビリティの世界での官と民の役割分担、責任分担というものを少し変えていかなければならないのではないかと。モビリティなり交通を地域の財産として、積極的に官と民が関わっていく、そういうことを計画のどこかに記載すると意識も変わるのではないかと。
- 公共交通ネットワークの維持・確保ではなく、もう少し前向きな計画にして頂きたい。単に今を何とかするのではなく、例えばオーストリアではほぼ全てのバスにバリアフリータイプを導入したように、前向きに良いサービスには投資していくことが重要なポイント。

(伊豆原座長)

- 二人の先生がおっしゃったとおり、課題の整理と目標値を精査する必要がある。
- コロナ禍の状況をスタートとすると寂しい計画になってしまう。地域に密着したデータを踏まえて精査して、前向きな方向性も含めて、もう一度議論を。
- 協議会の前に地域分科会が開催されるので、今日頂いた意見を踏まえて、皆さんで議論をして頂きたい。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 前向きな計画に、と言うと、最近では自動運転導入とか突拍子もない技術が出てくることもあるが、そうではなく、公共交通サービスをより良いものにしていく、とか、大きな目標だと、脱炭素に向けた意識の向上とか、そういう意味での前向きなので、付言させていただく。

(静岡国道事務所 柳野委員)

- 昨今の頻発・激甚化する災害を受けて、道路に対するニーズも変わってきている。
- 公共交通も、少し先のビジョンを考える時には、災害対応を盛り込めたら良いのでは、と思った。

(学識経験者 鈴木先生)

- 災害をどう防ぐか、災害が起きたときにどう対処するか、というのは重要な課題になってくる。触れるだけではなくて、一步踏み込んで、計画の中に位置付けてくれればありがたい。

(飯田会長)

- まちづくりとして、コンパクトプラスネットワークに取り組んでいるが、集約的な都市の形成は中々難しく、その上で公共交通で結ぶことをセットでやっていく必要がある。
- 都市計画区域マスタープランの中で県としての方針を約 10 年ぶりに見直す作業を行っており、その中で、コンパクトプラスネットワークの位置付けをさらに強化していく。
- 関連計画でもしっかり公共交通を位置付けて連携を図っているので、ここで紹介させて頂いた。
- ビジョンは、目標と言うよりはもう少し遠い将来のこうあったら良いでしょう、という将来像と考えている。
- 将来としては「持続可能な社会を支える公共交通」「誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供」と、いつの時代もこうなっていきたいと言うものを掲げた。
- 中間となるような 10 年後、20 年後の姿については、もう少し具体的な到達点のイメージを次回以降にお示しして、意見を伺っていきたいと考えている。

(平野事務局長)

- 今回、ビジョン案についてはご了承頂いたということで、次回は進めてまいりたい。
- この場で言いそびれた、あるいは思いつかなかった意見があったら、1 月 10 日ぐらいまでに、メールで御意見を頂きたい。

4 閉会