

令和4年度 第3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3月14日(火)

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2回協議会の振り返り、課題整理の進め方
- (2) 県民アンケート分析結果
- (3) 県地域公共交通計画骨子(案)
- (4) 災害対応について
- (5) 令和5年度事業計画(案)及び予算(案)

3 会議の内容(議事要旨)

【議事1 第2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 県民アンケート分析結果】

事務局より資料2の説明

(学識経験者 鈴木先生)

- アンケート結果を色々な形でクロスしたりして分析をしているが、ざっくりとまとめると、分からないから使えてないという回答が多いと思う。
- 他の地域で色々な調査に関わっているが、分からないから利用しない、と言う人が非常に多い。
- 到着時刻の遅延、行き先あるいは決済方法、これらが不安に思うということは結局どういう仕組みになっているのか分からないから不安になっている。
- まとめにも記載してあるが、公共交通を利用してもらうために、(バスの乗り方を説明するなど)分からない部分を何とか払拭することをやった方が良い。
- 利便性向上には、路線、所要時間、乗継を充実・改善とあるが、現状やっていることを分かってもらうことによって、実は充実・改善しなくても、十分に利用できるケースもあるだろうと思う。

(事務局)

- 使ってくださいと言うだけでは、利用増につなげるのは難しいと考えている。
- 正しい情報を知ってもらえるよう、今の鈴木先生のお話を参考に計画を考えていきたい

(伊豆原座長)

- 鈴木先生のご指摘も含めて、分析により、特徴的な話がずいぶん分かってきたと思う。
- 改めて分析の視点やこんなことを分析すればいい、という指摘があったら、事務局まで伝えて欲しい。
- 県民アンケートの分析結果については情報共有できたということで、次の議事に進めさせていただく。

【議事3 県地域公共交通計画骨子(案)】

事務局より資料3の説明

(静岡運輸支局 岡田委員)

- 今後一年間かけて、県全体の5カ年の交通計画が策定されるということで、非常に大きな事、という認識を持っている。
- 市町の方をお願いしたいが、是非とも県計画と連携・連動する形で、今後、計画を策定もしくは改定して欲しい。県計画の中でも、その意識付けを後押ししていただきたい。
- 国の動きを紹介すると、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が閣議決定され、自治体・事業者とが連携と協働、これを共に作る共創という言葉で繋げてある。地域公共交通ネットワークの再構築「リ・デザイン」に基づいて、公共交通計画とまちづくり政策の融合を目指し、社会資本整備総合交付金による支援ができる形を作った。
- 国としても支援するので、改正法案が通ってからの話になるが、使える支援メニューがあるか計画作りの中で意識してもらい、県市町で活用していただきたい。

(伊豆原座長)

- 法案が通ったところで、色々情報交換しながら、計画の中に盛り込める物は盛り込んでいく、という方向で願います。

(県道路局 山梨委員(代理))

- 二点確認したい。一点目は、スライド10枚目で2040年頃の展望として、例えば主要な幹線道路の充実、渋滞の解消、空港の利用拡大と記載してあるが、こういった要素でこれらを2040年頃と位置付けたのか、根拠があるのか教えていただきたい。
- 二点目は、各地域の目標達成のための施策について、先ほどのアンケート分析とか、何かの要素から、ここに結び付けたのか教えていただきたい。

(事務局)

- 一点目の2040年頃の展望の根拠については、明確にこれとお示しできるものは無いが、道路の整備計画の完成見込みなどをいくつか拾っていく中で出てきたところで、概ね2040年頃と位置付けた。
- 二点目は、第2回協議会にて抽出した各地域の課題に紐付いている。地域分科会において、市町・事業者と意見交換し、困っていることなどをまとめて作成したものである。

(中部運輸局 勝山委員 (代理))

- ウェルビーイング指標の位置付けを教えてください。計画の目標とは別に参考指標として追いかけていく位置付けなのか。それとも、計画の指標に目標として位置付けていくつもりなのか。
- 評価のやり方として、目標と論理的に整合する数値目標を定めた方が良い。
- データを集めるのが大変なものを成果指標としてしまうと、データを集めるだけで精一杯になってしまって、その後の考察とか分析の時間が取れず、次に生かせない、評価疲れを起こしてしまう懸念がある。評価疲れを意識して、目標設定を行うべき。
- 今回の路線バスの遅延時間・遅延頻度のデータの集め方で評価疲れを起こさないよう注意して検討していただきたい。
- 第10章の項目は他県計画では見られない珍しい部分と思う。どういうことを意識してこの項目を設定したのか回答いただきたい。

(事務局)

- ウェルビーイング指標については、成果指標として設定する予定は無い。
- 計画について議論する中で、生活の質(QoL)を重要視していきたいと意見を頂いた。QoLにつながる指標として、定期的に現在地を確認するような活用を考えている。
- 今後5ヶ年計画を繰り返し、ステップアップしながら将来目指す方向に進んでいく訳だが、その大きな流れの中で5年毎だと本県の置かれている位置が分からない、と第2回協議会で御指摘いただいたので、どこまで来たのかを確認する意味で、この指標を使っていきたい。
- 第10章の項目は、全国各地で様々な取組がある中、現時点で政策の一つとして考えることは難しいが、注目しておいて状況の変化に乗り遅れてはいけない、と言う項目を掲げる予定である。毎年度進捗状況を把握して、取り組めるものは積極的に取り組んでいく、という姿勢を示したい。

(伊豆原座長)

- 大きな流れについては、多分皆さんご了承いただけたかと思う。活性化再生法の改正も議論されており、状況が変化する場合もある。今のご指摘にあった新しい考えなどを静岡県としてチェックしていきたいという意図についてもご理解いただけたかと思う。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 地域のウェルビーイングなり、まちづくりが計画の大きな目標であるが、中身を見ると運輸事業をどうするか範囲にとどまっているのではないかと思う。
- アンケート結果で、到着時刻の遅延が出てくるが、この原因は、道路において、公共交通が必ずしも優先して通れない状況になっているため。
- 部会で「渋滞の解消」のように自分たちのできない範囲に依存した指標を設定するのは間違っている」という意見があったようだが、「渋滞の解消」は、県の交通計画において重要な課題のはずである。道路政策を含め、交通のまちづくりとしての位置付けを、この県計画の中でも言っていく、まちづくりと繋げることによって初めて地域の機運が高まるという視点がもうちょっと必要ではないかと思う。
- 県民自らの自由意志でこういう公共交通だったら良いよね、と思わせることが必要。

- 非利用者に公共交通利用を意識させるのであれば、車は便利だが過度に依存することによって、経済学で言う外部不経済が発生し、社会的な負担（渋滞、大気汚染、CO2、交通事故など）がかかっていると言うこと。公共交通を使うことによって結果的にお互いハッピーになる、こういうことをしっかり示していくことが必要。
- 公共交通を改善せずに渋滞対策で道路を拡幅すると、車が便利になったことによって公共交通の利用者が減り、渋滞がかえって激しくなって社会全体のコストが上がり、全員が損をしてしまうというダウنز・トムソンのパラドックスがある。道路も重要だが公共交通の改善がないと社会全体のウェルビーイングを悪化させてしまう、そんなロジックがあることも広く県民にメッセージをすることが必要かと思う。
- 基本的な方針は、単に足を守るだけでなく、別枠で攻めということも考えてあり、綺麗に整理できている。
- 国交省の公共交通の手引きを見ると、効率化、収支率が優先順位の高いKPIとして挙げられているが、運行本数を減らして効率化を高めることが本当にウェルビーイングなのか、考えていかねばならない。
- 現場においてDX化をするのは良いが、ダイヤの確保とか交通サービスそのものの向上に対する施策を期待したい。
- 運行本数を増やすとなると事業者単体での対応は難しい。国も県も事業者と一緒にあって、支援しながら進めていくことによって、公共交通サービスを高度化し、県民の満足度を高めていくべき。
- 渋滞の解消、定時性の確保が議論になってくると、圧倒的に鉄軌道の優位性が出てくる。ヨーロッパと比較して考えると、静岡県の規模ならば、鉄軌道ネットワークの拡充も選択肢として考えてみてはどうか。

(伊豆原座長)

- 宇都宮先生からは、大きな視点と鉄道の視点、計画記載の注意点をご指摘いただいた。
- 大きな視点は、公共交通を整理してサービスの向上を図るのは何のためか、ウェルビーイング指標を含めて整理し、計画に記載しておくこと。
- 鉄道も地域にとって大切なサービス。鉄道の視点が少ないので、第8章（施策）の辺りで、鉄道サービスの活用などを整理しておく必要があること。
- もう一つは、サービスの効率化・高度化において、効率化だけを追求してはまずいので、誤解を与えないように気をつけた表現をしていくこと。

(伊豆原座長)

- 骨子案としては御了承いただいた、と言うことでよろしいか。

<協議結果：全員承認>

(伊豆原座長)

- 中身を充実させるために、皆で議論していく必要があるかと思うので、引き続き先生方にもご指摘・ご協力頂くということで進めていきたいと思う。

○関係者のところには、事務局からこんな形でどうだろうか、個別に調整やお願いに行くことになるかと思うが、その時は協力をお願いします。

【議事 4 災害対応について】

事務局より資料 4 の説明

(静岡国道事務所 柳野委員)

- 今回の災害対応の説明の目的は、骨子案 P17 にある特集・コラムに、このような形で載せる、ということか。
- 前回協議会において、道路の将来計画として、防災減災国土強靱化みたいな観点があり、公共交通計画の中にも何かそういう将来、防災の観点でこうあるべきみたいな姿が位置付けられないだろうか、というニュアンスで発言した記憶がある。
- 今回の骨子案で、安全・安心の確保の中に災害対応も含まれていると言うことで、今後細かい中身の部分が出てくるのかと思っている。
- その展開の議論と、今回の災害対応についてリンクしているのか少し疑問に思うところがあるので、この災害対応についての位置付けを教えてください。

(事務局)

- 今回の議事の目的は、計画への記載方法ではなく情報共有。地域分科会を開催したが、県災害時交通マネジメント検討会を知らない方が多かった。こういう組織があって、災害時にはこのような形で対応していくというのを情報共有したいと思い、今回紹介した。
- 今回の資料の中身は、県の地域防災計画で詳細が定められており、整合を取っていくのが煩雑になるので、県地域公共交通計画への記載は考えていない。
- 災害対応として、指揮系統が必要なこと、あらかじめ災害対応の仕組みについて情報共有を図っていくことが重要である、といったようなことを安全・安心・快適の目標につながる施策の中で記載していきたいと思っている。
- コラム・特集の災害事例には、伊豆山土砂災害時の事例や他にも情報共有しておくべき事例などを記載したいと考えている。

(静岡国道事務所 柳野委員)

- 災害があった時に道路と公共交通の役割分担があると思う。道路の方は被災時にまず道路啓開をして物資を届ける。一方、公共交通の方は、車を無くしたりして公共交通でしか移動手段がない人々を運んでいる。
- どういった役割分担があるのか議論をしておけば、災害時交通マネジメント検討会なども有効に発揮できると思う。

(学識経験者 鈴木先生)

- 災害対応の位置付けは、今、説明のあったとおりでよいかと思う。
- 東日本大震災の時に、地域の状況をずっと見てきた経験から言うと、災害時に公共交通が対応することになる場面というのは少なからずある。

- 公共交通の役割の一つとして、災害時の対応を計画全体の流れに沿う形でうまくまとめて頂きたい。
- 被災時の最初（緊急対応期）は、人の命を救う為の移動手段の確保、2 番目（応急期）は、自家用車が使えない状況もあるし、通常とは道路環境が違う中で移動をどうするかへの対応、復旧期になりになると一般乗合バスなどは通常の輸送を確保することが重要になってくる時期で、公共交通機関の中でも果たせる役割が変わってくる。
- 貸切バス、場所によってはタクシーの活用など、災害時における公共交通の総動員の仕組みを構築しておく必要があるのではないかという意味で、公共交通の考え方を計画で触れておく必要があると思う。

（伊豆原座長）

- 災害事例を特集・コラムに記載するだけでいいのか、計画を策定していく中で議論していきたいと思う。
- 道路との関係もある。災害時には、その場その場の対応が必要なため、あまり具体的な記述は難しいと思うが、考え方は整理しておくべき。
- 災害対応については、以上のとおり情報共有したということで、次の議事に移る。

【議事 5 令和 5 年度事業計画（案）及び予算（案）】

事務局より資料 5 の説明

（伊豆原座長）

- 協議会規約第 2 条第 2 号により予算案はあらかじめ承認を得る必要があるため、ここでお諮りする。令和 5 年度予算案について承認するという事によろしいか。

<協議結果：全員承認>

（学識経験者 鈴木先生）

- 二つほど気付いている点、それから一つ気になっていることを申し上げる。
- 一つは、市町や交通事業者が施策を実行しやすい計画であるべき。県が指針を示している事によって動きやすいという面もある。役割分担や市町・事業者の取り組みに対して県はこういう立ち位置でこういうことをやっていくということを分かりやすく表現できれば良いと思う。立てた計画が実行に移されていくという流れが重要。
- もう一つは、骨子案第 10 章の新たな技術の導入・社会情勢の変化への対応は、ただ単語が羅列しただけでは意味がない。上下分離や交通税の議論をするにしても、公共交通の位置付けがしっかりしていないと、導入できるのか、何が適しているのかの議論に繋がっていかない。
- どういう考え方のもとで公共交通を維持あるいは活性化していくものなのか、静岡県における公共交通の位置付けをしっかりとさせるべき。公共交通の位置付けをある程度示して、今スタート

ラインに立っているような議論を検証しながら進めていく、その入り口に持ってくるような記載がいいのではないかと。

○非常に気になった点としては、地域分科会の中で出てきた、渋滞の解消のように自分たちの出来ない範囲、の意見。渋滞の解消が道路を拡幅するとか、新しい道路を作るとか、インフラを大きく変えることだと思込んでいるのではないかと。

○渋滞の解消は知恵を出す事によって色々なことが考えられる。インフラを変えなくてもお金をかけなくても知恵とやり方と仕組みづくりでできるものもたくさんある。過去に浜松市、遠州鉄道ではお金をかけずに仕組みを作るだけで、渋滞解消や交通の流れを良くすることを色々やってきている。

○関係部署、特に警察の皆さんと協力してブラッシュアップしていかなければならないが、私自身も盛岡市で色々やってきた経験もあり、できることは色々あるんだという事を分かっていたらいい。

(学識経験者 宇都宮先生)

○知恵出しをした知恵の結集をすることで、県が方向性を出していくことが重要である。ぜひ知恵を結集して良いものにしていきたい。

○事業者が知恵を出しても動けない場面、確保で精一杯の現状があるのではないかと。行政側が従来以上に積極的に公共交通に向けて取り組もうとしているわけだから、事業者からも遠慮せず、こういう制度の方向性にしたら、もっとこういうことができると言って欲しい。

○厳しいから駄目だ、守るために必死、ではなく、より高みを目指すために何をどうすればいいのかわかるプラスアルファの知恵出しにも取り組めたら良い、と考えている。

○第10章で、さまざまな動きをキャッチアップしていくことの重要性は認めるが、静岡県ビジョンを実現するために何が必要なのか、目的のためにどう使えるのか、という発想が必要ではないかと思う。

(伊豆原座長)

○今の知恵の話も含めて、計画を作ってどうやって実行していくか。計画を作る段階からそれを意識して作っていくことが大切。

○来年度、あと3回協議会ができる。地域分科会を含めて色々なご指摘が頂けるよう、皆様のご協力をお願いしたい。

○議事進行はここまでで終了し、マイクを事務局にお返しする。

(平野事務局長)

○次回協議会は7月下旬の予定。日程については改めて連絡する。

○これで第3回協議会を終了する。

4 閉会