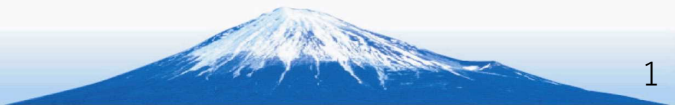


第4回協議会の振り返り

令和5年12月19日
静岡県地域公共交通活性化協議会事務局



- 1 第4回協議会の振り返り**
- 2 第5回協議会までの実施事項**

1 第4回協議会の振り返り

(1) 開催概要

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 全委員70名中 出席委員65名（うちオンライン参加46名）

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



1 第4回協議会の振り返り

(2) 議事概要

No.	項目	内容
1	第3回協議会の振り返り	第3回協議会の概要、主な意見、第4回協議会までの実施事項、地域分科会での意見
2	“ふじのくに”地域公共交通計画（素案）	計画の構成、施策、数値指標、コラムなど
3	県生活交通確保対策協議会の再編	県生活交通確保対策協議会の県地域公共交通活性化協議会への統合方針
4	報告事項	国庫補助金の交付決定、計画策定業務委託の契約概要、今後のスケジュール

1 第4回協議会の振り返り

(3) 主な意見等 (1/3)

頁は計画（案）に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
4	95	行政視点での問題点について、「f：交通事業者への補助金等が増加」を「路線の維持が困難」等の表現に修正されたい。	表現を修正する。
5	99	基本的な方針のうち「短期的方針：地域の足を支える公共交通の役割確保」とあるが、「役割確保」という表現はしっくりこない。 「役割確保」の表現について、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始めている。公共交通の役割確保・維持していただ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。	「地域の足を支える公共交通の確保」と「乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供」の2つに修正する。
6	106	各主体が何をすべきか明確化すべきであり、第6章に節を追加して整理した方がよい。 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、もう少し丁寧に記載が必要である。	各事業ごとに、事業内容と役割分担を示した個票を作成し、第1節に盛り込む。

1 第4回協議会の振り返り

(3) 主な意見等 (2/3)

頁は計画（案）に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
7		「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、モード別に算出した方が良い。	モード別の内訳についても整理する。
	122	「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。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せず、適切な目標値とすることが重要だ。	「利用者数」を「県民1人当たり利用回数」とする。「公的資金投入額」を「利用者一人当たり公的資金投入額」とする。また、評価項目の一つに収支率を含む本県独自の「地域間幹線系統に関する事業評価」を追加する。
	123	「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。真に必要な費用をきちんと確保していくことが重要だ。 「公的資金投入額」は、適切に公的資金を投入していくことも必要だ。現状維持を目標とすることは見直した方が良い。	
8	129	第8章において、新たな技術等を整理しているが、最新技術の導入が目的ではないため、章タイトルを見直した方が良い。	「公共交通の確保に向けた新たな動き」に修正する。

1 第4回協議会の振り返り

(3) 主な意見等 (3/3)

頁は計画（案）に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
-	全体	「公共交通＝社会インフラ」であり、持続させる必要があるということをより明確に打ち出した方が良い。	公共交通が社会、まちづくりにおいて重要なものであることを、序章第1節「計画策定の目的」で明記する。
		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、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た方が良い。	
		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ると、数ページ程度の概要版もあると良い。	概要版を作成する。
		目指す姿の実現に向けては、財源の確保が必要であり、財源確保についても記載があると良い。	既存の補助金の再編などについて、第7章第2節「評価体制」及び第3節「評価スケジュール」に追記する。
		計画は前向きなものである必要はあるが、コストについて問題提起しておくことも必要である。十分な議論を踏まえて費用負担は調整していくということを明記しておく必要がある。	
		公共交通の利用促進について、自家用車からの利用転換にあまり触れられていない。自家用車からの利用転換や交通分担率などについて示せないか。	事業の「鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けたイベントの実施」を「自家用車から公共交通への利用転換に繋がるイベントの実施」に変更する。

2 第5回協議会までの実施事項

(1) 地域分科会の開催

伊豆地域分科会	令和5年11月21日（火）14:00～16:00
東部地域分科会	令和5年11月24日（金）14:00～16:00
中部地域分科会	令和5年11月20日（月）14:00～16:00
西部地域分科会	令和5年11月22日（水）14:00～16:00

議 題	<ul style="list-style-type: none">・ 第4回協議会の振り返り・ “ふじのくに”地域公共交通計画（案）
--------	--



伊豆地域分科会（11/21）

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (1/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
3	88	二酸化炭素排出量を減らすには、鉄道の利用がもっとも効果的だ。重要なのは水素バスの導入などではない。水素バスは30人程度しか運べないが、鉄道は500人でも運べる。	鉄道の利用について追記する。
	89	コンパクト・プラス・ネットワークは、2050年ではなく、2030年にはできているべきもの。2050年にかけて進めるものではない。	現在の取組状況を追記する。
	93	ヨーロッパの道路にはタクシーか自転車しか走っていない。鉄軌道が主な移動手段となっている。また、ヨーロッパでは2両編成は見ない。宇都宮LRTは3両。それなりの輸送量が必要だ。 キックボードは事故の危険があり、勝手な駐車も目立つ。ビジョンとしていかがか。	2050年はあまりに遠く、イメージ図で表現するのは難しいため、イメージ図を削る。

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (2/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
5	102	目標①必要な時に、必要な場所へが、自動運転で実現できるのか。目標②安全に、安心してなら理解できる。	記載を改める。
		目標④だれもが快適にとは、時刻どおりにちゃんと目的地に行けることだ。新技術の導入は目的ではなく、アプリができてても利便性は変わらないだろう。	記載を改める。
	103	目標①必要な時に、必要な場所へのイメージ図でキックボードが目立つ。バス、電車への乗り継ぎを表現する図とした方が良い。	イメージ図を改める。
	104	長期的な目標の①から④に「役に立つ」の言葉を加えると分かりやすい。特に、①必要なときに必要な場所へだけでは誤解を招く。	目標の①から④に「役に立つ」ことを追記する。

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (3/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
6	106	行政には、公共交通のアピール、意識の高揚などの役割を期待したい。市町は、直接、地域の交通について考えるようなきっかけを作るべき。県としてはもうすこし大きく、アピール、意識啓発を行うべきだ。	各者の役割を追記する。
		交通事業者の役割は、運行と品質確保・向上だけではない。公共交通に新たなサービスや付加価値を創出することを期待したい。これは行政にはできないこと。	
		県民の役割についての記載を拡充した方が良い。	
		事業者の役割に地域公共交通の付加価値の創出とあるが、付加価値とはどのようなものを想定しているか。	車内空間の活用など、単なる移動手段ではない価値を想定している。
	107	2029以降の欄の記載が重要。継続すべきものは継続とし、見直すべきものは見直す旨記載すること。	メリハリのあるスケジュールに改める。

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (4/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
6	107 ～	施策と各事業を見るに、県の取組は補助か調査・検討。県は調査はする、あとは側面支援ということか。	県は、事業者及び市町の取組を進める役割を担っていると考ええる。
	117	全国的には、各地でバスターミナル事業が行われている。バスターミナルの整備という視点があっても良い。	記載を拡充する。
		交通結節点における乗換え環境整備には、環境だけではなく、ダイヤ設定を含めた方が良い。	
	121	定時定路線を合理化したのがデマンドであり、デマンドをさらに合理化できるのか。	市町ごとに状況は異なるものの、中部地域のすべての市町がデマンド交通を運行している。県及び市町の連携でより良い運行を実現できると考える。
中部地区には鉄道もありバスもあるのに、デマンド交通の合理化に取り組むのか。バスが足りないからデマンドが必要になる。			

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (5/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
6	121	西部地域の取組に、この地域の特性を盛り込んだ方が 良い。	西部地域は県内で特に自動車依存の強い 地域であり、記載を改める。
7	122	指標1の達成のためには、利用回数を増やさないと いけない。自家用車から転換できるように、利用回 数を増やす。目的は路線の維持ではなく、サービス レベルの維持だ。県の記載としては適切でない。	説明文の記載を改める。
	123	指標2の説明が不足していて分かりにくい。	算出根拠などの説明を拡充する。
			指標2は、県独自の評価だとのことだが、立ち位置 自体がおかしくないか。利用者の半分の方が不満を 持っている。指標で評価するのがいいのかわるか。 運行回数もあるが、どちらかというと効率化を狙っ ているのか。収支率という記載もある。ビジョンの 大きな意味を考えてほしい。

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (6/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
	123	指標3は、公的資金をいかに減らすかということか。投資額を控え、効率化の視点で事業をチェックするのなら反対だ。	公的資金をいかに減らすかではなく、第4回協議会での議論を踏まえ、公共交通への投資が適切であることを示す指標として設定した。
7	125	評価指標の中に、モード間の乗継改善とあるが、環境整備とは、乗り継ぎ時間を短縮するような施設整備や、歩く時間を短くするような施設整備を考えているか。	施設整備について追記する。
		整備箇所数の母数19に東海道新幹線の新富士駅が含まれていないが、含めた方がよい。	母数を、東海道新幹線の新富士駅を含む20駅に改める。

2 第5回協議会までの実施事項

(2) 分科会等での主な意見等 (7/7)

頁は計画(案)に対応するよう記載

章	頁	意見	対応など
7	126	西部地域で、新たな公共交通サービスの導入件数を指標としている。西部地区のように大量輸送を必要とし、道路も渋滞している地域が、輸送資源の総動員で本当に良くなるのか。宇都宮では、LRTの運行開始後、企業バスを減らしており、今後も何社かが、企業バスを減らす予定。	西部地域は、県内でも特に自家用車への依存度が高い地域である。あらゆる輸送資源の活用など様々な手段で、自家用車からの転換を促すきっかけを作る必要がある。
	127	全71名の委員で評価するというのは非現実的だ。協議会の中に評価委員会のような組織を設置できないか。	評価委員会の設置について追記する。
8	136	SUMPが新たな動きとして記載されているが、この計画自体がSUMPであってほしかった。今後、静岡県下の計画の参考としてほしい。SUMPは、どちらかというとコンセプト、計画策定手法だ。	本計画では、SUMPの手法を参考に、ビジョン編からのバックキャストिंगにより公共交通のゴールを定めた。次期計画では、さらに踏み込んでSUMPを取り込んでいきたい。