

第5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12月19日(火)

13:30～15:30

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 議事

- (1) 第4回協議会の振り返り
- (2) “ふじのくに” 地域公共交通計画(案)
- (3) 県生活交通確保対策協議会の再編

3 会議の内容(議事要旨)

【議事1 第4回協議会の振り返り】

事務局より資料1の説明

(県タク協 村上専務理事)

○P95表4-1 地域公共交通の問題点で、タクシーの営業エリアの縮小とあるが、営業エリアは、市町単位からより広域なブロック単位の交通圏になったタイミングでむしろ拡大している。ただし、コロナ禍で事業者自体の退出はあった。

(事務局)

○正確な記載に改める。

(中部運輸局 勝山代理)

○達成指標(数値指標)について、現状値が2019年や2023年とバラつきがあるが何故か。

(事務局)

○指標によっては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮し、影響を受ける前の2019年を基準年としている。

(中部運輸局 勝山代理)

○現状値としては最新の2023年値を示し、目標値についてはコロナの影響等も踏まえて設定してはどうか。

(事務局)

○ご指摘を踏まえ、現状値は最新データを示すこととする。

(中部運輸局 勝山代理)

○指標1及び3は、データの取得方法が「中部運輸局から利用者数の報告を受け…」となっているが、算出スケジュールの都合上、令和5年度末に令和4年度末の値を公表している。計画の評価において最新のデータで評価ができないため、各事業者からデータを入手して評価した方がよいのではないかと。

(事務局)

○毎年7月頃に評価を行うことを考えていた。中部運輸局の公表は1年遅れということだが、より正確な内容で評価したいため、これを用いることとする。

(中部運輸局 勝山代理)

○施策と事業を整理した個票について、「補助制度等による財政支援」と「補助制度等の創設」といった表現が混在しているが、「補助制度等による財政支援」で統一し、スケジュールを示す矢印で適宜実施と示してはどうか。

(事務局)

○ご指摘を踏まえて修正する。

(中部運輸局 勝山代理)

○地域公共交通を取り巻く現状として、タクシー営業所及び10km圏が示されているが、素案で示していたように、10km圏とした理由を明示した方がよい。

(事務局)

○ご指摘を踏まえて修正する。

(中部運輸局 勝山代理)

○地域公共交通に対する補助について整理された別冊資料については、引き続き調整をお願いしたい。

(事務局)

○別冊については、準備ができ次第確認いただくようにする。

【議事2 “ふじのくに”地域公共交通計画（案）】

事務局より資料2-1の説明

（県タク協 村上専務理事）

- 県民意識として、公共交通を利用しない人が6割存在する事が示されている一方で、目標として「みんなが愛する地域の誇り」を掲げるのであれば、公共交通を利用していない人の役割もあるのではないかと。

（学識経験者 鈴木先生）

- ご指摘の通り、県民がどうするかといった視点が抜けている。現在の整理では、県民は概要版を見るだけになってしまうため、県民に対するメッセージを入れた方が良い。

（事務局）

- 県民に向けたメッセージについて、事務局で検討したい。

（森町 岩瀬代理）

- タクシー圏域を示した図面について、半径5km圏を示しているように見えるが、これでは森町ではタクシーを利用できないように見えてしまうため、半径10km圏で整理をお願いしたい。

（事務局）

- 平均時速20kmで走行した際に、30分でカバーできる範囲として10km圏を図示したいと考えた。図面については再確認する。
- 現在、県タクシー協会に所属する事業者の営業所のみを示しているが、県タクシー協会に所属していない事業者も含めて、12/31時点の情報として最終的には更新したい。

（県バス協 堀内専務理事）

- 問題点・課題として、運転手不足が整理されている一方で、あらゆる輸送資源を活用しているが、そもそもの輸送資源が無くなるのではないかと。
- 利用者の役割に関わるかもしれないが、みんなで輸送資源を確保するというを示した方が良い。

（事務局）

- 事業者や県、市町に任せておいたら大丈夫ということではなく、県民の協力も必要であるということ、メッセージとしてしっかりと打ち出していきたい。

(静岡市 松浦部長)

- 県全体の達成指標のうち、公的資金投入額について、現況が適正だという判断のもとでの数値設定だと思うが、適正とする判断基準があれば教えていただきたい。

(事務局)

- 適正かどうかの判断は難しいが、現時点の公的資金投入額を基準として目標値を設定した。
- サービスレベルを落とすというわけではなく、様々な施策を通じて利用者数を増加させることを考えており、利用者数が増えればおのずと1人あたりの公的資金投入額は減少するという意味合いで目標を設定している。

(静岡市 松浦部長)

- 中部地域の指標について、5年で公共交通サービスを見直すというのは、減便も含めてほとんどの市町で見直しを行うと思うが、この指標でよいのか。

(事務局)

- 中部地域における取組状況を踏まえながら、適宜目標は見直すことを考えている。

(静岡市 松浦部長)

- 指標1及び2は増加させることを目標としている一方で、指標3は現状維持の設定となっている点に違和感がある。

(事務局)

- 利用者数を増やすことを目指しているとはいえ、人口が減少することも踏まえて設定している。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 公的資金投入額について、現状値以下という目標設定は消極的である。
- 現状、公共交通は民間事業者の努力だけでは立ち行かなくなっており、公と民で役割分担を行い、公がより踏み込んでいくことが重要である。
- バリアフリー等に対応した車両へと更新していくためにも費用が必要であり、公が補助することも重要である。
- 中部及び西部地域の指標については、アウトプット指標となっており、アウトカム指標とすべきである。

(事務局)

- 公的資金投入額は、制度上、何もしなければ投入額が増えることになる。現状値以下にするというのは、消極的な姿勢ではないことをご理解いただきたい。
- 中部地域は山間部等においてデマンド交通に関する課題を抱えており、西部地域は自動車への依存が県内でも高くなっている。このような背景を踏まえて指標を設定しているが、ご指摘を踏まえ再検討する。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 公的資金投入額については再検討をお願いしたい。

(会長)

- 現状6割が公共交通を利用していないという中で、県民に利用してもらうことが重要であり、県民にメッセージを発信しながら公共交通をみんなで、共助の精神で支えていく必要がある。
- そのためにも、県がバックアップする必要があるが、県民理解も必要不可欠である。一足飛びに県民の理解は得られないため、まずは地域公共交通計画を策定し、計画を推進する中で、県民の意識変化を促せるようにしていきたい。

(県タク協 村上専務理事)

- 概要版において、公共交通を取り巻く現状として、バス・タクシーの運転業務に係る労働時間が長く、平均賃金は低いことが示されているが、このような表現では若い人がネガティブに受け止めかねないため、表現を見直していただきたい。

(事務局)

- 事業者におかれては、待遇改善に取り組んでいることは理解している。表現について再検討する。

(学識経験者 伊豆原先生)

- 公的資金投入額について、現状値に対し目標値を現状値以下とするのはいかがかと思う。利用者を増やそうとしていることはわかるが、以下という表現は違和感があるため削除してはどうか。

(会長)

- 削除する方向で進めたい。

(学識経験者 伊豆原先生)

- 中部地域の指標は、地域に見合ったサービスを展開するという事であると理解している。中部地域の全市町において、そのような視点を持ってサービスを展開していくというような事がきちんと伝わるように表現を見直してはどうか。

(事務局)

- ご指摘の通り、住民ニーズにマッチしているかどうかを重要と考えている。誤解のないように表現方法を再考する。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 公的資金投入額について、「現状値以下」の「以下」の表現を削除するだけでは寂しい。むしろ引き上げるべきである。民間事業者がしっかりとサービスを提供できる地盤をつくることが重要である。

(学識経験者 伊豆原先生)

- 公的資金投入額についての議論はきちんと議事に残すこととする。
- 公共交通を地域の足としていくためには、ある程度の投資は覚悟しないといけない。事業者の立場も考える必要があると思う。一方で、行政が公共交通ばかりに投資できないという事情も理解できなくはない。
- 公共交通サービスを提供し、良い生活をしてもらうためには、お金だけでなく投資もある。人的資源の育成や、相談にのるといったことも投資である。前向きな方向を見つけていただきたい。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 議事録に残すだけでは見る人が限られるため、もっとしっかりと発信していきたい。

(学識経験者 伊豆原先生)

- 県民へのメッセージとして計画の中で示せないか。

(会長)

- 県民へのメッセージとして示せないか検討する。

(学識経験者 宇都宮先生)

- 西部地域の指標も、アウトカムとなるように再考いただきたい。
- 指標2について、事業をチェックすることが目標で良いのか。
- 「持続可能な公共交通」のイメージが湧かない。持続可能な社会を支えることが交通の役

割であるため、表現を再考いただきたい。

- 将来目指す姿の具体化イメージとして、「誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供」を掲げているが、アウトカムとしては、公共交通空白地が減るのか。シビルミニマムは守るということを、県の方向性として示してはどうか。

(事務局)

- 「持続可能な公共交通」の表現は、将来目指す姿の具体化イメージにつながるように修正する。
- 公共交通空白地の算出については検討したが、経年的に追跡していくことは容易ではないため、見送った経緯がある。

(学識経験者 鈴木先生)

- 2023年に策定する計画としては、コロナによって事業が大打撃を受けたということよりも、人手不足ということをしっかり打ち出した方が良い。
- 限られた資源を有効に活用し、既存資源では足りない部分を県民の協力も含めて総動員でカバーすることで、最適化を図るということが重要であり、この辺りをもう少し伝わるように工夫できると今作る計画として深みが増すのではないか。
- 公共交通が「役に立つ」というキーワードが大切であり、本編だけでなく概要版にもしっかりと記載していただきたい。
- 2024年問題というようなことも言われているが、労働環境としては悪化しないはずであり、記載の仕方は工夫が必要である。
- 特集ページに、県内地域公共交通の歴史が整理されている、各社からいただいたものを整理した後、確認させていただきたい。東海道線の開通等、インパクトの大きな出来事については、記載漏れがないようにしておく必要がある。

(学識経験者 伊豆原先生)

- 本日の意見を踏まえて修正した計画(案)について、委員へ配布・確認いただいた上で、パブリックコメントに諮ることとする。

(事務局)

- 計画(案)すべてを確認いただくとページ数も膨大となるため、修正箇所のみわかるようにして意見照会にかける。