

静岡県議会地域公共交通対策特別委員会 議長報告関係資料

1 委員

- ・委員長 宮沢正美（自民改革会議）
- ・副委員長 坪内秀樹（自民改革会議）、阿部卓也（ふじのくに県民クラブ）
- ・委員 藤曲敬宏、相坂摂治、西原明美、杉本好重、飯田末夫（自民改革会議）
良知駿一（ふじのくに県民クラブ）
牧野正史（公明党静岡県議団）

2 調査事項

活力ある地域社会を目指す公共交通に関する事項

3 活動状況

回数等	開催日	調査の概要
第1回	5. 6. 29	委員協議（調査運営方針、年間スケジュール等）
第2回	5. 8. 7	調査事項に関する関係部局からの説明と質疑応答 委員協議（調査内容の検討等）
先進地調査	5. 9. 6～8	1 まちづくり株式会社ZENコネクト 自動運転レベル4での本格運行 2 一般社団法人北陸SDGs総合研究所 AI新技術を活用した乗り合い送迎サービス 3 公立小松大学 高山純一教授 持続可能な地域公共交通に関する研究 4 福井鉄道株式会社 沿線自治体や地域住民と連携した利用者増加への取組
第3回	5. 10. 10	参考人招致 ・NPO法人全国移動サービスネットワーク 副理事長 河崎 民子 氏 ・株式会社電脳交通 Communication Center 乗合CCセンター長 兼 営業戦略部地域交通推進セクションリーダー 堀口 駿 氏 委員間討議等（報告書作成に向けた討議等）
第4回	5. 11. 21	参考人招致 ・株式会社野村総合研究所 コンサルティング事業本部 アーバンイノベーションコンサルティング部 部長 若菜 高博 氏 シニアコンサルタント 川手 魁 氏 コンサルタント 倉林 翼 氏 ・一般社団法人静岡県バス協会 専務理事 堀内 哲郎 氏 委員間討議等（報告書作成に向けた討議等）
第5回	6. 1. 15	報告書作成に向けた委員間討議

4 提言

当委員会として、次のとおり提言する。

提言1 公共交通を活用した暮らしやすいまちづくりの推進

(1) コンパクトプラスネットワークの考えに基づくまちづくりの推進

少子高齢化、脱炭素社会が進展するなか、地域が持続的に発展していくためには、全ての人々が快適に暮らせる環境が不可欠である。

公共交通機関により各地区の拠点をつなぐことで、通勤や通学、通院、買物等の日常生活が不便なくできるまちづくりを推進すべきである。その際、単純に中心市街地に人を集めるというのではなく、地域の実情に合わせ、住民のニーズに沿ったまちづくりを進めるべきである。

(2) 公共交通と各施策の連携

公共交通は単なる交通手段ではなく、医療、福祉、保健、教育、観光、産業など様々な活動に不可欠なものであることから、費用対効果だけでその存続について判断するのではなく、各部局が連携しそれぞれの施策の実現に寄与する、将来に渡り持続可能な公共交通システムの構築を目指すとともに、総合的なまちづくりについて検討すべきである。

提言2 誰もが安心して生活できる公共交通の整備

(1) 公共交通を維持・充実させるための取組

ア 公共交通を維持していくための機運の醸成

公共交通を主体的に担っている民間事業者では、公共交通部門の赤字を高速バスや貸切バスなどの他事業の黒字で補填する収支構造となっているが、コロナ禍により他事業の収支も悪化し、これまでの収支構造が維持できなくなっている。また、公共交通を維持していくための自治体からの補助金にも限界がある。公共交通は、地域の足として将来に渡りなくてはならないものであるということを地域住民に認識してもらい、それを地域全体で守っていくという機運を醸成する必要がある。

市町と連携し、積極的な利用の啓発やイベントの企画等を行う地域住民や企業等による支援体制の構築を図るとともに、従業員の通勤において公共交通の利用に積極的に取り組む企業等に対する、金銭的なインセンティブを含めた支援策について検討すべきである。

問題がある案件や懸案事項について関係部局間で協議する場を定期的に設け、情報の共有を徹底すべきである。なお、悪質な業者への対応を踏まえ、協議の場には警察関係者も加えるべきである。

イ 地方鉄道における上下分離方式導入の検討

地方鉄道の運行維持に加え、脱炭素社会に対応するためのインフラ整備を事業者がすべて担うのは困難であることから、運行や維持管理を鉄道会社が担い、車両やインフラは行

政が所有する上下分離方式の導入について検討すべきである。

(2) 交通弱者のための移動サービスの充実

ア 新たな移動サービスの導入促進

高齢者や学生などの交通弱者が不便なく生活できるよう、既存の公共交通機関でカバーできない部分を補完するため、デマンド型乗り合い交通システムや住民ボランティアによる移動サービスの導入を促進すべきである。

また、導入した移動サービスを継続していくためには、人材の確保に加え、運営資金の調達が重要となる。県は、人材の育成を支援するとともに、各種団体、企業等に資金面での支援への理解、協力を求めるなど、サービス継続に向けた支援を行うべきである。

加えて、乗合率の向上や、運転手の負担軽減といった取組が、サービスの効率化を図るうえで重要であり、AIを活用した配車アプリの導入が効果的と考えられることから、運行主体が安心して選択できるよう同種アプリのメリット・デメリットについて調査研究を行うべきである。

イ 既存の交通機関と新たな移動サービスの連携支援

新たな移動サービスの運行にあたり、タクシー事業者に運行を委託したり、福祉事業者の空き時間の車両を活用するなど、地域の様々な資源を活用するとともに、利用者が遠方の目的地に向かう際には、鉄道の駅やバスの停留所まではそれら身近なサービスを利用し、そこから先は既存の大量輸送交通を使うなど、事業者間の連携により利用者の利便性を高めつつ、既存事業者にもメリットがある仕組みを構築することが事業継続のために重要となる。

事業者が単独で業界団体や交通機関と調整を行うことは困難であることから、県が積極的に関係機関との調整を行うべきである。

ウ 市町と連携した広域サービス導入の検討

新たな移動サービスは、各自治体からの支援を受けて運行することが多いため、その移動区間は、原則その行政区の範囲内に限られる。しかし、立地的に隣の市町の方が近く、買物や通院などの生活施設がそちらにあるといったケースも考えられることから、住民の利便性を向上するため、行政区をまたいだ広域的サービスの導入について、県が主体となり市町と連携し検討すべきである。

さらに、行政区域や事業者ごとに、予約や決済で利用するアプリ等が異なるケースが考えられることから、利用者の利便性向上と事業者のコスト縮減のため、アプリ間で連携できる仕組みを構築するなど、地域横断でのインターフェイスの統一・連携を図るべきである。

エ 地域の異業種との連携

利用者が少ないことから公共交通が撤退せざるを得ない交通空白地では、同様の理由から病院やスーパーも撤退してしまうなど、その問題は交通だけではなく、医療、小売、物流などの異業種においても発生している。それら異業種と連携し、移動診療車や移動販売車、大型商業施設や教育機関等への送迎バス、貨物輸送車等を住民の移動サービスに活用することで様々な課題を同時に解決できる可能性がある。

県は、市町と連携し、各種団体や企業等に理解、協力を求めるなど、異業種間の連携による住民移動サービス実現に向けた取組を行うべきである。

提言3 公共交通機関におけるICT活用に向けた支援

(1) MaaSの県内市町への展開

スマートフォン1つで、電車やバス、タクシー、自転車といった複数の交通手段を一括で予約決済できるMaaSは、各交通機関の相互連携により切れ目ない移動サービスの提供が可能であり、住民の利便性の向上に加え、各公共交通機関の利用率向上、さらに観光振興、地域活性化に寄与するものと期待される。

現在、県内で実施している実証実験結果の分析と機能改善を進め、早期の本格導入を目指すとともに、その利便性をより高めるため、県内全域での広域MaaSとして共通の交通プラットフォームの構築を目指すべきである。

(2) 自動運転技術の発展に向けた支援

現在の自動運転技術はまだまだ実用レベルとはいえないものだが、運転手不足や運行コストといった課題を解決するためには必要不可欠な技術といえる。1日でも早く実用レベルに到達することができるよう、本県においても実証実験に積極的に参加するとともに、市町や関係事業者への情報提供に努めるなど、自動運転技術の発展、実用化に向けた動きを推進すべきである。

提言4 市町等への協力体制の整備

(1) 新たな移動サービスの導入に向けた支援

デマンド型乗り合い交通システムや住民ボランティアによる移動サービスといった新たな移動サービスを整備する主体は市町であることから、県は積極的に情報収集を行い、国の制度を活用する施策の検討を行うとともに、他自治体での成功事例や最新技術等について、市町に対し十分な情報提供を行うべきである。

また、新たな移動サービスの導入や運用に関するアドバイザーを派遣するなど、導入に積極的な市町を支援するとともに、消極的な市町に対しては、導入の目的や効果について丁寧に説明し、その必要性について理解を深めるよう取り組むべきである。

(2) 既存の公共交通機関との連携強化

地域住民によるボランティアやライドシェアなどの新たな移動サービスの導入・促進は、既存の公共交通機関に携わる事業者にとって民業圧迫につながるのではないかと懸念がある。県は関係団体等と普段から積極的に話し合いを行い、新たな移動サービスは、既存の公共交通機関の活用を含めた連携が重要であり、また、住民の移動が活発になることは、結果的に公共交通機関の利用増加につながることを丁寧に説明し理解を求めらるべきである。

また、公共交通の活性化には、行政と交通事業者だけでなく、県民も含め、地域の関係者等が共通の目標を持ち、連携し一体となって取り組んでいく必要がある。そのためには県がリーダーシップを発揮し、関係者等との調整役としての機能を発揮すべきである。

(3) 公共交通利用に向けた住民の意識転換と啓発活動

公共交通の選択肢を増やし、その可能性を示していくとともに、公共交通の利用料金が決して過大でないことを周知することにより、住民の公共交通に関する意識の転換を促していく必要がある。また、市町や関係機関と協力し、公共交通を無料乗車できる日を設定するなどして、公共交通を知ってもらう、体験してもらう機会を増やすための啓発活動に取り組むべきである。