

令和4年度 第1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7月28日(木)

10:30～12:10

場 所 県庁別館8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) 静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約について
→出席委員70名中 承認70名
- (2) 監事、座長の指名
→監事2名(伊豆市 新聞総合政策部長、森町 村松副町長)
座長1名(NPO法人まちづくりの達人ネットワーク 伊豆原理事長)
- (3) 地域公共交通計画の策定、今後の予定について

3 会議の内容(議事要旨)

【飯田県交通基盤部都市局長 あいさつ】

- 地域公共交通は、地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力ある地域の振興を図る上で、大きな役割を果たしている。
- しかしながら、近年の急激な人口減少や、運転手不足の深刻化、さらにはコロナ禍による新しい生活様式の浸透などにより、「交通事業者が収益を確保しながら公共交通を担う」という、従来の構造を維持することが難しくなっている。
- 県では昨年度末に更新したインフラビジョンなどを踏まえながら、持続可能で利便性の高い公共交通サービスを利用者に提供できるよう、これまでの計画にない考え方も取り入れた「“ふじのくに”地域公共交通計画」を策定することとした。
- 「“ふじのくに”地域公共交通計画」の策定に向けて、是非、皆様から忌憚のない御意見をいただき、本県の地域公共交通の活性化を推進してまいりますので、よろしくお願ひしたい。

【議事1 静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約について】

事務局より資料1の説明

(浜松市 刑部代理)

- 設置規約13条の負担金について説明を求めたい。

(事務局)

- 現段階では、県計画策定において県費及び国からの補助金を財源に考えており、協議会員からの負

担金は考えていない。

(株)東海バス 朝倉委員)

○伊豆地域公共交通活性化協議会と伊豆分科会の違いは。

(事務局)

○伊豆地域公共交通活性化協議会は、伊豆地域公共交通計画の策定と事業の実施を協議する場であり市町の協議会と同列の位置付け。一方、伊豆分科会は県協議会分科会の位置付け。

【議事2 監事、座長の指名】

設置規約第6条第4項により、会長（飯田都市局長）が指名。

監事2名 市長会長、町村会長の市町より（伊豆市 新聞総合政策部長、森町 村松副町長）

座長1名 （NPO法人まちづくりの達人ネットワーク 伊豆原理事長）

【議事3 地域公共交通計画の策定、今後の予定について】

事務局より資料2の説明

(学識経験者 鈴木委員)

○環境変化を見据えて、柔軟性のある計画にしていく必要がある。限られた資源を有効活用するため、必要性を見極めメリハリを付けた計画の立て方が必要。

○短期的にできること、少し先を見据えなければならないことがあるため、短期・中期・長期と分けて計画を作っていく必要がある。

○MaaSなど使用する言葉に共通認識、同じイメージを共有しながら議論する必要がある。

○新しいことを導入することが目的ではなくて、課題を解決することが目的なので、目的を見失わないように進めていく。

○災害復旧において公共交通が果たせる役割も多い。災害対応なども考慮した計画に。

○利用していない人の選択肢になり得るように公共交通についての情報発信を。

(学識経験者 宇都宮委員)

○何をしようとしているか分からなくならないようにして欲しい。目指すべきゴールを定め、そこからバックキャストして何をしていけば良いのか決めていく。目指すことをちゃんと考えた上で計画にしないと意味が無い。

○公共交通の維持確保と言っても人によって考え方は色々ある。一時間に一本のバスで良いのかなど内容もしっかりと議論していく必要がある。

○単に事業者の運輸事業をどのように維持するのかの議論だけでなく、交通モビリティ全体をどうしていくのか考えなければならない。「モビリティ＝人々が幸せに」これが根本の考え方ではないか。

○地域公共交通計画の中で「自動運転」と言うと議論がゆがんでしまう。誤ったメッセージを与えることのないよう慎重に議論する必要がある。

(国土交通省中部運輸局 勝山代理)

- 「ふじのくにデジタル田園都市」は県の総合計画に記載されているものか。
- 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率は標準指標であり、特段の理由がなければ計画に定めて欲しい。

(事務局)

- 県総合計画の中では、ふじのくにデジタル田園都市の概念的なことが描かれており、今年度になってから知事が推進を表明しているため、目標として取り入れている。
- 収支率について、事業者等と協議した上で設定できるよう考えていきたい。

(学識経験者 宇都宮委員)

- アンケートは、事業者、行政だけでなく、住民の声も分かるような形にした方がよい。
- 収支率に拘らないような視点を。便数を減らせば収支率は上がるが、混雑した結果、公共交通の質が落ち、利用者数が減っていく、ということも起きている。

(遠州鉄道(株) 諸井委員)

- 収支率というのは補助金から考えると大きな要素かもしれないが、バス事業者にとって一番大きな課題は運転手を含めた業務員不足。運転手の処遇を上げていかないと人員確保は難しいが、そうすると収支率は悪くなる。計画を策定したのに実行する者が居ない、ということに成りかねないので、収支率を計画にどういう風に位置付けるか議論していただきたい。
- バスや鉄道の運転手は、処遇が良くなくても地域の公共交通を支えている、と気持ちで頑張っている部分もあるので、そういった面も情報発信していくような計画を。

(袋井市 鈴木委員)

- 公共交通の利用者に声を掛けていくことが大事。これから通学で使うことが選択肢になるように中学生、高校生にも路線バス等のPRを。

(学識経験者 鈴木委員)

- 今までに各市町や交通事業者がやってきた工夫を調査すると、他の地域の参考にもなるはず。

(事務局)

- 利用者増加に対する取組は重要な視点だと考えるので、調査していく。

(学識経験者 伊豆原座長)

- 目指す姿や各自の役割を共有し、共通の意識を持つのがまずスタート。
- 今日の会議の様々なコメントを皆で共有して、そこから具体的な目標の議論へと次のステップを。

4 講演「持続可能なモビリティ計画について(SUMP)」(資料3)

(関西大学経済学部 宇都宮 浄人 教授)