

令和元年度第3回浜松市地域公共交通会議

会議録

1 開催日時 令和2年1月14日（火） 午後2時00分から午後4時00分まで

2 開催場所 浜松市役所本館8階 全員協議会室

3 出席状況

会長

大村 兼資（浜松市都市整備部長）

副会長

中野 民雄（静岡文化芸術大学デザイン学部准教授）

委員

大倉 篤（静岡県交通基盤部都市局地域交通課長）

代理 石田 正國

諸井 宏司（遠州鉄道株式会社運輸業務部長）

丸山 晃司（浜松市タクシー協会会長）

堀内 哲郎（一般社団法人静岡県バス協会専務理事）

大西 優二（静岡県タクシー協会浜名湖北遠支部長）

川出 虎義（北区自治会連合会長）

西村 恭一（浜北区自治会連合会長）

藤原 昌仁（天竜区自治会連合会長）

夏目 雅子（浜松いきいきネットワーク代表）

小松田 始（中部運輸局静岡運輸支局首席運輸企画専門官）

代理 桑原 靖宗

大見 芳（特定非営利活動法人がんばらまいか佐久間理事長）

柴山 智和（浜松市土木部長）

山根 寛史（浜松中央警察署規制係長）

落合 康浩（浜松東警察署規制係長）

代理 高木 聡太朗

伊藤 康志（浜北警察署交通係長）

代理 鈴木 徹也

武田 道成（天竜警察署交通係長）

森 正明（細江警察署規制係長）

代理 古田 和正

オブザーバー

黒澤 伸行（浜松市都市整備部都市政策調整官）

事務局

鈴木 浩治（交通政策課長）

北村 忠洋（交通政策課長補佐）

外谷 新（交通政策課公共交通グループ長）

井口 哲（交通政策課公共交通グループ）

近藤 大樹（交通政策課公共交通グループ）

笠原 のどか（交通政策課公共交通グループ）

深瀬 真司（交通政策課公共交通グループ）

牧野 嘉文（交通政策課交通計画グループ）

井口 恵行（北区まちづくり推進課長）

青木 久実（北区まちづくり推進課環境交通グループ長）

黒柳 紀博（北区まちづくり推進課環境交通グループ）

宮木 隆之（浜北区まちづくり推進課環境交通グループ長）

吉澤 和久（天竜区まちづくり推進課計画交通グループ長）

吉田 久記（天竜区まちづくり推進課計画交通グループ）

古川 成規（天竜区まちづくり推進課計画交通グループ）

要綱第 11 条に基づく出席者

佐野 弘幸（秋葉バスサービス株式会社代表取締役）

森下 廣隆（特定非営利活動法人春野のえがお理事長）

4 傍 聴 者 6 人

5 議 事 内 容

〔協議事項〕

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業について（国庫補助）
 - ① 地域間幹線系統確保維持計画（県計画）〔意見把握〕
 - ② 地域内フィーダー系統確保維持計画
 - ③ 生活交通改善事業計画
 - ④ 地域公共交通調査等事業
 - (2) 公共交通空白地有償運送の登録更新について
 - (3) バス路線の運行計画について（地域内フィーダー系統）
 - ① 運行中の改善運行 三ヶ日地域バス
 - ・フリー降車区間の新設
 - (4) いなさみどりバスなおとら線の実証運行延長について
- 〔報告事項〕
- (1) 浜松市地域公共交通網形成計画について

6 会議録作成者 交通政策課公共交通グループ 笠原 のどか

7 記録の方法

発言者の要点記録

録音 有

8 会議記録

1 開会

- ・本日の出席は全委員 22 人中 19 人の出席であり、要綱第 9 条第 2 項の規定により過半数を満たしているため本会議が成立することを報告。
(出席者 19 人中 代理出席 5 人、欠席 0 人)

2 会長挨拶

- ・本会議は、市民の皆様にとって使い勝手の良い公共交通にするために、それぞれの立場から議論を深めていただく会議である。
- ・現在、自動運転や MaaS など新たな技術やサービスについての実証実験が全国的に行われている。
- ・本市においても、4 年前に「自動運転やらまいかプロジェクト」を立ち上げ、将来の自動運転の実用化を見据えた、予約・運行管理システムの検証や、使い勝手などのユーザーニーズの把握を目的とし、先月、2 回目の実証実験を西区庄内地区で実施した。
- ・今後は、時代の変革に乗り遅れないように、他市での取り組みや、社会動向も注視し、将来の公共交通の維持について各方面から検討していきたい。
- ・本会議より会議設置要綱第 11 条に基づき、オブザーバーとして浜松 21 世紀都市交通会議のオブザーバー及び浜松市地域公共交通活性化研究会の委員を務めている浜松市都市整備部都市政策調整官が出席する。

3 議事

・前回会議（R1.11.1 開催）の振り返り

●事務局からの報告【交通政策課】

- ・NPO 法人がらまいか佐久間が行っている公共交通空白地有償運送 ICT 実証実験の延長について協議いただき、その中で料金についてご意見いただいた。タクシーに非常に近いサービスを提供しているため、相乗りすることにより費用が抑えられることを説明した。
- ・公共交通網形成計画に関する住民アンケートでは、普段バスに乗らない人もバス路線がほしいという回答を集めてしまう場合もあるため、このような場合の対応はどうかというご指摘をいただき、ご指摘に対し慎重に計画を練っていくと回答した。
- ・テクノロードを中心とした工業用地の渋滞対策や中山間地域における公共交通について質問をいただき、公共交通網形成計画の中では多様な交通モードを提供していくことを検討していくことを回答した。

●質疑応答

-なし-

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について（国庫補助）

・制度概要

【交通政策課】

- ・浜松市では、公共交通の取り組みとして、平成 22 年に総合交通計画、総合連携計画を策定し、目指すべき交通ネットワークの在り方などについて定めている。
- ・計画の中で、地域における移動手段の確保や高齢者などが利用しやすい環境整備などについては、国の補助支援制度を活用して、地域公共交通の維持・改善を実施し、持続性のある公共交通を目指すとしている。
- ・国の支援制度である「地域公共交通確保維持改善事業」は、地域を跨る広域的なバス路線や中山間地域などで運行する支線路線への運行補助やバリア解消のための福祉タクシーやノンステップバスの導入、鉄道駅の設備更新等の補助制度等がある。
- ・支援制度を活用するためには、事業内容について計画及び評価をする必要がある。
- ・市内を走る補助が必要な確保維持路線は 33 路線、51 系統あり、その内、市町村合併前の旧市町を跨がる地域間幹線系統は 17 路線、地域内フィーダー系統である地域バスは 12 地域 16 路線である。
- ・地域公共交通バリア解消促進事業は、鉄道軌道の安全輸送設備やバリアフリー化設備について評価等を行う。
- ・地域公共交通調査事業は、新たな公共交通の計画として公共交通網形成計画の策定について報告をする。

●質疑応答

-なし-

【協議事項】

①地域間幹線系統確保維持計画（県計画）【意見把握】

【静岡県交通基盤部都市局地域交通課】

- ・地域間幹線系統の静岡県全体の評価概要の説明。
- ・地域間幹線系統とは、運行主体が、バス事業者である赤字路線で、複数市町を跨がる路線。
- ・国、県の補助金を受けるためには、事業者単独の維持が困難で、1 日当たりの輸送量が 15 人～150 人、1 日当たりの運行回数が 3 回以上などの条件を満たすことが要件となっている。
- ・県内の補助系統は 60 系統で、補助額はおよそ 380,000 千円である。補助額は、平成 28 年を頂点に徐々に下がっている状態である。
- ・地域間幹線系統を項目の点数化により A B C で評価をしている。県では評価項目として、①運行回数、②収支率、③乗車人員、④ネットワーク構成、⑤広域移動状況、⑥キロ当たり経費の 6 つを挙げている。
- ・県では特に広域移動状況に着目し、20%以上を満点と評価している。20%という基準は、直近の国勢調査において地域間を超えてどのくらい移動しているかという結果が 20%であったため、それに基づき 20%を超えていれば満点ということで評価している。
- ・今年度は、60 系統の内 45 系統、全体の 4 分の 3 以上が 20%以上を満たしているため、

地域間幹線系統としての役割は果たしていると評価している。

- ・令和元年度評価結果は、60 系統の内、A 評価が 24 系統、B 評価が 36 系統。
- ・輸送量 20 人未満の系統が存在する。15 人未満の場合、補助対象外になるため、その危険性の高い路線があることを今後の評価において参考にしていただきたい。

【秋葉バスサービス株式会社】

- ・秋葉線は、袋井駅から気多まで運行している路線である。全長 43.5 キロの内、掘割から気多の 16.04 キロが浜松市にかかっている。
- ・本路線は天竜高校春野校舎に通う学生や自家用車で通勤、通院等が困難な方の生活の足を担っている。
- ・評価結果は全体としては A 評価である。しかし、実態としては、収支率が計画数値で 38.2%、運行実績で 39.2% であるため、収入を費用が上回っている赤字路線ということである。
- ・目標を前年よりも改善としているため、少し改善しているように見えるが、実態としては相変わらず苦しい路線である。
- ・キロ当たりの経費は 262.50 円とエリア平均 366.7 円と比べると、コストがかかっている路線である。しかし、その要因は、設備投資をはじめ建物など更新せずに使っていること及び路線延長が長いことによりキロ当たりになると経費が薄まるといった側面があり、経費削減しながらやっている状況である。
- ・昨今の運転手不足については、元々従業員数が少ないため、1 人減ると、全体に占める比率が大きいため影響が大きい。現在は 60 歳の定年をむかえた者が嘱託あるいはアルバイトとして手伝っている中で、何とか路線を維持するためには、十分な人員数で欠員無くやっている。しかし、高齢化が段々進んできているため、若い人を採っていかねばならない状況に変わりはない。それに伴い、これから処遇の改善等についても前向きに考えていかねばならない。そのため、キロ当たりの経費も若干上昇局面になると想定される。

【遠州鉄道株式会社】

- ・都市部にかかる維持経費が、平均よりも若干大きくなっている。
- ・ある程度車両を維持するためにはバスも新車を購入していかなければならない。
- ・昨今の安全対策は、運行管理も非常に厳格化が求められているという点で、公共交通事業者としては、お金をかけてでもやっていかなければならない。
- ・乗務員の確保についても競争が激しく、採用コストが上がっている。
- ・燃料代、バスの軽油代が非常に値上がり傾向にある。
- ・費用削減としては、営業所や窓口の閉鎖を一部行った。昨年度では、雄踏営業所を閉鎖し、その分、WEB 化、ネット化を強化している。
- ・B 評価の 17 系統は、北遠本線や掛塚さなる台線といった郊外地を走る路線に集中している。
- ・秋葉線は、市街地に出る需要が非常に多い路線であるが、結果的には乗車人員等は厳しい。今後補助対象の路線の中で、バスを運行してまで維持をするかというところが 1 つの要点ではないかと考えている。

【交通政策課】

- ・地域間幹線系統の補助対象路線について、浜松市で行っている令和元年度の利用促進の取り組みとして、秋葉線、北遠本線への補助金交付や障がい者へのバス・タクシー券交付に加えて、時刻表のQRコード等を記載した転入者向けの公共交通クリアファイル配布及びエレベーターに設置している足ふきマットを活用した広告掲載を行った。
- ・来年度以降も継続して、利用促進に努める。

●質疑応答

-なし-

●協議

結果 ・全会一致で了承された。

②地域内フィーダー系統確保維持計画

【交通政策課】

- ・浜松市総合交通計画の基本方針・目標として、「浜松市の魅力を高める使いやすい公共交通ネットワークを構築すること」、「市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスを保証すること」としている。
- ・公共交通の利用者である地域住民が主体となって、「地域公共交通検討会」を設置し、地域にあった使いやすい持続可能な公共交通を検討する、地域が主役となって育てる仕組みを設けている。
- ・浜松市では12の地域で地域バスを運行し、必要に応じて年数回、各地域で交通検討会を実施している。
- ・フィーダー系統については、地域交通検討会の協議を経て、きちんと運行できているか運行路線数、地域バスの利用者数、また、地域検討会での活動を自己評価する仕組みを設け、これらで評価をしている。
- ・目標達成に向けた令和元年度の公共交通の取り組みは、1つ目に「公共交通ネットワークの構築」として、北遠本線などの路線バスの退出に対する代替路線の検討を行った。2つ目に、「地域が育てる公共交通」として、地域バスの運行補助と改善案の検討、また、引佐地域でのICTを活用した実証実験も継続して実施した。3つ目に、「公共交通活性化利用促進の取り組み」として、ユニバーサルデザインタクシーの導入について事業者へ補助を行った。
- ・路線バスの退出に対する代替路線の検討として、令和元年10月より自主運行バス北遠本線と阿多古線の運行を開始した。
- ・今後も利用促進策等を実施し、路線の維持に努める。また、ユニバーサルデザインタクシーについて、今後も導入補助を継続する予定である。
- ・1つ目の「公共交通ネットワークの構築」については、駐車場、駐輪場の整備は今後必要だと考える一方で、用地確保等が難しいため、今後は乗降客数等のデータを活用し、整備場所の優先順位付けも必要であると考えます。
- ・2つ目の「地域が育てる公共交通」については、利用者の固定化に対して、現在実施しているICTの活用の効果検証を行うなどし、新たな取り組みについても検討したい

と考える。

- ・3つ目の「公共交通の活性化・利用促進」については、事業者と継続してバリアフリー化の検討を進めるとともに、新たな利用促進策についても検討が必要だと考える。
- ・一昨年行われた国の第三者評価委員会で指摘されたバス利用者を対象とした調査については、公共交通網形成計画の策定にあたり、職員がバスに乗るなどして調査を行い、の結果を計画に反映していく予定である。
- ・浜松市で行っている利用促進策のアピール事項は、平成30年3月より引佐地域バスでのICTを活用した実証実験の継続及び浜北区における地域バスの利用促進等がある。
- ・各地域の交通検討会における委員の地域バスの評価は、利用促進の取組みを図った地域は高い結果となっている。
- ・令和3年度も同様に12の地域で地域バスを運行し、地域に合った運行として、定時定路線、デマンド運行を継続する。
- ・地域バスの定量的な目標として、令和3年度以降も同じく、収支率、地域検討会の取り組みとする。

●質疑応答

-なし-

●協議

結果 ・全会一致で了承された。

③生活交通改善事業計画

【交通政策課】H30 事業評価 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- ・対象事業者は遠州鉄道株式会社。
- ・事業概要は、安全輸送設備（投資）と安全輸送設備（修繕）あり、安全輸送設備（投資）」については、レールの重軌条化、ロングレール化、分岐器まくら木の更新等を行い、安全輸送設備（修繕）については線路保存費、車両保存費である。
- ・計画上の整備事業は全て完了したことから、目標・効果が達成されたと考え、評価はAとする。

【交通政策課】R2 計画策定 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- ・対象事業者は遠州鉄道株式会社。
- ・事業目的・必要性は、令和2年度においても、令和元年度に引き続き、鉄道の安全な輸送のため、継続した設備更新により、さらなる安全性の向上を図るものである。
- ・事業目標は、安全設備における信号保安設備、線路設備、車両設備の更新等により、年間約1,000万人の輸送の安全性のさらなる向上を図るものである。
- ・事業効果は、安心、安全で使いやすい鉄道を目指すことで、公共交通利用者の増加に寄与するとともに、地域の公共交通ネットワークにおいて幹線としての役割を図るものである。
- ・事業内容は、信号保安設備、保安通信設備、線路設備、車両設備、線路保存費、車両保存費である。
- ・総事業費は、518,515千円。

● 質疑応答

-なし-

● 協議

結果 ・全会一致で了承された。

【交通政策課】 H30 事業評価 バリアフリー化設備等整備事業（鉄道関係）

- ・対象事業者は遠州鉄道株式会社。
- ・当該事業は、国の補助が難しい状況から費用負担については、100%遠州鉄道株式会社にて実施した。
- ・事業概要は、助信駅、曳馬駅、上島駅ホームの転落防止柵の設置。
- ・事業評価は、計画上の整備事業は全て完了したことから、目標、効果が達成されたと考え、評価はAとする。

【交通政策課】 R2 計画策定 バリアフリー化設備等整備事業（鉄道関係）

- ・対象事業者は、遠州鉄道株式会社。
- ・事業の目的・必要性は、令和2年度においても、令和元年度に引き続き、ホーム固定柵の設置及び駅のバリアフリー化整備を計画することで、誰もが安心、安全に利用できる環境の実現を図るものである。
- ・事業内容は、美蘭中央公園、岩水寺駅の固定柵設置と点状ブロックの設置及び八幡駅のバリアフリー化整備の詳細設計を実施する。
- ・事業効果はホーム転落の危険性が減少し、利用者の安全性の向上が見込まれる。
- ・総事業費は、105,620千円。
- ・整備事業の計画期間は、全て令和2年度完成予定。

● 質疑応答

【北竜区自治会連合会長 川出委員】

資料中の負担割合が三者 33.3%ずつとなっており、計が 100%にならないが、如何か。

【交通政策課】

%での表記では、端数処理の問題が生じるため、1/3 と表記を追記する。

● 協議

結果 ・全会一致で了承された。

【交通政策課】 H30 事業評価 バリアフリー化設備等整備事業（バス関係）

- ・対象事業者は遠州鉄道株式会社。
- ・平成30年度計画台数13台のうち計画通り13台を導入し、本事業によりノンステップバスの比率が80.2%から83.4%と上昇したため、評価はAとする。

● 質疑応答

-なし-

● 協議

結果 ・全会一致で了承された。

④地域公共交通調査等事業（計画策定事業）

【交通政策課】

- ・現在、当市で策定している地域公共交通網形成計画は、策定にあたり国から補助金を受けられることができるため、昨年この場で計画を説明した。今回はその評価について説明をさせていただく。
- ・この計画の法定協議会は別会議である 21 世紀都市交通会議であるため、昨年 12 月 18 日にすでに本評価は承認をいただいている。ただし、調査事業については確保維持改善事業の一分野であるため、この場にて報告を行う。
- ・計画は、来年度公表で計画の策定前ではあるが、補助金の評価については、この時期に行うように国から指示があったため、このタイミングで説明をするものである。
- ・今回の計画の中では新たな交通ネットワーク体系についての検討、アンケートの実施と分析、公共交通維持のための検討、さらにはアクションプログラム更新の検討、そして計画のとりまとめを行っている。
- ・交通ネットワーク体系の検討は、上位計画である立地適正化計画、都市計画マスタープランと整合性を図りながらメリハリのある新たな交通ネットワーク体系の検討を行っている。
- ・アンケートの実施と分析については、市民向けのアンケートとバス利用者に特化したアンケートを行い、移動需要の把握を行っている。
- ・公共交通維持のための検討については、中山間地域を中心に運行している地域バスの現状、課題を分析し、持続可能な公共交通を提供するため、運行基準の再検討を行っている。
- ・アクションプログラムの更新については、新たな施策の検討を行った。こちらについては、後ほど報告事項として説明を行う。
- ・来年は市民全体の意見を聞くことを目的としたパブリックコメントを予定している。
- ・評価結果は、「事業は適切に実施されている」とした。
- ・今後の予定は、来年度中の計画策定・公表に向けて進めていく。

●質疑応答

【天竜区自治会連合会長 藤原委員】

質問ではなく、感想であるが、地域バスの現状等について分析していく中で、新たな維持基準について検討しているということで大変ありがたいなと思っている。よろしくお願ひしたい。

【交通政策課】

具体的な維持基準についてはまだ決まっていない。これから検討していくところである。

●協議

結果 ・全会一致で了承された。

(2) 公共交通空白地有償運送の登録更新について

【NPO 法人春野のえがお】

- ・公共交通空白地有償運送の有効期限が令和2年3月4日をもって満了になることに伴い、継続して運行を行うため、登録更新についてご協議いただきたい。
- ・住所の変更、会員数が1,049名から975名に減少した他は、内容の変更は、ほぼない。

●質疑応答

-なし-

●協議

結果	<ul style="list-style-type: none">・全会一致で了承された。・「協議の調ったことを証する書類」を交付する。
-----------	--

(3) バス路線の運行計画について（地域内フィーダー系統）

①運行中の改善運行 三ヶ日地域バス

・フリー降車区間の新設

【北区まちづくり推進課】

- ・三ヶ日地域バスは、昨年6月に開催した本会議で承認をいただき、令和元年10月から2ヵ年間の改善運行を行っている。
- ・地域バスの主な利用者は、三ヶ日西小学校へ通学する児童及び三ヶ日総合福祉センターの入浴施設の利用者並びに三ヶ日市街地のスーパーへ買い物に行く高齢者である。
- ・買い物等で利用されている乗客の方から、帰りに荷物が多くなり、バス停が遠くて大変であるというご意見があったため、改善運行を行ったばかりではあるが、フリー降車区間を設定し、利用者の利便を図る。
- ・フリー降車区間は、乗務員が道路運送法等に基づき安全と判断した場所とする。
- ・国道301、362号、三ヶ日市街地及び国道362号から三ヶ日インターチェンジまでの県道85号線は、交通量や大型車両の通行を考慮し、対象外とする。
- ・車両後部にフリー降車についての表示物の掲示を行う予定である。
- ・細江警察署交通課へは対象区間、降車場所の判断等について、令和元年11月13日に事前協議を行った。
- ・改善運行開始日は令和2年4月を予定している。
- ・令和元年11月13日に開催した三ヶ日地域公共交通検討会で検討し、承認された。

●質疑応答

-なし-

●協議

結果	<ul style="list-style-type: none">・全会一致で了承された。・「協議の調ったことを証する書類」を交付する。
-----------	--

(4) いなさみどりバスなおとら線の実証運行延長について

【交通政策課】

- ・いなさみどりバスなおとら線は、地域バスの利便性向上を目的として、平成 30 年 3 月より I C Tシステムを活用した実証運行を行っている。
- ・実証運行は、当初令和 2 年 2 月末をもって終了する予定であるが、実証運行期間を 7 か月間延長し、令和 2 年 9 月 30 日までとする。
- ・期間延長の理由は、昨年 9 月末に遠鉄バス渋川線の朝の 1 便を除いた退出に伴い、いなさみどりバスつつじ線を 10 月から増便させたため、なおとら線の需要に変化が出ているかを調べ、運行時間や運行台数に問題が無いかを確認した上で本格運行に移行したいと考えているためである。
- ・運行内容は、運行期間が令和 2 年 2 月 29 日から令和 2 年 9 月 30 日までに変更となる以外は、変更はない。
- ・運行開始から令和元年 10 月までの利用者数の推移及び日平均利用者数は、月ごとの増減はあるが、昨年 9 月は 315 人、10 月は 273 人の利用があった。
- ・日平均利用者数は 17~18 人で推移している。
- ・I C Tシステム導入前の月の利用者数は、直近 3 ヶ月で 3 路線合わせて 40 人程度しかなかったが、現在では I C Tシステム導入前の 7~8 倍の利用があり、利便性が高まったことによる利用者の増加がわかる。
- ・全車乗合率は 25%程度で、固定ルートを廃止しても、様々なニーズにシステムが乗合できるようなルートを設定することで、全利用者の 4 分の 1 程度は乗合による効率的な運行をしている。
- ・一方で、4 分の 3 は一人乗車の状態であるため、引き続き実証運行の中で効率の良い運行を検討していく。

●質疑応答

-なし-

●協議

結果 ・全会一致で了承された。

【報告事項】

(1) 浜松市地域公共交通網形成計画の策定状況について

【交通政策課】

- ・地域公共交通網形成計画の骨子は、大きく 6 つの章に分かれている。
- ・今回は、「公共交通に関する基本的な方針と目標」及び「アクションプログラム（施策）」について、説明を行う。
- ・「ニーズに対応した公共交通サービスの改善」、「基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し・中山間地の移動の確保」については、引き続き対応していく課題である一方、交通を取り巻く環境については、この 10 年で大きく変化しているため、「高齢者の移動を支える交通手段の確保」など 4 つを今回新たな課題として設定した。
- ・計画の基本的な方針は、上位計画である浜松市総合交通計画において設定する。

- ・公共交通に関する基本的な方針は、「浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク」、「市民の生活を支えるために必要な公共交通サービスの保障」とする。
- ・尚、基本的な方針は前計画から10年経過し、変化する課題にも対応できることから、継続する。
- ・評価指標の設定については、基本的な方針に紐づく公共交通に関して、数値化できる指標として、公共交通の年間利用者数、公共交通の代表交通手段分担率、市民満足度を設定する。
- ・指標は前回と同じものを使用予定であるが、社会状況の変化や交通事業者の担い手不足などにより目標達成が困難な状況で、現況値と比べると大きく乖離していることから、本計画では目標値の設定方針を変更したい。
- ・目標値の設定方針は、施策による効果により、大きな公共交通の転換を見越すものではなく、施策を実施することで、平成19年の計画策定当時まで利用者数を回復することを目標とする。
- ・公共交通利用者数の令和12年の目標値は、施策を実施することで、平成19年の5790万人まで回復することを目標とする。
- ・公共交通分担率についても、平成19年度の数値を目指すことを目標とする。但し、平成19年当時と比較して、人口減少により、総移動数は減少するため、それらを見越して、5%を目標とする。
- ・市民アンケートの公共交通満足度の結果は、平成19年度と比較すると、年々下がっている一方で、不満の割合については、大きな変化がなく、「どちらともいえない」という中間層が増えている。それは、自動車社会の進展により、公共交通を利用しなくなったことで、無関心になったためと推定している。そこで、市民満足度については、「どちらともいえない」と回答した方を、利用促進策により、平成19年度の数値まで回復することを目標とする。
- ・アクションプランは、目標を達成するための交通施策である。
- ・前計画の39施策中、33施策は何らかの形で着手を行った。
- ・新たな計画では、前計画の施策を踏まえながら、44の施策を検討する。
- ・新たに検討する施策として、「地域の実情に応じた運行形態の検討」についての施策として、タクシーサービスの充実、公共交通空白地有償運送の強化を検討する。
- ・「持続可能な公共交通提供」に対する施策として、一つは、運転手不足などに対応するための雇用について、交通事業者と協力していく。また、地域バス運行事業者の担い手の拡大、車両の小型化等によって、普通2種免許でも運行可能とする取組みについても交通事業者と検討する。
- ・新しい技術の活用に向けた取組みとして、MaaSや自動運転を始めとした取組みを注視していく。
- ・キャッシュレス決済・その他の割引施策として、近年、コンビニなどで進展しているキャッシュレス決済について交通事業者と協議しながら検討する。また、その他の割引施策としては、近年高齢者の重大事故が社会問題となっている一方で、当市では免許返納に対する施策等がないため、地域バスの割引施策等を検討する。
- ・利用しやすい案内表示の工夫についても、交通事業者と協議を進めていく。インバウ

ンド需要に対応するための多言語対応施策の促進やスマートフォンで容易に検索が出来るようにバスオープンデータ化の推進などを検討する。

- ・モビリティマネジメントの一貫として、高齢者への働きかけや市内全域の公共交通マップの作成などを検討予定である。

●質疑応答

【静岡県地域交通課 石田氏】

- ・交通網形成計画の策定にあたって、鉄道事業者の意見を反映する場、あるいは委員会にメンバーとして入れているのでしょうか。

【交通政策課】

- ・鉄道事業者については、委員のメンバーには入っていないが、計画の進捗に伴う形で意見の確認等を行っているところである。

【静岡県地域交通課 石田氏】

- ・具体的に交通網形成計画を立てるにあたり、鉄道事業者、バス、タクシーの連携が必要だと思うので、できれば対等なレベルで意見を聴取できるような会議あるいはメンバーにしていただければということで参考に申し上げた。

4 その他

-なし-

5 閉会