

中部運輸局第三者評価委員会 第3日目（静岡）

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>浜松市地域公共交通会議・浜松21世紀都市交通会議</p>	<p>旧浜松市の時代から取り組まれた様々な先進的な取組の経緯が今に活かされているのかどうか、懸念する。これからの市の交通の方向性をどのように目指すのか、施策を実行していく仕組みや方法を、過去の取組の経緯と成果も含め今一度整理して、市民に対してどうサービスを展開していくのかをもう一度チェックしていくことで良い解が得られるのではないか。</p>	<p>地域バスごとの評価を点数付けしているのは面白いと思った一方で、評価のやり方はアウトプットや収支の改善が中心で、サービスレベルや使い良さの視点が欠けている印象。評価の視点をもう少し広げた方が良い。</p>	<p>本市は一時トップランナーという認識だったが、最近では取組及び成果が立ち止まっている印象である。環状線やミニバスターミナルの計画があったがうまくいっていない。幹線が低迷し、元の計画自体が陳腐化しているとも言える。計画自体の再評価をすべき時期である。</p> <p>北部の路線撤退に向けた対応が場当たり的にも見える。区、支所単位でどのように意思決定して事業を実施しているのかを確認すべき。また、西鹿島駅における北遠本線の案内表示も分かりにくく、改善が必要。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>磐田市地域公共交通会議</p>	<p>「住民の認知度が高まっている」とあるが、利用者数だけでは判断できない。何をチェックして数値目標を立てたのかわかりにくい。提供側の論理だけの評価とならないようにしてほしい。</p>	<p>デマンドタクシーはエリア内でクロージングして、外への移動は路線バスを乗り継ぐように想定しているようだが乗り継ぎは現実的でないようだ。結節点に施設があり乗降は多いが、乗り継ぎ利用は不明である。フィーダー系統として位置づけるのなら、乗り継ぎの実態を把握すべき。</p> <p>→（支局）フィーダー系統は遠方への利用というよりは、地区内の利用が多いようである。</p> <p>目標値の設定について。中央地区では、前年実績が 383 人なのに、目標値がその半分の 190 人に設定されており、本年度は大きく上回っているという評価だが、そもそも目標値の設定が妥当なのか。</p>	<p>磐田天竜線は、ららぽーとや通学利用もありまだ撤退していないが、これ以上の撤退を防ぐという考えが必要ではないか。磐田駅を中心に考えていると思うが、掛塚さなる台線など浜松に直接向かっている路線にも目を向けて、全体の交通網を再評価すべき。</p> <p>掛塚さなる台線や磐田天竜線は、現在平日日中 1 時間に 2 本程度の運行本数が確保されているが、運転手不足で縮小する可能性もある。この運行本数を当たり前思わず、路線の位置づけをしっかりと考えておくことが必要。</p> <p>豊岡地区は特にららぽーと需要や通学利用のおかげで 30 分間隔の運行を維持できているが、予断を許さない状況。こういった検討も必要。</p> <p>→（支局）県が地域間幹線の詳細な OD 分析をしている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>袋井市地域公共交通会議</p>	<p>デマンドタクシー（山梨・中東遠総合医療センター線）の目標値である、1.2人/日の設定理由は？ 効率化を目指す理念は良いが、これで持続可能か。住民に病院以外の使い方もあるとのメッセージを出してはどうか。</p> <p>→（袋井市）中東遠総合医療センターに向かうデマンドタクシー2路線は、掛川市と袋井市の病院を統合・移転した際の直通の路線を確保するため設定。H31/3/31まで定時定路線だったが、デマンド型に移行。目標値はこれまでの片道の利用人数を設定。</p> <p>運転士の不足とのことだが、遠州鉄道が撤退したら他地域へも影響があるので、県、事業者とも協議してほしい。</p>	<p>地域協働運行バスの位置づけについて整理が必要</p> <p>→（袋井市）自治会活動が盛んであり、地域課題と認識いただいている場合には、地域共同運行バスの支援をしていきたい</p>	<p>中東遠総合医療センターに向かう路線は、デマンド方式に変えて効率化したものであり、需要から考えれば妥当である。</p> <p>秋葉中遠線という南北軸を堅持していくことが非常に重要。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>小山町地域公共交通会議</p>	<p>利用者減少にきちんと対応した点は評価できる</p> <p>担当者が1人で対応しているような印象を受けるが、実行体制はどうなっているのか？</p> <p>→(支局)評価委員会の意見を踏まえ、担当者が地域に入り込んで見直しをしている点は評価できる。</p> <p>1人で対応するのは大変かと思うが、もう少し展望を持って取り組んで欲しい。担当者が少ない中で、県や支局でもアドバイスをお願いしたい。</p>		<p>利用者数が、H26年 16,112人→H30年 30,278人と増加しているのに、本省様式の利用者数は評価が悪く一貫していない。</p> <p>須走地区からは小山中心部への需要が少なく、御殿場方面の路線バスが便利なので、すばしりルートが苦しいのは以前より理解していた。デマンドであっても小山町中心部のどこにいくかを明確にする必要がある。</p> <p>→(支局)住民の意見を踏まえ、高齢者が楽しめる場所を設定していると聞いている。</p> <p>町のマンパワーが足りないとのことだが、例えば地域にバス停設置の協力をお願いするなどして、担当の仕事は担当ならではのものに特化させることが必要。計画改定も遅れるとのことだが、必要なことができているかを考えるべき。</p> <p>→(支局)計画は、法改正に対応するため遅らせるとのことで、その間に住民アンケートなど意見収集したいとのことである。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>下田市地域公共交通会議</p>	<p>AI オンデマンド実験を含め、どのような方向を目指すのか。実験よりも次に何をすることが重要。 フィーダー系統の評価についても、次に何を実施するのが記載されていない。 次期計画に反映とあるので、どのように反映されるのか期待している。</p>	<p>AI オンデマンド交通の実験について、市民にとって必要な事業の中に、AI オンデマンド交通を位置づけるべきではないか。</p>	<p>フィーダー 2 路線で明暗が分かれている理由は？須崎海岸線は観光客の利用があり、大賀茂線は生活路線のためか。両者とも下田メディカルセンターに延伸したにも関わらず、差が生じている。利用者がいないのは元気な人が多い、もしくは別の移動手段から転換できないためか。 →（支局）須崎海岸線は JR キャンペーンの影響があったと思われ、大賀茂線は人口減少が顕著になってきたためと思われる。  生活と観光の需要を分けて分析することが必須。  【委員 3 より後日補足】 大賀茂線は下田駅～広岡～メディカルセンター～大賀茂方面の系統。須崎海岸線はメディカルセンター～市民文化会館＜マイマイ通り＞～下田駅～須崎方面の系統（ただし朝夕のみで、日中は下田駅止め）。もともと大賀茂線はメディカルセンターに近い広岡や下田南を経由していたので、メディカルセンターに乗り入れても利用はあまり増えない。須崎海岸線は下田駅から施設の多いマイマイ通りを経てメディカルセンターとしたので利用がかなり増えた。以上のように、両線は事情が全く異なる。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>富士市公共交通協議会</p>	<p>公共交通利用促進条例は、議会側の意識が高まったことも含め、良いことだと評価したい。</p> <p>コミュニティバスの収支率の目標が達成できなければ地元負担というスキームがどのように合意形成されたのが気になる。これから負担の議論は大事になってくるので引き続き取り組んで欲しい。</p> <p>自動運転に言及されているが、計画策定調査の中で本取組の方向性としてどうされようとしているのか、位置づけがよく分からないので、整理されたい。</p>	<p>デマンドタクシーはあまり路線バス・鉄道との乗り継ぎが考慮されていない印象があり、そうするとデマンドタクシーがフィーダー系統なのかどうか、という位置づけ自体を整理した方が良いのではないか。</p>	<p>色々な取組をされていて面白いと思うが、路線網が複雑な印象であり、計画策定の際は路線網をもう少しシンプルにすることを視野に検討する必要がある。</p> <p>→（支局）網形成計画策定中でまだ全体像は見えてきていないが、路線同士の乗り継ぎの改善や、鉄道駅への一部路線延伸などを検討されている。</p> <p>→（委員3）延伸するとさらに路線が複雑化するので、基幹交通として束ねた上で高頻度運行をするほうが良い。運転士不足により大量撤退の可能性もあるので、効率的な運行を目指すべき。</p> <p>岳南電車が資料中に言及されていない。経営難の中ではあるが地域にとって貴重な交通機関であり、何らか言及されるべきではないか。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>静岡県生活交通確保対策協議会</p>	<p>路線ごとの評価方法は分かりやすいが、国庫補助から外れた路線の評価も行い、国庫補助に戻れるのか市町単独補助、または自主運行に移行するのか、フォローアップしていくべきである。</p> <p>→（支局）県では毎年 12～1 月末に開催される地域公共交通会議でデータを示しながら、会議参加メンバーに周知し、補助落ちにならないよう市町に伝えている。</p> <p>今後、運転士不足を理由にした廃止が他に波及してしまうことを恐れている。かなりしっかりしたデータを持っているので、地元と一緒に維持方策を考えて欲しい。</p> <p>また、運転士不足の問題については、自治体、事業者との情報交換を県が主導となって行い、撤退可能性がある路線については早期に話が出来る環境を構築して欲しい。</p>	<p>データを元に分析をしているが、それをもとに施策にどのように反映していくかが重要である。</p>	<p>浜名線が補助基準の最低運行回数・最低輸送人員で、この状態が良いのかどうか、どのようにしていく方針か。断面輸送量を見ると湖西市内で利用が非常に少ない。地域間幹線の評価は断面輸送量、特に自治体境界の値で見えていく必要がある。</p> <p>また、このデータをもとにどのような施策を行っていくのかも、打ち出していく必要がある。その際、エリア全体での評価ではなく、三重県のように問題となりそうな路線に議論を集中して考えていくほうが良い。</p> <p>GTFS が出来れば検索可能性が高まるが、利用自体が本当に増えるためには、その路線が利用してもらえるサービスなのかの評価をしていくことが必要である。</p> <p>今度の活性化・再生法の改正により、地域旅客運送サービス継続事業が盛り込まれる予定で、そこで路線単位の継続について議論をしていけば良い。</p>	