

令和3年度 第4回三島市地域公共交通網形成協議会 議事録(概要)

- 1 日 時
令和4年1月17日(月)午後2時00分から
- 2 場 所
富士山南東消防本部 三島消防署3階 消防センター
- 3 出 席 者
委員27名(欠席2名)
事務局：都市計画課(石田課長、八木課長補佐、仁科副主任、松本主事)
地域協働・安全課(岩崎課長、小糸主幹、谷井主事)
- 4 会議の公開・非公開の別
公開
- 5 傍聴人数
1人
- 6 次 第
 - ・会長あいさつ
 - ・議事
 - (1) 令和4年度三島市自主運行バスの運行について【議案第1号】
 - ・市内循環バス「せせらぎ号」
 - ・市内循環バス「なかざと号」
 - ・自主運行バス「ふれあい号」
 - ・自主運行バス「大場分譲地線」
 - ・自主運行バス「玉沢線」
 - (2) 退出路線の申出について【議案第2号】
 - (3) 単独継続困難の申出について【議案第3号】
 - (4) 地域間幹線系統の事業評価に関する市の対応について【議案第4号】
 - (5) 三島市地域公共交通計画(案)の策定について【議案第5号】
- 7 審議結果
議案第1号—原案どおり承認
議案第2号—原案どおり承認
議案第3号—原案どおり承認
議案第4号—原案どおり承認

議案第5号—原案どおり承認

8 質疑及び意見等

【議案第1号】令和4年度三島市自主運行バスの運行について

・市内循環バス「せせらぎ号」

○委員

1点だけ教えてください。運賃のところについて教えていただきたいのですが、1日乗車が300円ということなのですか、どのように販売してどのように運用される予定かというところをお聞かせいただきたいのと、あと運賃の部分ですね、早めに丁寧な周知が必要だと思いますのでそちらのほうをお願いしたいと思います。

○会長

事務局お願いいたします。

○事務局

事務局からお答えします。

一日乗車券の販売場所等についてですが、今伊豆箱根バスさんと東海バスさん2社で運行しておりますけれども、両事業者と調整をしております、まず車内であったり、駅の窓口での販売を予定しております。

また値上げに対する周知につきましても、広報みしま3月15日号で、皆様に周知するとともに、市のホームページや、自治会へのご案内等を使いまして、あらゆる手段を使いながら、周知を図って、皆さんにご利用いただけるように努めて参りたいと考えております。

○会長

はい、ありがとうございます。そのほかよろしいでしょうか。

○委員

図10の各属性のサンプル数を入れた方がわかりやすいかなと思いました。

それと、あとは考察をお聞かせいただきたいのですが、これやっぱり三島駅とこのヨーカドーのトリップが顕著に大きくなっていて、表2を見ると特定の施設の利用者さんが顕著に増えている。ルートを変えただけでこんなにドラスティックに変わるかなって、何か正直ちょっとハテナのところもあるのですが、もしこのデータの中に、駅への出入りのモードが何だったのかわかると非常にいいなと思います。何かそれも原因がわかってくるかなというふうに思うのですが、なにか考察はありますか。

委員随席

ありがとうございます。ご質問について答えさせていただきます。

図10のサンプル数の件に関してはこれから修正させていただきます。ご指摘ありがとうございました。

次に、利用が特に顕著であった施設というのは日清プラザ・イトーヨーカドーに関しては何度が訪問させてもらっている間で、お車でご来店されている方々がかなり多くいらっ

しゃったなという印象がもともとありました。また、店内に入っていられる様子もご高齢の方とお子様でしょうか、若い方々が一緒になって入っていられる光景が多く見られました。そういった中から今回せせらぎ号の利用の中で、乗車してみて多かったなと思ったのがご高齢の方が多いなというところがあったので、例えば、車で運転ができた方が一緒に来られないといったときに、せせらぎ号の利用というのがあったのかなという風に考えております。

また駅のアクセスについてですが利用者のお住まい、今回北上地区の利用など増加が確認されていまして。そういったことから、たまたま駅を利用したという表現が適切なのかどうかは分かりませんが、乗車・降車場所が三島駅を中心とした乗車と降車というところから利用人数が増えたのかと考えております。

○委員

わかりました。そういうところもちょっと補足してくれると非常に、いい論文になるかなというふうに思います。ありがとうございました。

○委員随員

ありがとうございました。

○委員

1点教えて欲しいのです。14ページ、15ページに経路変更についての利用者の感想があり、数字が乗っているのですが、まず14ページの東回りについて「よくなった」というのが63、その下に「特に意見なし」というのは120いますね。15ページを見ると、「特に意見なし」という方の中で、便数・乗り継ぎが悪いというという方が48%。となると、120人のうち48%と、ざっくり50人にして、そうすると、この評価が逆にこの数字の評価が逆転するのではと思うのですが、この辺はどうお考えなのかを教えて欲しいのですが。

○事務局

事務局からお答えします。

今委員の方からご指摘をいただきましたところ15ページの方をご覧いただきたいのですが、15ページの真ん中あたりに「特になし」と回答した人が120人のうち、ご意見をいただいた方が19人と書かせていただいております。その19人のうちの48%。約9人、8人ぐらいでしょうか。「便数乗り継ぎが悪い」と回答しているというような形になります。よろしいでしょうか。わかりにくくて申しわけありません。

○委員

確かに19人なのですが、全般的にある程度比例するのではないかという感じがあって、その辺は考慮していただきたいなと思いました。

○市川会長

はい。他に質疑等ございますでしょうか。

質疑及び意見なし

【議案第1号】令和4年度三島市自主運行バスの運行について
・市内循環バス「なかざと号」

質疑及び意見なし

【議案第1号】令和4年度三島市自主運行バスの運行について
・自主運行バス「ふれあい号」

○委員

車両購入についてなんですけれども、購入時期がある程度決まっている状態かどうかというところを教えてくださいたいのと、現在使っている車両よりもしサイズがアップするとなると、道路管理者さんと安全確認が必要になりますのでということと、あとは、バリアフリー法に適用しているかどうか確認をしていただいて、もし適用していない部分もあるようでしたら、適用除外の申請を忘れずをお願いいたします。

○事務局

はい。お答えさせていただきます。バリアフリー法に関しては運行事業者さんの方に確認をいたしまして、適用除外が必要かどうかは、こちらで確認をさせていただきます。必要な場合は支局の方に申請をさせていただきます。

また購入の時期になるのですけれども、こちらは、事業者さんと詰められていない部分はあるのですけれども、運行事業者さんの意向ですと、できるだけ早く夏から秋にかけての購入を考えているそうです。エアコンの方がちょっと上手く効いてないということで、できるだけ夏に間に合わせられればなというふうに聞いております。

ただ静岡県様から補助金をいただく関係で、そちらの日程の都合等もございますので、静岡県の担当の方とお話を進めさせていただいて、できるだけ早く購入ができるようというふうに考えております。

また購入する車両のタイプに関しては、資料の31ページに、赤で囲ませていただいている、ロング標準ボディのCタイプというものの購入を考えております。

簡単ですが以上でお答えとさせていただきます。

○会長

よろしいでしょうか。

○委員

ありがとうございます。

○会長

はい。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。
お願いします。

○委員

せせらぎ号とふれあい号で、日清プラザ・ヨーカドーという停留所を使用するようですが、共用なのですか。

○事務局

はい。せせらぎ号とふれあい号の方では、停留所名は「日清プラザ・ヨーカドー」というところになりますけれども、場所は違います。「せせらぎ号」の停留所は、県道三島裾野線沿いから店舗の搬入口が南側にありまして、そちらを活用させていただいております。

「ふれあい号」の停留場新設を考えている箇所に関しては、日清プラザ・イトーヨーカドーさんの北側の敷地にございますタクシーベイを考えております。設置場所に関しては、別のところになります。

○委員

何かわかりやすさとか、追及すると、いろいろあるのかもしれませんが。そこはちょっと検討された方がいいかなっていうと、あと村の駅なのですけど、これ村の駅さんからここを結節点にしてくれみたいな要望があったりしたのでしょうか。

○事務局

村の駅さんの結節点の要望ですけれども、村の駅さんから特にあったわけではございません。地域の住民の話を聞いたり、今既存で走っていますバスを延伸するにあたりまして、やはり村の駅さんは敷地的にも広いですし、利便性が高いのではないかとということで、そちらを結節点にしたいとさせていただきました。

○委員

ありがとうございます。

○会長

他にございますでしょうか。

質疑及び意見なし

【議案第1号】令和4年度三島市自主運行バスの運行について

・自主運行バス「大場分譲地線」

○委員

48ページのところの定期券回数券の設定についてのところで、三島市さんの「花のまち号」と、あと事業者さんの路線が重複する区間については双方の定期券の利用を可能とするということなのですけれども。おそらくその定期券の金額が違ったり等、何かいろいろあるのかなあというところが気になっておりますので、これはコミバスの部分はこれで協議でいいと思うのですけれども、あと事業者さんのところの定期券の利用の仕方とか、その辺の調整はまたお願いしたいと思います。

以上です。

○会長

事務局としてまた調整の方お願いしたいと思います。
ありがとうございます。他にご質問等ございますでしょうか。

質疑及び意見なし

【議案第1号】令和4年度三島市自主運行バスの運行について
・自主運行バス「玉沢線」

○会長

はい。ただいま事務局から説明がございました。
質疑、ご質問等ございますでしょうか。

質疑及び意見なし

三島総合病院には無料のシャトルバスが出ています。それから県の健康センターにつきましても、令和3年度をもって「健康センター」としては、用途廃止される。その後につきまして今県の方で検討中というふうに聞いておりますけれども。感染症の拠点施設となるものができるというふうに聞いております。

いずれにしても健康センターについては、自家用車で利用される方がほとんどで、これをもって、玉沢線を利用する方がいないと。

よろしいでしょうか。5路線についての説明及び質疑が終わりましたので、皆さまにお諮りします。

議事(1)の「令和4年度三島市自主運行バスの運行について」、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

『挙手多数』

ありがとうございます。挙手多数と認めます。議事(1)につきましては、承認するという
ことで決定します。ありがとうございます。

続きまして、議事(2)「退出路線の申出について」に移ります。この度対象となる退出
路線は、伊豆箱根バス(株)様が運行する3路線と、富士急シティバス(株)様が運行す
る2路線であります。最初は先ほどご承認いただいた、現在、伊豆箱根バス(株)様が運
行している「せせらぎ号」、「なかざと号」、「大場分譲地線」について、運行主体が自
主運行路線へと変更になったことによる退出の申出となります。

それでは、伊豆箱根バス様、説明をお願いいたします。

【議案第2号】退出路線の申出について

○会長

ありがとうございました。
質疑等ございますでしょうか。

○委員

すみません。トヨタ自動車東日本線なのですけど。これって何か高速バスとうまく合わせて運行することはできないのですか。

○委員随席

高速バスですが、現状、当社につきましては、三島路線に関しては運行再開を検討中でございます。運休中でございます。なかなか難しいと思われませんが。

○委員

再開すれば、そんなにバス停あるわけじゃないですし、トヨタさんも多分バス停で集約すれば多分岩波とか今いろいろ裾野市さんはやられていますし、集約の仕方によっては別にコストもかけず、両方の機能を兼ね備えることできるのではないかと。

○委員随席

大変貴重なご意見だと思います。運賃制度上の可能かどうかということもあると思いますので、運輸支局の方と相談の上、検討させていただきたいと思います。

○委員

はい、ありがとうございます。

○会長

他にいかがでしょうか。伊豆箱根バス様からは、事業者路線としては退出し、自主運行路線に移行するという。また富士急シティバス様から、見晴台線、それから伊豆佐野線の2路線につきましては、減便等の見直しを行い収支の改善を図りつつ、運行を継続するというご説明をいただきました。

質疑等ほかにごございますでしょうか。

『意見なし』

それでは皆様にお諮りいたします。議事2の退出路線の申し出について、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

『挙手多数』

はい、ありがとうございます。挙手が続いて、議事2につきましては、承認するという事で決定いたします。

続きまして議事3、単独継続困難の申出についてになります。各事業者様からご説明をいただいた後、一括して質疑の時間を取らせていただきたいと思います。

まず初めに富士急シティバス株式会社の方から説明をお願いいたします。

【議案第3号】単独継続困難の申出について

○委員

76ページの富士急シティバスのがんセンター線について、本当にただ単純な質問なのですが、3の収支状況のところの運行経費で、概算がありますけれども、21年度が20年度よりも結構突出しているような気がして、そこで欠損額もすごく増えて、これ見てびっくりしまして、ドライバーさんの対応改善ということもあるのでしょうかけれども、燃料費の高騰というのがこんなに影響して厳しいものかと、ちょっと疑問に感じまして。先ほどスケールメリットを生かして、燃料も購入してきましたっていうお話もあったのですが、厳しいのでしょうか。

○委員随席

すみません。こちらにつきましてですね、系統の再編を今年度行いまして、今まで長泉なめり駅からがんセンターまでのものと、三島駅から長泉なめり駅を通過してがんセンターまで行くものと、三島駅から長泉なめり駅を通過せずにがんセンターまで行くものと3種類ございまして、その他の系統も合わせて全部で6種類の状態であったものを2種類に単純化させまして、こちらの方利用者数が減っているのですけれども、三島駅から長泉なめり駅を通過してがんセンターへ行くものに集約しておりまして、こちらの路線を取り扱い上直接計上するものが、三島駅から長泉なめり駅を通過してがんセンターの系統でございまして、その分だけが2020年度に入っているというカウントになりまして誤解を招く表で申し訳ないのですけれども、実際のところはこれ程ではないにしても、それなりの費用額と赤字額があったという状況でございます。

○委員

ありがとうございます。

○会長

その他になにかご意見ございますか。

質疑及び意見なし

ないようですので、皆さまにお諮りします。議事(3)の「単独継続困難の申出について」、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

『挙手多数』

○市川会長

ありがとうございます。挙手多数で、ただいまの説明どおり、承認するということで決定します。

続きまして、議事(4)の「地域間幹線系統路線の事業評価に関する市の対応について」に入ります。最初に、県の事業評価につきまして、静岡県地域交通課の浦田様から、説明をお願いします。

【議案第4号】地域間幹線系統の事業評価に関する市の対応について

○会長

はいありがとうございました。

ただいま県からですね、令和3年度の評価結果等についてご説明いただきました。事業者様から何かコメント等ございますでしょうか。

質疑及び意見なし

よろしいでしょうかね。

それでは続きまして事務局の方から説明をお願いいたします。

○会長

はい。以上で事務局の説明が終わりました。

ただいまの説明につきましてですね、質疑等ございますでしょうか。

質疑及び意見なし

よろしいでしょうか。

ないようですので、皆様にお諮りいたします。議事4のですね、地域間幹線系統路線の事業評価に関する市の対応につきまして、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

『挙手多数』

ありがとうございます。ただいまの説明の通りですね、承認するという事で決定いたします。続きまして議事の(5)三島市地域公共交通計画案の策定についてに入ります。

事務局から説明をお願いいたします。

【議案第5号】三島市地域公共交通計画(案)の策定について

○会長

はい。ただいまの説明につきまして質疑等ございますでしょうか。

○事務局

すみません、1個説明が漏れておりましたので、ご説明申し上げます。ここの予算の内訳でございますが、前回の「網」の計画のときも交通事業者さんの負担金は求めてございませんので、今回策定に当たりましても、国庫補助と本市の負担金ということで、交通事業者様には負担金を求めない前提で考えております。

申し上げます。ちょっとそこを言いそびれておりました。以上でございます。

○会長

はい。何かご質問ご意見等ございますでしょうか。

○委員

私ばかりで申し訳ないのですが、ぜひともお願いしたいのは、私国道1号と246号とか東駿河湾とか管理させてもらっております。

年々増加傾向にある車をさばくのに限界があり、できれば公共交通をもっと使っていただきたいというのは、道路管理者たる私が言うのもおかしいですけど、もうそろそろいっぱいいっぱいです。国道1号、246、あと主要県道も限界にきておりますので、ぜひ公共交通を使っていた方がよいと考えております。

ただ朝夕ピークだけ我慢すれば何とかなるというふうに、みんな思っているというところもあるというのはよくわかりますが、正直言ってストレスが大きすぎる。多分これからも増加の一途をたどると思っています。

先ほどバス事業者のほうから単独継続困難の路線を色々見てみると、見晴台とかそうですよね。こんなのそもそも単独で維持できるわけがなく、パサディナとか東大場とか、おびただしい数の車がいますよね。

そもそも皆さん車で来ているわけですよ。限られた路線をガチャガチャガチャして、大場駅の周辺だってそんなに広いわけではないですしね。限られているところに集中しちゃっているのは明らかなので。

公共交通計画の策定している裏で三島市さん自転車推進計画を作られていると思うのですが、多分、両立は難しい。私も今後本気で考えるので、バスの路線がないところといったところで東駿河湾とかをもう少し使えるように、インターの検討も含め。都市構造の分析とか、高齢者にとって使いやすいバスとはなんだろうって、そういうところもちょっと、分析をした結果をできれば公共交通計画に若干でもいいので入れていただくと、非常に良いかなと。そういう議論も関係者間でできると、非常に我々として、所轄の国道を管理する側としても、そういう議論は期待をしていますし、私からも毎年国費を入れて、皆さんの支援をするっていう国費の入れ方と、そうじゃない国費の使い方ってきっとあると思うので。ちょっとした工夫で、こういうソフトの国費を減らせる。是非ともそういう議論をしていただければなと考えます。よろしく願いいたします。

○会長

はい、ありがとうございます。

地域の計画策定につきましては、皆さんのご意見を伺いながら策定をしていきたいと思っております。ただいまの意見は事務局の方で受けとめていただきたいと思います。ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

質疑及び意見なし

よろしいでしょうかね。それでは、お諮りしたいと思います。議事(5)の「三島市地域公共交通計画(案)の策定について」、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

『挙手多数』

○会長

ありがとうございます。挙手多数でただいまの説明どおり、承認するという事で決定します。以上をもちまして、本日予定をしておりました議事5件につきまして審議のほう全て終了いたしました。

【議事終了後】

○会長

最後に総括といたしまして先生お2人からご意見を頂戴したいと思います。

○委員

休みがちで久しぶりに出てきたという感じではありますが、3つほど感じたこととお話しさせていただきます。

まず、久しぶりに出てきたということなのですが、やはりコロナの影響でかなり苦しい状況だということがひしひしと伝わって参りました。私、専門的には交通は素人で、都市計画の土地利用で、勉強している者なのですが、なかなか今まで高齢化して或いは人口減で苦しくなってきたというのに加えて、今回のこのコロナというのはどれぐらいのものか、誰もわからないわけですよ。それでオミクロンもそうですし、また違うのが出てくるかもしれない。不確定の中でどうやって事業を継続していくかという、極めて困難な課題に直面しているのかなというふうに思いました。

ただ私、土地利用の方でいきますと、特に例えば先週の金曜日には横浜市の都市計画審議会だったのですが、今郊外の用途地域の見直しというのをやっています、交通的に言うならば、今までは長距離の通勤をしようやく稼げたというのを見直して、やはり住んでいるところで働けるとか、近隣にお店があるとか、そういう土地利用を目指しましょうという方向に、かなり行っていると思うんですね。

それはコロナがなくても、その高齢化時代に歩いて暮らせるまちづくりというかですね、そういうものが本当は必要だったのに、何かこう無理をして、長距離をわざわざ移動していたというところがあって、土地利用的にはやっぱりそれ自体を変えていかなきゃいけないということで、用途地域なんかも見直してというような時代にもなっている中で、そのような不確実性をどう減らし、交通と土地利用との両輪をどのように今後考えていくかということ、原点に立ち返って言うことじゃないかもしれませんが、改めて考えながら、かつその短期的なものを処理していくという時代になっているのかなというは非常に強く感じました。

それから2番目ですが、特に市の自主事業というのでしょうか、5路線に関して思ったのですが、これちょっと素人っぽく思ったのですが、こういうふうになってきて自分で今地図を描いてこの5路線を考えてみると、結局その三島駅と田町駅と大場駅というのが結節点になっていて、そしてこの5路線が微妙に絡み合いながら、特に今回の場合は村の駅でしたっけ、あそこで意識的に2つがリンクするようにやっていますよね。さらにそういう発想でいくと、何かこの伊豆箱根鉄道と5路線がうまい具合に何か全体をカバーしつつ、単にバスだけじゃなくて鉄道プラス、バスってことで、そうとうイメージ的に市内を自由に行き来できますよ、というふうになりつつあるような気がしまして、それでこれはせせらぎ号でこっちはなんとか号というのは、名前としてはいいんですけど、何か全体を統合するような、市内で乗れるコミュニティバスというか、何かネーミングという

か、システムというか、そういうものが何かあった方が、市民にとってわかりやすいと感じました。

かつ200円にしたというのに合わせて、一部では1日乗車券300円と書いてありましたけど、全部は書いていなくて、例えば全部200円一緒で、1日乗車券も300円で全部一緒。さらに鉄道と一緒に使ってもいいのは1日500円券とか、より全体的に統合できるような、或いは乗り回せるようなシステムに育ちつつあるのかなと勝手に考えました。

さらにそんなこと言ったって1日に数本しかないじゃないかというのは必ずあると思うので、全部時刻表をこう並べて、どういうリンクが張られているかというのを、その利用者視点に立って、こんなふうにくとすごい路線で、500円で回れますよとか、そういうのをたくさん考えて、多分利用者の方は考えなくても自分の生活の知恵って言われると考えるのでしょけれど。それを先んじて、もっと可能性を示したい。或いは料金とセットで、いろんな選択肢があったり、そういうのを何かこう事業として発展できたらとってもいいなというふうに思ったのが2点目です。

最後3点目、立地適正化計画の関係なのですが、立地適正化計画自体はできたばかりでして、あんまりその規制力も無いということなのですが、とりわけこの市内のバス路線ですね、今の5路線との重ね合わせをこれは都市計画課さんをお願いしたいことなのですが、公共交通の中でもこのバス路線は、どういう風に実際の町の中心部あるいはその地区中心と関係しているのかというのをもう一度洗い直していただきたい。短期的な事業はこれでいいと思うのですが、何かこう、もう少し都市計画、都市構造ですかね、今まで見たときに、どんな政策が足りないかというのを考える資料としてね、意識的に使って欲しいなと思いました。

特に立地適正化計画では、特に三島の場合、箱根山麓のずっと上がってくる路線の端っこの方に行くと高齢化が進んでいて、さっき車いっばいって話もありましたけど、逆に足腰が弱ってきていて、人口も減ってきていて高齢化率が高くてというところがあって、立地適正化計画の中では高齢化率50%以上になったり、他の条件も多かったのですがね。

そうした地域に住む人がどうすれば生活困難にならないかを考えながら、協議し、政策を考えてみましょうというふうになっているのですが、まだそれをやったわけじゃないと思うのですが、そういう土地利用計画と交通の面と絡ませながら意識して、土地利用も含めて考えて欲しいなというふうに感じます。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

はい。それでは私のほう少しちょっとお話をさせていただきます。

まず「せせらぎ号」に関しまして、今回学生の発表をさせていただきました、まず、ありがとうございます。今回こういう形で発表させていただく、というのが通常あまりないのだと思います。特に卒業研究のフォーマットでそのまま出させていただくというものまずないと思います。

ここ2年間同じような形でさせていただきましたが、事務局が実際に現状を知るといったところから今回これがスタートしてしまっていて、やはり担当者自らがやはり現場に出て、

その構造といったものを知らない限り、どういう利用者がいて、どんな使い方をしたらいいのか。極端に変な言い方をすると、よくいろんな地方に行くと、議員さんの声がでかいところでどうしてもこの交通というのは振り回されてしまうところがある。それに対峙するという必要性は全然ないのですけども、本当にこうニーズといったものをとらえた形の中で、どういう交通を引っ張るのかということを考えるときには、やはり担当者自らがこう出向いて、足しげくやはりその実態を知るということが、やはり交通を形づくる1つ大事なことだと。そういった面では、この3年間、PDCAという形で先ほども報告させていただきましたが、実際計画をしてグルグルまわして3年たったと。そういったところでは、非常に大きな成果が今回の事務局の中に育ったのではないかなという気はしています。

おそらく、バスに乗って調査をするなどは、市の職員になって初めてやられたことだと思いますので、そういった経験は今後もぜひ大事にさせていただいて、現場を知っていただきながら、なかざと号その他、ふれあい号ですか、そういったことも育てていただきたいなと思います。

それから今の私、いろんなところで交通絡みでやって、今、立地適正の話もあったのですが、ちょうど今関東運輸局さんの方で、網形成計画或いは公共交通計画に対して各自治体がどういう形で展開しているかといったところの、一斉アンケート調査をやっています。そういった中で、ちょっと依頼がありまして、少し質問項目の検討して欲しいというところで、私のほうでちょっと追加させていただいた内容というのが、公共交通といったところは、今お話になった短期という5年ぐらいの目途の中で計画づくりをするというのが非常に多いんですけども。将来どういうふうに向き合っているかということを知らない限り、なかなか長期的な展望といったものも結びつかない。

最近では先ほどのコロナの現状でも、非常に厳しい、厳しいという動きはあるのですが、今土地利用の話がございました、将来この町をどうしたいかという思いの中で、絶対ここは残すんだといったような方向性を、各自治体が計画の中でもって動かせるかどうかというのは非常に大きいだろうということで、総合計画、それから立地適正化計画、それから福祉の関係で、福祉の有償運送事業、こういったようなものを各種の計画といったものを、公共交通計画を策定する上で関連性といったものを持たせたかどうかといった調査を併せてさせていただいています。

そういったところは、関東運輸局さんの方でまとめてこれから、集計されたら出てくると思うのですが、ぜひ公共交通計画は単にやはり人の移動だけではありませんので、上位の計画の中でどう位置付けられたものをどう担保するのかといったところをぜひ、考えた上での計画づくりをしていただきたいというふうに思います。

その中でということで、先ほど交通の幹線軸みたいな形の中で、国道に道路だけ負担を出せるかといった話もございました。それはやはり、先ほどの立地適正化計画っていうのは20年先ぐらいの将来を目指してという形になって、バックスキャンのような形で前に戻して、現状を考えていくような形になりますが、どちらかという交通は今の問題からどう解決していかなくてはというところで、こんなのどうしたらいいか、次どうしたらいいかっていうことが、どんどん出てきます。

そういったときに、やはり行政の方で、5年後、10年後にはこういう施設配置をしますから、そのときの需要全体といったものが、これぐらいの見通しになるという柱を公共交通計画の中の5年ではなくて、さらに少し先の、時間軸といったものを重ねて見せてあげ

ることによって、交通事業者さん達の戦略といったところも組みやすくなるかなというふうに思いますので、ぜひその辺はご検討いただきたいなと思います。

あと、国道に負担を減らすという、なかなか難しい話なのですが、やっぱりデマンドマネジメントという形になってくるのですけども。いろんなところでやっている内容としては、パーキングスペースを使ってということで、パーキングマネジメントという形で、都市内の駐車スペース、これを限定してしまう。そういうことによって入り込みを減らすといったやり方があったり、あるいは逆に、どんどん公共交通を推進する上では、企業側に協力する、今まででもやられているような企業バスの仕組み、これを丁寧に対応していく。それを本気でやるのだとしたら行政側が民にやっていいのかっていうところもあるのですけども、そういったことを推奨する事業への提案といったところも、補助事業であったりとか、いろんなことを検討していくスタンスで、本当に市内の交通の負荷を軽減させるのだっていう腹を決めれば、やれないことはない。そういったようなこともぜひ併せて考えていただけるとありがたいなと思います。

そういった面ではこれからやっていくことがたくさんある計画といった中で、特にもう1点だけなのですが、公共交通計画といった側面の中では、これは前回中部運輸局さんの方で、公共交通と福祉といったシンポジウムが開かれました。そのときの中では、やはり交通を考えるとときには、今のSDGSの考え方の中では、17の目標よりももっとブレイクダウンしましょうと。そういった中では、ある意味、公共交通といったものを推進する上には、2030年にしっかりした目標を立てなければいけない。その中では、女性、それから子ども、それから障がい者、そして最後に高齢者という人たちが安心して快適に移動できるような環境を作る。

どちらかというと高齢者は、優先順位は低く、一番の位置付けが、女性であるとか子どもが安心して移動できる空間をどうやって確保するのか、そういったところは例えば、公共交通で成り立たないところはスクールバスとかいろんなもの出てくるとは思いますけども、地域の中で必要な公共交通の移動の担当といえますかね、仕分け、こういったところも含めて、公共交通計画の中でどう位置づけるのかといったようなところも併せて、事務局として検討していただければありがたいなと思います。

やることたくさんでおそらく大変だと思いますけども、おそらく今回せせらぎ号の一緒になって調査した方たち、もしくは都市計画の担当者たちが入ってやられるわけなので、できないことは絶対ないと思いますので、頑張ってください。

最後は応援でございます。以上でございます。

○会長

はい、両先生大変ありがとうございました。地域公共交通計画策定の指針的なご意見をいただきました。ありがとうございました。

それでは事務局の方に進行をお返ししたいと思います。

○事務局

本日は長時間にわたりましてありがとうございました。これもちまして本日の協議会を終了といたします。本日はお忙しいところ誠にありがとうございます。