

## 西遠都市圏総合都市交通体系調査 令和6年度第1回委員会

### 議 事 要 旨

日 時：令和6年10月28日（月） 15：00～17：00

場 所：対面（アクトシティ浜松コングレスセンター 52～54 会議室）・オンライン併用

出席者：

	所 属	役 職	氏 名	会場	web	備 考
委員長	埼玉大学大学院 理工学研究科	教 授	久保田 尚	○		
委 員	南山大学 総合政策学部	教 授	石川 良文		○	
	国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部	部 長	勝又 済	○		代理出席： 主任研究官 小笠原 裕光
	国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長	高橋 寿		○	代理出席： 建設専門官 北澤 しず香
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課	課 長	後藤 直紀		○	
	国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所	所 長	白井 宏明	○		代理出席： 副所長 矢口 謙史 随行者： 企画係長 高井 竜太
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部交通企画課	課 長	江川 晃平	欠席		
	国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長	奥田 章夫	○		
	中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整課	課 長	足立 雅人		○	代理出席： 課長代理 延命 卓哉
	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部	担当課長	平井 崇士		○	代理出席： 副長 上野 真一郎
	遠州鉄道株式会社	取締役 運輸事業 本部長	高林 宏明	○		代理出席： 運輸事業部長 石田 博久
	浜松バス株式会社	代表取締役 社長	大久保 公雄	○		
	天竜浜名湖鉄道株式会社	代表取締役 社長	松井 宜正	○		
	しずてつジャストライン株式会社	常務取締役	尾形 剛	○		代理出席： 取締役 藁科 孝佳
	秋葉バスサービス株式会社	取締役社長	山田 光		○	
	浜松商工会議所	専務理事	河合 正志	欠席		

静岡県商工会連合会	専務理事	窪田 賢一	○		
静岡県 警察本部 交通部 交通企画課	課長	鈴木 淳一		○	代理出席: 係長 杉山 弘泰
静岡県 警察本部 交通部 交通規制課	課長	永沢 はな		○	代理出席: 管理官 芹澤 和義
静岡県 交通基盤部 道路局	局長	望月 靖之	○		代理出席: 道路企画課長 松岡 宏典
静岡県 交通基盤部 都市局	局長	望月 康史	欠席		
浜松市 都市整備部	部長	濱田 輝秀	○		
浜松市 土木部	部長	平井 親一	○		随行者: 土木部次長 加藤 貞仁 主任 深谷 巡
磐田市 建設部	部長	匂坂 正勝	○		代理出席: 都市計画課長 寺田 親史 随行者: 松本主事
掛川市 都市建設部	部長	森長 亨	○		随行者: 参与 稲葉 浩正 主幹 太田 和也
袋井市 都市建設部	部長	石田 和也	○		随行者: 課長補佐 多田 康幸
湖西市 都市整備部	部長	小倉 英昭		○	代理出席: 都市計画課長 代理兼係長 杉山 充宏
菊川市 建設経済部	部長	星野 和吉		○	
森町 建設課	課長	岡本 教夫	○		

(事務局)

静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課 課長 海野 智之  
班長 外木 崇之  
主査 小粥 慎也

浜松市 都市整備部 交通政策課 主幹 三輪 光司  
副技監 棚橋 謙介  
主任 若林 千尋

(業務受託者)

一般財団法人計量計画研究所 (IBS) 中野、稲原、林、青野、栴山、水野、黛、小島

議 事：

- (1) 令和6年度の調査方針について
- (2) 現況分析結果について
- (3) 推計モデルについて
- (4) 基本方針（案）について

(1) 令和6年度の調査方針について【資料1】

---

【事務局】

～（資料1説明）

- ・ 質疑や意見等なし

(2) 現況分析結果について【資料2】

---

【IBS】

～（資料2説明）

【南山大学 石川教授】

- ・ 調査が2022年秋から冬にかけての実施ということは、コロナの影響はこの時期まで及んでいた可能性もあるため、調査結果はそうした影響を鑑みて、割り引いて考えないとならない。経年で2019-2024年の推移をみてコロナの影響がどの程度ありそうか確認できないか。

【IBS】

- 公共交通事業者の各社の利用実績データで経年変化のトレンドを把握していくことを考えている。
- JR東海の公開データを確認すると、まだコロナ以前の水準には戻っていないという現状にある。

【埼玉大学 久保田教授】

- ・ 第4回調査と比較すると、自動車トリップ数が減少しているということがp.23に記載されているが、p.28では渋滞している道路区間が増えているように見える。この状況についてはどのように考えているか。

【IBS】

- 今後、確認していきたい。貨物車の移動はPT調査では捕捉しきれないものであるため、この影響がどの程度かを道路交通センサス等をもとに確認する。

【国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所】

- これに関連して、p.54の平均旅行速度の変化についても、自動車の旅行速度の低下による排出量の増加が指摘されているが、分母の取り方がちがっていたりしないか確認が必要ではないか。

【IBS】

- 久保田委員長の指摘と同様に、旅行速度の変化が影響するような分析項目については見直しを行いたい。

【国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部】

- ・ p.21のテレワークの導入状況で、域外資本・地元資本の比較を行っており、週1回以

上かどうかで分けられているが、さらに詳細な頻度を把握することはできないか。

**【IBS】**

➤ 調査票を確認して、頻度ごとに回答区分が更に詳細になっているか回答する。

**【埼玉大学 久保田教授】**

- ・ p.25 で 65 歳以上の女性がさらに車を利用するようになっているという結果が得られている。昭和の時代では高齢女性が車を利用するイメージはなかったが、ある世代から女性の免許保有率が高まってきており、その世代が歳を重ねたことが反映されたと考えられる。
- ・ 20 年後の計画を考えたいという立場でこの増減を予測すると、第 4 回から 5 回で 100% 増というようなことが、次の 20 年で再び起きることはないだろう。このような増加ペースは落ち着いていくという認識でよいか。

**【IBS】**

- 女性の免許保有率は、高水準まで来ているという認識であり、年齢別の免許保有率がさらに高まるのではなく、この状況が維持されていくのではないかと認識している。
- 最近の若者の免許保有率はむしろ下がってきているということもあり、将来計画にはこうした傾向を反映させる必要があると考えている。

**(3) 推計モデルについて【資料 3】**

---

**【IBS】**

～ (資料 3 説明)

**【南山大学 石川教授】**

- ・ 趨勢分析の設定ではネットショッピングの利用状況を現状の水準で考えているが、このような設定は現実的ではないのではないか。コロナの影響で 2020 年 4-5 月にネットショッピング利用者が急増して以降、ずっと増加してきている背景がある。
- ・ 交通量配分では貨物車のデータを入れているということだが、ネットショッピングが増えて貨物車交通量が増加しているという因果関係もありえると思うが、どのように考えているか。

**【IBS】**

- 外的シナリオの一例としてオンライン活動の増加に関する影響分析を実施しようとしたが公共交通の衰退を扱うことになった経緯があり、その影響を見るためにそのほかの条件はあまり操作せずに分析を行う想定であった。
- 将来ビジョンの分析をするうえでは、オンラインショッピングの普及率を考慮して設定することを検討する。

- 配分については将来の貨物車交通量の増加率をどの程度に設定するかを検討中である。

【埼玉大学 久保田教授】

- 貨物車交通量の増もあるが、まちなかでの貨物車の長時間停車が交通量に影響を与えている可能性もある。停車する貨物車を考慮した交通量検討は難しいものの、貨物車交通量の状況について考える必要はあるだろう。

#### (4) 基本方針(案)について【資料4】

---

【IBS】

～(資料4説明)

【天竜浜名湖鉄道株式会社】

- ・ 観光は地方創生のキーワードであり、特に観光地は都市交通調査でトリップ数が少ない場所の可能性もある。観光は観光の部署でやればよいという考えもあるが、交通と切り離せるものではない。
- ・ トリップ数が少ないという指標だけで判断して切り捨てるようなことはなく、観光で生かしていける場所は、そのような視点で評価してもらいたい。

【IBS】

- 暮らしとモノづくりと観光の3つは、重要な要素だと考えており、観光の位置づけを検討したい。

【国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部】

- ・ p.15 では移動時間の削減による余暇時間の充足というテーマがあるが、道路混雑のような移動のストレス解消という考え方も重要だと考えられる。一方で、グリーンスローモビリティのように、会話を楽しみながらまちを楽しむような、移動そのものに付加価値がある移動のあり方も考えられるため、基本方針にそういうニュアンスがあってもいいのではないか。

【IBS】

- 移動自体が魅力であるというような暮らし方の表現も検討する。

【埼玉大学 久保田教授】

- ・ 全体的な感想であるが、公共交通の維持が困難となってきたという全体の大問題が見えないような資料になっているのが気になる。路線バスやコミュニティバスが維持できず、基幹公共交通軸と位置づけたバス路線の維持が困難となったりする現状を扱わなくて良いのか。

【静岡県 都市計画課】

- 静岡県ではコンパクトプラスネットワークを進めているが、公共交通・自動車交通はまちづくりと両輪で並行して進めていかなければならないと考えており、公共交通があることを前提に立地適正化計画を作ってきた。
- 昨年度、ふじのくに地域公共交通計画を静岡県で策定し、まちづくりと公共交通の維持を一緒に考えることを打ち出している。また、県ではライドシェアの普及に向けた検討も新たに進めており、連携し取り組んでいきたいと考えている。

【遠州鉄道株式会社】

- ・ 推計モデルでは鉄道やバスが同等のサービス水準で維持されても、バスでは15%、鉄道では20%利用者が減るという試算がされているので、同程度の水準を維持しなくてもいいのではと思ってしまうところはあるが、なるべく維持できるように県市にはご協力いただきたい。
- ・ 福祉を考えても移動手段を維持していくことは重要と考えているが、このデータだけみると先行きに不安を覚える。

【静岡県 都市計画課】

- 施策としては、補助金や地域の人の理解やまちづくりなどで、公共交通を維持していきたいと考えている。
- 資料1で事務局が説明したように、外的シナリオ分析で公共交通サービスが衰退した場合の将来推計を予定している。公共交通サービスがなくなった場合、移動困難者が増えてしまうことも懸念されるため、外的シナリオ分析を行いながら、公共交通の維持に向けた対策を検討していきたいと考えている。

【埼玉大学 久保田教授】

- 公共交通が衰退する外的シナリオ分析において、公共交通サービスとして想定しているものは、AI デマンドや自動運転等の新モビリティとかの話ではなく従来の公共交通サービスという認識で相違ないか。
- 何らかの方法で人の移動の足は確保する必要があるが、外的シナリオの分析を踏まえて、将来交通計画を議論していくということによいか。

【静岡県 都市計画課】

- その認識で相違ない。

【南山大学 石川教授】

- ・ 外出率・トリップ数が低下するなか、高齢女性の車移動が増加する将来にて考えるべきは、安全な交通社会なのではないかと思う。80歳を超えても高齢女性が運転をするとなると、事故のリスクが高まってしまうため、どこかの段階で公共交通に転換してもらう必要がある。公共交通を維持しないとみんなの安全は維持できないのではないか。
- ・ 若者は自動車離れをしているが、利便性が高ければ乗るようになるかもしれないし、観光の話だと、鉄道駅とバスがうまく接続されていないと使ってもらえないため、接続性を高める対策をするなど、観光も含めて移動手段の維持を考えるためのバックキャストिंगに取り組む必要があるのではないか。
- ・ オランダでは歩行空間・自転車空間・道路空間が分かれている。バスとタクシーしか走らないような車線もある。非常に均衡のとれた分担率になっており、安全な道路空間が実現されている。ウォーカーブルの話や、電動キックボードのリスクをどのように考えるかという論点もある。貨物車が路側に増えると、自転車やキックボードが車道側に染み出して、自動運転車とぶつかってしまうといったリスクも考えられる。
- ・ バスの自動運転についてもレベル2くらいしか現状達成されているとはいえない。20~30年のあいだに道路空間をどうするかということを考える必要があるだろう。

【IBS】

- 将来のシナリオを考える中で公共交通がどれくらい減るのかを外的シナリオ分析の中で確認していき、同時に人口減少や外出率の推移を踏まえて分析を行っていききたい。
- 限られた人材の中で必要なサービスを提供することを念頭に、安全な空間を達成できているのか、という観点から検討したいと考えている。

【埼玉大学 久保田教授】

- ・ パーソントリップ調査に基づく計画というのは、道路のネットワークや車線数の検討から始まっているが、道路の検討にプラスして公共交通の維持や観光の検討にもパーソントリップ調査を活用できるようになっている。特に、今回のようなモデル分析を行うと非常にきめ細やかな推定や予測もできるようになっているので、新しいテーマにもぜひチャレンジしていただきたい。

以 上