

西遠都市圏総合都市交通計画協議会 令和6年度第2回委員会

議 事 要 旨

日 時：令和7年3月18日（火） 15：00～17：00

場 所：対面（アクトシティ浜松コンgresセンター 31 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	名誉教授	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	○		
	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	○		
	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	○		代理出席： 首席運輸企画 専門官 増田 秀典
	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	欠席		
	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		○	
	遠州鉄道株式会社	取締役 運輸事業 本部長	高林 宏明	○		
	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： 地域交通課長 市川 真也
	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	欠席		
	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： 企画指導係長 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	○		
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： 加藤次長 道路企画課 五十嵐技監
磐田市 建設部	部 長	匂坂 正勝	○		随行者： 岩崎理事 都市計画課 松本主事
掛川市 都市建設部	部 長	森長 亨	○		随行者： 稲葉参与 都市政策課 太田主幹
袋井市 都市建設部	部 長	石田 和也	○		随行者： 都市計画課 清水課長 多田課長補佐
湖西市 都市整備部	部 長	小倉 英昭		○	代理出席： 理事兼都市計 画課長 匂坂 隆弘
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
 技師 川合 康介

浜松市 都市整備部 交通政策課 課 長 竹村 雅彦
 主 幹 三輪 光司
 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、榊山、水野、黛

報告事項

- (1) 調査スケジュール

議 事：

- (1) 令和6年度第1回協議会の指摘と対応方針
- (2) 追加分析等を踏まえた基本方針（案）
- (3) 将来都市構造の設定

(報告事項) 調査スケジュール【資料 1】

【事務局】

～ (資料 1 説明)

- ・ 質疑や意見等なし

(1) 令和 6 年度第 1 回協議会の指摘と対応方針【資料 2】

【IBS】

～ (資料 2 説明)

- ・ 質疑や意見等なし (対応方針について問題なし)

(2) 追加分析等を踏まえた基本方針【資料 3】

【IBS】

～ (資料 3 説明)

【南山大学 石川教授】

- ・ 趨勢だけではなく、特に公共交通の制約を考慮したシナリオに基づいた分析の結果として、危機感を感じさせるような推計が示された。
- ・ P.7 の趨勢ケースの設定では、ゾーン人口の推計については大規模開発を加味しているところがあるが、どのような大規模開発をどのように考慮しているものか。
- ・ また、コロナの影響が調査期間の交通行動に与えた影響はそこまで大きくないことは現況の分析上では示されたが、今後のライフスタイルとして、テレワークやネットショッピングの利用傾向が徐々に伸びてくるという意味で、「現状維持」というように設定されているか。

【IBS】

- 大規模開発の考慮については、予め各市町に照会をかけ、住宅開発・産業開発の中で確度の高いものを反映している。それに従い、居住人口や従業員人口が増加する地域がそれぞれ存在している。この結果を社人研の市区町村別の人口に合うように調整して設定している。
- オンライン活動の傾向について、ご認識の通り、徐々に伸びていくことを想定し、「現状維持」としている。
- 将来のビジョン型の分析においては、オンライン活動の設定の仕方を改めて議論させていただきたい。

【国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所】

- ・ 環境負荷の少ない交通体系の基本方針が P.56 に示されているが、これに導いていくかということが不明瞭だった。
- ・ P.46 の一人当たりの CO2 の排出量を居住地ゾーン別に示している意味についてもご教示いただきたい。中心部が低くて、山間部で多いことは当然ではないか。また、この分析と、環境負荷の少ない交通体系とは関係があるものか。

【IBS】

- P.46 の左図は、交通手段の構成はほぼ現況とは変わらない現況趨勢間での排出量変化に着目しており、現況趨勢間での人口減少率は 12%減少であるのに対し、CO2 排出量減少率は 10%であった。人口の減少率よりも排出量の減少率が低いことを課題と考えている。より環境負荷の少ない移動のあり方を考える必要性について示そうとするものである。
- P.46 の右図は、一人当たり CO2 排出量がまちなかの方が低くて郊外の方が高いことが示されている。まちなかの方が近場で移動できたり公共交通で移動出来たりしているので、公共交通アクセスの高い地域ほど手段転換が起こりやすく、それによって CO2 排出量を減らせるのではないかと考えている。

【国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所】

- 公共交通がある場合とない場合で比較したほうがよろしいのではないか。

【IBS】

- そのような場合分けで集計をした方が、より鮮明に伝わるかと思うので検討させていただく。

【埼玉大学 久保田名誉教授】

- ・ 今回の推計は公共交通の維持に関して需要反映ケースと一律減少ケースで比較することに主眼を置いているが、公共交通の供給制約の影響としてこのような結果が出てきていることに対して意見はないか。

【天竜浜名湖鉄道株式会社 松井代表取締役社長】

- 分析自体は丁寧に推計を行った結果として受け止められ、推計値自体に依存はない。弊社としても少子化で通学の利用者数が減ることは当然想定しているところであり、収益確保を図るためには観光利用に注力していかなければいけないと考えているところである。

【南山大学 石川教授】

- ・ 今回のシミュレーションが危機感を持つという意味で有効であったと感じている。モデルの詳細を把握しきれていないので理解の助けを得たい。
- ・ 公共交通を使えない人は、免許を保有していれば自動車に転換することができるが、例えば高齢者などで免許を保有していない人については外出率が減少することになるのか。あるいは、外出率自体は年齢別に変わらない設定であったか。もし、バスや鉄道から無理して自動車に転換する後期高齢者がいるのであれば、安全性の課題があり、着目する必要があるだろう。
- ・ また、まちなかの交通量及び人口が減ってくるので、賑わいを保つために域外の人も利用しやすい、分かりやすい公共交通が必要だろう。そうでないとお店も減少していくため、負のスパイラルに陥らないように、域外・海外の利用者を受け入れるための公共交通の姿を考えることも必要になってくるのではないか。

【IBS】

- モデルの点について、アクティビティ・ベースド・モデルにおいて各個人の外出有無の選択があり、これには公共交通のサービス水準が効いてくる。したがって、推計結果では高齢者の外出率が下がることを想定していた。
- しかしながら、公共交通の供給制約を反映した各シナリオでの外出率は、趨勢とほとんど変わらなかった。ただし、送迎によって移動していると思われる、免許非保持でありながら自動車で移動している人の割合は増えている。そのため、外出はするものの送迎してもらったり、無理して車を使っていたりしている人も出てきているはずであろう。そうした観点では安全性に着目することが必要であると考えている。

【南山大学 石川教授】

- 今、送迎できる家族がいる方は問題ないが、核家族化でそうした割合は減ってきている。送迎できる家族がいない人が困ることになる。ライドシェア等、送迎の新しい姿も必要になってくるということか。

【IBS】

- P.34 に示しているように、75 歳以上の方の後期高齢者の送迎をしている人の割合が増えることが推計されている。シナリオ分析においては比較をしていないものの、この値は増加していることが想定される。
- 送迎できるかできないか、送迎に頼れるかどうかという点が地域によって変わり、活動格差の拡大につながってしまうことが考えられるので、引き続き議論を深めていく必要があると考えている。

【埼玉大学 久保田名誉教授】

- 老々送迎の課題がくっきりと現われてきており、危機感を感じている。

【静岡県 交通基盤部 都市局】

- ・ 長時間のトリップが増えているという指摘があった。P.49 では長距離交通を支えるための対策をとるべきとあるが、その要因は何であると考えられるか。理由によって対策の取り方が異なるであろう。地域ごとに、目的別の内外トリップの減少率等を比較していただろう教示いただきたい。

【IBS】

- 地域別の内外トリップ分析はできていないため、引き続き分析を深めていきたい。
- どのような地域で長時間のトリップが発生しており、そうした地域においては市街地でどのような変化が生じているのか等も含めて分析していきたい。データの精度の点で課題はあるものの、事務局で分析方針について検討させていただく。

【埼玉大学 久保田名誉教授】

- ・ P.9 で後期高齢者人口が 26%増加とあり、高齢ドライバーが増えると走り方が変わり速度が落ちるのではないかと思いきや、P.22 では速度が増加する状況が示されている。
- ・ 補足資料 1 の P.9 における旅行速度の比較では、朝・有のピークの速度が落ちていることが示されている。一方、資料 3 の P.22 で示されている速度は、単純に配分計算の結果として、算出された指標がそのまま示されている。速度として示しているものの中身が異なっているため、非常に誤解を生みやすい状況になっている。
- ・ 対応策として、P.21 で示しているように混雑度だけで示すか、朝夕の走り方までシミュレーションして、追従モデルを工夫して高齢者が車間距離を空けるように設定して示すか、2 つ方向性があり得る。後者は年単位で開発がかかり得るので、前者で対応せざるを得ないだろう。

【IBS】

- 新たにモデル開発を行うことはこの期間では困難であるため、最初の対応としては、P.22 の示し方を変更したい。
- 事務局でも議論があったが、24 時間で見ると薄まってしまうため、朝の 6 時から 9 時で配分できるように配分計算をしているので、その結果を確認して議論させていただきたい。

(3) 将来都市構造の設定【資料4】

【IBS】

～（資料4説明）

【浜松市 都市整備部】

- ・ P.27 の図で空白となっているような北遠のいわゆる中山間地域について、浜松市では4月から中山間地域担当をつけていくことになったので、力を入れていこうと考えているため、表現の仕方については適宜相談させて頂きたい。

【IBS】

- 幹事会でも指摘のあった点でもあり、中山間地域の政策上の扱いや表現は相談させていただきながら調整していきたい。

【国土交通省国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室】

- ・ 拠点・軸・ゾーンの3つで関係性を整理しつつ都市構造の考え方を示していただいた。
- ・ 資料3のP.55における基本方針1「多様な暮らしを支える多極ネットワーク型都市圏構造の実現に向けた交通体系の形成」では、「拠点や公共交通沿線への居住や都市機能の集積と連動し、公共交通でつなぐコンパクト・プラス・ネットワークの更なる深度化を目指して」とあり、拠点・ネットワークの交通に関する話が主である。
- ・ 沿線やゾーンなど、土地利用側との関係に関するアクションがもう少し見えるように整理されてはどうか。

【IBS】

- 交通と土地利用の関係性については引き続き精査していく。
- 基本方針1では公共交通沿線のサービスの在り方も含めて記述をしていきたい。これはゾーン1・ゾーン2の土地利用の在り方に関連することを想定している。基本方針3についてはゾーン3にあたるものと考えている。
- 基本方針とゾーンの関連性についての表現を工夫してお示ししていく。

【国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所】

- ・ P.28 では道路NWが目立たない表現になっている。浜松湖西豊橋道路や浜松バイパスは将来の都市構造に影響を与える重要な道路であるので、分かりやすくした方が良いのではないか。
- ・ 都市圏中心から地域拠点の気賀地区に向っていく道路は、引佐（浜松引佐 JCT）まできちんと繋いで示すべきではないか。三遠南信で北側にいくときには天竜川沿いを北上する移動が多く、都市圏中心から引佐に直進するような軸があるとよいというニーズもあるため、引佐に繋いでいく軸があると副次的な効果も見込めるのではないか。

【IBS】

- 軸の表現については相談させていただきながら、調整させていただきたい。

【南山大学 石川教授】

- ・ 都市計画マスタープランや立地適正化計画のような面的な計画との整合性は理解したが、各市町の地域公共交通計画との整合性は調整されているか。

【IBS】

- 現状は都市計画マスタープランとの対応で軸・拠点・ゾーンによる将来都市構造の考え方を整理している状況である。
- P.2 でお示ししているように、公共交通網計画・道路網計画を作っていたため、その段階で具体的な内容との整合を図り、その結果を将来都市構造にフィードバックさせることで最終的な都市構造を示す想定である。

【磐田市 建設部】

- ・ 来年度から市のマスタープラン改定に着手していくため、その節はよろしくお願いいたします。

【埼玉大学 久保田名誉教授】

- ・ 基本方針や理念、そして将来都市構造については、今回頂いたご意見に対応して修正するというので、基本的には本日ご紹介いただいた内容をベースに次回に向けて準備して頂くということで問題ないか。
- ・ （異議なし）

以 上