

業務報告書

日時	2022/10/28 14:00~15:15	取扱者	
件名	第7回群馬県地域公共交通活性化協議会		
出席者	別紙のとおり		
場所	群馬県市町村会館 大会議室		
配付資料	別紙のとおり		

内容（敬称略）

■ 協議事項

- ① 群馬県交通まちづくり戦略（地域公共交通計画）計画原案について

■ 協議結果

- ① 賛成多数により、原案のとおり可決

■ 意見概要（計画原案について）

【地域公共交通マイスター・佐羽氏】

- 資料1の10Pの取組と役割分担について、県と市町村と交通事業者という3枠があるが、県民の役割分担はどこにあるのか。県は温室効果ガス「ゼロ」をめざしているはずだが、県民の協力が無ければ実現しないはずだ。マイカーから電気自動車に移る過渡期だが、マイカーの使い方を大転換しないと温室効果ガス「ゼロ」にはならない。県民の役割という項目を強く出すべきである。群馬大学と共同の社会実験に参加しており NNC（車幅が狭い(Narrow)、近くの移動を目的としている(Near)、他の交通の流れを妨げない(Current)、という特徴を持つ車両による交通手段）というものを1年半ほど、8,000キロ走行したが、CO₂で2.5トン削減、燃料費削減効果15万円である。リッター17kmのガソリン車にも乗っているが、計算すると、自分を運ぶのに使っているガソリン代は6円で、残り160円は自動車を運ぶのに使っている。それに県民に気づいてもらうような記載が必要である。県民の役割について加筆されているが、より具体的に明確に記載して行動変容に結び付けるべきである。

【事務局】

- 資料2の57Pに県民と関係団体の共創に向けてと記載している。輸送サービスの効率的な輸送と、輸送サービスを自分たちでどのように維持するべきか関係団体と協議して議論していくべきことを記載している。例として、地域公共交通計画策定への参画などを記載している。佐羽様ご指摘の点は、パブコメの内容も見て記載を検討していきたい。

【早稲田大学・森本教授】

- マイカーの非効率への気づきを与えるのは、モビリティマネジメントのアプローチともいえる。モビリティマネジメント自体は計画内に記載されているので、そこでカバーされているともいえる。

【東武鉄道・浜田部長】

- 資料1の24Pの進捗管理体制で、公共交通の利用者数の記載があるが、今後はコロナの状況のもとでは利用者がこれまでのように増加することは考えにくい。学生利用が主体で、少子化もあり、利用者減少は避けられない。数値目標が達成できない場合にどのような対応を想定されているのか知りたい。

【事務局】

- 毎年チェックするとともに、達成できない場合は、考えられる利用促進策について議論することとしたい。目標値は目指すものであり、達成できなければダメというものではない。

【早稲田大学・森本教授】

- 重要なのはPDCAだろう。達成できないなら理由を調べて次のアクションにつなげていくことが重要である。数値は全体の数値となっているので、中身の精査も必要である。

【東日本旅客鉄道・野澤担当部長】

- 一定の輸送力を確保したうえでの利用者増とあるが、当社では利用実態の変化にあわせて輸送力の見直しを行っている。理解してもらいたい。

【事務局】

- 実際の需要に合わせた輸送力の見直しをすることを妨げるものではない。

【早稲田大学・森本教授】

- 利用者数の変化に合わせてLOS（Level of Service）を下げる判断については理解するが、情報共有を早期に行ってほしい。LOSを下げるしかないような状況に陥ってから通告するのではなく、LOS低下を回避するためにできることを行政と連携して実行できるように、早め早めの情報提供を求める。

【前橋工科大学・森田教授】

- 公共交通機関の新しい姿も出てくるはずで、技術革新も進んでいる。それらも視野に入れた

前向きな議論も必要である。

【群馬工業高等専門学校・鈴木准教授】

- データの蓄積・共有化について県の支援を引き続きお願いする。

【早稲田大学・森本教授】

- 大学との連携も必要だろう。

【関東運輸局・松木課長】

- 市町村レベルの公共交通の利用者数目標を見ると、コロナ前より増やす目標の地域も散見されている。それに比べると「現実的な数字」になっていると評される。

【高崎市・山田市民部長】

- 数値目標は事業者にとっては厳しいもののようであるが、今後の目標としては目指すべきものだろう。かけ離れてしまったときの対応策などを考えていきたい。

【前橋市・細谷担当部長】

- 様々な利用促進の工夫は重要であるが、各交通事業者と議論すると、工夫を尽くしても利用者が戻らない実態がある。やはり利用者・市民が行動変容を起こすきっかけを計画に書き込むことが必要である。環境、健康、モビリティマネジメントの重要性や、都市構造の望ましくない変化など、そうした問題意識を共有化して公共交通の利用に結び付けるメッセージが必要である。

【(公財)群馬県観光物産国際協会・荒井専務理事】

- 観光地のアクセスを重視している。MaaSのイメージという記載があるが、その進捗に期待している。群馬県は幹線交通機関が発達しているので、二次交通の利便性向上が重要である。MaaSがそこで役割を発揮することを期待している。

【関越交通・阿部常務】

- 「施策⑧広域的な拠点となる駅等を中心とした都市機能の誘導など、公共交通と連携したまちづくりの推進」だが、駅だけでなく、駅から延びる幹線系統の沿線の活性化・人口増加が求められる。

【事務局】

- 県としては、MaaSは前橋だけでなく県全体に広げていきたい。

【地域公共交通マイスター・佐羽氏】

- 資料 1 の 23P にグリーンスローモビリティとある。観光地の足と捉えられがちだが、鉄道～バスの先の交通として活用が考えられる。観光ツールに限定しない幅広い活用策を想定するべきである。

【前橋工科大学・森田教授】

- 計画書は非常によくできているのだが、それだからこそ意見がなかなか出てこないのかもしれない。目標数値の議論が先行しているが、この計画はバックキャスト型だと言っているので、県は目標を実現するために施策を真剣に進めるのだから、そこを関係者は理解するべきだろう。サービス改善をして利用者を増やしている実例も見聞きするので、バックキャストを意識して取り組んでもらいたい。

【早稲田大学・森本教授】

- 高い目標をある程度想定して努力するというときに、交通は派生需要だと考えるのはもちろん一つである。一方で、交通は楽しいものだと、本源需要だという面もあり、県としてこの目標を実現するためには、本源需要を深掘りする必要がある。移動の目的となるイベントや観光を推進するなどが求められ、瞬間的かもしれないが利用が増えるだろうから、その時のデータを保持しておき、なにをすると利用が増えたのかという事実を積み上げて目標に近づいてほしい。

【群馬県県土整備部・宮前技監】

- 公共交通に関する考え方を切り替えていく必要がある。県は 2050 年カーボンゼロを目指して取り組みを開始している。DX に賭けている部分もある。また、前橋市と連携して、MaaS の実装に取り組んでおり、誰もが安全快適に移動できる社会を目指す。鉄道事業者からは目標が厳しいという声があった一方、森田教授からはバックキャスト型だという後押しがあった。県民の視点が重要である。県民の視点からどのような輸送サービスが求められているのかということを考えて、横の連携を強化して、群馬県のあるべき公共交通の姿を育て上げていきたい。

※ 計画原案については、賛成多数により、原案のとおり可決された。