

平成26年度 第1回 交通政策会議議事録

日時：平成26年7月29日(火) 午後2時～3時

場所：山梨県庁防災新館401 会議室

出席者：(敬称略・順不同)

(委員) 佐々木委員、藤波委員、加藤委員、肥塚委員、大木委員、藤本委員、秋山委員、
松井委員、原田委員、渡辺委員、池田委員、三村委員、小林委員、
安田委員代理岡村氏、高野委員代理雨宮氏、堀内委員代理土屋氏

(事務局) リニア交通局 小野局長、交通政策課 廣瀬課長、飯野総括課長補佐、
渡辺課長補佐、長谷川主査、小野主査、前島主任

内容

1.開会

司会：飯野総括課長補佐

2.知事あいさつ

- ・(要旨) 広域的な幹線バスネットワークのあり方と、地域内の交通のあり方を組み合わせて、山梨県内のバス交通の整備の方向をとりまとめて参りたい。

3.会長及び副会長選出 3.会長及び副会長選出

- ・会長に山梨大学佐々木教授を、副会長に交通ジャーナリスト鈴木文彦氏を選出。

4.議事

(1)リニア開業を見据えたバス交通ネットワーク検討専門部会について

- ・資料 1 により事務局説明。
- ・特に質問等なし

(2)本県の公共交通を取り巻く状況について

- ・資料 2、資料 3 により事務局説明。

<委員>

資料 2 の鉄道の利用者数について、駅ごとの利用者の人数が示されているが、これは県民の方が利用している数と県外の方が利用している数は、区別して統計を取っているのか。

<事務局>

駅の利用者の人数は、山梨県統計年鑑からの数字だが、元は JR の集計に基づいたものである。県外県内の区別はされておらず、全体での、駅ごとの乗り降りの数だけであると認識している。

<委員>

JR では、定期を使った人と、それ以外の人という区分で統計を取っており、中央線の駅についても同様である。

これである程度、定期を使うのは県内の人が多い、それ以外は県外の人が多いという推計ができるのではないかと考えている。

<委員>

原典に当たってみたいと思うが、どういった人たちが、どういった目的で使っているかが分かると、新しいバスを作るときにどういった人を対象に運行すれば良いか考える際に有効なので、そういった

データがあれば良いかなと感じたので、このような質問をさせてもらった。

<事務局>

定期と定期外というのは、JRでも富士急でも同じような区分で統計を取っている。

定期外の人が多い駅は、観光客の利用が多いのではないかと推計するようなことは可能だが、それ以上の数字は拾えないのが実情である。

<議長>

今ご指摘いただいたことは非常に重要である。

どのような目的で使われているのかが分かると、どういう政策をしたら良いのかが分かる。

たとえば、バスの利用者が減っているというときに、観光客が減っているのか、通勤や通学が減っているのかで、取るべき対策はだいぶ違ってくる。

どういう風に使われているのかを把握することは重要なので、県の方でも検討してもらいたい。

<委員>

検討の前提となる利用者の内容と変化を把握することは大事である。

富士山の世界遺産登録などにより、旅行者が増えてきているが、いろいろなところで対処が必要という声があるのは大変ありがたいこと。

一方で、お客さんからは二次交通が不便だという声が多い。

明野にひまわりを見に行きたい、ワイナリーを巡りたいという人がいても、団体の観光バス以外に手段がない。

季節による変動や輸送量に応じて、必ずしもバスだけではなく、タクシーを使ったり、交通事業者以外が運行しても良いと思うが、いろいろな形で柔軟に対応することが必要。

経済的なメリットを得られる多様な方々が少しずつリスクを背負って、全体でコストをまかなっていくことや、高付加価値なものにすること。

こういった柔軟な姿勢でお客さんに二次交通を提供することが重要でないかと思う。

<事務局>

県の東部では、登山客が生活路線を利用することで生活路線が維持できている面もある。

季節的な変動はあるものの、幹線バスを検討していく上では、そういった二次交通としての利用も含めて検討していきたい。

<議長>

観光は山梨県の重要な産業であるので、高齢化への対応とともに、観光客へ対応することも公共交通の重要な役割であると思う。

本県の場合、小仏トンネルの渋滞など、自動車での来県も不便な面があり、公共交通での移動を便利にしていくことが必要であり、情報提供も含めて今後検討していく必要があると思う。

<委員>

鉄道の利用者は、長期的には減少傾向だが、H24年、H25年は増加傾向になっている。

H24年は震災の影響による出控えの反動、H25年は消費増税前の定期券購入などの要因があるので、長期トレンドで見ないと何ともいえない。

今後の少子高齢化を踏まえると、長期的に増加傾向が続くとはいえないが、たとえば改修が行われた酒折駅などは顕著に伸びており、塩山を越えた。

このように利便性が向上することで、利用者が増加する例もある。

<事務局>

長期的には少子化により利用者も減っていくが、公共交通施策として鉄道に加えてタクシーや徒歩、自転車も組み合わせてどうやって行くかが大事。

<委員>

JRの方にお聞きしたいが、自動車で山梨に来て、週末の夕方に東京に帰るのは道路が混雑して不便だが、土日の夕方5時くらいの時間帯はJRも混雑しているのか。

<委員>

日曜の夕方などは、松本方面からの利用者が大変多く、乗車率で130%くらいになることもあるので、指定席の方をご案内することもあるし、デッキにも多くの方が乗っている状態である。

夏の繁忙期やイベントには臨時列車を運行するなどの対応も行っている。

<委員>

資料2の1で交通分担率の円グラフが出てくるが、山梨の交通分担率でバスが0.6%でマイカーの交通分担率が92%ということである。

全国平均ではマイカーの交通分担率は66%ということだが、マイカー以外の交通分担率はどの県でも高いわけではない。

地方部ではバスの分担率は1%とか2%とかいう数字だと思う。

都市部でも20%や30%というところはない。

その他には、自転車や徒歩、タクシーが含まれるが、これも他の県と比べると低い。

マイカー以外の交通分担率はいずれの分野も低い。

もう少し他県の状況を確認し、マイカー以外が弱い理由を考えていき、マイカー以外に政策的に誘導するにはどうすれば良いかという議論になっていかないとならない。

各圏域別の交通体系を見直しただけでは、マイカーから他の移動手段になぜ移らないかということを検討しないと、圏域プランはできても現実にはバスに移らないということが出てはいけないと思う。

観光の視点や交通弱者の視点も必要だが、根本的になぜマイカー依存率が高いのかを議論しなければならない。

政策的に誘導をかけるのであれば、マイカー以外の移動には県としてインセンティブをつけて誘導してみるとか、そうなるかどうかは皆さんの議論次第だが、そんな風に順序立てて考えていく方が良

い。

そのためにもこの段階で、全国の地方部の交通分担率を次回の会議で示してもらえば、皆さんにもわかりやすいのではないかと。

山梨だけが特殊で、他県はバランス良く分担しているということではないということ、まず知ってもらおうことが良いと思う。

<事務局>

たしかにこの数字の中で、群馬、長野、茨城など山がちなところがマイカーが多いというデータはあるし、もう少しデータを収集整理して、専門部会で提供したい。

検討する中で、どうしてマイカーから移らないかというような原因究明的なアンケートについても、必要であれば考えたい。

政策誘導の話は、今後そのようなものが出てきたところで、どのようにすればバスを利用してもらえるのかということも出てくると思う。

基本的には路線の見直しとか再編と合わせて、いかに公共交通を使っていたか、利用促進が重要なテーマと考える。

<議長>

お話を聞いて思ったのは、そもそも92%がマイカーで移動している中で、普通に考えれば0.6%の利用者しかいないバスを何とかしようというのは、政策として成り立たないと思う。

それをあえてここで、何とかしようとしているというのはどういう理由か、0.6%しか乗らないバスを守るという意義はなにかをきちんと考える必要がある。

あと、0.6%も1%も大差ないということだったが、0.6%から1%になるということは、利用者が2倍近くに増えるということである。

0.6%と1%にはとんでもない違いがあるということ、きちんと考える必要がある。

この会議ではまずネットワークの議論をすることになっているが、良いネットワークを作ったら利用者が自動的に増えるかということ、そんなことはない。

こういう状況になってしまった理由をきちんと考えなければならない。

<委員>

高校の関係では、全県一区になったことで、それぞれの地域の学校から、甲府の学校に進学する流れができた。

その流れが落ち着いてきて、今は交通の便の良い学校が志望者を多く集めている段階。

高校生はバスよりも鉄道を重視する。

決まった時間までに学校に行かなければならないので、必ず決まった時間に到着する交通機関でないと使いにくい。

また、東京方面の大学に進学するには自宅を出なければならなかったが、今では多摩地区の大学には中央線で通学することが一般的になってきている。

進学や自立の際にも、交通機関の役割は大きいのではないかと考える。

<事務局>

高校生は通学で毎日長距離使ってもらえるので、ぜひバスを利用して通学してもらうことを考えていきたい。

先ほど説明した黒字路線でも、ハイスクールライナーや駿台今井線など通学に特化したところが黒字になっている。

また、交通安全の観点からも、バイクや自転車ではなくバスで通学してもらえば安心。

高校生にバスを使ってもらうことは、バス事業者と一緒に考えているところである。

進学についても、PTA や進路主事の先生に対して、甲府から八王子に通った場合の時間や運賃などを示して、十分通える範囲だという説明をしている。

JR 東日本にも、朝の時間帯の快速列車などをお願いしているところである。

<議長>

今の話だと、目的がクリアな路線が黒字になっているということがわかる。

交通だけ見て考えるのではなく、どこに行くのかという目的を考えて、検討する必要がある。

大学に通う話もそうで、どこに何を目的に行くのかということ踏まえないと、十分な議論はできない。

(3)本年度の公共交通活性化について

- ・資料 4 により、事務局説明。

<委員>

通勤でバス鉄道を積極的に利用している企業は、山梨県内にもある。

バスの定時制が確保できていないため、バスを使うと始業時間に間に合わないのではないかという意見もあったが、某銀行ではバス鉄道通勤が基本となっている。

銀行員は始業時間に遅れても良いのかというと、そんなことはないわけで、バスが遅れることを最初から織り込んで通勤しているということである。

そういう会社の取り組みや、対応などをエコ通勤トライアルウィークに合わせて紹介できれば良いのではないか。

関東運輸局でも各地でエコ通勤の取り組みを行っているが、このような事例を紹介することで、エコ通勤は難しいことではなく、手軽に取り組めることだと思ってもらえるのではないか。

公共交通フェスティバルは県が主催かと思うが、交通政策会議にも深く関与してもらいたい。県と交通政策会議の主催というような形が取れないか。

<事務局>

バス通勤への企業の取り組みについては研究して、エコ通勤研修会で説明するようにしたい。

公共交通フェスティバルは、県だけでなく、国や事業者の皆さんも主催として入っている。

今日の会議に報告している趣旨は、この会議の皆さまも中に入れていただくということである。

<事務局>

ここで意見集約されれば、交通政策会議の主催ということにさせていただきたいが、どうか。

<議長>

特に異論もないと思うが、公共交通会議の主催として、公共交通フェスティバルを開催することとしたいがよろしいか。

それでは了解していただいたということで、交通政策会議が主催者に名を連ねることとしたい。

委員の皆さんもそれぞれの団体でPRしていただくとともに、マスコミの皆さんもこのような取り組みが行われていることを取り上げていただきたい。

(4)その他

<事務局>

今日このあと、第1回の専門部会を開催するが、年度内にあと2回程度専門部会を開催してバス交通網の検討を行っていく予定。

その議論を踏まえて、交通政策会議も1月かそのあとくらいに、年度内にあと1回開催したいと考えているので、よろしく。