

第3回バスネットワークの将来像に関する研究会 議事概要

開催日時：平成22年2月1日（月）14：00～16：00

会場：国土交通省11階 特別会議室

特定非営利活動法人から取組状況の説明、事務局より資料説明の後、質疑応答及び意見交換。主な事項は以下の通り。

（地域におけるバスネットワークの現状と課題について）

○福祉有償運送の旅客の範囲は、障害者手帳の所持者や介護保険の認定を受けている者であるが、これら以外の人達が過疎的な地域等で現実には移動困難になっていることは無視することはできないという現場の声がある。過疎地有償運送であれば、障がい者、要介護者以外の移動制約者に、旅客の範囲の制約はない。

○移動・移送サービスは、赤字の団体が多く、介護保険によるサービスの提供で赤字を埋めている団体もある。埼玉県においては、県や市町村からの補助金の交付を受けられる障がい児（者）生活サポート事業で運営できている団体もある。

○運転協力者不足の問題は、福祉有償運送においてはホームヘルパーでカバーできている。それ以外の移動・移送サービスに特化した団体ではなかなか人の確保が難しい。ボランティアの協力で運行しているが、ボランティアはなかなか長続きしない。

○福祉有償運送の運転者に対する安全な運行のための教育として、国土交通省の認定講習を運転協力者等に受講させている。

○福祉有償運送、過疎地有償運送に対する地方自治体の関心は総じて低く、助成制度は少ない。

○路線バス、有償運送等の厳しい財政状況をみると、10分の1しか運賃収入がないところもあり、補助金に頼るしかない。しかし、税金を使っている限り、納税者の理解を得るためにも、効率的な運用が望まれるので、いかにして運賃収入を上げていくのかということは効率的な運行とともに大きな課題である。

○実際にバス等を利用するのは住民なので、住民が満足しなければ誰も利用しないため、住民説明会を50回以上実施している地方自治体もある。

○地方自治体の職員が積極的に取組んでいる地域は成功している。地方自治体から地域における工夫、成功事例について国土交通省に情報提供してもらえると、国土交通省は成功事例の情報を活用して全国の自治体に発信することができる。

○住民がアンケート等のニーズ調査において「バスが運行されたら利用する」と回答しても、現実に利用するかどうかは全く違う。歳をとったらバスを利用しなくては行けないからバスをなくしてもらっては困る等の意見はあるが、実際には乗らない事例が多い。住民が乗る気になるような工夫が必要、また、説明会を行う等住民の参加意識を高め、自分達が維持しているという意識を持ってもらうことが必要であると思う。

○地方自治体の職員には優秀な人達が多く、その人達に国や都道府県、有識者等がさまざまな指導・助言をして職員のかかえている現場と実際のさまざまな問題が融合できれば、地域のニーズを踏まえた公共交通ネットワークの構築に力を発揮していただけるだろう。

○過疎的な地域は自家用車でしか移動できないため、深夜でも帰宅できる交通機関があればそこに住んでも良いと考える住民は増えると思う。

(都道府県のバスネットワーク整備に関する取組みについて)

<地方自治体等行政の役割について>

○アンケート調査結果から、都道府県は、路線の維持方法を地域の財政とバランスを取りながらどのようにするか非常に悩んでいるということが全体からよく見てとれ、都道府県は国に対して、市町村は都道府県にもう少し補助金を出してほしいという、上へ上へ頼らざるを得ない状況がうかがえる。地方自治体が各路線の赤字額を住民に開示し、どこまでは路線を維持して、どこからは苦渋の決断で廃止していかなければいけないのかという議論をしていかない限りは、いつまでも路線維持の努力をする一方で補助額はどんどん膨らんでしまう。ただし、情報を開示して、全ての住民が議論に加わってしまうとまとまらないので、関係する行政が議論をリードすることが必要。

○地方自治体等の調整能力のある方がどのように事業に取り組んだのか、必ずコツがあるはずなので、それをうまく聞き出して他地域に展開していけるような役割を本研究会が果たせると良い。

○平成 14 年の規制緩和前は、国土交通省が全体の交通マスタープランや鉄道、航空、バスの全体のバランスを検討し、規制の中で各事業者、都道府県、市町村が最善を尽くすような形だった。ところが平成 14 年の規制緩和以降、地方分権ということで市町村、都道府県が地域の実情に合わせて主体的に交通計画を検討していくこととなった。

○都道府県の市町村への関与のあり方について、都道府県の対応に相当差があるのではないか。広域的バス路線に限らず、市区町村内のバス路線等についても、計画の段階から関与している都道府県もある。

○同じ都道府県、市区町村といっても取組みに格差があり、行政が人材をどのように育てていくのかが一番のポイントである。熱心な取組みを行っている地方自治体では、当該部署の方々が計画的に専門家としての経験とノウハウの蓄積や人材を育成されてきたと思う。一律にバスネットワークの現状をどうするべきかを検討しても、地方自治体の取組みに差があると、デメリットを受けられるのは市民の方々になってしまう。国の関与についても再度しっかり定めるべきなのか、都道府県がどのようにして市町村まで采配を振るったり、指導をしたりしていくのか、十分に検討していかないと良い成果は生まれない。全国レベルである一定水準の地方交通を担保する仕組みをどう作るのかが重要ではないか。

○市町村と県の役割分担に関して、都道府県は財政支援制度などの制度的な枠組みを用意するのが役目で、市町村はその地域の交通体系を構築する、あるいは住民のニーズを把握する役割であることがアンケート調査から確認できた。

○都道府県として圏域の公共交通をどのように構築して体系づけていくのか、都道府県としての考え方をしっかり持たなくてはいけない。市町村からの要請で補助金を出すだけではなく、都道府県としてどのようなガイドラインを策定して、どのようなスタンスで支援していくかという議論は結構行われていると思う。

○県の単位での地域公共交通計画がないのか。計画はひとつの市町村で収まらない場合があるのでもう少し複数の市町村が集まって計画を作る必要がある。

<各種協議会について>

○各種協議会は、本来的には都道府県あるいは市町村の域内、できればその域を超えて自治体間の連携の取れた自動車を中心とした公共交通のあり方全般を総合的に検討する場であるが、実態はそうはなっていない。例えば、地域公共交通会議は、本来市町村の自動車を中心とした公共交通全般の最適な交通を検討する場であるが、どちらかという地域公共交通活性化・再生総合事業という補助制度を使ったコミュニティバスあるいは乗合タクシーの運行といった、特定のプロジェクトの調整会議になっている傾向がある。

○地域公共交通会議の発足後は、地域協議会は、地方バス路線維持の補助をどういう路線に行うべきか、あるいは補助の要件に達しないから撤退せざるを得ないかを議論する場となっている。

○鹿児島県の地域協議会は、県全土ではなく7ブロック単位でバスの地域協議会を開催している。市町村単位になるが、そこで議論をした結果を県単位で各地域協議会に報告するというを一昨年から取り組んでいる。ただし、複数市町村が集まってくるので1時間半あるいは2時間という時間では議論が深まらない。

○地域公共交通会議においてコミュニティバスを議論する際、特に価格ありきの議論で、安全性の担保についてはあまり議論されていない。

○単一の市町村単位で地域公共交通会議を立ち上げると、非常に狭い地域での議論になる。ひとつの自治体で完結する路線は非常に少ないので、広域的な議論をするための地域公共交通会議の広域版のような制度をぜひ導入していただきたい。

○問題が発生していなければ地域公共交通会議は立ち上がっていないので、できるだけ早く、全市町村で地域公共交通会議を立ち上げていただかないと本来議論すべき地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保という目的を全ての地域で達成できない。

○国は地方自治体に対してコミュニティバスの導入に関するガイドラインの周知を図ってほしい。ガイドラインには、当該地域のその他のサービスとの組み合わせによって、全体として整合のとれたネットワークを構築すること、路線、区域、運行時刻等において既存路線との整合性を図るよう十分留意する必要等について明記されている。

○地域公共交通会議の議論が深まらない理由のひとつとして、地方自治体の職員がどのように分析すれば良いのかを、会議で説明することが期待されるところだが、人事異動もある中でノウハウの蓄積は十分ではない。その結果、1時間2時間の会議では、出席者もどのようなコメントをしたら良いのかが見えない。

○相模原市の地域公共交通会議では、基本的にはバス交通基本計画（バスのマスタープラン）を頻繁に検討している。例えばバスターミナルをどのように位置づけるか、幹線バス網、支線バス網の計画、運行の水準等について議論している。そこから漏れてしまう交通不便地区、空白地区へどのようなコミュニティ交通、モードを導入するか、導入するルール、地域とのかかわり等についても議論している。検討に際して、市区町村が一番大切にするのは民間バス事業者のバス網である。

○相模原市では、本当に必要な路線の判断基準について、地方自治体独自の見直し基準、廃止した場合の代替策の検討等のルール作りを地域公共交通会議で検討している。

○各種協議会で議論している内容について、横断的に地域公共交通という形で検討する場を設けられないか。

○各種協議会では、バスのみ、タクシーのみ等個々のモードに偏った会議の議論がなされているように見受けられるが、本来はバス、タクシー、地域によっては鉄道や旅客船等のモードの連携を考えた議論が望ましい。

<バスネットワークの将来像全般について>

○全体の交通の状況を踏まえた上でバスネットワークがどうあるべきかという将来展望も含めた形で本研究会のとりまとめをしてほしい。

○道路、ハコモノをどれだけ作っても公共交通には寄与しない。バス等公共交通の時代なのだから、海外で実践されているように交通税を徴収する、都市部で偶数・奇数で自動車の進入できる曜日を分ける等の施策を導入する時代に来ているのではないか。

○バス事業者として都道府県の単独補助の創設等の要望はしているが、都道府県の財政難で、交通、住民の足に対する温度差も大きい。財政的措置がなければ路線の採算性確保が困難となるので、今後のバスネットワークの創設に関して、財政的措置に関する提言をしていただきたい。

○バス産業は都市部でも非常に経営が厳しいという部分があるので、バス産業としての公益性と企業性をどのようにしていくか、公的な部分と利益追求的な部分をどうミックスさせて緩和させていくかが課題である。

○関連調査において、潜在需要を調査している事例があれば把握してほしい。

(諸外国のバス事業制度等について)

○諸外国（英、独、韓）において、どのような路線は残して、どれは廃止せざるを得ないかという判断基準、路線の維持と財政との折り合いの好事例を把握してほしい。

以上。