

## 新しい地域のあり方に対応した自動車交通ネットワークWG 報告

### 1. 適切なネットワーク形成に向けて備えておくべき観点

#### ① 検討の前提となる、利用者の視点

- 自動車による公共交通の利用者にとっては、出発地から目的地（最終目的地とは限らない）まで切れ目なく「移動」できることが必要。それが、利用者にとっての「ネットワーク」である。しかし、実際は、事業者や市町村という、自動車による公共交通を直接、間接に供給する側が用意した「ネットワーク」は、利用者の目から見ると切れていることがある。これをつなげていくことが必要である。
- 利用者の「移動」については、生活や観光といった、移動の原因に対して、どのような要求・要望を利用者が持っているかという水準から考えていく必要がある。これを考慮しない限り、供給側の事情でネットワークを考えてしまいかねない。地域公共交通会議の本来的な利用、利用者を組織化したモニター会議の開催、経営者が自ら需要把握に乗り出す等、利用者の具体の移動需要を供給側が把握することが重要である。
- つなげ方は、物理的につなぐことと、適切な情報の出し方をすることによってつなぐことの両方があり、物理的につながっていても情報提供がなされていないために利用者にとってはつながっていない場合もあることを意識する必要がある。

#### ② 利用者の視点をネットワークに規定する際の要件

- 供給側では、利用者の移動需要に運賃を掛け合わせれば事業が成立するように努力をするべきであるが、そうした水準に達してない地域もあることは事実である。そうした場合は、利用者と、行政も含めた供給側とで、一体となってネットワーク形成のために取り組む必要が出てくる。
- その場合、一定程度以上の利用があり、補助金の上限額があり、担える事業者等がいるといった、ネットワークを規定する要件を子細に検討することが必要になるが、そのための体制として、地域公共交通会議等の場が活用されることが望ましい。

### 2. 適切なネットワーク形成のために必要な具体的対策

#### ① 利用者の視点を取り入れる方法

- 地域の移動需要を把握するには、住民や利用者を構成員としたモニター会議、ワークショップ、地域公共交通会議等、様々な方法がある。
- 地域公共交通会議を形骸化させず、実質的な議論がなされるように工夫する。その場合、会議本体は、自治体単位になっており、利用者である住民が住んでいる地域の需要が反映されにくい。したがって、地域、各地区の範囲での分科会（グループ会議）で、本会議の議論の土台となる住民の意見収集等を行うことが望ましい。
- 住民参加は、公募、団体の代表、地域代表の3つの方法で確保される必要がある。地域

代表が各地域での意見を活発に収集し、それを踏まえた上で会議へ参画することが望ましく、他の会議メンバーにもよい刺激を与える場合が多い。

- 一方、こうした会議の場は、通常では進みにくい事業者同士の話し合いを促す場としての機能や、事業者が利用者の声に気がつくという機能がある。こうした議論をきっかけとして事業者がわかりやすい情報提供等に取り組むことが望まれる。
  - さらに、自主的、自律的に地域の交通を維持するための努力を促すという観点から、運行存続基準の設定等を行うとともに、地道な住民参加への説明の努力が必要である。
  - こうした活動を通じて、住民の意識を高めていくことが望ましい。
- ② 制度上の対応・検討が必要な課題
- 道路運送法の許可区分である乗合、貸切、乗用それぞれの特性を生かして柔軟、適正に車両、運転手を配置、運用することにより、地域の移動需要に即したサービスを提供している事例がある。この方向性は事業者にも共有され、推進されるべき方向性である。
  - また今後、事情に応じて、事業者、行政ともに柔軟な対応ができるよう制度を見直すことを検討する。
  - また、それぞれの移動を満たす際に、収入を運賃を基本として賄うことは重要であるが、これに拘泥せず、運賃収入を基本としつつ、補助金、協賛金等、あらゆる収入を運行の原資とすることに消極的になることはない。
  - 柔軟・適正な配置・運用を進める上で論点となる事項として
    - ・ 車両の規模（特に、10～15人乗りの自動車に対する需要との整理）
    - ・ 運転免許（2種免許のうち、大型を取らざるを得ない場合）
    - ・ 運転手不足
 があるが、いずれも複数の政策との連携を図りながら、解決していくべき課題である。
  - 道路運送業以外の自動車交通（スクールバス、病院送迎バス等）については、混乗等により柔軟に活用し、道路運送業による輸送手段と連携を図りながら、地域のネットワークを補完することが重要である。
  - 特定の地域における輸送手段不足を補う方法として、貨客混載について検討を進め、試行的な運行を通し、制度設計を進める。この場合も、
    - ・ 車両の仕様
    - ・ ビジネスとして各本業が成立するための条件整備
 について、公的主体及び事業者が取り組む必要がある。
- ③ 相互関係を実現し、ネットワークとして実働させるために必要な方策（観光（交流）人口増加の観点に関しても配慮）
- 把握した需要に応じた運行を行う際の車両、運転手の適正配置・運用をどのような手段（システム）で管理するかについても、ICTのシステムによる運行管理、人手での運行管理等方法がある。いずれについても、方法・システムにかかるコストと実効性のバランス等により判断することが重要である。
  - ネットワークを充実させた上で、各路線相互間、あるいは路線の停留所という結節点をどのように活用するかについての重要性に着目すべきである。結節点は、人と自動車、

自動車と自動車とをつなぐ重要な拠点であり、大きな結節点においては地域活性化のための施設を設置することも可能であり、また小さな結節点においても、後述する情報提供の拠点とすることができる。例えば、バス営業所に交流拠点を設ける例に見られるように、発想を転換すれば、人が集まる場所としての可能性が広がる。また、バス停において QR コードで周辺の観光情報等について情報提供している例に見られるように、結節点はその周辺に広がる観光地等の「後背地」のゲートウェイでもある。

- 情報提供の重要性は、看過されている面がある。特に、今後、人口減少が続いていく中で、観光を中心とした交流人口の増加が地域の活性化に大きく寄与することとなるが、観光客は地理や交通に関して十分な情報を保有していないことが多い。そして、交通ネットワークの情報と併せて、地域の魅力、観光に関する情報等も併せて提供することが望ましいことから、情報提供の促進については、地方自治体が努力すべきである。その際、総合的かつワンストップで情報を把握できるよう、例えば観光客が最初に降り立つ鉄道駅を中心とした地域の全ての情報は 1 カ所で提供されるといった工夫が必要である。こうしたことにより、現在厳しい事業経営環境の中、もはやイグレスが確保できない地域においては、上記情報提供で工夫をしながら、イグレスを確保すべきである。