

第1回 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 議事概要

平成28年6月15日

- 地域公共交通活性化再生法から10年が経つ一方で、公共交通に対する期待度や重要性は変化しており、将来的な展望として公共交通をどう役立てるか、あるいはどう育てるのか議論する時期
- この10年で地域公共交通会議が定着し、公共交通の新しい方向性も打ち出され始めている
- 地域公共交通においても改善されたものもあれば、旧態依然のものもあり、「なぜそうなったか」を考えるべき
- 地域公共交通網形成計画は、補助制度と直結していないにもかかわらず、既に144件も策定されており、自治体がどういうモチベーションで作成に至ったのか分析すべき
- 将来、車を運転することに不安を感じる人の割合が75%程度に達している一方で、その際の公共交通の存在に関する危機感は薄く、将来に向けた対策の議論が必要
- 現在地域公共交通として認識されている移動手段の他、スクールバスなどの移動手段も現実には利用されており、それらが分担している移動ニーズも考慮して将来に向けた検討をすべき
- 地域公共交通を生活者、利用者の視点で見ていくためにも、ITやビッグデータの分析・利活用の検討の余地を感じており、それを踏まえ取り入れていくべき
- 地域の路線バスを、移動のための手段としてだけでなく、例えばコミュニケーションのための空間として活用するなど、生活者目線での改善の余地もあるはず
- 現場の声を、国や自治体をもっとうまく把握し、取り入れる仕組みを作れないか

- 地域公共交通の議論をするにあたっては、短期的な対応と中長期的な方針を分けて考えるべき。短期的な対応は、現在あるネットワークを、どうやって再編しつつ活用していくのか。一方で、中長期的な方針は、既存事業者やデータ分析等に囚われず、利用者目線の観点で考えることで、地域公共交通のあり方に関する変革だけでなく、成長戦略にも直接繋がる。
- 車いす対応という意味でのバリアフリーの議論はよく出るが、シルバーカー＝補助があれば独力で歩ける方に向けたバリアフリーの議論もすべき
- スクールバスや福祉輸送など、国交省とその他省庁での連携をもっと進め、実態を把握すべき
- 交通だけで全て解決することは厳しいため、都市局も交えて土地利用の観点からも議論を深めるべき
- 自動運転については、まず2020年までのレベル2を見据えて取り組むべきであり、ドライバーレスや遠隔監視によるものを見据えるのは重要だが、時間はもう少し掛かる
- 先進事例の共有にあたっては、問題設定の方法や解決に向けた主体も重要だが、議論の過程に焦点を置き、それを整理するのもいいのではないか
- 地域公共交通の議論を行う上で、都市毎の人口規模で区分した上で整理してはどうか
- タクシーについて、ニーズがあるのに人手不足のせいで黒字倒産する事例も相次いでおり、制度設計も含め、精査をする必要
- 一人当たりのトリップ数についても、人口規模別に分析すると状況に差異があるはず
- 人手不足について、生産年齢人口が少ないなど構造的な問題が原因か、給料などの処遇による問題が原因か、整理をして議論すべき
- 人手不足と並んで、車両の年数も今後の懸念点と言える
- 活性化再生法に基づく計画策定に際しては、行政と事業者がリスクを分担しながら、改善に向けて踏み込んだ議論をする必要