

第6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

平成29年2月21日

(地域公共交通の活性化及び再生の将来像に関して)

- 資料全体に関し、地域公共交通の活性化に向けての方法論になっており、将来像が描かれていない。これまでは、路線バスであれば事業者が、スクールバスであれば学校が、コミュニティバスであれば地方公共団体がそれぞれバラバラに走らせてきた公共交通を、地域全体で議論のうえ統合し、「コミュニティ交通網」として形成していくことが将来像なのではないか。
- 現段階の資料の整理は、公共交通の活性化に関する「戦術」の話に留まっている。まちづくりや福祉など、さまざまな分野と連携し、人口減少の中で、どう地方の交流人口を増やすのか、そのために公共交通は何ができるのかなどの「戦略」についても記載しないと、地域行政と住民の協働が進みづらい。
- 国民生活の将来像を、地域の総合行政として、まちづくりや福祉などその他の分野についても包括して描き、交通がそこにどう寄与するのかについて記載すべき。
- 空き家対策や過疎の問題など、インフラ対策に交通が貢献していけることに触れると良いのではないか。
- これまで地方公共団体主導でやってきたものを住民主導にしていくには高いハードルがあるので、将来像をきちんと示した方が良い。地域の公共交通に関し、取り組まないと大変なことになる、と共有してもらうことが重要。

(地域公共交通ネットワークの最適化に関して)

- 事業者間のバス路線に関する調整は非常に難しく、事業者団体の関与が必要になってくる。また、路線の集約化については調整が困難なところでもあり、考え方を示してもらいたい。
- 自家用有償旅客運送の活用について、担い手不足の論点も含め、もっと記載しても良いのではないか。

(公共交通の利便性の向上、需要の創出)

- 事業者の交通サービス提供の継続に課題がある場合、早めに情報開示するとの方向性が提示されているが、事業者にとっては信用が低下し、融資や取引を止められる懸念もあり、難しいところ。
- 事業者によるデータの把握と共有が必要である旨記載があるが、事業者にとってデータは企業秘密を含むものであり、出しづらい場合もある。事業者データのみで頼るのではなく、地域全体での人の流動データ分析を行うことが重要。隠れたニーズなどが見える場合もある。

- 大切なのは主体同士の信頼関係を築くこと。構築した信頼関係があるからこそ出せるデータもある。
- 公共交通の需要創出という観点からは、子育て世代の需要も非常に重要。子育て世代が安心して暮らせる街になれば、若い世代が住み続けられることになり、定住も進むものと考えられる。
- 通院などの必要不可欠な移動の「ニーズ」だけではなく、ちょっとした「おでかけ」など移動の「願望」も満たすことが、生活の質の向上に繋がる。
- 公共交通の低需要地域においては、自家用有償旅客運送が広く導入されているが、高齢化が進行し、運転手の確保や安全性の担保が困難な状況にある。これからは、例えば宅配便のトラックに人を乗せる（人を数人乗せられる貨物車などを開発する必要もあり）など、今までは考えられてこなかった手法についても積極的に編み出していく必要がある。

（運転士等の不足、車両の老朽化に関して）

- 運転士不足に関し、賃金の改善だけでなく、休憩室の確保などの福利厚生も非常に重要。また、短時間勤務の導入による多様な働き方の実現、子供を預けられる環境づくりによる女性活躍の推進も進めていく必要がある。
- 運転手の雇用対策に関し、船員などは雇用促進のための様々な制度がある。バスの運転士についても、地方公共団体でもっと積極的に取り組んでもらえないか。
- 地元の企業に就職すれば大学の奨学金を肩代わりする工夫をしている地方公共団体があるが、公共交通についても、運転手の雇用対策として、地元の交通事業者就職すれば二種免許取得の費用を負担するなど、雇用と定住促進の観点から対策を考えても良いのではないか。
- バス事業者の企画部門・営業部門の人材不足は特に深刻。
- 現状として、事業者にも地方公共団体にも人材が不足しているが、外部から知識のある人を誘致する余裕もない状況にある。今後は教育機関が、人材提供という観点から何をできるのかについても考えていく必要がある。
- 車両の老朽化の問題は、もう少し強いトーンで記載した方が良い。

（自動運転技術に関して）

- 自動運転や IT などの新たな技術をどう公共交通分野で活用していくのかについて、もう少し記載しても良いのではないか。例えば、デマンド交通における相乗り率の向上に向けて、人と人を繋ぐために技術を活用するという使い道もある。
- 自動運転に関しては、官邸主導で取組が進捗している。条件さえ整えば順次実用化に向けて動き出せる土壌ができつつあり、昨年考えていたより早く進むかもしれない。
- 自動運転技術は、運転手不足への対処法としては、まだ難しいのではないか。一方で、

まずは運転を手助けし、運転手の負担を減らす運転支援技術としては、有効であると考ええる。

(地域公共交通を活性化・再生するために各関係者が持つべき認識に関して)

- 現状として、地方公共団体や交通事業者は、地域の公共交通ネットワークに対して何か取組をしなければならないが、どうすれば良いのかがわからないという状態。様々な立場の人の目線に合わせたとりまとめになると良い。
- 国が地域公共交通の活性化にどう関与していくのかについて、もっと記載しても良いのではないか。
- 国交省の役回りが見えづらい。好事例の周知などは国交省の役回りではないか。
- 利用者の公共交通に対する意識が低いことが課題として挙げられているが、なぜそうなるかについても考えるべき。公共交通の問題は、一般の人にとって非常にわかりづらく、危機感を持ちやすい課題ではない。例えるならば肝臓の疾患のようなもの。何か調子がおかしいと思いつつも、顕在化しないため放っておくことで、いつの間にか取り返しのつかない病気になってしまう。暮らしにくさが公共交通の不便さによるものだという結びつきが人々のなかであまりないため、もっとクリアに説明できる資料が欲しいところ。

(その他)

- 産業政策の中で、公共交通をどう考えていくのかも重要。他産業の例を参考に、必要な規制の整備も検討する必要がある。
- 交通に関しても、様々な技術的なイノベーションと結合させることで、より大きな可能性が拓かれることもある。また、経済が縮小していく中では集約が必要な場合もある。
- 地域公共交通ネットワークの効率化が必須な状況にあることは確かだが、高需要地域での大量輸送機能など、公共交通ならではの強みをどう活かしていくかについての記載がもう少しあっても良いのではないか。
- 経済が縮小傾向にある中では、分権に頼るのではなく、一定程度は国が音頭を取ること取組を進めていく必要があるのではないか。
- 公共交通が運賃収入のみでやっていくことに限界があるのではないか。広告など、運賃以外の「稼ぐあり方」についても考えていく必要がある。
- 地域公共交通の活性化への参画を促す方法として、地域のバス会社の株を地域全体でもつような仕組みもありうる。バスを利用すると、地域住民にも利益が生まれるような、金融の仕組みをもっと活用してはどうか。