

第8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6月29日

全体

- 利用者も含めてそれぞれの主体について提言している点は非常に良い。利用者に対して自らも参画すべき旨、また、事業者に対して経営力を強化する旨を明記し、10年後に備えていくことが書かれていて良い。
- 財政面の視点がもう少しあっても良い。目指すべき将来像と現状の乖離を埋めるのにいくらかかるのか、また住民が自ら利用することで赤字補助の額がどのくらい減るのか、など数字で実感できると地域住民にもわかりやすい。公共交通の維持に関し、コスト換算ができていないことが課題である。
- 地域によって公共交通に関する深刻度の濃淡がある中でのとりまとめであり、論点がニュートラルに列挙されているが、もう少し危機意識をにじませても良いのではないかとも思う。
- コンパクト・プラス・ネットワークや小さな拠点に関する記載が薄い。大事なキーワードなので、使用した方がよい。
- 記載がバス中心に見える。地域公共交通は、バスだけでなく様々な公共交通モードを組み合わせてつくるものであり、鉄道事業者やタクシー業者の方など、様々な交通モードの方が読んだ際に自分事として感じてもらえるよう、記載を工夫すべき。
- 人が「おでかけ」しなくなっているという事実がここ10年で顕在化している。人々の「おでかけ」を維持することが重要である旨を最後に書くとよい。

地域公共交通のこれからの10年

- 今後の10年はこれまでの10年と大きく異なる。ICTの活用については記載があるが、地域の自然エネルギーを公共交通機関に活用し、地域活性化と環境保護を図るといった「エコ」の観点を入れても良いと思う。
- 担い手の不足については、今後運転者の高齢化が進みますます深刻化するということに加え、既に高齢の運転者が多く、これらの人々が退職するとより一層厳しくなると言う観点も必要。

地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

- まちづくりと交通の拠点づくりを切り離して考えない方が良い。乗り換えのしやすさも重要だが、にぎわいや活力を創出し、交通拠点自体の魅力を高めるべき。
- 乗継ぎ拠点は、ただ乗り物の乗継ぎをする場所ではなく、楽しく過ごせることが大切。行って楽しい空間作りを意識して、乗継ぎ拠点を作ることが重要。

- データの利活用について、一定程度データをオープン化することも有効と思う。
- 交通事業者は、路線再編にデータを活用したくても作業する人を割けないことが多い。例えば、行政への申請、届出のための書類作成に路線のデータをうまく使えるように共通化するなど双方で省力化することも考えるべき。

- 観光の観点では、どのバスに乗って行ってどのバスで帰るといった観光モデルルートまでまとめた上で情報提供する等、体験してもらいやすい方法を考えることが重要。
- 域外からの旅客の誘致に関し、訪日外国人旅行者は、情報が入手しづらいという課題がある。インターネット接続環境の整備についても記載すべき。
- 地域公共交通によるおでかけのきっかけ作りについて、公共交通の利用促進と健康増進を同時に図る公共交通を利用したハイキングなど、もう少し具体的に記載しても良い。

- 貨客混載・客貨混載については、国としても後押ししていく姿勢がわかるように、国の果たすべき役割の欄に追記すべき。
- 地域によっては高齢者割引や免許返納者割引を導入したくても財政的に厳しい地方公共団体もある。助成の観点を入れても良いと思う。
- 交通事業者が担う経営リスクを地方公共団体と分担することに関し、上下分離・公設民営等についても書くべき。車庫の更新ができずに撤退するという事例もある。交通事業者任せでは公共交通の維持は厳しい。
- 運転手の不足について、実際に女性が活躍しているところは、託児所や助成制度が整備されている。もう少し具体的に書くべき。
- 車両の老朽化について、問題は老朽化だけでなくバリアフリー化が進まないことである。ステップがあるバスには乗れない高齢者も多数いる。
- 自動運転については、ドライバー不足への対応や事故防止等、多様な目的があるので、明確に記載すべき。

地域公共交通に関わる各主体の役割

- 交通事業者の更なる経営強化については、合理化という表現を使うとサービスを切りつめる方向に発想が偏りがちである。そういった切りつめる方の努力は、既にやり過ぎるくらいに行われている。経営の見える化を行った上で、経営の方法を革新するのが良いと思われる。
- 各主体間の連携については記載があるが、事業者間・隣接する地方公共団体等、それぞれの主体の中での連携も重要。