

第1回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 議事概要

日時：平成30年11月1日（木）13:00～15:00

場所：中央合同庁舎3号館4階総合政策局局議室

出席者：山内弘隆座長、大橋弘委員、大森雅夫委員、加藤博和委員、住野敏彦委員、田中亮一郎委員、土井勉委員、船戸裕司委員代理、藤田千香委員代理

【公共交通の現状】

- 中核市以上の都市では、中心地の再開発により都心回帰が進んでいる一方、郊外部では人口減少が進行。郊外部での公共交通確保が大きな課題。
- 交通不便地域は全国に約6,000カ所あったが、タクシー運行などで約4,500カ所が減少し、残り1,500カ所となった。依然として多い。合併すると中心部への投資が多くなり、周辺が置いていかれる。
- バス事業は近年極めて厳しい。バスの運転手不足が深刻。大型免許保有者が減少しているが、インバウンド向けの観光バスに流れている面もある。
- コミバスやデマンド交通はよいが、バスやタクシーのレベルが上がっていない。
- 地方部では黒字路線の黒字額の大半が赤字路線の赤字額に補填。多くのバス事業者が黒字路線への新規参入を懸念。新規参入に関し、地域のバス路線網全体への影響等について十分に議論が必要。道路運送上、ピーク時間帯のみのクリームスキミングは規制されているが、より広範な検討が必要。

【事業者間連携、自治体間連携、行政と事業者の連携】

- 複数の事業者がいる地域では、事業者間調整が重要だが、採算が合うところのみに参入するという事案もあるなど、競争が激化している。都市全体を見渡し、高齢者をはじめとした移動手段の確保の観点から、一方で、独禁法の問題もある中で、どういう整理をしていくかが課題。
- 複数の事業者がいる地域では、面としてどう捉えるかが重要。車両数、運行数は横ばいだが利用者数が減少しており、需給のアンバランスがある。
- 路線バスと自家用有償運送、スクールバス等との連携も必要だが、うまくできていない。
- 協議会は形だけの地域が多い。①場を作る、②意見交換する、③実現する、④可視化する、の4つが重要。ワークショップの場で、事業者、自治体、運輸支局の人たちも積極的に議論の輪に入ろう。そこで意見交換することで信頼が生まれる。
- 全国のタクシー・ハイヤー協会では、今後各市町村を回る予定であり、連合会としても、地域公共交通会議へのタクシー事業者の参画を決議する。
- 運輸局、運輸支局は多くの協議会に出ており、よく頑張っている。問題は本省と運輸局・支局とのコミュニケーション。全国に多くの先進事例があり、運輸

局・運輸支局は知っているがその情報が本省にまで伝わっていない。

【公共交通の利用者】

- 交通ネットワークの維持確保は何のために必要なのか、整理が必要。地域公共交通の維持確保を通して、顕在化しやすい移動だけでなく「交流」など潜在化しやすい愉しみの活動の顕在化を通じて生き甲斐ある人生の実現や安定した社会を構築することが目的になると考えられる。
- 自動車分担率の高い地域でも全体の約3割は自家用車で自由移動できない。高齢者だけでなく20代の人たちの生成原単位が減少していることから、移動支援は高齢者だけでなく若い人たちにも重要なテーマである。
- 高齢者は、人と話すことで介護予防につながる。そのために外出機会の創出などの視点からも、公共交通ネットワークの確保は必要。福祉や健康とどのように関連付けをしていくかが重要である。地方部については高齢者に焦点を当てると議論が整理しやすいのではないか。
- 送迎トリップは公共交通の潜在的需要なのだが、それだけでなく送迎する人の負担も大きい。主婦は送迎があるためフルタイムで働くことが困難。公共交通の充実により送迎を減らすことも目的の1つとして捉えるべき。送迎を減らすことは人口流出を抑える効果も期待できる。
- 高齢者だけでなく、通学ニーズへの対応も重要。公共交通が充実していないと高校入学の時点で子供とともに家族全員が都市部に流出してしまう。
- 目的のある移動のみではなく、移動には、「移動すること自体が楽しい」「行った先で友人と遊ぶのが楽しい」という面もある。そういった観点も着目すべき。

【自治体の体制】

- 公共交通専門の部署がない自治体も多い。人材育成の枠組が必要。
- 公共交通専任の部署がなくてもうまくやっている自治体もあれば、専任の部署があってもうまくやっていない部署もある。
- 公共交通関係の予算は少なく、自治体予算の0.5%程度。
- 制度は悪くないが、制度をよくわかっている自治体はより良くなり、わかっていないところは見直しが進まず、格差が拡大。

【見直しの方向性に関する論点】

- 需要が伸びている時には規制緩和が適切だが、需要減少局面においては、「供給の最適化」が必要。競争政策における自由化の考え方を変え、一定の制約をかけたり、連携してダイヤ調整を行えたりすることも大事。
- 地方部では、黒字路線の黒字額の大半が赤字路線の赤字額に補填。多くのバス事業者が黒字路線への新規参入を懸念。新規参入に関し、地域のバス路線網全体への影響等について十分に議論が必要。道路運送法上、ピーク時間帯のみの

クリームスキミングは規制されているが、より広範な検討が必要。

- 石川県の加賀市は周辺6市で連携してデマンドタクシーを運行。地域が連携して地域交通について検討できる体制を作るべき。
- 計画立案のステップのシステム化が必要。地域にとって「維持・確保すべきネットワーク」を具体的に考えられるよう、データに基づき議論、合意し、PDCAサイクルを回すようにすることが大事。
- 政策立案の枠組みと負担の話は分けて考える必要がある。
- 「支援」が前提となることは望ましくなく、「こうすれば公的支援なく維持できる」という公共交通網となることが理想。
- 浜松市はいろいろと取り組んでいるが、路線廃止要望などがあり大変になっている。ヒアリング対象にしてはどうか。

以 上