

第2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16日（金）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：

【委員】 山内弘隆座長、大橋弘委員、加藤博和委員、栗田泰正委員代理、斉藤薫委員、住野敏彦委員、常石博高委員、土井勉委員、豊北欽一委員代理

【ヒアリング】 高松市 伊賀大介様、(田野町 常石博高委員)、浜松市 藤原邦生様、株式会社みちのりホールディングス 松本順様、小松市 山本ゆかり様

○ヒアリング

(株式会社みちのりホールディングス)

- グループ各社の経営陣が縦串として事業経営をそれぞれ努力しながら、集約・連携による効果を発揮するため、グループ会社間の横串を通す社員を10数名配置し、経営管理の共有や共同購買の実施、ベストプラクティスの横展開等を実施している。
- バス公共交通事業の統合により、広域の交通ネットワーク構築が実現し、移動利便の向上による利用者増加を通じて社会・経済の活性化に寄与する。また、トータルな生産性の向上や更なる設備投資、技術イノベーションの実証研究などが可能になる。
- 内部補助によるネットワーク維持という課題に対しては、PFIスキームによる委託制度の構築を提案したい。路線単位・単年度の補助ではなく、エリア・ネットワーク単位の長期の委託契約により、事業者へのインセンティブ付与の仕組みや優れた事業計画を実行できる事業者の選定を実施すべき。
- 公営バスは民営バス同様に赤字だが、キロ当たり運行コストが高い。民営バスと同程度のコスト構造になれば、理論上は、公営バス全体では、民営バス全体の赤字をカバーできる計算となることから、公営バスのさらなる民営化を図るべき。
- 新しい技術の導入が求められている。公共交通データ HUB システムを用いた運行情報のオープンデータ化を実施した。データを活用した MaaS アプリの導入も予定。
- マーケティング努力や新しい技術の活用で移動需要を創出し労働生産性を改善し、働き方を改革することが、公共交通の維持、発展、ひいては地域経済の活性化につながる。

(小松市)

- 近隣6市町で連携し、連携推進会議を設立。
- 交通アクセスの利便性向上のため、二次交通、三次交通の整備を推進。その取組の一環として、観光ガイドタクシーの運行を開始。
- 連携推進会議でメディアを活用してグランキャブのPRを実施。

- 昨年度一年間では約 150 回の出勤。今年度はその約 1.5 倍のペースで伸びている。
- 運輸局には 6 市町で 12 のモデルルートで登録し、予約運行を受け付けているが、実際には比較的富裕な利用者の要望に応えるモデルルート以外の空港や観光地への貸走が多い。6 市町村内のモデルルートの利用促進と PR が今後の課題。また、バスルートの運行については、ある市ではほぼ観光目的、他の市では生活交通がバス施策のメイン、というように、各市町で地域交通の目的が異なるため、今後の運用の方向性について模索中。2 次交通であるバスを降りてからその先の自転車等の 3 次交通への展開も検討中。

(浜松市)

- 今年度都市計画マスタープランと併せて市総合交通計画の見直しを実施。
- 公共交通ネットワークの整備に向け、既存の基幹路線に加えて、地域バスによる支線路線運行の、交通結節点となるミニバスターミナルの整備、公共交通空白地有償運送など様々な路線網の整備を推進。
- フィーダー系統の地域バスについては、地域、交通事業者、行政の 3 者による地域交通検討会を設置し、2 年間の実証運行での収支率 2 割を維持基準として路線の維持、改善か廃止を判断。ただし、収支率が基準を下回ったとしても、地域交通検討会での検討で市民生活を支える必要最低限のモビリティを確保する必要があるものについては、週 2 日 2 往復程度の最低保障運行を実施。
- 地域バスは合併前市町村単位の運行がほとんどだったが、ICT 活用を契機に運行区域の拡大も実施し、利便性向上を図っている。
- その他、転入者、小学生、通勤者等へのモビリティマネジメント、バリアフリー化の補助施策などを実施している。
- 中山間地域で人口の自然減が進む中での利用者の確保や、自家用車依存の中で地域全体で公共交通を維持する意識の醸成、各地域のバスに対する考え方の違いや既存の交通事業者の事情を踏まえた対応、運転手手不足への対応が課題である。

(高松市)

- 市のバス路線は平成 4 年から平成 28 年までで 4 路線 28 系統が廃止となっているが、路線図上は、一見、廃止前と同水準の交通アクセスを維持しているように見える。需要が見込めず交通事業者が撤退した路線を、自治体が欠損補助することにより路線が維持されているということが問題。
- 市内に黒字経営している民鉄が残っており、鉄道を基軸とし、バスをフィーダーとして再構築していくことで、鉄道とバス等を組み合わせ地域の需要に応じたサービスの充たを考えている。
- 活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定を志向したが、鉄道に繋げる

形のバス路線再編では国の補助要件から落ちてしまうことが課題に。

- 民鉄で利用できる IC カードはレンタサイクルやコミュニティバス等で利用できるほか、電車・バス乗継割引等、運賃施策を導入しており、市が初期費用や運賃割引額の差額を補助金として補填し、サービスを拡充。
- IC カードを活用した乗継割引施策等、行政の支援について補助スキームを組み立てる過程の中で、事業者との意識共有が可能に。今後の乗継を必要とするネットワーク再編についても、協議を進めることができるようになった。
- 運行欠損補助は戦略的な投資にはなりにくい。欠損補助を増やすよりは、先行投資となるような支出をしていきたい。先行投資をせず、民間事業者が撤退に追い込まれるといずれ多大な投資が必要となるが、今戦略的な先行投資をすれば、長期的な財政の悪化を防げる。
- 再編実施計画の大臣認定を目指しているが、ドラスティックな再編は事業者が利用者離れを恐れる。事業者の合意を得られるよう、路線ごとに設定した条件を満たすものから、時点修正を行いながら再編するトリガー方式により、サービス水準を維持させつつ再編を進めたい。
- また、鉄道駅にバスを結節させる再編では、鉄道の収益が増加することから、バスへの利益の振り替えに関する対応が必要。公共交通全体では収支が改善するが事業者単体では収支が改善しない・悪化する者に対して、補填するための運賃プール等の仕組みが必要では無いか。
- 今回の再編に向けた取組は JR も関心を持っているが、JR も組み込んだ再編となると本当は、分かりやすいゾーン運賃のような仕組みとしたいが、独禁法上の懸念やそもそも運賃制度がモード毎に細分化されていて、円滑な実施が困難。再編実施計画の認定を得れば柔軟な運用が可能になる仕組みがあるとありがたい。

(田野町)

- 高齢者や障害者などは外出に支援を必要とする。交通弱者への支援としてタクシーチケットの配布を開始。
- この取組が高齢者の外出のハードルを下げ、住民同士の活動や交流も生まれた。
- また、介護保険法の改正により要支援者と軽度の者が介護保険法から除外されることとなり、より高齢者の介護予防などの活動を自治体が独自に行う必要性が高まった。
- コミュニティバスの様々な取組により高齢者の外出が促進されることで、認知症予防や介護予防につながっている。特に中山間地域では利用者ニーズの変容に対応し、路線の再編も行いながら柔軟に取組を進められるスキームづくりが必要。

○ 質疑応答

- 民営より公営のバス事業者の方が高い給与や身分保障により、運転手を比較的集めているが、民営化するとさらに運転手不足が進むことにならないか。
- 運転手のみならず、整備士も不足している。整備士の確保の取組は行っているか。
 - 公営バスと民営バスが同地域に併存しているケースもある。その中で、待遇レベルの低い民間は苦しいながらも一定の運転手を確保している。現状の公営と民間の待遇レベルの間のどこかに最適解があるはず。いずれにしても、民営化により公営と民営のネットワークを一体化し、オペレーションを効率化した上で最適解を見出すことが必要ではないか。また、少ないパイの取り合いではなく、パイ自体を増やすという発想に立つならば、外国人材の活用は真剣に検討すべき。整備士の確保については地元の技術系学校との連携やグループ内の調整で何とか確保しているが、今後は、外国からの技能実習生を活用することで人員を確保することも検討している。
- 人口減少、過疎化に対してはどのような対策を考えているか。
 - 長期的な人口減少は所与の課題ではあるが、短期的には増加する高齢者の社会参加や交通事故の防止、若者の車離れ（地方部も含む免許保有率の低下）は公共交通のニーズを産み出しており、マーケティングのチャンスと捉えている。
- 市民生活に関わる様々な分野に波及する中山間地域の公共交通関連の施策効果、すなわちクロスセクター効果を定量的に分析することが重要。
- 高齢者の移動支援は通院と買い物が目的としてフォーカスされがちだが、「愉しみの活動」など外出それ自体を促進することが健康な生活維持に必要なとの指摘は重要。また、若者の外出を促進することは人口流出を防ぐことに直結する。
- 利用促進による収入増で国や自治体の補助金を減らすことが行われることが多い。地域公共交通を支える目的は、地域を支えることにある。したがって利用促進で得ることができた利益は事業者や利用者にも還元することを目的として需要促進に取り組む意識が重要。補助金を減らすための利用促進というのは本末転倒。
- 事業に他の部局を巻き込む工夫について教えていただきたい。
- 地域の事業者が鉄道とバスを持ち、かつ協力的な事業者でなかった場合、ヒアリング先のモデルは他の市町に応用可能か。
 - 事業の中での役割分担を明確にし、効率化を図ることを他部局にメリットとして提示して調整を図った。道路整備のB/Cが上がる、重複する福祉サービスがスリム化できるといった相手の土俵に立つことが重要。

- 民間事業者と市のパワーバランスは地域によって異なり、それぞれの地域の実情に応じた調整と計画策定が必要となってくる。現在の計画制度はそうした地域ごとの事情の違いをフォローできる仕組みとなっていない。
- オムニバスタウンのような過去の取組実績をどのように評価するか。
 - オムニバスタウンは地域の住民にとってメリットの大きい取組と評価しているが、一方で取組が早過ぎたことのデメリットも若干存在する。ICカードは利用者からすると利便性が高いが、10カード等と連携しない地域カードを早期に導入したことで、他地域からきた人にとっては他地域のICカードが使えず不便という声もある。
- なぜ中山間地域の路線撤退や中心市街地のコミュニティバスの廃止議論が出てきたか。これらに対してどのような対策が必要か。
 - 街中を運行するバスは中心市街地活性化の目的で運行を始めたが、実際は通院目的で利用されることが多く、短距離の移動での利用が多いため、運賃収入が低く廃止となってしまった。一方で、中心市街地活性化の観点では、街中を歩いてもらう方がより効果的ということもあり、歩道等のバリアフリー化を推進する取組もあわせて行っている。中山間地域の幹線系統については、地域の足を守るため代替案を検討しているが、代替の交通事業者も運転手不足の状況にあることや国の補助要件になかなか合わせられないという課題もあるが、その中でも最低限路線を維持していかなければならないと考えている。
- 地域内の自治組織について、区役所や協働センターなどを活用していくことを考えているか。
 - (浜松市) 本庁、区、協働センターで役割分担をして対応している。ただし、路線の退出対応や地域バスの運行再編に関わるものは本庁職員も地域にはいり、地域の声を聞くようにしている。
 - (高松市) 現在、主に本庁が地域の自治を実質的に担っている。市民への説明も本庁職員が行っている。考え方などが浸透すれば役割分担も確立していくと思うが、まだそこまでには至っていない。
- 行政が制度を整え、バス事業者が取組を行いやすくなったが、制度の変化にバス事業者の対応が追いついていない。また、小学生しか利用せず実質スクールバス化している路線もあり、輸送の目的を明確にした上で教育分野等他の関係主体からのアプローチも含め、自治体にきちんと向き合って欲しい。
- バス運転手はタクシー運転手と異なり、隙間時間に稼ぐことができない。乗合タクシーであれば、運転手が乗合運行以外の時間で他に所得を得る機会があり、運転手にとっても良い取組と考える。

- 循環まちバスは産業振興や観光振興を目的として始まった事業だが、いま一度、公共交通として必要なのか、産業振興として必要なのかを整理すべき。
- 再編による増収分について、鉄道の収益をどの程度バス事業者に配分するのが適切と考えているか。
 - バス路線を鉄道と接続することによって、バス利用者の移動距離の減少によるバス事業者の減収があるため、その分は鉄道の収益の還元が必要。特にバスは路線を短くすればするだけ運賃収入が減る構造であり、路線を整理・短縮する再編であれば、一定のボリュームの補填が必要。
- 赤字補填に対する国の補助も大事だが、さらに再編を進め公共交通の利用を促進する利用者視点での取組が必要と考えている。そのような取組に対する国の支援も充実してほしい。
 - 利用促進に関しての国の支援については、特に IC カードシステムの導入への補助を増やしてもらいたい。
- 事業者の地域におけるシェアが一定以上あれば取組も進めやすいが、シェアを分け合う事業者が多いほど、調整が難航するおそれが出てくる。複数のモードや事業者も含め、多様な関係者で円滑に協議・調整を図る制度のあり方を考える必要が無いか。
- 公共交通だけでなく物流業界でも運転手不足が問題となっている。特に過疎地域では、地域福祉も絡め、自治体としてどのような障壁や解決策があるか。ネットワークを整理すれば、ある程度だぶつくところから運転手を融通できるのではないかとも思うが。
- 自治体内部でも、都市部局と交通部局は本来両輪となって取組を進めるべきだがまだまだバリアがある。都市部局の中で移動の観点でまちをデザインしていくという考え方が浸透していない。
- 移動サービスについて最適化していくなかで、バス以外のジャンボタクシーなどの手段をどれだけ用意できるか、また、地域の実情に合わせて既存ストックを最大限活用することが重要。
- 過疎対策においては取組も課題も多く抱えている。地域での支え合いが大事になってくるため、様々な関係者と協力しながら取組を行うことが重要。
- 市町村をまたがるバス路線が問題となっている。中心市の周辺市町村は中心市に乗り入れを希望するが、中心市としては利用者が少ない路線を廃止したいと考えている。広域路線で問題を抱えている例はあるか。
 - 連携中枢都市の枠組みを活かし、広域のバスをどのように走らせるかについて、近

隣自治体と協議を進めている。

- 今後の検討会で、ふるさと知事ネットワークでの提言について紹介する。

以上