

第3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22日（木）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎4号館2階共用第3特別会議室

出席者：

【委員】山内弘隆座長、大橋弘委員、池田千鶴委員、大串葉子委員、大橋弘委員、大森雅夫委員、
加藤博和委員、斉藤薫委員、住野敏彦委員、田中亮一郎委員、常石博高委員

【ヒアリング対象者】ぐるっと生瀬 石原隆典様、広島電鉄株式会社 仮井康裕様、
広島市 藤田昭彦様、全国移動サービスネットワーク 河崎民子様、
南太秦自治連合会 高岡宏行様、第一交通産業 田中亮一郎様

○ヒアリング

（ぐるっと生瀬）

- 運行協議会を地元の理事、常任理事で構成して、会議は市、行政と委託運行业者、アドバイザーの学識経験者の4者で連携して開催しているが、全てを地元だけでやるというのが特徴。
- 原則、利用者の運賃収入で賄うこととし、足りない場合は市が負担するというスタートしたが、だいたいのところ運賃収入で賄えているというのが現状。
- 利用者からも、規則正しい生活となった、バスに乗れる間は地元に残りたいという声も出ており、成果を実感しているところ。
- また、行政だけに依存せず、利用者もともに負担をするという料金設定が浸透しつつあると感じている。

（第一交通産業）

- 高齢化の進展とともに交通空白地がどんどん増えており、全国の県タクシー協会が自分の営業エリアの中の市町村を回り、手伝えるところはないか、と再度聞きに行き、1回目のフォローアップを行っているところである。
- 「できない」ということをしないよう、全国のタクシー協会には伝えている。
- 地域にタクシーがなくても、その県で対応できるようにしようと考えており、県のタクシー協会の役割は大きい。
- 新幹線の停車駅が遠くにできたことで在来線も特急がとまらなくなりさびれた自治体があったが、ジャンボタクシーを導入して地域の足を確保している。
- 近隣市町村で連携会議を立ち上げ、インバウンド、企業誘致を一体となって行っている。
- また、電話予約だけでなく、ICTを活用した予約システムを導入していこうと努力しているところ。

（全国移動サービスネットワーク）

- 地域で不足していると感じるサービスについてアンケート調査したところ、買物や通院など生活を支える支援がもっとも不足していると回答されており、互助による移動手段の確保は

必要不可欠。

- 自家用有償旅客運送の登録団体が増えるような方策を打ち出してほしい。
- 運営協議会は自家用有償運送を認めるための「言い訳」としてつくられた会議。代わりに、自家用有償も含め、地域の移動の問題について協議を行う場を創出するべき。
- NPOによる有償旅客運送は過疎地域などでしか運用されておらず、福祉有償運送も障害者や介護認定を受けた高齢者などに対象者が限定されており、十分に対応し切れていない。
- 許可登録不要の互助による輸送でしか対応できない地域も多く、その裾野がもう少し広がるよう、道路運送法の一部見直しが必要なのではないか。

(広島電鉄株式会社)

- 現行の再編実施計画については全事業者の同意が必要となっているが、主な主体ではない事業者の反対で再編計画が進まないという状況があるので、経営に大きな影響がない事業者の反対があっても再編計画を実施できるよう整理してほしい。
- バスと電車でそれぞれ総括原価方式で運賃を決定しているが、全体での整合性が取りづらいという問題が生じるので、一体で運賃を決めることができるようにしてほしい。
- 途中でバスの系統を分けると、幹線要件を満たさなくなり、国庫補助の対象から外れて自治体の負担が増えるという問題が生じているので、補助制度のあり方も見直してほしい。
- 現行では独禁法に抵触するおそれがあるとされている運賃プール、共同運行を認めるようなスキームを検討してほしい。

(南太秦自治連合会)

- 全世帯へのアンケート調査を行い、住民へのバス路線の周知を行ったことで、乗客数が劇的に増加した。
- その結果、増便、ダイヤ改正も実現した。
- 「地域の足は地域で守る」という意識を地域住民に意識付けすることがやはり重要。

○意見交換

- タクシーでカバーできないところを自家用有償旅客運送でカバーできるよう円滑化したのに、それが支局など末端まで周知されていない。
- 自家用有償運送と緑ナンバーの事業をどう連携し地域の足を確保していくのかを検討していく場にするべき。
- 地域公共交通会議において、全国タクシー連合会、NPO、バス事業者みんながそれぞれ提案をし合えるような形にしてほしい。
- 地域公共交通会議を開くよう要望しても、市町村に余裕がないので開いてくれないところもたくさんある。
- タクシー事業者の中でも温度差がある中、自家用有償やNPO、バス事業者などと連携していきこうと一部事業者が気づき始めているのが現状。
- 長野県駒ヶ根市ではコミュニティバスを廃止しタクシー中心の交通に転換する際に、タクシー主体の網形成計画に変更している。こういった好事例を事例集の中で取り上げてほしい。

- 都心循環バスをつくると、会社間の利益調整などの問題が生じてくるかと思うが、具体的にどのような点で反対があったのか。
 - 当初は、利用客が多い路線を走れなくなるということで反対もあったが、これから人口が減っていく中、無用な競争をしなくてよくなると各事業者は割り切っている面もある。
 - 再編実施計画に位置づけると、その期間減便縮便ができなくなるということで、一部事業者の反対もあり、今回は都心の一部の区域だけを対象に再編計画を策定した。
- 事業者の枠を超えた路線再編とはどのようなイメージなのか。
 - バス事業者間で協力し、余裕のあるところが車と人を出し、その他のところが減車するという方向が望ましい。

- なぜ再編実施計画においては全事業者の同意が必要となっているのか、その制度趣旨を精査する必要があるのでは。
- 補助金の仕組みが路線再編に支障となっているという点も精査が必要。
- 独禁法上プール精算を前提とする路線再編ができないということだが、独禁法本来の趣旨として禁じられるべきなのかは公取とよく議論すべきではないか。
 - 公正取引委員会は事前相談では一般論しか答えず、また、事後の拘束力のないアドバイスにすぎないという立場なので、実際に計画を進めてみないとわからないところがある。
 - プール精算、共同運行は認められないと公取の通知ではっきりと書かれている。
 - 運行系統ごとに補助金が出されることになっており、補助対象の利用客数の下限も決められていることから、幹線とフィーダーで分割すると下限を下回ってしまい、国からの補助金が出なくなるという問題がある。

- 最近、一つのサービス提供主体が複合的な事業を運営するということが広まっている。事業者体として、このような高度のサービスを分かりやすい料金体系で実施することは重要であるため、現行制度の緩和できるところは緩和していただきたい。
- ファミリーサポート制度において、子供の送迎についてはファミリーサポートの一環として、事業許可不要・実費払い（時間単位での支払い）という整理をつけている。ファミリーサポート制度と言うからには、子供だけでなく高齢者についても同様の整理をつけられるようにすべき。
- ファミリーサポート制度では、子供の送迎を預かりサービスと一体的に捉えている。一方で、高齢者が輸送対象の場合、運輸支局によって判断が異なるため、送迎つきの家事・身辺援助一体型サービスについて認められない場合も多い。

- スクールバスとの棲み分け如何。
 - 便によっては高齢者で満員になる場合もあるため、積み残しの可能性を考慮すると、バス台数の増加が必要になる。採算上スクールバスとして運行することは難しい。

- 今後 MaaS の進展に合わせて、1 日乗車券や 1 ヶ月乗車券などが進むと考えられるが、現在の総括原価方式の枠組みの中でうまく進むのか。1 日乗車券や 1 日上限運賃などを進めていくため、より適切な運賃の枠組みを検討すべき。

以上