

第1回～第3回の懇談会における議論（論点別）と今後整理すべき事項

視点、論点等 (第1回懇談会で事務局から提示したもの)	第1回～第3回懇談会における意見() 地方運輸局からのヒアリングにおいて出た主な意見の概要()	今後整理すべき事項と整理に当たってのポイント
1. 地域公共交通の維持・改善について、輸送モードにとらわれない多様な関係者の取組みの核となる活動の促進		
<p>1 - 関係者の合意形成促進のための団体等の設置</p> <p>モード横断の視点で、シームレスな公共交通の実現、利用者本位の情報提供等を実現するためには、団体・協議会等の組織による関係者の合意形成を促進するための環境整備を図るための措置について検討が必要ではないか。</p>	<p>(1)公共交通の利用円滑化については、利用者・事業者・計画者による検討システムの具体化が必要である。また、事業者・行政による取組みと同時に、便益を享受する地域住民の協力・参加による公共交通サービスの育成・向上を目指す必要があるのではないかと。(ヒアリング対象者)</p> <p>(2)関係者が集まって協議できる場があれば、様々な問題がもっとスムーズに解決できると考えている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(3)協議会方式がうまくいくかはどうかは別にして多数の主体の参加は必要。(委員)</p> <p>(4)電気事業法では、新規参入者・既存事業者・学識経験者からなる中間法人による利害関係者の調整スキームがあるが、これはシームレスな公共交通に関する議論にも応用できるのではないかと。(委員)</p> <p>(5)駅前広場は管理形態が様々であり、そういった個別事情を考慮せずに一律に協議会を作ることとしてもなかなかうまくいかないのではないかと。(委員)</p> <p>(6)協議会や第三者的な組織の設置は行政の指導がないと困難。(ヒアリング対象者)</p> <p>(7)共同事業化などの事業者の事業運営にメリットが及ぶ事業がある地域においては効果があるものと認識。(地方自治体)</p> <p>(8)協議会における検討の後に実際の施策を実施する場合には財政支援がついてくるような制度となるよう、補助制度の拡充・強化が必要。(地方自治体)</p> <p>(9)実効性を上げるためには、協議会における行政の役割と具体的施策の実施に当たっての財政的支援の可能性を示すことが必要。費用負担を事業者の経営判断に任せていたのでは政策の実現は困難。(地方自治体)</p> <p>(10)交通事業者に過度の負担にならない限り賛成。利用者に快適な環境を提供するためには設備投資が必要であるが、このためにバス事業者に施設使用料金の改定について協力を申し入れても、現在の経済情勢では改定の前条件となる同意書の提出を受けることが難しい。協議会のような場で調整ができればと考える。(ターミナル施設管理者)</p> <p>(11)最近の実例として、駅施設の改良に併せて自治体・事業者が連携した取組みを実施して成果があったところであり、さらにこのような措置があることにより一層の効果を発揮するものと認識。(バス事業者)</p> <p>(12)大型のショッピングセンターや商店街が建設されると、駅などのターミナルも当初計画とは異なる交通の流れができることから、駅などの整備時だけでなく、必要な時に自治体、協会、事業者で協議できる組織や場が必要。協議の場では行政が音頭をとることが適切。(タクシー事業者)</p> <p>(13)地域の交通問題を中心になって解決するのは自治体だと認識するが、自治体のどの部署に相談してよいかかわからないという問題があり、このような考えには賛成。(タクシー事業者)</p> <p>(14)事業者だけではそれぞれがそれぞれの立場から主張するだけとなるので、地元自治体が音頭をとることが必要。一方で、協議会や第三者機関による調整など拘束力の強い組織では、議論するまでの時間がかかりすぎて有効に機能しないのではないかと。(旅客船事業者)</p> <p>(15)今後は、欧米のように行政がより主体的に交通事業を支える仕組みが必要ではないかと。(地方自治体)</p> <p>(16)県レベルでの地域交通の活性化を図る上では、空港発着便と鉄道、バス等との連携が不可欠であり、そのための団体等が必要。(NPO等)</p>	<p>公共交通の利用円滑化に関して、輻輳する関係者の協力による取組みが促進されるための方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団体・協議会等の組織を必要とする場合におけるその役割についての考え方 ・団体・協議会等が有効な場合とそうでない場合があるのではないかと。 ・具体的なケースごとに関係者の範囲、組織化の必要性などについて検討が必要か。

(17)核となる機関は、企画立案や事前調整だけでなく、実施段階でも推進役となることが重要。(バス事業者)

(18)地域の交通体系については、厚生労働省(患者輸送バス)や文部科学省(スクールバス)との関係も出てくるので、推進体制はより横断的なものとする必要がある。交通事業者相互の調整には限界があるので、調整の核となる組織の設置や調整の仕組みは不可欠と考える。(バス事業者)

(19)丸の内ですて迎バスを運行しているバス事業には、「交通不便地域の住民サービスのためのバス運行」という意味と、「空洞化した商業地域の活性化のための手助けとしてのバス運行」という意味の2つの側面があるが、協議会等による調整は、後者について助力できる余地は大きいだろうが、前者については貢献しにくいものとする。(タクシー事業者)

(20)協議会の設立という考え方には賛成。行政、住民、バス事業者が協働しないと公共交通の充実は図られない。(地方自治体)

(21)地域として公共交通の維持・改善を考える団体等の存在は、関係機関との調整、地域要望と交通事業者との調整、交通事業者間の連携等を図る上でコーディネーター的な役割を果たすため、有効な意義があると思われる。このような団体が何らかの方向性を打ち出す場合、地域住民の要望、交通事業者の希望、行政の意向等を客観的に評価・調整し、採配することが必要と考える。(地方自治体)

(22)公共交通がどうあるべきかという地域のコンセンサスがないうまま現状の社会システムの中だけで議論していても末端のことしか話されない。事業者、市、警察、県などの各主体が同じ方向を目指す必要があり、レベルを上げていくための議論をしていくことは良いと思う。(NPO等)

(23)何か問題があるといった認識もない。そこまでの考えは持っていない。(タクシー事業者)

(24)関係者が同じテーブルについて議論することは大事なことであり、核となる協議会の設置は必要。(鉄道事業者)

(25)規制緩和により事業実施の自由度が増したが、適正に進められていない場合が多い。協議会の設置により良いコミュニケーションがとれるのではないかと。(バス事業者)

(26)事業者としては利便性を高めなければ商売が成り立たないため、利用者が見込まれる限り、交通事業者同士で連携して利便性の向上を図ろうとするだろう。(旅客船事業者)

(27)これまでいろいろな協議会に参加しているが、時間を費やして何か決めても絵に描いた餅になることが多い。実効が上がる組織となるのであればやるべき。(タクシー事業者)

(28)協議会のメンバーの選任は重要。専門的に勉強しているNPOや適性の高い住民・利用者の代表を参加させることが重要。また、行政のメンバーについても、財政担当者が名を連ねる協議会では消極的な結論に陥りがちな事例もあることから、交通や都市計画のメンバーが参加することが望ましい。これらの選任に当たっては行政のリーダーシップが必要であり、協議会の立ち上げに際しては一定の国の関与が必要。(NPO等)

(29)協議会が設置されることにより、従来事業者等ごとに行っていた対応作業も軽減され調整もスムーズに行われると考えられる。(地方自治体)

(30)事業者同士は相手の経営に関してなかなか意見を言いにくいので、協議会等の調整の場があればよいと考える。また、地域には様々な要望があるため、客観的な調整機能が必要。(鉄道事業者)

(31)ドイツにおける交通連合のような取組みができれば理想的であるが、問題は運賃等利用料金を下げてもそれに見合う乗客増があるのかということであり、結果的に減収になり赤字が出た場合に、それを補填する公的支援を行うことが可能かどうかということである。(地方自治体)

(32)地域の課題をその地域に住む人々が中心となって解決していくことが重要。プロのコーディネーターを招いた「交通市民会議」的な組織の立ち上げが必要。(地方自治体)

(33)行政の境界にとらわれず、生活圏や観光圏を対象とした交通ルートやダイヤの設定が可能となるような環境が重要であり、そのための仕組みや補助制度の確立が必要。(地方自治体)

(34)協議会は意義があると思うが、その構成・進め方は慎重に検討すべき。まず市民側に自主的・自律的活動の土壌を用意することが必要であり、その点において行政の果たす役割は大きい。(鉄道事業者)

(35)協議会の構成員がそれぞれリスク・経済的負担を負うというコンセンサスが形成されることが重要。(鉄道事業者)

(36)事業者側からの働きかけにより関係者の合意形成を図ることは極めて困難であり、このため協議会の設置は必要と考える。(バス事業者)

(37)協議会の構成員について、事業者側もモード横断的にする必要はあるが、行政側も運輸局、警察、道路管理者等横断的にすべき。(バス事業者)

(38)港湾においては、国、自治体、埠頭公社、海上保安部、警察等関係者が多く、問題解決のための調整に多大な時間を費やすため、船会社からの働きかけで何かをやるのは極めて困難。行政主導による問題解決が図られるべき。(旅客船事業者)

(39)協議会が単なる「旗振り役」にならないよう、目的達成のための裁定機能等一定の権限を付与することが必要。(地方自治体)

(40)協議会のメンバーは、採算を重視する交通事業者中心ではなく、自治体主導が望ましい。また、大学関係者等を入れることも必要。(NPO等)

(41)協議会における検討結果の法的拘束力次第では、理想は描けても実現は困難となる。(鉄道事業者)

(42)協議会の設置は必要だと思うが、交通事業者の賛同を得ておくことが重要であり、協力を得るための道筋をつけていく必要がある。(鉄道事業者)

(43)事業者、行政、ユーザーを取り入れ全体で取り組むべき。(地方自治体)

(44)従来も鉄道やバスの協議会等が設置されてきたが、沿線を上げての取組みになっておらず、利用促進のための協議体が必要と考える。また、例えば企画切符を作るための事業者間の配分等の調整は県が担っており、第三者による調整は必要と考える。(地方自治体)

(45)交通まちづくりへの取組みは、構造改革特区、地域再生等を活用し、行政が主体となって地元密着型の協議会等を立ち上げるなど、起爆剤となりうる活動を行う必要がある。誰かが方針の転換を図る場合、事前に、個別ではなく全体で協議する場がほしい。(地方自治体)

(46)市民の考え方と交通事業者の考え方をお互いに取り持つ民間が主体となった第三者的な団体が適当と考える。事業者感覚でなく、市民が提案していく場が必要。(NPO等)

(47)交通事業者間で協議を進め公共交通の維持・改善を図ることが必要。ただし、一方的な意見となる場合があるので、参加メンバーの厳選が必要。(鉄道事業者)

(48)事業者に対してある一定の指導力を持つことは必要であるが、地方部においてはより身近なテーマの下に取り組むことが必要。(バス事業者)

(49)自治体、観光協会、旅館業者、交通業者等関係者で話し合って公共交通の維持・改善を含めた地域振興策を検討する協議等の場を組織化したいと思っている。(タクシー事業者)

(50)一定エリアの離島航路全体を維持・改善するための協議会の立ち上げ、促進する活動は望ましい。(旅客船事業者)

(51)事業者だけでは解決しがたい問題点について、そもそもそれらの問題点をどこに相談すべきかが不明であることも多いため、協議会等がそれらの窓口となりうるのではないかと考える。また、利用者の利便性向上のための交通事業者同士の話し合い・調整の場としても役立つと考える。一事業者がこれらの取組みを行うとすると、どうしても私企業の利益のための取組みと受け取られやすいが、第三者的な立場での取組みであれば交通事業者・地元とも話しをしやすいということも考えられる。(鉄道事業者)

(52)フェリーの接続便の検討という分野では、各社の状況を理解するという面からも協議会等の設置は重要。しかしながら、地域交通全般となると、各社の利害関係から有効な方策は導きにくいのではないかと考える。(旅客船事業者)

(53)現在は船会社間の協議会等すらない状況であり、賛成。(旅客船事業者)

(54)自治体の努力だけでは困難な面が多いので、道路管理者、交通事業者、地域を巻き込んだ協議会の設置が必要。(地方自治体)

(55)離島航路について、需給調整を廃止したことにより過当競争が展開されている場合があるが、こうした行為の調整が可能な協議会や第三者的な組織の設置を希望。(旅客船事業者)

<p>1 - NPO等の位置づけ・支援のあり方、利用者意見の吸上げ</p> <p>の場合において、利用者が自ら地域の交通を支えていく視点が重要であり、現在芽生えつつあるNPO等の活動の位置付け、支援のあり方等についても検討が必要であるとともに、関係者による利用者の声を適切に吸い上げるものとなることも重要ではないか。</p>	<p>(1)都市交通については、利用者自らに影響を及ぼすので利用者自身がよりよいシステムを考えようとする側面がある。利用者も素人なりの意見はたくさん持っており、それを吸い上げ高める方策が必要。事業者や行政の内部調整にとどまらない住民参加の視点が必要。(委員)</p> <p>(2)市民の立場から岡山市における路面電車を活用したまちづくりの活動を展開している。規制緩和になっても高需要路線と同じ時間帯でサービスが集中するだけで利用者利便が全然考慮されていない。バス停もわかりにくいし、初心者ほどのバスに乗ればいいのか全くわからない。これでは駄目だと思って、全国的に仲間にも呼びかけてバスマップを作成し配布している。(ヒアリング対象者)</p> <p>(3)自治体では言いにくいことも利用者・住民が物を言うことで動いていくという側面もある。(ヒアリング対象者)</p> <p>(4)四日市市の赤字による路線バスの廃止に伴い、住民が市民グループを立ち上げ、地元の企業・商店街等から協賛金を得ながら、地域の生活に密着したバス運行の企画運営に取り組み、有料バスを運行している。バスの路線免許、行政からの補助金を得るためには、NPO法人格を取得する必要があり、今後はこのようなNPO法人格の地域交通への参加に関する支援が求められる。(ヒアリング対象者)</p> <p>(5)何が利用者の声かという判断が難しく、また、欧米とは文化も異なり、乗継利便性の改善に取り組むNPOの数も少ないので、日本ではあまりNPOによる取組みは期待できないのではないかと。ただし、かつて田園都市線沿線や千葉八千代台などの大規模団地で行われていたように、誰かが中心になって金と手間を使えばシームレスは実現できると思う。(ヒアリング対象者)</p> <p>(6)公共交通の整備に住民パワーを引き出すことは必要であるが、住民が主体的に関わった場合、高齢化、後継者などの問題で継続性に難点があり、場合によっては廃止に至る可能性がある。このような事態になったとき補助による支援が本当に良かったのか疑問が残るところである。(地方自治体)</p> <p>(7)バス専用レーンの拡充を進めることについて、マイカー利用者からの不満が生じるとして警察が消極的な場合がある。このように、マイカー規制については行政からの要望だけでなく住民等の声が上がると進みやすい。(地方自治体)</p> <p>(8)地方部の公共交通を維持するためには、今後は地域住民の参画・協力は不可欠な要素であり、そうした活動にインセンティブを与えることは有効。また、そうした取組みの中心となる地域のリーダーの育成も重要な課題。その際、町内会等は良いと思うが、NPOは実態があまりに多様で支援対象としては如何なものか。単なる圧力団体になったり、輸送サービスを提供するものは課税事業者との競争が生じることもあるのではないかと。(バス事業者)</p> <p>(9)自治体主導の弊害として、周辺自治体、地域住民、事業者の意向が十分反映されない場合があるということが挙げられる。例えば、市が住民等の意向を反映せずに公共施設のみを廻るバス路線を設計してしまうなど。(タクシー事業者)</p> <p>(10)住民自らが積極的に取り組むことが重要。近年では市でも事業を行うに当たって必ず住民の参加を求めるとしている。(地方自治体)</p> <p>(11)コミュニティバスについて、現在は行政側がすべて計画・実行しているが、これを住民側が運行計画を考え、運行費用について責任を持ち、一方でバス車両やバス停などについて行政側が負担する、という役割分担に変えていく必要がある。(NPO等)</p> <p>(12)バスマップについて、地域における実際の移動に即したものを作るためには、行政が作るとなると行政圏域全域について作らなければならなくなり、また、交通事業者に任せていたのではなかなか進まないことから、NPOが主体的な役割を果たすべきである。(NPO等)</p> <p>(13)行政の一部には、行政コスト低減のためにNPOに業務を委託するという意識が残っているようだが、下請けではなく、協働の意識が必要。(NPO等)</p> <p>(14)地域住民を誘導するためにインセンティブを与えることはいいことだと思うが、事業者単独ではなく、市町村が関与しなければ動かしづらい。団地自治組合的な結束力があるといいが、なかなかそこまでの機運が盛り上がらない。(バス事業者)</p> <p>(15)公共交通の利用促進については、地域が主体となって活動していく環境も必要。(地方自治体)</p> <p>(16)必要に応じ、WGによるオープンな議論やメーリングリストを利用した意見交換なども有効。(地方自治体)</p> <p>(17)ドイツの交通連合的な取組みを日本で行うためには、住民が事業者同士を結びつける役割を果たすことが必要。(NPO等)</p> <p>(18)従来の事業者や行政の行う公共交通対策には、利用者の視点が欠如している。(NPO等)</p>	<p>地域公共交通の維持・改善における地域住民・NPOの役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ どのような具体的方策を通じて、事業者や行政のみではなしえない内容の提案・要請が行われることが期待されるが、こうしたNPO等に対し、具体的に何か支援を行っていくことが必要か。 ・ 利用者の視点をどのように介在・反映させるかについての具体的方策 ・ どのような意見をどのような仕組みで取り上げるべきか。具体的なケースごとに検討が必要か。 ・ 意見に対する対応について公表を行うこと等により適切な対応を促進することも必要か。 ・ 利用者、NPOからの多種多様な声や取組みを反映させようとする結果、かえって責任者不在の状態となることを避けることが必要か。このような観点からは一定の適格性の判断も必要となるか。
--	--	---

1 - モード横断的な取組みに対する支援措置

さらに、関係者による取組みを促進していくための交通事業者等に対する支援措置、とりわけ、モード横断的な取組みに対する支援措置はどうあるべきか。

- (1)シームレス化の促進にはモード横断的支援は当然必要。都市計画など行政側の取り組みとのスムーズな連携を含め、事業法横断的・総合的な調整が行えるような法体系の整備が必要である。(ヒアリング対象者)
- (2)成田空港では外国人旅行者のためにもモードや事業者にとられない交通面の一括した受入態勢整備が必要。(ヒアリング対象者)
- (3)路面電車を運行するためには、周辺のバスの整備を同時に行い、軌道系・バスが全体としてネットワーク力を持たないと意味がない。この場合、環境対策だけでは自治体から補助金は出ないため、地方交通を維持する財源を確立することが重要である。(ヒアリング対象者)
- (4)ICカードについて、現状は相互利用を行うシステムを開発する段階であり、まずそれを行う必要があると認識している。割引、クレジット機能等の活用についてはその後検討すべきものと考えている。(ヒアリング対象者)
- (5)ICカードの割引、クレジット機能の活用等については、民鉄、バス事業者間で勉強をしているところであるが、現時点では導入だけで精一杯。(ヒアリング対象者)
- (6)バス、鉄道についてはICカードを導入し利便性を向上させることにより、外出機会を増やすことができると考えている。(ヒアリング対象者)
- (7)政策の効果が上がるよう、経営環境の厳しい事業者にとってもインセンティブの高い支援とする必要がある。(地方自治体)
- (8)モード横断的な支援措置の強化には効果があると認識しているが、その際ソフト対策だけではなくハード整備についての支援も不可欠。駅施設の整備にあわせ、バス利用者用の窓口、待合所、トイレ等の施設整備をするが、それらに対する補助があると効果的。(バス事業者)
- (9)タクシーもモードの一つに加えるべき。(タクシー事業者)
- (10)ホームページの拡充や乗継情報設備の設置等に対する支援に効果があるのではないかと。(旅客船事業者)
- (11)ICカードの導入・共通化だけでは未だ自家用車の利便性にはかなわないので、バスを鉄道駅のホームに乗り入れたり、駅周辺やインターチェンジ周辺に大規模なバスターミナルを新設するなどの取組みが必要。(バス事業者)
- (12)鉄道、バス、路面電車等への共通ICカード導入に対する支援が望まれる。(地方自治体)
- (13)LRT支援制度が一体化され同時採択できるようになったように、複数のメニューを統合しパッケージ化された制度の導入が望まれる。(地方自治体)
- (14)鉄道、バス等についてのパッケージ的な補助が望まれる。(鉄道事業者)
- (15)初期投資が大きいためチャレンジできない取組みもあり、考え方に賛成である。(タクシー事業者)
- (16)ICカードの導入は初期投資の面で行政の支援が必要。(バス事業者)
- (17)公共交通機関同士を接続するための財政的裏づけが必要。それがなければ事業者ごとの採算性が重要視され、乗継の円滑化は進まない。(NPO等)
- (18)セクター間や事業者間における複合的な連携組織によるモード横断的な施策が今後の公共交通の活性化には重要。それらの施策を積極的に実施する取組みに報償的に支援を行うことで、「協働」によるネットワークの運営・維持が促進され、一方で地域や事業者のさらに積極的な取組みを誘発し、公共交通全体の活性化につながると考える。(NPO等)
- (19)バス路線の廃止により鉄道駅へのフィーダー交通が失われ、そのため鉄道利用者も減少するという悪循環にある。このような悪循環を脱するためにも、レール&バスの連携につながる施策への支援は必要。(鉄道事業者)
- (20)利用円滑化事業について、利用者増加による収入増で賄えない部分については、ランニングコストを含めた支援の仕組みがあることが望ましい。(鉄道事業者)
- (21)利用円滑化が進めば結果として利用者増に結びつくと考えられるが、一方でバリアフリー施設の整備のように直接利用者増に結びつかないが社会的に求められる整備もあるので、すべての補助採択基準が成果に基づくことは不適切であると考え。(地方自治体)

モード横断的な取組みに対する具体的な支援措置のあり方
・具体的にどのような取組みへの支援を行っていくべきか。
・現行の支援制度では不十分という意見もあるが、どこが不十分か検証が必要。

(22)シームレス化の推進は利用者にとってメリットのある施策であるが、事業者にとっては利用者のサービス向上という側面とともに、財政的負担や費用対効果も考慮する必要がある。(地方自治体)

(23)支援強化に当たっては、包括的な支援方策をお願いしたい。(地方自治体)

(24)現状の支援について条件の緩和等を進めてほしい。また、極力長期間の支援をお願いしたい。マイカーから公共交通への転換については、取組みが大規模なところに対してインセンティブを与えるなどの支援が重要。(バス事業者)

(25)タクシーも公共交通機関と位置づけられているにもかかわらず、現時点で国からの支援措置はほとんどない。今後バスとタクシーとの乗継円滑化を促進するための取組みを行う場合には、双方とも支援が受けられるような制度が必要。(タクシー事業者)

(26)複数の交通機関を利用することで発生する料金抵抗により公共交通の利用が阻害されている場合があり、それを解消するための支援措置が必要。(地方自治体)

(27)乗継割引などの減収リスクを伴う運賃政策に対しては、モラルハザードを起こさない範囲での公的支援が不可欠。(鉄道事業者)

(28)利害調整という視点から、制度設計、支援などの行政の関与は必要。ただし、過度の関与はマイナス面が大きいので避けるべき。(鉄道事業者)

(29)モード横断的な取組みに対する支援の強化は必要。運輸局の強いリーダーシップにより、モード間や行政機関間の利害調整等を行う仕組みが期待される。(バス事業者)

(30)支援の効率化が図られることは良いが、逆に支援条件のハードルが高くなり、公共交通機能の低下につながるよう配慮が必要。(地方自治体)

(31)ICカードの導入、案内表示盤の設置等モード横断的な取組みは、その後誰がメンテナンスをするのかという問題が生じる。共同事業を民間が永続的に行うことは困難。案内表示などは情報が変わりやすいため、その後のメンテナンスが最も大事。(鉄道事業者)

(32)バス・タクシーの共通ICカードの導入を検討しており、軌道等との乗継割引やポイント付加などのサービスを考えている。行政の支援をお願いしたい。(タクシー事業者)

(33)ICカードに旅客船が加わることに関する支援があればありがたい。(旅客船事業者)

(34)支援について、事業者努力による実現性や努力の度合いを評価することは重要。(地方自治体)

(35)ICカードの導入に当たっては、事業者に設備投資の余力がなく、初期投資がネックとなっている。(地方自治体)

(36)支援に当たっては、全国一律ではなく、地域の実情に沿った取組みをお願いしたい。成果主義の導入について、総じて公共交通の利用者が減少の一途をたどっている中で、利用者増等の成果を要件とすることは無理があるのではないか。(地方自治体)

(37)モード横断的な取組みは公共交通の利用円滑化を考える上で重要。行政としても支援を行う必要があり、国へも支援の強化をお願いしたい。(地方自治体)

(38)成果主義について、利用者の増加や減少の歯止め等の効果があった施策を他の事業者が行う場合にそれなりの効果を見込みながら支援をすることなどが可能と考える。また、先駆的に施策に取り組んだ事業者へも何らかの支援強化や優先採択を行うことで、新たな取組みに対する事業者の意欲を向上させることができると考える。しかしながら、環境負荷の軽減、バリアフリー対応等直接利用者数へ成果が結びつかない場合はどうするのか考える必要がある。(地方自治体)

(39)行政による支援に当たり、施策の成果をどう捉えるか、数でなく質で見るのか、目標値をどう設定するか等評価の基準設定については十分に検討する必要あり。(NPO等)

(40)他の交通事業者と競争しながら連携する必要があり、そのためのモード横断的な支援は必要。(鉄道事業者)

	<p>(41)現状はモード横断的になっておらず、モード横断的な支援は必要。(NPO等)</p> <p>(42)県と市で対応が相違する場合があるので、それぞれの行政から同一步調で支援を受けるためにもモード横断的な支援は必要。(鉄道事業者)</p> <p>(43)オムニバスタウンの指定を受けてもバス関係の補助のみになってしまう。電車・バス・タクシー等を一体とした支援が必要。(鉄道事業者)</p> <p>(44)趣旨は分かるが、山間部を主体として運行している路線バスにはなじめない話である。(バス事業者)</p> <p>(45)各社の利害関係が発生しない分野では、支援を強化してほしい。(旅客船事業者)</p> <p>(46)モード間乗継円滑化の取組みに対する支援を強化することは必要。(軌道経営者)</p> <p>(47)利用者利便を考えるとバスとモノレールの乗継割引の実施は不可欠なものであると認識しているが、現在の厳しい経営状況では、新たな乗継切符の作成や乗継を確認するための機器等の整備のための費用を捻出することは容易ではない。(バス事業者)</p>	
<p>1 - 関係者の役割分担</p> <p>「官から民へ」「国から地方へ」という政策の流れの中で、地域公共交通の維持・改善に関する国、自治体、事業者、の組織等関係者の役割分担はどうあるべきか。</p>	<p>(1)関係者の役割分担は主要な論点であり、十分議論すべき。(委員)</p> <p>(2)シームレスな公共交通の実現に当たっては、やはり国や自治体にある程度音頭をとってもらいたい。(ヒアリング対象者)</p> <p>(3)現時点では採算について末期的な状況にはなっているバス路線はないが、仮に赤字が出たとしても、単に利用率が悪いというだけでは市がその路線を支援することに他の地域の市民が納得しないだろう。一方、利用者アンケートでは3割もの方がバスについて「普段使わないがあってほしい」という結果が出ており、制度上のマッチングはまた別の問題としてあるが、そうした方々にバスの必要性等を訴えかけていくことが行政の役割であると考えている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(4)公共交通については、自治体には権限がなく主体性を発揮しにくい。自治体の存在意義、役割ということが大きなポイントになるのではないか。(委員)</p> <p>(5)警察協議を普段から行うことが必要。バスマップについても県警を通じて全交番に2部ずつ置かせてもらっている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(6)警察協議について、警察との間で人事交流が行われており、これを通じて円滑な協議を行っている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(7)今後、路線の統廃合等により公共交通サービスを受けない交通不便地域が拡大することが懸念されるものの、一律にサービスレベルを維持することは難しいことから、公共交通の維持・確保に当たっては、地域の人口構成、利用者の移動先、利用者数等を踏まえた評価基準(シビルミニマム)を設定し効率的な交通体系を構築していく必要がある。(地方自治体)</p> <p>(8)公共交通に関する情報は極めて不足している。行政からの情報発信や公共交通の果たす役割等の啓蒙活動を実施すべき。(NPO等)</p> <p>(9)事業者はどうしても自社の利益を優先してしまうため、利益があまり望めない部分については整備が進まないということが起こる。運輸局にリーダーシップをとっていただけるとありがたい。(バス事業者)</p> <p>(10)行政としてどこまで公共交通に関与していくべきなのかということがはっきりしていないと、支援を進めるのは難しい。(地方自治体)</p> <p>(11)公共交通機関の維持に関して、国としても一定の確保すべき路線について何らかのライン(判断基準)を持っておくべきではないか。(地方自治体)</p> <p>(12)タクシーが公共交通であるという認識が一般市民に知られていない。運輸当局から認知度を高めるための方策を講じてもらえれば、他の交通機関との連携も容易になる。(タクシー事業者)</p> <p>(13)公共交通の利用円滑化のためには情報発信が最重要課題。地元自治体と各事業者が協力して共通認識のもとあらゆる手段を利用して利用者へPRすることが重要。(旅客船事業者)</p> <p>(14)行政だけの支援では限界があるため、商店街、病院、集客施設等の地域が一体となって公共交通を支える仕組みづくりが大切である。(地方自治体)</p> <p>(15)総合的に公共交通を運営するためには、自治体主導であるとともに国の援助が必要であり、また、採算性から議論するのはおかしいと考える。(NPO等)</p>	<p>国、自治体、事業者等関係者の役割分担のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定されるパターンに応じて、実際に事業を行う者、支援を行う者、中立的に調整を行う者、その他利害関係者を分けた上で、それぞれの立場に応じた役割分担を考えていくことが必要か。 ・「官から民へ」「国から地方へ」という政策の流れとの関係で公共交通利用円滑化に向けての国、自治体、事業者等関係者の役割をどのように認識するか。 ・我が国の公共交通は基本的に民間事業者が担ってきたという経緯を踏まえると、上記のような役割分担がどのような場合に必要かということを考えていくことも必要か。

2. シームレスな公共交通の実現について

2 - 交通サービスの提供における調整の促進

シームレスな公共交通の実現に際しては、関係者が特に輻輳し合意形成が難しい中で、交通サービスの提供に関し、交通事業者相互間の調整等を促進するような仕組みを検討する必要があるか。

- (1)公共交通の利用環境の整備の促進は、本来誰の負担で行うべきものが明確になっていないように思う。今の交通事業者にそれを求めることは困難であろうから、行政が大きな役割を果たさざるを得ないのではないか。(ヒアリング対象者)
- (2)法律上は努力義務であっても、企業にとってはコンプライアンスという観点からの株主による監督機能があり、CSR指標に「乗継」や「シームレス」といったものを加えることなど、規制までいかなくとも十分に実効性のある手法は考えられるのではないかと。(委員)
- (3)JRと東急とでカードの相互互換性がないために、自動改札でトラブルが頻発するような駅もある。(ヒアリング対象者)
- (4)バス会社とは話しやすいが、鉄道事業者とは概して本音の話になりにくいといった傾向がある。(ヒアリング対象者)
- (5)調整は個別に必要に応じて行っている。(鉄道事業者)
- (6)バスターミナルについて、旅客の乗継のためだけでなく地元住民のための交通結節機能を持たせるということについて、観光乗合タクシーや生活路線との接続等できることはやっていこうという形で議論している。(バス事業者)
- (7)高速バスの一大乗継ターミナルを設置したいものの、各事業者間の強いエリア意識があったり、それにより運賃割引の設定が難しい等の課題がある。(ヒアリング対象者)
- (8)某島では地元タクシー事業者が権利を主張し、港にバスが乗り入れられない場合がある。旅客船はアクセスが不便な場合が多いのがネック。(ヒアリング対象者)
- (9)日本の公共交通機関で最もシームレスになっていないのは高速バスではないか。(委員)
- (10)高速バスについては、特に地方都市ではマイカーによるアクセスにより利用されているケースが多く、公共交通とマイカーがセットで成立している特殊な側面もある。(委員)
- (11)路面電車・バスについては料金や結節点の面から便利なものにする必要がある。いったんマイカーに流れてしまった方々を取り戻すのは困難。(ヒアリング対象者)
- (12)タクシーへのICカードの導入についてはまだ議論すらしていない段階。(ヒアリング対象者)
- (13)ICカードの実用化に向けて共同運営会社を設立する場合など、共同事業を実施する場合に具体的な調整の仕組みが必要と認識している。ICカードのような共同事業を実施する際には、各事業者・交通機関の異なる運賃体系がネックとなっている。各事業者が運賃制度の共通化・簡素化を行うことを促進させるような制度を設けてはどうか。例えば、協議会に参画している事業者が共通運賃を設定する場合には各事業法に基づく運賃届出に特例措置を設けたり、共同事業初年度に運賃減収が発生する場合にはその一部を補助するなど。(地方自治体)
- (14)交通事業者が過度の負担にならない限り、調整促進の考え方には賛成。(ターミナル施設管理者)
- (15)タクシーの客待ちルールのような、各事業者と道路管理者の任意に委ねられている事項について関係者間の調整過程を明らかにすれば、事業者や利用者にルールを守るようとする意識が高まるのではないかと。(タクシー事業者)
- (16)時間帯、地域等を限定して、複数のモード間で利用できる乗車券を作ってみてはどうか。(タクシー事業者)
- (17)フェリー運行のダイヤ設定について、バス事業者との調整はうまくできているが、航空会社や鉄道事業者との調整は各社考慮すべき事情が多いことからなかなかうまくできていない。適切な調整を図るため、航空会社や鉄道事業者には早めにダイヤ変更の情報を通知してもらいたい。(旅客船事業者)
- (18)関係機関及び交通事業者間の調整を図る上で協議会等の設置は有効。(地方自治体)
- (19)ダイヤ調整について、現在は事業者ごとの都合でやっているが、協議する場があれば調整しやすくなる。ただし、事業者ごとに体力差があるので強制は不適当と考える。(鉄道事業者)
- (20)自治体単位ではなく、交通広域圏・交通連合みたいなものがあって、そこで国が管理するのではなく、地域が自主的に動けるようなしぼりのないものが望ましい。(NPO等)
- (21)現時点では問題はないが、今後乗合タクシー事業者等が増加すると問題になるかもしれない。(バス事業者)

- 交通事業者相互間の調整を促進するための具体的方策
- ・鉄道事業法、都市鉄道利便増進法のような調整の仕組みは考えられないか。
 - ・また、シームレスな公共交通に関連する情報を幅広く公表することによりCSR的な観点からの取組みを推進していくことが考えられないか。
 - ・行政が調整面で一定の役割を果たすとしても、民間事業としての経営判断との兼ね合いをどうするか。行政が役割を果たす上では、支援措置もセットとなり民間側の経営判断としても前向きに対応できるよう検討されるべきではないか。

2 - 交通結節点の利用における調整ルールの構築

交通結節点の利用等に関し、交通事業者相互間の調整ルールの構築をこれまで以上に促していく必要があるのではないか。この場合、競争促進、透明性の向上、利用者の声の反映といった視点を踏まえたルールを構築する手法、特に行政が果たす役割は何か。

- (1)交通結節点における実態の把握が必要。(委員)
- (2)公益事業におけるエッセンシャルファシリティの考え方は、交通結節点の利用における調整ルールにも応用できるのではないかと。(委員)
- (3)競争の観点は重要であるが、公共交通全体の魅力を高めるといった視点で議論することが必要。(委員)
- (4)駅前広場については、運行の安全確保を駅前広場の使用条件とした上で既存事業者間の調整という形にしているが、物理的スペースの問題から駅前に乗り入れられないケースもある。(ヒアリング対象者)
- (5)駅前スペースの割当ての設定について、東京は基本的に自由であるが、地方部は事業者も限られているので個別に行っている。(ヒアリング対象者)
- (6)原則として、JRステッカーをつけていないタクシーはJRの駅に入ることができない。ただし、実体面では旅客がいる以上は入っていかざるをえないケースもある。(ヒアリング対象者)
- (7)空車待ちで駅に並んでいるタクシーについて、業界側の自主的な取組みとして、乗り場の統一や移動などにより一ヶ所ずつ対策を講じているところ。(ヒアリング対象者)
- (8)タクシーの滞留対策として、離れた場所に待機スペースをつくり利用状況に応じて駅前広場に乗り入れるショットガン方式を試行している。ショットガン方式は、近隣にタクシープールのための用地があれば他の地域にも応用できると考えている。(ヒアリング対象者)
- (9)協会未加入社等でも運営委員会に参加することはできる。料金についてはJRと運営委員会で決定しておりあまり高くすると旅客が滞留する場合に対応できないという問題も生じる。(ヒアリング対象者)
- (10)誰もが利用しやすい交通体系の実現を目指し、交通施設やまちづくり、環境に調和させた各種公共交通施策を展開するに当たっての課題として、駅前交通広場、空港のバスターミナル等の利用について、関係事業者間の調整を図る仕組みが必要である。(ヒアリング対象者)
- (11)交通広場に係る問題は多数所在し、管理者による調整の必要性とその制度的担保について検討すべきである。ただし、検討を図る上でそれぞれのターミナルごとに整備手法が異なることに留意することが必要。(ヒアリング対象者)
- (12)事業者としては、駅やターミナルを新改築する際に計画段階から参画させてもらえれば、十分な対策を練ることができると考えている。(ヒアリング対象者)
- (13)JR駅構内へのバスの乗り入れが実現せず、結果として駅とバス停留所が離れている場合がある。(バス事業者)
- (14)新しい駅、ターミナル、商店街が整備される際、バスの乗降場所を優先し、タクシー乗り場が離れた場所に設置されてしまっている印象を受ける。タクシー利用者が多い地域もあるはずなので、利用者動向等の地域特性に応じた配置をすべき。(タクシー事業者)
- (15)交通結節点整備やまちづくりに当たっては、計画段階など早い時期からの関係者の協議が必要。バス、タクシー、自治体、道路管理者等を含めた関係者が施設や周辺道路の使用について検討する場が必要。また、それを一般公開することにより、一般利用者の交通に対する意識向上につながると考える。(タクシー事業者)
- (16)駅構内の乗り場設置に当たっては、多くの駅においてバス乗り場が最も良い場所に設置されているが、地域の事情に応じてバス乗り場よりもタクシー乗り場を良い場所に設置するという必要ではないかと。(タクシー事業者)
- (17)空港や駅前広場など一般の自家用車等も多く利用される場所では、停留所にも自家用車等が駐停車しているためバス等の公共交通機関が安全に停留所に駐停車できないなどの問題が発生しており、また、街路では、駐停車車両が多いため大型バスの円滑な運行の障害になっているなどの問題が発生している。道路の拡幅等物理的な対策に限界がある以上、何らかの使用制限が必要であり、そのための関係者間の協議及び協議した結果を遵守させる仕組みが必要。(バス事業者)
- (18)バス事業者として新規参入した際に、駅構内におけるバス停設置について自治体や既存事業者と調整の必要が生じたことがある。(タクシー事業者)
- (19)送迎用のマイカー、タクシー、路線バスが狭いスペースに入場しているため、接触事故が恒常的に発生している駅前広場がある。(バス事業者)
- (20)構内営業について、今後さらに参入開放が進み無秩序に駅前に乗り入れた場合には、様々な問題が発生すると思われるので、当事者間で一定のルールを定める必要がある。また、その場合には数量規制もありうるかと考える。(タクシー事業者)

交通結節点の利用における具体的な調整ルールのあり方

・多種多様なケースがあり、統一的なルールを決めるというよりも、それぞれの実態に合った解決方策について、競争促進、透明性の向上、利用者の声の反映といった視点をどう反映させるか、それを誰がオーソライズするかということを検討することが必要か。

・交通結節点においては、限られたスペースの有効な利用が公益性にもつながるものとして、競争の視点だけでなく、安全、利便性の確保、環境等の観点から行政の役割が必要な場合もあるのではないかと。

・本件については特に関係者が多いため、この点を念頭に置いた措置を講じるべきではないかと。

・都市鉄道利便増進法により、大都市圏で駅施設と駅周辺施設とが一体的に整備される場合は整備計画の策定等に当たり協議会において一定の議論が可能となるが、それ以外の場合をどう考えるのか。

・具体的に問題のある箇所については特に調整が進むような方策を考えるべきか。

	<p>(21)駅前広場の調整について、道路管理者と土地所有者の主体が異なるなど調整が困難な場合があり、何らかのルールが必要である。(地方自治体)</p> <p>(22)道路管理者等の交通結節点の管理者は、ハード面の管理は行うが、複数交通事業者間の調整といったソフト面の管理については対応にばらつきがあるのではないかと。ソフト面での調整について、何らかのルール作りが必要であるとする。(地方自治体)</p> <p>(23)駅前広場への自家用車流入規制について、交通事業者が働きかけるだけでは行政はなかなか動いてくれない。国土交通省、警察、自治体等が連携するシステムが必要。(バス事業者)</p> <p>(24)鉄道とバス・タクシーとの乗継利便性の向上に関しては、鉄道駅の設計段階からバス・タクシー事業者と話がくる必要がある。(バス事業者)</p> <p>(25)駅前広場の整備は地元自治体が行うことが多いため、利害調整に際して地元の有力者であるタクシー会社、商店、議員等の意向を優先し、バス事業者の優先順位が低いことが多い。(バス事業者)</p> <p>(26)バス利用促進のためには駅前広場へのマイカー流入規制が有効であるが、これを実現するためには地元住民の理解を得る必要があり、このためには第三者的な立場からの意見が必要である。(バス事業者)</p> <p>(27)規制緩和によりタクシー車両が増加し、利用客を求めて主要駅に集中しているため、都市部の駅のタクシー乗り場は空車のタクシーがあふれている。これらのタクシーの中には入講許可を得ていないものや乗り場でのルールを守らないものがあり、協会等に加入していないため指導に従わない者もいる。これらを解消するため駅前に広いタクシースペースを確保するとともに、駅の近くに待機上を確保し、入講証等をチェックして円滑な誘導ができるよう工夫する必要がある。(タクシー事業者)</p> <p>(28)駅構内への乗り入れについては、行政による強力な指導が必要。(鉄道事業者)</p> <p>(29)乗船場所と鉄道駅が離れている港があり、何らかの改善を加える必要があると認識。(旅客船事業者)</p>	
<p>2 - ハード整備との連携の促進</p> <p>交通事業者による既存ストックの有効活用という視点を中心とした中で、公共交通の利用促進に資するハード面の整備も関連して必要となった場合における整備主体等との連携をどう確保するか。</p>	<p>(1)大都市では混雑や社会費用が大きいので、ハードとソフトが一体となった施策が必要である。(委員)</p> <p>(2)警察を交えた関係者の協議でキスアンドライドのスペースを確保している駅もあり、こういった取組みが必要である。(ヒアリング対象者)</p> <p>(3)自由通路や駐輪場は鉄道側にとっても非常に有用なものであるが、その設置に当たり事業者が費用を負担させるスキームがないことは不十分ではないか。(ヒアリング対象者)</p> <p>(4)駐輪場の設置については豊島区での議論でも申し上げたとおり、連続立体交差事業などにより新たに用地が生まれる場合には事業者としても積極的に整備することとしているが、そうでない場合には基本的に自治体が整備する際に出来る限り協力させていただいている。駐車場の整備に当たっては県、市町村との対話を通じて駅前整備を前提に基本的に自治体側に整備していただいた。山梨や茨城などでは整備主体が自治体の場合やJRの場合などケースバイケース。料金についても有料、無料がある。(ヒアリング対象者)</p> <p>(5)駐輪場の整備については、基本的に駅改良工事に併せて行っている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(6)民鉄の場合、周辺の用地がないのでインセンティブがなかなか働かない。縦シャフトがとれないので上空利用もできないという側面がある。(ヒアリング対象者)</p> <p>(7)駅前広場が供用されたにもかかわらず、周辺道路の混雑が激しく、アクセス道路が整備されないと到着時間の遅れが懸念されるために、バスの乗入れが難しいという状況がある。(バス事業者)</p> <p>(8)自転車駐輪場やバス乗り場での待合所の施設の充実を図るための支援制度があれば活用していきたい。(バス事業者)</p> <p>(9)駅前にできるだけ広いタクシースペースを確保するとともに、隣接した場所にタクシー専用待機場を確保し円滑な誘導ができるようにしてほしい。(タクシー事業者)</p> <p>(10)交通の問題は、道路整備等も含めた総合的・一体的な取組みが重要であるとする。(地方自治体)</p>	<p>ハード整備との連携の促進のための具体的方策</p> <ul style="list-style-type: none"> 自由通路、駐輪場、P & R用駐車場の整備と、利用面でのソフトの取組みの有効な連携が担保されるべきではないか。 ハード面が中心となった大都市圏の鉄道駅及びその周辺のシームレス化については、本年の通常国会に提出される「都市鉄道利便増進法」で措置されることを前提としつつ、それ以外のケースについてどのように考えていくべきか。
<p>2 - ボードレスな交通機関への対応</p> <p>ボードレスな交通機関について複数の事業法規の適用がある場合があるが、シームレスな公共交通という趣旨に沿って、縦割りの弊害に陥らないよう、その運用に当たって配慮すべきではないか。</p>	<p>(1)デュアル・モード・ビークルのように2つの輸送機関の特性を持つ交通機関について、道路運送法と鉄道事業法の両方が適用され二重の手続とならないよう、実状に見合った運用をお願いしたい(新しい運転免許制度など)。(鉄道事業者)</p>	<p>ボードレスな交通機関に対する事業法規の適用状況・運用状況の改善の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> このような交通機関が出現した場合に行政側が柔軟に対応できるようにしておく必要があるのではないかと。

3 . 地域公共交通の維持・改善への地域住民等の多様な参加の促進		
<p>3 - 交通事業者のみでは対応できない場合への対応</p> <p>地域の公共交通の維持・改善について、交通事業の活性化を図ることを基本としつつ、交通事業者のみでは対応できない場合への対応をどう考えていくか。</p>	<p>(1)採算ではペイしないが街の賑わいにプラスになるという「横に動くエレベーターの考え方」のように、「まちづくりの一環としての交通」「公共のもの」という意識が必要ではないか。(委員)</p> <p>(2)大都市以外の地域では公共交通機関が住民の選択肢にないところもあるという点に留意すべきではないか。(委員)</p> <p>(3)NPO等地域住民の動きは、中核都市よりももう少し小さい地方都市や過疎地域で進んでおり、こういった地域においては公共交通のそもそもの意味づけから考えなければならないのではないか。(委員)</p> <p>(4)国・地方の財政状況が厳しい中、今後とも行政主導による公共交通サービスへの支援を継続することには限界があることから、今後は地域住民による利用料金以外の負担のあり方について検討するなど、市民自らが公共交通の必要性を認識し、その展開方法について積極的に関与する必要があると考える。(地方自治体)</p> <p>(5)地域住民が公共交通の利用促進を行う取組み(モビリティマネジメント)を行うことが重要。(地方自治体)</p> <p>(6)公共交通は住民にとっての重要な財産であるという意識が必要。(地方自治体)</p> <p>(7)利便性の向上策と同時に、公共交通の市民意識の向上策が必要。(地方自治体)</p>	<p>交通事業者のみでは対応できない場合の対応に関する具体的な方策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、利用者等による支援を積極的に進めるためにこれらの支援を行う者の意見が反映されやすい仕組みを考えることが必要か。 ・典型的な公共交通機関以外の輸送手段も組み合わせつつ、全体として公共交通の利便性を向上させていくことが必要ではないか。
<p>3 - 利用者・地域が参加意識を持つインセンティブの付与</p> <p>地域の公共交通の維持・改善を効果的に進めていくためには、利用者・地域が公共交通の維持・改善を自分のことと考えて参加意識をもつインセンティブを与えるような仕組みが必要ではないか。(支援のあり方やNPO等の果たす役割についての検討については1.に関連する部分もあり。)</p>	<p>(1)公共交通の維持は住民の自己責任の部分がある。行政が公共交通を支援するに当たっては住民側の利用促進に対するスタンスが不可欠であり、そのためのインセンティブの付与は重要である。(ヒアリング対象者)</p> <p>(2)生協と同じ原理で、団地一体に非会員と会員の運賃差をつけた会員制のバスを走らせることができないかといったことも考えている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(3)地域の公共交通を維持するための財源を地域の協議会等に下ろしていく必要があるのではないか。(ヒアリング対象者)</p> <p>(4)廃止寸前の交通機関に利用者が資本参加したという事例があるが、この手法は一般的にも応用可能ではないか。(委員)</p> <p>(5)今後の地域交通の担い手としてNPOなどが取り組んでいくことが十分に考えられるが、その場合にはどのような支援があるか探る必要がある。(地方自治体)</p> <p>(6)少子高齢化が進むことを考えると利用者の増加を成果指標として設定することは難しい。都市内交通の公共交通分担率から、自家用車から公共交通への移行が的確に進んでいることや市民意識レベルの変化など成果を評価する指標の工夫が必要。(地方自治体)</p> <p>(7)成果主義の導入について、効果がなければ補助しないとするのは行き過ぎであり、効果の報告義務を課すくらいが適切ではないか。(タクシー事業者)</p> <p>(8)単なる赤字補填ではなく、収益向上の動機付けとなるシステムが必要と考える。(地方自治体)</p> <p>(9)バス事業には福祉的要素があるが、一定の場合にペナルティ的要素を加えることも重要である。(地方自治体)</p> <p>(10)一定の成果を支援の採択に反映させることは重要。誰も乗らないようなバスに補助を出すことにクレームが多く寄せられたこともある。(地方自治体)</p> <p>(11)地域や利用者が利用促進活動を行う場合に何らかの支援を与えることは大いに賛成。(地方自治体)</p> <p>(12)公共交通の施設を社会資本として整備することが必要か否かということは、行政の認可ではなく市民全体の許可により判断していくべきもの。また、赤字補填ではなく成功報酬のような考え方には賛成だが、一方で、赤字でも地域において必要なものもあり、地方部と都市部を一律に議論することはできない。(NPO等)</p> <p>(13)支援に頼らず事業者の主体性を持ち続けることが重要と考えているので、陳情的でない利用促進活動が行われる場合にインセンティブが与えられる仕組みは重要。また、支援の採択に当たり成果を反映させるという考えについても賛成。(鉄道事業者)</p> <p>(14)努力に対する評価は必要。(鉄道事業者)</p> <p>(15)地域住民の意識が低い地域において公共交通の利用促進活動を行う場合、事業者単独ではなく行政との連携が必要。(バス事業者)</p>	<p>利用者・地域が参加意識を持つための具体的なインセンティブ付与の方法についての考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブの付与に当たって、利用者・地域の参加の要件化、当該地域の案件の採択にこれまでの取組状況の評価を反映させる等の方策は考えられないか。その場合、そのような判断の基準はどうするのか。また、このような手法が適用しやすい場合とそうでない場合に分けて考えるべきではないか。 ・行政、利用者等による支援を積極的に進めるためにこれらの支援を行う者の意見が反映されやすい仕組みを考えることが必要か。

(16)陳情的でない「裏づけのある」利用促進活動にインセンティブを与えるという方向性は適切。現状では事業者が投資額を回収することが困難なため公共による支援が不可欠であるが、何を根拠に支援を行うかといえば、「利用者の増加や減少等の歯止め」とするべきなのだろう。ただし、地域によってはこのような考え方について理解が得られないところもあり、是非とも国が率先してこのような取組みを実施してほしい。(NPO等)

(17)「持続可能なまちづくり」のための重要なツールとしての公共交通を地域住民とともに作り、利用促進していく取組みに対しインセンティブを与えることは必要。また、交通施策を自己満足に終わらせないため、科学的な検証の必要性などからも、利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させることは必要。(地方自治体)

(18)例えばコミュニティバスの場合、地域住民やNPOが一定のリスクや負担を負う場合にインセンティブを与えるといったように、一定のルールが必要。(鉄道事業者)

(19)インセンティブは事業者だけでなく、補助の優先採択など市町村に対しても働くようにすることが必要。また、財政的側面だけではなく、運輸局のリーダーシップを期待したい。(バス事業者)

(20)利用者の増加や減少の歯止め等の成果を支援の採択に反映させることは必要だが、昨今の利用者減少率は大幅であり、その原因は少子高齢化や通勤通学者の減少など交通事業者の努力ではもはやどうしようもないものもある。また、減少歯止めの効果を測定することが技術的に難しいという問題もある。(バス事業者)

(21)財政状況において選択と集中が求められる中、支援等にインセンティブを与えることは必要。また、毎年の取組成果を支援に反映していく仕組みは必要。(地方自治体)

(22)行政からの補助について、事業者のための補助から地域のための補助へとシフトさせる必要がある。協議会において認められたものや市民ニーズに合致する施策であれば、何らかのインセンティブを設けるべき。(地方自治体)

(23)やる気を重視すべきであり、特にNPOについてはもっと面倒を見ても良いのではないかと。成果主義の導入については、時間のかかる取組みにはなじまないのではないかと。(鉄道事業者)

(24)努力して黒字になるような裏づけをもった計画性のある取組みに支援を集中すべき。また、活性化策実施中の一定期間については、成果主義の導入も必要と考える。(鉄道事業者)

(25)成果主義について、歓迎はしないが理解はできる。成果の基準等をしっかりとしたものにする必要がある。(鉄道事業者)

(26)利用者の増加、減少の歯止めが難しい地方部では、停留所別の乗客調査データ分析やサービス向上のための研修の実施といったほかの要素も加味できないかと。(バス事業者)

(27)一般論としては分かるが、過疎化・少子高齢化が進展する中で「裏づけのある利用促進活動」を展開することは困難。(バス事業者)

(28)インセンティブは必要であり、これにより本来の公共交通の活性化が期待できる。ただし、成果主義の導入については、離島航路での旅客の増加が現実的でない以上、たとえ支援制度ができて活用できないだろう。(旅客船事業者)

(29)社会実験において来訪者の滞在時間が延びたり訪れた店舗数が増えたりといった結果が出ると、地元商業関係者は次年度以降も何らかの形で取組みを続けていこうとする。このように、行政による支援の実施に際してインセンティブの付与や成果主義といった工夫を加えることは望ましいと考える。(鉄道事業者)

(30)裏づけのある利用促進活動が行われる場合にインセンティブを付与することについて、結果に対しての保証があれば積極的に賛成する。(旅客船事業者)

(31)公共交通の利用促進活動にインセンティブを与えることは賛成。(軌道経営者)

<p>3 - 他分野の施策との連携</p> <p>地域の公共交通の支援に関し、他分野の施策との連携に関する方針を明示すべきではないか。</p>	<p>(1)公共交通の受益者の一つとして地域の商業者や医療機関を捉え、これらを今後の地域公共交通の維持を考 えていく上での枠組みに入れていくという考え方があるのではないか。また、大規模な施設立地には公共交通 機関の併設を義務付けるなどの規制・誘導を行うことも必要ではないか。(ヒアリング対象者)</p> <p>(2)商業施設における買物客のための宅配サービスの提供を検討中。更なる公共交通の活性化のためには、公 共交通が自動車より精神的にも満足できるものになるように整備することが必要である。(ヒアリング対象 者)</p> <p>(3)大規模商業施設の開設に当たり、店舗側にバス運行のメリットを認識してもらい信号機設置等の面で協力 してもらった。現段階では1日最大350便程度のバス運行を想定しているが、このような事情が大店法上の 取扱いに反映されるようにしていただきたい。(ヒアリング対象者)</p> <p>(4)採算ではペイしないが街の賑わいにプラスになるという「横に動くエレベーター」の考え方のように、 「まちづくりの一環としての交通」「公共のもの」という意識が必要ではないか。(委員)</p> <p>(5)駐車場対策や自転車対策についても議論すべきではないか。(委員)</p> <p>(6)自転車対策については首都圏だけでも数十万人が利用しているとのデータもあり、シームレスの議論では 必要不可欠な要素ではないか。(委員)</p> <p>(7)教育委員会と連携した取組みも行っている。(ヒアリング対象者)</p> <p>(8)乗換に支障が生じるのはそもそも行政側において都市計画と交通との連携が図られていないからではない か。(タクシー事業者)</p> <p>(9)自治体においては、交通担当部局とまちづくり担当部局の調整が図られていない場合がある。また、交通 担当部局は予算規模が小さいため、実証実験を行う場合でも中途半端なものとなりがち。(NPO等)</p> <p>(10)パークアンドライド専用駐車場を設置できるよう、駐車場を広場施設として法的に位置づけ、行政はその 整備を促進するべきである。(地方自治体)</p> <p>(11)駅前のターミナルにマイカー・タクシーが入ってきてしまい、鉄道・バスの乗り継ぎが妨げられてい る。適切な規制を希望する。(バス事業者)</p> <p>(12)公共交通の利用促進を図るためには、自動車交通や他の交通手段との役割分担等についての戦略的な取 組みを考えるべき。(地方自治体)</p> <p>(13)地方都市では公共交通は地域振興・活性化のための手段としての側面があり、観光等関連事業者の協力 が不可欠。(地方自治体)</p> <p>(14)スクールバス(文部科学省)、福祉バス(厚生労働省)、観光対応バス(国土交通省)の運行につい て、総合的な補助制度の確立が必要。(地方自治体)</p> <p>(15)マイカー利用者へは買物時の駐車券といったインセンティブがあるのに対し、公共交通機関の利用者へ のインセンティブ付与がないことは課題。(バス事業者)</p> <p>(16)公共交通の利用促進を検討するに当たっては警察の理解が不可欠であり、警察の参画が必要。(地方自 治体)</p> <p>(17)ユニバーサルデザインによる総合的な取組みができれば、利用者も増加する。(鉄道事業者)</p> <p>(18)物理的な障害だけでなく、電車、バス利用時にすべてのバリアーをなくし、誰でもが同じように利用で きるみんなに優しいユニバーサルデザインの考え方が重要。(鉄道事業者)</p>	<p>観光振興、中心市街地活性化、まちづくり等の地域振興や 福祉施策との連携確保の具体的方策</p> <p>・公共交通利用促進の施策と連携した他分野の施策の実施に も一定のインセンティブが働くような方策が必要ではない か。この場合、どのような手法により連携を担保するか。</p> <p>・このような連携方策を考えることは、公共交通の利用円滑 化を通じた地域の活性化としてとらえていくことが必要では ないか。</p> <p>・ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構 築についての検討の中で、公共交通の利用円滑化の取組みと まちづくりの取組みの有効な連携が図られるべきではない か。</p>
---	---	--

4. その他

- (1)本懇談会の議論の対象は「地域交通」か「都市交通」か「大都市交通」かターゲット別に重点的に行っていく必要があるのではないかと。(委員)
- (2)空港、港湾といった幹線交通へのアクセスといった視点や幹線交通と地域交通の連結といった観点からのシームレスという視点も必要ではないかと。(委員)
- (3)地方中核都市よりもさらに規模の小さい地域については、これまでシームレスという発想すらなかったところがほとんどであるが、近年の市町村合併に伴って公共交通のあり方が議論されるケースも多いのでそういった地域の視点も議論には必要ではないかと。(委員)
- (4)マイカー依存の交通体系から脱却するために、乗り継ぎを前提とした路線バスネットワークの再編成を行い、自動車からバス、自転車への交通行動の変更を促進している。(ヒアリング対象者)
- (5)いわゆるコミバスは一方通行の循環バス型が基本とされているが、これは時間ばかりかかって必ずしもうまくいかないことが多い。利用者にとっては乗継があっても接続さえよければよく、料金面はあまり問題にしていない。アンケート調査ではバス停が近いこと、所要時間が短いことなどが重要視されており、料金については7番目であった。(ヒアリング対象者)
- (6)福祉タクシーについては、保有する事業者が少ないため営業区域外からの依頼を受けることもある。このような福祉タクシーについては営業区域を拡大し広範囲にサービスの提供ができるようにしてほしい。(タクシー事業者)
- (7)バス事業において、安全が確認され、かつ、定時運行を確保するために有益であれば、ルート選択の事後報告等の柔軟な措置を認めてもらいたい。(バス事業者)
- (8)公道上にバス停を設置することについて、警察(地元警察署ではなく本庁)が4条乗合事業者でないことを理由に了解してくれないことが多く、結果的に利用者利便を損なう状況となっている。同様の理由により、駅の近くにバス停を設置すること、一般のバス路線とバス停を共有すること、駐車場の近くにバス停を設置してパークアンドライドを促進することも困難になっている。(タクシー事業者)
- (9)ニュージーランドクライストチャーチ市の無料巡回バスシステムをモデルとするバスシステムを展開している。同市では、都市の中心部の空洞化現象を解決するために、中心部を無料で運行するバスと放射線状の路線とをバスターミナルで接続した。(タクシー事業者)
- (10)通勤において大企業の社員をマイカーから公共交通へシフトさせることは効果が高いと思われる。(鉄道事業者)
- (11)地方の公共交通は、道路と比較して適性な投資が行われておらず、本来の公共交通の特性を發揮できずにいるため、そのことがさらに公共交通に税金投入することに対する理解が得られないという状況になっている。道路と鉄道の支援措置額の大きさから、道路への投資を選択しがちになる。理想的には、道路でも鉄道でも地方においては同程度の負担が望ましい。(NPO等)
- (12)他モードとの乗継円滑化という観点からは、ハード整備への公平な受益者負担、内部化できないモード間調整への公的関与は必要。(鉄道事業者)
- (13)シームレスの妨げとなるものの一つとして船員法に規定されていた「旅客名簿」がある。ITやインターネットを活用することでこのような乗船手続きが省略できないか検討中。(旅客船事業者)
- (14)公共交通への利用転換は、利便性だけでなく環境への貢献等のために公共交通へ乗り換えるとの意識改革が必要。(NPO等)
- (15)都市中心部への自家用車の流入を制限すべき。(鉄道事業者)
- (16)中央だけでなく、地方でも規制が緩和できる特区的な取組みができればよい。また、地元の裁量でいろいろなことできることも必要。(NPO等)

過疎地、中小都市、大都市のそれぞれでどのような課題が中心になるかという違いがあるが、必ずしも明確に区分できるものではないため、地域別というより課題別に整理していくことが適切か。

地域によって多様なアプローチがあり、それぞれの地域の事情に合った取組みが促進されるような形で整理していくことが必要か。

本懇談会の主たる論点ではないが、このような課題への対応についても今後必要に応じ検討していくことが必要か。