

公共交通利用円滑化懇談会報告書（案）（要旨）

第1章 はじめに

本懇談会は、多様な主体の参画と事業者相互間の連携による協働スキームを構築することにより、我が国の公共交通の利用円滑化を図ることを目的とし、そのための各主体の役割分担の考え方や必要な施策のあり方等について平成16年10月以降、計6回にわたる検討を行ってきたもの。

第2章 公共交通利用円滑化に向けての基本的な考え方

1. 公共交通の役割

公共交通の維持・改善は、以下のような観点から重要な役割を有する。

- ・ 高齢社会、地球温暖化問題、地域再生等の課題への対応
- ・ 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方に基づいた国民生活の質の向上の実現

地域の「公共交通」とは、典型的には乗合バス、鉄軌道、旅客船事業等を指すが、本懇談会では、人々の需要に応じた多様な輸送手段の中からの選択の確保のため、これらの公共交通の中核を担う事業等とコミュニティバス・乗合タクシー等との有機的な連携によりサービス水準の全体的向上が図られること、徒歩、自転車交通、自家用自動車の共同使用・相乗りも含めたマイカーの利用等との有機的な連携によりこれらの移動手段と公共交通との連絡を円滑化することも視野に入れながら幅広く検討を実施。

2. 公共交通利用円滑化に関する施策展開の必要性とその基本的考え方

公共交通について、多様なサービス展開を図る事業者が多数出現し利用者利便が増進してきている一方、以下のような課題も出現。

- ・ 不採算路線から撤退しようとする動きに対し、国、地方とも財政難である中で、財政的支援に依存するのみでは生活交通の維持確保にも限界があるほか、地域住民の主体的かつ積極的に利用しようとする意欲の向上に必ずしも結びつかない。
- ・ 競争関係にある事業者相互間では、異なる交通事業者相互間の乗継等に問題が生じやすい状況も見られる。

このため、交通事業者の取組みを必要に応じて国、地方自治体が支える

という従来からの枠組みだけでなく、

- ・ 地域住民などがNPO活動や商店街などの活動として地域の公共交通の維持・改善に向けて主体的に参画する。
- ・ 駅など交通結節点におけるサービス改善について、地域の関係者や異なる交通事業者相互が協力・連携して取り組む。

などの動きを促進することが必要であり、このため必要とされる施策の枠組みや支援方策のあり方について検討を実施。

3. 関係者の役割と協働の促進

国には、高齢社会への対応、CO₂削減等環境保全、地域再生等の国の政策課題との関わりを踏まえた公共交通施策に関する基本的な理念を示しながら施策を進めていくという基本的な役割に加え、以下のような貢献を期待。

- ・ 全国での先進事例等の紹介、他地域と比較した場合の当該地域の取組水準の現状などの提示による取組レベルの向上。
- ・ 関係者相互間の取組みが進捗しない場合に、当事者からの求めに応じて取組みが促進されるよう必要な調整役を務める。
- ・ 関係者協働の取組みは、自然状態では言い出したものがより多くの負担を求められるためなかなか進まない面も大きいことから、こうした取組みが促進されるように、支援の充実を図る。

このような協働の取組みを促進する役割は地域の行政主体として地方自治体も主体的に果たしていくものであるが、自治体自身も実際には個々具体の取組みの当事者となる場合も多いことから、国としては、公共交通の維持・改善が、高齢社会への対応、環境保全、地域再生等の国の政策課題の実現の上で不可欠な手段となっているとの認識の下、これらの政策課題の実現に向けた施策として公共交通の維持・改善に対して積極的な支援を行っていくとともに、交通事業者と、地方自治体、地域住民等との間の協働が円滑に進むための役割を果たしていくことが必要。

地方自治体には、多様な関係者協働の取組みの推進に際して、国と同様に協働の取組みの促進に向けた支援を行うほか、交通事業者、地域住民等とともに、自ら交通事業に直接関わったり、自ら利用を支える活動を行う等より積極的に関係者として主体的に関わることを期待。

交通事業者には、多様な関係者協働の取組みについて、中心的な役割を果たすことを期待。積極的に提案を行う姿勢も求められる。また、交通事業者は駅前広場、自由通路の整備など公共側の取組みによる交通結節点の利便性向上の受益者でもあることから、乗継利便の向上等による利用者利

便の向上のため、関係者相互間の取組みに積極的に協力することが必要。

地域住民等による公共交通の維持・改善への主体的な関与は自ら主体的にその公共交通を利用することによる維持・改善にもつながっていることから、このような好循環の取組みについては、より多くのこれら関係者の参画が必要。国としても、このような活動について必要となる支援、特に、人材の育成、建設的な提案が出やすい環境作り、交通事業者等との協働の促進に向けての支援の充実が必要。

公共交通に対する支援も国の政策課題の実現に向けた積極的なものとして位置づけ、単に交通事業者の赤字補填的な発想からの支援を行うのではなく、このような知恵と工夫により主体的に利用促進のための取組みが行われる場合に対して優先的に支援を決定していくという方向性も今後模索すべき。

4．行政の支援に当たっての連携強化

社会的にも意義の大きい活動に対しては、国、地方それぞれのレベルにおいて、中心市街地活性化施策、駐車場・駐輪場や自由通路の整備などの施設整備、まちづくり、交通規制等様々な行政分野から必要な支援を確保できるよう連携を強化すべき。

国は、関係する国、地方の支援制度を幅広く示し、関係者が期待する支援制度については関係部局が連携を密にすること等が必要。

5．公共交通に関する情報提供の必要性

全国レベルで見た各種のモデル的な取組みについて、成功点、問題点及び改善方策等の情報が関係者に提供され、関係者の取組みの全体水準の向上が図られることが必要。

交通事業者の提供する公共交通サービスが利用者の視点を十分に踏まえたものとなっているかどうか、客観的な評価の仕組み、手法の確立が必要。

情報提供はそもそも利用者に対する情報の提供が適切に行われるよう、関係者協働の取組みの促進を図るとともに、提供する情報の範囲、内容の高度化、標準化のあり方等情報提供の手法等について、国においても積極的な検討を行うべき。

第3章 具体的な施策展開の方向性

第2章の基本的な考え方を踏まえ、公共交通の利用円滑化に関する具体的な施策展開は、以下のような方向性に沿って行われるよう、国において検討していくことが望ましい。

1. 具体的な施策展開の3つの方向

本懇談会では大きく以下の3つの取組みを促進する方策について検討。以下、大きくこの3点に沿って具体的な施策展開の方向性を示す。

2. 交通事業者等と地域住民の団体等との協働による公共交通の利便性向上

(具体例)

- ・ 地域住民等がアイデアや資金を拠出しつつ地方鉄道の維持・改善、バス路線や乗合タクシーの新設・増便・維持等を実施
- ・ 交通事業者と商店街・観光事業者等が連携し、公共交通利用と買物・観光施設利用等をタイアップさせた商品開発を実施し、相乗効果を発揮。
- ・ 地域住民等が交通事業者と連携して地域公共交通マップの作成等必要な情報提供を実施していくこと

交通事業者等と地域住民等の協働による活動のメリットを引き出す観点から、このような取組みについて、取組みに対する支援措置の拡充を図るとともに、知恵と工夫による利用促進のための主体的な取組みに対して優先的に支援を決定していくことの模索が必要。この場合、地域住民の団体等が主体性をもち、かつ責任をもって、継続的に活動できる状況にあること等について留意することが必要。

このような活動が真に地域に根付いたものとなるためには、多数の参加と活動の透明性の向上を図っていくことも必要であり、地域住民・利用者、関係交通事業者、地方自治体等の多様な意見を募り、議論・検討していく手続きを経て、採用の可否や理由についても明確化する等の措置を講じていくことも重要。

交通事業者と地域住民の団体等が、基本的に同じ方向を目指しているものの、負担やリスクの分担が最終的にネックになって合意形成ができない場合には、当事者間で協議を行う場合の当該協議を円滑化する仕組みの導入を検討していくことが必要。

地域住民等の活動が円滑に実施されるためには、核となる人材の存在も1つの大きな要素であり、先進的な取組みの事例紹介、幅広い意見交換が可能となるようなネットワークの強化を促進していくとともに、教育の場でこのような取組みの意義・必要性の認識を高めていくよう行政としてプログラム化を図ること等の環境整備を進めることも必要。

3. 交通結節点における公共交通の利用に関する利便性向上等の措置

(具体例)

- ・ 駅前広場等におけるバス・タクシー等の乗場について、交通事業者本位でなく利用者本位の立場からわかりやすい配置を実施
- ・ 乗継のための案内・情報提供の充実やそのあり方の改善
- ・ バス・タクシー等が乗場及びその周辺の混雑によりスムーズな乗場への乗入れができず円滑な乗継ぎに支障が生じる状況の改善

これらの取組みは、交通事業者、交通結節点の整備・管理主体、交通規制当局、事業規制当局等様々な主体が関係するため、改善の必要性のある交通結節点において、これらの主体による協議会の組織等による協働の促進を検討していくことが必要。

また、特に交通事業者間の利害関係が最終的にネックになるケースについて、交通事業者間の協議が進むような措置を併せて講じることも検討が必要。

利用主体である交通事業者が協議の結果を遵守することとともに、手続の透明性の向上を図りつつ、その後当該交通結節点を新たに利用する交通事業者もその対象とできるような方策についても検討していくことも必要。

一方で、これらの取組みについては、個別の事情に応じたケース・バイ・ケースの判断も必要であることから、関係者の意見を踏まえつつ、地域の実情に応じた対応が可能となるよう検討していくことも必要。

このような取組みを支えるシステム等の導入については必ずしも十分な支援措置が確立していないため、その拡充を図っていくことも重要。

4. 異なるモード、異なる事業者間による乗継円滑化措置

(具体例)

- ・ 共通乗車券や共通ICカード、乗継割引等の導入

- ・ 乗継の対象となる交通機関間のダイヤ調整

共通乗車券や交通ICカード、乗継割引等について、これらの導入に見合った収入増が見込めない場合があること、また、交通機関間のダイヤ調整については、公共交通ネットワークの中で、他の箇所の乗継利便に影響を及ぼしたり、それを回避するための設備投資等の必要が発生する場合があることから、交通事業者は及び腰とならざるを得ない面がある。

さらに、相互に競合関係にある場合において協調よりも競争が優先し、利用者利便が十分に考慮されていない場合もある。

このため、支援の充実・重点化を異なるモード、異なる事業者間で横断的に行うなどにより、ネットワークとしての利便性向上効果の高い取組みを促していくことが必要。

5. 公共交通利用円滑化の取組みを促進していく上での共通的な課題等

(1) 公共交通の利用に関する情報提供等の推進

第2章においても述べたように、公共交通の利用に関する情報の提供が適切に実施されるとともに、第三者機関による客観的評価の手法なども積極的に活用されるような方策を、2. ~ 4. の取組みの推進方策の具体化と併せて検討していくことも必要。

(2) ボードレスな交通機関の導入に当たっての配慮

ガイドウェイバス、IMTS、DMV等の道路系と軌道系の乗継が不要な交通機関の導入について、導入の円滑化を図るとともに導入のメリットの活用を図る観点から、第2章においても述べたように、関係法規の適用等について柔軟な対応が可能となるような仕組みを確立すること、行政側で必要な対応について、開発段階から、メーカーや、ユーザーである交通事業者等との十分なコミュニケーションを図りながら積極的に検討していくことが必要。

(3) 関連する事業等との連携の推進

第2章においても述べたように、公共交通の利用円滑化を効果的に実施していくためには、必要に応じ、関連する事業等との連携を図っていくことも必要。

取組みの効果を上げるために関連事業が必要な場合には、取組みの検討と並行して関連事業の検討が進められること、関連事業の実施に当たり、前提となる公共交通側の取組みの主体者たる交通事業者等がその実施を担保すること等も必要。

公共交通利用円滑化の取組みのプロセスの中で発生した関係者の合意が必要な総合的な取組みに発展すれば、社会的な合意形成のコストの低減が図られるとともに、これまで合意形成が図られにくかった各種施策や事業の実施につながる展望も出てくる、という観点にたって、公共交通の利用円滑化に向けた関係者の合意形成プロセスとこれに関連する各種施策、事業等の連携を確保できる方策を検討していくことが必要。

第4章 おわりに

本懇談会においては、公共交通の利用円滑化という視点で検討を行ってきたが、その中で、多様な関係者、複数の交通事業者相互間の連携による取組みの促進の必要があることなどを提言。

地域住民を始めとする利用者や公共交通の受益者ともいえる商店街等が連携する取組みが生まれてきたことは、公共交通の維持・改善の必要性についての認識が高まってきたことの現れと受け止められるが、いまだ国民全体の認識としてはまだ弱く、個人や組織の行動を見直すことを通じて公共交通利用促進に向けた行動形態への変革を促すことも必要。

そのような展開の中で、利用者として、また、利用促進活動などの社会的な貢献活動として、公共交通を支えていくことが、一種の社会的モラル、企業で言えばCSR活動の一つとして、認知されていくことを期待。

そのためには、交通事業者の側でも、公共交通ありき、自らの事業分野ありきという発想から脱却し、利用者が支えようという意欲が高まるよう利用者との協働に基づいた柔軟な対応が必要。

今後、公共交通の利用円滑化の取組みを真に実のあるものにしていくためには、ヨーロッパ等で広がりつつあるトランジットモール、都心中心部内での自家用車のロードプライシング・流入規制等との組み合わせで効果をあげていくこと、そのために並行して社会実験手法の試みの強化を図っていくこと、についても今後の政策課題として十分認識されることも必要。