

第4回バスネットワークの将来像に関する研究会 議事概要

開催日時：平成22年3月3日（水）14：00～16：00

会 場：社団法人日本バス協会会議室

事務局より資料説明の後、質疑応答及び意見交換。主な事項は以下の通り。

（地域におけるバスネットワーク整備に関する取組みについて）

○地方の道府県、市町村では独自に頑張っているところが増えてきている。他の地域を啓発するためにも、その地域の状況に合わせて工夫している際の考え方や取組み方の情報がきちんと伝わっていくことが大切である。

○「バス事業者の経営戦略等の分析を踏まえたバス経営」という表題をつけるのであれば、事例の紹介は経営戦略等の分析をどう踏まえたのかが可能な限り分かるほうが良い。どういう人に乗ってほしいかと目標を持って取り組むはずであるが、実際にその人に乗ってもらえたかという視点も重要であり、単に利用促進、利用増ではなく、戦略的に進めるものだからである。例えば、通勤通学で企業等が個別にバスを出すと混乱するが、路線バスがそれを担うようにした事例がある。どのような利用者層を狙っているかということがあいまいであると、中途半端なバスになってしまう。

○土日に100円で利用できるバスは、事例を見て形だけ真似をしてしまう事業者が出ることが多少懸念されるので、表現を工夫してほしい。経済的に成り立つ計算をした上で実施していると思うので、赤字覚悟で安売りをし、その時だけは利用するけれども普通の日には乗ってもらえないという施策は実施するべきではないと思う。

○コミュニティバスの導入が始まった頃は、ただ単に運行すれば良いというような状況になり、失敗したところも多くある。そこに住んでいる住民の状況、商業地区、工業地帯等地域の状況など、それぞれの地域の特徴に合わせて路線を組んでいかなければいけない。地域の特性をどのように活かしているかを説明した事例紹介を望む。

○長野県のある町では、幹線は全路線200円で運営をしているが、将来このまま続けていったら多分続かないだろうという認識を町内みんなが持っていて、これからどうしようかという議論をしている。資料だけを見て「幹線バスが200円、すごく安くて良いな」という話にならないように、背景や地元での議論も併せて触れておいた方が良い。

○各導入事例において、本当に利用者にとって必要なサービスなのか、別の地域では実現できるのかどうかなど、地域住民が各種協議会の場で様々な話し合いに参加し、検討する際に参考にすることができるような情報があると良い。

○「地域におけるバスネットワーク整備に関する取組みについて」を公表する際に若干なりともそれぞれの地域の取組みの主旨を書いていただき、そういう点に留意してご活用いただきたいという但し書きを明記すると良い。

○交通計画においては、地域に合った対策を講じなければいけないので、できる限り情報が正しく理解され、判断材料になるような工夫をするべき。

○各事例について、公表する際には、ホームページでもっと詳しい情報が掲載されているところにリンクし、背景がもう少し詳しく読めるようにしてはどうか。

(諸外国のバス事業制度等について)

○ドイツの路線廃止の基準(州毎に異なる)に関して、自分達で路線を選んでいくということは、この委員会の議論の論調とも合っている。自治体と民間企業、住民がどういふ議論をしていくかということの参考になる。

(報告書骨子(案)について)

<地方自治体の交通計画について>

○地域公共交通計画策定にあたって、「対象交通機関として病院、ホテル等が運行する無料バス」は、アイデアとしても非常に良いし、乗合バスが全くないところではこういったことも考えられないわけではない。しかし、特定旅客自動車運送事業の病院やスーパーマーケットへの無料送迎バスは、経営難で廃止された路線があるので、持続性、継続性については考慮すべき問題だろう。

○都道府県として公共交通、鉄道あるいは自動車、道路を含めてバス網の将来ビジョンを描いて提示して、そこから議論が始まるのではないだろうか。既存のバス事業者の路線とどのように整合を図るか、そのフィーダー輸送をどのように引き続き作っていくかという議論を行うのが望ましい。

<地方自治体の公共交通部門、人材の育成について>

○採算ベース割れで撤退しなければならない時に、自治体の首長や担当者が交通政策に全く関心がない地域もある。困るのは住民であるのだから、交通政策をしっかりと担うことのできる行政の人材教育というのも確かに大事で、人材を育てていくということをシステムとしてきちんと作り、交通政策をしっかりと実施していくことが大切である。バス事業者とすれば長年地域の人に貢献してきたと自負しているので、運行回数を減らしながら路線を維持しているのだが、全く相談に乗ってくれない自治体がある。

○バス交通に非常に関心の高い方が首長になられたときには施策が進む時もあり、それは広い意味での人材育成かもしれないし、本報告書等がこれから政治家を目指す方の目に留まることによっても変わってくるかもしれない。

<各種協議会について>

○法令上の役割が地域公共交通会議、地域協議会、運営協議会で決まっていると、どうしてもその役割の範囲内で運営されているというところも多数ある。こうしたネットワーク全般を議論する場が必要だというのは、不可避なのだろう。例えばバスが主たる公共交通手段だとしても、タクシーの営業所が不採算でなくなってしまうような地域も多数出て来ている場合は、タクシー営業所をどう残して行くかといったことも議論せざるを得ない。明確に公共交通全般を議論する場として位置づけていくことが必要ではないか。

○地方公共交通会議は非常に重要視している。地域の交通のあり方を検討する事により、街の活性化につながる。自治会の代表に単に参加を要請するだけでなく、参加する地域の人にどのように声をかけるか、地域によって工夫していると思う。

○地域公共交通会議に臨む際、地域の交通がどうなっているのか、バス事業者の労使で十分論議して、課題、論点を整理して臨み、その前段では地方自治体と十分な意見交換をすることが重要。

<地域住民の協力について>

○地域の公共交通をどのように構築していくかといった取組みは、住民レベルに下りるとほとんどの住民は自分の問題だとは思っておらず、バスはバス会社が勝手に走らせていると思っている人がまだ多い。住民にも公共交通の問題は自分に直接かかわった問題だということを知ってもらう必要がある。「歳をとったらバスを利用しなくてはいけなからバスをなくしてもらっては困る」という意見にしても、将来必要であれば、それまでバス・公共交通というのは続けていかななくてはならないという問題提起を繰り返していくことによって、住民の方達に当事者意識を持ってもらう仕組みづくりは不可能ではないはず。例えば各地で将来にバスを残しておくためのいわば積み立て基金のようなものを設定している地域、基本料金のように毎月各世帯がこれだけ負担してバスの経費にあてているようなケースもある。もちろん国、地方自治体等の全ての関係者が当事者である。

<事業者の役割について>

○バス事業者は利用者数等の情報をオープンにし、自治体の基本的なバス交通網をたたき台として作成しても良いというところまで提案している。県のバス交通見直しの際は

民間事業者にたたき台の作成を委託してはどうか。

<国の役割について>

○国の関与の仕方、国のあり方について、国や国土交通省が公共交通やバスネットワークに関してどこまで深く踏み込んでいくのか、責任を持つのかということが非常にあいまいになっているし、微妙な距離感を持った書き方だと思う。交通基本法案8条で「国は交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する」と書いてあり、ただその反面、同じ3項で「地方公共団体への権限の移譲、国の関与の縮減等の施策も推進する」と書いてあり、地方分権というものを非常に明確に頭の中に入れられた形に見える。全国の多くの町村、小さな市ではなかなか地方分権の形で移譲しても、少なくとも当面の間、政策を実施していくのは大変難しいだろう。国民が等しく公共交通を享受する権利を有するとすれば、しっかりとそれを担保していくのが国土交通省であり国であろうと思っている。もう少し責任のあり方を明確にしていきたい。

○高齢化社会、バリアフリー、地球環境問題、観光振興への対応の観点からバス利用を促進するために改善すべき方策を検討するにあたって、方向性をしっかり示し長期的な観点から計画を作っていくのは、国以外にない。ファジーな書き方ではなく明確に国の責務としての位置づけを出していただきたい。今から全国的に公共交通ネットワークをしっかりと守って育てていくこと、市町村や都道府県に対して人材育成の施策をとっていくことが、最終的にネットワークを維持存続して育てていくことになる。

○準過疎地域や過疎地域は現実にもう公共交通がなければならない状況であるので、まだまだ5～10年余裕があると思われるような表現はしないようにしてほしい。

○補助は、国と県と市の協調補助という形で、どこかひとつ欠けても良くない。同じような考え方で当然住民も一緒になって考えていかなければならない。

○国の役割をもっと前面に打ち出した方が良い。流れと権限、履行というものが十分に反映できるような組織の流れにしていきたい。コミュニティバスのガイドラインの国からの周知のように、地方の独自性があっても、日本の中の公共交通として同じようなレベルで発展させていくためにはひとつの流れを作らなければいけない。そのためにも国がきっちりと方向性と指示を出していただくということが必要である。

○今回の研究会の全体像を示すというのは非常に重要。国の役割のひとつは、ある場所で良いものがあればそれを全体に増やしていく、予算を確保する、指示を出すといったこともあるが、他の産業との議論を主導していただくということもあるのではないかと。例えば補助金という言葉に対する世の中の概念や、補助金をもらっている会社なんて補助金がもらえなくなったら銀行に対して負債の返済ができないだろうという見方をされている誤解を解いていくことも含めて、この産業でも働きかけていただく、そういうことこそ国に求めていきたい。

○例えば国では読んですぐに自治体担当としての心得、ノウハウが分かるようなテキスト、教科書を用意するという応援の仕方があると思う。

<規制のあり方について>

○大きな運賃ブロックの中で路線別の運賃というものを視野に入れてはどうか。

<その他の視点について>

○冬季の輸送のあり方についても大きな検討課題になるのではないか。東北地方を中心に降雪時は自転車が利用できず、歩行も困難なため利用者が増加し、特に地方では高齢者の利用が非常に多くこの傾向が顕著だが、一方で、事業者がノンステップバスを導入しにくいと考えているという課題がある。

○冬季は道路が凍ると滑りやすくなることもあり、バス停は雪や雪解けの水がたまり危険であり、バス利用が億劫になるため、地元の行政と連携した停留所の整備が望まれる。

○都市計画法の抜本改正の業務では、これから先の都市計画をしていく中で、バスは大事だろうということが入りつつある。中心市街地の再生、首都圏で言えば高度成長期に作られた住宅地の活力が失われつつある状況をこの先どうするか等の都市計画の中の課題に対して交通で、あるいはもっと身近なバスに何ができるかという議論を行っている。街づくり、都市計画、中心市街地の話や郊外も含めて地域計画的なキーワードが欲しい。

○バス停の整備等は、行政の道路管理あるいは道路計画の部署との連携、交通事故や安全、交通管理については警察との連携が必要。全体の安全計画との連携等を検討する際には、バス事業者が持っているノウハウや知恵、データストックが地域に活かされていくと思う。

<バスネットワークの将来像全般について>

○今年度のテーマはバスネットワークの将来像なので、事業者を含めた形で自治体及び住民がどういう協働が必要なのか一体で考えなければいけない。

○高福祉高負担に先進国は向かうことを視野に入れて公共交通も見ていかないと、結局元のつぎはぎだらけの施策になってしまうのではないか。

○交通税等、広く安く財源を確保する方法を検討していかなければいけない。

○成功事例に学ぶ一方で失敗事例に学ぶということもある。

以上。