

第6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31年2月15日（金）16：00～18：00

場 所：中央合同庁舎3号館4階総合政策局局議室

出席者：山内弘隆座長、大井尚司委員、大串葉子委員、大橋弘委員、大森雅夫委員、
小野田剛久委員代理、加藤博和委員、住野敏彦委員、田中亮一郎委員、
常石博高委員、土井勉委員

- ドル箱路線を奪いあうような事案にどう対応していくのか。独禁法との関係も考慮しつつ複数のバス事業者が維持している各々の路線をどのように統合していくのか。
- 都道府県の立場からは、各市町村の公平感の維持が課題であり、限られた市町村とだけ協働するのは難しい。また、指定市の中には人口規模が一県を超えるような所もあり、県との協働だけでは解決しない側面もある。
- 広域連携については、中枢連携都市圏など地方自治の枠組みを活用しつつ、自治体にとって使い勝手のよい制度とするべき。
- 地方では生活圏の拡大とともに移動ニーズが増大している一方、都市でも公園に向かう子供などの移動ニーズが増大している。移動のニーズと供給のギャップがあるのは地方に限らない。都市、地方の両面においてニーズ把握が必要ではないか。
- 小さな自治体においては、学校、銀行、病院などが地域からなくなり、やむを得ず交通圏が広域化してしまっている。
- 平成の市町村合併の中で、指定都市に吸収された地域が、市内での優先順位が低いために交通空白地域となってしまったケースもある。そのような地域にどう対応していくか。
- 道路の強度の点検等をする代わりに道路予算を融通してもらおう等、道路サイドとの協調を進めていくべきではないか。
- 地域間幹線系統について、都道府県の関心が低いことが問題ではないか。地域間幹線系統がなくなると地域内フィーダー系統もなくなってしまうので、地域間幹線系統の重要性を共有し、都道府県に理解してもらう必要がある。
- 乗用タクシー事業者の参加を促すために、地域公共交通会議で乗用タクシーの運賃について議論できるようにすべき。また、乗用タクシーを網形成計画にも位置付け、積極的に活用を図って行くべき。
- 活性化再生法ではLRT、BRTの実施計画を規定しているにもかかわらず、どちらも活用されていない。地方の活性化のためには、こうした鉄道とバスを補完するような輸送手段の活用を推進すべき。

- 活性化再生法では交通ネットワークが重要としているが、道路運送法や補助制度においては系統別の手続きが多く、煩雑。また、面的なネットワークといいつつバスだけのネットワークしか考慮されておらず、鉄道等他モードの視点が欠落している例も見られる。
- 都道府県は交通部局を設置していても、担当者が流動的であるため、ノウハウが蓄積されないことが多く、十分な動きをとれていない印象。人的な支援をもう少しお願いしたい。
- 協議会による評価が、形式的で中身が分からないものとなっている。
- 網形成計画の作成に当たって、鉄道と地域間幹線系統は、所与のものという前提で、他の地域内交通を議論しがちであり、これらは網形成計画等に「位置づける」だけで終わることが多い。都道府県にどのような公共交通が必要か考えた上で、鉄道と地域間幹線を対象にした網形成計画を作成してほしいと考えている。
- 補助金をもらうことだけを考えると、本当に必要な路線が維持できなくなる。幹線系統をどうするかを大上段で議論することが必要。
- 再編実施計画をやろうとすることで、かえって悪いことが起きている。補助を割り増しして再編をやってもらうのはおかしい。自治体が路線をどうするかについてイニシアティブをもつことができること、協議会における議論の方向性を意識して自治体や個別事業者がまとまることが重要であるが、事業者が多いと合意が難しい一面もある。全員合意がないと再編実施計画が実行できないとなると、コミュニティバスが太宗をしめるような地域でしか再編実施計画は実現できない。再編実施計画については「5年間路線の変更ができない」という意識が定着してしまっており、自治体が同意すればもっと早く変えられる、幹線は変えられなくても、短い路線は軽微な変更として許容するといった創意工夫ができないか。
- 1 路線ごとに補助金に関する申請書を作成しており、煩雑。上限額を一括で交付し、その枠組みの中で地域のネットワークについて自治体に考え・育てもらう方が生産的。計画を作って、第三者評価も活用して吟味していくことが効果的。過疎地域では、デマンド運行を行っても実質的に乗り合いが成立せず、タクシー状態となっているため、乗用タクシーを地域公共交通確保維持改善事業の支援対象に位置づけるように検討するべき。
- 地域公共交通会議において、バスに限定せず、鉄道やタクシーの在り方も議論できるようにすべきではないか。
- 多様な関係者の協働へのインセンティブの付与については、ともすると外形的に協議会の構成員に名前だけ載せることに終始しかねないため、注意する必要がある。実質的に交通ネットワークを改善させるような取組を評価すべき。
- 金銭的支援のみならず、福祉・教育分野との連携も含めた支援を検討するべき。
- リスク回避を目的とする先行投資や努力するきっかけとなるような支援を検討していただきたい。

- ICカードの推進に次ぐ施策が一足飛びにQRコードであることに違和感を感じる。まず、その前段階としてクレジットカード決済などを拡大することが先ではないか。
- 過疎地域ではバス停まで出て来られない高齢者も増えており、ドアツードアの輸送ニーズが高まっており、そのような輸送にも対応可能な使い勝手の良い支援制度の拡充が必要ではないか。
- 事業者が国・自治体から補助を受けるに当たっては、様々なデータ提出が求められる。事務的にどのようなデータが必要か精査している段階であるものの、当該データを収集するためのICカードのようなシステム導入についても支援が必要ではないか。そうすれば自治体にとってもコストが省略できて有効である。
- 地域に電気自動車のタクシー車両を導入し、災害時に充電器として活用するなど、防災・減災の観点から公共交通としてタクシーを活用する取組に対する支援が必要ではないか。
- 貨客混載を進めるという観点でも、トラック・バス車庫の共同化や防災拠点化についての支援を検討すべき。
- 交通政策全体の体系的な理解が難しいのではないか。
- 事業者間連携を先導する自治体について、運輸局もさらに汗をかいて協力するべき。
- 活性化再生法の中で、再編事業として共通乗車船券の規定があるが、実際の取組状況はどうなっているのか。進んでいないのであれば、その理由について分析すべき。
- 事業者同士でドル箱路線を争って獲得しようとする中で、自治体としてどう規制すべきか。また、複数事業者の統合が独禁法との関係で難しい中で、自治体にどのような権能を持たせるか、検討すべき。
- インバウンド対応の観光バス会社に乗合バスの運転手が引き抜かれる事例が多い。
- エリア全体でどれくらい外出機会が増えたのか、把握することが重要。事後評価を十分に行い、検証していくことが重要。
- 地域のコミュニティバスを単なる移動手段として捉えるのではなく、高齢者を含む地域住民の社会参加のツールの一つとして捉えるような制度であるべき。
- 地域包括ケアの枠組みの中で移動支援を位置づけたいというニーズが高まっている。制度の改正・周知も含め、福祉施策との連携を検討すべき。

- 同車種にも関わらず定員によって大型二種免許が必要となる場合があるが、当該免許を持つ運転手は不足している。警察とも共同で検討を進めていくべき。
- BRT についても、例えば（B R T側を遮断する形になっている）踏切を鉄道のように道路側を遮断するような形式にするといった方法で、より速達性を向上させていくべきではないか。
- バスやタクシーの専用レーンを充実させ、定時性の向上を図れば、公共交通を使おうとする人も増えるのではないか。
- モード間のパイの奪い合いにならないように、地域全体の外出機会を創出し、全体のパイを増やす方向で多モード間の連携を検討することが大事。

- MaaS については、現在ある路線を結びつけて、偶然機能するものになっているという印象。MaaS の取組を推進する前提として、ダイヤや運賃に関して事業者間連携を促進し、交通結節点の強化を図るべきではないか。

以上