

**付録：**

# **その他、詳細に関する意見**

**（地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の検討内容に関する意見〈令和元年6月7日版〉を一部修正したもの）**

名古屋大学大学院環境学研究科

加藤 博和

# 1. 地域公共交通再編実施計画の柔軟化

- 本来、**再編は試行錯誤を経るのが当然（一発でうまくいくわけがない）**である。よって、いったんやったら5年は変更にしぼりがかかる制度を使う人はいない（これが再編実施計画が増えない唯一の理由）
- 再編実施計画を残すなら、例えば2年程度で、**網計画に示された範囲内（網計画の改定に伴うものも含む）での事業計画変更は弾力化**するような措置が必要ではないか？
- **鉄軌道とバスとの連携**を進める場合にも（こそ！）、再編実施計画が活用できるようにするべき。その場合、**バス路線短縮に伴う補助金の不利などをカバーする仕組みが必要**

## 2. 地域公共交通サービス確保計画（仮称） 導入と幹線路線

- 再編実施計画では**参入退出を縛る規定**があり、独禁法除外措置と関係するが、再編しないと得られないのはおかしい（むしろ、**長年、幹線として機能し、利便性が高く利用者も多い路線**＜よって再編不要な路線＞の沿線へこそ立地集約すべきだから）
- **幹線の再編が不要と判断した場合に、5年間程度の「サービス確保計画」を特定計画として策定**できるようにし、地方部では地域間幹線補助の前提とし、都市部では（幹線沿線への集約を明記した）**立地適正化計画とセットなら補助割り増し**とするとよい。そしてこれが、**参入退出規制を可能とする計画**になるとよい
- ここでいう幹線とはバスだけでなく鉄軌道も考えられる。よって参入退出規制については、**バスだけでなく他モードとの関係も考慮する必要あり**（路面電車に並行するバス路線の参入・増便規制など）

### 3. クリームスキミング

- 活性化協議会で参入退出規制を伴う「サービス確保計画」が可能となっても、既存事業者の合意が必須なら、**事業者間が不仲の地域ではそもそも計画策定できない**
- そのため、**クリームスキミングの定義**（道路運送法30条2項「健全な発達」）を明確にし、それに合致する事案については、**協議会の合意がない場合でも国が自治体の意見を踏まえて参入を規制できるようにする必要があるのではないか？**
- 逆に、例えば**現行より半数以上の減便をする場合についての歯止め**が必要ではないか？（廃止がいきなりできないので先だって大減便する事案が多い。その場合、その**申し出期限を早くする**べき）。
- 特に、運転士不足を理由として、地域公共交通会議に路線廃止を申し出ること、廃止届6か月後に廃止可となるルールを回避（30日に短縮）するケースが散見。**地域公共交通会議で路線廃止申出対応をきちんと吟味**する仕組みを再構築すべき

## 4. フィーダー補助

- 現在の**申請書類は作成作業負担が重く**、どの自治体でもこれがあることが業務の支障になっている。ましてや中小事業者やNPOではほとんど対応不可
- 補助対象／対象外で扱いが違う(評価対象になるか否かによって、目標設定や協議会での協議必要性が異なるなど)ことは合理的でない。**補助対象路線だけの評価では網全体を把握できず**、その路線の役割も把握できない(網計画の精神に反する)
- フィーダー補助の要件である「地域間幹線への接続」も、物理的につながっているだけで乗継者が皆無なところも散見。逆に、地域間幹線でなくても**幹線(鉄軌道含む)への利用集約は、コンパクト化・効率化の観点**から重要
- 事務簡素化、地域の細かい網の一体的な確保維持の観点から、**網全体(のうち支線)を対象として上限を交付**する方がよい。よって**網計画策定を条件**とする(生活交通確保維持計画は廃止する)。また、**第三者評価を厳しく**する

## 5. タクシー（一般乗用許可）

- **活性化再生法でタクシー（乗用事業）についてほとんど規定がなく、タクシーは地域公共交通活性化・再生から最も遅れたモードである。**例えば乗合タクシーは乗合事業であり、乗用事業ではない。乗用事業が公共交通網の一員としての役割を果たすための具体的な規定が必要
- **地方部（特に過疎地）**においては、バス（乗合）だけでなく**タクシー（乗用）についても地域公共交通会議で協議して一定の変更ができる**ようにすべき（運賃・増車）。現行では地域公共交通会議を活用することで乗合許可で柔軟なサービス提供が可能であるが、小規模事業者には乗合許可申請のハードルが高い。**自家用有償と同じ場で議論**できるとなるとよい（今は全くできない）
- **タクシー協議会と地域公共交通会議・活性化協議会との関連付けが必要**（現状は皆無に近い）
- **網計画にタクシー施策を位置づけることによる特典**がつかれないか？（例えば相乗りによる生活交通確保策実施の円滑化、補助をうって運賃を下げる、など）

## 6. 自家用有償運送

- 「運営協議会のあり方検討会」「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」でまとめた方針が現場で全く実感できない(普及啓発イベントも皆無)。これら方針を再整理し、現場で徹底するだけでなくいぶん改善するはず
  - そのためにも、**運営協議会の再編(過去のいきさつのゼロクリア)**をすべき。そもそも運営協議会という言葉が意味不明
  - 福祉有償運送運営協議会は、活性化再生協議会との連携を念頭としつつ、タク・市町村福祉輸送・許可登録不要輸送も含めた**福祉輸送全般を協議する「福祉交通会議」に再編**してはどうか？ 自分で動けない高齢者は福祉交通会議、動ける高齢者は活性化協議会という分担がよい。これらは地域包括ケアとの関係にも留意して進めることが重要

## 7. 協議組織

- 各種協議組織の乱立については、要綱・規約で合同会議と規定すれば一本化できる。国としては、**活性化再生法の協議会と道路運送法の地域公共交通会議（公共交通空白地有償運送の運営協議会を含む）の一本化**を強く推奨してはどうか？
- **実行機関（計画推進本部）という色彩を強めるべき。**  
「協議会」「会議」という言葉がよくない？
- **MaaSや運輸連合**を行うことを念頭に、**協議会を法人化**できる必要あり
- **タク事業者による自家用有償の運行管理を協議会で認める仕組み**にすべき（わざわざ国家戦略特区である必要はない＜協議会がむだに増えるだけ＞）

## 8. 運行・利用データ収集

- 民営バス路線ではほとんど行われていない。行われていても出てこない。
- コミュニティバスではある程度行われているが、運転士に頼ることが多く負担が大きい
- 廃線・減便時に沿線の納得を得るようなデータを出さない、出せない事業者がある。このような状況で地域は納得できない。**データを出さないなら申出から廃止等までの期間を長くする**(その間に調査をする)仕組みが必要ではないか？
- **データ収集を支援する仕組み(オープン化することを条件として)を整備**する必要があるのではないか？
- 特に**乗降データ**については、**国庫補助の前提としてカウンタ取り付けとオープン化を義務づける**などすべき。できればODもより頻繁にとれるとよい。現行のような計画策定時の調査事業よりもこれらデータ取得に補助を出すべき

## 9. 乗務員等不足と業務改革

- 平成以降、公共交通事業の維持の多くは**経費節減、特に人件費節減**に負ってきたこと、その**結末として現在の極端な乗員不足**が生じた事実を基本認識とすべき
  - よって、収入増加や生産性向上が必要であるが、その前提として、「**人がやるべきことのみ人がやる**」ような環境づくりが必須（IT活用等）
  - 「**運賃・補助単価**は長年上がっていないところが大半で、要員確保のため必要かつ適正な経費を出すために**上げることは避けられない**」ことも広く認識されるべき
  - 利用増加が最も望ましいが、そのためには**マーケティング思考普及**と**地域ステークホルダーの連携協働体制確立**が急務

加藤博和

検索 

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: [buskato](#)

## ***"Think Globally, Act Locally"***

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO<sub>2</sub>削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます