

第1回 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 委員発言要旨

日時：令和4年3月31日(木) 15:00~16:00

場所：オンライン開催

※事務局からの資料説明の後、委員より以下の発言があった。

コロナ禍の地域交通の現状について

- ・ コロナ禍の始まりから1年間で、都市内交通が3割減。都市間交通になると6割減という状態。しかしながら乗合事業者が廃業に追い込まれたという話を聞いていないのは、資金繰り支援策によって何とか耐えている現状。まだ耐えられている間に、我々に何ができるか検討しなければならない。
- ・ 地域のモビリティに唯一解はない。移動ニーズの小口化、多様化が進んでいる。高校の生徒数も減少している他、大きな病院だけでなく小規模なクリニックへのニーズなど、一つ一つの移動ニーズを束ねるのが難しくなっている。また、移動シーンによっても向き不向きがあり、オールインワンパッケージですべての地域で有効な打ち手をだせる訳ではない。
- ・ 若い人にとって、交通手段に課題があるという声を聞くようになった。子育て世代だと、公共交通がなく自家用車での送迎が必須となれば、自分のライフスタイルや人生設計を描けないということで、自家用車以外の選択肢を居住地選択に求めようとする傾向がある。高齢者の足の確保という文脈で語られがちな公共交通だが、若い人にも目を向ける必要があると感じる。
- ・ バスの運営について、民間から自治体に運行主体が変わった途端に、オペレーションがばらばらとなり、ネットワークとして機能せず全体のマネジメントが欠如してしまうケースがある。自治体においても走らせることで手一杯。
- ・ コロナ前からの問題が顕在化しており、存廃問題が取りざたされている鉄道路線では高校生の利用すら少なくなっている。その実、沿線の駅周辺には、お店や病院もない状況であり、鉄道を使う理由がない。都市計画と交通計画の連動ができていない状態であり、交通を活かすまちづくりを行うという発想を持たずにこなかったことが一つの原因。
- ・ ある地域では、郊外のターミナル駅から中心街まで、2社協調により10分間隔の運行が長らく確保されてきたところ、4月1日の改正で平日に2便空白が生まれる。2社間の協議や穴埋めもあり、何とかトータル2便の減少で収めたという実態。これは「共創」を10年続けてきた成果だと思うが、残念という声も上がっている。先進事例も、ずっと続けるのは相当難しいこと。

地域交通と「共創」

- ・ 「共創」が自己目的化することを危惧すべき。交通の重要な7要素である系統、ダイヤ、乗降・乗継施設、車両、運転者、宣伝広報・案内、運賃が、地域のニーズに合った適材適所のものであることが重要。それらが練られていなければ、どんなに「共創」しても持続しない。
- ・ 「使う人」と「支える人」の分離も懸念。地域で自ら色んな手法を検討し、試行錯誤しながら実践していくのではなく、何か一つのツールに頼り切ってしまうことを懸念。「共創」という言葉もこれはあくまで打ち手の一つであり、目的化してはいけない。
- ・ 本来、コミュニティバスは「共創」の典型であり、公共交通が地域に合った適材適所なものに移行することに寄与するものである。ところが、その後の横展開事例では、表面的な模倣にとどまり、「共創」になっておらず、利用者数も少ないという事例が頻出した。
- ・ コミュニティバスは、自治体が運行するバスという意味ではない。約20年前に始まった事例では、NPO法人が事業主体となり、市から補助金をもらいつつ沿線からも協賛金をいただいて運行している。地域のステークホルダー皆が、対等な立場で、言いつばなしではなく、できることをやれるような体制を確立し運用することが必要。皆が運命共同体として、「一所」懸命、地域に必要な交通を皆で頑張っ支えていくことが「共創」において必要。
- ・ 「共創」を産む場として、2006年の道路運送法改正により、地域公共交通会議が制度化され、その後、地域公共交通活性化再生法でも協議会の制度ができた。しかし、地域公共交通会議をコミュニティバス・オンデマンド乗合交通を走らせるための義務的なものにとらえる自治体が少なくない。地域で考えたことが実現でき、地域づくりに役立つような、「スーパー協議会」が今求められている。
- ・ 地域のニーズに合った交通を地域の共創で作りだすべく、ビジネスモデルを提案し、機敏に動いて地域づくりまで変えていく、「地域公共交通プロデューサー」が必要。
- ・ 元来のライバル関係同士が協調し、皆で需要を増やすことを目指す取組みも出てきている。JRとバス会社が片道鉄道、片道高速バスを使える割引企画切符を発売している例がある。

今後の方向性について

- ・ 使いやすく頼りになる、それゆえに多くの方が乗り合っ「お出かけ」いただける『くらしの足』は、人もインフラも超高齢化する今後の日本を支えるとても重要なもの。それを何とかすることが重要なミッション。
- ・ お出かけしなくていい社会である「移動自己責任社会」ではなく、皆さん是非お出かけ

ウエルカムですと言えるような交通をつくる「おでかけウエルカム社会」を目指すことが重要。これこそが本当のモビリティ革命。

- ・ 公共交通は、評価基準として沢山の方々に乗っていただくことが重要であり、利用する理由をどう引き出すかが大事。また、何年か後において、地域への定着や、地域での生活や社会への良い影響などで評価すべきもの。
- ・ 交通は乗ることが苦痛という存在ではダメで、自分たちでニーズに基づき構築した乗り物であれば、地域にとって胸を張れる存在となる。
- ・ 交通についてのゴールは、人々の生活が豊かになること。ツールを使うことが目的ではない。
- ・ 人の目的地を今一度再配置することも考えた方がよい。施設配置と発生交通量のつながりや立地計画との関係に着目することは重要。
- ・ 公共交通を相対視することは重要。公共交通から議論を始めるのではなく、例えば、人々が自由に活躍しコミュニケーションできる場づくりから考えると、その場にアクセスする公共交通が必要との発想になる。その際、バスありきでなく多様な移動手段が考えられ、自転車や、徒歩というのも移動手段の一つ。
- ・ 公共交通はインフラとして、また、ビジネスとして捉えられてきた部分と両方ある。ただ、重なり合う部分を作るためには、例えば、ビジネスから見た際には、交通事業者の取組みを後押しする制度設計や、取組の足がかりとなる予算も考えるべき。インフラから見た際には、「共創」を目的化してしまうと、自治体にとって自分事でないと感じ取られてしまう懸念がありそこは注意しなければならない。
- ・ 「共創」の推進が、国による施策展開や支援を簡略化するという意味合いであってはならないことは、言うまでもない。
- ・ 次回第2回目の検討会では、自治体・事業者のヒアリング先は座長と事務局で調整することとし、ヒアリング内容はポイントを上手く抑えていきたい。本日も指摘いただいた内容も整理し、鉄道の検討会（※）とのつながりも意識しながら、事務局とともに作業してまいりたい。

（※）国土交通省『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』