

## 第2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4月18日(火) 17:00~18:30

場所：オンライン開催

### 1. ヒアリング

#### 【松本市】

- ・ これまで民間事業者が担っていたバス路線が、採算がとれなくなり、徐々に市営バスやコミュニティバスの運行に切り替わってきたというのが現状。
- ・ 持続的な地域交通の確保に向けて、松本市では、「官民連携エリア一括運行委託方式」を選択する。契約期間を5年とし、車両の保有、修繕費等は事業者負担の方式。
- ・ 事業者のインセンティブ問題についても措置を講じる。従来の欠損補助方式では、収益が改善しても事業者の収入とはならなかったところ、契約時の経費と収入の想定から予め負担金を設定した上で、増収時は事業者にも配分される仕組みとする。
- ・ 官民の役割分担としては、事業者は運行主体として、実際の運行業務やダイヤの編成、車両の調達や修繕管理等を行う。自治体は、契約時の運行の条件、サービス水準、運賃水準について設定をし、負担金の拠出やその算定方法の設定を行うことになる。このようなことを自治体が行うためには、運行体制の強化を担う専門職の配置や、法定協議会の体制強化も必要だと思っている。
- ・ 地域交通の幹の部分の再編が重要で、残り半分は、バス路線の再編を踏まえたラストワンマイルがポイントになる。デマンドや自家用有償旅客運送の形態も組み込みつつ、官民連携による路線バスの再編を来年4月に向けて取り組んでいく。

#### 【みちのりホールディングス】

- ・ 現行の乗合バス事業の補助制度の問題は3点。1点目は、現行の補助制度が赤字補填のため、事業者サービス水準の向上や運行の効率化、利用促進等を行うインセンティブが働かない仕組みになっているということ。2点目は、補助が単年度で行われるため、事業者が営業所を開設し、土地を取得したり、バスを購入するなどの長期ファイナンスの担保にならないので、様々な設備投資が進まない。3点目は、系統単位の補助のため、地域全体を面的ネットワークとして捉える考え方がされない仕組みになっている。
- ・ 1点目については、あらかじめ適切な収支試算による委託費を定めておき、その運賃収入の超過分を事業者の利益にすることで、解決が可能なのではないかと。2点目については、複数年の委託契約にすることで、事業者がその契約を担保にしてファイナンスを獲得できるようになる。3点目については、系統単位でなく、エリア単位で一括してPPPによる運行委託を行うことで解決できると考える。

- ・ 地域公共交通活性化再生法上の地域公共交通計画に、上記の PPP によるエリア一括長期運行委託を位置づけて導入を図っていくことが考えられる。その上で、自治体は事業者には適切な動機付けを行い、事業者は適切なコストで安全に運行する、そして両者でマーケティングを続けていく、そうすることで交通ネットワークのサステナビリティを向上できると考えている。
- ・ 「公共交通」の範囲には、高速バスや貸切バスやタクシーは含まれていないが、中距離の都市間高速バスは通勤や通学に利用されており、貸切バスは修学旅行等の移動を担っていることから、「交通インフラ」を形成している要素の1つである。これらの「交通インフラ」を集約・統合し、輸送密度が低いローカル鉄道はバスへモード転換する、コストが高い公営バスを民営化する。そして、自治体と PPP を進めていく。これこそが地域交通のサステナビリティの向上につながると考えている。

### 【北海道】

- ・ 人口減少や少子高齢化が進み、コロナ禍もあって交通事業者は非常に厳しい状況。従来の市町村ごとだけではなく、一定の人口規模を持つ生活圏を1つのまとまりとして事業者と行政といった地域の多様な主体が連携しながら地域交通の確保を図っていくことが重要である。
- ・ 2018年に道として指針を策定し、1つの市町村の範囲によらない、一定規模の圏域の中で移動ニーズを満たすことを目指し、バスを中心とした地域交通の維持確保による生活圏交通や、鉄道や道内の航空路といった圏域を結ぶ広域交通により、交通ネットワークを構築していくことが重要との方向性を示している。当該指針を踏まえ、関係者による「緩やかな連携」により地域交通の維持、生産性の向上を図っていくことが、北海道型の運輸連合の形成につながると認識している。
- ・ 広大な北海道の地域事情から、通学や通院で市町村をまたぐ移動が日常となっている住民の暮らしを支えるため、そうした多くのバス路線を維持していく必要がある。
- ・ 住民の暮らしや産業を支える上では、路線のあり方や意義といった数値化できない有用性などを加味することも重要と考えており、新たな仕組みの構築も含めた考え方や方向性が必要と考えている。
- ・ 事務レベルで考えている今後の対応案だが、「広域性」を加味したものが必要であり、地域交通を路線毎に捉えずに、医療圏や通学圏といった広域性のある地域住民の生活圏を念頭に置いて、住民の利便性を損なわないために必要な公共交通、とりわけバスが中心となっている「生活圏」といった「面」に公的支援を講じていくことができないかと考えている。面的にダイヤ等の最適化を促進することで、生産性向上が成し遂げられると考えている。

### 【広島電鉄】

- ・ 広島電鉄の中で、現在検討を進めている「地域交通デザイン会社」構想についてご説明

したい。広島市の特性として、市中心部には路面電車、いわゆる軌道と、ある程度の規模のバス事業者が3社ある。広島市の交通は、何か施策を実施する際、これらの事業者同士の調整が必要となってくる。これらの会社は、それぞれ運行計画を作り、窓口を設け、ダイヤや時刻表についても各事業者で行っている状況で、非常に非効率であるのが現在の課題。また、事業者のノウハウは、行政での運行計画の策定においても有用であり、この部分は両者が協力できる。各事業者の計画部門等を1つにまとめ、行政から委託された運行計画の策定も行うのが、「地域交通デザイン会社」の構想。地域交通をどのようにデザインしていくのか、というところを、行政と交通事業者が一緒になって1つのものを作っていくという考え方。まずは乗合バスの事業者間で考えるのが取り組みやすいと考えているが、将来的には軌道系、船舶やタクシー含めて、地域として維持していくイメージ。

- ・ 新たな補助制度としては、地域交通デザイン会社が官民学とともに策定した運行計画等について、法定協議会が承認をして実施するスキームとし、補助金を交通事業者に直接出すのではなく、地域デザイン会社に出せるような新たな方式が必要。車庫施設等についても補助を頂き、行政と事業者で管理をしていく。
- ・ 将来像としては、運行以外の要素についても、地域交通デザイン会社で一括して設計・管理をし、バックヤードのコストを削減して地域交通を持続的なものにしていきたい。

## 2. 意見交換

### 【官民共創等の狙いや意義】

- ・ 交通事業者は、地域公共交通に対し縮小再生産というネガティブな意識しか持てずにきたところ、エリア一括委託方式により、サステナビリティを重視した設計が期待できる。
- ・ 人手不足が悪化すると思われる中で、生産性高く運行できる事業者に長期で委託をすることが、サステナビリティの観点から重要だと考えている。地域の交通ネットワークをリ・デザインするのではなく、交通インフラ業界そのものをリ・デザインする必要がある。
- ・ 行政は、関与を強める覚悟と、一定の負担を持ちながら、路線バスに新たな交通手段としての魅力を出すことを追求すべき。

### 【官民共創等を行う上での行政の役割】

- ・ 路線、運賃等のサービス水準の設計は非常に重要であるが、その際、事業者側と行政側で情報の非対称性が存在するままであれば、リスクを事業者から行政に移すだけの結果に終わる。そうならないよう、行政や、既存の公共交通会議の行政側の仕組みにおいて、地域住民との合意形成を見越して、そのような設計やプロデュースができる人材が必要である。

- ・ 行政側が何を指したいのか、ビジョンを明確にし、事業者との間でビジョンを共通化する必要がある。その際、計画の作成後に事業者を募集するのではなく、事業者を募集した後において、ビジョンを共に作り上げる過程も必要。
- ・ 役所でしかできないことがある。自治体側で言えば、運行効率化に資するインフラ整備を行うなど。施設配置など、都市計画を通じて利用者の増加を図ることも1つ。

### 【官民共創等を行う上での課題】

- ・ 車両を自治体が保有するのではなく、5年間、特定の1社に委託し、車両も事業者が所有している形態であれば、委託先が固定化されてしまうのではないか。
- ・ 必ずしも1社のみ委託することが効率的とは限らず、乗合タクシーのような規模の交通では、タクシー会社のような規模の会社が担うほうが効率的な場合もある。
- ・ 検討に当たっては、お出かけウェルカム社会への転換を目指す上で、「需要拡大」を意識すべき。
- ・ 欠損補助ではない方法をとる際、財政当局や議会などの理解を得ていくにあたって必要なアプローチを整理すべき。
- ・ 地域交通ではプロデュースの観点不足しており、バスだけでなく、鉄道など他の交通モードを含めたプロデュースが必要。「地域交通デザイン会社」の「デザイン」が専門的な地域交通プロデュースを指しているのであれば、大変分かりやすい。
- ・ 過疎化が進んだ地域では、担ってくれる事業者がいない可能性もある。状況に応じ広域的・包括的な形で、一括委託することも制度設計として検討すべき。
- ・ 行政と交通事業者が腐れ縁でやっていくのではなく、地域交通のプロデュースを行う部分と、地域全体のマネジメントを担う行政と、交通事業者とがポジティブにかつ緊張感を持ってコラボレーションする体制が重要。地域公共交通会議等でも取り組まれてきているが、自治体と事業者相互の役割が再構成されるプロセスが必要。

— 了 —