

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
議論いただきたい事項について

令和4年4月18日(月)



公共交通利用促進ゆるキャラ
のりたろう

本日の検討会で議論いただきたい事項について

前回の検討会でのご意見

- 交通のゴールは、人々の生活を豊かにすること。「移動自己責任社会」から「おでかけウエルカム社会」への転換を目指すべき。
- 交通をビジネスの観点で捉え、交通事業者の取組を後押しする制度設計や、取組の足がかりとなる予算のあり方を検討すべき。
- コミュニティバスは「共創」の典型であり、地域のステークホルダーのそれぞれが、対等な立場で、言いつばなしではなく、できることから取り組める体制を確立し、運用すべき。皆が運命共同体として、「一所」懸命、地域に必要な交通を支えていくことが必要である。
- 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。

今回の論点

<総論>

- 地域のバスサービスについて、人口減少等に加え、コロナ禍で移動需要がさらに減少、赤字が拡大し廃止・休止が進み、サービス水準が低下することで一層需要が減少する「負のスパイラル」から転換するため、**必要なアプローチは何か。**

<各論>

- 豊かなくらしに必要な移動手段を確保し、地域住民が将来にわたって移動手段に不安を感じることがないように、**自治体と事業者が、真に必要なサービスについて、エリア全体で中長期的・安定的に維持するために必要な方策は何か。**
- 中長期的・安定的なサービスの維持に当たって、**現行の法制度・予算制度における課題は何か。**
- その際の**自治体、事業者それぞれにとってのメリットや、望ましい役割分担は何か。**
- 事業の複数年化など**事業者の改善インセンティブが働きやすい仕組みや、エリア全体での具体的な事業改善の方法は何か。**

<本日のヒアリング対象>

- ・ **長野県松本市** : 官民連携（PPP）による路線バスの再編について
- ・ **北海道庁** : 北海道における地域交通の確保について
- ・ **みちのりHD** : 地域交通インフラのサステナビリティの向上について
- ・ **広島電鉄** : 地域交通デザイン会社構想の概要と補助制度および事業改善案について

- **交通事業者の経営が一層悪化し、危機的な状況。** 公的主体と交通事業者が能動的に関わり、**一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する方策について検討**する。

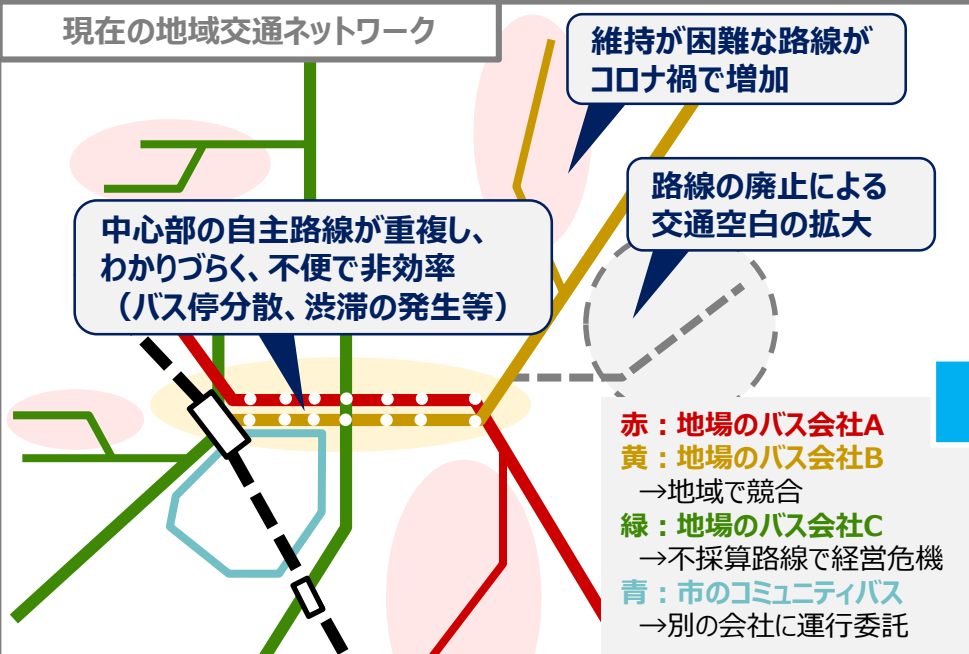
現在

- ・交通事業者が、原則として独自にサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、**運送サービスを提供**している
- ・交通事業者への支援は**単年度で個別路線ごとの実績に応じた赤字補填**であり、そのままでは**事業改善が見込まれない**。
- ・地域公共交通活性化再生法を工夫して活用した取組も、**自治体に対応できる範囲にも限界**がある。

検討の方向性（イメージ）

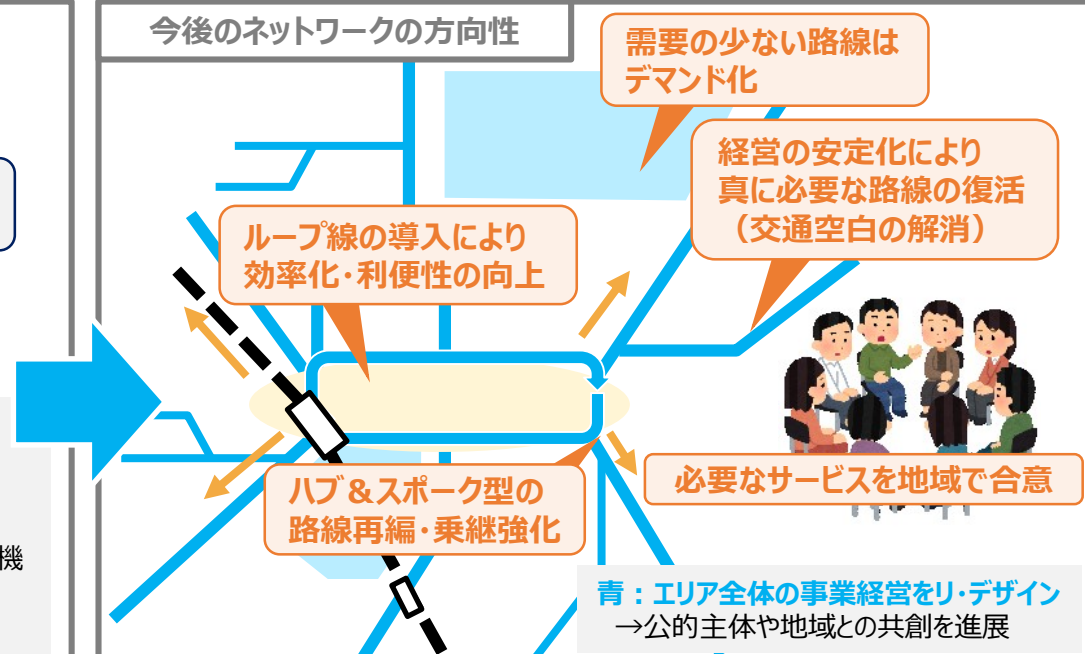
- ・公的主体が一定エリアで真に必要なサービス水準を地域ぐるみでデザインすることにより、**地域交通体系の全体最適化**を図るべきではないか。
- ・交通事業者の意欲を引き出すため、例えば、**事業改善により生まれた余剰の一部を交通事業者の収入とするインセンティブ**を設定すべきではないか。
- ・デジタルへの投資、積極的な採用に向けた**経営の安定化**のため、例えば、公的主体と交通事業者で**サービス提供を複数年で契約**すべきではないか。

現在の地域交通ネットワーク



このままでは負のスパイラルが続き、路線廃止が相次ぎ、交通崩壊への懸念が高まる

今後のネットワークの方向性



長期的な交通サービスの安定化が促進され、改善インセンティブのもと必要な路線を能動的に確保・充実