

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会
2023.12.12

資料3-7

地域公共交通計画と協議会の 実質化に向けた論点

福島大学 経済経営学類 准教授
前橋工科大学 学術研究院 特任准教授
吉田 樹

地域交通の戦略的マネジメントが必要

■ 地域公共交通会議×計画＝地域交通の「特区」

地域公共交通会議 (道路運送法)

- ◆ **地域の実情に応じた**乗合輸送の態様, 自家用有償旅客運送の必要性と対価に関する協議

23年10月改正後 乗合輸送の運賃協議は「第9条第4項の協議会」に分離。住民, 利用者, 利害関係者の意見を聴く段階が必要

地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

- ◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し, 「何を目指して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める**全体計画**
 - **継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)**
- ◆ 法定協議会化で**参加応諾義務**と**結果尊重義務**が発生
 - **関係者間の合意形成を図るうえで有用**

これらを「仕組み」として実質化できるかが鍵

「協議会」を地域交通政策の“OS”に

■ 「協議会」の合意形成を回避する事例が散見

- ◆ 新技術の導入で注目される市町村には、地域公共交通計画や協議会の「外側」で取り込まれる例が存在
 - 計画への記載がない／計画自体が存在しない例
 - 協議会を別に設置する／自治体内部や政治的に決定する例
- ◆ 規制改革の議論では「協議会」の合意形成を不要とする意見も
⇔ 地方分権「改革」からの逆行(市町村の発言であれば問題)

■ 「協議会」の重視は、移動課題の解決を阻害しない

- ◆ 地域交通政策は、交通事業者や地域住民等との責任分担が必要(「共創」も、この文脈から生まれてきたはず)
 - 合意形成の過程なくして、相手から「信頼」されない
 - 新技術への「なじみ」醸成にも、この過程が必要
 - 人口減少局面では、既存プレイヤーを排除した「破壊的な再編成」は果実ではない(マクロ的には、ゼロサムの可能性)

協議会実質化のために必要な自治体の姿勢

■ アジェンダの明確化と「信頼」の構築が重要

- 各回の協議会で「何を」議論するのかを明確にする
⇒ コンサルや交通事業者の資料「だけ」で臨まない
- これまでの「到達点」や、次回に向けた「宿題」を確認する
⇒ スケジュールが明確になり、議論が前進する
- 行政と公共交通事業者は一定の緊張関係下で連携を強化
⇒ 部会や分科会の定期的な開催が有効
- 市民／利用者代表の委員が持つ「疑問」を掘り下げてみる
⇒ 資料の事前配布は必須。「市民WG」の実施も有効
- 協議会構成員以外のプレイヤーにも関心を持ってもらう
⇒ 配布資料や議事(要)録のホームページ公開は必須
⇒ 地区の移動手段確保を検討する「場」は別に担保

但し、これらの実現には、国の政策と「伴走者」が不可欠

情報技術の高度化をどう受け止めるか

■「計画」の必要性はむしろ高まる

- ◆ データ活用による部分最適(例:特定の目的、時間帯)は目指せるが多様なニーズや空間の**全体最適は困難**
 - ⇔ データをinput→最適な打ち手がoutput・・・とならない
 - より個別化されたモビリティサービスの選択肢は広がる
- ◆ 課題解決手法は、**場所や目的に応じて編集し直す**ことが必要
 - **都市や地域の「目指すべき姿」は規範的に決める(→計画)**

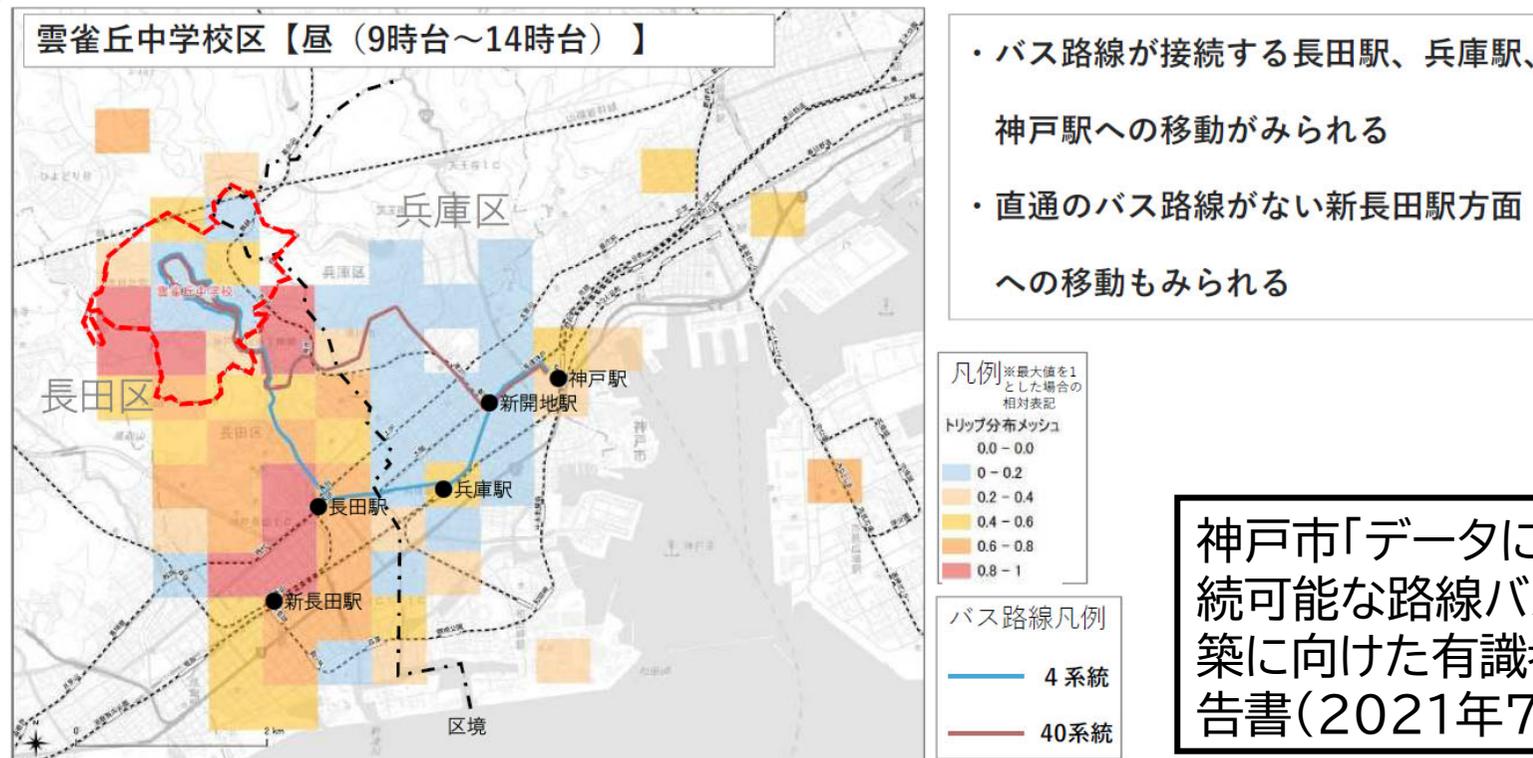
■ データに基づく政策決定の「基盤」をつくれるか

- ◆ データの活用で、公共交通の課題が可視化(→課題発見の迅速化)され、施策の「解像度」が上がる可能性に期待
 - ⇔ **「データ分析」と「施策への落とし込み」は性質が異なる**
 - ICカードデータよりも、年2日の乗降調査を重視してきた国庫補助制度から脱却できるか？

情報技術の高度化をどう受け止めるか

■ モバイルデータとの重ね合わせで何を読み取るか

- ◆ 雲雀丘中学校区住民の移動状況(モバイルデータ)では, 新長田駅周辺の移動が相対的に多く, 市バス系統と異なる動き
 - 敬老パス利用者(モバイルデータで抜け落ちやすい)が直通を指向?
 - 新長田駅の乗り入れ路線を設定すれば, 新規顧客を獲得?



神戸市「データに基づく持続可能な路線バス網の構築に向けた有識者会議」報告書(2021年7月)

さいごにー「実質化」に向けた国の役割

■ データはあるが、活用されない(できない)現実

- バスICカードの導入が急速に進んだ東北では、一部のバス会社と、可視化ツールの導入地域を除き、ODデータが計画のPDCAや協議会で活用されない
 - ⇒ 知識を持つ人材が内部に居ない、費用もかかる
 - ⇒ GTFS-JPも含め、標準的な基盤は国で整備

■ 「伴走者」をどう増やすか

- 地域公共交通に関わる制度変更の変遷や、「協議を調える」ことによる特例が整理されている場所が見当たらない
 - ⇒ 有識者として参画する場合の「情報入手費用」が高く、結果として、「伴走者」のパイが増えにくい
- 地域交通の「伴走者」育成は急務(吉田も定年まで21年)
 - ⇒ 大学(院)におけるリスキリングと国交省の認証制度
 - ⇒ 「伴走者」に「それなりの」対価が支払われる仕組みを