

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会⑤

前回の検討会でのご意見について

論点1. 地域公共交通計画

【計画のボリューム】

- 現在の「地域公共交通計画」に不足しているものは何か。逆に、過剰な負担となっているものは何か。
- 「地域公共交通計画」に求められる事項のうち、自治体が無理なく取り組めるよう「標準化」できる事項はないか。（調査、方針、指標、取組などのうち、真に必要な事項はなにか。）

- ・計画は見栄えでなく、結果こそが重要である。シンプルな論理構成と一貫性ある目標設定で機動力ある計画にすべき。
- ・現行計画は、現状分析やアンケート調査の割合が大きすぎ、構成の見直しが必要。分量は30ページ以内とすべき。
 - 現状分析については、簡潔に記載した上で、具体的な地域課題や課題を踏まえて何を目指すかを明確にして記載すべき
 - 自治体職員が何に時間を使っているかを具体的に把握した上で、業務の省力化・自動化を議論すべき。
 - 調査事業のあり方の検討も必要。例えば、RESAS等の活用により、調査事業の負担を軽減できるのではないか。
 - **現状診断を定型化するべきではないか。**
- ・地域公共交通計画には「ある程度の定型」はあるはず。
 - 都道府県等の広域的な地域公共交通計画と市町村単独の地域公共交通計画であり方が異なるので、分けて考えるべき。
- ・計画作成は自治体自らが行うべきであり、コンサルタントには目標設定・施策立案ではなく、材料提供を委託すべき。
 - **自治体が最低限取り組むべきこと**を国が示すべき。
- ・国土交通省の「手引き」を担当者が読んでいるか疑問。「10のポイント」は重要なところとそうでないところがある。
- ・評価結果を気にして、評価の際は、結果のみならず、プロセスにも目を向けるべき。容易に達成できる目標や施策しか計画に記載されない
- ・KPIが多すぎる。寄せ集めでなく、コアな部分に絞り込んだシンプルな指標設定をすべき。
 - そのKPIを設定するに至ったプロセスを重視することが必要。
- ・「検討」が多すぎる。検討した結果、現場で実行すると判断した事業を宣言する計画とすべき。
- ・施策の実行スケジュールを具体的に記載すべき。標準スケジュールがあるはず。
 - 作成後の計画のモニタリングについても、計画の運用の観点で議論が必要。計画の評価について、プロセスマネジメントが必要。
(年度末である3月の地域公共交通協議会で評価の議論をするが、その場合、次年度の施策に反映することがスケジュール的に難しい。)
 - **標準的なスケジュールは2年間で示すべき。**
- ・PDCAはぐるりと回る図でなく、スケジュールベースで計画に記載すべき。
- ・計画の検索性を高める仕組みを構築できないか。

論点1. 地域公共交通計画

【計画の射程】

- 「地域公共交通計画」に定める「目指す姿」としてどのようなものが想定されるか。
- バス路線に加え、鉄道など他モード、マイカーとの分担などを含めた統合的な計画に必要なことは何か

- ・データの活用で課題発見の迅速化、施策の解像度を上げ、都市や地域の「目指す姿」は規範的に決める。
 - 現在の計画は、「抽象的なスローガン」にとどまっているので、**地域づくりの中長期ビジョン**を示すべき。
 - 「**5年後に計画が実現した際に、地域のくらしや観光がどう変わるのか**」を具体的に示すべき。
- ・計画が交通空白地の解消に偏りすぎているが、「軸」の品質保証なしには、枝葉も機能しない。
- ・「目指す姿」と「制約」を踏まえた客観的な目標（例：3K「高齢者」、「高校生」、「観光客」の数値目標など）を設定すべき。
 - 「公共交通軸のサービスレベルの保証及び向上」と、「交通弱者の移動の足の確保」のどちらか一方を選択するのではなく、**どちらの視点も重視して検討することが重要。**
 - なぜ路線を維持すべきか（通学、おでかけに不可欠であるため等）を地域公共交通計画に位置付けた上で、**KPIを設定すべき。**
 - 計画の中で**公共交通軸の水準の目安（○本/時間等）を明記すべき。**
- ・「どのようなサービス（レベル）」（目標）を「いかに実現するか」（施策）が重要。その結果として、**地域・国負担（資金）の妥当性を示し、市民をやる気にさせるべき。**
 - 「サービスレベル」とは何を指すのか（カバー率、運行回数、運賃等）整理すべき。
 - 「サービスレベル」は、**地域の特性（鉄道の有無、立地等）に応じて分類すべき。**
- ・**公共交通網全体を網羅的に扱う**ことができていない計画が多い。幹線、フィーダー、DRTなどをいかに位置付けていかか。
 - 鉄道やシェアサイクルなどの新モビリティも含めた**公共交通ネットワーク全体の議論をすべき。**
- ・自家用車、バス、鉄道などの**利用者総数を経路ごとに可視化し、交通モードを俯瞰して政策立案を実施すべき。**
- ・計画に位置付ける「**拠点**」については、**都道府県計画と市区町村計画とで一致させる必要がある。**

論点2. 計画の推進力

【計画のマネジメント】

- **地域公共交通計画の取組の推進に向けて、誰がどのように「マネジメント」していくべきか。（※3. 関連）（自治体、交通事業者、関係団体等の役割）**
- **地域公共交通計画のPDCAは誰が、どのような場で、どのようなサイクル・内容で回していくべきか。（※2 関連）**

- ・参加応諾義務や結果尊重義務がある協議会は、関係者間の意識共有や意思決定の場。合意形成から逃げてはいけない。
- ・集中的な検討にあたっては部会や分科会の定期的な開催が有効。
- ・各回の協議会等においては、議題の明確化や次回への宿題の確認が必要。また、資料の事前配付、議事録の公開も必須。
→ **法定協議会のスケジュールや議論の中身**についても、整理することが重要。
- ・**計画策定後のマネジメントこそ重要だが、マネジメント・モニタリング体制が不足している。**
→ **作成された計画・評価結果について、一覧性をもって公表等を行うことが必要。**
- ・協議会のほかに、**月一回程度、コアな関係者（自治体、交通事業者等）がデータを持ち寄り集まる「場」**が必要ではないか。
- ・利用者の減少が進むにつれ、路線運営が行政に寄っていくなかでのマネジメント体制が不十分ではないか。
- ・地域公共交通計画に定められている取組を交通事業者がどのように実施しているか、**交通事業者側からPRしていくことも重要。**
- ・地域公共交通計画に**交通事業者に対して求める事項や期間内に実施する施策（満たすべき要件）を設定すること**について、議論することも重要。
- ・都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略は長期サイクル、地域公共交通計画は5年サイクル、**DXは数日～数ヶ月のサイクル。**
数日～数ヶ月の超短期サイクルが常に回ることで、長期サイクルにおける質・スピードも向上。
- ・デジタル技術も活用した**地域住民などのユーザーの声を反映する仕組み**も必要。
- ・長期計画が示すビジョン・目標・スケジュールとの整合性を常にチェックすることが必要。迅速な判断・実行を求められる。
- ・都道府県からの支援としては、日常生活圏が複数自治体にまたがる場合の支援、自治体側のキャパシティ不足の場合の支援、運輸支局と連携した各種指導などが想定される。
→ 新技術やデータプラットフォームについて、**導入段階においては都道府県が先導・支援**を行うべき。
- ・**運輸局、運輸支局が管内だけでなく、全国の事例に精通し、海外事例も積極的に学べる機会を確保**すべき。
- ・事例紹介の際、好事例の結果だけでなく、**選択したプロセス、悩んだプロセスを共有**してもらえると現場にとっても有用。
→ 成功事例よりも**失敗事例の方が再現性が高い**ため、**失敗事例の共有**を行うべき。
- ・**人口規模の小さい自治体ほど公共交通のマネジメントの力量が不十分**であるという問題がある。
- ・**計画策定や協議会運営を支援するサイトのような仕組みが必要ではないか。**

論点2. 計画の推進力

【資金・人材】

- 地域交通にかかる「資金」をいかに確保していくか。自治体の「公的負担」をいかに充実させていくか。
- （特に中小）自治体における公共交通担当の「体制」をいかに充実させていくか。
- どのような「人材」が不足しているか。いかに確保・育成していくか。

- ・計画にはどのレベルのサービス（目標）をいかに実現するか（施策）を記載し、その結果、**利用者負担や地域・国負担の妥当性を示す**べき。
- ・**中小自治体では、委託費・補助費の支出が多く、投資が少ない傾向**にある。これでは自治体の人材も育ちづらいのではないか。
- ・公的資金の投入で技術開発への投資も可能になる。
- ・自治体においては、**技術系人材、企画系人材・継続性・専門性の不足**が問題。
⇒ **データの分析・解釈を行う人材をシェアする仕組み**の検討も必要ではないか。
- ・計画は**継続性を担保するツール**であり、人事異動による不確実性を緩和することが可能。
- ・**有識者の中でも認識や目指すものが異なること**についても検討してはどうか。
- ・**機動的な予算確保の仕組みの構築**が重要。
- ・人材確保の観点から、短期的には企業人材派遣制度の導入や発注支援業務のサポートなどによる**専門人材の適切な配置**を行い、長期的には**地域内（都道府県や都市圏レベル）で交通専門人材を育成**することが必要。
- ・施策を考えようとする自治体ほど、国からの助言を求めており、**運輸局・運輸支局の役割、都道府県の役割**は重要。
- ・**交通事業者も自治体と同様に取組の主体であることを明示**すべき。
- ・自治体や交通事業者・地域住民の間に入って一緒に考えていく「伴走者」（学識、コンサルタント等）の育成が重要。
- ・「伴走者」の育成には、**大学におけるリスキリング、国交省による認証制度・資格制度、それなりの対価の確保**などが必要。
- ・有識者については**大学教員に限らず、コンサルタントのレベルアップ**についても検討していくべき。

論点3. モビリティデータの活用

- 地域公共交通計画の策定・実施・改善にあたり、「真に必要なデータ」は何か。
- データの収集・活用を進めるにあたっての「ボトルネック」は何か。

<データの作成・デジタル化>

- ・漫然としたデータ収集は意味がない。目的を明確化したうえで、データ収集を進めるべき。フルデジタルである必要もない。
 - ⇒ 利用状況が重要であり、自治体が利用状況に関するデータの取得するための方法を確立すべき。
 - ⇒ 地域間幹線系統においては、平均乗車密度や輸送量の情報も必要。
- ・地域公共交通計画は5年サイクル、DXは数日～数ヶ月のサイクル。異なるサイクルをどのように融合していくのか。
 - ⇒ データクレンジング等によりタイムラグが生じるため、直近のデータに基づき議論できない事例が多い。
 - ⇒ 粗い情報だが、前月のデータに基づき議論する自治体もある。日々評価できるデータとできないデータを区別すべき。
- ・データだけでなく、データを判断する人材や組織・風土が必要。(デジタル人馬一体)。
- ・交通事業者からのデータ収集や分析基盤の構築にあたっては、個別市町村でなく、都道府県が主体的な役割を果たしてもよいのではないかな。
- ・都道府県が共通の枠組みを作成すると同時に、市区町村においてデータを活用する仕組みが必要。
- ・データ取得・蓄積・利活用の事業性担保、協調領域の構築、国全体で交通系データの利活用を支える主体者及びルールメイキングの設定が必要ではないか。
 - ⇒ データ基盤の構築にあたっては、他省庁・他部局で構築している基盤との整理・連携を検討することも重要。
- ・交通事業者には、ICデータと操車表を結合させるなど負担が大きい。交番設計をデジタル化していく必要がある。
 - ⇒ 情報技術の特徴は自動化・省力化。ITを活用して現場を自動化することが重要。「考えること」にリソースを集中すべき。
- ・車両のIoT化によって、データのリアルタイム把握を進めるべき。
- ・交通事業者が行政へ提出したデータが有効活用されていない。国への申請の電子化・標準化がトリガーとして重要。
- ・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。
- ・事業者によるデータ提供義務を運行補助の条件としてはどうか。機密度の高い情報を提供するには「信頼」が欠かせない。
- ・データに対してアクセスできること(データアクセシビリティ)の向上が必要。
- ・事業者の実効性を担保するために事業者が2年間データを継続して提出できる状況にあるかをチェックすべき。
- ・短期的にはデータクレンジングの費用削減、長期的には車載器やダイヤシステムの標準化に取り組むべき。

論点3. モビリティデータの活用

- 地域公共交通計画の策定・実施・改善にあたり、「真に必要なデータ」は何か。
- データの収集・活用を進めるにあたっての「ボトルネック」は何か。

<データの共有・蓄積>

- ・交通資源台帳のデジタル化・リアルタイム化・共有が必要。
- ・交通統計やICカードデータを活用し、モード別・経路別の移動実績・分担率（自家用車・バス・鉄道などの利用者）を可視化したり、交通サービスレベル（アクセシビリティ）の可視化を実施すべき。可視化にあたっては、BIツールが有効。
 - ⇒ データの分析・解釈等の利活用の前段階として、データ整備をいかに効率化するかということも重要。
 - ⇒ 交通事業者の役割・責任分担を決めておくべき。
- ・共有する「データの種類」と「保存形式」を決定し、データ共有の標準規格を定めるべきではないか。
 - ⇒ データ共有の標準規格を定めるにあたって、重要となるのはシステムではなく、ステークホルダー全体の共通認識。
 - ⇒ 利活用のイメージがあって、全体の構成も決まってくる。
 - ⇒ 市町村・都道府県・国それぞれのスケールで取り組むことがある。市町村のスケールでデータに取り組むのは難しい。
- ・交通関連各データを活用可能な状態まで引き上げるには、様々な形式・フォーマットのデータを変換・蓄積・出力する必要。
- ・GTFSは利用者の利便性に着眼しており、供給面（人・車両等）の情報に関する情報がない。
 - 供給面についても、どのようなデータをどのように可視化するのか議論が必要。
 - ⇒ データ分析は定型化することができるのではないか。分析手法の収集やノウハウの展開を行うことが重要ではないか。
- ・データ共有に関する関係者間のルールについて国においてひな形を作れないか。
- ・交通事業者以外のサードパーティが保有するデータについて、提出や活用に関するルールを整理する必要がある。
- ・交通データの商用利用、二次利用の可否についてもルールを整理する必要がある。
- ・公的利用・二次利用すべき基本的なデータを定義すべき。

論点4. リ・デザインの加速化

- 地域の多様な関係者の実質的な参画など「共創」の取組をいかに促進させていくか。
- 「DX」の取組（AIオンデマンド、自動運転など）と地域公共交通計画をいかに連動させていくか。
- 地域交通のリ・デザイン（再構築）を、「地域公共交通計画」によっていかに加速化していけるか。

- ・「集約されたデータ」「人的・組織的な連携基盤」「信頼」の3要素が共創の大きなカギである。
- ・DXはデータとデジタルを手段として活用することで、顧客や社会のニーズを満たそうとする営みである。地域公共交通のリ・デザインが提起するDXは上記定義に符合していない。
- ・「協議会」の合意形成を回避する事例が散見される。計画・協議会の「外側」で取り組まれる例が存在している。
- ・新技術への「なじみ」醸成にも、合意形成の過程が必要。既存プレイヤーを排除した「破壊的な再編成」は現実的ではない
- ・新技術やデータプラットフォームの実証について、導入段階においては都道府県が支援を行うべき。（再掲）
- ・好事例をまとめたサイトを作成し、定期的に更新するとよい。

その他のご意見

- ・データ利活用については、詳細な検討が必要となるため、検討会以外の場を設けて議論することを検討していただきたい。