

第2回 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 議事要旨

日時：令和6年1月12日(金) 13:00~15:00

場所：A B会議室（オンライン併用）

※事務局、三重県南伊勢町、兵庫県西宮市、栃木県、奈良県から資料に基づいて説明後、意見交換を実施。

<主なご意見>

- ・ 事業者の取り組みが「地域公共交通計画」に位置付けられていないことが課題。事業者側から情報共有が足りていない側面もあるが、自治体と事業者の連携を強化するための仕組みが必要ではないか。
- ・ 取組みの成功事例ばかりではなく、失敗事例の共有を進めるべき。
- ・ 「地域公共交通計画」においてはバスの話題が中心になりがちであるが、「地域公共交通」には鉄道や新交通（シェアサイクルも含む。）も含むべき。
- ・ 「地域公共交通計画」において、コミュニティバスの運営など自治体の手が届く範囲しか明文化できていないことが課題であり、本来は鉄道を含めて交通ネットワーク全体であり方を議論するべき。
- ・ 目標設定や施策についても、実現可能性を考慮したうえで記載していることが考えられるが、本来は結果だけでなく、プロセスにも目を向けるべき。
- ・ サービスレベルとは具体的に何を指すのか議論が必要。
- ・ 地域交通の現状診断を簡潔に記載することは難しい。単に抽象的なフレーズの列挙や地域概況の記載だけでなく、具体的に地域交通の課題や課題を踏まえて何を指すかについて記載するべき。
- ・ 「目指す姿」の定型として「公共交通軸と拠点の充実と保証」と、「移動制約者の足の確保」のいずれか一方を選択するのは難しく、両立されることが好ましい。
- ・ 公共交通カバー率については、1時間に何本通っているのか等の実情を踏まえて検討するべき。
- ・ 地域交通に対する価値観については「単なる維持」から「維持すべき路線の効率的な運用」に変化するなど、リ・デザインの議論の中で公共交通の在り方が変わってきている。
- ・ 地域ごとに必要な水準を分類することも有用。将来にわたって交通インフラをどの程度維持していくかを判断する指標となり、今後は平日と土日、朝夕と日中で必要な交通モードを変化させることも考えられる。
- ・ KPI の設定にあたっては、結果だけでなく、プロセスを重視する仕組みが必要。
- ・ PDCA プロセスを評価する仕組みや体制が必要。結果主義の弊害は、取り組みが一過性となり、施策改善につながらないこと。

- ・ 現在の「地域公共交通計画」には、中長期ビジョンは記載されていないか、抽象的なスローガンにとどまっている。
- ・ 持続可能な地域社会を実現するために、地域公共交通のポテンシャルを活用していかなければならないはずで、そのための「地域公共交通計画」であるべき。
- ・ 法定協議会のスケジュールや議論の中身についても、各地域で場当たりのとなっており、検討会で整理を進めたい。
- ・ 「都道府県の作成する計画」と「市区町村の作成する計画」であり方は違うと考えており、置かれた状況に応じて自治体ごとに考えることが本質的。
- ・ デジタル技術の活用など新施策の導入について、導入段階においては都道府県が先導すべきではないか。
- ・ デジタル技術も活用して、地域住民などユーザの声を反映する仕組みが必要。
- ・ 「地域公共交通計画」の作成後の経過（モニタリング）についても、計画の在り方・運用の観点で議論が必要と考える。
- ・ 事業者の参画を促進するためにも、「地域公共交通計画」に事業者が満たすべき要件を設定することも望ましい。また、自治体と交通事業者の関係において、強制力を持たせる仕組みについても議論が必要ではないか。
- ・ 「地域公共交通計画」のモニタリングという面では、予算確保が進まず、施策が検討止まりとなることも多いことから、資金繰りの在り方も議論が必要。

— 了 —