

第4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3月14日(木) 13:00~15:00

場所：A B会議室（オンライン併用）

※事務局からの説明後、意見交換を実施。

<主なご意見>

- ・ 計画策定等にあたり、自治体がミニマムで取り組むべきことが何かを示すことが求められる。
- ・ 伴走者に支援を依頼すると、それなりに費用も要するため、ルーチン化できるような部分について計画策定を支援するサイトのような仕組みが必要ではないか。
- ・ 特に利用者数のデータが必要。年2回の乗降調査だけでは実態を把握できない。
- ・ 地域公共交通の実態を把握するための調査予算は減少傾向にあり、データを自ら活用することが重要。
- ・ デジタル化に係るハード機器が導入されていても、デジタルデータが活用・共有されているとは限らないことは留意すべき。
- ・ データに対してアクセスできること、即ちデータアクセシビリティの向上が必要。
- ・ 自治体は計画策定において、コンサルへの委託内容の検討に大部分の時間が割かれており、本来注力すべきである課題の本質を探る現状診断に時間が割けていない。重要なことは、現状診断の定型化ではないか。
- ・ 多くのコンサルタント業務は、住民アンケート・既存計画の調査・協議会開催の支援・計画のとりまとめ（場合によっては作成）となっている。自治体が自ら計画の内容を考え作成するための支援を行うようにすべきである。
- ・ コンサルタントへの業務発注にあたっては、審査というよりも技術的対話を行うべき。
- ・ 機動的、横断的な実行体制を整備するだけでなく、多様な分野の関係者の実質的参画に係る方法論が必要。
- ・ 連携自体が目的化しているケースも散見される。
- ・ データ活用の目的は、データ活用によりトランスフォームすることではないか。方法をデジタル化しつつ、無理なく・難しくなく・実のある計画、地域公共交通政策にトランスフォーメーションすることが実質化だと考える。
- ・ これまでの検討会では、省力化を進めること、継続性をどのように担保するか2軸で進められていると考えている。
- ・ 好事例をまとめたウェブサイトを作り、定期的に更新するとよい。
- ・ 地域公共交通計画について、検索性を高める仕組みが構築できないか。

- ・ 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。
- ・ データ共有にあたっては、都道府県に加え、運輸支局の役割も重要ではないか。
- ・ 都道府県がデータの共通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。
- ・ 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、ルールとして整理しなければいけない。事業者によって二次利用の考え方が違うことも多い。
- ・ 利用者数データもいろいろな段階のものがあるが、公的利用・2次利用すべき基本的なデータを定義すべき。
- ・ データクレンジングにコストがかかり、乗降客数・利用者数すらうまく利活用できていないのが現状。まずは、短期的にはデータクレンジングの費用負担軽減、長期的には車載器やダイヤシステムを標準化すべき。
- ・ 計画策定のスケジュールについて、課題分析の上で仮説を立てる一連の流れや議題内容を含めて示すべき。
- ・ 評価の目的が明確でない自治体が散見される。評価の結果をどう施策に活かすのかを考えることが重要。
- ・ スケジュール管理もできるポータルが構築されているべき。例えば、この時期に何をすべき等のアラートが出るようなものが理想。
- ・ 毎月、利用状況データがリポジトリに登録され、そのデータを参照できるようにしておくとともに、データを用いて協議会で議論するようにできることが理想。
- ・ 初年度の評価は2年後の計画に反映されるため、標準的なスケジュールは2年間で示した方が制度に即している。
- ・ ある自治体の地域公共交通計画では、目指す姿が実現した際に地域の暮らしや観光がどう変わるかを計画に記載している。地図で将来の姿を見せることもよいが、生活・観光がどうなっているかを地域に対して具体的に示すことが必要。
- ・ ある自治体の地域公共交通計画では、サービス水準と役割分担を具体的に記載している。サービス水準を計画で縛ることは、住民への説明にあたって意味がある。
- ・ 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ることが必要。
- ・ 交通事業者は伴走者ではなく、マネジメント主体の1つであることを明確にすべき。
- ・ ある自治体では、サービス水準を明確に●本/日とし、考え方を示しており、他の自治体でもGTFSデータや利用者数データがあれば議論ができるはず。
- ・ サービス水準では最低限●本、●本あれば生活交通として安心など、データを用いて議論できればよい。

- ・ 都道府県の地域公共交通計画が、市町村の地域公共交通会議で全く議論なく、策定されるケースが多い。特に地域間幹線については、市町村計画と都道府県計画とで、連動されているべきである。
- ・ 協議会の開催通知がHPに周知されることが少ない。地域公共交通計画自体が掲載されていないことも多く、当該自治体がどのように公共交通政策を推進しているかが分かる状態を標準化すべき。
- ・ 都道府県計画の「拠点」と市町村計画の「拠点」は一致させるべき。
- ・ 「広域幹線」という用語の使い方は、「地域間幹線」と誤解が生じ得るため、使い方の工夫が必要。
- ・ 地域公共交通についての、住民のリテラシーを向上させる取組が必要。

— 了 —