

## 第5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28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>

- ・ 「官民デジタル化」における「道路運送法上の手続き」については、「民間事業者におけるデジタル化」にもリンクするので、分かるように図示してほしい。
- ・ 資料内に出てくる「モビリティデータ」と「モビリティ」の言葉の意味を明確に定義すべき。
- ・ データのフォーマットについて、GTFS等の既存のフォーマットがある情報とない情報を整理すべき。
- ・ 「IoT化」は目標であり、その実現のためにはキャッシュレスの推進のみでは足りず、データの蓄積・活用まで繋げることを念頭に置くべき。
- ・ 車両のハードを充実させることにのみフォーカスがいかないよう、データ等のソフト面にフォーカスできるワードがあるとよい。
- ・ どのようなデータを、どのように取得するのか、関係性が整理されている方がよい。
- ・ 用語の定義を明確にすべき。
- ・ 「モデル・アーキテクチャ」という言葉について、補足によってわかりやすくした方がよい。
- ・ 地域の持続可能性を把握するタイミングを作る目的で、収支や行政負担額についても、現状診断とモニタリングを行ってはどうか。
- ・ 設定すべきKPIや、取得すべきデータを国から示すことが重要。
- ・ バスロケーションシステムを活用すればリアルタイムで乗降数を把握することが現時点でも可能。
- ・ 第三者評価の対象とする自治体について、データに基づいた現状診断によって自治体の状況を判断できることはよい。
- ・ 都道府県の役割については、市町村の“補完”ではなく、伴走者/司令塔のような表現がよいのではないか。
- ・ 都道府県は、市区町村の状況を見極めて適切に判断した上で、伴走者/司令塔機能を果たすべき。
- ・ 「モデル・アーキテクチャ」について、市民をわくわくその気にさせる「地域の将来像」を提案する上では、市民とのコミュニケーションが重要。

- ・ 住民とのコミュニケーションについては、機動的・横断的な実行体制にも関わるものであり、要素として入れ込むべき。
- ・ 「公共交通軸」は物理的なものなのか、理念的(価値・評価の判断)なものなのか整理すべき。
- ・ 地域公共交通を「幹・枝・葉」と捉える考え方と、今回の「公共交通軸」の考え方との関係を整理すべき。
- ・ 実質的参画を促す多様な分野の関係者の対象には、道路関係者も含めるとともに、警察関係者との調整も念頭に置くべき。
- ・ データ形式等の標準化を促す標準フォーマットの策定について、国は策定に向けた支援を行う立場であるべき。
- ・ 市民に対して地域の将来像を共有し、共感を得ることが重要。
- ・ 「現状診断」について、アップデートのための改定の際に、現計画の省察をどこに記載するかを検討すべき。
- ・ 「移動制約者」の定義について、整理が必要。
- ・ 交通以外の関係者からの参画を促すために、資料上の略称は少なくすべき。
- ・ アップデートに資する要素において、交通事業者が果たすべき役割を明記すべき。
- ・ 利用者の利便性向上という観点に限らず、交通事業者の業務システムを高度化する観点でデジタル化を図る必要性を明記してほしい。
- ・ 立地適正化計画と同様、地域公共交通計画も環境指標を設定できていない。環境指標の設定等について、整理することも重要。
- ・ KPI の中でも、定期的にチェックすべきモニタリング指標が何かを区別すべき。
- ・ 伴走者に求められる役割について、コンサルは「交通に関する知見」ではサポート・アドバイスを行う立場、「関係する他分野に関する相場観」では「今後の役割強化が期待される」区分とすべき。
- ・ 「モデル・アーキテクチャ」内の「適材適所の施策・事業」における交通モードについて、重要なのは担い手の持続性と安全性の確保。

— 了 —