

基本的な論点と第1回、第2回部会における指摘事項の整理

基本的な論点（第1回部会資料3）	第1回、第2回部会における主な指摘事項
<p>1. 社会経済情勢の変化に対応した今後の地域公共交通サービスのあり方</p> <p>(1) 地域公共交通をとりまく現状と課題をどう考えるか</p> <p>(2) (1)を踏まえて、地域公共交通ネットワークのあるべき姿をどう考えるか</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の現状に対する危機感を共有することが重要である。 ・大都市の鉄道のパフォーマンスは際立っているが、中小都市や地方部の公共交通は先進国のみならず中進国に比べても立ち遅れている。 ・県庁所在市の中心部では複数の公共交通事業者の競合により利用者利便が損なわれている。 ・地域公共交通問題への国民や政治家の関心が低い。 ・公共交通の整備が、中心市街地活性化や持続可能な都市構造の実現への寄与といった積極的な価値を有するという視点を踏まえるべきである。 ・行政からの補助金でどうにか路線を維持している状況では、適切な市場競争は必ずしも機能しない。 ・利用者の利便性向上の観点から、市が調整役となってダイヤ改善を進めている。 <ul style="list-style-type: none"> ・時間的・空間的・金銭的アクセシビリティなど、具体的で数値化可能な目標を設定し、どこまで目指すのか地域で合意した上で、施策に取り組む必要がある。 ・タクシー、自家用有償運送、スクールバス、福祉バス、自転車等の交通手段も含めて議論すべきである。 ・地域は、輸送力の規模の適正性、運行の効率性、事業の持続可能性などの視点を踏まえて、その需要や特性に応じた輸送サービスを選択することが重要である。 ・自家用車との接続も考慮すべきである。
<p>2. 地域公共交通の充実を図るに当たっての関係者（国、都道府県、市町村、事業者等）の役割と責任の分担のあり方</p> <p>(1) 1.のあるべき地域公共交通ネットワークを実現するに当たって、公的関与の必要性をどう考えるか</p> <p>(2) 活性化・再生法制定以降、市町村の主体的な取り組みは確実に増加しているが、現時点の問題点は何か。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと連携した、総合的かつ戦略的な交通施策の推進が重要である。 ・公共交通を社会資本と捉え、通院や買い物など日常生活の基礎的活動の機会を保障するため、公共交通サービスを確保することが重要である。 ・公共交通事業者は概して経営状況が厳しく、施設のバリアフリー化などの利用者の利便性向上に関する取り組みが着手されにくいことがある。 ・民間事業者の参入・投資を呼び込むためには、行政側が一定のリスクを分担することが必要である。 <ul style="list-style-type: none"> ・公的な支援を受けているコミュニティバスやデマンドタクシーと民間バスが競合して、地方部の民間バス路線が縮小している。 ・地域公共交通総合連携計画の中には、既存の鉄道を考慮せずにコミュニティバスのみを採り上げているような、モード横断的な総合性を欠くものもある。

	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりや利用者の利便性向上の観点から、行政が公共交通事業者間の調整役を果たす必要がある場合に、調整を行う根拠となる制度が存在しない。 ・市町村は、民間運営による赤字路線バスの撤退について、回避・調整することができない。 ・市町村で交通施策に取り組む人材の育成が必要である。 ・地域公共交通会議では関係者の利害が衝突して合意形成に至らないケースが多くある。
<p>(3) 1. のあるべき地域公共交通ネットワークを実現するにあたって、都道府県の役割はどうあるべきか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・行政区域と交通圏、交通ネットワークに齟齬がある場合がある。 ・総合的な交通体系の構築には計画の圏域設定が重要であり、市町村の区域を超える場合には都道府県の関与が必要である。
<p>(4) 1. のあるべき地域公共交通ネットワークを実現するにあたって、国の役割はどうあるべきか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の具体的な内容は地域レベルで決定することであるが、サービス供給の枠組みをどう考えるのか、財源をどうするのかといった地域公共交通に関する基本的な制度設計を行うことは、国の役割である。
<p>(5) 1. のあるべき地域公共交通ネットワークを実現するにあたって、公共交通事業者の役割はどうあるべきか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通事業者には、自由な経営による新たな需要を生み出す知恵や利用者視点に立ったサービス改善が期待される。
<p>(6) その他の関係者（住民、NPOなど）の役割についてどう考えるか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・住民やNPOが主体的に参画する仕組みを構築することが重要である。 ・現利用者のみならず地域住民あげての取組みにより、地域公共交通の持続可能性を高める必要がある。
<p>3. 関係者の役割分担を踏まえた、地域公共交通の充実を図るための制度的枠組みのあり方</p> <p>(1) 地域の関係者による適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るためには、活性化・再生法等の現行制度をどのように見直すべきか。</p> <p>(2) 地域公共交通の充実に向けて、官民連携・民間事業者間連携の促進を図るためには、どのような方策が必要か。</p> <p>(3) 地域公共交通の充実に向けて、関連する政策（まちづくり、観光振興など）と</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用率等の実効性を上げるためには「基本フレーム」レベルの大きなブレークスルーが必要である。 ・既存のハードをどのように活用していくかというソフト面（運賃等）の視点が重要である。 ・地域の実情に合わせた運用を可能にし、実現する制度が必要である。 ・サービスの安定性と競争性を確保することが重要である。 ・小さな自治体に協議会制度などが活用可能かどうか、配慮が必要である。 ・協議会における決定ルールや行司役を明確にする必要がある。 <p>・地域公共交通に関する「共通理解」の明示化、明文化が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係者間で議論・調整するには十分なデータが必要である。 ・利用者利便の向上を図るための地域の取組みを進めるに当たって、競争性の確保との関係が問題となる場合がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・観光の観点からは、二次交通の整備が重要である。 ・観光振興やまちづくりなどの取組みには、自治体の総力を挙げた息の長い取組みが不可欠

<p>の連携をどのように図っていくべきか。</p>	<p>である。 <ul style="list-style-type: none"> ・観光振興により、地域外からの新たな需要の取り込みが重要である。 </p>
<p>4. 地域公共交通の安全かつ効率的な運営や、良質なサービスを確保するための方策 (1) 評価基準やモニタリング手法についてどう考えるか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・時間的・空間的・金銭的アクセシビリティなど「ユーザーにとってのサービス水準」の指標（群）により、具体的で数値化可能な目標設定が不可欠である。 ・ユーザーを含めて地域で議論して、合意の下で目標を設定すべきである。 ・国内他都市や海外との比較を通じた「対視」「見える化」が重要である。 ・統一的な指標により評価し、見直しを含めた管理を継続的に行い、事業の質の改善・向上を図ることが必要である。
<p>(2) その他の方策についてどう考えるか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「競争」圧力を通じて、顧客の視線を肌を感じる公共交通事業者の努力を促し、活用すべきである。 ・従来の枠組みを越えたビジネス化を図るべきである。 ・海外事業者の参入、海外事業への展開も目指すべきである。

<検討の方向性>

地域公共交通がその役割を果たし、市民の移動機会の増大やまちづくりへの貢献を実現していくためには、例えば以下のような点について、基本的な枠組みを見直していくことが必要ではないか。

現状の課題	目指すべき方向性（案）
① 近年、市町村の主体的な取り組みは増加しており、コミュニティバスの導入や自家用有償運送の活用等が進んでいるが、既存の地域公共交通ネットワークの維持・改善が民間事業者任せになっており、地域全体のネットワークの形成が十分に図られていない地域が見られる。	○ 地域全体のネットワークの形成を促進するため、当該地域住民の移動手段の確保に責任を有する市町村が中心となって、まちづくりなどの交通以外の分野との整合性にも配慮しつつ、総合的な計画を策定し、その計画の実効性を確保する仕組みが必要ではないか。
② 公的な支援を受けているコミュニティバスやデマンドタクシーが民間路線バスと競合し、民業を圧迫している地域が見られる。	○ 複数の交通手段を組み合わせる際には、輸送サービスの持続可能性や地方部を含む地域全体のアクセシビリティの確保・向上に配慮して、それぞれが相互に補完しあうネットワークを形成すべきではないか。また、公共交通事業者による輸送サービスを最大限活用しつつ、公的関与の強い交通手段はそれを補完する役割分担を図ることが適当ではないか。
③ 一方で、都市中心部において、複数の公共交通事業者の競合が利用者利便の低下や周辺部を含めた地域全体の交通サービスの低下を招いている地域が見られる。	○ 市が中心となって地域全体にとって最適な交通再編計画を策定し、競争政策との調整を図りつつ、計画の実効性を確保する仕組みが必要ではないか。
④ 地域の需要や特性を踏まえずに、特定の交通手段ありきで施策を検討している地域が見られる。また、公共交通ネットワークの形成に当たって、モード横断的な視点が不足している地域が見られる。	○ 地域特性（人口密度や自然条件等）に応じて、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償運送、スクールバス、福祉バスなど多様な交通手段を有機的に組み合わせ、持続可能な形で地域全体のネットワークを形成すべきではないか。その際、自家用車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、LRT・BRTなどの新たな交通システムの導入や、超小型モビリティの活用等も視野に入れるべきではないか。
⑤ 複数市町村間の連携が不足しており、行政区域を越えた交通ネットワークに課題を残す地域が見られる。	○ 鉄道、地域間幹線バスなどの複数市町村をまたがる公共交通ネットワーク・サービスに係る計画策定や市町村間の調整を行うためには、都道府県の関与が必要ではないか。
⑥ 全国各地で取り組みが蓄積してきているが、各地域で設定する施策の目標が抽象的になりがちであり、到達度が見えない。	○ 地域特性に応じた具体的な数値目標を地域で設定し、その目標の実現に向けて公共交通のネットワーク及びサービス水準を決定すべきではないか。