

第4回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 議事概要

日時：平成30年12月7日（金）16:00～18:00

場所：中央合同庁舎3号館4階総合政策局局議室

出席者：

【委員】大串葉子座長代理、大井尚司委員、大橋弘委員、梶原景博委員代理、慶島譲治委員代理、常石博高委員、土井勉委員、平澤重之委員代理、山田賢一委員代理

- 再編実施計画の期間が切れた後の再度の認定申請や新たな計画の作成については、現行の認定基準に基づいた場合、新たな再編の取組が無いと認められ難く、計画期間の満期が近づいた自治体が悩んでいる。
- また、乗務員不足により現行の計画内容自体を見直し（縮小）せざるを得なくなっている。
- 許認可手続が路線単位のため、地域全体の公共交通ネットワーク維持に関する視点が欠如している。本来こういったネットワーク視点の政策を可能とすることが活性化再生法の趣旨だったはず。
- 例えば、障害者割引は、現行では事業者負担ということになっているが、社会政策的な位置づけもあるこういった施策に対してなぜ国が支援できず、事業者が負担するというスキームはおかしいのではないか。
- 道路運送法のクリームスキミング規制の要件も見直すべきではないか。
- バスのみならず、鉄道との連携という観点をもっとあってよいのではないか。
- 道路運送法や活性化再生法において、なぜこれだけ多数の協議会が並存しているのか。一般的に見て、いくつも協議会が並存している現状は分かりにくい。
- 鉄道とバスの連携について、極端な言い方をすれば、バス事業者は鉄道事業者をライバルとしか見ておらず、鉄道の利便性が上がるとバスの利用客をとられたと考えてしまうことが少なくない。行政としては、鉄道とバスの両方で公共交通の機能を担ってほしいと考えているし、実際に近くのバス停で降りて鉄道に乗りかえをしている人はたくさんいるが、なかなか事業者間の考え方がそうした連携には向かわず、自治体としても大きな課題として捉えている。
- 公共交通を特に必要としているのは高齢者や障害者の方々であり、福祉の観点も含めてセットで考えることで、自治体としても国に支援を要請するだけでなく、地方で負担をしてしっかりと取り組む覚悟を持たないといけないと考えている。
- 本来であれば、岡山市のような事案が発生する前に、地域で法定協議会を作り、地域の公共交通網をどうするか話し合うべきだと考えるが、なぜ協議が進んでいないのか考える必要がある。
- 網形成計画策定について国の計画策定支援もある一方で実際には400あまりしか策定されておらず、国としてより積極的な関与が必要なのではないか。
- 岡山市の事案については一旦廃止申請された路線の一部は網形成計画策定済みの地域に含まれていたのは重要な問題。市だけで検討できることではないので、広域で協議する仕組みを作らないと

いけないのではないか。

- 鉄道とバスの間で限られた需要を奪い合うよりもどう連携するかという論点こそが、網形成計画の策定や協議会における議論を行う趣旨であり、これからの検討で重要な点である。
- 計画をつくるのが目的ではなくて、実行することが目的であり、なぜ実現していないかということをしちんと調べていくことで今後の課題がはっきりとするはず。
- 網形成計画における利便性・効率性の定量的な指標が挙げられていたが、ダイヤ連携、乗り継ぎ利便の向上といった指標をできるだけ取り入れて行くべき。また、こういった指標について定量的にデータを取ることが、今後の財源確保のため重要になってくる。
- 路線網の維持について誰が判断すべきなのか、という点については、最終的には認可権者である国が結論を出すことと思うが、その過程で地方自治体が全く関わらず何の責任も負わないということも問題なのではないか。一方で、その際の関係自治体への意見聴取については、単純に意見を述べる・聞くというだけではなく、自治体としても、公共交通ネットワーク全体・都市全体の中で、地域の移動手段をどのように維持していくのかということについて、法定協議会を活用したり、路線の経営状態の情報等を共有してもらおう中でしっかり議論し、その結果としての責任ある意見をきちんと返すべきだと考えている。
- 新規路線等の認可については、最終的には認可権者である国が結論を出すことと思うが、その過程で地方自治体が何の責任も負わないということが問題であると考えている。関係自治体への意見聴取については、単純に意見を述べる・聞くというだけではなく、自治体としても、公共交通ネットワーク全体・都市全体の中で、地域の移動手段をどのように維持していくのかということについて、法定協議会を活用したり、路線の経営状態の情報等を共有してもらおう中でしっかり議論し、その結果としての責任ある意見をきちんと返すべきだと考えている。
- 岡山市の事案に関して、法定協議会の立ち上げや網形成計画の作成が後手に回った理由としては、上位計画として位置付けていた総合交通計画の策定に時間を要したことに加え、岡山市としては、網計画だけでなく、再編実施計画を策定し、公共交通の再編をしっかり進めていきたいと考えているため、事業者同士の足並みが決してそろっていない状況で、どのように同意を得ていくべきか悩んでいたためである。
- 鉄道とバスが重複したときに、運行費補助のあるバスの方が、公的負担が高いということで、自治体はバスの方を切りたがる傾向にある。しかし、本当に地域の負担が多いのかどうかを充分には検証しなかったり、バス路線と重複するコミュニティバスを導入して多額の補助金を投入したりするという例もよく見られる。鉄道や、場合によっては、離島航路、航空路線のような他のモードも絡めて地域全体のしっかりした検証・検討をすべきではないか。
- 再編実施計画の認定を受けると、路線変更などができなくなるので協力しないという事業者が実際に出てきている。再編実施計画が事業者のリスクになっている面も踏まえて、軽微な変更に関する規定を設けるなど、柔軟な変更を認めてもらえるような議論はできないのか。
- 自治体の一般会計に対して地域公共交通関連予算のシェアはどれぐらいなのか。
- また、地域公共交通関連予算の財源確保についてどんなイメージで考えているのか。

- 市内中心部の運賃競争が周辺部にも影響した結果、周辺部の路線の減廃便につながっている。
- 競争によって市内中心部の運賃が安くなる一方で、周辺部の運賃が高くなっている状況があるが、一定額（例えば往復 1000 円）を超える運賃負担分について自治体が支援をすることで、利用者の増加にどの程度効果があるのかを確認するなど、実証実験を通じた取り組みも必要であると考えている。
- 発表の中で駐車場料金よりも周辺部と中心部を結ぶ路線の運賃が高くなるという論点があったが、公共交通の利用促進を考えると、運賃を下げるよりも、むしろ駐車場の利用をなるべくさせずに都心に車を乗り入れさせないという施策を同時にやるべきではないか。
- 運賃に対する自治体の意向としては、事業として見たときには、需要の多い中心部は当然安くしても収入が確保され、また利用者利便も大きな向上が見込まれるが、周辺部の需要を喚起し、路線を維持するという観点ではむしろ中心部運賃を値上げして、周辺部を下げるという形でのネットワーク全体の適正化を図ることはできないかと考えている。
- 駐車場に課税をするなど、交通計画税のようなものを検討することはできないのか。
- バス事業者から地方自治体に対して、経営状態などの情報提供をしてほしい、という点については、自治体としては路線短縮やダイヤの調整、一部路線の支線化といった議論をするための 1 つの材料として必要な場合は経営状態の情報をいただきたい、という趣旨である。
- 鉄道については鉄道統計年報で完全に事業者の経営情報が公開されているので、かなり分析しやすくなっていると思うが、バスについては公開されていない情報も多い。バス事業についても鉄道と同様のレベルで経営情報が公開されるべきではないか。
- また、バス事業については情報が公開されていないことから、情報を集めるコストが大きくかかり、結局計画策定の費用の中で大きなウェイトを占めてしまい、コンサルの中でも、例えばバスの乗り込み調査をやって、ODをとるといったノウハウの育成ができているところとできていないところの格差が激しい。この点の検討は重要。
- 事業者と自治体の連携について、ぜひ大学等を活用することを検討してほしい。公共事業だけではなく運輸政策に詳しい人材もいるし、データ分析に長けた人材を育成しようとしているので、こういった人材をぜひ活用してほしい。
- 例えば補助対象路線の選定等については、バス事業者の側から詳細なデータを出して自治体も含め議論してもらっているところである。ただ、全てのバス事業者の路線について詳細なデータを出すということになると、それは事業経営の根幹にも関わることになり、場合によっては本来の目的とは違う形で使われる可能性もある。
- バスは鉄道よりも参入されやすい競争的市場環境にあり、個別の事例ごとに必要な情報を検討し、提供すべきではないか。

以上