

## 第7回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

日 時：平成31年3月11日（月）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：山内弘隆座長、池田千鶴委員、大串葉子委員、大森雅夫委員、加藤博和委員、  
齊藤薫委員、住野敏彦委員、田中亮一郎委員、土井勉委員、西野光委員代理

（福島県会津若松市、京都府伊奈町、国土交通省より資料に基づき説明後、質疑応答）

- 様々な協議会が併存しているが、それぞれの協議会において何を定めることができるのか整理し、よりシンプルなものにしていくべき。
- 乗合バスにおけるクリームスキミングについて、非常に混雑して利用が見込める時間帯にはダイヤを厚くし、それ以外の時間帯の便数を減らすことは認められないという法体系になっているが、これでは面として管理できない。路線単位ではなく、面的なクリームスキミング規制についても検討していくのもよいのではないか。
- 地域の交通を考えるにあたっては、自治体がどのようなリーダーシップを取ることができるかが重要。自治体にも一定の権能を与える等制度整備をするべき。
- 現行のクリームスキミング規制では運行回数だけに着目しているが、運賃についても着目していくべきではないか。
- 電気通信分野を参考に、面的なサービスを維持するために事業者間で協議を行うことが地域の利便のために必要であると自治体等公的主体が認定し、事業者間で協議を行うように勧告して協議を促すような仕組みも検討してもよいのではないか。
- 確保維持改善計画は、補助金を受けるための経費計算書という位置づけでしかなく、協議会においては、同計画に記載される補助対象路線についてのみ議論され、それ以外の路線について全然議論されていない。協議会においては、個別の取組ではなく、網のあり方を議論するべきであり、あわせて、協議会で議論して計画を策定することにより、何ができるのかという見通しが必要である。
- 網形成計画において定める目標と確保維持改善計画において定める目標が整合していないというケースが大半であり、網形成計画の目標を確保維持改善計画の目標にする等、網形成計画と確保維持改善計画をきちんとリンクさせることが必要である。
- 計画の評価においては、個々の路線の利用者数という指標だけではなく、地域全体でどれだけ利用者が増えたか、高校生の通学利用や公共交通によるアクセス先が増えたか、といった他分野での指標も加え、ネットワーク全体として評価してほしい。
- 地域連携して立地適正化計画と網形成計画の作成・実行を進めていかなければ地域の持続性は保たれない。

- 立地適正化計画との連携については、そもそも鉄道やバスが便利でなければ、その沿線に都市機能や居住を誘導できない。居住誘導区域と鉄道駅の位置を整合させるというような形式的な連携ではなく、活性化再生法の特定事業を用いて BRT や LRT を整備したり、鉄道や幹線バスを便利にする取組を行い、実効性を高めるべき。
- 計画を緻密に作成して、それを支援制度に結びつけると、一定の能力がある自治体は対応できるが、それ以外の自治体は対応できなくなる。国として、できる限り、シンプルな計画制度や支援制度にすることにも留意してほしい。
- 地域のコミュニティバス等の料金設定に当たっては、住民を関与させたり行政によるチェックを入れるべき。
- 路線撤退の理由としては、赤字が膨らんでいるというより、運転手不足によるところが主たる原因ではないか。免許制度の緩和も含め、バス事業者、タクシー事業者に限らず交通事業者全体で地方の交通を維持するという観点で国は検討していくべきではないか。
- 路線ごとの収支状況を把握、公表することはできないのか。
- 路線別収支を出すとなると、事業者には膨大な作業が発生する。そもそも事業者は法令に基づきデータを提出しており、路線別に収支を切り分けることは現実的には難しい。
- 送迎について、パーソントリップ調査によれば、近畿圏だけで年間約 1350 億円の損失が生じているというデータもあり、公共交通を利用することで負担が軽減される。こうした観点も、公共交通をインフラとして支える議論のきっかけとしてほしい。
- グリーンスローモビリティをふるさと納税の対象にするなどして、事業者の資金源の多様化を模索していくべき。
- CO<sub>2</sub>の排出権を現金化するような仕組みをつくれれば、国内の交通事業者が環境に負荷の少ないバスを車両更新で導入するインセンティブになり、国内の交通事業者の資金源の 1 つとなるモデルケースとなるのではないか。

以上