

## 前回の部会におけるご意見（概要）

## 【地域公共交通をめぐる現状と課題】

- 交通政策基本法をはじめ、目的や理念が非常に重要である。公共交通がどれくらい大切かということをしちんと理解している人がどれくらいいるのか。活性化再生法や各事業法で何を指そうとしているのかをレビューし、現場の方々と共感できるような内容になっていないといけない。
- 地域の現場では「どう伝えるか」ということに本当に苦労している。なぜうまく伝わっていないのかきちんと考えて、次の制度を考えていかななくてはならない。
- 地域公共交通をなぜ支えなくてはならないのか、どのような意味があるのか。公共交通を支えることは社会を支えることとほぼ同じだということを、社会的に共有できる認識を創り上げていく必要がある。
- まちづくりとの連携は重要だが、「まちづくり」という言葉を、「立地適正化計画」だけではなく、まちの賑わい、地域の方々の支え、自立的な地域づくりなど、もう少し広く定義していくことが重要。
- 「人が動かなくなっている」という傾向がある中で、公共交通がいくら頑張っても、公共交通に乗ってみんなと会って楽しく暮らそうということが進まないと、実質的にうまくいかない。
- 人口減少により、三大都市圏の中でも公共交通の需要は大きく減る見込みであるが、その中で、暮らしやすいまちを作るために、まちづくりと連携して、それぞれの自治体が責任をもって、様々な交通サービスを組み合わせ提供・充実させていくことが必要。
- バスの乗客数は、1970年代のピークから約6割も減少しており、同じビジネスモデルや制度でやっていけるわけがないが、懸命の努力で何とかやっている状況。MaaS、CASE、スマートシティ、スーパーシティ等、大胆に変えていくことが必要。
- 人材育成はとても重要であり、最初の一步をどのように踏み出すのか、きちんとアドバイスすることが重要。協議会において、運輸支局や都道府県等が、もう少し良い計画を作ろうというサポートや後押しをする必要がある。
- 目的は公共交通の“維持”ではなく暮らしと社会の課題解決ではないか。暮らしと社会の問題解決のために移動手段を総動員して何が出来るか考え、公共交通だけではなく、他のセクター（医療、観光、都市開発等）と連携し、広い視野で柔軟に収益性や持続可能性を考えていく時代になってきている。投資欲なども高まっているが、自治体や公共交通に携わる方々に、経営戦略、マーケティング、デジタルテクノロジーの活用等の基本的なスキルが不足している。各地域で情報共有と人材育成、課題を共に考え解決に向けて動いていくための場づくり等“生み育むプログラム”が必要。

### 【地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方】

- 人口減少の深刻化等、社会構造が変化し、民間事業者が採算をとって公共交通を担うという構造が難しくなっていており、それを補完する自家用有償旅客運送等を使わなくてはならない状況になってきている。そうしたことを取り込んだ上で、既存の公共交通だけでなく、新しい枠組みとして、地域公共交通の計画のあり方を見直す必要がある。
- 新規参入をどうするかについては、道路運送法の改正により、客観的な基準による許可要件を基本にしたが、状況が変化し、地域公共交通の維持自体が複雑になると、国が一方的に事業許可するのではなく、地域の状況と連携をさせながら考えなくてはならない時期に来ている。
- 前回の改正により、地方公共団体の責務を果たすため、交通政策の理念を入れた地域公共交通網形成計画が作成されてきているが、事業者間の利害調整をどのようにしていくかが大きな課題となっている。現行制度では地方公共団体による調整は困難であり、地方公共団体の意見を踏まえて、どのように事業を許可するのか、また、法定協議会の趣旨を共有し、地方公共団体にどれだけ権限を与えて、どのように協議を進めるか、方向性を出してほしい。
- 目的の設定とそれを評価する指標（利用者数や収支だけではなく、外出の増加と外出目的の多様化、送迎の減少等）を作ることが重要。
- 独占禁止法への対応について、1つの方向性が出たので、1つのツールとして利用しながら考えていくべき。