

前回の部会におけるご意見（概要）

【総論（対応の方向性等）】

- 公共交通については、安全で快適な移動という観点だけでなく、高齢者等がおでかけをした先でどのような活動をし、生活が支えられているかという観点が重要。
- 都心部において、幹線バス専用レーンの導入、パークアンドライド駐車場の整備、政策的な運賃抑制等を行うことで、公共交通の利用者を増やし、街を賑やかにする等、強い思いをもって施策を進めるべき。
- 今回の議論は、何年先を見据えたものなのか。仮に、次期通常国会での法改正という短期的な視点に立つとしても、とりまとめの目標を明確にすることが必要。自動運転が実現すれば、確実に自動車は所有からシェアへと変わっていく。CASEの議論が進み、免許を返納する高齢者の受け皿が必要となる中で、公共交通については、労働条件を上げる議論もせず、このように目先のパッチワークだけ行っていると、10年、20年先の要請に応えられない。
- ドライバー不足について、ドライバーの賃金や労働時間等の待遇を改善することで解消できる側面があり、そのための努力が必要ではないか。
- 地域公共交通活性化再生法は、やる気がある地域を後押しする制度だが、今回の見直しは、全体的に「ムチ」の部分が大きく、財政支援や合意形成の円滑化等の「アメ」の部分が小さい印象。
- 財政支援については、国が補助を出すだけでなく、地域の中で地域公共交通を支える仕組みを作ることが必要であり、クロスセクター効果の分析を財源の議論に結びつけることが重要。
- 地域公共交通活性化再生法は、個別の事業法では補い切れない、包括的に地域交通を考えるための制度であり、これまでも、立地適正化計画との連携など、運輸の分野から視野を広げてきている。情報分野との連携など、新たなプレーヤーも登場してきており、運輸分野以外との連携について、課題・テーマにもう一本柱を立ててもよいのではないか。
- 地方が制度改正を受けて取組を推進できるようにする必要がある。また、事業者が、生産性の向上を図りつつ、安全・安心等のために事業法を遵守することに対し、支援やフォローアップをしっかりと行っていくことが重要。
- 地域の観光振興において、二次交通等の移動手段の確保が重要。
- インバウンドへの対応については、自家用有償旅客運送の活用だけでなく、市街地にお

いて個人旅行者が移動することを意識して計画を議論することが必要。

- マーケティングについては、需要変動する観光客をどのように取り込み、オーバーツーリズムをどのように防ぐかという観点を盛り込むべき。
- 全体として中長期的な課題に対応していく中で、今回の議論をどのように位置づけるかについては、中間とりまとめにおいて明確にすべき。

【地域が自らデザインする地域の足】

- 「地域公共交通網形成計画」は、そもそも、幹線、支線、空白地域への対応を含む面的な計画であり、新たな計画においてもその考え方がぶれない必要がある。
- 既に作成している地域公共交通網形成計画があれば、そのまま新たな計画に移行できるようにしてほしい。
- 「まちづくりとの連携」について、立地適正化計画との連携だけでなく、地域の人々に議論に入ってもらう、行政が地域の議論に参加する「交通まちづくり」の視点が重要である。
- LRTやBRT等の幹線をきちんと整備し、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画において、公共交通が便利なところに人が集まるようにすることが重要。目標を設定して、地方の鉄道・バスの近代化・未来化を打ち出してほしい。
- 協議会は、地方が様々な取組を行うための段取りを整える制度であり、協議会が分権そのものであることをもっと打ち出せないか。
- 地域の旅客運送サービスの総動員のために連携するメリットとして、財政面だけではなく、制度面の仕掛けがあっても良いのではないか。
- 地域でデータを活用してもらうために、補助金を出すときに、公共交通事業者からデータもセットで出してもらう形にすると良いのではないか。
- 今後、道路が高機能化する中で、何が走っているかを把握するためにも、まちづくり、公共交通を考えるときには、道路関係者も議論の場に呼ぶべき。
- 公共交通を利用していない納税者が公共交通への公金の投入に納得しない場合もあるが、それは違うと考えている。公共交通を支えることによりクロスセクター効果が発生し、社会が維持され、まちが育っていくということを説明していくことが重要。
- 公共交通の経営状況が良くない中で、経営効率・収支改善を大々的に打ち出すことは、やや疑問。適材適所に合理的なサービスを提供するという意味では有効かもしれないが、行政負担の軽減というメッセージだけ伝わることはマイナスではないか。
- 定量的な目標設定やマーケティング手法の活用について、過疎地のバス事業者は、紙ベースでOD調査を行っており、新たな投資もできないことに配慮してほしい。

【移動者目線の徹底による既存サービスの改善】

- 独占禁止法特例法と、地域公共交通の取組の整合性を図って進めていくことが重要。地域公共交通利便増進事業（仮称）について、独占禁止法特例法を濫用する状況にはならないように注意してほしい。
- MaaS は、公共交通にとって非常に重要なツールであり、「地域公共交通計画」（仮称）を作成する議論の中で、必要性や他の手段とのバランス等を整理する必要がある。MaaS も含め、新しい技術には負の側面もあるため、チェックしながら導入する必要がある。
- 新しい技術がいつも安全というわけではないが、導入する中で新たに見えてくる議論や課題もあるため、バランスをとることが重要。
- MaaS について、地方では、コミュニティバスやスクールバスから、鉄道や路線バスへと乗り継いで移動しており、事業者が異なっても共通の IC カードを使用できるなど、最低限のサービスを保障することが必要。
- MaaS の持続性を担保するという観点から、計画制度と MaaS を結びつけるメッセージが必要。
- MaaS については、さまざまな考え方があがるが、制約的にならないように、むしろ地域で比較的自由に進めるのが良いのではないかと。
- 事業者のオープンデータ化が進む中で、セキュリティ対策も含め、安心できるプラットフォームを作ることが重要であり、行政が積極的に関与し、自然災害への対応も含めたデータの管理を行う等、新たな役割を果たすことを考えることが必要。
- MaaS や CASE において、タクシーの活用が鍵となっている。タクシーは成長産業であり、タクシーを盛り上げることが地域にとって有益。
- 地域の移動手段として、シェアサイクルやカーシェアなど、シェアリングされる移動手段も考慮に入れることが必要。
- 自動車の販売店が、車を売るだけでなく、あらゆる移動手段やモビリティサービスを売っている中で、時代の変化に対応することが必要。
- 新地域旅客運送事業を 2 つのモードを兼ねる輸送手段以外にも拡充し、MaaS やグリーンスローモビリティの推進に活用してはどうか。

【郊外・過疎地等における移動手段の確保】

- 自家用有償旅客運送について、従来の登録制度を堅持したうえで、緑ナンバーと白ナンバーが共存していくことが可能な制度設計とすべき。観光客を輸送対象として明確化とすることについても、運営協議会における協議や地域住民の登録等が必要となくなってしまうのではないかと。道路運送法の骨抜きやライドシェアにつながることを懸念してお

り、慎重な対応をお願いしたい。営業区域の見直しや交通空白地域等の議論についても、しっかりとした定義のもとにどのような対策をしていくかが重要。

- 自家用有償旅客運送について、運転代行、福祉有償などの名を借りていろいろなことをしている者がいるので、自家用有償旅客運送を行っている者を明確化する等しないと、色々な問題が起きてしまう可能性があるのではないか。
- 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送について、安全確保の観点は良いが、合意形成手続きの緩和はふさわしくないのではないか。緑ナンバーでできない場合に自家用有償旅客運送を導入するという原則は変わらない。地域公共交通会議や活性化再生法の法定協議会において、緑ナンバーではできないことを確認したうえで、運営協議会において、利用者の限定や運行のあり方等をきちんと議論すべき。
- 自家用有償旅客運送について、二種免許の取得への支援や遠隔の日常点検を行う仕組みの構築等、地域が交通事業者をサポートする取組に対し補助することも考えてはどうか。
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化とは、具体的に何をするのかははっきりさせるべき。自家用有償旅客運送について、公共交通空白地有償運送と福祉有償運送を分けて議論する必要があるのではないか。そのうえで、福祉と交通の両分野がそれぞれの協議会で議論し、きちんと連携することが必要。

【計画の実効性確保及びサービスの持続性重視】

- 新規参入申請時において、地方公共団体に対し情報提供できていなかったことは大きな問題であり、通知や意見聴取の制度を設けることは重要である。
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」について、バスの維持が困難であることを早めにカミングアウトしてもらうことの意義は大きい。しかし、現行の自家用有償旅客運送の合意ルールも運用が上手く機能しておらず、手続きをスムーズに進める工夫が必要。鉄道など、他のモードにも使える制度になるとよい。
- 「地域旅客運送サービス維持・確保事業（仮称）」について、端緒は、バスの廃止だけでなく、鉄道やタクシーの廃止も考えられる。また、自家用有償旅客運送を導入する際のいわゆる「4か月ルール」も、このプロセスに位置づければ分かりやすいのではないか。
- 鉄道については、法定協議会は上下分離のために設置する、言い換えると、上下分離するつもりがないなら設置すべきでないという誤解がある。鉄道事業再構築事業を「鉄道高度化事業」とし、その中のメニューの1つとして上下分離を位置づけるよう、見直してはどうか。また、鉄道再生事業については、これまで活用されていないが、どのような場面で活用されるものか、改めて整理する必要。
- タクシーの役割について、もっと言及してほしい。バス路線が廃止されるタイミングで

タクシー事業者に相談されても対応が難しいため、早い時期からタクシー事業者を協議会に呼んでいただきたい。法律上、バス事業者だけでなく、タクシー事業者も位置づけてもらえれば、市町村が声をかけるきっかけになるのではないか。また、小さい市町村ほど、周辺のタクシー事業者しか認識していない場合があり、都道府県のタクシー協会に声をかけてほしい。

- 売上の低い地域において特別措置法に基づき減車をしているが、地域公共交通においても、UDタクシー車両の場合と同様、(車両数を)復活できる制度をつくっていただきたい。
- 物流においても、地域における計画が必要であり、地域公共交通計画(仮称)を策定する際には、物流との連携も検討すべき。
- 地域の旅客運送サービスの総動員の対象には、物流も入れてほしい。また、自家用有償旅客運送も貨客混載の対象にすべき。
- 補助制度が変更されると、中小のバス会社には大きな影響があり、丁寧な説明をしてほしい。
- 現行の補助制度は、利用促進を行って収入が増えても、地方公共団体の補助金が減るだけで、交通事業者にとってはメリットがない。収益が向上した分、事業者にもメリットがある制度にした方がよい。
- 地域内フィーダー系統補助は、地域全体のサービスとして、系統ごとではなく一括で交付してはどうか。地域間幹線補助については、地域公共交通網形成計画との連動をどのように進めるか、慎重に検討してほしい。