

## 第4回 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 議事要旨

日時：令和4年5月26日(木) 13:00~15:00

場所：オンライン開催

### 1. 資料1「論点整理：『交通事業者相互間の共創』『他分野を含めた共創』」

#### についての意見交換

- ・ 交通事業者間の役割分担を考えると、物理的な手段としての鉄道・バス・タクシーと、機能としての鉄道・バス・タクシーを分けて考えるべき。例えば、バス車両を用いた路線定期運行について、途中からデマンド交通の形態で運行することも考えられる。手段としての車両、それが提供するサービス、行政側の制度、運行を担う事業者の組み合わせで、様々な交通が実現する可能性がある。
- ・ バスとタクシーは走行空間を共有しており、実態としても大きく異なるモードではないが、制度的には厳格に区分されている。一つの系統でも、バス車両とタクシー車両を時間帯ごとの需要の多寡によって使い分けるなど、二つのモードが重なり合う部分の仕組みを作ることができないか。現行の制度でも、補助金の様式といった実務的な部分を含めて、改善できる部分がある。
- ・ モード転換においては、鉄道・バス・タクシーという業界ごとの区分ではなく、もっと柔軟な考え方があってよい。地域内のある方面ではバス会社がデマンド交通やタクシーを運行し、別の方面ではタクシー会社がコミュニティバスを運行させるというような分担は可能であり、並行して拠点の共有化等も行えば、現状よりコストを抑えて地域交通を維持することができるのではないか。
- ・ 交通事業者と行政とが連携して取組を行う際、両者がフラットな立場で議論できるようなガバナンスこそ、「官と民の共創」「交通事業者間の共創」において肝要であり、そのための仕組みづくりが必要となる。ある程度規模の大きい都市であれば、交通政策と都市政策の全体を考慮した連携が可能だが、規模の小さな地域では必ずしもそうならないので、類型化して考えるべき。
- ・ 提示された3つの「共創」において、タクシー事業者も公共交通の担い手として役割を果たすことができる。路線バスの維持が厳しい地域で、コミュニティバスやデマンド交通を始めようとする、客層が重複するタクシー事業者からの反対が起こったりするが、このような構図においても、「共創」の発想でタクシー事業者に協力してもらうことで、よりよい交通サービスを実現することができると考えられるため、いかに能動的な参画を促すことができるか、模索すべき。
- ・ 「官と民の共創」や「交通事業者間の共創」は、地域公共交通会議を活用して議論すれ

ば、様々なアイデアが生まれてくるはずだが、現状、「共創」を伴う取組に結びつくような形では、活用されていないケースもある。その理由はしっかりと検証すべき。

- ・ 実際の地域交通の現場において、制度的な障壁が相当程度解消されていても、なかなか課題が解決していかないのは、ステークホルダー間での情報共有が十分になされていないことに理由がある。全体を俯瞰して見ることのできる組織が、情報を繋げていけるような仕組みがあればよい。
- ・ 地域の交通サービスの持続可能性を高めるためには、交通事業者間の連携は非常に有効である。他方で、人口規模が小さい、あるいは公共交通の需要が希薄な地域においては、そのような「規模の経済性」が働きづらい点に留意すべきである。
- ・ 「規模の経済性」が働きづらい地域では、例えば、バス事業者とタクシー事業者が設備を共用するなど、経営資源等を共有することで、経営活動の密度を高めるという「密度の経済性」を働かせるべきである。
- ・ 「密度の経済性」は、交通事業者間だけでなく、他分野の事業者との連携によっても得ることが可能である。交通事業だけに取り組んでいる事業者であっても、公共交通の需要を拡大するような事業を行う他の事業者との連携を通じて、「密度の経済性」を得ることが可能となる。
- ・ 交通事業者が自社で、観光業の経営や郊外団地の造成など、人々の目的地を創出するような事業に取り組んでいた状況とは異なり、交通事業者単独ではなく、行政や他分野の事業者とも連携して持続可能性を高めることが、この検討会で打ち出す「共創」ではないか。
- ・ 交通事業者を持続させることはもちろん重要だが、それ以前に、交通が「くらしのため」のものであるべきという点は、よく認識を共有しなければならない。事業としての持続可能性が第一ではない。

## 2. 資料2「中間とりまとめ（骨子案）」についての意見交換

- ・ ファーストワンマイルの移動のみを手当てするだけでは、自家用車中心の社会と何ら変わらない。ファーストワンマイルの移動である「葉の交通」を充実させていく上でも、ネットワークとして束ねる「幹の交通」や「枝の交通」は極めて重要である旨、メッセージとしても示したい。ネットワークの重要性を担保し、交通の持続性を高めていくため、事業改善インセンティブや、融資担保性確保の観点からの複数年の予算制度について打ち出していくことは、大変重要と考える。
- ・ 複数年とする理由は、意義をより明瞭に説明していくべき。現在の制度でも3か年計画を提出する必要があるにも関わらず、補助は単年度で行われ、また後払いとなっており、事業者のキャッシュフローは大変厳しい状況にある。
- ・ 自治体に「地域のニーズにきめ細かく対応」することを求めると、全住民のニーズに応えようとしてしまい、無理がある。そのため、自治体単位だけでなく、地区単位などで

も考えていくことは重要。エリア一括のような広域で捉え委託する仕組みを行う際、地区単位での細やかな検討が捨象されずに両立されるよう、留意すべき。

- ・ 「総合評価」の「総合」という表現は曖昧であり、避けるべき。
- ・ 単に、路線バスのダウンサイジングの文脈において「共創」していくというだけでなく、交通によって地域のポテンシャルを上げていくような積極的なアプローチを行う上で、「共創」が重要ということ、メッセージとして示したい。
- ・ 都市政策だけでなく、健康や高齢者福祉との連携を通じ、移動の目的（交通需要）を生み出していく観点も重要である。
- ・ 自治体内部での縦割りを極力排し、関係する部局が一体的に検討を行うことも重要。
- ・ 鉄道・バス・タクシーといった在来の公共交通だけでなく、多彩な移動手段が生まれている状況に鑑み、道路空間の活用も重要なポイント。
- ・ 道路空間の再配分による専用レーンや専用軌道の設置などの実現への支援、また現行のローカル鉄道を地域にとって必要となる路線にするためのリニューアルなどへの投資について、何らかの支援を検討できないか。
- ・ 都市インフラとの協調は、むしろ大きい都市において効果を発揮しやすく、定時性の確保は車両運用の効率化などにも寄与できる。
- ・ 「プレイヤー」とあるが、プレイヤーになる前の段階である、「ステークホルダー」と言い表せる、実際の取組に参加しない人たちを、どう能動的な姿勢に変えていくかが重要である。「共創」は、協議会などを通じ、地域に必要な交通を関係者皆で議論し、オーダーメイドで創っていく過程。
- ・ 地域を変えていくプロデュースをすることが楽しいと思えるような環境が重要。そういったことへモチベーションやインセンティブを付与できないか。
- ・ 単に情報の共有が図られるというのみならず、関係者間の信頼の構築が「共創」の成否に大きく影響するのではないか。そういった視点は人材育成や連携の場、プラットフォーム構築にあたって不可欠。
- ・ 交通分野だけで見るとコーディネートの経験がある人は少ないかもしれないが、広く地域づくりで見ると、経験豊富な人は多いのではないか。
- ・ 1.（2）は、正確には「地域にとって必要な」交通を、独立採算のみで存続することが困難、ということではないか。
- ・ 金融機関が交通事業に対する投資について後ろ向きである例が見られる。地域がよくなることに対する融資が行われないことが課題。このような融資が実現しない限り、「ビジネスチャンス」は実現しないのではないかと危惧。他分野との「共創」によっても、交通だけでは収入が足りないことから他の分野で埋めざるを得ない。
- ・ 一方、交通が無いことで実現できていないビジネスもあるのではないか。大きなビジネスチャンスは勿論無くとも、交通に取り組むことによって小さなビジネス機会を創出する、増やすということはイメージできる。
- ・ 地域が良くなると、お金が回っていき、それを通じ金融機関も貸出や預金が増える。地

域を良くしていくという観点から金融機関に参画していただき、目線を活かしていくことも重要ではないか。

- ・ 三豊市のヒアリングで、複数の地元企業が新しい事業に積極的な出資をしていると紹介されたように、金融機関の役割として、融資だけでなく事業に対して出資するという参画手法も考えられる。
- ・ 「最適化」と表現すると、費用を減らすことありきのみ聞こえてしまう。また、「長期安定化」は、交通体系の長期安定化ということではなく、お出かけできる状態をずっと安定させていこうという関係者の意志が継続するということが重要ではないか。例えば行政が継続する意志を強く持っている場合、ドライバーも定着しやすい。
- ・ 「共創」の長期持続性について、同じ形態や手法、担い手で数十年継続しなければならないというわけではなく、例えば5年単位で、地域公共交通会議等を通じた定期的な評価や見直しを行い、状況やニーズに応じて新しく創っていくことが重要ではないか。そういった定期的な創り変えが機能するためには、地域が良くなり自らにとってもメリットがあると実感しながら、関係者が地域の交通を自分事として捉え、参画し取り組む「共創」が肝要となる。「共創」で重要なのは、地域の様々な主体で一緒になって担うという意味である。

⇒議論を踏まえ、事務局において中間とりまとめ（案）を作成し、次回第5回検討会において案を提示し議論することとなった。

— 了 —