

令和5年度中国地方地域公共交通確保維持改善事業

第三者評価委員会 全体講評について

令和6年2月16日（金）13:30～14:30

○高山委員（自動車交通部）

自動車モードにおける総括的な講評として、まずは地域間幹線系統確保維持補助についてコメントします。

はじめに、各自治体の皆様におかれましては、コロナ禍や燃料価格の高騰などさまざまな要因で厳しさを増す状況の中、乗合バス事業の維持・継続のため、事業者に対して補助金等による支援を行っていただきましたこと、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

また、幹線補助を受けておられる事業者の皆様、令和5年度の補助期間には新型コロナウイルス感染症の5類への移行により、徐々に輸送人員や運送収入が戻ってきたところではありますが、少子高齢化に伴う人口減少や利用者の行動変容などもあって、コロナ禍前の水準には戻っていない状況かと思えます。

コロナ禍での行動制限等による厳しい状況との比較で見れば、利用者数や収支率の改善が見られる一方で、人件費や燃料費、修繕費を始めとした物価の上昇により、引き続き厳しい事業状況にあると認識しております。また、深刻化する人手不足により、全国各地で路線バスの減便や路線の休廃止が相次ぎ、地域の公共交通ネットワークの維持が大変困難になっていること、さらに本年4月から始まるドライバーの時間外労働上限規制や改善基準告示の厳格化によって、さらに厳しさを増す状況にあると認識しております。

今後、必要なサービス水準の維持と併せ、関係者間でしっかりと議論をしていただき、持続可能な路線の確保・維持のあり方を御検討いただきたいと考えております。

事業者の皆様には、これまでも各種利用の促進や利便性の向上に取り組んでいただいております。今回の資料の中でも地域の自治体や観光施設等と連携した施策が多く見受けられるところです。引き続き取組を進めてくださるようお願いいたします。

現在、多くの自治体の皆様に御準備いただいておりますが、令和7年度補助期間からは「地域公共交通計画」と連動した補助制度へと移行します。事業者の皆様におかれましては今後、地域のまちづくりの検討において、交通事業者として求められる期待は大変大きなものになると思えます。地域公共交通計画の作成主体である自治体を始め地域の関係者と連携するに当たっては、交通事業者としての知見や各種データを関係者間で共有するなど、地域交通を支えてきた存在としての役割を存分に発揮していただくことを期待しています。

中国運輸局といたしましても、地方バス路線の確保・維持は大変重要な課題と認識しており、引き続き、人材確保や経営効率化を図るためのDX・GXに関する支援を行ってまいりますのでよろしくお願いいたします。

続いて、車両減価償却費補助についてコメントします。

今年度は、車両購入計画の一部に変更がありましたものの各事業者とも計画どおりに導入されています。

二次評価でも記載しておりますが、令和3年度からは、令和7年度末までを目途に乗合バス車両の80%をノンステップバスにする新たな目標が設定されています。

中国運輸局といたしましても、引き続き、ノンステップバスの普及促進に努めるべく各種支援を行ってまいりますので、次年度以降につきましても計画的な車両の更新によりノンステップバスを導入し、バリアフリー化を進めていただきますよう御理解と御協力の程よろしくお願い申し上げます。以上です。

○阪場委員（交通政策部）

委員長としてではなく、一委員としてフィーダー補助、計画策定費補助について、少し耳の痛い話かもしれませんが、お聞きいただきたいと思います。

【地域内フィーダー系統確保維持補助事業について】

自己評価していただいたフィーダー補助について拝見したところ、目標を達成していないものも散見されます。有り体に申し上げますと、フィーダー補助は、利便増進特例でない限りは終わりのない補助であり、財務当局としてモラルハザードが起きていないか心配していると聞いております。目標が達成できなかった原因が果たしてコロナによる影響なのか、ルート設定の問題なのか、輸送密度の設定の問題なのか（ダウンサイジングの必要があるか）を検証する必要があると感じています。また、デジタルを活用して輸送効率を上げたり、自動運転にして運転手不足を代替したりするなど、様々な対応策が考えられると思います。

C評価になった系統については、ぜひ前向きに、率直に受け止めてどうすべきか継続的に検討していただきたいと思います。

【地域公共交通調査等事業について】

地域公共交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、利便増進計画推進事業、移動等円滑化基本構想策定事業について、それぞれしっかり取り組んでいただいていると思います。

一方で、補助ありきの計画になっていないかどうかは毎年きちんと考えていただきたいと思います。自己評価でA評価としたもの、これはある種の最低限の評価であると思っており、計画策定後は、この計画のPDCAをいかにうまく回していけるかにかかっていると感じています。

まさに今、本省においても地域公共交通計画を実質化するための計画にすべく議論を進めているところであり、これについては運輸局も重大な関心を寄せているところです。きちんとPDCAを回す、意味のある計画にする、このことは重要であると思いますので、その点しっかりと注視していただきたいと思います。

私からは以上です。

○高美委員（海事振興部）

離島航路における講評として、航路運営費等補助及び航路構造改革補助について、発言させていただきます。

はじめに、離島航路事業者の皆様方におかれましては、昨今の原油価格の高騰に伴う燃油費等の値上がり、船員不足の中での要員の確保など、航路事業を取り巻く環境が大変厳しい状況の中、離島住民のライフラインの維持・確保に、日々運航していただいていることに、改めまして感謝申し上げます。

また、各自治体の皆様方におかれましては、一段と厳しい経営状況にある航路事業に対し、補助金等により支援をいただいておりますこと、厚く御礼申し上げます。

【離島航路運営費等補助金について】

先ず、令和5年度離島航路運営費等補助金の適切性につきましては、計画どおり実施できており、また目標についても概ね達成ができております。

運航については、昨今、気象の変化か、異常とも思われる荒天や、感染症といった、かつて経験したことがないような環境の中、各者とも、感染症対策の継続、船員配乗の工夫、また日々のこまめなメンテナンスの実施などにより、リスク回避に努め、通常どおりの運航の確保ができておりました。こちらは評価に値するものと考えております。

気象の変化や感染症の影響は、当面続くものと思われまます。引き続き安全運航の確保をよろしくお願ひします。

輸送人員について、観光航路では輸送量が回復傾向に動く中、離島航路においてはコロナ禍前の約2割減の状況にあり、島民人口減少の影響もあいまって依然として厳しい状況が続いています。なお、前年度比で見ますと、輸送人員が増加している航路も多く見られました。これは、令和5年5月に感染症に対する行動自粛要請の解除や、イベント等による誘客などの努力が奏功しているものと思われまます。

近年はアウトドア志向の高まりもあります。地域関係者が連携して施策を検討・実施し、今後の航路事業の活性化、安定化が図られることを期待します。

【離島航路構造改革補助金について】

続きまして、離島航路構造改革補助金につきましては、広島、岡山、山口県の4航路において、事業が実施されており、いずれも適切に事業実施できております。

船舶のリプレイスは、バリアフリー化等による快適性の向上以外にも、修繕費等の経費削減や航路事情が許せば小型化による船員不足への対応といった効果も見込めます。また、搭載機器等の進化による船員の業務負担軽減や、ヒューマンエラーの防止も期待できます。

船舶建造には多額の費用を要します。必要に応じて本事業を活用いただきたいと思います。

最後になりますが、令和4年4月に知床観光遊覧船事故が発生いたしました。この痛まし

い事故の再発防止のため、国土交通省は、「小型旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめ、令和5年4月に海上運送法等の一部改正を行うと共に、法改正によらない可能な安全対策については随時実施して参りました。

令和6年度以降も、安全統括、運航管理者への試験制度の創設、資格者証の交付・更新制の導入など予定されています。滞りなく新制度に対応いただけるよう、本省 WEB 説明会や地方説明会も開催し詳細情報の提供を行っているところです。新たに費用面での負担が発生する制度改正もございますが、安全・安心を確保する制度改正でございますので、対応方よろしく申し上げます。

○神田委員（呉工業高等専門学校教授）

コロナが明けて、利用者の動きがコロナ前の状況に戻ってはいるものの、なかなか完全には元に戻っていないという状況であります。中国 5 県を見ても過疎地域が多く、特にバスを含めたローカルの交通をどうするかという中で、関係者、自治体の方々、ご担当の皆様が苦労されているのかなということを拝察いたしました。

その中で、先ほど阪場委員の方からも話がありましたが、国交省本省の中で地域交通の実質化という議論がなされており、どうマネジメントをしていくのかというところに思考を向けている状態であります。

各事業を見て、いくつか気になったことがあります。

1 つ目は、この第三者評価委員会と補助金の申請が形骸化しないかなと心配したという点です。補助の申請をかけて年度末に評価するという現在の流れをどこかで変えなければ、評価はするものの、なかなか次の上のステップの評価に行かないのではないかと心配をしているところです。また、地域公共交通会議がどの程度機能しているのかということや、各計画を立てる中で、将来像やいくつかの KPI などを常日頃からの計画に基づく会議運営の中でどれほど意識しているのかということを疑問に思いました。課題の把握については、計画を策定するときだけにされているような気がしています。せっかく地域公共交通会議という場がある中で、この会議の回数も地域によって差があり、補助の申請の段階とこの評価の処理の最後を承認するだけの場になっていないかという心配もあります。地域公共交通会議で地域のニーズを把握し、改善をするというマネジメントが果たしてうまく回っているかどうかは今回の資料からは読み取ることが出来ませんが、恐らくあまり回っていないのではないかと懸念しています。きめ細やかに地域のニーズを把握し、改善するというサイクルを一度、地域の中で意識を徹底していただければいいと思います。

2 つ目は、利用促進策の好事例を水平展開し、中国 5 県で循環する必要があるという点です。それぞれの地域で個別の取組を行っていますが、好事例については地域の中で継続していただきますようお願いいたします。バスマップの作成等の取組がされていたことを、現地に行って初めて知ること結構あるため、まだまだ情報共有の仕組みの改善する余地があるのではないかと思います。

3 つ目は、新モビリティサービス推進事業や利便増進計画推進事業でツールを作成する取組があるが、非常に良い取組であると思いました。来年度以降継続をしていて、かつ情報の更新があったときに、作成したツールの更新が止まらないようにすることについては、各地域、運輸局をお願いをしておきたいと思えます。

○加藤委員（米子工業高等専門学校教授）

全体としてデジタル化・DX化が進んでいるという印象を受けました。例えば防長交通の全路線への交通系 IC カード（ICOCA）の導入や、いわくにバスでの新モビリティサービス推進事業を活用した GTFS のデータ整備（経路検索サービス会社への提供）などがありました。中国管内でのデータ整備の状況（網羅率等）を運輸局で把握し、進めていただければと思います。

また、利便増進計画策定事業において、美祢市で昨年 12 月に自動運転の実証運行（本格運行を見据えた動き）が実施されているなど、様々な取組が進んでいることを確認させていただきました。

地域間幹線系統および地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について、例えば府中市で子育て世代への公共交通利用の働きかけを行って実際の利用に結び付いていたり、総括表を見ると、観光利用の取組や学校を訪問して高校生の通学に関する取組を行っているものなど、様々な自治体や協議会で多種多様な取組が行われていることがわかりました。そういったところにアイデアやヒント、新しい発想もあったりすると思います。

また、山口県熊毛郡の 3 町（上関町、田布施町、平生町）がそれぞれ地域公共交通計画策定事業を活用して計画を策定され、今後、連携しながら取り組んでいくということでした。自治体・協議会同士で情報交換したり、広域連携しながら取り組んでいただければと思います。

移動等円滑化基本構想策定事業（バリアフリー化）については、和気町でソフト面の教育啓発特定事業に積極的に取り組まれるという点など、評価できるものでした。

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金や離島航路構造改革補助金により、バス車両の代替（ノンステップバスの導入）や新船の建造・就航が行われていますが、バスや船舶が新しくなり、バリアフリー化され、快適性が向上していることを積極的に PR していき、そういう面からも公共交通に親しみを持ってもらい、乗ってみてもらうようにできればと思います（コロナ禍の際、交通機関の車両内の換気性能を積極的に PR されていました）。

中国管内ではバリアフリー化の目標値に向けて進んでいるということがわかりましたので、それを市民に対して実質化していただけたらと思います。

○藤原委員（広島大学教授）

地域公共交通に対する不安と期待がある中で、期待の方を申し上げて終わりたいと思います。大きなショックであったパンデミックの時期から考えると、低位の均衡から高位の均衡に変わりつつあるということを実感しました。すなわち同じ赤字額、同じ収支バランスであっても、サービスの低い状態の収支バランスから高い状態の収支バランスに移りつつあるということを強く感じました。お客さんが戻るタイミングである今だからこそ、量ではなく質の議論をするべきではないかという風に感じました。そういった意味で、質の検討をされている自治体等がありましたので、それは非常に良かったと思います。例えば「減便」という言葉は響きが良くないが、「時刻表の見直し」、「時刻表の廃止」、「この時間帯は何分に1本必ず来ますよ」など、「減便」という言葉を使わない言い方をして、結果的に減便していることを伝える方法もあります。利用者にとってわかりやすいサービスにすることや2024問題に対応するために、運行日と始業、始発時間と終業を調整したということを出して、結果的に減便になったという捉え方を変えることで、サービスの質の改善ということが言えるのではないかと考えています。

新モビリティサービス推進事業については、特に時刻表の功罪について考える時期じゃないかという風に思います。まとめますと、この第三者評価委員会はある一定のタイミング、時期を超えたのではないかと考えています。すなわち、眠っている人を起こすために、刺激を与えるためにPDCAを回して欠点をついていく、「C評価は良くないことだ」という時期から、ゆとりがあって余剰を楽しむようなちょっと遊び心を持ってやるようなところを高く評価し、「低域均衡から高域均衡に移っているならC評価でもいいじゃないか」というような受け止め方ができる第三者評価になる時期かなという風に考えています。

今日の事例はほぼ至る所で前向きな希望が持てる事例だったので、来年また期待しております。