

# 平成 25 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

平成 25 年 5 月 16 日 13:30~17:00

合同庁舎 4 号館 2 階第 11 号会議室

(58 名参加)

## ○ 全体的な観点について

1. 平成 25 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における二次評価は、おおよそすべて適切に評価がなされている。
2. 評価対象の個々の事業そのものの水準がかなり上がっており、当初計画されている事業内容をこなすという意味でも、非常に高度な事業内容となっている。
3. まちづくりや地域づくりなど、これからどうやって地域が生き残っていくかというところの議論の中に交通が入ってくると思われる。現在、団地の高齢化が進んでおり、各地で取り組みがなされているが、まだまだ公共交通が貢献できる余地はあると思っている。そういう団地問題等を含めて、地域づくりと公共交通、観光などのリンケージを図っていただきたい。
4. 地域間幹線補助で各県の取り組みが紹介されたが、県の役割が重要であり、引き続き市町村と連携をとり、各県の取り組みなどを相互に情報交換して進めることが必要と考える。
5. 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業）によるノンステップバス導入が、利用者の要望や事業者の問題意識などにより進んでいる。バスが乗りやすくなっていることを事業者として積極的に PR すべきであり、行政としても、PR などの後方支援をお願いしたい。また、バスの運転者が不親切だったりすると、せっかくバス車両（ハード面）がよくても、その日は不快になったりする。サービスを提供している側の接遇面の改善、バス停等のインフォメーションのあり方等も含めて総合的に検討すべきである。
6. 協議会において、コンサル等に業務委託する場合もあると思うが、業務委託者がそれぞれの地域にとって必ずしも全てに対応できているとは限らない。コンサル等に全て丸投げすることなく、実施するアンケート票ひとつについても、きちんと要所要所を確認頂くようお願いしたい。
7. 交通系の IC カードシステムではなく、電子マネーカードを使用した乗

車利用は非常に重要な話である。商業地域のカードを運輸事業にも使うということで、効率性が高くなるだけにとどまらず、仮にこのカードを使ってプレミアムをつけた場合、利用すればどんどんその商業が活性化し、そのためバス等も乗車してくれるようになり、地域の活性化にも寄与する。さらに言うと、それによって週末の自動車渋滞も減ったということになれば、これ以上良いことはないので、二次評価ではもっと高い評価をしても良いのではないのか。ただ、公共財と私的財の境界があいまいとなり、公共交通の実務としてグレーゾーンのところがある。

8. 運輸局の方で「ぶらり旅」といって、地域の公共交通機関を使った旅行ルートを推奨する企画が行われている。また、山口市で地域の路線バスを使ってリング狩りに行く等の公共交通の活用方法が紹介されていた。この度、新たに開始される地域協働推進事業は、そのような観光関係でも利用できる余地があるのではないかと思っている。

## ○ 地域公共交通確保維持事業

### 1. 陸上交通

#### 1-1 地域間幹線系統確保維持

サバイバル戦略に関して、25年度の予算額が333億円で、24年度とほぼ同額となっており、現下の厳しい財政状況の中で、公共交通の重要性が反映されたものである。地域間幹線系統補助事業についても、新制度の移行後3年を迎え、ほとんどの事業者で計画どおり運行されている。乗合バス事業の経営状況はますます厳しくなっており、自治体においても高齢化等により財政負担はかなり厳しい状況にある。今後の公共交通の課題設定のあり方について、自治体の財政で公共交通を維持することが困難となることを前提とし、より現実的な地域公共交通の検討を行っていくことが必要である。そのためには、4条乗合バスの確保維持に係る検討の枠内にとどまらず、地域にあるさまざまな交通資源、コミュニティバスやスクールバス、あるいはタクシーや地域鉄道などを効果的に連携して組み合わせていくという検討も必要である。今までのように輸送市場が拡大する間は、輸送目的に合った輸送機能の分担ということが効果的、効率的であったが、現在のように輸送市場も縮小し、輸送事業者の企業体力も自治体の財政も厳しいという状況の中では、機能統合を図っていく方向で行う検討がより現実的だと考える。

## 1-2 地域内フィーダー系統確保維持

フィーダーを活用している協議会事例が多くあるが、その中にたくさんノウハウが詰まっている。それらの取り組みをぜひ共有して活用すべきである。

なかなか計画どおりに乗車してもらえないという事案があるが、実際に需要を把握する際、アンケートで把握する機会が多いが、確実な需要が把握できるようなアンケートの作り方も必要である。また、本当に乗車するのか、事前に回数券等を割り当てるなど、それができないのであれば、確実な需要として見込まないなど、検討する余地があると思っている。市町村によっては運行を廃止した例もあったが、事前に運行開始する際、この路線についてはある一定の運行基準を満たさないと廃止することを取り決めるなどの対応も必要ではないか。

フィーダーは、幹線に乗り継ぐネットワークとして形成されるものであるため、その利用が増加することは、すなわちその接続先である幹線の利用促進等にも資することになる。そのような要素（全体）を評価することも重要であると考えている。

## 2. 離島航路

### 2-1 離島航路運営費

### 2-2 離島航路構造改革

昨年度、九州の運輸振興センターが中心となって、離島航路の高速旅客船を中心とした船舶の省エネ調査研究が行われ、その結果として、適正なエンジンの回転数、低速運航が一番効率が良いという結果が出ている。燃料費が高止まりしている現状において、各航路における経費節減の一環として、適正な速度での運航を心がけていただきたい。

離島航路の利用促進に向けた取り組みにおいて、島民の中には、なかなか来島者の呼び込みを歓迎しないという方もおられると聞いている。航路の活性化のためには、島民の意識改革というものも必要ではないかと考えるところ。こうした島民の方々にも理解をしていただくよう航路関係者からの働きかけをお願いしたい。

## ○ 地域公共交通バリア解消促進等事業

### 1. バリアフリー化設備等整備事業

鉄道に関する今回の評価対象は、まくら木の交換、点字ブロックの設置

など、利便性向上につながるものではないため、評価に当たっては、実施したか、しなかったのかの100点かゼロ点かのどちらかとなる。この補助制度のルールとして年度末に終わる必要があり、年度内に事業完了できなかった部分がある場合は残念ながら良い評価ができないものとなっている。それ以外については、点数をつけるなら100点をつけて良いのではないかと考えている。

ノンステップバスについては、導入の遅れが非常に目立っている。その要因としては、地形的な要因、あるいは地理的な要因、乗合バスの厳しい経営状況等が影響している。高齢化の進行が回避できないという状況に対応していくためにも、各種の補助制度を有効に活用して、すべての利用者に利用しやすい車両の導入を進めていただきたい。

ユニバーサルタクシーについては、全国に先んじて高齢化が進んでいる中国地方において、すべての利用者に利用しやすいタクシーとして導入促進をしていただきたい。ユニバーサルタクシーを一度に数台導入する事業者においては、普通のタクシーと同じような運用であり、一方ユニバーサルタクシーを1台だけ導入する事業者は、専ら介護タクシーとしての利用に特化している。今後は車両を使い分けるのではなく、多様なニーズに対応でき、機能統合した汎用性の高い特性を持つユニバーサルタクシーのメリットを大いに生かした運用を目指し、さらに導入促進を図っていただきたい。

## 2. 利用環境改善促進等事業

ICカードやバスロケ等、補助対象事業の導入費用が高額となるため、市町村等行政と交通事業者の連携協働によって取り組みを進めていただきたい。

### ○ 井笠鉄道バス路線廃止について

1. 昨年、全国で初めて乗合バスの突然の経営破綻、事業廃止という事態が中国運輸局管内で起きたが、自治体の予算措置・バス停の調整等を行い10月までの運行を継続した。以後、路線を維持しているという状況である。

井笠鉄道バスの破綻・廃止を踏まえ、今後定期的に乗合バス事業者の経営状況を注視していきながら、万が一の場合に備え、事業者間、関係者間で対処方法を検討していく必要があると考える。

2. 本件において、当該地域でバスのサービス水準が随分落ちたが、もともと需要がないところに路線設定をしていたため、今回少々サービス水準を下げても影響がなかったという結論にするのか、そのような状況に到るまでに地域協議会等の機能が充分発揮されていたのか等について、事業者も含め運輸局としても丁寧な分析・検討による判断が必要である。廃止という事態が起こるまでのモニタリング結果を含め、いま一度整理して、他の類似事例への警鐘メッセージとして伝える必要があると考えている。

○ 評価手法について

1. 評価のあり方について、具体的な実績数値を評価するハード面の部分と波及効果などを評価するソフト面の部分といったように、それぞれの協議会で評価する目標設定が異なっており、評価のあり方については、ある程度、運輸局で目標設定の項目などを統一する必要があるのではないのか。
2. 一次評価の際に、目標が達成できない何かの要因があり、アンケートの実施や利用促進の実施等の対応策の記載があるが、具体的にどのようなアンケートを実施したとか、どのような利用促進を実施したとか、もう少し踏み込んで、評価していく必要があると考えている。
3. 離島航路構造改革事業の中で、新船を建造するに当たって調査事業の協議会構成に会計専門家が委員となり、専門家による航路診断・経営診断等が行われている。航路だけでなく、陸上系も客観的に、会計的な判断を示してもらおうということも必要ではないか。
4. 各事業の目標設定について、より良いものにしていくという意味でも、簡単に達成可能なレベルの目標ではなくて、やはり現状よりもう一步改善、レベルアップするような目標設定が良いのではないか。