

平成 26 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 27 年 2 月 23 日 13:30～17:00
合同庁舎 4 号館 2 階第 11 号会議室
(50 名参加)

○山根委員：

(地域間幹線系統について)

- ・全事業者において計画どおり運行がされている。
- ・全国的に少子高齢化に伴う人口減少が問題となっている中で、中国地方においてはその進捗が速い状況であり、各事業者、自治体においては、利用者の確保、路線維持については大変な苦勞があると思っている。そのような状況を踏まえた上での提言として、バス利用者の減少をくい止め、あるいは増やす手法のひとつとして、観光をテーマとした利用促進策について二次評価において触れさせていただいた。観光客をターゲットとしたフリー乗車券の導入、バス車内での観光地PRなど、交流人口の増加、地域の活性化に寄与できる可能性も秘めていることから、各地域においても、このような利用促進策を検討していただきたいと思っている。

(車両購入減価償却費補助について)

- ・車両購入減価償却費補助についても各事業者とも計画どおりに導入がされている。
- ・国土交通省では平成 32 年度までに国内の乗合バス車両約 5 万台のうち 3 万 5 千台をノンステップバスにするという目標があるが、中国運輸局管内においては平成 26 年 3 月現在で総車両数 4042 台中 839 台、約 20%の導入率となっており、関東・近畿・中部といった大都市圏に続いて 4 番目に導入率が高い地域となっている。
- ・現在、全国的に赤字経営の路線バス事業者が多く車両の更新が困難な状況の中、これだけの導入率が確保できているという点についても、そして、今回計画どおりに導入されたという点についても非常に評価できるものである。国と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いくので、次年度以降についても計画どおりに導入できるようご協力願いたい。

○企画観光部交通企画課長（川上委員代理）：

(地域内フィーダーについて)

- ・運行事業者と協議会との連携をより密接に取っていただきたい。
- ・管内では、経営不振により事業廃業の結果、突如フィーダー交通も

廃止せざるを得ないケースがあった。地域住民に多大な不利益が生じるとともに、自治体（協議会）も運行再開に向けた調整等のための緊急対応や、補助金の交付がなくなるなど、多大な負担が発生する。本事例では、事務局が運行事業者の状況を注視しており、しっかり情報収集に努めていた点は他の協議会においても参考として頂きたい。

- ・別事例として、道路運送法認可及びネットワーク計画認定上のルートが道路工事により通行できないことから、道路運送法・ネットワーク計画上の必要な手続きをとることなく、異なるルートで運行を継続した事案が発生。本件は運行事業者による工事内容の確認、道路運送法の手続きに関する理解が不十分であったことなどが要因であると考え、協議会としても運行状況の把握ができていなかったという問題点がある。
- ・各協議会においては、運行状況や経営状況を把握し、不測の事態に対する予防、あるいは対応について、運行事業者、地域住民等との情報交換・意見交換をしっかりと行うなど、日頃から地域における取組を把握する努力を継続していただきたい。
- ・NPOによる過疎地有償運送で、交通事故により運転手が死亡、乗客1名が負傷するという事例があった。公共交通の基本は安全・安心な運行であり、各協議会においては、特に自家用有償運送やNPOによる過疎地有償運送について、定期的に安全運行に関する勉強会や研修等を開催するなど、安全運行の徹底を図っていただきたい。
- ・前回の講評の中で触れているが、今回もネットワーク計画の目標設定自体が少し低いのではないかとと思われる協議会が散見された。地域公共交通の確保・維持については、取組内容も重要だが、目標設定と取組内容の効果検証が非常に重要である。
- ・本年度目標を達成した協議会においては、次年度はより高い目標を設定するなど、より良い地域公共交通を目指す努力を継続いただきたい。
- ・フィーダー補助について全般的に言えば、各協議会ともほぼネットワーク計画どおり事業が遂行されたと考えている。各協議会におかれては今後も引き続き、関係者と連携を深め、地域公共交通の確保・維持に取り組んで頂きたい。地域の活性化は各協議会の取組にかかっている。運輸局としても、より良い取組を行えるようしっかりとサポートしていきたい。

○三原委員：

（離島航路運営費等補助金について）

- ・管内18事業者20航路について、各協議会においては、利用者利

便、経費の節減、収入増に関するものといった、主に3つの点について、取り組んでいただいたのではないかと思います。

- ・利用者利便については、気象の影響はあるが最低限の運航回数が確保されている。
- ・経費の節減については、これ以上の節減は困難といえるところまで努力されていると感じている。事例の中では、船員による日々の点検、修理により修繕費の削減の取り組みがあった。
- ・収入増につながる取り組みとして、交流人口の増加を図るものとしてドック入りの回航を利用したツアー造成について事例発表があった。山口県防府市から広島県尾道市にある造船所への回航を利用し往復のツアーを造成したもので、瀬戸内海の港を東西に結ぶ航路は貴重であり観光需要も期待できるものである。本来なら費用しか発生しないことを収入源に変えるという国内でもあまり例がない取り組みであり、船員さんのモチベーションも上がっており、他の事業者の参考事例となる点も含め特に評価したい。
- ・また、Facebookによる各航路の情報発信の事例についても、一般の方々においては、日頃、離島航路を見かける機会も少ないと思われるが、こうした状況の中、SNSは容易に全国発信でき、少ない費用で効果は大きいと思われるところであり、地道な取り組みではあるものの、今後の収入増につながるものだと考える。

(離島航路構造改革補助金について)

- ・地元自治体が新船建造し航路事業者に無償貸与することにより航路の経営改善が図られ、利用者利便の向上、修繕費の削減につながることを期待し、引き続き国としても支援をしていきたい。

○奥田委員：

(離島航空路について)

- ・路線の維持存続が第一目標ということでは達成されている。確保維持改善事業として、改善という観点では、他の委員からの発言のとおり、観光という側面ではどうか、貨物の観点で人と物は性質が異なるが一日一便ではどうなのか、他のモードとの関係で考えてみてどうか等、今後少し視野を広げて議論していただくことも大切であると考えます。

○鈴木委員：

(利用環境改善促進等事業について)

- ・低床車両の導入、停留所の整備、一齐放送装置の高度化などの事業を実施し、走行環境の整備による速達性・定時性の向上、バリアフリー化や案内システムの高度化による利用者利便の向上が図られた。

- ・ L R T の走行環境の改善に関しては、自動車の走行環境や歩行者の安全確保等の観点から道路管理者、警察等との調整が必要であるとともに、まちづくりの観点から関係先との連携が不可欠であり、こうした多くの関係先との連携・協議を経て、事業が実施されている。今後も、交通関係者のみならず、まちづくりに関係する幅広い視点を踏まえ、あらゆる人にとって移動しやすい交通手段として整備がされることを期待する。

○加藤委員：

- ・ 離島航路での取組が懸命に行われていると感じた。島の人口減少や高齢化、本土とを繋ぐ唯一の公共交通機関であるという危機感が背景にはあると推測される。他のモードでも学ぶべきである。
- ・ 山口市の「みんなが利用したくなる生活交通推進会議」の事例でワークショップを通じて事業者の意識改革を促す取組、離島では航路間での競争を促していく取組など、非常に有益な取組だと感じた。
- ・ バス、タクシー事業者では経営の厳しい中、若い職員を採用しており、今までのバス事業の概念ではない考え方でアプローチをされている職員もいる。ワークショップ等の取り組みを通じてそういった方との連携を進めていてもらいたい。また事業者でも FaceBook など情報発信に取り組まれているところもあり、期待を持っているところである。
- ・ モード間の連携では航路の情報発信を陸上関係のバス博で行う、あるいはバス博の話題を航路の FaceBook に掲載する等で徐々にモード間の連携も進んでいくものと思う。山口県の情報では陸上交通が離島航路と接続している場合に補助対象とするという仕組みがあるということで、こういった連携を図ってハード、ソフトがうまく回っていくことを期待したい。
- ・ 高速バスの取り組みで着地点の地域交通バスのフリー・チケットを配布している事業者、目的地の観光情報を提供している事例などがあり、他の地域でも日常の補助対象路線だけでなく、交通事業者が持っている資源との連携、活用を図っていただければと思う。
- ・ ノンステップバス、バリアフリー化については、道路の状況によっては導入が難しいという話もあるので、まちづくりの観点として道路改良、整備局、県、市の関係部局等との連携も必要と考える。
- ・ 地域間幹線では通勤利用が見込めるルートへの変更、道の駅開業に伴う乗り入れ、地域の需要を捉えてダイヤの改正を行うなどの事例があり、他路線でも参考とされたい。
- ・ 利用実態の把握について、1 便当たり何人という計り方が一般的かもしれないが、系統キロの長い系統では実乗車のない区間も多いと思わ

れることから定量的な評価だけでなく実際の利用実態を把握し、もっと質的な状況把握をした上で再編を考えていただきたい。また、生活している住民や需要については変化していると思うので、前年実績から今年度目標を立てるだけでなく、実態を把握した上での目標値を設定していただきたい。

- ・フィーダー系統における目標値としては、幹線交通と接続するネットワークという観点から、幹線との乗り継ぎ、ネットワーク全体としての利用者の増加、クオリティの向上といったことも併せて評価していただきたい。協議会によっては市域全体の利用者数の増加を目標としている例もあるので、参考にしていきたい。

○藤原委員：

- ・確保維持改善事業に対する評価については、数年前から、インプット型からアウトプット型の評価、つまり、何かを実施しますという目標ではなく、実施した結果何を達成するかという形に変わってきている。本評価委員会もこの考え方が毎年浸透してきており、例えば「みんなが乗りたくなるバス、利用してみたいくなるバス」というのは典型的なアウトカム指標であり、「低床バスを導入する」というインプットに対して「利用してみたいくなる」というアウトプットを前面に出していくという、とてもよい方向性ではないかと思う。各事業者、担当市町、県の方々においてはこの方向性は是非断ち切らずにお願いしたいと思う。
- ・その中で、目標値の設定については、工夫の余地として、より客観的な目標値のたて方が必要ではないかと感じる。例えば本会議は地域公共交通の会議であり、生活交通が議論の対象だと思うが、その一部を観光にも使うことについては、総じて評価委員からはポジティブに捉えた発言だった。しかし、本来の目標は住民の生活交通の確保が第一の目標のはずであり、これを損なってまで観光のための公共交通を推進してとすれば本末転倒である。今回紹介があった事例では1年のほとんどは生活交通として使っていて、ほんの数回ドックに行くときに観光に使うというものがあったが、これはすばらしいアイデアだし、これで得られた収益が日常的な収益よりも圧倒的に高ければ極めて効率的だとは思っている。しかし、こういった取組については目標値のたて方をより客観的に、そして、みんなが納得できるように設定しないと誤った方向に行くおそれがある。
- ・また、昨今、人口減少が叫ばれているが、これは分かっているトレンドなので、これ自体が目標達成できなかった理由にならないように、より客観性の高い目標の置き方を考えてほしい。
- ・さらに、目標のターゲットとして、日頃頻繁に使う人を対象にするの

か、減多に利用しない、又は新たな利用者なのかについてはよく吟味する必要がある。例えば、同じ FaceBook、SNS であっても交通機関を頻繁に使われるお年寄りに対しては、いくら FaceBook で情報発信しても、なかなか伝わらない一方で、若者や日頃 SNS を使っている人に対して、新規利用者開拓という観点で使うのであれば、大変有効な手段であるように思う。したがって、目標値を設定するときに、ターゲットの据え方も含めて客観性が必要ではないかと思う。

- ・利用者と事業者と行政の間の連携はますます重要だと思う。会議やワークショップ等で理解し合うということを通じて、いろいろな発見があり、検討すべき施策にもバリエーションがでてくると思う。離島航路の関係で、予期しない事故や故障に対してもう少し補償が欲しいという意見があった。これは公共交通における補助の話なのか、保険制度そのものの話なのか分からないが、例えば、高齢者の免許返納を例にすると、これは保険制度と密接に関係してくる訳で、免許返納してバスに乗ってもらうことで自動車保険そのものの考え方が変わってくる可能性がある。この場合であれば保険制度の次のステップも念頭においた上で、利用者と事業者と行政の連携のあり方が問われることとなり得ることを考えると、公共交通についてもこういった時代になってきたのかと感じた。
- ・地方創生、女性の社会進出というキーワードが飛び交っているが、運輸行政においてどこまでこれが実現しているのかについても考えるタイミングになっているのではないか。船員、運転手の確保・教育に関して、例えば、地方創生の関係事業として取り組めないか。女性運転手が日本ほど少ないところはないが、バスの運転手にパートタイマーの女性が増えないのは、社会として教育や制度が不足しているからだと思うが、今は追い風が吹いているので、まさに取り組む絶好の好機だと思う。また、路線バスを乗り継ぐテレビ番組等バスマニアを増やす方向にも社会が動いてもいるので、是非こういった公共交通にフレンドリーな機運、女性進出の機運を失わないためにも、今こそいろいろな仕組みの見直しに取り組むべきときではないかと、事業者というよりも行政に対してかもしれないが感想を感じた。