

令和２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

新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から書面開催

○森井委員（自動車交通部）

【地域間幹線系統について】

・新型コロナウイルスの感染が拡大する中、幹線補助を受けられている事業者のみなさま方におかれましては、地域住民の方々の生活の足として、その影響を考慮し、減便は必要最低限にとどめ、あわせて自治体等からの支援金や各種助成金を活用しながら、感染症防止対策を徹底し運行の確保に努めてこられたことに対し、感謝いたします。

・さて、今年度事業においては、新型コロナウイルスの影響による輸送人員の減少に伴う運休を除けば、ほぼ計画どおり運行されております。しかしながら、目標の効果・達成状況については、昨年度より評価が下がった系統が多く発生しており、これも新型コロナウイルスの影響を大きく受けたことによるものと考えられます。

・ご承知のとおり、全国的に少子高齢化に伴う人口減少が問題となっており、とりわけ中山間地域の多い中国地方においては、その進展が著しく、バス利用者の減少傾向に歯止めがかかっていません。このような状況の中で、新型コロナウイルスの影響による利用者の減少は、各事業者への事業収支へも影響を及ぼし、さらに厳しい状況の中で事業運営を余儀なくされています。

・各事業者並びに各自治体におかれましては、これまでも利用促進や利便性の向上に取り組んでいただいているところですが、新型コロナウイルスの影響により各種取組が実施しづらい状況があることが資料からうかがえます。地域に真に必要な路線として維持していくために、引き続き、関係者が連絡を図りながら、知恵を絞り、利用促進や利便性の向上に努めて頂きますようお願いいたします。

・一方で、地域公共交通活性化再生法の計画制度と路線を維持するための補助制度の関係が見直され、乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動することになります。これにより、公的負担による路線の確保・維持が効率的・効果的に行われることが期待されます。そこで、この「地域公共交通計画」の策定においては、利用促進策、生産性向上に向けた取組みなどととともに、さらには、コロナ禍で経営にダ

メッセージを受けた事業者の回復に向けた方策などについても、関係者間でしっかりと議論して頂き、持続可能な路線維持のあり方をご検討頂きたいと考えております。

・運輸局としても、地方バス路線の維持は重要な課題と認識しており、引き続き支援を行って参りますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【車両減価償却費補助について】

・今年度事業者においては、新型コロナウイルスの影響により車両購入計画の一部に変更はありましたが、各事業者ともほぼ計画どおりに導入されております。

・二次評価でも記載しておりますが、令和2年度までに乗合バス車両の70%をノンステップバスにする目標がございます。また、令和3年度からは令和7年度末までに乗合バス車両の80%をノンステップバスにする新たな目標が設定をされています。ここ中国運輸局管内においては、令和2年3月末現在で約59%の導入率と、残念ながら目標を下回っている状況です。

・国土交通省／中国運輸局といたしましては、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きますので、次年度以降につきましても、引き続き計画どおりに導入していただきますよう、ご協力の程よろしくお願い致します。

○太刀掛委員（交通政策部）

【地域内フィーダー系統について】

・事業の適切性については、各事業者おおむね計画どおり運行されており生活交通の確保が図られていると評価をしております。

・目標の達成状況については、新型コロナウイルスの影響がありましたので、一概に去年との比較ができないと考えておりますが、外出自粛要請などがあつた中、減便を最小限に抑え運行して頂いたことは評価しております。コロナの影響が収束する見通しがたちませんが、各協議会において、住民と連携した利用促進や運行内容の見直し等、地域と一体となり生活交通の維持に取り組んでいると認識しています。これからもより一層、関係者と議論していただき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保をお願いしたいと存じます。

・また、昨年 11 月に改正活性化再生法及び独占禁止法特例法が施行されております。網形成計画が地域公共交通計画と名称が変更し、作成することが努力義務化されました。今後、補助金との連動もごさいますが、どのように交通を維持していく必要があるのか、改正法に沿った形で計画していただきたいと存じます。皆様もご承知のとおり全国的に運転手不足が続いており、各地域で運行をしているコミュニティ交通が困難になってきているという実態もごさいます。単なる交通網の形成のみならず、今までの公共交通のみでは対応しきれない場合にスクールバスや福祉輸送等、これまでは公共交通とは考えてこなかった輸送資源を活用することも念頭におく必要が出てきておりますので、広く関係者と協議していただきますようお願い申し上げます。

【地域公共交通調査等事業について】

・すべての事業で適切に実施しているまたは実施する予定である点を評価します。

・今後、網形成計画として作成して頂いた期限が切れるものが多くあります。本補助事業を活用していただき、法改正に沿った内容に見直していただきより良い計画を作成していただきたいと存じます。

○迫田委員（海事振興部）

【離島航路運営費等補助金について】

・事業の適切性につきましては、全ての航路で概ね計画通り実施されており、離島住民のライフラインとしての役割を果たしているものと思います。

・目標の達成状況につきましては、協議会ごとに目標設定や達成状況の判定基準が異なっていますが、運航回数につきましては荒天や予期せぬ故障等といった、やむを得ない事情を除いて、概ね当初の目標を達成できているものとして評価しています。

一方輸送人員については、新型コロナウイルス感染症の影響によりすべての航路で前年度を下回る結果となり、目標を達成できた航路は一部にとどまりました。感染拡大防止のため、各航路とその関係者がこれまで実施してきた観光客誘致をはじめとした航路活性化策を積極的に行えなかったことが主な原因と思われますが、未曾有の世界的な感染症拡大でありこれはやむを得ないものと考えています。

現在のところ当局管内の事業者には島民を含め感染者発生への報告はありません。これは各事業者をはじめとした関係者の徹底した感染症対策が功を奏したものと考えており、全国的に減便等の動きが広がる中、す

すべての航路で通常の運航を確保できたことは島民の生活航路という本来の役割から考えると評価に値するものと思っております。

・また、このような状況にあっても大竹市・阿多田島の「海上釣り堀」や備前市・鴻島の別荘地など、比較的堅調な来訪者数を維持している施設等もあり、コロナ禍における航路活性化の取組みの好事例となるものと期待しています。

・瀬戸内海を中心に中国地方の島々は、まだまだ潜在的な可能性を秘めていると思います。コロナ禍という厳しい現状はありますが、その状況を見極めつつこのような観光資源を活用して、航路の安定的な維持・活性化につなげていくことを期待します。

【離島航路構造改革補助金について】

・今年度は予定通り三洋汽船（株）と（有）野島海運にそれぞれ新船が投入されており、事業は適切に実施されているものと考えます。

・いずれの航路でも修繕費が大幅に圧縮されたほか、新船を活用した新たな収入源の確保を模索しており、新船導入が航路事業活性化に資するものになっていると考えています。

・今後も、策定された航路改善計画に従い、課題の解決に向けた取り組みが進められ、航路の安定的な維持・活性化が図られることを期待します。

○加藤委員（米子工業高等専門学校教授）

・各協議会（事業者等）で行われた事業や取り組みについて、その内容や状況を詳しく記載されている協議会（事業者等）とそうでない協議会（事業者等）が見られますが、二次評価や第三者評価を受けることを意識して、例えばダイヤ改正を行ったのであればその内容（ポイント）や効果等について記載していただきたいと思います。

また、評価につきましても、公的資金（税金）が投入されている（支出されている）ことを意識して行っていただきたいと思います。

・各協議会（事業者等）で、いろいろな利便性向上策や利用促進策（一般的なものから独自のものまで）を実施されている様子は、従前より評価シートに記載されているところではありますが、中国運輸局管内でそれらを網羅的に収集し、利便性向上や利用促進等に資する施策のメニュー

一覧として取りまとめ各協議会（事業者等）へフィードバックしてはいかがでしょうか。各協議会（事業者等）での情報共有や横展開を期待したいと思います。

また、さまざまな施策や取り組みを実施した事実（の記載）のみならず、それが所期の効果をあげられているか（あるいは予期せぬ成果が得られた等）、その要因やうまくいっていない場合はその後の対応策など、各施策や取り組みを把握（効果測定）してその評価に基づき効果的な施策展開を図っていただきたいと思います。例えばバスの乗り方教室は定着・定式化した取り組みではありますが、レベルアップした内容や工夫した企画の登場が待たれるところです。

また、バスロケを導入・整備している地域が増えていますが、それが利用者の利便性向上に繋がることはもちろん、バスロケのデータを活用した運行ダイヤの見直し等にも積極的に利活用されてこそ有用であると考えます。バスロケの他、ICカードの導入エリアも拡大しており、今後MaaSなどICT導入が進むと思われますが、それらから収集されるデータ活用による運行改善や新たな施策に繋げていくことも重要であると考えます。

・乗合バス車両のバリアフリー化に関して、ノンステップバスの導入（旧型車両・老朽車両の代替が進んでいること）は一般市民に対して広く周知を図り、快適性や乗り心地が良くなっていることをアピールして需要喚起に努めていただきたいと思います。バリアフリー化の目標が令和3年度から「令和7年度末までにノンステップバス割合が80%」に引き上げられると伺いましたが、中国運輸局管内では、令和2年度までの70%という目標値が未達となっています。事業者によってバリアフリー化（車両導入）の考え方や目標値に違いも見られるところ、他方、中山間地域を多く抱える中国地方の地域特性上、おしなべての目標値の設定に無理があると言えなくもありません。例えば都市部と中山間地域に分けてそれぞれの導入実績を把握・分析し、実態に即したバリアフリー化を進めていく（目標や道筋を設定していく）ことを提案したいと思います。

・「離島航路」で（他の事業にも言えることですが）、（事業の今後の改善点として）「島内人口が減少傾向にあり島民の利用増が見込めないなか、島内の「海上釣り堀」2社の利用客が増加しているため、乗船定員をオーバーすることもある。このため、両釣り堀代表者と利用者見込みの連絡調整を行うことで、付船等により対応し、釣り客の増加に対応できるよう引き続き努力し、運賃収入の増加を図る」とありました。需要が発生している目的先と連携して、増加した利用客（来島者）を取りこぼさな

いよう対応されていることを評価する一方、付船等による対応がコスト増になっていないか心配もするところで、集中する需要を船賃や釣堀の利用料の割引や特典付与などで他の余力のある時間帯に誘導し、平準化することはできないかと思いました。交通・運輸関係の人材確保が厳しい中で、需要を分散できれば、「3密」回避にもなり、需要と供給のマネジメントを図っていくことが持続可能なサービスに繋がっていく一助ではないかと考えます。

また、観光的なクルーズの開催や Facebook 等を活用した情報発信は、これまでも積極的に取り組まれ、成果もあげている好事例として拝見しておりますが、新たな展開や施策なども期待したいところです。今後の対応として「航路情報のGTF S対応のため、職員研修を行い、案内業務のデジタル化を進める」とする事業者がありますが、陸上交通のみならず海上交通も含めて、デジタル化（DX）への対応が進むことを期待します。また、新しいチャレンジが交通・運輸事業の魅力化（若者などからの関心）や職場の活性化にも繋がることと思われます。

・総じて、“新型コロナウイルスの影響で輸送人員が減少したことにより・・・”ということではありますが、減少の中身をしっかり検証していただくことが反転攻勢への糸口を見出すことに繋がると思います。

新型コロナウイルスによる外出自粛（抑制）に伴う公共交通利用者の減少は、どこまでがコロナの影響で、どこからが少子高齢化や人口減少によるもの、あるいはそれ以外によるものなのか。いずれ訪れる未来の到来が早くなっただけととらえる向きもあります。

学校の一斉休校（一部自治体では休校せず）が順次終了して学校が再開したり、第1波の収束後、GoTo トラベルが開始され人々の移動が復調したり、その後第2波・第3波に見舞われたりと、2020年年初からの1年間、一定、一様ではなかったと思われます。月ごとや地域・路線種別などによってこの間の利用実態（データ）を分析・考察し（目的先である学校、病院、商業施設や観光施設などの来訪者の状況などとも突合し）、with コロナや after コロナの地域交通計画や今後のサービス水準を検討・共有していただきたいと思います。

・「計画策定」では、5つの協議会で事業を活用した調査および計画策定が行われており、広大な面積を擁する中山間地域や、瀬戸内の離島、経済や生活が近隣の都市圏に含まれる市町、平成の合併で都市部から農村部までを抱える自治体といったバラエティのある地域をベースとした地域公共交通計画が策定されるものと推察いたします。その調査データや策定過程・議論なども含めて、また“輸送資源の総動員”といった観点も踏まえて、各計画を広く公表していただけると他地域にとっても参考

になるのではないかと思います。計画策定がゴールではなく、その着実な実行のため、当該市民や関係者への分かりやすい周知や意識統一などが重要であることは言うまでもありません。

国連が採択した「SDGs」（持続可能な開発目標）は政府や自治体、企業などで幅広く参照されていますが、（はやり言葉を安易に取り込むということではなく）地域公共交通計画においてもSDGsと連携することが可能ではないでしょうか。「脱炭素社会の実現」も視野に入るものであるかと思っています。

・「利便増進計画推進」では、昨年度に引き続き、バスマップの作成・配布が行われています。ICTによる情報伝達が主流になりつつある（検索サイトやアプリが充実している）とはいえ、公共交通の利用者である高齢者などには紙媒体の方が馴染みがあり、マップ等の作成は必要だと思いますが、それがルーティン化するのではなく、どのように利用（活用）されているか、分かりやすいものになっているか、利用促進に繋がっているかといった検証と利用者サイドの声を生かしたバスマップの更新を行っていただきたいと思います。実際にマップや時刻表などの利用実態の把握やアンケート調査は難しさもあると思いますが、ユーザーサイドに立った情報ツールが作成されることを期待します。作成段階からユーザーやターゲットとする方々に参加してもらってアイデアを出しながら制作していくといった試みはどうでしょうか。併せて、SNS等による動画や“ゆるい”（硬くない）情報提供・発信などデジタル化にも対応し、効果的な情報提供・発信に努めていただきたいと思います。

○藤原委員（広島大学教授）

・各協議会等による評価にもとづき運輸局等における二次評価結果はいずれも妥当であると判断します。

・特に各協議会や事業者が腐心・尽力されているコロナ感染症対策には敬意を表します。

・コロナ禍での利用者数減少の原因として、総移動数の減少によるものと公共交通から私的交通への転換によるものを区分できれば今後の対応に参考になると考えられます。

・公共交通の魅力が、サービス水準の改善による「利便性」から健康や癒やしによる「安心」へと転換しつつあるように感じます。評価指標もこうした新しい視点を加えることが期待されます。

- ・計画によっては路線単位で評価すべきものと事業者全体あるいは地域全体で評価すべきものがあります。評価の単位を柔軟に見直すことも必要です。

- ・事業が計画通り進んだり、新たな取り組みに成功したりする事例には共通して、キーパーソンによるリーダーシップなど数値には表れない「物語」があるように感じます。このような物語を描写した定性的な根拠資料の収集も有用かと思います