

令和3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4年2月18日（金）15:00～17:00

○宮長委員（自動車交通部）

【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について】

・講評にあたり、まずは交通事業者のみなさま方におかれましては、前年度から続く、新型コロナの影響を受けながらも感染防止対策を徹底し、地域の足を確保するため、減便は必要最低限にとどめ、あわせて各県や各自治体からのご支援をご活用いただきながら、運行の確保に努めてこられたことに対し、改めまして感謝申し上げます。

・さて、令和3年度の幹線補助事業における事業の適切性ですが、ほぼ計画どおり運行されております。しかし、目標の効果・達成状況につきましては、昨年より評価が下がった系統も多く発生しています。これも新型コロナの影響を受けたことによるものと考えられます。

・ご承知のとおり、全国的に少子化に伴う人口減少、とりわけ中山間地域の多い中国地方においては、その進展が著しいところがあります。そのことに加え、この2年間続いている新型コロナの影響が、各事業者の収支へも大きく影響を与え、今まで以上に厳しい状況の中での事業運営すること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、新型コロナの影響で各種取組が中々実施しづらい状況にあることがうかがえます。他方で、新型コロナにより生活スタイルやビジネススタイルの変更など、利用者ニーズはコロナ前から変化していると考えられます。利用者の減少がコロナの影響だけなのか、あるいは街の姿がそもそも変わっているのか、あるいは目的地、場所が変わっているのか、そういった状況の変化を様々なデータを分析しながら、ニーズの把握に改めて努めていただき、実施されている各種施策の再検討や見直しを行いつつ、地域にとって真に必要な路線として維持していくために、引き続き、関係の皆様が連携を図りながら、知恵を絞り、利用促進に努めて頂きますよう、よろしく願いを申し上げます。

・一方、乗合バスの乗務員不足が顕在化しており、人材を確保していく必要がある中ですが、追い打ちをかけるように燃料費の高騰が続いており、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増しております。また、昨年度には

活性化再生法が改正され、計画制度と路線維持の補助制度の関係が見直され、運行費補助については「地域公共交通計画」と連動することになっております。コロナ禍により経営にダメージを受けている事業者の回復に向けた方策などと併せ、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。

・中国運輸局としましても、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。

【車両減価償却費等国庫補助金について】

・今年度は、新型コロナの影響により車両購入計画の一部で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、新たな目標として令和7年度末までに80%の目標が設定をされております。ここ中国管内においては、令和3年3月末現在で約66%の導入率と残念ながら目標を下回っている状況です。

・地域特性を踏まえ意識しながら、国土交通省／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に努めるべく各種支援を行って参りますので、次年度以降につきましても、引き続き計画どおりに導入いただきますよう、ご協力の程よろしくお願いいたします。

○太刀掛委員（交通政策部）

【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について】

・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。

・しかしながら目標の達成状況については、未達成となった事業が多く発生しております。このことについて新型コロナウイルスの影響であると片づけてしまうことは簡単ですが、各協議会の皆様には本当に原因が新型コロナウイルスによるものなのかという要因分析をしっかりと行っていただきたいと思っております。

・フィーダー系統とは、地域の移動におけるファーストワンマイルの交通に該当すると認識しておりますが、ここは一番工夫のしようがあるところ

だと考えております。そのためには、地域の移動がどうなっているかという現状把握が一番大事であると感じております。

・一つ例を挙げれば、ヘビーユーザーである一人の高齢者がいることにより利用者数が確保できている状況が、数字からは読み取れないことがあります。仮にそのヘビーユーザーの方が事情により利用できなくなると、急激に利用実績が減少するといったことが生じます。各自治体の交通担当におかれましては、各交通の中身をしっかりと把握していただいた上で、本当に望まれるファーストワンマイルの地域内フィーダー系統の姿に目を向けていただき、改善や見直しをしていただきたいと思いますと考えております。

【地域公共交通調査等事業について】

・補助の仕組みが令和7年度の幹線系統補助、フィーダー系統補助から変わるということをご各協議会や関係自治体に周知させていただいているところですが、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画を作成いただくことが補助金の要件となっています。当局管内の多くの自治体ですでに地域公共交通計画を作成していただいているところではあります。費用をかけずとも計画を見直すことはできますので、しっかりと見直しを行っていただきたいと思いますと考えております。また、地域公共交通計画を未作成である自治体におかれましては、本調査事業を活用いただき、計画の策定を進めていただきますようお願いいたします。

・バリアフリーに関しては、交通とは違うセクション、街づくりセクションの話になるかもしれませんが、中国運輸局では、都市計画を作成している自治体に対して訪問し、マスタープランや基本構想の策定の話をしていただいております。計画策定をご検討いただく際は、本調査事業をぜひ活用いただきたいと思いますと考えておりますので、バリアフリー担当である街づくりセクションへ情報提供していただきますようお願いいたします。

【新モビリティサービス推進事業について】

・ポストコロナを見据え、DX等を活用して利便性の向上や効率化を図る際に活用いただける事業になります。各地域でMaaSの取組が進んでいるところですが、具体的に実施する事業が決まっている場合はぜひ本事業を活用いただきたいと思いますと考えておりますので、何なりとご相談いただきますようお願いいたします。

○迫田委員（海事振興部）

【離島航路運営費等補助金について】

・離島航路運営費等補助についてですが、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、引き続き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っております。

・目標の達成状況につきましては、何れの協議会も、荒天や予期せぬ故障など、やむを得ない事情を除き、概ね当初の運行回数目標を達成できているものと評価しております。なお、本評価期間である令和3年9月までの間、離島航路事業の船員等従事者において、新型コロナウイルス感染者発生の報告はなく、これは各事業者をはじめ関係者の徹底した感染症対策が功を奏したものと考えられ、すべての航路で通常の運航を確保できたことは、評価に値するものと考えております。

・一方、輸送人員については、新型コロナウイルスの影響により、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、多くの航路において、釣り客や観光客をはじめ帰省客にあっても移動が制限され、各航路で航路活性化策を積極的に行えなかったことは言うまでもありません。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おります。

・このような状況下ではありますが、岡山県笠岡市の笠岡～六島航路は、当初の目標輸送人員を上回った数少ない航路のひとつです。ビアフェスイベントや着地型ツアーなど地域おこし協力隊による地域活性化の取り組みや、コロナ収束期においていち早く地元自治体が観光客誘致の支援策を実施した成果が出たものと認識しております。また、コロナ禍において、キャンプなどアウトドア人気が高まっていることは、今後の観光客誘致にとって追い風になると思っておりますので、そのような需要を取りこむ施策にも今後期待しております。

・近年、瀬戸内を中心とした中国地方の島々は、年々注目度が上がり、瀬戸内海をめぐるクルーズ船が相次いで就航しています。コロナ禍の状況を見極めつつになりますが、観光客誘致をはじめとした航路活性化策を関係者連携のもと取り組むことで安定的な維持・活性化につなげていくことを期待いたします。

【離島航路構造改革補助金について】

・3航路において調査事業が実施され、効率化船舶への代替建造を行う方向となっております。この事業を引き続き活用し、今後のカーボンニュートラルも見据えながら、燃料費削減をはじめとした効果を発揮され、経営改善にご尽力頂きたいと考えております。

・代替建造は、萩～見島航路において実施され、計画では令和3年6月に就航が予定されておりました。しかしながら、就航直前に契約解除という結果となり、島民の皆さんが期待されているところ、就航が約2年遅れたことは誠に残念であります。新船就航まで安全運航に努めて頂きますようお願いいたします。

・今後も、本事業で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いたします。

○加藤委員（米子工業高等専門学校教授）

・陸上、海上、空港・港湾アクセスの系統も含むそれぞれの事業が一連のものとして繋がって行って、スパイラルアップしていくことが求められていると思いますので、本日のような情報共有する場を活かしていただければと思っております。

・サマーキッズパスや子ども50円バス（キャンペーン）の質疑をさせていただきましたが、上手くいった事例や特徴的なケースを横展開していただいたり、逆に上手くいかなかった事例やケース等も掘り下げていただくことにより、何か課題解決のヒントが生まれることもあると思います。各県、運輸局がハブやプラットフォームになって、事例を共有したり、情報交換をするきっかけに今日この場がなればと思っております。

・各協議会での議論（内容）や評価にいたる過程、また、調査等事業において地域公共交通計画等を策定したプロセス（議論の内容、現況把握、アンケートやヒアリング調査などの一次データなど）を適時適切に公表し、どのようなエビデンスや議論、手続きを経て立案されたものなのか、市民や外部からも検証可能な形にしていいただければと思っております。

・コロナのこともありますが、人口減少や少子高齢化が更に進展して行く中で、新たなモバイル技術を活用した取組（マイクロモビリティ等の導入）を伺うことができました。新しい技術や各協議会の知恵と汗を結集してブレイクスルーができればと思いますので、引き続き応援や期待をしたいと思っております。

○藤原委員（広島大学教授）

・昨年から続いて、コロナ感染症の影響が公共交通の利用に大きな影響を及ぼしているということは事実だと思います。その影響が外出規制によるものであるか、交通手段の転換によるものなのかによって対応策が違ってくるように思います。地域からの視点になると思いますが、そもそも外出が減ってしまったということについては、政府を含め、リスクに対する認識について正しいのかという議論が必要だと思いますし、交通手段の転換、例えば公共交通で移動した人が私的交通に変わっているということであれば、車内混雑や乗換が原因となっているので、例えば混雑時の料金の見直し等、一歩進んだ検討が必要だと思われれます。

・今年から新たなモビリティ、特にマイクロモビリティの話が加わったことは、時代を反映しており今まで欠けていたことなので、ギャップを埋める意味でも重要な議論だと考えております。ニューノーマルに向け、公共交通がどこまでをカバーするのかという考え方の転換期の議論にも使えるのではないかと思います。マイクロモビリティやAIを活用したMaaSのような新しい交通について、忘れてはいけないのが、公共交通の一部なのかどうかについての考え方が最初にはないといけないので、そこを見失わないようにしないといけないと思っております。

・地域公共交通の協議、計画、ネットワークの再編のサイクルが、社会の変動期を迎え変わってきているように感じております。具体的には、サイクルが早くなっていると感じております。空間的には、一般論になりますがオープンスペースの価値が見直されています。地域公共交通で言えば、交通結節点の価値が大きく変わってきていると思っております。交通結節点に求められる機能が乗換をスムーズにすることだけではなく、乗換と乗換の間に生産的なアクティビティが行われるような、例えばステーションブースを整備するであるとか、あるいは非常時に使用する交通結節点として整備する等の考え方も出てきていると感じております。