

# 参考資料:地域公共交通に関する論点整理の現状

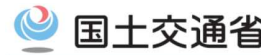
令和元年6月21日

国土交通省 関東運輸局  
交通政策部 交通企画課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の開催について



### 開催概要

- バス・タクシーの需給調整の廃止(平成12年・14年)から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定(平成19年)から約10年が経過し、公共交通利用減少や公共交通事業者の赤字運営等の諸課題の顕在化を踏まえ、地域における交通ネットワークの維持・確保に向け、地方自治体・民間等地域の主体が、潜在力も含めた地域力の発揮により、**持続可能で地域最適な利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方**等を幅広く検討する。
- 第1回は11月1日に開催し、**平成31年夏頃の間とりまとめを目途**に検討。

### 地域交通を巡る検討課題

#### 【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

#### 【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

### 構成員

- |        |                             |
|--------|-----------------------------|
| 山内 弘隆  | 一橋大学大学院経営管理研究科教授(座長)        |
| 池田 千鶴  | 神戸大学大学院法学研究科教授              |
| 大井 尚司  | 大分大学経済学部准教授                 |
| 大串 葉子  | 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授         |
| 大橋 弘   | 東京大学大学院経済学研究科教授             |
| 大森 雅夫  | 岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長) |
| 加藤 博和  | 名古屋大学大学院環境学研究科教授            |
| 齋藤 薫   | 日本バス協会地方交通委員会委員長            |
| 住野 敏彦  | 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長          |
| 田中 亮一郎 | 全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長    |
| 常石 博高  | 高知県田野町長                     |
| 土井 勉   | 大阪大学特任教授                    |
| 西川 一誠  | 福井県知事                       |

(事務局長) 公共交通政策部長  
(事務局) 公共交通政策部  
自動車局旅客課

### スケジュール

- 第1回 11月1日(水)
  - ・地域公共交通の現状と課題(各種データをもとに)
- 第2回・第3回 11月16日(金)・11月22日(木)
  - ・自治体・事業者へのヒアリング
  - 小松市、浜松市、高松市、田野町、みちのりHD、ぐるっと生瀬、第一交通、移動ネット、広島電鉄、南太秦自治会
- 第4回 12月7日(金)
  - ・地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方 等
- 第5回 1月16日(水)
  - ・地域交通等を支える交通事業者のあり方 等
- 第6回 2月15日(金)
  - ・支援制度のあり方
- 第7回 3月11日(月)
  - ・支援制度のあり方 等
- 第8回 5月17日(金)
  - ・本検討会の提言ポイント(案)について 等
- 第9回 6月7日(金)
  - ・本検討会の提言(案)について

# 議論の流れ

## 国・自治体等公的主体からの観点

- 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方
  - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
  - ◆ 計画の実効性確保のための事業制度のあり方
- 計画を実現する支援制度のあり方
- 地域(自治体、民間事業者)の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
  - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築
  - ◆ 事業者・自家用有償旅客運送・共助の役割分担と導入円滑化
- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策 等

## 交通事業者等サービス提供主体からの観点

- 交通事業の経営連携・共同化、多目的化(例:貨客混載)等の柔軟化
- 人手不足の解消
- 新モビリティ(自動運転、MaaS、AIデマンド等)の効果的な事業活用・導入の具体化
- インバウンド需要への対応 等

## AI等技術革新からの観点

- AI活用、MaaS・自動運転の進展、空飛ぶ自動車等、新たなサービスの創出による交通イノベーションの可能性・想定 等

## 地域交通全体の目指すべき目標設定

- 地域交通に関する国・地域における評価指標のあり方 等

# 委員等からの主なご指摘

## 地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方

- 需要が伸びているときは規制緩和が適切だが、需要減少局面においては、「供給の最適化」が必要。競争政策における自由化の考え方を変え、一定の制約をかけるほか、連携してダイヤ調整を行えるようにすることも大事。
- クリームスキミング規制の拡充等、新規参入に関し、路線網全体への影響等について十分に議論が必要。

## 計画を実現するための支援制度のあり方

- 補助制度が、面的なネットワークという考え方に合っていない。
- 路線単位・単年度の補助ではなく、エリア・ネットワーク単位の長期の委託契約により、事業者へのインセンティブ付与の仕組みや優れた事業計画を実行できる事業者の選定を実施すべき。
- 過疎地域ではバス停まで出て来ることができない高齢者も増えており、ドアツードアの輸送ニーズが高まっており、支援の拡充が必要ではないか。
- MaaSやキャッシュレス決済への対応など、戦略的な先行投資を検討すべき。

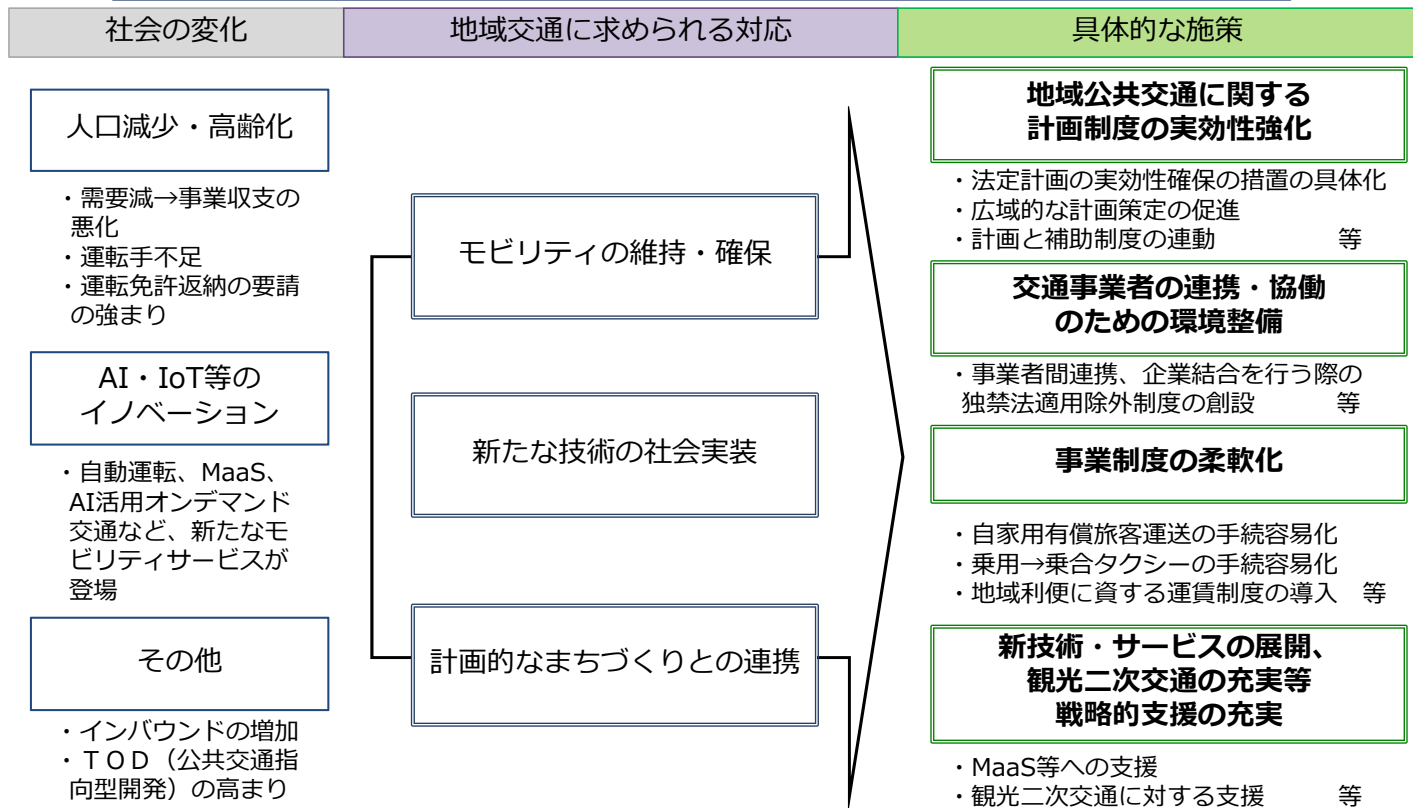
## モード間連携や多様な輸送サービス資源の活用

- 鉄道とバスの間で限られた需要を奪い合うよりもどう連携するかという論点こそが、網形成計画の策定や協議会における議論を行う趣旨であり、これからの検討で重要な点である。
- スクールバス、福祉輸送等の公的サービスの他、商業施設の輸送サービス等地域のあらゆる輸送サービス資源を地域の実情に応じて柔軟に活用すべき。

## データのさらなる利活用について

- 網計画策定にあたり、ダイヤ連携、乗り継ぎ利便の向上といった指標をできるだけ取り入れて行くべき。

## あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現



6月19日に提言取りまとめ、その後、交通政策審議会等で詳細を検討