

## 高知県地域公共交通計画(案)に対する意見公募結果及びご意見に対する対応

1. 意見公募期間:令和5年2月10日(金)～令和5年3月12日(日)
2. 意見の数:2名から8件
3. ご意見の内容及びご意見に対する対応

No.	ご意見の内容	該当ページ	修正の有無	ご意見に対する対応
1	<p>国への政策提言対象に事業者が含まれていない。</p> <p>政策提言に関しては、これまでも各交通事業者が単独で、あるいは上部団体を通じて、直接、国に政策提言を行ってきた経緯があり、かつ、それが政策にも反映されてきた実績がある。</p> <p>公共交通の維持が益々困難となろう今後において、公共交通の当事者たる事業者が国への提言対象から外されていることは理解しがたく、早速の訂正をお願いしたい。</p> <p>併せて、本県の厳しい現状と将来を見通せば、公共交通の維持・確保は国の積極的な介入なしでは論ずることができない課題であり、官民関係者が一致団結して国への要望活動を行うことの重要性について計画に明記して欲しいところである。</p>	54 66	有	<p>ご意見を踏まえ、政策提言の事業実施主体に交通事業者を加えます。</p> <p>なお、交通事業者による政策提言を必ずしも求めるものではありませんので、その注記を表外に併せて追記します。</p>
2	<p>評価指標⑧～⑨の「交通機関への公的資金投入額」という表現は、公的支援の真の目的に誤解を生じます。</p> <p>これらの交通機関が赤字になるのは、運賃が採算ラインよりも低く設定されているため(運賃を上げれば利用者が減るので、大幅な値上げはできないという実情もある)。</p> <p>利用者は、公的支援により本来の運賃よりも安い運賃で利用できており、これはまさに施策②-3利用しやすい運賃体系そのものである。従って、公金投入は、突き詰めれば、利用者への公的運賃支援額と言換えられるものとの認識を持っていただく必要があると考えます。</p>	68 71	有	<p>ご意見を踏まえ、評価指標⑨「地域間幹線系統バスに対する行政支援額」に修正します。</p> <p>また、評価指標⑧については No.3の回答のとおりです。</p>

3	<p>評価指標⑧～⑨の目標値(R9)の「現状値を圧縮」は、目標として不適切で、削除すべきです。</p> <p>公的支援額の状況をモニタリングすることは必要と考えますが、まず、現状値(R3の金額)自体が、基準値として適当かという問題があります。</p> <p>さらに、この目標を実現しようとする、他の目標が実現できません。つまり、人口減少等の中で、大幅な路線廃止や減便は必至となり、②の利用者目標はもとより、事業①-1,2の「維持」も、事業②-3の「利用しやすい」も困難、施策③、④、⑧も実施できないと思われます。初めから達成不可能な計画になっています。</p>	68 71	有	<p>ご意見のとおり、人口減少等の影響により、公共交通の利用者が減少傾向にある現状の中、単に行政の支援額を減らした場合、安全性確保のための投資が困難になる可能性もあることから、評価指標⑦「土佐くろしお鉄道への公的資金投入額」、⑧「路面電車への公的資金投入額」は削除します。</p> <p>⑨「地域間幹線系統バスに対する行政支援額」については、地域公共交通確保維持事業の補助要件になっていることから、目標値を設定しますが、「現状値以下」に修正します。「現状値以下」とする趣旨ですが、単に額ありきで設定するものではなく、県・市町村・交通事業者が連携して利用促進等の取組を進めることで、利用者、ひいては営業収益を増加させ、結果として行政からの支援額が減少することを目指しております。</p>
4	<p>ここでは、くろ鉄、路面電車、幹線バスについて、それぞれの現状値と併せ、R9目標値として「現状値を圧縮」と記載されている。</p> <p>これら大量輸送を担う各モードは、そもそも車両購入費が巨額になることに加え、特に鉄道・軌道は、車両以外に定期的なレールの交換や国の基準を満たす各種安全施設の設置・整備を必要とされており、これらの部分だけでも巨額な経費を必要とする。</p> <p>これら車両や関連施設・設備は、長らく老朽化の問題に直面してきており、安全性の確保と併せ、その更新等は喫緊の課題とされている実態の中においては、到底、現状値を圧縮するという目標値は成り立たないとする。</p> <p>この目標値を掲げるなら具体の積算根拠を示すべきである。</p>	68 71	有	No.3の回答のとおりです。

5	<p>バス運転手は、慢性的な担い手不足の中で、事業者の必至の努力をもってしても確保が難しい大きな課題である。一方で、バス運転手は高齢化で退職する者が増えているため、退職者を上回る人員を確保しなければならない。</p> <p>利用者がいる、車両もある、収入も上げることができるのに運転手がいなくて稼働できないという事態は、今後を考えれば絶対に避けなければならないものである(運転手1名の全体に及ぼす影響は非常に大きい)。</p> <p>この問題を前に、目標値を現状(3.0人)以上とするのは、マスタープランとしてあまりにも消極的である。難しい課題であることは確かであるが、自ら高い具体の目標値を設定し、施策も充実させて、主導性発揮の下、積極的に取り組むのが県に求められる姿勢でははないだろうか。</p>	68 73	無	<p>ご意見のとおり、バス運転手の高齢化、担い手不足は本計画の策定にあたって実施した市町村・事業者アンケートにおいても課題として多く挙げられており、公共交通を維持するためには解決を図る必要があると考えております。</p> <p>目標値は、客観的な根拠に基づき設定できる数値である必要があると考えていることから、本計画にも記載のとおり、ここでは過去3か年平均の実績に基づいて算出しております。</p> <p>県では、バス運転手の県内外の就職マッチングイベントや、Webサイトによる求人情報を発信する事業を実施しており、令和5年度予算案では、更なる運転士確保に向け、これまで年1回、大阪のみだった県外での就職相談会へのブース出展について、来年度は東京2回、大阪2回の計4回に拡充することとしております。今後、いただいたご意見も十分意識しながら、これまで以上に県・市町村・交通事業者が連携してバス運転手の確保に向けた施策を推進して参ります。</p>
---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>6</p> <p>計画を実行に移す際の重要な要因は、“推進エンジン”であり、地域公共交通の維持・確保において、この推進エンジン役を担うのは「自治体の専門職員」である。</p> <p>公共交通はモードの多さに加え、法的側面・複雑な補助制度等、極めて専門性が高く、更にあらゆる要因が絡む中で、地域の公共交通の施策を効果的に進めるためには、各自治体ごと、1名以上の公共交通の専門知識を身につけた熱意ある専門職員が必須である。</p> <p>一方で、特に市町村職員は受け持つ業務が多く専門性を身につけるまでに、やがて人事異動となり、後任がまた一から公共交通の知識を身につけなければならない状況の繰り返しである。</p> <p>専門職員がいない中で、各自治体が計画作成やその実践を担うことは、司令塔が十分に機能しないことであり、効果の点で全体に及ぼす影響が大きく、経験上、この問題の極めて大きなことを身に染みて感じている。</p> <p>事実、公共交通対策が一定成果を上げているところには、必ず熱意ある専門知識を有する職員が中心的な役割を果たしているという事実を県も承知しているはずである(公共交通に限らず、各分野において地域で実績を残しているところには必ず主導的な専門職員が存在している)。</p> <p>なお、専門のセクションを設けて組織的にこれをやろうという発想が過去から存在するが、その組織の中で専門職員が継続的に育っていくというシステムがない限り、結局、誰も責任や主体性を持たない曖昧な組織で終わってしまう。</p> <p>マスタープランである当計画に、このことをしっかりと盛り込み、各自治体に根付かず工夫をしてもらいたい。</p> <p>更に一歩踏み込んで、県自らが市町村専門職員を養成する仕組みを当計画に位置づけるという視点(隗より始めよ)こそ必要ではないだろうか。</p>	<p>—</p>	<p>無</p> <p>ご意見のとおり、各市町村が専門職員を設置していくことは、公共交通の維持・活性化を図っていく上で有効であると考えますが、各団体の行政組織のあり方は、各団体それぞれが組織全体を見て判断する必要があり、本計画には盛り込んでおりません。</p> <p>一方、これまでも、公共交通を担当する職員の専門知識を高めるとともに、市町村相互のネットワークを構成することを目的に、県において、市町村職員を対象とした研修会を実施しているほか、中山間地域の移動手段確保にあたっての様々な情報を整理した手引きを作成し、市町村の施策検討にあたって活用いただいているところです。</p> <p>本計画の事業②－1「公共交通ネットワークの継続的な再編」、事業⑧－2「多様な関係者・分野と連携した利用促進」に記載のとおり、こうした研修会の実施や、マニュアル等の作成により自治体職員の専門知識を高めるよう取り組んで参ります。</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7	<p>当計画は、公的資金の投入額を算出しているが、今後事態が厳しくなるにつれ、どこまで行政が負担できるかが争点となることは必定である。</p> <p>公共交通は、産業、福祉、教育等の基盤を支えており、公共交通の弱体はこれら産業等に直結する。このため、かねてより公共交通の持つ、クロス・セクターベネフィットを把握する必要性を唱えてきた。</p> <p>これは単に総額を把握するだけでなく、どの分野にどれだけ公共交通が貢献しているのかが明らかとなり、調査の結果次第では、公共交通の意義が大きく変わる可能性さえ秘めている。</p> <p>地域単位の効果測定は、規模や調査項目が小さいため、負担が大きくないはずで、まず、地域でクロスセクターの調査を行い、その客観的データに基づいて公共交通を論じ合うことは大きな意義があると考え。是非とも当計画に盛り込むことを積極的に検討していただきたい。</p>	—	無	<p>公共交通は、産業、福祉、教育等を支える重要な基盤であるだけでなく、地域住民の足としても重要であることから、県や市町村は国とともに維持・確保に向けた取り組みを行ってまいりました。</p> <p>ご提案のありましたクロスセクター調査については、その必要性も含めて、関係者と検討してまいりたいと思います。</p>
---	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

8	<p>担い手がないなど公共交通を巡る情勢が一層深刻になれば、これまで自治体が避けてきた公共交通事業の直営、大規模な委託、あるいは上下分離方式といった自治体が運営主体等となることを検討せざるを得ない事態が招来する。</p> <p>この問題は大きな行政課題であり、導入には一定の時間を要すると思われることから事前の準備の必要性など、当計画で触れておくのも一考ではないか。</p> <p>なお、そのときの判断の一つが、前項のクロス・セクターベネフィットであることはいうまでもない。</p>	—	<p>公共交通は、通院や通学など日常の移動手段だけでなく、観光やビジネスを支える重要なインフラである一方で、人口減による利用者の減少などで厳しい状況にあることから、そのあり方については、国において検討しているところです。</p> <p>今国会に提出されている地域公共交通活性化再生法改正案や予算案においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスについて、これまでの事業者への赤字補填に加え新たに各自治体と交通事業者が複数年にわたる協定(委託契約)を結び、住民に公共交通サービスを提供する制度</li> <li>・ローカル鉄道の再構築に関する仕組み</li> <li>・地域公共交通ネットワークの再構築に取り組む地方公共団体を支援するため、社会資本整備総合交付金に新たな補助メニュー</li> </ul> <p>の創設といった動きもあります。</p> <p>こうした国の支援制度の動きを踏まえながら、県・市町村・交通事業者で連携し、支援のあり方について議論を深めてまいります。</p>
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------