

平成25年11月28日（木）

【企画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただいております、国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官の早船でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は議事次第、配席図、委員等名簿、出席者名簿、それから、オブザーバーからのヒアリング資料として資料1、委員からのプレゼン資料といたしまして資料2、資料3-1、資料3-2、資料4、最後に事務局資料といたしまして資料5、資料6がございます。また、交通政策基本法の概要及びパンフレットをメインテーブルのみ配付させていただいております。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。よろしいでしょうか。

次に、委員出席者のご紹介でございますが、時間の関係上、お配りしております出席者名簿をもちまして、ご紹介にかえさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、西脇総合政策局長より交通政策基本法の成立に関しまして、ご挨拶がございます。よろしくお願いいたします。

【総合政策局長】 おはようございます。西脇でございます。本日は、部会長はじめ委員の皆さん、お忙しい中ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

資料でもお配りしておりますけれども、冒頭ご報告申し上げます交通政策基本法につきましては、11月15日に衆議院を通過いたしまして、昨日、参議院で賛成多数で可決、成立しております。まずご報告申し上げます。

この審議の過程では、浅野部会長、それから家田部会長代理に委員会にご出席いただきまして、参考人として意見陳述、それから質疑にも参加いただきました。まことにありがとうございます。

長年の懸案でもございましたし、いろんな論点が詰まっている法案でございます。交通全般について書いてございますけれども、とりわけ地域公共交通との関係では、A3の1枚紙を配っておりますけれども、基本的認識、理念に立った上で、16条で日常生活の交

通手段の確保でございますとか、17条で高齢者、障害者等のバリアフリーとか、あとは20条で地域の活力の向上、言い出せば、かなり幅広く地域公共交通にかかわる部分がございますけれども、何と申しましても、法案をつくっていく過程で各党とか関係者からのご意見、それから、衆議院、参議院での審議の過程におきましても交通をめぐる課題は多いわけでございますが、とりわけ喫緊の課題として、人口減少を踏まえて、地域の公共交通をどういうふうに維持して持続可能なものにしていくかというようなことの議論が、多数ございました。

大臣はじめ、あとは私も含めて、この部会でご議論いただいていることの途中経過でございますけれども、それも踏まえていろいろご答弁を申し上げたところでございまして、非常に、そういう意味では課題の重要性と緊急性ということと、期待の高さも身をもって感じたわけでございます。そういう意味で、特に審議の過程では、やはり国とか公共団体とか事業者とか、あと住民、国民等の連携ということもございまして、あとまちづくりとか観光立国とか、交通以外の分野との連携とか、そのあたりについても非常にご議論がございましたし、特に公共団体の方に、地域を一番よくわかっていただいておりますから、そういうところが中心となって新しい枠組みをつくるべきだとの意見もございまして。

今後、だんだんとりまとめに向かってこの部会も進んでまいりますけれども、そういう意味で、ぜひともお知恵をかりて、実効性のある、いい制度なり枠組みをつくってまいりたいと思いますので、引き続きのご議論、よろしくお願いいたします。今日はどうぞよろしく願いいたします。

**【企画調整官】** それでは、以後の議事の進行を部会長をお願いしたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

**【部会長】** おはようございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきたいと思います。今日は、オブザーバーからのヒアリング、委員からのプレゼンテーションの後、中間とりまとめ案骨子について議論いただく予定です。

まず、ヒアリング及びプレゼンテーションの進め方といたしましては、10分程度ご説明いただいた後、続けて5分程度の質疑応答の時間を設けたいと思います。また、今回、発表席をこちら側に設けてございます。パソコンをお使いになる方は、発表席のほうに移動いただいでご発表いただければと思います。お使いにならない方は、お席のほうでお願いいたします。

限られた時間でございますので、ご説明いただく皆様におかれましては、説明時間10分というのを守っていただきたいと思います。委員の皆さんにおかれましても、質問の要点を絞って質問をいただければと存じます。

それでは、議事の(1)、事業者ヒアリングでございます。今回は、オブザーバーである全国ハイヤー・タクシー連合会の副会長並びに地域交通委員長をお務めの田中様からお願い申し上げます。

では、説明をお願いします。

**【田中オブザーバー】** おはようございます。全タク連の田中でございます。今、福岡県のタクシー協会の会長と九州の会長もやっております。冒頭に局長から交通政策基本法ということで出たんですけれども、先週、タクシーの事業法というのが継続ということで成立いたしました、まことにありがとうございました。

私のほうからは、10分の中で、現状とそれぞれの地域の取り組みと提言という、この3つのパターンでお話ししたいと思いますので、よろしく願いいたします。

まず、タクシー業界における規制緩和は、需要後退期に実施されたこともございまして、過度の供給過剰が生じまして、過当競争と労働者の賃金の低下、ひいてはタクシー産業存続の危機を招いてしまいました。タクシー事業が現在……。

**【部会長】** どうぞお座りになってをお願いします。

**【田中オブザーバー】** はい。どのような現状に置かれているかを全国的な視点で見ますと、皆さんにお配りした資料の1ページを見ていただければごらんとおり、既に平成7年前から需要が減少したにもかかわらず、平成14年に規制緩和が実施されて、その結果として車両台数は増加し、日車営収は激減しました。これにまたリーマンショックが加わって、一時的に若干持ち直していた日車営収が急激にまた落ちてしまって、そして、21年に成立した前回の特措法により、日車営収の減少に歯どめがかかりましたけれども、まだ低い水準にあるということです。結果、規制緩和の前よりも、規制緩和になって台数が増えたにもかかわらず、規制緩和の前よりもタクシーの運送収入は減ってしまったというのが現状でございます。

先ほど見ましたように、20日に成立した議員立法によりまして、タクシーサービス向上安心利用推進法によりまして、この状況はかなり改善される見込みとなりました。この場をおかりして、改めてお礼を申し上げます。

ところで、タクシー業界に限らず運輸産業の規制緩和、参入・退出をマーケットに委ね

ております。規制緩和によりまして産業の活性化を促すという触れ込みで実施されたものだったんですが、実のところは、免許制のもとで曲がりなりにも考慮されていた内部補助などによりますネットワークの構築とか維持が、運輸政策から欠落してしまって、放置されている結果を招いてしまいました。特に今後、都市部、過疎地を問わず、少子高齢化が進行し、コンパクトな地域づくりが求められる中で、このネットワークの維持・構築を運輸政策の中に早急に取り戻す必要があるのではないのでしょうか。バス停まで行けない人がいっぱいいるという現状も踏まえて、ちょっとお話をしたいと思います。

まず、公共交通機関としてタクシー業界の取り組みを幾つかお話ししたいと思います。まず富山市でございます。これは、コンパクトシティ戦略などで今後の人口減少・少子高齢化の中で、コンパクトなまちづくり、地域づくりということで、大量輸送機関偏重から、その発想を転換させる必要があるということでございます。

次に熊本市でございます。熊本市の条例の中でも権利としてうたわれていますが、大量輸送機関よりも、高齢者を中心に個々の人々の移動の確保、すなわち、先ほど言いましたようにドア・ツー・ドアの輸送こそが求められております。まさにこのドア・ツー・ドアの輸送を担うタクシー産業は、住民の生活移動の一翼を担いまして、今後一層その役割の重要性が増していくものと自覚はしております。大都市地域におけるバス、鉄軌道とともに、公共交通機関として、その役割を果たしてまいりたいということでございます。

次に、もっと具体的な中で、2ページから、各地域におけるタクシー業界の取り組みをご紹介します。乗合タクシーでございますが、過疎地や交通空白地域などにおいて、乗車定員10人以下の車両を用いて、主に地域住民の需要に応じた運行に乗り合い事業を行うものでございまして、25年3月末現在で、都市型も含めて結構やっております、全国で3,568路線のコースを乗合タクシーが運行しております。主にバスがなくなった地域だとか、そういう地域に関して、タクシーがそこを担っているということでございます。

3ページの右下になりますが、全国で1,268の事業者が取り組んでございます。

4ページからは、タクシー事業者が自治体と協力して地域の移動手段の確保に取り組んでいるという具体例を、3例ほど紹介します。

まず、長野県の飯田でございます。4ページですが、7事業者で「いいだ愛のりタクシー」というのを運行しています。ここは、過疎地が進む上村地区というところで、地区に残された唯一のタクシー事業者である天竜観光が、市から人件費や燃料費の補助を受けな

がら、地域住民のまちへの通院や買い物の足として貢献している。

次、岐阜県でございます。5ページです。自社でデマンド配車システムを開発して、効率的な運行を確固とすることによりまして、市が運営するコミュニティバスに比べてコストを大幅に削減し、利用者も大きく増加しているということです。

次は6ページ、私の地元、北九州でございますが、新しい北九州新空港と八幡西区、若松区とを結ぶ路線バスの撤退、都市部や、それから隣の大都市博多を結ぶものが何もないということで、連絡のバスのない早朝・夜間の時間帯は、タクシーがこれを担っているということでございます。

このほかにもさまざまな取り組みを進めています。7ページで紹介していますとおり、身体障害者の方々をはじめ、妊産婦や高齢者の方など、さまざまな利用者に対するUD車の導入を進めたり、8ページでは、乗務員教育や福祉タクシーの共同配車の取り組みをご紹介します。また、病院への送迎や子供の送迎、これは塾の送迎とか、それから子ども110番とかということもやっております。

9ページの①にあります陣痛タクシーをはじめ、さまざまな需要に柔軟に対応しているところでございます。タクシーは、旅客輸送に附属したこれらのサービスばかりではなく、9ページの⑥というところに、便利タクシーとして病院の予約、買い物代行、宅配貨物の運搬、各種広報の伝達、災害時の状況確認、車両運搬など、地域に密着した事業として、地域住民の多様な生活需要に柔軟に対応することが可能でありまして、東北の震災のときも、タクシーがいろいろな面で大活躍したということでございます。

このように、公共交通機関としてタクシーの役割は今後ますます重要になるものと、我々業界も自覚しておりまして、業界全体として積極的に取り組んでいる最中でございます。

そして、ここで提言なんですけど、資料の10ページ、11ページということでございます。これまでの我々の経験や交通政策審議会での議論を踏まえた中で、今後の新たな地域交通体系構築に向けて、幾つか提言をしたいと思います。

まず、10ページでございます。自治体特に基礎自治体たる市町村の役割の重要性。どのような住民がどこに居住し、どのような課題やモビリティに関するニーズがあるのか、また今後どのように地域をつくるべきか、それを把握しているのは、住民に一番近い自治体である市町村だと私は思っております。市町村が、データやアンケート、実証運行を踏まえて、どのようなモビリティが地域に存在するかを把握して、協議会でのネットワーク構築のため、議論の基礎を提供するべきでございます。そのための支援を県や国は惜しむ

べきではないと思っております。

2番目として、地域交通サービスを決定する「協議会」の重要性ということでございます。1で把握されたモビリティを踏まえて、ダイヤや運賃などのサービス水準、そして、自治体や地域住民、関係事業者などが参加する「協議会」で決定するとともに、当該地域の輸送サービスを安定的に維持する観点から、助成措置も含めて収支が合うような認可運賃水準相当額を収受可能となるように、協議会で決定していただきたいと。そして、決定した内容を3年から5年は、実証実験でも構いませんので、続けていただきたいということです。国や自治体も含め、関係者は遵守する仕組みとすべきではないかというふうに、今、思っております。新たな課題が発生すれば、また協議会で再度検討して決定していくべきではないかと思っております。

3番目として、地域交通ネットワーク形成のための支援。とにかくバス停まで行けない人がたくさんいる地域も日本にはたくさんありまして、地域交通、特に中山間地など過疎地においては、ネットワークにおける適切なサービス水準を維持するためのコストと、個人の負担限界が見合わないケースがほとんどであると考えられます。そのギャップを埋めるための公的資金の導入が必要となります。その際、サービス水準や利用度の検証は定期的に行われるべきだと思います。

また、収支差額だけでなく、例えば複数のタクシー事業者が共同で無線を導入する際に、市町村の防災無線などと共同開発を行って、大規模災害時の対応や、タクシー事業者が地域貢献として行っている巡回パトロールや見守りというものに関して、これは市町村と一緒にやることによってメリットがあると思います。これは、ちょうどタクシーも、無線のデジタル化をあと2年以内でしなきゃいけないので、まだタクシー業界としては、これが4割ぐらいしかできていません。残りの6割がほとんど中山間地だとか地方の過疎地、それから小さいまちに所属しておりまして、タクシー会社の単位も小さいということで、これを、市町村と一緒に何か1つの無線なんかを構築できれば、高齢者の見守りなんかもひっくるめて、できるんじゃないかと思っております。

また、地域交通ネットワーク形成における地元事業者への配慮といたしまして、地域交通ネットワークの形成は、地元のバス、タクシー事業者に十分参入する機会を与えるべきではないかと思っております。地元事業者、タクシーの事業者は、今回の特措法もございまして、厳格な安全管理と輸送引受の義務を負いまして、かつご当局の厳しい監査のもとに、責任を持って事業を営む輸送サービスのプロであると同時に、当該地域の構成員として地元の

雇用、経済に貢献しているものでございます。ちなみに全国で52万人ぐらいのタクシーの労働者がいます。

さまざまなサービス展開を企画する場合に、まず——地方分権委員会で何かできましたけれども——自家用有償旅客運送の利用を検討するのではなくて、まず地元のタクシー、バス事業者に声がかかる仕組みをルールづけしていただきたいというのが、私のお願いでございます。

最後に、輸送サービスの種別によって安全確保責任等に差をつけることなく、公正な共生が担保できる制度の確立、地域交通の維持・確保のための必要な助成制度の拡充、及び地域の公共交通機関であるタクシーを活用した体系的な地域公共交通政策を推進されるよう要望して、私の説明を終わらせていただきます。

ちょっとばたばたでしたが、よろしく願いいたします。

**【部会長】** ご提言までいただきまして、ありがとうございました。それでは、ただいまのご発表につきまして、ご質問がございましたらお願い申し上げます。

委員、お願いします。

**【委員】** 非常に興味深いご発表、ありがとうございました。

1つだけなんですけど、1ページのタクシーの現状を見ていますと、規制緩和後も日車営業が上がっていて、台数も増えていてというトレンドがあって、その後リーマンショックのときでしょうか、何かその前後で大きな構造変化があって落ちて、また上がり出したという、何かこんな形になっているんですけど、このあたりの分析はどんなふうになっていますか。

**【田中オブザーバー】** 台数が減った分、1人当たりの売り上げは増えたというのがありますし、またいろいろな面で、こういういろいろなタクシーの、通常のA地点からB地点というだけの仕事じゃない部分もどんどんとってきていますし、また運転代行なんかも、タクシー代行としていろいろ仕事をしている部分もひっくるめて、このように数字が上がったり下がったりしているということでございます。

**【部会長】** ほかにございますか。はい、お願いします。

**【委員】** 2点ほどございます。1点目は、10ページの(2)の協議会というのがあるんですけど、これは、具体的に何の協議会を考えておられるのか、それともおぼろげにこんな組織というふうに考えておられるのか、ちょっとお願いします。

**【田中オブザーバー】** 実際に言いますと、例えば自家用有償なんかも、もう協議会が

立ち上がっているんですね。今回、特措法の中でも、タクシーで地域協議会をつくりなさいと。そこで、需給関係と運賃とかいろいろなサービス等を協議しなさいというのができています。その協議会をどこかである程度集約するような形の中で、いろいろな道路3法でサービスしているところが、いろんな協議会が立ち上がっているの、それを何とか意見を集約するような場が何か欲しいなということです。

【委員】 今、何個か協議会というのは種類があるわけなので、それをもうちょっと整理して、きちんとやれるところという、そういうご趣旨ですね。

【田中オブザーバー】 はい。

【委員】 わかりました。もう1点ですが、11ページの4番ですけど、まず自家用有償じゃなくて、バス、タクシー事業者に声がかかる仕組みということなんですが、法律上は、4条でできる場合は4条、それできない場合について79条ということなので、法律上そうなっていると思うんですね。一方で、声がかかるというよりは、福祉有償運送は特にそうなんですが、NPOさんとかが提案されてやられるというのが一般的だと思うんです。

それで、私自身も感じているんですが、であれば、タクシー会社、バス会社の皆さんも、もうちょっと提案をされたほうがいいのかなと思ってまして、こういうふうに書かれるのであれば、声がかかる仕組みも欲しいけど、我々も提案をしやすい制度をつくってほしいと言っていたきたいです。声はなかなかかかりませんので、ぜひ、地元のことをよく知っておられるのであれば、ご提案いただくというのがいいのかなと。

あと、タクシー会社さんがご提案された地域交通の確保策はいい例がたくさんあるはずなので、もっとそれを、散発的なものでなく制度的にきちんとできるようにということをご提案されるのがいいのかなと。これは僭越ながらなんですが、どう思われますか。

【田中オブザーバー】 確かにタクシー業界は、ちょっと今まで勉強不足だったところもありまして、今、ここ数年の中で、こういうものを取り組んでいこうという気持ちの中でやっている部分がございますので、全タク連の中では積極的に地域に働きかけるということを決議もしていますから、今回はちょっと意思的に、何とかこれをやっていただきたいということでこういう書き方になりましたが、基本的にはこっちからもアプローチをしていくということでございます。

【部会長】 それでは、大変貴重なご説明をいただきまして、どうもありがとうございます。



続きまして、委員からのプレゼンテーションということでございます。議事の2番目に移ります。発表の順番は、青木委員、原田委員、古川委員の順番にしたいと存じます。

最初は青木委員からお願いします。

【青木委員】 おはようございます。同志社大学の青木と申します。ちょっと緊張しているんですが、どうぞよろしくお願いいたします。「地域交通への支援と社会の安定・発展」というテーマでプレゼンテーションをさせていただきます。

まず先進諸国では、地域公共交通は第1次大戦と第2次大戦の間の戦間期より採算性が低下して、民間企業としては成立しないという状況でございました。それでもなお、いろいろな助成金、補助金を出して公共交通を維持しているのは、都市機能の維持のために必要であり、それから社会的共通資本として交通を認識しているという面もございます。例えば、現在では東京都が地下鉄の終夜運転という議論になっていますが、ロンドンなどでも、グローバルな都市間競争において、都市交通の充実というのが重要な役割を果たしているということがございます。

我が国の場合、先進諸国の状況をそのまま適用するわけにはいかないと思います。まず、首都圏とそれ以外を切り分けて、それ以外の地域に十分な手当てをしていかないことには、大変な問題がこれから発生するのではないかと思います。運賃などの認可基準が採算性前提ということですが、そうしたものを見直していくということも必要だと思います。施設や施設の維持、新規投資ばかりでなく、運営費助成や運賃制度の見直しも必要だと考えております。

やはり、何のために地域公共交通を維持するのかという議論が必要です。都市や地域の機能の維持ということで、渋滞対策や所要時間の短縮、地球温暖化対策、免許非取得者の交通手段、それから、都市の求心力やにぎわいの維持、社会性ということを強調する必要があります。モビリティが発達して車に依存した社会、公共交通がある社会というのが、なかなかイメージしにくいのですが、おとしに発表されました「悪人」という映画、これは佐賀を舞台にしておりますけれども、小説には一言も、車を利用してどうだということがないのですが、映画の画面上では、自分の車が自分の世界になっていて、非常に孤独な青年の姿が描かれています。それから、「阪急電車」というのは、またこれは阪急の車内でいろいろなドラマが起きる、人と人との触れ合いがあるということで、公共交通がある生活の非常によいイメージを提示しています。そうしたイメージを持つことも、すごく重要ではないかと思っております。

ドイツの都市交通を研究させていただいておりますけれども、ドイツは、現在は国の予算として約20億ユーロ、交通予算の10%を、地域交通法という法律に基づいて公共交通の整備などのために州へ配分しております。州もこれとほぼ同等を出しておりますし、それから、そのほかに市町村が運営費補助という形をしております。連邦道路については年間60億ユーロで、つまり道路予算の3分の1ぐらいが国の予算として公共交通に出されているという形になっております。

多くの先進国では、同一地域の公共交通の運賃の共通化、それから運賃水準を低く設定して、自家用車利用との競争を意識しております。それから、時刻表作成時における協力とか広報における協力ということで、それぞれ地域において、交通機関や都道府県、市町村の下部組織として、子会社という形になっているケースも多いんですけども、調整組織、恒久的な組織をつくっております。地域のいろいろな協議会や委員会に出ますけれども、そのときだけ集まって話し合うというだけでは、限界があると考えております。こうした地域における市町村を超えた広域的な調整組織の設立というのも、必要なのではないかと考えます。

実は、1991年、つまりドイツが東西統一されて以降の公共交通の旅客数ですが、ドイツの人口は約8,000万人、日本は1億2,000万人ということで比べると、何かほぼドイツの公共交通のお客さんの数というのが、日本に匹敵するように近づいてきているという状況でございます。同じ時期の日本は、15%以上減少しております。この数値は、バスとJRを除いた私鉄の数でございます。こういうふうに旅客の数を維持していくことが、こうしたいろいろな助成や補助をやっていく上での1つの評価基準になると考えております。

運営や運賃制度につきましては、ライバルというのは、同業他社や異種の公共交通機関ではなく、自家用車という認識が必要でございます。関西ではこのごろ、例えば京阪の駅に他社沿線の吉野の桜のポスターをというような形で、広域的に協力をしている形ができておりますけれども、バスと鉄道同士の競争に走ってしまうケースが今までは多かったわけです。

それから、同種の交通機関でも、会社が違くと乗換抵抗が大きくて、せっかくの新規投資が活用できないとか、従前のインフラの利用が低下してしまっているという、もったいないことになっております。地域内の公共交通機関の運営面での協力や、運賃の共通化が実現できるようなシステムを確立していくことが、必要なのではないかと考えております。

これは繁忙時の京都駅前のバスターミナルで、この先にバス停があって、延々人が100人以上並んでいるというような状況なんです。例えば嵐山など、軌道系を活用すれば到達可能な観光地についても、1日500円の均一バス券で行こうとするので、非常に時間がかかってしまって、渋滞に巻き込まれ、車内も混雑してしまいます。京都市は観光でアンケートをとっておりますけれども、毎年、交通やバスの混雑ということに不満を持ったという方が3割以上いらっしゃるという状況になっております。

京都の鉄道の図でそれぞれ会社が色ごとに違うという形になっております。つまり、うまく組み合わせれば、かなり軌道系でいろいろ移動範囲があるのに、こうしたのが全部ばらばらになってしまっているの、なかなかお客さんが組み合わせで乗っていただけないということがあると思います。

既に交通政策基本法も制定されたことですし、国の立場と目的の明確化ということで、人口などの動向、それから都市や地域の競争力などの視点から、国民に適切なサービスを提供する必要がある、何のために公共交通を維持するのか、明確化して、そのために財政的な措置をとるという考え方を、この委員会などでつくっていただければと考えております。

それから、地域における協力体制のための法的枠組みと、それに対する助成、それから組織づくり、それから上下分離方式や共通運賃制度導入による運営主体の財政的負担の軽減ということを考えていただければと考えております。

どうもありがとうございました。

**【部会長】** ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いします。

**【委員】** 大変すばらしい発表をありがとうございました。

今のご発表に少しつけ加えたほうがいいのかなと思ひまして発言させていただきます。

お話に出た京都の事例です。京都バスと京都市交通局のバスが市内は均一料金で220円ですが、嵐山方面に行くと従距離制になり220円を超えるようになります。そこでは、お話に出ていた一日500円の乗車券も使えない。ここが、利用者から見たら長い間の問題だったのですが、事業者同士で話をされて、来年3月から220円の均一化ができるようになりました。なかなか大変な努力をされたと思います。

こういうような仕組みの変更についても、事業者自身が一生懸命やられているようになっています。自分だけが良ければいいということでは公共交通のパイが縮小していくので、

共同で利用者を拡大することについて自発的に取り組まれることになってきた事例だと思います。事業者同士で行われる、こうした取り組みについても、もう少し後押ししてあげよう制度、あるいは公的な支援の仕方というのがあると良いと思います。観光客も500円の均一券がこれまで嵐山のほうでは使えなかったのですが、これからは使えることになります。それがさらに鉄道——JRと京福電鉄があります——にも使えるようになっていくと、観光客から見ると公共交通に関する利用交通手段の選択性が増加するので、自動車からの転換などで全体のパイが増加することともに、一部のバスへの集中に対しては分散が図れると考えられる。そんなことになるんじゃないかと思います。

【青木委員】 ありがとうございます。

【委員】 1個伺っていいですか。

【部会長】 委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございました。青木さんにはいつも、ドイツのことだけじゃないですけど、随分教えていただいているので、ちょっと質問なんですけれども、この91年以降のドイツの10%以上のパブリックトランスポートの増加というところなんだけど、想像するに、東ドイツエリアでは所得が上がって、自動車保有率が上がっていますよね。それで、西ドイツエリアでは別に大差ない。この10%の増というのは、旧東エリアのまちな交通と旧西ドイツエリアのまちな交通では、どんなような内訳の違いになるんでしょうかね。もしわかったら教えてください。

【青木委員】 状況から判断するのにとどまりますが、もともと東ドイツエリアは、路面電車を積極的に残したり、公共交通に関してはすごく便利だった面があると思います。逆に車が持てなかったということがあるんですけれども、そういうことを考えると、東ドイツエリアでは維持または少し減少、西においては少し増えているのかなという印象があります。

これはいつも申し上げるんですけれども、ドイツなどの場合には、通勤の費用というのが自分持ちというか、個人持ちになっておりますので、すごく敏感にガソリン価格に反応して、ガソリンの価格がちょっと高くなると公共交通に戻ってきたりということもあるので、そういうことも影響しているんじゃないかと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 ほかにございますか。

【委員】 ちょっといいですか。

【部会長】　　お願いします。

【委員】　　ありがとうございます。今のお話の中で、京都の事例というタイトルの、繁忙期の京都駅前バスターミナルの写真がございましたが、先生のイメージでは、これは悪い例ということのイメージなんではないでしょうか。こうやってたくさんの方が公共交通というか、バスをお使いになろうとしている姿というのは、ある意味望ましいような気もするんですけども、ここはどのようなイメージだったのかということを教えていただきたいと思います。

【青木委員】　　もっと合理的にいろいろなものを組み合わせていけば、早く行けるのに、ということなんです。例えば京都駅から清水寺までバスで40分、ぎゅうぎゅう詰めの中に行くんですけども、京阪を利用して清水五条駅でおりていただくと、駅からはちょっと乗り継いで行かなくちゃならないんですけども、それより半分ぐらいの時間で行けます。観光に来てほとんどの時間を混んだバスの中で過ごしてしまうというのは、あまりいいことではないのではないかと考えています。

【委員】　　なるほど。ありがとうございました。

【部会長】　　ありがとうございました。

それでは、次に進めたいと思います。どうもありがとうございました。

次は、原田委員、お願いします。

【原田委員】　　原田でございます。最初のほうに出られなくて申し訳ございませんでした。

都市工学専攻というところで都市交通計画というのをやっているんですけども、ですから、どちらかというのにぎわいのあるほうというか、そちらのほうが私の専門であります。いろいろと僕の意見を申し上げようかなと思いましたが、基本的なところを申し上げたいなと。そこにワープロで1枚、ほんとうは2枚なんですけど、「地方公共交通部会の果たすべき役割」という資料3-1ですね。「土俵を整える…やる気のある地方都市を後押しする国の計画制度を整え、整備、提案すべし…」と。これ皆さん、多かれ少なかれ思っているんじゃないかと思うんですが、ここを非常に強く考えたいという発表をさせていただきます。

10分ですので、もう1つ、非常に大きく1枚ずつパワーポイントがコピーされていますので、ちょっとこの大きさだときよっとする部分がありますけれども、これを見ながら行きたいと思います。ちょっと順番が前後しますが、ご勘弁ください。

現状認識です。今もありましたが、海外に比べて我が国の国民は、車に頼らなくても暮

らせるまちかどうかという点で、厳しい状況にあると認識しています。これが、ちょっとすみません、後ろのほうから3枚ぐらいですかね、「各国の都市圏のLRTの沿線夜間人口と輸送」という、枚数でいくと13枚目なのですが、横軸に人口密度があつて、縦軸に輸送密度があると。沿線人口密度が同じであつたとすると、日本の都市は下のほうにずっと並んでいるんですね。もちろん上のほうに出ている広島、長崎、京阪というのものもあるんですが、一般的に、人口密度があつてたくさん乗るはずだけれども、十分に乗っていないよというのがこの図であります。

それから、その1枚手前、上のほうに——これだと上下になっています——「世界の都市内鉄道の輸送状況」というので、これは新谷先生、僕の恩師の教科書に出しているもので、最初は森地茂先生もつくられたんじゃないかと思うんですが、ジェーンの交通年鑑というデータを使って比較すると、東京、大阪というところであっても、西欧やアメリカに比べて営業キロが短いと、乗車人員は高いと。乗車人員がたくさんいるのに、もっと営業キロが長くてもいいんじゃないのというところがあるということでもあります。

1枚目に、すみません、1枚目、簡単ですけど、これは、通常は、「人口密度と自動車分担率」ということで、人口密度がやっぱり高くないと、なかなか公共交通を利用しないねということなのですが、どちらかというを見ていただきたいのは人口密度の低いほうで、ここに非常に縦に大きな差があるということでもあります。このあたりが我々国は特に弱い、この辺を何とかしなきゃいけないなということでもあります。

それで、先ほどのワードのやつに戻っていただくと、これは皆さん思っていらっしゃることだと思いますが、「わが国の公共交通は、独立採算制度のもと、企業努力に依存し、国の関与は限定的であつた」と。こういうことが、こういう現象に至っている1つの大きな原因だと思つていまして、これを、国の地方公共交通部会というところではかなり強く意識して、提案していくべきだろうと思つています。

それで、基本方針ですが、「(独立採算ではなく、)社会的に必要か否かで、公共交通サービスの存続を決定する社会を構築していく」と。「社会的に必要か否か」——ここはもうちょっと丁寧に書かなきゃいけませんけれども——、やみくもに整備するというのではなくて、地域の一定の負担、暮らしを支える公共交通をある程度地元負担をしても整備していくと、そういう合意ができるかどうか。もちろん一方で、官民の適切な上下分離とか、そういうこともやるんですが、そういうことをすると。この新しいルールのもとで、「企業努力により適切な投資と利用者増加と経営改善という好循環ができるような地域を増やしていく」

ということ、イメージしていくべきではないかということでもあります。

暮らしを支える公共交通といっても、いろいろと受けとめられるイメージがあると思いますので、これを少し説明させていただきます。

2ページ目をごらんください。21時58分、21時59分と書いてあって、これは羽藤先生のやつで、ほんとうは朝からずっと動くんですけども、下に地図がありまして、これは実は札幌市です。縦にずっと時間軸がありまして、真ん中のほうで東と一緒になっていますが、ここからみんなが集まってきて、野球場で野球観戦をしたということになります。

少し離れたところで、例えば右のほうで、この青い線はずっと真っすぐあるからちょっとあれですね。もっと離れた白い線が都市圏の外側から上がってきて、すつと野球場のところまで来ていますが、ずっと自宅にいて、野球の開催に間に合うようにぼんと来て、その後、都市内の自宅に帰ったというようなものである。ほかにいろんな動きをしています。ですから、野球場で集まって、その後みんなで飲みに行くというような、まとまった束も見えますし、野球を観戦するのに町なかへ出るんだから、買い物をしたり通院したり人と会ったりと、いろんなことをすると。こういう活動が、車を持っている人も車を持っていない人もきちんとできるようにするというのが、公共交通の整備の1つの目標だろうということでもあります。

もう少し具体的に、その次のページで、何か「活動パターン」なんて書いてあるのがありますが、これは左側が車を利用できる人で、右側がバス……、車で行く場合、右側はバスで行く場合で、上の70世帯の青いところが高齢者の外出できる時間です。これは、秋田で70世帯を具体的に調べたものですが、この70世帯が秋田市のそれぞれのメッシュにいて、その下に少し緑のぐちゃぐちゃと書いてあるのはバスのネットワークで、実際に待ち時間とか何かが入っていて、どのバスに乗るかというようなことを入れて、車はぱつと道路に出るというのを入れてやると、車のほうは、遠く離れていてもかなりの人が、この病院に行って2時間滞在して帰ってこられるけれども、バスはその割合が大きく落ちていくと。いわゆる通院難民ということになるわけなんです。

これは、次をめくっていただくと、「車がないと病院に行けない」という非常にわかりやすい題名になっていますが、自宅にいて、朝の9時から12時まで、縦に3時間外出するところがあると。そうすると、ぱつといきなり車が出ると、1時間半ある方向に走って、それから戻ってくるという形で、移動できる領域が決まります。これは、時空間プリズム

というので、活動の領域であります。この途中に線がありますが、病院があると、この青い線の縦の部分だけ、3時間あると2時間以上、車の人はぱっと出て、行って、おりて、病院に行っているいろんなことをすればいいので、できるけれども、バスは、乗車した時間のところはちょっと斜めの傾きが違います。ちょっと時間がかかるということですが、それ以上に、バス停まで行って、待って、乗ってというようなことをしていると、病院にいる時間が1時間もとれないということになります。

NHKの生活時間調査とか、そういうことでいくと、病院へ行くには予約していても、いろいろカードを入れて、手続して、来ましたよとやって、待って、お医者さんに会って、会計をして、そして薬をもらってと、2時間ぐらいいはないと十分その用が足せないということですから、これは、バスが時間がかかるということではなくて、自宅の位置とか病院の位置にもよりますが、この場合ですと3時間あいていても、病院に行って帰ってこられない、通院できないことになるということでもあります。

したがって、車は、もうあらゆる方向に行けるし、施設配置がどうなってもそんなに影響を受けないんですが、公共交通はあらゆる方向ともいかないので、やっぱり都心部を決めて、都心部から公共軸をつくって、その沿線に住んでいただいて、都心部に施設を整備して、都心部に行けばいろんな活動ができると。

その「明るい将来 1. 暮らしやすい都市構造」と書いてあるその下の図、これ、左側の図は富山市さんの図ですが、右側はちょっと僕が余計なことも書いていますけれども、こういうイメージで整備していくと。だから、土地利用と公共交通を、かなり意図的にやっぱりやっていかないといけないと。もちろん公共交通軸でできる部分と、その間がありますから、いろいろな手段を組み合わせ、全体としてはネットワークでやるということですが、こういうことを考えているということでもあります。

地方公共交通部会の役割で、先ほどのページに戻っていただくと、「やる気のある地域を後押しできる仕組み、計画制度を整え、上手に運用する」んですが、計画制度と言っているこの中身は、計画立案から実施、評価の手續とそのルールを明確にしたいということがあります。そこに、文章としては、「車に頼らなくとも暮らしやすい街をより多く定着するために、土地利用と公共交通の整備を一体的に進める土地利用・交通戦略を立案し、実施し、評価し、それらを繰り返す計画プロセスを義務付け」というか、あるいはこういうプロセスをちゃんとやっているところを高く評価して、補助をあげるというようなことでもいいんですが、そういう形のものを整備していきたいと思っているということでもあります。



それで、ちょっと何枚目かわからなくなるんですが、緑色のボックスが4つ並んでいるのがありまして、もうちょっと今のから後ろにめくっていただくと、「土地利用・交通戦略の基本プロセス」というものがあります。この政策目標のところ、いわゆる混雑緩和とか指標の中にもあるんですが、今の、暮らしを支える公共交通がきちんと整備されているか、あるいは富山市さんのあれでいけば、駅前に住んで、都心に行けるような人数をどれくらい増やしていけるかというような目標をぜひ入れて、そして、それをちゃんと調査をして、問題と機会を洗って、分析して、戦略を立てて、企業の方にも市民の方にも参加いただいて、戦略を選んで、その中で選ばれたものを実施していく。それに手厚い補助を差し上げる。それを戦略プロセスとして繰り返していくという、そういう形のものが必要だと考えているということでもあります。

あと、その手前のほうに、市民参加が重要だとか、企業を活用するための契約制度とか、もう1個前だと、ローリングプランはちょっと言葉があれですが、先ほどの定期的に検証するというような形ですね。土地利用・交通計画だと20年、あるいは30年、長期の計画になるんですが、まず5年ごとぐらいに見直さないと、人口とか経済成長とか、そういうものが変わりますし、技術も変わりますし、価値観も変わってくるので、こういう見直しの中でやっていく。それを国はうまくチェックしていくということであると思います。

最後ですけれども、国が地方の交通計画をチェックする視点として2つということで、後ろから1枚目、2枚目なんですが、アメリカと書いてあるのは、同じような形でいろいろ重なってやっている東京工業大の屋井先生が前に書かれたものですが、アメリカで、真ん中に交通計画がありますが、90年代に、大気汚染のことをきっちりやらなきゃいけないと。そうすると、州の大気汚染の基準を満たしていないところでは、州の大気汚染の計画と合っていないと、道路整備とか公共交通の整備とかそういうものに、交通計画できちんとしていても国の補助を出さないというコンフォーミティー、適合性のチェックというのがあったんですが、これを、我が国の地域公共交通計画を認めるときに、ぜひ土地利用とある程度整合性をとっている、とっていないという視点を、ここまでかっちりしなくていいんですが、そういうものを入れて評価していただきたい。

それから、最後は英国のローカル・トランスポート・プランのプロセスと書いてありますが、このボックスの中、出させて、それを評価して、いいものに補助をたくさんやるということをやったんですが、この政府の目標と関連した目的、戦略、実施プログラム、業績指標と目標値などがある程度の規模のところだと出させて、それをちゃんと評価してい

くということがいいんじゃないかと思っているということでもあります。

最後のページは、一応、関連の論文が出ているんですね。それから、阪井さん、残念ながらお亡くなりになったんですが、阪井さんのドクター論文のところの名前も出てまして、都市計画の論文も出して、あと交通まちづくりというので土井先生とも一緒にやっているんですが、そこの中にもいろいろ関連するものがありますので、ここはちょっと宣伝かもしれませんが、サイトの一覧を出しております。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。それでは、ただいまのご発表につきまして、ご意見があったらお願いします。

**【委員】** ご発表、ありがとうございます。すごくわかりやすい資料だったと思います。

原田先生のご発表では、きちんと計画をつくることのできる組織が大事だということだと思います。それは同感です。さらに、もう一つ付け加えさせていただきたいことがあります。これは私の実感なのですが、昨日もある市の方から、コミュニティバスを入れたいのだけど、どうしたいだろうと、相談がありました。あるいはデマンドを入れたいのだけど、どうしたらいいだろうという相談がよくあるのです。私がいつもアドバイスをさせていただいているのは、コミュニティバスやデマンド交通というモードの導入から入るのではなくて、地域の人たちにふさわしい交通システムには、どういうものがあるのかということから考えていきましょうという話をします。自治体の皆さんは、スタートから、どうしてもモードから入ってしまう。議会や地域からの要望がモードの導入ということの方がわかりやすいので、行政の担当者もモードを決めて、その導入になってしまうのだと思います。ただ、公共交通の計画の場合は入り口がすごく大事で、そこでミスリードしてしまうと、後から取り返すのはすごく大変なことになる。

だから、こういう組織をつくれる場合、ぜひ最初に、原田先生がおっしゃったような、まちづくりの観点からどういうモードがいいのかということを中心に議論できるような場をつくっていくということが、不可欠ではないかと思いました。

**【原田委員】** ありがとうございます。どっちかという応援演説いただいたのかなと。基本的にそのとおりで、すぐできる所とできないところがあるんですが、やっぱりこういう制度をつくって、国がちゃんと評価するような仕組みの中でやっていくと、そういう議論する場も育ってくるんじゃないかとは思っております。

**【部会長】** ありがとうございます。ほかにございますか。

【委員】 1点。

【部会長】 はい、お願いします。

【委員】 最後のアメリカとイギリスの構造で、たしかアメリカではMPOという組織があったと思います。複数自治体をくっつけるわけではなくて、その都市圏の自治体群からなるコミッティーとか委員会とか、そういう形でできている組織と伺っているんですが、それが、先ほどのテナティブな組織ではよくないんじゃないかという議論に絡んで、原田先生がご存じのことがあれば、教えていただきたいのですが。

【原田委員】 MPO自体は、実際は多様なことがあるんですが、我が国でいくと、都市圏の交通計画を立てるのに東京都市圏交通計画協議会とか、ああいう形のものをつくるんですが、あれが、法律でこういう形で作りますと、そこにはこれだけの権限を与えますと、地域全体の土地利用、交通のこともやり、交通のプロジェクトの優先順位もつけてまして、そういう調整機能も持っているんですね。

そこまで一気になかなか行けないと思うんですけども、ですから、今ですと、東京都市圏だと、1都3県のものに関連するいろんな交通の——道路のほうも鉄道のほうも入ったりするんですが、そういうものが法的にある割合で入って、ある権限を持っていて、投票権も持っているというような、そういうきちとした組織ということだと思います。

【部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

原田先生、どうもありがとうございました。

それでは、ご発表、次に移りたいと思います。古川委員からのご説明をお願いします。

【古川委員】 ありがとうございます。佐賀県知事の古川康でございます。

私は、今までのご発言を大体伺っていて、都市という言葉に代表されるように、比較的人の動きが活発な地域というものが、皆様方のお話の中にイメージされているのかなと思っているのですが、私がこれから話をするのは、いわゆる「地方」の代表だと思っています。そこに言う「地方」という意味は、県庁所在地みたいなのところじゃなくて、そこから離れて、都心という概念がおよそ存在しないようなところなんです。そういうところで、交通がどうなっているのか。私は、自治体の代表ということでここに出席してのことでありましようが、それ以上に住民の代表だと思っています。その住民が今後、移動する手段を確保し続けていかなくちゃいけないというときに、どういうところにどういう役割を期待するのか、そういった観点からお話をさせていただきたいと思っています。

1 ページ目は、それを象徴するための言葉として、「人が移動しやすくなることで、地域

が元気になる」というのをタイトルにしました。

そして、2ページです。私ども佐賀県から3つの提案を、今回、行いたいと思います。

そして、次の3ページには、その3つの提案をお示ししています。

まず1番目です。これからつくることになる交通に関する計画、連携計画のことですが、「モードから入るべきでない」というお話がありましたが、私も全くそのとおりだろうと思います。どうやって住民が移動するということを確認するのかということを考えていくべきだと思っていまして、そのときには、公共交通の担っている役割というのはもちろんありますけれども、それだけでなく、住民が移動するということを主体に考えれば、自家用有償運送も、対象から外すのがおかしいと思っております。

そして、2番目が、同じく連携計画についてでありますけれども、基本的には市町村が、その市町村の区域内の住民の方々にどう動いていただくのかということを考えるべきでありましょうが、市町村をまたがるような住民の動きがある市町村については、そういう市町村からの求めに応じて、都道府県が作成することも可能にすることが必要なのではないかと考えています。

そして、3番目です。権限移譲です。路線や運賃といった交通の事業にかかわる許認可について、それを地方側に移譲しようという動きはいまありません。先般、奈良県の荒井知事がこの場でプレゼンテーションされたように、こうした路線や運賃に関する許認可については地方に移譲して、責任をもっと地方に持たせるということが必要なのではないかと私も思っております。

本日の皆様方のプレゼンテーションを聞いておりましても、自治体が果たすべき役割が大きいということを言っています。私どもが思っておりますのは、責任をしっかりと持たせていただければ、それに対する責任も果たしていくということでもあります。こうした許認可についてもぜひ地方にということが3番目でございます。

以上3つの提案をさせていただきたいと思っております。

そして、4ページ目からがいよいよ本論に入っていきますが、まず、2つの点で序論を申し上げたいと思います。その序論のタイトルは「地域交通の目指すべき姿」。次の5ページに、序論の1番目として、「地域住民の身近な移動手段の目指すべき姿」と題して、私どもが行いましたアンケート結果をご紹介させていただいています。私たちが実現したいことは、「誰でも、行きたいときに行きたい場所に行きやすくする」ということでもあります。これは、この会議の構成員の皆様方も、同じように思っていらっしゃるのではないかと思

います。

では、そのためにはどういう手段があるのかといえば、タクシーやバス、電車、あるいは船、そういったものが公共交通機関として真先にイメージされると思います。ところが、現実にはそうはなっておりませんで、5ページの図にありますように、自分で動くことができる徒歩、自転車、自家用車、そして、タクシー、バス、鉄道といった、いわば公助の部分、それと並んで、共助とでも言うべき家族や友人に乗せてもらうとか、無償で運んでもらうとか、あるいは自家用有償運送の形態として、過疎地有償、福祉有償、市町村営の有償運送、こうした形のものがあり、つまり、現実にはバラエティに富んでいるわけです。そんな中、タクシー、バス、鉄道という公共交通は、バラエティに富んだ移動手段の中の一部を担っているということだと思っています。ですから、私たちは、実際に移動の手段に広く使われている自家用有償運送というものを外すということは、考えられないと思っていますところでございます。

そして、もう一つが、次、序論の2、6ページでございます。地域で生活する障害者、高齢者が増えていっているということでございます。障害者も高齢者も、これからは施設から地域に生活の舞台が移ってまいります。そうすると、それまではほとんど移動がなかった人たちの移動が発生してまいります。

左側にあるのは障害者の数でございますけれども、平成22年10月時点では全国で2万4,000人ぐらいだったものが、26年度末の計画では倍の4万3,776人というところまで至っております。この数はもっと増えてまいります。また、右側には高齢者に関する数字を出しておりますけれども、在宅の要介護者、そうした方の数は、平成23年度304万人だったものが27年度は352万人、そして平成37年度には449万人と、かなり増えてくるということがわかっております。そのためにも、こうした地域、あるいは在宅といったところでお住まいの障害者、高齢者、この方たちがどうやって移動したらいいのかということを、しっかりと視野に入れていかなければいけないということが、見てとれようかと思えます。

次の7ページのところから、私どもの提案として、連携計画において自家用有償運送も対象にしていただきたいというお話をさせていただきます。まず、現状から申し上げますと、私ども佐賀県の職員が手分けをして、比較的交通の不便な地域において、200人の方にアンケートをしてみました。

その結果、200人のうち、自分で運転するというのが主な移動手段だという人が14

4人、家族が運転という方が25人といった形で、自分で運転する、要するに車を使っているという人が約8割、そして、家族や友達、親類みたいな者の共助というものが13%で、公共交通を使っているという人は7%でした。

ただ、これは基本的に交通の不便な場所を対象としたアンケートです。路線バスという人が若干いらっしゃいますけれども、1日のバスの本数も非常に少ないところでした。そのような公共交通の不便なところでのアンケートとはいえ、自助、そして共助に対する期待が非常に強いという人々がたくさんいらっしゃるということは、ご理解をいただきたいと思います。

じゃあ、これからどういったものに期待をするのかと言いますと「公共交通があるから自分はここに住み続けたい」と答えた人が4%しかいなかったということでした。しかも、この交通不便地域にお住まいの方の多くは、1人、あるいは2人暮らしの方でございます。

ですから、今の地域公共交通活性化・再生法を見ておきまして、公共交通機関だけで地域における移動手段を確保しようとするのは難しいと思っており、ぜひ連携計画の対象に自家用有償運送も含めていただきたいというものでございます。

あと、2番目は、連携計画を都道府県がつくることも可能にしていきたいということで、ここは飛ばさせていただきます。

そして、3番目、15ページが権限移譲でございます。これについては16ページに簡単に書いてございますけれども、この連携計画をつくったとしても、改めて道路運送法による国の認可が必要になっていきますし、また国の補助金をいただくときには、国の補助金を受けるための事業計画をつくらなくてはいけないなど、結局のところ、最終的には自治体が責任をとり切れないというところがございます。医療の世界においては、この16ページの下の方の医療関係というところに書いているように、国と県、あるいは自治体との役割を明確に分担して実行しているという部分がございます。これと同じようなことを交通の世界でもできないのだろうかというのが、私たちの提案でございます。

17ページの上の方に書いておりますように、国は運行能力や運行管理等のチェックを行う、あるいは安全規制をしていただく。そうしたものに基づいて、都道府県が路線別や地域別の営業の許可を行う。そして、市町村は輸送の公的提供の主体になっていく。こうしたことなどが考えられないかと思っているところでございます。

以上、私からのプレゼンテーションとさせていただきます。ありがとうございました。

**【部会長】** ありがとうございます。それでは、ご意見がありましたらお願い申し上げ

げたいと思います。

【委員】 今伺った中で、提案1のことなんですが、改めて、毎回、地域公共交通活性化・再生法の内容をこうやって携帯で調べなきゃいけない。配っていただけると非常にありがたいと思ったんですが、私は、連携計画の策定に20個ぐらいかかわったんですが、自家用有償運送というのは対象外とは全く思ったことがなくて、あるところは全部連携計画に入れてやっていますし……。なので、これはどういうことなのかなと、地域公共交通活性化・再生法を見ましたら、第5条の6ですが、「連携計画を作成しようとするときは」、いろいろ書いてあって、最後のほうに「地域公共交通総合連携計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者」というのが入らないといけないということになっていて、多分そこで、連携計画の中に自家用有償運送を書くのであれば、当然、自家用有償運送事業者も協議に入ってください、計画でも書くというので、運用上はやっていると思います。市町村有償運送であれば、当然そこで協議して連携計画を策定しますし、地域公共交通確保維持改善事業の生活交通ネットワーク計画の策定においても、過疎地有償も含めて補助対象になりますので、かなりやられているとは思うんです。

むしろ今ご提案いただいているものだと、公共交通事業者等として位置づけると、この「等」というのがまた曖昧ですが、努力義務として、第4条の4項ですが、「サービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない」ということがむしろ含まれてしまうので、自助とか共助であるとすれば、そこまで強いるということは逆に否定するようなことになるのかなと思ったんです。

そういうことで、別に今の状況でも自家用有償運送を連携計画に位置付けることは十分できるし、もちろんもっとやらなきゃいけないということは、自家用有償運送だけじゃなくてタクシーもそうでして、一般乗用旅客自動車運送事業者は法定協議会に入っているんですが、あまりタクシーも含まれた連携計画というのはないので、そういうことも運用上きちんとやらなきゃいけないのかなと思ったんです。

あと、過疎地有償運送は有償運送運営協議会で議論されることが多くて、地域公共交通会議で議論しないことが多い。タクシーもそうです。そういうふうにと考えると、先ほどの委員の話に戻るんですが、この規定だけじゃなくて、協議組織をやっぱり大きく改めないといけないのかなと。そのときに、地域公共交通を総合的に考えられるような組織体をつくって、そこに権限を与えるというようなことが必要なのかなと、私は考えています。

そういうことなんですが、そういうご趣旨の一端としてこういうことをご提案いただい

ているということでもいいのかどうか、あるいは、そうじゃなくて、自家用有償というのがもっと、モードとしてきちんと促進されるべきといった方向で考えておられるのか、お伺いいたします。

【古川委員】 ありがとうございます。イメージからいうと後者に近くて、自家用有償運送、とりわけ福祉有償運送のようなものを、24時間ずっとその事業を提供し続けるようなタクシーと同じレベルのものとして扱うというのは、ちょっと違うと思っています。その意味では、地域公共交通とは言えないんじゃないか。しかしながら大事な輸送手段なんです。そこを、地域の公共交通計画をつくろうというのではなくて、住民の方がどうやったら移動できるのかという、住民主体で物事を考えさせてくれという話なんです。

ですから、公共交通ネットワークというものの中にそういったところまで入れ込んでしまうのは、無理があるかもしれないとも思っています。しかしながら、市町村や都道府県に責任を持ってもらって、計画をきちんとつくってくれと言うときには、そういったものを無視もしてはいけなく、きちんと視野に入れてやっていくように、それはタクシーも含めてなんですけど、しないとイケないというイメージでございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 いいですか。

【部会長】 委員。

【委員】 どうもご苦労さまでした。ありがとうございます。大変リアリティーのある話で、大変感銘を受けました。

というのは、今、委員がお話しされたけど、制度がどうかとか、仕組みがどうかというのは、はっきり言えばどうでもいい話なんです。結果的に動けるようになったほうがいいわけで、だから、知事さんがおっしゃったような、今、共助で13%、自助がおそらく80%あるけど、動けなくなっちゃう人が多いから、それを何で賄い得るかという話で、そのときには、今、質問なんですけど、じゃあ、もし知事がおっしゃっているような何かをやったら、この何%、ほんとうに自助で行けるのかと。

実は僕、きのうウクライナから帰ってきたんだけど、キエフのまちって、どの車もみんなタクシーになっちゃうんです。白タクに。交渉さえすれば何に乗ってもいいという。ある意味、便利なんです。何か、ある枠内ではそういうことをやっていいようなことじゃないと、地方なんてやっていられないです。その辺、本音のところをもうちょっと



と教えてください。

【古川委員】 本音で言えば、ライドシェアを認めてほしいという感じです。

【委員】 そうそう。

【古川委員】 それと、将来の地域における移動ということを議論していると、必ず出てくるのが自動運転なんです。自動運転がいつごろ実用化されるのか、私が生きているときにそういうときが来るかと聞かれるんです。そういうのが出てくると、それこそタクシーとか代行の人は、もう仕事を失うんじゃないかと思うぐらいの話なんですけれども、だから、そういったものができてくると、自分で動けるようになってしまうんですね。それとか、隣の人を乗せていいよという人が、乗せるというときのシステムをうまくつくってくれれば助かるというふうな話が、結構出てきます。

誤解ないように申し上げておくと、私は公共交通が大事じゃないとか要らないとか言うつもりは全くありませんし、これだけの多くの人たちの安全な輸送という事業をやっているのに「民間事業だろう」の一言で片づけているみたいなものは、絶対おかしいと思っているんですね。だから、公共的な支援というのはしっかりやっていくべきだと思っているんですけれども、それとは全く別に、じゃあ、実際に地域の人たちがどういうことを考えているのかという本音でいけば、そういった話が出てきます。

【委員】 ぜひ今後も本音で進めていただけたらと思います。ご苦労さまでした。

【委員】 すみません、いいですか。

【部会長】 はい、じゃあ、最後をお願いします。

【委員】 すみません。大変わかりやすい話だったと思いますが、高齢者の話もありましたし、車をずっと運転し続けていて、その後どうするかという話で、僕の身近な例もあるんですけど、車を運転し続けていると、歩く能力がだんだん落ちていって、やめた途端に社会から離れて、病院に行ってしまう。こういうことがないように、もう少し前から、少しでも歩けるようなというのを考えたいと思うんですが、もちろん、誰でも行きたいときに行きたい場所に行きやすくするので移動の手段というのがあるんですが、そういう中で、そうすると、施設の配置をどうするかみたいなことも、何かやりようがあるのか、ないのか、どうかなというふうに、知事の抱えていらっしゃるエリアで、ちょっとご意見を伺いたいと思います。

【古川委員】 ありがとうございます。私も、これからは、行く場所を1点に集中させていけないといけないだろうと思っています。例えば佐賀県の例では、県立病院を移転さ

せるときにどこに移すのかということが議論になったときに、私はぜひまちなかに移したいと言ったんですけれども、今、まちなかを選挙の母体にした人ってあまりいらっしやらないこともあって、まちなかで公共交通機関で行ける場所に移転しよう、どこからでもアクセスしやすいようにしようという主張って、なかなか通りにくかったです。どこからでもアクセスしやすいようにするためには、郊外に病院をつくって、その近くにインターチェンジをつくるのが、どこからもアクセスしやすいということだよという話になってしまうというところがあるんですね。

ただ私は、やっぱりまちがまちらしい顔をつくっていくということのためにも、そして、高齢者の方も障害者の方も歩きやすいというまちをつくっていくためにも、やっぱりきちんとまちが顔をみせるというふうにしていかなければいけないだろうと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございました。古川知事、どうもありがとうございました。

【古川委員】 ありがとうございました。

【部会長】 それでは、次に移りたいと思います。次は議事の（3）でございます。中間とりまとめ案骨子について、議論を進めたいと思います。

資料5につきまして、まずは上原交通計画課長からご説明をお願いします。

【交通計画課長】 上原でございます。

それでは、資料5に基づきまして、地域公共交通に係る新たな枠組みの基本的な協議会（案）を事務局のほうで作成いたしましたので、これについてご説明をさせていただきたいと思います。

最後に申し上げますが、これを今日ご議論いただきまして、まだこれは文章化しておりません。骨子という段階でございますので、委員の皆様方のご意見を承りまして、最終回の場面ではこれを文章化したものを中間とりまとめとしてお取りまとめいただくことを、我々事務局としては考えております。

まず、地域公共交通の現状についてでございます。これにつきましては、委員の先生方から、多くの方々から危機感の共有が必要ではないかということ、あるいは利用者の目線を見て、今、地域公共交通がどうなっているかということを書すべきではないかというご意見をいただきました。

我々も事務局といたしましては、その観点から整理をしたつもりでございます。第1番目は地域公共交通の位置づけの低下、第2番目は利用者にとってのサービスの低下、そし

て、事業のほうでも経営悪化と、それから地方部における運転手等の確保の問題が顕在化していること、さらに人口が今後2050年に向けて急激に減少していく中で、このまま放置したのでは、この地域公共交通というのが大変な状況になってしまうということを、1つの考え方としたいと考えております。

次に、地域公共交通に対する社会的要請の増大でございます。本日も、委員の皆様方から活発なご意見をいただいておりますが、まず1つは、住民の移動という観点でございます。ただ、これにつきましては、通院、通学、買い物といった生活上不可欠な移動だけではなくて、文化活動やコミュニティー活動、遊びといったおでかけを含む、いわゆる通常住民が生活をしていく中での外出機会というものを、全体を捉えるべきではないかというご意見がございました。

また、次の点では、自家用車に頼ることについては、本日もご意見が出ましたけれども、高齢者や障害者等が交通手段を確保するという観点からは、一定の限界があるということでございます。

ただ、ここで、今回の報告書の中では強調をしていただきたいと思っておりますのが、「さらに」以降でございます。本日もご意見が出ましたけれども、交通の観点からいきますと需要という言葉になりますが、やはり土地利用、人口密度のコントロール、こうした面的な政策、あるいは観光政策、インフラ整備政策、そうした地域の戦略と交通を一体として施策を打っていかないと、交通だけの施策ではもう限界に来ているのではないかとこの観点でございます。

4つ目の丸のところでは、コンパクトシティとの一体化、5つ目の丸のところでは、富山市さんやいろんなところ、スマートウェルネスを進めておられる都市のほうからのプレゼンテーションでもございました、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点、それから、1枚めくっていただきまして、観光政策、これは京都府のほうからもプレゼンテーションいただきました。丹後地域の広域的な観光圏を実現していくと。それしか、もう地域にとって生き残れないんだと、そういう中で、この交通の果たす役割というのは非常に大きいのではないかと、こういうことでございます。

3番目、地域公共交通に係る問題点とその背景は、1番目で地域公共交通全般のことを挙げておりますが、3のここでは、現状における地域公共交通のネットワークサービスの問題点を書いております。これは、活性化・再生法ができまして、500以上の計画が提出されておりますが、そうした計画の中身等を読ませていただきまして、それと現状とを

調べたものでございます。

まず1点目は、これまでの公共交通というのは、今日も委員のご発言がございましたけれども、民間事業者の独立採算に依存して行われてきた。ただし、民間事業の経営が厳しくなった結果、サービス水準の低下が顕在化し、さらに、既存のネットワークを検証・改善する経営余力も失われているのではないかとということでございます。

平成19年に活性化・再生法が制定されました。全国で500以上の計画が策定されております。その中で、ただ、まだやはり、公共交通事業者という言葉に公共という2文字が入っておりますので、特に県を中心として、やはり公共交通というのは、事業者の責任じゃないのかという認識が依然として強いところはございます。その結果として、日常生活における住民の足としての利用が困難となるといった事情、これは豊岡市、あるいは富山市のプレゼンテーションからもそういうことがございました。

それから、現行の計画の問題点として、まちづくりと連携した総合的な交通ネットワークのプランニングに基づいたものも結構あります。富山市などはそうした例でございますが、中には、交通空白地域がこういう形で市町村内で発生しましたと。それに対して何とかしないといけないということで、今日も委員のほうからございましたが、何かコミュニティバスを隣でやっているの、うちもコミュニティバスを入れないといけないんだということで、連携計画を策定されたところが非常に多うございました。そうしたところでは、いわゆる公的な資金が入ったコミュニティバスと、それから不採算でも何とか内部補助でやってきている民間路線バスの競合が発生した結果、今度は、不採算でも内部補助でやっている市内周辺部の民間路線バスが立ち行かなくなって、逆に交通空白地域が増えてしまったという例がございました。

この連携計画を策定した市町村の中の、特に先進的な市町村、長い間こういう交通をやっておられる市町村の中には、多くの市町村がこの点に気づいておられまして、こういうところは、やはり民間を最大限活用する中でやっていかないといけない。富山市や豊岡市、あるいはその他の複数の市の連携計画にも書いてありますし、中でも高山市の連携計画は、この重複をまず取り除こうというところを、大きく連携計画の中で書いていただいております。

それと少し話が変わりますが、政令指定都市等の問題として、熊本市からプレゼンテーションいただきましたが、複数の民間事業者による路線の集中に伴う利用者利便の低下といった例でございます。これにつきましては、熊本市としては、市の装置として都市交通

システムを1つ、市がリードする形でつくり上げたいというプレゼンテーションがございました。

以上のほか、まず、地域特性や生活環境の変化に対応して、利用者のニーズに即した地域公共交通サービスの検討が不十分。これは、本日も出ましたが、モードから入るべきではないということがございます。特に地域特性、あるいは合併等によって地域の中心が移動した場面、こういうところにおきましても、まだ旧態依然とした路線がある、あるいはその路線ができなくなってコミュニティバスにすぐ走るといったような、そうした計画が結構見受けられました。

次は、奈良県のプレゼンテーションでございますが、市町村間の連携不足によって、利用者のニーズは市を越えてあるものの、市内のコミュニティバスしかないといった、そういう例でございます。

それから、次の住民の役割につきましては、逆に、高山市や、あるいは富山市、各市の連携計画では、明確な住民の役割をうたっている計画がございますが、中には、全くそういうものがうたわれていない計画がございました。

それから、PDCAのサイクルにつきましても、十分に行われていないものもございません。

4番、解決の方向性といたしまして、まず大ぐくりな考え方としまして、民間事業者任せの従来の枠組みから脱却をして、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、合意のもとで持続可能な公共交通ネットワークを構想し、その実現を図ることが重要ではないかと考えます。

その際にということで、まず第1として、地域公共交通は地域活性化のために不可欠な地域の装置であるとの認識のもとで、その維持や充実を図ること。

ここから、まちづくりや地域戦略と一体的に考えることによって、公共交通のサービスの充実と利用者の増加といったことを一体的に実現するということ。

3点目は、交通機関相互の連携を十分に図るということで、特に公的支援のあるサービスは、公的支援のないサービスを補完するものとして位置づける、民間活力を最大限活用するというので、先ほど申し上げましたとおり、先進的な市町村の皆さんはそういう考えがもうございました。

④、地域特性に応じて、さまざまなこうした多様な交通手段を有機的に組み合わせて、身の丈に合った公共交通ネットワークの形成を図るということが、持続可能性という点か

らは必要ではないか。その際、自家用車、自転車、徒歩との接続をしっかりと考慮していくといったことが必要ではないかということでございます。

⑤、既存の行政区域にとらわれない広域的な公共ネットワークの形成ということで、本日、古川知事からもプレゼンをいただきましたが、県の役割ということも考えていく必要があるのではないかと考えます。

⑥、住民の利用を促進する取り組みや一定の負担も織り込んだ形で、持続可能性を確保すること。

こうした公共交通ネットワークを実現するための横軸といたしまして、まず、地域が目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標に落とし込み、見える化をし、達成状況をモニタリングすることが不可欠になってくると考えます。

国の役割といたしましては、こうした持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた地域の取り組みを、全国的に後押しをして普及させる、実効性を担保する法律上の制度的な枠組み、予算上の枠組みを構築することが、国の役割ではないかと考えます。

5といたしまして、この委員会が始まりましたときに、次期通常国会に、必要であれば所要の法制度を提案していきたいということを申し上げました。制度上の見直しの方向性ということで、まず、本日、総合政策局長からお礼を申し上げましたけれども、交通政策基本法に示された、さまざまな地域公共交通と深い関連のある規定がございます。交通政策の基本理念といたしましては、国民等の交通に対する基本的な需要の充足ということが、現に掲げられております。

また、交通の関係者の責務と役割といったことも、交通政策基本法では明確に規定をいたしました。

次のページでございますが、国の施策といたしましても、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保、あるいは高齢者、障害者等の円滑な移動、本日もありましたけれども、モードから入るなということでございますが、総合的な交通体系の整備、あるいは地域の活力の向上、運輸事業その他の健全な発展、まちづくりの観点、観光立国の観点。また、地方公共団体の施策につきましてもこの交通政策基本法は規定しておりまして、地方公共団体は、交通施策の総合的かつ計画的な推進に努めることとされております。

これらを土台にいたしまして、地域公共交通活性化・再生法の見直しといたしまして、まず、地方公共団体が先頭に立って、こうした枠組みを実現するための実効性のある枠組みを整備するというところで、①としましては、まず、地域公共交通が目指すべきあり方・

方向性を明確化する。これは、公共交通のあるべき論、共通理解を明文化する必要があるのではないかといったことで、例として挙げておりますが、まちづくりや地域戦略との一体性、地域全体を見渡した総合性の確保、持続可能性の確保、実効性の確保、具体的で可能な限り数値化した目標設定、こうしたことが地域公共交通計画に求められるのではないかといった、共通理解をつくっていく作業でございます。

この共通理解に基づいて、我々としては、地域公共交通総合連携計画制度を見直しまして、地方公共団体がこうした共通理解に基づいた計画を策定した場合にこの計画を後押しする、そうした制度をつくっていきたいと考えております。

③といたしましては、その合意形成を促進するために、役割や責任を明確化する、あるいは、都道府県の役割を強化するといったことを考えております。

法改正に関連する措置といたしまして、予算制度につきましては、この法律の後、またご議論いただきたいと思っておりますが、まず、この計画の策定経費につきましては、来年度予算要求をいたしております、まだこれからでございますが、予算を何とか確保してまいりたいと思っております。また、この計画に基づく具体的な取り組みについて、現在の予算制度を重点的、効率的に組み替えていきたいと考えております。

見える化をするためのモニタリングの手法につきましては、現在、私どものほうでもいろいろと研究を進めておりますが、これらをまとめまして、何とか地方に示せるようなガイドラインを作成して、この計画の土台づくりを促進していきたいと考えております。

また、人材育成や、あるいは熊本市からありましたような、複数事業者が1つの市に存在している場合の独占禁止法上の課題整理等につきましては、今後とも調査検討を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

本日はあと25分程度の時間がございます。この時間を使って、ただいまのとりまとめの案でございますけど、これに関するご意見、あるいはご質問をいただきたいと思っております。たくさん委員の方がおられますので、要点を1点ないし2点に絞っていただきまして、皆さんからご意見がいただけるようにしていきたいと思っております。

それではお願いします。

**【委員】** すみません。

まず、国土交通省の皆様方に対しましては、交通政策基本法、ほんとうにいろいろとお

骨折りをいただきまして、ほんとうに親切丁寧に各議員さんのところを回っていただきまして、私どもが11年間要求をし続けておりましたものがやっと成立をしたということに、まずもって心から御礼を申し上げたいと思っています。

今のご説明をいただきました中に、網掛けの3ポツのところ、地域公共交通に係る問題点とその背景というような中で、ずっと読ませていただいたんですが、地域公共交通に係る問題点、少子高齢化、あるいは免許の取得者の減少等々が非常に多い。早い話が、もうバスの乗務員さんになる人がほんとうに少ないという状況は確かです。第1回目から前回も申し上げましたけれども、乗務員要員こそ、この件のところでありますけれども、ここは、大臣の答弁の中でも、厚生労働省を巻き込みながら検討していくというような発言があったように私は記憶をしております。今、メンバーの選定のところまで行っているというような話も、私の耳には届いておりますので、少しこの中に、やはりそういうことをしっかりと明記していただきたい。交通政策基本法の中にはそういうような形で入っておりますので、この裏側にも交通政策基本法のところで触れておりますので、そういう議論の場をしっかりとつくっていただく。そこをお願い申し上げたいというものです。

以上です。

**【部会長】** 委員、お願いします。

**【委員】** 手っ取り早くいきます。重要だなと思うことは2つで、大した意見じゃない、そんなことだったら言うなと思われるかもしれませんが、細かいのを2つ。

1つは、私自身は今回の法律で非常に重要な位置づけだと思うのは、国民等だったかな、国民等の役割みたいところですね。今日、佐賀県知事さんもおっしゃっていたとおり、いわゆる公共交通的なものを補完するようなことで、共助というのが1つの肝ですね。そこについて、もうちょっと何か書きぶりが欲しいなという感じが1つ。

それからもう一つは、両備の小嶋さんをイメージして申し上げるんだけど、確かに公共サイドの、何というかな、責務なり責任なり負担なりということをやらなきゃいけないんだけど、その枠組みがしっかりした上では、いろんな事業者が活力を持って、工夫をして参入してくると。その地域へ行ったら、その地域のずっとやっていた人だけがやっているなんていうことじゃなくて、外国だって持ってきたっていいし、外国に行ったっていいし、Aのまちの人がBのまちへ行ったらいいわけですね。その民間の活力の参入、もちろんその前提は、公共サイドの役割というのがはっきりした上ですけどね。そこがちょっと弱いなという感じがしました。この2点です。



それから、細かい話ですけれども、1 ページ目の2の社会的要請の増大の2つ目の丸で、地域住民の足ということから書いてあるんですけども、これは決して学生・生徒とかだけじゃなくて、外来者ですよ。これは別に観光客とは限らないですよ、外来者って。外来者って、かなり動くときにはレンタカーがベストなんだけれども、ちょっと動くときには、レンタカーはツアー・マッチなんですよ。ここも、やっぱりこれから人口が減っていく中では交流がポイントだから、ぜひここに……、別にしないほうがいいと思います。

それからもう一つだけ。確かにまちづくりと交通というのはセットみたいなものなんだけれども、宅鉄法をつくって常磐新線をやりましたが、鉄道事業、つまり交通側の話というのは、もっとスピーディーにやっていかなかったら稼げないわけですよ。ところが、まちづくりのほうは、うんと時間レンジが長いんですよ。だから、それをいつも一緒と言っていると、結局できないことが、まちづくりが進まないからできないんだよというエクスキューズになるだけの話で、短期的には今の現状のまちの姿をギブンにして頑張ると。それから、中長期的にはまちの姿を変えていくという、その時間のスケールを2段階構えで常に書かないといけないなと思いました。

以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。大事なポイントだと思います。

いかがでしょうか。

**【委員】** じゃあ、いいですか。

**【部会長】** はい。委員、どうぞ。

**【委員】** 2点お話しさせていただくつもりだったのですが、今の委員のお話に追加することを先ず述べたいと思います。

まちづくりと公共交通の整備ということです。まちづくりという言葉は幅広く使われるので、どういうまちづくりをイメージしているかによって内容が随分違ってきます。例えば、富山市でやられているような都市構造を変えるためのリーディングプロジェクトとしての公共交通網整備を行うというのがあると思います。これもまちづくりと公共交通のあり方です。また、もう少しミクロのまちづくりとか、地域の人々の生活を支えるのに、ふさわしい公共交通のあり方ということも重要なことです。交通政策を通じて、地域の人たちの生活をどう変えていくか、これもまたまちづくりだと思いますので、まちづくりという言葉についての幅広い意味があるので、この点はもう少し議論もさせていただきたいのではないかなと思います。

それと、言いたいことには2つありまして、1つは、今日提示いただいた資料というのはすごくいいと思うのですが、公共交通はインフラ・社会資本だという共通認識というのが、やはり要るのではないかと思います。インフラだから、公的なサポートも当然必要になる。市町村の方はよく悩まれるのですが、せっかく公共交通の維持や利用促進をやっているのに収支は赤字だと責められる。行政からの支援が赤字の補填にしかならない、あるいはコミュニティバスは赤字だから問題だと言われて、悩まれている人たちが実に多い。ですけれども、適切に運営をして出る収支の差額なら、これって赤字じゃないですね。これは地域に対する必要なサポートをしている経費です。だからインフラとしての共通認識を持つというのは、そういう人たちに対しても仕事のやりがいをつくる上でもすごく大事なことです。それから、クロスセクターベネフィットについては、この前も話を少しさせていただきましたけれども、そういう考え方をするにしても、インフラだよという共通認識がすごく重要ではないかと思います。

もう一つは、コミュニティバスと路線バスなどの競合問題への対応をする場合に、きちんと結論を出せる裁定機関・第三者機関というものが必要になってくると思うんですね。その第三者機関では、見える化を図っていくときに活用されるデータをベースに裁定を行う。例えば、行政とバス事業者とが話が合わないといったときに、きちんと意見を識別するためにも、それなりの見識を持ったチームをつくって、そこでデータに基づく議論をして裁定をしていかないと、結局、地域の人たちが不利益をこうむる可能性がある。裁定機関というものは、データを把握し、それから見える化をしていくという意味では県の仕事になるのかもしれませんが、中央でそういうものをつくって、運輸局レベルでそういう裁定機関の機能を果たしていくやり方があるのかもしれませんが、そういうものが要るのではないかなと思います。

**【部会長】** ありがとうございます。

委員、お願いします。

**【委員】** 2つ申し上げたいのですが、1つは、組織づくりについて、協議会のような1回1回開くというようなものではなくて、やはり市町村などにきちんとした、そこを担当する部局なりを設けて、きちんとそこが調整を担っていく。地域の状況によって違うと思いますけれども、恒常的な機関の必要というのがあると考えております。

それからもう一つは、地域の公共交通が維持されていくとこんなにハッピーなんだよとか、こういういいことがあるよという部分の書き込みを、もう少し考えていただきたい

と思います。「阪急電車」という映画の中のような、車を使っている人にも、公共交通を使った方がいいことがあるよというようなイメージを打ち出していく必要もあると思います。

【部会長】 ありがとうございます。

お願いします、委員。

【委員】 4ページの資料の中で、ちょっと残念だなと思ったのは3です。地域公共交通に係る問題点とその背景。結果としてこういうのが起こっているという話は断片的に書いてあるんですが、根本的に一体何が問題なのかというのが書いていないので、こういう問題もあるけどほかにもいろいろあるよねというふうに、私の中では印象を持っています。

それで、私自身の感覚としては、大きく2つあると思っています。1つは、地域公共交通がなぜ必要かということについての認識が浅い。だから、民間会社がやっていたのをやめたので、でも今まであったのでやるとか、あるいは、ないところがあるので埋めるとかという発想に陥ってしまう。どうして必要なかということをきちんと話し合っ、それを施策に反映するという仕組みが必要だと思います。

それから、もう一つは、ずっとこの会議でも言っているんですが、今、自治体はかなりのことができる仕組みになっていると考えていますが、それをほとんど使っていないというのが現状なんですね。それで、この3の中の2番目の、「全国で500以上の計画が策定された。しかし」と言っているんですが、ここは非常に粗雑な議論で、500の中には、そういう今の制度をものすごく使いこなして、さらに地域でやりたいことをきちんと議論して、いい計画をつくっている例もかなりあるし、そういうところは、法定になったので喚起されたところもあれば、もともとやっていたのを法定に鞍替えしたのもあるということなんですが、一方で、200ぐらい失効しているという現実、あるいはやらないところは徹底してやらないという現実を考えると、使いこなしてやりたいことをやる自治体と、全然そういう意識がない自治体が、あるいは、あるんだけどやり方がわからないのでやっていない自治体との格差がものすごく広がっているというのが、私はもう一つの問題意識としてあるべきだと思います。

そういうことは全然これにないので、ちょっと私が考えているもの、あるいは、具体的に地域公共交通活性化・再生法を見直すのであればどうしたらいいかということの論点に、十分反映されていないんじゃないのかと思っています。

どうしたらいいかということ、ごく簡単に私の考えを申しますと、やはり法定協議会の役割というのが何なのか。今、青木先生もおっしゃったんですが、まさに連携という言葉

葉がキーワードになる。連携計画だと交通計画に思えないというご意見もよく聞くんですが、私は連携というのは非常に大事だと思っていて、いろんなステークホルダーがある中で、どうやって大目的である、地域のおでかけというか、移動手段を確保して、全体として地域を活性化していくかということに対して、それぞれ何ができて、どういうふうに組めるかということを議論して、それで計画にしていく。その法定協議会がもっと自治体にとって非常に重要なものだと位置づけられて、いろんなことができるというふうにメッセージを出せるような規定にしていく必要も、あるんじゃないかと思っています。

あともう1点ですが、いわゆる黒字基調で、ある程度商売で、企業経営でやっていけるような地域と、もう全くそんな経営なんて話にならない、公共交通というのは奉仕活動みたいな地域とで、議論は大きく分かれるのかなと思っています。そのあたりも、国全体で同じような考え方でいけるというように、この4ページからは見えるんですが、やっぱりその2つでは、事業者のあり方とか、あるいは自治体のあり方、国の関与の仕方も大きく変わると思うので、そのあたりはちょっと仕分けして、もちろん全体共通で言えることもたくさんあるんですが、やっぱり特に田舎の人間からすると、それは恵まれた方々のご意見ですよと思うときもよくありますので、そこはきちっと議論して仕分けをされたほうがいいと考えています。

以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。

委員、お願いします。

**【委員】** 皆さんの議論と重ならないように、要望みたいなコメントになります。例えば3ページに、実効性を担保する枠組みを国は構築するという形で書かれている、この枠組みのところがどのような形か、今、口頭でご説明はある程度いただいたところなんですが、そのあたりがもう少し明確になると、先生方が心配されている点の幾つかは解消するんじゃないかなと思うのが1つございます。

それともう一つは、このモニタリングのところなんですけれども、これは、各地域が各々やるモニタリングのことを指すようなイメージがあるんですけど、国も、国の責任でやるモニタリングが、地域と同じではないと思うんですけど、何かあるんじゃないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

あと、委員のご意見に対する反論になるかもしれないかもしれませんが、やっぱり公的な事業者をうまく使うという枠組み自体は、お客さんが少ないところも多いところも同じ

なはずなので、それを変えてやる、国レベルで別々に考えるというのはちょっと違うのかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 僕は基本的に、先ほど委員がおっしゃいましたように、交通政策基本法がちゃんと通って、そのことにも関連して、この新たな枠組みの基本的な考え方という形でまとめていただいたことに、大変にこれはありがたいと思います。まず、前回、僕が勘違いしたのかもしれないんですけど、かなりいろいろな皆さんが心配して出た意見がざっと並んでいて、この基本的な枠組みのところに行くのかどうか、ちょっと心配したものですから、勝手な心配をしまして、きっちりとその方向に行っているということで、大変ありがたいかなと思います。

それから、最後のほうの見直しの概要のところ、幾つか方向性を明確化するというふうにここに書いておられるので、委員が指摘された問題意識も、当然、事務局のほうもお持ちであると思うんですが、確かにこの2ページのところが、500の計画とか、いろいろなところで見たものの問題点をベースに少し書いたということで、基本的なところがやっぱり少し抜けていたかもしれないと、僕も思いました。

それで、あとは、これはどうするのかということですけど、委員はたしか5つぐらいに絞ってやれみたいなことで、要するに、これをもっと重点的にやるような地域をこの先に置くのかどうかということについては、僕も少し気にしているところなので、押しなべて制度をつくった上での進め方ということも、気にはしているということでもあります。

それから、委員はインフラとおっしゃったんですが、ここは地域の装置という言い方をしているんですね。インフラという言葉のほうがわかりやすい……。我々は土木計画学というところにいますので、インフラというのが一番説得力があるんじゃないかと思うんですが、前は、都市計画のほうは都市の装置と言って、ここは地域の装置と、地域が当然備えるべき装置という言い方をしていて、この辺の表現を、みんなでちょっと知恵を出し合って工夫するんだろうなと僕は受けとめました。

あと、何か時間のあるときにでいいですが、僕はこの3ページの、今の地域の装置の下のところの「公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置づける」という、これはさっきご説明されたような状況の中で、公的支援をしたものが公的支援のないサービスに何か悪いことをするという場面があるとすれば、こういうことなんでしょうけど、これは一般的に書いていいものなのかどうか、ちょっと気になりました。

た。時間の後、教えてください。また考えますので。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

それでは、委員、お願いします。

**【委員】** ありがとうございます。確認なんですけど、このペーパーの5と書いてあるところの3ページから4ページにかけて、今回成立した交通政策基本法の条文に沿った形で、幾つかのポイントが示されていると思います。そこの、ですからページ数で言えば4ページの上から2つ目に、「高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）」と書かれたところがございます。

ここは、こうして入れていただいて大変ありがたいと思っているんですが、基本法に書いてある、この「高齢者、障害者等の円滑な移動」というのは、基本的にバリアフリー構造にするみたいなことが書いてあると思っているんですね。さらに読むと、「その他必要な施策」ですから、ハードだけに限定したものではないんだよというのは、読めばわかるのはわかるんですけども、私どもは、駅の構造やまちの構造をバリアフリーにするということももちろんなんですけれども、そもそも出かけられるようにするということも含めて、この「円滑な移動」というものに含まれていると思っているものですから、ちょっとそのことをコメントだけはさせていただきたいと思います。

以上であります。

**【部会長】** ありがとうございます。ほかにございますか。

委員から、意見と同時に質問が出ていますけれども、その質問に対しまして交通計画課長、お願いします。

**【交通計画課長】** まず質問、委員の、国としてモニタリングがあるんじゃないかと、地域にやらせるだけじゃないんじゃないかということにつきましては、実は交通政策基本法では、この法律に基づいて、これから交通政策基本計画を策定いたします。この基本計画の中では、やはり一定の目標ということが期待されることになると思っております。その中で、国として、地域公共交通がどういう現状にあるのかといったことについては、我々として、昨日、法律が通りましたので、宿題を負っている状態になっていると思っておりますので、当然、国として、全国の地域公共交通の姿が今どうなっているんだということは、やっていかないといけないと思います。

そこは、我々が2年越しで今、調査しておりますアクセシビリティの調査の中でも、例

えば外国との比較でありますとか、そうしたことも手をつけ始めておりますし、そういう中で、国全体の地域公共交通のサービスレベルが今どうなんだということについては、ちょっと検討させていただきたいと思います。

また、ご指摘をいろいろいただきましたので、これを踏まえて、中間とりまとめでございますが、つくっていきたいと思いますが、1点、委員からご指摘がございました、計画を500つくっていて、その中で、全くつくっていない市町村が1,200ぐらいはあるわけでございます。格差の問題につきましてでございます。一方で、現在のこの制度というのが総花的に過ぎるのではないかと、活性化・再生法そのものが。今回、共通理解をそこに入れるということは、ある意味、公共交通が目指す本来あるべき姿というものについて、一定の方向性を示して、その中でいい取り組みを普及させるということで、これとその格差……、全国的に、もう目を向けさせると、地域公共交通というものについてあまりにも無関心な市町村の目を向けさせるということの、その両立を1つの制度の中でどう図っていくかについては、ちょっと宿題にさせていただきたいと思います。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

委員、よろしいですか。ご意見ございますか。

**【委員】** これまでの各委員のご指摘と、これに対する国交省側のお答えの中にすでに含まれている要素かとは思いますが、一言感想を申し上げます。

地方を生活の拠点にしておりますと、やはり過疎地を抱えた中小自治体の公共交通システムのあり方にどうしても強い関心が行ってまいります。財政事情の難しい市町村も多々あって、こういった地域の公共交通システムをどう考えるか。国の細かな制度自体を知らない地方行政も少なくないはずで、行政の担当者に周知徹底しながら、システム構築を促していくような基本的な姿勢が明確な文言として盛り込まれればよいなと思いつつ、これまでの議論を伺って参りました。

少し具体的に申し上げますと、全国の市町村はみな程度の差こそあれ、いわゆる限界集落を抱えております。それも1自治体につき複数の限界集落を抱えているのが実態です。市町村の首長の方々のお話を聞いていると、例えば行政域内に10ヵ所ある限界集落を、平等に公共投資をしながらすべての集落存続を図っていこうとすると、財政的に無理がくる。つまり市街地から各集落を結ぶ道路や橋の維持、特に東北や北陸、北海道といった積雪寒冷地になりますと、除・排雪も含めた公的サービスが到底追いつかないというのです。全

部を救おうとすると、全部に手が回らない状態が早晚訪れる。そこでこれらの集落の一部に公営住宅の整備などをしつつ、ほかの集落から高齢者の移住を促し、集落を再編成していかざるを得ない。都市部では考えられないことですが、市町村にとってはこれも現実のまちづくりの課題なのです。

これに、いまここで議論されている公共交通システムの構築をどうリンクしていくかという問題を絡ませないと、有効なお金の使い方ができないという実態をもっと認識すべきだと思うのです。

すなわち、交通問題を担当する部局のみの守備範囲を超えた、非常に視野の大きなまちづくりという問題に、公共交通の取り組みを組み込んでいかないと有効打になり得ないという現実が、いま現在の問題として存在しているのです。過疎地を抱えた首長さんたちがどなたもそのことを訴えておられるのを耳にするものですから、都市部と、そうではない地域との格差を、交通システムを考える際の基本的な前提条件の違いとして明瞭に意識しながら政策の組み立てを考えていただきたいと思う次第です。

**【部会長】** ありがとうございます。

今日、たくさんのお意見をいただきまして、ありがとうございます。

私としては、やはり交通政策基本法が成立したということは大きなことでございまして、今回から、その基本的な考え方について、それをベースにした議論に入ることができたということは、大変よかったのではないかと思います。ですから、あと1回ほどの議論で中間とりまとめを行いたいということでございますので、今回から次回にかけて、今日いただいた意見、それから、そもそもこの交通政策基本法が目標としているところをどう取り入れた中間報告をするかということについて、事務局を中心に作業を行っていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次に議題の4番目、その他に移りたいと思っております。

事務局から、資料6、今後の進め方の（案）のご説明をお願いします。

**【企画調整官】** 今、部会長からお話のありましたとおり、本日のご議論やいただいたご意見、ご指摘事項を踏まえまして、次回第5回部会では、事務局で中間とりまとめの案を準備させていただきますので、引き続き中間とりまとめ案についてご議論をお願いしたいと思います。

日時と場所につきましては、12月18日の15時からこの部屋での開催予定となっておりますので、よろしくお願いいたします。



以上です。

【部会長】 それでは、もしよろしければ、これもちまして、第4回目になりましたが、地域公共交通部会を閉会としたいと思います。

どうもありがとうございました。

— 了 —