

平成25年12月18日

【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と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

議事に入ります前に、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、それから資料1として右肩に書いてあります中間とりまとめ(案)、資料2、地域公共交通の充実にに向けた枠組みの見直し（イメージ）、1枚紙でございます。それから資料3、今後の進め方（案）がございます。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。資料、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たいと思っております。

それでは、写真撮影はここまでとさせていただきます。以後の議事の進行を部会長に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】 師走のお忙しいところ、お集まりいただきましてどうもありがとうございます。浅野でございます。

それでは、お手元の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。本日は中間とりまとめ案についてご議論いただきます。

まずは、資料1及び資料2について、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】 交通計画課長の上原でございます。本日はお忙しいところ、ほんとうにありがとうございます。それでは、資料に基づきましてご説明させていただきます。座らせていただきます。

前回、第4回のこの部会におきまして、中間とりまとめ案につきまして骨子でご説明をさせていただきました。各委員の皆様方から大変貴重なご意見を賜りましたので、この骨子を文章化する作業に加えまして、ご議論いただいたご意見、できるだけ事務局といたしましては忠実に反映をさせていただいたつもりでございます。基本的にはどこかに入って

いるということですが、その点を中心に本日はご説明をさせていただきたいと思
います。

まず、冒頭「はじめに」というところを、ごらんいただきたいと思います。こちらでは
前回ご報告させていただきましたが、委員の先生方、特に部会長、部会長代理のご尽力を
いただきました平成25年12月、今月に公布、施行されました交通政策基本法にも触れ
つつ、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保がまず必要になっているという状況を、
「はじめに」の冒頭、入れさせていただいております。

それ以降につきましては、この部会で9月第1回、今回の検討の趣旨についてご説明さ
せていただきましたが、これをベースに本年6月の政府の成長戦略、日本再興戦略におけ
る公共交通の位置づけを振り返りつつ、これまでの審議経過もまとめた記述にさせていた
だいております。

次に、1番として地域公共交通の現状でございます。こちらの数値的などころにつつま
しては、前回骨子の中でも代表的なデータを記載させていただいておりますが、まず括弧
内、モータリゼーションの進展と輸送人員の減少。

そして、その次は、地域公共交通サービスの衰退ということで、路線の廃止、公共交通
空白地域、運行回数の減少、経営環境の悪化、これに加えて委員のご意見がございました、
運転者等の地域公共交通を担う人材の確保が困難になっているという現状、こうした点を
記述させていただいております。

また、将来の人口減少と地域公共交通ということで、将来の人口減少により、地域公共
交通をめぐる環境がますます厳しいものになることが想定されるということをご記述いたし
ております。

大きい2番は、地域公共交通に対する社会的要請の増大でございます。まず、地域住民
の移動手手段の確保につきまして、マイカー利用の限界、問題点とあわせてこうした記述を
入れさせていただいております。

次、コンパクトシティの実現でございます。今後本格化する人口減少社会における都市
の再生という点で、コンパクトシティの実現による低密度化の抑制と人口密度の維持、こ
うしたこととあわせて交通ネットワークを再構築していくことの重要性を記述いたしてお
ります。ここから点線で囲みのコラムのようにしておりますが、こちらは今回の部会にお
きまして、プレゼンテーションをしていただいた委員の皆様方あるいは自治体の取り組み
のご紹介を、具体例という形でご理解の参考として入れさせていただいておりますが、コ

コンパクトシティの実現につきましては本日、森市長にもご出席いただいておりますけれども、富山市の取り組みをこういう形でまとめさせていただいております。

また、まちのにぎわいの創出や健康増進ということで、こちらも富山市のお取り組みの中で、市内中心部における滞在時間の増加や飲食をはじめとする消費の増加といったまちのにぎわいの創出ということに加えまして、次のページにコラムを入れさせていただいておりますが、豊岡市さんから下段にございますスマートウェルネスシティの取り組みについてご紹介をいただきました。これにあわせまして、私ども国土交通省総合政策局におきましても、厚生労働省の健康局と今、連携を図っていく途上でございます。歩いて暮らせるまちづくりということが健康増進にどのような効果があるかということにつきまして、特に厚生労働省とはこれからデータの交換をさせていただいて、しっかりとどういうPRができるか、数値的な面も含めてこれから連携していきたいと思いますが、厚生労働省でも大変関心を持っていただいておりますので、こうした紹介をさせていただいているところでございます。

次は、人の交流の活発化でございますが、こちらでは観光客以外にも地域外からの来訪者、その方々にとって公共交通は大変必要であるという委員のご指摘がございました。こうしたことを踏まえまして、骨子を修正いたしました。また、京都府のプレゼンテーションで観光まちづくり、特に広域的な観光圏の設定とそのルートを形成する公共交通の重要性、そうしたご指摘がございましたので、これをコラムとして入れさせていただいております。点線の枠囲みの中でございますが、「このように」からでございますけれども、地域公共交通というのは多面的なこうした価値を持つものであって、地域社会全体の価値向上のための手段の1つとして、必要な施策等総合的に講じていく必要があるという、委員のご指摘をそのまま踏まえた記述といたしております。

大きな3番でございます。地域公共交通に係る問題点とその背景ということでございますが、5ページで平成19年の活性化再生法の制定以降の状況について触れております。この中で、中段ぐらいにございますが、公共交通の必要性に対する認識が乏しい。そうした根幹にあるような原因がもとで、連携計画の策定に消極的な市町村、連携計画をまだつくっていない市町村もあるということ。委員のご指摘ございましたので、ここを記述いたしております。

その他の問題点といたしまして、第2の問題点としては、総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠けている点、あるいは政令指定都市等の問題点、また地域公共交通ネット

ワークを構築するための方策がこういう形で整っていないという点について、骨子に従って記述をさせていただいております。

1枚めくっていただきまして、大きな4番として解決の方向性について記述をいたしております。

まず、①といたしまして、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保でございますが、こちらでは委員からご指摘といたしまして、地域の装置、インフラであるという認識を記述すべきだというご意見がございました。私どもも今までのいろいろな記述を当たりまして、「地域の装置・社会インフラであるとの認識の下で」という記述に一旦させていただいております。それからここでは、多様な主体が連携していろいろな支援を行うあり方について検討を行うべきであるという委員のご指摘ございましたので、この枠組みでは現在の公共交通に関連する主な予算等の支援を紹介させていただいております。

地域公共交通確保維持改善事業、これは当公共交通政策部で所管いたしております公共交通、地方バスの問題でありますとか、あるいは離島対策も含めまして全体の事業としてやっている総合的な事業でございます。

それから社会資本整備総合交付金によるまちづくり、交通結節点の整備等の支援。

あるいは地方にいきますと、次の7ページでございますが、交付税の措置や過疎対策事業債などの総務省関係の施策もございます。

また、上下分離といったような形で、直接のお金の支援ではなくて、こうした形でインフラ部を地方公共団体が整備する形での地方の支援といったことについても触れさせていただいております。

当然のことながら、これだけではございません。例えば環境対策として、公共交通への誘導を図ることによって、特にエネルギー対策という形でやっている部分もございます。その点につきまして、私ども現在、予算要求中の予算もございますので、また概算決定になりましたら情報を提供させていただきたいと思っております。

次に、その枠組みの下でございますが、コンパクトなまちづくりとの交通の一体ということで、何個かポツがございますけれども、ここではコンパクトなまちづくりと一体的に公共交通をどういう形で取り組んでいくかということのイメージをちょっと書かせていただいております。富山市さんと熊本市さんの取り組みを参考にさせていただいて、例えば幹線交通の形成とサービスの充実、あるいは中心部における循環型の公共交通ネットワークの形成、また幹線交通と連絡したフィーダー交通の形成と乗りかえ拠点等の交通結節点

の整備、それからコミュニティバスやデマンド型乗り合いタクシーなど、多様な交通サービスの導入と有機的な組み合わせといった1つのイメージでございます。

それから、次のページでございますが、ここでイーグルバスさんのハブ・アンド・スポークの取り組みを、こちらにコラムとして紹介をさせていただいております。

すみません、申しわけございません、7ページに戻っていただきまして、一番最後のところでございますが「従って」以降でございますけれども、まちづくりや地域戦略と地域公共交通を一体的に考えた総合的な計画のもとで、特にまちづくりの中には都市構造の変革といったような長期にわたるもの、それから駅の結節点整備のような交通にかかわる短期的なもの、それと交通をどう連携させていくかというご指摘がございました。こちらは都市局とも調整しまして、各段階でまちづくりと交通を連携させていく、その実現に努めるという記述にさせていただいております。失礼しました。

次、8ページでございますが、②として地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成として、たくさんの方がございますが、ここでは熊本市の取り組みを紹介させていただいております。この記述の中で、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という記述がございます。こちらは一般的にこういうことがいえるかというご指摘がございましたが、コミュニティバスの導入のガイドラインを国土交通省で作成しておりますが、こちらではこうした考え方をガイドラインの中に記しておりますので、一般的に基本的にはいった例があるとご理解いただきたいと思います。

次に、③の地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせでございます。こちらは都市部と地域部、特に過疎の地域と都市部では相当交通の事情が違うのではないかとご指摘、あるいは自助・公助・共助、こうした取り組みについてしっかりと整理をする必要があるのではないかとご指摘がございましたので、その点を踏まえて修正をしております。具体例といたしましては、豊岡市の取り組みや、本日も白石町長にご出席いただいておりますが松前町の取り組み、あるいはプレゼンテーションをいただきました第一交通の田中社長からいただきましたが、タクシー事業者の取り組みもこういう形で記述をさせていただいております。

次に、9ページでございますが、広域性の確保でございます。こちらは奈良県から、特に市町村の連携がなかなかうまくいかなかった場合、市町村の求めに応じて都道府県の役割というものがあるのではないかとご指摘がございましたので、その点を記述させていただいております。

1枚めくっていただきまして、⑤でございますが、住民の協力を含む関係者の連携ということで、こちら委員のご指摘がございました。住民のしっかりした協力ということを書き記述すべきではないかということでございましたので、こうした記述をさせていただいております。

⑥、具体的で可能な限り数値化した目標設定ということで、共通理解をしっかりとしたものにするのと同時に、合意形成を促進するためにも数値化した目標設定が必要であること。それから私どもからプレゼンさせていただきましたが、現在、公共交通のアクセシビリティの研究を行っております。まだまだ不十分でございますが、これを何とかガイドラインぐらいまで立てていって、地域に数値目標のための指標として提示していきたいと考えております。

5番からが制度の枠組み、構築でございます。

まず、交通政策基本法との関係につきまして、こういう形で交通政策基本法のさまざまな規定が、今回の地域公共交通の枠組みをつくるに当たって、基本的な理念・考え方になっているということを記述いたしております。

次に、(2)として、新たな制度的枠組みの方向性ということで、これは後で、資料2で、私どもが現在検討中で調整中の見直しのイメージをご説明させていただきますが、まず委員の皆様方からあった意見を踏まえまして、こういう整理をさせていただいております。

まず①といたしまして、公共交通について共通の理解が必要なのではないか。逆に言うと、今の制度にはそうしたものが抜けているのではないかというご指摘がございました。そのためには、地域公共交通の目指すべき方向性を明確化する必要があるということで、①といたしまして交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化ということで、関係者の共通理解の確立を目指したいということでございます。

次に、②といたしまして、まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成ということで、特に関係者の協働とか連携、それだけではなくて中身として市町村等がまちづくり、観光振興等の地域戦略と一体となって、地域公共交通ネットワークの形成に資する計画を作成できるように見直しをする必要があるのではないかというご指摘でございます。また、先ほどもちょっと申し上げましたが、市町村連携がなかなか困難である場合には、市町村と都道府県が共同して作成するような制度も必要なのではないかというご指摘がございました。

次に、③といたしまして、それではその計画に書かれた地域公共交通ネットワークの再

編を、どのように実効性を担保していくかということでございます。こちらにつきましては、国による認定制度等、これは後でご説明いたしますが、現在の公共交通活性化再生法の枠組みをうまく活用しながら、今度は地域公共交通ネットワークの再編に向けた制度づくりをやっていくべきではないかという記述をさせていただいております。また、「なお」ということで、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた取り組みが独占禁止法上疑義を招くことのないように、あらかじめ同法上の課題について十分整理を行うべきであるという指摘を入れております。

また、ここまでのところは活性化再生法の見直しを前提として書いたところでございますが、最終とりまとめに向けまして、何点かまだ宿題にさせていただきたい皆様方のご指摘をここで入れております。

まず、1つは資金的な支援のあり方についてということございまして、私ども今、計画策定に係る経費につきましては来年度の予算要求を行っているところでございますが、今度はこの計画に基いて行われる事業に対して、どういう資金的な支援をしていくべきかということにつきまして、また最後で申し上げますが、本日以降、ここの部会でいろいろなご意見を賜りたいと思います。

また、意見集約の促進方法ということで、この計画を実行していくために合意形成をどういうふうに図っていくべきかという、かなり運用的な問題につきましては、またいろいろなご意見をいただきたいと思います。

さらに、人材の確保・育成につきましては、運転者等の地域公共交通を担う人材の確保・育成に向けた国土交通省の取り組みをここで紹介させていただいておりますが、今後ともさまざまなご意見をいただきたいと思います。また、市町村における人材育成につきましては、人材育成セミナーでありますとか、さまざまな取り組みをいただいておりますが、これを国としてどういうふうに支援していけるかという点について、ご意見をいただきたいと思います。ちなみにということで、ここの14ページのコラムおきましては、地方運輸局における専門家のどういうふうな紹介の仕方をしているか、育成をしているかということについて、これだけではございませんが代表的な例を3つほど挙げさせていただいております。

最後に、④といたしまして、新たなビジネスモデルの創出ということで、既存の地場の事業者さんだけではなくて、やはりビジネスモデルの変革といった取り組みが必要なのではないかとということで、ここでは地域を超えて複数の共同体、東北地域におきまして、複

数の企業体をホールディングカンパニーのもとで経営されていて、実績を上げておられるような例もございます。特に、既存事業者によるサービスの提携が困難になっているような場合におきまして、新たな事業者の参入を呼び込むなどの取り組みを進めるべきではないかということ。それから最後に、京都府からプレゼンテーションがございましたが、北近畿タンゴ鉄道につきましては、現在、運行会社を募集するという新たな取り組みを始めておられます。かなり異業種からもいろいろな引き合いがあると伺っておりますので、こうしたビジネスモデルの創出について記述を入れさせていただきました。

それでは、続きまして資料2をごらんいただきたいと思います。資料2は、私どもが現在調整中でございます、地域公共交通活性化・再生法の見直しのイメージでございます。法律の立てつけといたしましては、国が基本方針を作成しまして、これを市町村が事業者と協議の上で協議会等開催して、地域公共交通総合連携計画を作成し、その中で地域公共交通特定事業として、例えばLRTの整備や鉄道事業の上下分離が位置づけられた場合に、実施計画を策定していただいて国による認定を受けた場合に、法律上の特例措置がある、こういう枠組みになっております。ご存じの方も多いと思いますが、もともとは総合連携計画の事業につきましては予算措置がございましたが、現在は予算措置が基本的にはない状態になっております。

総合連携計画の問題点といたしまして、私ども510の計画が今策定されておりますが、1つはまちづくりをベースにした計画が非常に多うございますけれども、まちづくりの具体的な施策と公共交通を連携させた取り組みというのは非常に少ないということでございます。当然ながら、富山市さんにも総合連携計画をつくっていただいておりますし、さまざまな連携計画の中で、具体的な取り組みと一体化したものもございますが、数としては少ないということでございます。では、どういう計画が多いかと申し上げますと、やはりバス会社が路線を廃止する。そこで公共交通空白地域ができるので、コミュニティバスやさまざまな手法によって、公共交通空白地域を何とか解消したいという計画が多うございました。ただ、1つの線のどういうコミュニティバスを導入すべきかということに着目した計画が非常に多うございました。これも当然のことながら、面的に市内全体の交通計画をつくった高山市でありますとか豊岡市でありますとかさまざま計画がございましたけれども、それは数的には多くなくて、基本的に単体の個別路線の計画が多うございました。

これに対しまして、見直しのイメージといたしまして、まず先ほど共通理解が必要であ

るということで、この基本方針に交通政策基本法の基本理念を踏まえた目指すべき基本的な考え方を明確化してまいりたいと考えます。

次に、地域公共総合連携計画にかえまして、地域公共交通網形成計画といった、これは仮称でございますけれども、地域の交通サービスのネットワーク全体を見渡したような計画をつくるべきであるということ、名は体をあらわすじゃないですけれども地域に示したいという意味で、計画の名称変更ということを経済法制局と調整を始めているところでございます。ただ、総合連携計画というのは非常に大きな名前でございますので、今はまだそこは調整中になっております。ただ、具体的な中身といたしましては、コンパクトシティや観光立国の実現に向けた取り組みとの連携ということをしっかりとこの基本方針に書きまして、この形成計画の中ではそうしたことを実現していくという流れにしたいと思っております。また計画の作成主体につきましては、市町村または都道府県。市町村の求めに応じて、複数区市町村と共同で都道府県が計画を作成するといったような規定を現在検討中でございます。

さらに、再編事業につきまして、実効性ある枠組みをつくるということで、現在特定事業の中にございませぬが、地域公共交通再編事業といったようなものを特定事業に位置づけまして、実施計画を自治体及び事業者等が合意の上で作成していただいた際には、国による認定制度を設けまして、認定を受けたこの再編事業につきまして、予算措置あるいは法律上の特例措置といった形で実効性の担保を図ってまいりたいと考えております。

以上が、私どものご説明でございます。

【部会長】 ありがとうございます。ただいまご説明いただいた中間とりまとめ案は、おおむね、これまでの委員、オブザーバーの皆様からのご意見を反映させて作成されていると思いますが、まずは何か追加のご意見等がございましたらお願いしたいと思います。今日の目標ですが、中間とりまとめ案のご審議をいただくことと、特にその中でも制度的な枠組みにつきましては今日、十分ご意見を賜っておきたい。課長からもご説明がありましたように、活性化・再生法の見直しの取り組みが現在進められていますので、そこに直接反映できますので、制度的枠組みのご意見を特にいただきたいと思います。ぜひお願いします。

では、ご発言の方は、順番に挙手またはこの名札を立てていただくとわかりやすいと思っておりますのでお願いします。委員お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

まず、中間とりまとめに至るまでに、これまで私が幾つか発言をしたことに対して、事務局で非常に前向きに対応していただいたことに対して、感謝申し上げたいと思っております。今回の方向性そのものについては、私も賛同するところでございます。

一方で、気になっている点。この場でも申し上げましたし、また事務的にも何度かお話をさせていただいたところですが、重ねて私の意見を述べさせていただきますと、資料1だと11ページになると思いますが、「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築」の(2)の②のところに、「まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成」と題して、資料2と読み合わせますと、これが形成計画(仮称)というものになるのではないかと考えております。そこは、事業者と協議をした上で、市町村または都道府県が協議会を開催し、計画を作成ということになっており、作成主体は地方公共団体であるということが明確になっております。事業者と協議するという事は手続上必要となっておりますけれども、最終的な責任については市町村または都道府県であるということが明確になっていると思います。

一方で、その部分からもっとブレイクダウンした地域公共交通再編事業(仮称)と書いてございますが、その部分というのは中間とりまとめで見れば③のところになるのではないかと考えておりますが、こちらについては中ほどに、「市町村等及び公共交通事業者が合意のもとで交通ネットワークの再編を具体的実施するための計画を作成する」ということになっておりまして、この部分については事業者の合意が必要ということになっております。さらに、事務的に確認したところでは、ここにいう事業者というのは、その地域を走っている全ての事業者がこれに関係するということで、仮にAバス会社さんの運行について何か別の計画をつくるということであっても、ほかの事業者さんにも影響を与える可能性があるということで、全ての利害関係者の合意を得て計画をつくるという話になっていると伺っております。それを義務づけると、ほんとうに住民のために必要な計画というものは策定されないのではないかと、私は大変危惧しています。

一方で、事業者の言うことを全く無視して、逆に何かを義務づけるような計画をつくるというの、なかなか現実的には考えにくいなというところもありまして、非常に悩ましいところではあるかと思うんですが、私はそれを避けるためには、1つは形成計画というものをざくっとした、ふわっとした今の連携計画のような感じではなく、もっと突っ込んで書くという感じで、その形成計画というものの位置づけをかなり大きなもの、重要なものにしていく。そして、実施計画に落としこむ部分というのはできる限り少ないように

しないと、現実的には今の連携計画というものが十分ではないというご指摘を事務方からもいただいておりますけれども、同じような感じになってしまうのではないかとこのことを非常に危惧しております。

このようなことから、中間とりまとめが本日この方向でまとめられれば、あと数回、具体的に詰めていくべき会が開かれると伺っておりますので、その中において、内容についてより詰めさせていただきたいと思っております。それが1点でございます。

それと、今回このとりまとめに当たりまして、県内の首長さんや全国知事会の国土交通常任委員会のメンバーなどに、こうした流れについて意見照会をいたしております。また、時間があれば詳しくお話しさせていただければと思いますが、その中の特徴的な部分を申し上げますと、県内の首長でかなり濃淡はありますけれども、交通の問題について非常に熱心にお取り組みいただいている首長さんの全員がおっしゃっているのは、自分たちがやりたいことが、その地域内を走っている既存のバス事業者さんとの調整がうまくいかずにできていないということ、皆さん異口同音に語っておられます。例えば新しく病院ができたので、その病院にコミュニティバスを走らせようと思っても、その近くまで路線バスが走っているの、そこまでしか認められないと。あとは路線バスに乗りかえて行きなさいという話になってしまう。もちろん、それを容易にしていくためには、乗りかえのスポットを使いやすいものにするとか、乗りかえの時間を減らすという工夫はあるんですが、住民が望んでいるのは、実は自分の住んでいるところから病院まで乗りかえなしに行けるということであって、実際に運行している事業者さんとの調整がうまくできないんだというふうなことをおっしゃっているんです。そういったことを考えますと、そうした事業者さんと合意を得て、住民にとって大変に意味のある実行計画をつくっていくということが非常に難しいのではないかと考えているというのが1点でございます。

それともう1点、全国知事会の構成メンバーに照会した中での意見を1つだけご紹介申し上げますと、今度は鉄道会社の話をしますが、鉄道事業全体で黒字を計上しておられるにもかかわらず、赤字路線撤退をしようとする動きが加速しているというふうなことを複数の県から指摘されております。今回の中間とりまとめの中では、さらに言えば基本法の中でも国、地方公共団体そして事業者、国民に、それぞれ交通についての責務が記述されているところではあるわけなのですが、公共交通事業者は、一般的には大変経営が厳しいわけでありまして、そうした地域住民の期待に沿う形で事業経営をしていただきたいということについて意見があったということをお知らせさせていただきます。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ただいまの委員のご発言に近いご意見はありますか。お願いします。

【委員】 近いというか、関連しているけれども違う意見です。すみません。

今の形成計画というところで、地域公共交通網形成計画あるいは本文の中でのネットワークというのがあったり、バス網の再編というのがあったり、そういうことを含めてやるということですから、地域交通網形成計画ということについては、具体的なところとある程度リンクしてやるべきではないかと、私は思うということが1つ。

それから今のバス業者であるとか鉄道業者の方が、今の枠組みの中でいろいろできないということですが、ここでは基本的考え方を明確化するあるいは地元の負担をある程度お願いします。そういう中で、事業者さんの今までの負担のやり方も変えた中で、ある地域で目標として定めた中に協力いただくという枠組みで動かそうとしているものだと私は思いますので、今のご意見の趣旨もわかるんですけども、なかなか実施に落とすところを入れると、事業者との関係もあって難しくなるので、大まかな表現にしないとというようなことも必要なと思っています。以上であります。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかに関連のご意見はありますか。委員お願いします。

【委員】 この中間とりまとめ案の基本的な方向性というのはすごくいいものだと思いますが、今、議論になっているところで、見直しイメージというところの地域公共交通総合連携計画というものが公共交通網形成計画（仮称）に置きかわるんですね。とすると、連携計画というのはすごくイメージ的にはソフトな、人と人とか、組織と組織とか、どうつながるかとか、そういうことも含まれているのに、交通網形成計画というと急に物理的なことに限定されるような気がしてしまって、ほんとうにそれでいいのかなと思っています。それは先ほど委員がおっしゃったこととも関係していて、やはり地域公共交通というのは、それに関係している方々が、中間とりまとめ案にも書いてあることですが、究極のところでは心を一つにして、どうして公共交通網を維持していかなければいけないかということをきちんと意識共有して、その上で協働連携するということが本質的に大事だと思っていますし、その意味で連携計画という言葉は本質をあらわしていたような気がするんです。それゆえにふわっとしているという話も出たかもしれないんですが。とはいえ連携計画は今の法律の中身を見ると、連携について書けとは書いていないという、また不思議なこととして。私は以前のプレゼンでも、連携計画なんだから連携をちゃんと書くよ

うに法律に書いたらどうかということを申し上げたんですが、今ですとそこが抜けて、ほんとうに物理的なところをきちんと書こうということになってしまうので、そうするとまさに既存の事業者さんが、自分のところはやっているのにどうして自治体はこのような計画を勝手に書けるんだ、という議論になってしまう危惧があると思っています。

なので、名前はどちらでもいいのですが、やはり連携であるとか、どうして地域公共交通を地域全体で、みんなで集まって維持しなければいけないかということ、きちんと理念として掲げるべき。法律にはいろいろ書いてあるし、このとりまとめにも模範的なことは書いてあるんですが、地域によっていろいろ違うわけなので、そこをきちんと明らかにしてほしい。それから協議会というのはどういうふうに機能すべきかということも、前回までかなり議論になったと思うんですが、そこも中間とりまとめの中で書いてもらいたい。これは避けておられるかもしれないんですが、計画はこういうのをつくったほうがいいとは書いてあるんですが、どう協議するかということがない。実はそちらでかなり皆さん苦労していますから。そこについて協議組織をどうするかを、今はまだ書いていない状態なので、よりこれからきちんと検討していくべきじゃないのかという気がしています。そうすれば今のようなご意見はうまく包括されるのかなと思いました。すみません、珍しくおとなしいことを言いました。

【委員】 たまにはね。

【委員】 たまには。

【部会長】 ありがとうございます。委員お願いします。

【委員】 おとなしい意見を言いましょ。皆さん、ごもっともなお話だと思うんですけども、ここから先が抽象論とか空中戦みたいな話だと、頭に思い描いているフィールドが違うところの話を相互にし合っていることがあるんです。

だから私の考えは、次のステージはエグザンプルを、どこか具体を1個でも2個でも何でもいいんだけど、決めてみる。例えば佐賀でもいいんです。富山でもいいし。どこでもいいので、何かティピカルなところを題材にして、もしこういうふうにしてみるとどういうことが生じるのかという思考実験というか。それからまた仮ということで、事業者なんかにも入っていただきながらやってみる。別にルールを決める前に試してみるみたいなところをやってみて、具体の設計をしていくべきだと思うんです。委員が言うように、僕もタイトルが交通網という名前、交通ネットワークと言いたいところを日本語にしている。要するに交通網なんだけれども、これは非常にフィジカルな道路網みたいな感じがす

るので、だからちょっと名前がフィジカルっぽい感じはしているんですけども。とはいながら、いろいろな法律上の事情もあってこういうふうに仮にするとすると、大事なのは中身だから。そこで書くべきことということが、決してフィジカルプランだけじゃなくて、そこでのサービスの問題であるとか、時間帯であるとか、本数であるとか、もちろん結節点の問題であるとか、料金面なんかもあるかもしれないし、いろいろなものを書きましようということをこれからご相談していく中で決めると、ちょうどいいのになるんじゃないかなんてそういう気がします。だから、ぜひ一刻も早くこれを決めて、試しの次の、次のステージの議論を、具体を題材に使ってやってはどうかなと思います。

それからもう1個だけちょっと申し上げると、これはもっと早く言えばよかったんだけど、チェックが忘れていまして。書き込まなくてもこういうことだよねと理解さえしてくれればいいんですけども。10ページの⑥というのがあります。具体的で可能な限り数値化した目標設定。これは、僕はすごく大事だと思っているんですが、ここにあるように、こうした公共交通ネットワークを実現するためには、それぞれの地域がみずからの目指す方向性を可能な限り数値目標と書いてあるんですけども、実はその手前でやるべきことがあって、それはそれぞれの地域が自分のところの公共交通のサービス状況や何かを、なるべく客観的にどういう位置づけなのかをよく見る、現状認識する。そしてそれを皆さんに知っていただくという、そこが初めの一步に思うんです。その次に、今度は目標設定ということになると思うので、間に合えばちょっと一言、二言、文章の中に書き込んでいただけるとありがたいし、間に合わないんだったらそういう理解を皆さんでしていただけるといいななんて思います。

以上です。おとなしい意見でしょう。

【部会長】 ありがとうございます。

ちょっとこの辺で切らせていただいて、また後ほどご意見いただきますけれども。委員の後半のところは反映可能なところだと思いますので、ご意見いただいて、そういった方向で行っていきたいと思います。

それから委員から提起された問題、委員、委員、委員からもご意見が出ました。でも、もともとは事業者と、この計画というのがほんとうにできるのだろうかという疑問が残る限り、この議論が続いちゃうわけです。これにつきまして、事務局はどうお考えでしょうか。

【交通計画課長】 合意形成につきましては大変難しい問題でございますし、地域でさ

さまざまな議論が起きていることは、事務局としても十分把握しているつもりでございます。その上で、今回目指すべきところをどれぐらいのレベルで設定するかという、やはりこれまでの私どもの政府の成長戦略等でも、関係者の適切な役割分担のもとで合意に基づき、適切な交通ネットワークをつくるということが目標になっている。したがって、非常にハードルが高いことではあるんですけども、ただ今回プレゼンテーションさせていただいたさまざまな自治体では、それを何とか実現までこぎつけてきているところも出てきております。

そこら辺非常に難しいところがあると思いますが、まず1つは、事務的に交通網形成計画と再編実施計画のイメージがないと、なかなか議論が進まないと思います。先ほど委員からも形成計画の中で、単にふわっとしたものではなくてある程度書き込むべきではないかということ。あるいは網形成計画というのはかなりフィジカルな印象があるけれども、そこはどんな形になるかということがございました。私どもで考えておりますのは、交通網形成計画なんですけど、その網の中には当然サービスレベルも含まれるものだと思っております。したがって、たとえば何々市市街地と何々地域を結ぶ幹線の交通である。どこどこという場所で何々線と接続をする交通体系である。運行回数は1日おおむね大体何往復が幹線として必要であるとする。あるいは運賃についてもおおむね上限としてこれぐらい。接続があったとしても、これを上限にする。運行主体については選定の考え方はこうであるといったような、単なるふわっとした考え方ではなくて、一定の考え方を示したものをこの交通網形成計画で出していくということ。ただ一方で、再編実施計画は、最終的には道路運送法上の例えば安全のチェックに耐え得るような、一発で、この認定で道路運送法上の許可をとってしまおうと、こういう代物でございますので、ある意味、相当具体的なイメージ。運行経路につきましては、主要な停留場の位置がしっかり入っていないと、やはり道路管理者として安全確保できないとか。運賃についてもしっかりとした運賃。そういうことになってこようかと思っております。そのためにはその事業者と合意がないと、なかなか先に進まないのではないかと考えているところでございます。

【部会長】 許認可と簡素化と裏腹の関係で計画の詳細化が必要であるという考え方が示されましたけれども、委員、それにつきましてご意見ございますか。

【委員】 ありがとうございます。要するに、空中戦ではしようがないので、具体的につくっていく中でというお話がございまして、私どももぜひそうさせていただきたいと思っております。既に私ども佐賀県庁としても来年度の事業計画や予算をつくり始めており

ますが、今議論されている法律の改正如何に関わらず、佐賀県がモデルになっていくようにやっっていこうと思っております。

その際に何が問題なのかということをもう一度分析してみると、大きく言って2つあると思っております。1つが数字です。そしてもう一つが人材です。

数字の意味は何かというと、県内の例えばバス事業者に、あるバス停で何人乗り降りをしているのかとか、どこからどこに人が行っているのかという話を聞いても、はかばかしい返事が返ってきません。ですから、私どもは実際に県職員がバス停に行って人数を数えています。何でそういうことになっているのかというと、大きなバス事業者さんはわかりませんが、地方の中小バスは経営の悪化で人員が削減されて、企画部門というものがほとんど存在していないと聞いています。したがって、安全確保に努めながら運行する現業中心の組織になってしまっていて、きちんとした分析の資料がないと聞いています。一方、我々が道路を計画する際は、道路交通センサスという調査を基にしています。これは、国からも一部補助金が来ていますが、基本は自治体の負担でやっています。一方、そういうバス事業者さんたちは、自分たちできちんとした数字を把握して分析するだけの余力が、現状としてはないと私ども思っており、これを国と自治体と事業者と適正な負担割合のもとに、本当に利用の実態はどうなっているのかということ、きっちり数字をつかんでいかないと、効果は出てこないんじゃないかなと思っております。あともう一つ、家の中に引きこもっている人たちがどうなれば外に出るのかということも含めて、調査できないだろうかという話もしています。地域において、今、目に見えているニーズだけだと採算はとれないかもしれないけれども、本当はあることが実現できたら外に出たいという人がいるんじゃないだろうか。そういったことも引っ張り出していくと、また別の世界が見えてくるかもしれないということを考えています。それが数字というものの話です。

2つ目の話は人材なんですけれども、今、事務的にやらなければいけない地方自治体の仕事という意味においては、交通分野はほとんどありませんので、交通政策基本法をはじめさまざまな事業法、規制法について体で知っている地方公務員はいないわけです。管理は全て、今、監督は国で行われているので、地方自治体には人材がないわけなんです。ですから、私は、新しく今度法律が通ったときにやろうとすると必要になっていくのは、まずは地方自治体の現場にそういったことのわかっている人を育てていくことだろうと思っております。佐賀県は今、中でまだ議論している段階ですけれども、今回新しい法律が成立することから、市や町にも呼びかけて、それぞれの自治体において、交通政策の中心人

物になるような人を出してくれないかと、一緒にトレーニングをしていきたいと思いますという
ことを呼びかけようと思っています。そうやって人材を育てていかないことには、地域の
移動について何が問題なのか、そしてどうやったらクリアできるのかということについて
も、知恵が出てこないのではないかと考えておまして、ぜひとも、先ほど委員からもど
こかにエグザンプルがあればという話がありましたけれども、喜んで佐賀県そして佐賀県
内の市町でそういう事例をつくり出していきたいと思いますし、やっていくときには何が
課題になるのかということを確認にできればと思っているところであります。以上であり
ます。ありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それではお待たせいたしました。委員お願いします。

【委員】 ありがとうございます。すごくまとまっている資料をおつくりになられたと
いうことで、非常にいいなと思っています。

今、実は委員が言われたことと私は、ほぼ同じようなことを言いそうになっております。
1つはどこかのモデルケースという話ですけれども、いつも言っているわけですが、エリ
ア認識というのはすごく大事だと思いますから、都市部とそれから過疎地域というのは全
く問題が違うと思いますので、それぞれ違うところでエリア共通の理解がとれるようなモ
デルケースをつくるということが大事なことだと思っています。

それからもう一つ、12ページの一番上に、市町村が、まちづくり、観光振興等の地域
戦略というふうになっていますが、これだけだと交通網形成計画という話となかなか結び
つきにくい。多分この間に、前のほうにはたくさん出てくるわけですけれども、例えば先
ほどの引きこもっている話もありましたけれども、地域の福祉であるとか、医療・健康と
か、教育、そうした多様な地域の問題に対して公共交通が果たしている役割があることを
明確に認識したうえで、行政組織の中でも組織横断的な連携を図っていくということが、
この計画の中から見えるようにしておくということが、すごく大事な点だと思います。

それから、先ほどから議論になっています市町村と公共交通事業者が合意のもとでとい
う話ですけれども、まさに委員がおっしゃったように公共交通事業者、優秀な方は別にし
ても、普通のところはなかなかこういう合意を形成するだけの、あるいは議論に耐えるだ
けのデータをお持ちのところ、あるいはそういう人材もいらっしやらないという現状だと
思います。少なくとも合意をするためのツールとして、先ほど言われたような数字を、お
互いにデータを共有することによって、合意を形成していくための土俵をつくっていくと

というようなことがないと、お互いににらみ合いを続けていくだけになると思います。じゃあ、そのデータはどういうものが必要なのかというのは、これまでも利用者数や、そのODなどこれまでの議論の中でも出てきていると思いますので、まずはとりやすいデータからでも良いので活動を始めていったらいいと思います。そのデータをどう使っていくかということ市町村の人たちや事業者の方とが議論する。これが人材育成にも同時につながっていくことになると思います。データを扱うスキルをつけていくことは、地域全体をどういう目で見たいかということ大いに関連するからです。担当される個人の人をつけていくためには、こうした政策の構築に結びつくスキルの涵養が必要だと思います。地域特性を踏まえると、地域によって収集すべきデータは異なるかもしれません。そうした取捨選択をふまえて地域にふさわしいデータの収集、さらにその加工を通して地域の交通政策に結びつけていくということを同時にやっていくことが重要だと思います。それが事業者さんとの合意形成のきっかけにもなるということになればいいのではないかと、お話を伺って思いました。

【部会長】 ありがとうございます。とりあえず制度を動かすための、枠組みを動かすためのケーススタディーであるとか、条件整備だとかそういうことが重要であるという認識が高まってきたという感じでございますね。それでは委員お願いします。

【委員】 ありがとうございます。普段は不満がいっぱいあるんですけども、公共交通に関しては。今回この委員会に参加させていただき、地方によってあるいは事業者さんによって非常に努力されていて、それが結果的には地域住民だとか市民の方に非常にいい利益をもたらしているということがわかりました。そういう意味では課題もあるけれど要はやりようだと。今回の資料もそうですけれども、モータリゼーションのおかげで、公共交通利用者が少なくなったと言う一方で、先生方の意見にもありましたけれども、努力が足りない部分がいっぱいあって、雨の中で、屋根のないところで待っていなければいけないんだとか、ある地点までは行ったけれども、その後のバスがないからずっと待っているとか、そういうアクセスもいろいろなことを含めて、やはりお客様相手という感覚というんでしょうか、経営センスというか、ビジネスセンスというか、そういうチャンスを捉えるというのがすごく欠けているんじゃないかなと思うところも沢山あります。それは多分、今までバスとか鉄道とか、ある意味その主体が全然別なので、それにこだわっていたがためにできなかった部分というのがあって、利用者には多分鉄道で行かなくても、ほんとうはバスで行ったほうが軌道がない分、楽に行けるところもいっぱいあるし、逆にたくさん

運ぶところは絶対鉄道でなければいけないしと、そういう役割分担なんかもこれまでの経緯にこだわらずに、新たに見直していかないといけないと思います。そういう意味ではサービス全体を対象として見直す。それが制度として、これまでの枠組みですと、いろいろ難しいハードルがあったと思うんですけども、自由に考えられると新しいことができるんじゃないか。ニーズにも非常にぴったりくるんじゃないかなと思います。

この資料なんですけれども、住民の協力というのを書いていただいたのは非常にいいと思うんですけども、その前にやはり事業者さんの努力みたいな、先ほどからもなかなか事業者さんが動いてくださらないみたいな話もあるので、住民の協力を得る前に情報の公開もしてほしいし、もっと努力もしてほしい。お客さんのことももっと考えてほしい。補助金を出したりいろいろなサポートはしているわけですので、それに見合った努力みたいなものもしていってほしいところは十分していってほしいので、ぜひそういうものを見習っていただけるような形で、支援をしていただければいいと思います。

【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】 日ごろ総合的に考えないといけないと言っておきながら、コメントは非常に対症療法的になって恐縮なのですが。まずは委員のお話を聞いていて気がついたのは、まちづくりという用語についてです。まちづくりとはいろいろな意味を持つ言葉なんですけれども、この資料では、長期戦というか、かなり構造的なことをイメージした用語として使われていると思います。そのこと自体を問題だというのではなく、そうだとすると前半でコンパクトシティの実現、まちのにぎわいの創出や健康増進、人の交流の活発化といった項目が横に並んでいるので、ここのところで使っているまちづくりという用語は、そこまで長期戦というか構造的な意味では使っていないような感じがします。前のイメージを引きずると後ろがわかりにくくなるし、また逆もそうだしというところがあるので、これを修正されると、委員が指摘された心配がある程度解消するんじゃないかなと、思いました。

次に、形成計画、実施計画といった体系に議論が集中しているかと思うのですが、私自身は、ネーミングはともかくとして、このような構造に違和感を持つわけではありません。なぜなら、本部会で私が行った最初のプレゼンで戦略レベルと戦術レベル、複数レベルを存在することを意識して計画などを考えていく、公共交通のサービスを考えるというのが、近年世界的にはよく議論されているあり方だというお話をさせていただいたからです。その発想でこれを拝見していると、こういうふうに2段階で考えるというのは、今のよりは

うまく使っていけるものになるのではないかと思うんです。そのときに多分、形成計画がハードに偏り過ぎるのもよくないので、ハードに偏り過ぎないような例示の仕方も大切です。一方で、委員は具体例で思考実験の大切さをと話されましたけれども、あまり細かい事業レベルが例示されてしまうと、かえって勘違いされるかなと気になります。一方で、ここで明確な方針を立ててと書いてある、ここの方針のところをふわっとしたままだったら、今と変わりなくなってくるので、ここの方針のところをびしっと書いてもらうように、そこは規定する必要があるかなと思います。

さらにこのあたりの議論になると、多分13ページの今後の議論となっているところで、資金的支援のあり方と意見集約の促進があげられていて、このことにも絡む話になると考えます。まず2番の意見集約については、ここで挙げられている例示はこれから考えましょうという程度の例示だと解釈しますが、そこに先ほどから出ているデータの話がどうしても絡むのかなと思います。ただ、委員のおっしゃったとおり、需要量の少ないエリアの事業者さんほど、データを集める余裕がない状況になっている。そこまで逆に言うとコストダウンしているわけなので、コストは少し上がってもデータを集めなさいとするのかどうかということも含めて議論しないといけないかもしれません。実はその話は資金的支援のあり方というか、考え方に絡む話でもあります。交通事業者さんはほとんどの場合は単線じゃなくてネットワークでいろいろなサービスをまとめてやっておられていて、多くの場合そのうち儲かりにくいのは一部のルート・区間、一方、それなりに儲かっているところもあるから、ネットワーク全体で何とか採算とっているという状況だと思います。それが厳しくなってきたので一部サービス供給を取りやめたいという話になって、その話が合理的かどうか、どう判断していくかといったことから、この実行計画の議論が始まるんだと思うんです。そのときの議論が水掛け論にならないようにするためにはデータがものすごく大切だし、そういう意味で事業者も計画側もどちらも多分一生懸命住民の方、お客さんのために努力しているはずなので、その議論がかみ合うような形の仕掛けの設計はどうするかといったことも、ぜひ今後と、書かれているこの1、2の議論の中でやってほしいなと思います。

そういう意味では資金支援のあり方という書き方よりは、考え方という書き方のほうがいいように思います。果たしてPSO補助みたいな発想が導入されるまでいくのかどうかはよくわからないんですけども、せめて行政が使ったお金がどれだけの価値があるのかということは、みんな意識した計画になることが大切だと思います。何かそのあた

りのことが示されるような文言があってもいいのではないのでしょうか。そういった意味では、いわばお金の話があまりこの資料では出ていないのが、気になると言えば気になります。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】 ありがとうございます。今までずっと聞かせていただきましたけれども、非常に交通事業者が悪いという言い方はぐあい悪いんですけれども、非常に責め立てられているなというような感じが少ししております。よう聞いていましたらデータがないとか、そういうことはないですよ。データはしっかりあるんです。ただ、地方自治体が信用できないから出さないというのが基本的な話なんです。どこでも何人乗ったか、どうのこうのというのは持っています。ただ、ほんとうに真摯に協議をしてくれるのか。あるいは現業の路線がここにあります。病院通って市役所まで行く、このバスをここへ延ばしますという協議は必ず事業者はやります。その延ばした分のところにかかる費用をちゃんと計算してやってくれますかというところがないから、なかなか乗られへんというところが実情だというように私は思っています。文章的には、ここにしてもだ一と、俺の言うたこともよう入っとるしええなど。先ほど委員が言われた12ページ③の中のところです。既存路線・ダイヤの見直しや新たなサービスの導入を進め、円滑に進められるよう支援する仕組みを設ける必要がある。関係者が合意した仕組み、これは関係者が合意せんことにはできへんということが基本的な話なんですから、何を言うても関係者がダイヤは全部知っていますし、立派なところでしたら乗務員がダイヤを引っ張るような時代ですから、今。そういうところとしっかり話をすれば、何ぼでもこれはつながっていくわけです。そこらをもう少し皆さん考えていただければ非常にありがたいし、建設的なほうへ話が乗っていくんじゃないかなと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。前向きなご意見ありがとうございました。委員お願いします。

【委員】 大分休んじやったので久しぶりなんですけれども、今いろいろな話を聞いていて、ほんとうにそうだなと思うこと、多々あったのですけれども。資料でいきますと11ページになるんでしょうけれども。(2)①のところなんですけれども。目指すべき方向性の明確化というところがあって、こういう話は実際動き出すとわりと総論でさらっと終わって、ほんとうは全然共有していないのに共有したふりで終わってしまうとか、そういうことが多々あるので。この先、先ほど委員がおっしゃったように具体的なケースのスタ

ディーでいくのであればなおのことですけれども、過去のいろいろなしごらみがある中で、なかなか仲の悪い例というのがたくさんある中で、それでもここは一緒にやろうとか、ここはできるけれども、ここはでも無理だとかということも含めて、少しぶつかっていくようなことをやっていかないといけないという意味だとすると、あまり総論でさらっといく、この書きっぷりはこれでいいとしても、具体的なところで何をどう共有するのかというあたりのところが、この先の議論がちょっと聞きたいなと思いました。この部会の中でご紹介のあったような先進的な事例が幾つもある一方で、どうしようもない事例が幾つもあって、優等生を引っ張って行ってトップダウンのを見せていくという仕事と、ボトムを上げていくという仕事の両面、課題があると思うのですが、ボトムを上げる時のケーススタディーはどうすればいいのかなと思ったんですけれども。仮に佐賀県内にいろいろな事例があるんだとすれば、そこでこういうのと、こういうのと、勉強できるといいなと今日聞いていて思いました。

同じ意味で、途中にパーク・アンド・ライド、何だかずらっとあるんですけれども、気になるのはやはり途中出てきた豊岡のようなあの規模の都市であったり、その前後の都市ですごく先進的なところと困っているところが日本中多々あるんですが、そこら辺の小規模な都市のほうでどういうことがあり得るのか。そのときには既存のバスなり何なりにこだわらない。要するに有償輸送の類いだけで何とかなるとか、ちょっとしたカーシェアリングの工夫でいけるとか、いろいろなことも含めて、公共交通事業という言葉が幅広になるような議論というのがこの後あるといいなと思いました。

それからデータに関しては、実際のODデータがなかなかとれないような場面でも、今は全国津々浦々人々がスマートフォンを持っているとしたら、あの手の機器から自動的にデータをとる。もう少し大まかに言うと、ICT技術を工夫してやることでコストを下げ、質のいいデータを使うということで。そういう実験の方向性も少しつなげていくと、過疎地だからデータがないとか、小さい事業者だからないということを一歩超える発想があると思うので、そこら辺は少し議論するといいのかなと思いました。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】 中間とりまとめに関しては、私も皆様のご発言をよく踏まえてまとめられたなと思っておりますので、そのことについてはあまり申し上げることはありません。

その他というところで申し上げようかと思ったんですが、今の委員のお話にもありましたICT技術ということを上上げたかったのが1つです。そんな難しいことではなくて、

ICカードをバス全てにしっかりつけば、かなりのデータをとれていますので、現場での実務者として私はそのことを申し上げたかったのが1つ。それが13ページの財政的支援の中の1つ。今後、具体的に書き込んでいくときに、ICカードの普及ということについて、ぜひお願いをしたいということが1つ。

もう一つはもっと具体的になりますが、交通事業者においては、交通事業だけでなく事業者の連結で黒字になっていないと融資が受けられない、受けにくいという現状があります。ここは非常に大きな問題で、金融庁に何か言ってくれということまでは申しませんが、財政的支援の1つとして、国土交通省における補助だけではなくて融資制度みたいなものをご検討いただくと効果的ではないかと思えます。民間の金融機関に対してあまりこの事案は融資するなというプレッシャーがかかっているものについて、国が融資できるかという問題はあるかもしれませんが。ですけれども、おそらく交通事業者の現場にお声を聞いていただければわかると思えますが、連結で赤字になると融資を受けにくい。それでは電停を直すとか、低床化するとか、さまざまなことが進まないというのが現場に起きている問題だと思えますので、ぜひ新たな支援制度としてそういうことを、今後の具体的な施策の検討の際にお願いしたいということです。

【部会長】 今のご意見、中間とりまとめで成案をつくらなくてもいいと思えますけれども、例えばいうことで申し送りのところに書くということはできそうですね、融資制度に関して。委員お願いします。

【委員】 私は松前町の例を申し上げたんですが、松前町は松山市の隣でして、非常に都市的な町ですのでちょっと例が違うんですけれども、ご存じのように愛媛県は全国の中でも非常に合併の進んだまちなんです。例えば12ページに書かれているような広域的で持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの形成、これはこれでいいんですけれども、愛媛県内の町村あたりから出る声としては、福祉と合併の問題があるんです。つまり、他市町村との行き来じゃないんです。今までの5つの町村が合併して1つの町になり、1つの市になったわけです。ですから、自分の市内で、自分の町内で自由に行き来をしたい。まさに地域の交通網が欲しいということなんです。ほかの市町に行きたいんじゃないんです。従来だったら、たとえ過疎の町であっても、自分の町だったら何とか隣り合わせで、隣同士で乗り合ったり何かして行けたんですけれども、町が広がったわけです。私のところ、久万高原という町がありまして580平方キロメートルになったんです。もともと面積の広いところですが、ただ中心つまり本庁のあるところに行きたい。それがな

なかなか自由に行けないわけです。ですから、1つの町の中、1つの市の中で交通手段が欲しいというのが、今、我々が聞く話なんです。

福祉と言うのは、高齢になっても、あるいは障害を持っても、できるだけ自由に少なくとも自分の町ぐらいは行き来したいと。今までのようにたくさん町がある場合は、自分のところの町村ぐらいはそういう人たちもお互いに助け合って行けたんだけど、面積が広がると自由に行き来さえできない。そういう実態があるわけです。だから私は、地域交通というのは、少なくとも自分の町や村、市ぐらいは自由に住民が行き来できる手段を、自治体の長としてはぜひ申し上げたい。私の町はちょっと別なんですけれども、合併したところではそういう話が出ているんです。ですから、決して他市町村へ行きたいとか、あるいは都会へ出たいということではなくて、まさに地域の中の地域の交通手段として失われていく公共の手段がない以上、やはり自治体を中心になってそういう手段を考える必要がある。それに対して、ぜひ国は資金的な支援を積極的にやってほしいというのがほんとうの地方の声でありますので、その点だけ。全体のとりまとめが悪いということではなくて、そういう部分があることをぜひご承知いただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。委員お願いします。

【委員】 よろしく願いいたします。全く違う視点になってしまうかもしれませんが現状の分析のところ、モータリゼーションの進展がやはり公共交通の衰退を招いたということが挙げられていますが、モータリゼーションに対してどういうふうに地域で対処していくかということが、後半部分では言及されていません。例えば10ページ⑤の住民の協力などのところで、モータリゼーション社会の見直しとか、モビリティマネジメントという手法もありますので、公共交通がないと不便であるという方々以外にも実際に車を使っていらっしゃる方に働きかけるという視点も、必要なのではないかと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。では委員お願いします。

【委員】 ちょっと細かい話で恐縮なんですけれども、この報告書というんでしょうか、中間とりまとめ案というのは、地域の交通というのがさまざまな政策と関連しているということから、これまでよりもよりフレキシブルで、より広範なつながりの中で考えていこうという趣旨であると理解したのですが。その方向性でずっと書かれていると思うんですけども。11ページから12ページにかけて、まちづくりとか観光振興等の地域戦略と一体となってとなっていて、その後の段落になるんですけども、市町村と都道府県が共同して作成という場合として、生活圏が複数市町村をまたぐ場合というふうに、ある種限

定的にというんでしょうか、書いてあるように読めるのです。例えばまたいでいないけれども、観光とかいうような場合に、もうちょっと大きな観点から必要だというケースもあり得るでしょうし、さまざまなケースがあると思うので、もうちょっと限定的でなく、あるいは一例であると読める書き方のほうがよろしいのかなと感じました。

それから同じ段落なんですけれども、市町村からの求めがある場合にと、これも限定しているのですが、逆方向というのはないのかなと。都道府県から例えば提案型というのは全然考えていらっやらないのかというのがもう一つ、意見とか質問というかです。

【部会長】 ありがとうございます。ただいまの質問はどうでしょうか。逆方向のとかというのは。

【交通計画課長】 奈良県のプレゼンテーションを中心に考えました。1つは基礎自治体たる市町村が都道府県と市町村との関係においては主体ではないかというご意見が非常に多いこと。もう一つは、先ほど委員からもお話がございましたが、旧来に比べて、合併によって町が大きくなっているものですから、こうした複数の市町村にまたがるという場合は、これまでよりはその必要性が小さくなっているということも踏まえて、まず主体は市町村ということを確認することが必要かなと。逆方向もあり得るとすると、やはりルールはある程度、法文上は整理しないといけなくなるので、我々としては、ルールとしてはまず市町村。市町村の求めに応じてなかなかうまくいかないという場合に、市町村と共同して都道府県というのを原案としては持っております。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

委員お願いします。

【委員】 2回目で恐縮なんですけれども、市町村と都道府県との関係や役割分担というところ、いろいろ悩んでいることがありますし、この中間とりまとめでも書き込みがやや曖昧なところがあるので、これからよく議論していただけるといいと思っているのですが。今の地域公共交通確保維持改善事業ですと、地域間幹線というものとフィーダー路線というものがあって、地域間幹線というのは都道府県が生活交通ネットワーク計画を立てる、それからフィーダーは市町村を立てることなんです、これが全くお互いに連絡なくつくられている。フィーダーというのは地域間幹線あるいは鉄道に接続しているということが認定の条件になるんですが、そこだけチェックされていて、全体として地域の公共交通網としてどうなっているかということがあまり検証されていない。あるいは市町村の連携計画の中に地域間幹線がきちんと位置づけられていない問題がすごくあります。

一方で、先ほど出ていたように、合併したときには合併した市とか町の中で移動ができるようになるということが1つの目標になるのですが、実は今の地域公共交通確保維持事業の補助制度は合併前市町村で見るという形になっているので、合併市町の中を結ぶ路線は地域間幹線という定義になります。地域間幹線のほうが補助は優遇されるのですが、市町ではなく都道府県で計画するという形になっている。非常にそのあたりがごちゃごちゃしてしまっているというのがあります。

ですので、バスでさえ地域間幹線とフィーダー路線あるいは一般路線バスとコミュニティバスといったものがばらばらに議論されているという現状がある。連携計画から変わる新しい計画では、その辺をきちんとオーガナイズしてもらわないと難しい。さらに、鉄道とバスをどう乗り継ぐかであるとか、あるいは田舎では、バスとタクシーと自家用有償とがどういうふうに役割分担するかという計画が結構多くなっています。そうなってくると、今ここでふわっと公共交通と書かれているものが、お互いどういうふうに結びつくとか、あるいは一緒に計画するかということがほんとうに問われると思うんですが、今この中では公共交通というふうな書き方をされていて、その中をどういうふうに有機的に連携させるかということにはまだ踏み込んでいない状況なので。これは交通計画課長が先ほどおっしゃっていたように、実際、結構、単体の計画が連携計画で多かったということで、どうにかしなくてはいけないとおっしゃっているんですが。具体的な今の方向性として、それをどうするかというところは示されていない状況なので、それはほんとうにやっていただきたいと思います。特にタクシーは、今までほとんど連携計画に入っていなかった状態なので、タクシー新法もできたことですし、きちんと公共交通として位置づけるのであれば、計画の中でどういうふうにタクシーがその役割を担うかということも、市町村の皆さんにも考えていただくということが必要です。

それから繰り返しになるんですが、この後、都道府県が法定協議会をつくれるということになると、ますますごちゃごちゃしてくるのかなと思ってまして、その辺の交通整理というのは難しいかなと思っています。長野県飯田市を中心とする14市町村の協議会であるとか、複数市町村が連携している協議会というのが何個かあるのですが、実は今の制度ですと複数市町村で協議会をつくるといういろいろと不利なことがある状態で、連携しないほうが得という制度になっています。それでは、このとりまとめでいくら複数市町村とかもっと広域でと言っても、なかなか進んでいかないと思うので、この字面が出てきたのであれば具体的な、どういうふうな形でそれを進めるかという整理もやはり考えてほしいと

思っています。

【委員】 その関連でいいですか。

【部会長】 委員お願いします。

【委員】 ありがとうございます。今の委員の前半の部分のどこまでが公共交通なのかというお話に関連してなんです、資料1と資料2で特に資料2を見ていただきたいのですが、形成計画（仮称）と書いてあるところの2つ目の四角に、地域の交通サービス全体を対象とした総合的なネットワーク計画を策定と書いてあります。私、非常になるほどと思って、すっと心に落ちているのですが、地域の交通サービス全体という表現は、実は資料1には出ておりません。資料1では公共交通ネットワークという言葉しか書かれてなくて、唯一、交通サービスという言葉が出てくるのは奈良県の例として、点線書きの中だけです。しかし、あえてこの表現を資料2で使っておられるということは、狭い意味での公共交通ではなく、今、委員もおっしゃったような意味でのいろいろなことを含めて、地域の交通サービス全体を対象としてやるんだよということが書いてあるのかなと理解したのですが、それはそういうことでよろしいのでしょうか。

【部会長】 それではお願いします。

【公共交通政策部長】 委員がおっしゃるとおりです。中間とりまとめの中の言葉については最後ちょっと整理したいと思いますけれども、公共交通として考えているのは、いわゆる狭い意味での鉄道事業、バス事業だけではなくて、タクシーもありますし、さらにはNPO、もっと言えば共助というお話を前、委員の方からお話もありましたけれども。そういったものも必要であれば全部入れるということを前提に考えております。その上で、そういう方にどういう支援をしていったらいいかということについては、この次のステージの問題として、まさにそれを対象としてご議論いただきたいと思っているということでございます。

【委員】 関連していいですか。

【部会長】 委員お願いします。

【委員】 すみません、今のお話に関係すると思うので、ここで発言させていただきたいと思います。今のお話は多分資料1の11ページ①にかかわってくると思います。交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の見直すべき方向性の明確ということです。ここで本文では、いきなり公共交通になるのですが、公共交通の前にやはり地域にとってふさわしい自動車も含めた交通体系のあり方というのを明らかにした上で、先ほどから言われ

ているようなさまざまな交通手段。公共交通にしても福祉有償までいろいろありますというような話をきちんと位置づけておいて、それぞれの役割を本文ではきちんと書き込んでいく。あるいは地域と合意をとって、どういう運営の仕方をしていくかと決めていったらいいのではないのかなと思います。

それから、その後のまちづくりの話ですが、前回の私の説明も言葉足らずのところがあったような気がしています。大きなまちづくりというのは確かに都市構造を変えますが、例えば小さなもので言うとバス停を設置することも、まちづくりと関わりがある。紹介させていただくものは小さな事例です。京都の市バスでは、バスの駅というものを地域の人と一緒にやってつくっていきこうとされています。現状は、バス路線の道路幅員が狭くてバス停の表示も電柱に巻き付けてあるだけで標柱もないほど、バス待ち環境がすごく悪い。そこで地域の企業の皆さんから協力いただいて、道路ではなく、企業の用地を提供いただきバス停として活用することを地域の人たちと一緒にやり出しています。バスの利用者は高齢者も多いので、地域の人たちが高齢者をサポートできるまちづくりを考えた場合にバス待ち環境の改善は重要だということで、こうした活動ができています。こうしたまちづくりもあるということをご認識いただければありがたいと思います。

【部会長】 ありがとうございました。

【委員】 すみません、よろしいですか。

【部会長】 では最後にしましょう。委員お願いします。

【委員】 最後にまとめるわけじゃないんですけども、やはり今の交通サービスというところが非常に重要で、皆さん自分の発表も引用されている。僕も自分の発表でも交通サービスを提供するということが重要だということを申し上げたかと思います。今回の中間のものであれば、今、委員ご指摘のところの11のところもあるのですが、P2、3のところの地域公共交通に対する社会的要請の増大のところ、地域住民の移動の手段の確保というので、かなりいろいろなものが必要だということを踏み込んで書かれているので、この辺をしっかりと認識していけば大丈夫なんだろうなと思ったということがございます。

それから長期的な視点は入れていただいているんですけども、やはり入れ方がなかなか難しいということで、口頭の説明では都市構造という言葉もあったんですけども、ただ文章にはないような形になっているので、この辺ちょっと微妙なところが残っているのですが。少なくとも土地利用と交通、今の生活を支えるようなサービスをやるということ

についても、土地利用を一定で考えたのでは公共交通がどうのこうのと言う前に、町がなくなってしまう、暮らせるところがなくなってしまうので、そこはぜひ強く入れておいてほしいなと思います。

それからもう1点だけ。外出をするということが非常に重要だという話で、僕もあまりそういうことをやっていなかったんですが、今、高齢社会総合研究機構、IOGというのが東大にあって、そこで新しい教育プログラムを進めるということもあって、そこでいろいろ勉強させられたというか、したんですが。僕はそうかと思ったけれども、普通の人に聞くと誰でも知っていることらしいんですが。例えば「きょうよう」と「きょういく」があるとは、よく言いますよね。ご存じですね。今日行くところがある。今日する用事がある。そういうことがないと、公共交通をつくっても、あるいは我々医食/職住でいろいろなところで活力ある超高齢社会を目指してやろうと思うんですけれども、そういう意識のところも重要で、そうすると、もし外出のこととか高齢者のことがこの中で非常に重要なファクターになるのであれば、そういう基本的な、ほかの分野では当たり前のことをこの交通の分野の人は知らないでやっているの問題かなとも思って、そういう基本的な連携はやるほうがいいかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございました。

今日は特に制度的枠組みというところで、11ページ、12ページを中心としたご意見をたくさんいただきまして、どうもありがとうございました。この中で、委員からのご指摘の合併市町村に絡むような問題であるとか、あるいは委員からありました事業者の支援であるとか、事業者努力を推奨するような試みであるとか、少し欠けている側面が指摘されましたので、こういう新しい部分をどうやっていこうかということのを少しご検討しなければいけないのかなという気がいたします。総じて反対のご意見は特になくて、これをどうやって将来転がしていくのかというふうなところで、前向きなご意見も含めてケーススタディーをするようなことができるかということも発言されましたので、枠組みを単に示すだけではなくて、枠組みを転がしていくための条件整備といいますか、そういうところを少し書き加えたほうがいいような気がしております。こういう点で、まだまだ完成するには多少の時間がかかると思いますけれども、全般的に中間とりまとめについてはこの方向で委員のご意見を反映させるという格好でまとめるということではよろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、そういう方向にさせていただきます。今日のご意見を踏まえまして、事務局においては委員の皆様と相談しながら作業を進めていただきたいと思います。大幅な修正を伴わない中間報告のまとめにつきましては、まとめ方については私が確認いたしまして、皆さんに提示させていただくというやり方でいかがでしょうか。

(「はい」の声あり)

【部会長】 ありがとうございます。

ではそのような方向でやらさせていただきます。今日はどうもありがとうございました。

それでは議事を進めてまいります。中間とりまとめに当たって、ここで奈良平総合政策局次長からご挨拶がありますので、よろしく申し上げます。

【総合政策局次長】 総合政策局長は今、大臣レクで席を外しておりますので、私から一言御礼のご挨拶をさせていただきたいと思っております。

本部会は9月11日に第1回目の会議を開催いたしまして、3カ月間という大変短い期間の間に、5回にわたり精力的にご審議をいただきました。毎回、大変中身の濃いすばらしいご議論をいただいたと思っております。本日はおかげさまで中間とりまとめにめどをつけさせていただくことができました。大変ありがとうございました。

次期通常国会に活性化・再生法の改正案を提出すべく、本日の議論も踏まえまして最終的な詰めをさせていただきたいと思っております。本日の議論にもありましたように、支援のあり方ですとか、意見の集約の仕方ですとか、まだまだ詰めないといけない点がございますけれども、引き続きよろしくご指導いただきますようお願い申し上げます。ほんとうに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す。

それでは、今日の全般を通じて、ご意見はもうございませんか。最後の最後になります。中間報告前の意見の最後ということですが、よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【部会長】 それでは、最後に事務局から今後の進め方について、ご説明をお願いします。

【企画調整官】 今後の進め方についてでございますが、本日のご議論を踏まえまして、事務局で中間とりまとめの修正案を作成いたしまして、各委員の皆様方にメールにてご意見を伺いたいと思っております。そして修正したものを部会長にご確認いただいた後、修正が確

定いたしましたら国土交通省ホームページにおきまして公表する予定で考えております。

それから第6回以降の部会につきましては、今後検討すべき課題につきまして審議するために、来年5月、6月ごろの最終とりまとめに向けまして、数回、部会を開催することとしております。具体的な日程につきましては、改めて各委員の皆様方と調整をさせていただきます。

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、これで予定しておりました議事を全て終了いたしました。皆様ありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項があればお願いします。

【企画調整官】 部会長ありがとうございました。

それでは、事務局より議事録の公開につきまして一言申し上げます。本日の部会の内容につきましては、後日、各委員の皆様方に議事録を送付させていただきます。それでご了解が得られましたら、委員の皆様方の氏名を削除の上、公開したいと思っております。速報版につきましては、事務局の責任で簡潔な議事概要を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと考えております。以上でございます。

それでは、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —