

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第1回）

平成18年9月14日（木）

【交通計画課長】 それでは、定刻となりましたので、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したいと思います。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙の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。

私は総合政策局交通計画課長の佐々木でございます。部会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

議事に入ります前に、お手元の資料のご確認をさせていただきたいと存じます。

資料のほうでございますが、配付資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿、資料1、資料2、資料3、資料4、参考資料、それと最後にスケジュール確認表でございます。不備がございましたら事務局のほうまでお知らせ願います。

それでは、本日は地域公共交通部会として初めての会合でございますので、ご出席の委員の皆様を私のほうからご紹介させていただきたいと思います。

まず、東京大学名誉教授の井口委員でございます。

【井口委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 サントリー次世代研究所部長の佐藤委員でございます。

【佐藤委員】 佐藤でございます。お願いいたします。

【交通計画課長】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の設楽委員でございます。

【設楽委員】 設楽です。よろしく。

【交通計画課長】 一橋大学大学院商学研究科長の山内委員でございます。

【山内委員】 山内です。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 政策研究大学院大学教授、森地委員でございます。

【森地委員】 よろしくをお願いいたします。

【交通計画課長】 日本経済新聞社日経産業消費研究所主任研究員の市川委員でございます。

【委員】 市川です。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 財団法人運輸政策研究機構常務理事の伊東委員でございます。

【委員】 伊東でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 東京大学空間情報科学研究センター助教授の河端委員でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【交通計画課長】 鳥取大学工学部社会開発システム工学科教授の喜多委員でございます。

【委員】 喜多です。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 交通ジャーナリストの鈴木委員でございます。

【委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 北見工業大学土木開発工学科助教授の高橋委員でございます。

【委員】 高橋でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 横浜国立大学大学院工学研究院教授の中村委員につきましては、30分ほど遅れられるという連絡が入っております。

それから、東京工業大学大学院理工学研究科教授の藤井委員でございます。

【委員】 よろしく願い申し上げます。

【交通計画課長】 広島大学大学院国際協力研究科教授の藤原委員でございます。

【委員】 藤原です。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 なお、本日はオブザーバーとして、広島市道路交通局都市交通部長の岡村様にご出席をいただいております。

【岡村部長】 よろしく願いいたします。

【交通計画課長】 本日は、廻委員及び兵藤委員は、所用のためご欠席とのご連絡をいただいております。以上のとおり、委員、臨時委員16名中13名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項による会議開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、宿利総合政策局長からごあいさつを申し上げます。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。きょうはお忙しい中、交通体系分科会地域公共交通部会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。今回新たにこういう地域公共交通部会というのを設置させていただきまして、本日から皆様方のご協力を得て検討を進めたいと思っております。

地域公共交通あるいは地域交通の問題というのは、交通政策の中で、幹線交通の問題と並んで極めて重要な領域でありますし、従来からいろいろな形で議論もされてきておりま

したし、それぞれの分野での取り組みは行われてきたわけではありますが、しかし現状、それからこれからの日本の社会構造を考えますと、もう一度本格的に検討した上で、改善の手立てをきちっと講じておかなければいけないということを痛感しております。

これは申し上げるまでもありませんが、日本の社会構造自体が高齢社会に既になっているわけでありまして、人口減少社会にも既に突入いたしましたし、しかし一方で、日本の経済をきちっと維持していく、あるいは活力のある社会を維持していくということになりますと、それぞれの地域が個性を持って自立をしていくということが不可欠だと思っております。

さらに、国際観光も含めた交流というのを大幅に増やしていかないと、成長しながら人口減少の時代を生きていくということはなかなか難しいわけでありまして、いろいろなことを考えますと、もう一度地域の基盤であります交通というのを、本腰を入れて考えていく必要がある。こんな問題意識でございます。当然、環境問題といったものも念頭に置いておかなきゃいけないと思えます。

一方で、地域交通の現状というのは、ご承知のように、トータルで見てうまくいっているかということ、いろいろな課題が山積しているというのが実情だと思います。大都市部ではそれなりに公共交通がなお頑張っていますけれども、しかし十分かということではないし、中核都市、地方に行きますと、公共交通サービス自体がある意味では衰退しつつあるのではないかという実情かと思っております。

公共交通の担い手である交通事業者自身も、これまでの長い過程の中で相当疲弊してしまっているのではないかと。したがって、公共交通事業者に頑張ってくれと言って、公共交通サービスが確保できるとか改善していくということを期待するのは、現状においてはなかなか厳しいということではないかと考えるわけがあります。

もちろん、行政のほうの手をこまねいていたわけではないわけでありまして、一連の規制緩和を通じて、需要の創出とか事業者の創意工夫に期待する環境整備といったこともやってきましたし、とりわけここ二、三年は具体的ないろいろな仕組みづくりというのを進めてきているところをご承知のところかと思えます。

おととしは、都市の鉄道の改善といった観点から都市鉄道等利便増進法という新しいスキームをつくりましたし、今年の国会でもバリアフリーの新しい法律であるとか、また、私は前職で先生に大変お世話になったんですけれども、地域の住民あるいは地域と協働して自動車交通サービスをどうやって維持していくかという議論をいたしまして、コミュニ

ティバスとか乗り合いタクシーとか、そういったものを一層導入するための仕組み、あるいはNPO、市町村といった主体が、自家用自動車を使って福祉輸送や過疎地の足の確保といったことに取り組めるような仕組みづくりといったものを進めてきているわけであり  
ます。

しかし、いずれにしてもそれぞれのパーツパーツの話でありまして、地域の足を総合的に確保するという意味では、なお不十分だという感を否めないまま取り組んできていたというのが素直な感じであります。

一方で、いろいろ新しい取り組みが進んできていることは間違いありません。新しい交通サービスであるとか新しい交通形態の研究開発といったものも片方で進んでおりますが、それが円滑に、かつスピード感を持って導入されるには残念ながら至っていない。あるいはそういう環境にないというところではないかと思えます。

そういう意味で、2つの観点からご検討いただきたいと考えておりますが、1つは地域の主体性といいますか、それは地方自治体であり、住民であり、あるいは地域の交通事業者であり、都市整備の主体であり、あるいはインフラ整備の主体であり、こういったところが協働して、もう一度みずからの地域の足の確保をどうしていくかというのを考えていただいて、そういう総合的な取り組みを行政が効果的に支援できるような、さらなる仕組みづくりといいますか、そういうものを構築できないかどうか。

もう1つは、従来のバスだ、自動車だ、鉄道だ、軌道だ、こういう縦割りのアプローチではおのずから限界があるわけでありまして、それを総合的に考えるということも、今申し上げた地域主体の取り組みの中で対応していかなくちゃいけません。もう1つ、交通モード自体が、従来の鉄道だ、自動車だということで分けられない、新しいモードが開発されつつあるわけでありまして。

一例を挙げれば、北海道で検討されておりますデュアル・モード・ビークルもそうでありまして、IMTSという愛知万博で試験走行という形でされました仕組みもそうでありまして、諸外国を見ますとその他のものもいろいろあるわけでありまして、そういったものの導入を円滑に進めていくという意味では、今の法律の制度その他が円滑な導入促進のためにふさわしいものであるかどうかということ、必ずしもそうになっていないという認識を持っております。そういうものも今の段階できちっと手当てをしておかないと、導入が進まないということになりかねないと思っております、その2点をぜひご検討いただきたいと思っております。

それで、9月から年末までの限られた時間ではありますが、精力的にご議論いただいて大体の骨格が見えてくれば、来年、何らかの制度の提案をしたいと思っておりますし、引き続き来年になりまして細部も含めた検討はお願いしたいと思っておりますが、一応年内を目途に骨格みたいなものをつくり上げることができればと思っておりますので、格段のご協力をいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【交通計画課長】 それでは続きまして、議事に入らせていただきます。

まず、地域公共交通部会の設置についてご報告させていただきます。本部会につきましては、交通政策審議会令第7条第1項、及び交通政策審議会交通体系分科会運営規則第8条第1項に基づきまして設置されるものでございます。先般、交通体系分科会委員に書面によりまして部会設置の議決をいただきましたことをご報告申し上げます。

また、交通政策審議会運営規則第7条におきまして、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとされておりますので、ご了解のほうをお願いしたいと思います。

次に、本部会の部会長の選任でございますが、交通政策審議会令第7条第3項によりまして、委員の皆様から互選していただくことになっております。どなたかご推薦をいただければと思いますが、いかがでございましょうか。

【委員】 僭越ではございますが、森地茂先生をご推薦申し上げたいと存じ上げます。

森地先生は交通関係の多くの研究の実績をお持ちでありますとともに、政策研究大学院大学教授、及び運輸政策研究所所長の職にあられ、大変卓越したご知見をお持ちでございます。あわせて、こうした審議会の委員として豊富なご経験もお持ちでいらっしゃいますことから、本部会の部会長として推薦申し上げたく存じます。

【交通計画課長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

それでは、ただいま委員から森地委員のご推薦をいただきましたが、皆様、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【交通計画課長】 ありがとうございます。それでは、森地委員に本部会の部会長をお願い申し上げたいと思います。

それでは、森地部会長から一言ごあいさつをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【部会長】 森地でございます。よろしく願いいたします。今、宿利局長から大変広範な問題意識と、それから、すぐ制度化するという力強いお話をいただきました。

大変難しい問題でございますし、それから地域交通は幹線交通以上に場所場所、あるいは市町村のサイズとか、いろいろな問題で違う要素を持っているのを、どういう一般化した制度にできるかというのも大変難しいところでございます。

それから、常々申し上げているんですが、この国は30年前ぐらいに自家用車の規制、特に都心部の規制について欧米と全く違う方向をとってしまいました。欧米が終日自動車を入れないモールや歩行者ゾーンとしたのに対し、日本は土日だけ歩行者天国と称してとめてしまうということをやったために、魅力的な都市空間ができなくて、このことがその後のトランジットモールですとか、いろいろな問題についてずっと後を引いてきております。こんなこともございますし、そうなったのはそれなりの地域地域の事情もあったわけでございます。

それから最近では市町村合併がどんどん進んで、今までのわりあい小さなところで、ここここだけ公共交通を公共サイドで何とかという話もできたわけでございますが、こういうことについての意思決定もなかなか難しいようなことも出てきております。

そんなことも含めて、既に局長からお話がありましたような技術開発ですとか制度改革、あわせて何とかうまく高齢化社会で機能するような仕組みができればと思っている次第でございます。高齢化で公共交通をもっと使いたいという一方で、人口が減って経営がうまくいかないという、こういうことでございます。

幸い、ここにはいろいろなご専門の方と同時に、いろいろな地域で実際の交通計画に携わってきた先生方がたくさん入っていらっしゃいますので、ぜひご協力を得て、役に立つような提言ができればと思っている次第でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 ありがとうございます。

続きまして、交通政策審議会令第7条第5項により、部会長は部会長代理をあらかじめ指名することとされております。恐れ入りますが、部会長から部会長代理のご指名をお願いいたします。

【部会長】 それでは、お隣にお座りの山内弘隆先生にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 それでは、写真撮影のほうはここまでとさせていただきます。

それでは、以後の進行を森地部会長にお願いしたいと思います。先生、よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、次の議事の公共交通の現状並びに問題意識と検討課題について

に進みたいと思います。まず事務局から資料の説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、事務局のほうから資料のご説明を申し上げます。

最初に今回、この部会設置の問題意識と検討課題につきまして、お手元の資料2の1枚紙に基づきまして、ご説明申し上げます。

問題意識につきましては、1ポツにございますとおり、地域の公共交通は地域の経済社会活動の基盤であり、その利用促進・活性化等によるモビリティ確保は地域における重要課題の1つであります。さらに少子高齢化や人口減少、地域活性化・再生、環境問題など、昨今の我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生が必要不可欠と考えております。

しかしながら、長期的に公共交通機関の利用者は減少傾向にございまして、規制緩和による利便性向上という一方で、地域によっては民間事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地域が出現する等、公共交通サービスの低下も散見される状況となっております。また、都市部においても利便性の向上のため、既存のネットワークの質的向上が求められております。

国といたしましても、このような状況に対応するため、平成17年には、先ほどございましたように都市鉄道等利便増進法の制定、平成18年にバリアフリー新法の制定、道路運送法の改正等、地域の公共交通の利便性向上、サービス確保のための施策を推進しているところでございますが、地域の公共交通の現状を踏まえれば、さらなる総合的な取り組みが必要と考えております。

このため、現在、交通政策審議会陸上交通分科会において、バスサービス、鉄道サービスの今後の活性化等について検討されているところでございますが、モードごとの対応、検討のみならず、これらの検討等と連携しまして、今後の地域における多様な主体による総合的、計画的な公共交通活性化・再生の取り組みのあり方や、また、鉄道、バスといった既存の輸送モードとして分類できないような新たな輸送形態の導入促進方策等について検討し、早急に地域の公共交通の活性化・再生を図る必要があるのではないかと問題意識でございます。

したがいまして、この問題意識を踏まえました検討課題案といたしまして、2ポツで(1)公共交通活性化・再生のための地域の主体的な取り組み、それに対する支援のあり方について、(2)として、新たな輸送形態の導入促進についてを提示させていただいております。

引き続きまして、この問題意識と検討課題に関しまして、その背景・状況につきまして、

お手元の冊子、資料3「公共交通の現状について」及び参考資料に従いまして、簡単にご説明・ご紹介申し上げます。

まず資料3「公共交通の現状について」、目次をごらんいただきますと、資料3は公共交通の現状、交通事業者の取り組み、地方公共団体の取り組み、地域住民の取り組みなど、そして新たな交通モードの現状に関する資料という構成になっております。

それでは、1-1ページをごらんください。最初に公共交通の現状といたしまして、全国ベースでの交通機関の輸送分担率の推移を挙げております。グラフを見ていただきますと、緑色の自動車分担率が平成10年以降は横ばい傾向であるものの、昭和50年の40%から平成15年の60%と、20%増加しております。これに対しまして赤色のJR(国鉄)の分担率は3%の低下、黄色の民鉄が5%の低下、特にバスにつきましては14%の低下と、公共交通分野の低下傾向が続いております。

1-2ページから1-4ページでは、三大都市圏のそれぞれの都市圏での分担率の推移と簡単な分析のご説明、1-5ページでは三大都市圏以外での推移となっております。これらの比較からは、1-5ページにありますとおり、三大都市圏以外での緑色の自動車分担率の大幅な増加と、青のバス輸送の大幅な減少ということを見てとることができます。

続きまして1-7ページでは、パーソントリップ調査での交通機関の輸送分担率を都市圏の規模別で見た場合でございます。地方での自動車依存度が特に高くなっているということがわかります。

1-8、1-9ページもパーソントリップ調査でございます。こちらは全国の個別都市ごとに自動車分担率、鉄道分担率を見た資料となっております。

次に、ただいまの輸送分担率の推移の中で、長期的に増加傾向にございます自動車の分野につきましては、1-11ページ以降でその推移等を挙げております。1-11ページでは、全国ベースでの世帯当たりの乗用車保有台数の推移でございます。昭和50年の0.48台から平成15年には1.1台と、平成10年以降1台を超える水準となっております。

1-12から1-15ページでは、都市圏別の世帯当たりの乗用車保有台数の推移等を挙げており、これらから三大都市圏のうち中京圏は、1.44台と大きく自動車に依存しており、三大都市圏以外も1.31台と同様の傾向にございます。

1-16ページは、それらの伸び率を地域別に見た資料となっております。

次に1-17ページ以降は、各モードの輸送人員の実績等の推移の資料となっております。

す。まず鉄道の輸送人員につきましては、1 - 17ページから1 - 20ページまで、国鉄・JRと民鉄のそれぞれの別に挙げてございまして、両者とも全国レベルでは昭和50年以降増加傾向にございますが、平成10年以降は横ばい傾向にございます。地域圏別に見れば、三大都市圏以外での地域は長期的に減少傾向にございます。

そして1 - 21ページから1 - 23ページは路面電車の輸送人員でございまして、1 - 23ページをごらんいただきますとおり、昭和50年以降の路面電車の廃止状況でございまして、営業キロ数の減少ということで減少傾向が顕著でございまして。

1 - 24ページから1 - 26ページは、モノレール・新交通の輸送人員ですが、1 - 26ページのモノレール・新交通の開業状況を見ていただきますとおり、主に三大都市圏での開業ということで営業キロ数の増加がございまして、全国レベルで長期的には増加傾向ということでございます。

1 - 27、1 - 28ページは地下鉄の輸送人員でございまして、地下鉄についても、開業に伴う営業キロ数の増加に伴い、増加傾向にございます。

1 - 31、1 - 32ページはバスの輸送人員でございまして、全国的に減少傾向にあり、特に三大都市圏以外での減少傾向が顕著となっております。

そして1 - 35から1 - 40ページにかけては、それぞれのモードの事業者の推移、経営状況などがございまして、こちらは後ほどご参照いただければと存じます。

次に1 - 41ページ、1 - 42ページをごらんいただきたいと思いますが、こちらは鉄道事業におけます平成12年度以降の廃止路線、新規参入の状況となっております。廃止路線には廃止予定路線も含んでございまして、新規参入には既存路線を営業譲渡などによりまして引き継いだ場合と、純粹新規開設というものの、2種類がございまして。

1 - 43ページはバス事業におけます路線の休廃止の動向でございまして、上段の表は過去10年間の推移を、下段の表は需給調整規制廃止後の各地域ブロック別での廃止状況となっております。枠内の注釈にございまして、バス路線の休廃止キロ数につきましては、需給調整規制廃止以前・以降では大きな変化は見られないという状況でございまして。

続きまして1 - 44ページでは、現在、各地域で従来の民間事業者によるサービスだけではなく、地域の足の確保のため、地方公共団体がバスの運行に関与するケースが増加しております。ここでは、そのコミュニティバスなどの運行の状況を挙げてございまして。コミュニティバスにつきましては、昨年10月の実態調査で、全国の市区町村中約4割で

運行されているという状況でございます。

さらに1 - 45、46ページは、過疎地における生活交通や移動手段のためバス、タクシー事業者によることが困難な地域での、NPOなどによるボランティア有償運送が行われている地域の現状でございます。

以上、公共交通の現状についてご説明申し上げましたが、引き続きまして、公共交通の利便性の向上などのため交通事業者の取り組みが行われておりますが、これについて簡単にご紹介申し上げます。

まず、交通結節点対策といたしまして、2 - 1、2 - 2ページは、3大都市圏におきますいわゆる「相直」、相互直通運転の実施状況、そして2 - 3から2 - 6ページは、鉄道相互、軌道とバスなどの対面乗りかえの実現事例、あるいはバス停の集約化事例ということを挙げております。

続きまして、事業者連携対策といたしましては、2 - 7、8ページに、昨今拡大を続けております共通ICカードの導入事例を挙げてございまして、2 - 8ページでは全国のさまざまなICカードの導入事例を紹介しております。

そして、2 - 9ページから2 - 16ページには、鉄道相互、バス相互、あるいは鉄道・バス間などにおける乗り継ぎ運賃割引の実施や、あるいは複数モードで割引利用できますような共通乗車船券の実施状況などをご紹介しております。

これらの交通事業者の取り組みに引き続きまして、次に、地方公共団体による地域の公共交通に関する取り組みについて、ご紹介したいと思います。

まずは、3 - 1ページからずっと11ページにかけては、地方公共団体が地域の公共交通のあり方などを計画やビジョンとして策定した事例をご紹介します。これらの計画には、3 - 1ページにございますとおり、国のTDMなどの施策目的に基づきまして、これらと連携しているような計画や、あるいは地方自治体が独自に目標などを設定した計画、ビジョンがございまして、内容といたしましては、ソフト、ハードを対象としたものとなっております。

次に、3 - 12から17ページにかけては、地方公共団体の地域の地方鉄道の維持のための補助などの支援制度、あるいは支援事例についてご紹介しております。3 - 18、19ページでは、地方公共団体の地方バス路線維持のための支援制度、支援事例について、それぞれ地方単独での支援、あるいは国との協調の支援の別に紹介してございます。

なお、3 - 20ページから25ページにかけては、地域の取り組みの一環として、地域

の実情に応じたきめ細やかな輸送サービスの提供に対応するための、ITを活用したデマンド交通システムの導入事例を紹介しております。3 - 20では福島県の南相馬市のデマンド型乗り合いタクシーの事例を、3 - 23では高知県四万十市のデマンド型バスの事例を紹介しております。これらはいずれも国の実証実験として運行が開始されたものでございます。

以上、地方公共団体による地域の公共交通に関する取り組みに引き続きまして、地域の住民団体などの地域の公共交通に関する取り組みを4 - 1ページから5ページにかけて紹介しております。住民団体やNPOによります地域公共交通の維持、活性化に向けた啓蒙活動など、さまざまな取り組みをご紹介します。

さらに、4 - 6から8ページでは、愛知県豊田市のトヨタ自動車など、地域の関係者によるモビリティ・マネジメントの取り組み、そして全国レベルの対応としての日本モビリティ・マネジメント会議についてご紹介させていただいております。

以上、交通事業者、地方公共団体、地域住民などによる地域の公共交通の利便性向上のための取り組みをご紹介しますが、次に、国による取り組みとして、最近の関係法律の整備状況の説明を申し上げます。資料は、ご面倒ですが、別途、お手元の別冊の「参考資料」というものをごらんいただきたいと思っております。

まずは、参考資料2 - 1ページをごらんいただきたいと思っておりますが、こちらは平成17年5月公布いたしまして、8月1日施行となっております都市鉄道利便増進法でございます。この法律は、四角囲みにございまして、都市鉄道等の利用者利便を増進するため、既存の都市鉄道間の短絡線の建設による速達性の向上、あるいは駅と周辺施設の整備を一体的に行う結節機能の向上をそれぞれ確保するための制度を定めるものでございまして、それぞれの計画を国土交通大臣が認定した場合、事業の実施に当たって財政上、税制上の支援を行うということになってございまして、さらには利用者や地域による提案制度というものも盛り込まれました。

次に、2 - 2ページの本年6月公布、12月施行予定となっておりますが、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー新法でございますが、この法律は従来の公共交通機関、建築物のバリアフリーの促進に加えまして、道路や都市公園などにかかる移動についても対象といたしまして、対象エリアの拡大をいたしまして、地域の複数の関係主体による一体的なバリアフリー化の実施を促進するためのものでございまして、さらに地域の協議会の明文化や住民などによる基本構想作成提案制度の創設と

いうものも盛り込まれてございます。

次に、2 - 3ページの本年5月公布、10月1日施行の道路運送法の一部改正でございますが、これは先ほどの資料でもございましたように、昨今各地域の取り組みとして導入が進むコミュニティバス、乗り合いタクシー、NPOなどによるボランティア有償運送など、新たな運送サービスが地域の多様なニーズとその実現に適用しつつ、安全・安心に提供され、活力ある地域社会を実現するための環境整備を国として支援するもので、コミュニティバス、乗り合いタクシーの普及促進のための措置や、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送制度を制度化するものでございます。

以上、国に関しましては、これら法律制定という取り組みのほか、地域の公共交通に関する検討・議論がございまして、それらの結果を1 - 1ページから1 - 7ページに挙げてございます。最近の議論といたしましては、1 - 1ページで、私どもで設けました公共交通の利用円滑化懇談会というものがございまして、こちらの平成17年5月の報告書について紹介しております。

2ページ目が、報告書で述べられた具体的な施策の展開の方向性でございます。

1 - 3ページから5ページでは、自民党の地域公共交通小委員会の本年6月の提言を紹介してございまして、5ページが提言となっておりますが、その3ポツの中で、国に対し、自治体などと共同した総合的な交通計画策定や、公共交通システムの総合的な体系化を期待するとされております。

1 - 6、7は、社会資本整備審議会の都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会の本年6月の中間取りまとめを紹介してございまして、7ページの(4)では、これからの都市交通施策のあり方といたしまして、公共交通を都市の創出と位置づけるとともに、その再生を図ること等が書かれております。

最後でございますが、お手数ですが、再度、資料3の公共交通の現状の資料にお戻りいただきまして、5 - 1ページをお開きいただきたいと思います。

ここでは特に、昨今、地域の実情などに応じまして開発されつつある、あるいは新たに導入されつつあるような従前には見られなかったような輸送形態、モードのご紹介をいたしております。

最初に5 - 1ページは、IMTS（インテリジェント・マルチモード・トランジット・システム）のご紹介でございます。これは一般道ではバスとして、専用路では磁気誘導式システムを利用してシームレスな輸送サービスを可能とするもので、愛知万博においてサ

ービスが提供されました。

次に5 - 2ページは、DMV（デュアル・モード・ビークル）でございます。これは道路から軌道への乗り入れを可能とする特殊な構造の車両を利用しまして、モードインターチェンジという走行モード変換装置を介しまして、道路と軌道の双方を自由に走行できる車両でございます。現在、JR北海道で開発中ございまして、19年の4月の試験的な営業運行を目指してございまして、国においてもその実現のための安全性、技術面の課題などへの対応の協力を行っているところでございます。

次に5 - 3ページから11ページでは、BRT（バス・ラピッド・トランジット）のご紹介でございます。これは四角囲いにございますとおり、基幹バスの運行スタイルの1つでございます。物理的に隔離された専用走行路、あるいは近代的なバス停、連節バスなどのハイテク車両を用いまして、高頻度、高速サービスを実現するものとなっております。

代表事例といたしましては、5 - 4ページ以降に、ブラジルのクリチバ市の事例、そして5 - 8ページには韓国のソウル市での事例、5 - 10ページにはカナダのオタワ市での導入事例をそれぞれ紹介してございます。

5 - 13ページは、BRTで活用されております連節バスを日本で導入している事例を2カ所紹介してございます。

最後でございますが、5 - 14、15ページでは、LRTの導入事例といたしまして、富山ライトレールについてのご紹介をしております。少し戻っていただきまして、5 - 12ページでは、アメリカにおける専用道整備などを伴う、先ほどのBRTシステムの整備費用とLRTの整備費用との比較というものもご紹介しております。

以上、大変駆け足で恐縮でございますが、資料のご説明を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、公共交通の現状並びに問題意識と検討課題について、皆様よりご意見を願いたいいたします。本日は皆様からご意見をいただき、適当なところでまとめて、事務局からご意見に対する説明をお願いいたします。一巡した後に時間が許すようであれば、また二度目のご発言をいただきたいと思います。時間が限られておりますので、恐縮ですが、よろしく願いたいいたします。

それでは、どうぞご遠慮なくどなたからでも願います。どうぞ。

【委員】　ここで言っている地域の定義なんですけれども、資料は、最初は三大都市圏の資料から始まって非常にローカルまであるんですが、三大都市圏と地方の過疎地域じゃ議論のしようがないというか、一緒に議論できないわけですよ。この場で議論したいのは、大体どの辺の地域、どのようなイメージをした地域を対象にして議論したいのかということをちょっとお聞きしたいと思います。

【部会長】　一番重要なところでございますから、お答えいただきましょうか。

【交通計画課長】　この部会でございますが、地域の公共交通ということで、幹線ではないと。対象地域は、地域といいますと、今おっしゃったとおり三大都市圏の中にも地域がございますし、それから県庁所在地ですとか、それに準ずるレベル、それからもっと非常に人口の少ない地域とありまして、それぞれ課題を抱えておりまして、そこは部会長からもお話があったとおり一様ではないということで、地域については一応すべてターゲットにしたいと考えております。

そこで一番中心になっていくのは、今、三大都市圏の公共交通は業として基本的に回っていているので、なかなか業として厳しいところをメインにさせていただいて、さらに都市部においても自動車交通が増えている現状がございますので、その部分についてもあわせてご議論いただければと考えております。

【委員】　今のお話は、三大都市圏は若干軽く扱おうと。都市部とおっしゃっているのは、地方の中核・中核都市、あるいは県庁所在都市、そういったものは十分議論したいと。それから、さらにもう少し生活交通みたいな過疎地域のものについてもこの部会の重要なテーマだ、そういうような理解でよろしいんですか。

【交通計画課長】　はい。一番大きく公共交通が、利用者が減少し、自動車交通が増えている部分にまずターゲットを置いていただければということでございますので、そういうことになると思います。

【部会長】　どうもありがとうございます。そのほかいかがですか。

【委員】　検討課題2ポツの(1)の活性化・再生のための主体的な取り組みということが重要課題の1つだということだと思っておりますが、今回の現状を踏まえまして、どういふうに進めるかということに当たりまして、1つの区分の仕方といいますか、考え方といいますか、おそらくこれから主体的な取り組み、支援に対するあり方を考えるに当たって、幾つか分類していく必要が出てくる。おそらくその分類をしていただいて、その分類に基づいて検討を進めていくという形があるのかなと。

そのときにやはりサプライサイドとディマンドサイドの議論があって、そのあたりの考え方から、サプライサイドに対して、その中でもかなりハードなものからソフトなものまであって、ディマンドサイドのほうにもおそらくシステム的なものから、よりソフトなコミュニケーション的なものまであって、そういうレンジをまずどこかで1枚絵をかいていただく必要が出てくるのかなと。それぞれに対して、施策、取り組みを並べて、状況に応じて資源を配分していくというような格好になるのかなと思うんですが、まずそのあたりの視点が必要になってくるのかなという点だけ、まず1点申し上げたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 今の委員のご質問とも関連しますけれども、この部会で扱う範囲ということで、私はあちらこちらの地域のお手伝いをしているときに一番感じるのは、何よりもきちんとした技術を持った人が自治体になかなかいないということでありまして。それからもう1つは、いろいろな施策を検討していく上で必要な基礎となるデータがほとんどない、ということなんです。

特に2番目のことに関して言いますと、これまでのパーソントリップ調査などはほとんど都市圏中心で、人口の多いところから少ないところへだんだん広がってきたという経緯ですけれども、先ほどご説明いただいた資料、パーソンの図がありましたけれども、多分我々がここで重点的に扱う地域というのは、あそこでパーソンが実施されていないところなんですね。

ですから、例えば、ここで打ち出す方向性として、補助事業の対象になるような何らかのシステムを考えるといった極めて限定した範囲になるのか、あるいはそれをそれぞれの地域で検討するために必要なデータ収集の方法、方策、あるいはその支援のあり方といったようなもの、あるいはそれを使いこなして、地域がそれぞれ主体的に自分たちの地域に合った仕組みをつくり上げていけるような技術的な基盤、ベースといったものの整備も含めるのか、そのあたりについても後でまたご説明いただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【交通計画課長】 そういう意味で、地域公共交通部会というのは非常に広いので、そういうところをターゲットにということで、まだ皆さんのほうから共通のイメージをお持ちいただけないのかと思いますが、委員のほうからございましたサプライとディマンドにつきましては、サプライサイドのアプローチは陸上交通分科会のほうで鉄道部会及びバスの部会もやっておりますので、私ども事務局のイメージとしては、ディマンドサイド、地

域の住民の方ですとか自治体の方が望まれる、そういう政策制度というものを中心にできればと考えておるところではございます。

他方、今、データのお話もございまして、きょうは事務局としてこういうことで、きょうのいろいろ各委員から、こういうものが今足りないんじゃないかというご指摘をいただきまして、それを次回まで取りまとめさせていただきたいと思いますので、各委員、今さまざまな地域で、もしくはいろいろご旅行などなされて、こういうものが足りたい、こういうものをやったらいいんじゃないかという議論をしたらいいんじゃないか、そうすると意味があるんじゃないかというところをさまざま聞かせていただきまして、事務局のほうでまた整理しまして、ご相談させて、今後の議論を進めさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 検討課題の関係ですけれども、(1)の関係で現状分析としては非常によくできていると思います。ただ近い将来、少子高齢化が一層進む、それから都市部への人口集中、つまり地方の過疎化ということが必ずさらに強まるわけでありましてけれども、(1)の現状分析からどうするのかを課題とするのか、それともある程度将来を展望して、こういったことが必要であるという議論をするのか、それについて考え方があると思いますので、お聞かせ願いたいということであります。以上です。

【部会長】 そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 今の話と関連するんですけれども、現状認識なんですけれども、今回、資料2で部会の問題意識というところで書かれているんですけれども、「公共交通サービスの低下も散見される」と。「散見される」というのは、これまでも10年ぐらい前からこういう言葉が使われてきて、その間、結局手をこまねいているという先ほどの局長の言葉がありましたけれども、こまねいていたわけじゃないんですけれども、まあ、輸送人員は長期的に減少傾向をたどり、どんどん路線は廃止されるということでもありますよね。

国交省のほうでも平成13年ぐらいですか、規制緩和後に地方鉄道に限定して再生の報告書みたいなものをつくりまして、それもきょう検討課題で出されている国の適切な支援ということが書かれていまして、この5年間、結局何だったのかなという思いがありまして、ここで今回、ここまで何もしなければ大変なんだという危機意識がどの程度のものなのか、そこをもう一度確認したい。

もう1つは、危機意識と関係しますけれども、先ほど座長が言われましたように、日本

の場合、欧米と比べて、三、四十年前に、どっちかという公共交通、反優先と言いませんけれども、車に優先権を与えるような政策をしてきた。それが今、よしあしはいろいろと議論されていますけれども、欧米では圧倒的に公共交通を優先するという、トランジットファーストという政策を国の基本的な柱に位置づけたわけです。

それを今、10年、30年おくらせているという議論がありますけれども、それでも日本は交通文化が違うから、欧米に決しておくらせていないのか、それともやはり欧米に比べて公共交通施策は立ち遅れているのかということ、先ほどの危機意識と関連しますけれども、もう一度政策当局に確認したいということなんです。

また、それがなければ、今回、交通政策審議会の中で地域交通を取り上げるわけですから、それなりの意気込みをこちらも期待しているんですけども、ということです。

【部会長】 事務局から後ほどお答えいただきますが、私の思いとしては、事務局に何とかしろじゃなくて、いろいろなところでこの国の今の状況をどうやったら打破できるかというアイデアをなるべくたくさん出していただいて、それと事務局のいろいろな今までの勉強成果とを組み合わせるときに何が新しい仕組みとしてできるかという、そういうふうに進みたいと思いますので、なるべく具体的に、ローカルでも1つの事例でも結構ですから、ぜひそういうアイデアをたくさんいただければと思います。

【委員】 なるべく具体的にというご指摘でしたので、先ほどの私の話をちょっと補足させていただきますと、自治体に技術を持っている人が少ないというのは、1つは、自治体もお役所ですので担当者が何年かに一度交代する。案件については引き継ぎをきちんとやるんですけども、それまでに蓄積してきた技術を引き継ぐことができていない。あるいは、それができていないために技術を蓄積することができない。また担当者がかわると一から勉強を始めて物事に取り組む、こういう状況なんです。

それを1つサポートするのは都道府県の交通施策担当のところですね。ここも、それなりの技術を持った人もおられるわけですけども、また担当者が交代するとゼロから始まる、こういうことになります。あるいは地方の運輸局あるいは整備局がそういった役割を持っているかとも思いますが、すべての自治体からの問い合わせに逐一具体的に対応されるというのは多分無理だろうと思います。

ということは、あちらこちらの地域でいろいろ工夫され蓄積されてきた技術、知見といったものをきちんと蓄積して、新しく担当しても、とにかくそこへ問い合わせれば大体のことがわかる、あるいは新しい担当者はそこで勉強することができるというような仕組み

みが何かあればいいのではないか。

そういった技術センターなり情報センター的なものが、実はこの地域公共交通の分野にはあまり見当たらない。あるいは、計画系のコンサルタントなどもかなり技術を蓄積してきておりますけれども、到底やはりまだ数が足りない。地域にはいろいろな小規模のコンサルタントもありますけれども、そこが必ずしも十分な技術を持っていない。そうすると、そういうところの技術者の方々がさらに技術をスキルアップしていったら、各自治体の要請にローカルにこたえていくといった体制ができると、随分手厚くなるのではないかと思います。

そういう意味で、そういう情報センターあるいは技術センター的なものも念頭に置いていただくと、技術の蓄積という意味では非常に有効になるのではないかなと思います。ちょっと補足させていただきました。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 先ほどの資料の説明で、目次のところで2、3、4で、何もしていないのでなくていろいろなことをやっているんだよというご説明があったと思うんですが、これはもう少し資料をお願いしたいのは、やったという事柄だけじゃなくて、その結果どうだったのか、効果があったのか、ないのか、あるいはその新しい取り組みをやったときどの辺が苦労したのかとか、そういうことをもう少し分析していただくと、先のお話をするときしやすいのかなという気がいたします。

【部会長】 どうぞ、じゃあ、委員、お願いします。

【委員】 短く、5つほど思ったことを簡単に申し上げます。

1つは簡単なことで、BRTという言葉が出てきて、大学の資料もたくさんつけていただいたんですけども、怖いのは、別のところでも申し上げましたけれども、実は言葉の定義が少しくあいまいなところがあり、逆にそれをうまく使うのであればいろいろな可能性はあるんですけど、このまま、ただ海外でこうただただじゃまづいかなと思ったので、僕としては、幾つかの都市の束になっているバス路線を、よりその機能を上げるというところでうまくメニューがあればいいと思いました。

それから2つ目が、先ほどの先生のお話にも関連するんですけども、いろいろな自治体とつき合っていて、自治体の人たちがこうなればいいなと思う1つに、自分たちは交通のプロデューサーの役割なのかなと。だから、卑近な例えですけども、音楽の世界でいくと、曲をつくる人、歌う人と全体をマネジするプロデュースという仕事があるのと

近いところで、そういう発想で行っている自治体はわりと行くのかなということも思って、やっぱり自治体の人の養成という部分では多面的に応援をしてあげることが要るかなと思いました。

同じことで、今回の資料を全部よく読んでいないんですけども、まちづくりというところとどうつなげていくか、交通だけで閉じないようにぜひしていただきたい。そういう視点で幾つかヒントが出ればなと思います。例えば中心市街地の再生とはこうつなげるんだとか、そういうことがもう少しあればいい。

それから、これが一番大きな点ですけども、結節点というのを昔からずっと気にしていて、今も気にして、例えばきょうの資料で見ても、事業者の取り組みで結節点対策とくるんですけども、例えば駅前のバスターミナルでもいいんですけども、事業者が取り組んでいるという仕掛けのままでいいのかどうかということまで踏み込んだ議論をしていかないと、駅にかかわる話とかというのは一歩ブレイクスルーできないんじゃないかなと思っています。

そこは、事業者が頑張っている事例はたくさんある。だけど、事業者がどうも原因でとまっている事例もあるということまで踏み込んだ検討をしたいと思っています。

最後ですが、新交通の話で、ピーチライナーという乗り物がもうすぐなくなるんですけども、あれに関しては例えば名古屋の森川先生のグループはじめ、いろいろな方々がご研究されていますが、それを受けて、これから先の郊外地域での交通というものに関してどう考えていくのかという議論は、どこかでしていきたいなということも最近思っています。以上です。

【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】 今まで出てきた議論以外の点で1つ、ご質問というか、お願いがあります。IC化です。

公共交通の利便性を高めるという観点からICカード等が導入されるという流れは、私も少なからず理解しているつもりですけども、最近の全体の傾向を見ますと、プリペイドカードがIC化するという交通系だけの利便性の改善というよりは、むしろコマースベースで商業系の話のほうがはるかに卓越をしていて、そういった、例えば我々交通系だと移動時間というのは損失でしかなかったんですけども、ポイントバブルとかあるいは電子マネーというところまでつなげていくと、必ずしも時間価値がマイナスではないようなことも起きてくるようなことになっています。

そういった意味で、新しい運送形態の促進という観点もありますけれども、運送形態は変わらないけれども、仕組みとして、あるいは技術の革新に伴って大きく視点が変わってくるような点があると思います。そこを、例えばICカードで結構なんですが、見据えることも今のタイミングで必要じゃないかなと考えております。以上です。

【部会長】 では、委員、お願いします。

【委員】 2点申し上げたいんですが、1つは、最初の先生のごあいさつにもありましたように、地域の公共交通というのは地域によっていろいろな状況の中で、いわばローカルなものを非常に反映して成立している部分であるがために、これからの施策についてもいろいろなメニューがあってしかるべきものだろうと思うんです。

ところが、私もいろいろな自治体とおつき合いをし、結構いろいろな地域の公共交通の問題に直接かかわってきて思うのは、特に市町村の方たちが、何らかのいい事例があると、それにどうしても飛びつこうとしてしまう。それをいわばまねしようとするという問題があって、そのことが一つ一つの地域にとってみると、あまりいい結果を生まないというケースが結構見られます。

そういう意味で、今回の議論についても、特に施策メニューについては絞り込む方向ではなくて、さまざまな応用ができるメニューをたくさん提示するという形の考え方をさせていただいたほうが、実際に受け取る地域、自治体等にとってはいいのかなという気がします。

現実には、既に今回の道路運送法の改正の情報を自治体を得た結果として、例えば狭い地域の足はNPOで守るんだという、そういうメニューを既に自治体がつくってしまって進めようとしているところがあります。ただ実際には、NPOというのは、そこにやる気のある人がいなかったら成立しない話であるにもかかわらず、そういういわば体系づくりを自治体のほうがしてしまっている。こういう問題も現実に出始めていますので、全体の方向性としてはいいんですけれども、施策メニューとしてはこういうのもあるけれども、こういうのもある、またこういう考え方もできるという幅を持った形での提示が必要なのかなと思います。

それに関連しますが、事例についても、わりと成功事例として比較的有名な事例が常に出てくるという状況がかなりありまして、自治体がそれに飛びついてしまうというケースがかなり目立ちますので、事例についてもなるべく幅広く取り上げていただけるとありがたいと思うのと同時に、その事例について、先ほどの委員からのご指摘にもちょっと通じ

るところがありますが、必ず課題があるはずなので、実際にやったことによってどんな課題が見えてきているかというあたりも整理できると、それぞれの地域で検討するときに非常に役に立つのではないかと考えます。以上です。

【委員】 交通でも公共交通ということは結局、乗る人たちがいないといけない。でも今、多くの方は自動車に頼って、公共交通を使っていないということですから、そう考えると、行政の施策としていろいろありますが、市民をどうこれに巻き込んでいくかと。今の利用者ということだけでなく、利用していない人を巻き込んでいくという観点がすごく大事になってくるんじゃないかと思うんですね。

そういう意味では、まちづくりだとか、そういうものを支える人たちをどう育てていくかという視点もこの中に入れていかないと、せっかく便利にしても、やっぱり赤字になってしまって続かないということになるので、その部分の工夫ということについても、これから何か調べることができればと思います。

【部会長】 じゃあ、1回お答えいただきましょうか。大分いろいろな問題が出てきたようですので。

【交通計画課長】 まず、委員のほうから、現状から解を引き出すのか、将来展望をもとに行うのかという部分については、今回いろいろご意見をいただいているとおり、地域の問題については、新幹線とか基幹空港みたいに国が一定の方針を決めて、それを自治体にやりなさいという性質のものではないので、なかなか将来の絵をかいて、ここの方向にということは難しいのではないかという気がいたします。

先ほども申しましたけど、ここにつきましては、委員のほうから気持ちのほどを述べるというご指摘をいただきまして、今、鉄道につきましては国土交通省は、大きく新幹線については国が主導し、それから幹線交通につきましては国と当該自治体が協働する、地域については基本的には地方の問題ですという認識は基本的に鉄道部分については変わっていないんですけども、ただ、今、小泉内閣5年間でかなり地方のほう状況が厳しくなっていますので、我々としては何とか、せっかくある鉄道についても主体的に努力する自治体については何とか支援をしていけないか、それをどう支援していったらいいかなというところを考えていきたいと思います。したがって、バスについても鉄道についてもいろいろな工夫をして、主体的に頑張る自治体は全力で支えていきたいと考えております。

その一環で、今回新しい輸送形態というお話をさせていただいておりまして、委員のほうから、ピーチライナーが今度10月1日に軌道廃止許可が出まして、どうしていくんだ

というご指摘をいただきました。地方の公共交通を支えるには、やっぱりコストも下げてもいけないといけないのかなということで、ピーチライナーをつくった日本車両にもお話を聞きまして、やはりあれは信号のシステムも電気システムも車両もすべて高いので、なかなかランニングコストさえ回収できなかつたので、それで今、日本車両が考えているのは、IMTSの仕組みでハイブリッド・ディーゼルを使って、基本的な損益分岐点を下げるということを勉強しておられます。という視点からも、今回新しいモードについてご検討をいただいて、その導入についてどうお手伝いできるかということを書かせていただいたところでございます。

それから、同じく先生のほうから、自治体側の交通のプロデューサーになっているところはうまくいくんじゃないかということでもございまして、我々のほうも、すべての自治体について護送船団方式、あるいはばらまきのような施策をやることは全く考えておりませんで、主体的に取り組んでくれる自治体をどういう方法で支援できるのか、それについては委員のほうから、幅を持った選択肢を提案してほしいというお話もございましたし、それから委員のほうから、情報についてきちんとまとめられるセンターのようなものがあって、主体的に取り組む自治体があれば、そういうものを参考にして、一番近道、今、回り道しないでいけるようなことというのは、どういうことをしていってらできるのかという問題意識でございます。

特に委員のほうからご指摘があったとおり、有名な事例をカスタマイズしないでそのまま持ってくる結果、ランニングコストが非常に高く、うまくいっていないとか、そういう事例はおっしゃるとおりたくさんありますので、そういう課題の整理もしっかりするというご指摘を委員及び委員からいただいておりますので、そういったことも整理をさせていただいて、ご意見いただく参考にできるようにしたいと思います。

それから、委員のほうから、市民、それからまちづくり、それを育てる人についてのアプローチもするよという部分でございますが、本日、委員もおられるモビリティ・マネジメントという動きを、今、国土交通省と土木学会で共同で進めておりますが、全くそういう発想のものでございますので、こういったものもどう育てていけるかという観点で取り組んでまいりたいと思います。

すみません、ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【部会長】     じゃ、委員、お願いします。お待たせしました。

【委員】     私は技術系なものですから、技術の観点から意見を申し上げたいと思います。

今、20年後の日本の鉄道はどうしたらいいかという課題を鉄道関係者に投げかけて、議論しようとしているんですけども、この間、鉄道総研、日本で唯一の一番大きな研究所というのは、1つしかないから明らかなんですけども、要するに新幹線、都市鉄道はまあいい。あと地方鉄道というのは、地域交通に大いにかかわるだろうと思うんですけども、2万7,000キロ総営業キロの9,000キロぐらいが地方鉄道、分け方によりますけど、そのうちの6,000キロぐらいがJRです。

これは話が長くなりますから縮めて申しますが、とにかく安くして良い、サービス性能も上げ、安全性も上げ、さらにコストを下げる、これは二律背反なんです。それをどうやって両立させるかが技術だし、今いろいろな新しい技術ができているんだから、できないはずはないということを言っても反応が非常に悪いんですね。政策が悪い、つまり、公共交通というと、どこかからお金が出てくるということが頭にまずあって、もうちょっとうまく政策をやってくればお金がどこかから出てくる。つまり、技術屋自身が自立して、自分で何とかしようという意欲が失われつつあるような感じがして、私は将来を非常に悲観する面を感じました。

それから、きょうの話でも、5-1、5-2はIMTS、トヨタが愛知万博でやった非常に立派なもので、トヨタがやれば、これはまだコストは高いと思いますけれども、技術的には非常にいいものができていると思います。その裏のページに、JR北海道が一生懸命やっておりますデュアル・モード・ビークル、これも金がない上に、鉄道屋が一生懸命自動車に食い込んでいるものですから、もうちょっと自動車が一生懸命協力してやれば、まあ、お金も必要なんだろうと思いますけれども、もうちょっとましなものができると私は思います。

さっきのピーチ何とかというのは、私は最近勉強していないから知らないんですけど、鉄道会社ですね、日車とか。鉄道会社というのは高いのが当たり前だという発想なんです。だから、それを何とか自動車、まあ、バス会社でしょうけど、巻き込むような施策がとれないだろうか。

さっきどなたかが、計画技術のどこかセンターが必要だというお話がありましたが、こういうもっと基盤のレベルの車両技術、システム技術、これを真剣に考えるような組織といたしませんか、機関が欲しいと思います。そうじゃないと、どんどんそういう関係者の意欲が低下していつてしまって、技術がなくなってしまう。

ちょっと長くなって申しわけないんですけど、私は鉄道車両をやっていて大変難しいの

は、20年ぐらい前に広島電鉄に国の金で軽快電車というのをつくったんです。つくったところが重量電車になっちゃって、とても軽快とは言えない。その隙間にヨーロッパから低床車両が出てきましたね、小さい車輪の。何であれが日本でつくれなかったか。大変恥ずかしいと思います。

いろいろなことが、海外のまねが多いでしょう。日本の特に鉄道関係というのは旅客数からいったら世界一です。中国、インド、ソ連は除きますけれども。それでありながら、日本が独自のものというのは新幹線以降あまりないんです。これを何とかしなければといって、具体的にどうしろと今すぐは言えませんけれども、しばらく考えさせていただきますが、そういう心配を感じております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。交通の現場だけじゃなくて、あるいは事業者だけじゃなくて、それに供給している製造業のほうについても政策が必要じゃないかというご指摘かと思います。どうぞ。

【委員】 今回いろいろお話をいただきまして、最初、先生のお話があったように、要するに地域交通というのは個別化と一般化、この両方ありまして、これをどう融合させるかというのは大変難しい問題だと感じております。どちらかということ、個別化ということになると事例集になりがちなところがありますので、これをより一般化させるために今後議論がされていくんだろうなと思います。

先生のお話も、大変コストが高いというお話がありますが、その1つの問題としては、公共交通として、そのシステムをどうしても安全につくってしまいがちだというか、それは当然必要なことだと思いますけれども、今後、安全・安心ということを考えてときに、もう少し利用者も含めた形でシステム自体をもう1回考える必要があるのかなと感じております。

もう1つ、地域公共交通ということを見ると、定義が難しいということになると思いますが、例えば私が住んでいる北海道で考えると、地域というとらえ方よりも、低密度化という、低密度における公共交通のあり方をどうしようかということで少し切り口として考えると、既に公共交通のある側面が見えてくるのではないかなと。

そのときに、やはり利用者をどう取り込んでいくか。低密度だからこそ利用者にもっと協力してもらって、新しい公共交通のシステムをつくっていくということが必要なのかな、そういう観点で議論したいなと思います。以上です。

【委員】 地域の公共交通の利用を促進するという面から考えますと、もう少しどのような地域公共交通が利用可能なのかとか、どういったサービスが利用可能なのかということ、広く一般の市民にもっと知ってもらう情報発信の方法ですとか、広報ということにもっと力を入れてもいいように思っております。

と申しますのも、私がアメリカにいましたときに、そのときは1997年ごろだったんですが、実はいろいろなサービスが利用可能だったにもかかわらず、どのようなサービスが利用できるかということがわかりにくいことがありましたので、もっとこのような取り組みがされているとか、今後どのようなサービスがいつか利用可能になるとか、そういうことを情報発信することにもっと力を入れてもいいのではないかと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。どうぞ、委員。

【委員】 先ほどのご意見にも関連するんですが、今回の一番最初の現状認識のところに出てきたグラフというのが、昭和50年から分担率が自動車が上がって、公共交通が下がってきました。その現状認識があると思うんですが、まず具体的な事例というよりは、むしろ全体的な方針にかかわるところかと思うんです。

なぜそうなったのかということを考えますと、公共交通が劣化していった不便になったからという側面はあるかもしれないけれども、実はそうではなくて、車が売れたという側面はもちろんあるかもしれないけれども、車が売れたのは車に乗りたいと人々が思ったからであって、そう考えると、都市構造がそれとらせん状で変わっていったということもありますけれども、もともと20%の分担率が、シェアが変わったという現状は、やはり社会的なえも言えぬある種の流れがあったわけで、それはミクロにいうと一人一人の心の中の自動車依存習慣であったりとか、自動車に対するカッコいいなという思いであったりとか、そういうものがあって、その大きな流れの中で公共交通側は、旧態依然と言う言葉が過ぎるかもしれませんが、そのままやってきた。

トヨタとか日産が何十億円、何百億円も、すごいお金でコミュニケーションを国民と図りながら、車に対するイメージをカッコよくしていった一方で、公共交通手段はそういう手を打ってこなかった。ひょっとすると、この20%の何割か、大ざっぱに言って半分ぐらいはそこにあったんじゃないかなと思います。

だとすると、そこを戻すにはより一層、車と戦うという言葉を使いますと、そのための技術革新というのは絶対に必要である一方で、やはりイメージですとか、先ほどのコミ

コミュニケーションですとか情報提供というところにも大きな力を注いでいく必要があると言わざるを得ないのではないかと考えてなりません。

例えば一例ですけれども、名古屋市、7：3から6：4にというイメージを、目標を掲げて、いろいろな技術的なものを積み上げて積み上げて積み上げて、いろいろな需要予測の試算をしたところ半分までしかどうしても行けない。残りの半分はやはりいろいろなコミュニケーションによって、自動車を少しでも10回のうち1回でも控えてみませんかとか、あるいはこういう公共手段の情報がありますということを提供することによって、初めて6：4に到達できるのではないかという試算をしていらっしゃるところがございませぬ。

おそらくこれが同じように日本全体に関しても、場所によっていろいろと違いはあるかと思いますが、そういうところがあるんじゃないかと思ひます。ぜひその部分は、それをモビリティ・マネジメントと呼ぶのか、あるいはコミュニケーションと呼ぶのか、いろいろな呼び方はあると思ひますけれども、ぜひその部分に関しては技術にお加えいただきたいと思ひるのが1つ。

もう1つ、この議論を聞きますと、技術開発は置いておいてコミュニケーションをすればいいんじゃないかという議論に一見陥りがちなところがあります。技術で到達できないからコミュニケーションをやればいいんじゃないか。これは大きな間違いであって、技術の価値を高めるのがコミュニケーションであって、それは技術でいいものを提供することによって、それをきちんと社会にコミュニケーションをとることで、より使っていただくという意味で、技術の価値を高めるのがコミュニケーションであって、その一方で、コミュニケーションの価値を高めるのも技術である。いくらコミュニケーションしても大体交通手段がなければ、受け皿がなければ行動は変わらない。したがって、その両者は決して背反するものではなくて、密接な有機的なタッグを組みながら、何とかこの大きな潮流の中で、自動車依存化がだんだん進んでいく潮流の中で戦う必要があるんじゃないかなと思ひます。それが2点目のコメントです。

ぜひ、できれば要望としては、そういう形で次の資料をまとめていただけるとありがたいと思ひます。

【委員】 先ほど委員が、いろいろな成功事例だけ出すのはいかがかという発言をされたと思ひますが、私もその技術ということからいうと、例えばよく使う例でしたら、頭が痛くなって頭痛がして、病院へ行って医者に診てもらって、薬を出してもらって、飲んだ

ら治る。こういうことはよくありますね。別の人、自分も頭が痛くなった、じゃ、その薬を飲んだら治るかということ、必ずしもそうではない。別の原因で起こっている頭痛であれば、その薬は合わない。つまり、また医者へ行って、それで原因をきちんと見てもらって、それで、その頭痛に合う薬を出してもらって、飲んで、初めて治る。そうすると、別の薬が出てくるかもしれない、あるいはたまたま同じ薬かもしれない、こういうことはあるかと思いますが、つまり、薬はあっても、どの薬を選ぶのかということがきちんとできる医者が必要である。こういうことですね。

ですから、ここで検討していただくのは、新薬の開発なのか、あるいは今、地域に医者が少ないわけですから、その医者を育てるといふ施策を考えるのか、あるいは地域に医者がいないとすれば、遠隔医療のシステムの開発みたいなもの考えるのか、これはかなり違う話だろうと思いますので、そのあたりを整理していただきたいというのが最初なんです。

それから、今の委員の「自動車と戦う」という発言がありましたが、あるいは先ほどの委員の「利用者をいかに取り込むか」というご発言がありましたけれども、私は少し違う見方をしております、つまり自動車を使って、それで何の支障もなく社会生活を送っておられる方は、それはそれで結構ではないかと、こう思うわけです。

つまり、交通というのは手段であって、離れた地点で何かを行いたいがために必然的に出てくる派生需要であります。ですから、その手段を既に持っておられる方、あるいは本源需要が満たされている方は、それはそれで私は結構だと思います。それができない方に対していかに手段を提供して、豊かな社会生活を送っていただくか、これではないかなと思います。

ですから、公共交通を維持することが目的ではないだろうと思いますし、先ほど委員のように市街地の活性化であるとか都市計画といったようなことについても、豊かな社会生活を送るために、どういう交通手段が今足りないのか、あるいは何が必要なのかといった観点、つまり、交通手段の側から見るのではなくて、利用者の側から、今何が困っているのかという観点で見る。

そうすると、先ほど私、データの話申し上げましたけれども、どういう移動をしているかというデータは比較的まだ取りやすいんです。少ないにしても、まだある。しかしながら、交通手段がないためにどういうことができなかったかというデータはなかなかないんです。本来はそれをきちんと調べて、それが可能となるような手立てを講じるというこ

とが必要なのではないかなと思います。

そういう意味で、交通手段ではなくて、何が地域に欠けているのか、それを交通でどのように解消できるのかといったようなことを念頭に置いて、どのような方策が出せるかということを考えていければと思います。こう申し上げますと、ことは交通だけにおさまらないのであって、例えば私の今おります鳥取県でしたら、買い物のための公共交通を確保することはもちろんですけれども、それとは別に、例えば中山間地型のコンビニというものを開発して、それを各地になるべく配置するようにしましょうと。そのほうが安く上がる、便利になるということもあるわけです。

そうすると、何も公共交通を高いお金をかけて整備しなくても、そちらのほうがいい場合もある。そここのところが私は選択であって、どのような便利ですばらしい、言ってみれば商品、こういうものを提供して、それで地域の方に豊かな選択肢の中で選んでいただくことができるか、その中で交通部門としてはどういうことができるかといった考え方が必要であって、車と戦う話ではない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。課長からこの辺で何かご発言を。

【交通計画課長】 いろいろご指摘いただきまして、ありがとうございます。

委員のほうから、今ITを含めましていろいろ技術が進展している中で、必ずしも公共交通の部分の活用が十分に行われていないという点については、全くそういうふうにご考えておきまして、何とか、特に需要の少ない部分の公共交通について、現在の鉄道のシステムは非常に閉塞のシステム、それから車両についてもコストがかかりますので、山手線みたいなところは無理だとは思いますが、そうではなくて1時間に2本ぐらいしか走らない、もしくは2時間に1本ぐらいしか走らないような鉄道がかなりございますので、そういった部分について何か新しい取り組みをしたいという方がいたら、そういうことを応援できるような制度というのができないだろうかというのが、1つ、今、考えている部分ではございます。

それから、委員のほうから、どうしても安全なものという部分で、システムは非常にハードルが高くなってしまふ、低密度化の部分というのは利用者の協力を得ないといけないという部分も、そこは委員のほうから、ただ地域としてそういう選択をしたり、自動車でもいいという地域があれば、それはそれでいいというのは全くそう考えておきまして、どんどん地域によっては高齢化が進んで、70歳を過ぎますとかなり事故率が上がりますので、その地域の方々はやっぱり公共交通が必要だということがあるところを、なかなか、とは

いっても業ではできませんし、今、コミュニティバスについては一般財源をかなり投入して維持されている現状ですけれども、その部分を何とか投入量を減らして、よいサービスにすることができないか、もしくはそういう工夫をしたい自治体をどうやってお手伝いできるかというのが非常に大きな、今回ご議論いただきたいことでございます。

そういう意味で、安全の部分がかかると、鉄道局、自動車交通局、難しい部分もあるんですけど、何とか答えが出せればいいと思っておりますので、またご指導を賜ればと思います。

委員、委員は共通的な部分がございます、委員も例えとして「車との戦い」とおっしゃったと思います。国交省はかつては「車社会からの脱却」という言葉を使っておりましたが、現在は「共生」ということで、両方適切に分担して、車のほうも、車だけよければいいということじゃないという認識で、どうやったら最適なものにできるかということを探索してまいりたいと思います。

それから、委員のほうから「利用者の側から見るべき」というご意見をいただきまして、繰り返しになって恐縮ですけど、地域のニーズというのは非常に多様ですので、なかなか一般解をこうすることでやりなさいというのは難しいと思います。どうやったら主体的に取り組む地域に自由にやっていただけるのか、今、国の補助とか制度はかなり画一的になっていますので、そこを柔軟にできるようなことはないだろうかという問題意識を持っておるところでございます。

そういう意味で、事例について取りまとめて提供できるシステムと、支援する方策というのは両方可能だと思いますので、先ほどの情報センターなるもののお話と、それから事例、それから具体的な支援をどうしていくかというところ、それぞれ相反するものではありませんので、どんどんアドバイスいただければと思います。よろしく願いいたします。

【部会長】 私のほうからも、冒頭局長から鉄道事業法とかバスの事業法とか軌道だとか、こういう話まであったので、お覚悟のほどはよくわかったつもりですが、便乗して、全部今回処理できると思わないんですけれども、今、佐々木課長からお話があったように、日本の補助制度というのは、かつてはある決まったメニューに対して補助をつける、こういう格好だったんですが、競争的な補助制度が随分入るようになりました。イギリスのローカルトランスポーターションプランみたいな、こういう話と、委員のおっしゃったような話はどうかっついていくんだらうか。

もっと競争的にしたらとか、提案型にしたらとか、あるいはキピタスみたいに自治体相

互で学ぶような仕組みをEUではやっているけれども、日本はそういうのはどうなっているだろうか。あるいは設計基準も、日本の安全基準を緩めるといのは、なかなかお役所は責任の関係で新しい技術の導入の方向に動きにくくて、先生のお話の技術革新にもなかなかそういう理由で対応できなかったことが多いんです。

例えば高速艇を東京湾で入れようとしたら、オーストラリアの船が改造費で倍の値段になってしまったこともありました。こんな話だとか、あるいは技術開発も、日本はグループを組んで、お国が決めて、先ほどの広島のような格好でやるんですが、昔70年代、60年代でしたか、アメリカで新交通を開発したときは、最初の提案を何十社も募集しておいて、それで10社ぐらい選んで、そこに開発支援をして、ある程度開発できてきたら、その中のいいやつについてだけデモンストレーション・プログラムとして、日本の新交通モノレール補助みたいな制度を適用するというふうに、何か仕組みとしてそういう技術開発から実際のところまでなってきたんですが、日本はなかなか、わりあい切れた格好になっていました。技術開発も、新交通のときはバスも鉄道も、日本でいうと軌道も含んだシステムの開発で、現実にも今、倉庫だとかゴルフ場だとかでは当時の技術が使われているとか、こういう自由さという問題もあります。

それから、規制緩和が1つの方向だといってずっときたんですが、少なくともメキシコシティがかつて民営化されたバスが公営に戻った。今回のソウルのバスの改変も、あれはまた公的機関のほうにバックしてきた。つまり規制緩和から公的な役割に、どういう格好でどういう長さで変わっていくのか、あるいは一方通行なのか、変わるとすると、変わるような制度をどうやって入れていくのか。

ちょっと長くなって恐縮ですが、例えば日本の政府で公共交通になかなか手が出せなかったのは、部分市場、ラッシュ時だけサービスするとか、ある路線だけに参入するという、そういうところに新たな業者が入ってきたときに、全体が壊れるということをずっと恐れて、なかなかいろいろなことができなかった。しかしながら、全体のほうはものすごい非効率で、その全体をひっくり返す方法が見つからなくて、部分から直していくこともできなかった。こんなこともあったかと思えます。

最後に、そうは言いながら、よくぞまあ、この時代でもタクシーとかバスが残っているなという面もあって、それはかつて優良企業だったときにいろいろなサイドビジネスをやっておられて、それで何とか持っている。したがって、場所場所の現象はそれぞれですが、日本の制度とそれがかわっているところは共通の問題点や政策対象の部分が結構ありそ

うな気がします。

最後にもう1つだけ言いますと、新交通の構造基準を決めたときは、鉄道の構造と道路の構造をあわせて、かつて別の役所だった、その事情で大変過大な設計になっているんじゃないかという議論はずっと前からありますが、そんなことも1つの例です。

したがって、今回のテーマに合うかどうかかわからないんですが、いろいろな地域の問題から考えたときに、この国のやり方とか制度とかを変えられる余地があるとすれば、こんなことがありますというのを次回以降ぜひまたご発言をいただいて、いろいろなことをまたお役所のほうでも検討いただけるような、そんな場にしたいと思います。

【委員】 感想なんですけれども、さっき先生は技術的にもっとというお話があったんですけども、私は技術のことはわからないので、資料3の5 - 2のDMVというのを拝見して、見た目にも確かに、何かこの写真はかしいじゃっているようにも見えるし、これで本当に動くんだろうとか、そういう気持ちを持つんです。別の写真を見ると何かもっと歪んでいるようなものもあります。でも、私はこういうのはすごく大事だと思っているんです。

先ほど宿利局長のお話にもあったけれども、サービスとサービスの間とか、技術と技術の間とか、そういうものをうまく生かしていかないと、現在のような公共交通の危機的な状況は解決できないと思っています。

それで、きょう、皆さんのお話を聞いていて思ったんですけども、やっぱり何か新しい局面とか新しい技術というものをうまく取り込めるような土台とか、あるいは制度的なインフラをつくってやるのが、今回の部会の一番の目的かなと思っています。具体的に言うと、例えばそれぞれの地域でうまくいったことは、ローカリティがあるので、ほかの地域には援用できない。今、先生のお話があったけれども、

だけれども、その背景に何があるのかということは何人かの委員がご指摘されていましたが、例えば組織のつくり方だとか、あるいはある特定の集団で技術を蓄積する、経営学でいうとナレッジ・マネジメントなんていう言い方をしますけど、そういったことを制度的にもできるようにするとか、あるいはそういったことを支援してやるとか、そういうことがこの部会の役目なのかなと理解しました。

それからもう1つはインセンティブだと思うんです。じゃあ、そういう組織をどうやってだれが作るか、積極的になる要因がどこにあるのかということで、今、先生の回答例が出されていましたが、例えば幾つかのグループに技術開発を任せて、それでコン

べをすとか、あるいは自治体間の競争があるかもしれないし、補助金の出し方も、昔の補助金というんじゃなくて交付金みたいな形だと、いろんな提案型になったり、ある意味じゃ、ものすごくソフトな面の技術革新だと思うんですけども、そういうものを公共交通の中でどう応用できるのかという議論をしなければいけないなと思いました。

我々の経営学の中で経営組織論というのがあるんですけど、私のところにいた学生が、新幹線ののぞみの開発プロセスというのを組織論的にやったんです。今、先生の話聞いていて本当にそのとおりだと思ったのは、あのときに、要するにJRが要素技術についてコンペさせて、コンペしただけじゃなくて、それを融合して自分の中に取り込んでいくという開発プロセスなんですけれども。企業だと特定目的なので、合目的にそういうインセンティブとか組織づくりというのは簡単なんだけれども、公共だとなかなかそれができないところがあって、それは一般的に言われている言葉で言うと、縦割りであったりとか部局間の問題だったりするところがある。その辺を解決するような横断的な議論をして、皆さんのお話をまとめると、要するにアウトカムをいかにどうするかということだから、その要素をうまく活性化できるような、要素を組み合わせできるような組織の議論をすればいいのかなと思います。以上です。

【部会長】     ありがとうございます。どうぞ。

【委員】     先生は、私が言いたいことをと言っちゃ失礼ですけども、大変うまく言ってくださったと思うんですが、まず安全性を高めれば絶対コストが上がるとは思わないでほしいと思うんです。新しい技術を入れれば、安全性を高めながらコストも下げられる可能性は十分ある。特に鉄道みたいな、要するに古い技術で成り立っていますから、その鉄道技術という枠を壊して、もっとほかの技術を融合させればその可能性は十分あると思います。

それから、私は40年間、鉄道・自動車両方やっています、何とかお互いに融合させられないかと思っているんですが、相変わらず縦割りで難しいんですけども、鉄道システムと自動車交通との競争という意味では勝負がついているんですね。高速、大量輸送、新幹線、都市鉄道では鉄道で、あとは、そうでないところは自動車が勝っているわけです。だから、競争ではなくて協調、いかにうまく融合するかです。

先生は新交通システムのお話をされましたが、私も20年ぐらい前に、ほとんどそれにどっぷりつかってしまっていて、幾つかのシステムの計画に参画したんですが、今、完成しているのは、そのときに駐輪場とか駐車場を考えなかったんです。つまり、交通というのは

ドアを出るところから目的地のドアに入るまで、すべてサービスを行うのが交通サービスです。ところが、公共交通機関というのは乗り合い式ですから、細かいことは言いませんけれども、乗り合い式にするとライン交通にしかならないんです。

ところが、人間が行きたいところ、目的地というのは平面上の自由な点ですから、ネットワーク交通でなければできない。それはお客さんが乗りかえることによって、ネットワーク交通の機能をようやくライン交通が果たしているわけです。それを十分踏まえた上で、まずは端末をどうするか。ここでライトレールとか、いろいろな議論がありますけれども、そのとき端末はどうか。

近くに住んでいる人はいいです。そうでない人は、使えないです。地方ではまずは車ですから、車をどうするかということを考えなければ、乗客がそんなに増えない可能性がある。その辺も考えて、全体としてドア・ツー・ドアの交通サービスをどうするかという観点から、これから考えていただきたいとお願いいたします。

【委員】 自動車と公共交通の戦争という話がありましたけれども、ただ、国として、交通について行政の目的としてどうあるべきなのかということがやっぱり大切だと思うんです。例えば資源の問題であり、環境の問題であり、道路の渋滞、あるいは事故の問題、いろいろなことがあると思いますし、さらには利便性の関係、この辺を国としてどう進めるのかということが大切だと思います。ですから、そういったことが活性化であり、再生の道だと思いますので、ひとつ今後よろしくお願いしたいと思います。以上です。

【委員】 先ほどのご説明の中で道路運送法の一部改正というのがありまして、私、今、参考資料の2 - 3ページというのを見ているんですけども、ここで市町村バスとかNPOによるボランティア有償運送の制度化、こういうことがうたわれております。それ自体は私は非常に結構なことだろうと思うんですけども、今1つ、多分課題として挙げられるのは、こういう仕組みをつくって、それで公的な金を入れて運送するといったようなことはあり得るんですけども、NPOによるボランティア輸送なんていうのは財政基盤が非常に脆弱で、ボランティア意識が高いときにはいいんですけども、それがだんだん時とともに薄れてきたら、どうなってしまうだろうということがあるんです。

この財政基盤というのをいかに確立して、その中身は有償ボランティアで私はいいと思うんですけども、それを維持・運営する仕組みの財政基盤、あるいは組織としていかにきちんとしたものをつくっていくかという視点が、今必要なんじゃないかなと思っております。

例えば、中身は有償ボランティアであっても、それを今までの地域の交通事業者、バス事業者など、あるいはタクシー事業者が、新しい分野として取り組むようなことも私はあっていいんじゃないかなと。あるいは、地域住民がNPOをつくってボランティア輸送する。ノンプロフィットだけではなくて、場合によってはコミュニティビジネス的に若干のプロフィットが生じるようなやり方というのもしかしたらあるかもしれない。しかしながら、これは誤解があればまた後で訂正いただきたいんですが、現在の改正された運送法では、有償ボランティアができる適格性というのは、ノンプロフィットであることが組織的に保証されているといったような決まりが多分あるんだろうと思います。

そうではなくて、仮に万が一うまくいって、プロフィットが生まれた場合でも、それを例えば地域の交通に関する何らかのファンドをつくるなり、結果的にそのプロフィットが私的に使われないような仕組みをつくることによって、だれでもこのボランティア有償運送なんかに携わることができて、うまくいけば、コミュニティビジネスなり一般のビジネスとしても成り立つような、つまりそういう一種のインキュベーターみたいなものですね。例えば四日市とか醍醐とか、地域のいろいろな商店あるいは病院等の協力を得ながら運営できているような仕組みもあると思います。

ああいったものは最初は多分プロフィットを得ることは難しいと思いますが、それを育成していく過程で、もしかしたら巣立っていく可能性もある。そういった可能性についても、この道路運送法の面で可能性を探るといえることが必要なのではないかなと思いますので、またこれについては改めて提案させていただきたいと思います。

【委員】 1点だけ。先ほどの発言で少し誤解が生じたところがあるかもしれませんが。少々短い時間で説明しようとしたので、ちょっとわかりづらいところがあったかもしれませんが、いずれにしても、公共交通の活性化をうたいながら、その一方で自動車との共生を図る、これは当然ながら非常に難しいお題でありながら、それを目指すべきである中で、やはりモーダルシフトの議論は避けて通ることはおそらくできないだろうと。

そのモーダルシフトをいかに図るのかということも、共生の社会の中でのモーダルシフトのあり方というのが必要で、おそらく今回の地域の取り組み等々をまとめる上で、その点というのをもう少し強調してもいいんじゃないかなと感じます。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか、宿利局長からも何かご発言がありましたら。

【総合政策局長】 先ほど来、委員の皆様のご意見を承っております、実は私どもの

基本的な問題意識、どういう問題認識を持って、どういう解決の手がかりを得たいかというのと、皆さんがご指摘いただいたものはほとんど一致していると思うんです。いろんな切り口からご意見をいただきましたけれども、それほど地域の交通をどうするかというのは多面的であり、先ほど来出ているように多様であり、難しいテーマだと思っております。

ただ、常に万能薬はありませんけれども、きちっと先に進めていく努力というのを怠って済まされる状況ではなくなっているということ、それから行政も、1年単位で次に進めていけないといけない柔軟な施策展開が求められておりますから、今回いろいろご議論いただいて、こういう方向で進めてみようかというものができ上がったとして、しかし、それはでき上がった瞬間からまた検証しながら、場合によってはまた次の年にそれがより拡充されるとか、よりいいものになっていく、そのぐらいの頭の構造でやっていきたいと思っておりますので、ぜひ、まさに土俵がないということをお願いしたいと思えます。

最初に、地域というのをどう考えるかというのがありましたけれども、佐々木君からお答えしたように、本当の大都市の首都圏、東京都23区の地域交通をどうするかみたいなレベルになると、これはなかなか一筋縄ではいきませんし、ちょっと事情は違うかもしれませんが、しかし、東京23区の中にも地域の交通問題というのはあるわけでありまして、ここで議論して出てきた幾つかのパターンがそこに当てはまるということは十分あるわけです。

ですから、その意味では結果として、全国のあらゆる地域で、もしその気になっている地域の関係者が考えれば、使えるようなメニューだとか役に立つ情報とかノウハウだとか、そういうものをこの審議会の場で提供できるということは可能ですし、私どもは期待しておりますから、そういうスコープでご議論いただければと思っております。

いずれにしても、きょういろいろいただきました問題意識について、可能な限りデータを整理し、次の議論がやりやすいような形で作業をやりまして、しかも余裕を持ってまた委員の皆様にお送りして、限られた時間を有意義に進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくをお願いしたいと思います。

【部会長】      ありがとうございます。

それでは、5の「今後の進め方」について、事務局からご説明をお願いいたします。

【交通計画課長】      資料4のほうをごらんいただきたいと思えます。冒頭、局長のほうからもお話がございましたとおり、今後具体的な制度化ということも念頭に置きまして、第2回、第3回で公共交通活性化・再生のための地域の主体的な取り組み、それに対する

支援のあり方、及び新たな輸送形態の導入促進について、中心にご議論いただきたいと思っております。

本日いただきましたとおり、課題について、大都市部、都道府県庁所在地レベル、それに準ずる都市レベル、さらにもっと人口希薄なレベルなど、議論しやすいように問題を少し類型化、整理させていただいた上でご議論をいただければと思っております。

それから、11月下旬から12月上旬ぐらいに中間取りまとめをいただきまして、その後、年明け以降、またご議論、このときには今の公共交通のあり方全般について、今の事業中心の考え方なども含めて広い議論をお願いして、6月ごろに取りまとめをお願いしたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明について、何かご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今の事務局のお考えに沿って議論を進めてまいりたいと思います。本日は大変広い範囲の、しかも大変重要なご指摘ありがとうございました。今、局長からお話ございましたように、少し整理をして、またご議論いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

最後に事務局から連絡事項がございましたら、よろしく願いします。

【交通計画課長】 本日冒頭、若干不手際がございまして、申しわけございませんでした。また本日は長時間、ご議論、ご提案をいただきまして、まことにありがとうございます。

それで、1つお願いでございますが、一番最後についてございますお手元のスケジュール確認表に、もし本日可能でございましたらご記入いただきまして、お席にお残しいただくか、本日もスケジュールがおわかりにならない場合は、9月20日(水)までに事務局までファクスまたはメールにてご連絡をいただければ幸いです。

あと、また、きょういろいろご指摘いただきましたが、状況に応じて、部会とは別に個別の委員の先生方にお知恵を拝借に伺うこともあろうかと思いますが、その際はどうぞよろしく願いいたします。

本日は長い間ありがとうございました。これにて閉会とさせていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

了