

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第2回）

平成18年10月23日（月）

【交通計画課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会交通体系分科会第2回地域公共交通部会を開催したいと存じます。

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。

初めに、前回の部会以降、国土交通省の人事異動がございましたので、ご紹介させていただきたいと思います。

まず、影山前総合政策局次長の後任の福本次長でございます。

【総合政策局次長】 福本でございます。いろいろご指導いただきます。よろしく願います。

【交通計画課長】 それと、今、別用でおくれておられますので、深澤前道路局企画課道路経済調査室長後任の縄田室長につきましては、後ほど、またご紹介させていただきたいと思います。

本日は、佐藤委員、鈴木臨時委員、兵藤臨時委員、藤原臨時委員より、所用のため、ご欠席とのご連絡をいただいております。またけさほど、山内部会長代理から、急用のため、出席できなくなった旨、先ほどご連絡いただきました。したがって、資料ですとかには、山内委員ご出席となっておりますが、ご了承いただきたいと思います。また、中村臨時委員、藤井臨時委員からは、ご出席のご予定ではございますが、少しおくれてご出席という連絡をいただいております。

それから、本日、オブザーバーといたしまして、金沢市の武村都市政策局長様、それから広島市の岡村都市交通部長様にご出席をいただいておりますので、また、適宜、ご意見等いただければと思います。よろしくお願いいたします。

配付資料のご確認をお願いいたします。

配付資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿、資料1から資料5までとなっております。ご不備な点等がございましたら、事務局のほうまでお知らせいただければと思います。

恐れ入りますが、写真撮影等は、ここまでとさせていただきたいと思います。

それではさっそく、議事に入らせていただきたいと思います。これからの議事の進行は、

森地部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】 おはようございます。お忙しい中、遠路、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。早速、始めたいと思います。

今日の議事の進め方ですが、先に資料を通してご説明をいただいて、それから各パートごとにご議論いただくと、こういう格好で進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、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、資料のご説明を申し上げます。

まず資料1でございますが、こちらは前回第1回の部会で、各委員からいただいた主な意見を取りまとめておりますので、適宜、ご参照いただければと思います。

続きまして資料2でございますが、こちらは本年7月に、私どもで開催いたしました、都道府県交通主管課長会議に際しまして、自治体に対し、地域の公共交通に関する取り組み等について、アンケートを実施しましたが、その結果を取りまとめたものでございます。会議出席の47都道府県・15政令指定都市のうち、41都道府県・12政令指定都市から回答がございました。結果につきまして、ざっと、ご報告申し上げます。

1ページの間1、市町村が公共交通に関する総合的な計画を作成することの有効性については、回答自治体の81%が有効としており、理由としては、地域住民に最も身近な市町村が主体的に公共交通のあり方を総合的に検討する必要がある、まちづくりと一体となった計画であれば意味が大きい等としており、19%がどちらともいえないとしており、理由としては、2ページにございますように、予算等で実効性のない場合の計画は有効性に乏しい等としております。いずれにいたしましても、有効でないとしたしているのは0%でした。

次に、公共交通の利用円滑化のための取り組みに関しましては、3ページ問2の具体的取り組みとして、最も多かったのは、40の自治体がバスの専用レーン、優先レーン、PTPSの整備などを挙げており、5ページの間3では、検討している施策として、バスの路線再編に伴う基幹交通手段とフィーダーシステムの構築などを挙げております。

次に、7ページ問4の、公共交通の利用円滑化にとっての支障につきましては、自治体の財政状況の厳しさ、国、自治体、事業者、警察等関係機関の調整に時間がかかること、市町村等の人材不足などを挙げております。

8ページの間5、国に望む施策・支援としては、自治体の負担軽減のための補助等支援

の拡充、時刻表、運賃表の標準化、国、警察、事業者の施策の整合性の確保などを挙げております。

次に、マイカーの流入規制に関しましては、9ページの間6で、回答自治体の28%が取り組みを実施、17%が検討中で、あわせて45%でございます。一方、取り組みも検討も行っていないのが47%となっております。

10ページの間7の、マイカー流入規制に際しての支障としては、警察、地元商店街等、地域の合意形成の難しさなどを挙げております。

次に、鉄軌道路線維持に関して、11ページ間9で、上下分離について、回答自治体の21%が何らかの取り組みを実施、23%が検討中となっております。

また12ページ間10の、鉄軌道事業者への補助については、円グラフの 、 、 双方、あわせて69%の自治体を実施しております。

13ページの間11の、鉄軌道維持に際しての支障については、財源がないこと、地域が一体となって支える気運の醸成が欠けていることなどを挙げており、14ページ、国に望む施策としては、欠損補助等補助制度の拡充、運転手等の人材育成の支援、DMVなど新たな手法への支援等としております。

次に、バス路線維持に関して、15ページ間13で、何らかの取り組みを行っている自治体は92%に上り、内容は、市町村の行う事業への補助や、モビリティ・マネジメントの試行などを挙げております。

16ページの間14、バス路線維持に際しての支障といたしましては、県民のみずから利用する必要があるとの認識不足や、ノウハウ、情報の不足、コミュニティバスを運行する場合の既存タクシー・バス事業者との調整の困難性などを挙げております。

17ページ間15、国に望む施策としては、市町村が主体的に取り組む場合の交通計画策定等への支援、国の補助要件の拡大、効率的な交通システムへの転換の際の支援といった要望施策のほか、ご意見として、鉄道やバスは大都市部の発想では民間の営利事業だが、大都市部以外では道路等と同じくインフラであるといったものをいただいております。

最後、18ページの間16でございますが、市町村合併に伴い、コミュニティバスの路線再編等何らかの対応を実施した自治体は49%、検討中は19%で、あわせて68%になっており、内容としては、都道府県からの支援の拡充、協議会の設置などを挙げております。

以上、早口でございましたが、資料2のご説明でございました。

次に、お手元のA3横紙の資料3を、ごらんいただきたいと思います。こちらは、「公共交通に関する政策課題と対応について」でございますが、こちらについてご説明を申し上げます。この資料は今後、委員の皆様にご議論いただくために、たたき台の資料として、公共交通に関する課題や対応などについて、事務局案を取りまとめたものです。

まず、表紙目次をめくっていただき、1ページ目をお開きください。

内容のご説明の前に、資料の見方についてご説明申し上げます。

まず一番左の縦の列でございますが、こちらは公共交通に関する主な具体的課題でございます。これは公共交通に関する課題として、事務局として検討したもの、前回の本部会でご意見としていただいたものを列挙しており、横欄の冒頭でございます白抜きの項目ごとにグルーピングしております。

2番目の列は、左列の課題を解決するために有効と考えられる対応例でございます。これは事務局として想定したもの、前回の本部会でご意見としていただいたもの、そして現在行われている対応例を内容としております。

3番目、真ん中の2列でございますが、こちらは左列の課題を解決するために、活用することができる補助制度等をはじめとする、具体的な現行の制度の個別例でございます。

4番目の列は、左列の課題について、現行の制度の活用など現在行われている対応施策では、カバーしきれないと考えられる事項でございますが、したがって、今後、この現在の施策ではカバーし切れていない部分に対する具体的対応、施策の検討が必要と考えております。

最後5番目の列は、資料2でご説明した都道府県アンケートから、左列の課題に関連して、自治体要望等を具体的に列挙しております。

もう一度、戻っていただきまして、目次をごらんいただきたいと思います。

先ほどの課題に関しましては、地域ごとの整理をしております。こちらの課題に関しましては、地域の特性等がございますので、地域ごとの整理を基本としておりまして、その中でも各地域に共通のものに関しまして、これら共通のものを1ページから4ページまでで各地域共通の政策課題と対応として、 から までの項目ごとにグルーピングして整理しております。そして5ページ以降の2.で、「各地域毎の政策課題と対応」を、三大都市圏、政令指定都市、県庁所在地クラスの都市などの地域ごとに整理しております。

それでは内容のご説明に移ります。

1ページ目でございます。最初に1ページ、1.「各地域共通の政策課題と対応」からご

説明申し上げます。

まず、1列目の公共交通機関の連携に関する課題としては、第1欄目に、で、鉄道駅・バスターミナルなどの交通施設の構造上の問題などにより乗り換えが不便なケースがある、乗り換え情報が不足し、円滑な乗り換えができず、乗り換えに時間・手間がかかるケースがある、鉄道の駅前までバス路線が接着していないケース、タクシーの活用ができていないケース等がある、鉄道・バス等のダイヤ等の連携が不十分であり、接続がうまくいかず、乗り換えができなかったり、長時間待つケースがある。結節点の改善が事業者の取り組みに任せておいては進まない、ドア・トゥー・ドアのサービスという観点で考える必要があるといった課題を、例示いたしました。

これに対する対応例としては、2列目にある、結節点を改善することで、乗り換えを容易にする、事業者間の連携・調整を促進する、公共交通をサービスのネットワークで検討する、タクシーのさらなる活用を考える必要があることなどが考えられますが、3列目の現行制度の例など、現行制度など現行の対応でカバーし切れないと考えられる事項としては、4列目に、三大都市圏・政令指定都市以外では、事業者間を調整してハード整備を推進するスキームはないこと、駅施設の整備などハード整備を伴わない事業者間の調整については、既存制度で対応できるスキームはないことなどが考えられます。

また、第2欄目の運賃に関する課題としては、運賃を複数回払ったり、互換性のない運賃支払いのICカードでは利便性が低い、運賃の合計で考えると割高感があるといった課題を例示しており、これに対する対応例としては、2列目にある、ICカードの共通化を促進する、割引の充実等により運賃の低廉化を図ることなどが考えられますが、現行の対応例でカバーし切れない事項として、4列目に、乗り継ぎ時には初乗り運賃が加算されることを挙げております。

次に、公共交通機関に関する情報提供に関する課題としては、公共交通の情報発信・広報の取り組み不足で、公共交通の利用に関する情報が不足している、公共交通に関する緊急情報・運行障害情報等が不足している、自動車業界は巨額の費用負担によりイメージを醸成し、国民とコミュニケーションを図ったのに対し、公共交通サイドは公共交通利用促進のための広報活動等に努力不足があったのではないかと課題を例示しており、これに対する対応例としては、2列目にある、時刻情報、運賃情報等公共交通の利用において有用な情報をわかりやすく提供する、一の交通機関において、他の交通機関に関する情報も提供する、地域の公共交通関係情報を総合的に提供することなどが考えられますが、

現行の対応例ではカバーし切れない事項として、四列目にある、情報提供手段の拡充が必要ではないか、各事業者単体で情報が完結しており、複数モードにまたがるような情報提供が行われていないようなケースの解消が必要ではないか、事業者の情報提供への取り組みの積極化が必要ではないかといったことなどが考えられます。

次に2ページ目でございますが、地方公共団体の公共交通に関するノウハウの不足に関する課題としては、技術・知見のある人材不足・情報の蓄積不足、地域で検討を行う際のデータ不足といった課題を例示しており、これに対する対応例として、2列目にある、情報センター、技術センター的なものが必要ではないか、大学研究者のネットワークの活用を図るべきではないかなどが考えられますが、現行の対応ではカバーしきれない事項として、4列目で、ニーズの増加に合わせた体制の整備が必要ではないかと考えております。

次に、地域の取り組みに関する課題につきましては、住民等の取り組みに関するものと、地方公共団体等の取り組みに関するものに分けており、まず、住民等の取り組みに関しましては、公共交通のあり方を決めるに当たって、住民等の参加が必要、公共交通機関を利用しない人を巻き込んでいくという視点が必要といった課題を例示しております。これに対する対応例として、2列目にある、住民等も参加した総合的な交通計画の策定、住民等による公共交通の利用促進などが考えられますが、現行の対応ではカバーし切れない事項として、4列目で、鉄道・バスなどといったモードごとの活性化が中心で、地域全体での複数の関係者による協議の方法に定められたルールがないことや、地域全体での大規模なモビリティ・マネジメントは行われていない、情報・ノウハウ不足などが考えられております。

次に、地方公共団体等の取り組みに関しましては、課題の2番目の欄でございますが、地方公共団体が交通のプロデューサーとなる意識が必要といった課題を挙げており、これに対する対応例としては、2列目にある、地方公共団体による総合的な交通計画の策定、地方公共団体による公共交通の利用促進などが考えられますが、現行の対応でカバーし切れない事項として、先ほどの住民等の取り組みの場合と同様のものが考えられるとしております。

次に、まちづくりとの連携につきましてでございますが、これにつきましては、中心市街地の活性化と連携して、公共交通機関の活性化・再生も重要な課題、まちづくりと公共交通のあり方は、一体として議論すべきといった課題を例示しており、これに対する対応例としては、2列目で、ソフト・ハード一体となった施策の展開としております。

次に3ページでございますが、交通事業者が疲弊しており、経営努力で対応できない分野への対応と、これに関する課題といたしまして、経営努力だけでは維持できない路線が増大していることを例示しておりまして、これに対する対応例としては、2列目にある、上下分離の導入、管理の受委託の導入などが考えられるとしておりますが、現行の対応ではカバーし切れない事項として、4列目で、現在導入されている上下分離や管理受委託制度について改善の余地はないかと考えております。

次に、技術開発・技術革新に関する課題としては、鉄道車両の導入には多額の費用がかかる、バス市場は乗用車やトラックに比べて市場が小さく、民間に任せておいては開発が進まない、鉄道・バス・船舶といった現在のモードにとらわれない輸送形態の出現、マイカーの快適性に比べ、公共交通車両の快適性を向上させる余地があるのではないかと、ICカード等、技術革新の成果による視点の変化を意識する必要があるのではないかと、車両技術・システム技術を真剣に検討する組織が必要、コスト削減と安全性向上の両立を検討する必要があるのではないかとといったものを例示しております。これに対する対応例といたしましては、2列目でそれぞれ、鉄道に関する技術開発を促進する、鉄道車両に係る企画や部品の統一を推進する、快適に利用できる車両の開発を促進する、都市部の大型バス・道路狭隘地の中型バス、コミュニティバス、プティバス等、多様なニーズに対応した車両の開発を促進する、既存のモードの技術にとらわれない、新たな技術開発が必要ではないかなどが考えられるとしておりまして、現行の対応ではカバーし切れない事項として、4列目で、より低コストで、より利用者のニーズに対応した公共交通に関する技術開発や、規格統一等が必要ではないかと、技術開発・実用化等に対する支援環境が不十分ではないかといったことなどが考えられます。

次に、交通流対策に関する課題でございまして、都心部においては、道路渋滞により、バスの定時運行が阻害される、交通信号に影響され、定時性が確保されない、専用レーンを遵守しない自動車があるため、専用レーンの効果が低下する、駅周辺部やバス停付近への自動車の駐停車等により、利用者の円滑な乗降が阻害され、所要時間増加につながる、混雑時にバスの運行により渋滞が発生し、定時運行も阻害されているといったものを例示しております。これに対する対応例は、2列目で、過度なマイカー利用を抑制するため、都心部へのマイカーの流入について適切に管理すること、例えば、交通規制やロードプライシング等を挙げており、また公共交通機関優先の信号制御を行うこと、バス専用・優先レーンの徹底を図る、公共交通優先の考え方（トランジットファースト）を普及させ

る、車から公共交通へのモーダルシフトを促進する、連節バスを導入することなどが考えられますが、現行の対応ではカバーし切れない事項として、4列目で、地方自治体、公安委員会等を巻き込んだ形で、総合的な交通対策を協議する場として、現在、オムニバスタウン推進協議会等がございますけれども、予算制度であり、法的な位置づけを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないかといったこと、連節バス導入に当たっては、地方自治体を中心に道路管理者、公安委員会等が参画する委員会が設置されているが、法的な位置づけを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないかといったことなどが考えられます。

次に4ページ目でございます。交流拡大・観光との連携に関する課題としては、交流拡大のための基盤としての公共交通整備が必要、観光客への交通機関に関する情報提供が必ずしも十分ではない、マイカー以外の交通機関が存在しない地域では、マイカー以外の観光客の足の確保が問題となる、観光地へマイカーが集中し、公共交通機関の良好な走行環境が確保できないケースがある、人口減少下において観光客を取り込むことにより、公共交通の利用客増加を図るといった課題を例示し、これに対する対応例としては、2列目で、観光客に対し、公共交通機関のPRを行う、観光地を周遊する列車の運転や、バスサービスを提供する、観光地外縁部に駐車場を設置して、観光地まではシャトルバス等を運行する、観光地の足としてのタクシーの活用を図る、旅客船事業者と地域との連携による交流人口の拡大などが考えられますが、現行の制度では、4列目で、観光地の二次交通問題を主として扱う場が不十分ではないかと考えております。

次に、バリアフリーに関する課題としては、駅舎外～駅舎などの移動に段差があり、円滑な移動が難しいため、エレベーター、エスカレーター等を設置する必要がある、バス停とバスとの間に段差があり、円滑な乗降が難しいため、段差を小さくする必要がある、大都市のターミナル駅などにおいては、さまざまな交通が集中輻輳するため、交通処理の円滑化や利便性の向上が必要といった課題を例示しており、これに対する対応例としては、2列目で、鉄道駅を整備しバリアフリー化を図る、ノンステップバスの導入等により、バリアフリー化を図る、自由通路等を整備し、あわせてバリアフリー化を図る、そして、それぞれ、バリアフリー新法の着実な施行を図ることなどが考えられます。

次に、その他の国の支援・関与のあり方といたしまして、前回の部会でいただいたものでございますが、こちらの課題といたしましては、イギリスのように競争的・技術的な補助制度ができないか、規制を強化すべき部分もあるのではないかと、部分的な市場を守るために、全体が非効率になっていることもあるのではないかと、新しい局面・技術をうまく取



り込めるような制度的なインフラをつくるべきではないかといった課題を挙げさせていただきました。

引き続きまして、次に5ページ目でございますが、2.「各地域毎の政策課題と対応」でございます。

まず、1)三大都市圏・政令指定都市におけるものとして、公共交通機関の混雑緩和に関する課題として、既存の線路容量、車両の大きさ、列車編成両数では輸送力に限界があること、既存のバス車両では輸送力に限界がある、利用者が、通勤・通学時等、一時期に集中するといったものを例示しており、これに対する対応例としては、2列目で新線の整備、複々線化、車両大型化等を実施し、輸送力を増強する、連節バスを導入する、通勤・通学ラッシュの分散化を図ることなどが考えられますが、現行の対応ではカバーし切れない事項として4列目で、運政審答申第19号に定める混雑率目標値を上回る路線がいまだに存在することや、連節バス導入に当たっては、地方自治体を中心に、道路管理者、公安委員会等が参画する委員会が設置されているが、法的な位置づけを伴った制度的な枠組みを構築する必要はないかといったことが考えられます。

次に、移動手段の確保に関する課題としては、公共交通機関が採算ベースで成り立たない地域、道路が狭隘な地域、急速な高齢化が進展する丘陵地の住宅地など、都市部においても、一定の交通空白地帯が存在し、住民の足の確保が課題としており、これに対する対応例としては、2列目で、コミュニティバス等を導入し、公共交通空白エリアに、公共交通サービスを導入することが考えられるとしておりますが、現行の対応ではカバーし切れない事項として4列目で、運行の開始・形態などが柔軟に行える必要があるのではないか、安易に導入し、維持が困難な例が見受けられることなどが考えられます。

次に6ページで、県庁所在地クラスの都市におけるものとして、速達性・定時性・フリークエンシーの確保に関する課題として、鉄道路線の規格が低く、高速性に劣る場合がある、鉄道駅の数が少なく、駅までのアプローチに時間がかかる、列車本数が少なく、トータルで考えた場合の所要時間がかかる、県庁所在地等の都心部における高質な公共交通の確保が困難、鉄道駅が都心中心部の外れに存在し、鉄道駅から中心部へのアプローチに時間がかかる場合がある、都心部においては、道路渋滞により、バスの定時運行が阻害される、交通信号に影響され、定時性が確保されない、専用レーンを遵守しない自動車があるため、専用レーンの効果が低下する、駅周辺部やバス停付近への自動車の駐停車等により、利用者の円滑な乗降が阻害され、所要時間増加につながるといったことを例示してお

りまして、これらに対する対応例としては、2列目でそれぞれ、既存の鉄道施設の改良により、速達性や乗り継ぎ利便性を改善する、既存の鉄道路線において、駅の新設・列車本数の増加等を行う、速達性・定時性の高いLRTを新規に整備することなどが考えられます。なお左の3番目の欄の、バス交通に関する課題に関する対応例などは、各地域共通課題の3ページ、1. に同じでございますので、こちらでは省略させていただいております。これらの課題に対しまして、現行の対応ではカバーし切れない事項として4列目で、鉄軌道整備は資本費が大きく、民間事業者のみでは安定的な経営が困難な場合がある、インフラ部分への公的支援について拡大の余地はないか、運政審答申第19号に定める公的主体等がインフラを整備し、運行は運行事業者が効率的に行う「上下分離方式」をさらに検討する必要があるか、都心部に新たにLRTを整備する場合、利害関係が複雑なため、その調整が困難な場合があることなどが考えられます。

次に、移動手段の確保に関する課題として、空洞化した市街地では、公共交通機関が採算ベースで運行することが困難なケースがある、都心部周辺ではマイカー移動が一般的であるが、高齢者・通学者などマイカーで移動できない者の移動が課題といったことを例示しており、これに対する対応例としては、2列目で、コミュニティバス等を導入し、公共交通サービスを新設、または維持することが考えられ、現行の対応ではカバーし切れない事項として、市町村にノウハウが不足、市町村合併によるコミュニティバス再編に対する支援がない、運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないかと、安易に導入し、維持が困難な例が見受けられることなどが考えられるとしております。

最後7ページでございますが、その他地方都市におけるものとして、移動手段の確保に関する課題といたしまして、鉄道路線については、需要が少ないため路線廃止にいたるケースが相次いでいる、バス路線については、独立採算制原則の下では、需要が少ないことから維持が困難な場合があることを例示しており、これに対する対応例としては、2列目で、地方鉄道を活性化し、再生・維持を図る、広域的・幹線的なバス路線を維持する、コミュニティバス等を導入し、公共交通サービスを維持することなどが考えられ、現行の対応ではカバーし切れない事項として、4列目で、存続には地域の支援が不可欠であるものの、正式な協議制度がないこと、DMVが実用化される場合には、路線維持の方策として活用できないか、そして、市町村にノウハウが不足している、市町村合併によるコミュニティバス再編に対する支援がない、運行の開始・形態等が柔軟に行える必要があるのではないかと、安易に導入し、維持が困難な例が見受けられることなどが考えられるとしており

ます。

次に、4) 中山間地域・離島におけるものとして、中山間地域における移動手段の確保に関する課題としては、独立採算制原則の下では、需要が少ないことから維持が困難であることを例示しており、これに対する対応例としては、2列目で、地域が公共交通機関を必要と判断した場合、コミュニティバス等の運行・自家用有償旅客運送の実施等により公共交通機関を維持する、タクシーのさらなる有効活用を図ることなどが考えられ、現行の対応ではカバーし切れない事項としては、先ほどの3) その他地方都市のバス路線に関するものと同様としております。

最後に、離島における移動手段の確保に関する課題としては、離島の地域活力の低下により、離島航路の利用者が減少していることから、離島航路の維持が困難となっていることを例示しており、これについては2列目で、離島地域の唯一の足である離島航路の維持・活性化を図ることなどを対応例としております。以上、また駆け足でございますが、資料3のご説明でございました。

引き続きまして、お手元の資料4、資料5でございますが、こちらは新たな輸送形態の事例といたしまして、デュアル・モード・ビークル(DMV)及びインテリジェント・マルチモード・トランジット・システム(IMTS)につきましの資料でございますけれども、これらにつきましては映像がございますので、資料は後ほどご参照いただくといたしまして、ご説明にかえて、映像をごらんいただきたいと思います。

( DMV・IMTS映像 上映 )

【地域振興企画官】 それでは、以上をもちまして、資料のご説明を終了いたします。

【部会長】 はい、どうもありがとうございました。前回以来、大変勉強していただいて、たくさん資料を用意いただきました。

冒頭で申しましたように、部分部分で、集中的にご意見を伺いたいと思います。

まず、資料3の1ページから4ページまで、各地域共通の政策課題と対応でございますが、これについてのご意見をお願いしたいと思います。

【交通計画課長】 すみません。一言補足させていただきますと、今回の資料は、前回いただきましたご意見、それから自治体アンケートをもとに、事務的に検討したものでございまして、中には違うと思われるものもあるかもしれませんが、今回の目的は、網羅的に課題を出してしまおうということでございますので、こういうのもあるのではないかと、を、どんどん出していただいて、それに基づいて、次回、事務局のほ

うで対応案 長期的なもの、中期的なもの、短期的なもの、それぞれございますが、まとめまして、またご議論いただきたいと思っております。そういう意味から、今日はなるべく課題を出し切っていただければということで、活発なご意見をちょうだいできればと思います。ぜひよろしく願いいたします。

【部会長】 よろしく申し上げます。どうぞ。

【委員】 路面電車の最高速度の問題なのですが、たしか道路と一緒に40キロに抑えられているので、ただ実際の道路は60キロ、70キロで走っていて、路面電車は40キロということなので、軌道法で決まっているのは、僕はよくわからないのですけれども、あれは何とかならないのかなというのが正直なところなのです。路面電車だけでなく、モノレールなども乗ってみると、遅いのですよね。多摩モノレールによく乗るのですが、非常に遅く走っていて、あれも何とかならないのかなと思うので、あの辺の軌道系の最高速度の検討をよろしく願いしたいと思います。

【部会長】 先に、どんどんご意見を出してください。どうぞ。

【委員】 資料の1ページの2の、公共交通機関に関する情報提供のところなのですが、地域公共交通の車両のデザインがよかったり、それを広報するときにイメージをよく伝えると、その地域のイメージ自体も向上すると思いますし、イメージ戦略という点もよく考えてもいいように思いました。

例えば、カナダのオンタリオのヨークリジョンというところで、BRTでビーバというものが、昨年からはまっているのですけれども、これはきのう、ちょっといろいろチェックしてみましたら、ウェブページでもかなり好感の持てる情報を公開していたり、駅名にしましても、普通はビーバ・ステーションという名をつけているようなのですけれども、歴史カルなエリアではビーバ・ピナージュという駅名をつけたり、私は女性なので、そういうのにちょっと敏感なのかもしれないのですけれども、広報でうまく伝えられると、その地域のイメージ自体も向上して、観光にも役に立つのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【委員】 1ページ目の、公共交通機関の連携というところで、事業者間の調整であったりというようなことが指摘されていますけれども、このところをきちんとつくって、事業者にこのようにとお願いするものが、まさに地域交通計画であろうと思います。

それがきちんとできていないために、全体像が見えていないというところがあるのではないかと思います。同じようなことは2ページの1番下、のまちづくりとの連携という

ところで、まちづくりと公共交通のあり方は一体として議論すべきだということですが、それを一体的に議論する枠組みがないと、あるいはさらに踏み込んで言うと、自治体で、計画といったものを、いかに実効性のある手段として活用していくのかといった意識が、必ずしも十分ではないということもあろうかと思えます。

それから1ページに戻りますが、 の1番下、「自動車業界は巨額の費用負担により...」というところなのですが、自動車業界と公共交通の業界といいますか、最大の違いというのは、自動車業界というのはユーザーは個人なのです。公共交通というのはユーザーそのものは個人なのですが、個人が意思決定の機能を持っていないのですね。つまり自動車というのは、個人がいいと思って、買おうと思えば、買えるわけです。ですから、個人に訴えかけて、それにフィットするようなものができれば、それは買ってもらえる。買ってもらえると、売れる。売れると業容が拡大するという、フィードバック・ループができているわけですね。ところが公共交通については、だれもそのサービスを選べる人がいないと、こういうことですね。利用者はマスとしてはいるわけですが、利用者が全体として、自分たちはこういうサービスを選びたいと、これよりもこちらのサービスのほうがいいぞということを考えて、感じてはいると思いますが、それを意思決定に生かす、それによって選ばれた、よりよい公共交通サービスがさらに伸びていってといったような、フィードバック・ループがない。欠けているフィードバック・ループをいかに補うかといったことが、キーポイントになる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。どうぞ。

【委員】     大体ここに書かれているところを実行すれば、よくなると思うのですけれども、あえて1つ申しますと、最近、マーケティングという言葉も、公共交通でも言われていますけれども、ちょっと乗りたくなるような公共交通、利用者本位って言ってますけれども、そういうマーケティングという言葉もこの中に入れれば、より前向きな公共交通の利用促進になると思うのですね。

マーケティングと言っても、いろいろと幅は広いと思うのですけれども、数年前、ドイツで取材してきました、プレーメンというところで、カーシェアリングの運営会社と路面電車の運営会社が連携して、路面電車、バス、公共交通の定期券とカーシェアリングの定期券を組み合わせ、割り引きした一枚のカードを発行している。ドイツなんかは基本的に、車は敵だという考え方も一方ではありますけれども、そのために一致団結するとか、連携、そういうところで今、カーシェアリングと公共交通の組み合わせというのも、すご

くマーケティングとしておもしろいなと思ったのですね。

またドイツの公共交通協会と呼ばれる業界団体がマーケティングな取り組みで優秀なものを表彰するというのがあります。最近、日本の鉄道局でも、鉄道に関する先行的な取り組みについて評価するようなホームページに出ていますけれども、もうちょっと大がかりな表彰制度などがあると、マーケティングについて取り組みが鈍い業者に対しても、促進効果というものがあると思うのです。そういうところを入れれば、さらによくなるなと思っているのですけれども。

【部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【委員】 大変、網羅的にお話しいただきまして、こういうこともあったのだと逆に気づかされているのもあるのですが、幾つか私が気づいた点をお話ししていきたいと思いません。3点ございます。

まず第1点目は、2ページのニーズの増加に合わせた体制の整備が必要と、確かにそうなのですが、ほんとうのニーズは何かというのを、きっちり調査するためのまず前段の部分が、ほんとうは欠けているのではないかと常々思っております。ですから、ここに情報の蓄積・データの不足というところがありますけれども、常にデータを取り続けるという、ほんとうのニーズは何かという、今マーケティングの話も出ましたけれども、マーケティングを組み合わせた、常にマーケティングを考えていく、ほんとうのニーズは何かということが、まず一つ。

もう一つ、同じ2ページですが、地方公共団体等の取り組みということで、公共団体が交通のプロデューサーになる意識が必要、これは大変大事な点なのですが、やはりそれを具体的にしていくときには、地域の企業とか、NPOとか、コミュニティビジネスというような形の問題も必要で、そういう動くものがなければ、プロデューサーとして成り立っていかないだろうと、ただプロデューサーが動け、動けといっても、動くものがなければいけませんので、その意味での公共団体とプラスコミュニティビジネス、NPOの関係を考えていかなければいけないと思います。

あと、タクシーのさらなる利用という考えがありましたが、これは私も大変大事で、タクシーはやはりパブリックであるということの認識、さらにはタクシーがパブリックというよりも、もう少し私たちというか、公共交通全体がそうだと思うのですが、意識としては、公共よりも私たちの交通機関という、その意識に一步踏み込んで、いろいろなことを再編して、考え直す必要があるのではないかなと思っております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 講義の関係でおくれてまいりました。大変失礼いたしました。

3点ほど、既にご指摘いただいた点と、先生のご指摘にあった点とかなり重複する部分がございますが、まず1点目なのですが、まず1ページと2ページの公共交通機関の連携というところで、調整を促進するというところの対応例が書いてある一方で、で、情報センター的なものが必要だと、このあたりをもう少し共有するといいますが、とは同じようなことを言っているところなのかなと、イメージとしてはユニオンといった言葉はどういう言葉が適切なのかはわからないのですけれども、自治体ですか、事業者ですとか、場合によってはNPOが参画するような、公共交通のセンター的なものがあって、そこでいろいろなオペレーションのみならず、ある程度上部のところを決定するというようなところも含めて、上部はもちろん計画ですけども、そのような公共交通全体を仕切るような組織を、調整はその上で行われるというような組織をつくるということは、非常に重要な点になってくるのではないかというのが、1点です。

2点目なのですが、の情報提供というところなのですが、ここで情報提供は確かにそうなのですが、もう一言わかりやすい言葉で言いますと、現在、地図の情報が一元化されていないというのが切実な問題として多分あって、地図を、例えば先ほど申し上げたようなセンターのようなところできちんとつくっていったりとか、地図をつくる時に、番号が統一していないという問題も出てくるかと思しますので、今のところ、地図はNPOさんとかが自発的にやっていたらっしゃるところがありますけれども、今、NPOさんがやっているのを自治体さん等々が支援するという形でやっていたらっしゃいますけれども、その役割分担を、もう少し公共セクター側に重視するような方向に持っていけるといいのではないかというのが、2点目です。地図というのは情報のインフラなのだと、手で触れられないけれども、インフラなのだという意識を、こののところに盛っていただけるのではないかなというのが、2点目です。

3点目は、先生がおっしゃったフィードバックのところの議論とも関係するところなのですが、やはりこの番のところとニーズ、先ほどご指摘があったニーズの話とも関係すると思うのですが、住民の方、あるいはユーザーと呼ぶと少し違うかもしれないのですが、住民の方のお声を、徹底的にちゃんとお聞きするような体制をつくっていくと。これは場合によっては、いろいろな海外の事例等々ありますけれども、わかりやすい345 6789みたいな簡単な電話番号を、どこにでも電車の中に張っておいて、

それでいつでも電話を受け付けて、そこで対応していく等々、いろいろなアイデアがあるかと思うのですけれども、そういう形で、情報を提供するだけではなくて、こちらからも、ちゃんと受け取りに行くという体制もつくっていくと。この と の関係あたりの中間ぐらいなのですかね。そのあたりもきちんとつくっていったって、それを公共交通に反映していくというような、この3つの点について、まずご指摘というふうに思いました。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 4点あります。

1つは、4ページの観光のところでございますけれども、ここに「交流拡大・観光との連携」とタイトルを打ってありますが、観光のための交通をもう少し細分化したらいかがでしょうか。出発地から観光地までの交通と、その近くの観光地間の交通と、あるいは観光地内の交通というのを、分けて考えていただいたほうがわかりやすい、と思いました。クルーズのことを書いてあるのですが、これもそれに今お話ししたことと絡むのですけれども、クルーズの振興は非常にいいのですが、クルーズで寄航することを考えると、港とその後背圏や、町とのアクセスのことを触れていないので、クルーズの振興だけではなく、クルーズとその観光地とのアクセスのことにも触れていただければと思います。

2つ目には、公共交通のもたらず景観について触れていないので、触れていただくことができるのかどうか。この前広島に行きましたが、広島には非常にきれいな外観のLRVやバスが走っていたのですが、私が最近驚いたのは、都バスの外観です。ラッピング広告です。確かにあれで広告の収入があるというのですが、ちょっとすごいのではないかと思います。あのラッピングをしたバスの集まる渋谷の停留所あたりの景観がすごいものになっています。ラッピング広告は地下鉄ですと、地上に出ないからいいのですが、ああいったものをあのままで野放しでよろしいのかということも、少し話題に挙げていただければと思います。

3つ目は、バリアフリーでございますけれども、バリアフリー化は非常にどんどん進んでおりまして、最近は駅もエレベーターなりエスカレーターなり、かなり整備がされているのですが、駅構内のバリアフリーの情報がわかりづらいのです。エレベーターがどこにあるのかわからないで長い階段を上っている老人を見かけることがあります。バリアフリー等は、利用者にわかりやすい情報を提供するような改善を、もう少ししていただければなと思います。



それから4つ目ですけれども、規制を強化する部分もあるべきではないかというお話が出ていますが、これはどういった部分をさすのかを、もう少し詳しく教えて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。

【委員】 技術関係の方があまり多くないようなので、私は技術開発・技術革新について申し上げたいのですが、鉄道事業者を例にとりますと、鉄道事業者というのは最大手がJR東の年間2兆円の売り上げ、一番低いところは多分年間1,000万円とか、そのくらいのレベルで、10万倍違います。だからこれを一概に、技術問題にしる、一くくりに議論するというのは無理があると思います。それから事業規模、採算性についても、ここに書いてあります、いろいろな標準化とか、安全基準、これは安全基準にしても、福知山線の事故でATSの導入が進められていますけれども、1時間10本の列車が走る路線と1時間1本とかですね、全く違った方法で、同じ機能が果たせるのです。ですから、そういった、きめの細かい議論をやれば、効果が上がると思います。今ここで、それだけの議論をする時間がないと思いますので、そういうことも考えていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 私はどうしても、地方の鉄道とバスのことが気にかかるという、立場上ということもあるのですけれども、やはり自分はそういうふうに思っています。地域公共交通ということですから、これからどうしていくのかという大きな目で見るということも必要だと思えますし、活性化のためにどうするのかという視点もまた大切だと思っています。

特に、多くの地方鉄道の実情というのは、運賃収入は、高校生と高齢者が中心なのですね。そういう意味で言いますと、これが人件費コストに精一杯の状況になっていると。その運賃収入がという状況で。ですから、沿線自治体の協力がないとやっていけないというのが実情なのです。これは実情としてもおわかりだというふうに思っています。ですからそういう意味で言いますと、線路だとか線路の下の道床だとか、これはかなり安全上の問題でお金がかかるわけですけれども、こういったことにお金が回り切れないという状況から、廃線に追い込まれるというケースが、かなり多いのではないかなと思っています。ただ、そういう廃線状況が、今、少しまた出ていますけれども、状況としてありますが、要するに、地方の自治体が支えてきたのだけれども、そういう地方が税制収入が非常に困難になってきている、弱くなってきている。そしてまた少子化の影響というのも、いろいろまた影響しているということの中でどうしていくのかということです。そういう意味では、

上下分離方式と3ページに書いてありますけれども、それがほんとうに生かせるのかどうか。これは地方自治体に任せていいのかどうかということもあると思いますけれども、そういったことも議論していただければなと思っています。

それから地方のバスの関係なのですけれども、非常に軽油といいますか、燃料費が上がっています。しかし運賃にアップできないのです。運賃の値上げがなぜできないかといいますと、お客が離れるということが怖いのです。要するに弱者なのです。乗っている人が弱者なのです。いわゆる交通弱者ということです。そこでなかなか運賃を上げることができない、あるいは批判ということもあるかもしれない。そういうところで、今いろいろ考えているのですけれども、そういう状況だということです。この辺についてもまた、地方の税制収入、地方ともいろいろ大きく影響してくる存続をめぐる状況というのがあると思っています。

それから3つ目ですけれども、LRTの関係、路面電車のお話が出ましたけれども、広島電鉄では、広島市の方が今日お見えですが、たしか三菱重工さんと一緒になって、国産の路面電車、エメラルドグリーンのきれいな電車がありますけれども、あれはそこで開発をしたわけですね。しかしなかなか受注がないというのが、また実情のようですし、それはやはりLRTを持っているところが、運行しているところは財源がないということだと思います。ですから、そういう意味で、大量生産といいますか、生産が軌道に乗ってくれば、LRTも安くなるということもあると思いますけれども、そういったことに対するいろいろな検討を、全国に広まるような形で検討していただきたいということでもあります。以上です。

【部会長】      ありがとうございます。どうぞ。

【広島市道路交通局都市交通部長】      2ページ目のところの の、地方公共団体等の公共交通に関するノウハウの不足の点でございますけれども、このノウハウについてのコンテンツについての意見を言わせていただきたいのですが、広島では市内バスの業者の減というのが非常に大きゅうございまして、ここ10年間で3割ぐらいバス利用者の減というのが出ております。したがって、生活交通の確保という意味での問題が出ているわけなのですけれども、これへの対処する方法として、中国運輸局さんあるいは大学の先生等にご協力いただきまして、公共交通活性化総合プログラムで、乗り合いタクシーをうまく使うような方法をやらせていただきまして、これが一昨年、成功しました。それを受けまして昨年、今度は広島市独自で、そういった手当てを講じていったわけなのですけれども、こ

ういった生活交通確保のための交通事業者が主体となった取り組み、あるいは地域が主体となった取り組みに対する事例といえますか、メニューはまだ不足しているように思います。ノウハウについては、ここに先進事例の紹介を、自治体等の要望等の中に記載されておりますけれども、こういったコンテンツ、新しい事例を開発して、その情報を自治体や事業者の間で共有できるようなことをお願いできればと思います。

【部会長】 ありがとうございます。先生、お願いします。

【委員】 3ページが一番上に、上下分離という言葉が出ております。この上下分離というのは幾つかの考え方があって、多分ここで出ているのは、下部のほうが自治体等で、上部を事業者でといったような考え方かと思います。

それもあると思いますが、例えば、地方都市等々ではJRなどが基幹的な生活交通の役割を担っているというところが多いわけですが、必ずしも地域の実情に応じたダイヤ等が組み立てられていないという可能性もあります。

あるいは、三セク鉄道や何かでしたら、JRから派生した盲腸線のような形態をとっているところがあって、JRに乗り入れて主要都市にアクセスしていると。そうすると、主要都市に行くためのJRの利用が、制約になってくる可能性がある。自治体等々が、例えば補助を出して、ある列車を運行したいということになっても、JRがうんと言わないとできないような状況になっているのではないかと、もし違えばご指摘いただければと思いますが……。ということで、請願駅というのがありますけれども、請願列車というのはあまり聞かないですね。そういう意味で、自治体が必要に応じて、例えば補助をしながら列車を走らせるといったようなスキーム、あるいは三セクや別の組織がJRのルールを使って列車を運行するというスキームもあっていいのではないかと思います。

似たような話としては、NTTの市内線の開放問題というのがありまして、NTT、もともとは電電公社だったわけですね。国の組織であって。JRも国鉄であって、国の組織であったと。そこでネットワークを整備していったわけです。今は民間化されていますけれども、これはインフラであって、そこにいかに公正にいろいろなサードパーティーなどがアクセスできるかといったようなことが大事だと思います。電話についてはアクセス性の保証はできたと思いますが、交通機関についてはできていないのではないかと思います。そのあたりについても検討は必要ではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございました。

私のほうからも、幾つか、これから整理していただくときの関連で申し上げたいのです

が、先生がおっしゃったように、の公共交通機関の連携は、もうちょっとブレークダウンしたら、いろいろなアイデアが出てくるかなと思います。

例えば、高速道路と地域交通の話は昔からの議論ですし、それから道路事業でバスターミナルはつくってこなかったというのが、新宿で一例ができそうですけれども、それから例えば東京駅の南口のバスターミナルはひどいというのはみんなご存じですが、北口につくって、ここはJR専用で広々したところがあって、ユーザーから見ると非常に奇妙なことになっています。これも誰が整備するのかということについて、あまりスキームがなかった。昔、バスターミナル補助というのがあったのですが、なくなってしまったものから、こんなことがありますし、それから、高速道路と公共交通の話とか、高速バスと地域交通の話とか。というのは、地方では随分話題があって、解決しないでそのままになっています。最近、沖縄で、名護のほうから自動車で来た人、バスで来た人を、モノレールとつなぎたいなどという議論を、地元でやってられますけれども、このようなものが典型ですし、それから江田でしたか、東名で来たバスが、込んでいるときに、電車と、ちょうど田園都市線と交差しているのに、そこにターミナルをつくれなかなどという議論を昔からやっていますし、羽田もそうです。それから空港の話がないですが、駅とか空港との乗り継ぎの話は、今のようなターミナルがないという話と、駅広とかの運用が、民規制で必ずしもうまく調整できないようになっているとか、路線権の話ですとか、沖縄の路線の再編などというのが典型ですけれども、ここがうまくいかない理由が、「民間の」と言ってしまうと、一言ですけれども、今申し上げたように、例を出してやると、もう少しアイデアがブレークダウンできるかなという気がしました。

急ぎますが、トランジットモールの話が基本的にこの国でできなかったことが、都市交通系の公共交通の致命傷になっていますが、ここをどうやって突破するか、ここを突破しないと、都心商業地の話も、県庁所在地クラスの都市の公共交通の話も、おそらくうまくいかないのだらうと思います。この福井のようにずっと努力しておられるようなところとか、広島のように議論が進んでいるところとかいろいろありますが、これをうまく何かできないかなという……。

その連続で言うと、面的に規制することについて、この国は非常にうまくできなかった。そのひとつの話は、警察の規制に対しての市民の受け取り方とか、手間がかかるとかということがあります。一時期、警視庁が駅の放置自転車を処理できないので、200メートルは自転車が入らない地区をつくらうなどという議論を、内部でされたことがあるのです

が、結局そうすると、200メートルの外にいっぱい自転車を置かれてしまって、地元からクレームがついてやはりだめだと、こんな話がありますが、これは同じことが海外でも起こるのが、何で日本だけできないのかというようなことがございます。

それから公営交通の話をどうするかというのを、ここで入れるのか入れないのか。港の埠頭の話が、東京都で今度、公共埠頭、公営埠頭の話をついでいろいろ議論しておられますけれども、公共交通の話はどうするのか、主体の話でございます。

それから公共交通用の道路施設、これはBRTみたいなことをやるときに、全線高架でという名古屋方式ではなくて、ほんのちょっとだけつなぎをつくるとか、あるいは右折レーンだけ何とかするとか、こういうことをやる時も、一般の用に供するという道路の話と、特定のバスだけという話で、いつも元に戻って、議論が起こってしまうようなことがあります。

あと観光地の話は、さっきお話があったので、観光地の交通として、あるいは観光の交通として、さっき整理されたような格好で、もっといろいろなアイデアが出てきそうです。

それから外国人の情報の話が、この前法律を通していただいて、情報はうまくいったので、次のステップ、何をやるのかというような話もなるような気がします。

ちょっといろいろと申し上げて恐縮ですが、そんなことを、少しここに書いてあるのをブレークダウンして、その先につなげていただければと思います。

それでは、次のステップに参りたいと思います。5ページ、三大都市圏と政令指定都市、ここについてご意見がございましたら、どうぞ。

ご意見がないようですので、私のほうから。公共交通機関の混雑緩和の話は、この前の運政審のときに、4つの混雑がありますと。その1つが車両内の混雑で、もう1つが線路上の列車密度の話で、もう1つがターミナルの混雑で、最後が踏切の混雑。この4つをどうしましょうかという議論をしたわけですが、特に線路上の混雑が、ピーク時の速度が非常に遅くなっているという、こういう問題で、ここを対応することを考えないのか。

例えば浅草線で、成田と羽田に行くところを、快速運転の電車が走るのですが、待避駅がないために、ほとんど速度は短くなっていない。気分だけになっています。そんなのは1カ所待避駅をつくれれば、ほんとうに楽になるのですが、そういうことをやるスキームがここには存在していないと、こんな問題もございます。

JRと並行する地下鉄、例えば埼玉高速みたいな、もっと速く走ればお客がこっちへ移ってくるのに、それがうまくいかないとか、あるいは東西線みたいに非常に混んでいると

ころ、これは従来型の混雑ですが、対応しようとするの大変だという、今までのスキームはあるけれども、うまくいかないという、こんな問題がたくさんあるわけで……。あ、どうぞ。

【委員】 今の先生のお話で、バスのことを思い出したのですけれども、同じスキームでいくと、既存のバス車両では限界にあるから、すぐ連節って行くのではなくて、いずれICカードで買うにしても、乗降の方式で所要時間はぐっと変わりますし、ドアの数でも、もちろん変わりますし、バス停の設計でも変わりますし、バスを取り巻くシステム全体を挙げる中の、連節バスはあくまで1変数だと思っています。ですので、すぐ連節バスに行くと、それでは、こう行くのではなくて、今の鉄道のお話と同じようなのと、もう少し違う視点もあるかもしれませんが、書き込んでいただいて……。安易に連節バスに、今、行き過ぎている風潮を日本中で感じますので、そうではなく書いていただければと思いました。以上です。

【部会長】 委員、ちょっとおくれて来られたので……。今日のは、アイデア集をたくさん出しておこうと。それでこの中からできるものという、そういう趣旨ですので。追加することがあったらどんどん、大々的ではなくていいですから、これに対してね。お願いします。

【委員】 はい、わかりました。

【委員】 三大都市圏の話は、前回のとき、総合政策局長がドコドコイイヨという話だったと思うのですけれども、ちょっとこれだけ書いてしまうと、なかなか、こんなものかなという感じもするので……。今、先生の話で考えたのですけれども、ターミナルの中の乗り換えの利便性などというのは、非常に重要な問題ですよ。混雑のときに非常に時間がかかってしまうということもあるし、物理的に非常に離れている所もあつたりするので、そういったものというのは、まだ大きな課題として残っているのではないかなという気がするのですけれども。何となくちょっと整理できないのですが、三大都市圏といったときに、これをきちんと挙げておこうとすると、もっとたくさんいろいろなものがあるのではないかなという気がして。それを非常に限定して扱うというのは、整理としてよくわからないというか、「三大都市圏など外してしまうのですよ」と言ってくれるとわかりやすいのですけれども、そうではないとすると、もっといろいろあるのかなという気がするのですけれども。以上です。

【交通計画課長】 今、委員からご発言いただきましたけれども、すみません。そうい

う意味で、我々のアイデアが出ないので、なかなか少なくなっていて。かなり共通の部分で、11挙げさせていただいているので、かなりの部分そこで、例えば乗り継ぎの問題だったら、連携のところで整理されているのかなと思っただけでございます。三大都市圏固有のものがあれば、どんどん出していただいて、次回までにその課題を整理してみたい。それで当部会以外にも、鉄道部会、バス小委員会、それから社会資本整備審議会、それから航空のほうも始まりましたので、当部会でやるよりも、もっと適切なものがあれば、そちらのほうに今日、各局出ていただいておりますので、そちらのほうでも検討をお願いし、また、この中間取りまとめを受けて、来年度に、緊急にできるものからやっっていくと思うのですけれども、当然、予算要求、それから制度改革が必要な、税制改正が必要なものは、20年度以降になりますので、そういった観点から、今日はなるべく広くお感じになっておられる課題を、どんどん出していただければということでございます。よろしく願いいたします。

【委員】 混雑緩和の件なのですけれども、三大都市圏というふうにくくってしまうのはいかがでしょうか。東京・大阪・名古屋ではかなり違うでしょうし、東京の鉄道も、場所によって混雑の程度の差がかなり激しくなってきたような気がするのです。もちろん複々線化など、いろいろな手当てはされているわけですが。例えば、私が使っている田園都市線沿線では、毎週木曜日になると、山のようなマンションの広告が入ってきて毎回ぞっとするのです。どんどん沿線の人口が増えていますがこれといった将来に向けての策はないようです。ただ混雑がひどくなるということです。もちろん電車の本数を増やしたり、相直にしたりしていますが、逆に速達性、あるいは定時性が少しずつ揺らいできています。多くの鉄道の複々線化も完成し、特特も終わってみたい感じはあるのですけれども、地域によっては、これからまだどんどん人口が増えるようなところもあります。そういったところをこのまま放置するのか、あるいは何か策を考えるのかということをお願いしたいと思います。

【委員】 技術の面からなのですが、鉄道というのは当然のことながら、都市圏だとネットワーク化されていますが、しかし列車のネットワーク・オペレーションというのはないのであって、したがってお客さんは乗り換えなければいけない、そこが問題なのですが、その点日本は、相互乗り入れというのが、ゲージが同じであれば、大変成功しているわけですけれども、将来のことであれば、例のフリーゲージトレイン、あれはゲージの違うところでも、使いものになると思うのです。すると相互の乗り入れができるわけで、その辺

の視点を、将来の問題としては、頭に置いておいてよろしいのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。ありますか。

【委員】 移動手段の確保のところ、市町村にノウハウが不足と書いてあるのですが……。

【部会長】 何ページですか。

【委員】 5ページだけですか。

【部会長】 では、後で聞きましょう。

あと、ちょっと我々のところでやっていることですが、東京だけか大阪までかわかりませんが、要するに大地震があったときの、鉄道の対応は、まだあまり手が着いていない。そういう点もあると思うのですけれども、これにふさわしいかどうかは、わからないのですが、違う事業者の間の調整が、ものすごく緊急にやらなければいけないので、その法的ヤクメイが、もし必要だったらお考えをいただいたほうがいいのかもわかりません。

それではその次、6ページの県庁所在地クラスの都市の政策について、ここについて、ご意見がございましたらお願いいたします。どうぞ。

【金沢市都市政策局長】 金沢市です。地方交通を計画している立場から、少しお話をさせていたきたいと思います。

まず地方の6ページも含めてでございますが、先ほど、どなたかからもお話がありましたように、公共交通、それから地方の公共交通を考えていく中では、沿線自治体との協力ということが、先ほどもお述べになりましたが、大変不可欠だと思っております。

そんな意味では、特に、最初にもありましたが、公共交通機関の連携の中に入るのか、ちょっと私もわかりませんけれども、例えば私どもの市域もコンパクトなまちづくりをやっている一方で、やはり市域が広がっておりますので、今申しましたように、沿線自治体からの公共交通を通じた輸送というのが、非常に大きなウエートを占めておりますので、そうなりますと、やはり停車場近くにパークアンドライド、こういったものを整えて、そしてそこから円滑な輸送を図る、こういった仕組みというのが、やはりどうしても不可欠ではなからうかと思っております。

それから先ほど、冒頭にもありましたが、地方公共団体の取り組みの中で、公共団体が交通のプロデューサーになるという役割を提起されているわけですが、自治体自体が交通のプロデューサーということであれば、一方、交通事業者に対するそれなりの権限というものを与えていただいて、それをお互いに協力してやっていくというような立場も必要で



はなかろうかなと思っております。

それからもう1点は、先ほど、どなたかからもありましたが、やはりユーザー側に立った情報の吸収というのですか、そういった部分があるということになりますと、やはり市民、あるいは利用者の側に立った、公共交通の利便性という分析も、もう少し厚みを増したほうがいいのかなと、かなりの部分で、それぞれ柱立ての中には入っているわけですが、公共交通の利便性、市民の立場に立ったの分析というのが、少しあってもよろしいのではなかろうかと思っています。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先ほどは、すみませんでした。移動手段の確保のところ、市町村のノウハウが不足と書いてあるのですが、これは移動手段の確保ということに限らず、そうなのだと思うのですけれども、2ページ目の3番目の項目の地方公共団体などの公共交通に関するノウハウの不足で、地域で検討を行う際のデータの不足ということが課題になっていますけれども、情報センターみたいなものをつくるのであれば、そこで全国的に比較することができるとか、全体の傾向を把握することができるような、何か指標みたいなものを発信することができれば、自分の地域が、全国と比較してどのような位置にあるのかとかいうのを把握することができると思いますし、また逆に市町村の側からも、自分たちのところがこうなっているということ、情報を提供するようなシステムがあるといいのではないかと思います。以上です。

【部会長】 先ほどの、金沢市の調整の話は、大変重要な問題で、これもこんなことを考えられるからなのですが、さっき言ったトランジットモールみたいな話、これは何分の一が賛成したらできるなんていう、例えば区画整理とかのルールのようなものは、交通についてはないですから。ローカル線を外すとか、何となくムードになっていって、拒否権発動的に、大半の人が賛成してもできないし。それから先生などがやっておられるモビリティ・マネジメントの話が、どれくらい来たら、いろいろなことができるかというのも、なかなかルールにならない。

ルールにならないからこそ意味がある部分と、ルールがないから絶対できないような市と、ここをどう考えるかで……。ストラスブールの市長さんが、いつか金沢に来られて、住民参加というけれども、結局、住民の話など聞いてはいけないので、最後は独裁だという講演をされて、びっくり仰天したことがあったのですが。(笑)これは独裁かどうか、ほんとうに深刻だったら、きちっとしたルールをつくらなくてはいけない。

ルールをつくるときに、強制的な話だけではなくて、ボストンの例でいうと、いろいろな自治体が集まって、計画オーガニゼーションをつくっています。その計画がつけられたのに対して、違う施策を、市長さんたちが、各関連の市長さんがやろうとすると、何で違うことをやるのかという説明を求められるという、逆のルールになっていて、そのことが、結構機能している。

それから同じように、パーソントリップ調査などの例があるわけですから、広域のところにも国の自治体の財源が渡されて、今の市町村だけにではなくて、そういうことについて、しかもそのお金は競争的で、ちゃんとしたところだけに渡されて、「いいプランがあったら、そこでできます。ただしその中で住民も関連自治体もみんな賛成して、自分も負担をするのでしょね」と、こういうインセンティブ型になっているとかですね。

その辺の全体の意思決定がうまくいかない。住民も自治体も。これを何か解決するルール、法律を、何か可能だったらやっていただくといいかなという気がします。

【委員】 自治体の役割とか、いろいろ議論があるのですが、一つ気になったのは、住民がもともと公共交通を利用していない、志向していない住民がたくさんいるのではないかということなので。そうするといくら住民の意向を聞いたり、あるいは自治体の意向を聞いたりしても、何にも物事が前へ進まないということになります。

それで子供のころから、公共交通利用の意義とか楽しさとか、そういったものを教育するようなことも考えていいのではないかなと。今、地方の大学などが、どのようなことをやっているのか、よくわかりませんが、小学校とか中学校あたり、あるいは高校あたりで、そもそも公共交通とは何ぞやというものを、1年に1回ぐらいやるなどというのは、いかがなものかなと。

【委員】 先ほどの委員のご発言と、近いところというか、同じところなのですが、要するに、最終的にはルールをきちんと決めて、それが何割かはわからないとしても、ある程度の合意が取れれば、決めていくということは、進めるようなルールをつくる一方で、何割かを超えるような話も、これから始めておかないといけない。

そのときにやはり、公共交通の公共性について、これまで国として、どこまで国民の方に語りかけてきたのかということからは、反省すべきであれば、反省するようなところを見直して、これからどんどん、それは毅然と語っていく必要があるのではないかなと。それは公共交通だけではなくて、ひょっとすると、広場をつくったり、何か物をつくったりする、公共政策の公共性に関して、きちんと言論を吐いていくと。きちんとご理解いただく

ように、語っていくと。その上で、ニーズを吸収するならば、吸収するということの、  
ループが初めて出てくるのではないかと。したがって、公共交通の公共性、公共施策の公  
共性を、きちんと情報発信していくと。

そのためのチャンネルとして、今のご発言にあったような、学校教育というのもあるで  
しょうし、あるいはひょっとするとコマーシャルというようなこともあるでしょうし、あ  
るいはインディビジュアルズのようなコミュニケーションがあるかもしれない。

いずれにしても、公共性をきちんと理解していってもらおうということが、多分ひょっと  
すると、それは4ページまでの話のところの、1つの項目立てとして、要るのかもしれま  
せん。これは同様に、国民だけではなくて、自治体とか公共交通事業者の方に対しても、  
そういう意識をきちんと持っていただくことが必要で、そのあたりから、おそらくプロデ  
ューサーであったりとか、そういう議論も出てくるだろう。それはおそらく教育というよ  
りは、研修というような制度で、もう少しオーソライズできるかもしれない。いずれにし  
ても、そういう一般的な、ここで共有しているのは、常識の常識化というものを、国民全  
体で図っていく必要があるのではないかなということがポイントです。

さらにもう一つ、ついでも恐縮なのですが、6ページのところの、県庁所在地クラスが、  
殊に重要になってくるというところで、すべてに関して重要だと思うのですが、4  
ページまで出ておりました、土地利用と申しますか、土地計画との連携というところ、特  
にこのあたりのクラスで重要になってくるのではないかと。ほとんど床が大きいものが外  
にできる、それでODがほとんど決まってしまって、どういう交通施策を打ってもほとん  
ど意味がなくなってくるというような場合もあるでしょうし、そういうことは往々にして、  
このクラスに起こりがちではないかなということで、そこはその点、このクラスでは重  
要視すべきかもしれないというニュアンスがあってもいいかなと思いました。以上です。

【部会長】 所轄されて、今、国土形成計画で新たな公という、そういうコンセプトを  
入れようとしているのですが、その例に交通例が多いので、種々思いめぐらしていました。

それから土地利用の話も、都心回帰がものすごく進んでいる都市が、地方にもたくさん  
あるので、そういうものとの関連で見ておくことも重要なことかなというように思いまし  
た。どうぞ。

【委員】 先ほどの、大都市でも上下分離という言葉が出ていまして、そこでは主に経  
営努力をしても対応できない、疲弊した交通事業者に対するというか、そういうニュアン  
スを受け取ったのですけれども。

私が考える上下分離というのは、いろいろとドイツとヨーロッパを見てきて思うのは、日本の今までの上下分離が、最近のえちぜん鉄道などが該当例がありますけれども、今の現状が相当まずくなってから、行政全体、地域全体が取り組むという形があるんですけども、もうちょっと今、元気なうちに、上下分離の仕組みを取り入れるような仕組みがあってもいいのではないかと思うのですね。

先ほど私、マーケティングという話も言いましたけれども、そういうものも行政、あるいは地域全体で、お金とか人を含めて支援できるような方策はないかと。もっと言えば、国が制度として、そういう上下分離のスキームがあれば、より地方に歓迎される。都道府県によっては上下分離にネガティブな県もありますのでね。そういうネガティブな都道府県を後押しするような形ができるのではないかと思うのですね。

もう一つ、これも次の多分、地方都市一般とも関係しますけれども、先ほど座長が言われたトランジットモールですが、快適な移動というのですかね。もうちょっとヒューマンスケール、歩きたくなるようなまちづくりという、それも大分言い尽くされていますけれども、そういう項目があればいいかなと思うのですね。

そこでトランジットモールでも、これまで福井市とか松山市とか、いろいろと取材してきましたけれども、どうもなかなか言いにくいのですが、前回この公共交通利用円滑化懇談会では、警察側の方も入っていらっしゃいましたけれども、かなり警察の対応というものが、自治体の責任者にとっては頭の痛い問題になっている。トランジットモールという言葉が報告書に入れようとしたら、そんな言葉は使わないでくれなどということ言われたとかですね。まあおそらく国交省の関係者の方には、十分その辺のところはわかっていると思いますけれども。

やはりその交通管理者という日本語も、これも一体どういうものなのか。道路管理者、交通管理者、まあ我々はわかりますけれども、普通は、やはり新聞読者などからすると、一体何なのだ。交通管理って、一体全体どういうものなのかと。そのような議論をすれば、ヨーロッパのような、交通安全の行政は警察ではなくて、自治体の業務としてもできるのではないかと、いろいろな話が出てくると思うのですけれども。

何か警察の交通安全行政があるために、自治体側がなかなかトランジットモールを進めようと思っても、結構大きな壁として立ちふさがっているということがあります。ひとつその快適な移動と、交通安全行政の絡みについても、これまでも、さんざんいろいろと議論されてきたという話は聞くのですけれども、改めて入れていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先ほど委員から都市計画の話が出ましたが、私の印象では、交通計画というのは、都市計画でいろいろ問題が出てくる、そのひずみを解決するのに、かなりの精力を使ってこられたのではないかと。逆に交通の側から見ると、こういう都市計画はしてもらったら絶対困ると、あるいは無理であるといったような制約を、きちんと明らかにするということが必要なのではないかなと思います。これが1点です。

もう一つは、先ほど来申し上げている地域交通計画、これは市町村といったものが立てることになるのであろうかと思いますが、基本はやはり、交通圏単位で立てるべきであろうと思います。そうした場合に、そのスキームというものをきちんとつくっておく必要があります。あるいは、この後で出てくる地域交通会議といったようなものが、そういう機能を持つべきものなのかもしれませんが、まだ必ずしも明らかになっていないのではないのでしょうか。交通圏単位での地域交通計画をきちんと立てる、あるいはそれを支援するといったスキームを整理することも非常に重要ではないかなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。今の話も、もう7ページに移りたいと思いますが、それとも関係して、やはり国土形成計画で広域生活圈という、今までの市町村より広い範囲でサービスをししないと、人口減少のとき、コミュニティがもたないよという話をしていますが、そういう話とこの話をどこでつなげるかという、そういうことにもつながると思います。

7ページもございますので、6、7あわせて中山間地までの意見をよろしく願いいたします。

【委員】 課題を加えるという意味で申し上げるのですが、先だってJR四国の社長といろいろ話していたら、地方でもピークロードだけに、通勤・通学だけに、相当の投資をして、それが過ぎるとガラガラで、ほとんど要らない。だから非常に効率が悪いと。したがって、昔から、ピークロードプライシングという議論、随分前からやられていて、なかなか技術的には難しいということだったと思いますけれども、しかし地方線であればできるのではないかという気がしますので、1つの手段として考えに入れたいかがかと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 7ページの上のほうに、地域鉄道の存続といったことが出ておりますけれども、これは多分正確には存廃なのだろうと思うのですね。

どこまで存続し続けるような手だてを講じるべきか、あるいは必要なときには、それとは別の手だてを講じるという決断を、多分しなければいけないわけなのですけれども、特に市町村では、最終的な決断というのは、やはり首長の意向にかかっているわけでありませう。通常、市町村長の関心というのは次の選挙であって、しかし、次の選挙までの期間というのは、交通計画で策定すべき期間よりは短いのです。ということは、何が今地方で起こっているかという、少なくとも自分の任期中には交通のサービス水準を下げることがはしたくない、あるいは鉄道を廃止したくないといったようなことが働いて、必ずしも適切な時期に適切な判断がなされないことがあるということでもあります。

この会議にふさわしい例かどうかはわかりませんが、一つ似たような例として考えますには、先般の夕張市などの話では、地方自治体の財政の問題といったものがクローズアップされて、それに対して自治体そのものだけで判断して、いろいろな操作を行うということではなくて、それをガラス張りにして、外から自治体の財政状況がどうなっているのか、あるいは将来はどうなるのかといったようなことを見るような、いろいろな指標などが工夫されつつあると聞いています。地域交通についても、そういったものをもう少し整備することも有用ではないかなと思います。

つまり、市町村だけで必ずしも適切な判断ができない状況があって、それによって将来的に非常に困った状況が出てくる可能性がある、それをいかに予防する手だてを講じることができるかといったことでもあります。

【部会長】     ありがとうございます。いかかでしょうか。どうぞ。

【委員】     その他地方都市、中山間地域の重要なポイントと思われる一つですけれども、例えば、先ほどのご指摘にもありました地方鉄道の存廃で、存をとった場合、あるいは、中山間地域で公共交通が必要と判断した場合という部分ですが、おそらくこのサイズの都市では、住民の方の、担うのだというような、公共交通についての、公共性についての意識が一定程度あって、十分ない場合でも、ある程度あって、我々も少しそれを大事にしていこうと、いわゆる鉄道でいうなら、マイレール意識ですとか、コミュニティバスであれば、ほんとうのコミュニティが運営するようなバスというような部分の重要性というものが、このクラスの交通体系においてはより重要になってくるだろうと。したがって、その部分のコミュニティの活性化とも、表裏一体のような形で進めていくことが、おそらく必要になってくるのかなと。あるいはマイレール意識の醸成というのは、あまりこちらから言うのも変なところではありますけれども、公共交通を担いうる一人一人が担う1票の重

さが、大きくなるというような地域だと思いますので、そういう部分の重要性というのを書き込むといいのではないかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

項目だけですが、介護保険の話と交通の負担の話の議論が、介護保険導入のときに、ちょっと議論になったことがありました。秋山先生でしたかね。イギリスでは、そこで面倒を見られるので、移動してもらってサービスするほうが、お年寄りにとってもいいのに、日本ではその枠組みがないから、結局、食料を運んだりする、どちらがいいのだというような議論がありました。今、どうなっているのか、ちょっとわかりません。

それからあと一つは、除雪の話とこの中山間地の話をどういうふうにするか。除雪で、ものすごくお金を使っている、公共交通の1時間1本のバスとは比較にならないような、そんなことになっているときに、ちょっと極端な話ですが、除雪費をもう公共がやるのではなくて、各個人に除雪費が渡されたとすると、それはもうおりてこようという意思決定をされるかもわかりませんし、逆に、除雪の話と公共交通を絡めて、何か判断をされるかもわからない、そんな議論が、北の国のほうではあり得るかもわかりません。

【委員】 よろしいですか。少し関連して、各個人に負担を求めるところまでは一足飛びにいかないとしても、どの程度の社会的費用がかかっているのかといったことは、それぞれの住民に認識していただく必要があるのではないかと思います。

身近な例ですと、例えばバスというのは、特に中山間地などでしたら、ほとんど補助が入っていて、運賃がある一定のレベルに保たれているわけですがけれども、利用者の側からすると、その運賃額しか見えなくて、その後ろにどれだけの補助が入っているのかというのがわからない。

私の前にいた地元では、それぞれの路線について、実質の1人当たりのコスト、つまり1人当たり、1回乗ると、どれだけの補助が入っているのかといったことを明示しましたところ、利用者の方、あるいは住民の方の意識というのが、随分変わったところがあります。

同じように、例えば、谷の奥のほうに住んでおられる方について、どれだけの社会的費用がかかっているのかといったことを認識していただく。必ずしも中山間地域だけではなくて、例えば、都心の真ん中で、非常に込んでいるところで車に乗る人であっても、社会的費用というのは発生するわけですがけれども、そういったものをきちんとはじいて、明らかにして、それぞれの方に適切な判断をしていただく材料を提供するということは、特に

意識を醸成する上でも非常に重要なことではないだろうかと思います。

アメリカなどでは、その社会的費用、どこに住めばいくらかの社会的費用がかかるのかといったようなことを示しているサイトなんかがあるように聞いております。

【委員】 除雪の話に関して、本来であれば、先生より先にお話ししなければいけなかったのですが、除雪に関して多分、特に北国に関しては、大変大きな問題だと思っております。ビデオがありましたが、DMVも、結局は、ああいうものは夏に関しては確かに観光的に使える可能性が十分あるかなと思うのですが、実際あれを冬に維持するということは、基本的には線路の除雪をしなければいけませんので、その維持管理も考えると、ほんとうにああいうものが、冬に対して公共交通機関としてある一定の地位を占めていくのかということは、若干疑問にあるところはあります。

除雪という観点からすると、全線除雪というのは、確かに民間のほうに委託するですとか、住民のほうに委託するのは大変だと思いますけれども、やはりバス停付近に関しては、少なくとも実際やっているところもありますし、除雪をしながら、それを中心にコミュニティの活性化というようなところを図っているところもあります。ですから、バス停というものを少しコアにして、公共交通に対する意識を上げていくと。それは除雪という、夏はそのあたりのバス停あたりの整備をするというようなことも含めて、地域に関しては、バス停というもののあり方というの、少し考えなければいけないのかなと、まず1点目です。

もう1点目は、先ほど、これも先生のほうからお話がありましたけれども、地方の公共交通で今一番活性化しているのは、都市間バスと空港連絡バスです。それに関して、やはり活性化するということが人が集まってくるし、そうなってくると、今、地方の駅を中心に再度、町を考え直すというよりも、バス停・バスターミナルを、地方のバスターミナルを、いかにまちづくりのコアに位置づけていくかというようなことを考えたほうが、私は、ある特定の町に関しては有効な方法なのではないかと思っておりますので、地方のバスターミナル、先ほどの財源の話もありますけれども、それも含めて、まちづくりと連携して考えていくというのが重要かと思っております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。それでは……。どうぞ。

【委員】 7ページのあたりのところで、ほかに課題はということで、一つ、まだ具体ではないのですが、この地方都市なんかのバスのことでいつも思うことの一つに、もう少し情報技術の別な使い方がないのかな、もっとコストを工夫するにしても、今のバ



ス停の話もそうですが、情報技術って、すぐ都市のほうばかり行くのですけれども、こういうところこそ、デマンドバスにしても、やたらフルスペックの重いのが来るのだけれど、そうではなくて、もっと使いやすい技術といった点で、もっと貢献すべきではないかということをおもったので、考えていただければと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは次の議題、新たな輸送形態の導入促進についてで、先ほど、DMVとIMTSの映像をごらんいただきました。資料4と5でございます。この関連でご発言をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

先生、前回DMVの話、どこか別の場所でしたっけ。もっといい物ができるよって、おっしゃったような記憶があるのですが……。

【委員】 自信はありませんが、自動車屋が協力すれば、もうちょっと……。というのは、JR北海道の方には失礼なのですけども……。(笑)

【部会長】 例えばどんなところが……。

【委員】 ですから、協力してくれるところがあればいいのですけれどもね。バス会社あたりで。私は40年間、鉄道技術と自動車技術をいかに融合するか、やってきたのですが、相変わらず縦割りで、どちらも、鉄道のほうは閉鎖的だし、自動車のほうは、あんなことやったってもうからないと言いますし。そこを何とか先生の知恵でやったださると、連携が進むのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 今のDMVですけども、こういった新しい技術が使える環境を、いかに整備していくかということも大事ではないかと思います。

例を挙げますと、新広島空港というのがありまして、長年、JRを引き込むということをお県が検討していて、結果的にうまくいかなかったように聞いています。あそこは最寄りの駅からは、それほど遠くはないけれども、広島の都心からは離れている。今はリムジンバスでつないでいるわけですけども、広島市の都心に入ったところで渋滞することがあり、所要時間の確実性がさほど高くない。

したがって、都心部はDMVのルールでやって、最寄りの駅からおりて、タイヤで走るということが効果的ではないかと思うのですが、特に一番新幹線と競合する境目の航空路線でもありますので、先ほど申し上げたように、JRはあまり前向きではない。そういうところであっても、地域が必要と考えれば、それなりの手続を踏んで、ダイヤを設定する

ことができるといったようなことができる、このDMVもかなり活用の範囲が広がってくるのではないかと思いますので、技術そのものに加えて、それを活用する環境整備といったようなものも、随分いろいろ手が打て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。

これ、事務局のほうに伺いたいのですけれども、この資料4とか5とかをやるときに、日本の制度的な問題があって、お金がかかったとか、導入が難しいとかということは、あるのでしょうか。

【交通計画課長】 今、先ほどありましたとおり、DMVにつきましては、道路運送車両法の問題は、今、解決していて、今度は鉄道の部分の安全性ということを、今、検討しておるとい状況でございます。

それでIMTSの部分は、実はまさに委員から教えていただいたとおりのことがありまして、IMTSについては、逆に鉄道の技術基準ですとか、この地球博のほうで鉄道事業として行われておりますことから、安全基準はできておるのですが、道路運送法のほうがクリアできておりません。それでこの開発を進めているのがトヨタと日野自動車ですけれども、正直なお話、需要があまり見込めないということから、現在は日本車輜という車両メーカーが中心になるという方向で、今、進んでいまして、そこについては、道路運送車両法の経験がないので、なかなかこの先の展開が難しいというお話を伺っています。

それで明日来ていただいて、自動車交通局のほうは非常に前向きに対応してくれていまして、ある地域でこのIMTSを具体的に導入するという検討が、今、進められておりまして、それで道路運送車両法の問題を解決できないかというご相談もするというところございまして、まさに委員からご指摘いただいたとおり、自動車のほうで中心でやっておられるのは、鉄道の部分にあまり関心を示されませんし、鉄道の方々はやはり道路運送法の世界がなかなか壁になると。今、自動車交通局の事務方のほうは、鉄道のほうが一般的には安全基準が高いほうなので、鉄道のものでクリアできているときに何とかできないかなということ、今、勉強させていただいているところでございます。

あとは、なかなか国として、こういう、今、科学技術、技術開発の予算は、基礎的なものについては、かなりあるのですが、こういう交通系の応用、まあ民間がやればいけないかというところで、なかなか、先ほどの委員からいただいている、快適な、乗りたくなるような部分とか、そういった部分に対しての支援制度がないという問題意識は持って

おるところでございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 このIMTSにしても、DMVにしても、総合的な交通体系を公共交通と自動車ネットワークで考えるべきだという議論の、ちょうどその端境にあるモードなんだろうなと思います。象徴的な交通手段の、おそらく今のところ、公共交通体系のあり方を考えるということでしたけれども、当然ながら、あるべきそのモビリティ社会といいますが、そのあるべき交通社会といいますが、あるべき交通体系を考えるということの象徴的なものだと思います。それを考えないといけないなと、総論ではあり得ると思うのですけれども、今までのところ、これは私の印象だけなのかもしれないですけれども、例えば、トヨタの経営戦略、企業戦略等と、例えばモビリティカンパニーを標榜したというような動きと、例えば公共交通の、あるいは都市行政等々との議論の間というのは、議論すべきところであると思うのですけれども、十分もし議論がなかったとするならば、そういうような議論をこれからどんどんしていく必要があるだろうと思われま。

おそらくこの技術としては、例えばトヨタ自動車はこれはつくれるけれども、つくるかどうかという意思決定は、そのトヨタの経営判断にあるわけで、それは、決して公共という視点で、彼は公共には興味がないわけでは決してないはずですので、公共という一つのキーワードのもとに、地域社会をいろいろな主体で考えるというところに、自動車会社も積極的に、これから自工会等々も含めて議論をしていくべきだという発信を、例えばこの部会から出していくということは、十分あり得るのではないかなと思います。

いずれにしても、あるべき車社会をみんなで考えましようというような発信を、ここから車会社も含めてできるといいのでは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。そのほか、よろしいでしょうか。どうぞ。

【委員】 ビデオは見えていないのですけれども、IMTSのほうは多少知っているのですが、ちょっと意見を言いますと、今、制度の、先生のご質問に対して、道路法と車両法と鉄道の話をしていましたけれども、軌道区間をつくるときに、それを軌道でやるのと、もう一つは専用道路の延長でやるのか、あるいは道路運送法道路という、ちょっと隙間みたいな法律がありますけれども、日本で残っているバス専用道路は、道路運送法のものが多いと、私は前に調べて認識しているのですけれども、その道路側のほうでどうするのかということ、道路の話はどうくみ上げていくと、もう少し違う展開があるのかどうかということ、はまだちょっと、いろいろ見ている限り、課題があるのかなと思いました。

一方で、これは磁石で追いかけますけれども、光で追いかけるものであるとか、いろいろなものが海外で技術であるし、ゴムタイヤトラムと言われるものも、よく見ると、トロリーバスをかなり使った形のものがあって、もうちょっと、技術の幅はいろいろあって、さっきのお話の中にもありましたけれども、日本の中で、こういうものに関しては、もっと投資すべきだと思います。それも既存のものを少しいじるのが基本技術で、見た目のほうはかなり大胆に行くというところでも、かなり選択肢があるような気がします。これはかなり強く、いろいろ課題として出していきたいところだと、私は思っております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 DMVについては、私も開発を指揮したJR北海道の柿沼副社長のところに取材で伺いました。副社長が言うには、一番ここで言いたいのは三位一体の取り組みなのだ。要するに、これまでJR北海道の場合、輸送密度で500人未満の路線が全路線の30%、このまま行ったら、どんどん廃止して、なくなってしまう。鉄道側も何もやらなかったけれども、今回初めて、球を投げた。それに対して、地域住民、地域行政が、どうやってボールを受けとめるか。結局、そこに一番、DMVの、技術的な話は別にありますけれども、投げかけた意味があるのではないかと私は思うのです。DMVばかりを強調すると、ちょっと危険なのかなと。一つの、これは北海道、輸送密度が500人に満たないような地域での話。もちろんそういうところは本州でもありますけれども、違う選択肢もある。

最近ドイツでも、ライブチヒで路面電車の低床車両がシーメンスとかボンバルディアなど大きなメーカーでは一編成あたりが3億円もかかるということで、交通局がみずからレオライナーという車両をつくって、地域の中小の交通局にも販売をしている。

いろいろな選択肢が、これからあっていいと思うのです。今、DMVについて救世主だと、新聞、マスコミが、大分集中的に取り上げているものですから。確かに救世主の一つであるけれども、あくまでもここでは、これからの地域交通を考えるための三位一体の取り組みと考えたほうがいいのではないかと私は思うのです。

【委員】 技術的なことはわからないのですが、このDMVやIMTSのお話を聞いて、すごいことが技術だなと思ったのですが、ちょっと全体像が見えないのです。この技術を導入することによって、人の流れがどうなって、どのような便益があるのかといったことです。もちろん大分安く使えるとか、コスト比較などもあるのですが、北海道の公

公共交通に与えるインパクトが何となくわかりづらいというか、見えづらいなという感じがありました。それからこのIMTSも同様なのですが、逆に言えば、トヨタさんが非常に乗り気になるということは、採算性があるという一つのメルクマールになると思うのですが、技術がちょっと先行していて、ユーザーがこれによってどのような動きになっていくのかということが、もうちょっと具体的に説明されると、もう少しわかりやすいのですが。

【部会長】      ありがとうございます。

ちょっと制度の問題ではなくて、スタンスの話なのですが、要するに、安全規制を、この国では、1人でもけがをしたら、けしからんという話の国で、1人でも死んだら、もうとんでもないという話で、そう言っておきながら、耐震補強していない小学校が何万校あっても平気だという、大変不思議な国ですね。なかなか確率的な話にならないですね。そこで、これはもうカルチャーみたいなもので、長い間、醸成されたのですが、それを受けて、国交省の安全を担当している人が、どういうスタンスであるかという話は、もう1回やったほうがいいのではないかという気がするのです。

ちょっと不規則発言かも知れませんが、こういう印象を受けたことがたびたびあります。つまり、安全をどう維持するかという話と、自分に責任が来ないかという話を、公然と並べて言うような人に、何回か会ったことがあって、要するに、それを言うと、とにかく技術開発をすべてストップするという、こういうことにつながってしまうのですね。

冒頭の速度の話もそうですし、先生の技術開発の安全運行のコントロールの話でも同じですが、こういうところを、役所としてどういうふう to 処理するというか、考え方を整理しないと、担当した1人には重すぎるのかもわからないですね。係長さんだったりという人には、こういうときは、ちゃんと、こういうルールで判断をして、それが何か起こっても、それは覚悟の上でやることで、それがどれぐらいの確率で起こることについては、やむを得ないというふう to 考えないと、あらゆることができなくなってしまうという気がいたします。

よく行われる国交省の方法は、自分は安全だという認定をしないで、そちら側で安全だという証明をしてこいという話になってしまっていて、このことが非常に動きを遅くしたり、いろいろな逆インセンティブになったり、そんなことがあります。ちょっと精神的な話で恐縮ですが、直接この法律というよりも、考え方としては大変重要な話ですがけれども……。

残った時間、もう数分ですが、その他、全般を通じて、何かございましたら、どうぞご

発言をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それではお役所のほうの方にも、どんどん発言していただきながら、時間をとらなかつたのですが、通して、局長のほうから何かお話がございましたら、あるいはほかの人でも……。

【交通計画課長】 ありがとうございます。汗が出るくらいたくさんご意見をいただきましたので、リストにして、今日、ご欠席の委員の方にもご意見を聞きながらまとめた上で、とりあえずの対処についてのたたき台をつくりまして、次回またご相談をさせていただきます。よろしく願いいたします。

【総合政策局長】 今日は、非常に多岐にわたるご意見を、ありがとうございます。

私ども、この資料を整理することにより、問題点がどこにあるのかというのを正確に把握しようと考え、先ほど真のニーズという話がありましたが、ほんとうはどうしてもらいたいと世の中が思っているのか、そこにどういう課題が横たわっていて、うまくいっていないのかというのを、行政サイドが実はきちっと把握できていないのではないかという問題意識がありまして、まずそれをこの場を通じてしっかり整理しておくというのは、作業の半分ぐらいの役割を占めるのではないかと思って、今日もそういう時間にさせていただいたわけです。

それでももちろん整理をしますけれども、その次が、今、安全に対する行政の態度のところでも出てきましたけれども、どこまで問題を解決しようと思って取り組むのかということだと思ふのです。難しい、難しいと言い続けて、10年、20年、30年たってしまったというのが、実情だと思いますから、次につながるような、少々、粗っぽい、メッシュが粗いものであっても、先に進めていくということのほうが、より重要ではないかと思っております。

それから安全の問題もなかなか難しいテーマで、昨年、一連のJRの事故をはじめ、公共交通の安全に対して問題が顕在化し、利用者とか社会の不信感というのが非常に強くなっておりますから、それに対してきちっと対応しておくということが、片方で課題としてありますけれども、ただいたずらに安全の確保のための作業を繰り返したり、そのために不必要な時間を費やして、利便性といいますが、交通に求められている実際のサービスが導入されなかったりということがあってもいけませんから、そこはバランスの問題ですけども、バランスを崩さないように取り組んでいかなければいけないと思っております。その辺も含めて、今後のこの部会の議論の中で、意見集約、コンセンサスづくりを進めて

いきたいと思っております。

【部会長】 大変ありがとうございました。冒頭、事務局からもご説明がありましたように、今からやらなければいけないような話のアイデア集を、とにかくつくっておいて、この中から選んでいただくということでございます。引き続き、こういうアイデア集は常に更新したほうが良いと思いますので、また何かございましたら、事務局のほうに意見、あるいは情報をお寄せいただければと思います。それでは、ありがとうございました。

これで議論を終わりにしたいと思えます。今後の進め方等について、事務局からご説明をお願いいたします。

【交通計画課長】 本日はありがとうございました。今、局長からもございましたとおり、第3回部会、11月14日、火曜日の14時から、この部屋でお願いしたいと思っております。そこで、対応につきまして事務的に整理をさせていただいて、第4回の部会が、12月5日、火曜日14時から、やはりこの部屋で開催させていただきたいと思えます。それで、もし、議論できましたら、中間取りまとめをお願いできればと考えております。

【部会長】 ありがとうございました。それでは今の事務局案に沿って、議論を進めてまいりたいと思えます。よろしくをお願いいたします。本日は大変お忙しい時間をありがとうございました。

【交通計画課長】 すみません。事務的連絡を、最後にさせていただきます。

本日、ご欠席の兵藤先生と鈴木委員には、別途ご意見を聞かせていただいておりますので、また同様に、皆様にお知恵をお借りすることもあるかと思えます。その際、よろしくをお願いいたします。

あと、大変お恥ずかしいのですが、第1回部会の旅費、宿泊費、委員謝金の振り込みの手続がおくれておりまして、特に、遠方よりご出席いただいている委員の方には高額の立てかえをお願いしておりまして、ご負担をおかけして、申し訳ございません。決して忘れていたわけではございませんので、ご安心いただきたいと思えます。現在、手続を急いでおりますので、ひと月以内には、今回の分とあわせて入金の手続でございまして、よろしくをお願いいたします。

あと、本部会の議事録につきましては、委員の皆様のご了解をいただいた後、ホームページ上にて公開予定でございまして。

それではどうも本日はありがとうございました。

了