

平成19年2月23日（金）

【交通計画課長】 おはようございます。

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5回地域公共交通部会を開催したいと思います。

本日は委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、また、お足元の悪いところを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。

本日は佐藤委員、高橋臨時委員、兵藤臨時委員、藤井臨時委員、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、今朝方市川委員から体調不良のため欠席との連絡をちょうだいいたしました。また、中村委員につきましては10分程度おくれるということでご連絡をいただいております。

本日は夏の最終取りまとめの議論に向けましてご参考としていただくため、地方公共団体の方からご意見を伺うこととしております。ご紹介させていただきます。

名古屋市の住宅都市局参事の齋田様でございます。

金沢市の都市政策局長の武村様でございます。

広島市の道路交通局の都市交通部長、岡村様でございます。

それでは、まず宿利総合政策局長よりごあいさつのほうをさせていただきます。局長、よろしくお願いいたします。

【総合政策局長】 お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

昨年4回会議を開いていただきまして、年末に中間取りまとめをしていただきましたが、私どもはその議論取りまとめを受けまして、新しい地域公共交通の活性化、再生のための法律をつくる作業を進めておりました。

先日2月13日に予算関係の法律案として閣議決定しまして既に国会に提出をしております。後ほどご報告させていただきますが、ぜひ4月、5月、5月中には成立をして、10月から施行していきたいと思っております。

特に法案をつくる過程におきまして、結局地域公共交通の問題というのは昨年の中間取りまとめでも委員の皆様からご指摘いただいておりますように、いろいろ長い歴史的な経過の中で課題がもろもろ集約されているということと、関係のいろんな行政機能を総合的に

投入していかないと解決が難しいテーマだということで、国土交通省の中は幸い鉄道、自動車、海運といった交通政策を直接担当している局機能と、それから、道路行政、それから、まちづくり、都市行政、港湾行政といった機能がありますから、そういったものはこのテーマにそれぞれの役割、立場で取り組んでいくということと、私どもの総合政策的なプラットフォーム的な機能と集合して取り組むという考え方でこの法律もでき上がっておりますし、今後法律の施行関係の行政運営の中でそういう取り組みを進めていきたいと考えております。

それから、地方財政とも非常に関係しておりますので、総務省の地方財政部局とも昨年来議論をして、この法律の中でもそういう地方財政措置の観点からの支援取り組みの拡充といったものも反映させておりまして、そういう国の行政機能をより総合的に投入するというのでやっていきたいと考えております。

また、法律の成立は一つの前進と位置づけなければなりません、当然そういったものを前提にしながら、行財政措置をより強化するためにどういうことを考えなければいけないのか、それから、他の関連する行政の仕組みをどういうふうに変えていく必要があるのか、それから、後ほどまた最後にご意見を伺いたいと思っておりますが、引き続き中間取りまとめに向けてご議論をしていただければならないテーマを、きょうを含めて6月までに4回ほどの会議をお願いしたいと思っておりますので、そこで検討を深めていただいて最終取りまとめをしていただきたいと思います。それを20年度の予算要求などに反映をしていきたい、こういうつもりで後半戦をお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 それでは、議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をお願いしたいと思います。

資料は配席図、委員名簿、議事次第、それから、資料1から2、3、4、5までと、参考資料といたしまして名古屋市様の資料、金沢市様の資料、広島市様の資料と、一番最後にこれは土木学会と国土交通省で共催をしております第2回日本モビリティ・マネジメント会議のご案内でございます。今年7月に、今年は北海道のほうで第2回を開催する予定でございます、その発表、参加の公募のお知らせをご参考にお配りさせていただいております。

以上でございますが、もし不備な点等ございましたら、事務局のほうにお知らせ願いたいと思っております。

それでは、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ます。

早速議事に入らせていただきたいと思います。これから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】 どうもお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、議事次第に従って進めてまいります。

まず3、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案、及び、関連施策事業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】 それでは、まず法案の概要につきまして、私のほうから10分程度ご説明させていただきたいと思います。

お手元の資料2のこのカラーのA3の横紙と、それから、このちょっと分厚い法律案要綱と両方を参照していただきながらご説明させていただきたいと思います。

法律案要綱につきましては、15枚ぐらいめくっていただいて、そうしますと、法律というものはページ番号付きのページが出てまいりますので、もしよければそちらをお開きいただきたいと思います。

それでは、A3の資料のほうでございますが、まず、この法律、タイトルは「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」ということとさせていただきます。

必要性につきましては、昨年来ご議論いただいております住民の足の確保、少子高齢化、ユニバーサル社会の実現、活力ある都市活動、観光・交流の促進、環境問題への対応という部分でございます。この部分につきましては法案の2ページ目でございます。

第1条で「目的」というところを規定させていただいております。第1条、飛ばし読みをさせていただきますと、「近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていることと等の社会情勢の変化に対応し、地域住民の自立した」、自立したという部分がこの審議会で大分ご指摘いただいた部分を反映させていただいております。「日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から」、飛ばしまして、「地域における主体的な取り組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進」と、云々と規定させていただいております。

また、後ほど出てまいります。ご議論、ご指摘の中に都市計画、まちづくりとの関係、それから、地域交通はもう観光その他の交流も取り組んでいかないといけないというご指摘、それから、環境の問題というのを「目的」に現状認識及び問題意識として盛り込ませ

ていただいたところでございます。

それから、まずこの法律の対象でございますが、3ページの第2条でございます。第2条の第1項第1号で「地域公共交通」を定義させていただいておりまして、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう」ということで、まず前段の部分、日常生活、通勤・通学、それから、お買い物、病院通院等その部分と、「又は」以下で、観光客の方、もしくは、ビジネスで来訪される方がその当該地域に来られた後の二次交通も対象とさせていただいております。

続きまして、法律の構えといたしまして、基本方針、国のガイドラインでございます。この部分につきましては、法案では7ページの一番最後の行、第3条になります。主務大臣は基本方針を定めるということにさせていただいております。主務大臣につきましては、国土交通大臣、及び、地域の振興に責任を有し、また今回、地方債の特例等を出していただきました総務大臣という両大臣とさせていただいております。それで、この主務大臣が基本方針を策定する。

それで、この策定に当たりましては、8ページで第4項でございますが、主務大臣は国家公安委員会及び環境大臣に協議するというので、やはり国の機関としてこの地域公共交通に重要な関係を有しております国家公安委員会、それから、近年環境の観点というのが非常に重大になっておりますので、環境大臣のほうを法定協議大臣として明確に法律上位置づけさせていただいたところでございます。

それから、第4条でございますが、これは中間取りまとめで柱の2番目にさせていただいた部分でございますが、第4条1項がまず国の努力義務を規定させていただいております。国は「情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び質の向上に努めなければならない」。これが中間取りまとめの大きな柱の2番目の情報の部分、人材育成というところをこういう形で書き込ませていただきました。

それから、都道府県の役割についても明確化すべきというご指摘を多数いただいたところでございますが、第2項で都道府県でございます。都道府県は、「各市町村の区域を越えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うよう努めなければならない」とさせていただいております。ちなみに、都道府県につきましては、第5条8項で計画策定時の助言、第6条6項で協議会構成員の助言という役割も法定させていただいたところでございます。

第3項が市町村の努力義務でございます。市町村は主体的に取り組むよう努めなければならない。市町村が主体的にやるということを書かせていただいております。

第4項が、これが中間取りまとめの4番目の大きな柱になっておったところでございますが、公共交通事業者等がみずからの運送に関する「サービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない」ということ書かせていただいたところでございます。

ちなみに、この地域公共交通をよくしていくためには利用者、事業者、沿線の方々の参画も必要であるというご議論をいただいたところでございます。その点につきましては、我々の原案といたしましては第5項のほうで書き込むということで法制局とご相談したところ、公共交通を必要としない方も中にはいるはずでしょうと。それを一般的に一律的に義務づけるのは必ずしも適切ではないという議論がございまして、その利用者、事業者等につきましては、この基本方針、主務大臣が定めます基本方針の中で定める方向で今検討させていただいております。

続きまして、第5条のほうで計画の策定について規定させていただいております。10ページの第5条1項でございます。市町村は、単独で又は共同して計画を作成することができる。この場でもご議論いただいたとおり、日常の生活交通圏というのは一市、または、町村におさまらない場合もございます。その場合は共同して作成していただくということでございます。

それで、第5条第4項におきまして、都市計画、都市計画法の基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律の基本的な計画、それから、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基本的構想との調和を図ってくださいということで、そういう観点が必要だというご指摘を踏まえた規定とさせていただいております。

続きまして、法文のほうは12ページでございますが、協議会は第6条のほうで規定させていただいております。協議会のメンバーにつきましては第2項でございまして、市町村、それから、2号で関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、第3号で関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者、その他の当該市町村が必要と認める者ということで規定させていただいております。

それで、公共交通事業者等につきましては、第4項におきまして、「協議に応じなければならない」と協議の参加要請応諾義務を規定させていただいております。また、協議が整った場合には、第5項におきまして、「構成員はその協議結果を尊重しなければならない」

という尊重義務を書かせていただいております。

そういう意味で、協議参加義務の部分で、一部の事業者の方とご相談した際には若干義務は困るというご議論も一時ありましたが、それにつきましては第7条のほうで公共交通事業者の方、それから、利害関係を有する方から市町村に対して計画の作成または変更を提案することができるという提案の制度を設けたところでございます。ということで、参加義務をかける、他方、提案もできるということで、これは公正だということでご納得いただけたところでございます。

この提案に対しましては、14ページの第2項でございますとおり、市町村のほうは作成または変更するか否かについて、遅滞なく公表し、作成変更しないときは理由を明らかにしなければならないと規定させていただいたところでございます。

それで、14ページ以下、特定事業ということでこの中間取りまとめにおいて重点的に取り組むことが期待される具体的な課題ということで4つご指摘いただいたところでございます。さらに関係局と調整いたしまして、海上運送サービスの改善についても今回の特定事業として位置づけさせていただきました。

この計画は、この事業だけに限定しておるものではございまして、このその他にございまして、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など、それぞれの地域のさまざまな課題について、各市町村の判断によって何を規定してもよいという仕組みになっております。他方、この具体的な5つの課題につきましては、法律上の特例を設けまして、特に推進する仕組みを設けさせていただいたところでございます。

まず、LRTの整備につきましては、法律上の特例として上下分離の制度の導入を10条で、それから、LRT車両購入費等につきまして、自治体が国という協調して補助をする部分につきまして起債を発行してよいという規定を12条で設けさせていただいたところでございます。バスの高度化、BRTの整備、オムニバスにつきましても同様に17条のほうで起債対象化の特例を設けさせていただいたところでございます。

それで、あとは一般的なお話といたしまして、法律上ではございませんが、従来、公共事業を伴う計画につきましては、計画策定経費の支援があったところでございますが、一般の予算におきまして、後ほどご説明させていただきますが、公共事業を伴わない部分の計画策定経費についても3分の1の国の支援を行うということが認められております。また、関係予算を可能な限り重点配分、配慮することによって、国全体で総合的に支援していくという仕組みといたしております。それから、総務省のほうから29条で地方債の配

慮という規定も設けていただいたところでございます。また、一般論としては、37条で「資金の確保」という規定を、53ページでございますが、置かせていただいております。

これが総合的な仕組みの部分でございます。

それと、中間取りまとめにおきまして3番目の柱、新たな形態による輸送サービスの導入円滑化の部分でございます。これにつきましては、まず許認可等の手続の合理化の部分を規定させていただいておりますが、53ページを恐縮ですがお開きいただければと思います。

第36条におきまして、この審議会において技術基準のことにつきましていろいろご指摘をいただきまして、関係局と議論をさせていただきまして、この新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮という規定を盛り込ませていただいたところでございます。第36条、「国土交通大臣は」、飛ばしまして、「保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては」、「運行の安全の確保に支障のない範囲内において」、「当該認定新地域旅客運送事業の円滑化が図られるよう適切な配慮をするものとする」と。安全基準につきましては、具体的には省令、技術基準等を定めておることがほとんどでございますので、今後その具体化に当たりましてこの条文の精神に沿いまして調整を図ってまいりたいと思っております。

あと、最後に、この法律、55ページでございますが、附則の第2条におきまして、「政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる」ということで、5年後には必要な見直しをしてみたいと思っております。

したがって、今回、局長のほうからもございましたが、スタート台、第一歩ということでございますので、委員の皆様からいただいて種を植えた法案を大きな木に育ててまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

では、引き続き、予算につきまして城福企画官のほうからご説明させていただきます。

【地域振興企画官】 それでは、次にただいまご説明申し上げました法案に関連する施策事業について、関連する予算のご説明をさせていただきます。

お手元の資料3をごらんいただきますようお願いいたします。

冒頭でございますように、地域公共交通の活性化、再生に関連いたします施策事業につきましては、この表にございますような既存予算制度など関連予算を事業ごとに必要に応じまして可能な限り重点配分、あるいは、執行において配慮をするなどによりまして推進していくというふうにしております。

まず、1番でございますけれども、こちらでは地域公共交通総合連携計画の策定に関連する予算として、計画策定調査費の補助、あるいは、地域の公共交通改善に向けた合意形成を支援します公共交通活性化総合プログラムと、こういった予算がございます。

二つ目のL R Tの整備関係でございますが、こちらはL R T総合整備事業というものがございまして、この内容といたしましては総合交通戦略という事業として施策事業をパッケージで支援することとしております路面電車走行空間改築事業、あるいは、交通結節点改善事業でL R Tの走行空間の整備を支援するというようにしてございまして、さらに、都市交通システム整備事業、それから、L R Tシステム整備費補助でL R Tの関連施設、あるいは、車両などの整備を支援いたします。

3番目のバスサービスの改善に関連する予算でございますが、まず1つ目のくくりでございますが、バス輸送の高度化を目指しますB R Tの整備や、オムニバスタウンの推進に関連する予算といたしましては、先ほどもございましたが、総合交通戦略事業としてパッケージで支援するとしておりますバスの関連走行空間の改築事業、交通結節点改善事業、さらに、都市交通システム整備事業、それに、B R Tに関連する自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業、オムニバスタウン整備事業と、こういったものでバスの走行空間の整備や関連施設の整備、さらに、交通システムに対策事業といったものを総合的に支援していくというふうにしております。

次に、その他のバスサービスの改善に関連する予算といたしましては、自動車運送事業安全・円滑化総合対策事業でバスロケーションシステムの整備など、個別対策に対する支援とか実証実験などを支援するということとともに、地域バス交通活性化事業で交通不便地域などのニーズ把握の調査や実証運行などを支援していくというふうにしております。

4番目の海上運送サービスの改善に関連する支援メニューといたしましては、スーパーエコシップの普及支援制度、あるいは、離島地域の観光交流促進などを行います離島行路活性化対策、さらに、関連港湾施設の整備などをメニューとしております。

5番目の乗り継ぎの改善に関連するメニューといたしましては、交通結節点の改善事業、それに、都市交通システム整備事業によりまして、公共交通の結節点の改善や関連施設の整備を行うとともに、公共交通の利用促進活動への支援、さらには、情報提供などを目的といたします乗り継ぎ利便性向上施設整備への支援などがございます。

最後、6.でございますけれども、こちらは地方鉄道の活性化に関連する予算といたしまして、経営基盤の脆弱な中小鉄道の近代化を支援いたします鉄道軌道近代化設備整備補助

といったものが今回の施策に関連する予算としてまとめております。

続きまして、資料4でございますが、こちらをごらんいただきますと、こちらが地方公共団体に対する財政的支援ということでございまして、先ほどの法案のご説明でも出てまいりましたが、まずはLRT整備補助といたしまして、LRTに係る車両購入費、あるいは、バス関係ではオムニバスタウン計画に関する調査、施設整備、それから、BRTに関する車両購入費などの自治体の支援負担部分への起債対象化ということをご説明を今回新たに行うとともに、地域総合連携計画の策定への支援補助に関しまして、自治体の補助に関しまして交付税措置、最下段でございますように、あるいは、オムニバスタウンBIについても既存の交付税措置のうちで明確化して活用していくという措置を講じることといたしております。

以上、簡単でございますが、ご説明でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、この法律及び関連予算に関しましてご質問等ございましたら、どうぞ。

【委員】 城福さんが説明された資料3の1番の一番最初のところに、計画策定調査費補助というのがございますね。また後ほど申し上げるかもしれませんが、地域の交通をよりよいものにする上で、実際に利用し、不便を感じている人がきちんと声を挙げて責任を持って提案することが大事だと思います。何とかしてくれというのはしょっちゅう言うわけですけども、これは言いっ放しになることも多いわけで、あまり責任を持って言っているわけでもない。

これは、エンドユーザーの方がきちんと責任を持って改善を提案する仕組みがなかなかなくて、行政ともギャップができていないかなと私は常々思っているんですが、この計画策定調査費補助というものはどの程度のレベルの計画策定といったようなものを想定しておられるのでしょうか。

つまり先ほどのコンテキストで言いますと、比較的狭い地域に住む住民が何とか自分たちの住んでいるところの交通をよくできないだろうかと思ったようなときに、責任を持って考えて提案するといったものまで含められるのか。あるいは、そうではなくて、もう少し広い自治体規模程度の範囲を想定しての話なのかといったことについてご説明いただければと思います。

【地域振興企画官】 この計画策定調査費補助につきましては、19年度予算において創設が認められた部分でございます。具体的には今後財務省のほうと補助金の交付要項等

で詰めていくこととなりますが、今、我々が考えておりますのは、今おっしゃっていただいたように、なるべく融通無碍に使えるようにしたいと基本的に考えておきまして、なるべく総合的に考えていただくほうがいいというのが基本論としてございますが、今ご指摘のあったかなり狭い範囲のものであっても、当該市町村がこれを重点的に短期的に行いたいということでこの部分の協議会を立ち上げて計画をつくる場合には対象としていきたいと考えております。

【交通計画課長】 あれでしたら、後でもまた、ヒアリングの後のご議論の際でも結構でございますので、急にこんな大部なものを見せられて質問しろと言われてもなかなかあれでございますので、そういうことでも結構でございますので、よろしくお願いたします。

【部会長】 私のほうから1つだけ、4条4項のサービスの質の向上及び利用を容易にするための情報、この提供充実義務、この情報についてはどんなものをイメージしておられるのでしょうか。

【交通計画課長】 この4条の4項でございますが、1つは運行の情報でございますとか、それから、乗り継ぎにつきましても現在必ずしも鉄道事業者からバスという部分の情報というのはされていない部分がございますので、そういう乗り継ぎ、連絡。それから、あと、例えば東京の地下鉄を出た後、なかなか建物とかの表示はかなりあるんですけど、バスの連絡、何とか方面というのもございませんで、そういった部分を含めまして利用者の方にとって必要な情報というものを改善していくということを想定しております。

また、予算的にもそういう支援を行ってまいりたいと考えております。

【総合政策局長】 そういういわば固定的な情報とあわせて、いわゆるリアルタイムの運行情報とか、あるいは、運行支障といいますが、ちょっと車両故障でとまっているとか、そういう情報もここで読み込んで提供していくということを考えております。

【部会長】 計画づくりのための情報ではないんですね。実際、現場でよくあるのは、例えば需要のデータがないとか、あるいは、何か改善しようとするときの技術的に市町村はわからないので、それは幾らぐらいかかってどういう方法があるのとかって、こういうところですれ違いがよく起こるんですが、そういうことではない。

【地域振興企画官】 それは、4条の1項、2項が該当します。

【部会長】 こっちがそうだということですね。わかりました。どうぞ。

【委員】 今の先生の質問に関連するんですが、第4条の1項で、国は市町村云々のために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び

資質の向上に努めなければならないと書いてありますが、情報の提供ですとか研究開発の推進、人材の養成といったようなことを具体的にどのような形で行うのかというところまでは話が出ているのでしょうか。ちょっと確認をさせていただければ幸いです。

【交通計画課長】 今、関係のところとこの具体化につきましては、これは中間取りまとめの2番目の柱でご指摘いただいた部分ですので、今、ちょっときょうはこうなりましたという明快なところまでは行っておりませんで、また、きょうこの具体化につきまして後で1つ大きな課題と考えておりますので、委員の皆様のお知恵もかりながら具体化してまいりたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ヒアリングと今の今後に向けての中でまたご議論をいただきたいと思います。

本年夏の最終取りまとめに向けての議論を開始したいと思います。その議論の参考とさせていただきますために、きょう金沢市、名古屋市、広島市の取り組みについてお話を伺いたいと思います。

先ほど説明のありました法案に関連する取り組み事例として、複数モードにまたがる交通システムであるガイドウェイバスの導入事例を名古屋市から、また、まちづくりの観点からの取り組み事例を金沢市、広島市よりご報告いただきたいと思います。

質疑時間を多くとりたいので、まことに恐縮ですが、ご説明はそれぞれ10分程度でお願いして、その後まとめて議論したいと思います。よろしく願いいたします。

【名古屋市住宅都市局参事】 名古屋市からは、名古屋市の公共交通について概括した後、本委員会でも話題になったと聞いておりますデュアルモードシステムの一つの例といたしまして、現在運行しております名古屋市のガイドウェイバスについてお話しさせていただきます。

スライドを使ってお話しさせていただきます。

じゃあ、お願いします。

この図面、名古屋市の鉄軌道系のネットワーク図になっております。市域内全体で約210キロメートルございまして、そのうち、JRの在来線と民鉄あわせて約100キロほど、残り110キロほどが市営の交通局の地下鉄と三セク鉄軌道ということでございます。

図面の青く太く塗ってありますのがガイドウェイバスをはじめ、最近、平成13年度以降17年までに開業しました軌道系の鉄道もございまして、鉄軌道系の路線でございます。

次、お願いいたします。

市内での交通分担をあらわした図面が左側にございます。公共交通が青く塗られたところ、自動車が赤く塗られたところで、上から名古屋、東京、大阪というふうに分けてございます。私ども地元ではよくこの図面を使うんですけども、名古屋では公共交通と自動車の分担率が3対7だと、ちょっとバスをさっ引いて鉄軌道系という前提でお話ししますと3対7だと。それに比較しまして、東京、大阪ではそれぞれ7対3、あるいは、6割強というような公共交通に依存度が非常に高い。比べて、名古屋はまだ3割程度なんだよというようなことによく使わせていただいております。

右側のグラフは、鉄軌道系の駅1駅当たりの利用人数を出した値でございますけれども、名古屋市の1駅当たり平均1万1,000人程度の利用人数というのは東京都区内の約3分の1、大阪の2分の1程度となっております。まとめますと、名古屋市は自動車に依存した都市であると、こんなふうに見えるかと思えます。

次、お願いいたします。

もろもろの自動車交通量の増大に伴う弊害を何とかしなければならないというようなことですか、あるいは、高齢社会の到来等に対応するために、私どもの長期計画、名古屋新生計画2010、こういった中でも公共交通網、道路網の整備などを進めるとともに、自動車から公共交通機関への利用転換を促進するというようなことをうたっております。平成16年には一つの具体的なアウトプットとして名古屋交通戦略というものを答申をいただいております。その中で、標語的な話ではございますけれども、公共交通と自動車の利用割合を現在の3対7から4対6へ2010年度を目標にシフトしていこうではないかということで、もろもろの取り組みを始めたところでございます。

次、お願いいたします。

ここからは名古屋市のガイドウェイシステムのお話をさせていただきます。

図面の赤く塗りましたのがガイドウェイバスのルートでございます。起点の大曽根でございますが、大曽根が起点になっておりまして、そこには地下鉄4号線、それから、JR中央線、名鉄の瀬戸線等々の鉄道が乗り入れております。名古屋ではそういったものを総合駅と言っておりますけれども、それを中心に周辺の再開発も区画整理も進んでおるとい町でございます。そこから、北東方面に約6キロほどの高架区間が伸びております。

次、お願いいたします。

全体の路線のイメージをお示ししております。図面の茶色っぽく塗っていますのが高架区間ということで、この区間につきましては既成市街地でございますが、平面の渋滞に

巻き込まれることなく高架の専用軌道を使いまして定時性、高速性を確保しながら走行すると。それから、図面の右のほう、灰色で塗ってございますところが路線バスとしての運行区間でございまして、高架区間の終点が小幡緑地というところでございますが、小幡緑地以遠につきましては、大きく分けまして3方向に路線バスが出ております。出ておりますといいますが、高架を来たバスがそのまま3方向のルートに分かれて走っていくというような状況でございます。

高架区間について申しますと、従前平面走行しておりましたときの朝のラッシュ時には32分程度かかっておったのが、現在高架区間の走行時間は13分で、これは定時性を確保しながら行っております。

それから、料金でございますけれども、この高架区間はガイドウェイバス株式会社が運営しておまして、ここの高架区間だけの料金として初乗り200円、あと、対キロ制でいっております。平面部につきましては、名古屋市交通局の市バスと、それから、JR東海バス、名鉄バス、それぞれ3社が運行しておまして、それぞれ初乗り200円、あと、対キロ制ということになっておりますので、高架から平面に乗り継ぐお客様はそれを併算した形の料金ということになります。

ガイドウェイバス株式会社は、特殊な車両でございますけれども25台すべて会社が保有しておまして、それをすべて市交と名鉄、JRに貸しておるといようなことで運営しております。ですから、高架区間はそれぞれの3社のバス事業者に行行委託をしておるといような状況です。運行委託されたバス事業者は、自分の路線バスとしては車両を借りながら運行するといような仕組みになっております。

次、お願いいたします。

これは平面部分を拡大した地域図でございますけれども、赤く塗ったところの面積約760ヘクタールでございますけれども、現在特定土地区画整理事業が進行中でございます。組合の発足当時の人口が約1万人程度かと思えます。計画人口が5万5,000人を見込んでおまして、現在約2万人の方がお住みになっておると。吉根という都心に近いところの地区につきましては、現在までにすべて保留地の処分を完了いたしておまして、吉根地区に限って申しますと、計画人口1万5,000に対して現在もう1万人以上の方がお住みになっている。ほかの地区につきましても保留地処分が始まる、あるいは、これからといような状況で、今進めておるところでございます。

次、お願いいたします。

ガイドウェイバスの特性の2つ目でございますけれども、一般のバス車両に案内輪がついたものというような、簡単に言えばそういうような割とメカニズムはシンプルだということが言えようかと思えます。前輪床下に案内輪をつけまして、専用軌道に設置されましたH型鋼が転がしてあるというような感じなんですけれども、それにさわりながら走ると、その案内装置は操舵輪に連動しておりますので、運転手さんはハンドルを握ることなく、アクセルとブレーキだけで運転するという状況でございます。一般道ではその案内装置は床下に格納されます。

蛇足ですけれども、現在このバスはツーステップバスで路面から80センチぐらいのところから床面があるわけですが、将来車両更新をしようと思いたしますと、私どもはぜひ低床化を進めたいと思っております。ただ、それに当たりまして、現在このままの構造で低床化しようと思いたしますと、床下スペースに格納する余地がございませんので、これはどうも固定式でいかざるを得ないのかなと思っております。そのことについて、関係方面と今ご相談を始めさせていただいております。

次、お願いいたします。

少しデュアルモードシステムを開発していくときの苦労、こんなことがちょっと困ったんだと、あるいは、課題としてあったんだというお話をさせていただきますと、高架部は軌道法適用でございますし、当然、平面部は一般の道路運送法の適用になるということでそれぞれ適用法規が異なりますので、その法規ごとに許認可がまず必要になってくると。それから、それぞれの技術仕様ですとか運転保安に関する考え方というのは根本的に違うところがございますので、一つの運行のシステムとしてどういうふうに集約していくかというところが一番苦労した点でございます。

名古屋市の場合、こういったことを解決するために、協議調整の機関といたしまして許認可庁ですとか道路管理者、あるいは、道路交通管理者さん等々に入らせていただきました。これが一堂に集まった検討委員会というのをつくりまして、その中で議論をさせていただいた。検討委員会の中には構造部会、あるいは、運行部会、経営部会等々をつくりまして専門的な議論もそこでやり、オーソライズの場合としたということでございます。ちなみに、平成2年10月に第1回の委員会を開催いたしまして、最終的に基本計画案がまとまりましたのは平成6年11月ということで、約4年間の議論を費やしたということでございます。

次、お願いいたします。

おかげをもちまして平成13年度末に開業いたしまして、今年で実質約5年目になります。ごらんのように表にございますように、毎年10%程度の内外の伸びを見せておりまして、平成17年度決算ではおかげさまで償却前でございますけれども単年度黒字になっております。

先ほどお示ししました志段味の開発等、今後も利用者の増加が見込まれるという要素もございますので、あるいは、町の成長に合わせてルートですとかダイヤがフレキシブルに設定できるというよさを生かしまして、しばらくこの特性を発揮したガイドウェイシステムが成長することを期待しております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。齋田参事に説明いただきました。

続きまして、金沢市の武村局長、よろしくお願いいたします。

【金沢市都市政策局長】 金沢市でございます。よろしくお願いいたします。

私に与えられた課題は、まちづくりの観点からの公共交通のあり方というようなお話でございますので、本市のまちづくりに公共交通優先の交通施策というのは不可欠でございますので、公共交通の現状でございましたり、それから、現在策定を進めております新しい交通戦略について少しご説明をさせていただきます。

初めは2つ、路線バスと、その次のペーパーは鉄道でございますが、いずれも公共交通の現状、昭和49年と比較しております。バス、鉄道ともいずれも4割程度の利用にとどまっておるということで、依然として減少傾向には歯どめがかかってないという状況にあることを示してございます。

このペーパーは利用者の減少の要因でございますが、大きなものはやはりモータリゼーションの進展が非常に大きいわけでございますが、公共交通の利用という観点に立ちますと、やはり利用者の減少が交通事業者による値上げ、あるいは、減便等を招いて、それによってさらに利用者の減少を生ずるいわゆる負のスパイラル、悪循環が見られるわけでございます。右のように、これをできるだけ高循環に立ち直していくというようなことが必要ではなからうかと思っております。その下に書いてあるように、便利な公共交通を利用できる、市民、住民が支える、こういう制度でありたいと思っております。

次に、このような具体的な取り組みを2つご紹介させていただきます。

平成17年に金沢バストリガー方式というものを実施いたしております。これは先ほどの逆でございまして、公共交通の値下げ、あるいは、増便などの利便性向上策を実施し、

そして、利用者数の増加を図り、そして、バス事業者とか公共交通事業者の収益が改善できる、こんな考えがとれないかということで、市が仲立ちになりまして、交通事業者と利用者の仲介の労をとりまして行おうというものでございまして、1年間実施をして改善が見られれば翌年も継続しよう、悪く悪化すればこれは元へ戻すという仕組みでございまして、協定を結んで行いました。

平成18年に、下に書いてございますが、国立金沢大学と学生が住んでおりますその周辺の間の料金、通常は170円あるいは200円でしたが、これをワンコイン、100円にする実験を1年間実施いたしました。

この結果でございますが、この先ほども言いました収益の改善というのがやはり大事でございます。実際、17年度にはこの利用者は11万7,000人程度でございました。この収益の改善を図るためにワンコインで事業を行うと、目標とする利用者数は22万1,000人になります。これをクリアすれば改善の傾向が見えるということで、現実に1年間やってみました結果がその下のグラフでございますが、今のところ23万人ということで目標は既にクリアしている。したがって、19年も継続して行っていこうじゃないかということが既に決まっております、1年間の目標数値は多分25万から26万ということで、この実験を通じて利用者にとっても交通事業者にとっても比較的良好なインセンティブが働いたものだと思っております。

次は、もう一つの事例でございますが、金沢エコポイントというものを先般つくり上げました。これは町中の商店街にはマイカーでいらした方は商店街が駐車場の割引サービスを行っておりますが、公共交通でおいでた方には今のところ何のサービスもないということでございまして、これについてはやはり公共交通、バスに乗ることへのインセンティブを与えることが大事だということで、既に私も持っておりますがこのバスICカード、こういったものを持っております、既に導入をされておるんですが、この中に、バスに乗って商店街でお買い物をするとバスの乗車券に還元できるポイントがたまるシステムを先般開発をいたしました。

この取り組みは商店街、そして、バス事業者、そして、行政が連携をした取り組みでございまして、地域みんなで公共交通を支えていこうという意識が芽生え始めたということでございまして、現在、ちょっと右隅にも書いてございますが、商店街約500店舗が連携をいたしましてこの制度の導入を図っておるところでございます。

次、お願いします。

これからは、先ほど申しましたが、新しい金沢交通戦略の基本的な考え方について若干ご説明をさせていただきます。

金沢では、今ほどの2つの具体的な施策以外にもいろいろ施策の手を打ってまいりましたが、やはりまちづくりと連携して地域の公共交通を体系立て、そして、総合的な戦略を目指していくことが必要であろうと思っておりますし、国の既に都市交通、それから、市街地整備小委員会の中間取りまとめの中でも都市交通戦略についてのいろいろな施策が示されておると。こういった状況も踏まえてこの戦略を策定しておるところでございます。

この基本的な考え方は3つありまして、少子高齢化が進むということになりますと、公共交通に依存しなければならない方が非常に増加してまいります。それから、地球環境問題が叫ばれている折から、環境問題についても公共交通の重要性というのが言われておりますし、それから、もう一つは町のにぎわいということになりますと、既に国内外でもトランジットモールを導入したりということで、町中を公共交通優先にしたほうが街の中はにぎわうと、そんな具体的な事例も聞いておるところでございます。

とりわけ金沢はご承知のように城下町でございまして、非戦災都市でもございます。狭い小路があったり袋小路があったりということで、この都市構造の中から道路容量を拡大していくということには限りがあるわけでございます。そういうことから言いますと、やはり歴史的な町並み、町中の都市構造、これらの特徴を生かしてこの活用を図るということがにぎわいにも通じてくるのではなかろうかと思っております。

それから、金沢の一つの特徴でございますが、北陸新幹線の金沢開業を控えておりますので、やはり大量の公共輸送交通手段が導入されますと、マイカーを利用しない来外者の方のやはり移動方法、この移動手段の確保ということも重要でございますので、公共交通のやはり意味づけというのは大変大きいと思っております。

そういったところから、やはりこれからは歩行者と公共交通を優先する交通戦略をとっておりますし、これから簡単にご説明しますが、金沢の街の中を4つのゾーンに区切って基本的な方針と具体的施策を定めてまいりたいと思っております。

この概要は金沢の一つの図を示しております。北陸本線から少し山側でございますが、オレンジ色に塗ったところが町中の金沢の中心市街地、歴史、文化が非常に詰まっているとか集積している地域でございます。それから、水色のところがその周辺で住宅地が集まっているところ、それから、緑のところは新しく区画整理を導入しまして、郊外の大型店等が立地しているそういうゾーンでございます。それから、黄色の部分というのが山側の

山間部、これは金沢の市域6割程度を占めておるところでございます、それぞれについてゾーン分けをしておるところです。

次、お願いいたします。

これは町中ゾーンでございます、町中ゾーンについては、先ほど申しましたが、歩けるまちづくりを推進しまして、マイカーの流入をできるだけご遠慮いただき、抑制をする、そのかわりに公共交通の利便性をしっかりと高めていこうということでございます。

その次のところでございますが、環状道路ということで金沢の町中を取り巻くような道路網を今整備を進めております。こういった整備に従いまして、この水色の住居地、先ほど申しましたが、中心市街地、旧市街地に取り巻く住居地域については比較的公共交通は利便性が高うございますが、整備に伴って環状方向へ移動がまだ整っておりませんので、これらを環状バスの運行でございまして、サイクル・アンド・ライド等を推進して利便性を高めていきたいと思っております。

その次、外環状、この一番外側にもう一本環状道路が今ほぼ概要があらわれてまいっております。ここは先ほども言いましたが、大型店が立地したりしておりますので、公共交通とマイカーが共存するゾーンと位置づけまして、ここから町中へ入っていく内側の移動については、パーク・アンド・バスライド等の駐車場整備基本方針をつくりまして、計画的に駐車場を設置してその利用促進を図りたいと考えております。

最後、山側でございますが、6割を占めておりますが、基本的にはやはり既存の路線バスの維持ということが一番重点ではございますが、なかなかこれが難しいという地域につきましては、道路運送法の改正等もございましたので、地域住民による自主運行ができないか、こういった方向で検討を進めていくこととしております。

取りまとめますと、交通戦略のポイントは7つありまして、1つは先ほど町中は公共交通優先、公共交通の利便性を高めたいと思っておりますし、それから、町中と郊外部を結ぶ公共交通の重要路線というものを位置づけまして、その運行の頻度、定時性でございまして速達性、これを高めて利便性を向上したいと思っております。

それから、先ほど申しましたが、環状バスの運行、これも放射環状の公共交通ネットワークの構築ということで実現を目指していきたいし、4番目はパーク・アンド・バスライドは積極的に導入、そして、この民間の交通事業者がほんとうは実施すべき料金低減、あるいは、路線、そして、便数の見直しなどの利便策も市として行政として積極的に提案をしていこうじゃないか。それから、市民にも公共交通への積極的な利用を呼びかける。そ

ういう戦略でございまして、この実現に向けての条例等を中心にしました制度的な枠組み体系も構築をしてみたいと思っております。

制度的な枠組みでございますが、1つは歩けるまちづくり条例を15年につくりました。これは通過交通をできるだけ抑制しようということでの歩けるまちづくりの推進でございます。それから、先ほどお話ししましたが、駐車場の適正配置条例というものもつくりました。これは町中にはできるだけマイカーを抑制しよう、入ってこないようにということでの駐車場の届け出制度、こういうものを設けて、過度なマイカーの呼び込みはご遠慮いただき、そして、郊外部にはパーク・アンド・ライドをつくらうと、そういうことでございます。

それから、もう一本の柱でございますが、今ちょうど作り込みを行っておりますが、公共交通の利用促進条例というものをつくってまいりたいと思っております。これは町中区域は先ほど言いましたマイカーに遠慮していただいて公共交通優先ということをお考えしておりますし、あとは公共交通の重要路線の設定、利便性の向上、利用促進を図ったり、パーク・アンド・ライドの利用促進、あるいは、先ほど出ました山側の交通不便地域の住民の方々には地域の交通計画をおつくりいただいたり、それから、市域全体として公共交通の促進を図っていただくというようなことから、バストリガー方式、先ほど申しましたが、こういったものを条例で制度化しようと思っております。そして、市民の意識を醸成したいということをお考えしておりますし、さらに、自転車というものも大事でございますので、この3つの条例に加えまして、自転車の放置対策、あるいは、駐輪場の設置、そして、自動車の違法駐車防止、こういった個別条例を重ね合わせまして交通政策を推進することといたしております。

簡単に条例のことを申しました。市、それから、市民、事業者、そして、交通事業者それぞれの責務がここで記載をされておりますし、位置づけをしてみたいと思っております。

先ほど申しましたのでこれはちょっと省かせていただきますが、7つほどの条例の基本がございます。こういった仕組み、制度論も含めながら、これから今までの公共交通の事業の検証もしながら、新しい公共交通を優先する戦略を今市民と一緒につくっておるところでございまして、この中ではやはりこの場を通じて一つ国の皆さんにご要望をさせていただきますが、やはり市町村が公共交通に関して主体的な役割を担っていくということになりますと、それに伴う権限でございまして、それから、国、県等からの財政支援、そ

れから、制度の改善ということについてやはりご配慮をいただきたいと思います。

とりわけ、制度について2つほどお話をさせていただきますと、民間交通事業者の運賃改定、あるいは、運行の見直しについてやはり市町村、行政が関与できるような制度の構築というものを一つお考えいただけないかと思っておりますし、もう一つは、公共交通と先ほど申しましたが、歩けるまちづくり、これも大事でございます。例えば歩けるまちづくりについては交通規制というのも交通政策の大きなツールだと私どもも考えております。

そういった面から言いますと、まちづくりの観点から申しますと、こういった歩けるまちづくりと、あるいは、公共交通を優先するということになりますと、交通規制を簡易に導入できるような制度的な枠組みということについてもご配慮いただければありがたいと思っております。

以上で、簡単でございますが、ご報告を終わらせていただきます。

【部会長】 武村局長、ありがとうございました。

続きまして、広島市の岡村都市交通部長、よろしくお願いいいたします。

【広島市道路交通局都市交通部長】 広島市でございます。

私のほうからは、まず広島市の交通政策の全体像をあらわしました新たな交通ビジョン、それから、そのアクションプログラムのあらましをご説明させていただいた上で、まちづくりの観点からの3つの取り組み事例につきまして、本市の課題も交えながらご紹介させていただきたいと思っております。

次、お願いいいたします。

まず、「新たな交通ビジョン」と「交通ビジョン推進プログラム」、これは公共交通政策だけではなくて、道路整備などの施策も含んだ交通施策全体にわたるものでございますが、これについて報告させていただきます。

広島市を取り巻く交通環境でございますが、左上のほうにございますように、地球環境問題の深刻化、あるいは、高齢化などの社会経済情勢のもとにありますけれども、自動車交通の利用者というのは、名古屋市さん、あるいは、金沢市さんと同様に、平成6年度の乗用車登録台数が45万台ございましたが、16年度には55万台と10年で約2割も増加し、依然として増加傾向が続いております。

一方で、公共交通の利用者はピーク時の平成6年度は1日当たり68万人の利用がございましたけれども、16年度には55万人と2割の減少となっております。特にピンクの部分で示しておりますが、バスについては4割の減少にもなっております。こうした自動

車交通への過度の依存傾向が継続していること、それから、公共交通については需要の低下、それが経営の悪化を招き、サービスレベルの低下、さらにはまた需要の悪化につながるという悪循環を招いているわけですが、このために本市ではこれまでの交通政策を再構築して急速に変化する社会経済情勢に対応するため、市民やあるいは学識者の方からもご意見をいただきながら、16年度に新たな交通ビジョンというのを策定いたしました。

この交通ビジョンでは、右側にありますように、交通政策の理念を、「ひと、環境にやさしく活力ある広島の交通体系をめざして」としております。この政策理念のもとに3つの施策コンセプトと8つの力点を置くべき施策の方向性をまとめております。さらにこのビジョンを具体化するためのアクションプログラムとしまして、交通ビジョン推進プログラムを翌17年度に取りまとめております。

そして、このプログラムは19年度までの具体的な取り組みなど、それから、取り組みに対する成果指標や目標を示しておりますけれども、今後順次第2弾、第3弾を策定していきたいと考えております。

次に、推進プログラムの内容につきまして、駆け足になりますが、主なものを紹介させていただきます。

次、お願いいたします。

最初の施策コンセプトの1でございます。「都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通」におきましては、左側の「公共交通の『生活インフラ』としての充実・強化」の取り組みということで、路面電車のLRT化、あるいは、ICカードの導入を挙げております。また、「高速性、定時性を備えた『経済インフラ』の整備」としまして、広島高速道路、都市高速道路ですけれども、こういったものを挙げております。それから、「人にやさしい交通環境の整備」としましてはバリアフリー化を挙げております。

次、お願いいたします。

次に、施策コンセプトの2ですけれども、「都市の魅力づくりに貢献する交通」としまして、「『行きよい』都心づくりのための交通」というのを方向性の一つとして挙げております。後ほど説明いたします交通結節点の改善などを挙げております。それから、「都心の回遊性、賑わいを創出する交通」としまして、歩道上の歩行者・自転車の視覚的分離などの取り組みを挙げております。

次、お願いいたします。

3つ目の施策コンセプトでございます。「都市経営の効率化に貢献する交通」につきましては、まず「交通需要マネジメントの重視」ということで、ノーマイカーデー運動とか、あるいは、パーク・アンド・ライドを行っております。「使う視点の重視」としまして、時差通勤やらPTPS等を挙げております。右側の「民間活力の導入」につきましては、広告収入を財源に、広告事業者が広告のついたバス停上屋を設置してくれる、そういった取り組みを行っております。

それでは、以上のようなビジョンを踏まえまして、最近のまちづくりの視点からの具体的な報告を3例させていただきます。

次、お願いいたします。

最初は、横川駅前広場の整備でございます。これはまちづくりと連携いたしました交通結節点の改善の取り組みでございます。交通政策としても、また、まちおこしとしても成功した事例だと考えております。

このJR横川駅というのはJR広島駅の西隣にある駅でございます。JRとバスと路面電車の交通結節点でございます。左側の整備前のほうにございますけれども、JRの駅と路面電車の電停というのが約180メートル離れており、バスの乗り場もJRの駅と少し離れておりました。利用者にとって大変不便だったわけですが、中国地方整備局さんと協力しまして駅前広場の再整備を行いました。そして、路面電車を駅前広場の中に乗り入れるようにいたしました。それに合わせて、路面電車の上屋も整備いたしております。また、バス停もJRの駅に近づけましたし、バス停の上屋整備、あるいは、駐輪場などの整備等を行い、また、広場のユニバーサルデザイン化も行っております。これらの整備は、16年3月に完成いたしております。

これによりましてJR、路面電車、バスの乗り継ぎの利便性が改善したわけですが、あわせて、従前は国道の中に電停があったものを、駅前広場の中に電停を入れ込みました関係で、国道の車線数を従前の4車線から7車線に増やすことができました。これによりまして、大幅に交通渋滞を改善することもできました。

次、お願いします。

それから、実はこの横川という地区は明治38年に国産で最初のバスが発祥したという歴史がございます。この駅前広場の整備を契機に、地元の商店街が地域主体のまちづくり活動を活発に進められておまして、この国産バスを復元しようということで、市民グループがレトロバスを復元いたしました。そして、このレトロバスをもとに横川を舞台にし

ました物語がつくられて、さらには、その物語をモチーフとした映画がつくられる、あるいは、地元の商店街で新しいお弁当であるとかみそであるとかうどんであるとか、そういった地域の名産品もつくられるというような効果を得ております。

次、お願いいたします。

2つ目の取り組み事例を紹介させていただきます。住民参加型の地域生活交通確保の取り組みでございます。

本市の郊外部では昭和40年代に幹線道路沿線の傾斜地に多数の戸建て住宅団地が造成されております。こうした団地では住民の高齢化の進展に伴い、自家用車の運転とか徒歩による移動というのが困難な状況になっております。それから、バス利用者の減少傾向と相まりまして生活交通の確保が年々深刻な課題になってきました。

こうした問題には当然ながら地方自治体によりますバス路線存続のための運行費補助、あるいは、周辺の自治体ではコミュニティバスの運行によって対応がされております。広島市としても市民の移動手段の確保というのは重要な課題と考えておりますが、一方で財政負担の問題もございますので、まずはできる限り交通事業者による自主運行を促していきたいと考えております。その自主運行のためにはいろいろなメニューが必要ではないかと思っております。その事例を紹介させていただきます。

次、お願いいたします。

交通事業者によります自主運行を確保するためには、地域住民が生活交通の確保のためにその交通機関を利用しようという意識を高めることが必要だと思っております。さらには、そういった取り組みに地域住民が直接参加し、努力する必要があると思います。その中で、本市では地域が主体となって生活交通を確保する取り組みが始まっております。自主運行の乗合タクシーが2つの地区で実現しております。

写真がそのうちの1つで、中国運輸局さんに公共交通活性化総合プログラムで全面的にバックアップをいただいた「やぐちおもいやりタクシー」です。矢口というのは地名でございますけれども、この矢口地区での取り組みというのは地域住民から始まったものでございます。運行の開始当初は利用者が伸び悩んで存続の岐路に立たされておりました。そうした時期に、地域、事業者、行政が三位一体となって利用促進に向けた取り組み、具体的には住民アンケートの実施とか、その結果に基づいたルート、運賃、あるいは、ダイヤ、そういったものの改善をして実験運行を行いました。

その結果、当初20人に満たなかった利用者が、今日では採算ラインの1日40人を安

定して上回るような実績で推移いたしております。行政はニーズの把握のためのアンケート調査のやり方でありますとか、あるいは、運行計画立案へのアドバイスとか、そういったことを行い、経費的な支援については実験運行した際の経費の支援だけにとどめております。

こういったことを進めていくには2つの課題があると考えております。

1つは、生活交通の維持確保に向けた機運を盛り上げていくために、住民の主体的な取り組みを促すための行政のノウハウの確立です。地域への入り方というんでしょうか、そういったノウハウでございます。それから、地域のリーダーを育成すること。さらに、地域の取り組みを支援するためのノウハウを行政側で持つこと、それを向上させていくことかと思えます。

もう一つは、事業者の乗合タクシーなどの新規参入へのインセンティブを付与すること。採算性を懸念する事業者に新規参入を後押ししてあげることが必要だと思えます。このための仕組みづくりが必要だと考えております。

3つ目の取り組み事例です。

次、お願いいたします。

3つ目の取り組み事例は、JRと新交通システム、アストラムラインの交差点における新駅の設置計画についてでございます。これは前の2つの事例と違いまして、主に財政上の問題ではございますが、進展できずに困っている事例でございます。広島市の鉄軌道ネットワークは左側の図にございますように、東西方向にJR山陽本線が走っております。広島駅、横川駅、西広島駅とJR山陽本線が東西に走っております。このJR山陽本線は都心を少しかわしたところがございます。都心からは北西方向にアストラムラインが走っております。アストラムラインは都心に乗り入れておりますけれども、このアストラムラインとJR山陽本線が交差する地点に、JRとアストラムラインの双方の駅を設置してネットワークを強化したいという計画でございます。

期待される効果としましては、まずJR線沿線から都心へのアクセス強化でございます。路面電車でのJR広島駅から都心まで、あるいは、JR西広島駅から都心までのアクセス時間と比べまして、新駅を経由してアストラムラインを使うと最大で9分ぐらいの時間短縮が見込まれております。

また、アストラムラインの沿線にはサッカーのJ1のサンフレッチェのホームスタジアムでもありますビッグアーチでありますとか、あるいは、4つの大学、8つの高校がござ

います。こういったアストラムライン沿線とJR沿線との相互のアクセスが向上できると
いう効果もございます。

ただ、この実現のための最大の課題というのは、新駅の設置によりますJR、アスト
ラムライン双方の営業収益の増加というのが新駅の整備コストを回収できるほどには大き
くないため、交通事業者だけでは事業費の負担が困難だという問題がございます。行政の支
援が必要というふうに思っておりますけれども、なかなか最適な制度を見つけられずにお
ります。もう一つの課題は、関係者の合意形成だと思えます。

以上、広島市の公共交通計画と取り組みについてご説明させていただきました。どちら
の自治体も同様と思えますけれども、とりわけ広島市の財政状況は非常に厳しくて、平成
15年には財政非常事態宣言を宣言しましてそのままの状況でございます。

ただ、そういった中でありましても、地域公共交通のプロデューサーというような役割
を何とか担っていきたいと思っております。生活交通の確保とか既存ストックを活用しな
がらの交通サービスのシームレス化などに取り組んでいきたいと思っております。こうい
った政策の実現につながるようなご支援をよろしくお願いしたいと思えます。

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。

大分時間が押して議論する時間が10分ぐらいしかないので、先に次の議題も説明して
いただくことは可能ですか。それで、まとめてご質問とご意見を伺いたいと思えます。

【地域振興企画官】 それでは、次でございますが、本部会の今後につきましてご説明
を申し上げたいと思えます。資料5をごらんいただきたいと思えます。

まず、今後の検討課題についてでございますが、先般、中間取りまとめをいただいたも
ののうち、19年度に具体化を図ることとされました計画策定など、その環境整備などに
つきましては、先ほどご説明がございましたように、法案によりまして具体化することと
しておりますが、さらに最終取りまとめに向けまして、あるいは、中間取りまとめの深度
化、具体化を図ることと、あわせて、先ほどの法案の実施、具体化の観点も踏まえ
まして、今後ご議論いただくに当たりましてのご参考ということでこの資料をつくってご
ざいます。

次のような幾つかの例ということで私どもから提示をさせていただいております。

簡単にご説明いたしますと、1つ目につきましては、地域公共交通の活性化、再生のた
めの支援措置の拡充ということでございます。支援措置といたしましては、具体的には書

いてございますように、予算、税制、地方財政措置、あるいは、制度改正なども想定しております。

2つ目、3つ目でございますが、これは先ほど委員からまさにご指摘がございました地域公共交通の活性化、再生のための情報提供について、3つ目が地域交通の活性化推進のための担い手、やられる担い手の育成ということでございます。4つ目でございますけれども、地域公共交通の活性化、再生のための産学官連携について。5つ目でございますが、観光振興施策との連携強化。最後は地域公共交通に関する技術開発のあり方ということでございます。

以上が事務局の提示の事例でございまして、委員の皆様からほかの観点からも課題のご提案をいただければと思っております。

最後の参考というところでございますけれども、今後の検討スケジュール案といたしまして参考に書かせていただいております。あわせてご説明いたしますと、スケジュール案といたしましては、4月、5月、6月の3回を想定案とさせていただいております。6月の第8回で最終取りまとめと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。

【部会長】 ありがとうございます。

大変興味あるご報告をいただいたことと審議事項を一緒にして恐縮ですが、多分事例の中にもたくさんの課題があるかと思っておりますので、ご質問、あるいは、ご意見、取り混ぜてどうぞ発言いただきたいと思っております。時間が35分か40分ぐらいですので、なるべく簡潔にお話してください。

【委員】 金沢市の武村局長にお聞きしたいんですが、金沢市はたしか私の記憶ではLRTの計画をお持ちだったと思うんですが、きょうはちょっとそのお話がなかったんですが、LRTが実現しないのが何が問題なのかということと、それから、きょうちょっと前半にご説明がありました法案、新しい法律ができたときに、その促進に向けて支援とこの法律がなるのかどうかというあたりをちょっとご意見を聞かせていただきたいと思っております。

【部会長】 ちょっとまとめてお答えいただいたほうがいいかと思っております。どうぞ。

【委員】 最初の予算のところ質問した話と関連します。それから、今の広島市さんの9ページのところで、成功の要因としては地域に強力なリーダーがいたんだけれども、ほかのところでも必ずしもいるわけではないので、それを支援する仕組みをとったんですが、今後の検討課題とも大きく関連しますが、今多分あちらこちらで検討されて

いる地域の公共計画というのは、住民の方にも入っていただきますけれども、自治体が主体となった、ある意味では上からの地域公共交通計画であって、地域住民が不便を感じていて、彼らが提案するような形の地域公共交通計画の芽というのがなかなか出てこないというところがあります。

そうした中で、住民や小地域は技術も資金も持ってないのが実情です。先ほどお伺いしたのは、そういう提案をするための支援というものの仕組みというのを拡充できないかなということでもあります。自治体の人が技術力をつけることも必要かもしれませんし、あるいは、コンサルタントを活用するという方法もあると思います。今、わが国ではコンサルタントはほとんどお役所だけの、お役所相手のコンサルタントなんですよね。アメリカなどでは、例えば環境分野では住民がコンサルタントを雇って、役所は必要な情報を提供する義務がございますので、それを活用して自治体あるいは政府に対して自分たちはこういうふうを考えるんだということをきちんと根拠も責任も持って提案するといったような仕組みがあるようにも聞いております。

そういったことができるようにならない、つまり下からの地域公共交通計画ができないのは、1つは技術提案なりコンサルタントを住民が雇うといったような部分でのマーケットがきちんとできてないのではないかなと思いますので、時間が短く意を尽くしませんが、そのあたりをご検討いただければと思います。

【部会長】 自治体レベルではコンサルタントの派遣制度が都市計画の分野であろうかと思えます。どうぞ。

【委員】 今後の検討課題についても取り上げられているのですが、観光支援施策との連携強化についてということに関して、金沢市さんに伺います。このような施策をおとりになり、具体的な結果をお聞かせいただけますか。施策は観光にどのような影響を与えたのでしょうか。観光関係の数字が上がったとか、あるいは数字が無くとも、例えば人の流れがどういうふうに変わったかというようなことについてお伺いできればと思います。

【委員】 時間もないということですので、なるべく簡潔に。法案及びその検討課題について3つと、それから、ご報告に関する質問を2つさせていただきたいと思えます。

法案に関しては、先ほど先生のほうからもエンドユーザーというお話があったわけですが、実際の利用者ではない人の発言が実際には反映されているのが現実ではないかと。つまり、バスなどには乗ったこともないような人が実際にバスに関する意見を言っているというケースが非常に多いわけです。

そういう意味で、実際に使う人、あるいは、ほんとうに困っている人、そういった人たちの本音のニーズを議論できるような仕組みができるかどうか。この辺がちょっと今回の法案の文案を見た中でもちょっと不安な感じが残りました。それが1点です。

それから、もう一つは、ご説明のあった資料3の中の一番最後の地方鉄道の活性化の関係なんですけれども、今までいろいろ地方鉄道を見てまいりまして、いわゆる国の安全基準に現状で満たない鉄道事業者、これが基準を満たすために設備投資をしなければいけないわけですが、これができないがために、必要な資金の捻出ができないために、いわばそれが廃止の動機になっているケースが複数ございました。

そういう意味で、この今回の設備費の補助の中で、例えばこのあたりを救済するといえますか、そういうぎりぎりのところでやっているところが優先できるような施策などは考えられないのかどうかということが2つ目です。

それから、3つ目は、資料5で今ご説明がありました中で、これは用語なんですけれども、一番最後の丸、地域公共交通に関する技術開発のあり方についてとありますが、今回の道路運送法の改正に関連して、いわゆるプティバスというふうに分類されているいわばバスと従来のタクシーとの中間的なモード、この辺に対して使いやすい車両の開発というのをぜひ今後の検討課題にさせていただきたいなと。今、「やぐちおもいやりタクシー」で使われているようないわゆる普通のワゴン車ぐらいしかないのが現実で、決して使いやすい車両とは言えないと思いますので、この辺の検討を加えていただけるとありがたいなというのが3つ目です。

あと2つちょっと質問なんですけれども、金沢市さんに、小さなことですが、2点。金沢市さんの計画の大きな地域の輪っかの中にお隣の野々市町が完全にすっぽり入るような位置関係にあるわけなんですけれども、その野々市との連携などはどうなっておられるのかということが1つと。それから、バストリガー協定等で1年間で効果が出なかった場合は元に戻しますよと、こういったあたりを実際の利用者であるとか、あるいは、沿線の住民の方であるとか、その方たちが果たしてどのくらい把握しておれたのかと。つまり、それが協力をするというふうな動きにつながられているのかどうかということをお聞きしたいと思います。

それから、最後に、広島市さんで、先ほど時差出勤等の対応策がございましたけれども、この特に時差出勤、バス事業者なり鉄道事業者とのこれに関する連携がとれているかどうかというあたりをお聞きしたいわけですが、といいますのは、鉄道事業者なりバス事業者の

ダイヤにおけるラッシュ時間の考え方というのは昔から全然変わってなくて、具体的に言いますと、例えば9時を過ぎたらいきなり利便性が低下をするというような現実があって、結局、時差出勤をしようとしてもなかなかそれができないような現実になっている場合があります。その辺が広島の場合はどうなのかなということがちょっと気になりましたので、その辺をお伺いしたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 どうぞ、委員。

【委員】 各3つの自治体の方々にちょっとずつだけ質問を投げておきます。

まず、名古屋ですけれども、このガイドウェイバスに関して利用が伸びているということとはとてもいいことだと思っております。この増分がどこから来たかが特に気になります。新規居住者なのか、自動車からの転換なのか、また、ほかの公共交通からの転換なのかというあたりはコメントいただきたいと思えます。

それから、他の都市でもガイドウェイバスに関心がある自治体が幾つかあるんですけれども、名古屋の後、具体的に進んでいる事例は多分ないと記憶しているんですけれども、そのこのところに関してアドバイスがあればというわけです。

それから、金沢に関してはいつもいろいろ勉強させていただいているんですけれども、今回の中で町中駐車場届け出制度という話の説明があって、町中の駐車場を一方でコントロールするということがどれだけできているのか、その効果というのをどう理解すればいいのか、もう少しお話しいただければと思いました。

広島に関しても少し具体的話ですけど、横川の建設で利便性向上、渋滞の緩和というお話が出てきましたけど、公共交通の利用という点でどういう変化があり得たのか、乗り継ぎが便利になることで利用者が増えているのかどうかのあたりの報告説明をいただければと思います。

以上です。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 小さいことなんですけど、金沢市に質問がございまして、金沢で公共交通の利便性向上を図る取り組み2のところ、エコポイントの仕組みというのが説明されておりましたけれども、これはいつごろから導入されて、その効果がどの程度あったのかというのをちょっと知りたいなと思いました。

あと、郊外ゾーンの基本方針と施策のところ、住民で自主運営する場合の支援という

のがございましたけれども、住民で自主運営をして、それを支援する何かサステイナブルな形というのはどのように具体的にあるのかなということを、もしおわかりになれば教えていただきたいと思いました。

【部会長】 先生、ご発言。

【委員】 質問じゃなくて意見でもいいですか。

【部会長】 もちろん結構です。

【委員】 この表に非常にすべてが描かれていると思いますが、真ん中のあたりは既存の輸送システムをどううまく使うか、一番下が新しいものということになっておりますけれども、現実の問題として、最大の課題というのは私は地方鉄道の再生ってほんとに再生できるんだろうか。営業キロ2万7,000キロのうち、多分1万キロぐらいは赤字だと思うんです。ほんとうに全部生かせるのか。それを一体どうするかというのが最大の課題で、そのときに、要するに、手段がないことを印象づけられております。

一番下に新たな形態の輸送システムが書いてありますが、これは1970年代の新交通システムの時代にすべてコンセプトは出されているものです。私が危機感を感じますのは、30年間に世の中がこれだけむしろ成長から、衰退ではありませんけれども大分変わったということと、技術は情報技術をはじめ相当進歩しています。ハードだって進歩していないわけではありません。そういうものを踏まえて、新しいコンセプトがこの30年間出されていないということ自体に非常に危機感を感じます。

話すとき長くなりますので、意見としては今後の検討課題の一番下にあります今後の技術開発をどうするか。交通というのは人間、物という重さも容積もあるものを運ぶわけですから、ある種の具体的なハードといいたいまいしょうか、そういうシステムが必要なんです。それを今からやっておきませんか、交通機関の整備というのは時間がかかりますから、相当先を見てやっていきませんか手遅れになるという危機感を感じておりますので、この最後の議題が私は重要だと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 労働組合の関係ですのではなかなか発言しにくいのもあるんですけども、1つは少子化の関係がこれからどうやって進んでいくのかということ、社会全体に与える影響、もちろん、我々の今のこの交通産業も含めてなんですけれども、どういうふうになってくるのかという、そこからの対策の少子化対策というのもまた必要だろうなと思っています。これはちょっと話が違いますけれども。

そういう意味で言うと、生活路線の活性化、今ありましたけれども、活性化、再生ということの難しさというのも同時に認識をしなければならない。この活性化、再生というのは非常に言うのは簡単なんですけれども、どうしていくのかというのはものすごく難しい課題だろうと自分としても思っています。

そういう中で、例えばバス会社によってはですけれども、多くのバス会社はそうなんですけれども、都市観光の高速バスでもって利益を得てそれを生活路線のほうに回しているという実情がある。この辺と新規参入がどういうふうに影響してくるのかというまた問題もあるわけですが、なかなかそういう中できつい状況に置かれているというのも正直あります。それとまた生活路線とのかかわり合いという問題もあります。

あと、地方鉄道の関係で言うとかなりきつくなっている。国の姿勢、考え方もよく理解しているつもりですが、納得しているかといえばちょっと違うんですけれども、考え方は理解しているつもりですが、近代化設備の補助の関係を少し柔軟に対応できないのかいつも思って、最低額の問題をさらに下げるとか、負担割合を上げるとか、ちょっといろいろ考えるべきことはあるかもしれませんが、ひとつその辺についてのご配慮をお願いしたいと思っています。

あとは、環境の関係について、環境とこの今ありましたけれども公共交通の関係について議論できるのかどうなのかちょっと難しいんですけれども、やっぱりそういうところも念頭に置かなきゃならないと思いますので、今後の検討課題みたいな形でもってもしできたらお願いしたいと思います。

以上です。

【委員】 質問が2点と意見が1点なんですけれども、質問は1つは名古屋のガイドウェイバスのところで、先ほど免許の関係で軌道法と運送法の話がありましたけれども、その辺について何が問題で、あるいは、今回のこの法律でどこがどう改善されたかという、されそうかというのを1つ質問したいのが1点です。

もう一点は、金沢市のトリガー協定、バストリガーの協定の話でかなり目標が上回った成果が出たということですが、これはたしか大学と協力関係だと思んですけど、たしか金沢大学は移転か何かしたんでしたよね。その関係もあるのかと思んですけど、その大学との協定の関係というのを少し教えていただければと思います。

それから、それに関連して、今回の論点では検討課題の中で産学官の連携というのが4点目にありますけれども、大学ってやっぱりかなりその地域の交通について大きな影響を

及ぼすところがあるので、金沢のこういう事例というのは非常に参考になるかと思うんですけれども、そういった点でもここで議論ができたらと思います。これは意見です。

これで以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどの順で先に各自治体への質問についてお答えいただけますか。名古屋から、よろしいですか。ご提案についてお答えいただければ。

【名古屋市住宅都市局参事】 まず、利用者の増加要因と、それから、これはガイドウェイバス、ほかの町が続くとしたらどんなことがアドバイスとして言えるのかというようなご質問をいただきました。

まず、増加要因のほうでございますけれども、車からの転換、あるいは、基礎需要といえますか、住民が増えてくるということは確実に進んでいると思います。ただ、それだけではなくて、開業以降、たまたま名古屋ドームが開業したですとか、あるいは、地下鉄の4号線が新たに開業して交通ネットワークが非常に便利になったということですか、あるいは、昨年、1年前にはドームに併設されるような形で大きなショッピングセンターができたというようなことで、日当たり換算しますとそれで500人ぐらいずつのお客さんが増えているというようなことが言えようかと思います。ですから、現在、毎年1,000人強の増加を見ているうちの半分は、そういった何となくイベントっぽいもので増えていて、また、半分ぐらいが基礎需要の増加かなと思っております。

それから、アドバイスでございます。あまり偉そうなことは言えないわけですが、今回の法律、新法のお話を伺っていると、LRTについても新しい発想といいますが、上下分離的な発想が取り入れられておるわけでございますけれども、実はガイドウェイで地元の方から一番言われるのはちょっと料金が高いねと。高架区間だけ、あるいは、平面区間だけご利用の方はいいんですけども、乗り継いでご利用の方はどうしても240円高架区間に乗って、1駅次に行きますとルール上は200円アップしてしまうと、240円が440円。それはたまたま割引をしておりますので、併算割引を大きくやっております、440円になるところを300円に抑えながらやっておるわけですが、できればこれが事業者が一本であれば例えば地下鉄並みの運賃で行けると、何とかそういうふうにならんのかという要望が非常に強うございます。

上下分離の発想から発想を展開していきますと、運行事業者がバス事業者、通しでやるというようなことがひょっとするとこういうものにも可能かもわかりませんので、非常

に期待しておるところでございます。

もう一つは、軌道法と、バスのつもりでスタートしたんですけれども、どうしても軌道っぽい話というのか後についてまいりますので、システム自体がだんだん重くなるということは確かでございます、それをいかに折り合いをつけるかというところが大変だろうなど。これも感想になります。

それから、もうお一方のご質問でございますが、今回の新法での改善で期待されること、あるいは、調整で困ったこと、2つのお話をいただきました。

まず、法の改定で新法で期待しておりますのは、先ほどの話ともう一つ、いろいろ許認可庁のほうの窓口の一本化がされそうだなという期待がございます。これは非常に地方にとってはありがたい話でございます、2つの法律のもとで動いておると倍といいますか、実は倍以上の手間暇がかかってしまうんでございますけれども、これが窓口一本化すればそれが少しは楽になるかなということを期待しております。

もう一つは、この法律の全体の説明の中にございますように、前提として計画策定の段階から協議会をつくりなさいみたいなことがずっとあるわけでございますが、実は事柄の相談をする場というものをつくること自体が非常に大変な努力が必要なわけで、この法律はまずありきのようなスタートを切れるんじゃないかなと。そのあたりが非常に期待できるかなと思っております。

以上でございます。

【部会長】 じゃあ、金沢市からお願いします。

【金沢市都市政策局長】 幾つかご質問いただきました。

まず最初に、L R Tの計画の実現についてというお話があったと思います。これにつきましては、実は金沢市が検討しておりましたのは新交通システムということで、L R T、あるいは、ガイドウェイバス、幾つかの選択があるのかなということで試算等を県市で進めておりました。それはまだ継続はしておるんですが、1つはこの導入の前提となりますのは私は3つほどあると思います。1つはやはり先ほどどなたかがおっしゃったように、こういう新交通システムについては非常に技術革新が進んでおることですので、やはり導入のものについてどういうシステムを入れるかということはこの状況をよく見きわめてということが1点でしょうし、先ほど事務局のほうからもご説明があったL R Tについて少し踏み込んだ制度が新年度からできるということになりますと、やはり国の財政支援制度もシステムの検討と同時にやはり考えていかなきゃならん。今までそこが隘路とな

っておったことは事実でございます、都市の装置として新交通システムをと地方が要望しておりましたが、ようやくそういうウェイが開かれて新しい起点ができたということで、そういうことを今まで検討しておったということですね。

それから、もう一つ大きな問題はやはり市民が公共交通に対しての意識をもっと高めて、やっぱり乗って使うということが大事であろうと。これが先ほど見ていただいたように、金沢市の場合もう49年ベースと比べますと利用が4割程度になっていますので、まずはこれを増加傾向へ持っていけないと、今、新しいシステムを入れても今度運行の採算がとれないということになりますとこれはなかなか難しい話なんで、そこを私どもは少し時間をかけながら、実証実験というか、いろんなコースよりも考えて試験、バスで今実証実験を行っております。

公共交通の制度的な面、それから、技術革新、そして、利用者増、こういったことが整ってくれば、これは導入を当然検討していかなきゃならないと思っていますので、そういう部分で今試行、検討を行っているとお答えをさせていただきたいと思っております。

それから、観光の部分で金沢市がいろいろと施策をとっているときに数字はどうなのかというご質問があったと思います。いろいろ施策はとっております、私どもは1つは端的な目に見える形では、観光期に、これは5月の連休でございますが、パーク・アンド・ライドというものを観光期に行っております。これは高速道路からおり立ったところに大規模なパーク・アンド・ライドの駐車場を設けまして、町中へ入ることについて少しマイカーは抑制していただく、そして、バスで入っていただくと。2日間の利用が大体2,000台余り利用していただいておりますので、これはもう相当年数も経過して周知もできておるといふことだと思っておりますので、それなりに効果はあろうかなと思っております。

ただ、やはり今後、先ほども申しましたように、歴史的な地区が、歴史的な遺産が集積する町中はやはり歩行者優先でということになりますと、マイカーを抑制していただく。そして、そのためにはやはり公共交通を優先ということで、今までもそういう手をとっておったわけですが、さらに今先ほど説明させていただきました新しい交通戦略をつくり込む中でそれをしっかりと打ち出していきたいと思っております。

それから、もう一人、隣接町の野々市とどういう連携だというお話でございました。これは都市圏の交通について円滑化協議会、こういったものを野々市町も含め、今つくっておるところでございます、そういった中では、パーク・アンド・ライドのシステムなども、通勤時でございますが、あるいは、買い物時でございますが、そういったものも協議

して行っておるということで、私もオブザーバーでここに入れさせていただいた中で常に申し上げておる、やはりこうなりますと、市町村だけ単独でございませんで、やはり県の役割というのが大変大きいということでございますので、そういったところも県も十分に入っていただいてこういった広域的な枠組みというのは大切にしていきたいと思っております。

それから、バストリガー協定について幾つかご質問をいただいたわけございまして、これはやはり利用者数を把握しておるかというお話ですが、先ほど先生からもお話がありました、やはりもともとが金沢大学が町中のお城にあったところから山間部へ移転をいたしました。それで、やっぱり学生さんが随分山間部へ通うのに、山間部と言っただけではいかんですが、移転先に通うのに大変不便をなさると。これはバスしか基本的にはないんで。ただ、やはり交通の利便性から考えると、どうもやっぱり学生は夜遅くまで実験をしたいということでマイカーに頼っておった例もありまして、駐車場が不足しておるというような大学側の要請もありました。そして、学生さんはやはり勉強にお金を費やすとすれば、運送費、バス賃はやはり安くというようなこともあって、ここら辺がうまくマッチングして、安くて、そして、持続的な制度でマイカーを抑制すると。

そんなことから、大学側と、それから、市が仲立ちになったわけですが、交通事業者がうまく手を結びましてこういう協定に至ったということでございまして、これは成果が上がったことも事実でございますが、やはり両者とも持続していこうということで思っておりますので、こういった制度を、金沢大学だけじゃございませんで、金沢市内の町中にあった大学はやはりおしなべて郊外部へ出ておりますので、今いろんな大学へまた声をかけてこの輪が広がるように、そんな意味で公共交通の条例をつくったわけで、その中にバストリガーのこの協定も制度化しようとしておるわけですので、こういった枠組みをさらに深め、高めていきたいと思っております。

それから、町中駐車場の届け出制度、これについてどれだけの効果があるのかというお話でございました。実は制度的には届け出をされて、今、じゃあ、町中で駐車場ができたのかというこれは1件も今のところありません、実は。ただ、その抑止効果というんですか、30件を超える相談は実はありました。

その相談があった中で市のほうに窓口を開きまして、この相談があたっときに、いや、町中の平面、住宅地を壊して、宅地を壊して平面にしたときにいろいろと色々な制度、総合的なメリット、デメリットをご相談いただいた方に返したりしている中で、やはり町

中で駐車場をつくること、青空駐車場をつくることについてはちょっと制度的とかいろいろ苦勞が多いのかなと。私どもは逆に町中のところで住んでいただくためには、定住促進策というそういう制度を入れていますので、そこら辺との比較検討でやっぱり住んで新しく改築して家を建てたほうが有利だというようなインセンティブも働いて、今のところ抑止効果が働いているんでしょうか、届け出による駐車場化されたというものは今のところないという状況でございます。

それから、もう一つ、最後ですが、バスポイントのお話がたしかあったと思います。バスポイントは2月1日から実施をした制度でございます。ただ、私が先ほど持っておりますこのバスポイント、実は10万枚ほど既に発行されていますが、概算ですが、どうも約2万枚が切りかえになったというふうにお聞きしておりますので、1カ月余りで2割ほど切りかえたということになると結構出足が早いのかなと思っております。

この効果は、1つはやはり商店街の皆さんが連携してバスを利用する利用促進に対して非常に理解をしていただいたということが1点でしょうし、それから、市民にとってもバスを利用することによって、商店街で買い物をして利用することによってポイントがたまると、公共バスを利用してやろうじゃないかと、そんな関心もインセンティブも高まってきたということになりますと、その面でありがたいのかなと思っております。

それから、最後、郊外ゾーンの住民の自主運営の具体的例ということですが、これも今制度化を条例で設けておる最中でございますが、まだ具体の例はこれからというところでございますが、1つ参考になるかはわかりませんが、例えばいろんな市や町でNPO法人による過疎地の有償運送、こういった事例も幾つか私どもは参考に聞いておりますので、私どもの市は先ほども申しましたように町中もあれば6割の山間部もあると。山間部はおしなべて過疎地と同一だと思いますので、多様な住み方があるわけでございますので、そういったことから言うと、やはりこういった過疎地対策というんですか、今ご紹介しましたNPO法人等による有償運送、こういったこととも思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

それじゃあ、広島市さん、お願いします。

【広島市道路交通局都市交通部長】 2点ほどご質問いただきました。

まず、時差出勤の際に交通事業者がどの程度協力してくれるかということでございますけれども、残念ながら時差出勤につきましてはセミナーとかそういった声かけの活動が行政の限界でございまして、正直言って息切れの状態でございます。交通事業者から十分な

協力をいただくことはできておりません。

それから、もう一点、先生から横川の結節点整備によって公共交通利用の増進効果がどれくらいあったかというご質問をいただきましたけれども、この横川の結節点整備について説明が不足していましたが、路面電車の横川駅から都心までの新しい直通便をこれにあわせてつくりました。それから、この交差点改良にあわせて、電車優先信号も行いました。そういうことで、非常に便利になったということもございまして、今手元に持っている資料ですと、路面電車あるいはJR利用者が1日3,000人それぞれ増えたと聞いております。

以上でございます。

【部会長】 それでは、佐々木課長からお願いします。

【交通計画課長】 まず、私のほうから総論的なお話をして、必要があれば各局のほうで補足をお願いしたいと思います。

まず1点目のエンドユーザーの声の部分でございます。法律におきまして7条で提案制度というものを設けましたので、これについてはエンドユーザーの方も提案はできる枠組みはつくったと。じゃあ、そのときに、そういうコンサルを使うような支援というのはどうなんだろうというご指摘でございます。

それについては、今、先ほど申したように、今後補助要綱を詰めてまいります。協議会への補助になります。そういう意味で、その協議会に参画していただいてかなり役割を果たしていただく場合には、この新しい支援制度が使えるということになります。

他方、もっと、もうちょっと前の段階のものを想定しておられるとすると、正直、今の支援制度は使えませんので、また次回以降ご議論いただいて、そういったものが今後の課題であるというご意見を賜れば、20年度以降の要求ということで検討を進めさせていただきたいと思っております。

それから、2点目に、近代化の補助について、安全がクリアできてない部分を優先的にということ、それから、額をもう少し下限を下げられないかというようなご指摘をいただきました。

今、鉄道局のほうから聞いているところでは、まず近代化については安全と活性化と2つ大きなメニューに分かれておりまして、安全をまず基本的にやるということなので、優先的には今配分しておると思っておりますけど、何分絶対額の問題等がございまして必ずしも十分なニーズにこたえられていないということではないかと思っております。あと、もし必要が

あればまた鉄道局から補足をお願いいたします。

それから、3点目はプティバスなんかの車両開発支援を検討してもらえないだろうかというお話でございます。このお話はこのプティバスだけではなくて、例えば連節バスとかも日本のメーカーもあり、開発ができていないと。それから、例えばDMVなんかにも出せないかというようなご指摘をたくさんいただいております、それで今回検討の例として技術開発のあり方というのを挙げさせていただいておりますので、またご議論をいただければと思います。

現状は今の科学技術の予算というのがナノテクとかバイオとかそういう基礎の部分に集中投下すると。科学技術予算自身は今非常に優遇されておまして、ご案内のとおり伸びてはいるんですけど、こういう実用化技術というのは今はメーカーなりの仕事ではないかというのが基本線ではございますが、他方、かなりそういうご指摘もいただいておりますので、どういうことが可能かまたご議論いただければと思います。

それから、ご意見のほうで技術開発の問題、それから、環境という、これは新しいご指摘をいただきましたので、また検討の項目案に追加をさせていただきたいと思いますが、それから、産学官ということ、これを踏まえて次回以降ご議論をお願いしたいと思います。

1点補足でございまして、名古屋市さんのほうから今回の法案で窓口一本化というお話がございました。今回の法律で新たな輸送分野、既存のモードをまたがるものにつきましては手続の一本化がされております。そういう点を補足させていただきます。

【鉄道企画室室長】 鉄道局でございます。地方鉄道の近代化の補助の関係でご質問、ご意見をいただきましてちょっと補足させていただきます。

今、お話がありましたとおり、限られた財源と、大変厳しい財政事情の中で限られた財源をいかに効果的に使うかという命題で、その中でどうメリハリをつけて運用していくかということで努力しているところでございます。

基本は計上ベースで赤字を計上している会社というところを対象とする、これを基本とする。すなわち、同じ地方鉄道でも関連事業などで、決して余裕があるわけではないんですけれども、相対的に余裕があるというところはとりあえずご遠慮いただいてというような形で絞った上で、あと、先ほど安全という観点、活性化という観点がございましたが、安全という観点で言いますと、最近の事故なんかを踏まえまして、特定の機器は緊急に整備しなくちゃいけない、こういうものは優先するとか、あるいは、活性化という観点ですと地域と一体となって、これは自治体もそうですし、あるいは、沿線立地企業、こういっ

たところと一緒にあって先進的な取り組みで利用促進をやる、こういうようなケースは重点的にやると。こういう形でメリハリをつけた運用を心がけています。

今後、この部会でのご議論も踏まえまして、あるいは、今回の法案との関係でも配慮していくということになっておりますので勉強していきたいと思っています。

【総合政策局次長】 もう一点補足させていただきますが、先生のほうからご指摘がございました技術開発といいますが、新しい輸送システムというか、その辺についての研究開発的な議論がございましたが、研究開発もさることながら、現実に関心をヨーロッパ等を見ますと、もうご案内かと思えますけれども、既にLRTでも架線がない架線レス、いわゆる道路から電気を集電する仕組みというものがもうイタリアで走っている。あるいは、フランスを見ますと、トロリーバスで、かつ、デュアルモードだと、架線を外れたときにはディーゼルエンジン、又は電池でそのまま走って行ってしまふ。そして、また架線に戻ってくるものも既に走っておるといった情報もございますので、その辺をちょっと整理もしまして、それを直輸入して日本の国内でやったときにどんな問題が出てくるのか、あるいは、どれぐらいお金がかかるのかも含めて、検討を進めていきたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

時間になったんですが、各市からご説明いただいた中でも課題のご指摘をいただいておりますし、今たくさんお話がございましたので、それをまとめて今後の検討課題にもう一回再整理をしていただきたいと思います。時間が大変限られていましたので、もし何かあったら事後的にも事務局のほうにご連絡、ご提案をいただければと思います。

それでは、あと、佐々木課長のほうから事務連絡等をお願いいたします。

【交通計画課長】 次回は本日の議論を整理させていただきますので、4月に第6回の部会をお願いしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それで、日程の調整でございますが、お手数でございますが、お手元に第6回、第7回、第8回のスケジュール確認票を置かせていただいておりますので、ご記入いただきましてお席にお残しくさいますようお願い申し上げます。

第6回の日程につきましては、本日の確認票に基づきまして早急に決定いたしまして、来週早々にもご連絡をさせていただきたいと考えております。場所につきましてはこの部屋を考えておりますのでよろしくお願いいたします。

あと、本部会の議事録につきましては、従前どおりご了解をいただいた後にホームページ上にて公開予定でございますので、よろしくお願いいたします。

【部会長】 大変ありがとうございました。これで閉会いたします。

了