

今後の検討課題に関する主な意見

1. 地域公共交通の活性化・再生のための情報提供について

【供給側に対する情報提供】

(1) 第1回～第5回部会における委員の主な意見

《センター機能》

必要な人材・データが地方公共団体には不足している。公共交通が厳しい地域はパーソントリップ調査などの対象外。地域が使えるデータの収集、ノウハウ蓄積をどうするかが問題。都道府県も同様。運輸局・整備局も細々した問題にまで対応するのは無理。公共交通に関する技術・情報を蓄積する「地域公共交通センター」のようなものがあれば良い。コンサルが技術を磨いて各地域で活躍するのも良い。

調整を促進するところと情報センター的なものを合わせて考えることが重要ではないか。オペレーションのみならず上部計画も含めて公共交通を運営する仕組みは出来ないか。地図の情報が一元化されていないことも問題。地図は情報のインフラ。情報を提供するだけでなく受け取りに行く、住民の声を徹底的に聞く体制が必要。

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のか、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るのであれば、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うし、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。

《事例・メニューの提供》

地域によりいろいろな状況、いろいろなメニューがある。1つのいい事例が別の地域にとっていいとは限らない。様々なメニューの提示が必要。

個別施策の集合と、一般化の融合が難しい。ただの事例集にならないよう留意する必要。

生活交通確保のための交通事業者が主体になった取り組み、地域が主体

になった取り組みの事例・メニューが不足しているので、コンテンツ共有の仕組みがあればよい。

《データの提供》

データの公開についてもっと踏み込むことが出来ないか。データ共有、情報公開が求められていると思うが、一次データではもうどうしようもない時代。マーケティングを行うにはデータとデータの組み合わせが必要になってきている。旅客数、経年変化、駅舎数といったデータも勿論だが、圏域に住んでいる高齢者数とか、地域のセンターの分布といった情報収集、データ集約が必要ではないか。特に地方部に行けば行くほどそういう点が欠けている。通常のデータ、プラス付加データが必要と思うが、データのインフラ整備をやってもらいたい。個別でゲリラ的に収集する時代も終わった。ある程度信頼性のおける機関で、データの安全性を確保することができるという前提で、データの収集を行ってはどうか。例えば、国勢調査の項目にもう少し踏み込んだ公共交通に関する、あるいは関連するデータを収集する仕組みを追加するとか。

国として体系的に収集しておくべきデータがあるのではないか。

地域と一緒にやっていくような時に、肝心の情報を鉄道会社が出さない。みんなで作っていきこうというときに、特に公がやっていて地域独占があるような場合に、普通のメーカーの発想と同様にやるのが良いのか。もっと公開の状況下での競争が必要。

《手法の開発》

パーソントリップでは、今われわれが考えている地域は対象外。ここで議論しているような話に必要な基本的データ、パーソナルなデータを収集するには費用がかかり、財政的に厳しい自治体や事業者も取ろうとせず、データ無しのまま色々な議論をする状況。調査方法に関しても都市圏とは違った簡易的な、あるいは別の情報収集方法もあるのでは。安く、広く、必要限度をカバーするような調査法を、国や地方公共団体である程度整備しておくという内容を踏み込んで書けないか。

住民が主体的に、かつ効率的に改善案を見出すための手法・方法論の開発といったようなものも進めてもらいたい。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

《総論》

法律の冒頭に書いているが、国は情報とか技術、こういう面での支援をすることが大変重要なポイントではないかと思う。

私たちは交通のいろいろな情報に飢えている。

《センター機能》

情報については、運輸政策研究所あるいは運輸政策研究機構で、昭和四十年代からずっと交通関係の研究をしており、たくさんストックがある。それから、我々の研究所には外国の方も常時研究員であり、協定を結んでいる研究所もある。そのような形で政府のお手伝いができればとも思っている。それから、各市町村の方が、運輸局を通じていろいろな情報を相談に行けばとれるし、そこで情報が足りなければ霞が関に問い合わせられるし、あるいは我々のところに問い合わせさせていただくような、こんな仕組みをつくっていけばいいと思う。

技術的な問題点なども含めて、数多くの実例、計画されていること、世界的な例が、どこかへアクセスすると容易に情報が得られるというようなシステムができるとしたら、それは大変ありがたい。

【利用者側に対する情報提供】

(1) 第 1 回 ~ 第 5 回部会における委員の主な意見

《自治体からの情報提供》

自治体によって自分が頑張っている分野というのは、住民に対しても積極的にPRするが、あんまり頑張っていない分野については、それほど情報を提供していない。あるいは他の自治体が頑張っている例も、余り頑張っていないところは積極的に情報は出さないということもある。それぞれの自治体の取り組みのあり方というのを、住民、あるいは都道府県の取り組みであれば市町村に対してきちんと伝えられるような情報提供のあり方というのもあっていいのではないか。自分の個人的な経験からいっても、自分が住んでいる自治体が地域交通について余り積極的でないというのは非常に歯がゆい感じがするが、それ以上何とかしろということとはなかなか

できない。特に一般の住民は難しいと思う。これは、例えば上司を取りかえられないのと同じで、住んでいる自治体を取りかえられないということもあるので、せめて住民がいろいろな立場から自治体に対しても適切な意見を言えるような、そういう情報提供のあり方というのでも盛り込んでもらいたい。

交通手段がなければ何が出来なかったか等のデータも必要。地域にとって真に何が必要か、利用者の側からのアプローチが重要。

市町村の側から自分たちのところがこうなっているという情報を提供するようなシステム。

《事業者からの情報提供》

ダイヤを連携していても、それが利用者によく伝えられていない、つまりモード横断的な情報提供がなされていない場合がある。例えば列車で地方都市におり立って、すぐ便利なダイヤでバスが運行されているのに、それがわからずに探しているうちに乗りおくれしてしまうということ。鉄道の構内でバスの情報が提供される、あるいはその逆といったようなことは余り行われていないようなので、モード横断的に情報の相互提供を図るというのも改善に資するのではないか。

バリアフリー設備もよく整備されてきているが、バリアフリー情報をよく分かるようにする必要もある。

《イメージ向上》

公共交通の取組・サービスに関する情報発信・広報が重要。

技術革新とイメージ向上・コミュニケーションが重要。技術を高めるのがコミュニケーション、コミュニケーションを高めるのが技術。

車両デザイン・広報を良くすると地域のイメージも上がる。イメージ戦略が重要ではないか。広報でうまく伝えられると観光にも役に立つ。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

《自治体からの情報提供》

富山ライトレールは去年四月に運行を開始し、七月に実施した意識調査では、約九割の市民が支持。沿線外でも八割以上の支持。この要因は、全体の将来ビジョンを明確にして、やはり公共交通をなくしてしまった地域では生活が極めて困難になる、今は車に乗れるけれども、やがて一人一人が当事者として交通弱者になっていくかもしれない、そのことに備えて今から布石をしておかなきゃいけないということを地域に幅広く説明してきたことに尽きると思っている。したがって、市民の理解を得るためにどうするのかということは、やはり行政の側が飽かず説明をし続け、共感をつくっていくことだろうと思う。将来構想を含めて着地点を明確に示して、そのために今この段階でやるのだということをはっきりと説明することだろうと思う。

《事業者からの情報提供》

利用者と事業者の接点がないというのは大きな問題。事業者にしたら、日ごろのサービスのいろいろな不満を住民から追及されるということで不安かもしれないけれども、やはり利用者は原点だから、定期的に利用者懇談会を開いていただきたい。そうすると、いろいろな利用者の声も、できないことはできないでいいけれども、そういったことをやはり常設の場として開催したら、かなり地域の交通はよくなる可能性があると思う。

2. 地域公共交通の活性化・再生を推進する担い手の育成について

(1) 第1回～第5回部会における委員の主な意見

《プロデューサー》

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であるが、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と思う。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ないので、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う。

自治体は交通のプロデューサーであり、多面的支援を。郊外地域の交通についても議論したい。まちづくり、中心市街地との連携が必要。

自治体が交通のプロデューサーになる意識が必要。「自治体が交通のプロデューサー」を具体的にしていくには「コミュニティビジネス」やNPOの関係を考える必要。

国の役割がきちんと書かれていることが、これからうまくやっていく上で重要では。市町村がプロデューサーになるのは、人事異動の関係等でなかなかうまくいかないと思われる。

《ニーズの把握》

どこまで人々がほしがっているかという地域のニーズ・真のニーズ、支払い意思の合計額とコストの比較が必要。地域住民参加型の意味決定は複雑になるので、地域住民の参加は運用面に限ったほうが良い。ボトムアップ型の情報もあるが、最後の決定はトップダウン。情報の非対称性がある、それが重要だから参加型がいいということは正しいが、それを具体的に制度や組織にどう上げていくかで大きな問題がある。もう少し具体的に何が必要かケアする必要。参加型の地域交通でないと今後何ら実効性を持った政策はなかなか出来ないと思う。

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。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。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。

《活性化・再生を担う主体》

利用していない人に利用してもらうことが重要。まちづくりNPO等市民をどう巻き込むかが公共交通活性化のためには必要。

組織の作り方、技術の蓄積を制度的に出来るようにしたり、支援することが必要。

地域公共交通が公共財的側面を色濃く持つのは自明。だからこそ、税投入や市民・住民の関与、地方公共団体の参加が必要という形で論拠の部分を加えたほうが良いのでは。NPO以外にも、中心となり得る都道府県、

運輸局等も加えてほしい。住民等は、意思決定よりもマネジメント側で働くことが多い。マネジメントという、日々の維持管理のことも加えてほしい。

市町村がこの案を受け取った場合、NPO等がクローズアップされ、NPOに任せればよいとならないか。実際、NPOでやるべきという道筋を作って住民に提示するというところが出てきている。誤解を生まないような表現を考慮する必要。NPOはあくまでも選択肢であり、作れとって作るようなものではない。

本来の広域行政の役務として都道府県の役割が、交通圏の話や、運輸連合的な取り組みを考えるとにも一つの束ねる役割としては大きいと思われる。何でもかんでもNPO、地域住民任せのムードになってはいけない。マネジメントにおいては、NPO・地域住民というのは中心に入っていきべきと思うが、財源や財政制度においてはNPO・地域住民を前面に出すのはいかなものか。

過疎地でクラブ制のバスを走らせるといったことに、どういうインセンティブを与えればうまく出来るか。

自治体の実務を担当される方の技術水準というのをいかに高めて確保するかというための方策というものを何か考える必要があるのではないか。市町村レベルの自治体だけでそういった技術レベルを持つことは難しいところもある、そうするとそれは複数の市町村がそれなりの技術者を共同して確保するといったことにもなるかと思うが、そのあたりに都道府県の役割といったものも出てくるのではないか。

《教育》

もともと公共交通を利用していない、公共交通の利用を志向していない住民がたくさんいるのではないか。公共交通利用の教育が小学生・中学生・高校生等に対してなされても良いのでは。

《意識》

公共交通を含む公共政策の公共性について、今まで国がどれだけ語ってきたか。住民、自治体、事業者に公共性の意識をきちんと持ってもらうことが重要。

公共交通の公共性に対する意識、マイレール意識等の醸成が特にこのクラスの都市では大切ではないか。

バスの運営等にどれくらいの費用がかかっているのかを利用者に認識してもらう必要がある。例えば、鳥取では1人あたりの費用を明らかにすることにより利用者の意識がずいぶん変化した。適切に判断してもらうための情報提供が意識を醸成する上でも重要。

冬季の除雪等を通じて、バス停をコアにして地域の公共交通意識を高められるのではないか。バスターミナル、バス停をコアにしてまちづくりと連携して考える必要があるのではないか。

強調したいのは三位一体の取り組みの必要性。JR北海道は、問題提起したことに対し地域住民・行政がどう受け止めるかが、DMVの投げかけた意味の1つ。いろいろな選択肢があって良い。

《表彰制度》

乗りたくなるような公共交通にするマーケティングが重要。ドイツでは公共交通のマーケティングの取り組みを表彰する仕組みがある。日本でも日本鉄道賞のようなものが既にあるが、大掛かりな表彰制度があると良いのではないか。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

《活性化・再生を担う主体》

形はこの法律で整うと思う。だけれども、それを具体的に運用するのは、各地方自治体の職員、技術者、国土交通省職員、さまざまな方の援助がなかったらこの法律が十分に機能しないと思う。

現実に地方自治体に人材がいるかどうか、それが懸念される。地方自治体は非常に規模が小さいし、政令指定都市では交通対策課とか交通政策課が用意されているが、一般の市町村では三年間とかかなりローテーションで各職場を回っていく。そのような中で専門家がいかに育つかということ

が心配。ぜひ国土交通省の各運輸局の人材を活用して、いろいろ努力されることを期待している。

私は、コーディネーターとして市町村がこの中に出てくるときに、実際の運用に当たっては非常に問題が出てくると思う。やはり市町村にそういった人材がいるかどうか、非常に心配している。府県段階ではかなりそういう優秀な人材が交通政策課とかに配置されているけれども、市町村レベルではそういった協議会を運営してコーディネートするだけの人材が今現在は見当たらないと思うので、国土交通省の各運輸局の地域にかなり精通した方が、そして全国的な視野も、いろいろな情報とか世界的な情報を持った方がかなりこのコーディネーターの中に入れていただくことをぜひお願いしたい。

それぞれ先行事例を研究してバリエーションというものをやっていかないと現実的な運用は難しいと思うから、やはり先行事例を十分に研究して、コーディネートできる人を育てていくということが非常に大事ではないかと思う。

《意識》

鉄軌道もバスも市電も、公費を投入しながら一定程度質のいいものにしていく。一遍にはできず、着実に一步一步だと思うが、成果を見せていくことによって、市民の皆さんはやはり応援団になってくれると思っている。

私どもの場合は、非常にラッキーだったのは、まず民間の、経済界が非常に大きな応援団になっていただいたので、資本金を集めるときからオーバーするくらいに資金が集まり、それを積んで今基金も持っている。そして、市民が全体として大きな応援団になっていただいたことによって、利用が大きく伸びてきた。

今のところはそういった専門家がないから、一つは教育機関、今、大学院大学とかが公共政策大学院とかそういった形で非常にたくさん出てきて、自治体行政に関して高度な専門家を養成しているが、ぜひそういった意味で、交通計画とか交通のいろいろな仕組みについて専門家としての研究能力ができるような形で、できたら教育機関を国の中でやっていただい

て、いろいろな研究所もあるから、それらと三位一体となって養成していかないと、つけ焼き刃では難しいと思う。

3. 連携強化について（産学官の連携、他の政策分野との連携）

（1）第1回～第5回部会における委員の主な意見

《産学官》

大学はかなり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、金沢のバストリガー方式の事例というのは非常に参考になるかと思うが、そういう点でも議論ができれば良い。

《まちづくり》

自治体は交通のプロデューサーであり、多面的支援を。郊外地域の交通についても議論したい。まちづくり、中心市街地との連携が必要。

まちづくりと公共交通のあり方を一体的に議論する仕組みがない。自治体の中には計画を実効性のある手段として活用するという意識が十分ではないところもある。自動車はユーザーが個人であり、意思決定力も持つことでフィードバックループがある。公共交通はユーザーは個人だが、意思決定力は個人が持たないのでフィードバックループが無い。欠けているところを補うことがキーポイント。

公共交通維持にあたっては、沿線自治体との協力が不可欠。コンパクトなまちづくりと市域の広がりの方を考慮する必要。市域の広がりに対応するためには、P & Rの推進等で円滑な輸送を図ることが不可欠。

《観光》

観光のための交通を細分化する必要。（出発地 観光地、観光地間、観光地内）クルーズ振興だけではなく、寄港地～観光地間のアクセスも重要。公共交通を景観から捉えることも重要であり、バスのラッピング広告は野放しでよいのか。

車両が観光資源の1つになる。

観光地でいうと、ロードレスエリア、カーレスエリア(例:乗鞍)等を、観光地を良くするためにみんながもうちょっと努力すればうまく行くと思われるということが結構ある。

《環境》

環境と公共交通の関係。

公共交通の活性化、自動車との共生、その上でモーダルシフトの議論は避けて通れない。

《教育》

もともと公共交通を利用していない、公共交通の利用を志向していない住民がたくさんいるのではないか。公共交通利用の教育が小学生・中学生・高校生等に対してなされても良いのでは。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

《産学官連携》

今のところはそういった専門家がないから、一つは教育機関、今、大学院大学とかが公共政策大学院とかそういった形で非常にたくさん出てきて、自治体行政に関して高度な専門家を養成しているが、ぜひそういった意味で、交通計画とか交通のいろいろな仕組みについて専門家としての研究能力ができるような形で、できたら教育機関を国の中でやっていただいて、いろいろな研究所もあるから、それらと三位一体となって養成していかないと、つけ焼き刃では難しいと思う。

《まちづくり》

富山市は極端に拡散した都市なので、それを強制的に引っ張ってくるということは、それはとてもできない。しかしながら、今後新しい居住をどういう形でしていくのかということの選択肢として、交通便利な地域に住むことを考えてもらいたいということが基本的なスタンス。高齢者の方も、今持っている一戸建ての住宅がつかいの住みかだという発想を変えて、例えば、冬期間だけでも都心部居住、あるいはひとり暮らしになったらその家から離れて質のいい高齢者賃貸住宅に居住というようなことなども含めて、全体をまちづくりの方向として示す。その際に、移動手段はやはり公共交

通を軸とするのだということ。だから、公共交通の活性化というのは、単に移動手段ではなくて、まさにまちづくり全体の根幹をなしていると思う。

単に公共交通という目的だけではなくて、まちづくりとか福祉とか教育とかといったところがまず上段にあると思うので、そういったまちづくりのための公共交通整備とか、安心して安全に住み続けられるまちづくりとかが非常に大事だと思う。

《観光》

観光のパターンがいろいろ変わってきていると思う。これまでの非常に慌ただしくいろいろなところを時間に追われて回るというよりも、かなり滞在型とか、何回かリピーターで行くという形にだんだん変わってきているだろうし、それから海外からもどんどん観光のお客さんと呼ばないと観光立国としての名に恥じる。そういう点では、このLRTの果たす役割というのは非常に大きいと考えている。私は、ヨーロッパへ行ってもバスなどになかなか乗れなくて、駅前から出ているLRT、もし違うところに行ってもまた同じところに帰ってこられるから、LRT自体の持っている安心感は非常に大きいし、とりわけ初めて来る都市では不安だから、そういった点で、観光地に果たすLRTの役割は大きいと評価している。

その地域で一つの交通手段をいかに利用してもらうかということが今後大事だから、単に観光だけの手段ではなくて、地域住民の足でもあるだろうし、総合的に使わないと非常に無駄になるため、ぜひ観光地にもこのLRT導入ということを進めていただきたい。

山陰線の後の線路を使った保津川のトロッコ電車とか、ほかにもいろいろあるが、交通自身が観光資源化する可能性がある。それから、上高地のように、自家用車を入れなくてバスだけで運んでという格好でやっているところもある。これは観光地の容量があるので、そこに余りたくさん的人が入っては困るとか、余りたくさん宿屋が建っては困るとか、それぞれの観光地のキャパシティーに合った交通システムを入れる。これは世界じゅうで、カーレスエリア、車を入れないエリア、ロードレスエリアとして道路をつくらないエリア、そこに公共交通をセットにしてとか、いろいろ

な組み合わせがあるので、観光地についてはまだまだいろいろな可能性があるだろうと思う。

《福祉》

富山ライトレールの利用客数は、五十代、六十代、七十代の層の方が増えている。つまり、日中、高齢者を中心に外出機会を新たにつくったという効果だろうと思う。このことは、将来の介護保険とか医療費とかを考えても、介護予防の観点で非常に意味があるというふうに思っている。

ランニングコスト的な負担をどうするかということで、一つの理論としては、単に税金の投入を一つの路線とかバス路線に投入するときの負担ということで狭く考えるのではなくて、その公共交通を維持することによる他への波及効果、例えば高齢者の方がその公共交通を使うことによって非常に元気になり、それが国民健康保険料の負担に解消されるといった、さまざまな意味でいろいろな波及効果があるから、そのようなことも市町村としてはトータルで考え、ランニングコストの負担がどうかという狭いことではなく、公共交通の持っているそういう社会的な効果をいかに測定していきながら市民の理解を得るといったことも非常に大事になってくると思う。

福祉バスとか中山間地というところは、むしろ福祉の問題で考えていく。それに、病院に行くバスだからほかのお客が乗れないというようなことではなく、それに汎用性を持たせるようなやり方。さらに、今、昨年法律改正で進展しておりますようなNPOだとか、国土形成計画で新たな公というコンセプトを出しているが、そういうところでサポートするとか、このミックスでやっていくより仕方がないと思う。

4. その他

【地域公共交通の活性化・再生のための支援措置の拡充について(予算、税制、地方財政措置等)】

(1) 第1回～第5回部会における委員の主な意見

《インセンティブ型支援》

LRTとか、都心活性化とか、CO2とか、都市の公共交通とか、これの

キーである、トランジットモールの導入に日本は失敗してしまったという歴史がある。これは、市民も商店街もみんな反対だとなってしまうが、そういうことをやれば、駐車場の整備、小さな環状道路の整備、歩行者空間の整備、車両への援助、L R T化への援助といった何らかの特段のセットメニューがあるというのは、もしかするとインセンティブになるかも。

アメリカのやり方のように、最初は非常にほわっとした募集をして、その中で絞り込んでいって、だんだん上のランクに行くと詳しいことができ、最後にすごくできるというのは、そういう調査研究の支援の仕方もあるのではないか。

《計画策定への支援》

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自治体が主体となって、住民の方にも入っているが、ある意味では上からの地域公共交通計画なのかなと。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。

そうした中で、もちろん、住民、小地域というのは技術もいろいろな資金も持ってないわけだけれども、そういう提案をする支援というものの仕組みというのを拡充できないか。つまり、例えば自治体の人が技術力をつけるのも必要かもしれないし、あるいは、コンサルタントという仕事があるが、今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。アメリカでは、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すべて提供義務があり、それに対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。

そういった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なり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いないのではないか。計画策定前の支援が出来ないか。

地方自治体、特に市町村が新たな公共交通を導入しようとする場合に、ほんとうはきちんとニーズ調査を本格的にしなければいけないが、時間の問題やお金の問題で、結局大事なところを省いてしまって形をつくってしまうというケースが非常に多い。時間の問題はいかんともしがたいが、お金の面な

どを考えたときには、きちんとニーズ調査をするという部分に支援をするような方法はないか。

《自治体への支援》

頑張る自治体を応援するんだというのは非常に重要だと思うが、頑張らない自治体になるべく頑張ってもらう気になる施策というのもやはり必要ではないか。自治体によって温度差というものはあり、さほど意識が高くない自治体というのも多数見受けられる。

自治体は交通のプロデューサーであり、多面的支援を。郊外地域の交通についても議論したい。まちづくり、中心市街地との連携が必要。

《投資》

地方鉄道において、いわゆる国の安全基準に現状で満たない鉄道事業者があり、基準を満たすために設備投資をしなければならないが、必要な資金の捻出ができずそれができないために、いわばそれが廃止の動機になっているケースが複数あった。設備費の補助の中で、例えばこのあたりを救済するというか、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か。

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、考え方も理解しているが、近代化設備の補助の関係を少し柔軟に対応できないか。最低額をさらに下げるとか、負担割合を上げるとか、そのあたりについての配慮をお願いしたい。

多くの地方鉄道の実情は、運賃収入は高校生と高齢者が中心で、これが人件費コストに精一杯の状況になっている。だから、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。線路や線路の下の道床は、かなり安全上の問題でお金がかかるが、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う。これまでは地方の自治体が支えてきたのだけれども、そういう地方の税制収入が非常に困難になってきている。また少子化の影響もある。上下分離方式がほんとうに生かせるのかどうなのか、地方自治体に任せていいのかどうか、そういったことも議論していただきたい。地方のバスでは燃料費が上がっているが、利用客離れや批判を考慮すると運賃値上げができない。

こういう存続をめぐる状況というのがあると思う。

《運営費負担》

これから新規投資はおろか、運行ですら難しい。中古車両を使うとかいう話もあると思うが、もう少し財源、特に運行に関して一定の公的負担という話もあるかと思う。

《受益者負担》

今の日本の地方税法の体系ではそういう地域の受益者に特化した課税システムは認めてないが、路面電車など新しい公共交通システムを整備する場合、ある程度こういう受益者に特化した仕組みというのもできればいい。

《その他》

あらゆる住民の移動手段の確保の点は、ニーズ・価値との兼ね合い。ある水準があって国・地域がそれを確保するというのを明らかに。財源の確保において、税金での負担とすれば制度設計が必要となり、利用者負担とすれば利用促進策が必要になる。モビリティをきちんと確保していくには、制度設計と利用推進が必要であるという話があると分かりやすい。公共交通は私有財でもある。マーケット原理だけでいうと、公共交通マーケットは斜陽産業。公共交通は、公共財と私有財の両方の側面を持つ。事業者の経営努力の必要性を追加することが必要では。

マーケティングも行政、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。

ボランティア輸送は、財政基盤の確立が重要。今はノンプロフィットという考えだと思うが、私的に使われないようにした上で若干のプロフィットを認めるという考えもある。ビジネスとしてやってもいい。そういう可能性を探ることも必要。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

《インセンティブ型支援》

地域公共交通の維持・改善のために重要なことのひとつは、国の役割、情報支援、技術支援、財政支援あるいはインセンティブ政策ということ。自治体なり市民なりがいいことを考えたら、それを後ろから押してあげることが必要。

財源ということと、それからどういう予算の仕組みにするというのはセットであるが、今各省で、インセンティブ型というか、工夫をすればそれを後押しするようないろいろな制度が出てきている。これはこの数年間の画期的なことで、ヨーロッパ、アメリカはもう大分前から、均等に配分するよりも競争型にして、いいところには集中的に支援しようというふうにだんだん変わってきたと思う。

《起債》

財源という意味では、法律案の中で自治体助成についての起債に触れている点は非常に高く評価をしたい。

《運営費負担》

ランニングコストをどんどんつぎ込むと非効率が増してくる、こういうジレンマがあるので、それをどうマネージしながら効率的にやっていくか。

採算性の高いところであっても、にぎわい創出だとかまちづくりとかという観点から、新たな需要喚起という観点ではやはり一定程度公費を投入することは意味があると思う。

一方、不採算の部分は、それではなくしていいのかということの議論に究極的には行き着くと思うので、地域社会がそれはどうしても維持しなければいけないということであれば、やはりこれは公費を投入してでも維持していくということに尽きると思う。例えば、ヨーロッパのストラスブールのあの有名な電車でも、運営費も公費が入っている。やはり、明治以来の日本の常識となっている、鉄道事業だとかバスも含めた公共交通事業が単体で収支がきちっと合っていなければいけないということから少し意識を変えて見詰めていく必要がある、そういう時期に至っているのではないかと思う。

【地域公共交通に関する技術開発のあり方について】

(1) 第1回～第5回部会における委員の主な意見

《新技術》

低コストと安全は二律背反ではない。新技術の導入による低コスト化を。モード間にまたがる技術に対する取組が重要。製造技術面での情報蓄積も必要。

新しい技術を使える環境をいかにして作っていくかが重要。

海外で実用化されているものも考えると、技術の幅はいろいろあり、こういったものにもっと投資すべき。

技術を導入することによる全体像・効果・インパクトが見えづらい。技術開発によりユーザーがどのような動きになるかというのが具体的にになると分かりやすい。

《標準化》

L R Vの大量生産により単価を下げ、全国に広めるような検討も。

技術的な観点で言うと、国鉄分割民営化時に日本全国北海道から鹿児島まで同じ基準ではなく、地域に対応した色々な基準にしたほうが良いという議論が以前あった。今問題になっているのは輸送密度の高いところと低いところ同じ基準で良いかということ。輸送密度の低いところも、昔ながらの鉄道のイメージを引きずっている。例えば、JR東日本の車両を、他社も使うようになってきている。その場合、他社は開発費が要らないから安くなる。そういうことをローカルな車両についてやったらどうか。輸送密度の低いところは、別の発想で違った基準で標準化するのはどうか。これは行政で面倒見ないと動かない。

プティバスと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していただきたい。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ので、この辺の検討を加えていただけるとありがたい。

《技術力の維持》

鉄道は、レベルの高い技術によってメンテナンスが実施され、安全が確保される。メンテナンスは3Kの仕事であり、一向に変わっていない。人材の確保が難しい。一括のメンテナンス会社を作るような仕組みは出来ないか。

システムにしる車両にしるいろんなものがありうると思うが、標準化する。規制の問題が出てくるかもしれないが、ないよりいいじゃないか。コストを下げるための努力を、本当は民間がまとまってやるべきだろうが、民間はそれだけの力が今ありそうもないので、国が面倒を見てやらざるを得ないのではないか。

地方鉄道の施設老朽化、技術力をどう考えるかが非常に気になる。橋梁、トンネルの老朽化に対する技術、資金が不足。それらの問題が災害で露見するが、災害の結果か、老朽化への未対応の結果と認識するかで全く違って来る。安全の話が、災害のときは大問題ではないが、災害以外のときは大問題という雰囲気了我々としてどう認識するか。

安全のところ、技術的な技術力のない事業者のことをどうするかという話は、主として鉄道だが、これからNPOとかというようなことをバスについても考えると、その辺のことはどこかにあったほうがいいかもわからない。

《情報技術》

情報技術というと、すぐ都市のほうばかり行くが、地方の中小都市でこそ、デマンドバスにしても、やたらフルスペックの重いのが導入されることも多いが、そうではなく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。

《その他》

安全・安心を考える上で利用者も含めた形でシステムを考える必要性。

安全基準に関して、本数の密度が違う区間に同じ仕組みを入れる必要はない。違う仕組みで同じ機能を持たせられる。きめの細かい議論をすれば効果が上がる。

新たな形態の輸送システムは、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。30年間に世の中が大分変わって、技術は情報技術をはじめ相当進歩しているのに、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る。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なシステムが必要。そ

れを今からやっておかないと、交通機関の整備というのは時間がかかるから、相当先を見てやっついていかないと手遅れになるという危機感を感じる。

(2) 衆議院国土交通委員会における主な意見

法律の冒頭に書いているが、国は情報とか技術、こういう面での支援をする、こういうことが大変重要なポイントではないかと思う。

技術的な問題点なども含めて、数多くの実例、計画されていること、世界的な例が、どこかへアクセスすると容易に情報が得られるというようなシステムができるとしたら、それは大変ありがたい。