

交通政策審議会地域公共交通部会（第5回）議事概要

1. 日時

平成19年2月23日（金） 10:00～12:00

2. 場所

国土交通省特別会議室（中央合同庁舎3号館4階）

3. 出席者

【委員】（敬称略）

森地茂、井口雅一、設楽利夫、廻洋子、山内弘隆、伊東誠、河端瑞貴、喜多秀行、鈴木文彦、中村文彦

【オブザーバー】（敬称略）

武村昇治（金沢市都市政策局長）

岡村清治（広島市道路交通局都市交通部長）

4. 主な議題

（1）「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

（2）事例紹介

- 複数モードにまたがる交通システムの導入事例 -

名古屋市 住宅都市局 参事（交通施設） 齋田周治氏

- まちづくりの観点からの取組事例 -

金沢市 都市政策局長 武村昇治氏

広島市 道路交通局 都市交通部長 岡村清治氏

（3）今後検討すべき課題等

5. 議事概要

- ・資料2、資料3、資料4に基づき、事務局より「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」の概要、関連する施策・事業、ならびに地方公共団体に対する財政的支援について説明がなされた。事務局の説明に対して委員より意見・質問が述べられ、これに対して国土交通省より回答がなされた。その概要は次の通り。
- ・その後、参考資料に基づき、名古屋市、金沢市、広島市より事例紹介がなされた。
- ・続いて、事務局より地域公共交通部会における今後の検討課題について例が示された。

- ・地方公共団体の事例紹介ならびに事務局の説明に対して、委員より意見・質問が述べられ、これに対して地方公共団体・国土交通省より回答がなされた。その概要は次の通り。
- ・第6回は4月、第7回は5月、第8回は6月を目途に開催の予定。

【主な質疑応答・意見】

< 法案関係 >

計画策定調査費補助について

地域公共交通の活性化に当たっては、その利用者が責任を持って提案等を行っていくことが成功に向けて非常に重要である。どの程度のレベルの計画策定を想定しているのか。地元住民レベルの狭い範囲を対象としているのか、市町村レベルの計画を想定しているのか。

なるべく幅広く使用できる形で調整を進めて参りたい。市町村が重要な課題として協議会を立ち上げる場合は、狭い範囲の計画であっても対象としたい。（事務局）

法律第4条第4項の運送サービス等の情報の充実の内容とは、どのようなものか。

運行情報、乗継・連絡等の情報、モード横断的な情報等、利用者に必要な情報を考えている。予算の支援制度もある。（事務局）

計画作成のために必要な情報等は考えていないのか。

第4条第1項において、国が必要な情報提供を行うこととなっている。（事務局）

具体的な情報の提供等の体制をどのような形で考えているのか。

現在、関係機関と具体化に向けて協議を行っているところ。（事務局）

< ヒアリング後の意見・質問 >

市町村主体の仕組みづくりとともに、運賃改定や運行計画に関する市町村の関与の権限があればよい。歩ける町づくりに向けて交通規制を簡易に行える仕組みがあればよい。

金沢市に対して、LRTの計画があったと思うがなぜできないのか。今回の法案は何らかの支援と成り得るか。

予算と絡むが、広島市は地域のリーダーシップが成功の要因とのことだが、大体の計画は市町村等の上から投げかけられた計画であるが、地域住民に根ざした計画は出てこない。地域住民がこのような計画を作成する際の技術支援やコンサル等を住民に提供することは出来ないか。

観光との連携について、金沢市の取組の結果、具体的な影響があったのか。実際の利用者でない発言が反映されている場合が多いと考えるが、実際の利用者のニーズを吸い上げが重要。

地方鉄道は、国の安全基準を満たすための設備投資に必要な資金確保が出来ないために廃止になったケースも存在するが、補助金を優先配分できないか。

技術開発について、プティバス等の使いやすい車両の開発が促進できないか。

今はワゴンタクシーの活用程度でしか対応していない。
金沢市の計画作成に当たって、隣接市町村（野々市町）との連携はどのように行っているのか。
バストリガー協定についてのユーザーなど地域の理解度はどうか。
広島市のオフピーク通勤における事業者の連携はどうか。ラッシュ時を超えると便数が減少し利便性が低下するケースが多い。
名古屋市のガイドウェイバスの乗客の増加要因は何か。ガイドウェイバスを進める上でのアドバイスはないか。
金沢市に対して、駐車場を届出化した効果はあったか。
広島市に対して、横川駅の乗継利便の向上による利用者数の増加はあったのか。
金沢市に対して、山間地域における住民等の乗合バス等の自主運営に対する支援やサステイナブル仕組みのあり方はどうか。
大きな課題は地方鉄道やその代替手段。赤字路線がほとんど。今後の技術開発についてどうあるべきか。30年間新たなコンセプトが示されていないことに危機感を覚える。今から議論をやらないと遅い。
少子高齢化の影響等も考えることが必要。
都市間バスの利益を生活路線維持に回しているという現実を踏まえれば、生活路線の活性化・再生は難しさがあることを認識する必要がある。
近代化補助を、最低補助額の引き下げや補助率引き上げなどによって柔軟化できないか。
環境と公共交通の関係についても議論が必要。
名古屋市に対して、ガイドウェイバスは何が問題で、法案で解決できるのか。
金沢市に対して、バストリガーの大学との協定について具体的に教えて欲しい。
産学官の連携は重要で、大学は地域交通に与える影響が大きい。

< 回答 >

【名古屋市】

ガイドウェイバスの増加の要因は、基礎需要の増加と自家用車からの転換の他、ナゴヤドーム、地下鉄4号線、大型ショッピングセンターの開業等が影響により500人/日と増加要員の半分を占めている。

新法について、ガイドウェイバスは、特に軌道と道路を乗り継ぐ人にとって運賃が高く、事業者が一つの運賃を設定できると運賃が安くできるのではないか。

新法への期待について、許認可官庁の窓口が一本化されると業務量等が軽減されて良い。また、協議会スキームについても、こういった相談の場の設定自体に苦慮することもあり、期待している。

【金沢市】

LR Tの計画については、新交通システム等を含めて試算等の検討を行っているが、最近の交通の技術革新、制度・予算等の活用、市民の意識向上に向けた取組が大事であると考えている。公共交通機関の利用者を増加傾向に反転させないと新しい交通機関を整備しても維持できない。

観光については、ゴールデンウィーク期間中は、P & Rを実施しており1日2千台利用されている。町中を歩行者優先とするためには自家用車の流入規制を強化したい。

隣接市町村との関係では、円滑化協議会を立ち上げておりP & R等を協議している。この場合、県の役割が非常に大事。

バストリガーについては、金沢大学の移転に伴い、学生用の駐車場が不足している大学側の事情があり、市が大学と事業者の間に立って、安くてサステイナブルな公共交通機関の整備に向けた仲介を行い協定ができた。

町中駐車場の届出制の効果については、その後の駐車場の設置はなく、一定の抑制効果があるのではないか。

バスポイントについて、現在2万枚の切り替えが終わっており、順調な滑りだしとなっている。商店街の理解も進んでいる。

郊外ゾーンの自主運営について、NPO以外の有償運行等の各地の成功事例が存在しており、勉強を進めていきたい。

【広島市】

市の取組（オフピーク通勤等）に対する事業者の協力は無い。横川市の乗継円滑化の効果については、JR、路面電車ともに、乗客が1日3千人増加するなど、その効果が現れている。

【事務局】

エンドユーザーの声を加味することについては、第7条で提案制度を設けているところ。コンサル等の活用については、協議会よりさらに細かい単位のエンドユーザーへの支援となると現行では対応する予算はないが、平成20年度予算用要求の課題。

近代化補助には、安全と活性化の2つの目的がある。安全は基本としており、安全を優先して補助を行っている。

科学技術関係予算は、ナノテクやバイオに集中投下されており、車両の開発としてはプティバス、連節バス、DMV等があるが、これら実用段階の研究開発は基本的には事業者の仕事であるという流れがある。検討してまいりたい。

限られた財源の中でいかに上手に運用するかを考えている。安全については優先している。経常赤字の事業者を対象とし、かつ喫緊のもの、又は地域の活性化のための先進的な事例となり得る地域を優先的に配分する予定。