

平成19年6月22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8回地域公共交通部会を開催したいと思います。

委員の皆様方におかれましては、本日もお忙し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、市川臨時委員、喜多臨時委員、中村臨時委員より、所用のためご欠席とのご連絡をいただいております。それから高橋委員につきましては、今、列車のほうが遅れていて、少し遅れますというご連絡をいただいております。

議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。資料は、配席図、委員名簿、議事次第、資料1から3まで、それから参考資料、それとお手元に『国土交通』、国土交通省の広報誌でございますが、6月号に地域公共交通の特集を組んでいただきましたので、ご参考までにお手元に置かせていただいております。ご参考にしていただければと思います。

以上でございますが、不備な点等ございましたら、事務局のほうまでお知らせいただければと思います。

それとあと、毎回のことでございますが、本部会の議事録につきましては、前回と同様、委員の皆様のご了解をいただいた上で、ホームページ上で公開させていただく予定でございますということのご確認をさせていただきます。

それでは、撮影のほうは、恐縮ですが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。進行を、これからは部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 おはようございます。お忙しいところお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

議事次第にございますように、2つ関連事項のご説明をいただき、その後、最終取りまとめ案についての審議をいただきたいと思います。

それでは、まず地域公共交通に係る技術動向について、総合政策局技術安全課よりご説明をお願いいたします。

【技術安全課長】 総合政策局の技術安全課長の田村でございます。

それでは、お手元の資料1に基づきまして、地域公共交通に係る技術的な動向と、比較的最近出てきている新しい技術等を中心にご説明させていただきたいと思っております。技術的なものについては、ほかにもたくさん出ておりまして、あるんでございますが、幾つか私どもでピックアップさせていただいたものでございます。

1ページ目でございますが、最近の地域公共交通の課題と、それに対応できるような技術がどういうものが出てきているかというのを若干対比させていただきました。1つは、設置コストを低減する、あるいは環境負荷、環境に優しい地域公共交通をどうつくっていくか、それからバリアフリーといいますか、特に公共交通では低床化をどうやって実現するか、あるいは市街地、あるいは郊外ということで、需要密度が変わるということについて、対応できるような技術がどんなことがあるかということ若干表にさせていただきました、そのうちの1つが電力貯蔵技術ということで、蓄電池でございますか、キャパシターというような蓄電システムの最近の技術の変化が出てきているということです。

それから、新しいもので、必ずしもレールの上を軌道が走るというわけではなくて、磁気で誘導させながら軌道を走らせるというような技術も出てきております。

それから、特に低床化というようなことでは、ホイールインモーターということで、従来、モーターから車軸を回していたということでございますけれども、モーターそのものが車輪の中に入れてしまうというようなことで、低床化を実現しやすい技術が出てきています。

それから、連結ということで、複数の車両を連結するということを自動的にできるというような技術が出てきておりまして、そのあたりが新しい技術の方向ではないかと思っております。

2枚目にいっていただきまして、電力貯蔵技術ということでございますが、架線レスの可能性ということで、最近のリチウムイオン電池でございますとか、キャパシターという、これはコンデンサーでございますが、そういうものが非常に発達してきておるという状況でございます。特に、充電できる電池というのは、過去10年ぐらい前までは、あまりいいものがなくて進歩していなかったんでございます。ところが10年ぐらい前、非常にハイテク技術が導入されてきまして、お手元にもありますように、鉛蓄電池、これは鉛バッテリーとかニッカド電池ぐらいまでしかなかったんですが、ちょうど10年ぐらい前に、水素吸蔵合金というようなものを使いますニッケル水素電池というのが出てまいりまして、

これは、この数字自体はいろんな数字があるんですけども、70Wh/kgぐらいの、1キログラム当たりの能力を持つものが出てきております。自動車でございますと、プリウスというような、トヨタ自動車が出しておりますようなハイブリッドカーというようなものが、こういうニッケル水素電池を搭載して登場してきているという状況でございます。

最近では、その後、リチウムイオン電池というのが出ておりまして、これ、ある数字でございますが、ニッケル水素よりまだ能力が倍ぐらいの性能が出てきているという状況でございます。上のほうにありますように、国といたしましても、このエネルギー関係のプロジェクト、これは経産省でございますが、14年から18年に、燃料電池自動車用のリチウム電池の開発、大体、国で20億円ぐらいかけてこんなような形を後押しされて、今、実用化に入っているところでございます。

特に、リチウムイオン電池と申しますのは、これはノーベル賞級の発明と言われておりまして、それ以外の電池が水素イオンで動く、電池が構成されているのに対して、これは導電性プラスチックと申して、白川さんというノーベル賞をとられた方が発見されました、電気を通すプラスチックという理論の考え方でできております。中に全く水が一滴も入っていないバッテリーでございますので、1個当たりの電圧が3.6ボルトと申しまして、普通の電池は大体1.2ボルトとか1.5ボルトでございますが、非常に高い電圧で出るという非常に高性能なもので、今、小容量のものでは携帯電話なんかにも使われておりますけれども、動力用のものが今、次々と実用化されてきているということでございます。

あわせて、キャパシターというの、これはコンデンサーでございますが、電気二重層コンデンサーというようなことで、これは急速に電気を出し入れする技術でございますけれども、これも、今ある製品というのは、下にありますように活性炭等を使っておりますが、今、開発されつつある、これも経産省で20億円ぐらい出して開発中でございますが、カーボンナノチューブと申して、ナノと申しますのは、大体分子ぐらいの直径の細さの炭素の結晶でございますが、それをたくさん集めて充電するというような技術を使っております、これだと今の4倍、さらにこれからまた数倍、これが能力が高くなるだろうというような予測がされています。こういうようなものが出てきてまいりますので、車載用に非常に軽量の電力貯蔵技術が出てきておるということでございます。

それ以外では、下の表にございます、4ページでございます、ホイールインモーターということで、従来、バスとかでも見ていただきますと、部分的にしか低床下というのはできておりませんでしたけども、タイヤの中にモーターそのものが入ってしまう、4つのタ

イヤに全部モーターが入ってしまって駆動させるというようなことをしますと、全面的フラットな乗り物が可能だと、低床な乗り物が可能だという技術でございます。

それから、次のページ、5ページ目でございますが、これは磁気誘導ということで、これは愛知万博なんかでも導入されておりますけども、タイヤで走行させながら、一定の軌道を磁気に従って走らせるということで、そういうことが今、実現可能ということで出てきています。

それから、6ページでございますが、連結技術ということで、特に郊外では需要密度は非常に少ない、例えばバスとかLRTでもそうですけれども、少ないものを、都心部の中央部では、逆に簡単に自動接続させることによって連結させると。需要密度が高いところはつなぎ、離れていったところでは分離させるというようなことが現在、実用化の付近に来ている状況でございます。

次のページ、7ページでございますが、日本国内及び国際的に今そのようなものが幾つも提案されてございます。1つは、この部会でも議論されましたDMV等、あるいはIMTSというようなバイモーダルなシステムが実用化されつつあると。

それから先ほどありました蓄電システムを活用したという意味では、地中から集電する、あるいはバッテリーで進むということで、これは左は海外のフランスの事例でございますが、そのような形で、架線レスで走行させるというようなことも可能と、実例が出てきています。

それから、逆にゴムタイヤトラムということで、走行するところ自体は鉄道ではないんですけども、誘導的な鉄路、レールを使いながら走らせるという、ゴムタイヤトラムというようなことが、仕組みが、これは海外でございまして、いずれもフランスの事例でございますが、このような形で今、実用化されてございます。

次世代の地域交通のイメージということで、1つのイメージでございますが、軌道系というようなもの、あるいはバスというようなことの両方のメリットを生かすというようなものがイメージされるという状況でございまして、例えば一般道と併用軌道をデュアルモードで走らせる。それから、需要に応じて自動連結、自動分離させるというようなことで、郊外では、例えば3台になったものを、市街地、市内の真ん中では3台続けて走らせると。あるいは、でございます、ホイールインモーターを使って、あるいはハイブリッド化させることによって、非常に低床化して、環境に優しい乗り物をつくることのできる。

それから、磁気マーカーを使う等によりまして、道路というか軌道上、鉄道じゃないと

ころを使って、レールが不要な形で、こういう軌道を走らせることができる。あるいは、架線がない形で、こういう電気系の交通機関を移動させるようなことができるというようなことが、技術的な方向として今、出てきているところでございます。国土交通省、現在、技術的にこのあたりの技術開発を今、取り組もうと力を入れているようなところがございます。

幾つかほかにも技術的なものがあるかと思えますけども、幾つかピックアップさせていただきます。ご紹介させていただきました。

【部会長】 どうもありがとうございます。

続きまして、前回の第7回部会において説明いただきましたが、さらに議論が進められました交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の状況についてのご説明を、鉄道局総務課鉄道企画室の瓦林室長から、よろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 鉄道局鉄道企画室長の瓦林でございます。

それでは、私のほうから、資料2に基づきまして、鉄道部会の中間取りまとめの案について簡単にご紹介させていただきます。

先日、この部会におきまして、今ご紹介いただきましたとおり、鉄道部会の審議状況につきまして簡単にご紹介させていただいたところですが、おさらいもということでご紹介させていただきますと、この4月初旬からいよいよ審議を本格化していただきまして、2010年代を見据えた鉄道政策というテーマにつきまして審議していただいております。

この審議におきましては、課題の内容に即しまして、ネットワークサービス小委員会、それから技術安全小委員会、2つの小委員会を設けまして、それぞれご審議を進めていただいたという経緯でございます。

これらのうち、ネットワークサービス小委員会のほうにおきまして3回ほど会合を開いていただきまして、これまでのご審議で一定のコンセンサスを得て、かつ行政におきまして、今後20年度に向けた各種の要求ですとか制度設計について、具体的な検討を進めるべきという、直ちに具体化を図るべき施策というものにつきまして、一定のコンセンサスを得られたものにつきまして、中間取りまとめ案ということで小委員会でまとめていただきまして、これを今週火曜日、19日の部会でご議論いただきました。

その結果、表現ぶりにつきましては一部ご指摘いただいて、これから修正をする部分がありますので、そういう意味では、また案というものはとれておりませんが、内容につきましては、この形で部会として認めていただいたという経緯になってございます。

その中身を簡単に表の形で示したのが1ページでございますが、テーマとして、分野といたしまして、幹線鉄道、都市鉄道、地方鉄道、バリアフリー化と分けておりますが、これまでネットワークサービス小委員会そのものでは、これ以外にも鉄道事業をめぐるM & A、経営統合ですとか、鉄道施設内での犯罪対策とか秩序維持、あるいはまちづくりですとか地域社会の貢献のあり方、こういったテーマも含めまして、幅広くご審議いただいております。

これらのうち、今回、直ちに具体化を図るべき施策ということでまとめていただいたのが、この4つということになります。この部会との関係で申しますと、地方鉄道が中心になりますが、幹線鉄道も含めて簡単にご紹介させていただきますと、幹線鉄道の分野におきましては、広域的な公共交通ネットワークの中で需要を増しつつあって、やはり利用者は速達性を重視しているということを踏まえて、幹線鉄道という意味では整備新幹線の整備と並行しまして、在来幹線鉄道についても高速化を進めていくべきだと。ただし、それを進めていくに当たっては、いろいろなさまざまな制約要因がございますから、その制約要因を取り除いて、効果的かつ迅速に効果を出すという建前の方策を検討すべきということで、右のほうに書いてございますが、ボトルネックと書いておりますけど、これは単にボトルネックということではなくて、高速化の全体事業に先駆けて、先行的に施設整備をすることで効果が出やすいもの、そういう部分を全国的に調査する。その調査結果を踏まえて、この先行的整備を進めていくと。全体構想に必ずしもとらわれることなく、先行的に一部施設を整備することで効果の得られるものについては、どんどんやっていくという方向性。

あるいは、そういったインフラのほうのみならず、車両のほうについても、次世代型の高速度省エネ車両の導入等の促進をしていく。あるいは広域的な地域活性化等々、他分野の地域振興の施策との連携を図っていく、こういった施策について、ご提言をいただいたところでございます。

それから都市鉄道でございますが、都市鉄道の分野におきましては、ネットワークのさらなる充実、あるいはサービスの質的向上ということで、右にございますような、引き続き利便増進事業など推進していく一方で、サービスに関しましては、国のほうで都市鉄道について利用者の満足度、これを定期的に調査する制度を導入する。あるいは、輸送障害発生時の情報提供体制の高度化、こういったものを制度設計、これから直ちに進めていくべきというご提言をいただいております。

それから、地方鉄道でございますが、これはこの部会でもござらぬいただいておりますとおり、大変、経営環境、厳しさを増しておりますけれども、その中で、沿線の地方自治体とか、あるいは住民などによる主体的な取り組みを促すための環境整備の必要性が高まっているという課題を踏まえまして、右にございますような具体策を講じていくべきというご提言でございますが、まず1つには、地方自治体による鉄道施設の保有。いわゆる上下分離。施設を自治体などが保有し、またそれを低廉な形でオペレーターに提供することで、運行事業者の負担を軽減すると。それを、自治体がやる場合ということではありますが、そういった取り組み、これを活発化させるための制度的な支援ができないか。それを具体的な検討を進めていくべきというご提言。

それから2つ目でございますが、地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度と。これはちょっとわかりにくいんですけども、主として運行本数の面で、自治体が住民の方々の意見なんかを踏まえまして必要と考える運行本数と、事業者がコストなんかの制約との関係で現在提供できている、あるいは提供できる本数、これに差がある場合、増便をしてもらうために、例えば変動費部分だけでも、固定費の部分はもうこの際、事業者の収支には関係ないということで除外しまして、変動費の部分だけでも自治体が、大変、自治体の負担を軽減する形で、なるべく少ない負担で、その部分だけ負担して、増便を実現するという方策ができないか、そのための制度づくりができないかと、こういうご提言でございます。

それから、3つ目の鉄道事業者、自治体、住民などが連携して行う取り組みに対する総合的かつ重点的な支援、これは現在の補助制度でございますが、これを、ここにありますような取り組みに対してインセンティブを与えるような形に変えていくことはできないかというご提言でございます。

そのほか、また情報・ノウハウの共有の推進についてもお提言をいただいております。

あと、バリアフリー化、これにつきましても、今現在目標としております1日の利用者数が5,000人以上の駅でのバリアフリー化、それから、それ未満の駅のバリアフリー化、それぞれ課題に即して具体策をご提言いただいております。

また、法務上の安全、これはすべての人にとって安全なものにするためという観点で、ホームドア・可動式ホーム柵の整備の促進も図るべき、こういうご提言もいただいております。

それぞれにつきましても、後ろに簡単な資料つけてございますが、割愛させていただきます。

して、説明を終わらせていただきます。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。

それでは、委員の皆様からご質問等ございましたら、どうぞ。

【委員】 最初の技術開発のご説明の中で、今現在、実現化しつつある、実現化あるいはしているものもたくさん含まれていると思うんですが、それ以外の、これからだよというものがあって、それが大体いつごろの実用化をめどにというか、我々として理解していたらいいのかというのをちょっと教えていただければと思うんですが。

【技術安全課長】 技術開発の中で、長期タームでやられているものもございます。例えば、燃料電池というようなものもございますけども、出てきておりますけども、ここには書かなかったのは、まだちょっとコスト面とか性能面でなかなか地域交通に持っていくには少し遠いんじゃないかと。反対に企業の立場でリチウムイオン電池なんていうのは、もう製品化されてきておりまして、かなりもう数年というオーダーで、それは何かもののできそうなところ。もちろんそれを商品化するという意味では、若干、メーカーにおける商品設計とか信頼性の構築というのがございますけれども、技術的にこういうもので動くものが何か実証できるものができるというのは、このあたりは数年というぐらいのオーダーで、今できそうなものを書かせていただきました。

リチウムイオン電池、キャパシター、それからホイールインモーターにつきましても、車のホイールインモーターはなかなかまだ大分苦労しているようでございますけど、プロトタイプというようなものは今できつつあるという状況でございます。そんな状況でございます。

それから、磁気誘導というのは、これは一部、この前の愛知万博でも磁気誘導で走らせている事例がございますして、これをどのように、もう少し併用軌道で使えるようにするかとか、機械連結、数年ぐらいのオーダーで、このあたりが実用化してくるというところに今いるんじゃないかと思っております。

さらにまた長期のものがございますけども、今回はそのあたりご紹介を。

【部会長】 そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 最初の技術動向についてと、それから鉄道の関係について、1つずつちょっとご質問させていただきたいんですけども、まず、技術動向のほうについては、例えばノンステップバスを、ここにあるような、あるいはホイールインモータータイプで完全低床

化しようというときに、多分ネックになってくるのは、開発のコストをどうするかということになるんじゃないかと思うんですけども、今の日本の状況ですと、それはメーカーにかぶせられているような状況ですから、なかなか今のメーカーの状況ですとか、あるいはメーカーの中でのバスのシェアとかそういうことを考えたときに、非常に厳しいのかなという気がするんですけども、その辺の開発コストの負担についての何か見通しとか、あるいは方向性みたいなものがあるのかどうかということが、まず技術部のほうについてのご質問事項です。

それから、鉄道のほうに関して、例えば先ほどご説明のあった地方鉄道の、地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度の創設というような中で、サービス水準を上げる、列車本数を増やすというようなことのとときに、実際には行き違い設備が1つ増えれば、列車本数というのは抜本的に増えるケースというのが結構あるわけですが、ただそれにはやはり、またコストの問題ですけど、かなりコストかけなければならないと。この辺を、いわゆるそういうハードの整備についての、そういった意味での支援等について、何か今回の中で述べられているのかどうかという点、この2点を質問させていただきたいと思います。

【部会長】 お願いします。

【技術安全課長】 開発コストの問題でございますが、まず国として取り組むという意味では、技術開発をするということと、あと技術的な実証を行うというフェーズまでは、国のプロジェクトとして助成する、直接やるケースもございますし、助成すると。

私どもの国交省の所管の研究所でも、ホイールインモーターの研究等、今取り組んでおりまして、これを実機でちゃんと動かすというようなことを、これから取り組んでおります。

ご指摘の事項につきまして、例えばホイールインモーターを開発しても、実際には、例えばバスに導入するということになると、バスのメーカーさんが商品設計に取り組むということになると、開発コスト非常に大きくなってしまいます。あるいは、イニシャルにマーケットが大きければ入りやすいんですけども、当初のマーケットがどの程度あるのか不明である。あるいは、小さなマーケットで入るという際に、最初のマーケットが小さいときに、メーカーとしては、非常にそこが取り組むところ、ギャップが大きいというようなご指摘であろうかと思えます。確かにそういう面ございます。

現在、国全体としても、イノベーション25というようなことを安倍総理での方針出て

おりますけど、そのあたりも、やはり新しい技術が出てくること自体はいいんだけど、それを社会にどう還元していくか、その際にどうしても技術的な死の谷といいますか、実用化に当たって、ものにするフェーズをどう埋めるかというのはかなり指摘してございまして、関係省庁でも、そのフィールドでの実際のギャップ、製品化を埋める支援をどうするかというようなご指摘されてございまして、確かにそのあたり、若干まだ制度未整備なところございますけども、国の方向としては、今そちらの方向へ向かって埋めなさいという方向が出ておりますので、そういう支援をこれから考えていく必要があるかと認識してございます。

【鉄道企画室長】 鉄道の関係のご質問でございますが、この地方鉄道のところで、書いている、地方自治体が必要と考えるサービス水準を実現するための制度のところ、運行本数があります。ここは、もちろんこれから具体的な検討を本格化するというところでございまして、まだそんなに詳細に詰まっているわけではないんですけども、基本的には、地域によっていろんな場合があると思うんですが、インフラ制約で増便ができないというケースよりは、どちらかという既存のインフラを前提として、マージナルコストといいますか、変動費さえ解消できないから、事業者が増便に及び腰であるような場合について、事業者と自治体が協定か何かを結んで、そのマージナルコストを負担するだけで増便が実現できないかと、こういう考え方でございます。

他方、インフラの行き違い設備に対する補助につきましては、先ほど のところで触れました近代化補助という補助がございますけど、これを対象にしておりまして、これで意欲ある利用促進なんかの取り組みと一緒に、設備改善をするような場合については、補助の対象としていこうということで考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

続きまして、最終取りまとめの素案について、事務局より説明をお願いいたしますが、まず1番として、地域公共交通の現状と課題、及び2として、地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の基本的方向性とその目標について、ここまでのご説明を、事務局からお願いいたします。

【交通計画課長】 先月、5月25日の部会におきまして、素案のご議論をいただきました。それで前回、多数の意見いただきましたので、それを踏まえて修正しております。

それで、さらになるべく多数の方に読んでいただけるようにということで、見出しを入れるですとか、それから例をたくさん入れるという工夫をいたしております。さらには、文章表現の適正化などをさせていただいたところでございます。

それで、部会でのご議論は、本日最後でございます。時間の関係などで、十分、意を尽くせなかったという部分も残った場合には、6月25日、来週月曜までに電子メールもしくはファクスでご意見ちょうだいできましたら、可能な限り盛り込みまして、最終のものとして公表につなげていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料3でございますが、まず1枚目、題名案の一例ということで、「地域公共交通の活性化・再生を目指して」、「乗りたくなる地域公共交通を目指して」、「地域の、地域による、地域のための公共交通を目指して」、それから、「一歩先」の公共交通へ」という、とりあえず4つ、題名案を考えてございます。これについても、これがいいとか、もっとさらにこういうのもいいんじゃないかというようなご意見がございましたら、ご意見いただければ幸いです。

それで、中身のほうでございますが、まず3ページでございます。黄色い部分は見出しをつけさせていただいております。それから、前回の部分から4ページの部分につきましては、1つ最後の取り組み、今後の課題ということで、まとめの文章を加えさせていただいております。

それから、同じく4ページ、航空も場合によってはこの地域公共交通になる場合があり得るのではないかという委員からのご指摘がございまして、航空局とも議論いたしました。それで、今、離島航空路は、一番距離が短いもので21キロ、運賃も5,610円なので、離島航路ほど密接ではないのではないかということでございましたが、地域によって、そういう日常生活の足であったり社会生活の足であったり、域内であると地域が考える場合に、それを否定することはないだろうということで、一応書かせていただく。ただ、離島航路とは若干違う位置づけで整理させていただいて、とりあえずモードのところ、ここを書かせていただいております。

それで、すみません、ちょっと事務的なミスで、「といった個別の輸送モード」、線で引いているところを、ちょっと事務局もきのう深夜まで作業しておったこともあって、重複しております。これは単なる事務的なミスでございます。おわびさせていただきます。

それから、4ページ、「非常に大きな役割を果たしている事例も見られる」というのは、これを追加させていただいております。

それから、5ページでございますが、県の役割について、もっと書き込んだほうがよいというご指摘いただいておりますので、この部分を追加させていただいております。

6ページ目でございますが、今申しました離島航路、それから離島航空について、このように書き分けさせていただきました。

それから、6ページの下の部分ですが、6月に改正道路交通法が成立いたしましたので、それを踏まえた記述を追加したところでございます。

7ページでございます。同じくこの部分を少し事例で追加させていただいております。運転免許返納のお話を入れさせていただきました。

それから、シームレスのところ、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドについて、必要かつ有効な手段であるということで追加させていただいております。

それから、8ページは事例3つを追加させていただいております。共通ICカードについては、前回の素案では平文で入っておりましたが、事例ということで整理させていただいております。

あと、写真でございますけど、広島電鉄、平良駅のところを今ちょっと取り寄せ中でございますので、最終版には間に合うようにさせていただきます。

それから、9ページでございます。こちら事例として、富山ライトレール、神奈川藤沢市のツインライナー、それから津エアポートラインを追加させていただいております。

10ページでございます。これも、乗りたくなるサービスの事例として、和歌山電鉄貴志川線、それから名古屋市交通局の1日乗車券、それから11ページにまいりまして、伊予鉄の例を入れさせていただいております。

それから、11ページでございますが、都市計画部会のほうの取りまとめが行われたので、それを踏まえて新しいものにかえさせていただいております。事例としては、12ページに入りまして、富山市、それから金沢市のお話を加えさせていただいたところがございます。

続きまして、14ページでございます。委員のほうから、観光との部分ですね、ここをもっときっちり書き込むべきであるというご指摘、それから観光立国基本計画についても書いておいたほうがよいのではないかとご指摘をいただきましたので、この取りまとめにおいて、このように記述を追加させていただきました。他方、観光立国基本計画においても、書いてあるとお書きさせていただいたところがございます。

それから委員のご指摘から、三者一体というご指摘を、14ページのこの部分に加えさ

せていただいております。

事例として、14、15ページに、坊ちゃん列車、あそ鉄道、それから石見銀山、箱根ナビ、それから離島の事例というものを入れさせていただいております。

それから、16ページでございますが、まず福祉分野の連携でございます。委員から、保育所の問題、それから児童、それから幼児の送迎の足の確保という点を盛り込むべきという意見を踏まえさせていただいた修正でございます。少子化対策を入れさせていただいたところでございます。

それから、教育分野の部分で、スクールバスの議論を入れさせていただきました。

それから、公共交通のマナーの部分のご指摘を委員からご指摘いただきました。この部分と、後でもう1カ所、マナー出てまいります。そういうふうに入れさせていただいたところでございます。事例としては、かめバス、京急、それから四国の花園タクシーの事例を入れさせていただきました。

18ページでございます。温暖化対策の部分でございますが、サミットにおきましても主要な課題でございましたし、それから来年の北海道洞爺湖サミットの場合においても、その重要性というのはもう明らかでございますので、その点を踏まえまして、ちょっと記述を増やさせていただくとともに、ESTで取り組んでいる三郷市の事例を入れさせていただきました。

以上が第1、第2部分での加筆修正でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、今ご説明の部分について、ご質問、ご意見、お願いいたします。

どうぞ。

【委員】 7ページのところで、シームレスな輸送サービスの提供というところがあるんですが、パーク・アンド・ライドとかサイクル・アンド・ライドとか書いてあるんですが、キス・アンド・ライドとかいうのとかもよく使われる言葉なので、そういったものも入れたほうがいいんじゃないかなという気がいたします。

それからあと、駅へ至る歩行空間の整備なんていうことも、非常に重要なことなんじゃないかなということで、それもぜひ入れていただきたい。

それからあと、ヨーロッパでよくやられているサイクルトレインというか、自転車を車両に入れて行くというのも、日本でもあちこちで最近やられているようなので、あまり混んでいない地方ではそういったこともあっていいのかなというような気がいたしました。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、そのほか、いかがでしょうか。

それじゃ、課長のほうから、今のご指摘について、お願いします。

【交通計画課長】 はい。キス・アンド・ライドについては、どういう形で入れていけるか、きちっと入る形を検討させていただきたいと思います。

歩行空間、ご指摘の点を工夫してみたいと思います。

自転車の活用につきましては、ご指摘のとおりでございますが、今回、12ページのまちづくりのところでは、自転車というのを意識して書いておるつもりでございます。

それから、あそ鉄道の事例も載せたところでございますが、もうちょっと自転車について見込んでという趣旨だと思いますので、検討させ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。

いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 今回、事例を分けて記載いただいたということで、非常にわかりやすく、内容とその具体例というのがわかるようになってきているかと思うんですが、今回、新たに追記いただいているところの文教政策との関係のところの部分、本文のほうには記載されているんですが、なかなかどう文教政策が連携するのかというところが、事例がないとちょっとわかりづらいところもあるかと思っておりますので、いい事例がもしありましたら、そのあたりご検討いただくとよろしいのかなと思いました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

それでは、よろしければ、また戻っていただいて結構ですが、先に3、今後の取り組みのあり方について、事務局からご説明いただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

【交通計画課長】 3の部分でございますが、19ページからでございます。

それです1つは、さまざまな事例を収集しております際に、最近、やはり行政ではない、事業者ではない、それで新たな担い手というものが求められているであろうということで、国土計画局における議論なども参考にいたしまして、「新たな公」による取り組みという部分を書かせていただいたというところが、1つ目の大きな修正点でございます。

それから、20ページでございます。産学官民の連携のところ、委員から、産の部分

をもう少し書いたほうがいいのかというご指摘を踏まえて、修正させていただいたところでございます。

事例といたしましては、公共交通利用推進等マネジメント協議会、それから土木学会と国土交通省で共催させていただいております日本モビリティ・マネジメント会議、それから今、国交省と東京大学の大和研究室で、共同で研究させていただいている新しいデマンドの事例を紹介させていただいたところでございます。

それから、22ページでございますが、まず、「なお」の部分ですが、ここはもともと、前回、中間取りまとめの際に、インセンティブの働く仕組みというご指摘をいただいておりました、冒頭の部分を今回、最後はかなり移しておりますので、これがここに引っ越ししておるとい部分でございます。その後、下の部分、利用者のこの部分も、前回中間取りまとめの部分では冒頭にあった部分を、ここに持ってきたということで、内容については変更しておりません。

それから、23ページでございますが、国による取り組みのところ、前回の記述に、この充実・拡充、それから運用の配慮というところを加えさせていただいております。

それから、次の23ページ下の部分は、見出しをつけさせていただいたと。

24ページでございますが、「再生に関する計画策定には、」「専門家」という部分は、計画策定の市町村の部分にあった分をこちらに移してきております。

それから、人材育成について、観光の部分との連携ということで、「ホスピタリティーの向上」ということを追加させていただいております。

24ページの情報の部分、「質・量」というのは、前回、委員からのご指摘を踏まえて追加させていただいた修正でございます。

それで、事例といたしましては、運輸経済研究機構の事例、それからバスサービスハンドブックの事例、それと、すみません、ちょっと写真が間に合っておりませんが、バス110番の事例というのを入れさせていただいております。

26ページですが、技術につきましては、前回かなりご指摘をいただきましたので、内容について大幅に追加、それから構成も変えております。技術開発の推進、きょうの説明も技術安全課のがございましたが、技術開発の推進と環境整備というまとめにいたしまして、こういう記載にさせていただいたところでございます。

それで、事例といたしましては、27ページで、地方鉄道のコストダウンの取り組み、それからJAL北海道のデュアル・モード・ビークルを入れさせていただきました。

28ページでございますが、市町村の取り組みの部分を、計画的な検討、それから取り組みというところの2つに分けさせていただきまして、計画的な検討のところは、前回いただいたご意見を踏まえて強化させていただきました。

29ページでございますが、これは、成功事例のリーダーシップ、やはり首長の強力なリーダーシップという部分が、成功事例が多いというご指摘がありましたので、その部分を追加させていただいております。事例として、愛知県のさんさんフィーダー、上限200円バスと、それから、きくちべんりカー、乗り合いタクシーを入れさせていただきました。

30ページ、都道府県につきましては、先ほども前段の部分でも強化いたしました、やはり財政的基盤、組織体制が十分でない市町村に対する支援を都道府県に期待大きい部分でございますので、書き込ませていただいたところでございます。

30ページのほうは見出しを追加いたしまして、それから31ページにまいりまして、情報提供の手段につきまして、委員のご指摘を踏まえて追加させていただきました。

それから、観光の部分も、委員のご指摘を踏まえてさせていただいたところでございます。

それで、32ページでございます。これも、前回部会での委員のほうから、適切な場で適切な意見をできるようなことが必要ではないかというご指摘をいただいた部分を、こういう形で住民等が云々という部分で追加させていただいたところでございます。

それから、先ほど教育のところ、マナー入っておりましたが、32ページのこの部分でマナーの話を記述させていただきました。

33ページでございます。それで最後なんですけど、国が過度な自家用乗用車利用を控えて、公共交通を積極的に活用していく取り組みがやはり国民運動となるように、総合的に支援していく必要があるという文章を加えさせていただいております。

事例として、鯉ヶ沢町のお話、それから前回、委員からご指摘があった住吉台のバス、やぐちおもいやりタクシー、えちぜん鉄道、上田電鉄、それから運転免許返納の富山市とこのを書かせていただいております。

34ページ、商業施設の部分は、前回のご議論を踏まえまして、1つ起こしまして、この部分、佐藤委員からご指摘いただいた部分なんですけど、こういう形で入れさせていただきました。

それで、事例としては、ここで書いてあります駅施設と他施設の結合の例、それから商

店街のバスの運行、パーク・アンド・ライドの例、大学の金沢のトリガーバス、それから富山ライトレールの寄付金というのを入れさせていただきました。

37ページ、最後でございますけど、ここも新しく起こしまして、学識経験者、コンサルタント等による取り組みというところで、専門家や専門機関による知識、ノウハウの活用の有効性、課題等について整理させていただいたところでございます。

なお、事例につきましては、とりあえず今、我々のほうで適切と思うものを承知している範囲で取り上げているところでございますが、委員の皆様のほうから、こういういい事例もあるので掲載したらどうだろうというものもございましたら、先ほどの文教政策の部分を含めまして、ご示唆いただければ、可能な限り対応してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

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。

それでは、今のところ、それから前半の部分でも結構でございます、どうぞご発言をいただきたいと思います。

先生、先に退席されるので、よろしければどうぞ。

【委員】 これは、題というか、これは……。

【部会長】 それも合わせて、よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしいですか。それについて、事前にメールいただきましたし、それから今のご説明を伺いまして思ったんですけども、この報告書の取りまとめの内容の特徴は、私なりに理解すると2つかなと思います。

1つは、イノベーションだと思うんですね。要するに、技術的なことまで含んで、新しい公共交通をつくり出すというか、人々を自家用交通から転換させるようなものをつくっていくと、こういうことだと思うんですけど、それは別の言葉を使うと、2つ目なんですけど、新しいシステムなのかなと思ってまして、それで、私の感覚でいうと、イノベーション、技術的なものも含まますし、それから制度的なものも含んだイノベーションということと、それから、例えば新しい公だとか、それから今度の法律だと協議会制度とか、そういうシステム自体の新しさみたいなのもあって、できればそういう言葉を盛り込んだ題名がいいのかなというのを考えていました。

それで、ここの事例で、一例という中でいうと、多分、「「一歩先」の公共交通へ」というのが一番当てはまるのかなと私思いましたけども、もっと直接的に、例えば地域公共交

通のイノベーションと新しいシステムを目指してとか、何かそんなようなことがいいのか
なというのを考えてまいりましたので、ご提案したいと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほか。どうぞ、先生。

【委員】 いろんな問題、大変、落ちなく取り上げられて、うまくおまとめになったそ
の労力に感謝いたします。

ただ、大変申しわけない言い方なんですけど、これ読んで、バラ色の地方交通未来が開け
るような楽しさが感じられないんですね。何でだろうと。確かに、一番最初に新しい技術
のご紹介がありましたが、IMTS、DMV、バイモーダルシステムとか、途中で説明さ
れたオンデマンドの、これはバスですかね、このあたりは確かに、アイデア自身はかなり
古いんですけども、新しい機能を導入できるというところがあるんですけど、あとの技術
は要素技術なんですね。システムをもちろん効率よくするのは大変必要なので、これはだ
めだという意味じゃなくて、それは大変結構なんですけれども、ほとんど、ある一部をよ
くするだけと言っちゃ失礼ですけども、それも必要ですけども、今求められているの
は何かというと、基本的に一番大きなのは、地方鉄道がこれからどれだけ廃線を防止でき
るかわかりませんが、その代替になり得るものがあるのかどうかということではないかと
思うんです。

それで、26ページに技術開発の推進という項目があって、()の利用者や地域のニー
ズ等に応じた技術開発の推進の後半、「このため、鉄道、自動車、船舶といった既存のモー
ドにとらわれることなく、新しいものを開発しよう」と書かれているのは大変結構なんです
けど、だれがやるんですか。つまり、デュアル・モード・ビークルみたいなものが出てくれ
ば、これは使いましょうという意欲を持っておられるところはたくさんある。みんな知恵
待ちなんですね。その知恵出すのは、自分じゃないというんですかね、何か言い方、恐縮
なんですけれども、だれかほかの人が出してくれるんじゃないかという雰囲気を感じるん
です。

つまり、今の最大の問題というのは、新しい知恵、コンセプトが出てこないというところ
にあるのではないかと。ここはほんとうは私などは知恵を出す役割の人間の1人なんです
けど、もう年をとって、だんだん頭も古くなってきましたので、なかなかご期待にはこた
えられないんですけど、例えば道路交通でも軽自動車がどんどん売れている。だんだん小さ

いほうに向かっていることは明らかだけれども、一方、電動車いすとか電動シニアカーで
すか、ああいったたぐいのものがだーっと世の中に出てくる可能性があるわけですね。

地方で高齢者の移動手段というのは軽自動車。軽自動車も大きくなり過ぎていますよ。
よ。だから、もっと小さいものが出てきてもいいのかもしれない。今までも、何回か出
てきているんですけども、道交法の問題その他で、つぶされている、死んでいるわけ
ですね。だけど、ある種の使い方、もちろん走行空間から何から全部考えなければいけませ
ん。高速で走る野獣のような車と一緒に、そんなものをミックスするわけにはいかないん
です。別な、ほんとうにシステムとして、そういうものを育てていけば、それは公共交通
なのかどうかかわからないんですけど、1つの案としてはあり得ると思うんです。ほんとう
の過疎地ですね。

ですから、そんなのはいい案かどうかわかりませんが、そういったたぐいの案が
どんどん出てくる雰囲気はどうやってつくるか。ここで、技術開発を推進するじゃなくて、
どうやってやるのか、その次の具体的な策が知りたいというか、我々が議論して出さなき
ゃいけないのかもしれないけれども、コンペをやるのがいいのか、どうするのがいいの
か、私も具体案がないままこういう発言をするのは申しわけないんですけども、何かこ
こでも考えて、何か記述されたらいいなという気がいたします。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今伺いながら、60年代の終わり、70年代ごろ、新交通の開発をアメリカがやったと
きに、そういう募集をしてコンペをしてだんだん絞り込んでいったのを思い出しながら聞
いていました。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 この前申し上げた2点を取り込んでいただいてありがとうございます。

今回、非常によく取りまとめていただいて、これを読むと非常に勉強になりますが、細
かいことですが1点だけ申し上げます。 の1の多様な主体の連携・協働についてという
ところですが、ほかのところは、この数字の1、2の後に、ちょっとしたリードというか、
全体を説明するような文章が入っていますが、ここだけリードが無く突然に(1)になっ
ています。この下にある主体の連携・協働についての考え方を、二、三行書いていただい
てから(1)(2)と入っていたほうがわかりやすいような気がします。19ページです

ね。それだけです。

【部会長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 7ページ目のシームレスな輸送サービスの提供の事例として、8ページ目に共通ICカードの導入で、ICカードの共通化、相互利用化が進んでいるという事例が紹介されているんですが、ICカードを使っていてよく思うのは、ETCのような割引制度とか、曜日によって料金が変わるとか、ICカードを使うことによって何か特典があるとかいうのがすごく少ない印象を受けておりまして、35ページに、「サービスの享受者から適正な対価を支払われるべきという考え方に立つことも重要である」ですとか、29ページの京都府の事例にもございますように、料金を下げることによって利用者も増えたというような事例が紹介されておりますので、そういったICカードによって、例えば時間によって料金が変わるとか、ラッシュアワーは高くして、閑散としている時間帯は割り引きをするとか、曜日によって料金を変えるとか、またはお年寄りとか子供連れには割り引きをするとか、そういった事例がもしあったら、ここに取り入れていただけたらなと思えました。なければ、そういった案ももし盛り込めるようであれば、お願いしたいなと思えました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。

そのほか、どうぞ。

【委員】 事例の話になりましたので、私も1つ検討いただきたいことがあります。28ページに、(2)の の()ということで、計画的な検討という項目を新たに加えていただきまして、これはまさに地域の市町村レベルで考えたときに、こういった計画をやるうとするノウハウといいますか、技術力が足りないところもかなりあります。そういった支援をするためのソフトウェアの開発というのを中国運輸局でやらせていただいております、もし事例として可能であれば、ComPASS、ComMASSといった支援ツールですね、の紹介をここに入れておいていただければ、この市町村レベルの方々にとって、計画的な検討をしようとしたときの1つの参考になると思います。

よくある話は、こういった文章に事例がたくさん出てくると、それがすぐベストプラクティスになってしまいまして、どれか選びましょうという議論になりかねないんですが、

おそらく身の丈に合った、地域の実状に合った計画をまず立てるというその意向を持っていただくことが重要で、そのための支援ツールというのをここで紹介しておいていただくと、整合性がとれるのではないかなと思います。

ご検討をお願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 今、市町村のお話が出てきましたので、私もちょっと市町村の関係について申し上げたいことがあるんですが、29ページに、文章の最後のところに、「地域住民にねばり強く説明し、理解を求める」という表現があるんですけども、私は、今まで市町村と地域住民の関係というのは、説明する、理解を求めるという関係だったのが、どうも次へ進まなかった理由ではないかなと思っていて、むしろ説明し、理解を求めるというよりも、利用者や地域住民と意見交換をするというようなニュアンスの言葉のほうがよろしいのではないかなと感じています。それが1点です。

それからもう1つは、市町村の、これ都道府県も多分そうだろうと思うんですが、なかなかこの交通政策がうまく回っていかない1つの理由に、担当者が変わると、ゼロからの出発になってしまうということがあります。全然、それまでにやってきたことが継続しないというようなことがありますので、できれば、前の28ページの、新たに加えていただいたこの文章の中で、例えばですけども、「何をすべきかという議論・検討を行うことが重要である」という文章が3行目にありますが、この辺に、議論・検討を継続的に行うとか、とにかく議論なり、あるいはそのフォローアップをするとか、そういう継続的に取り組んでいただくというような意味のことを入れていただくとありがたいなと思っております。

それから、事例についてですけども、先ほど教育という分野という話がありましたが、それに適切なものかどうかは何とも言えませんが、事業者サイドで、いわゆる学校などにバスの乗り方であるとか、それから交通マナーであるとか、そういったものを、バスを持ち込んで、いわゆる出前講座のような形でやっているケースが、山梨交通とか何社かあります。山梨交通はデータ化した写真も持っているはずですので、この辺の事例が入ってもいいのかなと思いました。

それと、先生から中国運輸局の話がございましたが、実は昨年、私も中国運輸局のマニュアルづくりのお手伝いをさせていただきまして、これの特に概要版が非常にわかりやす

く、自治体が注意すべきことなどもまとめておりますので、これも事例で紹介していただければ、多分、市町村の役には立つのではないかなと思いましたが、つけ加えさせていただきます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 今回、いろいろ網羅的に書いていただいて、大変素晴らしいものと思いますが、中には、やはり私がポイントだと思っていますのは、31ページ以降の利用者・住民等による取り組みの主体的な取り組みということが特に重要だなと考えています。特に、地方におきましては、もう人口減少は免れない状況ですので、要するに人口が減っていくからこそ、人をもっと大事にしなければいけないという観点で、これからのシステムというのはいろいろ組み立てなければいけないと思うんですね。そのときに、地域住民イコールユーザーという形ではなくて、地域住民が主体になっていくということが重要なポイントで、そうなってくると、32ページの黄色の3行の、今回つけ加えたところだと思うんですが、ただ単に、住民の意見を、発言・提出することのその場が重要であるばかりでなく、その場で、自分たちが出した意見についても評価するという、そのところがポイントだと思いますので、やはり地域住民も含めて、住民が評価できるシステムと、そういうようなものをぜひこの中に書き加えていただければなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 前半の部分にも絡むところから含めて、少し3点、4点ほどコメント申し上げたいと思います。

まず3ページのところなんですけど、これは今から申し上げるのは、表現だけの問題なんですけども、いろいろと議論が何回か前にありました、公共財という言葉のところですけども、「公共財的役割は非常に大きなものである」と。この言葉で、意味としては全くこのとおりだと思うのですが、もう少し迫力を出すとする、「公共財としての役割」のほうが、もう少し迫力が出るかなと。意味は全く同じことでございます。これがコメント1つと。

それから、括弧2つ目の地域公共交通の現状というところで、利用者減があると、これ

はもう第1回のころに議論があったところかと思いますが、この利用者減だけ取り出すよりも、もう少し実はその背後にある社会的な潮流であるところのモータリゼーションという言葉が一言つけ加わっているのは、後ほどのまちづくりの関係のところ、その言葉が多分出ていたかと思うのですけれども、ここの部分でも、やはり一番冒頭のところですので、その現状認識としては一言加筆して、もちろんそれだけがすべてという書き方ではなくて、等を重要な要因としてというような、多分表現かと思います。その言葉をぜひここへ入れていかれるといいんじゃないかなというのがポイントです。

それから28ページで、この取りまとめを見て、各主体がどうしようかという目線でこれを見ていくということも、そういう使い方もあり得るかと思うのですけれども、もう少し書き込んでいただくといいのかなと思ったところが、この28ページの市町村の部分なんですけれども、章立てとしては、計画して、それを維持・運営して、最後は連携しながらリーダーシップというこの章立てで非常に結構かと思うのですけれども、この「維持・管理」のところ、よくよく内容を見ますと、計画に関係する部分が多いといいますが、費用分担をどうするというようなところのニュアンスが少々強いのかなと。すなわち、市町村は、やっぱり目標はその自治体を豊かにすることの目的のためにやる自治体でありますので、これも都市計画のところ書かれていたところですが、公共交通を1つの都市の装置といいますが、公共財といいますが、それをどういうふうに活用していくかというようなことを求められているのが市町村であるというような、そのまちの活性化のために、その公共交通をどういうふうに使っていくのかということを中心に考えるのが自治体であってというような部分がもう少し加筆されてもいいのかなと思いました。

それから、30ページの同じような視点で、都道府県なんですけれども、都道府県がこの読むときにどう考えるかというところで、何を担っていただきたいなと思っているかというところを、今回また黄色で加筆いただいている「強力な支援」ですとか、主導的な取り組みというところなんですけれども、もう少し具体的な内容としては、やはりプレーヤーであるところの自治体さんとか、それとか交通事業者とかいらっしゃる中の、ある種のコーディネートといいたいまいしょうか、多様な主体の連携をどううまく調整していくのかというところを一言加筆いただくと、よりわかりやすいのかなと。広域的な部分に関して、都道府県が大事になるという記述は、おそらくそういうことを暗示しているところかと思いますが、その多様な主体の調整という、その一言が加筆されているとわかりやすくなる

のかなと思いました。

ついでで恐縮ですが、最後のポイントでございます。35ページですが、ここの部分は、いろんな商業施設とか事業所とか病院とかの役割と、その前に住民の役割というのがあるわけですが、この(5)のところ、病院とか学校等の役割というところで、この中でもご紹介いただいています事業所等の公共交通の利用推進等のマネジメント協議会ですね、あの取り組みの中で、幾つかの事例が蓄積されてきているかと思しますので、職場を中心とした活性化ですとか、学校を中心とした活性化ですとか、そのあたりのいわゆる職場モビリティ・マネジメントですとか、病院のモビリティ・マネジメントというような文言ですとか、あるいはその事例というものが加筆されても、一例としてわかりやすくなるのかなと思いました。最後の部分はわかりやすさという点でございます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 大変わかりやすい、ビジュアルな資料が入ったいい資料が仕上がってきたと思います。

私からは1点だけなんです、一番最後のページですね、37ページですか、これ、各主体別にどういう取り組みをするかと、こういう言葉でずっと流れてきて、一番最後に(6)「で、学識経験者、コンサルタント等による」これ、「取組み」と書いてあるんですが、ちょっと言葉として、学識経験者、ないしはコンサルタントなどが、例えば学識経験者が主体的に何かを取り組むのかと言われると、ちょっとここは違和感があって、むしろこれ、文章を見ると、最後のところに「役割が期待される」とかって書いてありますので、タイトルとしては、「学識経験者、コンサルタント等に期待する役割」か何かそういうことかなと、そういう気がいたしました。あくまでも、学識経験はボランティアな活動ということでいいんですが、コンサルタントさんは、やはりクライアントあつてのそういうコンサルティングの活動ですから、ちょっと文言を見ますと、コンサルタントについても、自主的に、例えばボランティアベースで何かやってほしいという、ちょっとそんな読み方ができなくもないので、少し文章はその辺を考慮して、若干、修正し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。

どうぞ。

【委員】 事例等が入ってわかりやすくなっているというお話が先ほどから随分ありましたけど、この答申文をだれが読むかということをちょっと考えたときに、ほかの例えば鉄道部会の答申とかそういったものと比べると、かなりいろんな人が読むんじゃないかという気がするんですね。例えば、もちろん自治体があるし、事業者があるけども、住民とか町内会の会長とか、いろんな人に読んでもらいたいような気がするので、そういう意味からすると、ちょっとまだ難しいというか、ちょっとかたいなという感じがあるので、ただ、それは文章を書き直すのは大変なので、最初のほうにもう少し数ページで、何かわかりやすい、平たい文章で書いたようなものがつけられれば、それだけ見て、町内会長のおじさん、おばさんは、なかなかいいこと書いてあるなというような感覚で興味を持ってくれるんじゃないかと思うので、そういうことはできませんか。あまりこういう答申では、そういうことはやらないんですか、普通は。別の手立てもあるかもしれませんが。

【部会長】 答申に書くか、あるいはそういう広報版に、つくるときに考えるか、手はあるかと思います。ありがとうございます。

じゃあ、私からも、今、皆さんの意見伺っていて、こんなことを思っていました。

1つは、細かい話ですが、物流事業者が旅客輸送をやろうとした時期があったんですね。宅配をやっている人とか。その取り組みはみんなだめになっちゃったのかどうかかわからないんですが、もしちゃんと使えているのがあるとすると、事例の中に1つぐらいあったほうがいいかなという気がいたします。郵便馬車の歴史から発想されたんではないかと思いますが、そういうことをおやりになっていました。

それから、同じように、NPOでやっているような事例も、もう車で乗り合いでやっているようなたぐいのだろうと思うんですが、そんなのも事例としては入れておいたほうがいいのかもわからないなという気がしました。

それから、もう1つは人材育成の話なんですけど、これ、いろんな発想があって、市町村には専門家がないので、くるくる変わるからとか、それ言い出すと、県もそうなんですよね。本来は、交通というのは、みんな自分で経験しているから、ある程度のところまではだれでもがコミットできるはずのことなわけで、そうすると、それはやる気だとか、基礎的な知識だとかということになるかもわかりません。

それから逆に、NPOだとか観光のケースで、旅館の経営者だけでやっているときよりは、いろんなNPOの方が入ってきて、今回の観光ルネッサンスだとかああいうのも活性化しているような気がしますので、そういう人たちを何とか巻き込んでいくという努力も

あろうかと思えます。

それから、個々の職員のキャパシティーを拡張するという、交通課とか交通担当者ですね。こんなことがあろうと思えます。ところが、あまり議論されていないのが、例えば私はこういうことを思うんですが、道州制の議論をしているときに、北海道のように非常に大きな自治体と、それから小さな自治体比べると、大きな自治体というのは、いろんな専門家を置ける可能性があるはずなんです。なぜなら、スウェーデンとかノルウェーとかのことを考えると、防災の専門家もいますし、交通事故の専門家もいますし、こういうことをやっている専門家もいる。ところが、北海道、北海道の悪口を言うわけじゃないんですが、東京都でもいいんですけど、規模の大きい自治体は、それだけ専門家がキャリアパスをある程度つくれて、そういう専門家がおける可能性があるわけですし、それから、意図的にあまりセクションをつくっちゃうのはよくないので、いろんなところに人材を移すけれども、いつもそういうことに興味を持たせるような運用ができるはず。

ところが、そうっていないんですね。どこの県も同じような格好。何でだろうと。これは多分、人材育成というより、人材の運用の話なのかもわかりません。場合によっては、プランつくるときだけ、共用でみんながいろんな県の共用で雇う、そういう形式があるかもわかりませんが、それも1つの極端なのはコンサルタントを雇う。しかしながらそれを共同で雇うという、そんなことかもわかりません。

何か人の使い方の仕組みがもう1個ないと、あれだけ言っても、教育、教育と言っても、うまくいかないかなという気がしています。それは、先生がご指摘になった研究の話も、同じような話なのかもわかりません。

さっきのフランスでいろんなタイプのものが出てきているという、そういうのと日本はどう違うかといえば、低床式バスが何でこの国では出てこなかったという、大変不思議なこともあります。何かその技術開発を進める仕組みみたいなもの何かあるのかもわかりません。そんなことを思いながらお聞きしていました。

それで最後、タイトルについて、ここにたくさん並んでいるのは、皆さんからアイデアがあればということなんですが、先ほど先生からご指摘ございましたが、何かご意見あれば、どうぞ。

どうぞ。

【委員】 先ほどの先生からの案、中身としては非常にいいなと思ったんですけど、例えば町内会の人に読んでいただくということになると、あまり片仮名は使わないほうが

いいのではないかなと。

実は、2日前のバスサービスの活性化の委員会の中でも、片仮名はあまり使わないほうがいいという意見が出てきて、なるべくわかりやすい言葉でそれが表現できればいいのかなと思いましたので、一言申し上げます。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 なかなか妙案があるわけではないのですが、活性化という言葉の主語といたしますか目的語の部分なんですけど、地域公共交通を活性化するという事は、これは非常に重要なわけですけども、重要であることの源は、地域の活性化といたしますか、地域のあつる種の、地域に資するということがありますので、したがって、地域に資するというニュアンスが入って、そのためには地域公共交通を活性化していくことが重要であるというようにニュアンスが入ってくると、よりいいのかなと思いました。

なかなか妙案が、これを見ながら考えていたんですけど、ないんですけども、例えば地域のための地域公共交通活性化戦略とか、何とかのための地域公共交通というようなものが入るといいのかなという意見を感じました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうですかね、タイトルではなくてスタンスの問題でもあるんですけど、基本的に、こういうことが問題になるのは、明らかに高齢化だとか人口減少なんですけど、もう1つは、それをカバーするために、もうちょっと広域で都市的なサービスをやっていきたいと思います、それで効率的にしていきたいと思いますという流れがあって、それが市町村合併でもあるし、国土形成計画の話でもあります。

そういう広域のところ、人口減少のところを全部カバーする交通システムを考えましょうというスタンスもあります。しかしながら、そんなこと言ったって大半は自動車で移動しているんだから、あるところだけはカバーしていきましょうという考えがあります。さらに引っ込んだところが、今あるバスとか鉄道を何とか維持していくという、そういうスタンスがあって、その選択自身が地域に任されていると私自身は理解しているんですけど、それじゃ生ぬるいから、もっとやっぱり次世代の何かを考えなきゃだめじゃないかという強い打ち出しも、学生の講義ならあるんですけど、だけど実社会で現実に非常に苦労しておられるバスの事業者なりタクシーの事業者なりNPOの方なりを思い浮かべますと、そん

な、こんなところで大上段に振りかぶってもしようがないなど。

したがって、やる気のある人にはそういうところまでお願いいただき、そうじゃないところには、もう少し身近なところという、そんなのが基本的スタンスだと思うんです。また後で事務局にも伺いたいんですが。それで、そうしたときに、このタイトルとだれに読んでもらうかというのが多分かわってくるのかなという気がします。

よろしいでしょうか。それじゃ、まとめて事務局から。全部お答えいただかなくても。
【交通計画課長】　　たくさん、多様な意見をいただきまして、ありがとうございます。委員の、技術の問題は非常にもう永遠のテーマで、どう工夫できるか、すぐにアイデアが浮かばないところではあるんですが、今回、この部会でのご議論、それから法律を通じまして、公共交通を見直そうという動きは確実に始まっていて、どんどん大きな流れになっていくのかなと。その流れの中で、ニーズも出てきて、委員から出てくる雰囲気をつくるというご発言ございましたが、そういった形で、いい方向に向かえばいいなと考えております。ちょっと表現、どうできるか少し考えさせていただきたいと思います。

それから、リードのお話、ご指摘のとおりでございますので、検討させていただきます。

それから、ICカードの事例ということでございますが、今、関西のほうで、公共交通に乗ってこられた方にポイントをICカードで差し上げるシステムの取り組みなどございますので、ちょっと適切な場所を工夫しまして入れることを検討させていただきたいと思っております。

それから、ComPASS、ComMASSのご指摘、ありがとうございます。地域振興企画官、中国運輸局で担当していましたので、大変喜んでおりますので、入れさせていただきたいと。

それから、住民に対する説明・理解という表現につきまして、意見交換という趣旨のほうがよいのではないかとございまして、工夫させていただきます。継続的という部分もおっしゃるとおりでございますので、入れさせていただきたいと思っております。

それから、事例の山梨交通、それから中国運輸局のマニュアル、私も拝見いたしました。非常にわかりやすかったので、その方向でさせていただきたいと思っております。

それから、ユーザーではなく主体となるべきというご指摘、それから評価という部分も、文章をちょっと工夫させていただきたいと思っております。

それから、冒頭の「公共財としての役割」という部分なんですが、中間取りまとめのときもかなりご相談させていただいたと思うんですが、「公共財としての役割」というと、公

共財であるという読み方もあり得るかなという気もいたしますので、中間取りまとめでは「公共財的役割」という表現にした経緯があるので、ちょっとここは、「公共財としての」というのは、そのまま入るかどうか少し検討させていただいて、また案をご連絡させていただきたいと思います。

モータリゼーションについては、ご指摘のとおりでございますので、そのとおりさせていただきたいと思います。

それから、28ページの活用のご指摘、それから都道府県のコーディネーターとしての多様な主体の調整、それから職場のお話、病院のお話、これについては、その方向で入れさせていただきたいと思います。

それから、最後の「取組み」は、「期待する役割」というほうがよろしいのではないかと、全くそのとおりだと思いますので、その方向で修正させていただきたいと思います。

それから、読んでもらうこと、まだ今もかたいので、もうちょっとという部分については、先生のほうからございましたとおり、広報の際には概要版をつくりましますし、それとは別途、わかりやすいパンフレットみたいなものも、例えば金沢市とかは、戦略の説明でこういうわかりやすい見開き8枚ぐらいのものをつくっていますので、そういった形で対応させていただきたいと思います。

それから物流の話ですけど、実は議論しているときに、中国運輸局のほうから、郵政公社のほうでそういった取り組みを検討しているという話がありまして、ちょっと冬に調べたんですけど、まだ具体化はしていないという状況でございます。さらにぴたっとした事例があるかどうか探してみても、あれば入れさせていただくということで。

【部会長】 僕の記憶に間違いなければ、山形だったような気がします。

【交通計画課長】 そうですか。ちょっと調べさせていただきます。

それから、NPOの事例、人材で異動のお話、運用のお話、ちょっと工夫させていただきたいと思います。

それから、タイトルについて、なかなかまだ結論は出ませんが、きょういただいたご意見を踏まえて、再度検討させていただきたいと思います。

とりあえず私のほうからは以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは次に、冒頭もお話しいただきましたけれども、今後の進め方、再度確認をお願いいたします。

【交通計画課長】 どうもありがとうございました。

きょう、時間の関係というか、時間はまだあるんですが、まだ再度読み直していただいて、思いつかれたこと、それからタイトルについても、週末などにいいアイデアが浮かんだということがございましたら、25日月曜日までに電子メールもしくはファクスでご連絡をいただければ、きょういただいたご意見と、それから追加的にいただきましたご意見を踏まえまして、必要な修正をさせていただきたいと思います。

その上で、部会長にご相談させていただきまして、最終版をセットしまして、できれば、できるだけ早く公表させていただきたいというスケジュールを考え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。

今のような格好で進めますので、25日までにぜひよろしくお願いいたします。ご意見いただきたいと思います。

それから、事務局、今までどおり可能な限り各先生方の意見を取り入れていただきますが、もうこういう会合は持てませんので、取りまとめについては、私にご一任いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ここで総合政策局長からごあいさつをお願いいたします。

【総合政策局長】 それでは、着席のままで失礼させていただきます。

昨年9月からきょうの会合まで8回にわたりまして、大変熱心な、密度の濃いご審議をいただいたことに対して、まず心から厚く御礼申し上げたいと思います。

その間、年末に一度、中間的に柱のまとめをしていただきまして、この取りまとめを受けまして、既にご報告申し上げているように、地域公共交通の活性化・再生を図るための新しい法律ができ上がっております。10月1日から施行したいということで、いろいろ今、準備しているところでありますが、やはり法案を立案して、国会の審議をする過程、それから、法案ができました後、関係者にいろいろ機会をとらえてそういう説明をする折々に、大変強い関心と、こういう新しい仕組みを何とか活用して、地域の公共交通について改善したいという強い声が全国にあふれているという実感を感じております。

この地域公共交通部会での議論と並行して、都市計画部会でも議論がされておりましたし、また鉄道、自動車それぞれの部会でも、やっぱり公共交通の議論がされていたわけがありますが、この過程で、現実の地域の公共交通が抱えている、ほんとうに困っている部分ですね、ほんとうのニーズと今まで行政がやってきた仕組みとか取り組みとの乖離の部

分が、かなり議論として溝が埋まってきているということを、私は感じておりまして、きょうのいろいろな意見もそうであります。より現場に、つまりほんとうに解決しなければならぬ課題に近いところで議論が行われるように、この半年余の間に変わってきたのかなと思っております。

これから、法律をいわば基本的な核にしながら、実際にどうしていくかという作業に入ると思っています。私どもは、まず来年度の予算から、やっぱりこの地域の公共交通を支えていく、あるいはバックアップするための支援を、もっとよくしていかなければいけないと。それは量の問題だけではなくて、質の問題も含めてですけれども、質・量とももっとより効果的で、より関係者に評価してもらえるような仕組みに変えていきたいと思って、今勉強しておりますし、それから、この取りまとめの中でも指摘されております情報提供の問題とか、人材育成の問題とか、こういったものももっときめ細かいところで着実に前に進めていきたいと思っております。

人材の問題は、地方公共団体や公共交通事業者の人材の問題はもちろんありますし、「新たな公」というところに出てきております関係の方々の問題もありますが、しかし、国土交通省のこの交通行政に携わっている人の問題、すなわち本省も運輸局も整備局も含めてであります。そういう担当者の意識とか、それから実際の実力とか、それから感度だとか、それは問題点についての感度、あるいは情報をきちっと受けとめるような感度を持っているのかということも含めて、やっぱり人材を育成していかないと解決しないと。あるいは十分、その行政が期待にこたえられないという、そういう問題ではないかと思っております。

それから、先生からご指摘がありました技術開発の問題は、まさに大きな課題でありまして、中・小型のバスにまだ本格的なノンステップのバスすら国産でないという、そのぐらいにとどまっているわけでありまして、その技術開発以前のところで大きな課題を抱えていて、停滞していたということだと思っております。

今、関係の部局とも、国なりがどういうふうなかかわりをすることによって、その技術の問題を乗り越えていくかと、それも時間をかけてではなくて、着実に実用化するというプログラムとして、どういう取り組みをしていけばいいのかという勉強をしておりますけれども、これも大変大きな問題でありまして、今回、問題提起に十分答えられるところまでにご審議していただく時間もありませんでしたが、引き続きこれは国土交通行政としては検討を深めていかなければならないと、こう思っているところであります。

いずれにしても、今回のまとめを受けまして、当面は私ども行政の実務のところでそれを生かしていく、あるいは魂を入れていくような取り組みを強化していきたいと思えますし、委員の皆様方には、引き続きこの問題についてはご指導いただきたいと、このように思っております。

ほんとうに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。

これで予定されていた議事はすべて終了いたしました。ありがとうございました。

それじゃ、事務局のほうにお返しいたします。

【交通計画課長】 部会長、各委員の皆様方、本日もご熱心な議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

10カ月間、毎回、我々行政サイドで気づかないようなご指摘、ご意見、大変参考になったところでございます。事務局、力不足で、フラストレーションがたまった場面もあったかと思いますが、それはご容赦いただきまして、今後とも我々、精いっぱい地域公共交通の活性化・再生に取り組んでまいりたいと思っておりますので、今後とも、さまざまな場面でご指導、ご鞭撻を賜ればと思います。まことにありがとうございました。

それでは、本日はこれにて第8回地域公共交通部会を閉会させていただきたいと思いません。どうもありがとうございました。

了