

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会
今後のバスサービス活性化方策検討小委員会（第9回）

平成19年2月16日

【生活交通対策室長】 それでは、定刻となりましたので、第9回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会を開催いたしたいと思います。

早速ですが、本日の議事に入りたいと思います。これからの進行につきましては、委員長よろしくお願ひいたします。

【委員長】 本日も早朝より大変ありがとうございます。

まず最初に、きょうお配りいただいた資料の確認をお願いできますでしょうか。

【生活交通対策室長】 はい。それでは、資料を説明させていただきます。

本日は、テーマといたしましては、関係者間の連携の強化についてということで資料を用意しております。資料1、「関係者間の連携の強化等について」、それから資料2が、社会資本整備審議会でもまちづくりの観点から交通についての検討を進めていますので、その関係資料を用意しております。それから資料3、これは、同じく交通政策審議会の地域公共交通部会というところでやはり同じような連携についての審議をしております、その中間とりまとめについての資料でございます。それから、資料4、資料5につきましては、盛岡市さん、三郷市さんの説明資料ということになっております。それから、一部ちょっと事務局の勝手際がございまして、座席表を用意させていただいていますが、委員のお名前が抜けております。大変申しわけございません。失礼いたしました。今後、このようなことがないように気をつけたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

【委員長】 それでは、早速、議事のほうに入らせていただきたいと思います。

ご承知おきのように、この小委員会は本年の6月をめどに報告書をまとめると、このような予定になってございまして、開催日数も残されたほうがわずかになってまいりました。これまでは、大都市圏、それから県庁所在地等の地方都市、さらに過疎地等の地方部に分けて検討を進めてまいりました。3回にわたるご検討をいただき、バス事業の現状把握及び課題の抽出はほぼ一巡したのではないかなというふうに思われます。今後は、これまで出されましたご意見、ご指摘を踏まえながら、横断的なテーマを設定して検討を進めさせていただきますというように思います。

これまで委員の皆様方から出されましたご意見、ご指摘等を私なりに拝見いたしますと、関係者間の連携を強めるべきであるというご意見が多かったように思われます。一例を挙げますと、バス利用者の確保のためには、走行環境の改善に向けた関係者間の取り組みの強化というようなご意見が多かったのではないかと思います。

そこで、今回は、今、生活交通対策室長のほうからありましたように、関係者間の連携の強化ということに焦点を絞らせていただき、ご議論を賜ればと思います。

また、国土交通省では、関係者が一体となって地域の公共交通を支えていく取り組みを支援する新法を、現在開催されております国会に提出することになっておりますので、その説明をちょうだいしたいと思います。

また、地方公共団体における連携の具体的事例につきまして、盛岡市さん、三郷市さんのほうからご説明をちょうだいしたいと思います。

なお、本日の議事の進め方でございますが、繰り返しになりまして恐縮でございますが、「連携」ということがキーワードとして共通項になっておりますので、それぞれの資料について一括してご説明をちょうだいし、質疑はその後まとめて行っていただければというように思います。

それでは、まず、事務局から、関係者間の連携の強化等について及び社会資本整備審議会関係資料のご説明をよろしくお願い申し上げます。

【旅客課長】 それでは、資料1、資料2、続けてご説明をさせていただきます。

まず、資料1でございますけれども、表紙をめくっていただきまして2ページでございますが、関係者間の連携の強化ということの前提として、各主体の主たる責務と業務ということで概念的に整理をさせていただきました。国においては、バスに関する制度の構築、いわば枠組みをつくるという仕事がございます、その際に安全確保、利用者利便の確保あるいはナショナルミニマムの確保といったことを目的としていると、こういうことであると思っております。それから、地方公共団体におきましては、地域住民のための交通サービスを確保すること、あるいはバス運行の環境整備を行うこと、これはいわゆる警察行政を含めてということになるかと思っておりますけれども、それから、都市政策を含めた総合性を確保すると、こういったことが概念的には挙げられるのではないかと思っております。それから、事業者の方々においては、安全、快適、低廉なサービスを提供するということ。それから、最近では、地域住民あるいは地域の企業を含めてということになるかもしれませんけれども、生活しやすい地域社会の形成という観点からバスサービスについて

も主体的な取り組みをする例が一部出てきていると、こういった状況ではなかろうかと思っております。少し単純化しておりますけれども、一応こういう責務・役割分担を念頭に置いて連携のあり方を考える必要があるのではないかという整理でございます。

次の3ページでございますけれども、こういう責務・役割分担も前提にして、これまでどういうことが行われてきているかということでもありますけれども、全国的に行われている協議機関、もちろん各地域にはこれとは別にいろんな協議機関がございますけれども、全国で展開されている協議機関をもう一度整理してみたものでございます。詳細は省略いたしますけれども、地域協議会、バス活性化委員会、オムニバスタウンに係る協議会、渋滞対策協議会と、いろんなものがございますが、主としてこれまでの既存の協議機関というのは、走行環境の改善という観点あるいは補助金の交付という観点、こういった観点からこういった協議機関が設けられているというのが通例ではないかと思っております。

そこで、これを前提に、今後の連携のあり方として4ページ以下で一つの考え方を整理させていただきました。先ほど申し上げましたように、これまでの連携のための協議機関というのは、主として走行環境あるいは補助金ということが念頭に置かれているわけでもありますけれども、地域交通のネットワークという目を見た場合にどういう連携の仕方というのがあり得るんだろうかというのが、4ページ以下の資料でございます。

その前提として、現在の状況をどう見るかということがあろうかと思いますが、ここに「地方都市等におけるネットワーク再編・整備への動き」とございますけれども、5年前にバス事業についての規制緩和を行いました。その結果として、左上のほうでございますが、潜在的な競争圧力、必ずしも新規参入が顕在化しておりませんが、潜在的な競争圧力というものも存在して、それを背景にしてコストの削減が進展しております。その結果、路線運営に係る採算ラインが低下して、一方で休廃止の増加を抑制したり、あるいは交通空白地域における輸送サービスの開設といった動きも出てきております。その手段として、低コスト会社への運行委託あるいは路線移管、こういったものが進展してきております。ところが、その右のほうでございますけれども、地方都市等ではもう既にコスト削減が限界に近づきつつあるのではないかという認識も必要ではないかと思っております。その結果として、民間バス事業の活力の低下、さらに路線廃止が一部顕在化してきていると。また、顕在化をしないまでも、自治体の内部でバス路線が維持できるのだろうかという懸念も広がっているというのが現在の状況ではなかろうかと思っております。

それから、規制緩和後の状況、②というところでございますけれども、こういった状況

の中で、一方では、高齢化の進展あるいは中心市街地活性化への取り組み、市町村合併、環境問題、それから背景としての規制緩和、いろんな背景がございますけれども、市町村においてコミュニティバスなどのような形で実質的に公的な主体が経営を行うバス事業というものが、最近、かなり増えてきているということであろうかと思っております。それによって、交通空白地域における低価格による輸送サービスが開設されてきていると。ところが、一方で、その下のほうにございますけれども、地方財政負担が増加したり、あるいは利用者間で不公平感が生じたり、既存路線との競合で必ずしも合理的なネットワークが形成されていなかったり、あるいは入札による価格競争が激化したりといったいろいろな問題も出てきているのは実態であると思っております。右のほうに赤い枠で囲っておりますけれども、市町村の問題意識、この地域交通というものに対する関心・問題意識は向上しておりますが、一方で新たな課題に直面している。必ずしもやり方が合理的でない部分もあるというのが現在の状況ではなかろうかと思えます。

その中で一部意欲的な取り組みということで、その③のところに書いてございますけれども、この後ご説明をいただきます盛岡のゾーンバスシステムの導入でありますとか、三郷の路線再編・整備でありますとか、あるいは前回ご説明いたしましたけれども、金沢における大学と事業者との間でのサービスレベル協定でありますとか、こういった意欲的な動きも出てきているというのが現在の状況であろうというふうに認識をしております。これを整理すれば、コミュニティバスの構想を地域全体に拡大していくということが必要ではないかということでございまして、そのために交通計画の策定・実施といった取り組みも求められるということではなかろうかと思っております。

いろいろ問題が生じているというふうに申し上げましたけれども、それを若干図式的に整理したのが5ページ以下の資料でございまして、例えば、問題事例の①として5ページの上のほうにございますけれども、コミュニティバス等と民営バスの競合ということで、同一路線を市が運営するコミュニティバスと民間のバスが競合して走っているというケースが多々ございます。これに伴いまして、コミュニティバスは通常例えば100円とか安い運賃が設定されておりますので、運賃格差に対する不公平感が利用者間に出てきている。あるいは、ダイヤがいびつな形で、いわゆるだんごダイヤといったような形で、必ずしも合理的なものになっていない。あるいは、近接する停留所の名称が異なるとか、こういった混乱も生じているというのが現実の姿であろうと思っております。

また、下のほうの事例でありますけれども、例えば市内の循環路線を公的な負担でコミ

ユニティバスが運行する一方で、それよりも輸送密度が低いその市の外への路線、これを民間バスが内部補助で維持しているというふうな形で、必ずしも合理的でない運行形態がなされている。特に市域をまたがりますと、こういうことが顕在化しやすいといったこともあるのではないかと考えております。

それから、6ページの事例でございますけれども、「非効率な直行路線」と書いてございますが、郊外の集落から市の中心部まで直行で結ぼうとして車両の運行が非効率になっている、あるいは必要な運行回数が確保できていないといったような事例もございまして、これを例えば幹線・支線に分けることで利用者の増加が図られた、あるいは幹線区間のサービスレベルを向上したと、こういった事例もございます。

それから、③として行政と民間事業の役割分担・連携でございますけれども、ここもいろんな例がありますけれども、左のほうからご説明いたしますと、例えば、どこかの市で総合交通検討委員会といったような場でいろんな検討がなされることがございますが、将来、このサービスを入札でバス事業者提供してもらうということを前提にした場合に、将来の入札に備えて、バス事業者をこの検討に参画させないといった例も出ております。本来、その地域で運行するバス事業者というのは、その地域の交通事情に精通しているはずでありますけれども、そういった知見が反映されないといった事例がございます。それから真ん中の例で言えば、各地で交通マスタープランといったものがつくられておりますが、その実現性が低いために実現されなかった例、これは多々あるかと思えます。それから右側の例で言いますと、例えば、市が大学を誘致する際に条件としてバスのアクセスの確保ということを掲げつつ、一方で、大規模施設の開発許可において条件として一定容量の駐車場の整備を行った結果、自家用車利用が非常に増えてしまって、バス利用者が少ないと。こういった自治体の方針が整合性・一貫性を欠く例というのもあるかと思えます。

こういったいろんな問題事例が生じている中で、利用者は何を望んでいるかというのを、以前お示した資料でございますけれども、7ページの交通センサス、12年のものがありますが、それで整理をしてみますと、やはり時刻どおりに運行するとか、本数を増やすとか、あるいは料金を安く、あるいは停留所で運行情報を表示する、こういった項目が利用者からは強く要望されております。こういったことを実現するためにどういう連携の仕方というのがあるのかということで、この問題を考える必要があるのではないかと考えております。

その一つの考え方として、8ページでございますけれども、ネットワークのあり方というものを考える中で役割分担あるいは連携のあり方を考えるという前提に立った場合に、一例として、いわゆるBRTを導入するということが一つの例としてわかりやすいのではないかとということで、BRTを取り上げさせていただきました。BRT（バス・ラピッド・トランジット）につきましては、定義というところがございますけれども、幾つかいろんな考え方がございますが、例えば東京大学教授の論文では、「バス専用道路等により軌道系交通と比較して遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システム」、それから、委員の著書では、「専用走行空間を有し、一般自動車交通と共存して運行する、通常のバスよりも高速に運行し、都市あるいは都市圏内の幹線的な交通システムの役割を担っているバスシステム」と、こういった定義がされております。このBRTというものを考える場合に、右上のほうにございますけれども、いろんな考慮すべき要素がございます。土地利用計画、走行空間、運用、ネットワーク、駅／車両とございますけれども、特に走行空間あるいはネットワークという観点から、このBRTの導入可能性あるいは導入の仕方というものを考えていく必要があるのではないかとということでございまして、海外におきましては、そこの下の表にございますように、ブラジルのクリチバ、これが非常に有名でありますけれども、ほかにも欧米、あるいはアジアの中でも韓国、中国といったところでこういったシステムが導入されているということでございます。

これを実際に日本で導入しようとする、9ページでございますけれども、1つ既に実現している例としては、神奈川中央交通の取り組みといたしまして、湘南台の駅と慶應大学の間いわゆる連節の急行バスを運行いたしまして、慶應バスターミナルでの乗り継ぎによってフィーダー路線との媒介をすると、こういったシステムが既に導入をされております。下のほうにございますように、導入対象路線の形態としては、需要の多い2地点間を結んだり、あるいは多くのバス路線が集中する幹線区間にこういったBRT運行をして、その末端のほうではフィーダー路線を整備すると、こういったこともあり得るのではないかと考えております。実際にこういうことを行おうとすると、課題といたしましては、右下のほうにございますように、走行環境の改善あるいは交通計画、それからバス車両の供給と、こういったいろんな問題がございます。特に交通計画の必要性ということで、幹線・支線システム等ネットワークの整備あるいは乗り換えシステム、ダイヤ、運賃などトータルなシステムという視点が必要ではないかとということでございます。

少しそれを一般化いたしまして、10ページでございますけれども、地域公共交通ネットワークのあり方ということで整理をいたしますと、まず、概念的な役割分担、特に地方自治体と事業者の間の役割分担といたしまして、その上のほうに単純化して示しておりますけれども、横軸で需要が大きければ民間事業者の役割が大きい、需要が小さければ地方公共団体の役割が大きくなると、こういったことが一般的に言えようかと思えます。これを前提にして個別ケースごとに考えると、ここでは、計画、運営、運行ということで、委員の概念を拝借して整理をさせていただきました。ここで計画といいますのは、ネットワークあるいはダイヤ、運賃等サービスの内容を決めるという場面、運営というのは、そのサービスを財務的に成り立たせるという局面、運行は実際の車両の運行と、一応こういった整理でこの個別のケースを記載させていただきました。

これまでの大都市・地方都市におきましては、計画、運営、運行、すべて基本的には事業者の責任で行ってきたというのが、在来の日本のバスのあり方であろうと思っております。その下のほうにございます過疎地域等の交通路線に関しましては、これはいわゆる補助路線というイメージでありますけれども、計画は基本的には事業者のほうで従来から運行してきたバス路線というものがあって、その運営、すなわち財務的には、事業者の運賃収入に自治体及び国の補助で成り立たせるという仕組みになってございます。運行は実際には事業者のほうで行うというのが、過疎地域等の生活交通路線の役割分担ということでございます。右のほうでコミュニティバスというのを見てみると、計画自体を自治体が策定すると。その際、事業者は助言するということは当然あり得るわけでありますけれども、運営は、一つのやり方としては、自治体が入札で例えば事業者を選定するか、あるいは欠損を補助するか、そういったことが行われております。運行は自治体からの受託によって事業者が行うと、こういった形態であろうかと思っております。それから、三郷の例で言いますと、これも少し単純化しておりますけれども、計画を自治体がつくり、実証運行段階では運営は自治体、既に現在では事業者のほうで運営の責任を持っているという状況に入っているのではないかと思っております。運行は自治体との契約に基づいて事業者が行うということでございます。ちなみに、海外のロンドンの事例としては、計画を自治体がつくり、運営も自治体が行う。その際に入札で事業者を選定すると。実際の運行は事業者でありますけれども、評価、苦情受け付け等は自治体が行って、それを運営のほうに反映させると、こういった仕組みが行われております。個別ケースごとにいろんな役割分担のあり方というのがあり得るのではないかということでございます。

こういった考え方を背景にいたしまして、11ページでありますけれども、一つの日本型の協働体制の例としてここに掲げてございます。特に日本の場合は、これまで民間のバス事業者が中心になってバスのサービスを確保してきたという歴史・事実もございまして、それを前提にした場合にどういう連携の仕方というのがあり得るのだろうかということでもあります。一例としてここに書いておりますのは、先ほどのフェーズに分けて考えた場合には、例えば計画段階では、自治体と事業者が共同で策定すると。その中で採算性等に着目いたしまして、コミュニティバスについては自治体が主導する、その他の路線については事業者が主導するけれども、地域全体としては一体性を確保するという取り組みが必要ではないかということでございます。それから、運営につきましては、これも採算性等は問題になるわけでありまして、自治体と事業者が協定等により役割分担をするという一つの考え方があり得るのではないかとございまして。例えば、自治体はコミュニティバス等に対する補助を行う、あるいは事業者は既存路線の維持について一定の責任を明確化するといったようなことは、例えば協定というふうな形で役割分担ができるのではないかとございまして。運行レベルでは、これは事業者さんに知見を発揮していただくということであろうかと思っております。

その際のポイントといたしまして概念的に整理いたしますと、この青い枠で囲っておりますのは地域の取り組みということでございまして、需要構造への対応、あるいはまちづくりとの連携の中でサービスのあり方を考えていく必要があるだろうと。例えば需要構造への対応という意味でいえば、現行のバスネットワークが需要に対応したものになっているどうか検証する必要がある。それから、まちづくりとの連携ということであれば、コンパクトシティを目指すまちづくり、あるいは道路等のインフラの戦略的整備、それからバスサービスの公共財的側面に着目したサービスのあり方、こういったものを念頭に置きながらあり方を考えていく。それによって、右側のほうでございまして、交通計画を策定して、これを実施していくという取り組みが求められるのではないかとございまして。その前提といたしまして、下の左のほうにありますけれども、関係者間で有機的な連携がとられる必要があるということございまして、市町村とバス事業者との対等なパートナーシップの確立あるいは関係者が計画段階から連携する、計画の実現力を高めるための工夫、例えば運行協定のようなものでございまして、こういったものを活用することが求められるわけでありまして、そのために、例えば昨年の道路運送法の改正で明確に位置づけられましたけれども、地域公共交通会議といったものを活用するという

こともあり得るのではないかとということでございます。地域においてこういう取り組みを行っていただくということが求められるとするならば、国はそれを全国的に普及するべくこれを支援すると。そのために、制度的あるいは予算的な措置を講ずるとというのが一つの考え方としてあり得るのではないかとということでございます。

12ページ、最後に1つ、これまでの連携、それから今申し述べたような連携、これを対比してみた場合に、従来の連携のパターンというのは、やや単純化し過ぎかもしれませんが、基本的には、地方公共団体というのは、例えば道路の整備でありますとか、あるいは交通規制といった局面で、バスの走行の場を担当するという役割。一方で、バス事業者というのは、バス事業の経営をその場の中で行うということでありましたが、この中で、必ずしも先ボランティアとの計画、運営、運行といったものが明確に意識されないままに、バス事業の経営の中で実施されてきたのではないかと気がいたしております。その間の連携の必要性というものは認識されておりましたし、現にそういった意味での連携というのは行われているケースがあるわけでありまして、ネットワークというものを考えた場合に、これからの連携のあり方としては、右側のほうでありますけれども、計画、運営、運行の各段階でそれぞれの役割を明確にして、総合的・体系的な連携を求めるとすることが必要なのではないかとということでございます。計画、運営、運行、それぞれのフェーズで考えた場合に、計画段階では、総合的かつ具体的な計画をまちづくりと一体的につくっていくことが必要であろうと。それから、運営段階では、事業者と地方公共団体の役割を明確化する。特に採算ベースでどこまでできるのか、それが足りない場合に地方公共団体はどこまで責任を持つのかといったことを明確にすることは必要なのではないかと。運行段階では、事業者が創意工夫を発揮するということが必要なのではないかと。こういったことが考えられるのではないかと考えております。

以上、事務局として一つの今後の連携の方向性・あり方というものを整理させていただきました。

それから、続きまして資料2でございますけれども、社会資本整備審議会のほうで、実は都市政策という観点から交通の問題が論じられております。ちょうど今現在まだ審議の途中でございますが、都市の観点から交通がどういうふうに議論されているかということ、この場で、関連いたしますので、参考までにご紹介をさせていただきたいと思っております。

表紙をめくっていただきまして2ページでございますけれども、平成17年の6月に国土交通大臣から社会資本整備審議会に対して「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」

という諮問がなされております。その中に具体的な検討課題が幾つか掲げられておりますけれども、この③持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策ということとの関連で、(2)にございますように、都市交通・市街地小委員会というのが設けられております。この小委員会での検討課題というのは、都市交通施策あるいは市街地整備のあり方と整備推進方策を検討するということでございます。その審議経過にございますように、平成18年3月以来、これまでに8回、審議が行われております。中村先生、山内先生もこの小委員会のほうに参画をしておられます。今後、19年前半を目途に最終とりまとめの予定であるというふうに聞いております。

実は昨年6月に中間とりまとめが行われておりまして、そのポイントをまとめたものが3ページの資料でございます。この左上のほうに拡散型都市構造を放置した場合の問題ということで、ここが問題意識の出発点でございますけれども、中心市街地の一層の衰退、「まち」の質の低下、あるいは車移動の高まりに伴う環境負荷の高まり、都市財政の圧迫、こういったいろんな問題点が出てくるであろうということを認識した上で、目指すべき都市像として、集約型都市構造というものが掲げられております。そこにおいては、集約拠点等を結ぶ公共交通を軸としたアクセスビリティの確保あるいは集約拠点内で市街地整備を行い諸機能を集積すると、こういった方向性が示されております。

それを実現するための戦略的取り組みというのが右のほうに書かれておりますけれども、多様な主体・施策の連携あるいは都市交通施策と市街地整備の方向と連携、それから特に3番目でございますけれども、都市交通施策の戦略的取り組みのあり方として、公共交通は都市の装置として地方公共団体（特に市町）が主体的に計画し実現すべきであるという考え方、あるいは、公益性は高いが、採算確保が困難な公共交通については、公益の範囲で税その他による財政支援あるいは地域支援により整備・運営することが必要ではないかという考え方が示されております。

こういう考え方のもとに、都市交通施策のあり方としては、都市交通戦略の確立。地方公共団体が中心の協議会で、都市交通の目標を明確にした戦略を策定、施策を推進し、国も総合的・一体的に支援するという方向。その際の主要な取り組みのテーマとして、歩行者優先の道路整備への転換、あるいは都市の装置としてのハード・ソフトから公共交通を再生する、交通結節点、駐車場等のつなぎ施設を効率化すると、こういったことがテーマとして掲げられているところでございます。

それから、それに対応した市街地整備のあり方としましても、主要な取り組みテーマの

1つとして、主要な交通結節点周辺での市街地の集約化を促進するという考え方が示されております。

これを概念的に4ページのほうで、拡散型、集約型ということの対比で示しておりますけれども、戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿って発展してきたと。ところが、これまで、モータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張してきているということが認識されております。今後の方向として、少子・超高齢化社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す必要があるのではないかとということでございまして、かつての市街地というのは、その左に(1)のところにございますように、中心部に基幹的市街地があつて、郊外は低密で分散をしていたと。これが、現在の市街地、その下の図でございますけれども、全面的に市街化が進行していると。これを今後、都市構造改革という方向によって求めるべき市街地像ということでもありますけれども、基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進していく必要があるのではないかと。これを低密化のまま放置すると、市街地全体が希薄化して質が低下していくのではないかと、こういう認識でございます。

その際の総合的な交通戦略の計画要素というのが5ページにございますけれども、都市交通の課題を解決し、目指すべき都市の将来像を実現するためには、総合的な交通戦略において、必要な都市交通のサービスレベル、施策パッケージ、実施プログラムを計画要素とすることが必要ではないかということで、総合的な交通戦略、左側のほうにございますけれども、都市の将来像を実現するために必要な都市交通サービスレベルを目標として定めまして、それに向かった施策パッケージを講じていく必要があるのではないかとということでございます。概念的に右のほうでイメージを示しておりますけれども、LRT・BRT等の公共交通を導入し、それに乗り継ぎ、あるいは自転車、徒歩等との組み合わせでこういった総合的な交通連携を図っていくという姿が示されております。これによって、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現していくということが目標とされております。

6ページ以下は参考資料でございますので説明は省略させていただきますけれども、都市政策の側からもこういう問題意識で議論がされているということを紹介させていただきました。

私のほうからは以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。冒頭、私は、すべての資料をご説明いただいた

後、ご意見をというように申し上げたんですけれども、とりわけ資料1で引用させていただいております委員ですけれども、きょう、大学の所用でもって早く退席しなければいけないということですので、委員に限ってここでご意見をちょうだいしたいと思います。

【委員】 中村でございます。ありがとうございます。なるべくぎりぎりまでいたいですけれども、資料1のほうでちょっと思ったことを幾つか申し上げます。

まず、大きな話からいきますと、最後12ページのほうでまとめていただいていますけど、基本的にはこういう方向なのだろうということではいいんですけれども、やはり一つ一つの言葉を詰めていくと課題は多いと思いますので、ぜひより勉強していただきたいと思うし、私ももう少し勉強していきたいと思います。その中で1つは、事業者と自治体という言い方、たしか自分の本の中ではもう少し書いたような気がしたんですけれども、地域の状況によっては、そこにNPOであったり商工会であったりいろんな主体が入り得る余地、そこが例えば事業者とそういう方々との連携が展開できる場合もあるし、自治体と組む場合もあるという、そこら辺のゆとりが少しあるといいなと思ったのが1つ。それから、今度、自治体でも、市町村合併によってかなりすっきりというか、大きくなっちゃったんですけれども、それでも自治体間の区切りと実際の生活圏とのずれ、例えば私の住んでいる横浜の北部のほうだって川崎との境というのは結構シビアな問題が幾つもあって、そこはまだ大都市部だからいいんですけど、そうじゃないところで自治体間ということはほんとうにほうっておいていいのかということ、そこなので、そこら辺が少し書き込みの余地が要るかなというのと、計画という言葉は、学生のころ、私、専門は都市交通計画なんですけれども、その計画という言葉はすごく難しく、工学部のほうで都市計画、交通計画をやっていると20年が計画で、例えばバスの勉強をするに当たってバス事業者のお話で、「その計画が」ってお伺いすると、大体1カ月から1年ぐらいのことをおっしゃる。じゃあ、いろんなところで出てくる計画というのは何なのかということ、結構タイムスパンがばらばらで、そのところで、当たり前なんですけど、長期計画は必ず必要。一方で短期的なもの、僕らは最近それを戦略と言うようになって、それで資料2でも都市交通戦略という言い方をされていますけれども、これも必要で、そのどちらにどんなウエートを持つことをやるのかということ、この計画という言い方ではある程度——私のほうでも少しきちんと書いたところとあいまいに書いたところがあるんですけれども、やっていく上においては、ここで、こういう話はこれぐらいのスパンの議論だよというあたりの認識が要るのかなということをもう少し整理していただくといいかなと思いました。

それから、9ページに戻るんですが、BRTの話を出していただいてありがたく思っておるんですが、課題のところ、走行環境改善は、1つは実際に道路をつくるというのがあるけど、もう1つは、道路の使い方に関して「それは警察の仕事だよ」と言ってどこか遠くのほうにやらないで、道路の使い方に関してやっぱりこういうふうに使っていただくように持って行っていただくことが市民にとってはプラスなんだということは言っていくべきだろうと。だから、走行環境の改善の中には、専門的にいくと交通の運用という言い方をわりとするようにしているんですけども、に関しても言っていくということだろうと思います。

それから、当然ながら先ほどのつながりで、課題の中には、例えばこの場合だって慶應大学があそこであり、その途中のところが変わりと、密度の薄いところもあるけれども、それなりに湘南台のほうから区画整理が進んでいて、途中のところに体育館、その他の公共施設がありという都市施設の立地、これは大枠でいうところの都市計画・まちづくりですけど、そういうものがあって、一方で、慶應大学から西側のあたりはわりと、言葉が出ませんが、そういう場所で、そのバランスのとり方の中でちょうどいいところに慶應大学の立地をうまく誘導できてという偶然が幸いしているところもあるにせよ、都市の形をつくってきたプロセスというのがここに入ってきている。ということは、逆に言うと、そういうこともこれから先、次にじゃあ都市がどう変わっていくのかということも含めて課題の中に書くべきだろうと思います。

以上が大きな話です。

細かいことを2つほど言いますが、5ページ、6ページの問題例の漫画みたいなものはおもしろかったんですが、ほんとうに細かいことですけど、5ページは、例えばダイヤに関しては、事業者から出てきたものに関してそのまま「はい、どうぞ」と言っているところという話だし、停留所に関して、位置・名前に関して1個1個道路占用として許可を出しているからこうなるということで、何かそれは許可する方々が、今の仕組みじゃもちろん厳しいことはわかって言っているんですけども、許可のレベルで調整できる話なのか、あるいはやっぱり大枠のところの問題なのか、両面あるような気がいたしました。

それから、6ページの③のところ、〇〇市総合交通検討委員会、委員長：△△教授とあるんですけど、そういう役職を数々経験して思うことですが、事業者が参加しなかったことが悪い場合もあったかしらんし、この検討のレベルでそうじゃないことによってある

程度シンプルな議論ができ、次の実施段階でやるという２段階を組むことでうまくいったこともあり得て、ですから、どのタイミングでバス会社とどういっておつき合いをするかというのは、それこそ最後の整理と整合する話なので、あまり単純に、事業者が入らなかったからまずかったではあるんですけども、と言い切られると困ると。

それから、次の真ん中のマスタープランも、「実現性が低い」ってぼんと言われると、マスタープランって大事だよと言っている立場からするとつらいんですが、マスタープランの実現性が低くなっていくにはそれなりにいろんな理由があるので、マスタープランが悪いということに読まれないようにしていただいて、マスタープラン自体がよくても、それを実現に持っていく仕掛けがまずかったり、マスタープラン自体の質が低かったり、その議論があまりに何とかとか、いろんなパターンがあります、自分の周りで見えても。そこをあまり単純化していただくと、これまでの努力のいいところも消されるような気がしてちょっと悲しく思いました。

以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。今の委員のご意見は、後ほどの議論の中で活用させていただければというように思います。

それでは、本来の方針に戻りまして、資料のご説明をお願いしたいと思います。現在開催されております国会に提出予定の新しい法律の説明をちょうだいしたいと思います。交通政策審議会の交通体系分科会地域公共交通部会におきまして、地域の公共交通サービスの活性化・再生のあり方について検討が進められているというように聞いております。昨年１２月に中間とりまとめが行われ、それを受けまして法律が取りまとめられたと、このような運びになっているというように聞いておりますので、事務局より、地域公共交通の中間とりまとめについてのご説明をちょうだいしたいと思います。

【企画官】 それではご説明申し上げます。私、総合政策局交通計画課の城福と申します。よろしくお願いたします。

今、ご説明ございましたように、私どもの総合政策局のほうで地域公共交通部会を開催しておりまして、お手元の資料３をごらんいただきたいんですが、この資料に沿って、私どもの部会の議論、それから、その具体化であります法案のご説明を簡単にさせていただきますと思います。

現在、私ども総政局では、地域の公共交通をモード横断的に考えるという観点から、この資料の１ページ目でございますように昨年９月に地域公共交通部会を新たに設けまし

て、特に喫緊の課題であるというふうに認識しております地域公共交通の活性化・再生につきまして検討を進めているところでございます。この中間とりまとめということでございまして、それが12月になったわけでございますけれども、私どもの今回の部会の基本的な問題意識といたしましては、本委員会でもご議論されているとおり、地域公共交通をめぐる現状というものがやはり公共交通サービスの低下も散見されるという状況でございますので、これに対しまして私ども国としても、都市鉄道利便法やバリフリ新法あるいは道路運送法の改正など、地域公共交通の利便性の向上とかサービス確保のための施策を推進しているという状況でございますけれども、こういった地域公共交通の現状を踏まえれば、さらなる総合的な取り組みということが必要だという認識でございます。本委員会のバスサービスの活性化などの検討と連携いたしまして、私どもの総合政策局におきましても、今後の地域における多様な主体による総合的・計画的な公共交通の活性化・再生の取り組みのあり方、あるいは今までに分類できないような新たな輸送形態の導入促進ということを検討してまいりまして、具体化が可能なものから19年度にも具体化を図るという方針で検討を進めてまいりました。

検討の経緯でございますけれども、12月の中間とりまとめまでに4回ご議論いただいております。最終的に12月の中間とりまとめといたしましては、3ページ目でございますが、別紙2という横紙でございます。こちらに中間とりまとめのポイントということでございますが、四角囲いの上が基本的な問題意識というところでございますが、さまざまな少子・高齢化などの対応ということで、地域の公共交通サービスの活性化・再生が不可欠ということは論をまたないというところでございますが、そのためにはということで、地方公共団体を中心に地域の関係者が一丸となって取り組むことが重要であると。あるいは、そういった頑張る地域に対しては国が積極的に支援する必要があるのではないかとという問題意識のもと、議論してまいりました。

まとめられたポイントでございますけれども、(1)から次のページ(4)までございます。

まず1つ目の(1)でございますが、地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討、合意形成の制度づくりというものでございまして、地域の公共交通につきましては、当該地域にとって最適な公共交通のあり方、これにつきましてまず地域で合意形成を図り、その合意に基づき各主体が責任を持って推進するなどの、そういった仕組みづくりがまず必要ではないかということでございます。そして、その合意形成を行った頑張る地域に対し

ては、国が総合的な支援を行うことが必要であろうということを1つ目の括弧では言っております。特にということで、その黄色の中には、新たな制度によりまして、昨今の地域の課題に対応しまして重点的に取り組むことが期待される具体的な課題例でございますけれども、1つは、先ほど来出てまいりました路面電車の高度化、いわゆるLRTなどの高度化、それから、本委員会でも対象となっておりますようなBRTバス事業の高度化など、それからハード・ソフトを含めました乗り継ぎの円滑化、あるいは地域住民、来訪者の一般的な移動手段の確保ということで、特に鉄道の再生などといったこと、こういったことは期待される課題ではないかということを取りまとめております。

次のページでございます。(2)といたしまして、新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備といったことございまして、こちらにございますのは、下の四角に例示してございますが、DMV、各委員重々ご存じのとおり、JR北海道で開発中でございますけれども、軌道と道路の両方の走行が可能な車両であるとか、あるいは愛知万博でも走りましたIMTS、そういった鉄道、バス等といった既存の輸送モードで分類できないような新たな輸送サービスが現在出現しつつあるという状況にございまして、こういった新たな輸送サービスについては、既存交通事業法、さまざまな事業法の手続の簡素化あるいは既存の技術基準の適用の合理化などを図りながら、地域の実態に合った円滑な導入が行われるような環境整備を図ることを検討すべきじゃないかといった中間とりまとめということをいただいております。

3つ目のポイントでございますけれども、3つ目は公共交通の導入・維持運営に関する積極的な情報あるいは技術的助言の提供ということでございまして、基本的に全国のさまざまな取り組みの事例の情報あるいはノウハウ、データ、これをやはり一元的に集約、そして提供できるようなセンター的機能の整備というものが需要ではないかということでございます。国としても、そういった情報、ノウハウ、データを体系的に整理して、市町村等の地域の関係者にガイダンスとして提示していくような方法といったこともやっていくべきではないかといったことでございます。

(4)、4つ目のポイントでございますけれども、公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供ということでございまして、さまざまな利用者にとって公共交通が利用しやすいように、さらに利用したくなるといったような質の高い運行情報というものをその地域で総合的あるいは積極的に提供されることが必要ではないかと、こういったポイントが中間とりまとめのポイントでございます。

そして、先ほど申し上げましたように、私どもとしては具体化を図れるものは19年度から具体化を図るという方針に基づきまして、今回、その次のページでございますが、今週の火曜日、13日に閣議決定させていただいたところでございますけれども、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案というものを今国会に提出したいと思っております。こちらにつきましては、ご説明の前に、その資料の1枚紙のポンチ絵の後ろに資料集がついております。参考資料ということで、この法案の背景という資料をつけておりますけれども、こちらにつきましては、重々、本委員会でもご議論になっているように、要は、富山のLRTの事例、それから先ほど出ました藤沢のBRTの事例、それに各地で行われておりますオムニバスタウンの取り組み、それから海上輸送サービスの改善、乗り継ぎの円滑化、ICカードの導入事例、鉄道の再生といった事例などなど、要は地域の多様な関係者がそれぞれ責任を持って取り組んでいただくということで、ここは成功事例ということと言えると思うんですけれども、こういったサービスの高度化や再生などが図られているということをこの資料では申しております。

それでは、ポンチ絵に基づきまして法律案の説明をさせていただきます。今回の法律のポイント、目的というところ、一番上の四角囲いをごらんいただきたいんですけれども、基本的に、地域公共交通の活性化・再生を総合的・一体的・効率的に推進するというのが目的でございます。そして、具体的には、地域の関係者の協議を踏まえた市町村による地域公共交通総合連携計画の作成、それから、特定事業の実施に必要な関係法律の特例の措置といったことが1つ目。2つ目といたしましては、複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新たな輸送サービスの円滑化を図るための事業許可の特例等という部分。こういったことを目的としております。

必要性というところ、2つ目の四角囲いでございますけれども、もう重々ご存じのとおり、地域の活性化や観光あるいは都市活動、ユニバーサル社会、環境・安全といったことへの対応ということで、地域公共交通の活性化・再生が必要であるというふうに考えております。

法律のスキームといたしまして、大きく分けて2つの部分になっております。これは先ほど申し上げた中間とりまとめを受けた形になっておりますけれども、まずは、地域の公共交通再生・活性化につきまして、私ども国のほうでガイドラインというものを基本方針と法律で位置づけまして、この方針に基づきましてそれぞれの施策を実施していくということにしております。

その基本方針のもと、グリーンの1とございますけれども、1つ目の柱が計画の作成・実施ということになっております。地域の公共交通につきましては、先ほど来の議論にもございましたとおり、地域の多様な関係者というものが地域の公共交通をみずから考えていただくということが必要であろうということで、まずは協議会というものを法定いたしております。協議会あるいはその下の計画というものを書いてございますけれども、こちらの基本的に主体となっていただきたいと考えておりますのは、やはり地域の实情に最も精通している、あるいは住民に最も身近な基礎的な行政単位としての市町村ということを今回規定しております、市町村が中心となってまず協議会をつくっていただくと。そういった協議会の中には、もちろん公共交通事業者ということで、今回は法律上、鉄道事業あるいは軌道、バス、さらにタクシー、旅客船などの交通事業者を想定しておりますが、そういった公共交通事業者のほか、道路管理者、それから港湾がある場合は港湾管理者、それから警察である公安委員会、それからNPOも含んだ住民の皆さんといった方々による協議会をつくっていただくということを考えております。その右を見ていただきますと、その協議会につきましては、法律上、協議会で決定した事項につきましては、協議会のメンバーは尊重義務がかかるというふうなことになっております。あるいは、この計画をつくる関係者による提案制度など、それから、協議会のメンバーの公安委員会、住民以外の方々には参加要請応諾義務と。協議会に出てくれと言われれば、応諾していただく義務がかかるといったスキームでございます。

そして、その協議会におきまして、その下に四角囲いにございますような地域公共交通総合連携計画というものをつくっていただくというふうに考えております。この計画には、この四角の右のほうに小さく書いてございますけれども、基本的に、地域住民や観光客のための公共交通サービスの改善あるいは地域による利用促進活動など、さまざまな取り組み施策について書いていただくことを想定しております。その中でも、先ほどの中間とりまとめにもございましたように、特に重点的に取り組むことが期待されるようなメニュー、課題につきましては、その黄色の四角囲いの5つがございますけれども、先ほどのLRTの整備、それからBRTあるいはオムニバスタウンの推進、海上運送サービスの改善、ハード・ソフトの乗り継ぎの改善、地方鉄道の再生と、こういった事業につきましては、特に細かいことを申し上げますと、前の4つの事業につきましては、それぞれ計画をつくっていただきまして国土交通大臣の認定をとっていただく。あるいは、地方鉄道の再生につきましては、計画をつくっていただきまして届け出ていただくと。そうしますと、その下

の黒囲いの枠にございますように、法律上の特例措置あるいは予算の配慮といったものが支援としてご提示できるというふうを考えております。

具体的にその法律上の特例措置を申し上げますと、この中の1つ目のポツでございますけれども、例えばLRTに関しましては軌道事業というものの、これは現在、鉄道事業法では第1種から第3種ということで、それぞれ下物、上物、運営だけの会社というふうな事業形態がございますけれども、軌道事業はそういったものがございませんので、この法律に基づきますLRTの計画を認定を受けていただきますと、上下分離制度というものが導入できるといった軌道法上の特例。それから、その次のポツでございますけれども、LRTやBRTあるいはオムニバスタウンの推進という部分につきまして、例えば自治体が助成するLRTやBRTの車両購入費の部分につきまして、自治体が起債できるといった起債対象化ということで総務省のほうで認めてくれたということで、こちらでも法律事項となっております。それから、その他関係法律の特例といたしましては、こういったそれぞれの事業の計画を認定を受けていただきますと、それぞれの事業法、例えば道路運送法の事業許可なども、この法律の認定をもってみなすといった事業許可等のみなしの特例というものを出しております。それから、予算に関しましては、今回、新たに計画策定経費の支援というものを一部つくったり、現在、既に国交省のほうで関係局、関係予算、多数のメニューがございますので、そういったものを可能な限り重点配分あるいは執行段階において配慮するという方向で現在考えておるといところでございます。それが1つ目の大きな計画の部分でございます。

2つ目の柱でございますけれども、中間とりまとめにございました新たな形態による輸送サービスの導入の円滑化という部分でございます。こちらにつきましては、先ほどのDMVやIMTS、それから、法律で追加しております、水陸両用車と。こちらでも観光目的では導入したいという構想もあるようでございますので、そういった準備のためも含めまして、関連交通事業法の事業許可などの手続を合理化するといった措置を規定しております。

ざっと、こういった大きな2つの柱をもって地域公共交通の活性化・再生に向けて施策を講じてまいりたいと考えております。最終的に私どもの部会では6月を最終のご報告いただくめどいたしております、引き続き20年度に向けても関係予算などのあり方なども検討していきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【委員長】 続きまして、地方公共団体と事業者との連携の取り組みの事例につきまして

てご説明をちょうだいしたいと思います。先ほど旅客課長のご説明にもありましたように、バス事業の活性化は、関係者が一体的・総合的に取り組むことが有効でございます。バス事業者の努力だけではバスの活性化に限界があるという面もございますので、この委員会にご出席いただいております盛岡市、三郷市、両市では、他の地方公共団体に先駆けてバスの利用促進に取り組んでいらっしゃいます。そこで、盛岡市、三郷市の取り組みにつきましてご説明をちょうだいしたいと思います。

なお、限られた時間で恐縮でございますけれども、おのおの15分をめぐりご説明をちょうだいできれば大変ありがたく存じます。

それでは、盛岡市さんのほうからよろしくお願い申し上げます。

【オブザーバー代理】 それでは、時間もございませんので、今回はオムニバスタウン事業をした際の事例についてに限ってご紹介させていただくということにいたしました。

初めに、盛岡市のオムニバスタウン事業の内容について簡単にご紹介いたしますと、特徴は、ゾーンバスシステムを実施したというところでございます。このシステムは、住宅地を循環する支線バスと、それから住宅地と都心部を結ぶ基幹バス、そして都心部を循環する都心循環バスなどでバス路線を構成することによりまして、運行ダイヤの定時性の確保や、限られた車両を効率よく運行することができるというものでございます。このシステムのポイントにつきましては、バスターミナル、ハイグレードバス停などの整備によりまして利用環境の改善、バスロケーションシステムによる利用者への積極的な運行情報の提供、乗り継ぎ割引料金の実施による運賃の割高感の解消など、さまざまな施策をセットで実施したということでございます。

2ページのオムニバスタウン事業を実施する前の市とバス事業者の関係でございますが、実施する前の市のバス担当は商工担当のほうにあったものでございます。現在のような公共交通の担い手というような立場よりは、むしろサービス産業を行う一事業者と市の担当部局という立場だというのが強かったというふうに考えております。そのようなことですので、年に一度、バス関係者による会議、盛岡市はバス運営協議会でございますけれども、会議をするわけでございますが、市からは運行に関する要望を伝えるわけでございますが、それを行うかどうか、路線の新設・廃止、利用料金を含めまして、サービス内容はほとんどバス事業者に任せていたというような状況でございます。また、バス事業者相互のつながりがほとんどなくて、複数のバス事業者が同席する会議の発言はいわゆる建前的なものでございまして、会議は形式的なものにならざるを得ないというような状況でござ

ございました。

次に、事業実施の背景でございますが、オムニバスタウン事業を共同で行うことになった背景のキーワードというのは、交通渋滞問題ということでございます。盛岡市の場合には他都市と同様、自動車交通の増加に伴いまして道路整備が追いつかないということで、朝夕の主要幹線道路では慢性的な渋滞が発生し、市民からも渋滞解消が強く求められておりました。市では時差出勤運動とかノーマイカー運動などの施策も行ったわけですが、抜本的な解決にはなかなかならなかったということでございます。一方、バス事業者のほうも、マイカー利用者の増加に伴う利用者の減少、盛岡市の場合、この当時ではピーク時よりも半分以下にバス利用者がなっていたわけでございます。これによりまして、渋滞によるダイヤの乱れが拍車をかけて経営がだんだん深刻化してきたというような状況でございました。その結果、バス利用者を増やしたいというバス事業者の思惑と、それからマイカー利用者の増加に歯どめをかけて交通渋滞を緩和したいという市の思惑が一致いたしまして、オムニバスタウン事業を実施するという事になったわけでございます。

次に3ページでございますが、オムニバスタウン事業の実施体制でございますが、事業を実施するに当たりましては、計画を策定して、国の地域指定を受けなければならないということですが、計画をつくる上で一番懸念したのは、事業者間の利害関係の調整をどうしようかということでございました。当時のバス事業者は、会議なんかに出てきてもお互いに口も開かないような感じでございます。このため、事業者間の利害調整をどのようにすればということでの危機感もございまして、このため盛岡市の場合、岩手県のバス協会の力をかりるということにいたしました。計画の策定あるいは実施する際の会議は、バス事業者はもちろんでございますが、バス協会にもご同席いただきまして、何でも必ずバス協会を経由するような形をとっております。バス協会には、計画の策定・実施それぞれの段階において、事業者間の調整、バス事業者の意思の統一など、市とバス事業者の中に入っていただきまして、オムニバスタウン事業が円滑に進むように大変ご苦労をかけております。このようなことを繰り返しながら、だんだんとこの3者の信頼関係が深まっていったのではないかとこのように考えてございまして、市のオムニバスタウン事業が成果を残すことができたのもバス協会のおかげだというふうに思っております。

このような状況を踏まえまして、平成12年2月、オムニバスタウン事業の地域指定を受けまして、本格的に実施をすることになったわけでございますが、この事業実施に当たってのおのおの役割分担ということでございます。行政とバス協会は、ミニバスターミ

ナルやハイグレードバス停のインフラの整備を責任持って取り組むと。それから警察は、バス走行速度の向上のための交通規制、PTPS等の設置、それからバス事業者は、運行サービスの提供に責任を持ってもらうという枠組みで取り組むということになりました。それぞれが自分の役割に責任を持って取り組む体制がとれましたので、これ以後、事業の展開がスムーズになったと思っております。特に交通規制を担当いたします警察でございますけれども、地元の警察署に行きますと、どうしても現場ということではなかなか新しいものをやってくれないという傾向がございます。ですから、私たちは、今でも直接県警本部のほうに実際に行って、その担当と上からおろしてもらうというような手段を1つとっておりまして、そういった形になると比較的新しいものもできるんじゃないかというふうに考えております。また、ゾーンバスの実施に当たりましては、乗り継ぎ等もございまして、住民の反対がかなりございました。これについては、市とバス事業者と一緒に説明会を何回も開催いたしまして、住民の理解をある程度得ながらスタートしたというようなものでございます。

次に、事業者との協力体制のもと実施した場合でございますが、成果について若干ご紹介いたします。都心循環バスの「でんでんむし」につきましては順調に利用者を伸ばしております。平成17年では115万人、今年度は120万人を超えるのではないかとこのように言われております。この「でんでんむし」につきましては、市民の日常の足というばかりでなくて、観光、修学旅行生にも大変ご利用いただいております。特に旅行者からは、修学旅行先を選定する際の一つの重要なポイントとなっているというふうに聞いておりまして、観光の面でも寄与しているのかなというふうに考えております。一方、3地区に導入したゾーンバスシステムでございますが、松園地区につきましては、導入後、年平均4%で、現在でも利用者が増加している傾向にございますが、青山地区は、システム導入後は増加はいたしましたが、それ以降は横ばい。それから、都南地区につきましては、バス専用レーンが設置できる路線がないということもございまして、非常に苦戦を強いられているというような状況でございます。

最後に、これまでの経験から、今後のバス事業の活性化のポイントとなる点を考えてみたものでございます。1つは、主役は住民ということでございます。バス事業者各社のそれぞれのいろんな御家事情はあると思っておりますけれども、住民には全く関係ないということだというふうに考えております。例えば同じ場所にある各社ごとのバス停とか、系統別に交差点周辺に同じ名称のバス停があるということなどは、利用する人にとっては非常に不

便だというふうに考えております。大事なのは、住民のニーズにこたえたサービスを提供し続けるということだと思います。また、新しい利用者を獲得せずに、限られたパイを奪い合っている状況が変わらなければ、バス事業者の将来は見えてこないのではないかとこのように考えております。そのためには、バス事業者がお互いに連携を図りながら、住民のニーズを的確に把握して事業展開していただきたいというふうに考えております。経験からいいますと、住民のニーズは、バス路線はわかりやすく、決まった時間にバスがバス停に到着して、決まった時間に目的地に着く、使いたいときに使う、極端に言うところだけでございまして、バスロケとかハイグレードバス停というのはあくまで支演出であって、住民が求めているのはこういうことではないかというふうに考えております。

2つ目は、バス事業者間の調整役が必要ということでございます。行政が常に目を向けているのは住民に向けているということであって、決してバス事業者に向けてないということでございます。事業者間の調整に時間を費やされて、事業の実施に支障を来している自治体もあるとお聞きしております。盛岡市に限らず他の自治体も同じだと思いますが、事業を実施する場合は、少ない職員で最大の効果を期待されております。この限られた人と時間を十分に使うためにも、事業者間の調整を行うシステムづくりが大切というふうに考えております。盛岡市の場合、この調整をバス協会がやっていたおかげで、大変恵まれた環境で、現在、事業実施していると思います。以後、現在も同様をお願いして、バス協会さんの中にいらっしゃりながらバス事業者との調整を図っているというような状況でございます。

以上、簡単ではございますが、盛岡市の紹介でございます。

【委員長】 ありがとうございました。

では、引き続きまして、三郷市さんのほうからよろしくお願い申し上げます。

【オブザーバー代理】 三郷市でございます。

1枚目なんですけれども、三郷市とバス事業者による協働の取り組みということで幾つか挙げてございます。1つは、三郷市バス利用促進協議会の設置。また、平成17年8月に開業しましたつくばエクスプレス開業に向けたバス路線網に係る調査の実施。それから、TX開業などに伴う住民参加型交通利便の推進に関する調査。それから、三郷市、ESTモデル事業の指定を受けておりますので、それに関連する調査等にもバス事業者の協力をいただいております。また、バスICカードの実証実験、バスICカード導入に向けた調査にもバス事業者にはかかわっていただいております。それと、今年度、6番目は、つく

ばエクスプレス開業から1年経過しておりますので、その検証をするということと、今度、武蔵野操車場のほうに大型のショッピングセンターができる予定になっておりますので、それに伴うバスの再編成、こちらのほうの調査にもかかわっていただいております。それから、17年度に引き続き18年度もバスICカードの検討を行っております。それと、前年の調査を踏まえまして三郷市公共交通情報相互提供システム等運営協議会、これにもかかわっていただいております。それから、CO₂削減アクションプログラム、これも全国で14か16ぐらいだったと思うんですが、指定を受けておりまして、その実施に向けて協力をいただいているところでございます。

では、随時ご説明をいたします。

まず、三郷市のほうで平成13年にバスの再編成の1回目を行いました。その再編成の事前の調査は、市で住民の声を聞いて実施したところでございます。その中で住民側は、最低3本ないし4本の運行本数が欲しいということがございましたので、TDM実証実験の実施地域の申請をいたしまして、認定を受けたところでございます。このTDM実証実験は、この1から6まで、バスの6路線の新設。それから既設路線の改善。それからサイクル・アンド・バスライド、たしか10カ所ぐらい増やしたと思います。それから、違法駐車防止指導、交差点改良、信号調整の実施。また、交通規制、通行区分の見直し、これは現在も協議中なんですけど、来年度、三郷駅は大幅に改良される予定になっております。こういったことが主な内容でございます。

三郷市がなぜこのTDM実証実験の認定を申請したかといいますと、地域コミュニティバスはバス事業者による運行でございます。三郷市はお金がありませんので、補助金は出さないという前提でございます。そうなりますと、どうしてもバス事業者は慎重になって、利用者と運行サービスにギャップが出てしまうのではないかと。そこで、国と市が2年間という限定の中で支援できることによって、一步踏み出した運行サービスができるのではないかとということで申請したところでございます。その結果としまして、地域循環バス調査における市民が期待するサービスに近いものができたと。一番多いところでは1日77往復ということで、非常に多い運行本数を確保してくれた事業者もございました。その結果として、すべてとは申しませんが、移動手段としてバスが選択できるバランスのとれた交通、このようなことに寄与してきたのではないかなと思っております。

次の絵は、三郷市の財政負担です。これは、地域循環バスの調査から2年間のTDM実証実験で市がどのぐらい負担したかという部分です。調査関連、これは、2年間の調査の

中で、1回目はTDM実証実験前に調査をいたしました。それから、TDM実証実験期間中にバスフォローアップ調査というのを2度行っております。そういった調査費等で1,300万。走行環境整備、道路拡幅であるとかカーブミラーを大型化するとか、そういったさまざまな道路環境で1,300万。それから、インフォメーション関連ですけれども、これはバスガイドブックというものを出しました。全戸配布しております。試験運行もやっておりますので、試験運行のときの広報費、こういったところで約500万。それから、TMD実証実験の、実際には2年間ということですが、運行を開始してから1年数カ月なんですが、その間で5,500万円の補助。おおむね8,600万の支援をしております。

バスのTDM実証実験を通しましてバスを始めたわけですが、平成15年の9月に三郷市バス利用促進協議会というものを設置いたしました。これはなぜかといいますと、平成17年の8月にTXという新しい鉄道が走るようになっておりましたので、それがちょうど三郷市の中央を通る関係で、それに合わせたバスの再編が必要であろうと。その中でさまざまな方々のご意見を聞こうということで実施したものでございます。それから、フォローアップ調査の中でも、電車とバスの連携とかそういうことが求められておりましたので、設置をいたしましたところでございます。ここに書いてある①番から⑧番までということで、公共交通全般に対しての検討をしようということで設置しております。

次ページをお願いします。国・県・関係者がバス利用促進協議会の構成メンバーになっております。国道事務所、運輸局サイド、県、警察、都市再生機構面整備担当も入っております。鉄道事業者として、JRとTX。それからバス事業者、三郷は6社あるんですけれども、6社が入っております。事務局として三郷市と。これ住民代表とタクシー事業者を入れますと、地域公共交通会議に発展できるのではないかなと思っております。現在のところはちょっと休眠状態ということなんですが、ほかの委員会が多うございますので、なかなか対応できないということで、今度の武蔵野操車場跡地の開業に向けては、もう一度これで協議する必要があるのかなと思っております。

これまでの協議事項としましては、地域コミュニティバスの改善、フォローアップを受けた地域コミュニティバスの改善、TDM実証実験の効果分析・バスフォローアップとか、TXとインターA地区、これは14ヘクタールの大きな商業施設なんですけれども、そのプロジェクトを踏まえたネットワーク。それから、三郷中央駅及びインターA地区のバスターミナル、こういったものの検討。それぞれここに書いてあるとおり、さまざまなこと

を協議しております。このインターA地区のバスターミナルにつきましては、事業者サイドが駐車場を削ってバスターミナルをつくりまして、そこの屋根等は事業者がつくると。ただ、その屋根等をつくる時には、スーパービバホームというところがそれをなりわいとしているところですから、相当安く市が仲介をしましてつくっていただいたりしております。それと、ちょっと申しおくれましたが、バス事業者が新しい路線をつくる時には、道路番号とか道路の距離、バス停間隔距離等は、市のほうで道路台帳のデータがありますので、それですべて我々のほうで出して事業者の負担を軽減すると、こういったことも実施しております。

それから次、じゃあ、どんなようなことをやったのかと。繰り返しになるんですけども、三郷市におけるつくばエクスプレス開業に向けたバス路線網の調査というのは、これは平成16年度に公共交通活性化総合プログラムの中で実施いたしました。既存の路線をベースにしまして、三郷全体をバスの開発予定地を踏まえまして実施したところでございます。これによりまして、従来、三郷駅と新三郷駅、それと三郷市役所が乗りかえ地点だったんですけども、これにピアラシティと三郷中央駅を加えた5つの大きな乗りかえ地点のあるバスに再編成したところでございます。こちらの調査につきましては、バス事業者への意向調査と、バス事業者皆さんお集まりになっていただいた協議の中で実施しております。住民の方には、その前年度に行いましたバスフォローアップ調査で意向を聞いておりますので、それを踏まえたということでございます。

それから、次のつくばエクスプレス開業などに伴う住民参加型の利便施設というのは、これは情報提供システムでございます。これは東京理科大学教授に委員長になっていただきまして実施いたしました。これは、三郷駅においてバス、鉄道、自転車、これを相互に提供していこうと。駅からおりればバスの時刻表がわかる、駅前広場で電車の時刻表がわかる、自転車駐車場で入り口に出たとき電車の情報がわかる、そういったものでございまして、現在、NTTと沖電気グループのほうで構築に努めていただいております。今年度中に設置できる予定になっております。フローとしましてはこちらに書いてあるようなものでございます。

それから、平成16年12月28日に環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業に関する調査、こちらが認定されまして、17年度から19年度までがESTモデル事業の実施期間になっております。三郷市、八潮市ということで申請しております。こちらのほうは、プロジェクトチーム会議というのが非常に大きな会議で、全部で三十数名いるん

ですけれども、こちらのほうにもすべてのバス事業者が委員になっていただいております、調査も行っておりますし、また、バス利用の状況ですね、毎年11月1カ月の情報はすべての路線の利用人数等を出していただきまして、その変遷を見て、その中でCO₂の削減にバスがどのぐらい寄与しているか、実際のところは、自動車が非常に多いので、全体としてはCO₂は上がっているんですけれども、バスは抑制効果が確実にあるというように私どもは認識をしております。

その次のページとその次のページが平成17年度のPDCAでございます。バスのほうは、公共交通全体では昨年度は0.5%の目標値は達成していないんですけれども、0.2の増加であるとか0.3の増加であるとか、これは国が求める公共交通の0.15よりは多くなっているという状況でございます。それから、インターA地区につきましては、当初は全くバスを想定してございませんでしたので、7%目標で、平日は達成していて、休日は達成していないんですが、これはそもそもとしてバスを入れなかったらすべてこれが自動車で来てしまうということで、バスを入れた効果が出ているのではないかと思っております。それから、目標③の1便当たり12人ということでございますが、これは達成はできてないんですけれども、12人に満たないところなんですけれども、路線によっては路線距離が非常に短い中で相当の人を運んでいるということで、採算性のアップである路線もございまして。こちらのアクションのほうは、18年度、19年度に向けてこのような取り組みをしたほうがいいんじゃないかというところでございます。

次に、企画切符型のバスICカードの導入によるネットワーク関連調査でございます。こちらのほうは委員に委員長をお願いいたしまして、平成17年度に調査を実施いたしました。こちらのほうは、三郷においては小さなバス会社が3社ございまして、どうもバスネットのほうに導入するには少し負担が大きいということで、鉄道のフィーダー交通というものだけに着目しまして、その3社が共通で使えるICカードが必要ではないかということで調査を実施したところでございます。この調査につきましては今年度も継続的に調査をしております、今年度、委員会とワークショップを開きまして実施しているところでございます。今、候補としては2社挙げておりまして、クラリオンさんのグループ、もしくは日立電鉄さんグループ、この辺でできるのかなと。個人的には、日立電鉄さんのほうは整理券自体がICタグでできるということで、すべてのODがとれるということで、非常に有力かなと考えてございます。

それから、実証実験のほうも、これはマイスカイ交通にご協力していただきまして、昨

年度実施したところでございます。この実施に当たりましては、商工会を通じまして市内の業者にもお願いしまして、ピアラシティ路線と、新三郷駅と三郷駅、三郷中央駅を結ぶ路線、これに限定しまして調査を実施したところでございます。事業者のほうでも、ピアラシティではお帰りバスサービスの券を出していただいたり、あとミスタードーナツでは3割引きとか、そういうこともやっていたいております。

それと、先ほど申しました今年度の事業ですけれども、TXの1年経過後の状況をつぶさに見ていこうと。これは系統の変更とかが必要なところも大分見受けられますので、そういうものが報告書として上がってくるのではないかなと。それを踏まえて19年度の早期に変更していく必要があるかなと思っております。こちらのほうも中村先生に委員長をお願いしてございます。

それから、地域限定、先ほどのICカードです。こちらのほうも2年目に入りまして、今年度はより実現に向けまして吉川市まで拡大しまして、吉川市の商工会等も入っていただきまして、これは昨年度もジャパントローズとかスーパービバホーム、イトーヨーカドー、こういったところに入っているんですが、今年度もお入りになっていただいているところでございます。

それとあと、三郷市公共交通相互提供システム等運営協議会というのを立ち上げまして、これ、国庫補助をいただきまして、今、進めているところでございます。全体で最終的には5,000万ぐらいでおさまるんですけれども、各鉄道事業者、バス事業者の方にもご負担いただきまして、それから自転車駐車場整備センターにもご負担いただき、三郷市も1,000万ちょっとのお金を出しまして、国庫補助は大体1,700万ぐらいに落ち着くのかなと思っております。その中で、まず三郷中央駅から始めまして、次に新三郷のショッピングセンター、大きなのができますので、そちらのほうに展開、最後には三郷駅へということで、多分3年か4年はかかるんじゃないかと思うんですけれども、実施していきたいと思っております。内容につきましては、ちょっと時間がありませんので、後ほどごらんになっていただければと思います。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから、以上ご説明いただきましたことにつきましてご質問あるいはご意見をちょうだいしたいと思います。私がサムアップするまでもないと思いますけれども、事務局からは、国、地方公共団体、バス事業者、おのおのが果たすべき役割があって、その役割分担を明確にした上で事業者と地方公共団体が連携を強化していく必要があるのでは

はないかと、こういうご趣旨の説明だったというように思います。

それでは、どなたからでも結構でございますので、ご質問、ご意見を承りたいと思います。

【委員】 書類を説明していただきまして、ほんとうにうまくまとまってきたなという感じです。私は事業者のほうでございますけれども、バスの事業者というのはほんとうに、私、いつも思うんですが、私たちの仕事は天から与えられたような仕事だと思っているんです。オーバーな言い方をしますと、24時間働いておりまして、皆さんがほんとうに段落する時間でもバスだけは絶やすまいと。最近は夜間のバスもありますし、都市間バス等は夜が主体でございますので、そういう状況なんですけど、この中で特にうれしく思ったのは、市町村とバス事業者とパートナーシップを組んでいて、やっぱりうまくまとまらないのはどうもその辺のような気がするんです。例えば私たちバスの事業者はどうもあんまり恵まれた収益は受けてないんですが、例えば低床バスをつくるにしても、環境対策のエンジンや新しいバスを買うにしても、補助金をいただいています。あるところでは出す、ある市町村は出さない、やっぱり協調補助ですから、出てこない。こういうような問題が絶えずありまして、それから、ほんとうにそういう点では私たちの仕事は住民の人たちが安全で安心に乗れるバスというのを、最近でこそ私たち事業者はまとまっておりますので、ぜひそれらを認識していただきたいということだったんですが、それらを認識していただいて、今年は法律でも国会に出してもらおうという大変ありがたいような感じがいたします。

ちょっと感想を幾つか述べさせていただきますと、数年前、外国へ行って、バスの将来というのはどういうんだろうと思いましたが、北欧とかアメリカ、イギリスあたり、特に先進国ですが、路線バスはほとんどもう民営ではできない状態になっているんですね。地方自治体が業者に運営を委託しておるような状態です。たまたまその状況を見ましたら、5年間とか6年間という入札でやっておりますんですけども、ですから、その契約の中で、1日何回、どこを走るといような契約がきちりできておりまして、契約どおり立派にやるんですが、もうサービスなんていうのは一つもありません。にこりともしませんし、お客さんを増やそうという努力もない。これがやっぱり契約社会の多少弊害かなと思うんですが、私は、日本のバスというのはどうしてもそこにバス事業者が一生懸命血と汗を流して、一生懸命知恵を出して、お客さんにいい気持ちで乗ってもらって、安心して安全で、その上でお客様を増やすという、そういう努力があったら、いつかの会議でもあり

ましたが、インセンティブのようなもの、自治体と事業者と半分ずつ負担が少なくなるというような、そんなものがこれから日本の社会に出てくるのかなと思います。人間の知恵を使わなくちゃいけないということをつくづく感じます。資料の中でもロンドンとかいろいろ出ていますが、ぞっとする話が1つあるのは、最近、自治体がバス事業をやめようということで、非常に熱意がなくなっている。ストックホルムに行って、そこを請け負ったフランスのある会社の同じ業者が日本のバスに既にもう目を向けておりまして、ある程度可能性が日本でもないかというところまで私たちの周りに来ちゃっているんですね。私たちのバス事業、事業者は熱意を持ってやろうとしておりますので、皆さんぜひ理解をいただいて、こういういい会議も持っていただくんですから、さらに努力しますけれども、ひとついろいろご指導いただきたいと。

それから、バスをやっているから、バスに乗ってもらうような努力。たまたまこの間、ある自治体の長が言っていましたが、県によって人のバスの乗り方が違う。1年に一番多いところは80回ぐらい、少ないところはその10分の1の8回ぐらい、こんなふうに差があるんですね。これはやっぱりバスの事業者が努力しなかったらその回数も増えないし、どこかに欠陥があるような気がするんです。これは私たち事業者の責任もありますが、ぜひご指導いただいて、健全なバスの運営を任せていただきたいという言い方はおかしいかもしれませんが、バスの事業者はやる気があるのでございますので、そういうことをひとつ理解していただきたいと思います。いろいろ私たち同業者の委員もおりますので、またその辺のご理解をいただきながらご意見を聞いていただければありがたいと思います。

【委員長】 どうもありがとうございました。基本的な流れはよろしいと。そして、バスの事業者はやる気が非常に強いんだという、私どもにとりましては大変心強いご発言だったというように思います。

【委員】 私は事業者ではありませんけれども、働くといいますか、全国の状況を少し見て、意見と要望をさせていただければなと思っています。

先ほど今回のテーマが関係者間の連携と強化ということで、バスの場合は生活交通でありますから、連携していることは大前提ですし、先ほど盛岡市、三郷市のいろんな取り組みを聞かせていただきまして、こういった取り組みができれば少しはバスも変わってくるのかなと思いますが、実はこれは地域公共交通部会も含めてずっとこういうスキーム、基本方針を聞かせていただいております、実現ができれば非常にいいなと思うんですが、各地域によっては非常に温度差がありまして、いわば交通を計画できるこの方針とか、いろ

んなモデルをもとに、コーディネートがほんとうにできるかどうかというのが一番の問題でありまして、実はそこのところを一番心配しております。確かに自治体・事業者間で話をしながら、先ほど委員も言われた提案型というのは非常にいいことだと思うんですが、じゃあ、だれがそれを基本的につくって、そして皆さん方の意見を聞きながらどう生かしていくかということが、そのコーディネーターがだれなのというところが一番の課題でありまして、そこのところを少し、だから私は、提案型というのは、つくる段階でいろんな提案をしながら、だれかが総括をされて、この問題について議論していくと。こういったものがなくてはなかなか前に進まないのかなという点が1点。

もう1つは、関係予算とかを言われて書いていますけれども、地域によっては、先ほどの三郷市のように、どこも自治体は財政が苦しい状況というのは非常にわかるんですが、そうはいつでも、計画を進めていく中でいろんな経費はかかるだろうと思うんです。関係費というのを一つの今の枠組みの中であまり物事を考えていくと、なかなか前に進まないのではないかなと。これは、自治体、国の役割だと思っていますが、やはり基本的な予算というもの、このモデルに対して従来の縦割りだけではなくて、少しまちづくりの視点を生かすのであれば、予算組みも含めていろいろ検討していかないと、計画倒れになってしまうんじゃないかなという、私どもは労働組合ですから、全国の状況、特に過疎に行きますと、財源がない、市町村の財政も悪化をして、こうやりたいんだけど、なかなか実施ができない。だから私は、協働参加型というのはものすごく賛成したんです。地域の商工会の皆さん、そして利用客の皆さんがそれぞれ応分のリスク・負担をしながら、みんなで生かしていこうということは非常にいいんですが、さりとて、やはり財政問題というのもしっかり方向性を出していかないと、この計画というのはなかなか生きてこないのかなという面で、一定、財政の問題もしっかりと総合的に裏づけできるような取り組みができるよう、ぜひ自治体の皆さんと国に要望したいという、この2点、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【委員長】 ありがとうございます。今、2点ほどご要望がございました。前者のコーディネーターの存在、おそらくきょうの事務局のご説明であれば、提案は関係各省がやると。そして、コーディネートする主体は地方自治体だというように私は理解しているんですけど、その辺を含めて、さらに、関係予算につきまして再検討の余地があるのではないかと、こういうご指摘でございますけれども、ご回答があれば賜りたいと思ひます。

【旅客課長】 資料の中でも、例えば相互性の確保とか、いろんな関係者間の調整とい

う言葉を使わせていただきましたけれども、少なくとも望ましい姿としては、やはり自治体、特に市町村レベルでいろんなコーディネートをやっていただくというのが、1つ目指すべき方向としてはあるのかなという気がしております。ただ、これまでの仕事のやり方、枠組みの中で直ちにそれができるのか、あるいはそういう体制が整っているのかと。ここはいろんな議論があると思いますけれども、方向としてはそちらを目指すべきではなかろうかと思っております。それから、予算につきましては、これも従来の枠組みがありますが、けれども、抽象的な言い方になりますが、方向としてはなるべく弾力的にといいですか、使えるものはうまく使っていくという方向が必要ではなかろうかと思っております。

【委員】 資料1の印象なんですけれども、こういう議論が何か行われること、例えば10ページから12ページにかけての模式図のような議論をいろんな形でしていったって、特に、例えば現状のわりと評判のいいケースがどのように整理できるかということを見ていただくことは好ましいと思います。ただ、きょうの議論から少し外れるかもしれません。もうちょっと魂が入ったというか、何かそういうことが大事なような気がしまして、例えば事業者さんでも、もっと運営とか計画とか上のほうに関与したいと思っている方がいて、一方で市役所のほうでは何かそういう能力があって、どちらがやるかとか、あるいは協力するかという考え方が大事なので、あまり今やろうと思っている人がいない状態でこういう議論をしてもしょうがないのかなという気がしました。

あとは、基本的にはケース・バイ・ケースで、どのように決まってもいいことだと思います。イギリスではもともとこういう議論がわりあい好きで、規制緩和後、またいろいろバリエーションが出てきたり変化してきたりして、こういう整理をすることが多いんですけども、どのように決まってもいいけれども、ただ、みんなが望んでいる役割分担ができたならば、それを制度とか、場合によっては契約とか、そういう形で裏切り者が出ないようにして後押しするというか、何かそういうことが中央の責務なのではないかという、そういう感じがしました。何かプロセスとかスキームとかいうのがこの議論の上に乗っかるのかなという気はします。

それからあと、運営と運行という言葉が出ていますけれども、英語のオペレーションという言葉にいろんな語義があって、それを使い分けているような感じだと思うんですが、逆に言うと、なかなか分けられないものという面もあると思いますので、むしろその中身で、例えば民間がやるべきことを運行と呼んで、だれがやるべきことを運営と呼ぶとか、何かそういうふうの中身から言葉へ行ったほうがいいのかという気がしました。

それからあと、ちょっと小さいことで1つつけ加えなんですけれども、BRTのご議論が8ページ、9ページにありまして、ちょっと今申し上げたことと同じようになっちゃうんですけれども、施設とか道路とか車両とか、そういうところに少しとられ過ぎていることと、それから、委員がいらっしゃったところで私が言うのも変ですが、何というか、アメリカ的な概念というんですか、例えばヨーロッパなどではクオリティバス、クオリティロールとかもう少し普通のバスと、このBRTと称しているものの中間にいろいろスペクトラムがあってという感じだと思いますので、ちょっと日本に合ったところの概念を入れられればいいので、あまり形式的なこととかイギリス的なことにとられずに進められることが好ましいのではないかと、そういう印象を持ちました。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。今、委員から3点のご意見をちょうだいいたしました。2点目の運営と運行、私の理解では、運行はバス運行であって、運営はそれを取り巻くソフト面だというように解釈したんですけれども、そこは違いますでしょうか。

【旅客課長】 ここはちょっといろんな理解があり得るのかもしれませんが、そもそも、もとの概念自体が委員の本から借用させていただいていますので、この理解が正しいのかどうかというのはいろいろあると思うんですけれども、私どもの意識としては、運行というのは、委員長がおっしゃったように、まさにバスの実運行といえますか、物理的な運行というイメージでございます。それから、運営というのは、主として経営的な面、財務的な面で資金をどう調達してその収支を合わせるのか、どうやって財務を成り立たせるのかと、そういうイメージでここでは使っております。

【委員長】 1点目と3点目につきましては貴重なご指摘だということで、これからの検討に活用させていただければと思います。

【委員】 私も事業者の立場で、バス事業というのはいろいろ関係者がいて、この調整だとか連携というのは非常に大切だという認識は持っております。

1つ要望なんですけど、資料3の地域公共交通活性化及び再生に関する法律案というところで、新しい交通体系というので、LRTだとかいろいろ新規の事業を交通の円滑化の中で考えていくときに、確かに協議会で議論する、そこには公共の事業者も入ったり、いろいろ入ってくるんですが、その議論のスタンプポイントというのが、地方としての活性化のためだとか、あるいは国から補助が出るからとか、そういう観点で、まずその事業ありきの形になりがちなんです。懸念するのは、先ほど資料1でコミュニティバスなんか

のケースがありましたが、本来ならコミュニティバスというのは交通空白地における運行ということなんです、それがだんだんと市街地にも入ってきたりしまして、ここにありますように、運賃価格の不公平感だとか等々含めて、既存のバス事業者にかなりのインパクトが出てくるというような問題があると思うんですが、そういう意味では、今後、こういうLRTだとか何かの需要予測だとかそういうものを考えていくときに、きっちりとした形で協議会が協議し、かつそれを評価する、その計画をエバリエートする立場の方々もきっちりそういうものを評価して、後世に禍根を残さないように、バス事業者もおかしくなり、新しいこういう事業者も採算がとれないというようなことにならないように、ぜひお願いしたいなというふうに思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。今のご要望、実は私自身も需要予測は何回かやったことがあるんですが、これは非常に難しいんです。一生懸命取り組んではいるんですけども、前提条件が外れちゃいますと結果が外れるということで、いたし方ないと言ったら大変言葉が適切じゃないんですけども、何とも対応しがたい部分があるんですが、さりとて、取り組む人間が一生懸命やらなきゃいけないというのは当然のご指摘だというように思います。今のご要望に関して、課長さんのほうから何かございますでしょうか。

【旅客課長】 まさにおっしゃるとおり、目的をはっきりさせる、あるいは評価をきちんとしていくという、そういうプロセスが必要だということが、きょう申し上げた資料1の中の考え方の一つでもあると思いますので、そういうことだというふうに理解しております。

【委員】 鈴木でございます。私もある種要望と、それから、それに付随した意見を少し申し上げさせていただきたいと思うんですが、私も、今回の国、自治体、事業者、この連携と役割分担、このことは非常に大切だと思っていて、実際にいろんな地域でかわっていく中でそういうことをずっと言い続けてきた手前、非常にありがたい形にまとまっているなというふうに思います。

1つだけ要望として申し上げるとしますと、実はこれも、実際に現場といいますか、実際にかかわっている場でいろいろやっていることなんです、やはり住民が直接かかわっていくことでスムーズに行くこともいろいろあるわけで、もちろん逆もありますけれども、ちょっとそこは目をつぶることにしまして、とにかく住民がかかわることによってプラスの面がかなりあるということを考えますと、できれば特に資料1の12ページの連携のあ

り方あたりのところにもう少し住民をかませていただけるとありがたいという気がしております。ただ、実際には、今までがそういう体制にはなっていないから、住民そのものもこういったことになれていない、あるいは、あまりに情報がなくてわからないという部分もありますので、これからの課題として、やはり住民を巻き込む形への移行というふうな段階での書き方にならざるを得ないかとは思いますが、いずれにしても、住民がかかわっていくことの必要性あるいは重要性といったようなものを少し入れていただくとありがたいというふうに思っています。

今は、住民は自治体に対しては、どちらかというともだまだ単に要望して何かやらせようというふうな段階なわけですが、いろいろと話し合いを重ねていく中で住民の方たちもわかってくれる部分がありまして、そういう意味では、地方自治体はそういった話し合いに向けてのきっかけづくりであったり、あるいは住民と今後協働していく上でのコーディネーター的な役割が求められるのかなというふうな気がしております。

それから、もう1つ申し上げた、あまりに住民が情報を持たないということについては、やはり自治体もそうなんですけれども、例えばバス事業者も、実際に今、この路線、この地域の路線がどういう状況にあるのかというのをもう少し情報開示してもいいんだろうなと。そのことによって本気で住民たちも考えてくれるようになるんじゃないかなというふうに思っております。

それからもう1つ、先ほどの盛岡市さんからの報告の中にもありましたバス協会なんですけど、私も盛岡市のオムニバスタウン事業をずっと見続けてまいりまして、やはり岩手県バス協会の果たした役割って非常に大きかったなというふうに思っています。そういう意味では、それぞれの県のバス協会、これが果たす役割、これは今後の、特に今回、連携ということを行っているわけですが、この連携の中で県バス協会の果たす役割は多分大きいものがあるだろうというふうに思います。私も幾つかの県のバス協会とおつき合いをしている中で、岩手のように非常に熱心かつ積極的に対応しているところと、それほどもないところと、実際にはちょっと温度差がありますが、そのことをやっていただければ非常に各地の事業がスムーズに行くのではないかなという感想を非常に強く持っています。そういう意味で、県バス協会の役割、少し高められないかなということと、それからもう1つ、先ほど委員のほうからもコーディネーターということがありましたが、もちろん、自治体がコーディネーターとして機能できるところまで行っていれば非常にいいんですけれども、仮に、実際すごく温度差があって、どこもみんな三郷市さんや盛岡市さんの

ような自治体ではないので、そういうことを考えますと、私は、地方の運輸局あるいは都道府県の支局の役割というものももう少し考えられてもいいのかなというふうに思っています。私も昨年、関東運輸局さん、今年度、中国運輸局さん、いろいろとお手伝いをさせていただいている中で、やはり運輸局がそれぞれの管内のことをかなりご存じで、しかも運輸局の中に非常に熱心な方がやっぱりいらっしゃいますので、そういう方たちに動いていただいて、地方運輸局の果たす役割というのももう少しクローズアップしてもいいのではないかというふうに思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。今、3点ほどご指摘をいただきました。私、ごもっともだなと思って伺っていたんですけども、いかがでしょうか。

【旅客課長】 住民の役割ということにつきましては、そうあれば望ましいということだろうと思います。これから今後のまとめの中で反映させていただきたいと思います。

それから、バス協会につきましては、おそらくこれも地域差がいろいろあるのかなという気がいたしますし、それから、いわゆる需給調整時代のバス協会の役割とちょっと違ってきているところもあるのかなという気も実は少ししております、その辺、少し勉強させていただきたいなと思っております。

それから、運輸支局、運輸局の役割、激励を含めてということであろうかと思えます。ありがとうございます。当然、私どももそういうことで役割を果たせればというふうに思っております。それぞれ得意分野、自治体との関係であると思っておりますので、その得意分野の中でいろんなことができればというふうに思っております。

【委員長】 ほかにご意見、ご質問、いかがでございましょうか。

【オブザーバー代理】 コーディネーター的役割で自治体が期待されているということなんですけれども、実際に自治体は情報をたくさん持っております。実はきょうも午後3時30分から三郷料金所スマートインターチェンジの準備会というのをやるんですけども、これは何のためにやりますかという、高速道路利用促進ももちろんあります。地域活性化もありますが、先ほど申しましたインターA地区というのが大渋滞をしております。その辺をスマートインターを使って渋滞をなくそうと。そういうことによって一般の自動車も通りやすくなりますから、確実にバスに移行するということはないかと思うんですけども、そういったものも情報を持っていますし、今後のインターの南部地区というところで、三郷市のほうは物流関係のものをやろうと思っております。この段階では、物流のほ

うで多分700人規模の大きな物流施設が2つ、3つできますので、そこはもう敷地内にバス停をつくったらどうかというような考え方もまちづくり担当と話をしたりしておりますので、自治体のほうに情報が、どの段階で事業者さんに出せるかわかりませんが、逐次、どんなまちづくりかと聞いていただけるといいと思います。

それとあと、道路整備の方法なんですが、三郷市の場合にはどちらかというと住民からの要望によって既設道路を整備していくところがあるんですけども、バス事業者さんのほうからも、県を通しては時々来るんですけども、直接土木のほうにバス事業者さんから要望書みたいなのは出ていないようですので、そういうものも積極的にやっていただけるとよろしいんじゃないかなという気はいたします。三郷市のほうでも今年、NEDOの補助を使いまして経路分析調査、三郷市から北は幸手までを含めて、通過交通、内々交通、内外交通がどういう状況にあるのか、どういう道路づけをしたらどこがよくなるのか、こういったことも調査しておりまして、そういった情報もできるとバスの路線もこんなふうによくなるかもしれないというようなことも出せるのではないかと考えております。自治体はまちづくりの情報を持っていますし、計画も出せるところは出していくということですので、伺っていただけるとほんとうはいいのかなと思います。

それとあと、これは先般の会議でもお話しした内容なんですが、財政面です。財政面はなかなか自治体は厳しいところがございますので、今の中では、赤字をしたところは補助金がもらえるんですけど、赤字のないところはあまり補助金をもらえないというところがありまして、あとは先ほど委員からありましたように、協調補助というのはなかなか難しい部分がありますので、道路財源等を活用したバス活性化交付金のような、市街化区域の面積と人口ですか、そのバランスで道路財源の一部でも出していただけると、その地域、地域でバス事業者さんと一緒に話をしながら、ここに力を入れていこうとか、三郷の例ですと新規事業者が多いものですから、三郷市内を走っているバスの62%はもう既にノンステップバスになっておりますので、かなり高い率だと思います。今、三郷がそういうお金が来たとき何をするかというと、多分、交差点改良に一番お金を使うようになるのかなと考えております。何かそういうようなことで、制度もあわせてお考えになっていただければ大変ありがたいと考えております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。お持ちの情報は有効活用するということが最も重要でございますので、ぜひ三郷市さんの事例を全国の自治体が参考にして、みずからの

ものとして実践していただけるような、そんな方策が望まれるというように思います。

それから、財政面に関して道路財源の活用をというご提案なんですが、これは多分、この小委員会のテリトリーを超えた問題になろうかというように思いますけれども、ご意見が提出されたということは明記しておいていただければというように思います。

時間がそろそろ参ったんですけれども、よろしゅうございますでしょうか。この際どうしてもというご意見があれば承りたいと存じます。

ありがとうございます。本日は連携強化ということを話題にいたしまして、今までこの小委員会でその重要性はご指摘いただいたんですけれども、きょう改めてそれが確認されたというように思います。ただ、その具体化に関しましては非常に難しい面がまだ多々残っているという点は否めないと思います。やはり市民全体といたしましてマイカーの利便性を最大限に享受しているという現実があるものですから、この中でいかにバス事業に対しての連携を強めるかというのは依然として大きな課題かと思えます。

また、前回の平成11年の議論と違ってまいりましたのは、地球温暖化防止の具体策が問われてきた、また、市街地の活性化の問題が深刻になってきた、公共交通機関の利用促進が強調されるようになってきたという点があるかと思えますので、この点も慎重に考慮していきたいというように思います。

公共交通機関の利用を促進していくためには、日常の生活パターン、まちづくりの生活環境を公共交通機関の利用を前提にしたものとしていく必要があるかと思えますので、それは一朝一夕にしてなし遂げるのは非常に難しいかと思えますが、関係の皆様方のご協力を得まして、着実に推進させていくという課題をクリアしていきたいというように思います。

本日、各委員の皆様方から出されましたご意見を踏まえて、実効性のある取り組み方策を確立していきたいと思えます。

なお、私から非常に些少な点で申しわけないんですが、資料1につきまして若干のことを申し上げさせていただければというように思います。

取るに足らない点ですけど、4ページの規制緩和後の状況の②のところでも再び「バス事業の規制緩和」という文字が入っているんですけれども、これは重複ですので、「バス事業の経営環境の変化」というようなことのほうがよろしいのではないかなという感じがいたします。

それから、7ページ、これは前も出された資料でございますけれども、そのヘッドに「速

達性、定時性に対する要望が強い」というおまとめをされておりますが、これ、パーセンテージを見ると、確かに速達性、間違いではないんですけれども、運行頻度とか運行本数のほうがむしろ要求されているのではないかなと、そんな感じがいたします。

それから、最後の12ページの「これからの連携のあり方」の「運営」のところ、事業者と地方自治体のおおのにおの、「主体性」あるいは「主体的」という表現があります。これ、場合によりますと、事業者、自治体が主体性を発揮しちゃうと、ここが衝突する可能性がある。そこに連携が必要なんだと、こういうようなニュアンスにご検討いただければというように考えております。

以上、広範にご議論をちょうだいいたしましたけれども、最後に、すべての資料を通しまして何かご質問やご意見を賜る点はございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日も、限られた時間の中で多くのご説明をベースに熱心なご審議をちょうだいいたしました。次回は、これまでの議論を踏まえまして論点整理を行いまして、最終的な報告書のイメージを固め、それをご議論いただくと、こういう運びになろうかと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後に、事務局から連絡事項等があればお願いしたいと存じます。

【生活交通対策室長】 次回の日程でございますが、3月29日（木曜日）10時から、場所はこの建物の10階でございます共用会議室を予定しております。ご多忙のことと思いますが、よろしくご出席のほどお願いいたします。

【委員長】 それでは、次回が3月の末ということで、具体的な報告書のイメージをご検討いただくということになろうかと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は大変お忙しい中を長時間にわたり熱心にご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

以上をもちまして散会させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —