

## 第4回懇談会における議論の整理等について

視点、論点等 (第1回懇談会で事務局から提示したもの)	今後整理すべき事項と整理に当たったポイント (下線部は十分な議論がなされなかったと思われる点)	第4回での意見	報告の方向性の 関係箇所
1. 地域公共交通の維持・改善について、輸送モードにとられない多様な関係者の取組みの核となる活動の促進			
<p>1-① 関係者の合意形成促進のための団体等の設置</p> <p>モード横断の視点で、シームレスな公共交通の実現、利用者本位の情報提供等を実現するためには、団体・協議会等の組織による関係者の合意形成を促進するための環境整備を図るための措置について検討が必要ではないか。</p>	<p>○公共交通の利用円滑化に関して、輻輳する関係者の協力による取組みが促進されるための方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・団体・協議会等の組織を必要とする場合におけるその役割についての考え方</li> <li>・団体・協議会等が有効な場合とそうでない場合があるのではないか。</li> <li>・具体的なケースごとに関係者の範囲、組織化の必要性などについて検討が必要か。</li> </ul>	<p>○団体や協議会に責任と権限をもたせることにより地域の公共交通を総合的に考える芽だしと考えて議論すべき。</p> <p>○公共的な空間の公益的な利用のあり方については関係者がみんな協賛して決めていくしかないのであれば、協議会のような組織の形成が交渉に伴うコスト低減の手法ということがいえる。</p>	<p>I 2 II 2 (1) II 3 (1)① II 3 (2)</p>
<p>1-② NPO等の位置づけ・支援のあり方、利用者意見の吸上げ</p> <p>①の場合において、利用者が自ら地域の交通を支えていく視点が重要であり、現在芽生えつつあるNPO等の活動の位置づけ、支援のあり方等についても検討が必要であるとともに、関係者による利用者の声を適切に吸い上げるものとなることも重要ではないか。</p>	<p>①地域公共交通の維持・改善における地域住民・NPOの役割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・②のような具体的方策を通じて、事業者や行政のみではなしえない内容の提案・要請が行われることが期待されるが、こうしたNPO等に対し、具体的に何か支援を行っていくことが必要か。</li> </ul> <p>②利用者の視点をどのように介在・反映させるかについての具体的方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・どのような意見をどのような仕組みで取り上げるべきか。具体的なケースごとに検討が必要か。</li> <li>・意見に対する対応について公表を行うこと等により適切な対応を促進することも必要か。</li> <li>・利用者、NPOからの多種多様な声や取組みを反映させようとする結果、かえって責任不在の状態となることを避けることが必要か。このような観点からは一定の適格性の判断も必要となるか。</li> </ul>	<p>○動いてくれる市民を掘り起こして活動してもらうための仕組みが大事で、そういう人に動いてもらうきっかけづくりを行政は行うべき。</p>	<p>I 4 II 2 (1) II 3 (1)①② II 3 (6)</p>
<p>1-③ モード横断的な取組みに対する支援措置</p> <p>さらに、関係者による取組みを促進していくための交通事業者等に対する支援措置、とりわけ、モード横断的な取組みに対する支援措置はどうあるべきか。</p>	<p>○モード横断的な取組みに対する具体的な支援措置のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的にどのような取組みへの支援を行っていくべきか。</li> <li>・現行の支援制度では不十分という意見もあるが、どこが不十分か検証が必要。</li> </ul>		<p>I 2 II 2 (1) II 2 (3) II 3 (1)①</p>
<p>1-④ 関係者の役割分担</p> <p>「官から民へ」「国から地方へ」という政策の流れの中で、地域公共交通の維持・改善に関する国、自治体、事業者、①の組織等関係者の役割分担はどうあるべきか。</p>	<p>○国、自治体、事業者等関係者の役割分担のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定されるパターンに応じて、実際に事業を行う者、支援を行う者、中立的に調整を行う者、その他利害関係者を分けた上で、それぞれの立場に応じた役割分担を考えていくことが必要か。</li> <li>・「官から民へ」「国から地方へ」という政策の流れとの関係で公共交通利用円滑化に向けての国、自治体、事業者等関係者の役割をどのように認識するか。</li> <li>・我が国の公共交通は基本的に民間事業者が担ってきたという経緯を踏まえると、上記のような役割分担がどのような場合に必要かということを考えていくことも必要か。</li> </ul>	<p>○施策の枠組みは行政が考えるにしても、その中でNPO等が活発に活動できるようにすることが必要。</p> <p>○警察にどのように主体的に取り組んでもらうかが重要。</p> <p>○個別のケースをひとつずつ解決していく中で国はどのような役割を果たしていくのが難しい。</p> <p>○国が基本方針を示しつつ個別事例の積み上げのミックスで施策を誘導していくことは諸外国でも行っており、このような中で個別の事例の積み上げの情報をきちんと提供していくことも国の役割としては重要。</p> <p>○基本はケース・バイ・ケースで個別の取組みの積み重ね、国の役割は重要だが、制度の枠組みづくりや調整役に徹し、実際のプレイヤーは関係者という整理も必要か。</p>	<p>I 2 I 3</p>

2. シームレスな公共交通の実現について			
<p>2-① 交通サービスの提供における調整の促進</p> <p>シームレスな公共交通の実現に際しては、関係者が特に輻輳し合意形成が難しい中で、交通サービスの提供に関し、交通事業者相互間の調整等を促進するような仕組みを検討する必要はないか。</p>	<p>○交通事業者相互間の調整を促進するための具体的方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業法、都市鉄道利便増進法のような調整の仕組みは考えられないか。</li> <li>・また、シームレスな公共交通に関連する情報を幅広く公表することによりCSR的な観点からの取組みを推進していくことが考えられないか。</li> <li>・行政が調整面で一定の役割を果たすとしても、民間事業としての経営判断との兼ね合いをどうするか。行政が役割を果たす上では、支援措置もセットとなり民間側の経営判断としても前向きに対応できるように検討されるべきではないか。</li> </ul>	<p>○交通事業が市場原理によっている中では情報公開を進めサービス水準について評価される仕組みも必要ではないか。</p> <p>○ガイドライン的なもので指標の達成に向けて関係者に努力してもらう仕組みが必要ではないか。</p>	<p>I 2 I 5 II 3 (1)①③ II 3 (2) II 3 (4) II 3 (5)</p>
<p>2-② 乗継情報の提供の促進</p> <p>駅等の交通結節点における鉄道・バス等の複数の交通機関相互の乗継情報の提供を円滑かつ効果的に進めるための方策を検討していく必要があるのではないか。</p>	<p>○乗継情報等の提供の促進を図るための具体的方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業法、都市鉄道利便増進法のような調整の仕組みは考えられないか。</li> <li>・乗継情報のみならず公共交通の利用に関する幅広い情報の提供についてその実施主体も含め検討していくことが必要か。</li> <li>・公共交通の利用に関する情報の提供に関する基準・ガイドライン的なものが考えられないか。</li> </ul>	<p>○交通事業が市場原理によっている中では情報公開を進めサービス水準について評価される仕組みも必要ではないか。(再掲)</p> <p>○ガイドライン的なもので指標の達成に向けて関係者に努力してもらった仕組みが必要ではないか。(再掲)</p> <p>○国が基本方針を示しつつ個別事例の積み上げのミックスで施策を誘導していくことは諸外国でも行っており、このような中で個別の事例の積み上げの情報をきちんと提供していくことも国の役割としては重要。(再掲)</p> <p>○交通に関する案内の仕方についてはもっとチェックしていくことが必要。案内表示はよくわかっている人が携わっているがそれが故に素人の利用者からみればわからなくなっている、という場合も多い。</p> <p>○案内表示の統一等は市民パワーで進んでいる地域もある。このようなパワーが発揮されやすいような環境を整備することが事業者への触発にもなるし、特に住民参加のメリットのある分野ではないか。</p> <p>○ローテクの活用、すなわち、人どうしの会話、ボランティアの活</p>	<p>I 5 II 2 (2) II 3 (2) II 3 (4) II 3 (5)</p>
<p>2-③ 交通結節点の利用における調整ルールの構築</p> <p>交通結節点の利用等に関し、交通事業者相互間の調整ルールの構築をこれまで以上に促していく必要があるのではないか。この場合、競争促進、透明性の向上、利用者の声の反映といった視点を踏まえたルールを構築する手法、特に行政が果たす役割は何か。</p>	<p>○交通結節点の利用における具体的な調整ルールのあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多種多様なケースがあり、統一したルールを決めるというよりも、それぞれの実態に合った解決方策について、競争促進、透明性の向上、利用者の声の反映といった視点をどう反映させるか、それを誰がオーソライズするかということを検討することが必要か。</li> <li>・交通結節点においては、限られたスペースの有効な利用が公益性にもつながるものとして、競争の視点だけではなく、安全、利便性の確保、環境等の観点から行政の役割が必要な場合もあるのではないか。</li> <li>・本件については特に関係者が多いため、この点を念頭に置いた措置を講じるべきではないか。</li> <li>・都市鉄道利便増進法により、大都市圏で駅施設と駅周辺施設とが一体的に整備される場合は整備計画の策定等に当たり協議会において一定の議論が可能となるが、それ以外の場合をどう考えるのか。</li> <li>・具体的に問題のある箇所については特に調整が進むような方策を考えるべきか。</li> </ul>	<p>○交通結節点においては所有者の管理権限の行使が基本だろうが、一種の公共的空間の公的な利用の仕方について立法政策としての議論はあろう。</p> <p>○公共的空間の公益的な利用のあり方については関係者がみんな協議して決めていくしかないのであれば、協議会のような組織の形成が交渉に伴うコスト低減の手法ということがいえる。(再掲)</p> <p>○結節点などで利害調整が必要な場合の既得権については一定期間ごとに再調整する等立法論で何かできないのか。</p> <p>○空港のスロット調整については国管理空港が混雑飛行場だからできている部分もある。</p> <p>○乗場がしょっちゅう変わって利用者にとってかえって不便にならないようにすることも必要。</p> <p>○基本はケース・バイ・ケースで個別の取組みの積み重ね、国の役割は重要だが、制度の枠組みづくりや調整役に徹し、実際のプレーヤーは関係者という整理も必要か。(再掲)</p> <p>○通常の駅前広場のように公的資金が相当投入されている場合は公共的な利用の仕方に踏み込んでよく、国は少なくともモデル的な好例を集めて情報発信すべき。</p>	<p>I 2 II 2 (2) II 3 (1)③ II 3 (2)</p>
<p>2-④ ハード整備との連携の促進</p> <p>交通事業者による既存ストックの有効活用という視点を中心とした中で、公共交通の利用促進に資するハード面の整備も関連して必要となった場合における整備主体等との連携をどう確保するか。</p>	<p>○ハード整備との連携の促進のための具体的方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路、駐輪場、P &amp; R用駐車場の整備と、利用面でのソフトの取組みの有効な連携が担保されるべきではないか。</li> <li>・ハード面が中心となった大都市圏の鉄道駅及びその周辺のシームレス化については、本年の通常国会に提出される「都市鉄道利便増進法」で措置されることを前提としつつ、それ以外のケースについてどのように考えていくべきか。</li> </ul>	<p>○特区的な手法で関係者の合意が図られれば、住民を含めた関係者の要請という形で公共投資が行われるような、従来の発想とは逆転した発想の取組みができないか。(再掲)</p>	<p>I 3 II 3 (3)</p>
<p>2-⑤ ボードレスな交通機関への対応</p> <p>ボードレスな交通機関について複数の事業法規の適用がある場合があるが、シームレスな公共交通という趣旨に沿って、縦割りの弊害に陥らないよう、その運用に当たって配慮すべきではないか。</p>	<p>○ボードレスな交通機関に対する事業法規の適用状況・運用状況の改善の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・このような交通機関が出現した場合に行政側が柔軟に対応できるようにしておく必要があるのではないか。</li> </ul>	<p>—</p>	<p>—</p>

3. 地域公共交通の維持・改善への地域住民等の多様な参加の促進			
<p>3-① 交通事業者のみでは対応できない場合への対応</p> <p>地域の公共交通の維持・改善について、交通事業の活性化を図ることを基本としつつ、交通事業者のみでは対応できない場合への対応をどう考えていくか。</p>	<p>○交通事業者のみでは対応できない場合の対応に関する具体的な方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・行政、利用者等による支援を積極的に進めるためにこれらの支援を行う者の意見が反映されやすい仕組みを考えることが必要か。</li> <li>・典型的な公共交通機関以外の輸送手段も組み合わせつつ、全体として公共交通の利便性を向上させていくことが必要ではないか。</li> </ul>	<p>○動いてくれる市民を掘り起こして活動してもらうための仕組みが大事で、そういう人に動いてもらうきっかけづくりを行政は行うべき。（再掲）</p>	<p>I 4 II 1</p>
<p>3-② 利用者・地域が参加意識を持つインセンティブの付与</p> <p>地域の公共交通の維持・改善を効果的に進めていくためには、利用者・地域が公共交通の維持・改善を自分のことと考えて参加意識をもつインセンティブを与えるような仕組みが必要ではないか。（支援のあり方やNPO等の果たす役割についての検討については1.に関連する部分もあり。）</p>	<p>○利用者・地域が参加意識を持つための具体的なインセンティブ付与の方法についての考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インセンティブの付与に当たって、利用者・地域の参加の要件化、当該地域の案件の採択にこれまでの取組状況の評価を反映させる等の方策は考えられないか。その場合、そのような判断の基準はどうするのか。また、このような手法が適用しやすい場合とそうでない場合に分けて考えるべきではないか。</li> <li>・行政、利用者等による支援を積極的に進めるためにこれらの支援を行う者の意見が反映されやすい仕組みを考えることが必要か。</li> </ul>	<p>○行政のイニシアティブによる公共投資や補助ということだと反対の議論ばかり出てくる面もある。地域の合意だからという盛り上げが公共投資や補助につながるような逆転の発想ができないか。</p> <p>○事業者等を参加させて、公共交通の活用による商圏拡大等のインセンティブを顕在化する仕組みはできないか。</p> <p>○インセンティブというすぐ赤字補填的になってしまいがち。そうではなく公的資金は基盤づくりに出されて、その上で運営は参加者が主体的に運営するという方向で支援のあり方の整理ができないか。（再掲）</p>	<p>I 4 II 2(1) II 3(1)①②</p>
<p>3-③ 他分野の施策との連携</p> <p>地域の公共交通の支援に関し、他分野の施策との連携に関する方針を明示すべきではないか。</p>	<p>○観光振興、中心市街地活性化、まちづくり等の地域振興や福祉施策との連携確保の具体的な方策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用促進の施策と連携した他分野の施策の実施にも一定のインセンティブが働くような方策が必要ではないか。この場合、どのような手法により連携を担保するか。</li> <li>・このような連携方策を考えることは、公共交通の利用円滑化を通じた地域の活性化としてとらえていくことが必要ではないか。</li> <li>・ユニバーサルデザインの考え方に基づく国土交通政策の構築についての検討の中で、公共交通の利用円滑化の取組みとまちづくりの取組みの有効な連携が図られるべきではないか。</li> </ul>	<p>○商業施設等の受益者も関係者として存在しており、彼らの主体的な取組みをどう引き出すか。</p> <p>○行政のイニシアティブによる公共投資や補助ということだと反対の議論ばかり出てくる面もある。地域の合意だからという盛り上げが公共投資や補助につながるような逆転の発想ができないか。経済産業省、国土交通省の都市部局等ともそういった議論を進めるべきではないか。（一部再掲）</p> <p>○今までのような事前の縛りのある形で金をつぎこんでいくのではなく、公的・民的規制の弾力化、分権化、自助努力といった昨今求められている要素ともうまくリンクさせながら、事業者を含めた関係者が積極的に協力しあって取り組むことが促進されるような支援制度の工夫が必要。（再掲）</p>	<p>I 3 II 3(3)</p>





