

第1回公共交通の利用円滑化に関する懇談会 議事要旨

日時：平成16年10月13日（水）17：00～19：00

場所：国土交通省1階共用会議室

- 本懇談会の議論の対象は「地域交通」か「都市交通」か「大都市交通」かターゲット別に重点的に行っていく必要があるのでは。
- 空港、港湾といった幹線交通へのアクセスや幹線交通と地域交通の連結といった観点からのシームレス化も必要ではないか。
- 本懇談会における議論は制度改正も視野に入れたものなのか。公共交通というものを考えるにはクルマ社会との関係も考慮せざるを得ないので駐車場政策や自転車交通についても議論が必要ではないか。
- 大都市では混雑や社会費用も大きいので道路との連携や駅前広場の整備などハードとソフトが一体となった施策が必要ではないか。
- 「シームレス」という言葉はだいぶ定着してきている話だが、シームレス施策についての評価をした上で議論を行うべきではないか。
- 地方中核都市よりもさらに規模の小さい地域については、これまでシームレスという発想すらなかったところがほとんどであるが、近年の市町村合併に伴って公共交通のあり方が議論されるケースも多いのでそういった地域の視点も議論には必要ではないか。
- 大都市以外の地域では公共交通機関が住民の選択肢にないところもあるという点に留意すべきではないか。
- 自転車対策については首都圏だけでも自宅から駅への移動などに数十万人が自転車を利用しているとのデータもあり、シームレスの議論では必要不可欠な要素ではないか。
- 地域の取組みのこれまでの好事例をとりまとめて公表してはどうか。地方では交通企業の株主として個人利用者が参画するなど利用者に支えられた公共交通が定着しているものがあり、事業者だけでなく利用者の視点も取り入れて考えることが重要。
- 例えば公益事業のうち電気や電気通信の分野ではessential facilityという理論でそういった施設をどうやって開放するか、その際の費用負担をどうするかといったことが議論されており、こういった話はモード横断的なシームレスな公共交通の実現についても応用できるのでは。合意形成の促進という点では、最近の電気事業法の改正で新規参入者と既存事業者と学識経験者からなる中間法人のようなものによる利害関係者の調整のスキームをとり入れた事例もある。

- 企業のCSR指標はこれまで「安全」や「環境」といった指標が代表的であったが、これからは「乗り継ぎ」や「シームレス」といった指標も考えられるのではないかと。法律上は努力義務であっても企業にとってはComplianceといった観点からの株主からの監督があり、規制まではいかなくとも実効性のある手法は考えられるのではないかと。
- 駅前広場のルールについては、個別事例により管理形態が様々であり、それを考慮せずに一般論として地域住民を入れた協議会をつくることとしてもなかなかうまくいかないのでは。
- 丸の内の無料バスについては「横に動くエレベーター」という考え方で運行されていると聞いており、採算ではペイしないが、街の賑わいにプラスになるという視点も考えられる。「まちづくりの一環としての交通」といった視点が必要ではないかと。
- 例えば駅前広場への乗り入れについて事業者間の調整については、独禁法上の視点と所有権との問題の観点から、実態について把握する必要があるのではないかと。
- バスロケやIT技術の活用といったことが紹介されているが、駅や停留所の表示などそもそもの基礎的な情報提供が不足している面がある。
- 情報提供については、必ずしも旅行者向けのものとなっていないケースも多いのではないかと。提供対象が地元住民か旅行者かで情報が変わってくるので相手を見据えた情報提供が必要。
- バス停位置がバラバラであったり、バス停からの足がないなど、日本の公共交通機関で最もシームレスになっていないのは高速バスではないかと。
- 高速バスについては、特に地方都市ではマイカーとの組み合わせにより利用されているケースが多く、パークアンドライド的な利用といった特殊な側面もある。
- バスマップが作成されている場合でも実はバス車内にしかおかれていない場合等がある。小さなアドバイスで解決できる側面も多くあり、地方運輸局、本省によるアドバイス、教育システムが必要ではないかと。
- 関係者の役割分担というのは重要な観点だと思う。
- 都市交通については、利用者自らに影響を及ぼすので利用者自身がよりよいシステムを考えようとする側面があり、資料の視点には賛成。競争の観点は重要であるが、公共交通全体の魅力を高めるといった視点で議論したい。

(文責 国土交通省総合政策局交通計画課 速報版のため、事後修正の可能性あり)