

## 第4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17年2月1日（火）15：30～17：30

場所：国土交通省11階特別会議室

単なる利用円滑化というだけでなく、団体、協議会に責任と権限を持たせることにより、欧州のような交通連合を進めるとか総合的な交通まちづくりを推進することの芽だしとすべきであり、国はこのような視点に立ったビジョンを提示すべきである。

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重要であり、そのきっかけづくりを行政には期待したい。また、NPOに丸投げするのではなく、地域における全体の計画についてはやはり行政が主体となるべきで、その中でNPOに活躍の場を設けるという関係になるのではないかと考える必要がある。

交通結節点においては、土地や施設の所有権を中心に何らかの調整の方法を考えていくことが基本となるが、所有権だけでは整理できない公共的な空間に対するある種の公的な責務のようなものに関する調整原理をどうするか、ということが今後の議論の軸になるのではないかと考える。

制度の前例としては、地方交通審議会のようなもの、鉄道事業法による情報公開による外部評価から最終的に命令にまで至るステップワイズの調整法、特区的手法、の3つが思いつくが、これらにより大体の整理ができるのではないかと考える。

問題は、警察や商業施設のオーナー等受益者に参加義務を負わせることが法的に可能かどうかということ。議論に参加さえすれば、マスコミ報道を通じた自立的なインセンティブ機能、ソフトなコントロール機能が働くのではないかと考える。

一種のアクセス権の考え方に立ち、そのためのガイドライン的なものを調整する場として協議会を設置するという認識。環境分野における環境効率性の指標化のように、アクセスのしやすさを指標で表し、これを企業、自治体、NPO等の各主体に落とし込むことができれば、CSR的な要素を活用した枠組みとすることもできるのではないかと考える。

問題意識は理解できるが、実際の政策として実現させるのは極めて難しいように思う。このようなローカルな話を国主導で行うことが時代錯誤であるとの批判がある一方、強制力のないガイドライン的なものを作っても実効性が期待できない。補助金にしても奨励的補助金が廃止の方向にある中で、国はどのような役割を果たせばいいのか。

イギリスでは、地方から提出されたプランのうち優れたものを国が認定して集中投資を行うローカルトランスポジションプランという仕組みがある。日本では補助金の是非の議論ばかりで使い方に関する議論がなかなかされないが、特に交通の分野においてはこのような例は参考になるのではないかと考える。また、補助金の交付について、枠だけを与える交付金的手法を活用することも重要ではないかと考える。

さらに、地域の良い事例をまとめて情報提供すること、個別のサービスレベルの評価・公表を行いインセンティブを働かせることなども、国の重要な役割と位置づけられるのではないかと考える。

案内表示については、よく分かっている人がその設置に携わっているため素人から見たら分

かりにくいということが起こっている。チェックの仕組みをうまく機能させるべき。

（案内表示の設置について、駅構内のみならず周辺の商業施設等様々な所有者・管理者にまたがる場合においてはなかなか調整が進まないということについて）ターミナル単位で公共的な空間の公益的な利用のあり方について議論・共通管理する枠組みができれば、交渉コストが削減され、解決できる問題なのではないか。

バスや路面電車の案内・デザインの統一化等についても、国からの強制ということではなく、協議会の場を活用して事業者側からの自発的な議論・取組みがなされれば良いと考える。

岡山のRACDAの例のように、案内表示の充実やサービスレベルの向上という点にこそ市民的な力が投入されるべきと考える。

案内表示の充実等について、必ずしもハイテクによる必要はなく、ローテクでも十分実効性の高いことができるのではないか。

交通結節点の利害調整において一番ややこしいのは既得権の問題。これを解決するために一定期間ごとに再調整する仕組みを導入することはできないのか。

羽田空港のスロット調整においては新規事業者への再配分を行ったが、これは国管理空港だからできたことでもあり、世界的に見てもこのような例はそれほど多くあるものではない。

既得権の問題においては、再配分の決定原理をどうするかということと組み合わせで考える必要がある。

新規参入で競争促進も大事だが、一方では乗り場が頻繁に変わって利用者にとって分かりにくいということも困る。利用者利便と競争促進との折り合いの付け方は極めて難しく、統一的なルールというものはなかなか見出せないのではないか。

交通結節点の利用に関する調整原理について、一般論というものは難しく基本はケースバイケースということにならざるを得ないと思うが、それらを個別に積み重ねれば合理的な解決方法を導くこともできるのではないか。その場合、国が全国の調整・解決のモデルケースを紹介することは極めて意味が大きいと考える。

基本はケースバイケースで個別の取組みの積み重ねであり、その点における国の役割は重要だが、一方で地方分権の流れの中では、国は制度の枠組みは作るが内容については地域の関係者で議論するという考え方もあるのではないか。

公共交通に対する認識、意義、必要性等に対する国民的な合意があまりないことが問題。公共交通や公共ということについてきちんと教育することも重要。

行政のイニシアティブによる公共投資に対しては反対の議論ばかり出てくる。地域の合意やプランが公共投資につながるような、逆転の発想に立った仕組みができないか。

事業者等は公共交通の利便性向上に対して潜在的なインセンティブを持っており、彼らを参加させてインセンティブを顕在化させるような仕組みづくりが重要。

公共空間の整備のあり方について、経済産業省や国土交通省の都市部局とも連携して議論を

進めてほしい。

インセンティブというどうしても赤字補填的になってしまい、結局インセンティブとして機能しないということがある。国は基盤作り・環境づくりに対して支援を行い、その上で運営そのものはあくまでも事業者の努力によるなど、支援のあり方についての整理が必要。

当懇談会の議論としては、単に今までのような支援を拡大するということではなく、これまでの支援のやり方では硬直的でうまく機能していない部分について、規制の弾力化、民規制の改善、自治体の自主性や地域住民の自助努力の促進といったことを図りながら、全体としてうまく機能する仕組みづくりを行うということが基本的な思想であると認識。

以上

(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)