

## 第2回 交通の諸問題に関する検討会

平成23年9月30日

**【事務局】** それでは、定刻となりましたので、ただいまから第2回交通の諸問題に関する検討会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、金曜日というこの遅い時間に、大変お忙しいところ、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。私、総合政策局公共交通政策部の〇〇でございます。本日、座長に議事をお願いするまでの間、進行を務めさせていただきます。

本日は副大臣にご出席をいただいておりますので、議事に先立ちまして、一言ごあいさつをいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

**【副大臣】** ただいまご紹介いただきました〇〇であります。

本日はご多忙の中、交通の諸問題に関する検討会にご参加をいただき、ありがとうございます。今回初めて参加される委員の方もいらっしゃいますので、改めて自己紹介並びに一言、ごあいさつを申し上げます。

このたび、9月2日に発足をいたしました野田内閣におきまして、国土交通副大臣を拝命いたしました〇〇であります。

第1回目会合におきましては、交通の現状を踏まえ、幅広いご意見をいただきましてありがとうございました。今回から年内いっぱいをかけて、テーマごとに議論をいただきます。本日のテーマは、生活交通の確保及びバリアフリー化の推進であります。生活交通の確保につきましては、離島をはじめ、地域のバス・鉄道といった陸上交通も危機的状況にあり、待ったなしの政策課題です。バリアフリー化の推進につきましては、バリアフリー法に基づき取り組みを開始して10年がたち、今般、平成23年3月に数値目標等を見直したところです。本日はこうした生活交通の確保及びバリアフリー化の推進について、皆様方に忌憚のないご意見をいただき、活発な議論をしていただきますよう、よろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** ありがとうございました。

本日は26名中17名の委員の方にご出席をいただいております。ただ、1委員におか

れます。おくれのご参加、K委員におかれましては、途中で退席されるとお伺いしております。

本日、第2回目の会合ではありますけれども、初めてご参加いただく委員がいらっしゃいますので、ここでご紹介させていただきたいと思います。

まず、D委員でございます。

【D委員】 Dでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 K委員でございます。

【K委員】 Kでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 M委員でございます。

【M委員】 Mでございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 O委員でございます。

【O委員】 Oと申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、カメラの頭撮りはここまでとさせていただきたいと思います。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。

配付資料一覧、議事次第、配席図のほか、資料2-1-1から資料2-2-3までと参考資料1をお配りしております。なお、委員の皆様方には第1回議事録も机の上に置かせていただいております。資料の漏れなどございましたら、事務局にお申しつけいただければと存じます。

本日の会議につきましては、報道関係者の方々に傍聴いただいておりますことを、あらかじめご了承くださいませようよろしくお願いいたします。

それでは、本日の以降の進行につきましては、座長をお願いしたいと思います。

座長、よろしくお願いいたします。

【座長】 ○○でございます。よろしくお願いいたします。

先回、副大臣からお話があったときに、離島の問題にご興味がおありであるということをおっしゃっておられましたね。今日はその関係で、生活交通の確保であるのと、バリアフリーの推進ということが議題になりますので、よろしくお願いいたします。

では、今日の進め方ですけれども、2件の話題を一緒に、まず資料の説明をいただきまして、それからご意見をいただきたいと思います。

ではお願いします。

【交通計画課長】 それでは、資料のご説明をさせていただきたいと思います。お手元

に資料の2-1-1、2-1-2、これが生活交通の確保についての資料、ペアになっておりますけれども、それからその後ろに資料の2-2-1と2-2-2と、バリアフリー関係の資料のペアになっております。それから参考といたしまして、地域公共交通の関係の事業の認定状況の資料が参考資料1としてついております。

それでは最初に、生活交通の確保について、早速資料2-1-2のパワーポイントの資料をざっとご紹介する形でご説明したいと思います。なお、この資料の前半におきましては、第1回目の資料にも登場しておりましたものが含まれておりますので、できるだけそういったところは手短にご説明をさせていただければと思いますので、ご了承いただきたいと思っております。

それから、生活交通ということがございますと、日常生活に必要な交通手段の確保ということになりますが、とりわけ今、地方部でいろいろと課題が顕在化しておりますので、今日の資料は大都会ですとかそういったところよりも、むしろ地方の問題を総じて取り上げさせていただいております。

なお今後、第3回目には利便性の問題ですとか、あるいは第4回目にまちづくりとの関係というのが出てまいりますので、都市の交通はどちらかというところのほうでご議論いただければということで、そういう趣旨で資料をご用意させていただきました。

では、お開きいただきますと、まず1ページでございますが、少子高齢化の推移と予測ということございまして、人口減少時代、超高齢化時代に向かっていくということでございます。そして、特に2ページでございますけれども、3大都市圏と地方圏に分けますと、地方圏のほうの方がより早く人口減少・高齢化が進展していくということでございます。3ページには、地方における高齢化が既に先行して進んでいるということが見て取れる図がございます。

4ページでございますけれども、まちの拡散というのがいろいろと議論になっております。ある意味で、このアンケート調査の結果の一番上のところでございますと、より安く広い手ごろな住宅を手に入れることができるというメリットがある一方で、一番下でございますけれども、高齢者など車を運転できない人にとっては不便になってしまうという、トレードオフの関係があるということでございます。

5ページでございますが、こちらは第1回目の資料にございましたが、少しご指摘を踏まえまして、人口密度等の数字を入れてございます。これは機械的に、バス停から600メートル、駅から1キロメートル以上離れているところに住んでいる人口の数字を調べた

もので、可住地面積あるいは人口、そのうちの高齢者の数という数字を拾ったものでございます。

6 ページでございますが、人口密度と交通機関の選択の関係があるという、これも前回ご指摘がございまして、それをあらわしておりますが、この四角いほうが自動車の利用率、丸いほうが公共交通の利用率でございます。下が人口密度の数字になっておりまして、左に行くとも地方、右に行くとも大都市というふうになっております。地方になりますと、最近一層自動車への依存度が高まっていることが見て取れます。

また、7 ページでございますが、そうした地方においては人口密度が低いこともございまして、公共交通、バスの採算がどうしても悪くなるという数字でございます。右側に行けば行くほど、これは地方部の地域を指しておりますけれども、平均しますと5割程度の収支率しか確保できないと。地域によってばらつきはございますが、そのようになっております。

また8 ページでございますが、いわゆる買い物難民ということが昨今言われております。600万人という推計を経済産業省の報告書の中で記しているものでございます。

9 ページは、それでは暮らしの中で、どういうニーズがあるのかということでございまして、大都市、中都市、町村と都市規模別に、やはりニーズが違ってございまして、地方になればなるほど公共交通機関で行きづらいと。また、右側に満足度というのがございまして、地方圏で約半分が不満、過疎地になりますと4分の3は不満という形になっております。

また10 ページでございます。そういった中で、どういう改善方策が求められているのかということでございまして、やはり鉄道やバスの増便、路線の工夫など、それから福祉タクシー、乗り合いタクシーなどの小回りのきくサービス等のニーズが高いというふうになっています。

それから11 ページは、地域から見て主な公共的な施設、ここでは病床数が20以上の規模の大きな病院でございますけれども、ある地区から、ゾーンから病院まで、この場合は2カ所の病院までの一般化費用の平均値をとっておりますが、それを自動車で、つまり道路を使って移動した場合と、公共交通、バス停まで歩いてバスに乗って行った場合との比較をございまして、真ん中の凡例の緑色のところが大体、時間的には10分程度の所要時間となります。青いところの一番濃いところになりますと、30分を超えるということでございまして、やはり公共交通のアクセシビリティが、かなりこういった地方

になりますと低いということでございます。

そういったことも反映して、12ページでございますが、実際のモビリティ、どの程度外出をしているかという点で見ますと、3大都市でも車が利用できない人は、利用できる人に比べてトリップ数が、左のほうでございますけれども、16%低いですが、地方になるとそれがさらに26%となり、徒歩とか自転車を除きますと、さらにこの格差が大きいというのが右側でございます。

それから13ページは、高齢化と運転免許の関係でございます。左下のほうに、運転しなくなってからの移動手段の変化というのを書いてございますが、当然のことながら鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する方が多いということでございます。最近、高齢者の方々に運転免許の返納を勧めておるわけでございますけれども、やはり高齢化に伴って運転操作が不適切なために引き起こされる事故が増えているということで、こういった面での対応も必要かということでございます。

それから14ページは、高齢者の方々も外出のニーズは非常に高いということを記しております、80を超えましてもほぼ毎日移動される方が、かなりおられるということでございます。

他方、15ページは居住地についての調査をしたものでございますけれども、やはり生計を立てている土地であったり、長年住みなれた土地から離れるというのは、高齢者になればなるほど難しいということを物語っております、若い方、15歳から29歳のところは緑色、できれば将来は別の地域に移りたいという方が地方部の集落にありますが、高齢者の方々には9割以上、住み続けたいご意向があるということも出ております。

そういうわけで、地方では高齢者が増えていく中で、移り住んでいただくのも限界があるということで、16ページでありますけれども、そうした非人口集中地区における高齢者の数というのは、このグラフにございますけれども、オレンジ色のところが65歳以上の方々の、総人口は減るんですが、高齢者に限って言いますと逆に増えていくということが、こういった地域で課題となってまいります。したがって、移動手段の確保というのは待ったなしの課題だと思っておるわけでございます。

次に、交通事業者の供給サイドはどうかということで、17ページでございますが、地方圏における交通機関分担の数字を示しております、富山県、高知県などで9割ほどが自動車のシェアになっているという状況でございます。その推移を記したのが18ページでございます。

19ページは、道路運送法に基づきまして旅客自動車運送事業が各種、サービス提供されておりますけれども、その区分を整理したものでございます。

20ページ、まずバスでございます。民間事業者約7割、公営でも9割以上が赤字ということでございます。21ページでございますように、年々廃止路線キロが出ておまして、平均すると年間2,000キロほど廃止されているということでございます。企業としての整理・再生も多くなってきている状況でございます。

22ページは、今回新たにつけさせていただきましたが、バスの事業がどのようになっているかということでございます。大体、全国に4万系統ほど乗り合いバスがございまして、左側の赤いところの20年度を見ていただきますと、そのうち2万8,000系統が赤字であるということで、2,700億ほど赤字が出ている。それを他の黒字路線の黒字で約1,100億程度カバーしているというのが、その右側の黒いところでございます。さらにバス事業者は、右のほうにございますが、高速バスとか貸し切りバスも営業しておまして、そういったところの収益をやはり1,000億程度回すということで、何とかこの赤字をカバーしようとしておりますけれども、それでも赤字が解消されませんで、行政の補助が600億ほど、国が20年度では80億、地方が5百数十億という状況になっているということでございます。

一方、乗り合いバス事業の収支、23ページを見ていただきますと、今のようなことで赤字が出て公的な支援というものが行われているわけでございますけれども、収入が減る中で経費のほうもかなり合理化が進んでおまして、右側の走行キロ当たりの原価も年々下がってきております。昨今、燃油費の高騰で、逆にこの赤い「その他経費」が膨らんでいるという状況でございます。

そうした中で、民間の乗り合いバスのみではなかなか生活交通手段が確保できないことから、24ページでございますように、コミュニティーバスですとか乗り合いタクシーの導入が昨今進められてきているということでございますが、まだシェアにいたしまして0.8億人ぐらい、数的には非常に少ない状況でございます。運行系統数で見ると4,300ということで、乗り合いバスの約1割程度になっております。

で、25ページをお開きいただきますと、どういった時期にコミュニティーバスが出てきているかということで、左上に開始時期が書いてございますが、規制緩和を行いました平成12年以降、順次こういったサービスが増えてきているということでございます。ただ、左下でございますけれども、路線バスと競合するといった課題がございまして、約4

割がそういう競合の問題というのを抱えています。右にありますように、それに対応して路線バスのほうを縮小したり、逆にコミュニティーバスを整理するというような対応が求められているということでございます。地域における交通手段確保について、関係者が協議をして決めていくということかと思えますけれども、その辺の課題を1つ示しているものでございます。

次に26ページでございますけれども、もう1つの課題といたしましては、やはり介護ですとか障害をお持ちの方々の移動ということになりますと、どうしても公共交通機関では難しいということから、福祉タクシーなどの利用が必要になってまいりますけれども、どうしても料金が高いということで、NPOの方々などが自家用車で、半額程度でサービスを提供するという形態のものが最近出てきておりますが、都市部では両者が、福祉タクシーと自家用有償が競合するようなところで、これも調整が難しい課題になっているところがございます。

なお、半額のものも登場してはおりますが、それでもやはり頻度によっては大変負担が多いということで、下の米印に書いてございますけれども、地方自治体のほうから福祉タクシーの利用券の交付とか、いわば給付という形で、介護の必要な方、障害をお持ちの方の程度に応じて一定の回数、支援をするというような取り組みは自治体のほうで行われているということでございます。

それからもう1つ、地方部のほうで最近、27ページでございますけれども、広がりを見せておりますのがデマンド交通ということでございます。冒頭の資料にございましたように、需要が分散しておりますので、路線を定めて定期的に運行するということであると、どうしても対応が、利用者が限られると。そこで予約制で、予約の仕方もITを活用したり、もっと単純に電話等で対応するというようなものも右側に書いておりますけれども、各種ございます。それから右下のほうに運営主体とか、いろいろな区分を示しておりますけれども、さまざまなパターンのものでございます。車両のサイズとか、対象者を限定するしないとか、いずれもその地域で合意形成していただいて取り組みがあるという、全国で158地域、導入されております。

続きまして、地域鉄道をめぐる課題ということでございます。地域鉄道は中小の民鉄50社、それから三セク42社、旧国鉄の地方交通線などがございます。こちらにもございますように、収支が非常に厳しいということで、8割以上の事業者は赤字となっています。

それから次のページで、地域鉄道におきましても廃止路線が10年で635キロという

状況でございます。

また30ページ、離島でございますが、こちらの資料に示しておりますけれども、本土と比べて、この赤く塗ってあるところが主として本土に比べて離島が厳しいという項目でございますが、光熱・水道費ですとか、交通費、とりわけガソリン代、それから船・飛行機の運賃、それからその下の通信費などが相対的に高く、中でも交通費が非常に高いというふうには指数からもあらわれております。

そして31ページは、そういった中で離島の航路の現状も厳しい状況にございまして、人口が減少する中で、下にもございますけれども、離島航路の欠損が拡大するという状況に直面してございます。そういう中で運賃も、できるだけ利用者にご負担いただくということで、上げておりますけれども、非常に割高感があるということでございます。地方バスあるいはJRの賃率に比べても、かなり割高になっているのが現状でございます。

また32ページ、離島航空路につきましても同様に厳しい状況にございまして、離島66路線の収支率につきましては、全体の約45%赤字路線という状況になっておりまして、大変小さな運航企業もございますので、公的な支援で支えている状況でございます。

続きまして、生活交通に関する施策ということでございます。

33ページでございますが、平成10年に運輸政策審議会、旧運輸省時代でございますけれども、大きな方針を転換いたしまして、規制緩和を順次実施してまいりまして、乗り合いバスにつきましては、平成14年に規制緩和を実施いたしました。また、自家用有償運送についての新しい制度を平成18年に導入しております。さらに、地域公共交通の活性化のための施策として、19年に活性化・再生法、20年に総合事業、本年度から確保維持改善事業というのを創設しておるということでございます。

34ページ、35ページ、36ページは、この運輸政策審議会答申の考え方でございまして、ポイントとしては、規制緩和によって事業の活性化を図る一方で、36ページにございますように、生活交通の維持確保に関する策を充実させていこうという大きな方向転換をしたということでございます。

37ページは、地域公共交通活性化・再生法でございます。これは市町村が中心となりまして、地域で協議会を立ち上げてさまざまな取り組みを考えていくというものでございまして、それをサポートする支援組織として、38ページの総合事業と呼んでいますものを20年度に創設したところでございます。これは、計画策定のための調査費定額と、実証運行3カ年、2分の1を補助するというものでございまして、39ページにございます

ように、436件ほど認定して各地で行われている。これらの詳細は、別添の参考資料1のほうで、どんなエリアで何が行われているかということが示されています。

40ページからは、市町村における計画策定がどういうふうになっているのかということで、やはり40ページの右側にございますように、交通空白地に対する対応、集落における生活交通の確保というのが一番大きなテーマになっておりまして、41ページ、コミュニティバスとかデマンド交通、路線バスの問題、住民等の移動手段の問題というのが、やはり課題となっております。

42ページを見ていただきますと、そういった中で、もともと市町村では専門に交通の問題を取り上げる、取り組んでいる人がいないという実態が、19年度には9割ほど。その後2年で、3割ぐらいの自治体では専任担当者を置くようになっておりますけれども、まだまだ体制も弱いということでございまして、43ページを見ていただきますと、下のほうでございますけれども、やはり計画をどう立てたらいいのかというようなこと、他の地域の事例が知りたいとか、そういうことがクローズアップされてきております。

そこで、44ページ以下、これまでさまざまな取り組みが行われているポイントを抽出しておりますけれども、問題の把握、目標の設定、計画の策定、評価・分析という流れで取り組みが見られます。45ページは問題の把握の事例、46ページは目標設定の事例、47ページは計画策定の事例、48ページは評価・分析、PDCAと申しますか、評価をして見直していくということ。

それから49ページからは、地域での主な取り組みを5件ほどつけさせていただいております。最初の北海道弟子屈町、人口わずか9,000人程度でございますけれども、観光客が大変多い地域でございますので、そういったところと組み合わせた取り組み。それから50ページは八戸市、人口25万人弱でございますが、新幹線開通で、それとうまく連携をとった、基幹的なバスとフィーダー的なものに組みかえて育てていくという発想。それから51ページ、三条市、新潟県でございますけれども、こちらのほうはデマンドバスと路線バスを組み合わせていると。

また、52ページ、南房総市、人口5万人弱でございますが、市町村合併で大きくなりまして、こういったネットワークを考えて取り組みを行っているということでございます。53ページは山口市。こちらでは、非常に多くの方々が何度もご協議、相談をして考えているという状況でございます。

54ページは、今年度、これまでの制度を抜本的に見直しまして、地域の公共交通の確

保維持のためのバス、デマンド、離島航路、離島航空路の維持確保の施策と、それからバリア解消等の取り組み、バリアフリー化ですとか地域の鉄道の安全投資、LRT、BRTの導入支援というようなことで新しく制度を創設し、実質的な予算額も1.42倍に増やしてきたということでございます。

この制度のもとでの国の役割といたしまして、55ページにございますけれども、維持確保に関しましては、バスあるいは離島の交通というものを、運営費・運行費も含めて幹線的な部分、さらにそのフィーダー的な部分をカバーするという考え方で維持確保を行い、またバリア解消に取り組むというのをあわせて国の責務としております。56ページは北海道当別町の事例でございます。

なお、57ページに、今回の東日本大震災に伴いまして、こうした制度の要件を緩和いたしまして、被災地における交通手段の確保が円滑に進むようにしてございます。

58ページは各国の制度ということでございます。

続きまして、バリアフリーの関係でございます。資料2-2-2をごらんいただきますと、まず1ページ目でございますが、平成6年にハートビル法と称されておりますけれども、公共建築物等のバリアフリー化のための法律、それから12年に交通バリアフリー法というのができまして、18年にこれらを統合する形で現在のバリアフリー法がございます。この法律に基づきまして、今年の3月に、今後の新しい10年間の目標を定めてございます。

2ページに、これまでのバリアフリー化の進捗がございますけれども、3ページが地域における面的な改善を進めるための基本構想の件数が示されております。4ページに、今回の基本方針に関してのポイントが記してございますが、移動円滑化の目標といたしまして、例えば旅客施設につきましては、5,000人以上という基準を引き下げて、より多くの駅等でバリアフリー化を進める。ホームドア等についても新たに目標を定める。それからソフト面におきましては、職員等の教育訓練に力を入れるというようなこと。それから基本構想の推進ということでございます。

以下、5ページには鉄軌道の目標値の改定、それから6ページはホームドアの整備の促進の考え方、それから7ページはバス・タクシーの新しい目標、同様に8ページが旅客船でございます。9ページが航空、それから10ページが道路並びに信号機、そして11ページが公園・路外駐車場と、12ページが建築物ということで、新しい目標値を定めて、今後10年間取り組んでいくということでございます。

さらに、ユニバーサルデザインということで、より広く、どこでもだれでも自由に使いやすくというコンセプトで、13ページにございますけれども、ユニバーサルデザイン政策大綱という考え方、17年の大綱に基づいて、ここにございます5つの基本的な考え方、10の施策を進めているということでございます。

14ページに羽田空港の例を示させていただいております。

それから15ページでございますが、こうしたユニバーサルデザインの考え方に基づいたタクシーの開発・普及というものに取り組んでおりまして、先日これらのタクシー車両を被災地に寄贈するというも行われてございます。

16ページでございますが、ITをさまざまな活用をする形で、歩行者移動支援システムの実証実験などに取り組んでいる状況でございます。

続きまして、17ページでございますが、地域の一体的整備のための基本構想。先ほどのバリアフリー法に基づくものでございますけれども、こうした取り組みとして18ページ、高槻市の例。桃山台駅周辺の例が19ページにございます。

最後に、利用者からの評価ということで、20ページでございますけれども、この10年間で交通に関しては、このアンケートで、比較的利用しやすくなったという声が寄せられております。ただ、21ページ以下でございますけれども、さまざまな課題も残っているということでございまして、下のほうに歩道とか、そういう歩行空間の問題、駐車場の問題なども挙げられております。

さらに22ページで、障害者制度改革推進のための基本的な方向の議論の中で寄せられたものとして、やはり地方部の整備のバリアフリー化のおくれとか、その他新しい目標値についてのご意見をちょうだいしております。

23ページでございますけれども、この基本方針の改定に当たってのパブリックコメントでも、ホームドアをはじめ、施設整備に対する要望は引き続き寄せられております。

最後に24ページに、海外のバリアフリーに関する法制度というのをつけさせていただいております。

雑駁な説明でございますけれども、以上でございます。

**【座長】** ありがとうございます。

先ほど、今回初めてご参加の委員の紹介をしたんですけれども、それに抜けておりました、I委員でございます。よろしく申し上げます。

**【I委員】** よろしくお願ひいたします。Iです。

【座長】 それでは、ただいまの交通計画課長の説明に従いまして、議論を行ってまいりたいと思います。順番は、最初に生活交通とか、特に仕分けしないで、この2つの話題全般に対しましてご意見をいただきたいと思います。

今日、後でござらんいただければと思うんですけども、〇〇委員が今日ご欠席でいらっしゃって、資料2-2-3に〇〇委員からのご意見が出ています。これは後で交通計画課長に振り返っていただきたいと思いますが、まずは皆様からご意見をいただきたい。できるだけ多くの方から、少なくとも1回はご意見をいただければと思います。

では、よろしく申し上げます。できましたら手を挙げないで、意見のある方は机上札を立てていただければ、すぐわかりますので、よろしく申し上げます。

【座長】 ではM委員からお願いします。

【M委員】 よろしいですか。

それでは皮切りということで、まず全体的なところという趣旨で、資料2-1-2の23ページでありますけれども、ある種のバランスシートが記載されているわけですが、赤字が604億円という記載でありますけれども、これをどう見るかということが、おそらく今日の生活交通の確保を考える上で一番大事になってくるのではないかと。1つの考え方では、これは赤字という言い方が使えると思いますけれども、1つの考え方では、生活交通確保公共事業の財政支出の額ということが考えられると思うんですね。

本来は、例えば平成20年度ですと約8,000億円の事業が、生活交通確保の公共事業費が8,000億円かかっていると。しかしその8,000億円のうちの7,456億円が業者負担と言いましょか、独立採算でやっている。で、この事業のうち、たった7%ぐらいですかね、7%か8%だけしか国の支出がしなくて済んでいる。こういうふうに理解をすることが、まず逆転して理解していくか、あるいは赤字という形で理解するかで、全然話が変わってくると思うんですが、私個人の意見は当然ながら後者で申し上げた、8,000億円の生活交通確保のための公共事業があって、そのうち公費負担はたった数%でおさまっていると。バス事業者さんをはじめ、皆様のご努力によってここまで費用も圧縮しながら、実はこの経費が安くなっているのはデフレのせいというのがありますので、一概には言えないところがありますけれども、皆様のご努力もあってできているという点で理解したほうがいいのではないかとというのが私の意見であります。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

ではP委員、お願いします。

【P委員】 Pです。ちょっと総論的に、特に公共交通に関係する部分についていろいろ出ていたんですけども、まず実態として、今、私は労働担当ということもございますので、申し上げたいのは、地域における公共交通を確保するために、陸海空モードにかかわらず、厚生労働省の賃金実態基本調査によりますと、14区分中、交通運輸労働者は下から2番目の区分という実態にあるということが、まず現実としてあるだろうと思います。ですから、資料の中にも人件費の削減で維持がされているということもご紹介ありましたので、そういうふうに省庁のほうも含めて見ていただくのは非常にありがたいんですが、こういう厳しい実態の中で、これ以上続くとほんとうに、なかなか維持ができなくなるというぎりぎりのところに、実は陸海空に働く交通運輸労働者の実態があるということについては、ぜひご認識をいただければと思っています。

それと2つ目なんですけど、特に離島の場合ですね。フェリーとか飛行機とかございますけれども、この場合の考え方なんですけど、やはり市場原理でやっていくのは離島の場合、ちょっと難しいのかなと思いますので、ここを総合的にどう考えていくのかというのは、極めて大切ではないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それと、〇〇委員からご意見が出ていますので、ちょっと具体的なことを、〇〇委員がいないのであれなんですけど、どんなことをやっているかといいますと、例えば③の駅員さんなどの意識レベルですね。いわゆる障害者と言われている交通弱者の方ですが、現実的にどうやっているかといいますと、なかなか理屈ではわからない部分がございますから、労使で教育で、目のご不自由な方とか体の動きにくい方というのを駅員さんが人工的にそういう形にしまして、実際に自分で駅を歩いたりとか、そういうことを一応交通事業者もやっています、こういうことによって実体験は自分でできますので、そんなことも実際に交通事業者がやっているということもご紹介したいと思います。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

K委員。

【K委員】 よろしいですか。

私は、平常時の話と緊急時の話のどちらにしようかなと思ったんですけど、ちょうど資料というか、3の生活交通に関する施策の後ろから2枚目、57ページ目に、東日本大震災に係る事業の対応措置についてというのがありますが、これについてちょっと質問というか、コメントですけども、ちょうど主体をしているところで公共交通の復旧とか支援とかをやるうとしたときに、どういう補助とか措置が実質的に行われているのかということ

に関して、実態としてバスの事業等が、ではすぐ復旧しているかということ、必ずしもそういうことには多分なっていない現実を見ると、もう少し踏み込んだ措置を考えてもいいのではないかなということを感じています。

それは、交通基本法するときにも幾つか議論になったと思いますが、地域安全保障的な観点で交通を見ると、要するに生活交通が被災時にどういう状況に置かれて、それが確保されていないことで地域のコミュニティが解体していくであるとか、非常に不便をこうむられる方がおられるわけですが、緊急時の対応措置をもう少し、一步踏み込んだ形でやるべきではないかなと。それは、上限額を2,000万から3,500万に緩和とか、これはかなり踏み込んでいっていると思うんですが、はっきりと100%補助にするであるとか、もう少し地域の移動の安全保障という観点で、このところは今回の東日本大震災を受けて踏み込まれたほうがいいのではないかなと強く感じていますので、一言言わせていただきました。以上です。

【座長】      ありがとうございました。

それではお願いします。

【B委員】      どうぞ、C委員、どうぞお先に。

【C委員】      Cでございます。いつも充実した資料をおつくりいただきありがとうございます。

公共交通の赤字といいますか、採算性に関してはまだ、M委員のおっしゃるとおりだと思うんですけども、でもコストをどう下げていくかということも同時に非常に大事なポイントだと思うんですね。特にコミュニティバスに関しましては、自治体の財政負担としても少なからぬものが出てきておるという事実もございます。

そこで、そのコストを削減する、あるいはいろいろなリソースをより有効に活用するための環境整備ということが、非常に重要だと思うんですね。道路運送法上の仕組みのチャートがございましたけれども、例えばリソースとしては、郵便局の配送のバスとか、宅急便とか、病院のバスとか、学校のバスとか、企業のバスとか、いっぱいあるわけですね。その1つの一部の成功例は、ここにもご紹介があった北海道の当別町の例などがそれに当たると思うんですけども、そういう障壁を取るみたいなことをぜひ言われたらどうかということと、それともう1つ、国民の皆さんに使っていただくということも大事ですので、M委員がこれも一生懸命やっておられるモビリティーマネジメントということの重要性もあるでしょうと思いました。

それと、すみません、長くなって恐縮でありますけれども、やはり今あるリソースをよりよく使うためには、ICTの力をかりなければならない局面が出てくるでしょう。ところが、例えばバスで言うとバスロケーションシステムとかあるんですけども、対象がバスだったらバス、交通だったら交通ということで、分断化されているんですよ。それでコストを削減するためには、例えば都市の経営のために必要なICTというのがあって、その中で交通というのがあるような、そんな形のものですね。シーズはもう既にあるわけですけども、それがほんとうに、例えばO委員がおられますけれども、お得感を持ってできるような、ちょっとでかいシステムになろうかと思いたすけれども、そういう現場のニーズをうまく組み合わせるといことも、コスト削減のためには重要ななと思いたす。以上です。

【座長】       では、B委員。

【B委員】       1個目は、さっきC委員もおっしゃったように、大分立派な分析が進んでいて、大変結構だなど思うんですが、それに関連して、例えば6ページですよ。資料2-1-2の生活交通の確保の6ページに、人口密度と公共交通・自動車の相関。もう非常に明確なことになっているんですよ。これなどは、ささいな質問だけ1個先にさせていただこうと思うんですけども、人口密度が低い領域で車の利用率が高まっていて、シェアが高まって、公共交通のシェアが若干減っていると、非常に少ないというんですけども、この車が高まった分は何から転換しているのかというのだけ、ちょっと単純な質問だけしておきますね。後でお答えいただければいいです。徒歩なのか何なのかと。公共交通ではないですよ、これはシェアが違いますから。

そのときに思うのは、こういうサービスに関する分析が非常に重要で、分析と現状認識というのがスタートになればいけないんですけども、そのときに、やはりまだ欠けているなど思うのが、申しわけないんですけども、国際的なサービスの相場感覚というのが欠けている。つまり、人口密度がかくかくしかじかだと、一体どのエリアのところか、どの国のどういうエリアでは、3つのファクターが重要だと思っています。1つはネットワークの密度、公共交通の。それから2つ目は、その運行密度。それから3つ目は、利用者負担であるところの運賃水準。この3つのファクターで国際的な相場感覚を明らかにすると。同じような人口密度のときに、我が国はその3つの三次元で見たときにどういう位置づけになっているのか、各町が。そこをはっきりと、まず見る必要があると思いたす。

その中で国民が、「日本はこんなもんでいいだべ」と言うんだったら、「いいだべ」で行

くしかないんですね。でもこんなものはいけない、もうちょっとサービスレベルを確保する必要があるということになるのかどうかですよね。そこがやはり、認識がまだ甘い、甘いというのははっきりしていないなというところが、すべての問題の、今までもそうだったし今の資料もまだ欠けているなというところが1点です。

もう1点、2点目は、これだけで終わりですけれども、では何をアクションすべきかというのは、これは私の感覚からすればもう明確で、4点だと思っています。

1つは、人口密度に応じて公共交通の維持向上に関する公的負担というのは、支出を覚悟しなければいけない。この覚悟しなければいけないというところがポイントだと思います。その理解が、さっきM委員がおっしゃったようなことですよね。その裏腹は、要するに覚悟するという問題であると。覚悟が今までできていないですからね。これが1点目。

2点目は、そのときには公的負担の度合いというものは、サービス水準をどこに目標を置くかとトレードオフになるわけですよ。日本の国は非常にお金が苦しいですから、そんなに大盤振る舞いなんてできるわけがないわけで、どこの国がこうやっているからそのままやればいいというたぐいのことではもちろんない。だけど、国際的相場感覚を見た上で、しかも財政状況を見た上で、うちの国のサービス水準の目標と公的負担のバランスは、こんなところで妥協しようじゃないですかというたぐいのところで政治主導をとっていただきたい。これが2点目です。だからグラフを書いてどことやらなければいけないですけどね。

3点目は、とは言うものの、人口がこれから減っていく中ですから、どんなところでも同じような目標、同じでなくてもいいんですが、公共交通を永遠に確保するというのは妥当とは思えない。ある一定の人口密度以下のところについては時間を区切って、その中で土地利用の再編、計画的な土地利用の再編をして、はっきり言えば撤退していくと。例えば私の感覚では10年ですね。その10年の中で、土地利用再編の施策と同時に、その間は公共交通の確保を我慢してやるというたぐいのことを覚悟すると。これが3点目。

最後、4点目は、先ほどC委員もおっしゃったとおりですけれども、当然ですが、この日本の国がこれまでやってきた交通運営の仕方というのは、それなりに効率経営というものを追求する方針になっているんですね。だからそこを全く失う必要はない。必要はないというか、失ってはいけません。つまり、経営の効率性を判定して計測できるような方法をきちんとやった上で、その上でさっきの公的助成というものに対して何らかのプラスやマイナスのインセンティブをつけていくと。ここのところを確立すると、まだ世界でもそれ

ほど、そこまですっきりとできているわけではありませんのでね、どこの国も。ぜひ我が国がそういうところまでジャンプできるような礎を、この法律を何とか通していただいて、初めの一步を切っていただきたいと思う次第でございます。以上です。

【座長】 では、G委員。

【G委員】 どうぞ。

【座長】 先に立っていますので。

【G委員】 これまでの委員の方々のご指摘とちよつかぶる面があるかもしれませんが、やはり所得に占める移動の費用というのがどういうものかということ、きちんと押さえる必要があると思います。それが個人の負担になっているのか、公的な税金で賄っているのか、地方自治体、国、両方あると思いますけれども、その辺のバランスがどうなっているのかなど。それが大都市あるいは過疎地域とか中小の都市でどう違うのかということ、一度チェックする必要があるのではないかなと思います。

それから、私も五、六年前ですけれども、デマンド方式のコミュニティバスの実験をやってみたことがあります。これはバスを電動化するという目的もあってやってみましたけれども、最近ですと皆さん大体なれてきていますけれども、高齢者の方というのは、さっきC委員が言われたようにICTにはすごく不慣れで、携帯も使えないのでデマンドをかけられないと。そうすると固定電話になってしまうのです。それはなれてくれば、そういう障害はなくなってくると思いますが、その辺がなかなか悩ましい。また、コミュニティバスといえども、ある程度の定常的な利用者が確保されていないと、ものすごく無駄になるのです。それだったらタクシーのほうがよっぽど便利だし、安く済むということもありますので、そういう何が何でもというのではなくて、やはり需要とのバランスで最適な移動の手段というのが適用されるべきではないかなと思います。その点で、乗車率というのが非常に大事です。

それから、私は環境のことをやっていますので、つまり大きなバスで空気を運ぶようにやるよりも、タクシーだったりマイクロバスみたいなほうがいいかもしれないわけで、そうするとエネルギーとかCO2とか環境面でどうなのかという評価も、どこかでやはりやっていただきたいと思っています。

極端な過疎地ですと、前に移動権のときにもちょっとお話ししましたし、ここの資料にも載っていますが、やはりタクシーのドライバーで介護の資格を持っているとか、あるいはお買い物の御用聞きとか、電化製品のことの相談まで全部賄うような、そういう有能な

タクシーの運転手のほうが、便利だったりするのです。だからそういう多様なサービスのあり方というのは、単に人の移動だけではなくて、生活面での多様なニーズにこたえられるような手段というのが、特に過疎地では重要ではないかなと思います。以上です。

【座長】 では。

【E委員】 Eでございます。まずは前回、社会経済情勢の変化だけではなくて、その中で打っていった政策も含めて現状認識をしていただけるとありがたいとお願いしましたら、早速それに対応していただき、どうもありがとうございました。

まず、バリアフリーについて2点お話しします。なるべく短く話しますが、1つはバリアフリーといっても、例えばバスをノンステップにするといった物理的なバリアフリーだけがバリアフリーではないように思います。例えば快適に待つことができるバス停にノンステップバスが来るとしても、そのバスが1日に2便しかない場合は外出のバリアは大きいと言わざるを得ない。バリアフリーはある意味、アクセシビリティと非常に密接に関係しておりますので、物理的なバリアだけではなくて、利用のしやすさという広い意味で捉える必要があるのではないかなというのが1点。

もう1つは、ともすれば我々も公共交通を考えるときには健常者だけを考え、外出能力に支障がある方は福祉輸送でというふうにする傾向があるのですが、外出能力というのは0、1の二値ではなく連続的なものでして、歩ける歩けないだけではなくて、外出する準備をすることができるかどうか、交通機関を乗り継いで目的地へ行くための情報処理能力をどの程度有しているかといったものも含めて、非常に連続的なものだと思います。今は、いわゆる公共交通と福祉輸送との2本立てになっているんですが、どうもその間に漏れ落ちてしまっている人々がいるのではないかなと感じている。これが2点目です。

生活交通の確保については4点お話しします。1つはB委員が支出をどこまで確保するのか、あるいは地域としてどこまでやるのかということを指摘されましたが、これはまさに交通計画をどう立てるのかということに集約されると私は考えております。その意味で、先ほどの説明の中で、資料2-1-2の43ページに、計画を策定している自治体が非常に増えてきて、その重要性に気づき始めてきているということは、私は非常に結構なことではないかと思っています。活性化・再生総合事業の中でこのような意識がこれ程までに高まったということを伺い、あの政策は非常に有意義だったのではないかなと思います。

2つ目は、C委員がコストの削減の話、あるいはM委員が政策経費と考えるべきであると言われたことに関連します。この資料ではモード別の縦割りを解消するということを書

いておられますが、政策経費として考えるのであれば、モード別の縦割りに留まらず、交通とそれ以外の分野、例えば交通政策で対応するのがよいのか、医療政策や商業政策で対応した方がよいのかといった、行政分野横断的な政策の選択を考える必要もあるのではないかと。例えば、前回の交通基本法案の検討会のときにもお話しした例なんですけれども、破綻した北海道のある自治体で、病院が維持できないため、透析患者を隣の町の病院に受け入れてもらいそこへ通院バスを自治体が走らせるという対応がなされたことがあります。これは、病院を自前で経営するという政策がいいのか、あるいは隣の病院を使わせてもらって、そこへの足を確保するという政策がいいのかという選択だろうと思うんですね。どちらがその自治体のために望ましいのかという判断をする。これはもう交通の世界だけではできない判断と言えます。

そういう意味で、生活交通の確保の事業というのは、やはり自治体、あるいは自治体を核とする協議会に対してさまざまな補助メニューを用意することが大事なのではないかなと思います。その意味で、活性化・再生総合事業では協議会に対してさまざまなメニューが用意されていたのですが、今回のサバイバル戦略はまた事業者補助に戻るということで、やや逆行しているのではないかと私は考えております。

3つ目は、先ほどの範囲まで交通でサービスできるのかという話がありましたけれども、1回目にも申し上げたように、都市計画、地域計画と交通計画、これは非常に密接に関連しております。しかしながら、現状では両者が必ずしもうまくリンクしていないということが言えようと思います。特に、生活交通の確保というのは都市計画や地域計画の歪みに起因するさまざまな問題が生活交通サービスの欠如という姿をとって現れてから、それに対していかに対応するのかといった形でなされている場合が多いように思います。先ほどB委員がおっしゃったように、例えば都市計画区域というのがあるのと同じように、ここまではきちんとサービスを提供しますよと。ここから先は住んでいただくのは自由ですけども、なかなかそこまではサービスは提供できませんよといったような、いわゆるサービス提供区域のようなものを何段階かにつくって、計画の中に位置づけておくということも大事なのではないかなと思います。そういう意味では、この区域は都市計画の制度とリンクさせる、ことも必要なのではないかと思っております。このあたりを交通基本計画の中できちんと位置づけていただければと思います。

最後、4点目になりますが、K委員から震災のお話が出ましたけれども、生活交通の話というのは、いわゆる交通弱者に対して今まであまり目が向けられていなかったのを、よ

うやく目が向けられてきて、現在の姿まで拡充されてきたと私は理解しております。つまり、当初は効率第一主義であったものが、それではやはり問題があるんだということで、皆いろいろ気がついてきたんだろうと思いますが、今の震災復興の検討プロセスを見ますと、どうやって地域を立て直していくのか、これはもちろん大事なことなんですが、そのプロセスで、やはり弱者、この場合でしたら交通弱者への思いがやや後回しになっているところがあるのではないかと。つまり、私が懸念しますのは、今までのさまざまな地域づくりの過程で、交通弱者の立場というのはやや後回しになってきた。その歴史が、復興計画を策定するところで再現されるのはまずいのではないだろうか。ですから、ぜひそういったことを念頭に置いて復興計画を立てていく必要があるのではないかなと思う次第です。以上です。

【座長】 今までのところで、ご当局は何かコメントがありますか。なければ次に意見を。

【交通計画課長】 事実のご質問について、ではちょっとお答えをよろしいですか。

まずK委員から、被災地の補助の件で上限の話がございましたが、これは実は調査、100%補助、定額の調査の中で実証的に運行していたということをや緩和して、かつ上限を引き上げていまして、3,500万が妥当かというのは議論が確かにあろうかと思うんですが、一応柔軟にできるような工夫をフィーダー部分についてはしようとしているということでございます。今、現場でいろいろと相談なり申請の準備が進められている状況でございます。

それから、B先生から資料の6ページの、何から転換したんだらうかという点。ちょっとこれはすみません、宿題にさせていただければと思います。

【座長】 すべてにレスポンスいただかなくて結構ですから。

では、委員からまたご意見をいただこうかと思うんですけども、順番がよくわからなくなってしまう。M委員からお願いします。

【M委員】 どんどん皆さんにいい意見を言われてしまって、言うことがなくなってしまい、あまり最後になると言うことがなくなるので。

先ほどE委員がおっしゃったこととも重なりますが、以前被災地を扱ったテレビ番組を見ていましたら、仮設住宅はできたけれどもがらがらである、なぜかという、交通手段がないので仕事にも買い物にも行けない、ということが紹介されていました。住宅と交通をセットで考えるという認識が欠けているのですね。まちづくりと交通はセットで考える

のが、本当は当たり前のことなんですけれども、いままで別々に考えられていたような気がします。

ただ、先ほどB委員がおっしゃったように、ある程度の交通をギャランティーするということは覚悟が要るということでもありますから、ある時期までは面倒を見る必要があると思うんですが、永遠に面倒を見ることは、私もやはりできないと思います。私自身は高齢者で車の運転ができないので、交通弱者ということになるわけなんですけど、私には交通弱者という自覚がありますので、公共交通の近くで、タクシーに乗ってもそう高いところに住むようにしています。しかし、未来永劫、すべての地域のすべての人たちの交通をギャランティーすることは不可能でしょう。例えば十津川というところに仕事で何度か行ったことがありますけど、十津川というところでは「すぐ近く」というと30分先なんです。隣家が車で30分ということもあるのです。そういう地域で公共交通を完備することは無理な話です。やはり全ての地域の交通を最低限カバーしていくというのはなかなか難しい話ですから、これはある程度まちづくり計画から考える必要があります。今日では、コンパクトシティーも注目されていますけど、ある程度地域を集約していくような方向に向けていかないと、あまりに非効率です。特に日本ではみんなバラバラと拡散して暮らしている傾向がありますが、この「バラバラ暮らし」を続けていくと、交通を初めとする社会資本整備費ばかりかかって大変だと思います。やはり他の行政と連携して交通問題を考えるということは、とても大事だと思います。

病院に行くために高速道路が絶対に必要だとおっしゃるかたもいます。気持ちはわかりますけど、道路をつくるより病院をつくったほうが財政的にも、生活面でも楽なのに、と思いました。やはり医療、福祉等、様々な行政に、交通問題は影響してきますから、各行政間の連携はとても重要です。

今後は交通インフラの整備が難しい地域に住んでいる人たちの交通を、将来にわたってギャランティーをしていくことは不可能だと思いますので、将来的には、公共交通手段のない地域も存在し、そこに住む人はもう自己責任という方向性もあるのではないかと考えます。

それから、M委員がおっしゃったように、バスへの補助金が600億もかかると考えずに、バスのネットワーク構築の費用が600億円で済んでいるという考え方に、私も賛成します。さらにこれを300億にできれば、残りの300億でもっとなにかできるわけですから、効率化の方法を考える必要はあると思います。

【座長】 では次、H委員、お願いします。

【H委員】 先程、N委員がほかの人にいろいろ言われてしまったとおっしゃっていましたが、今度は、私がN委員に言われてしまったので、それと重なることですが、今、言われているのは、いずれやってくる震災に備えて漁港などの産業や施設の集約をしないと今のままでは到底もう予算が足りないということがあります。人々が集まって住んで、そこを重点的に守るといふ形をしないと、限られた予算で人々を守ることができない。まさか20メートルぐらいの防潮堤を下北半島の端から福島、千葉の端まで全部作るということは到底無理なわけですよ。全く同じことが交通にも言えていて、だんだん歯が欠けるように人がいなくなってきた、でも離ればなれにぼつぼつと人が住んでいて、そのような状況でみんなが満足するような生活交通を確保しろと言われてもそれは到底無理な話なわけです。

それを考えますと、やはり非常に難しくて長期的な問題にはなりますけれども、いかに人々の立地行動を変えさせるような交通政策をやるのかということになります。ただ、もちろん日本というのは民主主義の国家ですから、強制移住なんていうことは無理な話ですから、そうではなくて、やはりここに住んでいるよりはこっちに住むほうが便利だなと思わせるような交通政策をしていって、人々の自主的な移動を促すということが重要です。それで結果的に人々が集まって住んでくれれば、そこに重点的に投資をすれば高品質の交通サービスを潤沢に提供することができることになるわけですから、そういう政策をやるのが今後重要ではないかと思いました。

それから、もうあと1点は、生活交通をちゃんと維持してよいものにしていこうと思うのなら、特に自家用車ですけれども、自動車交通の支援策をやっていたら、それは無理だろうということになるわけですよ。その点で、東北地方の高速道路の無料化政策はこれをずっと続けている限りは、東北における公共交通はますますだめになっていくことはまず疑いがないでしょう。フェリー、離島航路もそうですし、路線バスなんかもますます衰退していくことになります。

これは表現が難しいんですけども、これまで全国規模でやっていた社会実験が中止できたのは、ある意味で、東日本大震災がきっかけになったわけですよ。これは全くの想像ですけども、震災が起きなければ、社会実験取りやめには反対運動が起きて、なぜ今さらやめるんだとなったはずですよ。でも今回は、しょうがないなというので人々があきらめてくれたことはあると思うんです。

一方、東北地方の高速道路の無料化政策には、ほうっておくとどんどん生活交通の足が奪われていくと思うんですけれども、いつかやめるきっかけがあるのだろうかと思うわけです。やめようと言うと、まだまだ震災の復興が道半ばなのにやめるのか、ということになってしまいかねません。

したがって、今後この点で大きな政策的な判断を問われるのではないかと。むしろ自家用車に対する支援をするのではなくて、そこの地方の足になっているバスの無料化のほうが、同じお金を使うならよっぽど良いことかもしれません。だから、いかにして自家用車の優遇になっている施策を再検討して、公共交通の衰退に歯止めをかける施策も考えるという考え方が、今後は必要であると考えています。以上、2点です。

**【座長】** 金のかかる政策を維持するためには、原資が必要であると。そういう原資を真水の税金からとってくるというわけにはいかなくなる。そうすると、交通政策の中で資金の内部補助みたいな話ができないかということを考えていくと、諸外国ではこういう生活交通を維持するためには、ガソリン税を使っているんですね。ですから、そういう自動車で上がった税金を、生活交通のほうに向けていくとか、そういう資金の補助関係をまた整理しなければならぬのかなと、今、H委員の話から気がついたんですけれども。

そういう話を超えて、A委員からお願いします。

**【A委員】** Aですけれども、最初にお話ししたいことは、都市計画と公共交通についてです。次は福祉交通と公共交通との関係です。

最初の都市計画と公共交通との関係ですが、「まちなか」が今、崩壊状態にあったり、あるいは具体的なデータですと高齢者の買い物が過去20年から、移動距離が倍ぐらいになってしまった。歩いていく場合に、300メートルぐらいが多分700メートルぐらいにまでなっていると、そういう事実などを考えると、かなり公共交通を使いにくくなっているだろうと考えられる。そういったときに、「まちなか」がなくなっていったときに、公共交通をどう計画するのかという議論だとか、あるいは公共交通をほんとうに強化すべき地域と、公共交通はサービスをかなり絞る地域、これ以上公共交通をサービスするには限界だよという地域を、人々に対して、市民に対してちゃんと見えるような形で政策提言されていないように思います。そのために、市民は自由にあちこち住んでいくという可能性が過疎地域にはあったりするということで、それが自動車という問題と絡むと思うんですが、それをとにかくどうするかということを考えないと、公共交通の計画がうまくいかないんじゃないかというのが第1点です。

第2点は福祉交通と公共交通の関係ですが、今回ここで福祉交通については、日本の場合かなりおこなっていて、先週カナダに行ったんですが、カナダの予算は大体9割が公共交通、利用者が公共交通料金並みに使えて、残りの9割が公的負担（税金等）で支出されるというのが原則的になっていると。これがアメリカもスウェーデンも、おそらくイギリスも、かなりの先進国はほとんどそうなっているという状況がございます。

ところが日本は、かなり福祉予算で交通を使っているはずですが。例えば施設の送迎だとか、そういうものも全部合わせて、障害者・高齢者にどのように交通費を使っていくかを一度洗いざらい検討して、海外とどの程度違っているかを明らかにした上で、サービスをどうするかを考える必要があると思います。そういう意味で、B委員が先ほど公共交通を密度・運行頻度、運賃、それにバリアフリーも加えていったときに、そういう移動困難者の人たちは、公共交通に転換する可能性はかなりあります。

もう1つ、ユニバーサルタクシーというのもそうなんですが、日本の場合によく開発されたばかりで、今は被災地に投入されてましたけれども、本来は都市部にかなり役に立つはずなんです。ということは、一般的に移動困難な人が例えば3,000円で使えるところを1,500円で運行できるという実績が、カナダのデータにもアメリカのデータにもイギリスのデータにもあります。そういう意味では、このユニバーサルタクシーが普及することによって、今まで移動困難者で福祉交通だけを頼っていた人が1%の人口だと思うんですが、そういう人たちのこれからのニーズを吸収できるのが、意外にこのアクセシブルなユニバーサルタクシーだと思いますので、このあたりを、調査研究をちゃんとしていかないといけないのではないかと。

つまり、バス交通の計画は結構、活性化・再生以後やられているけれども、福祉交通の計画というのはほとんど皆無に等しいというか、あっても二、三の例しかない。ここがないために、日本は世界の中で、というか世界の先進国の中で最も福祉交通がおこなっている領域になっている。しかし、そのわりにお金を厚生労働部局から使っているというか。だから変な感じになっているんですね。運輸部局からは出ていないけれども、福祉部局からお金が出ている。で、福祉部局の人は、残念ながら計画が極めてつくりにくいので、やはり少し交通計画と福祉が相乗りする形で計画をつくらないと、お金の無駄遣いも起こるだろうし、計画の無駄も起こるだろうし、さまざまな点が問題があると私は理解しています。この点をぜひこれから強化していただければと思います。以上です。

【座長】      ありがとうございました。

I 委員、お願いします。

【I 委員】 I と申します。2 カ月ほどブラジルのクリチバにいて戻ってきたばかりで、まだちょっと頭があっちモードなんですけれども。

今、先生方のお話を聞いていて、ほんとうにすごくたくさんいい話を勉強させていただいたんですけれども、それにつけ足すような話を1つか2つ申し上げますが、このところちょっと知的障害者という領域の勉強を始めまして、そこでわかってきたのが、新バリアフリー法になっていろいろな障害を、ユニバーサルデザインをということになっているんですけれども、まだまだギャップがある。それは、国交省でもいろいろなマニュアル、ガイダンスをつくっていただくんですけれども、それが現場との間にすごく距離があって、そこにさらに教育——文科省ですね——のところとか、今出てきた厚生労働省のところとかにもすごくずれがある。そういう話がつながっていかないといけないという部分が、もう少しこのバリアフリーの話では、逆に国交省でもっとどんどん言っていただくのがいいかなと個人的には思っています。

それから、交通全体からすると、例えばカーシェアリングとか、カーシェアリングより一歩進んで運転手付きのカーシェアリングという、もしかしたら福祉輸送と紙一重なんでしょうけれども、そういうたぐいのものであるとか、あるいは自転車のこととか、いろいろなもののバランスというのを考えるときに、どうしても運輸政策的には事業のほうがあっちになっているんですけども、本来的にはそういう見方の枠があったほうがいいかなということが2つ目です。

そして3つ目は、C 委員のお話でほんとうにそうだと思ったんですけれども、例えば私が住んでいたクリチバでもいいんですが、今とてもひどいことになってしまって大問題なんですけれども、それは置いておきますが、あの国でもバリアフリー法が出ていて、そのおかげで公共交通の車両がものすごい勢いでよくなって、10年より古い車両がないぐらいですから。そのときに、同時に環境のこととか、あるいは情報通信技術と同時に進んでいる。それは、福祉というほうから始まっているんですけども、環境のこととか情報のことですね。1つはやはり、全体のシステムのコストをどう下げていくのか、それから社会的なほうをどう下げていくのかということがちゃんと連動してできている都市が幾つかあった。そういうことからすると、バリアフリーの話はバリアフリーだけでとか、環境負荷だけではなくて、そこをつなげて政策を動かしていくときに、同じだけのコストで上げていくというつなぎ方がもっとあればいいなと思いました。

それから、都市計画の話が出てきたので、そこで申し上げますけれども、今クリチバで起きていることの1つは、ずっとTODをやってきて、TODをやったところだけ土地の値段が上がって、そこに金持ちが住み始めて、彼らが車を使うから、バスレーン沿いの人は車を使うと。そういうことが今、起きていますね。それに対して手が打てないというのは、非常にどうしようかなと。別に僕がどうしようもないんですけれども、今ちょっと大変なことになっていますね。

それは、先々のビジョンでどういうふうに住ませて、だれがどう使っていくかというところがやはりぶれないような政策のものが要るんだろうなと。で、先ほどE委員がお話しになっていたように、こここのところの活性化のいろいろなアプローチ、少しずつメニューが変わってきますけれども、ほんとうにいろいろな成果があって、私も幾つかの自治体でかかわりながら、すごくいいなと思っています。それがこの先ぶれないで真っすぐ行くということと、そこにかかわる人たちが気をつけて見ていかないと、あのクリチバでもというようなことが起きるのかなと思いますから、都市計画をやっていくときの難しさというのを今、思っています。

一方で、ボゴタというのがコロンビアにありまして、そこはぐんと今、伸びているんですけれども、何がクリチバと違うかということ、事業者はどう頑張らせるかということがすごくはっきりしている。これは運輸事業全体でそうで、現場の運転手さんがすごく頑張っているのを私は日本でよく知っているんですけれども、事業者は何をしてもらうのかというところが、まだちょっとあいまいな形なのかなと思うときがありますので、そういう議論がベースにあるといいのかなということも思いました。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

ではD委員、お願いします。

【D委員】 3点ばかり、ちょっと申し上げたいと思いますが、第1点は、やはり健康で文化的な生活を送れるというのは国民の最低限の基本的な要求であり、その中に公共交通という問題が入ることは間違いないと思います。ただ、今日の拝見した資料の中でも、必ずしもマーケットメカニズムにゆだねていたのではうまくいかない部分が相当ある。そういう部分については、最終的には国民の税金を投入するということにならざるを得ないだろうということでした。

そうすると、国民の健康で文化的な生活というのは、いろいろな要素から成り立っています。そのいろいろな要素の中で、他の問題ではなく、なぜ交通、あるいは公共交通、あ

るいは生活交通でもいいんですけども、その優先順位は一体どの辺に置くんだという問題が、どうしても大きな問題として出てくるはずですよ。そうしますと、その優先順位を非常に高めるような議論が、あるいは議論構築ができるんだらうかというあたりが、重要な第1の問題ではなかろうかと考えます。我々はこの交通の諸問題に関する検討会ということで、いわば交通というものは極めて重要でありその優先順位は高いはずだという前提で議論しているわけですが、それが国がとるべき1つの政策として成り立つためには、交通以外の世界の人たちの了解を、あるいは支持を得なければいけないということになります。つまりなぜ交通の問題にそれだけの重点政策投入がやられるんだということの、しっかりとした理論的な根拠というものが求められるだろうと思うわけで、そのあたり、なかなか難しい問題があると思うのです。

それから第2点は、地方交通は非常に疲弊しているというのが今日の資料にもありましたけれども、そういう疲弊した企業の再建に携わった方々の話を聞く機会がありました。地方のバス事業は、うまく立ち行かなくなってきたが、そういう状況になったのは、確かにその企業が置かれている外部環境が非常によくはないというのは事実でありますけれども、その経営をしていた人、つまり経営者にやはり非常に問題があった場合が多いということです。バス交通というものが置かれている外部環境がドラスチックに変わっているにもかかわらず、新しい経営センスあるいは経営チャレンジということがないままに、従来のやり方を漠然とやっているために、当然どんどん業績が悪くなるといった場合が大半である。換言すれば、要するにいい人材がないというのが大きいということです。この点は、経営者に限ったことではなく、例えば、法律、税務の専門家もほとんどいないから、M&Aをやろうと思ってもできない、どうしても東京から人材を呼び集めなければならない。

そういう状況があるということは、結局交通という分野にいい人材が交通に集まってくるといことがなければ、これはいくら金を投入しても、あまり成果は出ないということになりかねない。したがって、交通の発展に寄与できるいろいろな人材がなければ、どんなによい政策を策定したところでうまく行かないだろうと思います。したがって、そういう優秀な人材が交通に行くような仕組みというものも併せて考えなければならない。これが第2点です。

それで第3点は、今申し上げたことにも関係するんですけども、私は法科大学院で商法を教えますが、例えば司法試験の科目を見てみると、商法の関係では専ら会社法というものが非常に重視されている。しかしながら、交通・運輸に関連した法制については全

然、司法試験の科目にも入っていませんし、したがって法学部の学生も、それから法科大学院の学生も、交通法制というものに関してほとんど興味がないという状況です。私は交通をよくしようという政策を構想する場合、やはり交通・運輸法制もそのインフラとしてすぐれたものが用意されている必要があると思っております。しかし、交通・運輸法制について、将来裁判官なり検察官なり弁護士になろう、あるいは法律研究者になろうという人たちが、ほとんど興味を持たないまま現状というのは非常に問題であると思います。したがって、これはだから第2点にも関係しますけれども、意欲のあつて力のある人材を交通・運輸法制にも関心を抱かせる、そういう世界にどうやって呼び込むかというあたりは、教育の問題も含めて十分考えていかなければいけない問題であると思います。そして優秀な人材が交通・運輸に集まり、それらがトータルとして十分力を生かせるという状態になったときに、交通政策がほんとうに生きてくるのではないかなと思うのです。この点で、交通運輸法制に興味をもつ意欲ある人材が枯渇しつつある、というのが第3点であります。

**【座長】** ありがとうございます。大変示唆に富んで、ちょっと怖い話でございましたけれども。

ではL委員、お願いします。

**【L委員】** Lです。私は交通の専門家ではありません。私は河川災害の専門家というか、そちらのほうをやっています。ですから、今日皆さんのお話を聞いていて、非常に納得のいく話なんですけど、全然違う視点で自分の感じていることを話したいということです。

この交通基本計画あるいは交通基本法は、社会資本整備の重点計画と両輪であるということで、今、動いているわけです。で、前回の第1回目の会議のときにも感じたんですが、交通基本計画の話をしたり、交通の話をしていると、一体社会資本の整備とのリンクをどう考えているのかなというのが、ほとんど私には理解できなくて、私の居場所ではないなというのが、まず大変強く感じました。しかしそんなことを言っても両輪であるということで、おまえも出ると言われているわけですから、2回目は意を決して、少し語ろうと思っています。

第1、まず言いたいことは、日本というのは、先ほど何人かの方から災害絡みのお話がありましたが、災害が非常に多いと。全国どこでも起こると。そういうふうに災害は、津波災害のときは特に卑近な例ですけども、土砂災害とか豪雨災害とかで地方が、施設があるいは交通体系がむちゃくちゃになっているというふうに見えます。それがいつ復旧しているのかと。随分前に災害が起こったけれども、いつの間にか町がなくなっているよう

なところがたくさんあると。それは何でだろうかと考えると、社会資本整備と交通の問題、交通のこういう公共交通とか、そのほか民営のいろいろながありますけれども、そういうものとリンクしていなくて、社会資本の使い方をうまく生かしていないために、交通だけで、今日のお話も政策論が出て、いろいろな問題が出ているというのは十分理解した上で、あえて申し上げたいんですけれども、そのリンクを考えないで交通で何かやろうとするとところに無理があるのではないのかと、実は私はずっと感じています。

で、この災害が多い時代になって、今後ますます災害が出ます。そうすると、日本のいい場所は災害でどんどんやられていくと。そのときに、どうやってそれを復活させるのか、その場所をよくするのかというのを考えると、それは交通がしっかりしていないとだめなんですけれども、交通だけではだめで、他の道路にしろ、観光にかかわるいろいろな社会資本整備にしろ、みんな一体的にどうするかということを考えてもらわないと、交通のことだけで何かこの場が議論されていくとしたら、それは非常にいい議論はしているんですけれども、実現性となると、お金の使い方をどうするのかとか、効率性はどうなるのかとかという議論に最終的になってしまう。世の中の人はそのときに、人も少ないところに対してお金をかける必要はないのではないのか、縮退をすべきだとかいう議論があって、それは非常に納得がいくんですけれども、私は社会資本整備というものの全体を見たときには、それはまずいのではないのかと。縮退するのは構わないけれども、やはり日本全体がバランスよく、どうしていくのかということを見ると、社会資本整備と交通のこのものが一体的に動いていくということ絶対考えておかないとだめだと。

それで、ぜひ事務局に調べていただきたいのは、これは私が調べたほうが早いのかなとも思いながら、そう言っているんですが、今まで非常に大きな災害が起こって、地方で交通施設がむちゃくちゃになった、鉄道とかバス路線とかああいうもの、それがほんとうに戻ってきているのかと。すなわち回復したのかと。それはどんなことなのか。人口が減っていますとか、何か老人が増えていますという資料はあるけれども、1回だめになった施設が一体復活してきたのかどうかについての情報は、私どもは知らないわけです。これはぜひ今後の交通のためにも、交通がだめになったためにどんなことが起こるといふ大きな理由になるので、それはやはり調べていただきたい。それを調べて、やはりこれは国としては、こういうのはまずいんじゃないのかと、こういうふうを考える。国の金をもっと投入すべきだというのは当然あるのかもわかりませんが、やり方の問題。

交通政策という話に先ほどからなっていますけれども、それはもっと社会資本整備の政

策とリンクした形でやっていただきたいなという。私は全くまとまりのないことを言うのが役割ですので、じゃあどうするのと言われたら、何もアイデアを持っていません。ただ、感じていると。そこは感じていると。そこをどうやって一緒にやるのかなと。ここの中に社会資本整備の委員として出られている方も相当数がおられるわけですが、一緒にやるんだということでこれが動いているわけですから、そのところを少し意識されることも必要かなと思っています。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、F委員のほうが先だったと思うので、お願いします。

【F委員】 Fでございます。3つほど申し上げたいと思います。

まず1つ目は、土地利用と交通についてお話をしたいと思います。私の理解では、ジョギングや散歩を除けば、交通というのは派生需要です。何らかの形で本来の目的である本源的な需要が存在します。例えば通勤するとか、働きに行くとか、通学するとか、買い物に行くとか、病院に行くとか目的があるわけです。そういう意味では、「住まい方と動き方」、それは「働き方と移動の仕方」、それをもうちょっと表現を変えると、「都市計画と交通計画」。我々の昔からの言葉で言うと、「土地利用と交通」になるのだと思うんですね。

ですから今、F委員もおっしゃっていたように、もちろん交通を考えることは非常に重要なんですが、そういう土地利用とか住まい方ということとの間の何か相互関係を整理しておく必要があるという感想を1つ目に持ちました。

それに関連して二つ目です。国際住宅・都市連合というところだったと思いますけれども、計画を社会計画と経済計画と3つに分けているんですね。これは交通計画でも当てはまっていて、フィジカルに道路とか何かをつくる事が物的計画。バス事業者はどうするか、補助はどうするか、市場はどうするかという議論が経済計画。そのコミュニティとか人々の議論が社会計画だと思います。このように3つの視点が要るのではないか、ということを感じました。

3つ目ですけれども、都市計画をやっていた大御所の石川栄耀という大先生がいました。その石川先生は計画を4つに分けていました。1つ目は国家の計画。2つ目が自治体の計画。3つ目が企業の計画。4つ目が市民の計画です。ですから、例えば企業にとってバス事業がうまくいくとか、そういう議論もあるでしょうし、自治体として対象エリアをどうするかという議論もあるでしょうし、市民のいろいろな方たちのニーズの議論もあるでしょう。と同時に離島の交通の確保のように国家の議論もあるでしょう、そういう4つの

計画の存在を頭の片隅に入れたほうがいいと感じた次第です。以上です。

【座長】 それではJ委員、お願いします。

【J委員】 Jでございます。

ちょっとピント外れの意見でございますが、お話を承っていて、ちょうど30年ほど前に皆さまからご指導いただきながら、運輸省の方と一緒に欧米の諸外国の運輸法制の勉強をさせていただいたことを懐かしく思い出していました。ちょうどそのころは1980年前後で、アメリカではディレギュレーションという政策が導入されつつありました。たまたま調査でワシントンに行きましたら、ジョージタウン大学の近くに地下鉄の駅ができるという話がありました。そこは高級住宅地だったんですが、確か1,000分の1ぐらいに地価が落ちるという話を聞きました。駅ができるために地価が暴落するんですね。そういう話を聞いてびっくりしました。日本ですと駅ができるといううわさの段階で土地の値段が上がるということが起こっていましたので、随分違うものだなというふうに。ですから、金持ちの人はどんどん不便なところに行く。便利なところには、公共のトランスポーションを使う人しか住めないという、そういうショックを受けた覚えがありました。

そのときのディレギュレーションの議論は、交通運輸部門の公共性についてなんです。公共の概念がかなり変わっておりまして、交通部門の公共性を否定してなるべく市場に任せようというのが当時のアメリカでした。

今日、資料を見させていただきました。生活交通に関する施策で、34ページとか35ページに需給調整規制廃止後の交通運輸政策というものです。従来、昭和40年ぐらいまでは、当時の運輸省は規制行政型で、規制型の行政を、いわゆる許認可という形でやりました。それはやはり、その事業の持っている公共性が1つの大きなよりどころになっていたはず。その後、日本でも規制緩和がどんどん進んできて、ここの資料にあるとおり、まさに需給調整を外すということは免許制をなくすということでもありますし、免許制度がなくなるということは、運賃の規制もなくなるということにつながっているわけですね。

こういう資料を拝見しながら、また公共の交通という議論をしている。大きな政策の流れの中で、ちょっと私は違和感を感じています。どうも失礼しました。

【座長】 ありがとうございます。

O委員、やっと、旗が立ちましたね。あえて黙っておられるのかなと思っていたんですけども、よろしくをお願いします。

【O委員】 初回を欠席しましたので、今日はじっとしていようと思っていましたけれども、C委員から名前まで出していただいたし、現場の実務者としての立場から申し上げることが私の役割だと思っていますので、先生方のお話を伺って感じていましたことを少し申し上げさせていただきます。

各先生がおっしゃったとおりです。ひとり交通政策という議論ではなくて、まちづくりや、あるいは将来の人口動向ですとか、福祉のことですとか、さまざまなことにきちっとリンクさせながら、全体の交通計画というもののビジョンをどうつくるのか。それを市民にきちっとどうやって明確に示すのか。いろいろな意見もある中で、最大公約数的にどう議論を引っ張っていくのかということが、現場としてはやはり大変大事だと経験上思っています。

そこで必要なのは、やはりB委員がおっしゃったように、財源も含めたある種の覚悟だろうと思います。市の仕事全体の中に占めるこの一般財源の支出割合というものが、こうだからこうなるんですよということをきちっと説明していく。あるいは将来の税の還流としても、この部分が期待できるとか、ここは過疎バスなんだからこういう役割です、ここはまちづくりを誘導しようとする政策、都心居住を誘導する政策だからこうなるんだということを、それぞれ分けてきちっと説明して行って、そこに妥当な予算づけをしていくということをちゃんとやっていくことが大事で、そういう意味では、現場で迷ったり悩んだり苦労したりしている首長は多いんだろうと思いますので、いろいろな方向性ということを明確に示していただくことは、大変各自治体にとって有用だろうと思います。総論的にはそのことを申し上げたいと思っています。

で、具体的なことで言いますと、協議会でいろいろな関係者が集まって、テーブルをつくって進めていくというやり方は非常によかったと思っていますし、これからも大事だと思っていますが、いろいろな首長の話聞いて感じるのは、私どもの市は交通事業者が1社しかありませんでしたので、比較的協議をまとめやすい。しかし複数の競合する交通事業者がそこに入ってきた場合に、その議論を集約するというのを、例えば市がリーダーシップしてそれを収れんできるかということ、なかなかそこが難しい。その役割をだれが果たしていくのかということが、大変重要なキーではないかと思っています。

2つ目は、どうしても市町村単位でスタートしてしまいますけれども、例えば過疎バスなどということ、先ほどの離島の話などもありましたが、必ずしも市町村で完結させることが妥当かどうかということの議論が必要ですから、協議会もいろいろな計画も、市町村

の区域を一たん離れて、その地域地域にとっての妥当な計画をつくると。これはやはり運輸局なり国土交通省のほうから、いろいろな観点から指導をいただきながら、一緒になってまとめていくということが大事なのではないかと思えます。そうなってくると、先ほどいろいろ先生方のお話がありましたが、福祉の領域の管轄と教育の管轄と、それぞれ違うわけで、そこもどう乗り越えていくのかということがすごく大事なのかなと思っています。

そういう意味で言いますと、例えば幾つかの市の先ほど具体例が出ていましたが、例えば三条市の例なども、あの計画はほんとうに三条だけで完結させていいのか、燕市と一緒につくったらどう変わるのかというような、ムーバスを武蔵野市だけで始めたことがほんとうに、土屋さんにしかられますけれども、(笑)なぜ三鷹市と一緒にやらなかったのか。これから人口が減っていく時代だからこそ、そういう視点が大事なのかなと思っています。

もう1つ、ぜひ資料をつくっていただきたいと思っていますのは、今日の説明を聞いて、全く現場の問題ですが2つありまして、1つは交通事業者の収支に果たす交通事業以外の収支部門。この部分がどう推移しているのかというのは、将来の公共交通の維持を考えたときに非常に大事で、公費投入だけでは解決できないほどに大きな問題になっていくのか、あるいは、中にはうまくサイドビジネスで補填しているところがあるのか、そこらあたりのデータが欲しいなと思ったのが1点です。

もう1点は、現場だからこそ感じていますが、先ほど一番冒頭にコストのお話をなさいましたけれども、退職者を再雇用して人件費を下げるとか、退職者で別事業者を興して、そこで再受託をして運行するとかというようなことでコストが下げられている要素が非常に大きいと思いますので、ほんとうにこの領域に新規参入している若者がどの程度いるのかということは、将来を考えたときに非常に大事な視点ではないかと思えます。大型の免許を持っているからバスの運転ができるというものではないと思います。ほんとうに安心して交通事業をゆだねられるスキルというものを、きちっと維持していくためには、やはり新しい血を入れていくことが必要なもので、そういう人たちから見ても、将来性を感じて魅力を感じる、そういう公共交通環境というものを早くつくっていかないと、高齢者を高齢者が運転して移動させているということになってはいないのかということをお心配します。

いわゆる鉄道ファンというのは若い人にもいて、『RAILWAYS』の映画みたいなことはあるんだらうけれども、バスの世界にもほんとうにそういうことがあるのかというと、いかがかなという気がしますので、現場を支える新しい人材確保、これもすごく大事な視点ではないかと思いました。

【座長】 ありがとうございます。

M委員は第2ラウンドの旗ですか。

【M委員】 はい。

【C委員】 私もそうです。

【座長】 そうですか。

時間があまりなくなつたので、手短にお願いします。

【C委員】 すみません、一通り皆さん発言が終わつたと思うんですけども、それはディスカッションにならないので、あえて2回目に名のりを上げさせていただきました。

財政難で、人口減少下で、効率的な交通のあり方、あるいは都市のあり方というのを考えるのは当たり前の話なんですけれども、でもそのときに、ぜひきめ細かな配慮ができる、するということが必要ではないかなと言いたいと思っています。人が住むということはどういうことなんだろうかということをごさいますて、1,000年ぐらいの歴史を持った神社とかお寺さんがいて、結構コミュニティー活動が活発なところというのは、ずっと限界集落ですし、ずっと消滅危機集落なんですけれども、なかなかなくなる。そういうところに人がいてこそ、歴史とか文化とかがありますので、単純な効率化論でははかりきれないところがあるということ、ぜひお忘れいただかないようにというお願いでございます。

ただ、そういうところで従来の公共交通って、なるほど難しいということで、今、シーズの議論から言いますと、だれにでも簡単に運転ができて環境にも優しい、新しいモビリティとか、ご近所車とか言いますが、ああいうのが出てきておりますけれども、残念なことに走る空間もない、免許制度もない、保安基準もない。ああいうのをどういうふうに交通基本計画の中に位置づけるか。これは道路管理者、まちづくり、あるいは警察、自動車の保安基準というところに関係者がおられるかと思っておりますけれども、やはりそういうことも大事ですので、そういう新しいモビリティ、ご近所車ということもぜひお忘れいただかないようにお願いしたいと思います。

【M委員】 ではすみません、2ラウンド目で恐縮ですが、1つ目が非常にシンプルな一言だけでございましたので、申し上げたかったことを少しだけ申し上げたいと思います。

皆さんのご議論をお聞きしまして、最後に言わないといけないなと思ったのは、まさにC先生が今ちょうどおっしゃったことで、社会資本整備との一体的な運用とかも含めて、どういう国土をつくるのか、どういう地域をつくるのかということを考えるときに、とり

わけ今日の議論は離島というのが一番象徴でありますけれども、不効率であったり、人口が少なかったりとかしても、残さないといけない地域があるから、この議論がそもそもあるんだという原点に立ち返る必要があると。これはもうC委員がまさにおっしゃったとおりであります。

それから考えると、先ほど申し上げた600億円と、サバイバル戦略とか再生事業とか全部足した公費を幾ばくか、幾ばくかという言葉ですけれども、ある程度支出しているわけでありますけれども、問題は、我々が議論すべきは、そのお金で足りているのかどうかということ十二分に議論すべきであって、これは私1人のまず直観だけ申し上げますと、効率化を果たすべきところは当然ながらコストカットが必要だろうけれども、全然足りていないのではないかと。僕はいろいろな離島、隠岐に行ったりとか、そんな場所はどこでもいいんですが、いろいろなところに行ったりしますけれども、もうちょっと何とかしてあげてよと思うことが僕は非常に多くて、もちろん、しつこいようですけれども予算コストカットは必要かもしれないんですが、この議論のそもそものポイントは、C委員がおっしゃった、残さないといけないところが残せないような状況になっているということ、より一層理解した上で、今お金が足りないんだということを、声を大にしてこの委員会で言うべきであるというのが2つ目であります。

3つ目は、副大臣が帰られたので、これはちょっと言うのはやめようかなと思ったんですけども、一瞬ですが、要するにそれが削られているのは、やはり全体の予算が10%削られたり、シーリングになったりとかして、全部のしわが寄ってきて、そのしわが離島などに寄ってしまっているわけです。ですから、本気でこの国土交通省の予算の全体のシーリングはこんなのでいいのかどうかということ、これは1つの末端の委員会かもしれませんが、中央にぜひ届けていただきたいというのが3点目です。以上でございます。

【座長】       ありがとうございます。

今日は〇〇委員のペーパーを参照することができなくて、これはちょっと違った方向で、大変示唆に富むことを書いておりますので、ぜひともお読みいただきたいと思います。

あえてご当局のご答弁をお願いすることもないし、今日の意見の集約はとてできるものではございませんけれども、それをすることもないし、またL委員から、両輪はばらばらの両輪ではないかというきつい指摘があったので、それに対して見解をつくることもいたしません。

ただ、みんな日本の健全な国土の発展を考えていることは確かであって、その問題が簡単でないのも問題であることも確かであって、それ相応の覚悟と、その覚悟が国と県が共有できる覚悟でなければならないと。しかも、将来の財政スケールがどのくらいのものであるかによって、その覚悟の程度が変わってくるというわけで、そういう大きな問題を含むことは確かである。また、縦割り行政の中で教育なり福祉なりが交通を担っているのも、それぞれの関係をどうするかという意味で、政治的な問題も関わってくる。いろいろな要素がここに入ってくるわけです。ただしかし、交通基本法というのをこの検討会では述べないことになっているんですけども、それが日の目を見た暁には、プログラムをつくっていかなければならなくて、しかもそのプログラムは年々改定しながら発展するようなものと考えていかなければならない。皆さんのそういう認識を、どうやってそういう方向に収れんしていくのかなど。プログラムを作成していくとかという点で、また難しいかなという感じがしないわけではないです。この辺をもう少し、B委員に考えていただかなければならないかもしれませんけれども、そういうことを考えながら、次回また違ったテーマでございませうけれども、議論いただきたいと思っております。

今日のすべての議論は、皆さんと事務局とで共有したいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

それでは、次回のご案内ということでお願ひします。

**【事務局】** 次回の検討会は10月20日18時から、また会場が本日と異なりますけれども、10階の共用会議室で開催させていただきます。

本日の検討会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録を送付させていただきます、ご了解をいただいた上で、発言者の氏名を伏せて国土交通省のホームページなどにより公開したいと考えております。

本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

— 了 —