

第4回交通の諸問題に関する検討会

2011年11月11日

【企画調整官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第4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。

委員の皆様方には大変お忙しいところ、また、本日天候が悪い中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交通計画課の〇〇でございます。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ます。よろしくお願いいたします。

【副大臣】 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いただき、ありがとうございます。前回は、交通の利便性向上、円滑化及び効率化をテーマに自由討議を行っていただきました。私も出席し、直接皆様の議論を聞かせていただきました。

前回の議論においては、さまざまな視点が示されたと認識をいたしております。例えば、第1に、人とモノは問題の所在が違うため、その点に留意すること。第2に、住民が交通の確保維持に関する選択に参加することが必要であること、第3に、交通に関する教育を通じて、健全なモビリティ社会の発展を目指すべきであること、第4に、国際動向を踏まえた規格を考えることが必要であること。第5に、災害時における大都市交通の機能継続再開のためのプランを備えるべきであることなどであります。しっかりと受けとめさせていただきます。

今回は、まちづくりや、観光立国の実現の観点をご議論いただきます。私はまちづくりにせよ、観光にせよ、まずは日本人みずからが日本人であることを知る、あるいは日本、地元のことを知ることがすべての出発点ではないかと常日ごろより確信をいたしております。そして、島嶼部や山間地も含め、日本人が日本自体をよく知り、これをまちづくりや観光立国の実現に生かしていくに当たっては、交通は極めて重要な役割を担うこととなります。

過去3回の議論の中でも、まちづくりや観光の観点でご意見いただきましたが、今回、それぞれの政策、具体的な事例、課題等を説明させていただいた上、改めて皆様方にご議論していただきたいと考えております。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。

【企画調整官】 ありがとうございます。

本日は26名中13名の委員の方のご出席をいただくことになっております。

それでは、カメラの頭撮りはここまでとさせていただきます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。配布資料一覧、議事次第、配席図、交通の諸問題に関する検討会年内スケジュールのほか、資料4-1-1から資料4-2-2までをお配りしております。また、本日の議論の参考にしていただくために、第1回から第3回の検討会で委員の皆様からいただいたご意見を、事務局の責任において項目ごとに整理した資料を参考資料1として、本日ご欠席の〇〇委員、〇〇委員からいただいたコメントを参考資料2-1、2-2としてお配りしております。なお、委員の皆様方には第3回検討会議事録を参考のために机の上に置かせていただいております。配布漏れなどがございましたら、事務局にお申しつけいただければと存じます。

なお、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お願いします。

それでは、本日のこれ以降の進行につきましては、座長をお願いいたします。座長、よろしくお願いいたします。

【座長】 〇〇でございます。よろしくお願いいたします。大変足元の悪い中、ご出席いただきましてありがとうございます。今日はまちづくりの観点から、観光立国の実現の観点につきまして議論をいただきます。

最初に、両方の観点につきましての資料説明を事務局からお願いしますが、今日、ご欠席の〇〇委員、〇〇委員からのコメントが出てございますので、そちらの中でご紹介いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【参事官】 事務局からご説明申し上げます。本日ご説明申し上げます、総合政策局公共交通政策部の参事官の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

使用する資料でございますけれども、パワーポイントを中心にご説明申し上げたいと思います。お手元でございます、資料4-1-2のまちづくりの観点からの関係の資料でご説明申し上げたいと思います。

1枚目に表題として「まちづくりの観点」以外に、副題として「～都市と交通～」という形にさせていただいておりますけれども、実は、まちづくりの観点を若干広めにとらえ

まして、都市と交通一般について、この資料でご説明を申し上げ、先生方のご意見をいただければと思っているところでございます。

1枚めくっていただきまして、目次でございますが、全体の構成をざっとご説明申し上げたいと思います。一番最初の「都市の拡散と公共交通の疲弊」というところでございますが、これはまず、現状をご説明申し上げたいと思います。

1枚めくっていただきまして、2でございますけれども、「多様な主体による一体的・総合的取組に対するこれまでの考え方」ということで、現状を踏まえましてどういった考え方がこれまでなされてきたということについてのご説明でございます。

3でございますけれども、「多様な主体による一体的・総合的取組に対する支援策」ということで、考え方に基づいてどういった支援策が講じられてきたのかということを検証いたします。

1ページめくっていただきまして、4でございますけれども、「多様な主体による一体的・総合的取組の事例」ということで、成功事例と言われているものを幾つか並べております。

1ページめくっていただきまして、5でございますが、「課題が残る事例」でございます。これは、いわゆる失敗事例などを含んでおりまして、先生方からまたいろいろご議論いただければと思っているところでございます。

1ページめくっていただきまして、1の現状の關係の資料でございます。

1ページめくっていただきまして、都市の拡散と中心市街地の空洞化でございます。左のグラフにもございますように、中心部、特に地方都市におきましては、人口が実数、シェアともに一貫して減少している状況でございます。右側の上、空き店舗率の推移でございますが、下に行くほど、すなわち、まちの規模が小さくなればなるほど、その率が増えているという状況でございます。そういった状況の中、商店街活性化の要因として、下のグラフでございますが、交通利便性の向上を挙げている方が非常に多うございます。

1ページめくっていただきまして2ページ目、中心市街地の空洞化の状況でございますが、松江の事例でございます。左から右ということで、昭和63年から平成17年にかけての状況の変化でございますが、下の図面にもございますように、青いところ、または赤いところ、すなわち空洞化しているエリアが増加していることがうかがえます。

1ページめくっていただきまして3ページ目、まちの拡散をどう評価するかという話でございますが、当然遠いところに住むと広いエリアに住むことができるということで、ポ

ジティブに考える方もいらっしゃいますが、この表にもございますように、高齢者など車を運転しない人にとっては不便だと感じている方が多くいらっしゃるところでございます。

1 ページめくっていただきまして、これは既にこの検討会でもご説明した資料でございますけれども、公共交通空白地域が拡大していることを示している資料でございます。交通空白地域を、この表の中ほどにもございますように、バス停から600メートル、鉄道駅1キロメートル圏外ということで定義しているのでございますが、その面積が可住面積といたしまして3万6,433平方キロメートルということで、九州に匹敵する広さが既にそういう地域になっていると。そういったエリアが人口に占める割合が1.9%でございますが、うち高齢者人口として2.7%ということで、高齢者の方がより高い状況にあるということでございます。

1 ページめくっていただきまして、人口密度と交通機関の選択ということでございますが、これもかつて検討会で使った資料ではございますけれども、赤い四角は自家用乗用車を使う方がどういった形で増えているかということを示しておりますが、人口密度が低いほどその率が高く、しかもその増加のスピードが高いことを示しているところでございます。

この関係につきまして、以前、家田委員からご質問いただいたことに関する宿題返しとして、次のページでございますけれども、6 ページ以下に説明資料をつけております。特に地方部において交通空白地域が増え、自家用車が増えている、それは一体どこから転移しているのか、そこを調べてくれという宿題があったということで、それに対する宿題返しの資料でございます。

この資料で、全国三大都市圏、地方都市圏、しかも平日、休日と分けておりますけれども、凡例にもございますように、灰色みたいなところが鉄道、それから、バス、自動車、二輪車、徒歩ということで色が分けられています。特に紫色の自動車の部分が経年変化、昭和62年から平成17年にかけてどのように変化しているかというところをごらんいただきたいのですが、特に地方都市圏においては、紫色の部分が平日、休日とも増えております。

これが増えているのを補っている、減っているのはどこかということですが、むしろ公共交通機関であります鉄道、バスからではなくて、その横にあります二輪車、徒歩・その他の部分が減ってきている、逆の三角形になっているという状況でございますが、そこから自家用自動車のほうに移っているのがわかるかと思えます。

1 ページめくっていただきまして、代表交通手段の利用率の目的別の推移ということで、どういった目的でこういった転移が進んでいるのかということ进行分析した資料が、7 ページの資料でございます。

先ほど申し上げましたように、紫色の自動車の部分が昭和62年から平成17年にかけて増えていて、それに反して自転車、徒歩から移ってきているのが顕著にあらわれているのが、私事目的の部分でございます。すなわち、通勤とか通学よりも、むしろプライベートな関係で、移動するときに自家用車を使う、二輪車、徒歩から移動しているというのがうかがえるかと思えます。

1 ページめくっていただきまして、8 ページでございますけれども、今の代表的な交通手段の利用率の変化につきまして、職業の有無ですとか男女別の推移ということで、どういった変化が起こっているのかということについての分析でございます。

たびたび申し上げますように、年を経るごとに自動車の部分が増え、二輪車、徒歩が減っているという形になっているのは、実は、今、お手元にあります資料のうち、ほとんどの部分がそうになっておりまして、変化がほとんどないのが全国の男性、平日、就業者の部分だけでございます。逆に言いますと、例えば男性の就業者でも休日で、男性の非就業者、特に女性につきましてはほぼすべて自家用車が増えている、徒歩、二輪車が減っているという状況でございます。この上にも総括して書いてございますけれども、非就業者、女性において変化が見られるという状況でございます。

1 ページめくっていただきまして、9 ページでございますが、話が戻りまして、都市の拡散がどういうことを生んでいるかということにつきましての資料でございます。都市構造とCO₂排出量の関係でございます。資料にもございますように、世界または我が国でもそうでございますけれども、1人当たりのCO₂排出量と人口密度は反比例という関係でございますので、人口密度が高くなると交通部門のCO₂排出量が小さくなるという傾向でございます。

1 ページめくっていただきまして、都市経営コストの増大でございますが、一般にも言われておりますように、人口が拡散すると都市経営コストが増大するのではないかということでございますが、左側のグラフにもございますように、1人当たりの道路をはじめとする公共施設の維持修繕費と市町村のD I Dにおける人口密度も同様に反比例しているということでございますので、人口密度が低くなると1人当たりの修繕費が増大する傾向にございます。

1 ページめくりまして11 ページでございますが、話は変わりますけど、公共交通の疲弊という関係の、既に検討会に出ささせていただいた資料でございます。バス交通をめぐる危機的状況ということでございますけれども、左側のグラフにもございますように、民間事業者の7割、公営交通事業者の9割が赤字と。特に地方部におきましては、右側のグラフでございますけれども、急激に輸送人員が減少しているという状況でございます。

1 ページめくっていただきまして、12 ページの左側の表でございますが、廃止路線が相次いで、毎年2,000キロメートル、稚内から鹿児島に匹敵するような廃止路線が相次いでいるところでございます。また、中ほどにもございますように法的整理、倒産しているようなバス事業者も増えている状況でございます。

1 ページめくっていただきまして13 ページ、一般路線バスはそういった厳しい状況の中でどのように会社を運営しているのかという話でございますが、これも既に検討会に出ささせていただいた資料でございますけれども、下の図の左側の赤字系統の赤字でございますが、平成20年度におきましては約2,700億円ということで、かなりの大きな額の赤字でございます。

これを、今までは黒字系統で補うということだったんでございますが、その黒字系統の黒字が今、1,100億円。それをさらに行政の補助ということで、2020年度では600億円。そこで結局足りない部分がまだ1,000億円ございまして、兼営事業の利益ですとか、さらには欠損という形で何とかやりくりしているという事業者の動向がおわかりになるかと思えます。

1 ページめくっていただきまして、14 ページでございますが、これは森委員の宿題返しということでつけさせていただいております。こういったバスの事業者はどういう状況か、運転手はどういった年齢かといったことについて、詳細な資料がないかということでつけさせていただいております。

左側のグラフでございますけれども、運転者の平均年齢の推移でございます。平成11年から平成22年までの状況の変化でございますけれども、下が若い方でございますが、青の方、赤の方が20代、30代ということで、それを足しますと、平成11年度は31%を占めておりますけれども、平成22年においては23%ということで減っております。それに反して、一番上の段、青い部分でございますが、平成11年はほとんど1%未満だったんでございますけれども、平成22年には11%近くなるという形で、60歳以上の方が再雇用という形で運転者になられている、運転者の高齢化が見られるところでござい

ます。

また、ほかの産業との比較ということで、右側のグラフでございますが、乗合バスの平均年齢は、ほかの類似する事業と比べても格段に高いという状況でございます。

1 ページめくっていただきまして、15 ページでございますが、では、そういった事業はどのようにしてやりくりしているのかをサンプルとして示した資料でございますが、A 社は中国地方におきます中堅のバス事業者でございますけれども、一番下が一般路線バスということで、その表の真ん中ほどに「0」と書いているところがとんとんという状況でございますが、一般路線バスだけでは相当赤字が出ていると。それを、上のほうの青い部分でございますけれども、補助金ですとか、緑色の兼営事業といったもので補てんいたしまして、とんとんに持ってきているという状況がうかがえるかと思えます。

1 ページめくっていただきまして16 ページ、また話は戻りますけれども、バス事業の状況でございますが、コミュニティバスの状況ということで、これも既に検討会に出ささせていただいた資料でございます。コミュニティバスが増加しており、既存バスとの競合関係があるということがうかがえるかと思えます。

1 ページめくっていただきまして、次は鉄道の関係でございます。これも検討会に出ささせていただいた資料でございますけれども、地域における鉄道が、輸送人員が減っております、赤字の会社が83%ということで、非常に厳しい状況ということでございます。

1 ページめくっていただきまして、18 ページでございますが、地域における鉄道の危機的状況ということで、ここに載っています、赤は鉄道、青は軌道でございますけれども、平成12年以降、33路線、634キロメートルということで、東京・八戸に相当する距離の鉄軌道が廃止されているところでございます。

次のページをめくっていただきまして、以上の現状を踏まえましてどういう考え方があのか、議論がなされてきたのかということのご紹介でございます。

1 ページめくっていただきまして、19 ページでございます。これは、平成19年の社会資本整備審議会の答申でございますが、ここでコンパクトシティの考え方が打ち出されているところでございます。すなわち、集約型都市構造に基づく都市像を実現しようということで、それに再編しようということで、交通の役割が重要であるということとを述べるとともに、そのために戦略的取り組みということで、多様な主体が総力戦を行う必要があるのではないかということ述べているところでございます。

1 ページめくっていただきまして、20 ページ、コンパクトシティの考え方でございま

す。図が4つほどございますが、左上がかつてあった市街地でございます。中心部にたくさんの方が住んでいて、そこは富士山のように飛び出ているところでございまして、その周辺部に小さな山が幾つかあって、それを交通機関が結んでいるというものでございます。

それが、左下でございますけれども、現在の市街地の傾向ということで、べちょっと卵が広がるように広がっているところでございます。中心部の人口が減ってきて、周辺に広がっているということでございます。このままこれを放置するとどうなるのかというのが右下でございますけれども、低密度市街地が拡散した状態ということで、ますます中心市街地が拡散することになります。

それをどうするかというのが右上でございますけれども、求めるべき市街地ということで、コンパクトシティというものを打ち出しております、基幹的な公共交通沿いに集約拠点を形成して、促進していくべきではないかということをおっしゃっております。

1ページめくっていただきまして21ページ、集約型都市構造の推進ということでございまして、土地利用施策や市街地整備というものをうまいまして、公共交通の水準向上といったことをして、戦略的総力戦を行っていくということでございます。左側でございますけれども、ほっておけば負のスパイラルに陥るとということで、先ほど図面で申し上げましたように、中心からどんどん周辺部に広がっていくということになってしまう。それを、一体となった取り組みということで、右側の、特に紫色の部分でございますけれども、土地利用施策や市街地整備と一体となり、かつ都市交通施策、公共交通支援といったこともあわせまして、総力戦で正のスパイラルに乗せることによって、何とかコンパクトシティを実現していこうというものでございます。

1ページめくっていただきまして、22ページでございますけれども、こういったコンパクトシティをどう位置づけているのか、位置づけられている自治体がどれほどあるかということについてでございます。都市計画区域のマスタープランの約8割、市町村のマスタープランの約半数が、将来の都市像としてコンパクトシティを位置づけているということをおっしゃる、このグラフが物語っているところでございます。

1ページめくっていただきまして、23ページでございますけれども、実は、都市計画制度におきましては、都市計画法やその運用指針におきまして、交通指針、交通施設を含む都市計画を一体的・総合的に定めるということがそもそも定められているということをおっしゃる、制度としてご説明申し上げているところでございます。

1ページめくっていただきまして、今度は24ページ、同じ平成19年の答申でござい

ますけれども、交通政策審議会の報告でも同様に似たような話がございます、そこで、まちづくりの取り組みとの連携ということが訴えられているところでございます。

また、多様な主体との連携・協働ということも訴えられているところでございまして、1ページめくっていただきまして25ページ、その当時の答申時の資料でございますけれども、下のほうに地域公共交通に関する施策展開の目標ということで、中ほどでございますけれども、まちづくりとの連携ということが言われているところでございます。

また、1ページめくっていただきまして、26ページでございますが、関係する多様な主体との連携・協働ということで施策が打ち出されておまして、下に国、市町村・都道府県、交通事業者、利用者・住民、それから商業施設、事業所、病院、学校、学識経験者などから構成されます、多様な主体による協働ということが言われているところでございます。

1ページめくっていただきまして、27ページでございますが、以上の社整審、交政審の取り組み、考え方を踏まえまして、今年の2月に打ち出された交政審、社整審の報告書でございます。これは、昨年12月に小委員会がまとめられたものを社整審、交政審としてまとめたものでございまして、これに基づきまして、表題にもございますように、交通基本法案の立案に関する基本的な論点がまとめられております。

ここでも実はコンパクトシティですとか、まちづくりの観点というところがございまして、その報告書の赤字で書かれている部分でございますけれども、コンパクトシティの形成を指向するべきという方向性がかつての審議会の答申の中で打ち出されており、一体的・総合的取り組みの重要性がうたわれているところでございます。これに基づきまして、まちづくりの観点から交通施策を推進する方向性が打ち出され、関係者との協力というのが打ち出されているところでございます。

1ページめくっていただきまして、今度は関係する支援策でございます。28ページ、社会資本整備交付金ということでございます。これは、関係する公共事業の補助金が統合されたものでございまして、平成22年度からございますけれども、左下でございますが、都市再生整備計画事業というものがございまして、1ページめくっていただきまして、写真にもございますように、例えば駅前広場ですとか、自由通路等の交通結節点の整備ですとか、バス走行空間、自転車・歩行者空間の整備、さらにはソフト事業として社会実験といったものも幅広く支援しているところでございます。

1ページめくりまして、先ほど申し上げました都市再生整備計画事業は、従来はまちづ

くり交付金という形で支援したものが、先ほど申しあげました交付金の一事業としてメニュー化されたものでございますけれども、ハード事業として基幹事業があるとともに、ソフト事業として社会実験等も行われているということをこの資料で物語っているところでございます。

1 ページめくっていただきまして、31 ページでございますが、こういった社会資本整備交付金なども用いまして、都市・地域総合交通戦略というものがございます。これは、先ほど申しあげました社整審などの議論を踏まえてつくられているものでございまして、コンパクトシティを実現するために有効に使われている支援措置でございます。左側でございますように、戦略を策定するときに国が支援するとともに、右側でございますように、それに基づく施設整備についての支援を重点的に行っております。

後ほど申しあげますが、富山市長の森委員からの意見として、「お団子と串」ということをおっしゃっておりますけれども、そういった施策を打ち出すときに、このコンパクトシティをつくるというときに、この支援制度が活用されているところでございます。

1 ページめくっていただきまして、32 ページでございます。これは平成元年につくられた制度で、大都市地域における宅地開発と鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法というものでございます。こういった法律に基づきまして、右下でございますけれども、つくばエクスプレスを鉄道として整備するとともに宅地開発を行ったという支援制度でございます。

1 ページめくっていただきまして33 ページ、地域公共交通の活性化再生法でございます。これは交通政策審議会の報告書をベースに立法化されたものでございまして、平成19年度に制定されたものでございます。

これにございますように、連携計画をつくるですとか、協議会をつくるといったことを法律で定めているところでございまして、1 ページめくっていただきまして、34 ページでございますが、これとタイアップすることによって、予算制度として平成20年度から22年度、現時点においては継続措置として、経過措置として既に一部残っておりますけれども、こういった法律に基づく施策として、総合事業を行う場合につきましては予算上の支援措置が講じられたところでございます。

1 ページめくっていただきまして、35 ページでございますけれども、今、申しあげました総合事業のある意味更新といたしまして、地域公共交通確保維持改善事業ということで、通称、生活交通サバイバル戦略というものでございますが、305 億円ということで

支援する制度がございます。基幹となりますのが地域公共交通確保維持事業でございますけれども、表の上側に、各自治体が協議会の取り組みとして行う事業について支援するものでございまして、既存の幹線のバス交通をはじめとする支援制度と、地域内のデマンド交通を中心としたフィーダー輸送なども支援するものでございます。

36ページが、多様な主体の連携・協議を規定する制度でございまして、道路運送法というバスなどを規定する法制度の体系で決められている制度でございます。地域公共交通会議というものが道路運送法体系でございまして、バスをはじめとする乗合運送サービスを行う場合の関係者間が連携するための会議、協議体として、制度としてございます。

1ページめくっていただきまして、37ページでございまして、運営協議会の制度ということで、自家用乗用自動車、白ナンバーの車により過疎地へ福祉有償といったものを行おうとする場合に、関係する主体が協議をする場として運営協議会がございまして、

以上が考え方、支援措置でございまして、別冊になっておりますけれども、4番目でございますが、「多様な主体による一体的・総合的取組の事例」でございまして、いわゆる成功事例でございまして、

最初が、38ページでございまして、富山市の事例でございまして、これは、昨年から今年にかけて行われました社整審、交政審でも資料として取り上げたものでございまして、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの事例ということで、LRTなどを整備し、まちづくりを行っていかうというものでございまして、

それから、1ページめくっていただきまして、39ページでございまして、金沢市の取り組みでございまして、これも同様に小委員会でも使われたものでございまして、土地利用計画の誘導と公共交通の連携の事例ということで、都心の歩行者、公共交通優先の空間の構築というものをうたっているところでございまして、

1ページめくっていただきまして40ページ、盛岡市の事例でございまして、これも小委員会で報告したものでございまして、道路網の計画と都市利用と交通といったものを一体的に計画した事例でございまして、

1ページめくっていただきまして、仙台市の事例でございまして、地下鉄の東西線の整備と沿線における土地利用や市街地開発を一体的に行って、歩いて暮らせるまちづくりを推進しようとする事例でございまして、

42ページは高岡の事例でございまして、交通の結節点と再開発を一体的に整備した事例でございまして、駅前の広場ですとか、交通広場までの自由通路といったものを

一体として整備したものでございまして、交通の施設整備なども行っている事例でございます。

1枚めくっていただきまして43ページ、横浜の事例でございますけれども、いわゆるみなとみらいの話でございます。まちの軸を中心に歩行者ネットワークを整備したということございまして、歩行者を中心とするまちづくりということでございます。

1ページめくっていただきまして、44ページでございます。千代田区の事例でございます、皇居と東京駅の間で、丸の内のエリアで行われているものでございますが、実際そこを歩かれた方はご記憶があるかと思えますけれども、歩行者を中心としたにぎわいのあるまちづくりというものが行われておりまして、それとアクセス道路とか荷捌きスペース、さらには駐車場の出入り口との交差がないように取り組まれて工夫されている事例でございます。

次の45ページは自転車の関係でございまして、社会実験でございます。横浜市の取り組みでございますけれども、コミュニティサイクルということで、一定の負担をしていただきつつ、自転車を交通機関として使ったという事例でございます。

1ページめくっていただきまして、46ページでございますが、先ほど申し上げました宅地開発と鉄道整備の一体的推進に関する法律に基づく事例でございます、平成17年に開業しましたつくばエクスプレスができたことによって、下の表でございますけれども、乗っておられる方も多い中で、他方、常磐線の混雑率が減っているということを物語っております。

1ページめくっていただきまして、47ページは高知市の事例でございまして、まちづくりとバリアフリーを一体的に行った事例でございます。

1ページめくっていただきまして、48ページは鉄道事業の話でございますけれども、地域と一体で鉄道の活性化に取り組んだというもので、三岐鉄道の北勢線という事例でございます。近鉄から三岐鉄道に鉄道が移管される際に、地域と一体となって、まちづくりも行いながら鉄道の活性化が行われたというものでございまして、鉄道の取り組みが増えているところでございます。

1ページめくっていただきまして49ページ、愛知環状鉄道の話でございまして、地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる事例ということで、沿線に豊田市というトヨタの工場があることもございますけれども、沿線の事業所と一体となりまして、マイカーから鉄道への移管が実現されているところでございます。

次に、50ページ以下にバスの事例として3つございまして、北海道の当別町でございます。多様な主体が連携してコミュニティバスを運行しているものでございまして、複数バスを統合してコミュニティバスを走らせるという事例でございます。

1ページめくっていただきまして51ページ、大分県国東市の事例でございますけれども、民間バス事業者と自治体が組むという事例でございます。あまり乗られていない民間バス事業者に対する補助金を、そもそも便数を減らすことによって補助金を減らし、そのバスをコミュニティバスとして、しかも減らされたお金をコミュニティバスの原資として使っているという成功事例でございます。

1ページめくっていただきまして、52ページは京都の京丹後市の事例でございます。民間バス事業者の高い運賃を、一定のキャップをはめることによって、200円という上限運賃を設定し、かつダイヤの工夫も行うことによって、より多くの方に乗っていただき、かつ住民のモビリティを向上させたという事例でございます。

以上が成功事例でございますが、次のページ以下が失敗事例というものでございまして、53ページがその事例の最初でございます。以下、この事例につきましては、あまり名前を載せてほしくないという話もございますので、原則として名前は伏せさせていただいているところでございます。

53ページが、よく言われている事例でございますけれども、既存バス事業者の反対で中心駅から中心市街地へのコミバスの運行ができなかった事例ということでございまして、中心駅は特急停車駅で、点線でございますように中心市街地との間でコミュニティバスを走らせようとしたところ、青い線の路線バスがあるために事業者が反対を行って、赤い実線でありますように、郊外駅と中心市街地を結ぶコミュニティバスの運行に余儀なくされたという事例でございます。

次の54ページもよくある話でございますけれども、コミュニティバスの運行によって既存バスの路線が廃止・減便を迫られている事例でございます。実線で赤と青がございまして、郊外の過疎地に初乗り160円ということで民間の路線バスがある中で、その中心部を走らせるコミュニティバスが100円均一で走るために、その路線バスからお客さんが移転して、郊外まで行く路線バスが廃止・減便を余儀なくされているといった事例でございます。

次が55ページでございますけれども、インフラの整備計画も含めて調整が行われなかったために混乱が生じた事例ということでございまして、本来ならばバスベイも含んで路

線バスを開設しようということで、バス路線の計画を自治体からの要請で行ったんですが、いますけれども、実はライフラインがあったために十分なバスベイが設置できずに、バス路線の設置が危ぶまれたという事例でございます。

1 ページめくっていただきまして、56 ページでございますけれども、駅周辺の開発が急激に進展して新駅のキャパシティを超えてしまった事例でございます、新たに鉄道を引いたところ、残念ながら急激にオフィスビルなどが増え、駅が急激に混雑してしまったために、駅の改良工事を行わなければならなかったという事例でございます。

57 ページは、ある意味その逆の事例でございますけれども、宅地開発の停滞やバス路線との競合により新線が有効に活用できない事例ということでございまして、ポンチ絵の上にもございますように、宅地開発と一体的に鉄道が引かれてうまくいくはずだったところが、なかなか赤い部分がふくらず、人が住まずに、なかなか鉄道に乗らないと。しかも、競合するバス路線があるとか、アクセスバスがないために、結局鉄道の整備がおけるとか、運賃が高くなり、またこれが鉄道に人が乗らないといった負のスパイラルに陥っている例でございます。

次の58 ページでございますけれども、調整結果どおりに事業者が運行しないために混乱した事例ということでございまして、駅前広場にバスバースを設けるということで駅前広場をつくったところ、そこにバスが乗り入れないということで、やむをえずタクシーバースにしてしまったという事例でございます。

1 ページめくっていただきまして、59 ページでございます。これだけ名前があるということで、先ほど申しております交通基本法の検討小委員会でも使われた資料でございますが、沖縄モノレールの事例でございます。都市モノレールをつくるということで、バス事業者が撤退してそこから転移するはずだったところ、そのバス事業者が民事再生法を適用して一たん倒産した形になったんでございますけれども、結局バスを運行したということで、約束どおりにバスが撤退しなかったという事例でございます。

次が60 ページでございますけれども、調整の過程に参加していない事業者が新規参入しようとして混乱が生じた事例でございます、図の左側にございますように、市町村、住民、バス、鉄軌道事業者といった方々が連携しまして、地域の公共交通ネットワークを再編しようという話がまとまった中において、新しい事業者が参入して混乱している事例でございます。

61 ページ目以降が不満という形でございますけれども、地方公共団体からバス事業者

に対する不満でございまして、まちづくりの観点から計画を策定しようとしても、交通に
関与する大義名分や権限がないために交通事業者の協力が得られない、調整が困難といっ
た不満の声があります。

1 ページめくっていただきまして62ページ、逆の話でございませうけれども、バス事業
者から地方公共団体への不満でございませう。そもそも交通に関心がないんじゃないか、し
かも、都道府県と市町村でお互い責任を押しつけ合っていると。また、いろいろとおっし
やるけれども、資金的な裏づけがないといった声が聞かれます。

1 ページめくっていただきまして63ページ、確かに交通専任の方がゼロというのが増
えているという状況でございませうが、右側の表でございませうけれども、専門に扱う組織が
ない、内部の人材が不足しているという声が聞かれているところでございませう。

64ページ以下が市長さんのアンケートの結果でございませうけれども、バス関係の担当
部署の職員数は、2人以下の自治体が7割以上、予算額は、8割以上の自治体で1%未満
というアンケート結果がございませう。

65ページは、供給の責任はどこにあるのかということでございませうけれども、原則的
には地方公共団体に最大の責任があるという考え方が約3割ということでございませうが、
残念ながらそれに反対する方が3割おり、かつ4割がどちらともいえないというふうに意
見が分かれているところでございませう。

次の66ページでございませうけれども、供給の責任につきましてさらに問うたところ、
自治体にその責任があると答えた方につきましても、都道府県との役割分担についても意
見が分かれているところであり、そもそも自治体に責任がないという方については、国と
自治体が同等に責任を有するという方が意見の6割を占めたところでございませう。

以上がまちづくりの観点の資料でございまして、続いて、観光立国の実現の観点という
ことで、資料4-2-2を使ってご説明申し上げたいと思ひます。

構成でございませうけれども、1ということで全体像をつかんだ後、テーマを2つに分け
まして、「日本人による観光の振興に向けて」というテーマと、「訪日外国人旅行客の増加
に向けて」というテーマについてご説明申し上げたいと思ひます。

それでは、ページめくっていただきまして、1ページ目でございませう。観光立国の実現
に向けた最近の動きでございませうけれども、平成15年がある意味、観光立国の元年でご
ざいまして、当時の小泉総理からビジット・ジャパンのキャンペーンということを行われ
まして、その後、平成18年に観光立国推進基本法が議員立法で成立いたしました。これ

に基づきまして、平成19年に観光立国推進基本計画が策定されて、以降、20年に観光庁が設置され、観光庁のもと、観光立国実現に向けた取り組みが強力的に推進されているところでございます

1ページ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、その計画についての概要でございます。先ほど申しましたように、観光立国推進基本計画は平成19年に決定されて、5年間を見通したものとして目標が定められているところでございます。下の表にございますように、訪日外国人の旅行客数、平成22年までに1,000万人、海外旅客数2,000万人、観光消費額30兆円、それから、日本人の国内観光旅客の1人当たりの宿泊数を4泊、我が国における国際会議の開催件数を5割以上増やすといった目標が定められたところでございますが、若干苦戦しているところでございます。

1ページめくっていただきまして、現在の改定の状況でございます。先ほど申しましたように5年間を見通して計画がつけられたところでございまして、現在、交通政策審議会の下の観光分科会で計画の改定に向けた取り組みが行われておりまして、3つの目標、7つの指標ということで議論が進められていると聞いているところでございます。

1ページめくっていただきまして、4ページでございますが、そのための施策としてどういったものがあるかという概要を語っております。訪日旅客促進事業、いわゆるビジット・ジャパン事業でございまして、選択と集中ということで、下の地図にもございますように、特に赤いところ、中国、韓国、台湾、香港といったところが中心でございますけれども、そういったところに選択と集中ということでプロモーション活動を行っているところでございます。

1ページめくっていただきまして、5ページでございますけれども、訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備ということで、せっかく来ていただくからには、外国人の方の受け入れの環境整備をするということで取り組みがなされているところでございます。

6ページ、観光圏整備事業でございますけれども、2泊3日以上滞在型旅行が可能な観光圏を整備するというところで、現在48地域が認定されて整備が行われているところでございます。

1ページめくっていただきまして、7ページでございますが、そのための地域づくりのプラットフォームの形成という施策も推進されているところでございます。

1ページめくっていただきまして、以下、各論でございますけれども、日本人の観光の振興に向けてということでございます。8ページ、国内観光旅行の動向でございます。国

内の宿泊旅行につきましては、回数、年間宿泊数ともに減少傾向であるというのが左側のグラフでございます。ただ、1回当たりの宿泊数や単価はほぼ横ばいという状況でございますので、旅行に出ない層が増えていると推測されるところでございます。

他方、日帰りの旅行観光客数につきましては、単価、回数ともに横ばい、または減少といった状況でございます。

1 ページめくっていただきまして、日本人の海外旅行の動向でございます。これは、リーマン・ショック以降、若干苦戦しているところではございますけれども、円高傾向ということもございますので、全体的には横ばいといった傾向でございます。

1 ページめくっていただきまして10 ページ、旅行種別・年代別の利用交通機関でございますけれども、70歳代を除くすべての世代で自家用車の利用が多い、70歳以上は貸し切りバスが多いという状況でございます。他方、20代と60代では鉄道の利用が若干多いというところでございます。

1 ページめくっていただきまして11 ページ、日本人が旅行に出るきっかけでございます。上の表にもございますように、家族層ということになりますけれども、「資金ができる」と、お金があればということが顕著でございます。また、その家族層につきましては、家族旅行を1回増やす条件としましては、左下の表でございますけれども、宿泊費が半分になると並んで、交通費が半分になると1回増やすということを言っておられます。

1 ページめくりまして、12 ページ以下、幾つかの事例紹介でございますが、ICTを活用した観光情報等の提供事例ということで、奈良県の橿原市、島根県の津和野市の事例でございます。そういったものが利便向上に資するところでございます。

次に、13 ページでございますけれども、高速道路整備による効果の事例ということで、東海北陸自動車道が全線開通したのが平成20年でございますけれども、白川郷ですとか高山といったところがあることもございまして、観光の振興に資しているところでございます。

1 ページめくっていただきまして14 ページ、二次交通の取り組みでございます。一次交通として鉄道なり航空といった形で来た後の二次交通が非常に重要でございます。その取り組みとして、例えば会津若松市におけます周遊バスですとか、岩手県の平泉町におけるベロタクシーといった事例を紹介させていただいています。

次に15 ページでございますが、交通規制ということでございます。どちらかというところ警察の話でございますけれども、パーク&ライド方式というものも大事だということで、

道路の渋滞緩和に加えまして大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といったものに資するということで、各地で取り組みが行われているところでございます。

次の16ページでございますが、それぞれのモードごとの事例でございますけれども、観光バス。これは霞が関近辺でも走っておりますけれども、スカイバスということで、オープンバスを用いた観光バスツアーが観光の振興に資しているところでございます。

1ページめくっていただきまして17ページ、九州新幹線の鹿児島ルート of 全線開業の効果でございますが、新幹線に乗られる方、利用者の増加はもちろんでございますけれども、右下の表は宿泊客数の動向ということで、中国、関西方面からの宿泊数が大幅に増加しているところでございます。

鉄道の取り組みとして、18ページでございますが、駅長「たま」で有名な和歌山電鐵でございますけれども、いろいろな車両のリニューアル化とともに、「たま」で話題を提供することによって、鉄道の利便性向上も行うことによって利用者の増加が見られているところでございます。

1ページめくっていただきまして、19ページでございますが、鳥取県の若桜鉄道でございます。これも旅企画ですとか文化財の活用、イベントの実施といったものによりまして、若桜鉄道の利用者数が増えているところでございます。

1ページめくっていただきまして、旅客船の船旅の魅力の向上策ということで、こういったものも旅行の振興に資するところでございます。

21ページは、離島の観光振興による離島航路の活性化でございます。先ほど松原副大臣からも島嶼部という話がございましたけれども、これは長崎県の小値賀の話でございますが、利用者の増加、旅客数の増加とともに旅客船の輸送の増加が見られるところでございます。

次に22ページでございますけれども、航空の世界でございます。さまざまな航空運賃の多様化、サービスの多様化といったものが観光に資すると考えているところでございます。

次の23ページでございますけれども、空港と地域の連携でございますが、能登空港の事例を挙げさせていただいております。地元と航空会社がリスクとリターンを共有するというので、搭乗率保証制度が有名でございますけれども、それだけにとどまらず、二次交通の確保といったことも取り組みとして行われているところでございます。

続きまして、1ページめくっていただきまして、そこからが外国人旅行客の増加に向け

ての話でございます。24ページでございますけれども、世界各国からの入国者数の国際比較でございますが、日本は、残念ながら世界で30位ということで、まだまだお客が少ないところでございます。

続きまして25ページでございますが、訪日外国人旅行者の推移でございます。先ほど1,000万人ということをお願いしましたが、残念ながら2010年にはそれに達せず、2011年は東日本大震災によって苦戦をしているところでございます。

1ページめくりまして26ページでございますけれども、国・地域別ということでは、アジア地域から多数の方がいらっしゃっているということでございます。

27ページでございますけれども、こういった都道府県に外国から来ていただいているかということと言いますと、やはりゴールデンルートということで、千葉、東京から山梨を經由して京都、奈良というところにお客様がいらっしゃっているというのが実態でございます。

28ページ、こういった点で不便を感じるかということでございますが、やはり訪日外国人の方々は、赤いところでございますように、標識の問題、交通の問題に対して不満を感じられております。

1ページめくっていただきまして、29ページでございますが、交通手段に対する要望が断トツ一番でございます。

30ページ、具体の不満の声ということでございますが、アンケート結果ということでございますけれども、例えば案内表示・情報提供については、英語表示がないとか、多言語標識にしてほしいといった話、乗車券についても、券売機の操作が複雑だ、ICカードの案内がない、JRパスや割引切符に関する情報が不足しているとか、のぞみが利用できないといった声がございます。

31ページでございますけれども、先ほどのバリアフリーという話でございますが、言語のバリアフリー化ということで、多言語による情報提供ですとか、二次交通、目的地に関する多言語の情報提供ということが言われております。

32ページ以下が具体の事例でございますが、鉄道駅のナンバリングでございます。現在、営団、東京都営でも見られているところでございますが、ナンバリングということで外国の方にも利用しやすい駅というものが言われておりまして、現在、全国で40の事業者が使っております。

次に、ICカードでございますけれども、これも外国の方にとって利用しやすいという

ことで、各地で利用されているところでございます。

次に34ページでございますけれども、こういった取り組みは個別の事業者、特に鉄道の事業者で行われている事例でございますが、これは小田急の事例でございますけれども、特に箱根、伊豆といったあたりに外国の方に来てほしいということでキャンペーンを実施するとともに、一番下でございますけれども、外国人旅行センターを新宿と小田原に設けているといった事例がございます。

35ページでございますけれども、今度は船の関係でございます。クルーズも外客誘致に資するというので、特に九州博多において急増しているところでございます。

36ページは、そのためにどういう施策が必要かということでございますけれども、港湾における受け入れ体制において、ソフト・ハード面の課題ということで、例えばソフト面では、入港時の手続の迅速化、ハード面では岸壁の不足を補うといったことが大事ということでございます。

最後に航空の関係で、37ページ以下でございますけれども、首都圏、羽田、成田におけます容量拡大が行われて、外国の方に来ていただきやすい環境が整備されている中、38ページでございますけれども、オープンスカイ、すなわち企業数、路線、便数に係る制限を2国間で相互に撤廃するといった取り組みが現在広がっておりまして、これまで11カ国・地域との間で、首都圏空港も含めたオープンスカイに合意しているところでございます。

そういった取り組みの中、39ページでございますけれども、LCCの就航状況ということで、日本もそうでございますが、外国からの就航も増加してきているところでございます。

40ページでございますが、チャーター便の個札販売、ばら売りの規制緩和ということでございますけれども、これもいろいろな規制緩和が行われまして、より利用しやすいチャーター便ということで施策を推進されているところでございます。

41ページでございますけれども、地方空港におきましてもチャーター便がますます増加しているということを示しております。

42ページでございますが、日本への新規参入、増便が期待されている外国エアラインということでございますが、LCCのみならず外国のエアラインの新規参入が期待されているところでございます。

最後、43ページでございますけれども、こういった話につきましてはビジネスジェッ

トも同様でございます。成田空港をはじめとする受け入れ体制の構築ということで委員会のとりまとめが行われまして、成田空港をはじめとして取り組みがなされているところでございます。

以上でございます。

続きまして、参考資料ということで、2-1と2-2ということで、本日ご欠席の〇〇委員と〇〇委員のコメントを説明させていただきたいと思えます。

まず、〇〇委員でございますけれども、先日、事務局から聞き取りさせていただいたものをまとめてご説明申し上げたいと思えます。

まちづくりの観点に関しまして2点ほどご意見をいただいております。海外では事業者の競争のあり方につきましては、competition in the marketのみならず、competition for the marketという考え方があります。参入・退出自由というcompetition in the marketのみならず、期間を決めて、最も効率的にサービスを提供する事業者はその期間の輸送を任せて、期間が終われば事業者を選び直すというcompetition for the marketが大事ではないかということをおっしゃっています。

また、もう一つ意見でございますけれども、都市の拡散と公共交通の疲弊という話でございますが、ベーシックな交通である自転車、徒歩も大切な交通手段として位置づけることが大事ではないかという意見をいただいております。

続きまして、参考2-2ということで、〇〇委員からのコメントでございます。これは、長うございますので、かいつまんでご説明申し上げますが、コンパクトシティというものが大事だということをまず最初のパラグラフで述べ、次のパラグラフでございますけれども、「お団子と串」ということで、「お団子」に相当する結節点部分などを公共交通機関である「串」がくし刺しにするということで、富山ライトレールということでポートラムや、市内環状線というセントラムといった取り組みがなされていると。質の高い公共交通機関であるLRTが土地利用に大きなインパクトを与えて、人口の社会流動において都市部に集まってきているといった話をしておられます。

次のパラグラフでございますけれども、固定資産税と、それに連動する都市計画税が、0.4%のこういった公共交通がある中心市街地から得られているけれども、それが全体として22.5%の税収となっているということで、しかも地価も安定しているということで、こういったLRTの取り組みは税収確保という面で重要であるということをおっしゃっています。

次のパラグラフで、公共交通確保によるコンパクトなまちづくりの推進が大事だということをもう一度おっしゃっていきまして、次に「なお」のところでございますけれども、先日、LRT都市サミット富山2011が行われて、その点について認識の共有が行われたという話をされております。先ほど私どもの説明でもございましたように、公共交通機関等と連携することによって、総力戦を行うことによって、都市の拡散ではなく、正のスパイラルでコンパクトシティを目指すための制度整備が望まれるという形で結んでおられます。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

先回、委員の方々からご注意がありました。そのご注意は、論点が明確になるような資料づくりができないかという話と、過去にどのような施策があつて、その施策はどのような効果を生んだかということがわかるようなものがあつたほうがいいと、いろいろなご意見があつたわけです。

今回、そういうことに留意されまして、かなりの努力が払われまして、資料ができたということについて、まず感謝申し上げたいと思います。その関係で膨大な資料になったものですから、約半分の時間を使って説明があつたということです。後半は、委員の方々から意見をいただきたいと思います。

論点は2つありますけれども、どちらでも結構でございます。例によりまして、旗を立てていただければと思います。

それでは、A委員、お願いします。

【A委員】 Aと申します。交通について4点ほど申し上げたいと思います。観光について2点ということです。

交通の第1点目については、調査データでいろいろ計画するときに困るのが、バスのODがなかなか手に入りにくいということで、バスのOD調査があると、かなりのところまで経営プランニングができるのかなと感じております。そういう意味で、それをぜひ積極的に取り入れていただいたらと。

パーソントリップ調査は確かに有効なんですけど、バスまでなかなかうまくおとりてできるということが少ないので、特に小都市などはできないんじゃないかと。調査も、最近あまりやられていないところも結構あると思いますので、そういう意味でデータがないということは、計画にかなりハンディがあるということです。

旭川市の例を出しますと、バスの分担率といいますか、バスは1日8万使っているのに、鉄道は1万人乗客。35万都市でそういう状況ですから、バスをちゃんと調査することがすごく重要なと。もちろん市電があったりすれば、市電とバスと両方入れた調査が必要かと思います。これが1点目です。

2点目は計画づくりについて、今日、事例の中でコミュニティバスの問題点がいろいろと出てきたと思うんですが、コミュニティバスを計画することを、僕はあまりいいと思っていないんです。その理由は、バス全体計画をやれば、その中にコミュニティバスがあるはずだと。

1995年11月に初めて出てきたコミュニティバスが武蔵野ですけれども、それ以前は日野で出てきたと思うんですが、そのときは、かなり空白地域というところで縫ってやっていたんですけれども、いずれ路線と抵触するわけですから、市町村が全体のバスの計画をやってしかるべきであって、事業者に対してもう少し強く出ていい部分かなと私は思っています。

というのは、市民のための交通計画をやるのであって、事業者のための交通計画ではないんだということで、ぜひ計画づくりについてはできるだけ全体をとらえるようにしていただきたい。コミュニティバスだけやる市町村についてはご遠慮願いたいというぐらい言ってもよろしいのかなと思います。

3点目は人材なんですが、前回か前々回かの資料で、市町村の計画をつくれる人材が少ないということがあったと思うんですが、2年で1回ずつ変わっていくような市町村はやはり同じで、育てないといけない。育てる場合には、内部で育てるのと、外部で、例えば5年間派遣して、そこで計画に携わっていただくという仕組みを、どうして日本はやらないのか。そこをやることによって、相当のパワーが上がるはずなんです。

今までいろいろなところで一番困ったのは人材なんです。例えば八戸などでも、1つのセクションにずっといられないので、違うセクションに仕事を持って行ってバス計画をやっていたかというようなことをやりましたけれども、そういうことが実際必要なんですが、それが日本のほとんどの自治体でなかなかできにくいという現実がありますので、計画づくりの人材確保について、派遣制度なども考えていただきたい。コンサルタントの人を育てて、その人を市町村に5年派遣するとか、さまざまなやり方があると思います。今のが3点目です。

4点目が、地域公共交通会議と運営協議会との関係ですけれども、日本のNPOがサー

ビスをするというのは、タクシーの2分の1の料金で運行していますが、かなりタクシー会社との闘いの場みたいになっていて、必ずしも適切なモビリティを確保するために協議会が開かれているとは思えない。

そういうことで、できれば地域公共交通会議の中に入れて、分科会形式でも何でもいいんですけども、もう少し広い間口で議論していただいたほうが、将来のためによろしいのかなという理解をしています。

以上が交通についてです。

観光について2点あります。1つは統計ですけども、観光の入込人員の計測方法が、まだ日本では確立していないのかなという感じがしています。例えば、観光で来ましたかと質問すると、「いや、観光じゃないんです。食事で来ました」という人もいます。でも、食事で来ることも、例えば浅草だったら、浅草にわざわざ来た人は観光者なんです。そういう意味で、観光の定義とかとらえ方がやや不十分だなということ。

それから、浅草でサンバカーニバルをかつてやった記憶があるんですが、ある役所の人が調査して、主催者発表35万人、ところが、実際計測したら7万人だったと。花火大会でもそうなんですが、90万人というオーダーを2年前に公式で発表しましたが、私は、その90万人は少なくとも半分は切っているだろうという理解をしています。

つまり、90万人という数字は、計測してきちっとやったものではなくて、あくまでも警察との関係とか、そこで役所が支援したお金の額に見合う入込人員だとか、恣意的につくられているという事実がございますので、ぜひその辺を市町村にはきちっと申し上げる方向で、新しい入込人員のつくり方を考えていただく。統計がおくれるということは計画がおくれるという、かなり大きな問題でございますので、ぜひそのところをやっていたきたい。

2つ目は、私の専門分野ですけども、利用できない交通とか施設が多くて、特に障害をお持ちだとか高齢者の人たちの旅行がなかなか難しいという。確かにでき始めてはいるんですが、人的なサービスと、もう一つはバリアフリーという2つがあると思うんですが、その両方をどういう形で整備していったらいいか、そのあたりの観光プランニングがやはり必要なかなと思います。一定のルートの中で、ある程度の障害をお持ちでもひとりで旅ができるという流れがつかられていないように思いますので、そこもぜひ強化していただけたらと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、B委員、お願いします。

【B委員】 ありがとうございます。なるべく短くお話ししたいと思います。

まず最初は、いちゃもんに近いんですけども、資料4-1-2の10ページの、人口密度と1人当たり維持補修費について、反比例というふうにおっしゃったんですけども、どう見ても反比例ではないですね。ばらばらであるというふうに見たほうがよろしいんじゃないかと思imasuので、ちょっとご注意ください。

2番目は、同じ資料の14ページのバスドライバーに関して、高齢化しているからよくないのではないかと、そんな意図はないのかもわかりませんが、そういうふうに読み取れる表現がございました。これからいや応なく高齢社会に入っていくわけですから、もっと高齢者がこういうところにも貢献できるというスタンスを強調してもいいのかなと思imasu。

どうしてこういうことを言うかという、高齢人口は増えているんですけども、高齢者の中の労働力人口は、ここ20年ぐらい、実はあまり変わっていないんです。ということは、高齢者の中で働いている人の数の割合が減っているということです。働きたいし、意欲もあるし、気持ちもあるし、能力もあるけれども、なかなかそういうことが実現していないという状況があるかと思うんです。

ですから、バスドライバーにかかわらず、福祉有償とか交通分野って、かなり雇用力があるのかなと。そういうところで高齢者の方に積極的に社会貢献していただくという方針が必要かなと思imasu。これが2点目です。

3点目です。自動車分担率に関して5ページから8ページに書いてございまして、なるほど今の形の自動車を考えると、場所もとるし、排気ガスも出すし、CO₂も出すし、エネルギーもたくさん使うので、必ずしも望ましくないんですけども、高齢者との関係で申し上げますと、この資料で使われている、同じく全国都市交通特性調査の集計を、自分の自由になる自動車を持っているか、持っていないかと、年齢別及び三大都市と地方圏で、原単位ですか、1日に何トリップぐらい移動されるかというのを比較したことがあるんです。

持っている人は、前期高齢者であろうが、後期高齢者であろうが、64歳以下の方とあまり変わらないんです。それだけ活発に社会貢献をされているということです。ところが、持っていない人は、生産年齢人口の間は義務的な交通をしなくてはならないので移動され

ますけれども、それが過ぎますと、加齢に従ってどんどんトリップが減ってまいります。

例えば後期高齢者では、持っている人と持っていない人の差は倍半分違います。それだけ社会参加が違うということです。しかもその差は、三大都市圏のほうが小さくて、地方圏に行くと大きくなります。これは多分、公共交通の整備レベルの差だと思えます。とすると、社会参画とか幸福感という観点からすると、自分の自由に使える車の有無で極めて大きいんじゃないかなと。ただ、これを、今の形の自動車に求めるかどうかということが考えどころだと思えます。

3月にイギリスへ行ってびっくりしたんですけども、電動スクーターで最大速度が24キロぐらいで走れるものがありまして、スイッチを変えると6キロぐらいのスピードしか出なくなるんです。その車は、車道も走れるし、歩道も走れるし、しかも、ショッピングセンターの中にも入っていける。ほんとうにバリアフリーな車でございまして、道路交通法上、そういうカテゴリーがきちんとあって、しているんですけども、そういうことが平気で行われていて、かつ、そのメーカーが、各地方都市に結構小さい会社があって、地方経済にも貢献しているということもございました。

個人で動くものが悪いというのではなくて、移動とか交通というのは社会参画とか幸福の追求のためにやるわけですから、ぜひそういうこともお考えいただければと思います。

観光に関してですけども、外国人からすると、道案内の不満が多かったと。それは多分、多言語表示だけの問題ではないと思えます。住居表示とかが、ストリートと、日本は面的なもので、全く違うわけです。そういうところで、なかなか難しいのではないのかなという気もします。

そこで大事なのは、日本はカーナビゲーションとか、今、モバイルでもナビゲーションがありますから、それをどう活用するかというところで、かなりの部分が解決できるのかなというふうにも思いました。

あと1点だけよろしいですか。外国人の観光客に限らず、日本人の観光客で地域の活性化というのは非常に大事なポイントだと思うんですけども、よく田舎のほうへ行ってお聞きするのは、フィールドオペレーションとかデスティネーション・マネジメントをやりたいんですけども、なかなか難しいと。

1つは、いろいろな制度上の縛りがあって、旅行業法の免許をとるのにものすごくお金がかかるとか、民泊がなかなか難しいとかいう話と、ビジネス上も、地域の人ですから、いい情報を持っておられて、ある層には非常に魅力的に当たるんですけども、その情報で

もって勝負をしようと。それで、かなり細かいマーケティングなどをされている旅行業者さんに、「そういうのがあるから買ってくれませんか」と言ったら、「いや、そんなの、我々が連れて行ってあげて、それだけであんた方の地域経済を潤すのであるから、逆に金でも持ってこい」というビジネスモデルもございまして、広域観光圏などでもやっておられますけれども、ほんとうの現場でやっておられる方と直結するような施策をさらに展開していただければと思いました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、I委員、お願いします。

【I委員】 私からは、まちづくりの観点のほうで2点、お話し申し上げたいと思います。

これから具体の計画に持っていかれることになると思いますので、個別の案件という話ではなくて、枠組みという視点からですけれども、1つ目は、19ページから主に20ページの図になろうかと思いますが、22ページあたりまでコンパクトシティの議論が、「こういうふうになっていいですね。皆さん、こういうふうに賛同していますよね」という予定調和的な書き方になっているんですけれども、まだいろいろ問題があると思っております。その問題は2つに集約されまして、コンパクトにできるのにできないと思込んでいるというのが1つ、コンパクトとは違うのに自分ではそうだと思っているのがもう一つだと思います。

できるのにできないと思込んでいるというのは、19ページの平成19年の答申以降、2年ぐらいかけて全国の都市計画の地方自治体の担当者1,000人ぐらいの方のご意見をいろいろお聞きした結果をお知らせします。コンパクトシティを理解できますかとか、いいと思いますかとかいう様々な設問に対し、全然だめからOKまで5段階評価でお尋ねし、いずれの設問に対してもその平均値が大体3.5とかそれぐらいの回答があります。これに対し、コンパクトシティはできると思いますかという質問に関しては平均が1.7なんです。皆さん、できるなんて思っていないんです。

ところが、この資料でいきますと、22ページのところに、都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランは、みんなもうコンパクトシティを書いていますよというふうになっているんです。だから、これは単に書いているというだけなんです。

しかし、ほんとうにできないのかということそうではなくて、いろいろな実例とかを見せ

てあげてお話しすると、こうするとできるのかと納得していただけます。そのプロセスをきちんとつくっていかないといけないということです。あと、違うのに自分ではそうだと思っているというのは、20ページの図で見たときに、右上のような形に持っていきましようということで、都心に大きい山がありますよという絵を見せると、じゃ、都心に高層マンションをつくれればいいんだというふうに思われてしまうディベロッパーの方とかがいらっしやる。

コンパクトなまちというのはそうではなくて、まちなかに住む仕組みをきちんとつくっていく。高層マンションに住んで、郊外のショッピングセンターに車で行かれては元も子もございません。そういうことが問題になっているので、そういうことをきちんととらえていくような対策、計画が必要だということが1点目でございます。

もう一点が30ページ、具体のお金の話でございますけれども、まちづくり交付金、それが社会資本整備交付金ということで、自由度が高いということで、分権化の中で非常にいいお金の出し方かと思うんですが、これは自治体が自分で評価するんです。自分で、これはこういうことの事業だから、こういう評価指標をつかって、自分で採点するんです。

この下のところに、平成16年から全部で2,041地区あるんですけども、ちょっと思うところがありまして、今、評価が終わっているところは全部公開されていますので、データをいただいて、どういう指標に対してどういう評価をされているかというのを全部調べました。

そうすると、75%が○（達成）なんです。20%が△で、5%が達成できなかったという×で、どんな項目に対してもそれはほとんど変わらないんです。ただ、違うのが2点だけございまして、公共交通の評価は、財政力指標が弱い自治体がバツになっているんです。非常にその傾向が強い。

それはどういうことかという、一生懸命自分のところで公共交通にお金を入れて努力しようと思うんだけど、そういう地域なのでなかなか乗ってもらえないと。現状維持で評価指標を出すんだけど、どうしてもマイナスになってしまう。ということで、頑張ってもペケになってしまうんです。そうすると、そういう評価指標は地域としては取り上げづらくなるので、次からは公共交通利用促進をメニューに入れなくなるんです。

ということは、ほんとうは公共交通をこういうまちづくり交付金とかで力を入れるべきなのに、地方分権化のもとで自己評価をさせる仕組みをつくったがために、そういう×がつきやすい難しい課題ではなくて、○がつきやすいところにばかり事業がいつてしまうと

いう可能性が非常に高いわけです。だからその仕組みは考え直さないといけないと僕は思っております。

以上、2点でございます。

【座長】 ありがとうございます。

今の点で、何かコメントありますか。特にございませんか。

では、F委員、お願いします。

【F委員】 皆さんの話を聞いていますと、次から次へと思いついて数が増えましたので、一つずつは簡単にお話しします。まちづくりについて5点ございます。

まずは、最初、地方の公共交通の縮小、衰退の説明をいただきましたが、事業の推移というのは、事業がどう縮小していつているのかということはよくわかるんですが、それによって住民の暮らしがどれぐらい不便になっていつているのかということが残念ながら見えない。

以前のこの検討会でも、事業者目線から国民目線へというお話があったと思いますが、やはり住民の暮らしがどう疲弊していつているのか、あるいは、そういう人がどこにどれぐらい住んでいるのかということ把握すると、まちづくりのほうにつながっていくのではないかと。これが1点です。

それから、まちづくりと交通施策の効果的な連携ということが述べられておりましたけれども、実は我々、それを効果的に連携する道具を持ち合わせていないのではないかなと思います。具体的には、第1回か第2回のときにお話ししたように、公共交通のサービス区域といったものを幾つかの水準を持たせて、例えば都市計画の区域区分のような形で設けてはいかがかなと思います。

これは交通サイドから都市計画サイドへの強いメッセージにも多分なるだろうと思えますし、それをどう決めるのかというのは、受益と負担のバランスがまさに地方の交通基本計画の根幹になるのではないかなと思います。

3つ目、支援策の話ですが、交通とまちづくりの一体性、あるいは連携の重要性というのは何度も繰り返されましたけれども、それにかんがみますと、被支援主体というものは自治体が基本になるだろうと。例えばサバイバル戦略では、事業者が被支援主体になっているというふうに、やや逆行しているかなと思ったりします。

それから、まちづくりの53ページのところに、地方が権限を持っていないというのがありましたが、私もいろいろなところをお手伝いしております、B委員がおっしゃった

ように、コミバスだけではなくて、バスあるいは交通全般について計画を立てる、非常に見識の高い自治体も増えてきております。そういうところで練り上げたネットワークが既存事業者あるいは路線の存在によって実現しないということが多い。そういったものが実現するようないかなるべき権限というのを、ある一定の時期に自治体に付与してもいいのではないかなと思います。

計画技術者の話もA委員からありましたけれども、これは単なる情報ですが、アメリカは、地方自治体の組織は大分違いますけれども、アドミニストレーターという行政あるいは計画の専門家が、小さい自治体からだんだんあちらこちらで計画を立てて、大きなところへ移っていきながらキャリアアップしていくという仕組みがどうもあるようです。

イメージでいうと、クラシックの指揮者が、田舎のオペラハウスから、だんだん腕を上げて大きいところへ行くといったようなイメージだと思いますが、そういう制度、つまり専門職があちらこちらで腕をふるえるような、キャリアアップしていけるような制度があつていいのではないかなと思います。

もう一点は、先ほどB委員から高齢者のシニアカーの話がありましたが、今は免許を返納すると、公共交通が整備されていないと、その次に乗るものがなかなかないというのが実態であります。私は、究極のシニアカーは電動車いすではないかなと思うんですけども、それが使えるようになったとしても、実はそのためのネットワークがないんです。

ですから、私は、現在の車から、極論を言いますと電動車いすまでの間に、連続的に幾つかのモードがあつて、それを乗りかえていけるような仕組みがあつてもいいのではないかと。それと並行して、例えば、シニアカーあるいは電動車いすが安全に走れるようなネットワークといったものを整備する。既存市街地では極めて難しいんですが、震災の被災地で、高台移転で新しい市街地をつくられるときに、ぜひこういうことはご検討いただきたいと思います。

以上がまちづくり。

もうすぐ終わりますが、国際観光で言いますと、海外から地方への航空のアクセスあるいは地方から海外への航空のアクセスは極めて悪いです。例えば、成田あるいは関空に国内線というのはそれほど多くございません。成田はLCCで国内を張っていくという戦略をとり始めたようですけれども、もう一つの方法は、成田なり関空に乗り入れている国際線が、もう少し足を延ばして地方空港まで行く。いわゆるタグエンドカボタージュです。これを活用すると、海外から飛んできた飛行機が地方まで行くという形で、国際空港を利

用したある種のハブ的なネットワークが張れるのではないかなと思います。

もちろん、国内、国外の峻別というものはきちんとやる必要があると思いますが、そういうものが必要なのではないかなと。例えば、羽田の国際化によって金曜日に出て土曜の朝に帰ってくるという1泊4日みたいなものができましたが、地方からすると、その前後に前泊と後泊が付きまますので、非常に高く時間のかかるものになるわけです。それを解消する手だてがあると、かなり状況が変わってくるのではないかなと思います。

それから、障害者がひとり旅できるようにというのがA委員からありましたけれども、例えば人工透析を受けている方はなかなか長期の旅行はできません。週に3日ぐらい病院に行かなければならない。私が知っているスイスのある村では、もとより景勝地でありますけれども、透析のできる病院をつくりまして、人口透析を受けながら長期のバカンスを楽しめる仕組みをつくっている。すると、ヨーロッパ中から人工透析が必要な観光客が集まってきたということです。これは透析に限らないという形で、地域の産業おこしにもなるだろうし、活性化にもなるだろうと思います。いろいろなやり方があるのではないかなと思います。

とりあえず、以上です。

【座長】 ありがとうございます。

たくさんの旗が立っています。これからの順番を少し申し上げます。C委員、J委員、K委員、H委員という順番でお願いします。では、C委員、お願いします。

【C委員】 地域の総合交通戦略を練るためには、A委員からご指摘もありましたように、なかなか人材不足で、都市政策、産業政策と一緒に交通政策を考えていくということは、地域からきめ細かく、かつ熱心にやらないと実現しないので、行政マンと、そういったプランができる方たちとのチームワークでやっていく、人材不足というのは大きな課題だと思います。

そこで、2つほど質問させていただきます。まず1つは、国からの支援策がいろいろございます。まちづくり交付金もありますし、都市再生もありますし、いろいろな制度があるわけですが、この中で、時限立法でもう終わってしまうというものもありますし、これからまだまだ継続していく可能性があるのもあると思うんですけれども、どういものが時限立法で終わりかけているけれども、まだ継続の可能性のあるのか。特に都市再生です。もう10年だから、多分ばちばちリミットが来ると思うんですけれども、そういうのを峻別して教えていただきたいと思います。

こういった予算がこれから来年度、再来年度含めて、多少大きくなっていくのかどうかということも、あわせて教えてほしいと思います。

もう一つは、事例集の中に成功例と課題が残るといのがたくさん出てきました。課題の中でも幾つか分類できると思うんですけれども、多少混乱が生じたというのがあります。それはある程度時間が来れば、また乗り越えられていくと思うんですが、途中でより不便になったとか、57ページの思うほど宅地開発ができなくて、鉄道の新駅の利用者が減って、ビジネス的に非常に困っているとかいう、これがこれからどうなっていくのかですけれども、混乱を乗り越えるというのとは何かなくても、むしろより不便になる、あるいは途中でやめてしまうとか、ビジネス的に採算が合わないとか、あるいは支援策が無駄になったとかいうものは、もう少しより深掘りしていく必要があると思います。

というのは、各地域からやりたい、やりたいと挙がってきても、結局はなかなか実現しなかったよね、あるいは途中で実現しないのは支援が無駄にならなかったでしょうけれども、途中まで支援して、結局暗礁に乗り上げて無駄なことになったとかいうものは、ぜひ、そういうものをより研究して、支援が無駄にならないような手の挙げ方を地域からしていただくかなくてはいけないでしょうし、また逆に、それを乗り越えるにはどうしたらいいのかというのが、おそらくこれからの交通戦略の課題だと思いますので、そういう例がこの中で挙がってこないのも、無駄になったような例があるとするならば、差し支えのないところで教えてほしいと思います。

以上です。

【座長】 では、今のご質問に対してご回答はありますでしょうか。

【交通計画課長】 いただいたご指摘は宿題にさせていただきますして、整理して、次回、ご報告させていただきたいと思います。

【座長】 ポイントはきっと、時限の支援策だけでなく、これから発展しそうな支援策はどこにあるのか、その辺のところを教えていただければと思います。よろしくお願ひします。

それでは、J委員、お願いします。

【J委員】 なるべく簡単にお話ししたいと思います。まちづくりのほうは3点ございます。

1つ目は、特にバスのところで、資料4-1-2の13ページを見ていると、赤字がどんどん増えているというのはわかるんですけれども、黒字のほうも16年度と20年度

を見ると減っているということで言うと、全体に縮小してきているということだろうと思うんですが、そこに要因も幾つかの種類がありそうな気がしています。

今日、後ろの資料では、モードのシフトというか、自動車が増えているのは徒歩、自転車からだというお話がありましたけれども、公共交通の場合、自動車のほうにとられていくというモードのシフトが一つの要因でしょうが、ほかにも、公共交通のサービス自体が低下することによる利用の減少ですとか、あるいは、もともと地方で人口減少で、通勤通学年齢の人がどんどん減ってきている、パイが小さくなっていること自体による、かなり構造的な理由が考えられます。

理由にも幾つかタイプがあって、それを分解して考えてみると、ほんとうに一番きいているのはどれなのか、人口減少でみんな公共交通が保てないぐらい減ってきているということであれば、モードのシフトとかいう話をしても多分あまり意味がないということ言えば、そこを少し整理して考えることが必要かなと思いました。

2点目は、〇〇委員の意見に、公共交通のほかに、徒歩とか二輪とかがとても大事なのではないかとということがありましたけれども、それは私も全くそのとおりだと思います。

さらに加えて、ちょうど中間的なものというのでしょうか、公共的交通と言えばいいのかもしれませんが、パラトランジットと呼んでいたりするもので、福祉有償運送だとか、乗合タクシーとか、あるいはオンデマンド型のバスとかいうものをもうちょっときっちりと位置づけていくということが大事ではないかと考えています。特に公共交通だけではなかなか厳しいという場所については、こういう公共的交通まで含めて考えていかないと苦しいような気がいたします。

3点目は、まちづくりと交通を一体に考えていこうというのは全く異論はございませんけれども、やはり幾つかの段階があって、今ここでまちづくりと言っているのはほとんどコンパクトシティの話なので、簡単に言えば土地利用の用途と密度の話です。それと交通を一緒に考えていきましょうということですが、今の段階は多分、土地利用の密度、用途を考えるとときには交通を配慮しながら考えましょうね、交通を考えるとときには、土地利用を配慮しながら考えましょうねというレベルで、もうちょっとそれを進めると、一緒になってつくりましょうというレベルがあって、これがさらに進むと、実は一緒になって考えれば、まちづくりも土地利用の話だけではなくて、福祉のサービスだとかいうものも含めて考えないといけないねというふうに多分なっていくと思うんです。今は、その段階を踏んでいく、まだまだ初期の段階ですが、最終的なゴールは高いところを目指したほう

がいいと思いました。

それから、観光については2点です。1点目は、今日の観光の資料、特に日本人向けの観光は、移動を向上させようという方向のものがほとんどで、これはどういうことかという、デスティネーションがわりとはっきりしていて、観光目的地には歴史だったり、あるいは文化だったり、食だったりというものがあると。だから、観光をそういうものの組み合わせだと考えれば、早く動ければ動くほどいいんですけども、観光と交通という意味では、必ずしも速く動くことだけが価値ではなくて、むしろゆっくり動くことに観光ということ絡めて考えていくこと、もっと言えば、交通そのものが観光になり得るということも十分あるわけです。今日も鉄道系ではそういう資料が出ていましたけれども、青森の五能線というのは結構、観光路線で有名で、ああいうのはむしろゆっくり走るから観光になるわけで、早く動いて目的地で楽しもうということだけが観光ではなくて、全般的にゆっくり何かをするという価値観をもうちょっと入れていったほうがいいんじゃないかなと思います。

海外の人向けには、先ほどB委員が的確に言われていて、つまり、言語だけじゃなくて文化の問題だということで、私も全くそのとおりでと思います。我々が日常的に使っている日常交通は、海外からの人にとっては非日常交通になるわけです。そのときに、我々は日常生活をとにかく便利にしていくわけですけども、それだけだと非日常交通としてそれを見ている人は、非常に違和感を覚える。例えば、サービスの頻度がどんどん上がって、日本人にとっては時刻表を見なくても、駅に行けば10分も待てば電車が来るというのが当たり前だけれども、実はそれは海外から来る人にとっては、およそ世界で初めての体験であることが多くて、そこで情報をICTなどを使ってどうやって提供していくかということが非常に大事にもなってくるのかなと思います。

またICTの中でも、例えば日本人向けだと乗り換え時間が3分とかで出てくるわけですが、そんなのは海外の人にとってはとても乗り換え不可能な時間です。これは日本人の文化でつくられている乗り換え情報であり、そういうところを少し工夫していく必要があるかなと思いました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、K委員、お願いします。

【K委員】 まず観光の定義ですけども、ここで観光というのは、宿泊を伴わないも

のも入っているわけですね。通常ヨーロッパなどは観光というと宿泊を伴う前提なので、ここでは、どちらかという観光というよりは、集客都市というイメージが強いんですが。国土交通省の観光の定義は、日帰りでも観光ですね。一応確認です。

ここで1つ申し上げたかったのが、今回の資料には、まちづくりと観光と2つのバージョンがあるわけですが、私は、基本的には一体的に考えるべきではないかと思っています。観光はまちづくりの仕上げというふうに言われますが、要するに、「住んでよし、訪れてよしのまちづくり」なので、やはりこれは一緒に考えるべきことです。残念ながら、まちづくりと観光はいつも分けて扱われています。できれば、まちづくり、観光、それから交通の3つを一体的に取り上げていただければと思います。

それから、もう一点、今回の資料では、コンパクトシティが割合中心になっておりましたけれども、観光を進める上で、コンパクトシティというのは非常に大切な要素です。観光地として集客力のある都市というのは、すべて歩いて楽しいところでありまして、なおかつ公共交通が適度に整備されているというところなんです。

観光地だといっても、だれも歩いていないところは観光地とは言えません、車社会ではありますが、街に歩行者がおらず、車だけになってしまうと観光地はさびれてしまいますし、発展もしません。よくあるのは、家族で北海道とか沖縄を車で回り、コンビニでお弁当を買って車の中で食べて、車だからお父さんもお酒を飲めず、歩きもせず車で観光地だけぐるぐる回って、ホテルに泊まるといったパターンの旅行が多くなっています。どこにも降りない、歩かない。これですとお金も落ちませんし、にぎわいも齎さず、観光としては発展しません。歩けるまち、そこを補佐する公共交通というものを、観光とまちづくりと交通の一体で考えていただきたいと思います。

交通も、まちとまちの間の交通とまちの中の交通は全然別物ですから、分けて考えていただきたい。ここで、例えば地方の鉄道が危機にあるというのが書いてありましたけれども、まちとまちを結ぶ鉄道なのか、まちなかにある鉄道なのかで、ちょっと意味合いが違って来る。その辺が峻別されていればと思います。

まちづくりと観光が分かれて扱われるのは、組織が分かれているためだと思います。例えば、まちづくり交付金と観光庁の予算は全然別ですね。一時期、観光庁ができるときにまちづくりも一緒になればと思ったのですが、そうはなりません。観光庁の仕事はプロモーションがメインになってしまいました。まちづくりと観光の横の連携があるといいのかなと思います。

それから、国際観光ですけれども、日本から海外に行く観光も、海外から日本に来る観光も、訪日観光客にとっては、情報の問題、乗り継ぎ等いろいろな問題もあるんですが、今までの日本の国際観光の歴史を見ると、国際観光のマーケットを牽引してきたのは、やはり航空なんです。

ハワイに日本人が行き出したのはハワイに飛行機が飛んだからであって、最初にハワイに行きたいと思っていたわけではないんです。飛行機が飛ぶことによって、供給できることによって新しいマーケットが出てきた。海外旅行自由化後の日本の海外旅行のマーケットというのは、航空路線が拡充することで伸びてきたんです。それが、あるときから航空座席が供給過多になってしまって、ちょっと状況が変わってきました。航空会社は今度は供給を抑え出してきて、いまは日本発着の国際航空の座席数はそう多くありません。そんなところへ、今度はLCCが登場してきた、という状況です。でも、やはり国際観光が成熟期を迎えるまでは、航空という供給が引っ張ってきたといえます。

訪日観光に関しても、航空業界が訪日観光を引っ張る部分が非常に大きいと思うんです。もともと日本に行きたいと思う人もいるかも知れませんが、やはり路線がないと日本に来ることは出来ないわけです。私は昔、旅行のマーケティングをやっていたことがあるんですが、いくらマーケティング努力をしてもお客さんは増えないのに、路線が一本増えただけで、客が簡単に増える。すごく無力感を感じたことがあります。

ということで、訪日観光あるいは日本人の海外旅行といった国際観光と、航空路線、便数、席数等との連携を調査してみたほうがいいのではないかと思います。例えば観光庁はちょっと大げさな数ではありますが、訪日観光客数3,000万人を目標にしていますが、目標値を達成するためにはどの程度の航空路線、便数、座席の供給量が要るのかを調査しておくということも、今後には必要になってくるのではないかなと思いました。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。大変インパクトがありました。

H委員、お願いします。

【H委員】 お時間もお時間ですので、まちづくり1点と観光1点に絞りたいと思います。

まちづくりのほうは、先ほども総力戦という言葉があって、すごい言葉だなと思いました。総力戦ということは、全資源を投入して、もしそれでこけたら、あとは何もないという恐ろしい言葉ではあるんですけれども、私はむしろその言葉よりも、今のまちづくりに

対するさまざまな支援等のあり方が消耗戦になっていないかということが一番心配なわけ
です。つまり、お金をつぎ込んでつぎ込んでうまくいかない状況があるのではないかと
思うわけです。

よくあるのが、生活路線への補助の投入です。バスであれ、鉄道であれ、いろいろな財
政支援をするけれども、なかなかうまくいかない。それが無駄な浪費になっていないかと
いう危惧があります。

そこで、〇〇委員のおっしゃるin the market、for the marketというのは我々の間でも
よく言われることで、私も〇〇委員に賛成です。もう少し具体的に言うと、いわゆる補助
金入札のような制度を明確に打ち出していく必要があるんじゃないかと思っています。
バスはもちろん、鉄道はもっと制度設計が大変かもしれませんが、鉄道でも、上下分離が
進んで上だけ鉄道会社が運営すればよいことになってくると、地方の鉄道では補助金入札
もやりやすくなるのではないかと思っています。バスも従来から言われているとおりです。

補助金入札制度を気軽に利用できないようにフォーマット化していないというか、きち
んと制度化されていないのが現状です。ですから、補助金入札制度のあり方について少し
力を投入して、補助金入札がしやすい環境づくりを考えていいのではないかというこ
とが、まちづくりに関する1点です。

観光のほうは、ちょっとネガティブな言い方をしてしまいますけれども、あまり観光立
国、観光立国と言って、日本全国が浮かれないようにしてほしいという気持ちがあります。
つまり、観光立国だからと、どんなまちでも村でも観光でまちおこし、村おこしというの
はよくあるパターンで、その結果、こけたのはいくらでもあるわけです。

観光立国を強調しすぎて、どこでも観光事業ができそうなことを言ってしまうと、勘違
いしてしまうところも出てきて、ひどい目に遭うことになります。そういうことは過去に
も既にあることで、地域によって環境産業には比較優位、劣位があるわけで、観光で食っ
ていけるところもあれば、企業誘致で食っていけるところもある、あるいは農業で食っ
ていけるところもある、そういうところもあるはずなんです。それを全部観光でやっていき
ましようという幻想を抱かせてしまうと、非常に危ないことになるので、比較優位なところだ
けを押していくことが必要だと思うわけです。

例えば、1つだけ紹介しておきますと、よく言われるのにテーマパークの失敗の話があ
ります。私も調査したことがありまして、短期間で始まって終わったテーマパークの例を
見ると、大体2つのタイプがあって、犬猫系と外国系です。犬と猫を扱えば人が来ると思

って、犬猫関係でテーマパークをつくって全部つぶれてしまった。外国系も、ハウステンボスが頑張っていますけれども、ほかのところはスペインとかトルコとかガリバーとかいろいろなのがあって、全部だめになった。

外国に似せることでまちおこしをやると人が来ると思い込んでしまって、観光事業のプロが地域にいなかったということなんでしょうけれども、観光立国だからみんなで頑張ればみんなうまくいくと思いきりでいろいろやってしまうと、危険なことになります。犬や猫や外国をやりゃいいだろうという安易な考え方にならないような、少し抑えた、めり張りのきいた支援のあり方を考える必要があると思いました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、D委員、お願いします。

【D委員】 今日のお話を聞いていて、ちょっと意外に思ったのは、地方公共団体が公共交通専任の方がいらっしゃらないところが相当数あるということです。この体制で交通の立て直しというのは、担い手以前の問題だと思うんです。ですから、もちろん専門家の派遣ということもありますし、専任を増やしていただくということもあると思いますけれども、第3の道として、例えば今年、地方自治法が改正になって、課とか補助職員の共同設置も可能になりましたので、現実的なところで、そういう中で人を共用してやってもらうとか、体制面の工夫もしないと、なかなか行革時代の中で先に進まないかなという気がいたしました。

行政システムとして一番気になりましたのは、協議会の仕組みです。最近の新しい法律を見ると、協議会に注目したものが非常に多くて、今回のものも、そこに新しい施策が集中していると思います。一番現場に近いところでいろいろな方に入ってきていただいて利益の統合を図るということは非常にいいことだと思います。

ただ、これは事業別、法律別、いろいろな施策で協議会が少し乱立していて、概観性がシステムとして悪くなっているような危惧を今日、覚えました。ですから、法定協議会を中心にして、ここを整理して、ある程度概観性がいいものにしていかないと、なかなか統合はとれないのではないかとということと、あとは、交通の協議会というようにしてしまわないで、そこに入ってきていただく市町村の方を、交通部門ももちろんですけども、まちづくりの部門も入ってもらうという形での名あてをして、ほんとうにそこで統合がとれるものにしていくことと、そこに住民の参加も図るわけですけども、その協議会にいか

にして民意というアクセスを図りやすくするかというところに少し力を置いていただくような制度設計をお願いしたいと思います。

協議会の役割は、利害調整もあるんですけども、先ほど谷口先生がおっしゃったように、コンパクトシティもそれほど地方公共団体では浸透していません。地方公共交通に対しての関心もそれほどでもないということになると、やはり都市計コストということをして市民の人にいろいろ考えてもらう場として協議会を位置づけて、そういう中で政策課題を考えてもらう場にしていただくことが必要かなということです。

それと、協議会で将来的な展望ですけども、今回の大震災で、ワンストップサービスという仕組みで、一つ協議会のところで合意が出ると、それを後の許認可に代えたりとか、そこで計画をつくったりという形で、協議会がかなり自由に制度設計していくような仕組みが今、実験的に行われています。あれでうまくいったところは、交通にも活用して、ある程度代表者が入って合意したところについては後々の仕組みや要請をスリムにしていて、政策のスピードを速くするとか、そういうところにつなげていただければと思います。

【座長】 ありがとうございます。

それでは、G委員、お願いします。

【G委員】 1点だけ、バスについてですけども、まちづくりを新しく、コンパクトシティを進めていくにしても、そこは生活する場かと思いますが、旅行をするにしても、これから地方が整備されていく上で、多分バスの整備がかぎになっていくのかなという印象を受けました。

目の見えない立場として、バスというのはなかなか手ごわい乗り物です。電車はバリアフリー新法などもあって、駅がいろいろと改善されてきていることもありますし、電車の形状とか、線路を敷かなければならないという制約上、駅の形であるとか、ホームの並び方とかいうところが結構統一というか、駅ってこんな形なんだなという常識をある程度持っている、そのパターンのどれかに一致していることが多くて、比較的駅の中はアクセスがしやすいんです。

ところが、バスの停留所は、形状はさまざまだし、配置のされ方、停留所でどういう情報をどう得られるかというのもまちまちですし、バスが来るとき、待っていて、とまってくれるかどうかというのもとても不安です。ときどき、トラックとかが来たのをバスと間違えてとめようとしてしまったりということも起こったりします。今度、やっとバスが来

で乗れると思ったら、後払いなのか先払いかということも、今はシステムによってばらばらですし、ほんとうにバスというのは利用が難しいというか、なかなか大変な乗り物です。

今、鉄道が大分整ってきて、大変ありがたいんですけども、ぜひ新しくコンパクトシティとか、地方都市を円滑に移動するということを考えていく上で、バスのバリアフリーというところのガイドラインづくり、目だけではなく、いろいろな障害のある方を入れて、バスのバリアフリーをきちんと整備していく組織というものもこれからつくっ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す。

それでは、E委員、お願いします。

【E委員】 時間も迫っておりますので、1点だけ申し上げたいと思います。観光はホテル、旅館、それから旅行者、バスとかいろいろな交通手段、そのそれぞれを使って総合的な観光サービスが提供されます。そしてそのそれぞれのサービスを受けた観光客が満足を受けて帰るのが一番望ましいところですけども、不満が生じる、あるいは何かトラブルが生じることがあり得えます。そうした不満・トラブルがうまく解決されて旅行者がハッピーで帰るのが望ましい。その際に、トラブルを解決する基本は、交通であれば運送約款であるし、ホテルであれば宿泊約款、あるいは旅行者との関係であれば旅行業約款であり、その約款の定めが問題になるわけです。

また約款の他にトラブルが起きた場合に、その解決自体を円滑に行うシステムが用意されていることも必要です。紛争が起きてもその解決が非常に満足いくものであれば、トラブルもいい経験だったなということでおさまりますが、解決が非効率・不親切でありますと、余計に不満が増すことになり、非常に困る結果となります。

そうすると、第1に、観光サービスの内容の基本にある約款の適正化が必要だと思いますし、第2に、一たんトラブルが起こった場合にそれを迅速、公正かつ低廉に処理する紛争解決のシステムが用意されることが、非常に重要だと思いますので、この2つのポイントも十分考慮されるべき論点ではないかなと思います。

【座長】 ありがとうございます。

今日はどうもありがとうございました。さまざまなポイントをいただきました。宿題もたくさんあったし、これからの議論、整理のポイントもいただいたということで、大変ありがたいことだと思います。

部長、何か総合的にコメントを伺えますでしょうか。

【公共交通政策部長】 本日のまちづくりとか観光立国の実現というのは、まさにタイムスパンでいうと10年とか20年とか一世代かかるような長期展望の中で考えていくものですので、生活交通のように待ったなしでやっていく部分と、まちづくり、観光、交通の連携という部分と両にらみでやっていかないといけないだろうと思っています。

観光とまちづくりと交通の連携という面にせよ、交通という分野の中での連携と協働ということにせよ、なかなかいろいろ志はあってもうまくいっていない事例は世の中にたくさんあります。例えば損得勘定でうまくいかない、調整できないというのもありますし、知らず知らずにそれぞれが縦割りで判断しているからうまくいかないというのものも、いろいろあると思います。

それをどうやって解決して、ゼロサムじゃなくて、多々益々弁ずるような形にしていけるかというときに、これまでもあるんですけれども、予算であったり、法制度そのものであったり、そのいい運用であったり、あるいは協議会の使い方であったりすると思います。

そういうのを今日、いただいたご意見を全部含めて、頭で整理をして、どういうふうな仕掛けづくりをしていったらいいかというのを、年が明けて以降、我々なりにお示したいと思っております。

【座長】 ありがとうございます。

いよいよ次回は5回目、残すところあと2回でございまして、その5回目に入ってまいります。国際競争力の強化、地域活力の向上という話題でございますけれども、論点が人流、物流ということで分かりますので、論点がどの辺にありそうだということをわかりやすく作りやすい資料の作成をひとつお願いしたいと思います。

今日は多少時間が伸びまして、議事の不手際で大変申しわけございませんでした。本日の議事は以上でございます。これをもちまして、第4回の交通の諸問題に関する検討会を終了といたします。

次回の検討会は12月8日の18時からということでございます。ぜひご参加よろしくお願いたします。今日はどうもありがとうございました。

それでは、事務局からご連絡があったらお願いします。

【企画調整官】 最後に1点、申し上げます。本日の検討会の内容につきましては、後日皆様に議事録を送付させていただきまして、ご了解をいただいた上で、指名を伏せて国交省のホームページなどにも公開させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —