

平成25年10月28日（月）

【企画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、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。私は、事務局を務めさせていただいております、国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官の早船と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入ります前に、まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、配席図、委員等名簿2枚でございます。それから、本日の地方公共団体ヒアリング資料として、資料1-1、資料1-2、それから、事業者ヒアリング資料といたしまして、資料2、また、委員の皆様方からのプレゼン資料といたしまして、資料3から5、全て右肩に資料の番号がついております。次に、前回プレゼンをいただきました家田委員の補足資料といたしまして、資料6、最後に、事務局資料といたしまして、資料7から9がございます。それから、本日ご出席の白石委員より、松前町のクリアファイルをいただいております。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。

よろしいでしょうか。

では、続きまして、今回から新たにご参加いただく委員のご紹介をさせていただきます。株式会社タカラトミー社長室共用品推進課係長の高橋委員でございます。

【委員】 よろしくお願いいいたします。高橋と申します。

【企画調整官】 また、原田委員は少し遅れているようでございます。

また、駒澤大学大学院法曹養成研究科教授の若林委員でございます。

【委員】 よろしくお願いいいたします。

【企画調整官】 その他のご出席者の皆様につきましては、時間の関係上、お配りしております出席者名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきたいと思っております。

それでは、写真撮影の方はここまでとさせていただきます、以後の議事の進行を浅野部会長にお願いしたいと思います。浅野部会長、よろしくお願いいたします。

【部会長】 浅野でございます。よろしくお願い致します。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入ります。

本日は、地方公共団体ヒアリング、事業者ヒアリング、委員からのプレゼンテーション、事務局からの報告が議題となっております。

ヒアリング及びプレゼンテーションの進め方ですが、まず10分程度ご説明いただいた後、続けて5分程度の質疑応答の時間を設けたいと思います。限られた時間でございますので、ご説明の皆様におかれましては、ご説明時間を守っていただきたく思います。また、委員の皆様におかれましては、要点を絞った質問としていただきたく思います。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、議題（1）に入ります。地方公共団体ヒアリングですが、今回は、次第にもありますとおり、地方公共交通に取り組んでおられます奈良県より荒井県知事にお越しいただいております。よろしくお願ひします。

【奈良県知事】 奈良県知事の荒井正吾と申します。

今回は、交通政策審議会のヒアリングにお招きいただきましてありがとうございます。地域バス交通についての考え、私論でございますので、練られていないところがたくさんあると思いますが、取り組んでいることを中心に、また考えを申し述べたいと思います。10分程度でございますので、先を急がせていただきます。

1ページ目でございますが、バス交通を取り巻くサポートシステムは、従来から事業規制、参入脱退規制、価格規制、行動規制に基づいて行われておりましたが、その他、公的助成、輸送環境整備をあわせて行うことにより、バス輸送の成果基準を達成する仕組みであったと思います。内部補助と事業規制により、輸送サービスの成果を求めるというシステムであったと思います。

2ページ目になりますが、従来のサポートシステムでは、なかなか成果の達成が難しいと考えます。事業規制、公的助成、環境整備のあり方の見直しを一体的に行うことに加えて、新しい発想で体系の見直しができないかという私論でございます。

3ページ目をお開き願ひします。奈良県の交通改善についての試みでございます。公共交通と道路整備のあり方を一体的に考えるということを始めしております。公共交通と道路整備、ご覧のように2つの条例をつくりまして、今、基本計画を策定中でございます。もう一つは奈良モデルというのを実行しておりますが、これは県と市町村の関係を共同で試行した事業でございます。県から市町村への権限の移譲、市町村から県への権限の逆移譲が一つのみでございます。それから、市町村間の共同事業化、広域市町村連携を県が応援するというところでございます。県と全市町村があらゆる課題を検討する奈良県・市町村長

サミットを21年度から実施しております。

下のほうに、これまでの実績で、南和地域の病院の再編・統合として、1県立2町立を1広域連合の病院に再編・統合する試みをしております。消防の広域化は、奈良市と生駒市を除く全市町村の広域消防を実現しております。橋梁の点検整備は、技術系職員のおられない市町村が12町村ありますので、それを県が引き受けて行うというような試みでございます。税徴収は、顔が見えてなかなか徴収しにくいという市町村の税徴収を県も加わって共同して行うというような試みでございます。

そのような奈良モデルを実行して、25年度では水道運営について、県営水道移管や、市町村で検針などの業務共同化に向けた検討を行っております。それから、市町村国民健康保険を県域化するという方向での検討を始めております。さらに、公営住宅は、県営住宅、市町村営住宅がありますが、今後、共同事業を行う試みをしております。

また、移動サービス、交通サービスの実現のために、県知事を会長とした地域交通改善協議会をこの2月から設置いたしまして、今、新しい仕組みの構築を考えております。

そのポイントでございますが、5ページ目をお開き願いたいと思いますが、公共交通基本計画の考え方ですが、1つ目は、実証的アプローチを行う。2つ目は、ライフスタイルの変化を踏まえた、将来の輸送ニーズを把握する。3つ目は、輸送ニーズに対応した提供体制を構築する。それから、PDCAサイクルで行うということでございます。

今、議論しております論点は、マネジメントの考え方をどう取り入れるか。トリップ需要の把握の仕方をどうするか。一人当たりの行政負担の指標をどうつくるか。コミュニティバスなど、新しいバス運行モデルをどう構築するか。助成の考え方を見直すというようなことでございます。

道路基本計画についてでございます。6ページ目をお開き願います。「何のために」「どのような」道路を「どのように」整備するかをわかりやすく県民に提示する。見える化をする。それから、事業の評価を重視する。「選択と集中」による道路整備を行う。それから、手続の明示化でございます。バスとの関係では、目的を明確にして道路整備を行うといったことを今、検討中でございます。そのような考えから、土木部を改称して、県土マネジメント部にいたしました。

道路整備基本計画で議論しておりますのは、骨格幹線道路が道路では基本でございますので、その整備、完成のあり方。それから、交通目的・手段に応じた道路施策の方向。交通との関係では、バス道路、自転車道路、通学道路などの道路の性格を確立するようにし

ております。それから、既存ストックが道路はございますので、そのメンテナンスと活用のあり方ということを議論しております。そのようなことでございます。

7ページ目をお開き願います。地域交通改善協議会における取り組みでございますが、検討の進め方として、現状把握で、全路線の調査をしております、整理の分析として、個々のフォーマットを作成して、エビデンスを多く出すようにしております。問題点の抽出としては、類型化、標準化を図る。それに基づいて仕分けをするという検討の進め方でございます。

8ページ目をお開き願います。一番上の路線別データを出して、仕分け指標を出して、あるべき輸送体系を提示して、それを実証実験して、PDCAサイクルでデータベースに戻すということでございますが、基本は、移動ニーズに応じた移送サービス提供体制の構築という目標でございます。

9ページ目をお開き願います。新たなバス運行モデルとして、路線、幹線とフィーダーに分けておりますが、それを結ぶ市町村連携の路線を模索しております。

具体的な例でございますが、10ページ目をお開き願いますが、モデル①から③に、中段で書いておりますが、その下の表の運行経費を見ていただきますと、現行制度では3,400万円、モデル①では3,000万円、モデル②は2,550万円、モデル③では1,810万円というシミュレーションが出ております。

11ページ目をお開き願います。新たな運行形態によるコミュニティバスでございますが、各市町村別に分かれておりますので、それぞれ分かれているのをそれぞれつなぐとコスト削減になりますとともに利便性の向上になる。コミュニティバスのコードシェアのような形態を模索しております。

県と市町村の共同によるコミュニティバスの例もございます。12ページ目でございます。

13ページ目でございますが、補助金の見直しに対しまして、この13ページ目の表の右下を見ていただきますと、奈良交通（株）における補助金込みの総収入額の比率は、平成3年では1.3%でございましたが、8.5%までになっております。その左の図でございますが、補助金額はこのように、奈良のケースでございますが、1.7億から8.2億になっております。市町村負担金、これからは負担金を増やさないでサービスを向上させるということができないかという方向での模索でございます。

14ページ目をお開き願います。廃止、その指標で仕分けをするという試みでございます。

すが、左の段でしておりますが、指標の右のほうを見ていただきますと、「1便あたり乗車人員」等々の指標を利用して仕分けをしようという試みでございます。エビデンスに基づく仕分け、とりわけ⑤の「1人あたり補助金」額は、平均では1人当たり780円の補助を出しておりますが、下位10%の路線では2,225円にも上っております。これは、意味があるかどうかということをも民主的に判断してもらうための基本資料をつくるようにしております。

15ページ目をお開き願います。今度は道路整備基本計画の検討でございますが、何のために道路をつくるのか。交通の目的・種類ごとに方向性を議論しております。その括弧に書いておりますように、観光なのか、物流なのか、また、健康なのかということでございます。バスの強化は重要な論点でございます。バスは何のためにあるのか、バスを支える道路は何のためにあるのかという議論をしております。県政課題にも関係いたします。下の企業立地、雇用、消費等々、バス輸送が全ての課題に関係しているわけでございます。

16ページ目をお開き願います。この観点からは1つのポイントが浮かび上がってまいります。都市計画における公共交通事業の位置づけが希薄だということでございます。バス路線・バス停の位置、サービス水準等について、都市計画上の位置づけがございませんので、バス路線と一体となった周辺施設整備や土地利用コントロールが行いにくいということでございます。居住機能の強化のためにバス路線を引っ張る、生活利便をよくするためにバスを引っ張る、バス待ち環境の充実のための都市施設として整備するということは、現在では計画上、できない仕組みになっておりますので、これは同じ国交省の中でございますので、ぜひ実現していただきたい観点でございます。

それから、バスにつきましては、地方公共団体とのかかわりが希薄でございまして、まちづくり、都市づくりと、道づくりとバス輸送ということをどうかかわらせるかというのが大きな課題だと思います。

17ページ目以降は具体的な私論でございます。簡単にご説明させていただきます。事業者規制の見直し、公的助成の見直し、輸送環境整備の見直しを一体的に行う必要があると思います。それに加えて、新しく支える仕組みの構築が必要だと思います。仮称でございますが、地域バス輸送維持計画の策定を法定化するのがいいという考えでございます。計画の目標は、「利用者よし」「従業員よし」「世間よし」の三方よしを目標にする。都道府県内で輸送が完結するバス輸送を対象にする。法上、維持計画の策定者を都道府県知事として、必要な権限を都道府県に移譲する。分権は、個別分権ではなく、塊分権が必要かと

従来考えております。策定に当たりましては、地域バス輸送対策協議会などに諮問し、公明化を図るということをございます。県と市町村の役割の明確化と法定化ということをございます。あわせて、このような計画を中心として、事業規制、公的助成、輸送環境整備のあり方について見直すことができればと思います。

昭和の初め、自動車運送事業をめぐる大きな権限争議がございまして、鉄道省の権限として整理されました。相手は内務省でございまして、その結果、自動車運送事業の法体系は鉄道省自動車部の法体系を模した形で今まで続いているように思います。ほかの法制度を見ながら、地方公共団体をうまく使うという法体系の構築が必要かと考えます。

18ページ目は、事業規制の考え方でございまして、参入については、運送と運行の主体を分離して許可するという考えでございまして。運送許可は、県が許可を行うという考えでございまして。また、運行許可は国が行う。運行能力のチェックを中心とする。許可単位は車両ということをございます。

また、安全規制は、従来の、他人の輸送を中心とした加重安全規制ではなく、輸送の形態に沿った安全規制に体制を変える必要があるのではないかと思います。

19ページ目をお開き願います。価格規制でございまして、今の法制度は、事業者ごとの総合原価主義、事業者運賃認可でございまして。事業者運賃から地域運賃に変わる必要があるのではないかと思います。地域ごとの基準運賃を、国が作成した一定の基準に基づき、県が決定するという考えでございまして。計画の対象となったバス輸送については、したがって、内部補助が行われないこととなります。この地域基準運賃に基づき、上限価格を知事が決め、計画上に明記する。路線ごとの認可は上限入札制度になるということをございます。

安全規制につきましては、今、他人の需要に応じる輸送についての安全規制の加重要件が記されておりますが、そのような運ぶ人の種類に対応した安全規制ではなく、輸送の形態に対応した安全規制が基本になるべきだと思います。どのような人を運んでも道路輸送の安全は一律に確保すべきということをございます。輸送の形態は、乗客の不特定多数性、バスの大型性等々が基準になろうかと思います。

また、最近ではアウトソーシング、受託者の能力が増してきております。運行管理も受託できる時代になっております。運行管理等の外部委託を認めて、委託できる条件を明確にして、外部受託者の資格能力の認定制度があれば、大変効率的になると思います。

20ページ目をお開き願います。規制の主体でございまして、安全規制は国の責任、地

域の実情に応じて判断すべき参入規制、価格規制は、県または市の責任がいいかと思いません。

提供体制のあり方の整理も必要かと思いますが、地域バス維持計画において、必要な路線については参入を認める、不要な路線は行わない等々の整備が必要かと思えます。公的主体が運送主体となり、民的主体が運行主体となる契約により、地域のバス輸送を維持する枠組みの整理ができたかと思えます。これらの結果、新しいタイプの輸送形態、例えば過疎地の町村が運送主体となり、民間の運行許可主体が運行する小規模乗り合いバスであるとか、複数の施設の輸送を受け持つ民間の運行会社、複数の市町村が運送主体となり、1つの民間運行主体と運送委託契約を結ぶ輸送等の発生が可能になるものと思えます。

21ページ目をお開き願います。輸送サービスと医療サービス、病院の許可制度が大変類似しておりますので、参考に挙げました。道路輸送サービスの公民比率は民が圧倒的でございますが、病院などは公3割、民7割でございます。ヨーロッパは両方ともほとんど公でございますし、アメリカは民が主体ということで、公・民のハイブリッドは日本でございますので、それをどのように規制、成果基準を出すかということでございます。

参入規制については、道路運送は国、病院規制は県になっております。参入単位は、そのように車両の定員で分かれておりますが、医療も病床の数で病院と診療所が分かれております。価格は、事業者ごとの認可でございますが、医療は国による診療報酬。公的助成は同じことでございます。安全規制は、道路運送は専ら国がされておりますが、病院、医療は、国と都道府県が分担してやっております。

それから、ここに書いておりませんが、労働条件は2・9通達がありますが、医療法でも時間外の勤務形態についての通達が出ております。この2つが個別通達の出ている分野でございます。事業計画も対応が違います。また、諮問は、国の運輸審議会の諮問と都道府県の医療審議会に諮問されている、類似の産業組織だと思います。

22ページ目をお開き願います。公的助成の考え方でございますが、公的助成により維持すべき路線は、客観的輸送需要と行政の負担の程度の内容から、公共輸送のB/C基準を確立する努力をしたらいいかと思っております。公的助成を導入しても維持すべきかどうかは、地域の判断ということでございますが、そうなれば路線廃止の許可は地域の責任で行うということになると思えます。国の助成の考え方が、現在までの路線維持から地域交通維持へ、制度を変えていただければと思えます。また、交付税は、今、特別交付税で助成が行われておりますが、特別交付税が6%から4%に下がってきて、特別交付税は縮

減の方向でございますので、輸送維持計画などができると普通交付税化する方向がいいのではないかと思います。また、過疎地のバスの、過疎債の利用の促進が望ましいと思います。

輸送環境整備でございますが、23ページ目は、地域バス輸送維持整備計画の中に、県・市町村が整備すべきバス専用道路、バスレーン、バス停留所、バスターミナルを明記することが望ましいかと思います。これらに対する整備は、国の公共事業の対象として補助制度を確立していただきたく存じます。また、バス停留所、バスターミナルを都市計画における都市施設として、これは県等も公的な整備ができますので、都市計画上の施設になりますと、周辺の土地も買収して、コンビニなども併設できることになります。

また、このような維持整備計画は、まちづくりと一体的に進められたらと思います。高齢化、地域活性化のためのまちづくりと一体化して、それを地域活性化交付金などの対象にしていただくとありがたいと思います。

また、利用者と輸送者のマッチングにICT端末を活用するといったことも可能でございます。その利用スキームを、このバス輸送維持計画の中で構築していただくような仕組みが望ましいと思います。

また、輸送事業の報告はICTで行い、その情報を関係者が共有するという仕組みも可能だと思います。現在、検討しております医療法におきましては、そのような仕組みを今、協議中ございまして、医療法の改正は、私、知事会代表で医療部会に入っておりますが、知事会と厚労省医政局と事務的な協議を始めているものでございます。

最後のページになりますが、国・県・市町村の役割分担でございますが、国の役割は、バス輸送維持整備法の制定が、こういう考え方が必要かと思います。今の事業規制、公的助成、輸送環境整備などの考え方の整理を行って、法上に明記する。また、国の規制権限は安全規制を中心としていただく。それから、受託、アウトソーシングの仕組みをうまくつくっていただく。それから、まちづくりのための助成制度の枠組みを、この輸送維持整備法の枠組みの一環として設定していただく、このようなことがあり得ると思います。

県は、地域バス輸送維持計画の策定主体になるとともに、行為規制は県が行うということになるかと思いますが。先ほど申し上げました普通交付税を使った助成ということになります。

市町村の役割は、公的運送主体の役割が強くなると思います。

以上、時間をオーバーいたしました。奈良県の取り組みと私の考え方をご説明させて

いただきました。ご清聴ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。大変盛りだくさんのお話をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきましてご質問がございましたら、1点か2点承りたいと思います。ご質問の場合には名札を立てていただければと思います。お願いします。

よろしゅうございますか。

私から1点だけ。P D C Aの話でございますけれども、これ、毎年行われているんですか。

【奈良県知事】 当然です。

【部会長】 P D C Aの成果というのは、目に見えた成果というのはございますか。

【奈良県知事】 バス輸送は、このように計画はまだこれからですけれども、県政のあらゆる分野でP D C Aを取り入れておりますが、そのためには評価指標をつくるのが一番大事で、評価に値する指標をつくって、それをチェックしていただく。チェックは議会も含めて広くしていただく。特に、とりわけ議会チェックが大事でございますので、議会チェックは、個別の陳情ベースのチェックじゃなしに、エビデンスに基づくチェックということになると思いますので、P D C Aの最大の重要なのはチェックと、そのためのエビデンスということでございますので、ほかの分野では、このP D C Aに殊更力を入れて、特に評価指標の作成ということを、就任以来、やってきておりました。

バス輸送に取りかかったのは今年からでございますので、まだ、先ほど申し上げました仕分け指標をつくって、実証実験をして評価するというところでございますので、まだ1、2年、3年ぐらいかかると思いますが、それは、基本的な評価に値するバス輸送の成果指標ということを、プラスでもマイナスでもエビデンスでお見せするというのを最大の目標にした作業を現在進めているところでございます。計画をつくるのは、その計画の結果をはかるための、はかれる計画しかつくっちゃいかんと言っております。

【部会長】 ありがとうございました。大変貴重なご説明をいただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、議題（2）に移りたいと思います。

その前に、原田先生がお見えになりましたので、ご紹介申し上げます。東京大学大学院工学系研究科の教授、原田先生でございます。

【委員】 すみません、遅れまして、原田でございます。よろしく申し上げます。

【部会長】 それでは、議事の（２）事業者ヒアリングに進みたいと思います。今回は、イーグルバス株式会社、谷島代表取締役社長にお越しいただいております。

それでは、ご説明をお願いします。

【イーグルバス（株）代表取締役社長】 ただいまご紹介いただきましたイーグルバス株式会社の谷島と申します。

私は、関東運輸局様から地域公共交通マイスターを拝命しておりまして、地域の指導というところに当たっております。本日のご紹介は、私どもで行ってきました路線バス事業改善の取り組みについてご説明させていただきます。大変申しわけないですが、資料に番号がちょっと漏れておりまして、大変申しわけございません。

まず、一番最初、なぜバス事業の改善ができないのか。つまり、路線バス事業者の75%は赤字でございます。地域の事業者に限っては88%が赤字でございます。そして、年間の利用者数は、1970年、年間100億人から、現在では42億人、非常に半減以下になっております。では、その間、なぜバス事業の再生ができなかったか。一言で言いますと、バス事業は「見えない事業」であるということでもあります。つまり、バスは車庫を出ますと、どこを走って、走っているのはわかるのですが、満員なのかどうなのか、時刻が遅れているのか、遅れていないのか、全く実はわかりません。すなわち、製造業で言えば、工程管理と品質管理ができていない産業であるということでもあります。

しかし、その理由としては、今まででは、まず、データを利用する仕組みが整っていませんでしたということでもあります。つまり、まず、見える化をし、そして改善のプロセスにちゃんと乗っければ、路線バス事業は必ずよくなる。しかし、そのためには制度的な、いろいろ制度の整備が必要であるということが本日の結論であります。

次のページですが、路線バス事業を見える化するとはどういうことか。こちらにありますように、運行の見える化、お客様ニーズの見える化、そしてコストの見える化、そして何よりも改善のプロセスの見える化が必要であると考えております。

次のページです。次に、改善に必要な要素は何か。つまり、バスは、データをとるだけでは改善はできないということでもあります。運行のデータというのは数字と記号の羅列でありまして、こちらから何を導き出すか。これには実は次の段階としては、見える。この見えるというのは、特別な専門家が見るというのではなく、例えば住民の方、あるいは自治体の方がちゃんと客観的にビジュアルで見えるという仕組みであります。そこで、現状を既にシェアをいたしまして、そこから問題点を抽出する。しかし、問題点を抽出した

けでは実は問題解決にはなりません。次には、これをどうやって問題を解決するかというプロセスが必要であります。すなわち、ハードとソフトとプロセス、この3つがそろって初めて路線バス事業の改善ができるという結論でございます。

次のページ、お願いします。次は、バス事業の3年改善モデルですが、これがプロセスです。1年目は、まずデータをとって、測る。そしてこれを見る。そして考える。考えるということは、ここで初めて皆さんの知識、アイデアを持ち寄って、そして政策を決めます。そして、2年目、3年目でこの改善、実行をし、PDCAでこれを管理いたします。そして、4年目に再評価ということで、この先どうやっていくか、このまま改善を継続するのか、それともバス事業者と自治体のできるところを明確に区分し、そこに対して自治体が、これは補助金としてではなく、社会コストとして投資するのか、そういったことを再評価で決める。これが今回のプロセスでございます。

次のページです。そして、この改善アイデアというのはさまざまであります。私どもでは、大きく2つに分けて供給革新、これはバス事業者側のアイデアです。つまり、ダイヤを最適化し、そして路線を最適化する、あるいはハブ&スポークを入れる、そういったことです。そしてもう一つ、何より大事なのは需要の創出であります。つまり、観光客の取り込み、あるいは運賃政策、そして、地域おこしとともに住民の方にもっと乗っていただく、そういう施策をして初めて次の再評価に行くのではないかと思います。

次のページです。もう一度おさらいといたしまして、バス事業改善のプロセスですが、まず測ります。そして見ます。これは全てデジタルで行います。そして何よりも重要なのは、考える。ここはアナログでいろいろなアイデアを入れる。そして、これを継続改善をして、そして、バス事業者、住民、自治体の判断のもとに、地域で支えるバス事業を目指します。

次のページです。そして、基本的なものとしましては、ダイヤ最適化による改善ということで、これは現在、バスにセンサーをつけまして、これを長期に収集いたします。そして、これにお客様のニーズをあわせ、その中でダイヤを決定するという仕組みであります。

次の第1ステージ（測る）というところですが、ページがわからなくて、すみません。

運行の見える化、第2ステージというところでもあります。この表が全てです。「見える」とはどういうことかということ、停留所と時間があるのですが、ここに青くあります。ここは実は停留所で、ご利用がない、このところを客観的に見えています。ここからわかることは、この停留所の区間、長期にわたってご利用者がいないということが客観にわかりま

す。これはおそらく、路線を引いたときにはお客様がいたとしても、長い社会環境の変化によって乗る方がいなくなった。しかし、そのままそれを放置して、毎日運行している。だから利用者が上がらない。これが実は路線バス事業の姿でもあります。

次に参ります。見える化にはいろいろ見えます。例えば遅延状況がわかります。全く利用者がゼロの運行の区間も見えます。そして、それを問題点の抽出ということもできます。このようにITをうまく使っていくと、人間ができないことができるようになります。人間の役割というものは、こういったものを判断し、そして考えて、実行するということがあります。

ここにハブ&スポークという、これは「考える」という中での一つの例であります。これは埼玉県のとしがわ町というところで、町の真ん中にハブをつくりまして、ここで全てのバスを乗りかえさせるという仕組みを取り入れました。この結果として、バスを1台増やすだけで全体の輸送量は2倍から3倍に増加いたしました。これはすなわち長大路線を切って、そして短い路線に切りかえるということで効率を上げたということでもあります。しかし、現状の制度では、これを導入すると補助金の対象外になるという問題もあります。

そして、このハブに、次の段階としていろいろな施設を置いていく。つまり、ここにコンビニが1つあるだけで、例えば地元の方は、年金もおろせる、あとは郵便もできる、宅配便もできる。すなわち、そういう機能を併設することによって、今までなかった機能というものを過疎地にも設けることができることとなります。このハブに集まれば、新たなにぎわいができる。そういうものが、このハブに施設機能を与えることによってできます。

そして、その次の段階として、これを地域で見ますと、こういったハブを巡回することで、今まで実は医療サービスのなかった過疎地も巡回的な医療サービスができる。あるいは、小さな村だけではマーケットがなくて、そして、なかった例えば美容院というようなサービスも、地域を巡回することによって新たなサービスというものが発生する。つまり、村で、今まで過疎地でなかったサービスが新たにできるという、今までよりもよくなるという、これがハブを使った事業の方向です。つまり、ここは既に、個別政策ではなく包括政策であります。路線バスの運行という機能だけでなく、ここに観光、あるいは、そこには高齢者対策、そして、環境といったものを全て抱合させる。これが実は地域を支えていく方向であると考えております。

次には、今度は路線の限界というものがあります。路線バスというものは、例えばご利

用者がいないとき、次に、ご利用者がいる方向に停留所を置き直すということが必要になります。これは今現在、埼玉大学のほうで産学協同でやっておりますが、次の春には実験をしていきたいと思っています。これであれば、今までご利用がなかったところを見て、それを新たに利用する可能性がある地域に置き直す。それによって利用者を上げることができるようになります。

すみません。時間がなくて大変申し訳ありません。そして、後ろから2枚目ですが、住民・自治体・バス事業者の共同責任による路線維持というところでもあります。すなわち、現在のあり方は、日本では、路線の運行計画、そして、運行、それによって生じる財政負担、これを基本的には路線バス事業者が負っております。しかし、ヨーロッパでは、この路線の規格というものは自治体が行い、そして、運送事業者というものがこれを運送し、そして、当然として、財政的なものはコストとして自治体が負担する。しかしながら、現在、日本ではそういう仕組みになっていないがために、赤字が累積したときに、これは耐え切れなかったといったときに赤字路線を全面撤退してしまう。そして、ここに大きな交通空白という問題が出てきます。

そして、これからの新しいプロセスであります。先ほど述べましたように、3年改善モデル、まずデータをとって、そして見て、そして考える。これは住民を巻き込んでやります。そして、その結果、4年目にこの結果をお示しして、ここに対して自治体が支えていただけるかどうか、そういったものを判断するのが私はこれからの現実的なあり方であると思います。

すみません。最後です。課題といたしまして、補助金制度についてです。つまり、先ほど申し上げましたけれども、現在の補助金制度というのはいろいろな条件が決まっております。例えば、先ほどのように、ハブを入れて、これを改善するとなると実は補助金に該当しなくなってしまう。つまり、改善しようとして、そのやる気のあるバス事業者が、それをしたために基本的な赤字がなくなってしまう。これをどうか、やはりインセンティブとって、やる気があるバス事業者に補助金がうまくいく、そういう仕組みが必要ではないのかなと思っております。

そして、現在では、こういった地域公共交通確保維持改善事業という中に調査費事業ということがあります。ここは上限2,000万円の調査費が出ます。これを使って、一番最初のころはこういった見える化に取り組んでまいりました。しかしながら、これは総コスト制でありますので、事業者が手を多く挙げますと、どんどんコストが削られて、今では

100万円単位しかない。私は、この1者2,000万円、これを4分の1、500万円でもいいから、やはりこの地域でどうしても現状を見たい、見れば必ず改善ができると思います。こういった制度にお願いできればなと思っております。

そして、②、バス運転士不足による事業困難であります。今、一番、バス事業界で困難な問題というのは、全てのバス運転士が極端に不足しているということであります。これは少子高齢化、これは当然としてバス業界も同じであります。そして、その結果として、本来、支えなければいけない路線バス、赤字であれば、この赤字は運行したくない、そして収益のあるほうに運転手を回したい、これがバス事業者の我々の本音であります。どうか、この二種免許の取得というものを大幅に寛容しない限り、この先というんですか、地方公共交通を支えることができなくなってしまうと思います。それは昨今のツアーバスの事故で、実はいろいろ規制が厳しくなりました。その結果、今までワンマンで運行できたところもツーマンで運行しなければいけない。そういう理由も加わって、実はバス運転士さんが不足しているということでもあります。

そして、最後でございます。車両調達の問題であります。現在、日本のバス事業の最大のディメンションというのは、長さ12メートル、高さ3.8メートル、そして幅が2.5メートルであります。しかしながら、今、実際、日本のバスのメーカーは実質2社しか供給できないということでもあります。つまり、バスを選べないという時代になっております。

しかし一方で、韓国のヒュンダイ社は、その中でこの規制をうまくくぐって、中に参入して、大幅に安い価格ということでバス事業者さんのこれを左右しています。実はヨーロッパの車両の幅が2.55メートルです。わずか5センチのために外からバスを持ってくることができないんですね。しかし一方で、この2メートル55センチ、日本は2メートル50センチ、5センチという幅は、実は日本のバス事業の保安基準は、車両の幅が2.5メートルであります。しかし、ここの後ろのバックミラー、これについては25センチまで外に出すことができます。つまり、総じて言えば3メートルまでは現状では許容されているわけです。ですから、その中で左右2.5センチずつだけ車体を広げることができれば、ヨーロッパの車両というのも選べる。そうすると、我々、事業者も選ぶことができますし、そして、消費者にも一番よいバスが選べると、そういうことができると思います。

以上、オーバーして大変申しわけありません。これにて私の報告を終了させていただきます。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問がありましたらお願いします。

お願いします。

【委員】 第3ステージ、「考える」というところが一番重要というお話がありましたが、その説明が必ずしも十分でなかったように思います。もちろんいろいろなことが見えてこないと議論はできないのですが、こういうものが出てきたことによって、例えばこの議論が喚起されるであるとか、あるいは、こういうものを生かして、今までにできなかったどういうようなことができるようになったかということをお話していただきたいと思います。

【イーグルバス（株）代表取締役社長】 「考える」といったところ、例えばこのハブ&スポークという考えであります。これは皆さんもご承知のとおり、航空業界では当たり前前に、集約して、そして、そこをハブとして全国に散らすというやり方をやっています。この方法によりますと、例えば、そこに集約することによって、今までは一方通行で1地点しか行けないところが、ハブを経由することによって、住民の方が三方に行けることになる。ときがわの場合ですと、今までは、直行の駅行きのバスですと、1つの駅しか行けなかったわけです。そして、そのハブで乗りかえることによって、3つの駅に行けることになる。つまり、効率化とともに、こういう一つの利便性が向上する、そういうことができたということでもあります。

あと、すみません、もう一つですが、例えば、「測る」「見る」「考える」、これを経ないでいきなりに入ってしまう、その一つの例というのがデマンドバスであります。最近、バスは利用が少ないからといって、車両を小さくして、デマンドサービスにすぐに入れてしまう。しかし、私は、デマンドバスというのも、はかってみて、そして、その地域に合ったところでデマンドという選択をするべきだと思います。それが今は残念ながら、何もはからないで、全てデマンドに行ってしまう。その結果として、バスがその地域で失われてしまいます。つまり、一度、バスが運行できなくなったときに、そこに二度とバスという輸送が戻ってくるのか。

つまり、このデマンドというのは福祉サービスであります。バスというのは公共交通であります。公共交通が福祉に格下げという、ある意味、この地域の敗北宣言であると私は思っております。つまり、それは、この地域には、デマンドというのは8名とかそれしか、ミニバンで運行するしかありません。そこには、もうこれ以上の人を運ぶことはあり得ないということでもあります。しかし、先ほど言いましたように、観光客を取り入れたりと、

いろいろな需要喚起によって、そこには人がまた来る。それを目指すのが本来の方向ではないか。そういう意味で、私は、このデマンドにいきなり行くということについて非常に懸念を考慮しております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、続きまして、議事の（3）委員からのプレゼンテーションに進みたいと思います。発表の順番でございますけれども、藤井委員、白石委員、加藤委員の順番にしたいと考えます。

それでは、藤井委員、お願いします。

【藤井委員】 大変ご苦労さまでございます。交運労協の議長をやっています藤井でございます。

利用者、あるいは企業、働く側、そういう部分の実態を踏まえまして説明させていただきたいと思っています。

まず2ページをお開きいただければと思っています。ここでは、地域公共交通の現状からまず述べてまいりたいということでございます。現在、公営交通を除きますと、交通事業者には独立採算等々がありまして、自立経営がまず求められているんだと。以前は免許制ということで、一定地域内販売権、フランチャイズと書いていますけれども、そういう部分が確かに明確でありまして、黒字路線から赤字路線を補填しながらサービスに努めていた。これがほんとうに、記載していますように、曲がりなりにもそういう状況だったんだと。これが、需給調整規制が撤廃され、黒字に対する事業者の参入ということが促進されたところで、退出が容易になったところによって、赤字事業の撤退に極端に拍車がかかってきたところでもあります。

3ページをお開き願います。地方鉄道の場合でございます。事業の維持存続が不可能ということで、この過去10年間におきまして、600キロ以上にもわたる鉄道事業路線が廃止されております。鉄道施設の老朽化、あるいは物理的な施設、そういう部分の悪さから、何よりも求められております安全性、こういう部分の確保、非常に多大なる費用が必要なんだということで、これは経営努力を超えた負担だと考えております。経営努力を上回るような部分につきましては、公的負担、この部分がほんとうに不可欠だろう。地域鉄道を維持するための支援・補助システムをまず構築していくことが必要だと考えておりま

す。

続きまして、4ページをお開きください。少し番号が見にくいところに振っておりますけれども、乗り合いバスについてでございます。この部分につきましても、地方鉄道と同様、輸送人員は減少の一途をたどっている。この6年間で1万1,160キロ、この路線が廃線に追い込まれているんだということでもあります。鉄道は、ATS、あるいは保安装置等々で、ヒューマンエラー、こういう部分のバックアップ体制が講じられておりますけれども、バスの運転手にとりましては、前方不注意、過労、居眠り等々、いろいろな原因はありますけれども、一度事故を起こせば、重大事故につながっていくということで、やはり労働条件等々の改善は非常に重要な部分だろう。労働条件を改善していくには、やはり労使間の交渉という部分がまず基本ではありますけれども、一つ事故を起こせば、利用者に対して、ほんとうに甚大な利用者が被害を受けるということでもありますので、やはり国が適切な関与をしていただければということで少し記載させていただいております。

5ページのところにつきましては、乗り合いバスの路線が、今言いましたように、廃止が進む中、先ほど少し触れられましたけれども、デマンドの関係のタクシーという部分がある程度選択されております。一方で、このタクシーにつきましては、人件費、その量ごとに負担するという労働集約型の産業でありますから、人件費がほんとうに事業費に占める割合が多いんだと、これが一つの特徴であります。したがって、人件費が賄える需要がない場合ということで、コストは低廉でありますけれども、撤退せざるを得ない、こういう地域が現状、存在しているということでもあります。そういうことによりまして、夜間、緊急、何かが起こったときに、なかなか最低限の移動が非常に困難である、手段がなくなってしまうんだということでございます。

6ページをお開きいただきまして、まず、公共交通に携わる者としまして、事業の実態、そういうことで進めさせていただきたいと。まず、これはご案内のとおり、少子高齢化、人口減少ということで、公共交通の輸送人員、これは減少の一途をたどっているんだと。必然的にそこで働く従業員の労働条件も、先ほど言いましたけれども、悪化してきていると。特にバス運転士の長時間労働ということですが、これはずっと言われておりますけれども、2012年の時間数は2,532時間ある、こういう長時間労働をしている。全産業平均が2,184ですから、それをほんとうにかなり大きく上回っている。また、逆に収入のほうにつきましては、2011年が443万円、全産業で520万ですから、これまた、逆に非常に大きく下回っているんだと。バスの運転手という職業は、長時間労働で低賃金

だということが、まず、これで見えてとれるんだらうと思っています。

先ほど少し、バス運転手要員不足という話が出てまいりましたけれども、企業としまして、募集はするんですけれども、なかなか今の現状で人が集まらない。二種免許取得にかかる費用、こういうのを企業が負担してでも、またすぐに退職につながっていく。こういう部分で悪循環で乗務員不足、運転士不足で、時間外、長時間労働になっていくんだということであります。交通事業者の懸命的な自助努力、こういう部分だけでは地域公共交通を維持していくのは非常に困難だらう、不可能だらうということ、まず、公共交通の、我々にとってはそういう部分を強く訴えていきたいなと思っています。

7ページをお開きをお願いしておきます。公共サービスという部分であります。効率性の観点から議論が、こういう場ですから、なされています。しかし、公共交通には、なかなか経済とかそういう部分ではなじまないのかなと私どもは考えております。公共交通は、よいサービスを提供すればするほど、効率的には悪化する可能性が非常に高いだらう。マイカーを利用できない交通弱者に対して、誰かがサービスを提供しなければ、地域の住民の皆さん、高齢者の方はまず移動ができないんだと。非効率であっても、地域の共同体等を維持していく上では、社会的には、こういう部分があっても意味があるんじゃないだらうかというふうにも考えております。公共交通の供給においては、経済的コストを、こういう会議ですから、優先するあまり、ほんとうに失っていくものが非常に多いんじゃないかというふうにも思っております。

前回、土井先生から、もしバスがなくなったら、行政機関の各部局にどれだけの追加コストが必要になるか、こういうプレゼンが私はあったように記憶しておりますけれども、ほんとうに我々はこれは同感するところでありまして、地域公共交通の充実に向けて、あらゆる種類のコストを加味しながら、こういう場で判断していただければなというふうにも思っております。

8ページをお開きをお願いしておきます。最後になりますけれども、我々労働組合、地域にいろいろ散らばって、いろいろな方々のご意見を頂戴してまいります。地域からは、将来はバスなどの公共交通をほんとうに利用したいんだと、こういう声はほんとうに非常に多く上がっております。免許を返せば、公共交通だと。しかしながら、乗り合いバス路線の縮小・廃止は現在進行形ということであります。今、地域公共交通の確保・維持を図らなければ、そのとき利用しようと思っても廃止になっている、これは明らかなことだらうと思っています。そうした生活路線の廃止というリスクを、いかに地域の中でシェ

アしていくか、仕組みづくりがまず喫緊の課題だろうと考えています。

私たち労働組合、あるいは利用者ともに、経営側も含めて、常に現場目線を大事にしな
がら、今後も地域公共交通の充実に向けて取り組んでいきたいということであり、
7年後にはオリンピック・パラリンピックが開催されるわけです。そのときに日本は、各
地域でもすばらしい公共交通が行き届いているなど、そういう部分で認めてもらうため
にも、既存の事業者がこれから先、廃止路線とならんようにお願いしたい。さらには、鉄軌
道、バス、タクシーなど、モードごとに本来は議論していくことが、地域交通をほんとう
にこれから守っていくんだと、そういう部分につながる。そういうことを申し上げて、雑
駁でございますけれども、終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、ご質問をお願いします。

よろしゅうございますか。

それでは、後ほど、総合的な議論のときにでもまた続けてご質問をいただくとしまして、
続きまして、白石委員からご説明をお願いします。

【白石委員】 愛媛県松前町の町長の白石でございます。

まず、資料の表紙を見ていただければわかりますけれども、まさき町というのは、松前
町と書きます。何でこれ、平仮名のまさきを強調したかといいますと、北海道に有名な松
前町（まつまえちょう）がございますので、ルビを振らないと、必ず北海道の松前町で
すかと聞かれますので、最近では、松前町との違いを出すために、まさきという平仮名で今、
町を売り出し中であります。

私どもの愛媛県は、非常に合併が数多く行われた県の一つでございまして、現在、70
あった市町村が20の市と町になりました。1ページに松前町の概要をお示ししてありま
すけれども、松山市のすぐ隣にありまして、面積はわずか20平方キロあまりと、もちろ
ん県下で一番面積の少ない、小さい町ですけれども、人口は四国の町の中でも2番目に多
い人口でありまして、22年の国勢調査で3万人あまりと書いていますけれども、現在、
3万1,000人あまりというふうに非常に人口の多い町であります。これは、松山の隣に
あるという利便性。そして、この資料にも書いてありますけれども、松山空港から、町内
であれば一番近いところで5分、遠くても15分もあれば行けるという、非常に空港に近
い。また、町をJRと地元の私鉄が縦断しておりまして、そういう意味では、町外に出か
けるには非常に交通の利便性のいいところでもあります。

ところが、町村合併で私どもの町は合併をしませんでしたので、そういう意味では、交付税はどんどん減ってくるし、非常に財政的にも厳しいということで、実は、もともとこのコミュニティバスの前身は福祉バスでございます。高齢社会を迎えてどんどんお年寄りが増えていく中で、何とか福祉政策の一つとして、お年寄りが、例えば役場であるとか、あるいは文化センターとか、体育館とか、そういうところに出かけるのにやはり足が必要であるということから、13年に、ページで言いますと9ページに「福祉バスの概要及び運行の廃止」という項目がありますけれども、そういった福祉目的でバスを町のお金で走らせました。

ところが、役場、あるいはその周辺の施設に来るのは、そうはいつでもそうしょっちゅう出かけるわけではありませんので、利用者がなかなか増えないという現状がございました。そういう中で、先ほど言いましたように、合併をしなかったということもあって、何とか町を活性化させなきゃいけないということで、地元でスーパーを営業する会社に、郊外の大型店、つまりショッピングセンターをつくるという構想がありましたので、実は5年前に役場のすぐ近くにショッピングセンターをつくりました。それが2ページにある絵でございます。面積は20ヘクタールと、おそらく中国・四国地区では一番広い面積のショッピングセンターでして、年間大体1,000万人から1,300万人ぐらい訪れるショッピングセンターであります。

これは役場のすぐ近くにありますので、従来、福祉バスは福祉目的ですので、役所であるとか、あるいは文化センターであるとか、文化センターには図書館とか、あるいは公民館が併設されておりまして、そういうところに来るだけではなかなか、住民にしてみるとそうたくさん、回数乗るといふことにもなりませんので、それでは、ショッピングセンターができたのを期にして、ショッピングセンターの中も、前を通るような、そういうバスに変えたほうがいいのではないかというのが、このコミュニティバスに変更した大きな理由であります。そして、路線も町内をくまなく回るようにしております。もともと松山の郊外で、南北には、さっき言ったJRであるとか、地元の私鉄、そして国道が通っていますけれども、東西に通る交通網がありません。そこで、町内の人たちからは、せっかくショッピングセンターができたのになかなか行くことができないというような声がありましたので、思い切ってコミュニティバスを導入することにしたわけであります。

その結果、非常に利用者も増えてきまして、現在では、大体1台平均で9人から10人ぐらいの間、乗車する方がいるというふうになりまして、ある意味では、今、町内の高齢

者、あるいは障害を持つ方にとってはまさに欠くことのできない足になっております。そして、このコミュニティバスを走らせたことによりまして、当然、福祉対策にもなるんですけれども、非常に地域が活性化をしてまいりました。これは、今までなかなか足がないということで外出できなかった高齢者の方が、ほとんど毎日のようにショッピングセンターに出かけてくるといったこと。そうすると、非常に生活の利便性が上がったという声がよく聞かれます。そういう意味では、高齢者にとっては、まさに非常にいい交通になったんじゃないかなという感じがいたします。

と同時に、最後に、交通事故防止のポスターが3枚載っていますけれども、実は、松前町には、真ん中に国道56号線という、4車線、それから歩道を入れますとかなりの幅の国道が通っておりまして、なかなか高齢者が、そこを自転車とか、あるいは歩いて横断するというのは非常に危険があるということで、高齢者の事故がかなりあったんですけれども、このバスが走るようになって、高齢者の事故は今ほとんどございませぬ。特に死亡事故は、これだけ交通量の多い町では、実は580日間死亡事故ゼロという記録までつくって警察から表彰されるということで、やはりこういった公共のバスが走ることによって、高齢者の自家用車の運転する回数が減ってきたのかなと、そのような感じがいたします。それは、一方では、高齢者は早く免許証を返納しろなんていう運動をしているわけですから、そういうお年寄りにとっては非常に出かけのにいい足になっているなという感じがいたします。

そういう意味では、コミュニティバスを走らせて非常にいいんですけれども、運営する側にしますと、やはり一番問題なのは財政であります。実はこのバスを走らせるのに、地元の伊予鉄道という私鉄に運営を委託しているんですけれども、当然、最初のバスを買うお金から含めて2,000万円ぐらいの投資をしまして、大体今、17ページにありますけれども、年間900万円あまりの、運賃と、それから運転手の費用とかそういったものを町が負担するということになります。

ただ、バス会社に言わせますと、女性のドライバーが運転に来ておりますし、また、定年になった方が、再就職じゃありませんけど、再任用のような形で運転しておりまして、そういう意味では、乗る方が非常に高齢者が多いわけですから、運転手さんと住民の間に非常にいいコミュニケーションができて、非常に車内が明るいといったような評判も聞いております。

それと、これ、全部で900万あまり、今、町が負担しているんですけれども、このシ

ショッピングセンターへバスを停めることによって、ショッピングセンターにお願いして、お客さんが大勢来るんだから、ちいっと出したらいかがですかということで、大体半額を今、ショッピングセンターを運営するスーパーから負担していただいているということでございますけれども、これがいつまで続くか、わかりませんので、やはり一番の問題は財政の問題かなという感じがいたします。

最初に言いましたように、愛媛県は非常に合併が進んだこともあって、県内の愛南町というのは愛媛県の一番南のほうですけれども、愛南町というのは4町1村の合併であります。ここは合併当初から「あいなんバス」というバスを走らせております。これは、愛南町旅客運送業組合というのをタクシー会社などがつくって、年間の運行委託料が1,100万円ということで、これは全部、町が負担しているわけですけれども、やはりこの愛南町の話の聞いても、財政負担がこれからかなり厳しくなってくるという声がございます。

また、古い町並みで知られます内子町という町がありますけれども、ここも3つの町と村が合併した町でございますけれども、ここでもデマンドバスとか、あるいは福祉バス、そういったものを走らせておまして、コミュニティバスに変更したいという動きがあるようですけれども、問題はやはりここも財政的な負担が厳しいということでもあります。

こういった町とか、私どもの町から見ても、国に対して、単なる財政的な負担というだけでなく、いろいろな規制と申しますか、手順と申しますか、例えば、運行するバス路線で停留所を変えたいとか、増やしたいとかそういう場合に、一々国への届けといったものが必要であるようですので、こういったのも地域に任せてもらえればいいのかという感じがいたします。

それから、こういったコミュニティバスについて、国の補助はどうなっているかというのを調べてみますと、1便に15人以上乗っていないといけないとか、あるいは、ほかの市町とのつながりがないと、同じ町内だけでは対象にならないとか、何かそういったような幾つかの規制があって、なかなか国の補助が受けられないというように職員は嘆いておりますので、そのあたりの規制緩和をぜひ図っていただきたいと思います。

それから、補助対象とする地域、フィーダー系統の要件という、交通ネットワークのフィーダー系統というのがあって、これに対しては補助金を出すようですけれども、さっきの愛南町などのケースもそうですけれども、新規事業になら補助を出すけれども、既にスタートしている事業については補助金を出さないとか、あるいは、過疎地域とか、交通不便地域から、鉄軌道、つまり鉄道、あるいは複数の市町村を運行するバスに接続するもの

であれば補助を出すとか、あるいは、生活交通ネットワーク計画に記載されているものに限るとか、幾つか条件があるようですので、こういったものをもう少し地域の現状に合った形の補助制度に変えていただけると、もう少しこういったコミュニティバスが増えてくるのかなという感じがいたします。

中には、地域は単に人だけじゃないので、物も載せるので、できれば野菜とか何かを載せてもいいようなことも考えてほしいという、幾つか、まさに地方ならではの意見も出ておりますので、そのあたりについてはまた国交省の担当のところに相談に行きたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問をお願いします。

【委員】 大変おもしろい事例だと思うんですけども、このものすごいショッピングセンターが来た理由というか、何かあれば、すみません。それと、一番聞きたいのは、半額というところですけど、これはばさっと半額というんですけど、何か理屈があって何かされているのかということですけど。

【白石委員】 ショッピングセンターができたのは、愛媛県って松山市が中心ですので、ほとんどの消費者は県内各地から松山へ集中していたわけですね。ところが、私の町は、南のほうから見ると手前にあるわけですし、やはりスーパーを運営している会社では、何とか松山市内に入るお客を手前でとめたいと。重信川という大きな川があるんですけど、その手前で消費者を何とか集めたいというのが狙いでございまして、まさにそのとおりの効果が上がっておりますし、逆に、高知県あたりからも、かなりバスとか自家用車で大勢買い物客が来てございまして、町にとっては非常にありがたいことですけども、ただ、交通渋滞が非常に激しいんですね。ですから、そういう意味でも、こういう公共バスが走ることによって、お年寄りの運転する車がそういう渋滞に入らないだけでも、交通対策上は非常にいいのかなという感じがしております。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、加藤委員からご説明をお願いします。

【加藤委員】 名古屋大学環境学研究科の加藤です。

このような貴重な機会をいただきまして、どうもありがとうございます。しかしながら、10分ということで、10時間ぐらいしゃべりたいところですが、その60分の1しかご

ざいませので、急いで説明させていただきます。

資料5ですが、タイトルは、「いつまでも安心して暮らしていける地域を支える公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ために」です。

まず1番目は、「おでかけ」環境整備は持続可能な地域づくりの必須条件である！ と書いてありますが、これはもう今までさんざん語り尽くされているのかもしれませんが、私は、地域公共交通をよくしていこうというのは、どうしてやらなきゃいけないかという、「おでかけ」ができる、つまり、外出していろいろなところへ行けるという機会をどうやって増やすことができるかということが本質的であって、それぞれのモードがどうかとかそういったことは、そのためにそれぞれがどれだけ寄与できるかということになるんじゃないかと考えています。ですので、ここで緑色に挙げてあるような、例えば、「本当に、クルマに頼る社会・地域で大丈夫か？」であるとか、これからの人口減少・高齢化社会の中で、どうやってQuality Of Lifeを確保していくのかといった、ほんとうの意味のアウトカムから地域公共交通政策を評価していかなきゃいけないんじゃないかという話です。

その中で一番下の3行ですが、今や、「おでかけ」の確保というのは、自治体や地域にとってコントロール可能な権利であり、それから、その可能性の保証水準は、地域がきちんと話し合っ、みずから決めるべきであって、そのことは、なおかつ従来の交通システムの温存を意味するわけじゃないということをごひわかっていただきたいと思っています。

2ページ目ですが、その意味で、今の制度体系というのは、決して悪いものではなくて、「好意的解釈」と書いているのですが、私みたいに、いかに今の制度を小ずるく使うかということを考えている人間にとっては、決しておかしいということではなくて、いろいろなことに使えると考えています。道路運送法にせよ、地域公共交通活性化・再生法にせよ、いろいろな使い方ができて、結果的には、現場あるいは地域が考えるような地域公共交通の活性化、あるいは確保維持改善ができるような仕組みにある程度なっているのですが、問題は、これらの法体系、あるいは法体系を運用される役所の皆さんが大変不親切だということなんです。つまり、こういう仕組みになっているよという解説はしていただけるのですが、その結果、あなたのところのこういうことに対してこういうふうにできますよということまでは教えてくれません。これは局、支局の問題なのですが。

とはいえ、地方分権ですから、当然、地域が、それらのことをきちんと考えて、それに対して国の制度をどう使えるかということ、地域みずからで頭を使うべきなのですが、そういうことがきちんと行われていないのが現状ですし、そういうことを喚起させるよう

な制度になっていないということも問題であると考えています。ぜひ、この機会にそれが見直しされるように望んでいるところです。

その意味において、このところで一番衝撃的だったのは、3枚目の井笠鉄道の破綻です。これまでもバス・鉄道会社の経営破綻はあったのですが、民事再生法、会社更生法、あるいは私的整理でした。しかしながら、井笠鉄道の場合は清算ということで、清算というのは、その日からバスが運行できなくなるかもしれないことを意味するのですが、にもかかわらず、銀行がそれを選択したという、このことは非常に重い意味を持っていると思います。つまり、銀行から見て、この会社がなくてもいいと評価したということにして、こういうふうこれから地域公共交通事業が見られるとすれば大変なことになると考えていたと思いますが、こういうことが起こったときに、国の制度も、自治体も、地域も全く対応できないのが現状です。

4ページ目ですが、その意味で、ほんとうにほんとうの意味で、地域公共交通は「滅びの道」に入ったと考えています。今までは利用者がどんどん減っているのに、滅びだと言っていたのですが、先ほど、藤井さんからもお話がありましたが、それよりももっと深刻なのが、やる人がいないということです。つまり、この仕事をやってもどんな意味があるのか、どれだけ金がもうかるのかといったことが全然見出せない。ですから、これで働く人がいないという、アホらしいという状態になっているということなんです。ですから、この地域公共交通事業の生産性を高めつつ、この仕事に対してやりがいがある、やる気が出る、誇りが持てるような、そういった事業に変えていかなければ、幾らほかのところを見直しても、やる人がいないので、滅びるという話になってしまいます。

一方で、使い手から見るとどうかというと、5枚目ですが、とにかく地域公共交通はわかりにくい。わかりにくいことを、モータリゼーションだとか、少子化のせいで減ったというふうに言いわけして、ちっともわかりやすくしないというのが問題だと思っています。車は半自動ですし、ITSなども出てきて、事故防止もかなり抜かりない状況になりつつありますが、公共交通は、一々調べないとわからないし、私みたいな中年男性がバス停で待っていると、外でマイカーからの視線にさらされながら、いつ来るかわからないバスを不安げに待って、乗ってもどんどん追い抜かされるという、劣等感の塊になるようなサービス水準が現状なわけですよ。しかも一見さんお断りの案内であると。これでどうやってお客さんが増やせるか。増やせるはずがないということです。

ですから、6枚目ですが、私は、地域公共交通の確保維持改善の仕組みが、この路線バ

スや鉄道を「くるり」と変えるような仕組みでなければならないと考えています。つまり、澄んだ目で現場を見て、固定観念にとらわれず現場を変えるという仕組みを導入していかないといけない。そのために、谷島さんがおっしゃったような「見える化」というのは基本中の基本ですし、その上で、そのデータをどういうふうに吟味して、変えていけるか、「くるり」ができるかということが極めて大切だと思っています。

そう考えますと、7枚目、そもそも自治体、都道府県や市町村は、公共交通に取り組む理由がわかっているのかと、そういう疑問に当たります。例えば、ここで挙げている中部運輸局が4年前に調査した結果、4年前ですからちょっと古いですが、なぜコミュニティバスに取り組むかという理由を挙げたものですが、1位が空白地対応、2位が廃止代替対応、3位が移動制約者対応となっていますが、これらは典型的に、お客様や地域を全く見ていない、とにかく走らせればいい、埋めればいいという考え方に基づくもので、なぜ埋めなきゃいけないのか、なぜ走らせなきゃいけないのかということが完全に抜け落ちていると考えています。

このあたりをきちんと検討しないと、8枚目ですが、例えば、先ほども出てきたデマンドですね。デマンドであれば埋められる、走らなきゃいけないときだけ走るということで一見よさそうに感じるのですが、実は公共交通政策はものすごく退化してしまっていると、こういう状況になってしまったということです。

同様に、都道府県の場合も、既にバス対策地域協議会が2002年に制度としてできていて、これは、後でもお話しする法定協議会と全く同じような機能を持っているいろいろなことができるはずなのですが、全ての都道府県が国庫補助の要件に基づくようなことしかやっておらず、結局、そこから抜け切っていない。どうして都道府県でいろいろなことができるのに、地域間幹線について新しい施策を10年もやらなかったのか。先ほど奈良県さんが、今年からやり始めた。しかし今年では遅いんですよ。そういう意味で……。

【奈良県知事】 後で質問します。

【加藤委員】 わかりました。

その意味で、連携計画というのは、既に19年度から制度化しているのですが、今つくっていかなきゃいけない。これは10枚目ですが。

11枚目を見ると、これは1回目に出た資料ですが、2008年から10年までに連携計画はどんどん増えたのですが、今はどんどん失効している状態になっています。ほうっておくと今年度末には500のうち200が失効するという状態になっていて、これは国

庫補助制度の関係なのですが、国庫補助があるから計画をつくって、国庫補助がないから計画をつくらないというのは、とんでもない話だと思っています。

それから、12枚目、これは、地域公共交通会議とか、法定協議会がなぜうまくいかないかということですが、私は今20カ所ほど担当しているのですが、この1から7に注意してやっていますが、それは、こういうことをやらなくては、ステークホルダー会議としてきちんと議論ができて、意識共有ができるはずがないと思います。でも、こういうことは運輸局とか、支局は教えてくれないです。だから、こういう仕組みをどうやって自分たちが生かしていくかということ、やはりインセンティブを持たせるという制度が大事だと考えています。

バス事業も同じでして、13枚目ですが、「ここがヘンだよ バス事業「七不思議」」を出しているのですが、これは10年前の9月にシンポジウムで出した資料ですが、10年たっても十分通用するという、これはどういうことなのでしょう。

結果的に、14枚目ですが、ほんとうに自治体や交通事業者や住民・地域がやる気を出して、この地域を守るために公共交通が必要なんだという意識を共有できれば、私はいろいろなことができると考えていますし、もちろん今の制度で不備もたくさんあります。不備については、24ページ以降にずら一っ書いてありますので、また興味があれば読んでいただきたいのですが、現状では、平均的にはこの自治体、事業者、住民・地域の意識がまだまだ薄いと考えています。

ただ、私は口で説明するのが非常に苦手なので、実際にやって示すしかないと思っただけで、15枚目のように、今ですと、人口220万の名古屋から人口500人の村まで、それから、面積2,200平方キロの高山、日本で一番大きい自治体から、面積が6平方キロの自治体まで、いろいろところで公共交通のプロデュースをやって、実際に示すということをやっていますが、よく先生方に言われるのですが、ただ示すだけじゃだめで、ちゃんと説明できて、ちゃんと制度にもできるようにしなきゃいけないと言われているので、そのことをいろいろと考えているところです。

その意味で、16枚目に課題をいろいろ載せてあります。読み上げますと、公共交通事業の財務改善。地域の自覚や自治体の覚悟を求める。関係主体間の調整や連携、システム改善の段取り。ネットワーク・インターモーダル思考。現場の状況を反映できて、現場のやる気が出る仕組み。情報提供やサービスレベルの底上げ。事務手続の簡素・合理化。そしてデータベースづくり。こういったことが必要であると考えています。

いろいろ細かいことが書いてあるので、これらはまた後で読んでいただいて、20ページ、公共交通を確保維持改善するための5つのポイントというのは、目的を明確にし、適材適所を心がけ、一所懸命にみんなで頑張り、組織をきちんとつくり、そしてカイゼンを怠らない。この5つが、やる気になるような制度であり、組織づくりをされなきゃいけないと考えています。

その意味で、21枚目、最後ですが、大きくやらなきゃいけないことは4つあって、法定協議会とか、地域公共交通会議はどんな役割があって、具体的にどう話し合っていたらいいのかということについての意味づけ、それから権限の強化、それから、やらなくていい事務が多いので、その合理化、これをきちんとやらなきゃいけないと思っています。それから、都道府県は最も頑張っていたかなきゃいけないと思っていますので、法定協議会をつくって、きちんと強化するということも必要だし、事業者と自治体の対等な関係づくり、これはちょっと詳しく説明できないのですが、これも必要。そして、モードフリーな制度。冒頭申し上げましたように、各モードではなくて、モードをまたぐようないろいろな施策ができるようにするような仕組みが必要であると考えています。

以上です。ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご質問をお願いします。

【奈良県知事】 加藤先生の意見に大分違います。今、私が言っているのは、責任のあるところでないと発想もやる気も出ないということです。責任のないところにやる気を出せとおっしゃっているみたいで、それは全く違います。都道府県の責任がはっきりしていないということを言っているのです。都道府県なり地方は、国の出先ではないんです。国の言うとおりにするとか、工夫をしろというのは、法律で決めてあっても責任がはっきりしないとできません。これだけは今日来てよかった。私は、自動車行政を随分したんですけども、一番大事なことをここで決めてもらわないと永久によくならない。今の発想じゃ、僕はだめだと思います。国の責任だけで、それを手伝えという発想じゃ、絶対だめだと。都道府県の責任であると法定しないとだめです。そういう責任を書いていないので、責任のとりようがない。だから、補助を行っているだけなんですよ。金銭的な支援だけじゃ、責任はとれないです。国の仕事に従って、補助金で支援するという体制はもう限界です。都道府県の責任で支援するように言わないと、うまくいかないと思います。

【部会長】 加藤先生、お願いします。

【加藤委員】 全くそのとおりだと思っています。その上で、ちょっと9枚目を見ていただきたいのですが、実は現行の制度であっても、都道府県が計画をつくることになっていて、それに対して国が、補助の基準を満たすものについて、以前だと協調ですね、それから、今は協調でなくて、国だけで出せるものもあるのですが、そういう仕組みになっていたので、以前からも、県がこの計画をつくるということが責任としてあったのですが…。

【奈良県知事】 責任はない……。

【加藤委員】 おっしゃるように、非常にわかりにくい。ですので、今、私が訴えたいのは、そうなっていてもできなかったというのは、結局、そのあたりの責任が、あるいは覚悟が不明確であったからそうだったということなので、ここで訴えたいのは、きちんとそういうことを位置づけて、できるようにしたらどうですかということ。ですから、考えていることは同じだと……。

ちなみに、私は、地域の小さなところで地域の皆さんと一緒にバスをつくっている人間であって、国の仕事を手伝うなどという発想は全然ありません。

【部会長】 委員、お願いします。

【委員】 知事さんのお話もよくわかりますが、つまり、不作為を問われるかどうかという議論をきちっとしておかないとだめだというご主張だと思うのですが、現場で仕事をしている私の立場から、思いからいいますと、今、加藤先生がおっしゃった一番最初のところがベースだと思っていまして、Quality Of Lifeを高めていく、人口が減っていく中で、どうやってみんなが幸福感を感じながら暮らしていく地域をつくるかということは、つまり、法というものがある以前の時点で既に行政責務だと思っています。だから、不作為を問われるからということではなく、もっと前に進んで、自らのやるべき方向、果たすべき使命として、さまざまな生活の上にある不便を解消していくということは当然のことではないかと思って仕事をしているということを意見として申し上げさせていただきます。

【部会長】 県知事、お願いします。

【奈良県知事】 バス事業者さんがやっておられるのは、私的財産を使って、道に道路占有許可でバス停をつくっておられるんです。国が応援しようがないということを私は言っているのですが。県民のため、住民のためだったら、県とか、市町村が応援できるような責任体系をつくらないと議会にうまく通らないです。地方にも議会があるわけですから、事業を応援するのは、こういう理由で応援する、これは町のためといたって、どうい

ふうに町のためかという仕組みをつくらないと応援しようがない。結果として、バス事業者さん、従業員さんが、これで地域のためになっているということを明確にしないと応援しようがない。議会から質問の出ようがない。こういうことは相手の責任じゃないかというふうに追及してもらわないとうまくいかない。バス停がゆがんでいても、これは何々交通さんのバス停だからということで済んでしまいますから。それではいけないということを行っているのです。

【委員】 全くおっしゃるとおりでして、具体例で言いますと、かなり利益の出ているJR西日本の高山本線に、市が費用負担をして新駅をつくりました。その公費投入の妥当性ということは、今、知事さんがおっしゃったように全くそのとおりです。しかし、それを市民や議会としっかり議論をしていくということが大事で、その結果、それは議会も認めていますし、市民も理解をしてくれている。そこはやっぱりその地域の中での、民業であるはずの交通事業への公費投入の妥当性の議論をちゃんとやるということなのだと思います。例えばバス停をいつまでも直さないとか、私鉄の駅にトイレがないとか。トイレがないというのを改善するのは、やっぱり基礎自治体の一定程度の行政責務だろうと思います。もちろん投資額の妥当性はありますけれども。

【奈良県知事】 お金の話ではないのです。

【加藤委員】 ちょっといいですか。

【部会長】 じゃ、この次は1回ずつにしてください。

【加藤委員】 すみません。今、ちょっと地域公共交通活性化・再生法の第4条第2項、3項を読み上げます。都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うよう努めなければならない。3、市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

これは国の法律なので、そのとおりやる必要はないのかどうか知りませんが、一応努力義務としてはあります。

【奈良県知事】 そういうことではないのです。今の仕組みでは、駅にトイレをつくるとか、私鉄で無人化するとかというときに勝手にできるわけです。市町村がトイレをつくっても、バス停をやめたと言ったら、それはやめちゃいかんという市町村の権限がないからトイレをつくれないと、こう言っているわけです。その私有財産の横にトイレをつくっ

でも、それは維持をしてくれる、維持をしないときは、市町村も責任を持って維持するぞという、責任をインボルブしないと、トイレ一つできないというのは何度も言っていることです。今みたいな努力は、いいかげんな法律の書き方です。それに頼っていたら、地方交通は全くよくなりません。

【部会長】 ありがとうございます。

おそらく、言っておられるところは、微妙にニュアンスが違うんですけど、同じ方向を向いておられると思うので、それをいかにこの場であるべき方向にまとめることができるかという宿題をいただいたのだと思っていますので、今後とも議論を行っていきたいと思います。

どうもご発言ありがとうございました。

それでは、議事の（４）に移りたいと思います。事務局からの報告をお願いします。

まずはアクセシビリティ指標について、お願いします。

【地域振興室長】 事務局からご説明いたします。地域振興室長でございます。

資料6をお願いいたします。前回の部会で家田委員より、公共交通の目標設定が必要である、具体的で数値化可能な目標をもとにして、みずからの市町村のポジションを知るための指標の「相対視」「見える化」がスタートである、指標としては、まず、ユーザーにとっての指標を評価することが基本である、といった資料提示がございました。その後、家田委員より、これについて補足説明を行いたいという連絡と補足資料の提出がございましたので、本日、当該資料につきまして、委員がご欠席ですので、私から代わってご説明いたします。

資料の要旨でございますが、資料6の中ほど以降に示してございますように、「相対視」「見える化」の対象は、供給の側面の幾つかの指標、それから利用の側面の幾つかの指標、①から④に示されておりますように多様に考えられるというように委員も考えておられます。

さらに、委員の資料は、下から5行目以降に示されますように、このうち、「ユーザーにとっての公共交通のサービス水準」、とりわけ「サービスへのアクセシビリティ」を先行に対象にすべきである。「サービスへのアクセシビリティ」とは、路線の空間的密度などの空間的アクセシビリティ、運行頻度などの時間的アクセシビリティである。先行して検討する理由としては、ユーザーの公共交通利用判断に直接的に影響する重要ファクターである、あるいは検討が相対的に遅れているといったことなど5点が示されております。さらに、

昨年度より国土交通省と協力して、先行して試算・分析を実施していること。

以上が資料6の補足資料で紹介されております。

事務局といたしましても、全国の市町村が公共交通計画を立てて評価する上で、全国総覧的、客観的に公共交通の状況を把握するということは、今後の検討の参考材料になるという可能性があることから、ご提言をされた家田先生など学識経験者の指導のもとで、公共交通のアクセシビリティについての「相対視」「見える化」する手法についての検討、試算や分析を進めているところでございます。

このたびの部会の第1回目の資料の論点でも、地域公共交通の評価基準やモニタリングという点も示されており、また、家田委員から、当部会に対してもアクセシビリティの検討についてご提言があったことから、本日の部会において、以下の資料7によりまして検討状況をご説明いたします。

続きまして、資料7をお願いいたします。検討の特徴としましては、今申し上げましたように、バスと鉄道といった自分の都市の公共交通が、類似の都市の平均像と比較して、相対的に「大まかに」どのあたりに位置するののかということを単純に明示する手法を検討することとでございます。できるだけ単純な指標を旨としていることから、あるいは、統一的なデータ、全国的なデータの入手の可能性から、他の要素を一旦捨象しているということをご前提としております。

具体的な分析の状況について、めくって裏側のページをごらんください。左側の図-1に空間的なアクセシビリティ、つまり、公共交通への行きやすさを、図-2に時間的なアクセシビリティ、つまり、公共交通の乗りやすさを示しております。

図の作成に当たっては、全国的な類似の都市、可能なら行く行くは外国の諸都市とも比較ができるよう、国土数値情報等の全国的に容易な入手データを収集いたしまして、その中より、横軸に示しております都市像の基礎的な指標として可住地人口密度を採用しております。また、縦軸のアクセシビリティ指標につきましては、統計的分析の結果、公共交通路線長や運行本数を説明力が高い指標として採用しております。この結果を市町村ごとにプロットいたしまして、グラフで表示しております。

なお、ここではバスと鉄道のデータを単純に合成しておりますが、別々の算出等、さまざまな試算を行っております。

このデータより、人口規模別の統計的標準値を算出いたしまして、斜線のように、ここでは人口規模を5区分しておりますので、5本のグラフで示しております。これによりま

して、プロットで示されております各都市のアクセシビリティについて、可住地人口密度から見た標準値と、実際のそれぞれの都市の数値の相対的な位置関係が表現されます。

2枚目をごらんください。図-3は、これを各市町村ごとに示した市町村別のカルテの試みでございます。これによって、その市町村でアクセシビリティについて、左では、鉄道やバスの指標ごとの平均値との多い、少ないの関係、右の図では、時間的アクセシビリティと空間的なそれぞれの平均との多い、少ないとの関係を、その程度も含めて示すことが可能になります。現段階では検討熟度は必ずしも高くありませんが、以上のような検討を行っていることを資料6とあわせてご報告させていただきます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

この点につきましての質問は後でまたお受けすることにしまして、続きまして、第1回目、第2回目の論点の整理について、上原交通計画課長からご説明をお願いします。

【交通計画課長】 それでは、資料8に基づきましてご説明させていただきたいと思えます。

まず、第1回、第2回部会における主な指摘事項を、各論点ごとに整理し直してみたものでございます。若干、おっしゃった言葉をちょっとこちらで加工しているところもございますが、基本的には議事録等から忠実にとったつもりでございます。

まず1番、論点としましては、(1)地域公共交通を取り巻く現状と課題でございます。こちらにつきましては、多くの委員からは大変厳しい状況が示されましたし、また、先進的な自治体の皆さんからヒアリングを行っているところでございますが、そうした自治体からも大変厳しいという状況が示されております。地域公共交通は、地方部を中心にパフォーマンスのレベルが極めて低い水準にあるだけでなく、県庁所在地の中心部といったところでも、だんご運転や停留所の林立などで利用者利便が損なわれている現状が報告されました。また、こうした現状について、危機感の共有が必要であるという認識が示されたと思っております。

(2)地域公共交通ネットワークのあるべき姿をどう考えるかということでございます。先ほど事務局のほうから、アクセシビリティについての新しい指標の考え方についてご説明させていただきましたが、あるべき姿を数値化して、見える化するということが、地域における協議や合意を促進する上で不可欠ではないか、そういう指標が現時点においてないのではないかというご指摘でございます。

また、地方部では、民間バスのみで従来のネットワークを維持することは限界に来ていくという認識のもとで、さまざまな交通手段を、地域の持つ特性に応じて組み合わせることがあるべき姿。本日も加藤委員からもご指摘がございましたが、ある特定の交通機関の維持ということではなくて、さまざまな交通機関を組み合わせ、パフォーマンスを実現することに重点を置くべきではないか。先ほどの数値化との関係では、最終目標は、その地域の需要に応じたアクセシビリティなどの数値目標を実現することであるといった指摘がございました。

また、市町村からのヒアリングによりますと、そうした問題というのは、公的な財政負担の限界も念頭に置いて、事業の持続可能性の観点が強調されたと認識しております。

大きな2でございます。ここは各主体の役割と責任の分担のあり方でございますが、まず(1) 公的関与の必要性につきましては、これは総じて、民間事業者任せでは、あるべきネットワークサービスを実現することは困難ではないか。特に、まちづくりや移動機会の確保といった、自治体の主要な業務との関係のほか、民間投資の呼び込みのためにも、こうした公的関与の必要性は高まっているのではないかとのご指摘がございました。

(2) 市町村の主体的な取り組みについての現時点の問題点でございます。あるべき姿としてさまざまな交通手段の組み合わせが必要であるということで、先進的な市町村の取り組みとして、地域に応じてさまざまな交通手段を組み合わせているというご紹介があったことに対しまして、一方では、必ずしも最適なネットワークが形成されているとはいえないのではないか。特に、コミュニティバス等と民間バス等の競合による地方部のネットワーク、あるいはサービスの低下、鉄道とのアクセスの失敗、あるいは、そもそもその前に地域公共交通会議で合意がなかなかできないという、地域公共交通会議が有している構造的な問題点も指摘されました。

また、市町村の人材育成の必要性といったことも複数の委員から指摘されております。

次のページでございますが、(3)あるべき地域公共交通ネットワークを実現するに当たって、都道府県の役割はどうあるべきかということでございます。本日もご意見をたくさん賜っておりますが、こちらにつきましては、まず1つは、鉄道については都道府県の役割が大きいということがヒアリングの中でも強調されました。また、バスについても、本日もご紹介のありましたとおり、市町村をまたがる路線がたくさん幹線としてございます。都道府県の役割は、単に、市町村に対する情報提供等という現在の活性化法の枠組みにはとどまらず、まず、交通計画の主体となるということがヒアリングを通じて明らかになっ

たと思います。また、そのための権限の移譲ということについてもご指摘がございました。

(4) 国の役割でございます。制度設計の主体として国の役割が重要であるとの指摘が複数の委員からございました。また、本日のプレゼンでもございましたとおり、地方運輸局や支局の役割、これは制度設計プラス協議会の運営そのもの、あるいは、自治体との関係におきまして地方運輸局や支局の役割が重要ではないか、現時点において十分な役割を果たせていないのではないかとのご指摘がございました。

(5) 公共交通事業者の役割はどうあるべきかということでございますが、これまでのところ、(1)の公的関与の必要性が増大しているということが強調されている一方で、ヒアリングに応じられました、適切な交通ネットワークを形成しようとしておられる自治体の多くの方々からは、とはいえ、一方で、民間事業を最大限活用するというのが現場の知恵である、運行主体として民間経営を徹底する必要があるんだというご指摘がございました。

また、持続可能なネットワークとするためには、我が国は、欧州等と違って、民間事業を中心に今後とも置く必要があるのではないかとのご指摘がございました。

最後、(6)その他の関係者の役割でございますが、住民、NPOの主体的な参画、乗って残そうの取り組みが必要であるという指摘が多かったと思います。また、財政負担を含めて、地域の住民挙げての参画がない場合は、なかなかネットワークの維持が困難である。住民にも一定の協力義務等があるのではないかとのご指摘がございました。

3番からは、制度的な枠組みのあり方でございます。(1)は現行の活性化・再生法をどのように見直すべきかということでございますが、これにつきましては多くの問題を抱えている。基本的な枠組みから見直しに着手する必要性が指摘されております。

また、協議会の合意形成の促進のための措置も必要との指摘がございました。

(2)官民連携・民間事業者の連携を促進するための方策といたしまして、特に、県庁所在地の市内中心部に複数事業者が運行を行っている場合につきましては、地域の取り組みと、それから競争政策との関係の整理が必要とのご指摘がございました。

(3)関連する政策との連携につきましては、観光やまちづくりの観点、あるいはスクールバスや福祉輸送を組み合わせるといった観点で、さまざまな関係者との連携、あるいは行政の連携が必要であるという指摘をいただいたと思っております。

4番は、具体的な良質なサービスを確保するための方策でございます。本日もPDCAにつきましてさまざまなご意見をいただきましたけれども、まず、そのためには数値目標

が不可欠であって、そうしたユーザーにとってのサービス水準の数値目標がまだ確立されていないのではないかということで、本日、事務局から、新たに取り組んでおりますアクセシビリティ指標につきまして報告させていただきました。そうした相対化ができるようにすることが、地域の合意形成を促進する上でも必要ではないかというご指摘でございます。

また、その他の方策につきましては、我が国では民間事業者中心でネットワークを形成すべきとの考え方に関連しまして、そのためには競争の圧力が必要ではないか、それをどう確保すべきかということにつきまして、さまざまなアイデアが示されたと認識しております。

これらを踏まえまして、次の4ページでございますが、事務局としまして、今後の検討の方向性として、簡単にこれだけ用意をさせていただいております。まず、さまざまな地域から示されました現状の課題ということでございますが、コミュニティバスの導入や自家用有償運送の活用とかは進んでいるものの、一方で、既存の地域公共交通ネットワークの維持改善が民間事業者任せになっており、地域全体のネットワークの形成が十分に図られていない地域が見られるということに対しまして、目指すべき方向性といたしましては、まず、市町村が中心となって総合的な計画を策定して、その計画の実効性を確保する、そうした仕組みが必要ではないかということでございます。

ここはまず、主体論としましては、公共交通についての計画と権限を地方のほうに大胆に移譲していく。特に、市町村の計画をしっかりと実現できるような、そういう仕組みが必要ではないかということでございます。

次に、その具体例でございますが、公的な支援を受けているコミュニティバスやデマンドタクシーが民間路線バスと競合して、民業を圧迫している地域が見られるということでございます。これにつきましては、目指すべき方向性として、複数の市町村からございましたが、それぞれが相互に補完し合うネットワークを形成するように考えていく必要があるのではないか。公共交通事業者による輸送サービスを最大限活用するためには、公的関与の強い交通手段は、それを補完する役割分担を図ることが適当ではないかという点でございます。

③でございますが、県庁所在地の都市中心部において、複数の公共事業者の競合が利用者の利便の低下等を招いているという指摘がございました。これにつきましては、市が中心となって最適な交通再編計画を策定する。その実効性を確保するために、競争政策との

調整が必要になっているのではないかと考えます。

④でございますが、本日もご意見をいただきましたが、その地域の需要や特性を踏まえずに、特定の交通手段ありき、あるいは、これまでの交通手段ありきといったことで施策を検討している地域が見られる。また、モード横断的な視点が不足している地域も見られるということで、地域の特定に応じて、鉄道やさまざまなこうした交通手段を有機的に組み合わせ、持続可能な形で地域全体のネットワークを形成する。

これは、制度論としましては、先ほどもご指摘ございましたが、今の活性化法には理念とかそういうものがないのではないかと考えてございますけれども、そうした一つの基準、理念ということで、こうした点を明らかにする必要があるのではないかと考えております。

それから、⑤でございますが、複数市町村間の連携が不足しており、行政区域を超えた交通ネットワークに課題を残す地域が見られる。これは、活性化・再生法で500の、本日もご紹介がございましたが、連携計画がつくられております。市をまたがる、そうした交通につきましては、市町村が連携することを我々は期待して、そういう法律の組み立てにしておりまして、先ほど加藤先生のほうからもございましたとおり、計画の作成主体としては市町村に限っているということでございます。これにつきましては、まず、鉄道につきまして、そうした計画をつくって、その事業をどうやっていくかということを考える主体が県になっているということがございました。それから、地域間の幹線バスなど複数市町村にまたがるバスもございますので、こうした公共交通ネットワーク・サービスに係る計画策定や市町村間の調整を行うためには、都道府県の関与が必要ではないかと考えております。

最後に、これの横串に当たる部分でございますが、こうしたことを協議の促進と合意を取りつけていく、その一つの手法といたしまして、数値目標がやはり必要ではないかという視点でございます。

以上が、今後の検討の方向性として、事務局として考えました案でございます。よろしくお願いたします。

【部会長】 それでは、ただいまご説明いただきました2点、資料の6、7、8ですか。それと、今日の議論全体を振り返ってご発言をいただきたいと思っております。

【委員】 今、資料8のところ、基本的な論点、第1回、第2回部会における指摘事項、右側書いてあるのは指摘事項のところを書いていただいているのですが、1回目の

ときに、何ぼええ制度ができて、誰が乗りまんねんという話を私、さしてもろうたと。乗務員がおらへんということ言うたわけですよ。何でこれが入っとらへんのかと。この支援はどないすんねんというところも俺は指摘したはずや。そこらはやっぱりしっかりちょっと入れといてもらわんと、ぐあい悪いわ。

【委員】 前回出れなかったんだけど、家田委員の資料を見てきました。この実効ある活性化に不可欠な「基本フレーム」とか、あるいは、地域公共交通に対する「共通理解」を明確にとか、非常に大きな、いいことを言われていて、この議論を期待していましたが、今回は何かその比較できる指標のところだけ、アクセシビリティのところだけとられたのでは大変に残念です。アクセシビリティの指標も、普通は活動を維持するためというか、今日だと「おでかけ」という言葉でしたけれども、実際に、その町で基本となるような生活がきちんとできるために、町の構造はどうある、それに対して公共交通はどうあるかという、その関連が出てこないような指標ではやっぱりよくないのだらうと思います。

前回の議事録で、森委員が説明されたときに、皆さん、これ、すばらしい指標だと言っている指標があるにもかかわらず、それも使わないというのはちょっと僕には理解できません。もちろん都市の形とかそういうことによるんですけど、1つの中心があって、そこにきちっと行かせるようなところをやるような規模の都市であれば、森委員のところで行っている指標が一番、僕はわかりやすい指標だと思っているので、ああいうものもちゃんと使ってほしいと思いますし、今日のこの論点整理、もちろん意見が入っていないというところもあるんですけども、それはそれでどこかに意見はちゃんと整理するとして、大きな枠組みを変える仕組みをつくるという、しかも1回目のときにも、浅野部会長の冒頭挨拶の中に都市構造という話もあったし、そういう大きなところの対応をどうするかという、どうやって公共交通の計画をどういうふうに義務づけてつくり、それに対してどういう財政的な仕組みもつくり、どういうふうにそれを回していくのかみたいなことが僕はアウトプットとして出てくるのだらうと思って期待していたんですけども、そういう何か個別に分けちゃうと、そういうのが見えなくなっているという気がしました。と言って議論したいところですが、すみませんけど、私、用務で退席させていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

大骨の議論と、それから、指標は、誰に向かった指標かというのがあるんですね。これから計画をつくらうとする人か、計画のつくる腰を上げるための指標か、それとも住民とか議会に対する指標か、いろいろな意味がありますので、森委員の指標というのは、住民

とか議会に対する指標だと思えますけれども、そういう意味の指標もまた加えなければならぬということだろうと思えます。

ほかにございますか。

お願いします。

【オブザーバー】 まず、委員並びに国交省の皆さんにお礼とお願い、これを1点したいと思えます。既にご案内のように、我々、バス事業者が長年、悲願に近い形で要望してまいりました交通政策基本法、これがやっと25日に自民党の国土交通部会、これで了承されました。ほんとうに国交省の関係者の皆さんにお礼を申し上げたいと思えます。引き続き、早期の法案成立に向けて、まだまだ汗をかいていただかないといけないと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

それから、特にその中で重点目標が数点あるわけですが、我々、バス事業者が関心を持って見ておりますのは、日常生活のための交通手段の確保、これが大前提になっています。この部分と、高齢者、障害者等の円滑な移動、この重点項目に関して、バスの果たすべき役割は非常に大きいと認識しております。大都市はもちろんのこと、現在、塗炭の苦しみにあえいでおります地方バス、これにとってはまさに地方バスの再生の切り札、こういう視点で見ておりますので、大いに期待をしております。このことをぜひお含みおきいただきたいと思えます。

次に、委員の皆様ですが、この部会でいろいろ議論をしていただいております。我々、バスの専門家としても反省すべき点、これは数多く、私自身感じております。これは広く、全国のバス事業者に関して伝達していきたいと思っております。特に、今議論いただいております地域公共交通の活性化・再生法に関連する部分ですが、お願ひとして、ぜひ自治体なり、我々、事業者が生きて使える施策、これで何とかまとめてほしいと。条文だけがひとり歩きして、実際使いものにならんというのでは、我々、どうしようも、手も足も出ませんので、この点を特にお願ひしておきたいと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。この辺で打ち切っていただけますか。

【オブザーバー】 そうですか。わかりました。まだまだ言いたいのですが、すみません。

【浅野部会長】 ほかにご意見ございますか。

【イーグルバス（株）代表取締役社長】 最後によろしいですか。

【部会長】 いや、ちょっと委員の方からご意見をいただかなければならないので。

よろしゅうございますか。

定刻の時間を過ぎてございますので、そろそろ打ち切りとしたいと思いますが、バス協会からいただいたご意見、これは意見として承っておくということで、この場は済ませたいと思います。交通政策基本法につきましては、また別途、機会を見てご紹介いただける時が出てくるかと思えますけれども、今のところはそういうふうな激励のお言葉をいただいたということにとどめたいと思います。

ほかに、全体を通して、今日、あるいは今後のご注意点ございますでしょうか。

それでは、第1回、第2回の論点と同時に、今日いただいたご意見をまた集約いただきまして、今後の議論に活用し、また、中間とりまとめに関する議論の資料としてご作成をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、最後に、事務局からご連絡事項があれば申し上げます。

【企画調整官】 部会長、ありがとうございました。

事務局より、2点ご連絡申し上げます。1点目が第4回部会の予定でございます。11月28日、木曜日、10時から12時に第4回部会を開催させていただきます。委員、関係者の方によるプレゼンテーションと、中間とりまとめに向けたご議論をお願いしたいと思います。本日までにいただいたご意見などをもとに、事務局にて中間とりまとめの骨子を準備させていただきます。

2点目が議事録の公開でございますが、本日の部会の内容につきまして、後日、各委員の皆様方に議事録を送付させていただきます。それでご了解が得られましたら、委員の氏名を削除の上、公開したいと思っております。

また、速報版につきましては、事務局の責任で簡潔な議事概要を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと考えております。

以上でございます。

それでは、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。大変熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

— 了 —