

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく基本方針案に対するご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	ご意見	ご意見の理由	国土交通省の考え方
1	記述なし	公共交通は、交通弱者に対する福祉という側面を持っているが、基本方針案にその点が明記されていない。については、明記するべきである。	日本国憲法では、公共の福祉に反しない限り、居住の自由を有するとされているが、それには、自宅から生活に必要な商店や病院、公共施設への移動が保障されている必要がある。しかし、交通弱者は公共交通機関が無くても、移動できない人も多い。つまり、移動を保障するためには、福祉としての公共交通機関が欠かせないため。	【原文を維持】 「2 地域公共交通の活性化及び再生の目標 (1) 住民、来訪者の移動手段の確保」中の第1文において、ご趣旨は含まれていると考えます。
2	記述なし	健康増進法の受動喫煙の防止、及び先日のタイ・バンコクでのCOP2(たばこ規制枠組み条約第2回締約国会議) http://www.nosmoke55.jp/data/0707cop2.html 「26. 受動喫煙からの保護は、職場として使用する自動車(たとえばタクシー、救急車、輸送車など)を含むすべての室内のあるいは囲まれた職場において実現されなければならない。」に基づき、公共交通機関及びその待合所の全面禁煙が必要と考えます。		【原文を維持】 健康増進法(平成14年法律第103号)第25条において、「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店その他の多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこれに準ずる環境において、他人のたばこの煙を吸わされることをいう。)を

			<p>防止するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」と規定され、「その他の多数のものが利用する施設」には、鉄軌道駅、バスターミナル、航空旅客ターミナル、旅客船ターミナルが含まれ、また同条の趣旨に鑑み、鉄軌道車両、バス及びタクシー車両、航空機、旅客船も含まれるとされているところです。</p> <p>ご意見の趣旨は理解いたしますが、この基本方針が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関して定めるものであることから、特に禁煙に関して記述することとはしておりません。</p>
3	記述なし	<p>『受動喫煙防止』についての案</p> <p>最近他国に遅れてようやく日本でも受動喫煙の問題を問いただされるようになりましたが、まだまだ甘い点が多いようなのでこの場をお借りします。これを読まれてる方の中にも愛煙家の方がいて最近ではタバコを吸う人間が追いやられてるのにと不服に思われる方もおられると思います。しかし、喫煙する人の吸う行動の、歩きタバコ、飲食店での喫煙、運転中(自動車・バイク・自転車)の喫煙、</p> <p>ちゃんとした仕切りで囲まれていない喫煙所での喫煙の裏にはたとえそこが</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>健康増進法(平成14年法律第103号)第25条において、「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店その他の多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこ</p>

	<p>喫煙を許されている場所であってもタバコの煙で気分が悪くなったり、何も感じない人にも健康の害になっている事は確かです。どのくらいの害なのか、簡単に言えばあのダイオキシン以上のものと言われていました。</p> <p>(参考 http://www.asunet.ne.jp/~kakezono/newpage27jyudoukituenn.html)</p> <p>公共広告機構のCMでも、タバコを持つ高さは子供の目線の高さと同じと訴えてるように、子供のみならず、妊婦であろうとそうでなかろうと全ての人間に害なるものがタバコです。何より公共の交通の場ではタバコの被害というのは避けられるものではありません。喫煙者は健康をむしばむと分かっている吸っていますが、なぜ非喫煙者が被害を被らなければならないのか・・・一番いいのは喫煙者が全員禁煙してくれるのが一番ですが不可能な事です。</p> <p>なのでその次に有効な手段といたら、きちんとした法律を作り外に煙がもれないよう、喫煙を密閉された喫煙所にするようにして人々を統一しないと一人一人の心がけを期待しては残念なことに一向に良くなりません。</p> <p>自転車の雨の日の傘さし運転が禁止され、罰金も多少高額なものになり私も自転車を毎日活用する人間ですが、カッパだと視界が悪く不便だった為、守る為に歩くようにしています。</p> <p>事故から人々を守る為に自転車で傘さし運転を禁止できたのなら同じように歩きタバコ等も高額な罰金制度などで禁止することができると思います。</p> <p>* JR・バスなど、公共交通機関での更なる分煙</p> <p>新幹線のホームでは、大分前から密閉空間の喫煙所ができていますが、在来線の方ではあまり見かけたことがありません。灰皿が端の方には追いやられ</p>	<p>れに準ずる環境において、他人のタバコの煙を吸わされることをいう。)を防止するために必要な措置を講ずるように努めなければならない。」と規定され、「その他の多数のものが利用する施設」には、鉄軌道駅、バスターミナル、航空旅客ターミナル、旅客船ターミナルが含まれ、また同条の趣旨に鑑み、鉄軌道車両、バス及びタクシー車両、航空機、旅客船も含まれるとされているところです。</p> <p>ご意見の趣旨は理解いたしますが、この基本方針が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関して定めるものであることから、特に禁煙に関して記述することとはしておりません。</p>
--	--	--

		<p>ていますが、風や電車がホームに入ってくる時に端から端まで煙と匂いが流れてきています。</p> <p>しかもその端の方にある為に、そこまでに行く間にタバコの火を付ける人、禁煙スペースなのに吸う人が多く見られます。</p> <p>なので、それを防止する為に、階段の下にあたる所に、密閉された喫煙部屋を作ってはどうか？それでしたら端の方まで行かなくていい為、喫煙者も行きやすく、非喫煙者も気になる人はそこを避ければいいので楽になると思います。</p> <p>それと改札を出た所によくタバコの自販機がありますが駅構内が禁煙の為、そこで買ってそこから歩きタバコをする人もいます。</p> <p>なので自販機をそのホーム階段下の密閉された喫煙部屋の中のみ限定して設置したらわざわざそこで買って外で吸う人も少なくなると思うのですが・・・いかがでしょうか？</p> <p>もう世界ではもうこのように動いています。ご参照ください。</p> <p>http://www.nosmoke55.jp/data/0707cop2.html</p> <p>日本も参加国なのでやらざるおえなくなる状況になるみたいですが2010年までにとはいわず、早めになってくれればな～と願っています。</p>	
4	記述なし	<p>公共交通機関は「全面禁煙」とすべきです</p> <p>1. この法律には、「安全・安心で質の高い運送サービスの提供」という内容が含まれ、タクシーや鉄道・旅客船・バスなども含まれるので、これら公共交通機関は、車内・船内、プラットホーム、バス等停留所・待合所・駅舎内</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>健康増進法(平成14年法律第103号)第25条において、「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、</p>

	<p>(屋外を含む)などは「全面禁煙」とすべきです。</p> <p>2. 受動喫煙防止の努力義務は、2003年5月施行の健康増進法第25条で定められていて</p> <p>http://www3.ocn.ne.jp/~muen/kenkozoshinho/kenkozosinho0305.htm</p> <p>http://www3.ocn.ne.jp/~muen/kenkozoshinho/kenkozoshinhougoki.htm#koku</p> <p>事業者により自主的の禁煙措置が進んでいるところですが、タクシーや旅客船、私鉄特急、JR新幹線・特急の一部、プラットホーム・停留所や待合所の一部では、対策が十分ではなく、利用客及び従業員が受動喫煙の危害を受けています。</p> <p>3. 今年7月初めに、タイ・バンコクで開催されたCOP2(たばこ規制枠組み条約第2回締約国会議,日本政府も参加)で、「受動喫煙防止ガイドライン」が全会一致で採択されました。</p> <p>http://www.nosmoke55.jp/data/0707cop2.html</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このガイドラインの24.『第8条は、すべての屋内の公衆の集まる場所、すべての屋内の職場、すべての公衆のための交通機関そして他の公衆の集まる場所(屋外あるいはそれに準ずる場所)を完全禁煙として「例外なき(受動喫煙からの)保護を実施する義務」を課している。すべての締約国は、その国におけるWHO枠組み条約発効後5年以内に例外なき保護を実現するよう努力しなければならない。』 ・ガイドラインの26.『受動喫煙からの保護は、職場として使用する自動車(たとえばタクシー、救急車、輸送車など)を含むすべての室内のあるいは囲まれた職場において実現されなければならない。』 	<p>展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店その他の多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこれに準ずる環境において、他人のたばこの煙を吸わされることをいう。)を防止するために必要な措置を講ずるように努めなければならない。」と規定され、「その他の多数のものが利用する施設」には、鉄軌道駅、バスターミナル、航空旅客ターミナル、旅客船ターミナルが含まれ、また同条の趣旨に鑑み、鉄軌道車両、バス及びタクシー車両、航空機、旅客船も含まれるとされているところです。</p> <p>ご意見の趣旨は理解いたしますが、この基本方針が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関して定めるものであることから、特に禁煙に関して記述することとはしておりません。</p>
--	---	--

		<p>・ガイドラインの27.『本協定の条文は、すべての「屋内」の公衆の集まる施設だけでなく、「他の」(つまり屋外あるいはそれに準ずる)公衆の集まる施設も「適切な」場合は完全禁煙とするよう求めている。』</p> <p>4.このガイドラインは、2010年2月27日までに(2年半後)各国政府が、これらの全面禁煙の法的措置を採るべきことを定めていて、各国は、すでにガイドラインに基づき、政策履行へ向けて走り出しています。日本だけ取り残されることは許されないことです。</p> <p>参考： COP2の受動喫煙防止ガイドラインに沿って 2010年までに「屋内完全禁煙」措置を早急に進めてください http://www.eonet.ne.jp/~shiryoko/okunaikinen.htm</p>	
5	ー2(2)	<p>「安全・安心で質の高い運送サービスの提供」ということで、タクシーや鉄道、旅客船及びバスの停留所、タクシー乗り場、駅内、船乗り場等の全面禁煙を提案します。日本は、たばこ規制枠組条約に批准し、先日のたばこ規制枠組条約第2回締結国会議の受動喫煙防止ガイドライン26項でも同じ趣旨が定められております。なお、高齢者や心臓病の人にバス停等での受動喫煙により重大な、死に至るような結果をもたらす危険性があることを御認識下さい。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>健康増進法(平成14年法律第103号)第25条において、「学校、体育館、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、事務所、官公庁施設、飲食店その他の多数の者が利用する施設を管理する者は、これらを利用する者について、受動喫煙(室内又はこれに準ずる環境において、他人のたばこの煙を吸わされることをいう。)を防止するために必要な措置を講ずる</p>

			<p>ように努めなければならない。」と規定され、「その他の多数のものが利用する施設」には、鉄軌道駅、バスターミナル、航空旅客ターミナル、旅客船ターミナルが含まれ、また同条の趣旨に鑑み、鉄軌道車両、バス及びタクシー車両、航空機、旅客船も含まれるとされているところです。</p> <p>ご意見の趣旨は理解いたしますが、この基本方針が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関して定めるものであることから、特に禁煙に関して記述することとはしておりません。</p>
6	記述なし	<p><観光地におけるバスの魅力の向上></p> <p>多人数で観光を行う場合、バスの移動は車に比べてコストが跳ね上がる。また、知らない土地でのバス利用については、「どこで乗ればいいのか?」、「どこで降りるか?」、「いくらかかるか?」等の心配が多々あり、結局、公共交通で行った場合は、お金とともに時間がかかるというバイアスで車での移動になってしまわざるを得ない場合が多い。</p> <p>そのために、観光に係わる「移動」を経済的・時間的なコストではなく観光で得られる知的資源ととらえ、観光地の路線バスにおいてバス車内での地域ガイド(いわゆるバスガイド)を行うことで、公共交通の魅力を上向きに</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の趣旨は地域公共交通の活性化及び再生のための有効な一方策になり得ると考えます。ただ、地域公共交通の活性化及び再生のための施策は数多く考えられ、どの施策を実施するかは地域の実情に応じて地域の関係者が検討するものと考えます。ついでに、基本方針において個々の施策</p>

		<p>移動コストに足りうるサービスを提供し、バスの利用促進につながるものとする。その実施にあたっては、バス事業者のみでは費用負担の面から困難であり、地域行政等の支援が必要である。スタート時には、地域協議会等での費用支援を行い、公共交通サービスとして成り立つことを評価したうえで、地域の観光協会や NPO 等による運営を行うことで、継続性が得られると考える。</p> <p>その結果として、車にまさるバスの魅力の向上が図られ、バス利用の促進、かつ、地域活性化にも役立つものと思われる。</p> <p>事例：横浜の赤いくつバス、熱海の湯～遊～バス など</p>	<p>を詳細に記述せず、原文のままとします。</p> <p>なお、観光振興等との連携に関しては、「2 地域公共交通の活性化及び再生の目標 (3)その他 観光振興等において、で記述しており、ご意見の趣旨は含まれていると考えます。</p>
7	記述なし	<p><地方都市部における距離定額制の導入></p> <p>知らない土地やあまりバスを利用しない人は、「そこまでいったら、バス料金はいくらかかるの?」といった懸念があり、停留所毎に料金が異なるバス運賃では、利用者にとって非常に面倒である。バスカードがその対策の一環として挙げられるが、その他に、一定距離定額制を導入し、利用者を与える心理的な曇りを払拭することが必要と考える。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の趣旨は地域公共交通の活性化及び再生のための有効な一方策であると考えます。ただ、地域公共交通の活性化及び再生のための施策は数多く考えられ、どの施策を実施するかは地域の実情に応じて地域の関係者が検討するものと考えます。については、基本方針において個々の施策を詳細に記述せず、原文のままとします。</p>
8	記述なし	<p><地方中核都市におけるバスの活用></p> <p>コンパクトなまちづくりが求められている一方で、近年、郊外型の大規模</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の趣旨のとおり、地域公共交</p>

		<p>ショッピングセンターがめざましい発展をとげている。</p> <p>土日にあたっては、アクセス道路が慢性的な渋滞を引き起こし、周辺住民の生活移動にも悪影響を及ぼしている。ショッピングセンターによっては、最寄りの駅からのシャトルバスを運行している場合があるが、それ以上に自家用車の移動性、荷物運搬性がまさっており、ショッピングセンターの駐車場が満車になることはしばしばである。</p> <p>そのため、出店場所から離れたところの遊休地を活用した大規模駐車場の設定とシャトルバスの実施について、事前のシミュレーション等を行い、開発において、渋滞緩和に対する施策実施の条件をつけることや、市町村レベルでの土地の提供と企業税を活用したシャトルバスの運行等が考えられる。</p>	<p>通は地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化及び再生にあたっては、まちづくりとの連携が重要であると考えております。地域の課題を踏まえた地域公共交通の活性化及び再生のための施策は、地域の実情に応じて地域の関係者において検討され、これからの地域公共交通のあり方等について、地域で共通の認識に立つことが必要であると考えます。ついては、基本方針において個々の施策を詳細に記述せず、原文のままとします。</p>
9	記述なし	<p><ドライバーの教育・評価によるバスサービスの向上></p> <p>各地域でのバスの利用経験と実際の路線バス利用者の視点から、路線バスのサービス水準の課題として、バスドライバーの教育訓練や運転評価が必要と考える。</p> <p>発車、停車時のやさしい運転や、停留場前の車内案内の実施の有無等においても、事業者毎、ドライバー毎にサービス水準が雲泥の差がある。</p> <p>バスに乗る際には、利用者はドライバーと必ず接し、バスの顔はドライバーが作るといっても過言ではないため、車内放送の教育や、やさしい運転の評価制度を作ることで、環境にやさしく、利用者にもやさしいバスの推進が</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の趣旨は地域公共交通の活性化及び再生のための有効な一方策であると考えます。ただ、地域公共交通の活性化及び再生のための施策は数多く考えられ、どの施策を実施するかは地域の実情に応じて地域の関係者が検討するものと考えます。ついては、基本方針において個々の施策を詳</p>

		できると思われる。	細に記述せず、原文のままとします。
10	記述なし	この「地域公共交通の活性化及び再生」に関する法律について地元自治体に問い合わせを行ったところ、「バスの環状化を検討する」などと、財政逼迫を理由としての外れな回答しか得られませんでした。これでは何のための新しい法律なのか全くわかりません。この法律は軌道運送高度化事業の推進を目玉に掲げているにもかかわらず、自治体にやる気がないのです。自治体はこの法律の主旨を全く理解していないように思います。国からも強力に働きかけLRT化を推進して下さい。	【原文を維持】 法律や関連する支援制度等に関して、各都道府県・市町村等に対し説明会等の開催を通じて周知徹底を図っているところですが、引き続き周知徹底を図ってまいります。
11	記述なし	路面電車のLRT化や新規導入による公共交通の活性化が法の目的のようですが、既存の路面電車のLRT化さえも、ままならない状況です。最低限、既存の路面電車についてこの法律による支援を行ってください。LRTに関して住民や地方自治体の誤解が大変多いです。	【原文を維持】 地域の関係者が参加した協議会において、公共交通の現状と、これからのあり方等を踏まえた地域公共交通総合連携計画を策定でき、その中に軌道事業者等が行う軌道運送高度化事業を位置づけられます。軌道運送高度化事業を実施しようとする者が軌道運送高度化実施計画の認定を受けた場合には、この法律に規定する地方債などの特例により、地域で必要とする公共交通の活性化、再生を支援することとしております。

1 2	記述なし	<p>軌道運送高度化事業の推進について、都道府県警察との連携も掲げられているようですが、非常に消極的な警察が多々見られます。都道府県の警察ごとに、この法律への対応が分かれないう、統一した方針を示してほしいと思います。</p>		<p>【原文を維持】</p> <p>地域のニーズや課題が多種多様であることから、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体(都道府県公安委員会を含む)が責任を持って推進することが重要であると考えます。</p> <p>このような公共交通の活性化・再生について、都道府県公安委員会を含む地域の関係者が参加した協議会で、共通の目的のもと地域公共交通総合連携計画を策定するとともに、計画に基づき、適正な役割分担のもと関係機関が連携し必要な施策・事業を行うこととしております。</p>
1 3	<p>ー 1 2 ページ 7 行目</p>	<p>都市部においても、ラッシュ時の車内混雑による快適性の低下や、バスの速達性・定時性の低下等、公共交通サービス水準が低下している。</p>	<p>原文のままでは、従前は良かったものが近年に悪化した意となるため。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>当該部分においては、現時点における都市部における公共交通の問題点を例示的に示しているものです。</p>

		都市部においても、ラッシュ時の車内混雑は改善されたものの十分な快適性とは言えず、バスの速達性・定時性は相変わらず不十分であり、公共交通サービス水準の改善が望まれる。		
14	－1 2ページ 後から2行 目	公共交通は一層大きな役割を期待 一層大きな役割を期待	主語が重複するため。	【ご意見通り修正】
15	－2(1) 4ページ 後から7行 目	地域住民、来訪者のニーズを十分に把握 地域住民、来訪者のニーズを、従前は交通サービスが劣悪なために意識下に埋もれていたものも含めて十分に把握	交通需要は、顕在化しているものばかりでなく潜在的なものも大量にあるから。	【原文を維持】 原文においてもご趣旨の顕在化しているニーズ、潜在的なニーズ双方を含めた形で「ニーズ」と表現しているものです。
16	－2(2) 4ページ 後から4行 目	安全・安心で質の高い運送サービスの提供 質の高い運送サービスの提供	「安全・安心」は運送サービスの質の1つであり、ことさらに強調することはないから。現実には自動車交通は、万全に安全・安心でなくとも、公共交通より圧倒的に利便性が高いことを	【原文を維持】 公共交通においては安全・安心であることがまず求められると考えるため、原文のまましたいと思います。

			理由に日々の生活においてごく自然に利用されている。	
17	一 2 (2) 4 ページ 最終行 の後に追記	ただし、鉄道の安全対策工事の投資が過大なために事業が継続できなくなれば、地域住民や来訪者は自家用自動車へ依存せざるを得なくなり、結果として交通に関する安全・安心度をむしろ低下させてしまう。そこで、費用対効果を適切に勘案し、また沿線に雨量計・地震計・風速計等を適正に配置して災害の恐れある時には適切・迅速に運転規制を実施して重大事故を未然防止できる体制とする、技術革新により低コストな施工方法とする等の創意工夫により、必要最小限の投資額に抑制する。	自動車交通では年間の死者が6,000人以上、怪我人が100万人という現実がありながら、公共交通、特に鉄道が絶対安全主義に固執して事業性を確保できず次々と廃線が進むのは、社会全体の交通に関する安全・安心に関しては決して好ましいことではない。公共交通に関わる死者・怪我人を容認することを明文化はできないが、「安全・安心な運送サービス」（決して悪いことではない）を過剰に強調することは、地域公共交通の活性化及び再生にとって得策でないから。	【原文を維持】 創意工夫により出費を抑制することは非常に重要であります、その前提として公共交通における安全・安心な運送サービスの維持があると考えます。また、その方法には数多くのものであると考えられるため、原文のままをしたいと思います。
18	一 2 (2) 5 ページ 13 ~ 15 行目	地域のニーズに合ったルート設定、自家用自動車による移動に劣らない高速走行、待たずに乗れる高頻度運行、少なくとも割増料金を負担すれば確実に着席できること、きめ細かな運	交通計画の専門家でない地域住民等が検討に加わった場合、真の利便性向上とはならない割に多額の経費を要する施策の実施が決定されかねない。原文にあるデザインやイメージも	【原文を維持】 「待たずに乗れる高頻度運行」、「少なくとも割増料金を負担すれば確実に着席できること」が「乗りたくなるサービス」を構成する要素となり得る

	を変更	賃・料金設定の工夫による需要喚起と事業性確保の両立等による魅力的な公共交通サービスの提供が求められる。	重要ではあるが、そのみで「乗りたくなるサービス」となり地域公共交通の活性化及び再生に結び付くものではなく、利用者の視点に立った、さらには社会的に許容し得る公的支援での事業継続の視点に立った施策の検討が不可欠である。	ことは理解できますが、その要素が当該部分において列挙している例と同等に地域の関係者が必要としているかどうかは地域の実情に応じて地域の関係者が判断することと考えます。また、当該部分においてはデザイン等のイメージだけ強調しているわけではなく、乗り心地や優れた居住空間の確保、ルート設定、運賃・料金設定等も列挙しており、「乗りたくなるサービス」の構成要素として適当なものと考えます。
19	－２（３）	まちづくりとの連携に追加文を入れるべきだ。 追加文：過度の車社会・郊外化から、交通機関のバランスが取れた都市へ変化させる為に都市計画との連携は必須であり、適切な誘導と抑制を行いつつ公共交通機関と連携させるべきである。	そもそも公共交通機関が衰退したのは、車社会・郊外化が大きな要因であるから都市計画による郊外化の抑制と中心部への誘導は欠かせないものである。セットで考えなければ、本来の効果を生まない事は周知の通りである。「案」では都市間の結合と都市の集積に効果的である、という記載をしており、そのみでは公共交通機関だけで成立するような誤った印象	【原文を維持】 ご意見の趣旨は、地域公共交通は地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化及び再生にあたっては、まちづくりとの連携が重要であると考えております。当基本方針においても地域の実情に応じた目標の1つとしてまちづくりとの連携を挙げており、また、留意事項として都市計画との調

			を与える恐れがある。	和等を記載しており、ご指摘の内容は既に反映できているものと考えます。
20	<p>一 2 (3)</p> <p>6 ページ</p> <p>4 行目</p>	<p>公共交通は、 地域公共交通の活性化及び再生は、</p> <p>これらの施設間や 公共交通は、これらの施設間や</p>	<p>原文よりも、さらに意味を取りやすくするため。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>「地域公共交通の活性化及び再生」は、地域の課題となっている地域公共交通の活性化及び再生の取組を指しており、『中心市街地周辺等において、病院や学校、市役所等の公共公益施設や商業施設等の多様な都市機能のコンパクトな集積に寄与し、これらの施設間やその他の地域を有機的に連携するための「都市の装置」』が「公共交通」であると考えため、原文のままとします。</p>
21	<p>一 2 (3)</p> <p>7 ページ</p> <p>7 行目</p> <p>の後に追記</p>	<p>福祉分野・教育分野との連携</p> <p>福祉分野との連携では、自家用乗用車の運転のできない高齢者等の日常生活・社会生活を維持する上でも、少子化対策の観点から安全・安心で便利な保育所、小学校等への子供の送り迎えのための交通手段を確保する上で</p>	<p>福祉分野・教育分野との連携も考慮すべきだから。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>福祉分野・教育分野との連携の考慮の必要性に関しては認識しておりますが、その具体的施策に関しては、国土交通省のみならず関係省庁や地方公共団体の展開する施策との調整が必要であり、現時点では原文のままと</p>

		<p>も、良質な公共交通サービスが求められている。それを実現するため、福祉政策の観点から福祉予算により利用補助するという施策も考えられる。</p> <p>教育分野との連携では、公共交通は、自家用乗用車を運転できない学生の通学手段としての役割も大きく、学生の移動手段の確保は重要な課題である。一方、公共交通の学生に対する運賃割引は事業性を損ない事業の継続を困難とする一員となっている面もあるので、文教政策の観点から文教予算により利用補助するという施策も考えられる。</p>		<p>したいと思います。</p>
2 2	<p>二 1 8 ページ 1 0 行目 の後に追記</p>	<p>さらに、計画作成に当り、多くの自治体においては、地域公共交通に携わる人材・組織等の体制が必ずしも十分整っているとはいえない状況にあり、専門的な知識・技術を有する学識経験者、コンサルタント等の活用が有効と考えられる。(追記文案は、H19.7.5 地域公共交通部会報告書から引用)</p>	<p>近年、地域公共交通の計画作成を、交通事業者任せでなく基礎自治体に委ねることに政策転換されたが、現実的にはそれを担える人材が育つには時間を要する。また、専門能力を要する業務に、担当業務が頻繁に変更となる自治体職員のみで取組むのは無理があるから。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>原文においても「二 3 (1) 協議会の構成員」において、「学識経験者等の地域公共交通の活性化及び再生について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい」としてあります。</p>

23	<p>二の三(1) 「協議会の 構成員」につ いて</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生の 促進に関する基本方針案の内容は、全 般的には賛成できるものである。特 に、地域住民に加え「来訪者」を合 わせて「利用者」と考えられていること、 地域の関係者が必要と認める「あらゆる 事業」を地域公共交通総合連携計画 の対象としたことで、柔軟性が生まれ たことは評価に値する。本方針に沿 った施策の実施と適 用実績の積み上げによって、地域の利 用者の立場に立った公共交通サービ スが提供されることを期待したい。</p> <p>関係する公安委員会、地域住民、公 共交通の利用者は「必要に応じて」で はなく、公共交通事業者、道路管理者、 港湾管理者と同様に、必ず参画すべ きである。</p>	<p>・公安委員会：軌道運送高度化事業（併 用軌道の場合）、道路運送高度化事業 の実施には公安委員会の理解・協力が 不可欠であり、協議は必須となる。協 議会を組織するのであれば、公安委員 会との協議を別に切り離す必要はな く、協議会の中で協議を進めた方が関 係者の理解が進む。</p> <p>・地域住民、利用者：法第5条第5項 には、地域公共交通総合連携計画に地 域住民・利用者の意見を反映させるよ う必要な措置を講じることが規定さ れており、協議会はその措置を講じる 手段であるため、地域住民・利用者の 参画がなければ協議会の目的を果た せない。本方針末尾の「地域住民、公 共交通の利用者その他の地域の関係 者の役割」には、「主体的に地域公共 交通の活性化及び再生に向けた検討 に参加」し、「地域公共交通を支える 取組を行う」とあるが、そのためには 協議会への参画を担保することが必 要である。</p>	<p>【一部修正】</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生は、 地域の実情にあわせた取組が重要で あり、その取組は多様であることか ら、関係者を限定することは、幅広い 取組を制約しかねません。これらを踏 まえ、地域公共交通の活性化及び再生 に関する法律第6条第1項、第2項第 3号、第4項において、関係する公安 委員会及び地域公共交通の利用者に 関しては、協議会への参加を義務化し ておらず、基本方針においても「必ず 参加すべきである」とは規定できませ ん。</p> <p>なお、「五 その他地域公共交通の 活性化及び再生に関する事項」中「5 住民、公共交通の利用者その他の関係 者の役割」において役割に関して記述 しているところですが、ご意見の趣旨 を踏まえ表現を一部修正しております。</p>
----	---	---	--	--

2 4	三 1 1 2 ページ 4 行目	<p>連携計画に定める事業については、</p> <p>連携計画に定める事業については、既存の鉄道の増発・スピードアップ・終列車繰下げ・急行運転・新駅設置、既存のバス路線の増便・再編、</p>	<p>地域住民、来訪者が真に望んでいる交通サービスの改善を例示すべきだから。(他の項目を含めた表現や記載の順序は再検討を要す)</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の例示が地域の実情に合っている場合有効な施策の構成要素となることは認識しておりますが、これ以外にも数々の有効な施策が考えられ、基本方針においてあまり数多くの例示を記述するのではなく、原文のままとしたいと思います。</p>
2 5	三 2 1 3 ページ 4 行目	<p>低床化されているなど乗降の円滑化が図られた車両の導入</p> <p>ホームと車両床面との段差のないバリアフリー構造の実現</p>	<p>低床車両は目的ではなくバリアフリー化する手段であり、「低床化」に限定する必要はない。低床車両は高コストとなり、また既存鉄道との相互直通運転をする場合はホームを削る・新設する等の地上投資も要し、バリアフリー化するという目的に対し適切な手段とは言えないから。</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>ご意見の趣旨は当該部分の後の「停留所周辺における乗降の円滑等の確保・向上」において既に記述されていると考えます。</p>
2 6	三 地域公共交通特定事業その他の連携計画に定める事	<p>以下のように書き換える。</p> <p>「また、鉄道再生事業については、地域の貴重な社会資本である鉄道を、維持発展させることを原則として、廃止届出が出された鉄道事業及び、廃止</p>	<p>環境問題やまちづくり等で、鉄道が国民全体で総論的に見直されているにも拘らず、地方鉄道の廃止が止まらない理由として、一部を除いた地域住民の関心の低さ、公共交通政策に対す</p>	<p>【原文を維持】</p> <p>鉄道を維持するかどうかについては、地域の関係者が地域のニーズや課題を踏まえたうえで判断するべきであり、維持発展させることを原則と</p>

<p>業に関する基本的な事項 2 地域公共交通特定事業についての第三段落「また、鉄道再生事業については…」</p>	<p>後であって鉄道復活へ地域の要望が特に強い路線に関しては、基本的にすべて再生することを目標とした上で、地域住民や利用者の、鉄道再生への意識を高めつつ、地域交通の中での鉄道の位置づけを明確化して、市町村等における具体的な支援方針及び鉄道事業者の経営判断も考慮し、極力、鉄道再生への合意が成立していくように、当事者が努力していく必要がある。また、鉄道再生事業にかかる協議に際しては、効率的な運営が必要なことは言うまでもないが、地域交通維持発展への関心を高め、地域内における公共交通への議論の活発化と支援体制の構築を図ることに、市町村及び鉄道事業者双方は努力する必要があることに留意する必要がある。</p>	<p>る市町村のノウハウ不足、そして国の明確な財政支援方針が存在しないことが考えられる。</p> <p>本方針案の基本となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、法律という)」の制定は、公共交通の利便性を向上させたり、地方鉄道を廃止の危機から救うことで、地域の活性化につなげていくことを明文化した点で、画期的であると考え。しかし、鉄道再生に限って言えば、従来の独立採算にこだわり過ぎる態度を脱しておらず、鉄道再生に対して、地域住民、そして市町村に高いハードルを課している。すなわち、基本的な地域のインフラであるはずの鉄道の維持に対して、地域住民に「熱意」を超越した「犠牲」に近い行動を求めかねないこと。そして鉄道維持に要する経費の数十倍の予算が、道路特別会計や地方交付税の形で、道路開設や改良に注ぎ込まれることで、基本的に市町村が自腹を切ることとなる鉄道維持へ</p>	<p>し、基本的にすべて再生することを目標とすることは不相当であると考えます。</p> <p>また、廃止の日の1月前までに届出を出すことが可能なのは、廃止届出をした日から1年を経過した後に合意がなされていない場合においてであり、現状に比して鉄道廃止を促進させることにはならないと考えます。</p>
---	--	--	--

			<p>の、費用負担のモチベーションを低下させていることがある。これらのハードルを下げて、鉄道をはじめとする公共交通活性化に、本方針案が有効に活用されるためには、当事者が、鉄道維持へのモチベーションをより高める方針を掲げるべきだと考える。</p> <p>なお、鉄道再生事業に関する協議に関しては、法律で、鉄道再生実施計画を定めることができなかつた場合、鉄道事業者は、廃止日の1ヶ月前までに廃止届出を出すことができるとされている。これは、主に鉄道事業者側の意図により、鉄道廃止を促進してしまう危険性をはらむものである。地域全体を巻き込んだ実効性のある議論と、地域住民の意識変革を行うためにも、拙速な議論の進行を避ける運用を、方針に盛り込むべきと考える。</p>	
27	四 15ページ 10行目	さらに、国は、新地域旅客運送事業の円滑な導入に向け、新たな運転保安方式の認証、運転士免許基準の制定	原文では計画策定者に求めることのみが記述されているが、国が果たすべき役割もあるから。	【原文を維持】 法案の国会審議における衆議院国土交通委員会、参議院国土交通委員会

	の後に追記	等、必要な法整備等を進める。		の附帯決議において、それぞれ「新地域旅客運送事業の円滑化を図るため車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用について行われる配慮が、車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のないよう、必要かつ十分なものとなるよう適切に措置すること。」「新地域旅客運送事業の円滑化を図るため車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用について行われる配慮が、車両又は船舶の運行の安全の確保に真に支障のないよう適切に措置すること。」とされているところであり、新たな制度の導入について慎重な検討が必要と考えます。
28	五1(1)「地域の取組に対する財政的支援」について	この記述だけが具体的でない。補助金の適用範囲を拡大したり、数年計画の補助事業において初年度の補助率を嵩上げするなど、支援額を増やさなくとも柔軟運用で対応可能なメニューぐらいには踏み込んだ記述がほし	地域が本法に最も期待しているのは、国の財政的支援であり、支援内容が明らかになるまでは様子見している自治体も多い。地域の取組を活性化し本法の適用実績を積み上げるためには、国としてある程度の支援メニ	【原文を維持】 支援制度に関しては、真に地域のニーズに合ったものとなっているか不断に見直していくことが重要であることなどからも、基本方針において支援メニューを提示することとはして

		い。	一の提示が必要である。	おりません。なお、平成20年度財務省に対しての概算要求において、当法律を活用し地域のニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し、一括支援する柔軟な制度の創設を要求しているところであります。
29	五1 16ページ 五2 11行目と 12行目 の間に追加	(4) 規制の見直し 地域公共交通の活性化及び再生の推進を図るには、社会的に許容し得る公的支援の範囲で「乗りたくなるサービス」を実現することが不可欠であり、国は、時代の変化とともに利便性・快適性の向上やコストの低減の妨げとなっている法制度や運用がないか、公共交通事業者や地域の関係者の意見を真摯に聞き取り、必要があれば適切に改めていく。	従前は適切であった法制度や運用が、技術革新の進展や人々の価値観の変化により適切でなくなる可能性があり、それが地域公共交通の活性化及び再生の推進を妨げることがないようにするため。	【原文を維持】 国においては、地域公共交通に関する制度等に関して検討を行い、積極的かつ機動的に必要な措置を講じてきているところであり、これからもそのように対応していくと認識しており、あえて記述する必要性はないと考えます。
30	五2 17ページ 後から6行	積極的に支援していくことが望まれる。	一般的に、市町村においては交通計画に関して専門性を有する職員は配置されておらず、特にそれが顕著な地	【原文を維持】 都道府県の支援は非常に重要なことと考えますが、地域の実情に応じて

	目	積極的に支援していく。	域公共交通の衰退している中小の市町村において地域公共交通の活性化及び再生を推進するには、組織・体制が相対的に充実した都道府県の支援が不可欠だから。	適切に対応することが必要と考えます。
3 1	全体	検討を行う 検討する 調整を行い 調整し 把握、分析を行う 把握、分析し、 評価を行い 評価し 見直しを行う 見直す 検討、合意形成を行い 検討して合意形成を図り 活発な議論を行い 活発に議論し 作成が行われる 作成される 積極的な情報提供を行う 積極的に情報提供する 継続的な検討を行い 継続的に検討し	少しでも読みやすくして国民に浸透させるため。	【原文を維持】 ご意見の通り修正しなくても十分であると考えます。
3 2	全体	こととする（14箇所）を削除 ことに留意する必要がある（2箇所）を削除	趣旨を明確化し、また少しでも読みやすくして国民へ浸透させるため。	【一部修正】 「こととする」の2箇所に関しては、パブリックコメントで寄せられた他

		ものとする（2箇所）を削除 必要があることに留意する必要がある（1箇所）を削除 必要がある（1箇所）を削除		のご意見の趣旨を踏まえる形で修正しております。 そのほかに関しては、削除しなくても趣旨が明確であることや、文章の意味が変わってしまう部分があるため、原文のままとします。
--	--	---	--	---

なお、上記のご意見を踏まえた修正のほか、用語の統一等の表現の適正化を図っております。