

平成18年12月14日(木)
於・国土交通省6階618会議室

参考資料 - 2

社会資本整備審議会
都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会
第7回都市交通・市街地整備小委員会

議 事 録

国 土 交 通 省

【出席委員】

黒川洸委員、青山侑委員、上村多恵子委員、大橋洋一臨時委員、岸井隆幸臨時委員、
中井検裕臨時委員、伊丹勝専門委員、根本祐二専門委員、森雅志専門委員、
山内弘隆専門委員

【開 会】

事務局 大変長らくお待たせいたしました。定刻になりましたので始めさせていただきます。と思います。

本日は、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。ただいまから、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会第7回都市交通・市街地整備小委員会を開催させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日ご出席いただきました委員は、13名中7名でございます。議事運営第4に定めます定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。なお、マリ委員、谷口専門委員、中村専門委員は、本日ご都合により欠席でございます。上村委員、根本専門委員、山内専門委員におかれましては、少しおくれるということでございます。

次に、配付資料でございますが、お手元に一覧表とともに4種類の資料をお配りしてございます。ご確認いただきまして、過不足がございましたらお申し出いただきたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事に移らせていただきたいと思っております。これからの進行は、黒川委員長、よろしくお願いいたします。

委員長 おはようございます。お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございました。

早速ですが、議事次第の議事の(1)集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けてということで、最初に資料のご説明をお願いします。

事務局 それでは、お手元の資料-2に基づきましてご説明申し上げます。本日の資料につきまして、集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けてということテーマにさせていただきます。先回の小委員会が、集約型都市構造の実現に向けてというテーマ

までございましたので、その実現に向けて、さらに公共交通にターゲットを絞りまして、資料をまとめさせていただいております。

大きく3つの構成にまとめてございますが、大きく1番は、公共交通の現状ということで、ご存じのように、現在の公共交通の衰退の歴史と申しますか、その背景につきましてまとめたものが第1章でございます。

それから、大きな2番で、集約型都市構造の実現に向けた公共交通の役割ということで、実際に集約型の都市構造実現に向けて公共交通でどんなことをしていくべきかというようなことを、各都市の事例等も加えながら基本的な考え方の案をまとめておりますので、それをご説明申し上げたいと思っております。

最後に、公的支援のあり方ということで、後ほど出てまいります、公共交通の実現、集約型都市構造に向けた公共交通の整備に向けましては、どうしても公的支援の充実が避けられないということで、しからばどのような方法があり得るのか、方策があり得るのか、その評価はどうかといったようなことにつきまして簡単にまとめてございますので、ご議論いただければありがたいと考えております。

それでは、第1章でございますが、公共交通の現状ということで、1枚表紙をお開きいただければと思います。大きく「公共交通の現状」と書いてございますが、これは、前回までの議論、中間取りまとめの議論も含めまして、おさらいも兼ねて、公共交通の現状、それから、先ほど申し上げましたように、モータリゼーションの進展に伴う、言うなれば公共交通の衰退の歴史、その原因等々について簡単に状況をまとめたものでございます。

1ページ目の(1)につきましては、モータリゼーションの進展と公共交通の衰退ということで、富山の例を掲げておりますが、D専門委員がお見えになっているので、釈迦に説法の部分があって大変恐縮でございますけれども、昭和40年代までの市街地ということで、右下のほうに着色した黄色い部分が昭和40年のD I Dでございますが、平成12年のD I Dを見ていただきますと、非常に外延化しております。この原因となったのが、ご存じのようにモータリゼーションの進展ということで、それに伴って、ごらんのような市街地の外延化、したがって都市の密度が非常に薄まってきたということでございます。

その結果といたしまして、路面電車の利用者の減少を引き起こし、採算性の悪化から路線の廃止が相次いだということで、四角の枠で囲ってございますような各路線の廃止になったということでございます。

次のページをお開きいただきますと、交通手段の利用状況ということで、四角の囲みの

下のほうに、平成11年度の全国のデータを書いています。特に地方中核都市、それから地方中心都市をごらんいただきますと、自動車分担率が50%を超えまして、公共交通のシェアは1割を切っている。例えば地方中核都市を見ていただきますと、青いところが鉄道、赤いところがバスでございますので、足しますと、3.5 + 2.8で6.3%程度、地方中核都市でも5.5%程度ということで、非常に低いレベルにとどまっているということでございます。

時系列的な推移をごらんいただきますと、東京、中京圏といった大都市圏におきましては、おおむね公共交通のシェアは一定を保っておりますが、バスについてはちょっと苦戦状態ということでありまして。一方で、地方の中心都市、中核都市として、ここでも富山の例を出しておりますが、富山高岡都市圏をごらんいただきますと、鉄道、バスともに分担率が非常に減少しているという傾向である。これは全国的な現象と言えるということでございます。

3ページ目をお開きいただきますと、特に路面電車ということで、この後出てまいります基幹的な公共交通手段との関連もございまして、状況をおさらいしてみます。左上のグラフをごらんいただきますと、全国の路面電車の、事業者だけじゃなくて利用者、路線長の推移もございまして、路線長を見ていただきますと、かつては1,400キロ程度あったものが現在は200キロを切るぐらいで、事業者も19事業者、17都市ということで、非常に衰退の経過をたどっているということでございます。

原因としましては、下の写真にございますように、軌道のエリア内に車の流入を許したということもあって、非常に路面電車の表定速度が低下したというようなことも挙げられておりますが、路面電車はこのような衰退の傾向をたどっているということでございます。

右のほうに、利用者の数と表定速度を書いておりますが、自動車の台数の伸びに伴いまして、利用者数は、青い線でありますけれども、どんどん減少している。電車の表定速度も低下傾向にありまして、それに伴って利用者が減ったということでございます。近年になって若干上がってきておりますが、おおむね横ばい傾向かなというところがございます。

輸送人員につきましても、右下にございますように、全国的に年間2億人を切るぐらいの規模になってきたということもございます。

次のページをお開きいただきますと、一方、バスでございますが、こちらにつきましても、昭和45年、1970年ごろをピークに減少傾向ということもございます。これは福

井の例を書いておりますが、京福バス、福井鉄道バスともに、ここ10年間を見ましてもかなりの減少傾向。それから、特に郊外の、真ん中の地図にございますが、太線で書きました幹線以外の枝線のバス路線を中心に、廃止されている路線が相次いでいる状況がわかりいただけるのではないかと思います。

一番右のほうに、東北地方になりますが、乗合バスの休廃止届を出された市町村ということで、驚色に色塗りしてございます。もちろん白地の中にも、もともと乗合バスがないところも当然あるかと思しますので、全域を見ていただきますと、かなり乗合バスのサービスの低下が見てとれるのではないかと思います。

次の5ページ目につきましては、路面電車・乗合バス、今ほど利用状況につきましてご紹介いたしましたが、経営状況がどうなっているのかということを中心にまとめたものでございます。結論から申し上げますと、事業者の半数以上は赤字ということで、左下に、各交通モード別の単年度収支の状況ということで、赤く塗られた部分が赤字の事業者数のシェアになりますが、特に地方鉄道、路面電車、乗合バスのところをごらんいただきますと、いずれも六、七割を超える事業者が赤字経営となっておりまして、苦しい状況にある。廃止の危機に瀕しているということも言えるのではないかと思います。

一方で、右側のグラフを見ていただきますと、運営費の公的な支援の実態でございます。青いところが運賃収入で、これで賄えれば万々歳でありますけれども、そうはいかないという事情もございまして、乗合バスについては14%程度の公的支援（補助）が入っている。一方で、路面電車につきましては、これは広電の例でありますけれども、2%程度の公的助成にとどまっているということでございます。

6ページ目をごらんいただきますと、拡散型都市構造がもたらす影響ということで、なぜ公共交通利用者が減少してきたのかということにつきまして、若干の考察を加えております。上の右側のグラフをごらんいただきますと、横軸が平成12年度の都市圏全体のDIDの人口密度でございます。縦軸が公共交通の分担率になりますが、都市規模で色分けしてございまして、当然、大都市圏は青いひし形のマークになりますが、大都市圏から赤バツの地方中心都市にかけて、公共交通分担率がどんどん下がっていく傾向にあるということでございます。

個々具体に見ていきますと、下のほうのグラフであります。左側が高岡の例、右側が長崎でございます。高岡の例をごらんいただきますと、横軸が年代別でございますけれども、都市圏のDIDの人口密度がどんどん下がって、これは（高岡）と書いてありますが、

岐阜市に修正をお願いしたいと思います。大変失礼申しあげました。岐阜市の例ということで、市街地が郊外化するに従いましてD I Dの人口密度が下がってきているのがごらんいただけると思います。それに伴いまして、当然ながら沿線人口密度も下がるということもございまして、利用者が下がり、運行本数もそれに伴って下がるという、いわゆる悪いほうのスパイラルになって、こういうふうな現象が発生しているのではないかと考えられます。

一方で、右側の長崎でございますが、後ほど地図が出てまいります、地形上の背景もあって市街地の密集度が低下しないというようなこともあって、ごらんのように、D I Dの人口密度、それから利用者数、運行本数も何とか現状を維持している状況にあるということでございます。

次の7ページ目でございます。交通結節機能の喪失ということで、特に中心市街地におきます機能低下が、いわゆるハブ機能といいますか、公共交通全体の中心としての位置づけに低下を招き、それがさらに郊外化を促進するという循環になっているのではないかとございまして。これは一つの都市の例でございますが、特に大規模商業施設が郊外に出て、中心地で、青い三角で書いてございまして、企業、施設が撤退した結果、右側にございまして、これはバスセンターの写真でございますが、かつてはどこそこ行きということで複数の路線を束ねていた乗り場が、ごらんのように一つに集約といいますか、衰退してしまったといったような事例でございます。こういったことを招いているのではないかとございまして。

次の8ページ目でございます。市街地の形状と公共交通利用率の関係ということで、先ほど長崎の例をお示し申しあげましたが、同じような都市規模のもとで、どのような状況になっているのかということをお示しを浜松市と長崎市で比較したものが、左側の図2枚でございます。浜松はその後、合併等で政令市規模になってございまして、平成12年度の国勢調査時点での人口が、浜松58万、長崎42万でございますが、D I Dの人口につきましてはほぼ同程度で、一方では、D I Dの人口密度が、長崎が8,000人弱に対しまして、浜松が6,000人弱ということで、25%ぐらいの違いがあるということです。おそらくその結果として、公共交通利用率にあらわれまして、浜松では12%弱、長崎では4割近い数字をキープするということになっているのではないかと仮定しております。

一番右側に、長崎の、特にD I Dのエリアと路面電車の駅圏を、ここでは電停から500メートルを駅圏、駅利用可能エリアということで、黄色っぽい色づけをしてござい

ますが、D I Dのかなりの部分が路面電車のサービスでカバーされているということもあって、先ほどのような高い利用率を維持できているのではないかと仮説をしているということでございます。

以上が、大きな1番ということで、公共交通の現状と今の状況に至った背景等々につきましてまとめたものでございます。

9ページ目以降が、第2章の、集約型都市構造の実現に向けて公共交通としてどんなふうに取り組んでいくべきかということをもとめてございます。四角の中に書いてございますが、基本的には、再三再四申し上げておりますが、モータリゼーションの進展が原因となって都市が拡散してきたということでありまして、下の左側のアルゴリズムにありますように、モータリゼーションの進展から都市が広がり、自動車利用者の増加、したがって公共交通利用者の減少を導いたことによって、負のスパイラルに陥ったと考えられるということでございます。公共交通の収益悪化、さらなるサービスの低下、公共交通利用者の減少というような負のスパイラルをイメージしております。

右側のところに、今後どういうふうにしていくのかということをもとめたものであります。これも、前回の集約型都市構造に向けてという中でもお示ししてございますが、特に2つのエンジンということで、土地利用誘導とか市街地整備等々によりまして、集約型都市構造に転換する。一方では、都市交通政策としての公的支援を公共交通に与えることによって、公共交通のサービスを上げていくということで、サービスがよくなる、公共交通の利用者が増える、収益が改善する、さらなるサービスが上がるというような正のスパイラルに持っていけないかということで、この2つの赤く囲んだエンジンを想定しているということでございます。

しからば正のスパイラルに向けてどんな取り組みがあり得るのかということをもとめたものが10ページでございます。現状は、今ほど申し上げましたように市街地が広がった状態で、ほうっておくとさらなるサービスレベルの低下を招くのではないかとということではありますが、ステップ1ということで、概念的に、真ん中のところに「L R T等」と黄色く書いてございますが、こういった基幹的な公共交通軸を先行的に整備すること、加えて集約拠点での市街地整備に着手するというようなことで、先ほど申し上げた2つのエンジンを稼働させまして、まず太い軸をつくり上げていく。その次に、ステップ2として、そういった施策が奏功いたしますと、一番右側のような、L R T等の基幹的な公共軸を中心とした市街地が形成されるのではないかと想定しているということござ

ざいます。

11ページにつきましては、今申し上げましたようなことを書いてみたということでございます。まずは、基幹的な公共交通の整備によりまして、中心市街地・集約拠点、その他の地域を連絡する基幹的な公共交通軸をつくり上げていくということ、それから、2つ目の「 」でありますけれども、公共交通軸上の拠点にアクセスするためのフィーダー的なネットワークを構築するというような、2本立ての構成になるのではないかと思います。

当然ながら、こういった基幹的な公共交通軸の形成が困難な都市については、道路ネットワークの整備にあわせて、コミュニティバス等の整備によりましてサービス水準の確保が必要になってくるのではないかと。それによりましてミニマム的なアクセシビリティを確保することにつなげていくべきではないかということでございます。

12ページ目は、今申し上げた結果として、集約型都市構造のイメージということで、ごらんになってわかるように、富山市をモデルにした例でございますけれども、現在の都市構造を、部分的に公共交通を入れることによって、真ん中のほうに高い山をこさえていくようなことを考えているということでございます。

13ページ目以降につきましては、申し上げました基幹的な公共交通軸の形成の取り組み事例ということで、各都市の取り組みの方向といたしますか、概況につきましてご紹介申し上げたいと思います。

13ページ目は富山市の例でございます。富山市につきましては軌道系を中心とした基幹的な公共交通軸を形成するというところで、ご存じのように、本年開通いたしましたLRTを中心とした公共交通軸の形成に取り組んでいるわけでございますけれども、全体としましては、左上に「公共交通軸の考え方」と書いてありますが、鉄軌道、それから、頻度の高い、1日おおむね60本以上のバス路線につきまして、公共交通軸として認定し、そこに集約していこうと考えているということでございます。

目標といたしましては、下のほうに「現在」、「将来」と書いてございますが、特に鉄軌道の沿線のサービスエリアを、現在1,546haと書いてございますが、2,148ha程度まで増やしていくということ。これに伴って鉄軌道の沿線に住む方が大体10万人程度になるわけでございます。バス路線の、バスによる基幹公共交通軸の周りに住む方が、1,800haで7万人程度ということで、全体で半分弱の方が基幹的な公共交通軸の周りにお住まいできるようなサービスレベルを考えているということでございます。

右側のほうに地図を掲げてございますが、グリーンで囲んだところが鉄軌道の駅勢圏の

中にお住まいになられる方、赤いところが基幹的なバスのサービスエリアということでございます。着色したところが、軌道系、バス路線のそれぞれの基幹的な公共交通軸という位置づけでございます。

次のページが、今ご紹介したような軸の形成に向けての支援策ということで、現地でいろいろな取り組みがなされておりますが、左側に書いてございますような、駅アクセスの改善とか駅周辺の住宅促進、あとは魅力あるまちづくりの促進というようなことで、写真がございますが、トランジットセンターとか、特に北前船の寄港地であったというような過去の遺産を生かした町並みの保存といったことで、通勤通学だけではなくて、観光客もイメージした取り組みをしているということでございます。

右側の図面の中に自転車の絵がございまして、サイクル・アンド・ライドみたいな施設も用意されているということで、都心部の人口も多少、横ばいぐらいまでに戻ってきているということでございます。

次は、金沢市の事例でございますが、基幹的なバスを中心とした公共交通軸をつくろうということで、右側のほうに絵がかいてございますが、オレンジ色で着色した部分につきまして、基幹的なバスを導入しようということで、左側に書いたような各施策の導入を考えているということでございます。

次が、盛岡市の例ということで、市の中心部と郊外のバスターミナルを結ぶ基幹的な路線と、フィーダーを結ぶバスターミナルを整備するという、2本立ての施策でもって基幹的な公共交通軸を形成しようということで、ここにつきまして、左側に掲げましたようないろいろな取り組み、施策を用意して整備を進めているという状況でございます。

今3つほどの都市の例をご紹介申し上げましたが、次に、それらの基幹的な公共交通軸につきまして、どういったサービス水準を想定していくべきなのかということ、3つの例につきましてまとめたものが17ページでございます。

一番左側に「視点」、「項目」と書いてございますが、例えば利便性、料金、魅力といったそれぞれの項目につきまして、富山のLRTでいきますと、運行時間帯を11時台まで延ばしたとか、新しい駅をつくった、料金を均一化した、デザインを変えた。バスでトライしております金沢、盛岡につきましては、バス専用レーンとか、優先的な信号システム、PTPSの導入とか、これも同じように終バスをおくらすとか、バス停の充実、乗り継ぎ割引といったようなサービス水準の向上によって、利用者の増を図ろうという取り組みでございます。

今申しあげましたサービス水準の向上の結果、例えば18ページにございますように、富山の例であります、真ん中のほうにグラフがかいてございますが、富山ライトレールの開通後の利用者の増ということで、倍近いお客様が来ているということでございます。特に、右側を書いてございますように、赤いポイントをつけたような新駅の設置によって、利用者の増を図ったということでございます。

次のページが、金沢の例で、これも同じようでありますけれども、先ほど申しあげましたように、運行間隔を密にするとか終バスをおくらせたといったような取り組みによって、利用改善を図ったということでございます。

次の20ページ目が、盛岡市の結果でございます。ここにつきましても、運行本数を1.6倍に上げるとか、割引を導入するといったような取り組みによりまして、下のほうに表定速度と利用者のグラフが書いてございますが、結果として、マイカーよりも速い速度の実現、それに伴う利用者の増が図られまして、市民の感触も、比較的いい感触を得ているという報告でございます。

21ページ目が、盛岡のフィーダーの状況です。特に郊外におきまして、バス停が少ないとかいろいろなお不満があるということで、ごらんのようにバス停を増やし、それからフィーダー、端末のエリアにおきます運行本数も増やしまして、サービスレベルをかなり上げてきたということでございます。それが、結果としてバス利用者の増加につながったという報告でございます。

22ページ目は、結節点の事例ということで、今の3つの都市と別であります、広島市の、路面電車の利便性を結節点の改良をすることによって向上させたという例でございます。ここは特に横川駅と電停の距離が非常に遠かったということもございまして、駅の直近までレールを引き込みましてアクセス性を上げたというようなこと、それに伴って路面電車の路線のサービスを1系統から2系統に増やしたといったことによりまして、左下のほうに結果としての整備効果が紹介されておりますが、利用者の2割増、それからJRもそれに伴って増えたといったようなことが報告されているということでございます。

あと、海外の事例ということで1つだけ、23ページ目にブラジルのクリチバの例を書いてございます。ここにつきましては、基幹的なバスを中心に市街地の再構築を目指したという例でございまして、一番左側のところに黒い軸がございまして、この黒い線を公共交通軸としまして、真ん中の写真にございますような、バスを活用した基幹的な交通軸を入れた。それに伴って軸沿いの土地利用を制限したということで、右側を書いてござい

ますように、幹線バスの沿線では高い容積率を認め、離れたところは逆に認めないということで、周辺の開発を抑制することによって集約型の都市構造を実現したという事例でございます。

その他のソフト対策ということで、2つの例だけご紹介申し上げますが、まず1つ目、24ページ目は、宇治市の例ということで、市民の方々にアンケートとか啓蒙活動を行うことによって、極力車の利用を抑える効果があるのではないかという取り組みでございます。ワンショットTFPというふうに書いてございますが、アンケートを行った、もしくは通勤マップ・冊子・アンケートの配布を行ったということで、これに伴いまして、右側にありますように、鉄軌道の乗降客が増えたという報告でございます。利用者の意識変化を促したというモビリティ・マネジメントの例でございます。

25ページ目は、同様に川西市の例でございます、ワークショップを行った結果、特に買い物時の自動車の利用が非常に減って、市民の意識の変化を促すことができた。こういったようなソフトの取り組みも、今後、公共交通の利用の促進について取り組むべきではないかという、一つの事例の報告でございます。

26ページ以降でございますが、公的支援のあり方ということで、今後の集約型都市構造を支える公共交通ということで、こういった支援策を考えていくべきかということ、基本的に簡単な考え方をまとめたものでございます。

26ページの上の部分は、「中間とりまとめ」の抜粋でございます。都市の装置というようなこと、それから、基幹的な公共交通軸を形成し、独立採算を前提としながらも、できない部分につきましては公益の範囲内で公的支援が必要であるということをおっしゃっています。

検討課題といたしまして、矢印の下のほうにございますが、公共交通につきまして、だれが、公共でどこまでを負担すべきか、どのような視点から整備を行うべきかといったような課題があるのではないかということで、思考整理をしたものが27ページ以降でございます。

まず、だれが整備すべきかということで、基本的には公設民営化の考え方に基づいて整備を実施するというところでございますが、いろいろな都市整備・まちづくりの一環として、関連する多様な施策を含めて総力戦で対応することが必要だということをおっしゃっていただいておりますが、公共でどこまで負担すべきかということにつきまして、少し概念的に整理いたしますと、下のほうにイメージ図が書いてございますが、必要となる公共交通の

事業費があって、その中で、運賃収入により賄える部分が青い部分、公的主体によって補うべき部分がグリーンの部分といたしますと、ここの公的主体による負担を、公共交通の公益の範囲内であれば負担できるということが考えられるのではないかと、ここで提案といたしますか、思考整理をしてございます。

それから、28ページ目につきまして、しからばどのような視点から支援すべきかということで、ここでは3つの視点を掲げさせていただいております。1つは公共財としての特性ということ、それから外部不経済の軽減、外部経済の創出ということでありまして、一番左側の公共財としての特性につきまして、特にシビルミニマム的なモビリティの公平性の部分から言える部分、交通弱者の移動手段の確保、提供といったような観点からの役割。それから、一歩進んで外部不経済の軽減ということで、一番下に書いてございますような、交通渋滞とか環境、交通事故といった外部不経済の、いわゆる社会的コストの軽減に寄与する部分について、役割、効果があるのではないかとということ。それから、外部経済の創出ということで、特に中心市街地のにぎわいの創出、地域活性化といった部分、それから都心インフラの維持・更新費用の軽減といった、効率的な都市経営への寄与というような視点もあるのではないかとということで、この3つの視点から、地域の中でいろいろな協議会等を踏まえまして、検討していくべきではないかとということをもとめさせていただきます。

29ページ目以降につきまして、海外の基本的な公共交通の支援の考え方をまとめさせていただいておりますが、29ページ目は、フランスの、いわゆるLOTI法の中でどんなふうに掲げているかというご紹介でございまして、真ん中のほうに（規定された内容）と書いてございますが、この中で、公共交通を重視し、強化する。それに伴いまして以下のような目標が設定されているということで、基本的な目標の中にございますように、公共交通機関の強化、右のほうに自転車交通の支援、その下の道路網整備といったような項目が挙げられてございますが、特に公共交通機関の強化といったものが挙げられているということでございます。

30ページ目でございますが、欧州憲章ということで、特に31ページ目の 章の(a)のところで、「環境にやさしく、空間的にも広く、十分な設備を持った公共交通が提供されること」といったことが憲章の目標として採択されているということでございます。

32ページ目は、特に欧米諸国の公共交通への支援の状況でございます。アメリカ、フランス、ドイツ、イギリスにつきましてまとめたものでございますが、各国の公共交通に

対する考え方の背景につきましては、ごらんのようにまとめてございますが、左側の円グラフをごらんいただきますと、左側は建設、右側が運営、ランニングコストに対する支援の内訳でございます。

例えばアメリカをごらんいただきますと、建設費の4分の3程度が、連邦で最大80%ぐらいまで補助できる。それから運営費につきましても、連邦と地方の補助を合わせて3割から7割ぐらいが補助されるということで、かなり手厚い支援がなされている状況だということでございます。フランスにつきましても、借入金を除きますと建設費の半分程度、それから運営費の6割程度、いわゆる運賃以外の部分で支援がなされているということでございます。ドイツも似たような状況で、イギリスは、サッチャー改革の結果もあって、運営費については支援されていないと聞いておりますが、建設費につきましては、ごらんのような補助がなされているということでございます。

33ページ目以降で、今後の検討ということで、ここについては3つの「 」が書いてございますが、先ほど公益性のところでも3つの視点を掲げておりました。「公平なモビリティの提供」、「社会的コストの軽減」に加えて、「効率的な都市経営への寄与」ということで、この3つの視点を掲げておりますが、特に3つ目の「効率的な都市経営への寄与」という観点から、第2章で申し上げましたような正のスパイラルへ導くための、例えば地方の協議会でありますとか、さまざまな方式によりまして地域の合意を図りながら進めていくべきではないかということでございます。それから、特に公的支援の中につきましては、広域なエリアにまたがる場合もございますので、そういった場合につきましては、広域の都市圏によるいろいろな検討機関の形成とかそういったことも検討すべきではないかということ、今後の検討の課題としてまとめさせていただいているところでございます。

34ページ目以降につきましては、文献といいますが、公共交通の公益に対しまして、公的支援に対しましてどういった考え方が出されているのかということ調べてみましたので、参考としてご紹介したいと思います。

34ページ目は、土木学会のハンドブックからであります。基本的には自由競争と公的支援、公共性の追求ということで、相反する部分がありますが、市町村を中心として総合交通政策を立案すべきだということ、をうたっているわけでございます。その中でも、一番下の囲みに書いてございますように、利用者に適切な支援を求めながらも、市民の判断を得ながら、公的な支援、資金の投入につきまして議論すべきではないかといったようなことをここで述べているわけでございます。

35ページ目につきましては、奥野さんという方の『公共の役割は何か』ということで、上の四角の一番下に書いてございますように、事業者の経営努力もさることながら、行政のバックアップが必要だということで、これをもとに、公的補助の根拠ということで3つの視点を挙げてございます。社会的な便益が十分ならば税投入の根拠になるのではないかなというようなこと。それから、福祉の観点から、低料金を適用する政治的な根拠があればいけるのではないかなというのが2点目。それから、存在便益ということで、いつでも使えるということについて理解が得られるのであれば、税投入の根拠となるのではないかなということで、3つの税投入の根拠を述べている資料でございます。

一番最後のページであります、『地域交通政策の新展開』ということで、公共交通のエリア的な広がりを利用者の属性によって整理したものでございます。グラフの中にございますように、広域的な広がりを持つネットワークと、例えば団地と駅とを結ぶような狭いエリアのサービスを提供するものによって、当然ながら公的支援をする主体も違ってくるであろうということを述べておまして、一方では、利用者、実際に使っている方、利用する可能性のある方、それから、使わないけれども、ひよっとするとあったほうがいいだろうというようなこと、そういった支払い意思の高い、低いによって、どの程度まで公的支援を投入すべきかを検討すべきであるというようなこと。エリアについては、広域的な行政については、広域的な都市圏によって投入すべきであるというようなことを明確に述べておりますが、支払い意思の多寡については今後の検討ではないかなというようなことを、この著者は述べております。

以上、参考資料も含めまして資料のご説明を申し上げました。よろしくお願ひ申し上げます。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、具体的ないろいろな支援のあり方、あるいはそのための考え方まで出てきましたので、どうぞご意見を、どなたからでも結構でございますので。

A委員 この論題に対するデータが非常によく紹介されていて、おもしろく聞きました。

もともとコンパクトシティが問題になってきたというのは、世界的に同じような傾向があったんだと思います。市街地が外延的に拡大していく時代が長くて、それに対していろいろ弊害があって、自動車交通の時代から、自動車も含めてですけれども公共交通を、どう利用を取り戻すというか、拡大するかということが共通に論点としてあったと思うんで

す。それは主として、この審議会でもそういう検討の仕方をしてはいますが、初めから都市交通のあり方があるのではなくて、EUではスペーシャルプランニング、アメリカではスマートグロースという形で、それぞれコンセプトの形成の仕方は違って、しかもスペーシャルプランニングにしてもスマートグロースにしても、どちらも、EUの中でも、アメリカの中でも、それぞれいろいろなことが論じられていて、明快な定義はないんだと思います。

EUでは、一応81の都市が集まって、スペーシャルプランニングについての展望みたいなものを、1999年だったか、発表したと思いますけれども、でも中身については多様な議論が認められているんだと思います。そういうふうに非常に共通の認識はあっても対策については多様であるというのは、なぜそうなるかということ、やはり都市というのはそれぞれ多様性があるのであって、したがって対策についても多様でいいということだと思ふんです。

前回か前々回もTDMの話が出ていたと思います。例えばロンドンなんか、大都市であるにもかかわらずコンジェスチョンチャージングを導入して、賛否両論だったわけですが、いよいよ来年の2月から区域を2倍に拡大するところまで来ているわけです。でも別に、ロンドンだからそれをやったのであって、どこの都市でも導入できる政策ではないと思いますけれども、ただ、少なくとも、そのチャージの収入によって公共交通機関であるバスを大幅に増やしたということはあったと思います。日本円にして100億円単位で増やしているということがあつたと思います。

そういった意味で、やはり私たちは、財源の問題と、公共交通機関、公共交通機関の充実という問題をセットで議論していくということは必要じゃないか。具体的に言うと道路財源のことを言っているんですけれども、これが1点。

それからもう一つは、新しい技術とか新しいシステムを導入していくということが当然これからは問題になっていくと思います。TDMのもろもろのシステムですとかコンジェスチョンチャージングも、やはり新しいシステムであると言えるかもしれません。同時に、電気自動車とか、LRT自体もある意味で日本では新しい技術だと思ふんですけれども、それ以外に、やはり日本が技術立国で来ているとすれば、集約型都市構造における公共交通においても当然新しい技術を導入していくということで、これをまた世界に発信していくということもあり得ると思いますので、そういった点も、いずれ報告を書く場合には盛り込んでいったほうがいいんじゃないかと。

以上、整理すると、都市の特色を生かして多様な対策があるべきだというのが1点。それから2点目に、財源の確保の問題もセットで論じることが必要ではないか。3点目に、新しいシステムとか新しい技術についても触れていくことが必要ではないか。

以上、今の時点では申し上げておきたいと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

事務局 ありがとうございました。まず最初に申し上げたいのは、今日公共交通のいろいろな考え方をお示しして、いろいろご議論いただきたいと思っておりますが、この問題は今回ご検討いただく大事な柱の一つというふうに思っております、もう一度機会を得て、ご議論いただく場をつくりたいと思っておりますので、そのときに、今お話がありましたことについて我々のほうで整理したものを見ていただきたいと思います。

委員長 どうぞ、ほかの方。

B臨時委員 今日お話があった中で一番関心がございましたのは、公的助成を支える公益性というのをどう考えるか、これはやっぱり制度論の中核部分だと思います。非常に大事であるにもかかわらず、今まであまり深めてこなかったのが、今日のペーパーに非常によく表現されていたと思います。28ページに挙がっている3つの視点自体は、私もほんとうに賛成で、公益性の中核にしていくべきだと思います。

ただし語り方なのですけれども、国のレベルで制度設計される場合にはこの3つの視点でいいと思います。例えば外部不経済というような言い方でいいと思うのですけれども、これが地方公共団体レベルにまで行ったときに、市民の方とか自治体関係者が聞いて、お金を投入しようかというときの説明として理解してもらえるのか、心配になりました。あまりに理論的過ぎるような気がします。もう一つ言いかえたほうがいいのではないか、というのが私の基本的な考え方です。例えば、初めの「公共財としての特性」というのは、要するに福祉の問題とか、人間らしい歩行者としてのまちづくりという観点からお金を出しませんかというような話として語るとか、2番目の外部不経済の問題は、環境の負荷の問題、環境問題として考えませんかとか、あと、安全の問題には現在すごく自治体関係者が関心を持っていますので、安全の問題として、命を守る町にしませんかというような言い方をするとか、3番目の「外部経済の創出」というのは、財政も今、自治体はすごく困って、夕張みたいになったら困るとみんな思っていますので、このまま拡大していったらとんでもない税負担が将来待っていることになりまますよ、というような言い方で、同じ政策目的であっても、もう一手間かけて言いかえることがとても大事ななという気がしま

した。これが1点目です。

2点目ですけれども、今日のご提案の政策は、結局、市民の視点から見て、これだけ不便があることが改善されます、だからそこに公金を投入する公益性がありますという言い方になると思うのです。そうだとしますと、今日ご紹介があった、1番目の現状というところで語られた問題は、私から見ると、鉄道サービスの不備というような、一つのセクションの中での不備に止まっていて、そういう意味からいうと、立法事実といえますか、政策を支える事実がまだ1の現状で充分出てきていない。ここは具体的に、すごく苦勞されている市長さんとかにお話を聞いて、どれだけ病院や店舗から切り離された老人がいて困っているとか、実際、除雪等の関係でも耐え切れないような額になっているとか、あふれ返った自動車のおかげで定時性が全然保たれていないという話をいっぱい集めてきて、そうした前提で語るということがないと、後ろの政策提案につながらないと思います。

この2点を強く意識しましたので、そちらの方向で少しデータを出して、補強していたら、政策を練っていただければという感想を持ちました。

委員長　ほかの方はどうでしょうか。C委員。

C委員　集約型の都市構造を目指していくのに、今、公共交通の占める、ほんとうに大きな支えるものだというふうに思います。非常に興味を持ちましたのは、こういう公共交通を掲げて実行していくと、そのときに地価がどういうふうに推移していくのかなと。後で、富山のD専門委員もいらっしゃるので、ああいう電車ができた後、どういうふうに地価が変わっていったのかなというのをぜひお聞きしてみたいなと思うんですけれども、要は何が言いたいかといえますと、人間がどこに住もうかなと思うときに、やはり公共交通が使えて便利だということと、それから、サラリーマンが家を買う、マンションを買う、その大体一つの上限というようなものは、都市によっても値段は違うと思いますけれども、購買のときの動機というのは、やっぱり値段というものに大きく左右されるわけですから、公共交通が便利だから、必ずしも人が集まってくるのかなというふうに考えた場合には、業者は先物買いをしますと思います。建て売り住宅だとか、マンションのメーカーだとか、そういうところは先物買いをしてくると思いますけれども、その結果かえって値段が上がってしまって、普通の人の家やマンションを買いにくい値段になったのでは、結果ちっとも集約型にならなくなったのでは意味がないわけなんですけれども、どういうふうに、公共交通が便利にでき上がることによって地価が変化していくのかなと。

また、それは都市づくりにも関係してきて、今日おもしろかったのは、ブラジルのクリ

チバ市が、23ページのところで、真ん中の幹線バス道路をメインにしながら、高密度商業・業務・住宅をかなり高いもので建てられるように、高さ、容積を規制というのか、緩和して、むしろ遠くなるに従って低密度住宅を誘導していく。ですから、これは都市の線引きですとか、建築条例とか規制ともセットになっていくんだと思うんですが、高さ、容積、デザインを、もう一度まちづくり、リセットしていくのには、公共交通を整備していくということとセットにしてやっていくのがいいんだろうと思います。そのときに、地価というものが、どういうふうにマーケットメカニズムが働いていくのかということも同時にウオッチしながらと思います。

というのは、最後の公的支援というところにも絡んでいくことで、地価が上がれば固定資産税も上がっていくわけですから、市の収入、町の収入が増えていくわけですし、私は公的支援という言い方が非常におもしろかったです。今まで公共投資という言い方をしてきたと思うんですけれども、公共投資ではなくて公的支援なんだというふうに。

つまり、28ページの、さっきB臨時委員もおっしゃったんですけれども、どのような視点から支援するべきかということですが、外部経済の創出というところは公共投資という意味合いが一番強いんだろうと思うんですね。より未来に対して、どういうふうにこれから創出していくのか。いろいろな波及効果を及ぼしていくような、効果の高いものに公的な資金を投入していく公共投資というふうに、今までのような考え方でいけば外部経済の創出というふうになるんだろうと思うんですけれども、しかし半面、考えてみれば、公的なお金を使うということは、常にその時代の外部経済の創出を未来に向かって先取りしながら、もちろんいろいろな観点から企画、計画していくけれども、公的なお役目というのは、やっぱり未来に対して常に、こういったものに投資していくんだというビジョンを打ち立てていける、また、そういうものにお金をつぎ込んでいくんだというところに意味があるんだと思いますので、積極的に、その都市が全体像を描けて、創出できる見込みがあるとするならば、大いにやっていくべきではないかと思いました。

公共交通がもたらす、地価だけではなくて、いろいろ経済的波及効果の視点も同時に考えていく必要があると思うんです。ぜひ、どういう変化があったか、お差し支えないところでお聞かせ願いたいと思います。

委員長 D 専門委員何かありますか。

D 専門委員 結論からいいますと、まだ劇的な変化というのを感じる段階ではないと思っています。しかしながら、富山市は特に、4年ぐらい前でしたでしょうか、地価下

落率日本一という年がございましたが、直近の地価公示価格では、最高地価ポイントは下げどまったという評価が出ております。これは富山駅前のポイントです。例えば4月から取り組んできた、運行しましたLRTがそれを減じているというふうにはまだ言えないんだらうと思っています。さまざまな取り組みをやってきましたので、複合的に一定程度、少し兆しが見えてきたのかなと今感じているところです。

ご指摘がありましたように、地価が下がるというのは税収に直結いたしますし、個人が所有している資産の付加価値が下がっていくということですので、妥当な範囲で地価は維持されていかなきゃいけないと思いますので、いろいろな形で仕掛けをやりながら、全体が面的に上がるということはあると思うんですけども、箇所によっては、地価を上げるという形で資産の果たす役割というものを降下させていくということは大変大事だと思っていますので、そのためには、都心居住を増やすとか、公共交通の質を上げるとか、企業から見て魅力を感じていただけるような通勤形態というようなものを提供するとか、そういうことを複合的にやっていくことだらうと思っています。

公共的な支援をするということ、現場でこの数年間市民と向き合ってきました立場から申し上げますと、一番説得力があったなと思っていますのは、人口減少時代に入っていく。そして高齢化率がどんどん上がる。今は車を運転しながら生活できるけれども、皆さん自身の将来に公共交通がなくなったということを想定した場合に、大きな不安を感じませんかという切り口は非常に説得力がありまして、今すぐに電車を利用したり、バスを利用したりはしないんだけれども、確かにそれは必要だなという空気をつくっていくということがすごく大事だったかなと思っています。

もう一つは、結果として、4月から富山ライトレールの乗客の毎日の数と、ICカードを使っている人、そのうち通学・通勤定期を使っている人、現金で乗っている人の数字を毎日見ておりますが、さっきの3,400人ぐらい目標だったのが、5,200人乗っている。その差は、今まで電車を利用しなかった人たち、家庭にいた高齢者で外出機会が増えたという人と、観光客や外から来た人が圧倒的に占めていたと思っています。それは逆に言いますと、通学・通勤定期を使っている人は、JR時代と比較してそれほど増えていないということでした。

ところが、11月に入りましてから通勤定期を使う人の数が少しずつ増えてき始めていまして、それは、なじんできたのか、何度か乗ってみると、体感することによって便利さというものがわかってきたのか、あるいは夏以来全国で騒がれている、飲酒運転の追放と

ということなどもひょっとしたら働いているのかなとも思っています。ここをすごく大事にしていきたいと思っていて、今から初めて冬を迎えますが、雪が降ることによってどう影響するのかということも大事なポイントなのかなと。

いずれにしましても、だんだん鮮度が落ちていきますので、今の利用者数がずっとこれで推移していくとは思いませんけれども、しかし少なくとも、さっき言いました、通勤客がちょっとずつですが増えるということと、家庭から出てくる人たち、これはすごく意味のあることだろうと思っていて、先ほど来、何点かお話が出ました、B臨時委員もお話しましたが、福祉という観点からいいますと、医療費だろうが介護保険料だろうが、数値的に検証できない難しい問題でありますけれども、外出機会が増えるということがその抑制につながるということは、一般論的に言えると思うんですね。そこらあたりもうまく数値的に検証できるようになれば、極めて説得力を持つのかなと思っています。

富山市は、公共交通の活性化と都心居住を一緒にやってきましたわけですが、先ほど表にちょっと出ていましたが、4月1日から9月末までの数字で、中心市街地の人口が昭和38年以来初めて増えまして、ずっと減り続けていたのですが、増えたといっても37人だったんですけれども、何とか年度末までにこれが3けたにならないかなと期待しています。少しずつですが効果が出てきているかと思っています。地価の問題、中心部の人口増の問題、両方、ねらいはそこにあるんですが、冒頭言いました、まだ劇的な効果というのはあられていませんが、一言で言うと、少しずつ兆しが出てきたのかなと思っています。

路面電車の沿線の富山駅北側に、コールセンターを誘致しましたが、500人程度の雇用が生まれてまいりまして、この事業者は、駐車場をつくらなくてもいいということに、非常に魅力を言ってくれました。路面電車の沿線に社員が住まうようにすれば駐車場は提供しなくていいだろうということを高く、もろ手を挙げていましたので、このあたりも1つ特徴なのかなと思っています。

もう一つだけ。話が長くなって恐縮でございます。運転免許証の返上運動というのを今年度から始めまして、高齢者が加害者の事故が多いものですから、そろそろ運転をやめて公共交通で暮らしませんかということを、特に高齢者を対象にやりました。年間で60人程度ぐらいで予算を当初見ておりましたが、9月補正で400人に補正いたしまして、驚くほどの方が、背中を押してあげると運転免許証を返上されるということがわかってきて、年間2万円の公共交通のチケットを1回だけ、初年度だけ渡しますという誘導策でやりまして、おそらく400人は超えているんだろうと思っています。

したがって、さまざまなことを総合的、複合的、一体的にやるということが必要ではないかという感じを持っています。

委員長 どうもありがとうございました。ほかの意見はどうでしょうか。

もしなければ、私つなぎで、5ページで路面電車・乗合バスの経営状況というのを出示してもらったんですが、この中で、気になるのは赤字業者の赤字の中身で、減価償却費がかなり大きくて赤字になっているところと、そうじゃないところがあると思うんですね。減価償却費がでかいというのは、もし公設になったときは黒字になるのが早いかもしれないというヒントが出てくるので、そこまでわかれば調べておいていただくとありがたいかなと。JRの場合なんかは、本州3社はあれで残りの3社はだめというのは、わりと減価償却どころじゃない話のところを決まっちゃっているんだと思うんですけども、大都市の高速鉄道とか地下鉄、都市モノ、こちら辺は多分、償却の問題をカバーしてあげれば、それだけでかなりのところが民間でできるようになるんじゃないかと思っているんですね。

どうぞ、ほか等はありますか。

事務局 今回の部分で、路面電車とバスを調べてみたいと思いますが、新交通、モノレールはインフラ方式なので、我々も関心があって調べております。おっしゃったように減価償却、それから建設費の利払いが赤字の原因なので、公設民営型でかなりの部分を、初期投資を公的カバーすることと、その減価償却を、場合によっては公共財として救うということをする、かなり経営が救えると思っております。

委員長 E臨時委員。

E臨時委員 今日の資料は、これだけ見ていると、ほとんどコメントすることはないということで、B臨時委員がさっき言われたことに集約されているような気もしております。何が言いたいかということ、当然公益があるので公共交通の話をしているわけけれども、公益を認めて、その方向に進んでいく場合に、ここでは私益、つまりプライベートに、自由にいろいろなところへ移動したいという人々の欲求と鋭く対立する部分があるわけですね。そのところを、それでも大きな公益があると言うためには、先ほどB臨時委員が言われたことと同時に、かなり強力な公的支援ということを考えていかないと、なかなか現実的には動いていかないんじゃないかなと。

特に、ある種先行的にこういうことをやるわけですね。将来の高齢化なり将来の集約型市街地構造というのをにらみながらやるわけですから、当初は、ほとんど目に見える意味での効果が出てこない部分があるので、とりわけ、大分国のほうがしっかりしてやらない

といけないのかなというふうに思ったのが1つです。

2つ目は、2ページの図に関連しているんですけども、A委員が最初に言われた、都市によって随分違うんだらうけれども、機関分担率のある種の目標というか、ともかく増えればいいんだらうけれども、どの辺ぐらいまで増えるのかというのが、私自身にはよく見えていないところがあって、多ければ多いほどいいということなんでしょうけれども、かといって自動車がなくなるわけでもないですし、そこら辺がなかなかわかりにくいなという感じが、これは印象です。

もう1点が、言いたいことの一番中心になるんじゃないかと思うんですが、公共交通は、公的支援をして、例えば費用的に、利用者にできるだけ負担がかからないようにする。税という意味では当然かかっているんですけども。しかし同時に、交通のモードとしては自動車という競争相手がいて、どんどんコストを安くしてくる方向で多分、対抗してくるわけですね。そうすると、公共がどれだけ支援を注入しても、自動車のほうがそれだけ競争的にコストを下げてくれば、今の状況がそう劇的に改善するわけはなくて、やはり何か自動車に対するメッセージをこの中に入れておかないといけないんじゃないかと。

今、D専門委も幾つかの方策を言われていましたけれども、特にここで直接的に言えそうなこととしては、限られた街路というスペースを両方とも使っているので、このスペースについては公共交通を100%優先するぐらいの言い方をして、そこで自動車というのをいじめますよと。TDMと言うといろいろな別の要素も入ってくるので、少なくとも都市の中の公共空間はまず公共交通なんだということをはっきり言ったほうがいいんじゃないかなと。

もう一つは、駐車場のところが触れられそうだなと思ったんですが、具体的に、配置の話だとか、新たな設置の話だとか、逆に言うと駐車場の抑制だとか、どこをどういうふうにすればいいのかというのは私の中でも整理がついていないんですが、そういう意味で、コンジェスチョンチャージみたいなところまで触れるのは難しいとしても、ぜひ、空間利用については公共交通を自動車よりも必ず優先させるというぐらいのことははっきりと打ち出したほうがよろしいんじゃないかと思いました。以上です。

委員長　　どうぞ、ほかのところはどうなんでしょうか。

F専門委員　　先ほどから議論があった、公的支援のところなんですけれども、まず、諸外国の分担率がありましたけれども、32ページですね。これをごらんになってわかるように、1つ注目してもらいたいのは分け方なんですけれども、いわゆる建設費、資本的

支出と、それから運営費、経常的支出に分けて、補助金の比率みたいなものを出しているわけで、この出し方が1つポイントだと思うんですね。通常、経済学では、資本的支出についての補助金は、認められるというか、かなり正当化される率が高くて、ですから、このグラフで言うと、左側のドーナツの部分というのは、公的あるいは公共的な支出で補助されるというのが通常の議論ですね。

一方で、運営費をどこまで補助するかということについてはかなり議論があって、ここでもアメリカとかドイツ、フランス。フランスは交通税というのがある。これはある種の事業所税ですけども、こういう形での公的な支援をして、運営費まで負担してやるんだという国と、それからイギリス、それから、ここにはないですけども、日本は、どちらかというとなんか運営費は運賃収入でやるというのを基本にしている。経済学の原則は、左側のドーナツは公的な資金でもいいけれども、右側はやはり利用者が負担すべきじゃないかというのが基本なので、これは考え次第なんですね。政策ということ言えば、そうはいうけれども、例えば社会政策とか所得分配という問題から、右側のドーナツもある程度は青い部分があってもいいんじゃないかという議論をするかどうかということだと思います。

アメリカとドイツについて言うと、ドイツは経緯的、いきさつ的ですし、アメリカは公共交通の支援というのを完全に打ち出している。これらの国々では、逆に言うとそれだけ公共交通のシェアが小さいわけだから、そういう形になっているということだと思います。

もう一つ理屈を言うと、右側の運賃収入、運営費の部分をどこまで利用者に負担してもらおうかというのは、先ほどから議論になっている公共交通と私的交通の分担問題の中で、要するに、28ページにもありますけれども、外部コストとか、あるいは混雑コストとか環境も含んでいる外部コストを、どこまでどっちが負担するかということだと思います。通常の議論で言うと、外部コストを自動車はちゃんと負担していないから、その部分を負担させなさいという議論、それから逆に、その部分を公共交通に補助しなさいという議論、これを組み合わせて、場合によっては、アメリカやドイツの負担割合までいくかどうか分からないですけども、青色の部分がある程度あってもいいんじゃないかという議論をします。

そこで、負担をどう考えるかということなんですけれども、1つは、公共交通についての公的な補助というのは、今日は都市側の議論をしてきているわけですけども、都市交通の補助金をどこまで出すかについては、旧運輸省でもって随分議論してきた経緯があり、

また都市側では、さっきも出ましたけれども、インフラ補助という形で新交通等をやられてきた経緯があるということです。今やその両省が合体して一つになったので、その辺の整合性をおそらくこれからは図られるんだろうなと思います。

そのときに、今申し上げたような原理原則論みたいなことを共有するというのはやっぱり重要だと思うんですね。今まで鉄道のように事業者がインフラを持っている分野と、バスのようにインフラを持たない分野がありますが、近年では基幹バスのように、バスであってもインフラが必要になるケースもありますので、そういうところで考え方を共有して、同じ方向性を向いて支援のあり方を探っていただくというのが重要かと思うんですね。

それでそのときに、公共交通のお金をだれが負担するかという問題があります。我々通常、今まで3つぐらいの原則を持って、公共交通の費用負担をすべきだと言ってきました。1つは、さっきの32ページの丸にもありますけれども、運賃収入の部分で、これは利用者が負担するという部分です。もう一つは、大きく分ければ公的な負担ということになるわけです。しかし、公的な負担にも幾つかあって、純粹に一般的な財源で負担する部分と、何らかの形で公共交通から利益を受ける人、特に間接的な利益を受ける人たちが負担するやり方がある。ですから3つあって、利用者負担、純粹な公共負担、それから間接的な受益者の負担がある。こういうふうに分けています。

利用者負担はわかりやすいですけれども、公共負担もまああわかるのかな、一般的な財源から出すということですから。ただ、間接的な受益者負担というときには、いろいろやり方があるって、見方、理屈のつけ方によって随分変わります。

例えば一番有名なのは、ご承知の宅鉄法という法律でつくばエクスプレスをつくりましたけれども、地域開発に伴う税収の増加が見込まれる。これを前提にして、自治体が負担するというやり方は、見方によったら公共負担にもなりますけれども、原理原則からいうと、間接的な受益者が負担しているということになります。それからニュータウン申請の補助なんかもそうです。あれはニュータウンの事業者が底地部分等を補助しますけれども、ニュータウンという開発をして、そこに公共交通を敷く。公共交通がないとニュータウンは成り立たないわけだから、その意味では間接的な受益者が負担しているということになります。

例えば、地方の中核都市、政令都市なんかで地下鉄をつくるときに、昔は基金制度ってやったんですね。これは、事業所税とか固定資産税の増徴分を基金に入れておいて、そこでもってインフラ部分を補助するというやり方ですけれども、これもある意味では間接的

な受益者負担なんですね。

今日お話しになった、公的補助といったときに、もう少し細かく見ると、利用者と公的補助だけではなくて、どこからお金を持ってくるかによって負担者が違っているので、その辺のことも考えるべきかなと思います。そのときに、さっきから議論になっている、28ページの「どのような視点から支援すべきか」ということと、実は完全に結びついているんですね。例えば今申し上げたように間接的な受益者負担ということになると、一番右側の「外部経済の創出」なんていうことと密接に結びついて、その根拠が正当化されるということになります。

それから、最初のほうに申し上げた、例えば自動車が及ぼしているコンジェスションとか、あるいは環境、いわゆる大気汚染とかそういったものに対する不経済ということになれば、真ん中の話になる。こっちのほうは、インフラというよりも、どちらかというとプライシングのゆがみ、ディスターションを直すために補助を出してもいいということで、さっきのドーナツで出ていた右側の話に関係してくるということになります。

それから、一番左側の「公共財としての特性」というのは2つあって、1つは、今、都市側でやられているような道路空間を使ったインフラ補助のやり方は、ある意味では公共財の補助になりますし、もう一つは、過疎バスみたいに走らせておくことに意味があるとか、あるいは都市交通でもそうですけれども、ここで書いてある「利用可能性」についての補助というのは公共財としての議論になります。

その辺は細かくいろいろ分類しながら、どういう形の補助があるかということを経験した上で、でも答申するときにはそんな細かいことまで書きませんので、その辺の整合性をとって書いていただければいいのかなと思います。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

どうぞ、ほかに。G臨時委員、H専門委員。

G臨時委員 皆さんがおっしゃったことに尽きるような気はするんですが、今回の、特に26ページ以降の「公的支援のあり方」というところが、今日は公共交通のところには絞った議論だというお話を最初にされていますから、そう思って聞いていてもいいんですけども、前回の中間答申のときの、都市の装置である公共交通をどのようにして整備し、維持するかというところからずっと来て、28のところに来て、先ほど来出ているような議論になるわけなんですけど、もう一回やるとおっしゃったので、今度の取りまとめのところの議論の仕方として、28ページの、こういう視点が今の社会の中で求められているこ

とであるというのは、おそらく合意できると思うんですよ。

これを、どういう対象に、どうやってつなげるか。つまり、今日は公共交通に対する支援であり、先ほどの建設の話であったり運営の話なんだということですがけれども、もう一方で、我々は最初から、総力戦でやるんだと言っているわけですね。総力戦でやるという意味は、ここに出てくるプレーヤーが実はいっぱいいて、鉄道、バス、L R T等の運営者という事業者もいれば、その空間を供出している主体もいれば、ほんとうはもう一つ、ここで駅勢圏みたいな図をかければ明確になってしまう、いわゆる受益の範囲、地域の人たちがいて、動くときには一人の個人だけれども、地域で見ると企業だったり、市民、商店だったりするということがあって、さらに言うと、その外側に、都市構造全体をそういうふうにすることによってプラスを受ける、非常に広い受益がある。

いろいろな関係するプレーヤーに対して、いろいろな施策が柔軟にあるんだと思うんですね。そういうのも、できれば、ワンパッケージじゃないかという気がするんですね。全体があって、結局、公共交通を中心にしたまちづくりがうまく実現できる。そういう目で、事業者が自立的に努力することを誘導する施策もあれば、逆に、使う人たちにとって、先ほど駐車場の話もありましたけれども、別のルートのアプローチで誘導するというのもあるだろうし、少し広いパースペクティブに加えていただけるといいかなと。それが最終的には、車を使っている人たちにとっても大変大きなプラスになっているということがうまく言えなければいけないのではなからうか。特に受益者たる地域のところは、もう1つ、2つ、やっぱり言うておいてもいいんじゃないかという気がするんですね。

先ほど税金の話で、地価の話になりましたけれども、ある程度地域で支えるということを意識していただかなきゃいけないということもあると思うので、前回もちょっとありましたが、いろいろなソフトな仕掛けですね、カードも含めた。ああいうものもあるし、先ほどの駐車場、交通規制も含めて、彼ら自身がみずからそういう方向に向かって努力するという仕掛けが中に入っていたほうがいいのではないかと。この部分を、公共交通の事業者だけに対する論理で常におさまると、ちょっと矮小化されちゃうかなというのが印象であります。2回目、次のときにぜひ、少し幅を広げた中でのこの部分というふうに言うていただけるといいと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

事務局 前回ご議論いただいた都市交通戦略は、今おっしゃったような構えで考えたいと思っていて、その重要な部分は公共交通ということになると思うんですね。前回

は戦略的取り組みの方法論のご議論をいただいて、今回は、その中の公共交通としてどう見るか、特に公的支援のあり方とかをどう見るかということで、ちょっと切り出して2つに分けちゃったので、わかりにくい部分があるかもしれませんが、次回は、組み合わせた上で、都市交通戦略になれば、車との関係とか、地域のとか、プレーヤーとか、いろいろなことが出てきますので、また事務局で案をつくって、そのときに見ていただいた上でご議論いただければと思います。

委員長 どうぞ。

H 専門委員 今回のE 臨時委員とかなりダブるんですけども、10ページでご説明をしたい。2つあるんですが、1つは、ステップ1から、ステップ2で都市のコンパクト化を実現させるというイメージが書いてあって、それが、いわば鉄道駅からLRT等で延びる1軸構成のコンパクト化の部分を書いてあるわけですね。言葉で言うと「基幹的な公共交通軸」というのがずっとキーワードになっているわけで、これがステップ2の色づけしであるところだと思いますけれども、後のほうを読んでいくと、もちろんLRT等じゃなくて基幹バスの場合もある。富山市さんの事例なんかを見ると、むしろ2層構成があって、基幹的なLRTに沿う軸と、それからバスによる1軸がある。2層構成の十字型が基本になって、町全体、都市全体にネットワークしているというような見方もできて、その辺が多分、その都市の規模とか地形でいろいろなバリエーションがある。そういうことをもう少し広げたほうが、最後のまとめではわかりやすいのではないかと。逆に言うと、基幹的な公共交通軸というのを絞り込むのか、かなり広げておくのかという設問にもなります。それが1つ。

それからもう一つは、まさに今、G 臨時委員がおっしゃいましたけれども、ステップ1で公共交通を優先的に整備はいいんですけども、そのところで、ステップ2の計画はここで固定する必要があるだろう。ステップ2でコンパクトな絵柄を実現するということは、実はステップ1での計画をいかに浸透させて担保させるか。それは行政の意思表示が大事だし、民間へのガイドプランが大事だということです。これは事業だけで書いてあるんですけども、そこが実は、ステップ1では計画も非常に大事だというあたりを、総力戦という意味の内で、最後はまとめる必要があるのではないかと。ということでございます。

委員長 今回の総力戦でやるときの、土地利用側はどういうふうに対応したらいいという提案はないんですか。

H 専門委員 ステップ2のときに、今まで家が建っていた地区が白地の絵柄になって

いるわけで、企業からいうと、どこが白地になって、どこが交通軸プラス市街地整備の範囲に入るのかを、ステップ1のときに理解しておきたいわけですね。そういう企業の支援のもとに、公共交通軸も先行整備されていく。

委員長　例えばそうすると、土地利用の用途の建ぺいケンで、ダウンゾーニングをちゃんとしておいて、それで、この線なら、今度、法定容積をちゃんどこまで上げますよというようなやり方をするとか、何かもうちょっと見えないとまずいと思うんですけれどもね。

どうぞ。

G臨時委員　おっしゃるとおりで、土地利用の面でも、要するに地域地区、特別な地区をうまく使えないかという気がしますね。今までのような、いわゆる用途という土地利用規制じゃない地域地区をうまく使うことはあり得るんじゃないかなと。そういうのはやっぱりその地域に対する姿勢を示すことにもなるし、それによって当然規制がかかる部分と、よりいい面が来る部分とがはっきり見えるというふうなこともあり得るかなという気はしますけれどもね。そういう意味で、先ほどのいろいろなメニューは多分、パッケージで出てくることに意味があるんじゃないかという気がします。

E臨時委員　今、両委員が言われたことと関連して言うと、今後何となく、都市によって違うんだろうけれども、目標みたいなものをできるだけ見せていくということは大事で、先ほど、この資料の中だと富山市の例で、鉄軌道沿線にどれぐらいまで増やすんだというような数値が具体的に出ていますね。やっぱりそういうのが必要なのかなというふうに思っております。

公共交通の幹線軸上には、密度を上げるというのはこの前の市街地整備のところでも出てきたと思いますし、そのためには、G臨時委員が言われたような、特別な地域地区みたいなやり方もあれば、クリチバなんかはTDRで、あそこの公共交通軸に周りから容積を集めてくる仕組みを特に持っているので、そういうところはいろいろ工夫のしがいはまだありそうだなというふうに思います。

委員長　どうぞ。

D専門委員　先生方のお話はほんとうにそのとおりなんですけど、現場の議論としてはものすごく難しい問題がありまして、規制をするということの困難さと、A委員がさっきおっしゃいましたが、多様な顔というのが、個人にとっても多様な暮らし方というものに対するニーズがあって、なかなか難しい問題があるんだろうと思います。

したがいまして、さっきもちょっと申し上げましたが、私個人としては、少なくともこれ以上の拡散を続けることが社会にとって不利益だということを前面に出して、強調していく。ですから、均衡的に予算を扱わないけれども、どこかに拠点的に使うことになる。しかし、それは結果として社会全体の利益につながっているんですということをきちっと説明していく論理立てだろうと思うんですね。

出発点は、人口が減っていくんです、除雪をどうするんですか、ごみの収集をどうするんだ、これ以上拡散していいのだろうか。都市の効率的な経営という意味では、極めて逆方向へ向かっている。ですから、どう効率化するのか。ある意味、インセンティブが働くように、おっしゃいましたように、例えば地形学なり、いろいろな手法を扱いながら、ここに住むという選択肢を考えてみませんかという流れなのかなと思っています。

委員長　　どうぞ。

C委員　　今、D専門委員がかなり現実的な、多分、居住を移動させるというのはそういう誘導策しかないのだろうと思いますし、また、これ以上の拡散をもたらさないようなメッセージをどう送るかなんですが、今の拡散型都市構造をもたらしている支えになっているものの一つに、乗合バスがあると思います。山の奥のほうだとか、かなり遠くのほうまで、赤字路線でも、どこの市町村でも多分そういうダイヤを組まざるを得ないし、組んでいて、ほんとうに昼間に何人かしか乗っていないというようなバスがかなり多くて、その結果、5ページの、乗合バスの72%の業者の方が赤字なんだということですが、28%の業者の方が黒字だというのが、結構多いので、これはとてもいいことで、どんなやり方をやっていらっしゃるのかなと、むしろ思ったぐらいなんですけれども、はっきり言って、どこの市も、あるいは市長も、一番手をやいていらっしゃるのは乗合バスだと思います。

赤字はわかっている、住民からのいろいろな要求があったり、交通局の勢力がものすごく強かったりして、なかなかダイヤ一つ動かすにしても簡単にはいかない。ここが公共交通の赤字を出すネックになっているということはよくわかっている、なかなか手をつけられなかったり、それは住民から、それから職員の方の、両方のいろいろな圧力でできないんだらうと思うんですけれども、しかし、28%の黒字の事業者の方が今までどういう手を打ってこられたのかなというのを、ぜひもう少し例を出して、成功例を喚起しながら、市バスというか、町バスもあるんでしょうけれども、解消していく。

京都市の例ですけれども、一部を思い切って民営化して、小さいバスにしたり、タクシ

一の業者が手を挙げてくれたりなんかして、それで結構うまくいき始めているというような例も部分的にはありますので、何が赤字の一番の原因になっているのか、赤字がわかっていても、どういうところがやめられなくて、どういうふうにすれば何とかなるのかというのは、ぜひ追求していく必要があると思います。追求というか、何とか解決に向けて手を打っていく必要があると思います。

それから、富山の例でも、LRTと市バスをうまく直結しながらやっていらっしゃるダイヤなんですけど、10ページのステップ2の、市バス、乗合バスなり、ほかの交通機関を含めて、総力戦と言っているのは、この軸に対してどういうふうに効率的にアクセスできるような体系を組んでいくかということだと思んですけども、現実がなかなかそういうふうになっていない。出発点も、あるいはおりの終着点も、基幹のところにもうまくアクセスしていないというふうなバスだとかほかの乗り物が、結構ほかの都市は多いと思いますので、総力戦で絵をかいていくためには、まず市バス問題というのを大きく解決して、次に、もっといい交通手段を企画、計画していくというふうにつなげていかないと、市バスだけ赤字なのに、それ以上に、またその上というふうにはなかなか、今、都市経営も全部体力をなくしているときなので、思いにくいのではないかなと思います。

委員長 I 専門委員からは、何かコメントございますか。

I 専門委員 26、7、8のところですね。28と32でしょうか。

28ページの整理はこのとおりだと思っていて、まずこういうメッセージをちゃんと出す意味が非常にあるので、これはこれですばらしいなということが1点と、それから32ページの、建設、運営費というふうに費目を分けるというか、費用の負担を分けていくということとの関係がちょっとわかりにくいかなというのがあって、というのは、28ページの言わんとしていることは、社会的な総便益が総費用を上回るということを言っているもので、その分担までは言っていないで、実際にはケース・バイ・ケースで便益の上回り方が変わってきて、それが建設費だとか運営費の費目に分けるところというのは、必ずしも建設費はカバーされるとか運営費は一部だというふうになっているわけじゃなくて、国によって、時代によって、都市によって、費用の原単位みたいなものが違って来た結果、最終的に集計してみたら32ページのようなになったということで、アプリアリにこういう切り方があるわけじゃないんじゃないかなと思うんです。

アメリカなんかまさにそういうことで、最終的にこういう制度があるというよりは、むしろ一つ一つのプロジェクトごとに、どこまで負担すれば民間がついてくるかとか、リス

クをとってくれるかという取引の結果にすぎないので、ア prioriに、制度的にこれは見られるけれども、これは見られないというような発想は、アプローチが、そういうものも制度的にはもちろんあり得るといのはよくわかるんですけども、少しずれてしまう。だから、制度的にはここまで見られるけれども、そこから先は民で全部やってくださいと言われると、そこでとまってしまう可能性がある。それが1つ。

それから、それに関係するんですけども、リスクとリターンの概念がこれに入ってくると思うんですね。総便益というのは、確実にほぼ達成できる便益と、中心市街地のにぎわいのように相当不確実性が多いものがありますね。費用のほうも不確実性というのが多分あると思うので、そうすると、総和对総和で見るとも重要なんですけども、リスクとリターンという関係で、だれがどの費用を負担するかというのは、最も不確実性を管理できる人がコントロールするというのが、一般論で一番いいとされているわけです。

そうすると、28ページで言う外部経済のにぎわいだとか、ちょっと計算できないけれども、必ず出てくるんだけれどもどのくらい出てくるかわからないというようなたぐいのことをコントロールするのに、自治体がふさわしいのかどうかということがポイントとしてあって、まちづくり会社みたいなものだと思えばいいと思うんですけども、確実にコントロールできないのであれば、コントロールできるような中間法人というか、中間媒体のような人が一個入ってきて、その人がリスクをとって、プランをつくって、行政はそれに対してみずからコントロールはしないけれども、そこに投資するということで中間法人をガバナンスするというコントロールの仕方があって、まちづくり会社だとか、インキュベーターマネージャーだとか、ほかの世界では結構あると思うので、不確実性があるようなものを便益としてカウントしましょうというのであれば、その管理主体の仕組みを考えておかないと完結しないかなと思います。

すみません、ちょっと抽象的な表現だったかもしれませんがけれども、このままいくと、コントロールできないものは計算に入れられないので、そこはやっぱり便益としてカウントできないんじゃないかという話に、最終的になってしまうと非常にもったいないので、そういうコメントをさせていただきました。

事務局　今お話しの前者のほうの、32ページの切り方のところと、それから27ページでポンチ絵をかいたものの気持ちは、先ほど減価償却のお話が、I 専門委員がいらっしゃる前にありまして、やっぱり公共交通の事業体からすると、減価償却費って結構大きいんですね。それで、できるだけ公設民営型で、公の部分を増やすことによって運営の部

分がうまく回るようにできないかというのが27ページの気持ちで、このときは、どう運営で効率的にきっちりやれるかということを押さえなきゃいけないんですけども、それを見た上で、そこまで公として負担するかどうかということが、ある意味では公側の判断で、ただしそれは、公益を上回ってまでというのはなかなか市民理解が得られないのでという気持ちで、32ページの建設費と運営費というところは、そういう観点からのやりとりが可能ではないかという気持ちをちょっと持っているんですけども、その辺は、素人の考えかもしれないので、ぜひご教示いただければと思っております。

I 専門委員 実際にお金を調達するとすると、ライフサイクルコストで、100億なら100億かかるとしたら、それが何であれ、別にどうでもよくて、要するに100億を集めてくる。そうすると、その100億の何がしかを投資する人にとっては、総便益が幾らかが非常に重要であって、それがどういうところへ出てくるかって、あまり関係ないわけですね。だから、総便益対総費用の資金調達の問題であって、建設費がこれだけあるから、建設費はだれそれにとか運営費はだれそれにとというようなことではないんじゃないかなというふうに、反対側から考えていったほうが個別の解は出てくるんじゃないかなと。そういう枠組みをぴしぴしと決めておくと、必ずそれに当てはまらないものが山ほど出てくるので、従来型の隘路に入ってしまうという懸念があるから、反対側からいくと、リスクとリターンというのが非常に重要になってくるという意味です。

事務局 はい、わかりました。

F 専門委員 I 専門委員のおっしゃるのはそのとおりで、事業費の調達という面から見て、それで事業が成り立つかということから見ると、まさにおっしゃるとおりですね。そうだと思いますが、なぜこういう分け方をしているかということ、そもそも論として、政策としてどこまで公的に負担するか、だれが支払うんだというのがあり得るわけですね。おっしゃるような、どんなお金も、別に書いてあるわけじゃないですから、これはこの税金だとかって、そういう面と、それから、やっぱりこれは税金でここまでやりましょうとか、あるいは皆さん利用者どこまで負担してもらいましょうという議論がある。そういう政策論のほうから切ると、こういう切り方でやるととても議論しやすいんですね。それが、さっきちょっと申し上げただけけれども、経済的に言うと資本費と運営費、もっとかたい言葉で言うと、限界費用と平均費用みたいな概念、これが分解できて、それと政策論がマッチングするものですから、通常こういうやり方をやります。

だから、右から見るか、左から見るかの問題で、まさに資金調達という面から見れば、

I 専門委員がおっしゃるようなことだと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

私のほうからもちょっと考えて、今までのときに、17ページで公共交通のサービス、要するに今、我々が問題にしている、自動車というのが完全優位な状態の交通手段としてあって、それに対して、これを対抗手段にまでしようとするなら、どこまで助成するかというのは、サービスレベルをどこまで上げなきゃいけないかというところについて、やっぱりもう少し議論しておかないといけないのかなと。要するにサービス頻度が非常にまれなところで、少しぐらい足りるようにしたってあんまり対応してくれないけれども、今度格段に、ここの成功していると称される例は、かなり大胆にサービスレベルを上げて、利用者が利用しやすいレベルまできているのでうまくいっているんじゃないかという気がするので、そこら辺をもう少し、こういう幅ぐらいならいいですよって、公共団体に渡したときに、ガイドラインとしてどれぐらいなんだというのがわかるような、幅でもいいんだけれども、そういうものを渡さないと、考えちゃうんじゃないかと思うんですね。

それからもう一つは、今日は公共交通なんだけれども、バスさえも、走らせてもどうしようもないような低密度なところ、私は茨城県の都計審をやっているものだから、市街化区域の平均人口密度って30人切っているんですね。だから、まともにバスを走らせようって、ほとんどだれも手を出せないようなところになると、そこに公共的な手段が何もなくていいかといったら、やっぱり何かなきゃ困る。そうすると、タクシーなのか何かというときに、もしかしたら、そこに住んでいる地域の住民たちが共同で、自家用車で互助できるようなところもあったっていいじゃないかぐらいのことを言ってあげないと、これを出ていって、ほらバス、遠慮しなくていいからやれといっても、とてもじゃないけれども、バスが走ったってどうってことないわという地域が、関東平野の中でいっぱいあるんだよね。長崎みたいなところってそんなにないからね。

だから、今度の場合そこまで書き込むんですかね。要するに、バスや何かで助けるところはここまでですよというのに対して、それ以下はどうするんだという。今度は、今までの運輸業ではないような状態のものまで許すのか。それは多分、コミュニティバスでも間に合わないと思うんですね。そんなに需要は絶対出てこない。だけど、自分はもう自動車に乗りたくないと思っている人たちが、買い物に行きたい、どこかの病院なり医療施設へ行きたいというのはあって、だれかが一緒に行きましょって、もうちょっと若いのが乗ってくればいいんだけれども、事故を起こしたらどうするんだとかね。それは保険で

やるのか、目をつぶっちゃうのかわからないんですけれども、そういうところはどうするんだというのはここで触れるか触れないか、もう一回あるというから、その整理をしておいてもらうとかがかと。

G臨時委員　おそらく公共交通とは何ぞやという議論にかなり近くて、大変難しいんですけども、どうするか、議論の幅をどこにするのかを決めていただければいいと思うんですけどもね。

委員長　せっかく審議官がいるから、そういうことまで触れてもらうと。

審議官　次回またいろいろご議論願うことになろうと思いますが、先ほどの、どの程度公的支援をするかというので、一番わかりやすいのは新幹線で、JRが受益の範囲でしかリース料を払わない。つまり必ずもうかるというふうにして、もっと言いますと、新幹線ですと、社会的にこれが要るかどうかという判断をまずやりますね。要りますとなって、運営するのはJRだ。かつての国鉄の反省から、赤字を出さないようにしよう。すると施設自体は鉄道・運輸機構が持って、それに対して、JRがこれを借りてリース料を払う。そのリース料でもって調整するわけですね。そのときJRは赤字にならない。受益の範囲でしか払いませんよと。となりますと、残額は公的負担ですから、国と自治体が基本的には折半しながら払う。

同じような考え方をもっと民鉄に利用できないかというので、いろいろやっております、例えば千葉ニューから成田に突っ込むBルートというやつがありますね。京成が実際運営しますけれども、リース料をどうするのか。下物は第三セクターでつくりますから、これも、基本的には京成がそれによって赤字を出さないように、そのためにはどうしていくか、だんだんそういうふうなところへ議論が進展してきているので、その辺はまた考えていただければと思います。

それから、公的、つまり行政以外の方にどう負担させるかというのは、先ほど出ましたニュータウンのように、大規模に面的に開発するところは非常に楽なんです、大概が既存市街地につくる。理論的にはできても、なかなか利用者を説得できない。地価が上がるのは当たり前なので、そうすると固定資産税も上がる。結局は行政がその後の増収になるわけだから、行政サイドが一括して必要な補助をしていこうというのが今までの議論で、大昔は、御堂筋線のとくに、駅勢圏ごとに地主から金を巻き上げたという例がありますが、この辺も何かいい方法はないのかなという気がしております。

あと1点だけ、これは簡単なので。市バスですけれども、民間がやっているのと公営が

やっているのがあって、公営の場合は真っ赤っかという状況です。民間バス会社はかなり赤字になっているというのは、黒字が結構ありますが、これは多分、ある程度以上の規模の町で、理由としては非常に簡単で、1つは、人件費が大体8割ですから、そうすると、60過ぎた方を再雇用して、どんどん人件費を下げられた。2つ目は、路線のルート自体を、きちっとトリップ、ODを見ながら再編していく。3つ目は、都市部と田舎部というのは、昔は同じ会社でやっていたんですが、これを完全に分社化していく。したがって田舎のほうはどうしても赤字になるんですが、都市部のほうは逆に結構黒字になる。結局、最近のように、株主利益といいますか、株主からがんがん言われるようになりますと、そういうふうにしていく。

一方、都市バスもかなり市の交通局が担っていますが、これはすべてその逆でありまして、人件費が高い。合理化ができない。それから路線の見直しといっても、大体市議員さんがおれのところをどうするんだというのを、非常に薄く広い路線があります。それから、分社化といいますか、これは部分的には民間バスに委託していますけれども、基本的には分社化はしていない。この辺が大きな原因なので、多分ここはどの都市もみんな気がついているので、かなり大胆な施策をこれから打ち出すんじゃないかなと思っております。以上でございます。

委員長　　どうもありがとうございました。

F 専門委員　さっき委員長がおっしゃった、実は私自身が両方やっているの、やっぱりこういう発言をしなきゃいけないと思うんですけども、公共交通のほうでも、委員長おっしゃったように、例えば過疎地域を含めて、バス交通をどういうふうにするかというような議論をしていて、例えばバスとタクシーのあいこのこみみたいなものを許すといいですか、そういうものを普及させることによってモビリティを確保しようとか、あるいは、さらにタクシーと自家用車のあいこのこみみたいな、今NPOのやつなんか出てきていますけれども、そういうものも充実しようとかって、そういう議論を一方でやっているの、おそらく都市側の議論としては、そういうものとあまり矛盾しない形で記述されればそれでいいんだと思うんですね。細かい議論はそっちでまたやりたいと思います。

委員長　　大体予定の時間が来たので、この議論はこれぐらいにしようと思うんですけども、その他というのは何かありますか。

事務局　　次回以降の委員会の日程でございます。お手元の一番後ろのところに資料をお配りしておりますので、ごらんいただければと思います。よろしいでしょうか。

皆様からご都合をお伺いいたしまして、一番多くの委員にご出席いただけるということで、年明けに、第8回を2月1日木曜日の午前10時から、そして第9回を3月16日の午後13時30分から開催させていただく予定としております。お忙しい中、大変恐縮でございますが、ご出席方よろしく願いいたします。

なお、正式な開催通知につきましては、後日郵送させていただきたいと思っております。

また、第3回の現地視察でございますけれども、先日ご連絡させていただきましたとおり、3月22日、23日を予定しております。行き先等の詳細はこれから調整させていただきますけれども、こちらにつきましてもよろしく願いいたします。以上でございます。

委員長　ほかに、重ねてご意見はありませんか。

なければ、これで今日の会を閉会したいと思います。長時間どうもありがとうございました。

【開　　会】