

交通政策審議会第1回地域公共交通部会 における主な意見

1 検討の進め方について

- 地域には三大都市圏から地方の過疎地域まであり、一緒に議論できないので、議論の対象を明確にすべきである。
- 地域の取組み、支援をいくつかに分類し、その分類に基づいて検討をすすめてはどうか。そのときにサプライサイド、デマンドサイドの議論があり、サプライサイドにはハードからソフト、デマンドサイドにもシステムのものからコミュニケーション的なものまである。まず、それらをまとめた上で、施策、資源配布を検討していくべき。
- 現状分析から対応を検討するのか、ある程度将来を展望して対応を議論するのか整理する必要がある。

2 検討課題等

- 必要な人材・データが地方公共団体には不足している。公共交通が厳しい地域はパーソントリップ調査などの対象外。地域が使えるデータの収集、ノウハウ蓄積をどうするかが問題。都道府県も同様。運輸局・整備局も細々した問題にまで対応するのは無理。公共交通に関する技術・情報を蓄積する「地域公共交通センター」のようなものがあれば良い。コンサルが技術を磨いて各地域で活躍するのも良い。
- BRTは定義があいまいなところがあり、都市の束になっているバス路線の機能をあげるというメニューがあればよい。自治体は交通のプロデューサーであり、多面的支援をしてあげる必要がある。交通だけの議論で閉じるのではなく、まちづくり、中心市街地との連携が必要。結節点对策は、事業者が取り組んでいるという仕組みのままでいいのか、事業者が原因でとまっている事例もあるというところまで踏み込んで議論する必要がある。ピーチライナーの廃止を受けて、郊外地域の交通についても議論したい。
- 技術革新に伴い従来の考え方も変わる。ICカードの導入などはその事例。交通系では、移動時間は損失でしかないが、電子マネー、ポイントまでつなげていくと、必ずしも時間価値がマイナスでないということも起こる。従って、IC化等技術革新の視点が必要。
- 地域によりいろいろな状況、いろいろなメニューがある。1つのいい事例が別の地域にとっていいとは限らない。有名な事例に自治体がとびつき、うまくいかないというケースが目立つ。施策メニューは絞り込むのではなく、様々なメニューの提示が必要。
- 利用していない人に利用してもらうという観点が重要。市民をどう巻き込むか、支える人をどう育てていくかが公共交通活性化のためには必要。
- 公共交通は長期的に減少傾向をたどり、どんどん路線が廃止されている。危機意識を持って、公共交通優先（トランジットファースト）という考え方が必要。

- 車両技術、システム技術を真剣に考える組織が必要。低コストと安全は二律背反ではない。新技術の導入による低コスト化を。モード間にまたがる技術に対する取組が重要。製造技術面での情報蓄積も必要。
- 個別施策の集合と、一般化の融合が難しい。ただの事例集にならないよう留意する必要。低密度地域における公共交通のあり方をどう考えていくか、利用者にもっと協力してもらって、新しい公共交通のシステムをつくっていくことが必要ということではないか。
- 利用可能な公共交通サービスに関する情報発信・広報が重要。
- 自動車メーカーは莫大なお金をかけて国民とコミュニケーションを続けてきた一方で、公共交通の方はそういう手を打ってこなかった。コミュニケーション、情報提供に大きな力を注いでいく必要がある。さらにコミュニケーションだけでなく技術革新と密接、有機的なタッグを組みながら自動車依存化と戦っていく必要がある。
- 自動車を使って何の支障もない地域はそれで良い。それが出来ない人に対し手段を提供して豊かな生活を送ることが目的であり、公共交通を維持すること自体が目的ではない。交通手段がなければ何が出来なかったか等のデータも必要。地域にとって真に何が必要か、利用者の側からのアプローチが重要。
- 日本の補助制度は競争的のものが入ってきたが、もっと競争的、提案的なものとしてはどうか、自治体相互で学ぶような仕組みがあってもいいのではないか。補助制度が技術開発と実際のところが切れた格好になっている。規制緩和の方向ですすめられてきたが、メキシコなどでは、民営化されたバスが公営に戻ったりしており、そのように変わる制度を作るべきではないか。部分市場を守るために全体のほうが非効率になっている。新交通の基準は鉄道と道路の構造をあわせて大変過大な設計になっている。地域の問題から考えたときにこの国のやり方とか制度を変える余地を検討すべき。
- サービス間、技術間のニッチがうまく行かないと問題解決が困難となるので、ニッチの視点が重要。新しい局面、技術をうまくとりこめるような土台、制度的なインフラをつくるのが今回の部会の一番の目的。組織の作り方、技術を蓄積するナレッジマネジメントを制度的にできるようにしたり、そういうものに支援をすることが必要。また、そういう組織をどうやって誰がつくるかというインセンティブが重要。補助についても、交付金、提案型等昔の補助金と比べるとソフト面の技術革新が行われてきているが、公共交通の中でどう応用できるか検討する必要がある。アウトカムをどうするか、要素をうまく活性化できるような、要素を組み合わせできるような組織の議論をしてはどうか。
- 交通モード間の協調がこれからは重要。新交通のシステム計画のときに駐車場、駐輪場を考えなかった。端末はどうするのか、全体としてドア・トゥ・ドアの交通サービスをどうするか意識が重要。
- NPOのボランティア輸送は、財政基盤の確立が重要。今はノンプロフィットという考えだと思うが、プロフィットが私的に使われないようにした上で若干のプロフィットを認めるという考えもある。うまくいけば、ビジネスとしてやってもいい。そういう可能性を探ることも必要。
- 公共交通の活性化、自動車との共生を目指しながら、共生の社会の中でモーダルシフトの議論は避けて通れない、共生の社会の中でのモーダルシフトのあり方をまとめることが必要。