

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第3回）

平成18年11月14日（火）

【交通計画課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会交通体系分科会第3回地域公共交通部会を開催したいと思います。局長のほう、所用でお願いしておりますが、始めさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、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。

本日は、佐藤委員、河端委員、高橋委員、中村委員、兵藤委員が所用のためご欠席とのご連絡をいただいております。また、本日オブザーバーとして金沢市の武村都市政策局長様にご出席をいただいております。

本日、審議のご参考にしていただくために、事業者の方からご意見を伺うというのを予定させていただいております。私のほうからご紹介させていただきます。四国旅客鉄道株式会社常務取締役の半井様でございます。

【半井常務取締役】 半井でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 社団法人民営鉄道協会地方交通委員会副委員長で、富山地方鉄道株式会社代表取締役の桑名様でございます。

【桑名副委員長】 桑名でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 社団法人日本バス協会副会長で、北陸鉄道株式会社相談役、石川県バス協会会長の徳舩様でございます。

【徳舩副会長】 徳舩でございます。よろしくお願いいたします。

【交通計画課長】 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たいと思っております。資料のほうは配席図、委員名簿、議事次第、資料1、資料2、資料3、それから、本日ご出席いただいております四国旅客鉄道株式会社、社団法人民営鉄道協会、社団法人日本バス協会の資料でございます。不備な点等がございましたら事務局までお知らせいただければと思います。

では、ここからの進行は森地部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、私がこれから議事進行を務めさせていただきます。

本日は、まず部会における議論の参考とさせていただくために、交通事業者の皆様にご意見を伺った後、議事に入りたいと考えております。半井常務取締役、桑名副委員長、徳舩副会長の順に、それぞれ10分程度でご意見をちょうだいし、その後30分間質疑応答を設けたいと思います。

それでは、まず、半井常務取締役、よろしくお願いいたします。

【半井常務取締役】 どうも、改めまして、JR四国の半井でございます。きょうは貴重なお時間をいただきまして、四国の状況を聞いていただけるということでございます。こういう機会を設けていただきましたことを厚く御礼申し上げます。

資料といたしましては「四国地域における鉄道等の活性化について」というタイトルをつけさせていただいておりますけれども、主に現在の四国並びにJR四国の状況、あと活性化と言いましても、今後こういうことをやっていきたいというあたりのことを、特に都市圏のあたりを中心に説明させていただきたいと思っております。

まず最初に、当社を取り巻く環境と現状というところで、四国の人口分布等をつけてございます。上のほうの図の右下をごらんいただきますと、四国の人口が入ってございます。平成17年10月に国調で調査のデータが出てございますが、ついに四国も410万人を切ったという状況でございます。四国の場合は、平成に入ってずっと人口が減少傾向ということでございます。人口の分布をごらんいただきますと、我が社の路線に沿って各都市の人口を入れてございます。

一番大きいのが松山市の50万、その次が高松の40万強。これも最近の市町村合併によって、初めて四国で50万都市ができたという状況でございます。あとは10万都市が大体瀬戸内側、高松から松山に沿って4市、丸亀、新居浜、西条、今治と続いていると。こういう状況でございますので、当初の収入源というの、このいわゆる予讃線と申しているんですが、この路線で半分以上をもうけているという状況でございます。

また、丸印、色分けしておりますが、だいたい色が人口が増えているところ。これは一目瞭然でございますが、やっぱり4県都に人が集中しているということで、その意味では大分人の流動といいますが、トリップ距離が短くなってきているという状況でございます。

次に、人口の構成がどうなっているかというのが下の図でございます。これも一目瞭然のことでございますが、よく言われておりますように、四国は高齢化では全国の10年先を行っているということでございまして、大体人口の4分の1の方は65歳以上という状況でございます。特に、高知あたりはもう4分の1を超えているという状況でございます。

高齢化というのは必ずしも当社にとっては厳しいということではございません。むしろ、高齢化の方々、車の運転がしづらくなった方々にいかにご利用いただくかというのが、今後の当社の大きな課題になるだろうということでございます。

一方で、顕著にデータはございませんが、やはり高齢化が進むと、当然少子化というのも、今後さらに全国以上に進んでくるんだろうということでございます。

次のページが、当社の状況を言う前に、ほかのモードのインフラがどうなっているかというのを申し上げます。62年の4月時点というのを挙げてございます。これは、ご存じのように会社の設立が62年4月、この時点では、まだ島内は高速道路、わずか11キロしかなかった。その下が18年4月現在ということで、本四三架橋ができました。また、高速道路、島内もこのように完成してまいったと。主に、先ほどの人口分布でもごらんいただいたらおわかりのように、主要の都市間は高速道路で結ばれた。また、飛行場も、徳島を除いて2,500メートル化が進んでいるということでございます。

一方で、当社の状況というのが次のページでございます。私ども、路線としては9路線、855キロございます。この中で下の表をごらんいただきますと、電化というのが出ています。電化率が27.5ということで、全国平均の約半分、複線化も約6%、これも5分の1ぐらいという状況で、電化並びに複線化している区間というのは上に書いたとおりでございます。62年に比べて、その後、高速化、電化を進めてきたわけでございますけれども、まだまだ輸送基盤としては脆弱な状態と。

こういう状況の中で、輸送密度は全区間で申し上げますと、約4,900人という状況でございます。輸送密度4,000人を切っている路線というか、区間が全体の6割を占めているという状況でございます。その下に収入が入ってございますが、その前に、次のページをごらんいただきますと、JRになってから、先ほど輸送基盤が脆弱だと言いつつ、どういう取り組みをしてきたか。特に高速化等をやってきたわけでございますが、その辺のお話を申し上げたいということでございます。

ここに書いて、吹き出しで挙げておりますように、基本的には全路線高速化を進めた。並びに、電化につきましても、会社発足当時は高松から予讃線で観音寺、多度津から琴平、この区間しか電化になっていなかったわけでございますが、観音寺から松山を超えて伊予市まで、この辺の電化を平成5年までにやってきております。そのほか、各路線で高速化をやったと。

高速化をやるに当たりましてどういうことをやったかということ、1つは車両側でござい

ます。特急車両については振り子を入れてトップスピードを上げるとともに、曲線の通過速度も上げていったと。あるいは、ローカルは基本的に性能をアップしたと。地上設備の作業等の電化、高速化に当たっては軌道強化といいましてレールを重くするとか、PC化を行う、あるいは曲線改良でカント改良をやる、高速分岐器を入れる、駅の通過速度を上げるために一線スルー化をすると、こういうことをやって高速化を進めてきたということでございます。

その結果がその下の数字でございます。62年4月時点では100キロを超える区間というのが22%でございましたが、現在は一部の区間を除いて85%は100キロを超える速度、これは最高速度でございますけれども、それに設定しているということでございます。こういうふうな他の競争関係、あるいは当社の努力の結果、3ページにお戻りいただきまして、運輸収入がどうなっているかというのをご説明したいと思います。

左が高いほうの数字、紫色が定期外、黄色が定期をあらわしてございます。まず、定期のほうをごらんいただきますと、それほど大きな動きはないと。おかげさまで、ここ16年、17年あたりはほぼ下げどまり感が出てきたのかなと。この辺は後ほど詳しく申し上げますが、都市部の通勤に特急をご利用いただくということで、ラッシュタイムにも特急を走らせています。そういうことで通勤距離も伸びてきてございますし、単価も上がってきております。そういう面で収入が安定してきていると。

一方、普通収入のほうでございますが、この推移を若干申し上げますと、62年が227億でございました。63年、これは瀬戸大橋が完成いたしまして、それまで連絡船で岡山をつないでいたんですが、直で列車で岡山まで入ると、この効果が出まして、いきなり312億まで増えております。その後、平成5年まではまだ島内の高速道路も未整備状態と、当社も先ほど申し上げましたように高速化、電化を進めたということで、高水準で推移したわけでございます。

平成6年、平成7年1月に阪神大震災が起こりまして、この間、3カ月ほど山陽新幹線がとまっております。当社の場合、右側に書いてありますが、島外との行き来をするお客様からいただく収入というのが半分近くを占めている関係で、新幹線がとまることによってかなり収入が落ちてきたと。その後、若干回復いたしまして、平成8年には1度運賃改定をやらせていただいております。しかし、それがピーク、1つのサミットといたしまして、それ以降、残念ながら右肩下がりになると。これは、1つは、平成10年に明石が抜けました。平成12年には、先ほど申し上げたような高速道路が整備されたと。それらに伴

って高速バスが抜けてきたという状況で、現在に至っているということでございます。

しかしながら、16年から17年などをごらんいただくと、ここへ来て若干下げどまり感が出てきたのかなど。あるいは、18年度上期を見てみますと、对本州は前年を上回り出したという状況になってきております。そういうことで、ほぼ他の競合交通機関との競争条件が見えてきて、あるいは景気も若干回復し、島外については大分安定してきた。しかしながら、先ほど申し上げたように、人口が減る中で島内完結の輸送というのはまだ下げどまっていない。これをいかに下げどめていくかというのが、当初の大きな課題になっているということでございます。

4ページは先ほどご説明いたしましたので、次、5ページでございます。ちょっと長くなりつつございますので、早めたいと思います。先ほど申したような条件の中で、私ども、対大阪というのが1つの大きな目玉の輸送になっております。最近の他の交通機関との競合条件、並びにシェアがどうなっているかというのを、若干かいつまんでご説明したいと思います。

上の図のブルーの箱でくくったところをごらんいただきたいんですが、高松から大阪というのをごらんいただきたいと思います。鉄道では1時間55分、6,400円、高速バスが3時間15分、3,200円と。時間的には、鉄道のほうが約1時間強まさせているわけですが、金額はちょうど半分という状況の中で、下のグラフ、香川県のところをごらんいただきたいと思います。徐々にバスが伸びてまいりまして、今はバスが鉄道を若干上回ったと。18年も大体これぐらいの推移かなと。ここも大分安定はしてきたのかなと。

一方で、松山 - 大阪をごらんいただきたいと思うんですが、松山も競合条件はごらんいただければわかると思いますが、高速バスで5時間かかるわけですが、下のグラフでごらんいただくとわかるように、愛媛県のところをごらんいただくと、高速バスが徐々に増えてきていると。これは、私どもだけではなくて、飛行機からも転移しているというのがごらんいただけるかと。

また、高知のほうをごらんいただきたいと思います。高知も松山と同じような条件なんですが、ここはちょっとまた特異なところがございまして、私どもが結果としてあまりとられていない。飛行機からバスがかなりとってきているという特異なことでございます。これは実は、飛行機が例のボンバルディアが使用されておりまして、ちょっと故障等で定時性に欠けたというのもあるようでございます。こういう状態だということでございます。

しかしながら、先ほど言いましたように、对本州については、この辺のシェアで大分固

まってきているということでございます。私どもも平成15年にのぞみ増発ができたときにダイヤ改正をいたしまして、特記商品をつくったり、テレビコマーシャルもかなり打ったということもきいてきて、この結果になっているということだと思います。

次、そういう条件の中で、今後どう考えるかということでございます。時間が押してまいりましたので、都市間輸送については、これはあれかもわかりませんので若干割愛させていただきます。今後、私ども、高速化をやってきたんですが、これ以上輸送改善をやるということになると、かなりお金がかかる。こういうプロジェクトはあるんですが、かなりお金がかかって、単独でやるのは非常に辛い状況になっているというのが実態でございます。

実は、最後は、先ほどのバスとの競争の中で、何とかフリーゲージを入れたいというのが7ページに入っておりますが、これもごらんいただきたいと。

きょうの主眼であります、次に、地方都市圏における利便性向上策ということで、都市圏輸送の状況、あるいは、今後どういうことをやりたいかというのを若干申し上げたいんですが、4県における旅客流動、県ごとにまとめております。これをごらんいただくと各県とも減少傾向だと。定期、特に普通の場合は減少傾向。これは先ほど言いましたように、人口減とか、少子高齢化、あるいはマイカー化が進んできているわけなんです、当然高速道路の整備もきいておりますし、それに伴って、実は高速道路だけでなく、インターができて、その付近にバイパスができると、あるいはその周辺が再開発される。それに伴って事業所とか、大型のショッピングセンターが郊外に出ていくと。

こうすることで、鉄道から離れたところはかなり市のコアができつつあると、そういうことで、全体の鉄道の輸送量は落ちているということでございます。しかしながら、これも全体の傾向としては、先ほど言いましたように若干定期は回復してきているというところはございます。

県別に見ますと、香川県、これはボリュームが最大でございます。複線区間もあって、本数も最大入れているところでございますが、残念ながら、今のところ、右肩下がりの傾向と。おもしろいのが愛媛県でございます。愛媛県は定期以外はかなり落ちてきたわけでございます。特に最近松山以南に高速道路が抜けてきて、そちらは車を使って松山に入るお客様が増えているというのもございます。

一方で、定期は安定してきたと。特に平成15年ぐらいから回復基調になっております。これは、愛媛県さんあたりにもかなり協力していただいております。庁舎の統廃合に伴っ

て通勤距離も延びたと。それに伴って、特急通勤も認めていただけるという状況が出てきております。そういうことで回復基調と。徳島は後ほど申し上げます。高知についても、同じように若干、特に定期は下げどまりつつあります。これは、土佐くろしお鉄道さんがなはり線というのをつくりまして、鉄道利用でうちに乗り入れてきているんですが、高知まで入ってこられるということで、この辺で増えているということでございます。

そういう状況の中で、この都市圏輸送をどうするかということが当社の課題になっていると。先ほど言いました、収入の半分近くを島内で賄っている会社といたしましては、この都市圏輸送を今後どうするのかというのが課題になっておりまして、今徳島県さんあたりと都市圏輸送をどうするかという勉強をしております。この勉強の内容を若干ご紹介させていただきたいと。

考え方といたしましては、やはり車に勝てないところというのはドア・ツー・ドアの弱さ、特に従来の駅というのは、バスでも、あるいは特にマイカーでも入りにくい。その辺をパーク・アンド・ライド等で整備して、都市部には列車に乗って入っていただくという政策を、今後考えたいと思っている中身でございます。

その内容でございますが、まず、その前に、徳島都市圏の全体流動というのを申し上げます。徳島市の特徴は、当社が3方向からお客様を集めてきているわけなんです、私鉄はございません。バス網は徳島市内、かなり発達している。一方で、マイカー化がかなり進んでいるということでございます。おのおの駅ごとに人口と駅生人口、並びに、例えば右下の阿南市というのがございます。阿南市と徳島市の全トリップ数のうち鉄道がどれぐらいかというのを出したものなんです、出ている駅は大体20キロ圏域と見ていただければいいと思いますが、どの主要都市からでも多くて10%ぐらい、少ないところは3%ぐらいの状況と。ほとんどがマイカーでご利用になっているという状況で、今、徳島市内はラッシュタイムは非常に混雑している状況。慢性的に混雑している。これを何とかして緩和できないかという話を勉強しているということでございます。

次のページが、先ほど飛ばしましたが、徳島駅の乗降人員の推移を出したものでございます。徳島というのは、人口のわりには、先ほども言いましたが、私鉄がないものですが、従来JRのご利用が多かったわけですが、ここのところずっと減少していると。若干16、17、定期は盛り返していますが、これ、やはり特急通勤を促進していると。特に特急のダイヤ並びに停車駅を見直してご利用いただいているということで、下げどまり感が出ている状況でございます。

一方で、これはちょっとデータが古いんですが、ご利用のお客様から見て、公共交通がどんな問題点があるんだと。何で乗らないのかという調査をしたデータがございます。やはり、どの方向からでも列車は本数が少ない。あるいは駐車場とか、駐輪場の整備が悪い、乗り継ぎが不便だというご意見をいただいております、これを何とか解決できないかということで、今次のようなプランを練っているというのをご紹介させていただきます。

時間短縮とか、運行本数の増加が必要になるわけなんです、残念ながら徳島付近は全部単線非電化でございます。単線なものですから、列車本数も入れられない。あるいは、行き違いの待ち時分が多いということで、どうしても時間短縮ができない。阿南からですと、わずか25キロしかないんですが、50分ぐらいかかってしまうという状況でございます。そういうところに行き違い設備をつくる。特に駅間、この付近、長いところがございます。そういうところに行き違い設備のある新駅をつくりたい。あわせて、そこにパーク・アンド・ライドの駐車場を整備して、そこでお客様に車から乗りかえていただいて、都市部に入っていただきたいということでございます。

何で現在の駅でやらないかという、従来の駅付近にはもう土地がなくて、民家が建っているわけございまして、やはり駅間の中間部でそういうのをやるほうが早いし、工事も進めやすい。そういうことで、今、県さんとそういう勉強をやっているところでございます。いずれにしても、こういうことで、都市部の交通混雑を緩和する。それで行き違い等を整備することでお客様のニーズでございます本数を増やし、時間短縮を図っていく。こういうことをやっていくことが、今後、公共交通として重要なだろうと。

並びに、郊外部では路線バス等との連携というのも重要になってくるだろうということでございます。

前段が長くなり過ぎまして、後段、はしよることになって申しわけございません。とりあえず時間も参りましたので、この辺で失礼させていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

続きまして、桑名副委員長、よろしくお願いたします。

【桑名副委員長】 日本民営鉄道協会地方交通委員会副委員長の桑名でございます。貴重な時間と機会をちょうだいいたしまして、まことにありがとうございます。地方民鉄の現状と課題につきまして、私から発言させていただきます。

お手元の「地方民鉄の現状と課題について」の1ページをごらん願いたいと存じます。協会加盟の鉄道事業者は71社でございます。このうち16社が大手民鉄でございまして、

残る55社が私自身が携わっております富山地方鉄道を含め地方民鉄でございます。一覧表は55社の営業キロと輸送密度をあらわしております。右の表の側に記載しております上から3行目が、私の所属します富山地方鉄道、これは営業キロにつきましては、地方民鉄で一番長いわけでございますけれども、逆に輸送密度は1,600と、これはまた極めて低く、大変苦戦しているわけでございます。

本日は、輸送密度の高い大都市高速鉄道7社を除きまして、地方旅客鉄道48社を中心に、地方民鉄に関しご説明申し上げたいと存じます。まず、現状から説明申し上げますが、輸送人員につきましては2ページをごらん願います。過去30年あまりの長期のスパンで見ますと、沿線人口の減少やモータリゼーションの進展、また、これに伴う郊外大型店の進展と駅前商店街の衰退、さらには少子高齢化などによりまして、地方旅客鉄道全体で約6割の水準にまで減少しております。これは48年を100として見ております。

とりわけ輸送密度8,000人未満の地方民鉄では5割弱の水準に、また、4,000人未満の地方民鉄に限定しますと、3割台の水準という、全体の落ち込みよりさらに大きい減少になっております。

3ページをごらん願います。このような輸送人員の大幅な減少は、一方では、表4に記載しておりますように、各種の増収対策、増客対策、経営の合理化を各班にわたって講じてはきておりますけれども、当然のことながら鉄道収支を直撃いたしております。表5のとおり、とりわけ輸送密度の低い8,000人未満の地方民鉄におきましては、慢性的な赤字が継続しているという大変厳しい経営環境に置かれております。各種の経営努力を行ってはきておりますが、鉄道施設の維持、保守から車両の運行まで、鉄道収入では賅うことができないという状況になっております。

しかしながら、地方民鉄では、5ページに記載しておりますように、地域住民の日常生活を送る上では不可欠な輸送機関であります。また、定時性や速達性、荒天時における運行の安定性の面から見ましても、地域住民が安心し、利用できる交通手段でもあります。

また、一方で、地方民鉄は地域の生活維持装置であるとともに、その駅は地域のコアであります。シンボルともなっている大切なインフラでもあります。仮にこのような鉄道が閉鎖されますと、地域のコアの消滅はもとより、沿線地域の崩壊にもつながるおそれもあります。これらに加えて、地方民鉄はより公益的な地域の活性化を図るための観光振興の観点からも、また、国が推し進めておられますビジット・ジャパン政策に呼応いたしましても、観光客を引きつけるためにも、地方の鉄道は大変重要なツールでもあります。

さらに、中央と地方の格差が広がっているとされています。昨今、その対策のため地方民鉄は大変重要な存在意義を有するものと考えております。こういった点については、国においてはさらにご理解をお願いいたしたいと思っておりますが、一方で、このような理解のもと、地方自治体においても地方民鉄の役割にかんがみ、鉄道事業者と連携し、各地域の実情に応じまして路線の維持・活性化について十分ご検討を行っていただきたいと考えております。鉄道事業者といたしましては、このようなご検討をお願いしたいと存じておりますが、一方では、先ほど述べましたように、現在その経営基盤は極めて脆弱なため、自力では鉄道事業を維持するための不可欠な各種投資を行うことも困難な状況にあります。

鉄道は一たん廃止しますと、どんなに悔やんでもその復活は極めて困難であります。このため、これまでも地方民鉄の維持・再生の観点から、国や地域より各種の財政的な援助をしていただいております。その中で鉄道のファンド向上などのため近代化投資に対し、近代化補助制度が設けられ、さらには平成17年度には地域と一体となって再生計画を作成した鉄道事業者に対し、補助対象の追加や補助率のかさ上げなどによって地方鉄道の再生への後押しを図る地方鉄道再生計画事業が創設され、支援をいただいているところでございます。

しかしながら、先ほども申し上げましたように、地方民鉄の地域における重要な役割、その地方民鉄の厳しい経営環境にかんがみまして、その確実な維持・再生を図り、将来につなげていくためには、補助制度について、次の3点を中心にぜひとも改善をお願いしたいと存じます。

4ページの下枠内に記載しておりますが、まず第1点目は、地方民鉄に対する中心的な補助制度であります。近代化補助については、国の予算枠の抜本的な拡充をお願いしたいこと。

2点目は、鉄道施設の維持・管理と車両の運行までを鉄道収入では賄えないという厳しい地方民鉄の経営状況から、鉄道インフラの維持・整備について、実質的な上下分離となる支援制度の創設をお願いしたいのでございます。

3点目でございますが、近代化補助を含む国の鉄道に対する補助制度について、国と地方公共団体との協調補助による場合に、地方公共団体が財政上の理由から所定の補助額を補助しないか、または減額などをすることがございます。鉄道事業者は大変つらい状況になるわけでありますので、この場合にも国の補助ができる弾力的な制度への改善、または地方公共団体が所定額を補助できるよう、国が補てんできる何らかの仕組みの構築をぜひ

ともお願いしたいわけでございます。

ちなみに、私ども会員についてですが、平成17年度で見ますと、地方民鉄における鉄道収支の赤字額は全体で約22億円となっております。仮にこの赤字を補てんし、さらにファンド向上に資する設備投資に対し近代化補助を行っていただくとしますと、その補助合計額は50億円程度の水準になるのではないかと推察されます。地方民鉄の地域における役割の重要性に比べますと、費用対効果という観点からは、このような額で地方民鉄が維持できるのであれば、極めて有意義な予算の使い方と言えるのではないかと存じます。どうかご賢察のほどお願い申し上げたいと存じます。

国及び地方の財政が極めて厳しい状況にあることは十分認識いたしておりますが、以上申し上げましたように、地方民鉄が果たしている重要な役割や、地方民鉄の維持・活性化のための費用対効果につきましても十分ご勘案いただき、必要な財政措置などを含めまして、地方民鉄の維持・活性化についてご検討をお願い申し上げる次第でございます。

4ページ以降、参考資料がついてございますが、具体的に各地方の民鉄が実施しております具体例などを添付してございます。参考資料としてつけてございますので、よろしくお願いいいたします。

以上、私から説明させていただきました。ありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

最後に、徳舛副会長からよろしくお願いいいたします。

【徳舛副会長】 それでは、ご紹介いただいております日本バス協会副会長を仰せつかっておりますが、地方の状況につきまして、北陸鉄道の相談役になっております。そういう中で、定型的な例とは申しませんが、全国に二百数十社散らばっております地方バス会社の1つの例としてご紹介させていただきたいと思っております。どうかよろしくお願いいいたします。

資料のほうでございますが、参考資料の一番最後にございます「北陸鉄道グループ乗り合いバス事業の概要」というところがございます。まず、石川県の一円におきまして、北陸鉄道は以前からバス事業を行っておりますが、会社の生い立ちとしましては、昭和18年10月に各地に散らばっておりました鉄道会社、これを地方交通機関統合の国家的な要請に基づきまして、7社ございました鉄道バス会社を1社の北陸鉄道にまとめたということございまして、立ち上がりの段階では、国鉄さんの主要駅と各地方の都市を結ぶ鉄道線が主体という会社からスタートいたしております。

その後、モータリゼーションの進展に伴いまして鉄道路線を逐次廃止、バス転換をいたしまして、その後も、後ほど申し上げます分社化等を経まして今日に至っております。その中で、会社の概要といたしましては、お手元に資料でつけさせていただいておりますが、特徴といたしましては、鉄道会社とは申せ、バス事業が北陸鉄道、ないしは連結いたしております9社を合わせましても、その収入の約7割を占めているというのが現状でございます。

そのような中で、今お手元の資料につきまして若干説明させていただきたいと思っております。まず、別表の1というのの説明をさせていただきたいと思っております。北陸鉄道グループ乗り合いバスのここ10年間の輸送人員、旅客収入の推移ということでおつけさせていただきます資料でございます。これは、国鉄グループバス会社が輸送人員を平成8年度から17年度までの10年間の状況を示しております。実は、私ども乗り合いバスの輸送人員のピークは昭和43年度でございまして、そのときには約9,700万人の年間輸送人員がございました。その後、モータリゼーションの急速な転換によりまして、平成8年度には、ごらんいただきますように4,678万人ということで、50%以上減少となっていたわけでございます。その後も、年率にいたしまして約3.8%の減少が平成16年度まで続いておりま

す。その結果、平成16年度には3,062万人ということで、9年間で1,610万人、35.5%の利用客の減少になったと。その結果、旅客収入につきましても、減少額が33億3,700万円、33%の減少という結果となっております。その一方、平成17年度におきましては、平成16年度に比較いたしまして、輸送人員で約70万人、2.3%増の3,134万人、旅客収入におきましては2億1,400万円、3.2%増の69億9,900万円となっております。これまでの減少一方から、若干とはいえ増加という結果になっております。

この要因といたしましては、私ども、能登半島のエリアにございます第三セクターで能登鉄道というのがございました。これが昨年の4月に廃止されまして、代替バス輸送という形で切りかえてきております。そのお客様の増加、また、後ほどご説明申し上げます平成17年度から本格供用いたしましたICカードの使い勝手のよさによる誘発効果、また、一部にはガソリン大幅値上げによりましてマイカー使用からバス利用への転換等々、こういった要素が考えられますが、この平成18年度以降も下げどまり傾向という結果につながってくるのかどうか、今しばらく注目してまいりたいと考えております。

その下にございます別表2は、ただいま県下全般、過疎地域も含めました傾向でござんいただきましたんですが、別表2につきましては、金沢市と近郊の市町を中心として運行いたします4社の輸送人員、旅客収入の10年間の推移でございますが、全県の傾向とほぼ同一になっております。

このような状況の中で、次の資料の3番目に入っておりますが、バス事業分社化を軸としました改善ということで、1ページ目の表に戻ってまいりたいと思います。北陸鉄道は石川県下におきまして、西日本JRバスさん、能登島交通さん、小松バスさんという4社とともに乗り合いバス輸送を分担しておりますが、運行エリアといたしましては、ほぼ全県に及ぶ形で推移してまいっております。

ただし、地域別には過疎化が進行いたしまして、昔の表現で恐縮でございますが、乗車密度15人以下の2種路線、あるいは3種路線という赤字路線が増えてまいりまして、それを都市部の黒字路線や貸し切りバスの収益で穴埋めするという、いわゆる内部補助方式が基調となって運営してまいりました。この状況は、利用客減が続き、大きくなるとともに赤字が膨らんでまいりまして、民間企業として長く続けることができないものでございますので、どうすれば地域に乗り合いバスを維持できるのかということについて、自社の検討、また、西日本鉄道さんをはじめ監督官庁等々の多くの方々の教をいただきまして、分社化を進めることといたした次第でございます。

分社化を進めますに当たっての方針といたしましては、分社でのコストを削減しなければいけないということから、管理責任者の一部だけを当社からの出向といたしまして、乗務員は出向させないということでスタートいたしております。これは、手法といたしましては、当初から身分をそちらの会社へ全面的に移行する転籍という手法もあるわけでございますが、これを協議いたしますと、労働組合との交渉に相当時間を要するというので、傷が深くなるのを避けるために、出向させないということにいたしまして、必要な乗務員は現地においての輸送に沿った労働密度に見合う賃金水準といたしまして、現地で採用し、ローコスト化を目指したと。

また、それではなかなか収入が足りなくなりますので、地域の臨時輸送の受注、あるいは地域とお願いいたしまして欠損の補助というものを、地域と一体となって路線の維持、延命に取り組むということで進めさせていただきました。表にございますように、平成2年の3月以降、能登地区、加賀地区ということで、7番にございますところまで進めてまいりました。

しかしながら、分社化を進めてまいりましても、少子化でございますとか、ショッピング施設の郊外化、また、当時の景気低迷の長期化等によりまして、輸送人員の減少はますます深刻になるということで、北陸鉄道自体の収支もますます悪化という状況になってまいりました。その状況改善のために、分社化に加えまして、北陸鉄道グループ全体のバス事業におきまして、平成10年度から12年度の3カ年で50歳代の高年齢、高勤続者を中心に、いわゆる勧奨退職ではございませんが、選択定年制というものを実施いたしまして、全体の約2割強になります250名の応募を受けまして、一時的に退職金負担はかさみしましたものの、以降のコスト削減を図ったわけでございます。

また、継続してまいりました退職金支給率の引き下げによる退職給付債務の縮小というものも進めてまいりましたが、平成12年度末にはそれでは追いつかないということで、給料、賞与の引き下げを実施いたしました。

また、貸し切りバス、乗り合いバスの規制緩和に伴いまして、これまでの社内補助体制の崩壊が発生いたしまして、路線バスの将来展望はますます厳しいということで、国鉄自身の規模も縮小せざるを得ないということで、乗務員の分社会社への出向もやむなきに至り、申しあげましたように、人件費負担の軽減を進めた上で、次の8の措置といたしまして、中心となっておりました金沢地区の中心の輸送をもはや分社会社に移管せざるを得ないという形で、かなりの路線を移譲いたしました。

また、昨年4月には、担当いたしておりました中距離輸送の金沢、奥能登方面の特急、あるいは定期観光バスを関連バス会社に移管するとともに、先ほど申しました能登鉄道の代替バスの運行を、ごらんいただいております能登中央バス、奥能登観光開発が運行することになったわけでございます。このときには、やはり従業員の身分はもはや転籍とせざるを得ないということで、それぞれ、そちらの担当となりました乗務員は転籍の扱いとなっております。

それでは、恐れ入りますが、別添資料といたしましての「金沢オムニバスタウンの推進」という資料がございます。これは、金沢市さんが中心となって進めていただいております金沢オムニバスタウンというものが、バスを中心としたまちづくりの実現というテーマで、平成10年度から5カ年単位で前期、中期、後期ということで、それぞれの方向性を定めて事業展開をされております。

まず第1期、前期の平成10年度から平成14年度におきましては、こちらのパンフレットの中にございます説明を若干はしりながら申し上げてまいりますと、バス交通活性

化のための主な施策といたしまして、市営のコミュニティバスということで、従来大型バスが入れないバス空白地帯に小型ノンステップバスを導入いたしまして、3ルートの運行を開始いたしております。これによりまして住宅地の高齢者の方々が出かけやすくなったという点がございました。運行のほうにつきましては、北陸鉄道が受託させていただいております。

また、先ほど出ておりますようなパーク・アンド・ライドという展開の中で、金沢のKをとりまして、Kパークと略称しておりますが、これはスーパーの駐車場等を契約いたしまして、約200台のスペースを確保し、約150名の方に日々ご利用いただいております。人に優しいバスということで、ノンステップバスを年々計画を立てまして、5年間で35両導入いたしております。このようなことにつきまして、北陸鉄道もそれぞれ優先のテーマといたしまして、金沢市さんとの連携のもと取り組みを進めてまいっております。

中期といたしまして、平成15年度から平成19年度の計画におきましては、一番大きなテーマといたしましては、ICカードの導入とその多機能化による利便性、意欲の向上、これを柱といたしまして、申し上げましたKパークの拡充、また、公共交通優先ということで、PTPS、バス専用レーン、交差点改良等々のバス走行環境の改善を進め、また、継続いたしましてノンステップバスの増大等を展開中でございます。

ノンステップバスにつきましては、平成18年3月末現在で、県下で121両ということで、乗り合いバス全体の比率につきましては19%と、順調に推移しております。ICカードにつきましては、後ほど改めて補足説明させていただきます。

後期、平成20年度から24年度におきましては中期計画での施策をもとに、バスを中心とするまちづくりの実現を図るという計画になっております。

それでは、5番のICカードにつきまして説明を申し上げます。これは、国、地方自治体のご支援をちょうだいいたしまして、平成16年12月から、まず乗り合いバスの現金、回数券にかわるものとしたしまして、金沢地区を中心として供用を開始いたしております。定期券のICカード化につきましては、平成17年3月から乗り合いバス、鉄道で実施いたしております。なお、鉄道での現金、回数券のICカード化は現在、関係機関と協議、検討中でございます。

改めて申し上げるまでもございませんが、ICカード化によりまして利便性の向上、あるいは新たなシステムを作成できる等々の面の効果、または、合理性が生まれまして好評いただいております。金沢都市圏の人口約60万人に対しまして、先月、18年の10月に供

用開始以来、2年足らずで10万枚を発売、順調に普及してきております。

また、このICカードにつきましては、オムニバスタウンの目標に沿った多機能化を図るということで、金沢都市部の商店街の活性化の一助にしたいという金沢市さんの構想もございまして、平成18年度中に商店での販売実績に応じたポイントをつけまして、バス運賃として利用できるシステムを準備、進めております。

次に、まだなじみがないネーミングかもしれませんが、6番にございます、バス利用の増加を目指した活性化の施策の1つといたしまして、金沢バストリガー方式というのを、本年の4月から実証実験に入っております。具体的には金沢大学が郊外にございまして、学生さんの住居がその山麓にあるという形になっております。この間のバスの運賃は通常は170円から200円の区間になっておりますが、これを18年4月から1年間の試行期間ということで、この区間につきましてはすべて100円という運賃に低減して、スタートしております。

その結果、目標の乗車人員が達成できると、また次の1年間も継続して様子を見るということで、このトリガー方式をとったことによりまして、目標がはっきり利用者にも、事業者にとりましても出てまいりますために、試験的な取り組みにこれを適用いたしますことで、新しい施策に比較的積極的にチャレンジしやすくなったということで、我々にとっては、この後も金沢市さんと協議を進めるいい材料ができたのかなと感じさせていただいているところでございます。

7番に参りますが、地方に乗り合いバスを残すためにということで、少なくとも通院や買い物等での高齢者の足として、また、今後も市町の合併化、少子化に伴う学校とともに伴います通学の足としての乗り合いバスを存続する上での障害、あるいは、改善を要する事項といたしましては、言われておりますような、ドア・ツー・ドアですぐれたマイカーというのはますます広がっていく傾向にある。

具体的な例といたしましては、地方では大学に入学された学生さん、あるいは新社会人になると同時に、マイカーの取得をされる方が非常に多い。また、その一方で、運転免許を保有なさっている高齢者の方が増えており、元気なうちはマイカーを利用するという状況にございまして、マイカー利用の増大を抑制する施策が必要ではないかと考えているところでございます。

また、民間事業としての採算性維持の困難という点につきましては、今申してまいりましたような利用客減、並行いたしまして、石川県でも県の単独補助ということで欠損の補

助システムがございませぬ。やはり地方財政の窮迫ということで、非常に今後の制度のあり方が問題になっております。設備につきまして、ノンステップ車等々につきましても補助が出ておりますが、この後の設備補助の減額も懸念されるところでございませぬ。

原油高によりまして軽油、タイヤ等の所要経費が高騰を続けたままということになっております。さらに、私ども乗務員の安全徹底のための教育拡充、体制強化というものに必要な負担というものも、申し上げてまいりましたようなスリム化の中で、まず第一に必要なこととはいえ、負担になっているというのが現状でございませぬ。

法制の改定によりまして環境の変化ということで、申し上げてまいりました規制緩和の進捗によりまして、以前のバス会社ですと収益が期待できた貸し切りバス、また、高速バス、これはツアーバスという形でそれぞれ規制緩和の中で競争激化を招き、その収益で乗り合いバスを支えることができなくなったという状況でございませぬ。この10月からの道路運送法の改定によりまして、地域で乗り合いバス事業者が路線を維持できなくなった場合に、コミュニティバス、あるいはNPOによる運行等の新たな乗り合いバスが導入されることになってまいりましたが、これが並行、あるいは近隣を走っております既存路線への悪影響を懸念いたしております。

また、2007年問題に象徴されますような団塊世代の、私どもにおきましても運転者が大量にございまして、この補充に非常に頭を悩まさなければならないのは、私どもの事業が将来性ある魅力的な事業として評価していただいているかという点につきまして、非常に厳しいのが現状ではないかと。そのような中で、今申しましたような教育体制をさらに拡充しなければいけないという課題がございませぬ。5年間で私どもにいたしますと、約140名の乗務員を確保しなければならない。

【部会長】 質問の時間をとっていただきたいので。

【徳舛副会長】 そうですか、済みません、間もなく終わります。これらの問題点につきまして、事業者一任では極めて困難でございませぬので、地域のインフラということで、地域住民の方、自治体、学識経験者の関係の方々も一体となって検討推進を進めていただきます、地域公共会議の支援をぜひこのような機会を持っていただきましたのと並行いたしまして、今後お願いさせていただきたいと思っております。

大変時間をとりまして申しわけございませぬ。以上、ありがとうございました。

【部会長】 恐縮です。もう3分しか時間が残っていないんですが、ちょっとだけ時間をとらせていただいて、どうぞ、ご質問がございましたら、よろしく願います。

【委員】 徳舛さんにお聞きしたいんですが、分社化の話なんですが、コスト削減のほうの効果で、例えば北陸鉄道のまだ残っている部門の人件費を1とした場合に、一番安い分社化されたところの人件費がどのぐらいの水準になったのかということが1点。

それから、分社化すると、今度はプラスの話で、地元のニーズに合ったいろいろなダイヤ、きめ細かなサービスができて、ひょっとすると、お客さんも少し増えるかもしれないという気も一方でするんですが、その辺のところの効果はいかがなものかと。その2つについて。

【部会長】 先に質問がございましたら、どうぞ。そのほか、いかがでしょう。まとめでお答えいただいたほうがいいかと思います。どうぞ。

【委員】 半井さんに2つお尋ねしたいんですが、1つは、単独でのサービス水準の向上には限界があるとおっしゃいまして、多分、自治体とかいったところとの連携等が必要だろうと考えておられると思いますが、民間事業者としての鉄道事業者がお考えになる地域に必要なサービスというものと、地域の自治体あるいは住民が考えるものとおのずから違ってくるところがあるだろうと思います。その違いというものを踏まえた上で、どのように役割分担をしたらいいのか、事業者はどのように考えておられるのか。これが1点です。

もう一点は、速度であるとか、輸送人員という形での変化はお見せいただいているんですが、利用する側にとってどのような人がどれだけ便利になっているのだろうかというデータというのは、なかなか見受けられない。特にダイヤをどう設定するか、あるいは高速化しても緩急接続がうまくいっていないと、かえって不便になることもあるわけです。そういったものの評価というのをどのようにして見たらいいのかということについて、お尋ねしたいと思います。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 半井さんと桑名さんにお伺いしたいことがございます。私は20年間ぐらい『鉄道ジャーナル』という雑誌でローカルの鉄道のレポートをずっとやっております。ローカルの鉄道はいろいろ見てきているつもりですが、そういう中で非常に強く感じることは、駅の問題なんです。駅というのは、いわば鉄道にとっては利用者を迎える玄関口であり、地域にとっては地域の核となり得る場所でもあり、交通の結節点でもあったり、人が集まってくる場所でもあるわけです。それから、よそから来た人にとっては、非常に大きなランドマークになる場所なんですけれども、そういう、ある意味非常に大切な場所のよ

うに思うんですが、案外駅というものが今まで軽視されてきているんじゃないかという印象を、特にローカルの場合、持っています。

そういう意味で、今後、駅を、特に地域との連携などの面でどう考えていったらいいのが、その辺の事業者さんの立場としてのお考えをお聞かせいただけると、ありがたいと思います。

【部会長】 それでは、この辺でお答えいただきましょうか、半井さんから順番で。

【半井常務取締役】 それでは、今のご質問についてお答えしたいと思います。まず、最初、先生からのご質問。その質問は非常に難しく、どう解釈するかという話なんです。従来は、おっしゃるように地域のニーズと私どものニーズというのは違っていただけがあるかもしれませんが。特にJRになってから、国鉄と違って、一般民間のやることだからと、これは民鉄さんは従来からそうだったんでしょうが、そういう目で見られるということで、非常に私どもとして、お客様の立場でどうかというのもまた難しい評価なんです。やりたいことというのが、なかなか地域の行政の方々と議論できなかったというのは事実でございます。

そういう面で、最初のころは、お客様が求めておられるのは、国鉄時代から比べて本数も増えたよねと、あるいは速くなったねと、こういうのがニーズだろうということで、独自でいろいろやってきたというのが経緯でございます。それで単独でできることというのが、ほぼ限界になったと。それこそ1分短縮するのに、今だと2億、3億かかる時代であります。電化なら1キロ1億、複線化ならキロ10億とか20億、用地代がかかるものですから、そういう時代になって非常に厳しくなりました。

そういうことで、今行政の方々にご協力いただけないかと。ただ、最近状況として変わってきているのは、やはり地球環境という問題、高齢者の足を守るという問題、この辺からの行政のニーズと私どものニーズというのは合ってきているのかなと。もちろん、それは鉄道というだけでなく、バス業者も含めて、公共交通の必要性という目で行政も見ていただいて、いろいろな施策にもお話をいただける。

なおかつ、新駅をつくることによって新しいまちづくり、先ほど申し上げような区画整理をかけて、そこを新しいコミュニティーセンターにする。要するに、従来の駅というのはかなりさびれて、駅前商店街なんて今はもうないわけです。ご高齢のおじいちゃん、おばあちゃんがいるだけ。郊外に商店街ができる。それを駅の近くにつくっていかうと。おそらく、もう少し長い目で見れば、さっき言いましたように四国の場合、人口が減少しま

す。高齢化が進む。税収も当然落ちてくるわけです。コンパクトシティーの道を選んでい
かざるを得ないと。これは、大きな目で言えばそういう話もあるだろうと。

そういうところは交通インフラが整備されたところを中心としてコンパクト化していく
という面も出てきている。その意味では、決して事業者と行政が相反する部分はないので
はないかと。お答えになったかどうかわかりませんが、そういうふうに我々は認識してい
るところはございます。

続けてよろしいですか。ダイヤ設定の評価というのは、非常に私ども、難しゅうござい
ます。ただ、通勤なんかで言いますと、うちは単線なものですから、なかなか本数が入れ
られないんです。ちょっと入ると、例えば松山駅の到着時間が5分違っただけで、もう
通勤に使えなくなるとか、すぐそういうダイレクトな声が聞こえてくるんです。それが聞
こえると、今度、すぐにダイヤ修正しましょうということで5分おくらせたり。その意味
では、数字では落ちてはいるんですが、できるだけニーズにこたえられるようなダイヤ設
定には心がけていると。これは一般論的ではないんですが、現場の中から常にそういう声
が聞こえるものでから、修正で補っているという部分で、私どもはやっております。

最後に、駅の関係でございます。先生がおっしゃったとおりでございまして、私どもも
収入が落ちて経費を削減していかななくてはならない。そういう中で駅には手をつけてい
かないという繰り返しでございまして、ほんとうに汚くなったと。この二、三年、私ども、
何とか収入を下げどめるんだということで、鉄道復権ということで今それを旗印にやって
いるんですが、そういう目で、店舗なものですから、飲食店でも何でも汚い店には来ない
よなということで、今一生懸命リフレッシュをやっています。

ただ、例えば駅はにぎやかにしたらいいなというので、店をつくったからといって、店
が成立するかというと、地方ローカルではそういう店が成立するような駅というのは4県
都しか、逆にないわけです。中間駅はどうするのかということなんですが、例えば言っ
ておりますのは、公民館というか、そういう公共的な集まりの場にお使いいただいても結構
です、そのかわり清掃はお願いしますと。そういうコミュニティの集会の場として、こ
れは無料でもいいわけで、お使いいただいて、そのかわり駅を管理していただくと。これ
はほんとうのローカルの場合の駅というのは、そういう位置づけで地元の方々が集まれる
ような場所にしていきたいというふうに、今やろうと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。桑名さん。

【桑名副委員長】 桑名でございます。駅舎の関係でございますけれども、当社もやは

り駅が古くなり、建てかえの時期も来ているというところがございます。委託駅でございますけれども、そのようなところは、富山から十二、三分に位置する駅でございますけれども、越中船橋という駅がございます。これを村と会社で共同で駅舎をつくりまして、私どもは駅舎を使い、村のほうは公民館と村立図書館、それに軽食を食べられるような施設をつくる。

それでやりましたところ、評判がよろしくて、富山から、あるいは近郷の上市からお見えになるということにぎわっております。普通列車しかとまらなかった駅でございますが、急行以下、全部をとめまして、30分間隔であったものを、現在10分から15分間隔で列車を動かしております。富山から20キロほどの区間でございますけれども、その間の頻度を上げまして、これで3年ほどになるわけですが、30分間隔、20分間隔であったものを、ラッシュ帯は8分から10分間隔、普通でも15分から20分という間隔で運行いたしましたところ、やはりお客さんも利用していただけるようになりまして、この図書館も。

これに村が気をよくしまして、駐車場を無料で提供したわけです。そうしますと、近郷のところから集中してくると。逆に、私どものほうは、遠方から乗る人がそちらまで来て、富山まで出られるということになって、遠方の距離の運賃だけは減少になるんですけども、しかし、それは2,000人ほどの村なんですけれども、従来にも増して近郷から頻度で薄利多売という形になりまして、数も増え、遠方の分を賄っているという例もございません。それで頻度を上げながら喜ばれていると。

【部会長】 それでは、徳舩さん。

【半井常務取締役】 済みません、1点だけご紹介させてください。うちの牟岐線で日和佐という駅がございます。ここで1つやった事例としては、道の駅と連携した従来、駅がありまして、その裏側に薬王寺さんという八十八カ所のお寺があるんですが、ちょうど裏側に国道がありまして、駅の反対側に道の駅をつくっていただいて、跨線橋で結んだ。その駐車場も結構とっていただいて、鉄道のお客様にも駐車場をご利用いただけるという連携も最近やり始めております。

そういう人が集まるもの、今ご紹介がありましたように、うちも駅舎に温泉をつくってもらった事例もございますし、そういう連携というのが今後考え得るのかなとも思っております。済みません。

【徳舩副会長】 それでは、バスのほうのお答えに入らせていただきます。まず、給与

の面でございますが、私ども、地域によりまして若干の差はございますが、大体3割内外、北陸鉄道のと看よりも低い賃金にしている。この特徴といたしましては、北陸鉄道は以前からの年功序列賃金というのがございまして、これが最近はベースアップこそございませんが、やはり高どまりであると。それで、先ほど申しましたように、途中で一たんは下げているんですが、やはり年功序列賃金というものがまだ残っている。ただ、分社社につきましては、基本的には職種別賃金に近い形に持っていっているところが新しい形になっております。

そのような中で、この水準につきましては、立ち上げにつきましては、それだけのニーズがあるうちはよかったんですが、だんだん年々お客様が少なくなるということで、人件費の負担というものも、この後、重荷になってきているというのが現状でございます。賃金につきましては、そのような状況でございますが、それを支えるためにお尋ねのございました地域密着の中でいろいろな営業活動ができるのではないかとご指示でございます。

おっしゃるとおり、私ども、立ち上げの段階では、それぞれ貸し切りバスの事業も関連の乗り合いバスと並行いたしまして各地に設けさせていただきました。そういうところにつきましては、いろいろなイベント等々で輸送を進めさせていただいたわけですが、その後、地域の中で新規参入の、例えばタクシー会社等々が貸し切りバス事業に小型車を持って参入されるということで、現在、石川県では約70事業者がございまして、以前から地域にございましたのは、主要は4社か5社であったわけですが、ここ十数年でそれだけの数になっているという状況でございます。地域に散らばっております。タクシー会社もやはり生き残りをかけてバス事業に入ってこられると。

そうしますと、価格競争、いろいろな面での、私どもにしますとひとり占めにできない事情というものが地域の中にいろいろ出てまいりまして、そちらの面におきましても厳しい結果になっているというのが本音の話でございます。そういうことでございますが、よろしゅうございましょうか。

【部会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

私のほうから1点だけ、半井さんに、ちょっと突拍子もない話なんです、アメリカではあれだけ競争が激しいんですが、飛行機会社の路線別、便別の乗降客数、インターネットで全部公開しているんです、競争のある中。ところが、JRというのは、ずっと民間になったからって、明らかな持っているデータすら出さないということが起こっていて、私

は異様な事態だと思っているんです。地域と一緒に何かやりましょうというときに、このビヘービアを変えるということはある得ないですか。

【半井常務取締役】 これは、ここで言っているのかどうか分からないんですが、私どもはいつでも出す準備がありますよという言い方をすると、よその会社に聞こえたら怒られるんですが。先ほどのご質問があったように、私ども、特に通勤だと、ダイレクトにお客様の声が聞こえるわけです。実は、例えば県からのご要望でも、この時間帯に列車をつくってくれないか、この高校用の通学列車をつくってくれないかというご要望があるわけです。

そういう場合には、逆に前後の列車、お客様はどのくらいお乗りですと、個別にはそういうふうに、目的がはっきりしたお客様の方には、この列車はこれくらいしか乗ってごさいませんと。そういう中で、例えばこれを変えとか、両数を増やすというのはご勘弁くださいと、そういう公開の仕方はやらせていただいているということでごさいます。お答えになっているかどうか分からないんですが、一般的に全部出したからいいのかどうかというのは、目的にもよるんでしょうし、その辺はごさいますが。

【部会長】 ぜひよろしくをお願いします。

【半井常務取締役】 大きな会社に言っていただければ。

【部会長】 どうもありがとうございました。もう一つ話題がごさいますので、皆さんには。

【交通計画課長】 そういうお約束で……。

【部会長】 そうですか、わかりました。それでは、大変どうもありがとうございました。またよろしく願いいたします。お三方に大変有効なお話をいただきました。

続きまして、事務局で資料を用意していただいております。資料2及び資料3の説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、資料2、及び資料3のご説明を申し上げます。まず、資料2でごさいますが、こちらは「公共交通に関する政策課題と対応について」、前回第2回の部会でご提案しまして、これに対しまして、各委員からいただいたご意見を追加するなどして修正したものでごさいます。

次に、資料3でごさいますが、こちらは今ほど申し上げました資料2をもとに、事務局として中間取りまとめに向けて、その方向性の案として取りまとめたものでごさいます。本日は、この資料3、中間取りまとめの方向性を中心にご意見をいただきたいと存じます

が、あわせて、先ほどの資料2につきましても、改善すべき点がございましたら、ご指摘いただければと存じます。

それでは、資料3の内容についてご説明申し上げます。まず、資料3の内容構成でございますけれども、表紙をごらんいただければと思います。中間取りまとめの方向性としては、まず1として、地域公共交通の現状と課題の概要を述べております。2では、1を背景として、資料2の政策課題などを地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の具体的方向性として(1)に、その施策展開の目標として(2)にそれぞれ取りまとめております。最後の3が2への対応方策として、19年度において制度改正などにより具体化を図る対応策、これを(1)から(4)として取りまとめております。

以上、全体の構成でございます、中身のご説明に入ります。2ページ目を開いていただきたいと思っております。まず、地域公共交通の現状と課題でございます。ざっとご説明しますと、地域の公共交通については、少子高齢化、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等への的確な対応のためにも、その活性化・再生が必要不可欠という認識でございます。

しかしながら、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にございまして、地域によっては公共交通サービスの低下も散見されるという状況でございます。

さらに、このような状況の下、多くの交通事業者の経営状況は悪化しており、交通事業者だけで新たな施策を講ずるということは困難な状況にありますが、一方で、地方公共団体等の財政状況も厳しい状況にございます。したがって、地域の特性、ニーズに的確に対応した輸送サービスの確保が可能となるような環境整備について検討を進める必要があるという認識でございます。

国としても、このような状況に対応するため、都市鉄道等利便増進法、バリアフリー新法などの施策を推進しておりますが、地域の公共交通の現状というものを踏まえれば、さらなる総合的な取り組みが必要であるということでございます。

2.でございますけれども、地域公共交通の活性化・再生のための施策展開の具体的方向性とその目標について。(1)といたしまして、その施策展開の具体的方向性についてを述べております。地域公共交通の活性化・再生を図るためには、利用者の目線に立って公共交通機関のあり方を検討する必要がありますが、この場合、モード横断的な観点から、また、ハードとソフトの両面から、以下に述べるような具体的方向性をもって必要な施策を一体的・総合的に展開する必要があると考えております。また、ユニバーサルデザイン

の考え方を踏まえて各施策を推進していくという必要がございます。

3 ページ目でございますが、具体的には、 といたしまして、 で地域住民等の参加の推進といたしまして、地域の公共交通のあり方を検討・決定するに当たっては、地域の多様な輸送ニーズを踏まえる必要がございます。サービスの提供者だけでなく、需要者側である地域の住民等といった関係者の参画も重要と考えております。

また、公共交通機関の導入・維持運営に当たっても、こうした地域住民等は公共交通を支える一主体として一定の役割を担うことが求められると考えております。

でございますが、総合的な交通計画の策定と市町村、NPO等を中心とした多様な地域の関係者による「新たな公」の考え方を取り入れた取り組みの推進でございます。

地域のニーズは地域によって多種多様でございますので、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村が地域の真のニーズを精査した上で、通勤、通学、高齢者の通院といった、住民の日常生活を支える公共交通のあり方について、一、または複数の市町村を範囲とする交通圏単位で、モード横断的な、総合的な交通計画を策定することが有効と考えられます。

この場合には、地域住民の参加が重要であるとともに、地域の交通の実態を把握した意欲と能力のあるNPO等が中心となり、交通事業者等を含めた多様な主体が一丸となった「新たな公」の考え方による取り組みを行うことが重要と考えております。

次に、(2) 施策展開の目標として考えられるものでございますが、 として、あらゆる住民の移動手段の確保ということでございます。冒頭にもございましたとおり、地域によっては、公共交通機関のサービスの低下というものが問題となっておりまして、高齢者や通学者など、マイカーで移動できない住民等の移動の足の確保が重要となっております。このため、平成18年には改正道路運送法が施行され、コミュニティバス・乗り合いタクシーなどの普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られておりますが、このような取り組みに関しては、地方鉄道の活性化・維持・再生、あるいは鉄道とバス等の連携といった地域の実情等を十分把握した上で、交通事業者、地方公共団体等の関係者が地域総合的な検討・調整が行われることが必要と考えております。

次に、安全・安心で質の高い輸送サービスの提供といたしまして、以下、() から () の観点を挙げております。

() 安全・安心な輸送サービスの提供としては、安全の確保は公共交通機関の最優先

事項でございます。本年10月に開始された運輸安全マネジメントを着実に実施し、安全・安心な輸送サービスを提供していくことが不可欠でございます。

また、公共交通機関は自家用車と比較し、安全な輸送モードであり、交通事故対策の観点からも快適な公共交通機関の確保というものが重要と考えております。

() シームレスな輸送サービスの提供といたしまして、地域公共交通については、自動車による移動に比べて遜色のないドア・ツー・ドアの輸送サービスといった観点で考える必要がございますが、この場合、乗り継ぎ利便の向上が重要でございます。ダイヤの連携など、公共交通機関同士の連携がより求められております。

こうした連携については、現行の制度のもとでは交通事業者に任せておくだけでは十分進まないという側面がございますので、行政機関などの多様な主体による取り組みが重要であると考えております。

また、バス、鉄道といった複数のモードが融合し、一体となった輸送モードの導入も有効と考えております。

() 速達性・定時性の確保・向上としまして、5ページでございますが、バス専用・優先レーンの設定や、公共交通機関の走行を優先した信号管制の実施など、公共交通機関の走行環境の改善というものが求められております。また、速達性・定時性の高い地域の基幹交通として、LRTやBRT等の新たな交通システムの導入も有効と考えております。

() 乗りたくなるサービスの提供でございますが、車両のデザイン等のイメージ、快適な乗り心地の確保等に配慮し、乗りたくなるサービスを提供するという観点から、地域の公共交通を改善する必要があるのではないかと考えております。

次に、まちづくりとの連携といたしまして、地域公共交通は地域のまちづくりにおいて本来的に不可欠な要素であると考えております。しかしながら、モータライゼーションの進展と都市の拡大という中で、低密度な市街地が形成され、このような地域では公共交通機関の減便や廃止というものが進み、その結果さらなる自動車依存を招くという悪循環を引き起こしております。

一方で、無秩序に薄く拡散した都市構造では集積のメリットが失われるということから、行政コストの増大というものを招いておりまして、近年集約型のまちづくりが求められております。このようなコンパクトシティの実現において、地域公共交通の果たす役割というものは従来以上に大きくなっております。

このため、都市計画、土地利用との連携を図りながら、地域が目指すまちの姿を実現す

るため、総合的な交通のあり方を検討することが望まれるとしております。

次に、 で交流促進事業・観光事業との連携でございますが、地域の交流拡大・観光振興の基盤として、公共交通機関の整備が必要と考えております。また、観光客などによる利用者増加は公共交通機関を支える重要な要素であり、便利で利用しやすい公共交通機関は観光地の魅力増大にも資するものでございます。

しかしながら、地域によっては観光地などへの移動の足がマイカー以外にないことや、6ページでございますが、マイカーの集中による走行環境の悪化が問題となっております。地方公共団体や観光事業者とも連携して、公共交通機関の整備・改善を図っていく必要があると考えております。

また、観光客にとっては、地域の公共交通機関の情報を入手することが困難な場合も多く、地域の公共交通機関の運行情報などに容易にアクセスできる手段が確保されることが重要と考えております。

地球温暖化対策としての公共交通の利用促進でございますが、昨年2月の京都議定書発効を受けまして、4月に目標達成計画が策定され、運輸部門についても計画が策定されております。公共交通の利用促進は運輸部門の計画の目標達成の重要な施策の1つでございます。モビリティマネジメントなどの推進による公共交通の利用促進を検討していく必要があると考えております。

公共交通機関の導入・維持運営等に関する情報・ノウハウの充実でございますが、地域によっては、地域の関係者との調節が進まないなどの理由によって適切な公共交通機関の導入が進まないケース、事前に十分検討することなく、安易に他の地域の成功事例をそのまま導入して失敗しているケースも見受けられます。こうした事態の背景といたしましては、地方公共団体と地域の関係者の地域公共交通のあり方に関しての適切な検討、合意形成を図るために必要な情報・ノウハウの蓄積、人材、データが必ずしも十分でないといった指摘もございまして、今後こうした情報・ノウハウの蓄積や人材育成を図っていくことが重要と考えております。

技術開発・技術革新の推進でございますが、公共交通機関については、乗用車と比較いたしますと、快適性など、質の向上を図る余地が大きいと考えられ、また、最新の技術を活用したより安価なコストによる導入、維持運営が求められております。こうした観点からの技術開発・技術革新が強く求められており、また、地域の多様な輸送ニーズにこたえるため、鉄道、自動車といった既存のモードにとらわれることなく、利用者の視点から

新たな技術開発、技術の融合が求められております。

7ページの最後、3でございますけれども、以上を踏まえまして対応といたしまして、平成19年度において制度改正などにより具体を図る主な対応策を取りまとめております。説明いたします。

2で述べたような施策の方向を踏まえ、中間取りまとめにおいては、平成19年度において制度改正などを行うことにより、下記の事項を中心に具体化を図ることとしてはどうかと考えております。

また、中間取りまとめ以降は、下記の事項についてさらに議論を深めるとともに、それ以外の事項についても議論を深め、可能な限り具体化を図り、最終報告につなげてはどうかと考えております。

1つ目の対応策といたしまして、地域公共交通のあり方に関する地域総合的な検討、合意形成の制度づくりでございます。地域の状況はさまざまでございますので、公共交通に対するニーズは多種多様でございます。その問題の解決は各地域ごとの対応が必要となるものですから、地方公共団体を中心に、意欲と能力のあるNPO等の「新たな公」、交通事業者、公安委員会など、地域のさまざまな主体が輸送の安全の確保を前提としつつ、まちづくり等の観点も踏まえ、地域総合的に検討し、合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進するなどの仕組みづくりが必要ではないか。

このため、地域の自立・活性化を支援するとの観点から、地域公共交通問題を主体的に解決しようと頑張る地域が、地域総合的な検討、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取り組みに対して、国が総合的に支援を行うような制度づくりが必要ではないか。例えば、地域の取り組みを円滑に具体化できるような制度改善、支援制度の見直しが必要ではないか。

特に、地方鉄道の維持・再生の問題については、現行の鉄道事業法では、届け出後一定期間を経過すると事業が廃止される制度となっているところ、存廃の是非について地域での議論を深めるための仕組みがあれば、一層有益とも考えられます。

さらに、地域公共交通の活性化・再生のためには、輸送サービスの提供者側だけでなく、地域の住民等の利用者側の活動を通じて地域公共交通に関する問題の解決を図ることも重要であると考えられ、モビリティーマネジメントの活用、学校教育の場における啓発活動等の実施によりまして、地域公共交通問題をみずからの問題としてとらえ、主体的に解決しようとする地域住民等の取り組みに対しても、必要な支援を行っていくことが必要では

ないかと考えております。

2つ目の対応策としては、公共交通機関の導入・維持運営に関する積極的な情報提供、技術的助言でございます。地域公共交通のさまざまな課題に対応していくためには、(1)で述べた仕組みのもとで、市町村が「地域公共交通のプロデューサー」となって、地域の実情に応じた地域公共交通のあり方について調査・検討し、地域の関係者と調整を図るなどの役割を的確に担っていく必要がございます。

このためには、地域公共交通の活性化・再生に取り組む市町村などの地域関係者に対しまして、その役割を的確に果たすために必要な情報、技術的助言が適切に提供されることが有効と考えております。

現在、各地域でさまざまな取り組みが行われており、大きな成果を上げた事例も数多く見受けられる一方で、必ずしも成功していない取り組みも相当数ございます。これらの情報、ノウハウ、データは、ほかの地域が取り組みを行う際にも役立つものであるが、それらの情報は、現時点では必ずしも総合的、体系的に管理されておられません。

そのため、全国での取り組み事例の情報、ノウハウ、データが一元的に集約され、こうした情報などを適切に提供するセンター的機能の整備が必要ではないか。さらには、公共交通活性化・再生に取り組む人材を育成していくことが必要ではないかと考えております。

3つ目の対応策といたしまして、新たな輸送サービスの導入促進のための環境整備でございます。近年の技術の進歩などの結果、鉄道、バス等といった既存の輸送モードには分類できず、これらの輸送モードにまたがって運行するような新たな輸送サービスが出現しつつございます。こうした輸送サービスは、簡易なシステムによって地域の輸送ニーズによりきめ細かく対応できるといった観点から、地域の公共交通の活性化、再生の切り札として、その導入に関する要望があり、その普及が期待されております。

こうした新たな輸送サービスについては、9ページでございますが、従来の法制度では、その導入に際し、例えば鉄道事業法による事業許可と道路運送法による事業許可など、複数の交通事業法規による手続が必要となるなど、一貫した輸送サービスとして事業化を企図する交通事業者等にとっては複雑な手続が必要となるといった、制度がその円滑な導入に際しての妨げとなる可能性が指摘されております。また、既存の輸送モードに係る技術仕様をそのまま備えることを求めてしまうと、新たな技術を取り入れた簡易な輸送形態に比して過剰な技術仕様が要求されることとなる可能性も指摘されております。

このため、輸送の安全の確保を最優先としつつ、既存の制度等について検討し、例えば

こうした新たな輸送サービスを新形態の地域旅客運送事業と位置づけることによって、既存交通事業法の手続を簡素化するとともに、既存の技術基準の適用の合理化を図るなど、その円滑な導入が行われるような環境整備を図ることが必要ではないか。

さらに、国においては、こうした新たな輸送サービスの全国への普及を促進するため、実証的な調査を実施し、導入効果等を定量的に分析することにより、全国各地での導入のモデルを示すことが求められるのではないかと考えております。

最後、4つ目の対応策といたしまして、公共交通機関の運行に関する情報の総合的・積極的な提供でございます。地域における公共交通に関する路線やダイヤ等の運行情報は、さまざまな主体により、さまざまな方法等で提供されておりますけれども、必ずしも利用者が求めている情報が十分には提供されておられません。このため、地域公共交通の活性化、再生の観点のみならず、交流促進や観光振興などの観点からも、公共交通機関が利用しやすいように、さらに利用したくなるように、質の高い情報が総合的・積極的に提供されることが必要ではないかと考えております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、どうぞ、ご意見を伺いたいと思います。どうぞ。

【委員】 意見ではなくて質問なんですけど、ここでいう地域の規定なんですけれども、輸送モードごとに地域は違うのではないかと、全部同じではないのではないかとと思うんですが、この地域というのはどのぐらいの範囲でお考えなのでしょう。

【部会長】 3ページの、どうぞ。

【交通計画課長】 3ページの のところに書かせていただいているんですが、地域のニーズということで、今、今回主として考えているのは、日常の生活移動を中心にさせていただこうと。そういう意味で、生活交通圏という単位でとらえた地域でご議論いただければと考えております。違うご意見がございましたら、またご指摘いただければと思います。

【委員】 それは、例の2層の生活圏みたいな……。今生活圏という話が出ていましたね、そういった単位ですか。

【交通計画課長】 そうですね、休暇のときに遠くに旅行するとか、東京、大阪の幹線的なものではなくて、地域の方の日々のご移動、通勤、通学、通院、お買い物ですとか、そういう範囲で今考えていただければと考えております。

【委員】 わかりました、ありがとうございます。

【委員】 技術的な問題について述べたいんですが、もう20年前ですか、国鉄を民営分割化するとき、日本全国、雪の降る北海道から、そんなに降らない鹿児島まで、同じ基準ではいけないと、地域に対応したいろいろな基準にしたほうがいいではないかという議論がありました。その意味で分割されたことが大変よかったと思います。

ところが、今問題になっているのは、輸送密度の高いところと低いところ、同じ基準でいいかということなんです。きょうはお二方、鉄道関係の方が来られてお話を聞いていると、輸送密度のうんと低いところも、昔ながらの鉄道のイメージで話しておられる。ほんとうにそれでいいかということなんです。つまり、輸送密度の高いところはいいですよ。低いところは、例えば車両にしたって、バスを改良したぐらいでいいじゃないかと、軽い車両で安くする。今、大体1両1億円ぐらいです。JR四国も新生車両どうこうと書いてあるんですけども、ほんとうに自分のいいものをつくろうとしたら1億円かかります。そんな金をかける余裕がほんとうにあるのかという感じがします。

通勤車両につきましては、JR東が開発した何とかシリーズというやつを、だんだんほかの会社も使うようになりました。つまり、JR東が開発費を出しているわけです。昔は、国鉄の時代は開発したものは全部使えたんですが、今は使えません。だけれども、JR東はそのくらいのことをやる義務が、私はあるだろうと思います。JR東は開発費も出して車両をつくり、あとの会社は開発費なしで買えるわけだから、安くなるわけです。そういうことをもっとローカルの車両についてやったらどうか。

これは、先ほどJR四国の方が、自分たちに言ってもなかなか外には言えないので、上のほうに言ってくれという話がありましたように、ほんとうは民間に任せて、民間が自主的にやるべきことなんです。ああいう状態ですから、民間ではまとまらないんです。その辺は輸送密度の低いところは、基準とか何かを別な発想で、もっと違った基準なり何なりで標準化するとか、そういうことをやったらどうかと思うんです。これは行政が面倒見ないと動かないと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 データの公開について、もう少し踏み込むことができないかということをお願いしたいと思います。ここに書かれてある方向性については、全くそのとおりだと思います。データを共有し、情報公開をしていこうということが求められていると思うんですけども、先ほどの金沢の例もございましたけれども、一時データでは、もうどうしよう

もないような時代になっていて、マーケティングをやるためには、さらに高次のデータとデータの組み合わせみたいなことが必要になってきている時代だと思います。

そういう観点から言いますと、例えばデータと言ったときに鉄道の旅客数とか、経年変化とか、駅舎の数とか、そういったデータももちろんですけども、それぞれの圏域に住んでいる高齢者の数とか、そういう地域のセンターの分布であるとか、そういったところまできつと必要になってくるわけです。そういった情報提供なり、データの集約ということをそろそろやる時代になっているのではないかと。

特にそれは地方部に行けば、大都市圏のセンサスやパーソントリップ調査等をやっていない都市になればなるほど、そういったところが欠けていると思います。幸いウェブGISのような便利な道具もありますので、そういった形で集約すれば、あとは公開は比較的容易な時代に今なりつつあると思いますので、そういう形で、次の、例えばトリガー方式なんていうのをやろうとしたら、おそらく通常のデータ、プラス何かの付加データが要ると思うんですが、そういったことができるデータのインフラ整備というのをやっていただきたい。

それと、できましたら、最近私も痛切に感じているんですが、個別でゲリラ的にデータを収集する時代もそろそろ終わりになっていて、広島大学の何々ですが、アンケートをお願いしますと言うと、ほとんど怪しい目で見られて、利用者なり住民、市民の方々は自分、個人のデータを公開することによりかなり疑心暗鬼になっていらっしゃるということもありますので、ある程度信頼のおける機関で、データの安全性を確保することができるという前提のもとに、こういうデータを収集していくような仕組みなり、制度ができないか。

例えば国勢調査データの中にもうちょっと踏み込んだ公共交通に関する、あるいはそれに関連するデータを収集するような仕組みができないかということで、もし、この方向性で具体策のところにもうちょっと突っ込んで書けるのであれば、そういったことを取り入れることができないでしょうかと。お願いします。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 似た話ですけども、以前申し上げたように、パーソントリップというのは、ほとんど今我々が考えているような地方部以外のところを対象に行われてきたような経緯があります。ここで議論しているような話に必要な基本的なデータ、特にパーソナルなデータを以前自前で調査した経験から言うと、データをとること自体がお金がかかって、財政的に厳しい自治体、あるいは事業者、だれも自主的にとろうとはしないような状況で、

データなしのままにいろいろな議論をしなくてはいけないという状況があります。

先ほど先生のほうから、ローカルではもう少し簡単な車両なんかがあってもいいのではないかというお話もありましたけれども、調査法についても、都市圏のパーソンとはまた違ったような簡易な、あるいは地方部に特有の項目を若干付加したような調査方法というのも当然あるだろうと思いますので、安く、広く、しかしながら、必要なところは最低限押さえられるといったような調査法の開発であるとか、それを自治体なり、国なりである程度整備しておくということについては、もう少し踏み込んで書いていただければありがたいと思います。以上です。

【部会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【武村金沢市都市政策局長】 済みません、私は委員ではなくて、オブザーバーで参加させていただいています。金沢市ですけれども、今ほど委員のお二方がおっしゃったように、私どもも、実はこの公共交通を進める上では、パーソントリップであったり、都市圏レベルの調査データというのは大変必要だと思っています。その意味から言うと、この3ページのところに、地域の中で総合的な交通政策の策定と、それから市町村、NPO等という位置づけを、地域でございますので、市町村が一義的に舞台になるのは私どももわかりますが、やはり少し圏域を広げてやっていくということになりますと、都道府県の役割というものも少しお書き加えいただいたほうが、現実に、例えばパーソントリップなども進める上で大変効果がございますので、その点を少し取り組んでいただければと。これは要望も含めてですが、お願いしたいと思います。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 その関連で全く同じような話で、さらにその上の国の役割があちこちにばらばらと書いてあるんですが、一番最初の2ページから3ページで、具体的方向性のところに、今お話があったように、地域住民があって、市町村があって、NPOがあって、じゃ、国が何をやるんだというのが少しずつ書いてあるんですけれども、その辺の役割がきちっと書かれていることが、結構これからうまくやっていく上で重要ではないかという感じが、1つします。

8ページ、(2)ですが、市町村が「公共交通のプロデューサー」、これも一見もったもらしいんですが、多分、先生はよく知っていると思うんですけれども、市町村がプロデューサーになるというのは、人事異動の関係とかで多分なかなかうまくいかないと思うんです。だから、その下に「このために」と書いてあるんでしょうけれども、「このために」と

いうところをもう少し、例えば技術的助言が適切に提供されることが有効であるというのは、じゃ、だれが技術的助言を提供するんだとか、そういったところも、さっきの国の役割と都道府県の役割等の関係で、もう少し具体的に書いたほうがいいのではないかという気がいたします。

【委員】 先ほどのお話とも関連するところかと思うんですが、2ページ、3ページのあたりで、新たな項の考え方で、いろいろな主体とともに取り組んでいくということの、なぜかということについて、どこか一言あるといいのかなと。「地域公共交通は公共財である。」という形で断言することはなかなか難しいとは思いますが、私企業という形で事業者さんがいらっしゃいますので。

しかしながら、明らかに、例えばこういうものを取りまとめるというのは、地方公共交通というものが公共財的側面を色濃く持っているからであるということは自明であると思うんです。そうであるからこそ、公共財であるからこそ、税金も必要となるし、市民、住民の参加も必要になるし、当然ながら、自治体等々の参加も必要となると。という形で、ストーリー立てとして、多分この2ページとか、どのあたりに入れるかというのはいろいろと議論があるかと思えますけれども、地域公共交通の公共財的側面をかんがみとか、その論拠のあたりをお書きいただくといいのかなというのが1点であります。

そのあたり、具体的にどういう人が参加するのかという、この2点目のポイントですけれども、3ページの のところで、文章を見ますと、NPO等が中心となりという文章が、中心という言葉がここでだけ使われていますので、もう少しいろいろな方が中心となり得る、プロデューサーたる自治体もあるでしょうし、県もあるでしょうし、場合によっては運輸局ということもあるでしょうから、そのあたりをうまくNPOの重要性をきちんと書き込みながら、中心という言葉をもう少し上手に使っていただくと、ありがたいなと思います。

3点目でありますけれども、住民という話題が出まして、それがどういうふうに参加するかという、3ページの一番上のあたりのところで、住民、学校、企業関係等々の参画も重要であるというところは、全くそのとおりであると思うんですけれども、何のための参画かといいますと、1行目を見ますと、公共交通のあり方を検討・決定するに当たって、参画は重要であると。確かにそれもそうなんですけれども、どちらかという、住民等とは意思決定というよりは、マネジメント側においてかなり積極的にご参加いただくことのほうが多いのかなとも考えられます。

そうしますと、その濃度については書く必要は必ずしもないと思いますけれども、ここに検討・決定で、次にマネジメントという、日々の維持管理度のあたりのこともご記入いただくと、住民の参画という意味がより一層はっきりしてくるのではないかと思います。以上3点です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 今のご意見の3点目、私も全くそのとおりだと思っています。それが1つ。

それから、この3ページあたりの話、書かれていることは、私もそのとおりだと思いますが、これを、例えば地方自治体の側、市町村の側がこれを受け取ったときに、今のNPO等が中心となりというあたりがクローズアップされてしまうと、自治体も楽なほうを選ぶものですから、ああ、これからの地域交通はNPOに任せればいいんだなと。NPOでやるべきであるという道筋をつくってしまって、それをどーんと住民なりに提示するというのが、現実にもう既にそういうところが実は出始めていまして、私も地域住民などから相談を受けて、ええっ！？と思ったんですけれども。

そういう誤解を生む可能性があると思うんです。NPOというのはあくまで選択肢ではありませんけれども、もちろんNPOがすべてではないわけですし、NPOというのはつくりなさいと言ってつくるようなものではないですから、そういうところの誤解を生まないような、これから先の課題かと思えますけれども、表現の仕方などについてもその辺を考慮する必要があるかと感じております。

もう一つ、新たな輸送サービス、いわゆるここで言うと8ページ、9ページあたりのところ、この辺についても、きちんとこれが適正なところに導入されるかどうかというチェックというか、調査というか、そういうところが行われていかないと、かつてコミュニティバスがどんと増えたときと同じように、ああDMVがすばらしいなという話でどんどん、それがほんとうに適しているのかどうかということの検証なく導入されてしまうおそれが非常にあるかと思えますので、適性をきちんと調査すべきであるという意味合いのことは入れておくべきではないかと、私は感じております。

それとあわせて、地方自治体、特に市町村が新たな公共交通を導入しようとする場合に、ほんとうはきちんとニーズ調査を本格的にしなければいけないんですが、そこで時間の問題だとか、お金の問題で、結局大事なところを省いてしまって形をつくってしまうというケースが非常に多いので、時間の問題はいかんともしがたい面もありますが、お金の面などを考えたときには、きちんとニーズ調査をするという部分に支援をするような方法はな

いのかなと感じているところがありますので、申し上げさせていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 ほぼよくできたと思うんですけども、財源問題というところ、この中で特に見出しにはなっていないんですけども、7ページ目の地域総合的な検討、合意形成の制度づくり、この中で国の支援づくりの話がほわっと、総合的な形で出ているんですけども、きょうのヒアリングの方たちの話を聞いてもおわかりのとおり、結局独自でやっていけない。これから新規投資はおろか、運行ですら難しいと。中古車両を使うとかいう話もあると思うんですけども、もうちょっと財源、特に運行に関して一定の、ここで言う公的負担という話が出ていると思うんですけども、その話をぜひ入れてもらいたいと思うんです。

あと、先ほどおっしゃった地域の取り組み等で都道府県というのは、これからおそらく道州制だってどうなるかわかりませんが、市町村を超えた役割、本来の広域行政の役務として都道府県の役割が交通圏の話だとか、ここには出ていませんけれども、運輸連合的な取り組みを考える際も、1つの束ねる役割としては大きいと思いますので、都道府県という言葉もぜひそういう中で入れていただきたいと思うんです。

NPOについては、昨今のはやり言葉になっていますので、おそらくこういう中でたくさん出ていますが、あまり先ほど言われたような、何でもかんでもNPO、地域住民任せで、財政難だから全部住民、基本的にNPOにやらせようという論調というか、ムードが出るというのは本末転倒かなと。もちろん、マネジメントとか、そういうところでは大いに地域住民、NPOというのは中心に入っていくべきだと思うんですけども、まず財源とか財政制度に関しては、あまり住民やNPOというものを前面に出すと、議論としてはいかなものかと思っています。

【部会長】 どうぞ、委員。

【委員】 特に地方部、需要の低いところにとってどこまでサービスを保障するのかというのは、基本的には自治体の考えるべきことかとも思いますが、しかしながら、我が国には国土計画というものもありますし、例えば先生などがいろいろご尽力いただいている二層の広域圏等でも、場所によって目標とするような数字に差異を設けているといったこともございます。つまり、もちろん自治体が目標を定めることは大事でありますけれども、国としてはどうであるのか、国土計画と関連づけて、少なくとも日本のどこにいても、あるいはこういう地域を限定するという形で、この程度の移動のサービスというものはナシ

ヨナルミニマムとして確保するという点についても、何らかの言及があってもいいのではないかと思います。

【部会長】 今のことに関連して、ほかの方も資料2のほうで、この資料3をつくりベースになった今までの議論とか制度の整理がございますので、こちらもごらんいただければと思います。どうぞ、委員。

【委員】 何点か指摘したいと思います。先ほどが言った、地域の公共交通の公共財的な性格というやつなんですけれども、経済学者が昔から言っているんですけれども、それ自体は公共財ではないですね。だから、地域の公共交通の公共財的な性格を持つとすれば何かということなんですけれども、基本的にはアベイラビリティで説明するのが一般的です。その地域でふだん使わなくても、使えるような公共交通の供給があるということ。その供給自体については公共財的な性格を持つので、それは市場の失敗だから、公的な介入が必要だと、こういう議論をします。

ですから、先ほどおっしゃったのも基本はそこだと思うんです。経済学者が言っているアベイラビリティという概念以外に、もう少し広い意味を含んで公共財と多分おっしゃっているんだろうなと思いますけれども、根本はそこから出発すれば議論はできると思います。ただ、その場合に、今の話に絡むんですけれども、じゃ、どこまで基礎的な公共交通を提供するのかといったときには、少し注意が必要です。理屈から言えば、みんなが欲しがっている水準というのがあって、それがちゃんと今のアベイラビリティを提供するコストを上回っていないと、社会的にはむだなサービスが提供されちゃうということになるので、理屈はそうなんです。だけれども、それは現実にどこかということ是非常によくわからないということなんです。

今回のこのレポートの中で重要だと思ったのは、地域のニーズということ、真のニーズということを書いてあって、それを前提として、把握した上で地域で計画をつくりなさいということ。これは、ある意味では今申し上げたような、どこまで人々が欲しがっているかを考えることだと思います。経済学の理屈で言うと、個々人の支払い意思の合計額みたいなんですけれども、それと今のコストがどこで見合うかということです。ニーズという陰には何らかの形を探って必要なものを取捨選択していくと、こういうプロセスをつくりましょうということだから、とてもいい話だと思うんですけれども。

ただ、コメントするとすれば、まず1つは、今申し上げたように地域住民参加型の計画とか、運営とか、意思決定、運営利用とか、これは非常にきれいなんだけど、今委員

の中からも何人が話があったように、例えば意思決定で参加型をやると、意思決定プロセス自体がかなり複雑になって難しくなる可能性もあって、だから、今言っていたように、運営面に限って強調したほうがいいのではないかというのは、そのとおりだと思うんです。

具体的に言うと、意思決定というのはこの場合でもある程度トップダウンのところがないといけない、ボトムアップの情報は要るんだけど、最後に決めるのはトップダウンかもしれないです。だから、そういう部分が必要なのかなと思うわけです。住民参加型とかNPOとかいふときの基本的なコンセプトは、情報の非対称性があって、それが重要だから、参加がいいんだよという理屈になっているのは非常に首肯できるというか、正しいと思うんですけども、それを具体的に制度とか組織にどう上げていくかというところで、非常に大きな問題になるのかなと。

問題があるんだけど、私は方向は正しいので、書いてあることは非常に素晴らしいことだと思うけれども、もう少し具体的に何が必要かとか、こういう議論をした上でそういうのをつくりなさいとか、そういうことまでケアしてあげる必要があるのかなと思っています。

具体的に言うと、例えば私はタクシーというか、NPOによる移動制約者の輸送のような、輸送の形態が出てきたときに、これはご承知のように地域協議会を使ってやりましょうという話になって、そのときにいろいろ話を聞いてみると、あれはその地域によってうまくいくところと、いかないところと、いろいろですね。それは事業者もそうだし、行政もそうです。だから、これは方向としてはこれはいいですよというのは言えるんだけど、じゃ、実際に機能するためにどうしたらいいのかということまでちょっと考えてあげないといけないというところがあると思います。これも、より拡大版ですから、非常にそういうところがあるという気がします。

私は、改めて言いますが、こういった参加型的な地域交通でないと、これからは何ら実効性を持った政策というのはなかなかできないと思うので、新しい方向だと思います。

もう一つは、新たな公というものすごい言葉を括弧づきで使っているなと思うんですけども、これというのは、ある意味では、ここだけで使うとすると、ものすごくインパクトがありますね。どうなんですか。私は括弧書きを使っているから、ここで定義をしていると思いますけれども、ここだけほかと違って光っちゃっているなとか思って。ほかでどう使っているか、おそらくこの言葉はどこかで使っています。だから、それは後で確認す

る必要があるのかなと思いました。以上です。

【部会長】 今出ましたので、「新たな公」、国土計画の中の1つのキャッチフレーズになっているんですが、その中には、このようにNPOが何らか地域交通を支えるという意味合いと別に、個人個人でやっていたらうまくいかないで、個人個人の中に公の心を持って協働して何とかやってみようというものが、1つのコンセプトに入っているんです。それが1つです。

そのときに、例えば先生たちのお弟子さんが昔やっておられたように、どこかうんと過疎地で協働でクラブ制のバスを走らせる。そのときにみんながお金を出す。これも1つのそういうコンセプト。そういうのにどういうインセンティブを与えたら、そういうことがうまくできるか。それは、組織の協議会であるかもわからないし、何らか支援かもわからないしという場合です。

観光地で言うと、ロードレスエリアとか、カーレスエリアとか、乗鞍がこの間ああいうことを始めましたけれども、駅舎の話ですとか、駅広の話ですとか、公共交通の話ですとか、共同の駐車場の話ですとか、こういう話も、実は阿寒のあんなところの駐車場1つできないとか、いろいろなところでそういうことが起こっていて、観光地をもっとよくするのに、みんながもうちょっと努力すれば、こういう格好でうまくいくのになというところが結構あるんです。これが2番目です。

もう一つは、LRTとか、都心活性化とか、CO₂とか、都市の公共交通とか、これのキーは、トランジットモールという学校での導入に日本は失敗してしまったという歴史があります。これは、市民も商店街もみんな反対だとなってしまうんですが、そこはそういうことをやれば、駐車場がちゃんと整備されたり、インセンティブとして小さな環状道路が整備できますよと。あるいは、歩行者空間の整備を何とかとか、車両に援助があるとか、LRTをやるとか、何らか特段のセットメニューがあるというのは、もしかするとインセンティブになるかもわかりません。

あるいは、日本でそれを3カ所だけやりますと。一般論ではなくて、5年間で3カ所だけやる、さあ、準備してくださいというやり方もあるかもわかりません。どっちにしても、みんなが一緒にやっということがうまくいってなくて、できていないようなことを言って、どういうふうにこの中に説いていくのかということ、1つ頭に置いて何か制度設計のメニューの1個はつくったらいいかなという気はします。

それを、さあ、来年予算がついたから、すぐやりなさいと言ってもなかなか難しいでし

ようから、そのときは先生方からお話があったような調査支援とかというやり方もありますし、いつか別のところで申し上げたんですが、アメリカのやり方のように、最初は非常にほわっとした募集をして、その中で絞り込んでいって、だんだん上のランクに行くとしやすいことができて、最後にすごくできるというのは、そういう調査研究の支援の仕方もあるのかと思います。今まであまり日本ではそういうやり方をしてこなかったんですが、そんなことをやろうかと思っています。

それから、情報の話は、ぜひ地域と一緒にやっていくようなときに、肝心な情報を鉄道交通事業者が出さないという雰囲気が出てしまっていて、道路公団、民営化された会社も、JRがそうだからということもちらほら始まりました。最初のボタンをかけたかなど。みんなでやっていこうというときに、特に公がやっていて地域独占があるようなときに、普通のメーカーの発想と同じような格好でやるのが、ほんとうにいいことなのか。

ひっくり返して、もっと健全に競争しませんかと。データを隠して、こそこそ競争するのではなくて、同じ土俵に乗って、サービスがどれぐらいかも公開されて、その上で競争しますというほうが多分真っ当だと思うんです。アメリカのエアラインの情報はそういう意図で公表しているんだろうと思うんですけれども、そんなことが気になりました。

最後、地方の鉄道の施設の老朽化と技術力の問題をどういうふうに考えておくのかというのが、非常に気になります。おそらく、しばらくはレールですとか、枕木とか、ガラス戸ですとか言っていたんですが、もうそろそろ橋梁だとか、トンネルだとかいう話に来たときに、とてもそれに対する技術力はないし、資金力もない。それがどういう格好で顕在化するかというと、この国では、災害でがさっとつぶれて、その結果として幾つか起きているようなことが起こる。

あれを災害と理解したほうがいいのか、老朽化にちゃんと対応していなかったり、最新の設計基準に対応していない既存不適格施設がいっぱいある状況の問題だと認識するかで、全く違って来るんだろうと思います。それを放置してしまうと、災害が来ました、もうギブアップですと、こういう格好で1つの流れができてしまうような気がします。安全にかかわる話が災害ではないときは大問題で、災害のときはしようがないなという雰囲気を、我々としてどう認識するかという問題になるかと思っています。

ちょっと長くなって済みません。そのほか、ございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 あと2点ほど、先ほど申し上げたことに追加なんですが、1点は3ページから4ページのこの部分なんですけれども、あらゆる住民の移動手段の確保、言葉遣いだけ

の話なのかもしれないですけども、これは先ほどニーズと、いわゆるウィリングネス・トゥー・ペイと価値との兼ね合いというところもありますので。ただ、意気込みとして非常に私は大好きなんですけれども、あらゆるというところは少し表現のほうをご検討いただくといいのかなと思います。

それに関連しまして、いずれにしてもある水準があって、それはきちんと国として、地域として、公共として確保していくんだという宣言だと思うんですけども、その意気込みは必ず入れるようなワーディングにしていきたいんですが、それをやる方法論についてなんですけれども、要するに先ほどもご発言がありましたけれども、詰まるところ、財源の話になってくる。ただ、そこをあらかじめどう書くかということなんです。

ただ、もう少しやわらかく書くと、財源を確保するには2種類あって、大ざっぱに言うと、税金から持ってくるか、利用者負担でやってくるか。利用者負担というのは利用促進であって、税金から持ってくるというのは制度設計というところだと思います。したがって、モビリティをきちんと確保していくためには、制度設計と利用推進が必要であるという話があると、ここがしっかりとわかりやすくなるのではないかと思います。それが1点です。

もう一点なんですけれども、先ほど、サービスですけども、公共財の定義をご説明いただいたところでもありますけれども、公共財的側面があると申し上げた逆を申し上げますと、実は私有財でもあって、商売の道具でもあるというのはいたし方ない部分で、このマーケット原理だけで言いますと、要するに公共交通マーケットは斜陽産業なんです。ですから、そんなもの、公共財的なニュアンスが何もないからほうつたらかしておけばいいという話なんですけれども、そのバランスをどうとるかということではあるんです。

ここで公共財的側面を強調することは極めて重要で、声高らかに言う一方で、だからといって、私有財の側面がそれで消えてなくなるわけではないと。すなわち、事業者の経営努力のところについても、一言どこかにあるといいのかなと。多分、それは5ページの、乗りたくなるサービスの提供のあたりにそのニュアンスが多分入ってくるんだろうと思うんですけども。この問題は、公共交通を考えるに当たって永遠の課題だと言えなくもないところだと思います。いずれにしても、経営努力のあたり、どう書くかわからないですけども、その努力を望まれるとか、そういうところのニュアンスがあるといいのかなと思います。以上、2点です。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 総合的な交通計画の策定というところで、以前、交通計画というのは手段であって、まちづくりや地域づくりのためにということを申し上げました。それは、実は5ページのところに、まちづくりとの連携ということできちんと入れていただきましたので、私は非常にこの地域へ目指すまちの姿を実現するためという点では、ありがたいと思っております。

先ほどからニーズという言葉がかなり出てきておりますけれども、言葉の言いかえなのかもしれませんが、ニーズというのは人によって随分異なります。我々が確保すべきは、人々が社会生活を営んでいく上で必要なさまざまな機会の確保をするということではないか。そうすると、例えば自治体の責務であるとか、先ほどナショナルミニマムと言って、別にそれは国が直轄でやりなさいと言っていることでは全くないんですけれども、国としてはどのような責務があるのかということにつながりやすいのではないかと思います。この点を1点、ご検討いただければと思います。

【部会長】 あとちょっと、ピントがずれているかもわかりませんが、駐車違反をちゃんと取り締まれるようになったことは、ものすごい状況変化だと思います。このことを我々はどう認識するかということと同時に、放置自転車とか、逆にリサイクルで自動車があちこち捨てられたりとか、こういう話をどういうふうに理解しておくかということは、ちょっと外れているかもわかりません。

特に放置自動車の話は相当外れていると思うんですが、要するに自動車のコストをどういうふうにするかという意味では、間接的に聞いてきます。

それから、駐輪のほうは、駅前というのは非常にどうしようもない状況ですので、こういう話も、現場では、あつたら、すぐぼっと持って行って捨てちゃうという、ちょっと乱暴ですが、そのサイクルがものすごい長いものだから、お金がかかったり、手間がかかったりしてしょうがない。そうだとすると、そのサイクルを早くして、ちゃんと取り締まれるようにした途端にいろいろなことができます。

何年か前に警視庁の方からご相談を受けて、結局あきらめられたんですが、1台1台を取り締まるのは難しいから、ある100メートル以内、ここは自転車は入ってはいけないとか、こういう取り締まり方なら、入ってきたのをすぐ捕まえられますから、どうかというので1度検討されたことがあるんです。結局、その外にいっぱい放置されると、住民からという異論が出てきたんです。

ここで再び、さっきのトランジットモールと同じで、そこで合意されると、そこにちゃ

んとした自転車置き場をつくりますとか、やりようはあるんです。日本ではスペースがない、ないと言っているんですが、オランダのまちの自転車レーンなんていうのは、ものすごい狭い道でもちゃんとつくっていて、日本の道路の使い方があまり有効ではない気がします。それから、道路をつくるときに、同じ幅員でばっつくることを前提にしていますけれども、少し膨らんだスペースをとって、そこに何かというやり方だってあり得るわけです。公共交通のことを都市ベースで考えてみると、そんなことも聞いていました。

同じように、ここにずっと拳がっているのは、公共交通を支援する側の話はあるんですが、自動車との折り合いみたいな話で、まだもうちょっとあるかもしれません。これは、今度の新しい制度にどこまで入れられるかにかかわる話でもございます。

【委員】 今のお話は都市サイドでも随分議論しています。特に、自転車道を例えば道路上にどう位置づけるかということとか、自転車の駐輪場、今度法律改正になって、道路占有ができることになったらいいですけども、そういう形で都市サイドでも随分動いていくと思うんです。

だから、さっきのこの報告書にもありましたけれども、都市サイドの動きと連動するという意味では、非常に重要なことだと。ただ、これはおそらく向こうも困っていて、こちらも困っていて、自転車については道路交通法上の位置づけが非常にあいまいであって、そのことが道路交通法上の定義にうまく乗ってこないことの1つの原因だということで、逆にそれは、協力してきちっとすべきであるということも言うべきだと思います。

ついでに言うと、今の自転車の話で、私のところ、国立市で先月ほんとうに住民参加で自転車を締め出す運動というのをやったんですけども、なかなか成功できて、ここでできるように住民参加型の運営面をやってみました。これは東京都の補助も入って、実験をずっとやったんですけども、なかなかおもしろいと思います。

【部会長】 どうぞ、そのほか。

【委員】 技術の問題で、先生の先ほどの話を伺っていて、また、これ、鉄道部会の話なのかもしれないんですが、かなりレベルの高い技術によってメンテナンスが行われて、初めて安全が維持されるんです。ところが、メンテナンスをやる人たちがだんだん少なくなってきた。

これは、地方鉄道で問題かと思って、先ほど来ていましたけれども、JR四国に聞きましたところ、ああいうところはかえっていいと言うんです。というのは、だんだん雇用のチャンスが少なくなっていると、四国などでは。そうすると、メンテナンスなどもやりた

いという人もいるんだそうです。メンテナンスというのは、10年前か20年前、3Kと言われた典型的な危険、汚い、きつい作業で、一向に変わっていないんです。これからそんなにいい人が出てくるとは思えない、少子化でもあるし、工学離れでもあるわけですから。

案外JR東なんかは、この間中央線に乗ったら、窓の上の細長い広告にメンテナンスエンジニア募集と出ているんです。案外、ああいうところが将来の危機感を感じているんです。そういうことがあるので、ここに入れるのがいいのかわかりませんが、そういう地方鉄道などでメンテナンス技術を維持できなくなると思います。そういうところは何か、ある一括、メンテナンス会社みたいなものをつくって、全部を見てやるような。これは民間に任せておいてできれば一番いいんですけども、何らかの配慮が要るかもしれません。

【委員】 細かな話で恐縮です。5ページのところで観光について書いてあって、その中で、便利で利用しやすい公共交通機関は観光地の魅力増大に資すると書いてあるんですが、車両自体が観光資源になるということがあるので、ぜひその辺も強調して書いていただければ。

例えば富山でLRTができて、富山のイメージというのは多分立山が一番で、2番目は今、LRTではないかと私は感じているんですけども。広島もそうですね。それから、LRTだけではなくて、もうちょっと言うと、例えば山陰本線にもうちょっといい車両を入れれば山陰の魅力も増すかもしれないとか。さっきの県の役割とも若干関係しますが、県がそういった車両に対して何らかの補助をしていいものをつくると、もっとあちこちで楽しくなるということもあるので、ぜひ車両が観光資源の1つになるということもつけ加えていただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。そのほか、よろしいでしょうか。

それでは、意見が出尽くしたようですので、今後の進め方に移りたいと思います。事務局からご説明お願いいたします。

【交通計画課長】 ありがとうございます。本日さまざまご議論いただきまして、ここは危ないなと思うところはことごとくご指摘をいただきましたので、さらに内部で議論いたしまして、また、他の都市局、鉄道局、自動車交通局もそれぞれの部会で議論を進めておりますので、そことも調整いたしまして、またたたき台を準備させていただきたいと思います。

次回、第4回部会におきまして、そのたたき台を議論いただきまして、中間取りまとめができれば、おまとめをお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【部会長】 次回は12月5日の14時から、この場所ですね。よろしいでしょうか。局長から何かご発言、ございますか、時間が若干ございます。

【総合政策局長】 それでは、先ほど来の貴重なご意見をお伺いしてまいりまして、幾つか気がついた点、あるいはお伝えしておきたいことを申し上げます。1つは、今回の地域公共交通の議論の位置づけなんですけれども、今、先生にご指導いただきながら、国土形成計画という作業を進めております。国土形成計画の1つの最も重要な柱が、広域地方計画という、北海道、沖縄を除いて全国を8ブロックに分けて、そのブロックがそれぞれ固有の資源、あるいは国土状況を生かしながら自立していくような計画をつくっていかうということだと思っております。

現在そのための議論を進めていただいております、従来の、国が押しつけるような絵ではなくて、各地方で主体的にどうやって自立していくかということに関係者、国もかわりますけれども、一緒になって決めていかうと。それに基づいて、自立的な取り組みをしていかうというわけです。そういう広域的な取り組みに対し、やはり国はきちっと必要な支援を、これは国土交通省に限らず、考えていかなければいけません。同時に、そういう広域的な取り組みのもとになるのは、個々の住民の生活圏のレベルで必要な機能がきちっと確保されるかどうかということだと思っております。

それがまちづくりであり、地域の公共交通の問題であり、ほかにももちろんテーマはありますけれども、まちづくりについてはコンパクトシティという方向でいろいろ枠組みが固まりつつありますが、地域の公共交通については、いろいろな厳しい状況の中で交通事業者の皆さんや自治体、国、お集まりの有識者の方々などのおかげで何とか頑張っておりますけれども、これからどういうふうに厳しい時代を乗り越えていくかという、基本的な枠組みはないと言えないんです。

今まで試行錯誤を続けてきたということですが、この機会に、今申し上げた位置づけの中で、地域の公共交通のあり方をどういうふうに決め、維持していくのかという、国としての基本的な枠組みをつくっておこうではないかと。それに対する支援スキームを考えて、すべての住民の足の確保は理想ではありますけれども、さりとて地域ごとにより早くそういう方針を決めて、取り組んでいかうというところから、まず順にバックアップしていくということも必要ではないかということで、この機会に枠組みをぜひつくりたいと思っております。

いるわけです。それが19年度に必要な制度をつくろうという背景であります。

きょうのこの紙の中では、具体的な支援メニューがあまり明確には書かれていませんが、先ほど財政的な話などもご意見がありましたけれども、それは今関係の部局と、いろいろどういう取り組みをまず19年度していくかということを検討しています。既存の枠組みが不十分なりに、いろいろなメニューがあるものですから、それはそれで活用しながらやっていきますから、19年度はあるメニューでスタートして、20年度以降、それをより有効なものに成長、発展させていくということが大切だと思います。

地域公共交通の問題というのは、これからますますいろいろな困難な状況もあるでしょうが、しかし、より重要性が増すということがあるわけですから、柔軟にメニューを拡充していくという中長期的な取り組みで物事を考えておきたいと、こう考えているわけです。その中には、先ほど来、公共財、私有財という話もありましたが、従来であれば、公共交通事業者がいわば私的な経営の中で頑張ってもらえれば、おおむね公共的な見地から必要なサービスが維持されるという時代がかつてありましたけれども、それが現実にはどんどん縮小していっているのが実態なわけです。

それに対し財政的な支援を国と自治体が画一的なメニューでやって、それで支えられるかといったら、実は支えられなくて、相変わらず縮小を続けてきている。これ以上公共交通サービスが縮小するということは、社会の機能として看過できなくなっていて、それを交通事業者の努力と、国、自治体の限られた財政支援だけでやろうとしても、それを反転することはできないという状況だと思うんです。

そこでより多様な方々にもかかわってもらって、より柔軟なメニューでそれを再生、活性化していく。決まった答えは必ずしもないけれども、しかし、いろいろな前例は確実に増えつつある。それを発展させていくという努力の積み重ねを求めなければいけない。その基本的なコンセンサスと基本的な枠組みを、少なくとも19年度の前半にはつくっておきたいということでやっております。とりあえず年末に中間取りまとめをしていただいて、我々はそれを受けて制度作りの作業をやりますが、引き続き来年順次ご議論いただいて、それをよりいいものにしていくというプロセスの初期段階だという位置づけでご検討、お力添えいただければと思います。以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。それでは、これで予定した議事、終了いたしました。皆様、ありがとうございました。事務局のほうからのご連絡事項等、お願いいたします。

【交通計画課長】 次回、先ほどもございましたが、第4回は12月5日、火曜日の14時からこの同じ部屋で開催の予定となっておりますので、よろしく願いいたします。また、状況に応じまして、別途お知恵をおかりすることもあるかと思いますが、よろしく願いいたします。

毎度のお話ではございますが、本部会の議事録につきましては、ご了解をいただいた後にホームページ上で公開することになっておりますので、ご確認のほうをまたお願いいたしますので、よろしく願いいたします。

本日は長時間、どうもありがとうございました。これにて閉会させていただきます。

了