

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第4回）

平成18年12月05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4回地域公共交通部会を開催したいと思います。

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、伊東臨時委員、河端臨時委員、中村臨時委員より所用のためご欠席と連絡をいただいております。また、本日はオブザーバーとして金沢市の武村都市政策局長様と、それから広島市の岡村都市交通部長様にご出席をいただいております。総合政策局長でございますが、国会関係の業務のため1時間ほどおくれてまいる予定でございます。

それでは、議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思えます。配席図、委員名簿、議事次第、資料1、資料2、資料3でございます。不備な点等ございましたら、事務局までお知らせいただければと思えます。

それでは、写真の撮影はここまでとさせていただいて、早速議事に入らせていただきたいと思います。これからの進行は部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 どうもお忙しい中、遠路お集まりいただきましてありがとうございます。早速始めたいと思えます。

まず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、私どものほうから資料の説明をさせていただきます。それでは、資料2と資料3のご説明をさせていただきたいと思えますが、まず資料2でございます。こちらは先般11月22日に私ども国土交通省がプレス発表いたしました国土交通省地域活性化戦略というものの資料でございます。これは表紙にございまして、これは表紙にございまして、地域の活力の向上に向けた具体的方策を、関連施策を総動員して取りまとめたものでございます。

内容といたしましては、2ページ目開いていただきますと、白抜きで1から4とそれぞれ項目の表題を上げておりますが、1つ目の1番には、地域ブロックの自立促進による地域活性化のための地域の自立的発展を可能とする国土構造への転換、生活圈レベルでの地域活性化のための「地域」と「民」が主役の自主的な地域づくりの総合的支援、地域の交

流人口拡大に向けた観光立国の推進、災害に強い地域づくりを初めとした地域活性化のための条件整備、これらを柱に関連施策を取りまとめたものとなっております、これに基づきまして地域の自立と競争力強化に向けて取り組んでいくことと、こういうふうにしております。

このうち代表的な事例がその次の3ページ、それから4ページに挙げておりまして、3ページをあけていただきますと、地域ブロック自立・活性化戦略と題しまして、こちらは地域ブロックの自立と連携の促進による地域活性化のための民間プロジェクト中心、民主導の地域戦略プロジェクトを総合的に支援するというスキームでございまして、次の4ページ目でございますけれども、こちらにつきましては、ただいまご議論いただいておりますこの部会での今までの議論を踏まえて、私どもから提案しております地域の公共交通の活性化・再生スキームというものでございまして、本日の中間とりまとめを具体化するスキームでございます。この概要につきましては、ざっと申し上げますと、そのポンチ絵の中段1.にございまして、地域の公共交通活性化・再生を目的といたしまして、市町村や交通事業者など地域の多様な関係者からなる協議会で、国の基本方針に基づきまして地域公共交通の活性化・再生計画をご議論いただいて、策定された場合には国が法律上の特例措置や予算などによりまして総合的に支援を行うというスキーム。それから、2.にございまして、IMTSなどの新たな形態による輸送サービスが地域の実情に応じて円滑に導入されるよう、関連法律の手續の合理化などを行うというスキームから成り立っております。

以上、次に続いておりますのは本文でございまして、またご参考に見ていただきたいと思いますが、次は資料3のご説明でございます。

資料3でございますけれども、こちらは前回ご議論いただきました中間とりまとめの方向性(案)というものに、前回の部会でのご指摘や、再度各委員にご紹介申し上げまして、いただきましたご意見などを踏まえまして作成いたしました中間とりまとめ(案)となっております。本日この中間とりまとめ(案)を中心にご意見をちょうだいできればと考えておりますが、あわせまして前回と同様、後ろにA3の大きい添付資料がございますけれども、政策課題と対応というこの表につきましても、改善すべき点、お気づきの点がございましたらご指摘をいただければと存じます。

それでは、資料3の中間とりまとめ(案)をご説明申し上げます。ご説明につきましては、基本的には前回の中間とりまとめの方向性(案)からどのように変更になっているの

かを中心に、具体的には前回からの追加、修正などの箇所を中心にご説明申し上げたいと思っております。

まず、1ページ目、表紙でございますが、表題といたしましては、前は「中間とりまとめの方向性」としておりましたが、今回は「中間とりまとめ」とさせていただいております。そして、構成の2.の(2)施策の目標のところでございますけれども、で、こちらは地域住民、来訪者の移動手段の確保というところ、前は「あらゆる住民の移動手段」としておりましたが、よりの確に表現するということで、「地域住民、来訪者」と変更でございます。

そして、ページ飛んでいただきまして、3ページ目でございます。冒頭の「地域住民等の参加の推進」というところでございますけれども、1行目の「地域の公共交通のあり方を検討・決定するに当たっては」、その次の部分でございますが、「地域公共交通が公共財としての側面を持つ点を鑑み」というフレーズを追加してございます。

それから、その次の「でございますけれども、冒頭の文章から2行目ところ、「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」の後でございます。「道路管理者・公安委員会と連携した交通のプロデューサーとして」という言葉を入れております。「地域の真のニーズ」、その次も入れておまして、「やその地域の抱える交通に関する問題」という、この2つのフレーズを入れております。こちらは本日ご欠席の委員からいただいたご意見でございます。

そして、引き続きまして、その4行ほど下のところでございますけれども、「この場合には、で述べたとおり地域住民等の参加が重要であるとともに」という以降の文章、全部追加になっております。「NPO、交通事業者、公安委員会、道路管理者等を含めた多様な主体が一丸となった取り組みを行うことが重要である。特に、運営面、マネジメント面においては、地域の実情を熟知した意欲と能力のあるNPOや地元住民等の貢献が重要な役割を担うものと考えられる。都道府県は、類似の取り組みについての情報提供や助言を行うとともに、特に複数の市町村が取り組みに参画する場合に、協議が円滑に行われるよう適切な調整を行うことが期待される。国は、このような頑張る地域の取り組みを法律上の特例措置、予算等により総合的に支援していくべきである」、以上の文章が追加になっております。

続きまして、4ページ目の冒頭から8行目のところでございます。「さらに」という部分、この3行追加してございまして、「さらに、地域住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応」

するサービスの提供を行うことができる「タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなどを進めていくべきである」という文章を入れております。

そして、次のローマ数字()の最後の行から、一番最終段から5行目のところ、「さらに」という部分、こちら委員からいただいておりますが、「さらに、米国同時多発テロ以降、海外において陸上交通を対象としたテロ事件も複数発生しており、我が国におけるテロの発生も懸念されることから、これまでも国内における陸上交通への各種テロ対策を実施してきているところであるが、特に、テロの未然防止等のためのICTを活用した対策も望まれるところである」という文章を追加してございます。

次、5ページ目でございます。ローマ数字の()シームレスな輸送サービスの提供の冒頭から3行目でございますが、「鉄道の駅前における鉄道とバス路線の物理的な近接、ダイヤの連携」の後でございますが、「ICカードを活用した乗継運賃の設定」というフレーズを入れておまして、「等公共交通同士の連携がより求められる」と、こちら委員からいただいております。

その次の()速達性・定時性の確保・向上のところでございますが、2行目に「バス専用レーン」と、従前は「バス専用優先レーン」としておりましたが、専用レーンに絞るということで、「専用レーン」としております。こちら委員からいただいておりますので、引き続きまして、その4行目のところ、「また」以降でございますけれども、「また、速達性・定時性の高い地域の基幹交通として」という後の部分でございますが、こちらLRT、BRTの説明を加えた文章としております。「低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、公共車両優先信号による高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システムLRT(Light Rail Transit)や輸送力の大きな連節ノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた機能を備えたバスシステム(Bus Rapid Transit)」という部分を入れまして追加しております。

それから、その下の()乗りたくなるサービスの提供の4行目でございます。これ以降、「また、最近各地において見られるような、割安の1日乗車券や全線定期券の導入に代表される魅力的な制度の導入といった、運賃・料金面における利用者が乗りたくなる、乗りやすくなるサービスの提供も求められる」という文章を追加しております。「さらに」というところで2行、「さらに、近年の女性等に配慮した車両の導入など、女性等が安心して乗れる、乗りたくなるサービスを充実させることも求められる」と、この部分は本日ご欠

席の委員からのご意見でございます。

続きまして、6ページ目でございます。まちづくりとの連携の冒頭、1行目から7行目まででございますが、こちらを追加しております。「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・再生にあたっては、まちづくりからの取り組みも期待されるところである。まちづくりの観点からの公共交通のあり様については、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都市交通・市街地整備小委員会における中間とりまとめにおいて、次のとおり整理されている」という一文を冒頭に入れてあります。

その下の段、下に行っていたきまして、中ほど15行目でございますが、文章の節の途中で「近年」というところがございますが、「近年、集約型のまちづくりが求められているところである」という後ろにも文章を追加してあります。「このような集約型のまちづくりを実現するためにも」という文を入れておまして、「地域公共交通の果たす役割は従来以上に大きく、自動車による移動に比べて遜色のない」、次、委員からのご意見で、「歩行者動線計画にも配慮した魅力ある公共交通サービス」という文章を入れてあります。「を確保することが重要である」と。

以降、続きます4行も追加になってございまして、「これらのことから、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点からも、地域公共交通のあり方を検討することが必要である。また、その際には、何が地域に欠けているのか、それを公共交通でどのように解消できるのかとの観点に立って幅広い検討を行うことが望まれる」という文章を追加してございます。

続きまして、交流促進事業・観光事業との連携。冒頭から3行目、「便利で利用しやすい公共交通は観光地の魅力増大にも資するものである」という部分の後に文章を追加しておまして、「例えば、本年開業した富山のLRTに見られるように、車両自体が観光資源となる場合もあり、両者の連携は重要である」という文章を追加しております。そして、その次の最後の段から2行目のところでございますが、「特定の観光地等への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」の下に、次に1節入れておまして、「自動車の流入規制策の検討なども含め」という部分を入れてございます。これも委員からのご意見ということです。

次、7ページ目でございますが、冒頭から6行目のところ、「さらに」という部分、この3行につきましては委員からのご意見ということで、「さらに、アジアにおける都市間の競

争力を確保する、そして外国人観光客を誘致する観点から外国人が利用しやすい公共交通であることが望まれる」という部分を追加しております。

そして、地球温暖化対策としての公共交通の利用促進というところでございますが、中ほどで「自家用乗用車」という部分2カ所でございますが、こちら従前は「自動車」と言っていたのを、表現を適正化したということで「自家用乗用車」に変えております。そして、5行目のところでございますが、「公共交通の利用促進は、運輸部門の計画の目標達成における重要な施策の1つであり」という部分の後の文章を新たに追加しております。

「自家用乗用車との適正な分担を図りつつ、公共交通サービスの需要サイドに対して、渋滞緩和による環境負荷の低減などの公共交通のメリットや路線図の時刻表等の公共交通の情報を伝達すること等により、過度な自動車利用から公共交通機関利用へ転換するなど個人の移動が望ましい方向へ自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメント等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、以上の文章を追加しております。

それから、公共交通の導入・維持運営等に関する情報・ノウハウの充実の冒頭から4行目でございます。「公共交通は、ただ路線を設定すればよいというのではなく、そのサービスの質を適正に確保してこそ、環境負荷低減への貢献をはじめ、その能力が発揮できるものである」と、こちら委員のご意見でございまして、続きます部分も追加となっております。「新たなシステムの導入後、その導入が適正であるか否かの調査を行うことが求められる」と。そして最後の行の「今後」という以降の「国が中心となって」という1節も入れております。

次に、8ページ目でございますが、冒頭から3行目、6行目にかけてこの部分も追加となっております。「また、一次データのみならば、さらに高次のデータの公開のあり方、必要なところを抑えながら安く行える調査法の開発、データの安全性を確保しながらデータを収集していく仕組みの検討が必要である」という部分を追加しております。

技術開発・技術革新の推進でございますが、4行目でございますが、中ほど「こうした観点からの」という以降追加しております。「高い技術レベルを備えた」という部分、「技術開発、技術革新」以降も追加でございますが、「メンテナンス支援を行うこと」、この部分が追加でございます。「が強く求められる」と。そして、10行目のところ、最後の2行、「その際」という部分も追加でございます。「その際、新たな基準を作成する場合には、技術の特性やそのモードの利用形態に応じたものとするように配慮することが望まれる」と

いうものでございます。

そして、3 .平成19年度において制度改正等により具体化を図る主な対応策のところ、冒頭から4行目以降追加としております。「地域公共交通の活性化・再生は、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは限界があることも事実であり、また、一面では地域公共交通は公共財的側面を有することから、下記(1)～(4)を実現するためにも、国や地方公共団体による財源の確保が重要である。なお、地方公共団体においては、目的税である事業所税を交通関係予算に積極的に活用するなど出来る限りの財源の確保に努めることが望ましいと考えられ、また、これらの地方公共団体の取り組みに対する可能な限りの地方財政措置が取られることが期待される。また、最近各地において見られるように、車両や停留所等の整備において地域の住民、沿線企業、来訪者等が寄付金により支援していくといったような、地域公共交通の問題を自分たちのことと捉え、努力を行っていくことが必要である。言うまでもなく、利用者からの運賃収入は公共交通の維持運営における重要、かつ、基本的には、持続的に調達可能な財源であることから、財源確保の意味でも、モビリティ・マネジメント等の推進による公共交通の利用促進を検討していくことが重要である。」そして、その次の8行目のところ、最後の部分を1文、1節追加してありまして、「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・自動車交通部会ならびに社会資本整備審議会と連携を取りながら」という1節を入れております。

そして、引き続きまして、(1)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。冒頭から3行目のところでございますが、「地方公共団体を中心に」という以降の3行を追加しております。「交通事業者、公安委員会、道路管理者、意欲と能力のあるNPO、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が」という3行を追加しております。

そして、10ページ目でございますが、こちらの点線で四角囲いしている部分を、こちらの全部以降追加となっております。今回19年度の具体的に取り組む課題例というものを挙げております。「新たな制度により特に重点的に取り組むことが期待される具体的課題例」
路線電車の高度化、「わが国の路面電車の営業延長は、モータリゼーションの進展等により、昭和30年代より減少の一途を辿り、現在ではピーク時の約1割程度となっている。大都市部における地下鉄等の大規模な軌道系輸送インフラは概成しつつあるが、路面電車等の路面公共交通は、『どこでも、だれでも、自由に、使いやすく』というユニバーサルデザインの考え方が重視される現在、極めて重要な社会的役割を担うと考えられ、

利便性の向上が今後より重要になると考えられる。このため、路面電車の速達性向上、定時性確保、輸送力増強等を図り、利便性を高めることによる利用者の拡大を図ることが必要である。特に、近年諸外国の例にも見られるようなLRT（低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、公共車両優先信号による高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム）の導入が有効と考えられる。こうした輸送機関については、まちづくり、道路交通の円滑化等の取組との連携を図りながら、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が不可欠であり、このような合意形成の仕組み作りとともに、合意形成をした取組については、総合的な支援を行うことが求められる」というのがでございます。

続きまして、バス輸送の高度化。「モータリゼーションの進展や少子高齢化等により、地方部を中心にバスを巡る経営環境は依然として大変厳しい状況となっており、輸送人員の長期低迷が続いている。一方、バス輸送は、通勤・通学等の足として地域住民の生活に密接であり、特に、高齢者や高校生など、マイカーでの移動が困難な人々にとっては必要不可欠な公共交通機関である。さらに、環境負荷の小さい交通体系の構築への寄与等、極めて重要な社会的役割を担っている」。

11ページ目でございますが、「このことから、バスの走行環境の改善、バス車両の利便性の向上等によるバス輸送の定時性の確保、快適性の向上を図るため、バス専用レーン、公共車両優先システム等のバス走行環境の改善措置と合わせ、輸送力の大きなノンステップバスの投入など、総合的な取り組みが有効である。こうした取り組みについては、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が不可欠であり、このような合意形成の仕組み作りとともに、合意形成をした取組については、総合的な支援を行うことが求められる」。

といたしまして、異なる交通事業者間の乗り継ぎの連携でございます。「交通事業者間で、運行ダイヤ、情報提供、乗降場所、運賃等において、旅客の円滑な乗継ぎを図るため、一層の連携が求められている。このため、鉄道とバス、バス同士等異なる事業者間の乗り継ぎの連携、運賃設定における連携、総合的な情報提供などソフト面については、交通事業者の任意の取組みに委ねられており、必ずしも十分な連携が図られていない。このため、国、地方公共団体、道路管理者、公安委員会、交通事業者、利用者など多数の関係者による合意形成が必要である。このような合意形成をした取組については、総合的な支援を行うことが求められる」としております。

でございます。地域住民、来訪者の移動手段の確保。「近年の経済社会情勢下で、地域の公共交通事業者の経営体力は相当に低下しており、事業者の自助努力だけでは低収益路線の維持は困難となっている。このため、地方部を中心に交通事業者の撤退等による交通空白地域、交通不便地域への対応が問題となっている。道路運送事業については、平成18年10月に施行された改正道路運送法において、コミュニティバス等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化が図られ、地域の創意工夫による交通空白地域、交通不便地域における道路運送サービスの提供が期待される。一方、鉄道の廃止について現行制度では、廃止の1年前までに届出をすることとされているが、鉄道の廃止は地域住民、地域社会に与える直接的、間接的影響が大きく、また、一度廃止するとその復活は極めて困難である。そのため、鉄道としての特性を発揮していない場合には撤退も止むを得ないことを考慮して、参入・退出を自由とした現行制度を維持しつつ、地域がその存続について積極的に取り組もうとする場合等においては、存続を可能とする条件等について地域との間で十分議論するための環境整備が求められている」という部分、以上の部分を新たに追加してございます。

続きまして、12ページ目の(2)公共交通の導入・維持運営に関する積極的な情報提供、技術的助言の部分でございまして、その最後から5行目のところ、「また」という部分が入ってございますが、(3)の上でございまして、この部分が追加でございまして。「また、国として地域公共交通の活性化・再生の取り組みを行うに当たって必要な情報・ノウハウを体系的にガイダンスとして整理し、市町村等の地域の関係者に提示していくべきである。併せて、市町村等の地域の関係者がデータ収集等の調査をする際に、国や地方公共団体が財政的支援をすることを検討すべきである」と、この5行を追加してございます。

そして、最後の13ページ目の(4)公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供という部分の最終段から4行を追加してございます。「また、(1)の仕組みの下で、地域の関係者の地域公共交通の活性化・再生の取り組みについて、より大きな効果が得られるようにするため、またその効果を適切に把握し、必要な修正を行っていくためにも、関係者の協力を得つつ交通事業者が積極的に情報を提供するべきである」。

以上が前回からの追加、修正の部分でございまして、資料のご説明はとりあえず終わりたいと思います。

【部会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきましたことについて、ご意見、ご質問をお願いいた

します。

【委員】 8ページ目の3.のところで、財源として目的税である事業所税を交通予算に活用すると。余りこれまでこういう言葉は読んだことがないものですから、なぜ事業所税なのか。同様なフランスにも事業所に課す、従業員の給与所得に1%とか0.5%、税率を課す制度がありますけれども、そういう諸外国のものを想定してこの事業所税を出されたのか、あるいは今、地方では地方税の独自課税、課税自主権が一応認められていますので、今でもやろうと思えば、ほかの税目でできるとは思うんですけども、そういう税目については考慮されていないのか。もっと言うと、アメリカなんかは多いですけども、L I D (Local Improvement District) とか地域のローカルの土地所有者に一定税率を上乗せした固定資産税を課すという制度があるんですけども、今日本の地方税法の体系ではそういう地域の受益者に特化した課税システムは認めてませんけれども、路面電車など新しい公共交通システムを整備する場合、ある程度こういう受益者に特化した仕組みというのもできればいいと思います。まだ日本ではそれは認められていないということになっているんですけども、そういう文脈も、せっかくなので要望ということで入れたらどうかと思うんですけども。ちょっと3つほど話になりましたけれども。

【部会長】 多分、事業所税は今まで超過課税で別の基金とかやっている、そんな脈絡で書かれたんだと思いますが、事務局からお答えがございませうか。

【総合政策局次長】 既に事業所税はもう地方税として昔から成立いたしておりますが、その目的自身が都市環境の整備に充てるということになっておりまして、その具体的な都市環境の整備、では何だと言ったときに、いわゆる都市交通、交通にも充当するということはもう既にうたわれておる。それ以外にもあるわけですね。道路もあるし、下水もあったり、いろいろするんですが。ただ、これは対象都市は30万以上の都市で、現在約70市が徴収をいたしておるということなんです。私どもから見ますと、交通政策にもっと使っていただいてもいいのかなという気がいたしております。実は金沢市もおいでいただいております。金沢市も徴収されておられるんですが、ちょっと資料をいただいたところ、はっきり申し上げて借金の返済に充当されておると。借金の出元がどこかという、やはり道路でありましたり下水だったりという、こういう世界になっておるものですから、もう少し我々もメニューを増やして、市町村のお使いいただけるメニューを増やすことによって、こういう事業所税そのものもお使いいただけるような形になるんじゃないかということの思いを込めて書いたというようなことでございます。

【交通計画課長】 補足させていただきますと、今、委員からご指摘いただいた部分、19年度において具体化を図る部分でございまして、そういう意味で、今ご指摘のあった新しい税制につきまして検討したらどうかというご提案は、また年明け以降、長期的な課題について引き続きやってまいりますので、その際にご議論させていただければと。今、19年度の部分は税制、それから予算の折衝中ございまして、ちょっとまだ具体的なことは書けない段階でございますので、既に今ある制度の事業所税のお話と、それから我々としては精いっぱい書いたつもりなのですが、先生方からは遠慮していると思われるかもしれないんですが、その段落で、「これらの地方公共団体の取り組みに対する可能な限りの地方財政措置が取られることが期待される」という部分で思いを込めていると、19年度につきましてはですね。具体的には、新しくきょう点線枠組みで囲んだ具体課題例の部分で起債などの措置を今、総務省と折衝中ございまして、今度の予算決着において決まります。それはまた年明けにご報告させていただきたいと考えております。ということで、ちょっときょうの時点、それできょういただいたご意見をできるだけまた盛り込みまして、再度確認をさせていただいて、可能であれば今週金曜、もしくは来週早々に公表をさせていただきたいと考えておる。タイミングからいたしますと、ちょっと19年度の予算、それから税要求についてはまだ明確に書けないということをご容赦いただければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 前回欠席で恐縮なんですけれども、要望意見であります。特に地域での協議が大切だということで、この中に書かれていると思うんですけれども、その参画の中に労働組合の関係についてぜひ考えていただきたいということであります。特に労働組合については、いろんな意見があろうかと思えますけれども、今地方の交通をめぐる関係では、特に経営をめぐる環境の厳しさというのは非常に深刻化しています。しかし、そういう中であって、労働組合は特に事業者と協議、あるいは協力しながら地域交通を守るために頑張っているというのが実情であります。そういうことから考えても、地域での協議の関係については地域で主体的に決めるということになるかと思えますけれども、労働組合の中にもすぐれた意見を持っている方も多くおられます。そういう中でぜひ労働組合の関係について、その地域の協議の中に入れるような配慮をしていただきたいという要望意見を申し上げたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 一番最初の、これでいうと2ページの地域公共交通の現状と課題というところ

る、かなり書き込んでいただいているんですが、何となくやはり公共交通ありきというところから出発しているように少し読めてしまいまして、現在の交通がどうなっているかということは書いていただいているわけですが、その交通が必ずしも十分提供されていなくて、何が起きているのかということについてももう少し書いていただいたらいかがかかと。具体的にはモビリティの低下に起因する生活の維持の困難性、それから社会的な疎外、これが生じているといったことは、これは特に地方部であります、もう明確に書いていただいてもよろしいんじゃないかなと思います。今地方部と申し上げましたけれども、都市部においても、例えば移動困難者という人もおられますし、そういう方々について、都市部では生活の維持の困難性というところまではいかないと思いますけれども、社会的疎外あるいは社会的参画の低下といったものが生じていることが問題であるということを書いていただいて、そこから公共交通ということを書き起こしていただいたほうが、より上位の目的につながってよろしいんじゃないかなと思います。

そういう点から見ますと、3ページの についても、「地域における公共交通の活性化・再生のためには」と、何かこれが目的のように見えますので、少しご検討いただければと思います。

それから、同じく2ページの1 . の3つ目のパラグラフの中に「ニーズに的確に対応した輸送サービス」という文言があります。ほかにもニーズという言葉が出てきますけれども、このニーズというのはさまざまな意味にとれる言葉でありまして、場合によったら、これは住民なんか表明したニーズというふうにとられる可能性もあるだろうと思います。何を申し上げているかということ、ニーズというのは置かれている状況によって随分違ってくるわけですね。非常にこのサービスの水準が低いところでは、かなりのことはもうあきらめてしまって、ニーズとしても顕在化してこない。ニーズとしても認識されないということがかなり起こってまいります。ですから、そういう意味で「ニーズ」とそのまま書いておくと、何となく表明されたニーズというふうにとって、じゃあニーズを調査して、ニーズがこういうことが必要だという声が上がったところに施策を展開していこうということになってしまわないかなとやや懸念しますので、「ニーズに的確に対応した」というところは、生活、社会参加の機会を的確に確保する輸送サービス、その後確保という言葉がなくなってしまうけれども、そこは文言を調整するとして、趣旨としては、「ニーズに的確に対応した」というよりは、「生活、社会参加の機会を的確に確保する」といった形に変えていただいたほうが適切ではないかなと思います。

もう1点よろしいでしょうか。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 3ページで、地域住民等の参加の推進というのがございます。ここに書いていただいたことは、それはこれで結構だと思んですけども、地域住民が一定の役割を担うことが求められて、今そうしようとしていてもなかなかうまく機能していないというのが実情ではないかなと思います。この後にこういう文言を入れていただいたらどうでしょうか。住民が主体的に、かつ効率的に改善案を見出すための手法といいますか方法論といいますか、そういったものの開発といったようなものも進めていただければと思います。例えば交通安全を確保するために住民にどうしましょうと聞いても、すぐには意見というのは出てこないんですけども、例えば今警察庁なんかでも進めてられますヒヤリハット地図づくりなんていうのがありますね。ああいうものに地域の住民の方が参加していただければ、かなり問題点が次から次へと出てくるといったようなことがあります。これも1つの手法でありますし、あるいは手前みそで恐縮ですけども、私ども利用しやすいバスダイヤというのを集落の住民がどうやって決めるのか。決める方法というのは特にないので、私どもで開発し提案させていただいたことがあります。特に地方部に行きますと、私はこの時間がいい、私はこの時間がいいというふうに自己主張をすることははばかられますので、ほとんどだれも主張しないと、こういう状況なんです。しかしながら、田舎では大体の人が、だれが、いつ、どこに行っているのかということを知っていますので、それを全員で見ることが出来るよう書き出してみますと、この時刻だとあの人が不便になるだろう、こっちの時刻にするとこの人が不便になるだろうというふうには、相手になるべく便利になるようにみんなが声を上げてくるといったようなことも起こります。今2つほど例を挙げましたけれども、住民が参画して、意見を出してまとめていくのを、うまく進めるようなやり方といったものもこれから開発していく必要があるのではないかなと思います。とりあえずそこまで。

【部会長】 じゃあ、大分たくさん出ましたが、事務局からお答えいただけますか。

【交通計画課長】 まず、委員のご指摘ですが、今、道路運送法の地域公共交通会議でもそういう位置づけがされていると思いますので、今後、制度の具体化に当たって、可能な限り今のご意見を反映できるようにしてまいりたいと思います。

それから、先生のほうから、今たくさん修正提案をいただきましたので、またちょっと案をつくってお送りさせていただきますので、またさらに改善のご示唆をいただければと

思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 同じくこの資料について二、三質問を交えて述べさせていただきますが、まず6ページ目の の真ん中あたり、先生からのご指摘だということであったんですが、この真ん中やや下に「歩行者動線計画にも配慮した魅力ある公共交通サービス」、ちょっと私この意味がよくわからなかったんですが、もしおわかりであれば簡単に教えていただきたいと思います。

それから、あとは今回追加されたという10ページの破線の括弧内に、明確に今回 路面電車、そして バス輸送の高度化、恐らくこれはいわゆる最近はやりのBRTとかそういうことを意識されたこういう追加だと思うんですが、最近よく言われているとおり、LRT化、BRT化とか、やはり と の仕分けといいますか、そういう書きっぷりが何か言葉として必要なのかなという気がいたしました。簡単に言いますと、もちろんその需要規模に見合ったサービスの提供という、そういう言葉がどちらかに入ったほうがいいのかなという気がいたします。

それから、あとはこの四角の中全般にかかわることだとは思いますが、あくまでも公共交通の推進ということは、まず第一には環境とかを考えまして、車からの転換、少なくとも公共交通全体のパイを減じないような形で、そして推進するということは大前提だとは思いますが、例えばバスを高度化すると、既存バスとの間でシェアの競合が起きて、ちっとも車からの転換が起きないとか、そういうことのないような、多分既存のそういう事業者との十分な調整ですとか、あくまでも車からの転換を念頭に置いたそういう公共交通の推進。全般のトーンとしてはそうなってはいると思うんですが、ちょっとこちら辺の中から、十分公共交通間の競合ということですね。あんまりよくない競合ということ防止するような、そういう言葉をどこかにつけ加えていただければなど、そんな印象を持ちました。以上です。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 1点だけなんですが、6ページ、先ほど先生の方からご指摘のあった文言の1つ前の文言なんですが、真ん中あたり少し下で「自動車による移動に比べて遜色の無い」というところなんですが、恐らく東京のように渋滞、あるいは都市部のように渋滞のある地域においては、遜色の無いモビリティは公共交通で確保することは十分可能性はあると思うんですが、渋滞が余りないような地方都市、ほとんどの地方都市においては遜色のな

いとまで言うてしまうと、相当な投資が必要で、かなり現実的に厳しくなってくるというところが危惧されます。もちろん駅前にすぐ住んでいる人とかはそういうこともあるかもしれないですけども、おおよその多くの人口においてこれはちょっと難しくなってくると思いますので、こういう気持ちは非常に重要だと思うんですけども、文言として、例えば自動車に依存せずとも十分に良質なモビリティを供給し得るといような、そういうような文言のほうが適切かなと。これは細かい指摘のように思うんですけども、自動車と比べて不便だから公共交通を乗るんだとするような形で公共交通施策を打っていきますと、ほとんど将来的には負けが決まっているような戦いになってしまうと。戦いと言うとまた語弊が出てきますけれども、もうバスにだれも乗ってくれないという社会になってしまうかもしれませんので、そのあたりはちょっと丸く書いたほうがいいんじゃないかなというのが意見です。

【部会長】 ほか、どうでしょうか。どうぞ。

【委員】 ちょっと2つほど申し上げさせていただきたいと思います。11ページの追加された破線で囲まれた中の 番あたりのところの話なんですけれども、道路運送事業について、改正道路運送法によってコミュニティバスであるとか、あるいは市町村バス、NPOによるボランティア有償運送の制度化等が図られるというように形で、地域の創意工夫による方法がいろいろとれますよという話なわけなんですけれども、最近いろいろ地方の現地へ行って思うことは、果たしてどういう輸送モードをその地域、その場所で選択するのが適切なのかという、その議論をやはりしないと、本来、例えばNPOの輸送では限界があるようなところまでNPOが賄わなければならないようなケースであるとか、あるいは逆にバスという輸送モードではとても対応できないような小規模需要をバスがやらなければならないケースとか、いわば適材適所ではない輸送モードが選択されてしまうケースというのが出かねないなという印象を持っております。ですから、どのような形態がその地域、その場所で適切なのかという議論をし、それを選択するという作業がここで一回入る必要があるのかなと思います。これもまた需要の大きさだけでそれを決められるかという、地域の事情等々いろいろありまして、じゃあ見込める輸送量が非常に小さいから、バスよりも乗り合いタクシーのほうがよからうと。かといって、それじゃあ、乗り合いタクシーのような狭い空間に知らない人が乗り合う形で、所要時間1時間以上かかるようなところが果たして利用する側として我慢できるのかどうかという問題とか、いろんなことが絡んできますので、どのような形態が果たして適切なのかという議論を必ずここですべ

きであるということがあると思います。ですから、そういう書き方をするかどうかはともかくとしまして、何らかのその議論を挟む必要があるという意味のことが入れられればなと思っております。

それから、2つ目なんですけど、8ページの真ん中の「技術開発・技術革新の推進」というところの、文章そのものはわからないではないんですけども、どんなふうにかこれを受け取ったらいいのかなというのがちょっと読み取れない面がありまして、例えば11ページの上の方に「輸送力の大きなノンステップバスの投入」という言葉がありますが、輸送力の大きなノンステップバスをつくらうと思いますと、現状のような途中で車内に段差のあるようなノンステップバスではとても無理なんですよ。同じ大きさの中で比べたら、従来の車両のほうがずっと輸送力が大きいということをお考えすると、じゃあ、全く平らなノンステップバスを開発しなければならない。開発をするには、新たな技術開発をしていかなければいけないんですけども、その辺に対して、つまりよりいいものを新たにつくっていく技術開発に対して支援を行うことが必要であるというふうに読んでいいのかな。ちょっとこの「」がわかりにくいので、その辺をお伺いできればと思います。

以上です。

【部会長】　　じゃあ、ここで答えいただけますか。

【交通計画課長】　　まず、委員の6ページの委員からいただいた「歩行者動線計画にも配慮した」という部分なんですけれども、委員から、例えばバスなりLRTなり、乗っている間だけ快適でも、おりた途端にもう車はびゅっと走るとするのは危ないとか、ヒヤッとするような、そういったことでは全体として魅力あると言えないので、移動の動線も含めて考えてほしいと、そういうご趣旨でございました。ちょっと入れ方が不適切なのかもしれないんですけども、そういう意味で入れさせていただいておるところでございます。

それから、2点目に、LRT、BRTにつきまして、需要に合ったというところを書けないかというご指摘なんですけれども、ちょっとこれについてはご意見をいただければと思うんですが、なかなか今の時点で一概に、例えば5,000人だったらLRTで、それ以下はBRTがいいとかにわかには言いがたいのかな。と申しますのは、やっぱり地域地域で多様なものがあって、例えば富山でありますと、富山港線という既存ストックがあったので、今、大体需要予測で4,000ぐらいで彼らはセットしてプロジェクトを進めたんですけども、そういう場合は4,000でもLRTをやっていけるだろうと。ところが全く新しく用地を確保して整備する場合には、その数字にはならないので、その部分を今の時

点でちょっと書き切れなかなということ、それと2点目としては、都市によってはもう完全に都市の装置として道路ですとか、それからコミュニティバスなどは今もう半分以上一般財源を運営費にも投入して維持しておられますけれども、都市としてそういうところを選択するところもあっていいんじゃないかと。もう資本費は100%回収できなくて、かつ運営費も相当程度一般財源を入れてもいいよという都市が今後出てくるかもしれないので、国として5,000人以上ないとやっちゃだめとかいう決めつけをするのいいかどうか、ちょっと私ども今の時点で判断できないという点でございます。仮にこういったことを、やはり過去、運輸省の時代に、大体キャパシティー別で概念整理をしたことがございました。断面交通が何万人だったら地下鉄で、その後新交通でとか、そういうのを議論をやったこともありまして、その議論をやるべきだというご意見ございましたら、また年明け以降ご提示いただいて、ご賛同を得られればそういった議論を展開するというのも一案かと思えます。

それから、先生の部分につきましては、これは社政審の表現をそのまま使ったので、こういう勢いのある表現なんです、ご趣旨ごもっともなので、ちょっと工夫をさせていただきたいと思えます。

それから、委員からの適切な選択をするという作業が必要という部分でございますが、ここはこの点線のもの全部にも共通いたしますので、(1)のずっと書き下しているところにそういった趣旨の表現を入れるように工夫してみますので、またちょっとメールでお諮りいたしますので、改善になっているか改悪になるかわからないんですが、努力してみますので、またご指導いただければと思えます。

それから、8ページののところは技術開発、これがどうなのかということなんですけれども、ここも実はかなり事務局内では意見が分かれているところであります。ここ3以降は19年度で具体化するんですけども、この3の前の部分は現在課題として認識している部分で、最終答申まで深めていくという部分でございますので、またそういうご意見など2月以降賜れば、それでコンセンサスが得られた場合には来年夏の要求につなげていければと思えますので、またご意見賜りたいと思えます。

とりあえず以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先ほど委員が指摘された、適切かどうかきちっと考えるステップが必要でないかとおっしゃるご指摘には私も同感なんですけれども、多分それはある程度ここにも書

かれていて、例えば7ページのあたりはその辺を書き込んでいただいているんだろうと思います。ただ、こういった検討の作業を、例えば市町村あるいはNPOだけでできるかというと、なかなか人材的にも難しいところがございます。そういった中で都道府県の役割といったものも触れておいていただいているといいんじゃないかと。特に私、地方のいろんな自治体のお手伝いをしていて感じますのは、やはり技術を持った方が不足していると。特に何年かで交代してしまわれますので、技術を維持するというのが非常に難しいわけです。例えばビルの構造設計にしても、それなりの資格を持った人がやって初めて安全性が確保できるというところがございますけれども、地域交通について、一所懸命やっているからそれでいいんですということでは必ずしもないんじゃないかと。そうすると技術的な水準の担保ということをどのようにして図るかということも非常に重要になってくるんじゃないかと思います。そういうと資格のような話に頭が行ってしまうんですが、私はすぐにそこまで考える必要はないと思いますが、自治体の実務を担当される方の技術水準というのをいかに高めて確保するかというための方策というものを何か考える必要があるんじゃないか。それから、市町村レベルの自治体だけでそういった技術レベルを持つことは難しいところもありますので、そうするとそれは複数の市町村がそれなりの技術者を共同して確保するといったことにもなるのかなと思います、そのあたりに都道府県の役割といったものも出てくるのではないかなと思います。

それから、もう1点、12ページの(3)の二、三行上のところに、「地域の関係者がデータ収集等の調査をする際に、国や地方公共団体が財政的支援をすることを検討すべきである」ということありますが、国として体系的に収集しておくべきデータというものもあるんじゃないかなと思いますので、そのあたりについても言及していただければと思います。

それから、もう1点、前後しますが、5ページの() 一番上の行に、シームレスな輸送サービスの提供というのがございます。ダイヤの連携であるとか、物理的な近接であるとかに触れていただいて、これはこれで結構だと思わんですけれども、例えばダイヤを連携していても、それが利用者によく伝えられていない。つまりモード横断的な情報提供がなされていない場合があって、例えば列車で地方都市におり立って、すぐ便利なダイヤでバスが運行されているのに、それがわからずに探しているうちに乗りおくれしてしまうということがあります。鉄道の構内でバスの情報が提供される、あるいはその逆といったようなことは余り行われていないようですので、モード横断的に情報の相互提供を図るとい

うのも改善にはよろしいのではないかなと思います。

以上です。

【部会長】 はい、ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 小さなことかもしれませんが、5ページの乗りたくなるサービスの提供というところで、今までやはり車のほうが有利なようにどうしてもなっていた。例えば百貨店に買い物に行っても、車で行けば駐車料金はただになる。でも公共交通で行っても何もメリットはないという感じですね。少しその辺も考えていかないと、実際に誘導できないんじゃないでしょうか。今ここの中に幾つか例えば運賃、料金面の、例えば1日乗車券や全線定期券というのは、ヘビーユーザーは便利になると思うんですけども、逆に今まで乗っていなかった人にとっていただくためには、関西でJRなんかやっていますけれども、昼割みたいなものをバスに導入する。今の富山のLRTでも昼間の料金100円というのは非常に魅力になっていると思います。やっぱり乗ってなかった人を乗らすための工夫というのが、もう少し要るんじゃないかと思います。ある程度支援ができれば、それは進むのではないかと思います。

【部会長】 はい、どうもありがとうございます。どうぞ、委員。

【委員】 新たなシステムとか新たな車両、これはLRT車両でもバスでもいいんですけども、そういうものでいいものがあれば、国がその技術開発を支援する、支援するというのは正しい方向だと思います。ただ、一地域のわずかな数の小さなシステムの技術開発だけに投資するというと、効果が低いわけですね。先ほどノンステップバスというのがありましたけれども、もちろん地域によっていろんな条件が違うから、ぜいたくを言えば、みんなばらばらの仕様のバスが欲しいというんでしょうけれども、何とかまとめて、10台つくるより100台つくれば、うんとコストが安くなるわけです。システムにしる車両にしるいろんなものがありうると思いますが、標準化する。そうするとまた規制とか何かという問題が出てくるかもしれませんが、ないよりいいじゃないですか。そういうコストを下げるための努力を、これはやっぱり本当は民間がまとまってやるべきなんでしょうけれども、民間はそれだけの力が今ありそうもないんで、国が面倒を見てやらざるを得ないのではないかと思います。

以上です。

【部会長】 コストダウンの話は先生ずっと前からご指摘いただいているんですが、後でちょっともう一回お答えいただきたいと思います。そのほか。どうぞ。

【委員】 3ページの の、これから市町村が交通のプロデューサーということですが、この後段に複数の市町村を範囲とする交通圏単位でということ、当然これから市町村単独では、集約型のまちづくりとかコンパクトシティという コンパクトシティは書いていませんけれども、そういう政策を実現する上で、複数の市町村がある程度連携をするということが必要だと思うんですね。それで、11ページの で異なるモード間の乗り継ぎの連携というところですね。これも恐らく海外の運輸連合とか、そういうものを多少は想定されていると思うんですけども、これまでもこういうことがもう繰り返し言われているんですけども、だれが支援をするのか。結局、地域の責任ということになるんでしょうけれども、ある程度国がリーダーシップをとるべきと考えます。私も前に聞いた話で、きょう広島市の方がいらっしゃいますけれども、広島でもバスの事業者が相当あるということで、運輸連合的なものがかつて考えられた。しかし、当時、公取からこれは独禁法のカルテルに当たるということで、その構想がぼちゃってしまったと。せっかくそういう意欲があっても、関連の法規とか制度が壁になるということがあると思いますので、やはり単に総合的な支援を行うというのでは、これまでの欧米の動きから見ても遅過ぎるんじゃないかと思うんですね。もうちょっと邪魔するような制度があれば、それを変えるような仕組みづくりとか、そういうものが望まれるとか、そういう文言を入れるべきではないかと思います。今の文章だと平板で、幾ら知恵と努力で地域がやろうとしても、これでは何も進まないのかなと思うんですね。やはり市町村が連合して、連携して取り組めるような制度とかというのは国がリーダーシップをとるべきだと考えますので、ぜひそういうニュアンスの文章に置きかえていただきたいと思うんです。

【部会長】 それじゃ、どうぞ。

【委員】 ちょっと追加してよろしいですか。関連して。今のところにこそ都道府県の役割を書いていただければと思います。

【部会長】 じゃ、課長。

【交通計画課長】 まず、委員の都道府県の役割をという部分、7ページの のところですか、そこはちょっとどういう形で書けるか、また工夫させていただければと思います。

それから、12ページの(2)国が体系的に整理しておくべきデータがあると。その点を言及してくださいというご指摘でございますので、ここも多分何らか工夫してみたいと思います。

それから、3点目で、5ページの()ダイヤの連携がなっている場合に、情報が伝わ

っていないと乗り損なうことがあるという部分なんです、私どもの的には、13ページの(4)でそのことを書かせていただいたつもりになっていまして、18年度から補助制度も創設いたしまして、ちょっと宣伝なんです、今年は6カ所でこの鉄道から、正確に言う一番代表的なのはTXの三郷の駅で、TXをおりて、そこでバスの発車情報が出る電光システムを整備しています。また逆に、バスをおりたところに次の電車は何時ですというのを2カ年で取り組みを始めておりますので、その部分は(4)で書かせていただいておりますし、まだちょっと宣伝不足で、この前も、とあるNPOの方に、そういう制度ができたことを知らなくて、ちゃんと宣伝をしなきゃだめじゃないですかと怒られまして、すみませんと謝っていたんですけども、少しずつ頑張っていきたいと思っております。

それから、委員からいただいた5ページ目のお話で、乗っていない人を乗せるような取り組みという、ごもっともなご指摘でございます、今、例えばことしから始めているものとしては、スルッとKANSAIのカードを使って、まさにご指摘のとおりの問題意識で始めた取り組みなんですけれども、スルッとKANSAIで、公共交通で来たお客様には、お買い物を百貨店でしていただいた場合に、運賃部分をクレジットバックするというモデル事業を取り組み始めております。そういったことなどもちょっと追加する方向で修正してみたいと思っております。

それから、委員からいただいた技術開発の部分のご指摘でございますが、コストを下げる部分について国がもう少し努力すべきだということでございますので、のところにその趣旨でちょっと案をつくりまして、またご相談させていただきたいと思っておりますので、ご指導をお願いいたします。

それから、委員からご指摘いただきました11ページの 部分に、これは運輸連合想定ということだったんですけれども、これは19年度にやるところで、措置する部分でございますので、運輸連合はちょっと今我々正直まだ想定しておりません。運輸連合というのはやはり長期的な課題だと思っておりますので、また2月以降ご議論深めていただく際にその論点をご提示いただいて、この場で、多分もっとさまざまこの部分、6月の最終提言に向けて取り組むべきというご意見をいただけたらと思っておりますので、そのときにまたちょっといただければということで、19年度に措置すべき事項に運輸連合というのは非常にまだ難しいので、そこは2月以降の課題とさせていただければということでございます。

先生の方からこの部分に都道府県の役割も書けないかということでありましたが、そういう意味でちょっとこの言葉が余り足りていないのかもしれないんですが、ここは典型

的には1つの駅における乗り継ぎの改善を想定しておりまして、県が出てくる部分の県の役割といたしましては、最初のほうの部分で、市町村が複数またがるところで県の役割を整理させていただいております。3ページの の下から2つ目のパラグラフで、都道府県は情報提供や助言を行うとともに、特に複数の市町村が取り組みを参画する場合には云々というところでちょっと書かせていただいているつもりなので、もしこれでご不足、さらにということであればまた検討いたしますが、とりあえずこういう整理をさせていただいておるところでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 5ページの速達性・定時性の確保・向上というところでございますけれども、このコンテキストでいいますと、バスが速達性・定時性がないので、LRT等へというようなつながりになっていると思うんですけれども、最近、私が個人的に感じますのは、鉄道も最近定時性が少なくなってきたということです。この報告書では鉄道は定時性があるという前提になっているんですが、やはり鉄道の定時性をきちんと確保していただきたいと思います。少し走行環境の改善が必要かもしれませんが、鉄道の定時性の確保について触れていただければと思います。

それから、文章の書きぶりですが「また、速達性・定時性の高い地域の基幹交通として」とずっと続きますが、何か主語が長過ぎてわかりづらいので、もうちょっと整理していただければと思います。言っている意味は、速達性・定時性の高い地域の基幹交通としてバリアフリーの新車を投入するののかと思うと、そうではなくて、基幹交通として、新たな交通システムの導入ですよね。文脈がよくわかりづらいので、ちょっと整頓し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。

【委員】 幾つかお話しさせていただきたいんですが、まず最初に、私も先生と同じで、都道府県の役割をきっちり書くということは重要だと思います。先ほど課長さんのほうからお話ありましたように、3ページの の下の2つ目のパラグラフのところで、適切な調整ということだけだと、どうしてもどういう場を設けるのとか、どういう調整をするのかということを少し具体的に書いていただきたいなと思います。それがまず1点目です。

2点目、4ページの安全・安心な輸送サービスの提供ということですが、まず1つは、「また、公共交通は、自家用車と比較し、安全な輸送モードである」というふうに言い切

っていますけれども、これはまさにそうだと思いますけれども、安全な輸送モードであり続けなければいけないという意識も少し含めて書いていただいたほうがいいのかな。確かに事故率的にはそうかもしれませんけれども、大きな事故があった場合には、これはやはり安全・安心というのが問われてきますので、そういうところは少し高尚な意味を含めて書いていただきたいと思います。

その次の文章なんです、「交通事故対策の観点からも快適な公共交通の確保が重要である」。これはどういうロジックなのか、65歳以上が公共交通に乗りかえていただくためには、交通安全の観点からも、より快適なものなのかということで文章を書いているのかもかもしれませんけれども、これは65歳以上の方が乗ることが公共交通の交通安全対策のためだけではないと思いますので、このあたりはやはりもう少し明確にしていきたいなと思います。

3点目ですが、8ページ、これは先生のご指摘だと思いますけれども、上から2つ目のパラグラフです。この3行の意味が何かちょっとよくわかりません。ということで、一次データ、高次データがあるんですが、データの安全性を確保しながらデータを収集していく仕組みの検討と。このあたりもう少し整理していただいて、結局だれが、どのようなことをやるのかということがこの文章ではよくわかりせんので、このあたりの整理をお願いしたいなと思います。

あと、前に戻りますが、3ページ目の最後のパラグラフのところに、私もこれは重要だと思いますので、地域住民が公共交通を支える一主体として一定の役割を担うと。この住民が役割を担うというようなニュアンスで書かれているところが、例えば9ページのところは責任というような形に書いていますし、3ページ目の下から3つ目のパラグラフのところでは貢献というような形で書いていますので、そのあたりの言葉の整理をしていただいて、9ページのように、もう責任というふうに言い切るのであれば、この3ページののところも役割及び責任とか、かなりの重要な役割とか、一定の役割よりもう少し強い意味で書かれたほうがよろしいんじゃないかなと思います。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。

【委員】 1点だけ。前回、議論、先生の話で、公共交通の公共財的側面という言葉が出てきて、8ページのところに書いてあります、下から3つ目の段落。それで、1つは、これは全部ちょっと確認していないんであれなんですけれども。こういった意図はこし

かなかったと思いますけれども。3.のところで、19年度で図る措置というように書いてあるので、個別問題を考えるというようなイメージを持ちちゃうんですけど、もうちょっと広い意味でこれを使われたほうが、あるいは、指摘したほうがいいんじゃないかというのが1つです。

それからもう一つ、その内容なんですけれども、公共財的性格を持っているから財源の確保が重要だというようなことで、これは予算につなげていくわけだけでも、公共財的性格の側面を確保するためには、要するに税的な措置だけではなくて、そのほかの手段もあります。例えばクラブ財という言い方をしていますけれども、利用者が一定の基礎的な部分を払いながら維持していくのもそうなんですけれども、そういったこともあるので、だから財源の確保、等でもいいんですけども、確保や財源確保のための仕組みとかで、何かそういうのを入れるとそこまで入ってくると思います。そのページの一番下に、その具体的な例が実は書いてあって、沿線の住民の人が寄附金とかで負担してもいいんじゃないかということになっていて、ここが実はとても重要でパラレルになっていると思うんですね。繰り返しますけれども、これは非常に重要なことなので、19年度においてというよりも、もうちょっと一般的に両方とも書かれたらよろしいんじゃないかと思います。

以上です。

【部会長】 それじゃあ、どうぞ、お答えいただけますか。

【交通計画課長】 まず、委員からいただきました鉄道の定時性のお話でございます。それで、ちょっとその扱いなんですけど、今回、地域公共交通というセンテンス、文脈で今来ておりまして、比較の問題なんですけれども、バスの定時性に比べて、最近、東京近郊の電車も10分ぐらい平気でおくれているので、その問題をご指摘いただいているんだと思うんですけども、どういうふうに入れられるか、ちょっと正直悩んでいまして、また2月以降にさせていただければというのが1点目でございます。

それから、文章が長いというのは確かにご指摘のとおりですので、LRTとBRTを説明する修飾がえらい長く入っていますので、注釈にするとか、工夫をさせていただきたいと思います。

それから、委員から都道府県の役割をもう少しきっちり書いてくださいというところなんですけど、先ほど地域の活性化戦略のところでご説明させていただきましたが、地域の戦略の大きな柱として、都道府県主体の部分が先ほどご説明の1番目の仕組みでございまして、生活圏の交通問題はやっぱり市町村が一義的にやって、国とそれから都道府県はその

後見になろうという概念でさせていただいておりますので、ちょっとそのもとで、また少し工夫させていただいて、ご相談をさせていただきたいと思います。

それから、4ページの()の安全・安心であり続けることが必要という趣旨の部分を、またちょっと工夫してご相談させていただきたいと思います。

それから、65歳以上の高齢者が運転者である場合は事故が急激に増加すると。交通事故対策の観点というのも、何かちょっと飛んでいるんじゃないかということでございまして、事柄としては、例えば富山市などが70歳以上の方が運転免許を返上したら公共交通の利用券を渡すなどという取り組みも行っておりまして、この前テレビでやっていたけれども、ほかの代替がないから、80歳以上の認知症の方も何か運転せざるを得ないというような話もあったので、気持ちとしてはそういう方が、もし快適な公共交通があれば、おじいちゃん、そんな無理して運転しないでバスで行きなさいよとか、電車で行きなさいよという気持ちで書いたつもりなんですけれども、必ずしも伝わっていないようなので、ちょっと工夫させていただきたいと思います。

それから、8ページの一次データ、高次データの公開というのは、これは先生のご指摘ではありませんが、そういう意味で、どういう形で整理できるか、正直今ちょっとすぐにアイデアがないので、またすみません。ここは2月以降のご議論にさせていただければというふうにお願ひさせていただきたいと思います。

それから、責任、貢献の部分は、ちょっとシチュエーションして、もうちょっと吟味いたしまして、確認をさせていただきたいと思います。それで、またちょっと考えましてご相談をさせていただきたいと思います。

それから最後に、委員からいただいたご意見はご指摘のとおりということでございまして、19年度の措置のところではなくて、上のほうに持ってくるということで工夫させていただいて、ご相談させていただきたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 あと、もしございましたらどうぞ。

【金沢市都市政策局長】 地方の側から申しますと、実は先ほど来、冒頭にありました事業所税の取り扱いの部分についてちょっと気がかりというか、ひっかかっているところがあります。今までの、先ほど先生もおっしゃったように、私の理解が不足しているかもしれませんが、従来、公共交通の施策というものについては、いわゆる公共財という位置づけが比較的弱かったと思っております。先ほど課長さんおっしゃったように、都市の装

置という位置づけが比較的弱かった。今の議論の中で本格的に都市の装置、あるいは公共財という位置づけが私はなされてくるのではないかなと思っています。そうしますと、いわゆる税のあり方、それから財源のあり方、これらについて本格的に議論をしていく。確かにおっしゃるように、事業所税というのは都市環境の整備に対しての目的税であります。先ほど来申しておりますように、ここにも書いてありますが、従来、一面で公共財的側面を有するという表現ですから、ここら辺をはっきりと、今後の方向としては地方公共交通は公共財の役割なんだ、いわゆる都市の装置なんだというような位置づけをしていただくことで、むしろこれから事業所税というものを積極的にというか、重点的に入れていかなきゃならんと。あるいは事業所税だけじゃございませんで、財源のあり方、あるいはもっと言えば、先ほど先生おっしゃった、私の誤解かもしれませんが、ロンドンのロードプライシングみたいなそういう体系があるとすれば、そういったものを幅広く市民あるいは住民の方の理解を得ていく。そんな位置づけが必要ではなからうかと私は思っていますので、ただ単に8ページのこれだけをとらえて、事業所税のあり方が従来おかしかったからというような表現は、少し地方側からするといかがかなという感じはします。

私は以上です。

【部会長】 事業所税について間違っていたらご指摘いただいて、僕の理解では、札幌から始まって仙台、横浜、それから北九、福岡まで、地下鉄をつくるときに超過課税をしたり、それで基金をつくったりして、大都市はそういうことをやってきたと理解しているんですね。だから、今までなかったという話では多分ない。特に多くのまちでは、企業側から見ると、何でそんなことをやらなきゃいけないんだという、そういうところを突破されて努力をしてこられ、70年代からずっとそんなことが大都市ではかなり普通に行われていたんだろうと理解をしています。ご意見はわかりました。

【広島市都市交通部長】 実は私もこの事業所税のところにはちょっと不自然な感じを持っておりまして、恐縮なんですけれども、事業所税というのは、目的が確かにありまして、これは地方税法に、何に充てるかというのがはっきり明確に書いてあるわけでございます。私ども交通事業に携わる者としては、もちろん交通関係予算に充ててほしいというのが、自治体の中でそういう議論をしていくわけなんですけれども、例えば公園でありますとか市街地整備でありますとか、そういった他の事業所税を充てるべきものというふうに書いてある項目と比べて、交通関係予算になぜプライオリティーがあるのかということが、論拠がないとなかなかこの書きぶりというのはどうなのかなというふうには、そのようにち

よっと感じておりました。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。ほぼもう私が申し上げたかったことは出ておりますので、特に改めてということはございませんけれども、自治体間の連携とか県の指導とか国の指導といったときに、例えば今直面している問題でいいますと、ICカード化を進めていこうとしたときに、自治体なのか県なのか。もっと広いレベルで、例えば関西でやっているものを地方にシステムとして導入するとか、全然違うまちでやっているICカード化のシステムを、当該の地域に入れようとしたときには、かなり自治体とか県を超えた連携というのが必要になってくるという気がいたします。国土交通省と経済産業省といった別のカテゴリーもあるような気がします。そういった意味で、もっと広域な連携というような意味合いが入っているものだろうというふうに私は読ませていただいております。

それから、先生がおっしゃった8ページのデータの件につきましては、恐らく情報管理といった面での安全性ということが前回議論になっていたような気がいたしますので、そういった意味の仕組みを検討するということがここに含まれているんじゃないかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。私の方からも一、二点、そんな大きなテーマじゃないかもわかりませんが、安全のところ、技術的な技術力のない事業者のことをどうするかという話は、主として鉄道なんです、これからNPOとかというようなことをバスについても考えると、その辺のことはどこかにあったほうがいいかもわかりません。安全のところは、交通事故だけになっていました。それが1点です。

それからもう一つが、この思想としては、頑張る市町村は応援しますと。あそこだけ競争的ニュアンスが入っているんですが、実はこれが全体をカバーする非常に大きな思想ですし、それから先ほどの事業所税とか、そのほか住民の合意とか、あるいは少し広域の話とか、難しい問題をどれくらい突破できるかという、それが競争の一番の舞台のはずなので、何かもうちょっと強くてもいいかなと。そんな印象を持っております。

それから、3番目が、その脈絡なんです、やっぱり今お考えの市町村の公共交通を考えると、ヨーロッパと同じで、モールですとか、それからロードプライシングですとか、自動車の方にも何らかのトランジットモールとか働きかけるのがないと、恐らくうまくいかない。しかしながら、そこは今まで地元の商店街にしる市民にしるなかなか理解がいか

かった。ここをどこかにやっぱり書いたほうがいいかなと。モールとかトランジットモールとか、そういうのとセットじゃないとうまくいかないよと。今の後ろの点々で囲んだところが、その難しいほうの話がちょっと弱いかなという、そんな印象を持ちました。ニュアンスの問題ですから、今後に向けた方向性ですし、それから、これから法律を通したり、予算を取ったりというのは別の合意形成の場があるかと思えますから、そんなこともあわせてお考えいただいて取り組んでいただければと思います。

それじゃあ、また、交通計画課長、お願いできますか。

【交通計画課長】 それでは、まず事業所税の部分、大分ご指摘があったんですけども、これは総務省にも見せているので、制度的にはこの書きぶりで問題ないんですけども、ロジックとしてちょっといかがかということのお話だと思うんですが、部会長からお話あったとおり、既にやっているところもあって、そういう意味でプライオリティーがあるかないかというのは、やっぱりその市の状況によって違うと思うので、気持ちとしてはなかなか財源がなくてできませんということだけではなくて、こういうものがありますよということをちょっと示させていただいたという趣旨でございます。そういう意味で、ほかに比べて公共交通がプライオリティーがあるという意図ではなくて、プライオリティーがもしその自治体にとって高ければ、こういうこともできるのではないかという気持ちで書かせていただいたところではあります。なお違和感があるようであれば、またちょっとおっしゃっていただければ工夫させていただきますので、おっしゃってください。

それから、先生の方からICカードの部分をご指摘いただきました。そういう意味でちょっと今回の中間とりまとめが市町村中心の仕組みにフォーカスを当てているものですから、その部分が弱いというご指摘だと思います。またちょっと現時点でどこまでできるか、今回無理であればまた2月にご指摘いただいて、次の課題とさせていただければと思います。

それから、データの件につきましては、今いただいたご示唆も踏まえて、ちょっと修文を工夫してみたいと思います。

それから、部会長からいただいた、安全について、技術力のない部分を書き込むようにというところは工夫させていただきたいと思います。

それから、頑張る地域を応援するというトーンをもっと強くというところでございますが、ちょっとすぐびんとくるような修文が浮かばないんですが、考えて工夫させていただこうと思います。

ロードプライシング、モールの扱いでございますが、点線枠囲みは19年度の部分でございますので、制度改正のものについてはちょっとにわかに入らないんですが、長期的な部分として工夫できないか検討させていただきたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 今のお話で、都道府県の話は、カバーする部分はいいんですが、何か頑張るところというときに、そこで予選が起こるようなことはやめたほうがいいと思うんですよ。そこで一回選ばれちゃって、それでまたとか。ただしこれは県のお金が入るか入らないとかというのも絡みますので、ちょっと技術的な役割という視点からのお話もあったんですが、制度設計としての都道府県のあり方は事務局の方でまた少し検討していただいたらいいかなという気がいたしました。

そのほか、よろしいでしょうか。どうぞ。

【委員】 細かいところだけ手短かに3つ。今まで議論で出てまいりました公共財、このキーワードに関連して3点なんですけれども、恐らくもし公共財というキーワードを重視して入れるとすると、多分2ページの1.の最初のところあたりに、「地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財としての役割は極めて大きなものがあり」とかというのが1つ入っていると、全体にその思想が全部考え方が行き渡るのかなと。それを踏まえますと、3ページのところの のところで、地域住民の参加が必要だというところの論理もずっと出てくる。公共財なので税金を払えばそれで終わりというわけではなくて、公共財である以上はいろいろな形で支援していかないといけないという点を考えますと、例えば地域公共交通が公共財としての側面を持つ点をかんがみると、サービスの需要者側であるだけそれさんの参画も重要であると。さらに彼らがニーズをいろいろ知っているので云々という形で、すっきりとまず公共財だから参加が必要なんだというような形で、その補足的に、サービスをよく知っているので、彼らの声も非常に重要だというような論理展開というのは、論理的には非常にきれいになるんじゃないかなと思いました。

さらに、細かいところでもう1点申し上げますと、情報の提供、13ページですね。これは19年度ですけれども、公共交通の運行に関する情報の総合的・積極的な提供と。これは(1)(2)(3)(4)とあります、(4)だけが事業者主導でやってちょうだいねというようなニュアンスになっているように読めたんです。といいますのは、ここに(1)の枠組みの下でと書いてあって、(1)というのが、国あるいは自治体が支援すると書かれ

ているんですけども、最後に交通事業者が積極的に情報を提供すべきであるということで、それは公共事業者の役割であると、ニュアンスに若干なっている部分があるんですけども、実際、事業者が3つ、4つ、5つあるときに、だれが地図をつくるんやとなったときに、事業者だけに任せてもなかなか難しくなっていて、それこそプロデューサーである県ですとか、あるいは場合によっては運輸局さんとかという形が主導をとって、公共事業として地図をつくっていくという形もあり得るんじゃないかなと思います。したがって、ここにも(1)(2)(3)のところにあったような、国あるいは地方自治体が支援をというような一言がどこかに入ってもいいのかなというところが1つです。

以上です。

【部会長】 どうぞ先生。

【委員】 公共財というと、国あるいは地方政府が面倒を見る。それはある程度は仕方がないんですが、国鉄時代から知っている者にとっては、それは当たり前となり、自律心が失われる。逆に要するにいかにも効率よく、一言で言えば安くやるか。コストを下げる、運営費も下げるというインセンティブが十分に働くようなメカニズムを組み込みながら、国ないし地方政府の支援があるということが必要なので、そうでなければ昔の国鉄になるような心配を私は感じるんです。杞憂であればいいんですけども。だから公共財というのはいいんですけども、と同時に効率性というんでしょうかね。それをどこかにはっきり入れておいたほうがよろしいような気がします。

【部会長】 ぜひ特に今あちこちの公営交通が、片やで民営化したり、片やで公営でいこうとか、議論が盛んにされているところでもありますので、その辺のニュアンスはまた考えたいと思います。どうぞ委員。

【委員】 先ほど先生がおっしゃった頑張る自治体を応援するんだというのは非常に重要だと思いますけれども、頑張らない自治体になるべく頑張ってもらえる気になる施策というののもやはり必要なのではないかなと思います。自治体によって温度差というものがありまして、さほど意識が高くない自治体というのも多数私は目にしております。自治体によって自分が頑張っている分野というのは、住民に対しても積極的にPRするんですけども、あんまり頑張っていない分野については、それほど情報を提供していないと。あるいは隣の府県はこの部分について、例えば地域交通についてこんないろんなことをやって頑張っているよということを、余り頑張っていないところは積極的に情報は出さないということもあります。この提言の中に、各地の情報の共有化、あるいは情報センター的なも

のをつくるという提言も入れていただいていますので、それぞれの自治体の取り組みのあり方というのを、住民、あるいは都道府県の取り組みであれば市町村に対してきちんと伝えられるような情報提供のあり方というのもあっていいのではないかなと思います。私の個人的な経験で言いましても、自分が住んでいる自治体が地域交通について余り積極的でないというのは非常に歯がゆい感じがするんですが、それ以上何とかしろということにはなかなかできないわけです。特に一般の住民の方は難しいだろうと思います。これは、例えば上司を取りかえられないのと同じで、住んでいる自治体を取りかえられないということもありますので、せめて住民がいろいろな立場から自治体に対しても適切な意見を言えるような、そういう情報提供のあり方というのも何らかの形でここに盛り込んでいただければよろしいのではないかなと思います。

【部会長】 まだ役所が一緒にならない時代ですから、90年代の終わりごろですかね。当時の運輸省のいろんな答申に競争が促進できるように情報、エアラインですとか鉄道ですとか、そういうのをみんな公表していきましょうということをやられた時代があったんですね。そのときに、県庁所在地だけですが、当時の運輸省と、それから当時の建設省の道路局と一緒にあって、県庁所在地の交通サービスを歩行者用とか自転車用とかバスとか鉄道とか、ずっと調べて、それで公表したことがあるんです。マスコミで随分取り上げられた時期がありました。それはその後は行われていなくて、たしか道路は今やっているんですけどかね。

そうですね。公共交通的なそういうことはやっていなかったです。それっきりなんです。そんなに毎年変わるものじゃないんですけれども。それから県庁所在地で十分なのかどうかという議論もあって、そんな経験があったということだけ申し上げておきたいと思います。この中の情報をなるべく提供しましょうというフレーズがあるので、そういう中で読めるかどうかということもあろうかと思います。

よろしければ、時間が参りましたのでここまでにしたいと思いますが、きょう大変たくさんブラッシュアップしていただくご意見をいただきました。冒頭、交通計画課長からお話ございましたように、もう新しい法律をし、来年度予算の関係するということで、時間が極めて限られております。その中で扱うべきものと、それからまだこの会議は後ほどご説明いただきますが、続きますので、最終案に向けて入れるものと、少し整理を事務局でしていただいて、今週中ぐらいでしたっけ。

【交通計画課長】 そうですね。

【部会長】　そうですね。もう2、3日しかないんですが、可能な限り事務局からご発言の方々の趣旨を踏まえて整理をしていただきたいと思います。

それで、そんな時間ですので、微小な問題だとか、あるいは委員によって意見の違う話とか、そういうところを調整する時間がございませんので、その辺は私にご一任をいただくということにしていきたいと思います。

それから、きょうの中間とりまとめについては、そういう前提で、つまりこれから修正していただき、それから各委員にもメールでご意見を伺うという、こういう前提で中間とりまとめとしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、そういう格好で、あと数日間、大変恐縮ですが、よろしく願います。

次に、今後の進め方について、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。きょうたくさんご意見いただきましたので、今、部会長からおっしゃっていただいたとおり、可能な限り反映をして、それでまたご相談させていただきたいと思います。それで、漏れている部分等ございましたら、2月以降またいろいろご指導いただければと思います。

次回でございますが、来年の2月ごろに第5回部会をお開きいただきまして、それで地方公共団体での取り組みについてヒアリングをしていただきまして、それを踏まえまして、第1回で問題意識についていろいろご示唆をいただきましたが、同様に、来年6月ごろのとりまとめに向けて、議論の方向、こういうことを取り上げていったらいいんじゃないかということをご意見いただければと思っております。

【部会長】　ありがとうございます。そんなことでよろしいでしょうか。

それでは、今ご説明のような格好でこれから進めていきたいと思います。中間とりまとめに当たって、ここで総合政策局長からごあいさつをお願いいたします。

【総合政策局長】　ちょっときょう所用でおくれてまいりましたが、9月の中旬に第1回目の会議を開催いたしまして、実質3カ月の短い期間でありましたけれども、4回にわたって毎回非常に精力的で密度の濃いご議論をいただきましたし、並行して事務局からいろいろお知恵をいただいたりしながら作業を進めることができまして、厚く御礼申し上げます。おかげさまで中間とりまとめのめどを大体つけることができましたが、今私ども、事務局からお話があったかと思っておりますけれども、次の通常国会にぜひこれまでの議論を踏まえた、やっぱり地域交通の再生・活性化の基本的な仕組みを法律制度に

しておきたいということで作業を進めております。国土交通省になって、幾つかの大きな施策がかなり統合によって前進してきたということがありますが、この地域交通の問題も、従来の鉄道・自動車行政、あるいは海上運送行政というだけじゃなくて、道路行政、都市行政、そういったところと一体となって、少なくとも国土交通省の行政の中では、1つの有機的な施策のパッケージとして制度をつくっていきたいと。こういうことで、なかなか思うように進まないところもちろんあるし、検討をさらに加えなきゃいけない部分もありますけれども、作業を進めておりますから、ぜひ次の通常国会で成立をさせたいと思っております。

実はきょうの午前中も衆議院の国土交通委員会がありましたけれども、その中でもお一方、やっぱり地域の活性化という観点から地域の公共交通の問題をしっかりと取り上げてほしいというお話もありましたけれども、ここ一、二週間、主に与党の主要な先生方とずっとお話をしたり、関係の部会等があったのに出ているだけでも、相当問題意識が高いといいますが、強いといいますが、各地で切実な問題を目の前にしていますから、何とかしてくれという強い要請をひしひしと感じております。2週間後は予算でありますから、予算も厳しい中ではありますが、何とか必要な予算を確保して、制度をつくって、来年の秋以降、順次スタートさせていきたいと思っております。そういう意味で、また年が明けまして、6月にまとめたいと思いますが、それに向けてさらに議論を深めていきたいと思っておりますし、きょうもいろいろ出ていましたけれども、やっぱりこれからの地域の公共交通といいますが、公共交通をどう位置づけていくのかという基本的な議論というのは、ここ一、二年、二、三年の間にしっかりさせていって、施策も充実をさせておくということが客観的に見ると求められていますし、やらなきゃいけない重要な交通行政の課題の1つだと思っておりますから、引き続き年を越えての議論につきましてもお願いをしたいと思います。とりあえず年内、熱心に、かつ温かくご議論いただきましたことに対して厚く御礼申し上げます。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。

それでは、予定されていた議事はこれで終了いたしました。皆様、大変ありがとうございました。最後に事務局から連絡事項等お願いいたします。

【交通計画課長】 それでは、部会長各位の皆様方、本日は長時間、またたくさんご提案、ご意見いただきましてありがとうございました。

それと、お手数でございますが、次回、第5回部会の日程を調整させていただきたく、

スケジュール、ちょっとまた少なくて申しわけございませんが、確認表をご記入いただきまして、お席にお残しくさいますようお願いいたします。

それから、状況によりましてはまた個別にお知恵をおかりすることもあるかと存じますが、その際よろしくをお願いいたします。

また、部会の議事録につきましては、ご了解をいただいた上でホームページ上にて公開させていただきますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、これをもちまして交通政策審議会交通体系分科会第4回地域公共交通部会を閉会させていただきたいと思ひます。委員の皆様、それから関係部局の皆様、長い間ありがとうございました。またよろしくをお願いいたします。

どうもありがとうございました。

了