

## 交通政策審議会第3回地域公共交通部会 における主な意見

### 【主な意見】

地域とはどれくらいの範囲を想定しているか。

日常生活移動を中心に考えている。生活交通圏という単位で議論していただきたい。

例の（国土計画で言われている）二層の生活圏みたいなイメージか。

はい。休暇のときの旅行や、東阪間といった幹線的なものではなく、地域の人々の日々の移動、通勤・通学・通院・買物等といった動きを想定している。

技術的な観点で言うと、国鉄分割民営化時に日本全国北海道から鹿児島まで同じ基準ではなく、地域に対応した色々な基準にしたほうが良いという議論が以前あった。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良いかということ。輸送密度の低いところも、昔ながらの鉄道のイメージを引きずっている。例えば、JR東日本の車両を、他社も使うようになってきている。その場合、他社は開発費が要らないから安くなる。そういうことをローカルな車両についてやったらどうか。輸送密度の低いところは、別の発想で違った基準で標準化するのはいかがでしょうか。これは行政で面倒見ないと動かない。

データの公開についてもっと踏み込むことが出来ないか。ここに書かれている方向性は全くその通りと思う。データ共有、情報公開が求められていると思うが、一次データではもうどうしようもない時代。マーケティングを行うにはデータとデータの組み合わせが必要になってきている。旅客数、経年変化、駅舎数といったデータも勿論だが、圏域に住んでいる高齢者数とか、地域のセンターの分布といった情報収集、データ集約が必要ではないか。特に地方部に行けば行くほどそういう点が欠けている。通常のデータ、プラス付加データが必要と思うが、データのインフラ整備をやってもらいたい。個別でゲリラ的に収集する時代も終わった。ある程度信頼性における機関で、データの安全性を確保することができるという前提で、データの収集を行ってはどうか。例えば、国勢調査の項目にもう少し踏み込んだ公共交通に関する、あるいは関連するデータを収集する仕組みを追加するとか。

パーソントリップでは、今われわれが考えている地域は対象外。ここで議論しているような話に必要な基本的データ、パーソナルなデータを収集するには費用がかかり、財政的に厳しい自治体や事業者も取ろうとせず、データ無しのまま色々な議論をする状況。調査方法に関しても都市圏とは違った簡易的な、あるいは別の情報収集方法もあるのでは。安く、広く、必要限度をカバーするような調査法を、国や地方公共団体である程度整備しておくという内容を踏み込んで書けないか。

市町村が一義的に重要な役割を果たすのは分かるが、少し圏域を広げてやっていくということになると都道府県の役割も加えてほしい。

国の役割をきちんと書かれていることが、これからうまくやっていく上で重要では。市町村がプロデューサーになるのは、人事異動の関係等でなかなかうまくいかないと思われる。技術的助言が適切に提供されることが有効とあるが、だれがするのか等というところももう少し具体的に書いたほうがいい。

地域公共交通が公共財的側面を色濃く持つのは自明。だからこそ、税投入や市民・住民の関与、地方公共団体の参加が必要という形で論拠の部分を加えたほうが良いのでは。NPO以外にも、中心となり得る都道府県、運輸局等も加えてほしい。住民等は、意思決定よりもマネジメント側で働くことが多い。マネジメントという、日々の維持管理のことも加えてほしい。

市町村がこの案を受け取った場合、NPO等がクローズアップされ、NPOに任せればいいとならないか。実際、NPOでやるべきという道筋を作って住民に提示するということが出てきている。誤解を生まないような表現を考慮する必要。NPOはあくまでも選択肢であり、作れとって作るようなものではない。新たな輸送サービスに関して、適性のあるところに適切に導入されているかというチェックの重要性を加える必要がある。地方公共団体、特に市町村が公共交通を導入する際、ニーズ調査を時間・費用の問題で省略して計画が失敗してしまうこともあり、きちんとニーズ調査をするという部分に支援する方法はないか。

地方の公共交通は独自でやっていけない。設備だけでなく運営においても財源の公的負担を入れてほしい。本来の広域行政の役務として都道府県の役割が、交通圏の話や、運輸連合的な取り組みを考えるとときにも一つの束ねる役割としては大きいと思われる。何でもかんでもNPO、地域住民任せのムードになってはいけない。マネジメントにおいては、NPO・地域住民というのは中心に入っていくべきと思うが、財源や財政制度においてはNPO・地域住民を前面に出すのはいかがなものか。

特に地方部、需要の低いところにとってどの程度のサービスを保証するのかということは、基本的に地方公共団体の考えることと思う。しかしながら、国土計画というものもあり、国としてはどうであるのか、国土計画と関連付けて、少なくとも日本のどこにいても、あるいは地域を限定する形で、ナショ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良いのでは。

地域公共交通それだけでは、経済学者が昔から指摘しているように、公共財ではない。地域公共交通の公共財的な性格を持つとすれば何かという点は、アベイラビリティで説明するのが一般的で、普段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。そこから出発すれば議論が出来るのでは。どこまで基礎的な公共交通を提供するかという時は、みんなが欲しがっている水準があって、それが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無駄。どこまで人々がほしがっているかという地域のニーズ・真のニーズ、支払い意思の合計額とコストの比較が必要。地域住民参加型の意思決定は複雑になるので、地域住民の参加は運用面に限ったほうが良い。ボトムアップ型の情報もあるが、最後の決定はトップダウン。情報の非対称性がある、

それが重要だから参加型がいいということは正しいが、それを具体的に制度や組織にどう上げていくかで大きな問題がある。だが、この案の方向性は正しいので、もう少し具体的に何が必要かケアする必要。参加型の地域交通でないとい今後何ら実効性を持った政策はなかなか出来ないと思う。

「新たな公」は、地域公共交通の場合で言うとNPOが何らかの地域公共交通を支えるという意味合いと、個人個人の中に公の心を持ち協働して何とかやっていこうというのが、1つのコンセプトに入っている。過疎地でクラブ制のバスを走らせるといったことに、どういうインセンティブを与えればうまく出来るか。観光地でいうと、ロードレスエリア、カーレスエリア(例:乗鞍)等を、観光地を良くするためにみんながもうちょっと努力すればうまく行くと思われるということが結構ある。LRT、都心活性化、環境問題、都市の公共交通といったことへの対応策のキーはトランジットモール。日本は失敗したが。駐車場整備、環状道路の整備、歩行者空間の確保、車両への補助等、何らか特段のセットメニューがあれば、もしかするとインセンティブになるかも。あるいは、日本で数箇所のみ選んでやるやり方も。最初は非常にほわっとした形で、その中から絞り込み、最後にすごく出来るという調査研究の支援の仕方もあるのではないかと。情報に関して、地域と一緒にやっていくような時に、肝心の情報を鉄道会社が出さない。みんなで行ってい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場合に、普通のメーカーの発想と同様にやるのが良いのか。もっと公開の状況下での競争が必要。地方鉄道の施設老朽化、技術力をどう考えるかが非常に気になる。橋梁、トンネルの老朽化に対する技術、資金が不足。それらの問題が災害で露見するが、災害の結果か、老朽化への未対応の結果と認識するかで全く違って来る。安全の話が、災害のときは大問題ではないが、災害以外のときは大問題という雰囲気了我々としてどう認識するか。

あらゆる住民の移動手段の確保の点は、ニーズ・価値との兼ね合い。ある水準があって国・地域がそれを確保するという事を明らかに。財源の確保において、税金での負担とすれば制度設計が必要となり、利用者負担とすれば利用促進策が必要になる。モビリティをきちんと確保していくには、制度設計と利用推進が必要であるという話があると分かりやすい。公共交通は私有財でもある。マーケット原理だけでいうと、公共交通マーケットは斜陽産業。公共交通は、公共財と私有財の両方の側面を持つ。P5あたりに、事業者の経営努力の必要性を追加することが必要では。

交通計画は手段であり、まちづくり・地域づくりのためであるということが、P5にまちづくりとの連携ということで記載されていて良い。ニーズは人によっていぶん違う。われわれが必要としているのは人々が社会生活を営んでいく上で必要な様々な機会を確保するという事。

駐車・駐輪をどう捉えるか。自動車との折り合いを新しい制度にどう入れられるか。

自転車移動をどう位置づけるか。駐輪場が制度改正で道路占有できるようになった。自転車は道路交通法上の定義が曖昧であり、きちんとする必要がある。

鉄道は、レベルの高い技術によってメンテナンスが実施され、安全が確保される。メンテナンスは3Kの仕事であり、一向に変わっていない。人材の確保が難しい。一括のメンテナンス会社を作るような仕組みは出来ないか。

車両自体が観光資源になっていることもあるので、その視点を加えてほしい。