

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第6回）

平成19年4月19日（木）

【交通計画課長】 おはようございます。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6回地域公共交通部会を開催したいと思います。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいところをまことにありがとうございます。

まず、事務的なご連絡をさせていただきます。3月12日に、交通政策審議会委員の任期の更新がございまして、それに関する件をご報告させていただきます。

まず、新たに宮下委員、それから高橋玲子委員に、当部会における審議にご参加いただくことになりました。よろしくお願いいたします。

次に、部会長選任でございますが、昨年9月の第1回会合の際に森地委員が選任されたところでございますが、先月12日の委員の任期更新を踏まえまして、先般委員の方々に、持ち回りで、互選で再度選任をしていただきまして、引き続き森地委員が選任されましたことをご報告申し上げます。森地先生、よろしくお願いいたします。

また、部会長代理につきましては、森地部会長から、引き続き山内委員をご指名いただいたことをご報告申し上げます。

本日は、佐藤委員、廻委員、山内委員、それから、河端、兵藤、藤原臨時委員より、所要のためご欠席との連絡をいただいております。

本日、オブザーバーとして金沢市交通政策部長の清水様、それから、広島市都市交通部長の岡村様にご出席いただいております。

以上のとおり、委員、臨時委員17名中11名のご出席をいただいております。定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

以上がご報告でございますが、本日、総合政策局長でございますが、参議院の国土交通委員会におきまして、海洋基本法の質疑がございます。その参考人として、今、国会のほうに行っておりまして、終わり次第、間に合えばぜひ出席したいとのことでございますが、国会のほうの状況によっては、本日出席できないこともございますことをご報告いたします。

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っております。まず、配布資料一覧、席配図、委員名簿、議事次第、それから、資料が1から9ま

でございます。それから、参考資料のほうは1から4までとなっております。不備な点等がございましたら、事務局のほうまでお知らせ願います。

それでは、これからの進行につきましては森地部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 おはようございます。大変お忙しい中、遠路お集まりいただきましてありがとうございます。早速始めたいと思います。

まず、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の審議状況について、事務局からご説明をお願いいたします。

【交通計画課長】 2月の部会でご報告させていただきましたとおり、12月におまとめいただいた中間取りまとめを法案化いたしまして、2月13日に閣議決定を経て、内閣提出法案第41号として国会に提出されたところでございます。

その後でございますが、3月28日に衆議院の国土交通委員会に付託されまして、4月3日に冬柴大臣のほうから提案理由説明を行いました。提案理由につきましては、本日、参考資料2でつけさせていただいています資料の中にございますので、後ほどごらんいただければと思います。それから、4月10日にまず国土交通委員会におきまして、資料3にございますが、森地部会長、それから齋藤社団法人日本バス協会会長、森富山市長、土居立命館大学教授の4人の参考人の意見聴取及び質疑が行われました。資料にございまして、4人の参考人の方々とも本法案を高く評価していただきまして、賛成をしていただいたところでございます。それで、翌11日に、国土交通委員会におきまして法案の質疑がございまして、その後採決、全会一致で可決されたところでございます。なお、お手元に参考資料4としてお配りしております附帯決議が付されております。さらに、12日に衆議院本会議におきまして、国土交通委員長から報告がありまして、それで、全会一致で可決ということになっております。今後、連休明けごろに、参議院でご審議をいただけるものと考えております。

私の報告は以上でございまして、それで、恐れ入りますけれども、写真撮影のほうはここまでと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】 どうもありがとうございました。

それでは、議事次第の4、審議事項に入りたいと思います。

まず、事務局から、地域公共交通部会における今後の検討課題についてのご説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、今後の検討課題につきましてご説明申し上げます。お手元の資料1をごらんいただきたいと思います。

今後の検討課題につきましては、資料1において整理させていただいております。先日の第5回の部会のご議論を踏まえまして、検討課題を、1、情報提供、2、人材育成、3、産学官の連携やほかの政策分野との連携強化、それと、4番といたしましてその他ということで、支援措置の拡充や技術開発等というふうに整理させていただいております。本日は、これらにつきまして順番にご議論をお願いできればと思います。よろしく申し上げます。

【部会長】 どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、まず、情報提供について議論したいと思います。議論の参考のために、最初に、これまでの当部会における各委員の情報提供に関する主な意見及び衆議院国土交通小委員会における参考人の意見について、事務局からご説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、情報提供に関しまして、今ほどご説明があったように、当部会でのご議論、それから先日の国会での議論を踏まえまして、主な意見をざっとご紹介したいと思います。お手元の資料2に沿ってご説明させていただきますので、資料2のほうをごらんいただきたいと思います。

まず、1番といたしまして、情報提供でございますけれども、1つ目のグループとして、地域の公共交通の担い手、いわゆる供給側と整理しておりますが、供給側に対する情報提供ということで、どのようなご意見があったかということでございます。

1つ目のグループとしてセンター機能と書いてございますが、1つ目の丸にございますように、必要な人材・データが地方公共団体には不足している、地域が使えるデータの収集、ノウハウの蓄積をどうするかが問題だという点、それから、運輸局・整備局も細々とした問題まで対応するのは無理だというご指摘、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よいといったご指摘をいただいております。

2つ目の丸においては、情報を提供するだけでなく、受け取りに行く、住民の声を徹底的に聞く体制が必要だといったようなご指摘。3つ目の丸の中では、センターがあれば、自分の地域が全国と比較してどのような位置にあるのかということ把握することができる、あるいは逆に、自分たちのところはこうなっているという情報を提供するようなシステムがあるとよいのではないかとといったようなことをご指摘いただいております。

2つ目のグループとして、コンテンツにつきまして事例・メニューの提供ということで

グルーピングしておりますが、1つ目の丸で、内容としてはさまざまなメニューの提示が必要だということ、2ページ目にわたっていただきまして、2つ目の冒頭の丸でございますけれども、生活交通確保のための交通事業者が主体となった取り組みや、地域が主体となった取り組みの事例・メニューが不足しているといったご指摘をいただいております。

次のグルーピングで、必要なデータのあり方としてのデータの提供というグループでございますけれども、1つ目の丸のところ、一次データではどうしようもない、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といった点、それから、データのインフラ整備をやってもらいたいと、ある程度信頼性のおける機関でデータの収集を行ってはどうかというご指摘をいただいております。

次のグルーピングでございますが、手法の開発といたしまして、データ収集の手法ということに関しましては、2ページ一番下のところがございますように、調査方法に関しても、都市圏とは違った簡易的な、あるいは別な情報収集方法もあるのではといった点や、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ことをご指摘いただいております。

次に、3ページ目でございますけれども、先日の衆議院の委員会における参考人からのご意見といたしまして、1つ目の総論というところにもございますが、2つ目の丸で、交通事業者の方からは、私たちは交通のいろんな情報に飢えているといった点や、それから、2つ目のセンター的機能というところにつきましては、森地先生からご説明いただきましたが、運輸政策研究機構では交通関係の研究をしており、たくさんのストックがあるということで、ストックについてのご説明、さらに情報提供についてのご説明がございました。2つ目の丸では、どこかへアクセスすると容易に情報が得られるようなシステムができるとしたらありがたいといった点をいただいております。

次のグルーピングで、利用者サイドに対する情報提供ということで、4ページ目をめくっていただきたいと思いますが、4ページ目の冒頭のところがございますように、自治体がみずからの情報等を適切に提供するという一方で、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ものを盛り込んでもらいたいというご意見、それから2つ目の丸のところでございますけれども、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必要といった点、それから3つ目の丸で、市町村の側から自分たちのところがこうなっているという情報を提供するようなシステムが必要だといったご指摘をいただいております。

次の事業者からの情報提供といたしましては、1つ目の丸の最後でございますように、モード横断的に情報の相互提供を図ることに改善の余地があるのではないかとといった点や、2つ目の丸では、バリアフリー設備もよく整備されているけれども、こういったバリアフリー情報をよくわかるようにする必要はあるといった点をいただいております。

次のグルーピング、イメージの向上の部分といたしましては、2つ目の丸でございますように、技術革新とイメージ向上・コミュニケーションが重要だと。3つ目のところでは、イメージ戦略が重要と、こういったことは観光にも役立つんだといったご指摘をいただいております。

5ページ目で、国会でのご議論でございますけれども、1つ目、自治体からの情報提供に関しまして、1つ目の丸でございますように、富山ライトレールという実例を述べておりました、9割の市民が支持していると。この要因は、全体の将来ビジョンを明確にしたということございまして、このように地域に幅広く説明してきたことに尽きるといったことが原因だと分析されております。市民の理解を得るためにも、行政の側が飽かずに説明をし続け、共感に持っていく必要があるんじゃないかといった点をご説明いただいております。

それから、次の事業者からの情報提供に関しましては、中ほどでございますように、定期的に利用者懇談会を開くなどで、利用者と事業者の相互間の情報提供ということが重要ではないかといったようなご説明をいただいております。

簡単ではございますが、以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

引き続きまして、本年4月から運輸政策研究機構が開始した地域公共交通支援のための情報提供事業について、同機構運輸政策研究所の伊東委員よりご説明をお願いいたします。

【委員】 それでは、お話を。このシステムは森地先生が中心でやってきたので、本当は森地先生がご説明するのが一番いいのですが、きょうは私がかわりということでやらせていただきます。

(スライド)

今お話がありましたように、私ども4月から、ここにありますように公共交通支援情報センターというのと、それから交通政策インターネット意見交換制度という2つの制度を開設いたしました。

(スライド)

なぜこんなことを始めたかというのは、これはもう皆さんがこの部会で議論されたとおりでございます、公共交通は非常に苦しい状況だけれども、これから非常に重要な役割を担うんだと。それに対して一層の支援をしなければいけないという問題意識でございます。

(スライド)

それで、私どもは30年、40年の研究蓄積、調査蓄積がありますので、それなりに公共交通には貢献してきたつもりでございますけれども、さらに新たな貢献ができないかということで、悩んでおったわけでございます。

(スライド)

それで、うちのノウハウはいろいろありますが、研究あるいは調査、情報収集、情報資料ですね、それから、あと森地先生を中心にしたネットワーク、国内外の大学とか学会とか研究機関、あるいは交通事業者協会、国土交通省、自治体と、こういったノウハウがあるわけでございまして、これを何とか生かせないかということで考えておりました。

(スライド)

それで、皆さんがここでまとめました地域公共交通部会の中間取りまとめでもお話がありましたけれども、公共交通の導入、維持、運営に関する積極的な情報、技術的助言の提供ということがございましたので、これだということで考えたわけでございます。

(スライド)

先ほども申し上げました公共交通支援情報センターというのをつくる、それから交通政策インターネット意見交換制度というのをつくると、その2つを考えました。ちょっと正確に言いますと、下の方の交通政策インターネット意見交換制度は、実は1年前から、森地先生がこういったことをやろうやということでやっておりました、たまたまこの中間取りまとめとうまく合った、ツールとして使えるというようなものでございます。

(スライド)

じゃあ、最初に、公共交通支援情報センターというのはどんなものかということでお話しします。

(スライド)

これは、今のお話にもございましたけれども、地域公共交通の活性化を検討する際に、基礎となる情報提供等の支援活動を行うということが目的でございます。

(スライド)

それで、じゃあ、どんな対象とする地域公共交通機関かということがここに書いてございますが、基本的には地域の公共交通を支えるすべてでございますが、鉄道、ここにありますが在来鉄道、地下鉄、路面電車、L R T、新交通、モノレール、それからバス、乗り合いバス、コミュニティバス、DMVとかですね。それから個別輸送サービス、旅客船、地域航空と、こういった公共交通のすべてを対象にしてやっていこうと考えております。

(スライド)

だれに情報提供をするのかということでございますが、これは、いろいろと動いていくかと思いますが、現在では市町村、自治体の方々、交通事業者、施設管理者、そしてN P O、住民等の方に情報提供したいと考えております。そして、下に提供手段というのがございますが、これも走り出して、まだいろいろと試行錯誤しているところでございますが、とりあえず今のところは電話とかメールとか、そういったもので問い合わせ等が来ておまして、そういった対応をしております。あるいは、伺いたいというようなこともございますので、面談なんかもあるだろうと。もうちょっと先へ行きますと、もう少し集团的にセミナーとか研修会なんかをやって、情報提供をするというようなこともあろうかと考えております。

(スライド)

それで、これがセンターのイメージでございますが、うちの中に公共交通支援センターという情報センターをつくりました。ここに、市町村や今お話しした方々に情報提供すると。その際に、学識者、学会、国土交通省、それから関係機関・団体等、事業者協会とかそういったところですが、調査機関、こういった国際・国内の先ほど申しましたネットワークがございますので、そういったものと連携しながら、あるいは情報を集めて、それを市町村のほうに情報提供していくというようなことを考えています。

市町村との関係は、一方的に情報提供するだけではなくして、市町村のほうからも、うまく情報センターのほうに改善情報を吸い上げるという、この下の流れも非常に重要だと思っております。

(スライド)

どんな情報を提供するかということも、まだこれからの議論だと思っておりますが、今のところは、ここにありますような公共交通活性化事例、それから国・自治体の支援制度、そして、きょうありますが法律とか答申とか計画ですね。それから、私どもがたくさん持っています交通関係の統計なんかもございますので、そういったものもやりたい。あるいは、

分析資料、マニュアル、手引書、それから調査研究の成果、こういったものを提供していきたいと思っています。

(スライド)

それで、公共交通活性化事例の分類も今議論しているところでございまして、提供しやすい形、あるいは皆さんが、提供される側がわかりやすいような分類が多分あるだろうということで今やっておりますが、私なりにきょう現在整理したのはこんなことございまして、サービス向上の事例、経営効率化の事例、他交通機関と連携した事例、地域社会と連携した事例、安全、それから事業スキームと、こういったような事例を収集して提供したいと思っています。

(スライド)

いずれにしても、国内外の事例を……、外国の事例はなかなか難しいところもあるかと思いますが、私どもは欧州の公共交通連合なんかともつながりもございまして、そういった外国の事例も含めまして、それから、成功例はもちろんですが、失敗例も集めたいと。どうしてうまくいったのか、どうしてうまくいかなかったという要因も分析したいと考えております。

(スライド)

これはちょっと先の話になると申し上げましたが、セミナーなんかを、市町村の自治体の担当者を集めて、基礎的情報を短期間で集中的に示すというようなこともやっていいのかなと思っております、それを通じて、交通担当者のレベルアップとか育成ができるのではないかと考えております。

(スライド)

これは、この間プレスに出して、共同通信ですか、全国の地方の新聞にこういったような形で紹介された1つの事例でございます。

(スライド)

2つ目が、交通政策インターネット意見交換制度ということでございます。

(スライド)

これは、もう1年ぐらいやっておりますが、交通を取り巻くさまざまな課題に迅速に対応するために、インターネットを活用して情報交換を行うということが第一の目的でございまして、それを通じて運輸政策研究機構の研究調査のツールにできないかというようなことでございます。対象は、交通政策に関心の高い交通事業の役職員ということでしてお

ります。

(スライド)

内容ですが、大きく2つありまして、1つは意見交換で、上の(1)ですね。意見交換につきましては、まず、私どものほうでウェブアンケートというのをやります。交通政策に関する意見、要望、あるいは当研究所の研究政策提言に関する意見・要望等を、こっちでお示したのに対して意見をいただくということをいたしまして、それで、私どものほうでアンケートの結果を集計・分析して、公表、研究所からの回答をするというようなことで、まず1つ意見交換をする。

それから、2つ目の情報提供は、先ほどの話とほとんど同じになりますが、交通事業者のさまざまな取り組みに関する最新情報を提供すると。それから、交通政策に関する最新情報を提供する。それから、調査研究論文に関する情報、私どもの図書館の蔵書に関する情報なんかを提供しようと考えておりまして、これは先ほどと重複するところがございます。

(スライド)

これが制度のイメージですが、今お話ししたことですが、ここに交通インターネット意見交換のホームページがありまして、交通事業者の方にアンケートして、意見交換をするというのがこちらの流れでございます。これを私どもが集計しまして、場合によっては、国土交通省にお持ちして、それで、国土交通省の方からまたご意見をいただければ、それを運輸政策研究機構の森地所長の意見とあわせて、こちらのほうにフィードバックするというようなことで、やりとりをしたいと思っております。もう一方は、情報提供の流れでございます。

(スライド)

これも、実はもう始めておりまして、こういったホームページがあります。まず、社長さんとか役員クラス、あるいは若手の人でも意欲のある人、意見がある人が会員登録をしてもらって、それからいろいろアンケートに入っていくというようなことでやっております。

(スライド)

もう4月で始めているんですが、今、第一弾は、鉄道事業者を対象として会員を集めておりまして、都市鉄道等利便増進法に関するアンケートを実施しております。例えば、利便増進法を知っていますかとか、あるいは、知っていたらどのようなプロジェクトが適用

できそうですとか、あるいは使い勝手をよくするためにどうしたらいいんでしょうかというように聞いております。これが、173社に今、こういうところでやっているわけでございます。それで、今後は、前半にお話ししました、公共交通支援情報センターにおける情報収集・提供に活用していくというようなことでございます。

(スライド)

この2つをお話ししたんですが、次……。

(スライド)

こういったものを議論していく形で、何と申しますか、目標とする決まった姿があるのではなくて、多分、始終動いていって成長していくようなものじゃないかなと我々は考えておまして、長期的には、自治体交通関係者が自由にアクセスして、みずからそこにこんないいものを持っているんだよとか、こういう失敗したよということを紹介して、また意見を交換するような、公共交通に関する広場みたいなものが最終的にでき上がっていけばいいのかなと考えております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、第1項目の情報提供について、皆様よりご質問、ご意見をお願いしたいと思います。どなたからでもどうぞ。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見がないようですので、次に進みたいと思います。人材育成についてです。最初に、これまでの議論における関連する主な意見、あるいは衆議院国土交通小委員会における参考人の意見について、事務局からご説明をお願いします。

【地域振興企画官】 それでは、人材育成に関しまして、先ほどと同様にご意見をご紹介したいと思います。

資料2の5ページ目を開いていただきたいと思いますが、まず、本部会におけるご意見といたしまして、地域の公共交通のプロデューサーという位置づけのうち後段についてでございますけれども、6ページ目をめくっていただきますと、2つ目の丸でございます。自治体は交通のプロデューサーであり多面的支援が必要だということ、それから、まちづくりや中心市街地との連携が必要だといったご指摘をいただいております。

さらに、次のグルーピングのニーズの把握というところでございますが、基本的に、参加型の地域交通でないとならば今後何ら実効性を持った政策はできないと思うということで、このためには情報の非対称性ということがあっても、具体的に制度や組織にどう上げて

いくつかという大きな問題があるといったご指摘が1つ目の丸でいただいております、その次の丸のところでは、実際に交通を使う人、ほんとうに困っている人、そういった人たちの本音のニーズを議論できるような仕組みができるかどうかということが課題であるといった点、それから最後の、下の活性化・再生を担う主体ということに関しましては、利用していない人に利用してもらうことが重要であって、そういったまちづくりNPOなど、市民をどう巻き込むかが必要だといったご指摘をいただいております。

次に、7ページ目、若干飛びますが、冒頭から5つ目の丸でございますが、自治体の実務を担当される方の技術水準というものをいかに高めて確保するかというための方策ということを検討する必要があるんじゃないかというご指摘をいただいております、その下の教育というところの1つ目の丸でございますけれども、公共交通の利用の教育といったものが、小学生や中学生、高校生などに対してなされてもよいのではないかとといったご指摘をいただいております。

それから、8ページ目でございますが、1つ目の丸でございますように、公共交通を含む公共政策の公共性というものを、今まで国がどれほどきちんと語ってきたかということをご指摘いただいております、住民、自治体、事業者に公共性の意識をきちんと持つてもらうことが重要であるといったご指摘、それから、3つ目の丸ですが、バスの運営等、これは情報提供とも密接、不可分なご指摘なんです、バスの運営などにどれぐらいの費用がかかっているかを利用者に認識してもらう必要があるといったこと、それから4つ目でございますけれども、地域の公共交通の意識を高めるということのために、冬季の除雪、あるいはバスターミナルとかバス停をコアにしたまちづくり、そういったものと連携して考える必要があるのではないかとといった点をご指摘いただいております。

その次のグルーピングの表彰制度というところでございますが、乗りたくなるような公共交通に関するマーケティングが重要だと。大掛かりな表彰制度があるとよいのではないかとといったご指摘をいただいております。

次に、先日の衆議院の委員会でのご意見といたしまして、2つ目の丸でございますけれども、現実に地方自治体に人材がいるかどうか、それが懸念されるというご説明がございました。一般の市町村では3年というローテーションで職場を回っていて、そういった中で専門家がいかに育つかということが心配だと、9ページ目でございますが、ぜひ国土交通省の各運輸局の人材の活用ということに期待しているといったご指摘をいただいております。2つ目の丸でございますけれども、今回の法案というものは、その運用に当たって

は、結局市町村に人材がいるかどうか非常に心配だということで、協議会を運営してコーディネートするだけの人材が、今現在は見当たらないと思うというご説明がございました。やはり国土交通省の各運輸局と地域に精通した人が、全国的な視野とか情報、世界的な情報を持った人が、そのコーディネーターの中に入っていくことが必要ではないかというご説明をいただいております。その次の丸では、先行事例を十分に研究して、コーディネートできる人を育てていくということが非常に大事というご指摘をいただいております。

次のグルーピングの意識でございますけれども、その3つ目の丸のところでは、大学院大学とか公共政策大学院とかそういった形で、今現在自治体行政に関して高度な専門家を養成しているという現実がございますが、そういった意味で、交通計画とか交通のいろいろな仕組みについて専門家としての研究能力ができるような形で、教育機関を国の中でやっていただきたいといったご説明、10ページ目に行っていただきますと、続きまして、それらと三位一体となって養成していかないと、つけ焼き刃では難しいと思うといったようなご指摘・ご意見をいただいております。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。それでは、人材育成についてご議論をお願いしたいと思います。どなたからでもどうぞ。

【委員】 人材育成というのは、情報の提供と非常に密接に関連しておりますので、先ほどの情報提供とあわせて考えていることをお話しさせていただきます。

私どもは土木学会の中に生活交通サービスを検討する研究会をつくっております。そこで作成したバスサービスハンドブックというものを昨年11月に出版いたしました。おかげさまで随分各地の自治体から引き合いがあって、3カ月ぐらいで品切れになり、増し刷りするという状況であります。それを使ってさまざまところで連続的に講習会を行っております。今まで、東京、岡山、札幌、仙台の4カ所で行って、今後、名古屋、神戸、それから九州あたりで開催を予定しております。

どの講習会もおおむね100人から150人ぐらい聴講者がおられます。主だった方はやはり、自治体、市町村の方々と、県の方々ですね。それから、コンサルタントの方々、計画系のコンサルタント、交通事業者、それから、数はあまり多くないんですがNPOなんかの方もいらっしゃいます。

先ほどのご説明で、とにかく情報に飢えているという説明がありましたけれども、まさにそのとおりだろうという感じがいたします。この講習会で、我々が最初にお話しするの

は、こういう交通計画のようなものを立てるには、それなりの計画技術が要るのであるということです。例えば構造物を設計するときには、設計の技術を持っていない人が設計をするということはあり得ないわけですが、計画の技術を持っていない人が計画をするというのはよく見られることであって、そのおかしさに少し気がついていただきたいということで始めております。

2つ目としては、ハンドブックというのは1つの情報収集・提供の仕組みなんですけれども、その機能として、集めた情報を提供するだけではなくて、提供して実際に使っていたら、それが使い物になるのかどうか、あるいはどういう範囲で有用で、どの範囲ではあまり適切でないのかを精査する、薬でいうと治験のようなものですね、それをやって、その情報をきちんとフィードバックする必要があるのではないかと申し上げております。

そういう意味で、情報の提供・収集の主体というのは、長期的かつ継続的に機能するということが非常に重要だろうと思います。先ほど委員からセンターの開設というご説明がありました。大学というのは結構人が替わったり、あるいは組織が変わったりいたしますので、ああいうところに設置していただくというのは非常に結構ではないかなと思います。

3つ目に、自治体の職員が一番気にしていることは、サービスの維持費、補助を減らすことです。そうすると、維持費を節減するための調査に多額のお金を出す、市町村で言うと数百万円ぐらいでも多額になってしまうんですが、そういう調査費を出すことにはかなり抵抗感が強い。比較的簡単なコンサルテーションを少額で引き受けてくれるようなコンサルタントがあればいいんですが、そういうところはまだ少ないというのが実態であります。こういう需要はかなり多いように思われますので、その辺の提供、小さなコンサルタントがきちんと技術を持つように育成し、技術を提供していただくという体制も必要なのではないかとお話をしています。

その場合に、特に地方では公共事業費が随分減っておりますので、測量やあるいは設計を専門にしているコンサルタントが、業務を縮小する傾向がありますが、そういうところに計画技術を学んでいただくのがいいのではないかと。地方では、計画関係のコンサルタントが極めて少ないというのが実情であります。

それから、小規模な自治体の職員というのは、コンサルタントというものの存在自体を知らなかったり、あるいは計画技術の存在自体を知らないということもありますので、こ

うということがこれぐらいの金額でできますよといったメニューみたいなものがあれば非常に利用しやすくなるのではないかと。あるいは、今、法テラスというのがありますが、一種の無料相談所みたいなものを拡充する、あるいは、それをコンサルタントの営業窓口でやってもらってもいいのではないかと思います。

その一方で、コンサルタントに発注したとしても、自治体の担当者が発注能力を十分持っていない場合は、きちんと仕事をやっているのかということのチェックもなかなかできない。そういう意味では、セカンドオピニオンを求められるような仕組みというのもあるといいのではないのでしょうか。例えば法律でしたら弁護士、企業でしたら顧問弁護士というのがありますし、あるいは医療であれば嘱託医とか、家庭であっても家庭医というのがありますけれども、そういったしくみや考え方がこと計画技術に関してはあまりない。そういった考え方も必要かと思えます。

1つは、これは反省も込めてなんですけれども、我が国では、本来コンサルタントがなさるべきそういう仕事に結構大学の人間が入ってお邪魔をしているというところもありますので、少し役割分担というのを見直す必要もあるのではないかと。特に自治体の方のお話ですと、やはり大学とか、そういった第三者的な公正なところをお願いしたいという気持ちがあるようなんですけれども、例えば先ほどの弁護士とか医者でも、弁護士に頼んだのをだれかほかの人にスーパーバイズしてもらうなんていうことはまずないのであって、そういう意味では、コンサルタントの技術、資格といったようなものをきちんと担保する、あるいは保障するような仕組みというのもあるといいのではないかなと思います。

あと、自治体の初任者研修というのがあります。既にやられているのかもしれませんが、そこで今の計画技術に関する研修というのをきちんとやっていただいて、計画技術の存在、重要性といったものを多くの職員の方に理解していただければいいのではないかなと思います。特に地方自治体では、担当が結構短い周期で変わりますので、最初にそういうマインドを持っていただくというのがいいのではないかなと思います。

交通計画の問題は、大学に相談が寄せられることも多いんですが、地方大学というのは、教員の人数が少ないため、その教員の専門と地域の課題とかがうまく合致する保障がない。同時確率というのは結構低いわけです。むしろ地方大学というのは情報ネットワーク……、ただ、教員はそれぞれ国内外のどこにどのような専門家がいるかということを知っていますので、むしろ、情報ネットワークの窓口として使っていただいて、その地域の課題に合った人を紹介してアドバイスを受けるお手伝いをするといった協力のしかたもあるのでは

ないか。そういう意味では、先ほどの公共交通支援情報センターで提案しておられる機能には、それに類するものも含まれるのかなと思います。

とりあえずそれぐらいです。

【部会長】 どうもありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

【委員】 6年ほど別な分野で遊んでいたものですから、少しこちらのほうの知識が不足しているかもしれませんが、お話を伺っていて非常に素直に感ずるのは、一般に商品開発などで、供給者側、つまりメーカーが新しい技術でもっている商品を出して、ところが売れない、ニーズがないということがよくあります。実は、私が今までいた宇宙がそうだったんですけれども、今のお話を伺っていると、交通関係というのは全く逆の情況、つまりニーズはたくさんあるんだけど、シーズというのか、知恵、システム、新しいものがないという状況のような気がするんです。

交通関係が今まですべてそうだったかという、1970年代、森地先生は多少ご存じだと思っただけなんですけれども、新交通システムの開発が世界的にフィーバーしました。そのときにはメーカーがいろんな案を出して、自分のところにテストコースをつくり、実験して、どうだどうだと。だけど、それはニーズに合わないのがほとんどで、また、世界的に見れば半分ぐらいは珍奇な案で、取るに足りないものもありました。

しかし、それが実っているのが新交通システムです。これは日本が一番成功しているわけですね。たった一つではないかと言われればそれまでなんですけれども、現状はそういう新しいものをつくり出そうという知恵、情熱を感じないんですけれどもね。これは私の誤解だといひんですけれども。いろんな計画系は、森地先生の系統というのか、グループの方々が非常に熱心に今まで取り組んでこられて、こういう情報提供から何から全部おやりになるような形ができたと思うんですが、言うならばハード、つまり交通というのは基本的にハードも必要なんです。こういう物ですね。最近、唯一JR北海道の柿沼さんのデュアル・モード・ビークルなどはその例だと思いますけれども、ああいうものをつくり出す、案を考え出す、何とかニーズに応えていこうという熱意をどうやって見出していか。そういう人材が欲しいような気がするんです。

確かに世界を見回していいものがあれば持ってくるというのは、それは1つのいい考えだと思いますけれども、日本の旅客交通の需要というのは、先進国の中で、どこかで言ったことの繰り返しになりますけれども、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、スペインとか、あの辺を全部集めたくらい、それ以上あるんですね。そのくらいマーケットが大

きいんですから、実力はあるはずなんです。だけれども、そういう知恵を出す、クリエートしていくという人たちの数がどうも少なくなってしまった。これは私どもの責任なのかもしれませんが、そのあたりをこれからどう人材を育成していくかも、1つの大きなポイントではないかと思えます。

【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】 今いろいろお話を聞いていて、まさにそうだなと思って聞いておりました。先生のおっしゃることを皆さんが納得して聞くのは、私が思うのは、やはり最終的には人によると思うんですね。ですから、人材育成というのは、最終的には信頼できる人をどうつくるかということだと思います。ここにあるコーディネーター力の中の一番大事なところで、インタープリターというか、確かに情報をいろいろ集めるのも大事ですし、それを提供するのも大事なんです。だれが提供するか、だれがそれを通訳できるかという、そのインタープリターの力をぜひコーディネート力の中に入れていただきたいなと思っておられます。

もう一つ、最近、火山防災の方と研究したりすると、火山は、やはりそれぞれの火山にかかりつけのお医者さんみたいなものがありまして、その人がきっちり面倒を見ている。これは、先ほど先生がおっしゃっていたように、そこに住んでいる地方の研究者だけではなくていいと思いますけれども、ネットワークを通じながら、やはりある程度長期にわたってそれをきっちり見ていくかかりつけの医者のようなシステムをぜひつくっていただきたいなと思っておられます。

以上です。

【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】 1つ補足させていただきます。一から技術を身につけていくのは大変だと思いますが、幸い団塊の世代の退職という時代を迎えて、十分技術を持っておられる方が定年を迎えられるので、この方々を活用しない手はないのではないかと思います。土木学会の技術推進機構でもそういうことを早くから考えておられるようですが、退職された方というのは地方住まいという方も増えてくるようですので、こういった方々の技術とそれぞれの地域のニーズのコーディネーションというのもぜひ仕組みがうまくできればなと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

私からも、土木学会の役員をやっていたころに、90年代の終わりから人材の問題をど

うしょうか、何種類かのものがあります。つまり、先生がおっしゃったように、本当にリーダーとしていんなことを推進していくような専門家、それからコンサルティングができますというような人たち、あるいは、とにかく物事が理解、言葉が通じるというレベルの人、いろんな人がいるんですが、それぞれに対して何をするかということが重要になります。今の団塊の世代とか、それから、技術者がだんだん技術力を低下しているのではないかという話、つまりあちこちで非常にシンプルなミスをしたり、こういうことについての問題点の最大のものは、今いる技術者が、自分の技能が当たり前で、これは人に伝えなきゃいけないという意識が欠如している。それが、意識があってもうまく伝わらないとすれば、それは組織でカバーしなきゃいけないし、組織でカバーできなければ社会としてカバーしなきゃいけない。こういう問題、工事の現場で問題が起こるような話は、専門家はみんな当たり前だと思っていて、若い人にそれをちゃんとトランスファーしないと、こんなことがございます。

それから、全部はお話しませんが、自治体に関しては、専門家のキャリアパスはつくれないですね。これは何も交通だけじゃなくて、福祉にしてもあるいは防災にしても、いろんなことについてキャリアパスがつかれない。このキャリアパスをどうやってつくるかというのは2つ方法があって、複数の自治体で回って、キャリアパスとして構成できるようにするというようなやり方が1つ。もう一つは、必要なときだけ臨時で人を雇って、計画をつくったり何かをしなきゃいけないときに雇うと、こういう仕組みをつくるのが現実的には極めて簡単にできる。

実は総務省の方に、地方公務員制度のやり方としてそういうことが可能なのかどうかって、問い合わせたことがございまして、割合前向きのお話をいただきました。ただ、そんなことをだれが……、それこそだれがそれを仕掛けてマネージするのかという話があるかと思いますが、それは国なのか自治体なのかというと、そのこと自体をやる人がいないという、こんな問題があります。

ちょっと脱線をしましたが、人材の問題というのは、人材がいない、研修という話だけじゃなくて、何か仕組みをもうちょっと考えることが必要かもわかりません。

どうぞ。

【委員】 人材の点で、おそらくそれぞれの組織、産と官と学等々の中の組織のそれぞれの人材が育成するということが重要かと思うんですが、人材が育成するための必要条件は、1つは情報があること、もう一つは蓄積することだと思うんですね。組織に情報が蓄

積していくというのは非常に重要なことですが、人に情報が蓄積するというのが人材が育つということの定義だとすると、いろんな社会状況が今ありますけれども、やはりある種の安定性というものがあって、安定性があったときに初めて人材が育成するのであって、そういう意味で、大学は比較的異動が少ないので、1つの専門というものの人材が、専門家に関しての情報が蓄積していくんですが、やはり異動が多いような状況があったりとか、あるいは、もちろん多面性というのが行政において重要であることは当然のところなんです、やはりインハウスの中に情報が蓄積するという、人がある種関連するところに動くというような制度が……、森地先生がおっしゃったようなある種のシステムと申しますか、制度があったり、あるいはコンサルタントに情報が蓄積するのも、ある種の安定的な関係があったときに、過度な競争というものがあると、ダンピングの問題が象徴でありますけれども、人材が育成する前に競争になってしまうということもあって、実は人材育成の問題というのは、そういう非常に大きな制度の問題を考え直すというところに迫らないといけないんじゃないかなと思います。

以上が私の意見です。

【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、次に移りたいと思います。連携強化について。最初は、また先ほどと同じように、主な意見あるいは国土交通小委員会の意見等について、事務局からご説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、連携強化について、先ほど同様に資料2に沿いましてご説明したいと思います。

それでは、10ページ目をごらんいただきたいと思います。連携強化につきまして、産学官の連携あるいは他の政策分野との連携ということに関しますご意見、ご指摘でございますけれども、1つ目の本部会でのご意見をさらいますと、産学官の連携といたしましては、1つ目の丸でございますように、例えば金沢のバストリガー方式の事例というものは非常に参考になるのではないかといったこと、それから、まちづくりとの連携ということに関しましては、2つ目の丸でございますように、まちづくりと公共交通のあり方を一体的に議論する仕組みがないといったご指摘、それから、3つ目の丸では、公共交通維持に当たっては、沿線自治体との協力が不可欠であるといったようなご指摘をいただいています。

そして、その下の観光のグルーピングのところでございますけれども、観光と交通の関

係ということをご指摘いただいております、あるいは公共交通を景観からとらえることも重要といったようなご指摘もいただいております。11ページ目でございますが、同じく観光の2つ目の丸でございます、車両自体が観光資源の1つになる場合もあるといったようなご指摘もいただいております。

次に、環境の観点でございますけれども、そもそも、1つ目の丸のところでございますように、環境と公共交通の関係というものは密接であるといったこと、それから、2つ目の丸では、自動車との共生、その上でのモーダルシフトの議論は避けて通れないといったことをご指摘いただいております。

それから、教育との関係でございますが、これ先ほどのところでもご説明いたしましたけれども、公共交通の利用の教育というものが、小学生、中学生、高校生等に対して重要ではないかといったことをご指摘としていただいております。

次に、先日の国会での参考人のご意見といたしまして、12ページ目をめくっていただきまして、冒頭3行目でございますけれども、公共交通の活性化というのは、単に移動手段ではなくて、まさにまちづくり全体の根幹をなしていると思うといったご意見、それから、2つ目の丸では、まちづくりとか福祉とか教育とか、そういったところがまず上段にあって、そういったまちづくりのための公共交通整備とか、そういったことが非常に大事だと思うというご意見をいただいております。

次に、観光に関しましては、1つ目の丸の4行目でございますけれども、海外の観光のお客さん等にとっても、LRTの果たす役割というものが非常に大きいのではないかと、LRTの有用性についてご説明いただいております。2つ目の丸でございますけれども、同じく、例えば保津川のトロッコ電車とか、そういった交通自身が観光資源化する可能性がある。それから、上高地の事例を挙げていただきまして、自家用車を入れなくてバスだけで運ぶといったこと、観光地のキャパシティーに合った交通システムを入れるといったことが重要じゃないかといったご指摘、ご意見をいただいております。

次に、13ページ目でございますけれども、福祉との連携という観点でございます、1つ目でございますけれども、富山ライトレールの事例をご説明いただきまして、利用客数が50代、60代、70代の層の方が増えているということで、高齢者を中心に外出機会を新たにつくったという効果ではないかと考えているというご説明がございました。このことは、将来の介護保険とか医療費とかを考えても、介護予防の観点で非常に意味があるんじゃないかというようなご説明がございました。2つ目の丸でございますけれども、

3行目にございますように、その公共交通を維持することによるほかへの波及効果といったこと、それが国民健康保険料の負担に解消されるといったさまざまな波及効果を市町村はトータルで考えて、社会的な効果をいかに測定していきながら市民の理解を得るといったことも、非常に大事になってくるというようなご意見のご説明がございました。次の3つ目の丸でございますけれども、福祉バスとか中山間地というところは、交通の問題はむしろ福祉の問題で考えていくべきではないかといったようなご意見、ご説明がございました。

簡単でございますけれども、以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

引き続きまして、各界と連携してモビリティ・マネジメントを推進されている藤井委員からご説明をお願いします。

【委員】 ちょっと操作しながらということで、ここから失礼いたします。

(スライド)

産官学の連携についてということで、ちょっとこちら、こういう形で……。

【部会長】 座ってやってください。

【委員】 すみません、ちょっとおしりを向けるかと。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 産官学の連携ということで何かお題をということで、私のほうでちょっとまとめさせていただいたものをご報告申し上げたいと思います。産官学、なぜ連携しないといけないか、これは、お題をちょうだいしまして、ざっと考えますと、よく言われているのはこのあたりかなと。とある目標があって、その目標の達成のために産が活力を持っているだろうと、官が制度を持っているだろうと、学が知識を持っているだろうと。この活力と制度と知識の三位一体で、きちんと物事を進めていきましょうというのが、産官学のねらいだと思います。

(スライド)

それで、先ほど、森地先生のほうからのご紹介をいただきましたモビリティ・マネジメントについてご紹介いたしたいと思います。

事例1ということで、日本モビリティ・マネジメント会議というものを構成しているんですけれども、この趣旨ですね、目標は、日本の各地のモビリティ・マネジメントを支援・促進するための会議であると。これは、モビリティ・マネジメントと申しますのが、良質

なモビリティ、主に地域公共交通を中心とした地域のモビリティですね、公共交通、自動車、場合によっては船舶等々も含めた地域のモビリティをより改善していこうと。改善していくためにマネジメントが必要だろうと。そのマネジメントの一番根幹にあるのは、情報提供、あるいはコミュニケーションといったところではないかと、そういう一番第一歩であるところのコミュニケーションを中心としながらモビリティをだんだん改善していきましょうという一連の取り組み、これがモビリティ・マネジメントでございます。第1回が東京で63編、第2回が札幌で、ことし65編の予定でございます。主催は、土木学会と国土交通省という形で主催してございます。

ここで、モビリティ・マネジメント、地域のモビリティをよくしていこうとするときに、やはり産の技術と活力は必要だ。交通事業者とコンサルタントの技術と活力は必要だと。官の支援、あるいはイニシアチブが必要になってくるだろうと。官にも国から自治体、市町村までございますが、支援、イニシアチブというものがあるだろうと。学がおそらく、ほんとうに持っているのかどうか、我々が頑張らないといけないんですが、知識を持っている可能性があると思われま。これがあって、いわゆる民、公衆とか社会の行動がうまく変わっていったら、地域のモビリティが活性化していきださうというようなことを考えられているわけでありま。

(スライド)

このJCOMMの実行委員会というものを構成してございまして、委員長を筑波大学の石田先生をお願いしてございまして、私のほうで幹事長をやらせていただいまして、委員が、今ちょっとここでこういう形でおまとめしたのが、官と産と学になってございま。本部会の中でも、佐々木課長、徳永室長、それから縄田室長にご参加いただいまして、あと藤原先生にもご参加いただいまして、こういう形の多様な委員会でございますので、ここではひとまず土木学会の中にこの実行委員会というのを設置して、土木学会と国土交通省で共同の主催という形で進めているものでありま。

(スライド)

第1回の参加者が約300名ということで、参加者が産官学それぞれ来ていただいましてという形でございます。

(スライド)

個々のプロジェクトについて、産官学の事例ということで、私のほうでちょっとお手伝いしているものを、第2回のJCOMMの投稿論文の中から抜粋いたしました。これは色

が、青が産で、赤が官で、学が、これは私のものを抽出していますので、私のところをちょっとそういう色に変えさせていただいております。そういう形で、この3つが協働しながら、それぞれのモビリティ・マネジメントを進めていっているというところでもあります。

このモビリティ・マネジメントの趣旨ですけれども、こういう形で情報を提供することと、情報を交換することと、議論をしていくということでもあります。これを2日間続けて、ここでの議論を各地域に持って帰っていただいて、地域のモビリティの向上をどういうふうにしていくのかということを考えていただく契機にしているというところでございます。

(スライド)

ここで、これの最後のページでありますけれども、行政は、今申し上げた幾つかのどの事例でもそうなんですけれども、やはり行政というのは主体になると。実質的な主体であって、モビリティ・マネジメントを推進する主体になる。最近では、やはりNPO等々も含まれるような形で、新しい公といいますでしょうか、そういう形で主体が多様化しているところもあります。究極的にはやはり行政、自治体であると。ただし、先ほども少し議論をさせていただきましたけれども、異動があって、なかなか技術が蓄積していきにくいという状況がございます。

それから、そういう意味を補うところでコンサルタントがおられて、コンサルタントは比較的その地域におられる可能性があって、そこに地域の技術がある程度蓄積していくという可能性はあるんですけれども、やはり競争があって、なかなかそこでも十分知識が蓄積していかないという部分がございます。ただ、行政よりは息が長い形で技術が蓄積していくというところがあります。

最後に大学ですけれども、これは、我々ももちろん異動することはあるんですけれども、比較的持続的に知識支援というのができる。ただ、我々は一切主体にはなり得ない、アドバイザーにしか過ぎないというところがございます。

おそらく、少なくとも現在の日本の状況を踏まえたといいところでもありますけれども、少なくとも現在の日本の状況では、この三者が三様の役割を担いながら協働していくということがとても必要になるんじゃないか。というのも、やはり主体がいないと、モビリティ・マネジメントだけではなくていろんなものが進んでいかないでしょうし、そういう意味で、大学の知識というものも必要になるかもしれないけれども、そこを、きちんと両面のことをご理解いただくようなインタープリターですね、先ほどご議論があったよ

うに、インタープリターとしてのコンサルタントがきちんとおられて、この知識と主体と技術というものがうまく回っていくということがとても重要だろうと。そうすることで、効果的、持続的にプロジェクトを進めていくことが極めて重要であると考えられます。

ただ、これをまとめているときに、改めて後で思ったんですけれども、実は明治時代ですとか大正時代、井上勝ですとか古市公威の時代はすべて行政でやっておられて、インハウスにエンジニアリングがいて、大学のほうが後でできたものですから、すべて行政が一体でやっていたわけですね。ですから、かつては三位一体と言わずとも、実はもう一人三位一体状態があったのが、だんだん分化していつているわけですね。ですから、分化した状況で切れたままでしては、当時の技術力を発揮することができないので、かつてほど一体化というものができないかもしれないけれども、分離したということを手にとり、さらに分離しているという独自性を保ちながら、明治時代よりもすばらしい技術力を生み出すような方途を探らなければ、単にばらばらになってしまうと。

例えばJRも、昔は国鉄だけでやっておりましたけれども、最近はコンサルタントができたり、大学の知識を入れたりとかということが起こっている中で、ですから、やはりこの三位一体の協働というのは、この分離したという状況では極めて重要になるのではないかなと改めて感じました。

ちょっと後ろの議題があって恐縮でございます。これで終わりたいと思います。

【部会長】 どもありがとうございます。

続きまして、福祉輸送、スクールバスなど、各地でさまざまな取り組みを行っておられる鈴木委員から、福祉・教育分野との連携などについてご説明をお願いいたします。

【委員】 鈴木でございます。公共交通と他分野の連携強化ということで説明をしてほしいという依頼を受けましたので、簡単な資料をつくらせていただいて、これに基づいて少し話をさせていただきたいと思います。

【部会長】 どうぞおかけになって。

【委員】 失礼いたします。

今回、議論の中心になっている連携の強化という点からすると、これから私がお話しすることは、少し狭義の連携というふうな、実際、運用面であらわれている部分での連携という話になるかと思いますけれども、そんなつもりでちょっとお話しさせていただければと思います。

特に公共交通との関連で言いますと、公共交通と似たような機能を実際に持っていて、

それで全く別個に存在する、そういう移動手段があって、この辺との整合をどう考えていくかというあたりがこれから考えていかなければいけないことなんだろうと考えています。その問題の所在がどの辺にあるかということ、これは、こういう場で言うのは何ですけれども、国にしる自治体にしろ、やはりそれぞれ管轄をするところが異なっていて、いわゆる縦割りの弊害というのがある意味出ているということで、つまり、お金の出どころも違えば、管轄するいわゆる部署なり、あるいはバックの法的な部分も含めて、さまざまところでそれぞれのよりどころが違うわけです。それが並存をしているという中で個々ばらばらに存在してきて、それがうまく機能し切れなかった部分があるということに、多分問題があったんだろうと思います。

連携といったときにどんなふうに考えたらいいのかということで、1つは、そういった個々ばらばらなものを、お互いに重複している部分をうまく整合させるために、統合する方法があるのではないかという考え方が1つと、それからもう一つは、やはりそれぞれのものがそれぞれの目的なりあるいは果たすべき機能を持っているわけですから、これらをうまく機能を果たせるように連携をさせていくと、いわゆる役割分担をしていくと、こういった2つの見方があるのかなと思います。

一応いわゆる福祉輸送の分野と、それからスクールバス等の通学の分野について簡単に申し上げますけれども、いずれの場合も、さきに申し上げましたように、それぞれ補助金系統、管轄部署が違うままに過去ずっとサービスが提供されてきたというものでございます。福祉分野について言いますと、現行どんなものがあるかというのはここに並べてあるような形で、1970年代に患者輸送車という名前で、これは、補助金の名称なども患者輸送車というふうに使われていたと思いますが、あまりいい言葉ではないと思われたのか、最近では通院バスというような言い方をしていることが多いかと思います。いずれにしても、こういう形のものが1970年代に生まれて以降、いろんな形で、いわゆる福祉輸送を担う手段というのが出てきているわけです。

ただし、これらは、いわゆる公共交通、乗り合い型の公共交通とは全く別個に存在してきておりますので、地域によっては、全く同じ場所をそれぞれが全く個々無連絡に走っていると。それで、特に過疎地域などでは、そのことによって公共交通、乗り合い型のほうが機能しなくなっているというような現状があります。

こういったことから、もう既に70年代の終わりぐらいから、これを何とかすべきではないかという議論はなされてきていて、いわゆる通院バスへの一般の人の混乗といったよ

うな形は、既に1970年代の終わりぐらいから始めてはいました。ただ、これも、それぞれ市町村で所管するところが全く違って、それぞれがある地域で調査をしましたところ、路線バスの補助金を担当している人は、自分の町の福祉バスがどのルートでいつ走っているのか全然つかんでいない。福祉の担当をしている人は、路線バスがどこを走っているのか知らないというような状況で、一部の多少意識の高いところが、混乗方式などを採用しているというような形に過ぎなかったわけですが、次第に、やはり現実的にお金がなくなってきていると、財政が厳しくなっているという中で、最近、連携がかなり考慮されるようになってきているということかと思えます。

混乗方式を採用するほか、もともと別個に存在していたものをどちらかに統合する、つまり路線バスの機能を福祉バスに持たせるとか、あるいは福祉バスをやめて路線バスでその機能を担わせるというようなケースであるとか、あるいは路線バスで使っていた車両があいている時間に福祉バスを設定して、同じ車両で運用するといったような形の連携策がとられてきています。それからまた、いわゆる乗り合い型の交通手段と福祉バス、あるいはSTS、こういったものを役割分担をさせて、それで分野を分けて連携させるというような形も増えてきているというようなことが現状であります。

また、都市部では、いわゆる乗り合い型の交通手段とスペシャルトランスポートそれぞれを同時に整備をする、例えば武蔵野市が、コミュニティバスのムーバスと同時にSTSのレモンキャブというようなものを整備をして、そのかわりそれぞれが必要以上のことはしないという役割分担をするというふうな形が出てきているということがございます。

ただし、これも非常に大きな課題は、乗り合い型の交通と、それからドア・ツー・ドア型のSTSに近いものの機能あるいは特性を混同して、どちらかに必要以上の役割を負わせ過ぎて、結局どちらにとっても使いにくくなっているというようなケース、例えばすべての役割をコミュニティバスでやらせようというふうな設定にしたがために、結局だれにも使えないものになってしまうというようなケースが、特に大都市の近郊、ちょうど過疎地域と都市の中間的なところで、そういったケースが多いような気がいたします。この辺の課題をきちっと考えていく必要があるんだろうと思います。

それから、資料の裏になりますが、スクールバスに関しても、同じように1970年代、特に学校統廃合を契機にしてスクールバスという形態が出てきています。もちろん路線バスを利用するというケースもあるわけですが、いずれにしてもスクールバスがあって、そして同じようなところを路線バスが走るというようなケースもたくさんあるわけで

す。これについても、やはり1970年代終わりというか、80年代ぐらいから、スクールバスへ一般混乗するという形での連携方式がとられ始めてきています。代表的な形としては、国道を走る幹線は路線バスでやって、路線バスに子供たちも乗ると。それから、細かな谷間へ入っていく地域内は、スクールバスを基準にして、これに一般を混乗するという形で役割分担をした奈良県の十津川村などがよく知られているケースです。

それから、今後の可能性としては、子供の安全という、ここ一、二年非常にクローズアップされてきたこの辺の観点から連携する方法も、可能性としてはあるのではないかと。つまり、お金のあるところはスクールバスを大量に買って安全を確保するというようなケースが新聞などでも報道されていますけれども、どこでもそれができるかということというわけではないという中では、そういった観点からの連携方法もあるのかということでございます。

この辺のスクールバスとの関係での課題を申しますと、いわゆるスクールバスというのは、時間的な問題などかなり明確な目的を持っていますので、これと一般ニーズとの整合はできるのかどうか、それから、学校行事などのイレギュラーな動きに対応できるのかどうかという問題と、それから、人口減・少子化、あるいは今、さらに学校統廃合が進んでいますので、この辺との関連、それから、これは先ほど申し上げたこととは逆の問題なんです、一般の人がスクールバスに混乗することに対して、最近、保護者の方が非常に不安を示されるケースが多いというような問題も抱えています。

その他さまざまな形で、公共交通とそのほかの分野との連携というのは、形としてはいろいろなものが出てきました。多分に個別事例的な部分に過ぎない面もあるんですけども、例えば自動車学校や企業等の送迎バスで高齢者を便乗させると。これは自動車学校なり企業のご好意でという範囲のものでですけども、そういった形でモビリティを確保しているというケースであるとか、あるいは宅配便が一部の横持ち輸送などをバスで代行するようなケースですとか、商店街とバスを連携させるといったようなケースが出ていますけれども、こういったさまざまな方法を、多分これからそれぞれの地域に合わせた形で考えていくというようなことになるのではないかと考えております。

議論の中身と若干ずれているかもしれませんが、報告させていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、産官学連携と、それから他の政策分野との連携の強化について、皆様よりご意見を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。どうぞ。

【委員】 意見というより、ちょっと委員に質問なんですけど、ここでは一応産官学という3つをやっているんですけども、おそらくモビリティ・マネジメント、あるいは委員の話もそうかもしれませんが、住民、あるいはトリップメーカーというんですかね、要するにモビリティ・マネジメントをやろうとしたときには、会社のだったら、会社の職員に理解を求める。そのためには、会社の中で多分リーダーがいて、やりましょうよというようなことを多分言うんだと思うんですが、やっぱり、住民、地域でやろうとしても、住民のリーダーがいて、先生はそこへ行って、住民のリーダーと話をつけてやろうじゃないかとなるんだと思うので、そうすると、産官学プラス住民。住民がうまく組織化されたら、それはNPOになると思うし、なければ、NPOみたいなものをつくっていくような格好になるのかもしれませんが、いずれにしても四者の連携というようなことじゃないかなと思いました。質問も含めます。

【委員】 どうもありがとうございます。おっしゃるとおりかと思います。おそらく今回の整理は、ある種の何かモビリティを向上するという意思があるときに、その意思の出どころは産官学のあたりから出てきて、呼びかけるということが多いのかなと。ただ、必ずしもそうではないところがあって、場合によっては、住民の方からどうしてもこのバスをつくってもらわないと生活に困るということをどういうふうにくみ上げていくかというところの相互連関もやはりあると思いますので、やっぱり産官学民というんでしょうか、その部分はとても重要になってくるころだと思います。

【部会長】 どうもありがとうございます。どうぞ。

【委員】 発表とは関係ないんですけども、他の政策分野との連携ということで一言。先週、私は鹿児島に取材に行ってきました、鹿児島の市電、路面電車ですね、2路線あって、1路線がJRの旧西鹿児島駅、今は中央駅と言っていますけれども、そこから鹿児島駅までの路線があるわけですけども、昨年軌道の芝生化をやっています。そして、もう一方で、今年度からそこをまた夜、光を照らす、ライトアップ事業もやるということです。市の交通局に別のテーマで取材に行ったんですけども、たまたまそういう話を聞きました。それで、要は財源活用という話になりまして、芝生の軌道のほうは公園緑地事業で予算化した、一方ライトアップは観光事業として予算化したという話を聞きました。まちづくりの連携等でいろんなものが考えられるんですけども、柔軟な財源活用という点で、鹿児島の事例は興味深い。今、日本で、例えば軌道の芝生で、広電と熊本など、一部やっています。その後たまたま広電の中尾常務にお話を聞く機会があって、鹿児島の話

をしたら、それはすばらしい話だということで、早速広島市にも話をして、考えてもらいたいということではありました。鹿児島の場合は路面電車を観光のシンボルとして扱っていますけれども、そのためには、財源を1つの目的のために統合するというんですか、柔軟に活用するという重要性を改めて感じました。

それに付随した話なのですが、熊本も一部で、車庫の近くで芝生をやったりしているのですが、本の場合だと、一たん交通局へ入ってしまうともうずっと交通局一筋で、あまり市長部局との関係がなくなってしまって、人間的な関係だけじゃなくて、市長部局との政策協議の際も交通局は一事業者としてみなされてはいないのか。それに対して鹿児島の場合は、割合係長、課長クラスも、つい最近までほかの公園課にいましたとか福祉にいましたとかという形で、人事面で割合柔軟な交流をやっているということも、ひょっとしたら先ほどの柔軟な財源活用の背景にあるのではないかと思います、改めてその辺のお話を提供した次第です。

【部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょう。どうぞ。

【委員】 きょうの先生、それから委員の発表をお伺いしまして思ったところですが、例えば先生の発表の最後のほうのスライドでいくと、産と官と学と3色塗ってありますけれども、その産をよく見ると、コンサルタントがシンクタンクが産でして、産と学との境界というのが多少……。知識を出す産もあるのかなというところですが、そこら辺の書きっぷりで、そういう産もあるけれども、実際の政策の側でいくと、委員のお話なんかそうですけれども、運輸事業者とかが出てくると。そこは、書きっぷりだけの話ですから、少し分けて議論をしたいなと思ったことが1つと、それから産の中の連携とか、官の中での連携とかというところもいろいろあるんじゃないのかなということも思いました。

そこと少しかわるんですが、他分野の中で、道路や交通管理の部分と公共交通というところのかかわりは、やっぱり今でもいつも気になるので、例えば1つだけしますけれども、デュアル・モード・ビークルという車両が、あれは踏み切りからちょっと出られるのが、いろんな意味で応用動作が広いんですけれども、やっぱり踏み切りから出るとなったときに、いろんな方々がいろんなことをおっしゃるようで、そこにコストの話もあるし、ルールの話もあるし、官の中の調整の話もあるような……。私がもし勘違いしていたら、それはそれでいいのですが、ただ、何かそういう懸念を少し感じると、この先、仮に新しいタイプのLRT、BRTの議論をしたときにもいろんなことがあるかなと。そう

なると、その部分は書いておいたほうがいいかなと思いました。

それから、もう1点は、委員の最後の話ですけれども、安全とか治安という視点が、例えばきょうの資料1のこの切り分けのところだとちょっと見えにくいんですが、すごく大事なところなので、見出しとしてはあったほうがいいんじゃないかなと思いました。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。次に行きたいと思います。その他、支援措置の拡充や技術開発等についての話題でございます。また、同じように今までの議論についてのご説明をお願いいたします。

【地域振興企画官】 それでは、支援措置の拡充等についてでございます。支援措置の拡充等につきましてでございますけれども、資料の7、8というものが、以前ご説明したもののバージョンアップがございますので、後ほどごらんいただけたらと思いますが、本日、今ほどございましたように、ご意見のご紹介ということをしたいと思います。

14ページをごらんいただきたいと思います。資料2の14ページでございますが、同じく本部会での支援措置についてのご意見ということで、まず1つ目のグルーピングでございますが、インセンティブ型支援についてという関連でございます。

1つ目の丸の中で、例えばトランジットモールの導入というものに関しまして、これも駐車場の整備とか小さな環状道路の整備、歩行者空間の整備、車両への援助、LRT化への援助といった何らかの特段のセットメニューがあれば、もっとインセンティブが働くのではないかといったご指摘をいただいております。

それから、2つ目のグルーピングの計画策定への支援というところの中ほどにございますように、住民、小地域といったところには技術とか資金がないということをご指摘いただいております。そういったところでは、地域公共交通計画の提案をすることへの支援という仕組みを拡充できないかといったこと、例えば自治体の人が技術力をつけることが必要かもしれないし、後ろのほうでは、アメリカではということで、住民がコンサルタントを雇って、根拠も責任も持って提案するといったような仕組みがあるといったご説明がございました。それから、15ページ目でございますが、同じく引き続きまして、コンサルタントなどを住民が雇うといったような部分でのマーケットがまだきちんとできていないのではないかと、計画策定前の支援ができないかといったご指摘をいただいております。

ります。

その次の丸のところでも、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、ニーズ調査を本格的にしなければならぬけれども、時間やお金の問題で結局大事なところは省いてしまっているといったことがございまして、こういった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かといったようなご指摘をいただいております。

それから、その次の自治体への支援というところでも、頑張らない自治体になるべく頑張ってもらおうような、そういう気になるような施策というものが必要ではないかといったこともいただいております。

その次の投資の部分のグルーピングでございまして、1つ目の丸にございまして、国の安全基準というものを満たすための設備投資ということは必要だけれども、その設備費の補助の中で、そういうぎりぎりのところでやっているケースを優先できるような施策などは考えられないかといったことを、1つ目の丸でいただいております。2つ目の丸でございまして、同じく地方鉄道の関係でございまして、近代化設備の補助というものももう少し柔軟に対応できないかといったご指摘をいただいております。それから、16ページに飛んでいただきますと、冒頭にございまして、地方鉄道、地方公共交通の維持ということに関しましてですが、1つ目の2行目にございまして、地方の税制収入が非常に困難になってきている中で、上下分離方式とか、地方のバスが運賃値上げができないといったところで、こういった存続自体の状況の問題があるということのご指摘をいただいております。

それから、次、運営費負担でございまして、2行目にありますように、やはり特に運行に関して一定の公的負担という話もあるんじゃないかといったご意見をいただいております。

次の欄の受益者負担につきましては、路面電車など新しい公共交通システムを整備する場合、ある程度受益者に特化した課税システムというような仕組みが考えられないかといったご指摘をいただいております。

その次のその他のグルーピングでございまして、1つ目の丸に、住民の移動手段の確保の点というものは、ニーズと価値との兼ね合いであり、ある水準があって国・地域がそれを確保するということが明らかにすべきではないかというご指摘をいただいております。2つ目の丸でございまして、マーケティングも、行政あるいは地域全体でお金とか

人を含めて支援できるような方策はないかといった視点、それから3つ目、ボランティア輸送については、財政基盤の確立が重要であって、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のではないかといいご指摘をいただいております。

17ページ目、今度は先日の衆議院の委員会での参考人のご意見でございますけれども、1つ目の丸には、国の役割というものは、情報支援、技術支援、財政支援、あるいはインセンティブ政策ということ、それから、自治体なり市民なりがいいことを考えたら、それを後ろから押してあげることが必要だというご説明をいただいております。2つ目の丸では、ヨーロッパ、アメリカの事例ということで、インセンティブ支援ということに關しまして、大分前から競争型にして、いいところには集中的に支援しようというふうになってきているというようなご説明をいただいております。

それから2つ目のグルーピングの起債という部分でございますけれども、本法律案の自治体助成の起債ということは高く評価したいというご意見をいただいております。

それから、運営費負担に關しまして、1つ目の丸でございますけれども、運営費に対する支援ということでございますけれども、非効率が増してくるといった問題があると、それをどうマネジメントしながら効率的にやっていくかということが重要というご指摘をいただいております。2つ目は、採算性の高いところであっても、にぎわい創出だとかまちづくりとかいった観点から、一定程度の公費を投入する意味があるのではないかといいご意見をいただいております。一方ということで、不採算の部分は、地域社会がそれはどうしても維持しなければならないということであれば、やはりこれは公費を投入してでも維持していくということに尽きると。例えば、ヨーロッパのストラスブールでも、結局運営費には公費が入っていると。明治以来というご説明がございまして、日本の常識となっている公共交通事業が単体で収支採算をきちんととることから少し意識を変えて見つめていく必要があるのではないかと、そういう時期に至っているのではないかといいご意見をいただいております。

18ページ目でございます。ここからは、技術開発のあり方というご意見に關してでございますが、まず、本部会でのご意見でございます。新技術の部分でございますが、低コストと安全は二律背反ではないと、新技術の導入による低コスト化を図るべきだ、モード間にまたがる技術に關する取り組みが重要であるといったこと、それから3つ目の丸では、海外で実用化されているものなどにもっと投資すべきであるといったご意見をいただいております。

おります。

2つ目のグルーピングでございますが、標準化に関しまして、例えばLRVの大量生産により単価を下げるといったこと、それから2つ目の丸でございますが、技術的な観点ということで、技術基準については、地域に対応したいろいろな基準にしたほうがよいという議論が前からあると、輸送密度の高いところと低いところを同じ基準でよいかということの問題があるのではないかと、最後のほうで、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ということはどうかと、これは行政で面倒を見ないと動かないといったご意見をいただいております。それから、3つ目の丸でございますが、例えばプティバスと分類されるようなバスとタクシーとの中間的なモード、こういったものに対して使いやすい車両の開発というものが必要ではないかというご意見をいただいております。

19ページ目に行ってくださいますと、今度は技術力の維持という点に関しまして、1つ目の丸でございますが、やはりメンテナンスというものが非常に重要であるという一方で人材の確保が難しいと、一括のメンテナンス会社をつくるような仕組みはできないかといった点、2つ目に関しましては、標準化というものの問題、コストを下げるための努力というもので、国が面倒を見てやらざるを得ないのではないかとといったご指摘をいただいております。3つ目でございますが、地方鉄道の問題として、施設の老朽化、技術力をどう考えるかが非常に問題で気にかかるというご意見がございました。

次のグルーピングでございますが、情報技術ということでございますが、情報技術というと、やたらフルスペックの重い導入が想定されるけれども、そうではなくて、もっと使いやすい技術といった点で貢献すべきではないかといったようなご意見をいただいております。

それから、その他の分類の2つ目の丸でございますけれども、安全基準というものに関しまして、本数の密度が違う区間に同じ仕組みを入れる必要はないと、きめの細かい議論をすれば効果が上がるといったご意見をいただいております。

そして、最後の20ページ目でございます。冒頭でございますが、新たな形態の輸送システムというものは、先ほどもご意見が出ておりましたが、70年代の新交通システムの時代にすべてコンセプトは出されていると、新しいコンセプトがこの30年間出されていないということ自体、非常に危機感を感じると、今後の技術開発をどうするかと、相当先を見てやっていかないと手おくれになるという危機感を感じるというご意見でございます。

最後の衆議院の委員会でも、1つ目の丸にございますように、法律の冒頭に書いている

とおり、国は情報あるいは技術といった面での支援をするということが大変に重要なポイントではないかというご意見をいただいております。2つ目の丸では、技術的な問題点も含めて、これは情報の提供とも絡みますが、容易に情報が得られるようなシステムができるとしたら、それはありがたいというご意見、以上のようなご意見をいただいております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

引き続きまして、近年の技術開発の現状について、中村委員からご説明をお願いします。

【委員】 中村でございます。先ほどの先生と同じ位置でやらせていただきます。失礼いたします。

(スライド)

これは、国土交通イノベーション推進会議というところで呼ばれたときに、20分ということで作った資料で、お送りしてから5分ということに気づいて、きょうはかなり飛ばしますけれども、それはご容赦いただければと思います。

都市交通と情報という関係で作った資料でして、その出だしなんですけど、いろんな交通の問題があるんですけども、根本の問題がすべて情報通信技術で解決されるわけではない、根本の問題を情報技術を使うからってごまかしちゃいけない、けど根本の問題の幾つかは情報通信技術で緩和されると。この少しあいまいなところがあるんですけども、ここがこの資料の基本です。

(スライド)

この前段は飛ばしまして、公共交通の勉強をしてく中で、一方で道路交通とつき合っていくと、ITSの話が出てくるんですけど、ITSで公共交通が魅力的になるとよく聞かれますが、果たしてITSで何ができるんだろうか、ITSによって公共交通が困っている点を救えるか、参考のほうは飛ばしますけれども、何か要りもしないものが出てきているようなことを時々感じるので、こんな書き方をしてみました。具体の事例はきょうは全部飛ばします。ごめんなさい。

(スライド)

例えばですけれども、バスをきちんと走らせようと思うと、優先信号という話があるんですけども、日本で今やっている技術というのは、検知の精度は高くエラーも少ない。これが、ドイツなりスイスなりで見せてもらうと、検知の精度はちょっと低くエラーもあるんですけども、例えば、バスロケーションシステムと優先信号が同じフレームでできている

ので二重投資の節約ができています、それとか、バスのダイヤがそこに入っているの、お
くれているバスを選んでそれを走らせるということもできる。そういう部分では、日本の
……、多少今、最近のPTPSはちょっと変わったんですけども、まだ行っていない。

それから、これが路面電車のところまで優先信号制御ってあるんですが、ここも勉強を
してみると、例えば運賃収受とドア開閉の情報とを連動するということができたりする。
公共交通側の仕掛けと道路の仕掛けの連携というのは、どうもこういうところなんじゃな
いかと。ところが、単品の質はすごくいいんですが、そこはどうも行っていないんじゃない
かというお話をさせてもらいました。

ここは飛ばします。

(スライド)

ICカードのお手伝いも最近ちょっとさせてもらったんですけども、言ったら怒られ
ると知っていて言っているんですが、やっぱり事業者のためになっているように見えてし
ようがないところがところどころあります。生産業務コストの削減はとても大事なこと
ですから、これはいいんですけども、その一方でセキュリティは極めて高い。ところが、
例えば三郷が一番いい例ですけども、小規模事業者がなかなか参加しにくい結果、1枚
のカードにならなかったし、その調整というのも、これは民間ベースでやっていますけ
れども、なかなか難しいなというのを実際に三郷の仕事をしていて実感しました。

(スライド)

デマンドバスに関しても幾つか仕事をしていく中で思ったのは、先ほどの意見のところ
にもございましたけれども、やはりコストがかかり過ぎている。そんなにすごいものをつ
くらなくても、本当に地域が望んでいるレベルとどうも合っていない。バスロケーション
システムも、もう20年近くいろいろ勉強して思うんですけども、満足度が上がる
とよくおっしゃいます。だけど、本当にバスに乗ってほしい人というのが、政策的に考え
た場合に、そこに手が届くところの情報というふうにはなかなか行っていない。携帯電話
で使えるよとおっしゃる。ところが、携帯電話が使えない人は使えなくて、アクセス数が
多いとおっしゃるけれども、それは多分操作が難しくアクセス数が多いのかもしれない
と考えてくると、まだまだ課題は多いのかと思います。

(スライド)

オムニバスタウン制度もその設立からおつき合いしているんですが、実際に道路と自動
車と警察とがうまくやっているかどうかと見てくると、具体的場所は申し上げませんけれ

ども、そこでかなり苦労されている現場を時々見てしまいます。それから、きょうは公共交通なのでいいんですけれども、一般道路と高速道路でうまく連携ができていくということでも、幾つもの課題がある。駅前広場に関しても、いろいろ勉強させてもらっておりますが、管理・既得権の議論で、本当に都市の広場をどう使うのかということになかなか行かず、いろんな制約がある中でこそ情報通信技術で工夫をすれば行けるというところはわかるんですけども、そこになかなか行かないということにいろいろ種があるんだろうと思っております。

これも飛ばします。

(スライド)

途上国でもいろいろ勉強させてもらったんですけども、日本はいいものをたくさん送るんですけども、都市交通の技術移転はなかなかできない部分があるんじゃないのかなと時々感じる場合がございます。それから、アジアでリーダーになってほしいということを書きました。

(スライド)

それで、ここはきちんと言わなきゃいけないんですが、ニーズとシーズで考えたときに、都市交通のニーズに近づいていく方向にまだ行かなきゃいけないと。それから、だれのための技術なのかということと、市民にその恩恵がうまく還元されていない、手段と目的のすりかわりがまだあるんじゃないか。それから、かかる費用とその負担、そして、それをどういうふうに回収してバランスをとっていくかということの議論がもう一段要ると。それから、機能は高いほうがいいということに走り過ぎると、操作性が落ちていく部分がある。ここはバランスは当然とれると思っておりますけれども、今のところは、何か変なところに変なトレードオフが残っているような気がしていて、心配だということでございます。

アジアの話はきょうはやめておきます。

(スライド)

これからということで、これは長崎ですけども、こういう非常にローテクな乗り物が個人的に好きなんですけれども、これが実はICカードによって利用者管理……、これは斜面移動の高齢者支援システムですけども、高齢者の方に全部ICカードをお配りして、それで利用の管理ができていくと。こういう小わざのところになかなかおもしろさがあると思っております。

これは飛ばしまして……。

(スライド)

ここら辺ですけれども、よく自分も言っちゃうんですけれども、便利になるということはあるプロジェクトの目標にすることがあるんですが、せめてだれの何がということが要るだろうし、本当はそこで、例えば「その先」のところに書きましたが、自発的に環境にやさしい交通手段、Environmentally Sustainable Transportですか、E S Tを利用するような仕掛けのところに情報技術はどう使えるか。もう少し人々が歩くようになると、いろいろいいことがあるとしたときに、じゃあ、歩くようにするための仕掛けというのは、まちづくりとどうすればいいのか。あるいは、歩くのがおっくうだからバス停まで行かないよ、駅まで行かないという人たちに、そこまで来てもらうためにどうすればいいのか。あるいは、もうこれぐらい年をとったら運転免許は要らないよというふうに動機づけできるぐらいの交通体系にするときに、公共交通と情報というのはどういうことがあるんだろうかと。そういう生活の質の話のところまで行って情報技術をやらなきゃいけないところに、もう少し頑張りたいなということを思っています。

(スライド)

例えば、コンピューターでUSBというスティックがありますけれども、ああいうようなところが絶対要るだろうと思います。その一方で、逆に、この二、三十年の日本の都市交通の中でもいいこともたくさんあるんです。いいことはきょうはなかなか言わなかったですけれども、そのいいことをより長持ちさせる、生かせるという技術も要るだろうというようなこと。それから、厚化粧はあまりよくないよという話でございます。

(スライド)

ということで、あのときに国土交通省に向けて言ったことが、国際貢献的な視点は当然あるんですけれども、国土の質、それから生活の質というところで、情報技術というのをもう少し広く考えて僕も勉強したいと思いますし、そこで頑張っていたきたいと思います。そして、連携ができること、これまでの蓄積が生かせること、そして、環境的にもプラスであり、財源的にも破綻せず、社会的な公平性も保てるという意味で、サステナブルであることというのを考えていくべきではないでしょうかというお話をしました。

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、皆様からご意見、ご質問を伺いたいと思います。どうぞ。

【委員】 今の情報システムの話で、IT技術を使ったいろいろなシステムというのが提供されていて、それでビジネスをしようという向きもかなり出てきている。中山間地などでは、デマンドバスを入れるというニーズがかなり強いんですが、そこに通信事業者とか情報機器の会社はかなり高価格のシステムを込みでシステムを売り込もうというような動きが、全国にかなり広がっているように聞いております。導入した自治体の中には、数百万程度の初期投資をして、そのための人も新たに雇って、それで1日に七、八人ぐらいの人を運んでいる。これは極めてむだな投資になるわけです。

この程度の数のリクエストを受けて配車をするということならその地域にタクシー会社があれば、配車センターで幾らでもできるわけです。つまり、地域が既に持っているローテクを活用して今必要なニーズにどこまで対応できるかということ、もう少しみんなで整理してみてもいいのではないかと。バスロケーションシステムについても、中山間地でしたら、バスの数も少ない、人の数も少ない、これは最大のメリットだと思います。ですから、例えばバスロケについても、新たに専用のバスロケーションシステムが要るのではなくて、タクシー無線をバスに入れてもいいのではないかと。だとすると、そういう機能を持っている既存の事業者が、そういう機能の売り込みに行ってもいいのではないかと私は思います。

そういった柔軟な組み合わせがある程度自由にできるような雰囲気醸成し、奨励する。あるいはどんどん購入していいものを安くつくっていくと。先ほど連携というのがありましたけれども、バス事業者とタクシー事業者が連携してもいいのではないのでしょうか。地方のバス事業者はタクシー部門を持っているところもありますので、そういうものは比較的簡単にできるかもしれませんが、問題は、1つの地域に複数のタクシー事業者がいるときに、行政としてはどこに委託すればいいのかということで迷うところもあると思います。そういうのはそれこそ入札をすとか、いいものを提案したところに落とすという割り切りでいいのではないかなと思いますが、なかなか踏み出しにくい空気もあるようですので、そのあたりについては、少しずつ変えていくことも必要かと思えます。

以上です。

【部会長】 はい、ありがとうございました。そのほか、どうぞ。

【委員】 またちょっと別な観点からの話になりますが、もう20年ぐらい前になりますけれども、コンピューターがいろんな事務改革に導入され出したころ、コンピューターを入れるということで、今やっている事務組織をいろいろ分析した。そうしたら、問題点

がわかって、コンピューターなんか要らない、導入する必要がなくなったという話がたくさんあったんですよ。つまり、触媒なんです。

だから、先生が悪口を言われたとは思いませんけれども、ITで何かやってみたらむだだった。しかし、それがあったから、いや、既存のものでこうやればそんなもの要らないじゃないかということに気がついたわけですね。だから、決してそれをだめだと、すべてを否定しないでほしいと思います。とにかくやってみる、やってみなきゃわからないんですよ。もちろんものすごい金のかかることであればそう簡単にはできませんけれども、そうでないものであれば、やってみることは怖がらないという方向で行っていただきたいと思います。

それから、ITS、先生に盾突くようで大変恐縮なんですけれども、私は、ITSジャパンという組織がありますが、10年前に初代の理事長をやって、何とか普及させようとしてきたんですけれども、ITSというのは、自動車交通を情報システムに入れることによってもっと効率よく使おうじゃないかというのが基本であって、何も決まった形があるわけじゃないんです。ですから、大変恐縮ですけれども、先生の1ページ目の一番左の一番下に、「ITSにより公共交通が困っている点を救えるか」じゃなくて、救おうと、それで知恵を出すことをやっていただけませんか。人ごとみたいに「救えるか」って、特に大学の先生は評論家であっちゃ困るんですよ。ぜひそういう積極的な態度でお願いしたいと思います。

例えばこの間、ちょっと別な会合で発言したんですけれども、ついこの間、都知事選がありましたね。最初のころですけれども、石原都知事と3人の方々がテレビに出てきて、いろんな討論をしておられました。今、高層ビルが、都心のある拠点ごとにどんどん建っていますから、あれで交通渋滞が激しくなるんじゃないかという批判をされたときに、都知事は、本当は流入制限、ロンドンでもやっておられるということですが、そういうものを東京でやりたいと思ったんだけど、あまりにも広域で複雑な道路ネットワークがあるから、そう簡単にはできないとおっしゃっていたんです。

だけど、カーナビのデジタルマップというのは、相当複雑ですけれども相当正確にできています。この道路は何時何分から1キロメートル当たり幾らということを決めれば、もちろんカーナビの搭載を義務づけなければだめですけれども、自分が走った距離に応じて、料金ってそんなに難しくなく計算できるんですよ。そのくらいのきめの細かいことが、今のカーナビなり、要するに基本はデジタルマップです、ああいう技術を使えばできるん

です。

ですから、ぜひともITSはこうだと決めつけしないで、いろんな情報技術が発展するたびに、それをどんどん取り込んでいけるわけですから、もっと広く考えて、もっと新しい知恵を出すという積極的な姿勢をぜひとも望みます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先生に盾突くのは大変勇気の要ることなんですけれども、おっしゃるとおりやってみて初めてわかるということは多分かなりあって、それにチャレンジをしていくというのは非常に重要であると、このご趣旨は全くそのとおりだと思います。しかしながら、これはチャレンジのレベルの話であって、私が最初に申し上げたのは、やってみるまでもないことを知らずにやっているところが結構あるのではないかと。例えば、先ほどの情報提供、あるいは人材、技術といったところにも関連するかもしれませんが、ほかのところでもしまったと思っていることを、知らずにまたやってしまうというようなことはできれば避けて、やってみなければ本当にわからないところに集中してチャレンジしてみるといったことが必要なのではないか。そのためにも、やるまでもないことについてはやらずに済ませられるように適切な情報提供があると、より効率的なチャレンジができるのではないかとということにご理解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】 言いわけだけしておきますが、1ページ目の左下の「救えるか」というのが非常に評論家的な記述だということは、読み直してそう思いますが、私自身はそれほど多くの仕事はしておりませんけれども、それでもかなりの量、ITSをもっとこうしてバスをこうしたい、ああしたいということはこの10年ぐらいやってきておまして、もっとやらなきゃいけないということも重々承知しています。ですから、これはただ外から見て文句を言っているのではなくて、自分がうまくいかなかった反省と、これから頑張りたいということだということだけのご理解いただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 先ほどまでの連携というようなことにもちょっと関連する話なんですけれども、新しい技術を導入する、あるいはやってみるということは、これからも非常に重要なことになってくると思いますが、今までの経緯をいろいろ見てみますと、例えば15メートルのバスを導入するのに3年かかるとか、連接バスを導入するのに2年半かかるとか、こ

れもまたいろいろな分野のいろんな法制度なり規制などにかかわってくるがために、非常にスムーズに行かない面が今まで強かったような気がします。何とかそのところをスピードアップできるような方向で、これから整備をしていく必要があるんじゃないかと。そういう意味で、今度の法案が何とかそれに近づけることを期待しております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。それじゃあ、どうぞ。

【委員】 すみません、私はこの場で新参者ですので、ここでこれを言うのが適切なことかどうかちょっと判断できないんですけども、言わずもがなのことかもしれないんですが、新しい技術を創造なり実施、実現なりする場合に、やはり私としては、特に情報を得ることに関して障害のある人たちのことを、初めから、計画の段階から考えるという姿勢をぜひ持っていただきたいと思います。

例えば、最近、鉄道のシステムで、多分、ダイヤがあらかじめ入力されていて、次の電車は何時何分どこ行きですというのを事前に言ってくれるような構内放送のシステムがあるんですけども、それは、本当は人のほうが絶対にきめ細かいことができると思うんですが、やはり人のやることというのには、その場の状況によってかなりばらつきがありますので、コンスタントにそういうことを知らせてくれる自動放送システムというのは、目の見えない人にとって大変役に立っています。また、電光掲示板なんかでいろんな情報を提供するというシステムは、聴覚障害のある人にとってとても役に立つものなんですね。

先ほどお話にあったバスロケーションシステムなんかも、利用者の、今まで情報障害で、声だけでは情報がなかなかうまくとれない、あるいは映像だけでは情報がとれなかった者にとって、公平に情報を提供できるすばらしいシステムだと思うんですけども、一つやり方を間違えてしまうと、それが、これまで情報障害者だった人を、一般の人が得られる情報よりもっと格差を広げてしまうという結果にも陥りかねないのではないかと思いますので、ぜひそのあたりを検討し、また当事者や専門家の方をうまく計画段階で話に加えて、検討をしていただければと考えています。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 支援のあり方について、頑張る自治体には支援をしていくという表現もありますし、もちろんそうなんですけれども、特に公共の交通といいまして、公営企業もありますし私営企業もあると。私のところの労働組合はどちらのほうも入っているわけなん

ですけれども、特に先ほど鹿児島の話が出ましたけれども、鹿児島市も市バスを持っていると。あと、私たちのところの民間の企業も3社ぐらい入っていると。その事業者同士で、いわゆる公営企業のバスは、もともとその市の財源で新しいバスがどんどん購入されて、一般の私営の企業はなかなかバスの購入までもできないといったことがありまして、そのこと自体、やっぱり支援をどういった形で整合性を持っていくのかといったことでもありますし、また、公営企業と私営企業がある、そういった中核の都市でいきますと、交通局が中心になって路線の編成とかそんなのもやられておりますし、いわゆるそういったところの私営の企業は、なかなかドル箱の路線には入りにくいといった問題点もありまして、そういったダイヤの編成でもなかなか難しい問題があると。

いわゆるそういった公営企業があるところは、交通局が中心になって、今はそれぞれ事業者同士でそういったダイヤの問題についても相談はされておるみたいですが、しかし、まだまだなかなかそこまで行っていない。こういった窓口の問題等もあります。

また逆に、過疎地を走っておりますところの地方の自治体に行きますと、対応していただく窓口すらないと。最近では市町村合併でどんどん合併されて、そういった過疎地に入っております村の役場が消えてしまっていていきますと、まさしくそのことすらなくなってしまうという事情が今全国であります。したがって、人材の育成ということももちろん大切なことなんですけれども、地方のそういった過疎地で、本当に交通政策にかかわります窓口について、やっぱりそういった人を育てていく、また窓口をつくっていただく、こういったことも大切ではないのかなと思いますが、私のほうからは、そういった支援の問題につきましても、公営と私営の整合性の問題についてもひとつよろしくお願ひしたいと、こういう意見であります。

【部会長】 どうもありがとうございました。どうぞ。

【委員】 1つだけ、すみません。手短に。

DMVがこれまでにいろいろと議論されてきたかと思いますが、その点に関して1つだけ申し上げたいと。DMV、交通の問題を、例えば近代日本ができてから100何十年と考えたときに、非常に画期的な技術になり得るポテンシャルを持っていると思います。これは、ネットワークというのは、つながることでネットワーク性の効果というものが格段に、飛躍的に伸びるわけですが、今まで完全に分離されていた道路ネットワークと軌道のネットワークというものを、融合し得るという可能性を秘めているんだと思うんですね。今まで乗りかえというのが非常に問題で、結節点というのが非常に問題になってきたとい

うところを、ひょっとするとブレークする可能性がある。この点についての技術開発は非常に重要だろうと思います。

ただ、そこで2つ重要な課題があると思います。1つは、連結をどうするか。軌道の最大の有益性は複数車両を連結できるという部分ですので、もし連結する必要がなければ、そこを全部道路にしてしまって走らせていてもいいわけですね。したがって、連結するというのをどう確保するのか。そのあたりを考えていく上で、例えばトヨタさんのIMTSとか、ああいう形でソフト的に、ITS的に連結していくような可能性も多分あるだろうと。この連結という問題が1つ。

もう一つは、DMVの場合はJRさんの技術ということで、鉄道技術という、1つの鉄道技術体系からのアプローチだと思うんですけども、今少し例示で申し上げましたIMTSというのは道路技術側、ITS技術側からのアプローチということで、ここの技術をうまく融合しなければ、おそらく2つのネットワークが本当に一体化することはないだろうと思います。

したがって、今後の技術開発の上で、道路技術という独自に開発されてきたものと鉄道技術という独自に開発されてきたものを、どう融合させるかという視点で考えていくことが必要になってくるだろう。そうすると、例えば鉄軌道に必ずしもこだわらないで、場所によっては鉄道のかわりに別のもの、IMTSのような施設を引いたり、あるいはテスト的にも鉄軌道の横の空間を使って何かを引いたりとかというところの融合というものを考えていくと、DMVというものを手がかりとして考えていくと、非常にブレークスルーがあるんじゃないかと。その1点だけ指摘したいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、時間が参りましたので、きょうはこれまでにしたいと思います。

今後の進め方について、事務局からご説明をお願いします。

【交通計画課長】 本日も有益なご意見をたくさん賜りまして、まことにありがとうございました。次回でございますけれども、5月25日に、中間取りまとめをベースにさせていただきますまして、また2月、それから本日のご意見をできるだけ盛り込みまして、最終取りまとめのたたき台、骨子案をご用意させていただきたいと思います。それのご議論をお願いしたいと思います。それで、6月22日が最終取りまとめの予定でございますので、その1つ前、5月25日にたたき台のご議論をお願いできればと思います。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、予定された議事はこれで終了にしたいと思います。皆様、大変ありがとうございました。

【交通計画課長】 ありがとうございました。部会長、各委員の皆様方、本日、また貴重なご意見、ご提案、ありがとうございました。

事務的な連絡でございますけれども、1つは、毎度のご連絡で恐縮でございますが、議事録につきましては、また皆様のご了解をいただいた後に、ホームページ上に公開させていただきます。

それから、次回につきましては、今申し上げたとおり、5月25日にこの同じ部屋で予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。また、たたき台は、きょう時間の関係もあって言い足りなかった、こういうことはぜひ盛り込んでほしいということがございましたら、メールなどでお送りいただければ、可能な限り盛り込んで、次回のご議論につなげていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日はどうも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。

了