

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（第7回）

平成19年5月25日（金）

【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、まだ少しおくれておられる委員の方もいらっしゃいますけど、ただいまから交通政策審議会交通体系分科会第7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、またお足元の悪いところを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、山内部会長代理、宮下委員、中村臨時委員から、所用のためご欠席とのご連絡をいただいております。なお、本日はオブザーバーといたしまして金沢市の交通政策部長の清水様にご出席いただいております。ありがとうございます。

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存じます。資料でございますが、配席図、委員名簿、議事次第、資料1、資料2は2-1、2-2、2-3と分かれてございます。資料3、資料4、参考資料1、これが第6回の議事概要でございます。それから参考資料2でございます。不備な点がございましたら、事務局までお知らせいただきたいと思います。

それから、お手元に第6回の議事録を置かせていただいております。修正の必要などございましたら、本日お残しいただいても結構でございますし、6月1日までにご連絡をいただければ、それを反映して、その後ホームページに掲載させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、写真撮影はここまでとさせていただきます。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】 おはようございます。お忙しいところ、遠路お集まりいただきましてありがとうございます。早速始めたいと思っております。

まず最初に、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】 おはようございます。お忙しい中、部会長はじめ、先生方に多数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。

早速、ご報告と御礼ですけども、昨年12月に中間とりまとめということで、地域公共交通の活性化・再生に向けた基本的な考え方、方向をまとめていただいたわけでありす

が、これに基づいて法案を国会へ提出しておりましたが、参議院の審議も終わりました、全会一致で先週金曜日に可決成立しております。本日たまたま法律が公布されておりますので、おかげさまでご議論いただいた内容がまず法律の形として成立をいたしましたので、御礼申し上げたいと思います。

10月1日から施行したいと思っておりますから、そのための準備を早急にやって、すぐに考えておりますいろいろな対応が回転するようにスピード感を持って対応していきたいと思っております。

衆参ともかなり精力的に審議が行われましたが、結局与野党問わず全会一致でありますし、審議も、問題意識は先生方でご議論いただいた問題意識と私どもの問題意識とほとんど共通だということが確認されたプロセスだったと思うわけです。

大都市、あるいは地方都市でも都市部のところに問題、関心を持っている国会議員の方もかなりおられますが、一方で、過疎地域をはじめ、地域の生活自体が公共交通の衰退の中で非常に先行きが危ない状況になっているということについて、切実な問題意識を持っておられる先生方のほうがむしろ多かったんじゃないかなと思うわけです。いずれのテーマも結局共通しておりまして、バリエーションの中だと思いますけど、待ったなしの喫緊の課題だということについては、すべての立法府の方々も同じだったと思います。

私ども行政側に注文がいろいろありましたけども、やっぱり一番大きいのは国の財政支援措置、これは地方自治体の財政に対するいろんな配慮も含めてでありますけども、そういうものをもっと充実するための取り組みをすべきじゃないかということについては、これは会派を問わず強い要請がありましたし、それから、ここでもご議論いただいております情報の提供とか人材の育成とか、そういう活性化とか再生を図っていくための登場人物、あるいはその環境、そういったものについては、やっぱり国が主導的に役割を果たすべきだということをご指摘いただいております、引き続き、このご審議を通じて方向をはっきりさせた上で取り組みを進めてまいりたいと思っております。

この審議会自体はあと2回ほど予定してございますけども、この2回を通じて方向を決めていただきましたら、私どもとしては、きょうも関係部局が集まっておりますけども、将来のいろんな施策をより緊密に連携をとって、効果的で関係者にとって使い勝手のいいような政策体系に変えていく努力をしていく、そういう充実を図ると同時に、今回も法律で総務省とか環境省と一緒に取り組むことがはっきりしておりますが、あと公安委員会、警察庁との連携ももっと密にして、政府一丸となって取り組むための予算要求制度改正、

制度改善を含めた取り組みを進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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、続きまして、地域公共交通活性化及び再生に関する法律の動きについて事務局よりご説明お願いいたします。

【交通計画課長】 ただいま局長からあらかじめお話があったとおりでございますが、若干細部を補足させていただきます。

前のご報告させていただきましたとおり、4月12日に衆議院本会議を通過いたしまして、参議院におきましては重要法案という位置づけがなされまして、まず、5月14日に参議院の本会議で趣旨説明及び質疑が行われたところでございます。

それで、同日14日及び15日に、参議院国土交通委員会から9名の委員が北海道に派遣されまして、JR北海道網走バスのヒアリング及び、現在JR北海道が試験的営業運行を行っているJR釧網線の現地視察が行われたところでございます。

5月17日に、国土交通委員会におきまして、冬柴大臣のほうから提案理由の説明が行われました後、約5時間、約70問の質疑が行われました。その後採決が行われまして、与野党全会一致で可決されたところでございます。

質疑におきましては局長からもお話がございましたとおり、財政支援、情報提供、それから実際の取り組みにおけるアドバイスなど、運輸局、整備局を通じた国の積極的な支援及びその強化を求める意見が多うございました。

それで、翌18日、先週金曜日でございますが、参議院本会議における議事が行われたところでございまして、それについては映像のほうでござらんいただければと思います。

じゃ、お願いいたします。

(上映中)

【交通計画課長】 以上のとおり、賛成189、反対0の全会一致で可決成立いたしました。今お話がございましたとおり、きょうの参考資料の最後に附帯決議をつけさせていただいておりますが、この附帯決議も当部会の中間とりまとめといったものが大変参考にされております。また、衆議院及び参議院の質疑におきましても、数多くの議員の方々が当部会の中間とりまとめを参考にされておられまして、また直接引用してご質疑が行われた先生も数多くいらっしゃいました。

それから、その後今週の火曜日22日に公布閣議がございまして、局長からお話があったとおり、本日官報で公布されたところでございます。

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、次に最終とりまとめに向けての議論の参考とするため、当部会の議論とも密接に関係すると思われる社会資本整備審議会都市交通・市街地整備小委員会、それから交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会、さらに交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会バスサービス小委員会の審議の状況について説明していただきたいと思います。

それでは、まず都市地域整備局都市計画課都市交通調査室長の徳永室長、よろしく願いいたします。

【交通調査室長】 徳永でございます。少しお時間をいただいて、都市交通・市街地整備小委員会のご説明をさせていただきます。資料1と右肩に書いてある数枚とじた紙がございますけれども、それでご説明させていただきます。

最初に申しわけないんですが、後ろから2枚目を見ていただきたいんですけども、社会資本整備審議会の中に都市交通・市街地整備小委員会というものが設置されておりまして、議論されております。もともと17年6月に、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」という諮問がなされている中で、「持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策」ということについても諮問の1つに入っております。それについて、特に都市交通と市街地整備について議論していただくということで設けられた小委員会です。

18年3月にスタートいたしまして、6月に1度中間まとめをしておりますけれども、その後また議論していただきまして、去る5月27日の11回をもって小委員会を終了しております。報告書の案について議論をいただいておりますが、幾つか意見を委員の方からいただいておりますが、座長一任ということでとりまとめの予定です。6月7日に都市計画部会という親の会議がございますので、そちらのほうでご報告して、日にちは定かではありませんが、最終的には答申する予定になってございます。

もう1枚めくっていただきますと、一番最後の紙ですが、メンバーでございます。このリストのとおりでございますけれども、本地域公共交通部会のほうにも入っていただいている山内先生と中村先生 きょうお二方ともご欠席なんですが入って議論していただいております。

1枚目に戻っていただきまして、中身をご説明しますが、全体は交通の話と市街地の話と両方ありますけれども、今回特に関連の深い都市交通に係る部分を中心に説明させていただきます。

1枚目は、今こういう状況ですということで、先刻皆さんご承知かと思いますが、はしよりますけれども、下のほうから2つ目の丸に公共交通について、モータリゼーションの進展で公共交通機関の減便や廃止が進んでいるというお話ですとか、一方、車のこととしてモータリゼーション・スパイラルということで、道路を整備して郊外に大型店が立地して、さらに自動車依存が強まっているのではないかとということも分析しております。

2ページ目はそれについての参考資料なので、ちょっとはしよらせていただきますが、3ページ目から、今後どういう方向に都市政策を持っていくべきかという議論をしていただきました。

3ページ目の上のところにございますように、拡散型から集約型の都市構造に再編していく必要があるのではないかとということです。この絵の左上のほうに、かつての市街地ということで、黒い線は鉄道なり主要なバス路線というイメージでございますけれども、その共通結節点の周りに人口なり機能が集積していたものが、都市への人口集中と特にモータリゼーションが相まって、下のように薄く広く広がっていくということでございますけれども、これから人口減少等々が進むと思われる中で、今の状況を放置していくと(3)という そのまま右のほうになってまいりますけれども 薄く広い市街地になってしまうのではないかと。

これについてはいろいろ環境の関係ですとか、高齢者の生活、それから都市の行政としての経営といった観点からいろいろ問題だろうということで、(4)という(3)の上にございますような求めるべき市街地像という形で、できるだけ集約型にしていく必要があるのではないかとということを議論していただいております。

ただ、どう集めるかということなんですけれども、その絵の下の集約型都市構造のあり方というところにございますが、なかなか物理的にこういう形に集積させるのがいいんだと国のほうで議論するのは難しいということで、一義的には自治体の方のまちづくりですので、自治体のご判断ということなんですけれども、国としてはこういう考え方ではないかという形でお知らせいただいております。

2の(1)の2つ目の丸を見ていただきたいんですけども、集約していくということなんですけれども、集約拠点相互を鉄軌道系やサービス水準の高い基幹的なバス網などの公共交通

機関により連絡するということと、他の地域から集約拠点へのアクセスをできる限り公共交通でもできるようにする必要があるのではないかということ。それから、拠点については、歩いて暮らせる環境をつくっていききたいということ、それから、これはなかなか難しいんですけども、その他の地域では密度を高めずに、できるだけ低密度化を誘導すると書いていますが、そういう取り組みをしていく必要があるだろうということを議論していただきました。

4 ページ目にまいりまして、公共交通にかなりウエートを置いた議論を実はしていただきたい部分もあるんですが、公共交通というだけではなくて、これまで車にかなりシフトしていたということがございますので、2行目に書いてございますように、高齢者をはじめとする住民が自動車に頼ることなく生活できる、これは自動車も使える、だけど公共交通も使えるということがきちっとないといけないのではないかという議論をしていただいております。

3 .で、どう進めていくかということでございますけれども、集約型都市構造に向けて、都市をめぐる行政を一致団結、協力して、総力戦でやっていく必要があるということです。総力戦には2つございまして、1つは施策として、交通だけではなくて土地利用ですとか、市街地整備、福祉施策、その他もろもろの分野というものが1つ。もう一つは、都市行政は基本的に自治体でおやりいただいているので行政側ということになりますが、交通事業者をはじめとするさまざまな民間の分野の方との連携をとりながら、総力戦でやる必要があるのではないかということを書いております。

特に、この小委員会で議論していただいた中では都市交通と市街地整備ということで、交通は先ほどお話ししたような集約拠点を結ぶような交通をきちり整備していく必要があるし、集約拠点が集約拠点であるために市街地整備できっちり機能集積なり居住の集積を図っていく必要があるということで、その連携は特に重要だということも言っております。

5 ページ目にまいりまして、特に都市交通の分野について具体的にどういう施策が要るかということについてご議論していただいております。(1)のところでございますように、自動車への過度な依存からは脱却したいということと、徒歩及び公共交通の選択が可能となるようにということを総合的に進める必要があるのではないかということでございます。

全体としても総合的に取り組むということなんですが、交通の分野だけをとっても、(2)のところまいりまして、徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間の分担、

それ及び多様な関係者、担い手と連携していくことが必要ということで、具体的にはというところを書いてございますけれども、関係者の協議会をつくって、総合的な戦略をつくって、しかもそれを着実に実施していく必要があるのではないかという議論はしていただきました。

そういうことで、(3)の下のほうにまいりますと、当然のことですけれども、全体の連携の中で、特にこの分野では交通施策とまちづくりの連携が必要だろうということを議論していただいております。

6ページ目の上には、ほんとうにこれはまだイメージですけども、どういう施策を連携していくかイメージということで書いてあります。公共交通という点についていいますと、真ん中辺にLRTとかBRT等の公共交通導入ということで、先ほどの集約拠点を結ぶ軸になるようなものを公共交通として質の高いものをきっちり整備するよということですとか、それに加えて、結節点の整備、それから公共交通の分野だけではなくて、歩行者空間ですとか自転車道ですとか、そういうことで特にこれまで道路整備にウエートが置かれていた嫌いがありますけれども、バランスのとれたものを目指していきたいということをおっしゃっています。

(4)のところまいりますと、では、それをどう進めるかということですけども、都市の中におきまして、先ほどご説明した集約拠点を結ぶような公共交通については、都市の装置ではないかということで、自治体のほうで関係者と協働しながら必要なルートですとかサービス水準等に関する目標を設定していく必要があるのではないか。その場合は、そういったものの効果について、市場だけで実現するのはなかなか難しいのであれば、公的関与も要るのではないかという議論をしていただいております。

(5)から具体的な施策で書いてございますけれども、公共交通と関連の深いところだけちょっとご説明いたしますと、7ページにいただいております。公共交通の再生ということで議論していただきました。基本的には公共交通については事業者の独立採算というのが従来の整理かと思っておりますけれども、交通事業者だけではなかなか採算が難しくても、先ほどお話ししたような都市の全体の集約化なり、都市住民の生活利便の確保という点から、必要な路線については先ほどお話しした公的関与も含めて整備していく必要があるのではないかということで、公設民営のようなお話ですとか、もしくは市民が皆さんで負担するような、運賃収入ではない形の地域負担というんでしょうか、そういったこともあるのではないかという議論が出ておりました。

国及び地方公共団体の公側から支援するということでは、一方で、じゃ、赤字なら支援すればいいのかと、そういうことでもないだろうという話で、下の真ん中辺に絵がござい
ますけども、公的支援の考え方ということで、公共交通の整備費について、従来ですと基本は運賃収入ということかと思えますけども、それで足りない場合に公的手段による負担
ということで支えられている、幾つかいろいろとおやりになっているものもありますが、
それについては基本的には公共交通の公益の範囲内で支援するということであろうと。公
共交通の公益の範囲内につきましては、議論としては3つ、公共財ということと外部不経
済と外部経済ということであるのではないかと。

従来は、都市局の施策でもLRTですとか新交通ですとか、いろいろと支援をしており
ますけども、基本的にはこの中の外部不経済ということで、自動車の利用にもたらされる
社会的コストが減ることを評価して、負担してもいいだろうという議論をしてきておりま
すけども、それだけではなくて公共財として、移動制約者の方の移動の確保ですとか、外
部経済ということで、まちづくりの中で、都市づくりの中での連携ということをお
りますので、都市全体への波及効果のようなものも本来的には評価する必要があるとい
うことを議論していただいておりますけども、そういう中で公共性の範囲をきっちり確認し
た上で、その範囲内であれば公的主体が、行政のほうから公共交通のほうに支援するとい
うこともあるのではないかと議論をしていただいております。

あと、8ページ目に市街地整備のほうの話がございまして、直接公共交通と関係ご
ざいませんが、(2)の真ん中辺の2)というところあたりに、集約型都市構造の拠点的市
街地については、できるだけ機能集積なりをさせて重点を置いて取り組む必要があるとい
うことを市街地のほうでも位置づけをしておりますので、こういう形で議論をしていただ
いておりますので、ご報告いたします。

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。

続きまして、鉄道局総務課鉄道企画室の瓦林室長、よろしく願いいたします。

【鉄道企画室長】 鉄道局の瓦林でございます。

それでは、私は資料2-1を使いまして、交通政策審議会鉄道部会の審議の状況につ
きまして簡単にご報告させていただきます。

まず、審議の大目的でございますけれども、鉄道を取り巻く状況の変化、人口減少で
すとか、高齢化の一層の進展による鉄道に対する需要の構造的な変化、あるいは環境問題の

深刻化、地域経済の低迷等々、こういった外部要因の変化にも対応しながら、我が国の鉄道のネットワーク、そしてサービス水準、これらを充実させ、また安全性を向上させていく。そのための制度面と技術面の課題を明らかにして、これらの解決に向けた具体的方策、将来の方向性を提示するということを目的にしております、一言で申しますと、2100年代を見据えた今後の鉄道政策につきましてご審議いただいているところでございます。

ご審議の体制でございますけれども、検討課題の内容に応じまして2つの小委員会、すなわちネットワーク・サービス小委員会、これは今後の鉄道ネットワークの充実、サービスの改善等といたしまして、安定したサービスを提供して地域鉄道、地方鉄道も含めまして、サービスを安定して提供していくための経営のあり方ですとか、あるいは地域ですとか、まちづくりですとか、社会への貢献、こういったものを含めましてその方策についてこのネットワーク・サービス小委員会でご議論をいただく。

もう一つが技術・安全小委員会でございます、鉄道技術の高度化、活用、それから安全性の向上等に関する方策、これらにつきまして両面でご議論いただいております。

審議のスケジュールといたしまして、昨年6月に第1回会合をいただきまして、ことしの4月から検討課題を整理した上で審議を本格化していただいております、27日に両小委員会相次いで第1回会合を開いた後、現在会合を重ねているところでございます。

具体的な検討課題でございますけれども、3枚おめくりいただきましてカラーの横の1枚紙がございますけれども、我が国の鉄道が直面している諸課題としまして、まず観点別に整理しようということで、利便性の観点、それから環境の観点、経営の観点、地域貢献の観点　この地域貢献の観点は先ほど申しましたとおり、まちづくりですとか、社会貢献の観点も含めておりますけれども　さらに技術・安全の観点、この地域公共交通との関係で申しますと、利便性の観点で申しますと、例示に書いてございませんけれども、例えば地方鉄道におきまして、地域ですとか、あるいは利用者のニーズ等、事業者の経営余力、経営体力との関係で、サービス水準にギャップが生じている、提供できるサービスと実際に提供されるサービス、あるいは要望との間にギャップが生じている、こういった状況をどうするかという課題などがございます。

また、経営の観点で申しますと、やはり厳しい経営環境の中で地方鉄道を今後どうしていくかという課題、あるいは地域貢献で申しますと、地方鉄道を中心に交流拠点としての駅、これを多面的に活用していくべきじゃないか。あるいは、鉄道の意義とか利用価値を

再認識していただくためにも、地域への貢献をもっと拡大させていくべきじゃないかという課題がございます。また、技術・安全の観点で申しまして、地方鉄道を中心に多くの施設で老朽化が進行しておりまして、これをどうするかという課題がございます。

これらは分野別に整理して、今ご審議いただいている検討課題を次のページからつけてございますが、幹線鉄道、都市鉄道、地方鉄道等々を分類しておりますけれども、幹線鉄道につきましては、平成12年の旧運輸政策審議会19号答申で示された整備方針について修正すべき点があるかとか、こういった観点についてご議論いただいております。

都市鉄道につきましても、混雑緩和、これは全般的には進捗しておりますけれども、それ以外の今まで注目してきたピーク時以外の時間帯をどうするか、こんな検討課題についてもご検討いただいております。

また、地方鉄道、あるいはLRTでございますけれども、例えば地域の主体的な取り組みによって地域が望む水準のサービスを実現させる方策を検討できないか。あるいは、やはりコストが重いということが大変地方鉄道の経営にも重荷になっておりますので、新しい手法でコストの削減ができないか、こういったテーマを検討しています。また、この地域公共交通部会でも以前ご意見をいただきました今の地方鉄道に対する助成のあり方、今の助成策についてどのような問題があって、どのような改善を図っていくことができるのか、こういった問題につきましても、ご議論いただいているところでございます。

1ページおめくりいただきまして、まちづくり・観光との連携等という分類でお示ししておりますけれども、鉄道の駅につきまして、地域の公共的ニーズに幅広く活用されるようにして、社会的使命の発揮とか利用の拡大を図っていくべきじゃないかといった課題。あるいは、地方鉄道・LRT、それぞれまちづくりとの連携、あるいはまちづくりとの一体的な推進、そのためのどういう方策を具体化させていくべきか、どういう適切な役割分担を図っていくべきか、この辺につきましても、議論を深めていただいている段階でございます。また、技術・安全の関係におきまして、地方鉄道も含めた技術力の継承のあり方、こういった課題につきましても、それぞれ議論を深めていただいている段階でございます。

1枚目に戻りまして、今後の審議のスケジュールでございますけれども、6月19日に中間とりまとめといたしまして、今までの検討状況を踏まえて今後直ちに行政において具体化に着手していくべき施策、これをとりまとめるということで、今それぞれ両小委員会で議論を深めていただいている段階でございます。また7月以降も両小委員会を

随時開催して、秋以降最終とりまとめを行う予定としております。また、最終とりまとめの後も、技術・安全小委員会に関しましては、技術・安全面の課題、中長期的な検討を要する事項でもございますので、これらにつきましては、ワーキンググループを設置して審議を継続していただく予定となっております。

以上、簡単でございますが、鉄道部会の審議状況につきましてご説明させていただきました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

最後に、自動車交通局旅客課生活交通対策室の尾本室長、よろしくお願いいたします。

【生活交通対策室長】 今後のバスサービス活性化方策検討小委員会の検討状況につきまして、資料3に基づきまして説明申し上げます。

バスサービスでございますが、現状ですと、長期低落傾向に歯どめがかかっていないということでございます。特に地方部におきましては毎年3%の割合で利用者数が減っているという極めて深刻な状況にあります。

ただ、そういう中でも、やはりバスというのは高齢者でありますとか、学生とか、いわゆる交通弱者にとりましては最後の交通手段ということでございますので、何とか活力は維持していかねばならないという問題意識でこの小委員会の検討を進めております。

検討状況でございますが、昨年3月31日に第1回委員会を開催いたしました。これまで大体月に1回のペースで委員会を開催してまいりまして、来月6月20日第12回の委員会で最終とりまとめを行う予定になっております。

おめくりいただいて、まず最初に、バスを取り巻く現在の状況の特徴について何点が説明申し上げます。バスの輸送人員の推移でございますが、平成に入ってから利用者数はずっと減っております。これは言うまでもなくモータリゼーションの影響ということで、なおモータリゼーションは現在進行中ということでございます。都市部におきましては、最近下げどまりの動きも見られるんですが、地方部におきましては3%の割合で毎年減っているということでございます。

次のグラフでございますが、これは都道府県別のデータをプロットしたグラフでございます。横軸に1人当たりの自動車普及台数、縦軸はバスの平均利用回数でございます。一番利用回数が多いのが神奈川県でございます。2番目は京都、3番目は長崎ということで、長崎が上位に来るといのは特徴的であると思います。長崎市、佐世保市は、どちらも平地が少なく自動車利用がしにくい町でございます。自動車の普及台数もそんなに

多くないというところでバスが利用されているということは非常に特徴的でございます、今後の活性策についてヒントを与えるものだと思っております。

次のページでございますが、地域別の利用状況をちょっと細かく見ております。大都市圏におきましては、鉄軌道が公共交通機関の中心的役割を果たしておりますが、そこへのフィーダー、自宅から駅へのアクセス、イグレスということにバスが使われているということです。

地方都市は極めてバリエーションが大きいと思っております。全体として自家用車との競合が大きいんですけども、先ほど申しましたように、バスが非常に利用されている町もあれば、全く利用されなくなっている町もあるということです。利用されている町というのは長崎であるとか、鹿児島、それから金沢、青森、こういったところは利用されています。利用されていないところは香川とか群馬、山梨、こういったところは利用されていないということになります。

それから一方、地方部というのは過疎地でございます。過疎におきましては、自家用車が中心ということになります。ただ、やはり高齢者とか学生の利用の足というものは確保しなければならないということです。

あともう一点言及しなきゃいけないのは、14年2月の規制緩和の影響でございます。14年2月に、私どもは需給調整規制の廃止というものを行いまして参入が自由になりました。直接的な競争というのがあまりなかったんですが、潜在的な競争圧力があり、バス会社はコスト削減に非常に努めまして、人件費を中心にコスト削減に努めた結果、収支率というのが非常に改善してきております。

次のページにいきますと、収支率を地域別に見ますと、東京を中心にしまして1都3県と京阪神では収支率が100を超えるようになりました。ただ、その他の地域におきましては100を下回っているということで、この差は補助金で穴埋めすることになっております。ですから、補助金のあり方というのは非常に重要だと思っております。一方、特徴的なものはコミバスというものが最近目立っております。大体半数の市町村がコミバスというものを運営しておるといった状況にあります。

次のページなんですけれども、こういった特徴的な状況を見まして、まずバスの社会的役割というものを整理してみました。バスというのは、本来的には民間事業者がビジネスとして行っているものでございます。人の移動というニーズに対して安全、確実、迅速、快適な輸送サービスを提供しているというビジネスの世界でございますが、ただ、それだ

けにとどまらないだろう。いろいろ社会的役割というものがあるだろうと見ております。例を挙げますと、まちづくりとか、渋滞解消、交通安全、高齢化社会への対応、環境問題への対応、それから観光立国実現への貢献とさまざまな社会的役割があると思っています。ですから、単なるビジネスとしてじゃなくて、社会全体でバス交通というものを支えていく必要があるだろうと思っています。

最後の結論でございますけれども、そのために社会全体でバスを支えていくというためのものがございますが、まずは関係主体間がおのこの役割をはっきりさせる必要があるということです。国、地方公共団体、事業者、それから地域住民がおのこの役割をはっきりさせて、その上で連携を強化するということが有効であろうと思っています。

特にこの中で地方公共団体の役割というものがこれからは大きいだろうと思っています。なぜかと申しますと、やはりバスというのは地域密着の交通手段になって地域差がいろいろあると、地域のニーズによっていろいろなバスサービスがあり得ると思いますので、地方公共団体の役割というのは非常に大きいと思っています。

次のページでございますが、連携の方向性は具体的にどういうふうに連携を行うかということなんですけれども、計画、運営、運行という各段階においておのこの役割を明確にして、総合的・体系的に連携する必要があると思っています。

計画、運営、運行というこの分類は、中村先生の著書の考え方でございますけれども、特に計画段階ではまちづくりと一体的にバスのプランというものをつくっていく必要がある。特に、先ほどの都市局の説明にございましたように、コンパクトシティの流れの中で、それに貢献し得るようなバス交通というものを企画する必要があると思っています。

具体的な連携の進め方でございますが、現在私どもとしては地域協議会、地域公共交通会議という都道府県ごと、市町村ごとの連絡協議会の組織がございますが、往々にしてそれが形骸化するようなところがございますので、これを有効活用していく必要があると思っています。

さらに、この地域協議会、地域公共交通会議だけで足りない部分もあるんじゃないかと思っていますので、今後20年度要求に向けまして、制度的なシステム、それから組織的な枠組み、それから予算的な問題、この辺についてこういった連携のあり方、連携の進め方を促進するような枠組みというものを検討したいと思っています。

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。

時間がほとんどなくなってしまったんですが、この段階で特にご質問がございましたらどうぞ。

【委員】 自動車関係なんですが、ご存じのように、今日本で売れる自動車の30%を超えたんですかね、軽自動車になりました。自動車の将来を知るために、若い人のいろんな意見を聞くと、どうも小さいほうにシフトしていく。これは環境上も大変いいんだらうと思うんですけども、そうすると、今まで大体自動車というのは歴史的にだんだん成長して大きくなっているんですね。カローラだって大きくなって、その下にまた小さいのができるということを繰り返してきて。

昔50ccぐらいの小さな車が何回かできて消えているんです。あれは、駐車の問題とかいろんな問題があって消えているんですが、全体として軽自動車が増えて小さいほうにシフトしていくと、もっと小さいものが出てくる可能性というのは、何かないわけではないような気がするんですね。そういうものを今から考えておく必要があるのかどうかということが1つと、それから車いすとかシニアカーというのは商品名ですかね、子供の三輪車にモーターをつけたようなものが、私もそろそろ欲しくなるような年になってきているんですけど、増えてくると思うんです。ああいうものを今から考えに入れておいたほうがよろしいのではないかというのが私の意見です。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。それでは、各室長、まだいていただけますよね。後ほど我々の素案とあわせてまたご議論いただきたいと思います。

それでは、続きまして、地域公共交通の現状及び課題、それから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、事務局からご説明お願いいたします。

【企画調整官】 それでは、事務局より、資料4でご紹介をさせていただきます。資料4につきましては最終とりまとめの素案ということで整理をさせていただきます。年末の中間とりまとめの加筆修正という形でご提示させていただいておるところでございます。

目次をめぐっていただきまして1ページでございますけれども、構成については大きく変えてございませんで、最初に現状と課題、それから2番目に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、目標ということ、それから3番目に地域の合意形成のための環境整備、それから今後どうすべきかということについて整理をさせていただいております。3番目が新しい書き下しということでございますけれども、まず最初に、1

番目と2番目について簡単に本文について加筆修正のところを中心にご紹介をさせていただきたいと思います。

それでは、ページでいいますと、3ページでございます。1番目の現状認識でございますけれども、ここも基本的な考え方は大きく変えてございませんけれども、赤字で書いておりますところについては、もうちょっと具体的に、今もご報告がありましたけれども、公共交通の非常に厳しい現状というのを具体的に書いてみたところが1つと、それからもう一つ、海上運送について触れてございませんので、現状認識以外のところにも触れてございますが、幾つか触れさせております。

加筆のところだけ言いますと、30年間で地方民鉄、大手とか準大手を除いた地方の民鉄ですが、1億5,000万人減っていると、年間でございますけれども、36%減。バス事業については特に3大都市圏を除いたところでは31億4,000万人も減っている、66%減。旅客船事業についても7,000万人減と大幅に減っているということでございます。

こういう現状において、どういうことが問題になっているかということ、やや地域を分けて記述させていただいております、地方都市や過疎地域においては交通事業者が不採算路線から撤退して公共交通サービスが低下をしていて、住民の足の確保が大きな問題である。それから一方で、都市部においては交通渋滞などによりましてバスの走行環境は悪化している、それが利用者離れを起こして悪循環になっているということと、それから離島航路につきましては、これはまた特殊な事情もございまして、船がないと生活自体が成り立たない、生活物資も含めて供給できないということでございまして、非常に重要なんですけれども、今過疎化とか高齢化等が進んでございまして、自治体等も支えてございますけれども、非常に苦しい状況で維持・改善が問題になっているということでございます。

「さらに、」というところですが、今のが輸送の現状でございますが、経営状況に目を転じてみますと、地方の鉄軌道事業者の約8割、それから乗合バス事業者の7割が赤字であり、それから旅客船事業者についても経常収支率が94.3%と全体的に赤字基調ということで、非常に厳しい状況にあるという認識を新たに書き加えさせていただいているところでございます。

次のページですが、ここも加筆のところ中心ということで特に大きく変えてございまして、2番目のところ(1)「船舶」と書いてございますけれども、現状認識については以上が変更でございます。

2番目の具体的方向性としたしましては、(1)でございまして、繰り返しになりますが、改めてご説明しますと、5ページでございますけれども、で住民の参加が重要であると、ここはそのまま記述を残してございます。

それからでございますけれども、事業者だけではどうにもならない。市町村が中心になって交通事業者、国の関係者、住民、いろんな関係者を巻き込んで地域の公共交通のあり方について検討し、決まったことについて確実に実施するという取り組みが必要だということを引き続き書かせていただいているところでございます。

次の6ページでございますけれども、こうした大きな方向性がございまして、じゃ、公共交通として何を指すべきかというところでございます。(2)でございまして、につきまして、ここも基本的に変わってございまして、まず第1に、地域住民や来訪者の移動手段をどうやって確保するかということは最大のテーマであると考えてございますので、ここは最初に引き続き書かせていただいております。

若干つけ加えさせていただきましたのが、離島航路でございまして、ここも今までバスと鉄道の話が中心でございましたけれども、今回の法案にも海上運送ということも盛り込んでおりますが、やはり離島航路についても、離島の住民や、それから生活の交通、輸送手段ということで必要不可欠であるということでございます。それから、タクシーについての施策については繰り返しになりますので省略させていただきますけれども、離島航路につきましては、決定打というのがなかなか難しいようでございますけれども、例えば離島の観光振興策で人を呼び込んで、そういったことで航路の維持・改善を図るべきであるという方策を提案させていただいているところでございます。

次、で安全・安心で質の高い輸送サービスの提供ということでございまして、今回の法案でも特定事業という形で、いろんなLRT・BRTの事業等を盛り込ませていただいているところでございますが、() それから()については大きく変えてございませぬ。非常に公共交通の基本的なところでございますが、安全、利便性、それからシームレスということでございます。

ちょっと書き加えておりますのは、7ページでございますが、少し大きな話題としたしまして、PiTaPaとICOCA、あるいは東京首都圏ではPASMOとSuicaの相互利用が可能になったという話題を書き込ませていただいているところでございます。

ご参考までに今回の法案でも、乗り継ぎ円滑化事業ということで、法律の手續の簡素化等の法律上の特例を設けさせていただいているところでございます。

それから、8ページでございますけれども、速達性・定時性の確保ということで、ここも特に大きくは変えてございませんが、冒頭申し上げたとおり、特に都市部では走行環境は非常に悪いということで、こうした定時、速達性の確保を図る必要があると。

やはり海上運送については、快適性という観点もございますし、定時性・速達性、こういった取り組みによって非常にサービスの質の向上を図ったという例もあるようでございますので、こういった取り組みを推進すべきであるということでございます。これも法案につきましては、法案において道路運送高度化事業、あるいは軌道運送高度化事業、海上運送高度化事業という形で制度化を図っているところでございます。

それから、()についても、乗りたくなるサービスの提供ということで大きくは変えてございません。

あと、駆け足でございますが、 のまちづくりとの連携ということで、今都市局さんのほうからご紹介のあったような話も踏まえて、場合によっては少しいろんな議論の推移を踏まえて加筆修正することがあるかもしれませんが、現状は変えてございません。

9ページでございますが、 の交流促進事業・観光事業との連携ということで、ここも大きく変えてございませんが、10ページでちょっと加筆してございまして、特に離島航路の部分につきましては、ここも先ほどの記述と内容的には大きく変わりませんけれども、過疎・高齢化により航路の維持が大変であると、非常に苦しいということでございまして、その1つの切り札といいますか、大きな方策の1つとして、観光客を誘致して航路を活性化して維持しようという取り組みが考えられるということでございます。

それから、「我が国」以下のところも国土交通省のほうでも観光「ビジット・ジャパン・キャンペーン」等を実施してございますので、こうした取り組みもやっておりますし、こうした取り組みと連携してしっかりやっていくという記述をさせていただいているところでございます。

それから、 でございますが、これは今までの議論を踏まえまして新しく追加したところでございまして、前回委員のほうからも福祉バスやスクールバス等のお話等がございましたが、こういうのを意識しまして新しく記述をさせていただいたところでございます。

若干ご説明申し上げますと、最初のパラグラフは、ご案内のとおりかと思っておりますけれども、65歳以上の高齢者人口が急速に増加しているということでございます。平成27年には26%になるんじゃないかと言われてございまして、特に75歳以上の人口が割合として大きくなるんじゃないか。

こうした状況の中には、高齢者、あるいは障害者といった方もおられると思いますけれども、こうした方々の日常生活・社会生活の確保というのが非常に重要になってきますので、特に通院であるとか、外出機会の確保という観点から、地域公共交通のあり方をしっかり考えていく必要がある。

具体的にいきますと、今コミバスというお話もございましたけど、路線バス、コミバス、鉄道、こういうツールとあわせてその一環として福祉バスや、あるいは福祉タクシー、こうしたものについてもどういうふうに連携していくのかを考える必要があるのではないかと考えてございます。

最後の3行目で「また、」以下でございますが、それからもう一つ、教育分野との関連でございますけれども、やはり交通問題を考えるに当たって地域で大きな問題になっていまして、学生の通学手段ということでございまして、例えば鉄道を廃止するときには高校生の通学手段をどうするのかといったことが問題になるのが現状でございます。

11ページでございますが、こうしたことから、スクールバスのあり方も踏まえ、あるいは保護者の方がマイカーで学生を送り迎えしているというケースもあると思いますけれども、こうした学生の足というのをどうすべきかということもあわせて、文教政策とも連携して考えていくべきではないかと考えてございます。

このほかでございますが、あとはいろんな交通事業者が、学生、それから身体障害者の方々にいろんな割引をしてございますけれども、こうしたものについても交通政策だけではなくて、福祉政策、文教政策といった観点も含めてどうあるべきかというものを議論すべきではないかと考えてございます。

次の は環境問題でございまして、数字の修正がございまして、大きくは変わってございません。

それから、11ページでございまして、(3)というタイトルが入りましたのは、目標と施策というのを人材育成の話等を分けたほうがいいかなということで、ちょっと分けているところでございまして、大きく内容は変わってございません。

が情報・ノウハウの充実、 が技術開発・技術革新の推進ということで、これも内容的には変わってございません。

最後に、 で産官学、それから民も含めて連携すべきだということで、前回先生のほうからお話がございましたけども、こうした考え方を踏まえて記述をさせていただいております。

簡単にご紹介させていただきますと、公共交通の再生、地域公共交通の活性化・再生に当たっては活力の民、それから知識の学、それから制度の官といった三者が連携するというのが重要であるということと、それから前回もご紹介がございましたけども、国交省と土木学会の主催による日本モビリティ・マネジメント会議といったものが行われたり、あるいはちょっと前後しましたが、これも地方運輸局、あるいは国土交通省が事務局になって産官学の関係者に集まっていたいて、公共交通の利用をどう推進していくべきかという公共交通利用推進等マネジメント協議会を開催してございますが、こうした取り組みもこの分野では始まって間もないと言ってもいいのではないかと思いますし、引き続き、こうした取り組みというのをやっていくのと同時に、また部内でも、例えば国の中でも、あるいは事業者の中でも、連携を図っていった効果的かつ持続的な取り組みをしていくということが重要かと思っております。

それから、最近では産官学だけではなくて、先生もご紹介いただきましたが、実際に地域においては住民を含めた利用者の連携ということが重要だと考えてございますので、こうした取り組みが必要だという記述をさせていただいているところでございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、ここまでのところで一たん打ち切ってご議論をいただきたいと思います。

どうぞ、どなたからでも。

【委員】 きのう法律を勉強していてちょっと気がついたんですが、公共交通といったときに、前は地域航空なんかも一緒に議論していたような気がしたんですけど、法律の中でも航空の話には一切触れていないし、きょうの資料の中でも触れていないんですけども、それはどう整理したのか私も記憶がないので、そこら辺を教えていただければと思います。

【部会長】 特に離島なんかですかね。

【委員】 航路と書いてあるのは船ですよ。航空路は。

【交通計画課長】 その点につきましては、航空局とも相談したんですが、今回のターゲットというのは日常の交通もしくは観光であれば2次交通ということでございまして、航空につきましては、一般的に日常生活に使っている部分はほとんどないというところで、今回の対象から外したということになっております。

【部会長】 わかりました。

【委員】 先生がおっしゃったように、離島の航路と離島の航空路と割合似ていますよ

ね、性格は。その辺をちょっと。

【交通計画課長】　そういう意味で離島航空と離島航路は圧倒的に数も違いますので、航空局と相談したんですけど、航空局のほうは今回は指標としなくてよいだろうという判断でございました。

【部会長】　ありがとうございます。

【委員】　わかりました。

【部会長】　法律に入っていないからと地域協議会でいろんな人を入れることは別に排除していないので。

【交通計画課長】　全然問題ないですね。

【部会長】　今の福祉バスなんかもそうですし、そういうふうに理解すればいいかと思えます。

どうぞ、先生。

【委員】　私は後で。

【委員】　どうぞ、どうぞ。

【委員】　ちょっと大きな話になってしまうかもしれないんですけども、人材育成に関してです。これは、最初に総合政策局長もその重要性をご指摘になりましたし、ここにもたくさん書いてあります。要するに大学を例にとりますと、計画系は、前に申しましたように、先生のグループが大変しっかり土木学会と一緒にやっておられて、うまくいっているんですが、例えばハードになって機械工学、電気工学になりますと、交通関係のことをやっている人がほとんどいないんですよ。

それはなぜかということ、日本の科学技術政策の基本計画で大体はバイオとか情報、環境、ロボットとか、ああいった最先端のほうにお金が出ていますね。5年間で24兆円だったか、今度幾らだったか忘れちゃったけど。そういうほうにみんな流れていくわけですが、先生方は、金があるから。そうすると、こういう交通というのは、日本学術会議のいろんな表を見ても、あまりまともに扱われていないんですよ。そういうところにお金が出ないから、結局今やっている私の後輩などがいるんですが、ある意味で片手間にやっているんですね。ほかのことをやりながら交通をやっている。

だから、予算の何かあの辺が変わらないだろうか。私は宇宙開発関係でいましたから、総合科学会議の人たちと話して、少しは、確かにバイオなんか投資して新しいものをつくり上げれば、国力に、国富に結びつくんですけども、現状の社会というのは交通が典

型ですけれども、既存の技術で非常に大きなものが動いているわけですね。そのおくれたところを新しい技術で改良すれば、ものすごい成果が上がる可能性が大きいんです。だけど、総合科学会議、あるいは科学技術基本計画を考える方々はそういうセンスがないんじゃないかと思うんです。

今第3期目ですね。第1期目は基礎は仕方がなかったにしろ、第2期目が応用開発みたいなことから、3期目は国交省が主役になるように、社会への還元を中心にすべきだと私が何回か発言しても、そんなことは全くだれも耳をかしてくれなかったんですけども、科学技術基本計画の中に組み込めるのかどうか、これはまた話は別ですけど、何かこういった既存のものをもっと効率よくしていくようなものが基礎技術、基礎研究でもあるわけですね。そういった制度はつくれないものでしょうか。ちょっと大きな話になりましたけど。

【部会長】 ありがとうございます。

ご参考のために、3期目のときには社会基盤というワーキンググループが入りました。私、代表になっているんです。

【委員】 あの中に入りますか、こういうことが。

【部会長】 今回から入ります。

【委員】 お金も出ますか。

【部会長】 はい。

【委員】 そうですか。どうもありがとうございます。

【部会長】 ただ、実態としては交通関係でいうと航空とか、道路関係のITS、そういうのが多いのは事実です。

それからあと、国交省になってからだったか、その前だったかわかりませんが、旧運輸、建設で公募型の研究の提供が始まっています。厚労省関係、お医者さんの関係とか農水の関係とか、旧通産の関係等はものすごいお金が大学や研究所に流れていたんですが、旧運輸、建設についてはほとんど微々たるものだったんですが、それが少しずつ変わって。

【委員】 どうもありがとうございました。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 今、委員がおっしゃった地域航空というのも、例えば離島でお産ができないということが今起こっていますね。そうすると離島でお産ができるように医療の面から手当てをするということも必要だと思いますし、それがなかなか難しくなると今度は交通の

面で下支えをするということもあり得るかなと。

つまり、もう既に医療と交通というのは分けて考えられない世界になっている。これは1つの例でありますけども、そういったことを考えますと、私はいろいろな地域の公共交通のお手伝いをしていて感じますのは、担当者が一番困っているのは、いわゆるシビルミニマムの水準をどうやって決めるのかということでもあります。

地域交通は先ほどからいろいろご説明がありましたように、住民の生活を支えるということは間違いのないわけなんですけども、そういう意味でまさにこれは総合行政が求められているところだろうと思います。そういう意味で総力戦というのはおっしゃるとおりだろうと思いますけども、例えば交通、市街地整備、あるいは今の医療といったようなもので、総力戦をやって何を達成するのかということが必ずしも明確ではないんじゃないかなと思います。

そういう意味では、地域交通という一部門だけでできるものと、それからそれを離れて自治体全体でやるべきものというのがある。つまり、地域として達成すべき生活の質といった目標は必ずしも明確でないという実態がございます。それが明確でないので、では地域交通でどこまでを達成すべきか、どこまでを分担するのかということがあまり明確に見えてこない。

そういう意味で、これは交通の範囲を少し離れますので、ここでご発言をするのが適切かどうかはわかりませんが、交通の側から自治体全体で、あるいは地域全体でそういう目標をもう一度きちんと決めるということを提言してもいいんじゃないかなと思います。

最近では自治体の首長なんかの選挙でも、マニフェストがかなり使われるようになってきましたけども、自治体としての1つの総合計画の役割というものを改めて見直す。その中で地域公共交通計画の位置づけをきちんとして、それをつくるという形で地域公共交通の達成目標に関する地域の合意というものがとれるんじゃないかなと思います。

そういう意味で、先ほどの資料1にもシビルミニマムとか、それから公平なモビリティということでもありますけども、それによって何を達成するのかを決めるための仕組み、この達成すべき目標を決めるところで、私は地域公共交通会議は非常に重要な役割をするんじゃないかなと思います。

ですから、そういう意味で、地域交通、あるいは交通という部門だけで何をすべきかということではなくて、地域のために交通としてどこまでできるのか、あるいはどこまでやるのがよいのかといったことをきちんと議論するような枠組みを整備して、地域公共交通

会議等々でそういう議論を活発に行っていたとすることをもう少し明示的に提言することも重要ではないかと思います。

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】 働く女性がどんどん増えている現状の中で、子供が生まれたときに直面するのが保育園へのアクセスという問題が大変重要で、10ページの福祉分野との連携というところで、ぜひ保育所と一体になった公共交通の整備という視点も入れていただきたいなと思っております。

現状ですと、保育園というのは公共交通でなかなか行きにくい場所に配置されていて、私の仲間の間でもよく話題になるんですけども、保育園に朝連れて行って、それから職場に行ってというのが毎日積み重なるのは大変なことで、2人目、3人と増えていくと、2人同じ保育所に入れるということもなかなか難しいことが多いらしくて、そうすると複数の場所に連れて行って、さらに電車に乗って会社に行くというのが大変なので、ぜひ保育所と連携した公共交通の整備という視点をこの福祉分野に入れていただけないかと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、先生。

【委員】 それに関連しまして、10ページですが、おそらく今回、中高生の通学というイメージの教育分野との文教政策との連携ということだったかと思いますが、地域によって、先ほどの例もございますように、送迎交通という視点もあるのかなということで、先ほどの保育施設も含めた文教系における送迎交通も視野に入れるというような書きぶりが1つ入っていてもいいのかなと思いました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 8ページのまちづくりとの連携に関してですが、まちづくりと公共交通の連携も大切ですし、地域公共交通と交流促進事業・観光事業との連携もそれぞれ大切ですが、これは2本立てでそれぞれに連携するというより、まちづくりの中に観光の視点を取り入れていただき、そこに公共交通の果たす役割が大きいといったふうに、まちづくり、公共交

通、交流促進事業と3つが三角形に繋がり、関連性を持たせることが重要ではないでしょうか。

【部会長】 多分観光地の交通は地元の人も使うという、そこが1つのポイントというご指摘かと思います。

それじゃ、委員。

【委員】 先ほどから幾つかご意見の出ている10ページの福祉分野と教育分野との連携というところで、前回私がお話をさせていただいたことが、ここに新たに出てくるほど影響力のあったものなのかと、改めて認識をしているところなんですけど、今も幾つかご意見が出たのは私も非常に賛成でございまして、交通の問題を議論するときどうしても高齢化ということが前面に出てくるんですけど、それと同時に子育て世代の人たちの移動で、かなり課題を抱えているところがあるのが現実だろうと思います。そういう意味で、子育て世代の方たちの移動についての記述をやはりしておくべきかなと感じております。

それと同時に、前回もちょっと申し上げましたが、現実の問題として福祉分野、それから教育分野、それぞれ例えば補助金体系を持っていたり、いろいろございますので、連携をするという大きな課題はもちろん大切なんですけども、それを連携していくための仕組みづくりのようなことがやはり必要なのかなと感じております。

それから、これはちょっと別な話なんですけど、私は山口県山口市の交通まちづくり委員会の委員長をしております、山口市の交通について議論をしているところなんですけど、その報告書そのものに関する議論の中で、福祉関係の仕事をされている委員の方から、こういった報告書なりの中で、住民の足とか市民の足とか、「足」という言葉を使うけれども、福祉サイドから言うと、あまり好ましくないという意見が出まして、山口市の報告書では「移動手段」もしくは「交通手段」というふうに読みかえをいたしました。

今回の中にもかなり住民の足であるとか、通学の足といったような言葉が出ております。変えてほしいという意見を今必ずしも申し上げているわけではないんですけども、ちょっとご検討いただければありがたいかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 これは5ページです。公安委員会の話なんですけども、公安委員会の順番が変わっているというのなかなか意味深なんですけども、要は地域の交通にとってやはり

道交法、警察の協力というのが必ず問題になって、この間も四国のある市の関係者から聞きましたけど、結局トランジットモールという言葉が報告書に入れる際もなかなか警察の理解が得られなくて、トランジットモールという言葉を取り下げられたという話もありました。この辺の公安委員会の順番を気にするのはいかなものかという見方があるかもしれませんが、もうちょっと公安委員の応援、協力支援というのを、この辺の書きかえは今回は無理だとは思いますが、今後の1つの課題として指摘しておきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 まちづくりのところを8ページに書いていただいているのですが、まだまだ自信なげという感じがします。私は神戸に住んでいまして、すぐ近くに住吉のくるくるバスという住民がやっているバスがあるのですが、バスが走ることによって何が起るかという、まず違法駐車がなくなりました。急坂の上の住宅地ですから、みんな2台、車を持っていて、駐車場がなかったのが、バスが走ることによって自然に2台目の車をみんなが売り払って、実は道が走りやすくなりました。それから、お年寄りが山の上に住んでいまして、これはかなり頑張っていると思うのですが、バスは15分に1本走っていますので、子供や孫たちが訪ねやすくなり、結構訪ねてくるようになったということです。この辺りは六甲の山登りに行く人がたくさんいるのですが、土日にはそういう人たちがそれを使っているとか、まちづくりでも解決が難しいことが交通を解決することによって実現したように思います。そういう例もたくさんあると思うので、もう少し積極的にかわっていくとか、力を持っているものだという認識で、ここのところを今後書き込んでいけたらいいのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 すいません。10ページの のところに関連しまして、こういう記述をしていただいたことについては大変ありがたいと思います。

先ほど来、出ている送迎とか、いろんな施策に移すときに、地方にいるとやっぱり問題になるのがデータの問題なんですね。移動だけをとらえたデータで扱おうとすると、こういった全体的な情報というのは提供できないような形になってしまっていて、そろそろ移動面であるけれども、データのとり方として質の問題と、それから量の問題について見直す時期じゃないかなということを感じておりまして、もし可能であれば、 と、そ

れから次の11ページの一番下の情報提供に関連させたときに、データの整備のあり方みたいなところを加筆したらいい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。

どうぞ。

【委員】 細かいことなんですけど、12ページに日本モビリティ・マネジメント会議なんかの例を出していただいていますけど、今のデータの話もそうなんですけど、ここで人材の育成、あるいは技術の蓄積、データの整備といったことで議論をいただいた結果、前回でしたか、委員のほうから運輸政策研究機構に1つの仕組みをつくっていただいたといったご紹介がありましたけども、個別の組織名を出すのはまずいのかもしれませんが、そういったことが既に動きとして始まっている。ここでの議論がそういう形で一部実現を見ているといったことも例示的に書いていただくというのは非常にいいんじゃないかなと思いますので、ご検討いただければと思います。

【委員】 どこかに書いてあったような気がしたけど。

【委員】 ありましたか。

【委員】 どこかにさっきのご説明の中であったような。

【部会長】 基本的に中間をとりまとめて。

【交通計画課長】 次のところ。

【部会長】 局長からお話がありましたように、途中で法律ができていますので、その法律で既に実現していることと、それからこれからやることがどこかでわかるようにしたらというご指摘かと思います。

そのほかに、どうぞ。

【委員】 1点、12ページの の連携の部分なんですけど、産学官民の連携で、おそらく例えば官におきましても、国、自治体、県ですとかそういうレベルがあったり、民の中でもコンサルタント、バス事業者、鉄道事業者、いろいろあることを踏まえると、産学官民における諸機関の間の連携という形で、連携をとる範囲というのは産官学民という広いフィールドだけれども、それぞれの中の諸機関が連携をとるという言い回しのほうが適切かなと思われるので、一度ご検討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】 ここに書いたほうがいいのか。最近すごく気になってしょうがないのは公共交通の利用者のマナーなんですけど、私が電車に乗っていると例えば年寄りに席を譲らないとか、携帯を平気でやっているとか、大都市固有の問題なのかどうかかわからないですけども、ああいうものが何となく高齢者から公共交通を遠ざけているみたいなことにもなっているんじゃないかという気がするので、もし地方でも同じようなことがあるんだったら、そんなこともちょっとどこかに書いておいていただければいいなと思うんです。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 委員の話を受けてなんですが、地方でも基本的にはキャパシティが小さい公共交通しか配置しておりませんので、それに対して利用者のマナーというのが大変問題になっているところがあると思います。

それに関して、これはどちらかというところ、行政サイドとしていろいろなことを書いてあるんですが、やはり賢い利用者としてのマナーも含めた公共交通を賢く利用する利用者をつくっていく。これは人材育成という形ではないと思いますけども、利用者育成という形で同格に書かれたほうがいいんじゃないかと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。それでは、交通計画課長、どうぞ、事務局から。

【交通計画課長】 すいません、本日も貴重なご意見をたくさんいただきましてありがとうございます。基本的に全部盛り込めるように努力したいと思います。

1点補足ですけど、委員のほうから離島航空のお話がございます、そういう意味では、今回の法律は地域の日常生活でございますので、地域にとって離島航空が日常の足になっている場合は当然法律上の対象になるということでございまして、その改善についてこの協議会で検討していただければ、今の支援制度は全部使えることになります。

それで、あと、この本文に今回離島航路が非常に大きく出てきたので、離島航空路が入っていないことが逆に目立っておりますので、その扱いについては航空局と再度検討させていただきます。

あとは、たくさんご意見をいただきましたので、何らか反映できる形で努力させていただいて、次回またご議論いただくようにさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、残った3、地域の合意形成のための環境整備及び今後の取り組みのあり方について、事務局からご説明をお願いします。

【企画調整官】 それでは、時間もあれですので、ちょっと駆け足になるかもしれませんが、ご説明させていただきます。

13ページでございますけれども、3.(1)のところは、最初のパラグラフにつきましては、地域公共交通の問題は交通事業者とかだれかが1人でやるわけではなくて、市町村中心に交通事業者、公安委員会、その他住民も含めた地域の関係者が主体的に考えて、それをみんなで実行していくという仕組みが重要であるということと、それを受けて法案というのが成立したので、国としてもこの法案を活用して取り組むということと、さらに地域のニーズを的確に把握して制度の充実・拡充を図ってまいりたいということを記述してございます。

(2)でございますけれども、(2)以下は、法案だけじゃございませんけれども、法案などを活用して以下のような取り組みというのを 法案というのはあくまでも器、あるいは枠組みであると思いますので 中身はどういう取り組みをしていくかというのを具体的に14ページ以下で書かせていただいております。

14ページに総論的な話を書いてございまして、何を書いてあるかといいますと、最初に、もともと交通事業というのは営利事業でやってきました。今までも民間の経営努力だけでできないところについては、国と地方公共団体が適切な分担で公的な支援をやってきたというところでございます。

5行目以下でございますが、また一方で、高齢化が急速に進んでいるとか、あるいはもちろん環境問題もございまして、場合によっては規制緩和の影響がどこまであるかわかりませんが、いろんな制度的な環境変化等も含めまして、高齢者を移動の手段であるとか、それから先ほどご紹介がありましたが、まちづくりという観点から、より一層民間事業である 民間とは限りませんが、交通事業というものを、採算だけではなくて、考え直さなければならないところに来ているんじゃないかというのを書いてございます。

次のパラグラフですけれども、現実問題コミバスなんかを1つ意識して書いてございまして、実際に事業の採算がとれずに事業者が撤退したところ、あるいは鉄道についても市町村が支えるといったところもあると思いますし、こういった事例がありますし、それから、規制緩和などで今まで都市部でもうけたお金で地方の交通を支えるという事業者が制

度的にやっていた内部補助といった仕組みも今後はなかなか難しくなっていくんじゃないかなということでございます。

次の「このため、」以下でございますけれども、したがって、交通事業者がサービスが維持できないという場合であっても、地域の関係者が集まってきちんと議論をして、どうしても必要だといった場合については、例えばですけども、地方自治体などによる公的な支援というのが必要じゃないか。そして、こうした地域全体の取り組みを国として支えるという考え方が必要じゃないかということでございます。

「また、」のところでございますが、それに当たっては、利用者や住民についても需要者といった立場にとどまらず、それを支える一種の供給者側という言い方がいいかわかりませんが、支える一主体としての取り組みというのが重要ではないかと思っております。

それぞれ国、自治体、交通事業者、住民も含めて、例えばこうした法案などを活用して積極的に取り組んでいく必要があるということを記述してございます。それぞれ14ページの下から4行目以下で、国、交通事業者、自治体、利用者の取り組みでどうあるべきかというのを整理させていただいております。

で国でございますが、()で支援制度 支援制度というのはどちらかというと財政的なものをイメージしてございまして、補助、税制、地方財政措置をイメージしてございますが、これにつきましては、地域公共交通をめぐる情勢は地方も非常に厳しい状況でございまして、今申し上げたように、公共交通網が非常に大きな問題ですので、国がしっかりこうした財政支援も含めて支援していくべきだというのが求められていると思っております。また、既存の他の補助制度についても、ただ拡充というだけじゃなくてしっかりニーズに合ったものかどうか見直していくということが必要かと思っております。

「この場合、」以下でございますが、国の支援につきましては、ただ、正直なところ国の財政というのもそんなに潤沢というわけではございませんので、きちっと意欲あるところに的確にやれるように戦略的かつ重点的な支援ということ、それから、支援に当たって、かえって支援したことによって事業が非効率化するということがなく、むしろ効率化を促すような仕組みが必要であると思っております。

それから次の「また、」のところでございますが、これもどちらかというと、事業者に対する支援というのは充実してございますけれども、一方で、交通事業については自治体のいろんな取り組みに対する支援制度はまだ不十分ではないかということで、市町村など地

域に対する財政支援等も検討する必要があるのではないかと考えてございます。

「さらに、」のところですが、ここも先ほどご意見もいただきましたが、やはり効率的に財源を使わないといけませんので、政策の連携という観点もありますが、財政的な観点からもまちづくり、観光、環境、福祉、教育といったいろんな支援制度というのを有効に組み合わせ活用していくということを考えなければならないと考えてございます。

次の人材育成・情報提供のところでございますけれども、最初のパラグラフは非常に地域公共交通は厳しい状況で、特に急速になっていますので、小規模自治体がなかなかついていけないというところがあるのではないかと。国として早急にそのギャップを埋める必要があるのではないかと。

「また、」以下のところでございますが、特に運輸局・整備局、その他もあるかもしれませんが、いろんな国の最前線の支分部局なんか連携して情報提供、助言等を行っていくべきじゃないかと考えています。

それから、「なお、」以下のところは、先ほどの運輸政策研究機構の話を意識して書いてございますが、国以外の機関で情報提供されて行われている例もある。国としてこういうのをしっかり支えていくということと、それから、研修制度というのも国の職員だけではなくて、市町村、自治体に対する研修制度もこうした機関、あるいは国みずから人材育成に取り組んでいくべきじゃないかということを書いてございます。

16ページでございますが、技術開発ということでございます。特に地域公共交通の技術開発については、比較的公共交通の技術開発そのものがもともと小さいということもあるかもしれませんが、非常にマーケットが小さくて、なかなか民間ではできない、やりにくい。それから、また求められるのが中長期的な課題というよりも、短期で来年から導入したいとか、あるいは早急に普及したいとか、非常に実用的なことが求められてございますのと、それからもう一つ、必要としている主体というのが、やはり自治体、それから地域の公共交通事業者というのが財政基盤、経営基盤が弱いというのも多いということもございまして、基礎研究だけでなくして応用・実用研究であるとか、低コストの研究といったものに対しても国が支援すべきではないかということでございます。

「また、」以下でございますが、これも地域ごとにそれぞれいろんな事情がありまして、求める技術というのもそれぞれであるかもしれませんが、地域がそれぞれ技術開発するというのも非常に非効率ですので、一定程度共通のニーズがありましたら、それを吸い上げて国がみずから研究開発をやるということも一つの手ではないかと。

【部会長】 後の議論の時間を残したいので、もうちょっと簡単でいいです、読めばわかる話だから。

【企画調整官】 わかりました。

それでは、既存の技術の情報提供が必要ということと、それから安全確保についてもインフラの老朽化であるとか、それから官民の分担をやる場合には安全確保をしっかりとやるべきであるとか、それから技術の導入に当たっても運行の安全確認は不可欠であるというのを書いてございます。

それから、自治体については市町村としましても、ここも17ページでコンサルタントや専門家の利用が重要であるとか、それから、スクールバス、福祉バス等を含めて、市町村全体で考えていくべきであるとか、それから公的負担を受けているものと民間事業者のすみ分けであるとか、そういったものをきちっと考えていくべきであるということでございます。

それから、「なお、」以下で、住民とも一体となって取り組むべきと。

()で都道府県についてもこうした取り組みについて、公益的な取り組みについては都道府県がしっかり支えていくというのにも必要だと思っています。

の交通事業者でございますけども、これも当然不断の経営努力を引き続きやっていただくということと、18ページでございますが、真ん中のところは情報提供でございますが、情報提供は重要なんですが、ポイントとしましては、リアルタイムな情報というの也要るのではないかとということと、それから、情報については複数の事業者で総合的に出していくのがいいんじゃないかということで、個別の事業者がやるというだけではなくて、いろんな関係事業者、地方公共団体、国が一緒になって取り組むというのが1つのやり方としてあるんじゃないかということでございます。

それから、「また、」以下は交通事業者じゃなくて、地域で溶け込んでやっていくべきだということ、それから、その際ですが、交通事業者もいろんなデータを開示して地域の公共交通のあり方の検討に資するように協力すべきではないかということでございます。

それから、 の利用者・住民でございますが、利用者・住民も受け身ではなくてマイルール意識の向上といった言葉に代表されるように基本的には考えていくべきじゃないか。単に経済的な問題だけではなくて、高齢者、環境問題なども住民として考えていくべきじゃないか。

「なお、」以下のところは、取り組みについても抽象的・一時的な盛り上がりでなくて、

具体的かつ永続的な取り組みというのが重要ではないかということでございます。

19ページでございますが、住民という個々の主体、個人というだけではなくて、企業であるとか学校といった組織体も従業員や学生の代表者といったような観点で、地域の公共交通のあり方に積極的に参加していくべきじゃないか。

それから、「この際、」以下ですが、やはりモビリティ・マネジメントといった取り組みも積極的に活用していくというのが重要じゃないかと思っております。マイカー運転手やこうした人に対する意識の高まりというのも重要ではないか。

最後ですが、「また、」以下は、特に高齢者の免許返納といったような動きもございますが、こうした取り組みについては交通安全対策という観点からも重要ですし、場合によってはこういう取り組みを推進していくことで公共交通の活性化を図ることも考えられるんじゃないかと思っております。

簡単ですが、以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、どうぞ。全体を通じてでも結構でございます。前半のヒアリングのところも、どうぞ。

【委員】 先ほどの資料1で都市の装置という言葉がありました。地域交通というのはまさに地域の装置であろうと思います。

今ご説明の14ページのところで、我が国の公共交通事業は従来より営利事業として行われてきたということですが、多分営利事業の持つ公共的側面がかなり大きくなってきたために支援をとという発想だろうと思いますが、地方においては既に営利事業の側面よりも公共的な側面のほうがかなり大きくなってきているんじゃないか。

そうすると、営利事業の公共的側面に支援するという考え方ではなくて、公共的側面じゃなくて、まさに本体だととらえる必要があるのではないか。つまり、今まではバス事業というのは一種の産業資本的なとらえ方がされていたと思いますが、そうではなくて、規制緩和というのはそれを社会資本としてとらえるんだという大きな発想の転換にあるのかなと思います。そうであれば、支援という言葉ではなくて、例えば補助金であっても赤字の支援ではなくて、公共交通の委託を行っている、こう考える必要があるんじゃないかと思えます。

そういう意味で、どこまで変えていただくことが可能なのはまたご検討いただければと思いますけども、今の事業を支援するというトーンを少し見直していただいたほうが全

体の構想ははっきりしてくるのではないかと思います。ということです。

【部会長】 はい、どうぞ。

【委員】 今の話と関連するんですけども、財政支援の話で14ページで、背景としては高齢化とまちづくりの文脈があるんですけども、なぜ支援するのかというところで、やはり魅力的な公共交通をつくるということですね。サービス水準を上げることによって、より公共交通のニーズ、潜在的な利用を開拓するというのが支援する際の目的だと思うんですね。そのことによってまちづくりにも反映する。

そのためには、今回の法案も大分財源措置の評価もされたわけですけども、鉄道に関してはもっとそうした前向きの財政支援があっていいと思います。バスには「最後の乗り物」ということで交付税措置があるわけですけども、現在鉄道については国の欠損補助はなくなりましたが、先ほどの後ろ向きの支援じゃなくて、サービス水準を上げるような財政支援を通じて、まちづくりとしての公共交通を目指すべきではないでしょうか。現に既に欧米が10年以上前、いや20年、30年以上前からそうしているわけですから、そろそろ日本にもそういう方向転換を促すような文言がないと、14ページの文章は何かわかりにくいという気がしました。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 2点あります。1つ、最初のところで産官学民という話が出ていましたが、具体的なところになると産というのは単に交通事業者だけになっています。最後のほうに従業員という話は書いてありますけれども、実は公共交通で人を運ぶのは何のために運んでいるかという、盛り場に行ったりとか、都市の設備を使うためにみんな動いているわけなので、そういう施設を運用している人たちの責任というのもあると思います。百貨店にしてもスーパーにしてもそうですし、ほかのものもみんなそういう責任を負っているわけですから、公共交通の促進のために彼らにできること、私も産業界の人間ですから当然一員だと思いますけど、そこに対してもまちづくりということを考えるなら、やるべきことがあるという問いかけが必要なんじゃないかと思います。

もう一つは、市町村のところではコンサルタントとか学識を使ったらどうですかみたいな感じで書いてありましたけれども、実際になかなかその地域内だけではうまくいっていないということが多いように思います。利害がすごく対立するので、第三者的な立場の人というのは必ず必要になってくると思います。

行政が積極的にやったからうまくいくというものでなくて、当面はうまくいってもな

かなか市民からの支持が得られないとか、いろんな課題が出てきますので、もっと積極的に第三者的な人に入ってもらう、そういう人たちを支援していくという姿勢を出していったほうがいいのではないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、先生。

【委員】 今ご紹介いただいた13ページ以降なんですが、基本的には民間事業の経営計画から公的な主体も絡んだ交通計画にと、こういうシフトを目指しているのではないかなと理解したんですが、だとすると、ここで書かれていることがタイムスパンとして非常に短期施策だけが並んでいるような印象を受けまして、例えばもう少しまちづくりですとか、ないしは道路計画との整合性とかそういうことを考えると、計画として中長期の計画との整合性を図っていくとか、そういう方向性がどこかにあったほうがいいのかと、そんな印象を受けました。

以上です。

【部会長】 委員、どうぞ。

【委員】 18ページの の上側の最後の段落ですけれども、ここに積極的に情報の開示、提供をするということで、先ほど申し上げましたことをカバーしていただいているように思いますが、私の地元で起きた地方鉄道の廃止のときに感じたのは、事が起きそうになったときには、住民というのは使って残すというエネルギーがものすごいものでして、あるいは住民だけじゃなくて、ものすごいエネルギーを持っておりまして、そういった意味では、住民側のマイレール意識等々というのはポテンシャルとしてはあるんだと思います。

ただ、それを出す、発言させるための情報の提供のタイミングみたいなのがなくて、例えばここで経営状態とか、あるいは輸送料が年々下がっていますよという情報はずっと出してきたわけですけれども、それを具体的に自分の生活に落とし込んだときにどんなことが起きるかというところが十分に伝わり切らないまま、廃線という報道がなされた後、ものすごいエネルギーでいろんな活動が起きてくるということがあるように思います。

したがいまして、ここの情報、あるいはデータの開示、提供というところに、できましたらもう少しわかりやすい情報とか、あるいは解像度の高い情報という形で、1次情報だけではなくて、もうちょっと影響みたいなのも含めた情報提供をしていただけると、今のようないことが回避できたかなという気もいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしいですか、どうぞ。

【委員】 すいません、2つあります。1つは、技術開発の部分で、もちろん個々の地域にそれぞれ必要な別々の技術があるんだと思うんですけど、先ほどもコストダウンのためにそういうのをなるべく統一化したほうがよいという記述があったかと思うんですけども、バリアフリーの観点からも、あるところでは利用できる補装器具、例えば視覚障害者の場合誘導用のシステムが同じ装置で携帯用のものを持っていても、他の地方に行ってしまうと利用できないとか、そういうことが今多々起こりつつあるので、なるべくそういう部分に関しては国が主導で統一化していただけると、せっかくできたものが皆にとって利用しやすいものになるのではないかと思います。技術を統一して標準化していただきたいということ。

それから、もう一点は、住民参画という話がありましたけれども、例えば障害当事者であるとか高齢者であるとかが、何か決め事をするときに参画していても、どこかで誤解とかが起こって、でき上がったものがかなり見当外れなものになってしまう例が多いように思います。

これは、だれが悪いということよりも、やはり適切な意見を適切な場で言うことのできる当事者も多分これから育っていかなければいけないというところで、コンサルタントの補佐のような役割のできる当事者のような人たちを育成していくということを考えていったほうが、つくられるものがより有用なものになるのではないかと考えています。

すいません、以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

そうぞ、委員。それから委員。

【委員】 先ほど委員のほうからありました意見と重複する部分ですが、例えば国の取り組みということが14ページ、15ページにございますが、非常に広い地域の交通基盤整備の場合には、やはり自治体、都道府県の圏域を超えたような交通施設整備というものも考えられますと、そのあたりの計画を広域的にやっていく。まず国のレベルでの整備局、運輸局等々も含めた計画というものを公共交通に配慮しながら進めていくというのが1つあるのかなと。

それから、同じことが17ページの都道府県による取り組みというところでも、この部分で広域的な交通圏という言葉、ここで取り組みが必要だと書かれているところですが、

取り組みというものをもう少し具体的に考えますと、交通圏での総合的な交通計画であったりというものを公共交通の再生を視野に入れて、きちんと立てていくというところだったり、当然ながら最終的にこの上の市町村のレベルでも総合的な交通計画があったり、この市町村あたりになってきますと、交通だけではなくて、あるいは市町村とか都道府県になりますと、交通だけではなくて総合的な都市計画との絡みも含めた計画というものと考えていく必要があるという書きぶりがあったらいいのかなと思います。

それともう一つ、これも重複するところではあるんですが、18ページ、19ページの利用者・住民の取り組みというところで、この時点で利用者個人というものと地元企業、学校というところがございしますが、例えばこのあたりで商店街ですとか、大きな商業施設であったりとか、病院であったりとか、大学であったり、いわゆる出発時側ではなくて目的地施設、大規模なトラフィックジェネレーターといいますが、そういうものの取り組みも積極的に参加してもらおう。それは交通事業者ではなくて、交通事業者以外の法人全般も含めたご協力といいますが、取り組んでいく方、住民と同じように主体的に取り組んでもらうところが大事になるというあたりをご検討いただければよろしいかと思いました。

以上です。

【部会長】 どうぞ、委員。

【委員】 3つほど申し上げます。1つは新たなシステムであるとか、新たな技術が導入される時に、とかく導入そのものが目的になってしまうケースが、特に自治体を中心にやってやるときに見られます。

これがいいものだということになりますと、それが欲しい、それを使うんだということが先になってしまうケースが結構ある。今それが一番気になるというか、心配されるのは、DMVであるとか、あるいはDRTであるとか、そういったものなんですけども、そういうことがないように地域のロケーションやニーズにちゃんと合ったものを導入して、そのシステムなり技術が効果的で、しかも使えるものにするということが必要だと思うんですが、そのための的確な情報提供であるとか、あるいはコンサルティング的なことであるとか、そういったことが求められているのかなという気がしますので、どこにどういうふううまく書けるかというのは今私もわからないんですが、何か導入そのものが目的ではなくて、きちっと効果的に使えるものにしていく、地域に合ったものにしていくべきである、そのための方策を考えるべきであるということが入っているといいなと思いました。それが1点です。

それから、2点目は、先ほど技術の統一標準化というご意見がございました。これは、私は利用者向けのインフォメーションなどについても言えることだろうと思います。したがって、情報提供の利用者向けのインフォメーションについて触れているところでも、統一であるとか、あるいは標準化といったことに触れていただけるとありがたいなど。つまり、どこへ行っても基礎的なインフォメーションの入手の仕方は統一的にできるという体制が整えられるといいなということでございます。

最後は、これはむしろありがたいお話で、支援策に関して実際に現地でいろんな地域の状況を見ますと、現行の補助制度の対象とするためにわざわざむだなことをやったり、あるいは利便性を後退させているケースが間々見られるわけです。

そういう点で、現実をきちんと認識していただいて、フォローアップし、見直しをしていただく必要があると思っていたんですけども、今回14ページから15ページにかけて見直しということがきちんとうたわれているのは非常にありがたいなと思いました。

以上です。

【部会長】 どうぞ、先生。

【委員】 技術に関するご発言が少ないものですから、あえて発言させていただきたいんです。

16ページの技術開発の推進、安全の確保にかかわることかもしれませんが、ここに書かなくてもいいんですが、ぜひご理解いただきたいのは、例えば典型的な例がこの間ジェットコースターが事故を起こしてお一人亡くなられましたね。あれに見るように、昔のジェットコースターはもっと簡単で、多分手計算で設計できたんじゃないかと思うんです。多分そういうときには金属疲労というのは非常に身近なことで、よく知っていたんだろうと思うんですが、今の三次元曲線の設計は相当高度な設計ですね。どんどん技術が上に上がっているわけです。だけど、金属疲労みたいな基盤は相変わらず必要なんですね。どんどん技術の構造が伸びていくわけです。そうすると、みんな上のほうだけは関心を持つけど、下は忘れてくる。そういうことが軒並み起こってしまっていて、10年ぐらい前になりますけれども、日本のロケットが3回続けて打ち上げに失敗したのもまさにそうなんです。追いつけ、追い越せで欧米にキャッチアップするために上ばかり見て、足元を忘れていたんですね。

今、自動車でリコールがたくさん増えていますね。あれだって同じ部品をトヨタさんもホンダさんも使う例だってあるんです。それだけ数が増えれば、昔以上に品質管理を厳し

くしなければ、たくさんのトラブルが出てくるのは統計学上は当たり前の話なんですね。その辺のことがなおざりになっている。言いたいことは、技術が進歩していくと上に伸びてきますけれども、相変わらず下のほうもちゃんとやらなきゃいけない。そういう技術構造全体をどこかが見て、チェックする機構というのは必ずしもないんです。

鉄道局は 今度先生は小委員長でしたか そういう委員会ができましたので、ああいうところで全部チェックしていればいいんですけども、そういったことをぜひとも忘れていただきたくないと思いますので、あえて発言させていただきました。

【部会長】 多分こういうところを、ほかもそうですが、さらっと書きちゃうとあまり意味を持っているように読めなくなっちゃうので、状況が変わっているとか、全く違うように設計しなきゃいけないとか、そういう書きぶりが多分必要になるというご指摘だと思います。どうもありがとうございます。

ないようでしたら、先生、どうぞ。

【委員】 先ほどの委員の1次データ、2次データの話、あるいは委員からも関連するようなご発言があったと思いますが、地方の三セク鉄道がなかなか立ち行かなくなってきたところの検討をお手伝いしている中で、地元の皆さんというのはやはり意識は随分持っておられて、何とかしたいと思っておられるんですが、マイレール運動でたくさん乗ればどうなるのかといったような議論しかできないんですね。

それで、お手伝いしている中で、存続させるためにはこれから将来にわたって例えば30年、あるいは50年、どれぐらいのお金が要るんだろうか。それを地域で負担すると1人当たり、あるいは1世帯当たりどれぐらいになるのか。あるいはその中でマイレール運動で乗車促進をするとどの程度賄えるのかといったことを数値として出すと、俄然議論が進み始めたんですね。

皆さんが考えられる中でなかなか活発に議論ができないというのは、活発に議論するための具体的な資料というのがなかなか用意できていないんじゃないかと思います。自治体であるとか、それから自治体の技術向上とか、それからデータの整理とかいろいろ書いていただいて、それはそれでいいんですが、その当面の目標として、例えば地域公共交通会議で皆さんが議論できるような具体的なデータ、資料をつくるといったところを1つ盛り込んでいただいて、それを目標にした形で例えば自治体でそれを準備できるのか、あるいはコンサルタントの参画を得るといったことを書き込んでいただくと、かなり具体的に見えてくるんじゃないかなと思いますので、ご提案したいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ、先生。

【委員】 2点ございます。1点目は先生からもお話がありましたように、情報の取得の統一化というのは大事だろうと思っております。

これは、地域だけではなくて、観光客に関しても、やはりどこに行っても日本ではこういう形でこういうデータがとれる、情報がとれるということが大事だろうと、それをぜひ書いていただきたいなと思いますのと、あとは情報を取得する方法としては、17ページなのですが、携帯電話の普及や情報取得ツールの高機能化とありますけれども、やはり地方ではまだまだ携帯電話を使って情報をとることがありませんので、まだまだローテクで情報を提供していただきたいというところがございますので、やはり適切な方法で適切な情報を与えることが必要だろうと思います。

もう一点ございまして、技術開発のところでは高度な技術開発ではなくて、やはり公共交通に関してはまだまだ既存の技術、制度の組み合わせでいろんなことができるんじゃないか。そういう意味では、実証実験をやることによって利用者が今まで乗らなかったところで乗ってみるということが出てくると思いますので、ぜひ実証実験をどんどん実施していきながら、意識を変えていくことが必要なのかなと思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 また観光で申しわけないんですが、現在、観光立国推進基本法の基本計画をつくっていると思うんですが、そこ地域公共交通との関連性ですね、これをもう少し。この間さっと聞いたところではそれほどリンクageがないんですけれども、少子高齢化で観光の価値が今言われているところなんですけれども、観光地にとっては2次交通は私は圧倒的に公共交通にすべきだと思うんですね。それじゃないとお金が地元に残りませんし、車は個人のスペースを自分のプライベートな空間を維持してしまいますと、お酒も飲めませんしね。ですから、観光にとって2次交通は公共交通をメインにするということをもっと強く打ち出していただいて、観光のほかの政策ともうまく横につながるといういいなと思うんです。

今見ている限りは、基本法の話として伺ったんですけど、それほど地方公共交通に、触れてはいますけれども、深い大きな触れ方にはなっていないのでということをもっと申し上げておきます。

【部会長】 どうぞ、委員。

【委員】 先ほど教育の話をしていましたけども、国による取り組みの14ページ、15ページにかけて、教育との連携でというくだりがありまして、最後に人材育成とか、住民の取り組みというところでマイレール意識、最近同じ国交省で都市整備局が景観教育ということで全国の小学校をパイロットにして、この4月から半年間全国の20校足らずだと思いますけども、いろんな景観のプラクティスも含めて教える。

同じように、今実際公共交通というのは一般にはほとんど認知されていないぐらい理解がない。公衆交通はあっても公共交通という認識はほとんどないと私は極論してはいるんですけども、ならば、公共交通も都市の装置と言われているのですから、景観教育と同じように、文科省とのタイアップで公共交通についても景観と同じようにそういう教育プログラムとして総合学習の一環でやるべきではないか。そういうことがプログラムとして、他省庁との連携という中であってもいいんじゃないかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

私からも2つだけ申し上げたいんですが、例えば建築の設計基準というのは、基準を守らなくていいバイパスがつくってあるんです。それは特別な設計であるからということで認定してやるんです。

今この地域交通の話というのは、総合政策局長が前のポジションのときにせっかく新しい制度をおつくりになったのがうまく使われない場合がある。そのときにルールに合わないからと言って地場ではそういうことをやってしまう。

今あるあったように、場所場所ですごく違うから、幾ら精密につくっても制度が合わないことがあるんですね。そういうときに、法律屋さんの感覚で言うと守らなきゃいけないということになるんでしょうけど、それが逆に作用しているとすると、せっかく協議会をつくったり何かしたときには、当然いろんなことを考えた上でその場ではこれがいいんだという話を通るような杓子定規的でない、行政としてそういうバイパスを持たないと、テレビで報道されたような信じがたい意図と違うことが起こってしまうんじゃないかというのが1つです。

もう一つは、冒頭のヒアリングのときに気になったんですが、ああやってそれぞれの局がおつくりになっている話と、ここで考えていることとオーバーラップしますね。そういうときに、せめて名前ぐらいは何とか協議会だとか、研究会だとか、一致させておかないと、自治体から見ると一体これは何なんだと、どこへ行って何を相談すればいいんだと、

そういう話になっちゃいますので、ぜひせめて名前と窓口　窓口は複数でもいいんですけど　これもそういうふうにセットしていただいたほうがいいと思います。

特に役所の末端にいくと、自分たちはこれだからこっちでやるんだと、全く意味のないセクショナリズムが出るというのが通例ですから、ぜひそんなことが起こらないようによろしくお願ひしたいと思います。

よろしいでしょうか。それじゃ、時間がもう数分ですが、交通計画課長からまとめてレスポンスをお願ひいたします。

【交通計画課長】　ありがとうございます。

さまざまなご指摘をいただきましたので、可能な限り取り込めるよう各局と調整してまいります。

1点、冒頭、先生のほうから、もう既に地域の交通は公共的側面が大、公共的なものそのものになっているので、支援という言葉を変えてはどうかというご指摘がありましたが、おそらくそういう地域もあると思うんですけど、まだ独立採算の事業として成り立っている部分もありまして、そこで地域が独立採算でいけなくなったときに地域の人が負担をして、社会生活の基盤としますという場合にはおっしゃるとおりの部分があると思います。どういう表現がいいか工夫をしてみたいと思っております。

あとは、ご指摘いただいたとおりで進めてまいります。それで、あと、きょうさまざまご議論いただきましたけど、すいません、時間も不十分だったという点もございいますので、次回のとりまとめの案をお示しする前、6月8日までにメール等でさらにお気づきの点等がございましたら、可能な限り反映させた形でお示ししたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

あと、すいません、見かけも重要だと思いますので、タイトルが「地域公共交通部会とりまとめ」というだけではちょっとさえないので、我々のほうでも副題を考えますので、委員の先生方のほう、もしくはお知り合いで非常にセンスのいい方がいっぱいいらっしゃると思いますので、そういうものをご提案いただけましたら、またタイトルを複数お示しして、次回ご議論いただいて、パッケージも重要と思いますので、そういったこともやってまいりますので、よろしくお願ひいたします。

【総合政策局長】　一言お願ひ申し上げますが、きょうはほんとうにありがとうございました。

いずれも貴重なご意見だと思いますから反映させるように努めますが、さっき部会長か

からお話がありました、記述の仕方をわかりやすく何を言っているのかクリアになるようにしなきゃいけないというのはもっともだと思います。

特に、今回国会の審議で、実は暮れの間とりまとめの表現が随分引用されて質疑が行われたんです。思いのほか皆さんよく読んでいるなというのを実は実感したんですが、その中で、不用意に言葉を使ったために趣旨を誤解されているかなというところも実は1つありました。

今回はこの中でも地域の住民利用者、あるいは地域の企業、産官学も、いわばどういう問題意識で地域公共交通部会が提言しているのかというのを、できたら国民一人一人の皆さんに読んでもらいたい。それで問題意識を持って自分のところの地域については、公共交通をどうしようかということを考えていただきたいと思うわけです。

交通事業者や自治体の方や国の関係者が見るだけでは、もはや物事は解決しないということを、今、とりまとめの議論をやっているわけですから、そういう意味で、私どももいただいたご意見をもう一回わかりやすく表現するように努力してみますが、しょせん、行政官の能力というのは、そういうあたりでいささか欠けるところがなきにしもあらずですから、ごらんいただいて、もっとこう書かないと普通の人にはわからないよというところを遠慮なく言っていただきたいと思います。可能な限りそういう表現で最終的にとりまとめをしたいと思っておりますので、これは私からのお願いでございますけども、よろしくお願いいたします。

【部会長】 あとこれからの。

【交通計画課長】 すいません。先ほどと若干重複しますが、次回6月22日に最後の部会となりますので、当方できょうのご意見を踏まえて案を出させていただきます。それで6月8日までにはいただいたものはなるべく反映するよう努力いたしますので、よろしくお願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

6月22日は11階の特別会議室だそうです。よろしくお願いいたします。

どうも、長時間ありがとうございました。

了