

交通政策審議会地域公共交通部会（第6回）議事概要

1. 日時

平成19年4月19日（木） 10:00～12:00

2. 場所

国土交通省特別会議室（中央合同庁舎3号館4階）

3. 出席者

【委員】（敬称略）

森地茂、高橋玲子、宮下正美、井口雅一、市川嘉一、伊東誠、喜多秀行、
鈴木文彦、高橋清、中村文彦、藤井聡

【オブザーバー】（敬称略）

清水啓紀（金沢市都市政策局交通政策部長）
岡村清治（広島市道路交通局都市交通部長）

4. 主な議題

（1）情報提供について

- ・まず、第1回～第5回部会における関連する主な意見を事務局から紹介した。
- ・次に、地域公共交通支援のための情報提供事業の開始について伊東委員より報告があった。
- ・その後、委員より意見が出され、事務局から回答がなされた。

（2）人材育成について

- ・まず、第1回～第5回部会における関連する主な意見と既存の人材育成の例を事務局から紹介した。
- ・その後、委員より意見が出され、事務局から回答がなされた。

（3）連携強化について（産学官の連携、他の政策分野との連携）

- ・まず、第1回～第5回部会における関連する主な意見を事務局から紹介した。
- ・次に、産学官連携の現状について藤井委員より、福祉・教育分野との連携の現状について鈴木委員より報告があった。
- ・その後、委員より意見が出され、事務局から回答がなされた。

（4）その他（支援措置の拡充について、技術開発について 等）

- ・まず、第1回～第5回部会における関連する主な意見を事務局から紹介した。
- ・次に、近年の技術開発の例について中村委員より報告があった。
- ・その後、委員より意見が出され、事務局から回答がなされた。

5．議事概要

【情報提供及び人材育成について】

- 土木学会で作成したバスサービスハンドブックを片手に、東京・岡山・札幌・仙台で講習会を行った。今後、名古屋・神戸・九州で開催する予定。県・コンサルタント・交通事業者・NPOなど様々な主体が集まった。情報に飢えているのは事実。
- 交通計画の策定にはそれなりの技術が必要ということを認識いただきたい。
- ハンドブックの機能としては、集めた情報を提供するだけでなく、本当に活用できるものか、活用範囲はどこまでか、などフィードバックまで見る必要がある。
- 情報提供システムは、長期的かつ継続的に機能することが必要。
- 自治体にとっては、コストが切実な問題。現在は、少額で請け負ってくれるコンサルタントが不足しているが、こうしたコンサルタントに対するニーズは強い。公共事業縮減の関係で、測量・設計コンサルタントが縮小傾向にあるので、これらのコンサルタントが計画コンサルティングを行ってくれるとよい。計画コンサルタントが不足している。
- また、小さな市町村では、コンサルタントの存在自体を知らない。コンサルタントの情報も提供できるスキームがあるとよい。
- 自治体側から見れば、コンサルタント発注能力が不足しており、業務の履行状況をチェックできないのが現状。セカンドオピニオンを求められるような仕組みがあればよい。
- 大学がコンサルタント業務に一部携わっているが、両者の役割分担が必要。
- 計画策定技術に関する研修とその重要性を、自治体の初任者研修でやってもらって、計画技術の存在や重要性といったものを多くの人に理解してもらいたい。
- 地方大学は教員数が少なく、なかなか地域のニーズに合致する教員が当該地域にいないことも多い。地方大学が情報ネットワークの窓口となり、地域の課題に応じた相応しい人材を紹介するという方法も考えられる。
- 公共交通は、ニーズはたくさんあるのに、シーズ・知恵がなく、新しいものが生まれてこない分野。普通は逆で、新しいものを作っても売れなくて困るというもの。70年代に新交通フィーバーがあったが、新交通は日本が一番進んでいる。日本の旅客マーケットは大変大きく、新しいものを生み出す熱意ある人材がほしい。
- 信頼できる人材を育成することが必要。コーディネートの中に、インタープリターの役割を加えるべき。ネットワークを通じて、ある程度長期的に面倒を見る、かかりつけ医的存在が必要。
- 一から人材を育成するのは大変だが、これから、十分な技術力をもった団塊世代が退職する。これらの人材を活用しない手はない。
- 人材には何種類かいる。一つ目はリーダー的存在、二つ目はコンサルティング、三つ目は理解が出来ている人。最近は、技術者がシンプルなミスをするなど、今ある技術が若年層に引き継がれていない。
- 自治体に関しては、専門家のキャリアパスを作れないのが現状。複数自治体を回ってキャリアパスとして構成できるようにしたり、必要なときに臨時でキャ

リアのある人を雇うという構想も考えられる。この構想を総務省に話したところ、前向きではあったが、誰が旗を振ってコーディネートする人が誰になるのかよくわからないという印象だった。

- 人材育成の要件は、情報そのものがあることと、情報が人に対して安定的に蓄積されること。大学は、人事異動も少なく、比較的情報が蓄積されやすい。一方、多面性が求められるのはわかるが、行政は異動が多く、情報が蓄積されにくい。

【連携強化について】

- 産学官連携というが、住民も含めた四者連携が重要。
- 鹿児島では、交通担当職員に他分野経験者も多く、柔軟な財源活用がされている。具体的には、まちのシンボルである路面電車について、軌道の芝生化を公園緑地事業の予算で、ライトアップを観光事業の予算で賄っており、柔軟な財源活用の好事例。
- 「産」の中には、コンサルタント・シンクタンクのみでなく、運輸事業者の役割も分けて議論すべき。
- 例えば、DMVが踏切から出るといったときに、様々な意見が出てきてなかなか進まないように、産の中、学の中の連携等も必要。

【支援について】

- デマンドバスを入れたいという中山間地は多いが、その際にはIT企業が高額なシステムを売り込もうとする場合が多い。この結果、初期投資が極めて高く、無駄が発生する。デマンドバスであれば、システムを新たに導入せずとも、タクシーの配車システムを活用するといった、地域のローテク活用も検討すべき。バスロケを導入しなくても、過疎地であればタクシー無線を活用してもいいのではないか。バスとタクシーの連携も大切。
- 20年ほど前の話になるが、コンピューターを新たに導入した際、現行システムを分析した結果、現行システムの改良点が判明したという経験をした。既存システムの活用も大切だが、新たに導入してみることで見えることもあるのではないか。
- ITSは、自動車交通をもっと効率よくするためのもの。ITSを活用して、公共交通の利便性向上のために知恵を絞ることが重要。よく、都市部の自家用車流入制限は、道が複雑でできないというが、カーナビはかなり複雑なシステムにも対応可能であり、活用次第できめ細かい対応が出来るはず。
- トライしてみるまでもないことを、知識もなく始めることで無駄が生じている場合がある、ということを申し上げたかった。チャレンジのレベルの問題で、本当にトライしなければわからない事項に絞るべき。そのためにも情報提供は必要。
- 15mのバスや連節バス導入に2年半～3年かかった。何とかスピードアップできないものか。法案もこれの手助けになるとよい。
- 新技術を創造する場合、計画段階から障害者のことを意識して、障害者の意見も聞きながら進めていただきたい。自動放送システムや、電光掲示板は、障害

者にとって大変助かるもの。しかし、新技術は、一步間違えれば、逆に情報格差を拡大させてしまうのでご配慮頂きたい。

- 市営バスは市の財源でバスを購入できるが、一般の民営バスはバスを購入できなかったり、また民営バスがなかなかドル箱路線に参入できなかったりと、厳しい状況。何か支援ができないか。公営バスと民営バスでのダイヤ調整も、ある程度はされているが、まだ不十分。過疎地においては、交通政策にかかわる窓口すらない。人材育成も大切だが、地方公共団体に交通政策にかかわる窓口を設けること、窓口の人を育てること、これへの支援も重要。
- DMVは、道路と鉄道のネットワークをつなぐブレイクスルーになる。DMVについては、連結をどう可能とさせるか、という問題をクリアする必要がある。軌道の最大のメリットは連結であり、連結できなければ道路運送でもよいはず。IMTSのような連結方法もあるか。
- DMVは鉄道側から、IMTSは自動車側からのアプローチ。これらの技術がうまく融合できると良い。

以上