

平成25年9月11日（水）

【企画調整官】 定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただいております国土交通省総合政策局交通計画課企画調整官の早船でございます。部会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

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ます。資料はこちらの束になってございますが、1枚目に議事次第、2枚目に配席図、そして地域公共交通部会の委員等名簿、そして本日の出席者名簿。その次に、右肩資料1と書いております交通政策審議会地域公共交通部会の開催について、資料2、次にパワーポイントの資料でございます地域公共交通の現状等について、そして最後から2枚目でございますけれども、右肩に資料3とあります、基本的な論点（案）、そして最後の1枚、資料4、今後の進め方について（案）でございます。もし不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。

なお、交通政策審議会運営規則第7条におきまして、資料、議事要旨、及び会議の議事録を公開することとされておりますので、ご了解いただきたいと思います。前回の地域公共交通部会は平成19年に開催され、それから6年経過しております。本日から新しい議題をご審議いただきますので、ここで改めまして委員、臨時委員の皆様を事務局よりご紹介させていただきたいと思います。なお、ご紹介は五十音順にさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

同志社大学商学部教授の青木委員でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【企画調整官】 情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授の浅野委員でございます。

【委員】 浅野でございます。よろしくお願い致します。

【企画調整官】 名古屋大学大学院環境学研究科准教授の加藤委員でございます。

【委員】 加藤です。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 全国地方新聞社連合会会長、北海道新聞社東京支社長の佐藤委員でございます。

【委員】 佐藤です。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 公益財団法人サントリー文化財団上席研究フェローの佐藤委員でございます。

【委員】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授の竹内委員でございます。

【委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 京都大学大学院工学研究科特定教授の土井委員でございます。

【委員】 土井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画調整官】 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授の中村委員でございます。

【委員】 中村です。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 連合中央執行委員、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の藤井委員でございます。

【委員】 藤井でございます。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 佐賀県知事、古川委員でございます。

【委員】 古川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画調整官】 首都大学東京都市環境科学研究科観光科学域特任准教授の矢ヶ崎委員でございます。

【委員】 矢ヶ崎でございます。よろしくお願いいたします。

【企画調整官】 なお、本日はオブザーバーとして、東日本旅客鉄道株式会社常務取締役・総合企画本部長の一ノ瀬様、公益社団法人日本バス協会副会長・地方交通委員長、神姫バス株式会社代表取締役会長の上杉様、第三セクター鉄道等協議会会長、わたらせ渓谷鐵道株式会社代表取締役社長の樺澤様、一般社団法人日本民営鉄道副会長・地方交通委員長、遠州鐵道株式会社代表取締役会長の竹内様、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員長、第一交通産業株式会社代表取締役社長の田中様にご出席をいただいております。

家田委員、正司委員、白石委員、高橋委員、原田委員、森委員、及び若林委員は、本日

は所用によりご欠席でございます。

以上のとおり、委員、臨時委員、18名中11名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項による会議開催の定足数を満たしておりますことを、ご報告申し上げます。

それでは、国土交通省総合政策局、奈良平次長からご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【総合政策局次長】 総合政策局次長の奈良平でございます。本日は、大変お忙しい中をお集まりいただきまして、お時間を頂戴いたしまして大変ありがとうございます。総合政策局長の西脇が海外出張に行っておりますので、私よりかわってご挨拶をさせていただきたいと思います。

この部会でご審議をお願いいたします地域の公共交通の問題、例えば学生の通学問題、あるいは高齢者の通院問題等々、いずれも地域住民の生活の基盤になっているものでございますし、地域経済社会の基盤になっているものでございます。そういう意味で、その維持確保というのは大変な問題だと考えております。

また、目をもう少し大きく見ますと、少子高齢化ですとか、あるいは人口減少、地域の活性化や再生、環境問題等々、こういう問題への対応も求められているわけでありましてけれども、そういう問題への対応ということを考えましても、地域の公共交通の充実ということが必要不可欠な状況になっているわけでございます。前回、第8回までの地域公共交通部会におきましては、地域における多様な主体による総合的、計画的な公共交通の活性化、再生の仕組みのあり方ということについてご議論をいただきまして、おかげさまをもちまして平成19年にはこれに基づく法律改正がなされております。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というものが成立しているわけでございます。国土交通省といたしましても、地域の公共交通の再生、活性化に向けた主体的な取り組みについてのサポートもさせてきていただいているわけでございます。しかしながら、これは後ほど資料に基づいて事務局よりご説明申し上げますけれども、地域の公共交通をめぐる問題というのは依然として大変厳しいものがございます。自治体におかれまして公共交通ネットワークですとかサービスを維持しようという取り組みがなされているわけでございますけれども、公共交通機関の利用者数は長期的な減少傾向と、地域によっては、不採算路線からの撤退ということも見られるような状況になっているわけでありまして。

国土交通省といたしましては、地域の公共交通が地域の皆様にとりまして少しでもいい

ものになるよう、さらに努力を重ねていきたいと考えております。具体的には、地域の関係者が主体となり、適切な役割分担と合意のもとで公共交通の充実を図る取り組みに対して積極的なサポートを行ってまいりたいと考えております。この場のご議論を踏まえまして、必要があれば法改正も考えていくという所存でございます。

委員の皆様方におかれましては、ぜひともこうした趣旨をお酌み取りいただきまして、積極的なご議論、ご審議、またご助力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【企画調整官】 ありがとうございます。それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきたいと思います。

まず本部会の部会長の選任でございます。交通政策審議会令第7条第3項によりまして、委員の皆様から互選していただくことになっております。どなたかご推薦をいただければと存じますが、いかがでございますでしょうか。委員、よろしくお願いいたします。

【委員】 僭越でございますが、浅野先生をご推薦申し上げたいと思います。浅野先生は国土交通省の数々の審議会に委員として所属しておられ、国土交通行政に幅広い見識をお持ちです。また、交通政策審議会の交通体系分科会の会長として審議会運営に豊富なご経験もお持ちでございますので、本部会の部会長にご推薦させていただきます。

【企画調整官】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

(「ありません」の声あり)

【企画調整官】 それでは、ただいま委員から浅野委員のご推薦をいただきましたが、皆様、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【企画調整官】 ありがとうございます。ただいま異議なしというご発言をいただきましたので、浅野委員に本部会の部会長をお願い申し上げたいと存じます。

それでは、部会長から一言ご挨拶をお願いいたします。

【部会長】 ただいま地域公共交通部会の部会長に選出いただきました浅野でございます。一言ご挨拶を申し上げます。

先ほど次長のお話にもございましたとおり、地域交通の代表であります鉄道やバスの利用者は年々減少しているところでございます。このような地域交通機関の衰退は、高齢化社会を同時に迎えている中で、地域住民の移動手段の確保という大きな課題を抱えております。同時に、地域の活性や再生のために、また将来に向けた都市構造を構築するためにも、地域交通の維持と充実への方策の確立は基盤的な条件となっていると考えてございま

す。

地域交通の維持と充実には交通事業者だけでなく、自治体、住民、NPOといったさまざまな主体の協働のもとに一丸となった取り組みを必要とすると考えております。また、地域交通の充実には国土交通省の特徴である地域空間に対する総合的な施策の展開が有効に機能すると思われる分野でもございます。本部会には、古川佐賀県知事をはじめとする自治体のご関係者、地域新聞を代表されます佐藤北海道新聞社東京支社長様、公共交通機関の方々、多数の学識経験者の参加をいただいております。

皆様とともに、地域にとり望ましい交通機関の充実に向けた施策を幅広く議論してまいりたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【企画調整官】 ありがとうございます。

続きまして、交通政策審議会令第7条第5項により、部会長は部会長代理をあらかじめ指名することとされております。恐れ入りますが、部会長から部会長代理のご指名をお願いいたします。

【部会長】 それでは、部会長代理には、今日ご欠席でいらっしゃいますけれども、家田先生をお願い申し上げたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【部会長】 おそらくお引き受けいただけるものだと考えてございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【企画調整官】 ありがとうございます。それでは、写真撮影はここまでとさせていただきます。以後の議事の進行を部会長にお願いしたいと思います。

先生、それでは、よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、お手元の議事次第に従いまして進行させていただきます。

議事の2番目、地域公共交通部会の開催についてでございます。これにつきましては、藤井公共交通政策部長から資料のご説明をお願い申し上げます。

【公共交通政策部長】 総合政策局の公共交通政策部長の藤井でございます。資料の中の資料1、「交通政策審議会地域公共交通部会の開催について」という資料につきまして、ご説明を申し上げたいと存じます。

先ほどの奈良平次長、浅野部会長のご挨拶にもございましたけれども、少子高齢化の急速な到来のもとで地域公共交通の利用者においてはさらなる減少が見込まれております。特に地方部におきましては、事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維

持については限界があるものと考えております。

一方で、地域公共交通につきましては、特に自動車を運転できない学生の方、生徒の方々、さらには高齢者の中でも、さらなる高齢化によって免許を持ちながらも運転ができないような方、そういった方々にとって欠くべからざる存在でございます。

また、都市行政の中で集約型の都市構造の推進ということが大きなテーマになっておりますけれども、そこで行われます医療、福祉、商業などの都市機能の集積、これに対するアクセスを確実なものにするという観点も公共交通にとって非常に重要な要素であろうかと思っております。

さらには、今海外からの1,000万人の観光客を呼ぶという計画がありますけれども、日本各地への内外の旅行者の交通手段をしっかりと確保するという観点というのも重要だと考えております。

従前より、民間企業に基本的に依存した形で公共交通は維持をされてきているわけでありましてけれども、こういった枠組みだけでは以上述べた要請に応えることはなかなか難しくかろうという判断のもとに、地域公共交通における公的な関与、特に地方公共団体が果たすべき役割というのは増大するものと考えております。

このため、地域公共交通に係る関係者が適切に役割分担をしながら、先ほど申し上げましたまちづくり、あるいは観光振興、こういった観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワーク及び交通サービスを合意のもとで実現していくための枠組みづくりというものが必要になってくるだろうと考えております。

こういった内容は、今年6月14日に閣議決定をされました日本再興戦略、成長戦略でありますけれども、これにも以下のとおり盛り込まれているところでございます。枠囲いの中に書いてございますが、コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意のもとで公共交通の充実を図る仕組みの構築について、今年度中に結論を出すということがうたわれているところでございます。

以上を踏まえまして、地域の関係者間の役割分担と合意のもとで公共交通の充実を図る仕組みの構築ということを中心としました今後の地域公共交通政策のあり方について、この交通政策審議会地域公共交通部会を開催させていただきまして、ご審議をいただきたいというものでございます。

なお、地方分権の観点からも、以下に記載されておりますような提案が、7月3日の地方分権改革有識者会議のほうからなされているところでございます。その黒丸に2つ並

べてございますが、地方が路線バスなどだけでなく、身近な公共交通であるタクシーなども含め、地域の移動の問題についてみずから考え、実行できる仕組みづくりが必要であるということ。国交省が提案している——即ち先ほど申し上げました再興戦略に掲げているような、新しい制度的枠組みの構築を急ぐべき、こういったご指摘も踏まえながら議論を進めていただければと考えております。

その上で、この部会における主な審議事項の案としまして以下4つの項目を掲げさせていただきます。まず第1に、社会経済の情勢の変化に対応した今後の地域公共交通サービスのあり方、第2に、地域公共交通の充実を図るに当たっての関係者、これは国、都道府県、市町村、事業者の方、あるいは地域の関係者の方々等だと思いますけれども、こういった方々の役割と責任と分担のあり方、それから第3に、関係者の役割分担を踏まえた地域公共交通の充実を図るための制度的な枠組みのあり方、最後に、地域公共交通の安全かつ効率的な運営や、良質なサービスを確保するための方策ということでございます。

以上、今回の部会を開催に至りました経緯ということでご説明させていただきました。

【部会長】 ありがとうございます。ご意見、ご質問もあろうかと存じますが、後ほどご意見をいただく時間をたくさん設けましたので、そのときにいただくこととして、この場は先に進行させていただきます。

続いて議事3、地域公共交通の現状と、4、基本的な論点について、事務局からまとめて説明をお願いいたします。

【交通計画課長】 交通計画課長の上原と申します。資料のほうの説明と、それから基本的な論点についてご説明させていただきます。

まず資料のほうでございます。アウトラインをご説明したいと思いますので、目次をごらんいただきたいと思います。最初に、地域公共交通を取り巻く社会経済情勢の変化の状況としまして、人口減少と地域公共交通の状況、高齢化と地域公共交通の関係、まちづくりと地域公共交通の関係につきまして、関連する統計やアンケートなどを紹介させていただきながら、最後にまとめといたしまして、地域公共交通サービスに関する課題について、事務局としての考えをお示ししたいと思います。

次に2として、地域の取り組みにつきまして、地域公共交通の充実・再生などのために地域が主体的に取り組んでおられる具体的な例を8例、本日ご紹介させていただきたいと思います。

3として、最後ですが、地域公共交通政策につきまして、関連するまちづくりの施策や

観光の振興策なども含めまして、国土交通省の施策とその効果、また課題等につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

なお、本日、時間が限られておりますので、説明は各資料ともざっと概要のみ駆け足になりますことを先におわび申し上げます。

それでは、1枚めくっていただいて3ページからでございます。3ページ、4ページは、我が国の人口動態に関する資料でございます。既に我が国の人口は過去4年連続して減少しております。減少幅も大きくなってきておりますが、今後は資料のとおり2047年には1億人、翌年には1億人を割り込むとともに、あわせて少子高齢化が急速に進むと予測されております。この結果、公共交通との関係では、右端のほうに点線で囲んでおりますが、高齢者、生徒など、公共交通に頼らざるを得ない住民が一定数存在する一方で、通勤・通学需要の減少がこれまで以上に公共交通の経営を圧迫するおそれが懸念されている状況でございます。

4ページは、特に地方部におきまして人口減少が激しいことを示した資料でございます。

5ページ以降は、地域公共交通の現状を示したものでございます。まず5ページは、乗り合いバスの予想人員の減少でございます。平成23年度までの12年間で全体の需要が14%減少しております。地方部では25%も減少しているという状況でございます。

6ページでございますが、こうした需要の減少の影響から、乗り合いバスの路線がこの5年間程度で1万キロ以上廃止されているという現状と、経営状況の悪化によりまして法的な整理や事業再生が行われた事例をここに挙げさせていただいております。特に資料中で法的整理の破産法、井笠鉄道という例が挙げられておりますが、この例は地域の交通企業や関係者の懸命な取り組みによりまして輸送サービスが結果的には維持されましたが、他のここに掲げました事業再生に向けた処理などとは大きく異なる危機的な事例も発生している状況でございます。

1枚めくっていただきまして、次の7ページ、8ページ、これは地方鉄道をめぐる状況でございます。まず7ページは地域鉄道における輸送人員の推移でございます。それから、8ページは鉄軌道の路線廃止の状況を示したものでございます。これらの中には、国鉄の再建改革で第三セクター化されて最終的に廃止となったものが含まれております。また、経営体の中にはバス事業者として残っている企業もございますが、清算、解散として消滅した企業も中に含まれております。

1枚めくっていただきまして9ページでございます。9ページは、公共交通の空白地域

を国土交通省におきまして推計をしたものでございます。一番下に日本全体、面積12万平方キロメートルとありますが、これは我が国における居住地、この時点で一人でも居住者がいる地域をあらわしております。この居住地の中で、例えば条件1では、バス停まで1キロかかる、鉄道駅まで1キロかかるというエリアを0.25平方キロメートルのメッシュでとってきた結果として、そうしたエリアが1万7,000平方キロ、そこにお住まいの方が人口が236万人ということを示しております。ただ、どの程度までそのアクセスの距離が容認されるかということについては地域などによって大きく異なりますので、ここでは条件1から条件4までパターンを示させていただきます。

10ページからは、高齢化の状況についてご説明をいたします。まず10ページは、各地域で高齢化が進んでいる状況で、この点々のドットが青から緑、赤になるにつれて高齢化が進んでいるという状況を示しております。下の表のほうにございますとおり、大都市圏に比べまして地方圏で高齢化がより進んでいる状況でございます。

次に、1枚めくっていただきまして11ページでございます。11ページは、高齢者に対しまして、今住んでいる地域の不便な点をアンケート調査したところ、問題があるとした上位というか、下位というか、3位までがこの交通や移動に関する不便さ。第1が買い物に不便だということ、第2が通院に不便だということ、また高齢者にとって交通機関が使いにくい、整備されていないということ、こういうものが上がってきたという結果でございます。

また、その比率を見ていきますと、小都市、小規模な都市ほど不便な点として挙げられた方の比率が大きいというものでございます。

12ページ、13ページは、高齢者によるマイカー利用に関するデータでございます。まず12ページの上段をごらんいただきたいんですが、65歳以上の移動手段として自動車利用の比率、最も濃い群青色で示しておりますが、この帯が昭和62年以降、ずっと一貫して伸びてきていると、増加しているということ。かつ、それは三大都市圏よりも地方都市圏において顕著であるということを示しております。

また、下のグラフのこの赤い線でございますが、これは高齢者の免許保有数でございます。過去10年で約50%以上増加いたしております、65歳以上の3,000万人のうち約半数ぐらまで、運転免許を持っておられる方が担っているという状況を示しております。

1枚めくっていただきまして13ページでございます。まず左側の高齢者と交通事故、

青い折れ線グラフでございますが、高齢者のマイカー運転の増加に伴いまして、高齢者が死亡事故の第一当事者、つまり過失が重いほうとなる、そうした事故の比率が10年間で倍増に近い状況になっていることを示しております。

また、右のグラフでは、こうした事故防止のために警察や地域の取り組みによりまして免許返納制度が整備されつつありまして、免許返納件数が大幅に増加しているという状況を示しております。

最後に、下のアンケート調査でございますが、一方で免許返納を拒む、難しい要因といたしまして、この調査の半数ほどの方々がかわりの交通機関がない、または不便であるということを挙げておられます。

14ページからは、まちづくりと交通の関係についてご説明させていただきます。まず14ページは、都市の拡散の状況を示しております。長野県飯田市の例でございますが、人口集中地区、DIDの面積が1960年から2005年までに約4倍に広がっているということ。この間、人口は約10万人程度で同じでございますので、DIDにおけます人口密度はDID指定のそもその目安でございます1ヘクタール40人、これを割り込んでいる状況となり、中心部での空き家が発生している状況となっております。市としても、集約型の都市構造とするためのあらゆる取り組みを行っておられるところでございます。

また、右の資料でございますが、こちらは全国的に見てもDID、人口密度が減少していると。三大都市圏、政令指定都市を除く県庁所在地で1970年から2010年までに平均人口は2割増加、これに対しまして、下の棒グラフでDIDの面積が倍増いたしております。また、今後の人口減少社会の中では、今後さらにこのDID、人口密度が減少していることが予測されているというものでございます。

1枚めくっていただきまして15ページは、人口密度と市民1人当たりにかかる行政コストの負の相関関係についてのデータでございます。先ほど申し上げました地方都市におけるDID、人口密度の低下によりまして、都市の経営にかかるコストの増大が懸念される状況となっております。

16ページは、国土交通省都市局が現在検討中の集約型の都市構造に向けた戦略についての資料でございます。都市機能の計画配置を支える特に重要なツールといたしまして、公共交通につきまして重点的に支援することを検討しているところでございます。総合政策局公共交通政策部といたしましても、都市の公共交通につきまして、こうしたまちづくりの政策と今回しっかり連携してまいりたいというふうに考えております。

1枚めくっていただきまして17ページでございますが、ここまでのまとめでございます。文章でいろいろと書かせていただいておりますが、少子高齢化社会の急速な到来などの社会経済情勢の変化の中で公共交通については従来の事業者の取り組みだけでは既に限界に達しております。また、まちづくりの視点からも求められる地域公共交通のさらなる充実を図っていくためには、地域にとって最適な交通ネットワークを実現するための新たな枠組みづくり、資料の最後に括弧書きで記させていただいておりますが、地域公共交通の再定義ということが必要ではないかと考えております。

ここから地域の取り組みについて、先進的な取り組み例として8例ご紹介させていただきたいと思っております。なお、これらにつきましては次回以降、実際に取り組みを行っている自治体の方々などからもご説明をいただくことも検討、調整をいたしておりますので、本日は概要のみ紹介をさせていただきます。

まず19ページでございますが、兵庫県豊岡市の例でございます。ここでは市内各地域の公共交通の維持のために民間のバス、それからコミュニティバス、市営のバス、市営のデマンドバス、それから市営のデマンドタクシー、各種の公共交通サービスを組み合わせて全域における生活交通ネットワークを構築しておられる例でございます。

20ページは、岐阜県高山市の例でございます。本日まで出席の委員が手がけられた計画でございます。合併後、日本で最も広い市となりました高山市域におきまして、幹線バス、中心市街地バス、地域バスの3つの体系に路線を再編するとともに、高山市民につきましては旧市町村内は100円、地域を超えての利用は上限1,000円といった乗車パスの導入によりまして、こちらの資料にも書かせていただいておりますが、再編後、バス利用者が大幅に増加したという例でございます。

1枚めくっていただきまして、次は新潟県三条市のデマンド交通の例でございます。まずデマンド交通を取り入れるに当たって社会実験におきましては、東京大学の開発しました初期投資のほとんどかからないオンデマンドシステムを活用し、一方で、本格運行では地元のタクシー会社と綿密な調整を行い、そのノウハウを十分に生かしつつ、デマンド交通によって空白地域にサービスを提供して、こちらも利用者が大幅に伸びたという例でございます。

また、※で少し書かせていただいておりますが、三条市は自然と歩くを基本とした健幸長寿社会、健幸まちづくり——健幸の幸は幸せという字でございますが、こうしたスマートウェルネスの特区として、まちづくりと連携してこうした公共交通の取り組みを進めて

おられる1つの資料になります。

22ページは、今回委員にご就任をいただいております森市長の富山市におけるLRTの関係でございます。有名な串とおだんごの都市構造を目指すコンパクトシティのまちづくりのもとで、JR西日本の富山港線を公設民営の考え方で、そちらにございますとおり運行サービスの向上を大きくとりまして、LRT化いたしました。結果として利用者が大幅に増加するとともに、まちの人口動態や住民のライフスタイルまで影響が及んでいるという事例でございます。

23ページ、24ページは、熊本市と新潟市における大がかりな路線再編の計画でございます。まず23ページは熊本市における市営バスの民間への移管と、それから複数の民間バス企業を巻き込んだ路線再編の計画でございます。徐々にこれを進めておられるという状況でございます。24ページは、新潟市におけるBRT、バス・ラピッド・トランジットの導入とバスネットワークの再編の計画でございます。こちらも来年度を目途に計画が進んでいるという状況でございます。

1枚めくっていただきまして、25ページと26ページは、地方民鉄における事業再構築の取り組みでございます。まず25ページは、鳥取県若桜鉄道におけます上下分離。こちらでは、土地と鉄道施設を町が所有する公有民営方式で経営改善が図られているという例でございます。26ページは、さらに土地と施設に加えて車両も市が所有する形態の、滋賀県の信楽高原鐵道の公有民営方式でございます。

以上が地域の取り組みの、我々、紹介させていただいた例でございます。まだこれ以外にもたくさん充実した取り組みが行われておりますので、またこの審議会の場でもご紹介をさせていただきたいと思っております。

これからは、これまでの地域公共交通に関する国の施策について、概要を振り返りたいと思います。まず、28ページは、公共交通そのものに対する政策の変遷でございます。平成12年度以降、道路運送法や鉄道事業法など、各モードの事業法につきまして規制緩和、需給調整規制の撤廃が行われました。また、これにあわせて、地域の公共交通につきまして自治体の取り組みを支援する制度が徐々に設けられてまいりました。平成14年の、こちらにも書かせていただきました公共交通活性化総合プログラムによる予算措置でありますとか、またその下に書かせていただいておりますが、18年の道路運送法の改正によりますコミュニティバス、あるいは乗り合いタクシー、またその輸送形態としての自家用有償運送など、地域が主体となって公共交通サービスを提供する場合の枠組みづく

りがこの道路運送法の一部改正によって行われております。

そして、先ほど次長の挨拶にもございましたとおり、平成19年、当部会における審議、報告書に基づきまして、地域公共交通活性化・再生法が制定、施行されました。

また、予算制度といたしましては、平成20年に活性化・再生総合事業、これは法律とリンクしたものでございましたが、これが創設されて、現在、地域公共交通確保維持改善事業に引き継がれているという状況になってございます。

29ページは、地域公共交通活性化・再生法の概要でございます。この法律によりまして、地域の関係者からなる協議会、市町村による地域公共交通総合連携計画が法定されるとともに、LRTなど、普及促進を図るべき6つの事業につきましては、連携計画に定めることができる地域公共交通特定事業として、その右側にありますような法律上の特例措置が設けられました。

また、その右にございますとおり、この法律に基づいて連携計画が延べ510ほど作成されました。一方で、このうち200を超える計画が期限切れなどで失効している状況でございます。その後、2次計画が策定されないなど、問題も抱えております。

30ページは、予算面の地域公共交通確保維持改善事業の概要でございます。生活交通の維持確保、バリアフリーや、後でご説明いたしますが、LRT、BRT車両、それからIC化などの利用環境の改善。3番といたしまして、計画策定や地域との協働のための支援。そして最後に、被災地の公共交通の確保についても特例を設けて支援をしております。

1枚めくっていただきまして、31ページは、都市局による都市・地域総合交通戦略の概要でございます。道路交通の混雑緩和など、まちづくりと一体となった都市の交通整備、特にLRTやBRTの施設面の整備を社会資本整備総合交付金を活用して国が支援しているものでございます。

次に、32ページは観光立国と地域交通の関係でございます。先ほどの地域公共交通確保維持改善事業が観光交流にも役立っている例を写真で、少し小さくて見にくいかもしれませんが、ICカードの導入なども含めまして入れております。また、その下でございますが、話題の和歌山電鐵のたま電車など、電車そのものが観光資源として活用されているという例も紹介させていただいております。

1枚めくっていただきまして33ページ以降は、これらの国の施策の効果や課題について見ていきたいと思っております。まず33ページでございますが、先ほど公共交通に関する制度の変遷を見ましたが、その過程で自治体が主体的にサービスレベルを決定し、財政的な

支出を行うようなコミュニティバス、あるいは小型の乗り合いタクシーといった導入が進んでいる状況でございます。

次に34ページでございます。こちらでも導入数が入れてありますが、すみません、コミュニティバスとかの定義が少し変わりますので数字的に整合がとれておりませんが、下の円グラフをごらんいただきたいと思います。コミュニティバスの導入が増えるとともに、民間事業者による路線バスの競争が増えております。右側の競争路線の今後の対応といたしましては、3分の1ぐらいの事業者が一部の路線について撤退、縮小を行うか、あるいは撤退、縮小を予定しているという状況となっております。

1枚めくっていただきまして、35ページ、36ページは、全国におけるBRT、LRTの導入状況を示しております。まず35ページはBRT等の普及状況でございます。こちら、黄色で色を塗っております事例は、バスなどの専用道を導入しているというものでございます。また、36ページは、路面電車における低床式車両LRVの導入状況や、富山市におけるLRTの導入を示したものでございます。

以上が資料のご説明でございます。雑駁なご説明で申しわけございません。

次に資料3をごらんいただきたいと思います。先ほど藤井部長のほうから、今回の地域公共交通部会の開催趣旨、また審議事項についてご説明させていただきましたが、審議事項に沿いまして基本的な論点として事務局のほうでつくりました案を読み上げさせていただきます。

まず1、社会経済情勢の変化に対応した今後の地域公共交通サービスのあり方。

(1) 地域公共交通を取り巻く現状と課題をどう考えるか。(2) これを踏まえて、地域公共交通ネットワークのあるべき姿をどう考えるか。

2番、地域公共交通の充実を図るに当たっての関係者の役割と責任の分担のあり方。

(1)、1のあるべき地域公共交通ネットワークを実現するに当たって、公的関与の必要性をどう考えるか。(2) 活性化・再生法制定以降、市町村の主体的な取り組みは確実に増加しているが、現時点の問題点は何か。(3) あるべき地域公共交通ネットワークを実現するに当たって、都道府県の役割はどうあるべきか。(4) 同じように国の役割はどうあるべきか。(5) 公共交通事業者の役割はどうあるべきか。(6) として、その他の関係者、住民、NPOなどの役割についてどう考えるか。

大きな3といたしまして、関係者の役割分担を踏まえた、地域公共交通の充実を図るための制度的枠組みのあり方といたしまして、(1)地域の関係者による適切な役割分担と合

意のもとで地域公共交通の充実を図るためには、活性化・再生法等の現行制度をどのように見直すべきか。(2) 地域公共交通の充実に向けて、官民連携・民間事業者間連携の促進を図るためにはどのような方策が必要か。(3) 地域公共交通の充実に向けて、関連する政策(まちづくり、観光振興など)との連携をどのように図っていくべきか。

大きな4番といたしまして、地域公共交通の安全かつ効率的な運営や良質なサービスを確保するための方策としまして、(1) 評価基準やモニタリング手法についてどう考えるか。(2) その他の方策についてどう考えるか。以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、委員の皆様からご意見をいただきたいと思えます。藤井部長、上原課長からご説明いただきました資料1、2、3に基づいた質問、ご意見でも結構でございますし、それにとらわれず自由なご意見をいただいても結構でございますので、どうぞよろしくお願ひします。

手を挙げていただいてもなかなか見にくいものですから、できましたら名札をこういうふうに立てていただくとわかりやすいと思えますので、お願ひしたいと思えます。順番がよくわかりません。それでは、そちらから順番にお願ひします。

【委員】 ありがとうございます。この種の交通政策にかかわる国の審議会に出席させていただくのは初めてでございますけれども、住民の移動という観点から私は参加をさせていただいていると思っております。

資料の1に「日本再興戦略－JAPAN is BACK－」、というものの抜粋があつて、その下に地方分権改革有識者会議地域交通部会における提案というものが書いてございますが、その表現ぶりを見ていただいても、地方がタクシー等も含め、地域の移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりという表現をしております。

実際に現場にいて感じていることは、それぞれ地域において各事業者が担っておられる地域交通ネットワークというものがあるわけですが、実はそれは住民の移動のごく一部しか担っていないというのが現実であるということです。この「地域交通ネットワーク」のことについて議論をするというだけで、ほんとうに地域に住む住民の移動のことについて保障できるのかということについて見れば、それは私は足りないのではないかというのが基本的な考え方です。

だからといって、地域交通ネットワークが重要ではないというのでは全くなく、こうしたバス事業者や鉄道事業者に対する公的なかわりぐあいというのはもっと強まっていくべきだろうと思っているところなんです、それだけでは十分ではないと思っているとい

うことであります。

また、各種の資料を見ておりましたが、地域において少しずつ実態となっているのが福祉有償運送と呼ばれている福祉の関係のNPOの方々などが高齢者とか障害のある人を輸送するということでありますけれども、そういったことについての記述が全くないんですね。これは今国交省の認可の対象などになっていなくて、きちんとした数字がとれないということもあろうかと思っておりますけれども、これからは地域においては、例えば自助・共助・公助みたいなものがあるとすると、自分で動く、共同で動く、あるいは公の機関で動く、3種類があるんだろうと思うんです。

その中であって、鉄道事業者やバス事業者は、公的な機関でありますけれども、自分の力では動ききれない人が地域の中で協力してやっていく（共助）ということも無視できない存在になってくと思っています。そうしたことについて、この交通政策審議会の中で議論することの難しさもよくわかっているところがございますけれども、その中で議論をできる場所が見出していければと思っているところがございます。

それと、これもほとんど表現はなかったかもしれませんが、実際に地域にいると自転車の存在というのはわりと大きなものがございます。これから自転車を道路の中にきっちり位置づけていただくとか、そういったことは国土交通省全体として見たときには非常に意味のある政策だと思います。そういったことについても考えていただければ大変ありがたいということがございます。

それと、全体の文章を拝見していて感じた感想でございますけれども、高齢者という言葉はたくさん出てまいりましたが、障害者という言葉がほとんど出てきません。私は個人で自家用車を持っておりません。ですから、私が佐賀県の中で自分の用事で動くときには、自転車かバス、またはタクシーというのが基本になっています。

バスに乗っていて思うのは、バスに乗っている人の多くは高齢者でありますけれども、高齢者の次に多いのは間違いなく障害者です。佐賀県の場合は身体障害だけでなく3障害全てにおいて、バス事業者の理解を得て割引の対象となっておりますので、そういったこともあって利用が多いのかもしれませんが、このバス利用者の一定の層をなしている障害のある人たちに対しての記述が全然ないというのが驚いた印象でございます。高齢者と同じだというイメージなんだろうとも思いますけれども、議論の際には障害者の存在というものも意識してお願いできればと思います。すみません、長くなりました。

最後に1点です。買い物や、病院や、通学に行くときみたいな言い方がしてあります。

もちろん、それは生活に欠くべからざるものなでありますけれども、これから2020年にオリンピック、パラリンピックを開く我が国の社会のありようとしては、必要な移動手段を確保するというだけでなく、例えば映画を見に行くとか、遊びに行くとか、友達と食事に行くとか、そういったことのためにも移動手段は必要なのでありまして、目的によって左右されるべきではないと私は思っております。

その意味で、現在高速道路の障害者割引というのがあたかも必要最低限のときだけ許される的なものになっているのでありますけれども、そうしたことも含めて、もっとそうしたことの幅が広がっていくべきだろうと思っております。いずれにしても、今回2020年の東京オリンピック、パラリンピックの開催決定というものを受けて、そうしたものに向けても我が国の社会全体が交通というものを通じてどうあるべきなのかということを考えるいいきっかけであると思っております。

今感想めいたことしか申し上げておりませんが、また気づき等あれば、いろいろな形でお知らせしたいと思っております。以上であります。

【部会長】 ありがとうございます。

しばらくご意見をいただきまして、まとめてご当局から意見をいただきたいと思えます。

それでは、次に委員、お願いします。

【委員】 大変お疲れさまでございます。私の立場から少しご意見を申し上げていきたいと思っております。今資料のほうをずっと読ませていただきましたけれども、地域公共交通のこの交通部会で確保していくと。いかに確保していくか、こういう議論がこれから再スタートする、そういうような認識であります。まず少し考えていただきたいのは、この中で公共交通、どういようにしていくかというより先に、実際は乗務員がいないというのが、これまた現状でございます。今日バス協さんも来られていますけれども、非常にバスの乗務員、あるいは地方鉄道の乗務員が数が少ない。まずそういう部分を1つ、今後の進め方、検討会の中に入れていただきたいということがまず1点ございます。

それと、地域公共交通、ご案内のとおり収支が非常に悪いということが知事のところもあると思えますけれども、こういう部分もやはりいかに予算をとっていくか、そういう部分は非常に大事だと思っております。

もう一点は、地域公共交通、それによる空白地帯等々の会議がいろいろとされております。その中の自治体の会議の中において、いかにコストの削減をしていくか、あるいはいかに補助金をとっていくか、そういうような会議に終始しているということでもあります。

高齢者の方をいかに移動させていくのか、あるいはまちをどういうようににぎわいをつくっていくのか、そういう部分が非常に抜け落ちているというような感覚で、現場のほうは今回っているということでもあります。

もう一つは、地域の鉄道のうちであります。この部分につきましては、先ほど資料の中にもありましたけれども、この10年間で600キロ以上が廃線になっているということでもあります。私たちにとりますと、地域交通の維持存続に向けた抜本的なスキームの組みかえということを求めていきたい。もう一つは、中長期的な視点に立って政策の検討をお願いをしたい。そういう部分を申し上げて、これからいろいろと事あるごとにご意見を申し上げさせていただきたいなと思っております。ありがとうございました。

【部会長】 それでは、委員、お願いします。

【委員】 資料の2、すごくわかりやすくつくっていただけて勉強になったんですけども、できればもう一段踏み込んだ現況の診断というのがあったほうがいいかなと思うというのが第1点です。

具体的には、例えば免許の返納が増えていくということがいいのかどうか。例えば、私の周りでちょっと調べた中でも、免許を返納した結果引きこもりになってしまったとか。ゴールは多分生活の質の確保であり、その中で移動の確保であると。でも、何か周りの親族の勢いで免許を返納した結果、引きこもってそのままになってしまったとかいう話を幾つか事例を聞いたりすると、免許返納があることがきっとゴールではないだろうと思います。

同じような話で、郊外化の中でD I Dの話を出されていましたが、郊外化を引っ張っていったのは何なのかといろいろ考えていく中に、例えば市役所や県庁がこの何十年かの間に動いていない県というのは日本中に半分ぐらいしかないと思うんですけども、そこから始まって、福祉施設、公共施設、病院等が郊外に移って、あるいは市街化区域を外れて建てることができている。そういうこともある。いろいろな形で引っ張っているとすると、人口だけ見るのはちょっともったいないなと思いました。

それから、もう一個例を出すと、中心市街地の魅力を高めるということはよく言うんですけども、これはどこかで幾つか聞いたんですけども、中心市街地の地価が上がり、それで税収が上がるということがその先の都市経営にプラスになるとか、いろいろなものが見方ができると思います。ですので、単純にコンパクトがいいとか、中心のにぎわいがいいということよりも、都市が持続するためには環境とともに財政的にもものが回っていく

ということですから、仮に例えばそうやって回ったお金が公共交通に行くとかいうところまで考えると、もう少しいろいろな見方ができる。そういう視点で、今の日本の都市の形なりお金の回り方を見たときにどこが問題なんだろうかと、こういう分析があるとおもしろいなという欲張りな要求です。

それから、事例に関しては、私はけさほど台湾から帰ってきたんですけども、昨日台北の会議でも日本の事例を話した先生がいらっしゃったんですが、バスとタクシーの違いは何かということが外国からは非常にわかりにくいと。要するに定員10人で切っているというところである話からするんですけども、別に外国人にわからせなければいけないということではないにしても、実際の乗り合いタクシー、その他の乗り物の実態と制度とのずれというのは見えているわけで、そこら辺の議論というのが要るんだろうなということをおもいました。

その事例の後に資料の2で制度のところがあったけれども、これもちょっと注文が2つあります。1つは、国土交通省というと、道路局も、都市局も、いろいろな形でバスにかかわってきたちょこちょことした例は幾つかございます。そういうものはどれくらいの規模だったのか、どういうふうな評価をできるのかということを一応見ておかないと、例えばバスの駅なんていうのが一時期あったりとか、いろいろあったんですけども、思います。

あともう一つは、オムニバスタウンという制度があって、消えてなくなっていった経緯がありますが、あれをどう理解するか。あれをつくったタイミングに私はその場の近くにいたものですから、思い入れは個人的にはあるんですけど、それを置いたとしても、横断的にいろいろできるという仕掛けのよさはあった。一方で、まちづくりとつなげているという理屈だったけれども、実際にはバス会社の使い方にはいろいろ差が——私は全部事例の評価というのをやったんですけども、あったと。

あれがいろいろな経緯があって消えたこともちょっとはわかっているんですけども、総合的にやったトライアルというものをどう見ているのか。一方で、今の連携計画に関していくと、関東運輸局で少しお手伝いさせてもらっていますけれども、例えば連携計画の前後のいろいろな話の中で、連携していない。目の前に鉄道があるのに、その鉄道を生かすということは抜きにしてコミュニティバスだけの計画が出てくるような例というのは幾つかあります。

そういうのを見ていると、どうもコーディネート能力がやっぱり不足していて、先ほど

説明のあった高山市を手がけられた先生のような方が日本中にたくさんいらっしゃればいいのかということ、それだけでもなくて、やっぱり自治体の方々であるとか、いろいろな方々の中の能力アップということが課題なのかなということをおもいました。

最後にもう一点ですけれども、自分の専門は決してバスだけではなくて都市交通だと思っ
てやっているんですが、駐車場をどういうふうにかえるかとか、自動車を使うということ
をどう考えるかということと、公共交通というのは絶対セットになっているべきところ
があって、そのところのものの方見方に関してもこの後議論ができればいいなと思いま
した。

もう一点だけ言わせてください。ある自治体のお手伝いをしていて、コミュニティバス
のお客さんが急に減っていったんですね。そんなことはないはずのところだったので調べ
たら、病院が送迎バスのネットワークをものすごく広げていただいて、病院で1回乗り換
えると市内大体どこでも行けるぐらいに今なっている。病院の送迎バスというのは白
ナンバーで、どんなサービスをしているかという実態は、病院に聞けばわかるんですけれ
ども、なかなかわからない。

その中で、例えば商業施設の送迎サービスとか、いろいろなものがございます。そうい
うものの送迎サービスというものをどういうふうにか位置づけていくのかということも、ま
ず実態としてどこかで一度見ておかないといけなくなっている。逆に、そういうところの
運転手さんにはいろいろな方がいらっしゃって、実際に運転が決してお上手ではない方々
もいらっしゃり、我が母は事故に遭っているんですけれども。そういうことを考えると、
その種の乗り物が実際には不特定多数に近い方々を担っているということも含めて、今、
さっき委員の話もありましたけれども、全体の移動のニーズのどこを今路線バスがやっ
ていて、残りはどうなっていて、そこにどんな方が、それは制度としてどう持っていけ
ばいいのかということに行くためには、現況の分析がもう少し要るかなと思いました。以上
です。

【部会長】 それでは、今ので3件ご意見をいただきましたけれども、ご見解はござい
ますか。

【交通計画課長】 まず委員からいろいろご意見をいただきました。おっしゃられると
おりで、移動の観点で地域公共交通のみでは十分ではございませんし、本日の資料の中
でも福祉の有償運送を含んだ説明をするべきだったと思います。現時点で私どもも把握し
ている部分もございますので、また資料としてお出しをしたいと思いますが、特に福祉タク

シーに対する自治体のいろいろな支援、それらも含めてこの有償の部分が非常に大きくなっているということは事実でございますし、こちらについてはまたご報告をさせていただきたいと思います。

また、本日はかなり高齢者に限った形のアクセスでご説明がなされておりますが、障害者の方々のアクセスということについてもまた資料を用意をさせていただいて、我々の施策等、足りないところについてご指摘をいただきたいと思います。

基本的にこの資料1にございますとおり、資料1の四角で囲んでおりますとおり、今回の再興戦略では移動機会の増大ということでございまして、委員がおっしゃられるように、今日の説明は必要最低限の移動の確保になっているんじゃないかと。移動機会の増大を図るための公共交通の充実、こういうコンセプトでございますので、反省をいたしまして、もう少し移動機会の増大という観点でまた勉強させていただきたいと思います。

それから、委員のほうから乗務員の問題、これは我々も深刻な問題と受けとめておりますし、また、その給与の問題につきましても各公共交通のモードによってちょっと変わりますけれども、大きな問題であることは認識をさせていただいております。

予算面につきましても、この部会で今後ご議論いただきたいと思っておりますが、最初に、申しわけございませんが、中間取りまとめまではぜひ、予算のこともご指摘いただいて全く結構なんでございますが、事務局といたしましては、次長のほうから今日ご挨拶ございましたとおり法律改正も念頭に置いて整理をしていきたいという気持ちを持っておりまして、制度的な部分をまずは中心に、事務局としては取りまとめたいと考えております。委員の皆様方からはいろいろなご指摘をいただきたいと思っております。

委員のほうからもいろいろとご指摘をいただきました。今日の資料で言いたかったことは、免許返納が伸びているんだけれども、免許返納をしない方がなぜかという、免許返納したら外に出る機会がなくなっちゃうぐらい交通機関がだめじゃないかというアンケート調査結果が出ておりますので、つまり、そこは非常に難しい問題になってきているという認識を持っております。

また、コンパクトシティの関係につきましても、コンパクトシティになれば公共交通にとってみても人口密度が上がりますので、収支が改善される部分もあるのではないかと。という点と、逆に公共交通がしっかりしていないと、やはりコンパクトシティもならないという点と、そこら辺の関係につきましても今後勉強させていただきたいと思います。

バスとタクシーの違いにつきましても、先ほど平成18年の道路運送法の改正について

ご説明をさせていただきましたが、乗り合いタクシーという輸送機関を位置づけたことによりまして、その制度的ないろいろな検討を今後していく必要があると思っております。

それから、オムニバスタウンについてご指摘がございました。私、6年前オムニバスタウンの担当の室長をしておりまして、最終的に今なくなってしまったのは残念でなりません。オムニバスタウンとしては、特に今日も来ていただいておりますが、警察庁さんとの連携のもとでたくさん、金沢でありますとか、さまざまな成功例を生み出したものと考えております。

しかし、一方で、ご承知のとおり、オムニバスタウンは自動車の保障制度の予算を使っておりますものですから、公共交通を使うことによって死亡事故や、事故が減るという前提に依存した制度でございました。この点についていろいろ議論があり、最終的に事業仕分けにおいて見直しを迫られたわけでございます。

それから連携計画についてのコーディネーター役等につきましても、委員の皆様方、現場のご意見もたくさんおありになられると思いますので、ぜひ勉強させていただきたいと思っております。

駐車場の問題につきましても、活性化・再生法ではパーク・アンド・ライドしかやれなかったわけでございますが、少し勉強をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

【部会長】 それでは、意見をいただきます。委員、お願いします。

【委員】 私の専門はまちづくりと総合交通政策ということでございまして、その観点から非常にいい資料をつくっていただいたと思います。資料を元に考えたことを、できるだけ手短かに話をしたいと思います。

まず、先ほど移動機会の増大が公共交通の役割だという話がありまして、まさにそのとおりだと思います。ですから既存の公共交通の存続を目指すことも重要ですが、それだけでなく、公共交通が存在することで地域や人々の生活に様々な価値を生み出しているということに関係者の皆さんと共有していくことが大事だと思います。

その価値とは、個人レベルでいうと外出機会や移動機会が増えるということでしょうし、都市側からいうと、例えば固定資産税が上がるとかいったようなことが、公共交通が生み出す価値になると思います。もっと他にも公共交通が産み出す価値があると思いますが、そうしたものを資料の中でも展開され、多くの人たちと共有できるといいのではないかと思います。

今述べたことと関連するのですが、公共交通の存続の危機についても、委員の皆さんだけでなく、国民の皆さんと共有できたらいいと思います。近畿圏パーソントリップ調査というのが2010年にあり、このデータを用いて25年後の鉄道の利用者数を推計すると、およそ2割ぐらい減少することになります。大都市圏である近畿でもそれぐらい減少するということは、全国の鉄道・バス路線の存続が大変に難しい時代を迎えつつあるということです。

こうした危機感の共有によって、公共交通の新たなスキームの構築ができると思います。日本では公共交通は民間企業中心で担われて来たこともあり、今まで世界が羨ましく思うような高い品質のサービスが提供されてきたのです。しかし、これからの利用者数減少の時代では、今までのように公共交通を民間が事業として行うことは難しくなると思います。世界標準からいうと、皆さんもよくご承知のように、上下分離的な仕組みを導入して公共交通をインフラとして位置づけている例が増えている。民間で頑張ってもらう部分とインフラ部分を切り分けていくということが、これから議論していかなければならない重要な点だと思います。こうした議論をしていくためにも危機感の共有というのは大事なことだと思います。

それから、私はこうした資料を見ると目が引かれるのです。例えば5ページでバス交通をめぐる状況ということで資料があります。ここで三大都市圏とそれ以外という見方が提示されています。しかし、先ほど申し上げましたように近畿でも、これから約2割ぐらい鉄道の利用者が減少する状況を迎えます。こうした状況において三大都市圏というものの見方が果たしていいのかということと、こういうものの見方が公共交通の計画を進めるための地域の見方につながるのかと考えると、少し違うのではないかと思います。

またまたパーソントリップ調査のデータの話で申しわけありませんが、近畿圏で市区町村別に自動車交通と公共交通（バスと鉄道）の分担率を縦軸に、横軸に人口密度を描くと、およそヘクターあたり人口50人ぐらいよりも人口密度が高いと公共交通に分担率が高く、それよりも人口密度が少なくなると一気に自動車が優勢な地域になります。

ですから、例えば全国の各地域で交通計画を策定する場合に、人口密度をふまえた都市構造をベースに、私たちはどこのエリアの公共交通の話をしているのかということをお互いに確認し合うことが大事です。ある人は都市部の公共交通の話をしているし、ある人は過疎地のことの話をしている。どうも話がかみ合わないというのは、このあたりが原因でもあると思います。だから人口密度などを背景としたエリア認識をもう少しきちんと持つ

て、公共交通の残し方、あるいはこれからの公共交通のネットワークのあり方を考えていくことが必要だと思っています。

それと、今回の議論で1つ抜けていると思うのは人材育成の話ですね。先ほど委員の先生の話が出ました。私はこの先生はすごく優秀な方で多分1人で5人分ぐらいの仕事をされる方だと思っています。ただ、こうしたスーパーマンはなかなか出て来ないので、先ずは一人前の仕事ができる人を育てることが大事だと思っています。行政や事業者、地域で活動・活躍する一人前に仕事ができる人をつくるということです。

人材育成については、私の自己紹介の1つになるかもしれませんが、関西でNPO法人再生塾というものをつくっています。活動してもう6年になりますが、事業者、行政、市民、コンサルタントなど様々な属性の方に再生塾に集まってもらって、まちづくりと公共交通のことについて学んでもらっています。様々な分野の人たちが一緒に集まって意見交換することで、人材は育つという実感を持っています。

次に、先ほど少し話が出ていたと思いますが、公共交通の枠組みというもの、路線バスとコミュニティバスの競合問題が資料に出ていますけれども、例えば病院送迎の話が出てきましたね。それからスクールバスの話、福祉有償の話、こういう公共交通的なものは行政の人たちの目から見ると、予算の出方が違う、あるいは担当分野が違うので、別個に運行されていて他のものについては現状把握も十分されていないことが多い。ですから、乗り合いかどうかは別にしても、同じような役割を果たす公共的な交通について、ぜひ一堂に会して話をするような場をつくり、限られた資源を有効に活用し、そして地域の人たちが使いやすい公共交通をつくっていくということも必要ではないかと思っています。

最後になりますが、やはり財源の話をこれからきちんとやっていかないと、先ほど申し上げましたようなインフラとして位置づけていくという話も、絵に描いた餅になるかもしれません。公共交通をサポートすることための行政の予算を執行することで、医療・福祉・教育などの行政分野の支出が抑えられることや、それは実は地域に対する投資になるという側面も大変多いと思います。公共交通だけでなく交通全般に関する財源についても議論できればいいと思っています。

長くなりましたけれども、以上とさせていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。では、委員、お願いします。

【委員】 ご説明ありがとうございました。あとの資料を見ると、委員によるプレゼンテーションという大変な企画があるようで、あまり自分の意見を言うと後でネタが切れて

しまうので、今日はほかの、資料のつくり方でもうちょっとご配慮いただきたいと思う点をお話し申し上げたいと思います。

19ページあたりから、現在のさまざまに実施されている地域での事例というのが出てくるんですね。地域の取り組みとあるんですが、これを見ていると、非常に目にも優しいし、耳にも心地のよい、ああ、こんなすばらしいことをやっていて、こんないい効果が出ているということが書かれているんですね。私はいつもこのとき、どこでも言う話なんですけれども、もっと失敗例が欲しいと思うのです。

つまり、どこでも、ここでも、ああ、こんなアイデアがあった、これをうちでも使ったら、すぐにもうちの公共交通は万々歳だと、こう思われてしまう。その典型例が多くのコミュニティバスの失敗だと思います。吉祥寺のムーバスがうまくいったと、ワンコインでうまくいった、これをうちでもやれば同じように成功すると考えて、悲惨な目に遭ったという地域があまたあります。つまりそういうように思われてしまうと、ここで取り上げられた事例は非常に悪い例になってしまうわけです。さまざまなその地域の条件に基づいて、こういう条件をクリアすれば、これをやればうまくいく、あるいは、それをクリアしないで安易に飛びつくと大やけどをすると、そういう考え方が必要なわけですから、やっぱり成功例を書くにしても、こういう状況だからこれができた、あるいは、こういう条件をクリアしたからうまくいっているんだと、書く必要があると思います。失敗例はどこも出したがらないのでなかなか集まらないということは当然のことなんです、極力失敗例は出すべきだろうと思うんです。

そういうことから考えますと、例えば資料3のところの2の(2)のところ活性化・再生法制定以降、市町村の主体的な取り組みは確実に増加しているが、現時点の問題点は何かという問いかけなのに、成功例しか書かれていなければ、問題点というのは全然出てこないわけです。この問いかけを問題意識として持っていらっしゃる、そしてそれを我々議論しなければいけないならば、やっぱりそういう悪い事例を見ていかなければいけない。そういうデータを集めることが大事だろうという気がしております。

それに関連することかもしれませんが、最近もよくありがちで私も心配しているのは、32ページのところの右側に観光資源として活用というところにDMV、デュアル・モード・ビークルの話があるんですね。私もこれは非常に危険な気がしております。この話はあちこちに結構出てきていて、ああ、これはなかなかいいな、これをぜひうちの観光の目玉にという地域が多いんですけれども、DMVはそういうものではなくて、これを使

うとどのように利便性が高まり、さらにコストがどれだけ抑えられるかという目的で導入されるべきものであって、観光客目当ての人寄せパンダではないはずなんですね。どの地域も観光の目玉としてこれに飛びついて、日本全国、北海道にもある、九州にもある、山陰にもある、東北にもある、どこでもDMVがあったら希少価値はなくて、全然目玉でも何でもないわけです。

あとは、今までの話とは別件の話ですけれども、全体の資料を拝見してちょっと気がかりだったのは、海と空があまりないなという気がしております。海上交通の件、若干、28ページから31ページ、ちょこちょこと散りばめて書いてはあるんですけども、離島航路の話に対する言及があまりないのと、あと離島航路、航空のほうの話、その点についての資料とかデータもあって、バランスよくやっていく必要があると思うので、その点もご配慮いただければありがたいと考えております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、委員、お願いします。

【委員】 私は現場の人間で、都市の仕事もやっていますし、田舎もやっていますけれども、現場の公共交通をどういうふうによくしていくかという、地域公共交通のプロデュースをボランティア的にずっとやってきたんですが、そんな中でいろいろ感じていることがあります。

正直言って、今ものすごく緊張しています。こういう場は、私には全く似合わないですが、せっかくの場なので、そういう立場で、どちらかという制度のユーザーとしてどうしているかをお話したいのです。もっとまとまった話は、プレゼンの機会があるということなので、そこでさせていただきたいと。

先ほど、分権の話がありました。資料1のほうでも、地方分権改革有識者会議地域交通部会、これは私も構成員で入っておりましたが、そこでもお話ししたんですが、正直言いまして今の仕組みでもかなり、地方のやりたいことはできると思っています。足りないのはやはりお金と人ですよ。お金が根本的に足りない。それから、やろうよと言ってもやる気になってくれないという、この2点です。

制度としてはかなりそろっているのになかなかできない、あるいは今の制度ではできないと勝手に思い込んでいる方が多いんですが、どうして公共交通が必要なのか、あるいはどうやったらそれが実現できるかということや、そのためには自分たちがいろいろ手を組んで頑張ればできるよということが意識として全く浸透していない。ですので、制度だけ変えても、それを使いこなすことができないというのが現実かなと思っています。

その意味で、資料2の中身は、私は非常に表面的であると考えています。4点ほど言いたいんです。まず6ページがあります。ここで、公共交通事業、特にここはバス事業ですが、だんだんと成り立たなくなっているということで挙げてあります。井笠鉄道に対して口頭で特出しの説明をされましたが、私はこの資料を最初に見たときに、ご説明があったように井笠鉄道というのはほかのものに比べて非常に特殊であり、かつこれからこういうことが相次ぐというふうに考えているので、なぜそれが特殊であって、それがいかに危機的なことであって、それから、今の制度、あるいは体制が必然的にそれを起こしたということ、それに対してどういう手を打たなければいけないのかということをちゃんと突っ込んでいかないといけないと考えています。

しかし、この6ページの見せ方だと、単に潰れる会社が増えてきたので何とかしなきゃいけないねという、非常に底の浅い検討になってしまうと思うんです。私自身、井笠鉄道についてはかなり調べさせていただいて、文章も書いておりますけれども、それに対してこういう資料しか出せないというのは、非常に危機感が薄いと考えています。

2つ目は、地域の取り組み、19ページからですが、これも非常に表面的だと思っています。例えば高山市のご説明の中で、一体なぜこういうネットワークを形成しなければいけなかったのか。高山市というのは香川県よりも広い市です。日本で一番広い市になります。そういう広いところに人口が10万人もいない。そういったところで、ともすれば非常にむだというふうな感じも受けるんですが、片道3,000円近くになるような路線バスの運賃をどうして1,000円に下げなければいけなかったのか。あるいは、幹線バスと支線バスをどうしてこう結節しなければいけなかったのか。

その理由というのはいろいろ現場の中で議論して、こういうサービスレベルをやはり提供していかないと、この地域は守っていけない。そして具体的にそれを安く上げるためにはどうしたらいいかという議論をかなりしています。そのことが全部抜け落ちているので、何かよくわからないけれども、高山は頑張っているねと、そういうふうな感じを受けてしまうんです。

ここに挙げていただいているほかのところも、ほとんど私は行って調べているんですが、それぞれいろいろな話があります。特に、誰が、どのように、あるいはなぜそのサービスを提供しなければいけないのかということについてかなり深く議論しているはずなんですが、そのエッセンスが全く読み取れない。結果として表面的な模倣が広がるおそれがあり、非常に問題だと考えています。

3つ目ですが、29ページ、活性化・再生法ですね。これもご説明いただけなかったら言おうと思っていたことです。連携計画は510あるけれども、200近くが失効しているというのは私がずっと問題提起していることです。それはそうなのですが、なぜそうになっているかということを説明しないと、これは全く理解していただけない。つまり、ここに書かれていない活性化・再生総合事業というものが20から22年度にあって、その補助金が欲しくて協議会をつくって、連携計画をつくったけれども、その制度が事業仕分けでなくなったので、もうそれだったら計画も要らないよということでやめたという、極めて単純な理由ですね。

自治体はいろいろ言っているんだけど、そうやって自分たちで協議をして、自分たちでよりよい公共交通をつくっていこうという意識がまだ欠けているということが、ここから明らかですね。じゃ、どうしていったらいいのかということから進めなければいけないので、やはりそういう意味でもこういう表面的な表現というのは、私はちょっといただけないなと考えています。

最後4つ目ですが、33、34、35、36ページで、コミバス、BRT、LRTとあるんですが、これらは法律的な定義がありません。ですから、私から見ると、これ、ほんとうにBRTなのか、これはLRTと呼んでもいいんじゃないかというものが散見されるんですが、国土交通省の定義によるとこうなるのかなということ。つまり、何か定義があるかないかわからないものでコミュニティバスがどうか、BRTがどうかと言っている。そういう非常に曖昧なところで議論していて、一体ほんとうに具体的に公共交通サービスを充実していくとかいう議論ができるのかなと考えています。

コミュニティバスがどうで、乗り合いバスとバッティングしているとか書かれていますが、今法律的にはどちらも4条ですよ。しかし、その4条路線を束ねる、例えば地域公共交通会議の仕組みがあって、それが機能不全になっている。なぜ機能不全になっているかということ、自治体がうまく使いこなせない、関係するステークホルダーが使い方を全くわからない。じゃ、どうしていったらいいのか、それを使いこなすことでいい公共交通ができるのかということ、あるいはどうやったら制度を担保しながら人も育て、お金もつけてやっていけるのかということ、この会議でやっていっていただきたいなと思っています。

言いたいことはいくらでもあるんですが、審議会で、そういうふうな現場の気持ちをぜひわかっていただいて、制度をきちんと、我々が使いやすい、実際に地域に住んでおられ

の方が豊かで幸せな生活が送れるようなものに最終的になっていけるようなものになればいいなと思って、私も参加していきたいと思っています。コメント的ですが、何か反論があればいくらでも承ります。

【部会長】 ありがとうございます。核心に迫るご意見をいただきました。ここでご見解をお願いします。

【交通計画課長】 ありがとうございます。まず、先生のほうからでございます。おっしゃるとおり危機感の共有というのは非常に大事だと思いますので、この辺についてはぜひまた我々としてもご協力させていただきたいと思いますが、プレゼン等でも共有をさせていただけないかと思います。

三大都市圏の扱いにつきましてはおっしゃられるとおりで、資料につきまして今後事務的に検討させていただきますが、首都圏は首都圏としたほうがいいのかもしいかなど。7月まで大阪に住んでおりましたので。そうすると、首都圏と、その他と、さらに地方と、こういう扱いはあまり例が無く、事務的に引き取らせていただきたいと思います。

人材育成の話も非常にまたいろいろと勉強させていただきたいと思います。

それから、病院送迎や、福祉タクシーや、スクールバス、福祉のそうした車両の活用につきましては、それぞれ文部科学省、厚生労働省と省庁も分かれておりますが、公共交通政策部ができて、この省庁連携をするというのを非常に重要視して、私の前任の課長の時代から、それぞれの制度が今どうなっているかなどをまとめ、部としてメルマガを出させていただいております。そのメルマガなどに、先ほどちょっとご指摘がありましたが、いろいろな自治体の取り組みとして、こうしたスクールバスや福祉車両の活用で、ご承知のとおり今は大臣の承認を得て混乗ができると。ということで、スクールバスとして補助金をもらった車も一般のお客さんを運べるという制度的な枠組みにはなっているわけですが、そうした枠組みが活用されるように、我々も普及促進を図っていきたいと思います。また、現状の問題点がございましたら、ぜひ教えていただきたいと思います。

それから、先生のほうから失敗例のお話でございます。実は事務的に用意したのは、さらにここに10枚以上失敗例というか、いろいろな地域で問題になっている例というのは一度用意をいたしました。難しいのは、失敗という、どっちが悪いのかがどうしても議論になりますが説明が大変難しいと思います。どういう形で、地域で問題になっている例とか、課題になっている例とか、もめているというか、そういう例につきまして、お示しの仕方を考えさせていただきたいと思います。

それから、離島航路と航空路のお話が出ました。そこはいろいろ国土交通省の中でも議論があります。ちょっと考えさせていただきますが、実は今日資料1のほうで成長戦略として今回のご議論していただきたいこととして挙げさせていただいておりますのは、安心して歩いて暮らせるまちづくりという、成長戦略上はこういう切り口で、私ども宿題を負った形になっております。基本的には、バスと地方鉄道を中心に議論いただければと思っております。

一方で、特に離島航路などで、例えば海上タクシーの問題でありますとか、いわゆる地域のほんとうに生活の足になっているような交通の問題もあると思いますので、本日は海事局からも出席をもらっておりますので、どういう形でできるか検討させていただきたいと思えます。

それから、先生のご指摘についてでございます。まず資料につきまして、非常に表面的になっていると、ごもっともだと思います。特に先進的な取り組みにつきましては、ここに至るまでのさまざまな、我々ヒアリング等もさせていただいておりますが、今日はその資料として最後のアウトプットのところだけになってしまっておりますので、なぜこういう取り組みになったかというご説明が十分にできておりませんことは、非常におわび申し上げます。

また、井笠鉄道の例でございますが、これはこういう資料のつくりになっております。私どもも、少なくとも井笠鉄道とほかのものが同じレベルのものであるとは全く思っておりません。私どもの支局なども今回の件につきましていろいろと問題を勉強させていただいておりますので、資料のつくりはちょっと悪いですが、認識としまして全く同じものだという認識はしておりません。大変危機的な問題だと思っております。

それから、活性化・再生法のなぜ新しいローリングができていないか。予算の切れ目が結局その切れ目になってしまっているのではないかというご指摘でございますが、そうしたご指摘も踏まえて、最終的な取りまとめとして、なぜ今活性化・再生法がそうした問題を引き起こしているのかということをお勉強させていただきたいと思えます。

最後に、法律的な定義の問題でございます。基本的にコミバスや乗り合いタクシー、それからBRT、LRTにつきまして、先ほども先生が4条というお話が出ましたけれども、一応法律上の基準、あるいはLRT、BRTについては活性化・再生法上のこちらの資料でいいますと、特定事業といたしまして、LRT、BRTというものを法定しております、それについての定義でございます。

ただ、その定義と実態の問題がどういうふうになっているんだということにつきましては、おっしゃられるとおりで、コミュニティバス、乗り合いタクシーについてもそうした面がございますので、その点も含めて問題点として今後勉強させていただきたいと思えます。以上でございます。

【部会長】 それでは、委員からご意見をいただきたいと思えます。委員、お願いします。

【委員】 都市交通の、特にヨーロッパの都市交通政策などを勉強させていただいております。先ほど先生がおっしゃられたように首都圏と関西圏では全く状況が違います。それを一本化して三大都市圏としてしまうと、事実を見失うことになるので、十分留意していただきたいというのが1つあります。

それから、現在のハードが十分活用されていないという問題点があると思えます。例えば先ほど自転車の話が出ましたけれども、現在ある道路空間を再編成してどういう使い方をするのかという議論が全く進んでいないと思えます。それから、関西圏でいえば、さまざまな民間の企業の鉄道会社が入り乱れているような状況で、もう少し運賃システム上で工夫をすれば、もっと乗り換えて乗ってくれる方が増えるのではないかと側面があるので、ハードをつくるというよりは、もう少しソフトで使い勝手を向上するという視点を尊重していただきたいと思えます。

その中で先ほど来法律の改正もというお話もありますが、運賃認可の問題を大幅に考え直していただきたいと思えます。特に鉄道に関しましては、先ほどから上部分離という話がありますけれども、例えばガスや電気の場合には2部料金制というのがございます。つまり、一般の家庭は契約の基礎料金を払って、それから利用に応じて払うという考え方。交通に関しては、その基礎料金部分を地方と国で見ても、限界費用のほうを利用者が払うというような考え方も、可能だと思うんです。そういうことまで踏み込んで考えていただける決意があるのかなというのを、ちょっと確認したいと思えました。

もう一つは、例えば31ページですが、この中で、パーク・アンド・ライド、つまり駅に駐車場をつくってそこに車をとめてもらって、都心には鉄道で入ってもらおうという考えが全然出ていないのが非常に奇異な感じを受けました。そういう意味で、ハードを整備するにしても、もう少し公共交通と自家用交通などの連携を主眼としたハードという視点をいただきたいと思えます。

それから、先ほど先生からもお話がありましたように、地方ではなかなかできないとい

う人材の問題があります。31ページのこの協議会の中にこれだけ人が入っています。例えば人口10万とか20万の都市でも、この協議会の都道府県、市町村、道路管理者、警察、交通事業者、地元団体、関係者と、これだけの人数を集めて会議を運営していかなくてはならないわけですね。果たして小さな規模の地方自治体にそういうことが可能なのかということをごきっちり考えていただきたいと思います。

ですから、この総合戦略を考える場合にも、もう少し工夫したやり方、小さな自治体でもやれるようなやり方というのを考えていく必要があるのではないかと考えます。以上です。

【部会長】 委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。私は観光が専門ですので、そちらの立場からのお話を少しさせていただければと思います。今回、地域公共交通の中に国内外の旅行者という文言がきちっと入りました。こういう観点は観光の立場から非常にありがたいことでもあります。特に日本の観光においては2次交通がとても問題になっていて、それがあるがゆえに地域、地方部に人がなかなか入っていけないといったことが方々から指摘をされております。

一方で、今回のいろいろな論点の中で観光というものをどういうふう咀嚼をしたらいいのか、私のほうでまだ十分に練れていないところがあるのですけれども、それは皆様方のご発言等をお聞きしながら、勉強しながらしていきたいと思います。観光の観点から申し上げますと、まずもって市域がコンパクトになっていくということは、実はまちの顔を見やすくするという効果がありまして、どんなまちなのか非常にわかりやすくなる。ですから、観光地としてのブランドを立てやすくなりますし、観光地としての価値も上げやすくなるといったところは、1つ大きくあるかなと思います。

それから、もう皆様、ご承知だと思いますけれども、団体旅行ではなくて、国内外の方々が個人で旅行されるということが圧倒的な割合になっていき、これからASEAN中心にアジアの方々も日本にどんどん入ってきて、リピーターとなっていく。そして、自分で日本の中を旅行するには、交通がわかりやすい形で地域津々浦々あることが大事です。ゴールデンルートだけではない、いろいろな地域に行くための非常に重要なインフラになってくると思います。ですから、その意味においては、外国の方にとっても使い方がわかりやすくなっているということがとても重要ではないかなと思うわけです。

このように観光にとっても非常によいことがあるのではないかなということが、今の段

階でも思いつくわけなんですけれども、では、観光は一体地域交通に何を返していけるのかというところについても、しっかり考えていかなければいけないという身の引き締まる思いであります。

といいますのは、先ほど財源の話がありましたけれども、収入を観光客で増やしていく、あるいは通勤通学の時間帯以外に観光客を回して平準化させていき、経営安定化の一助にする、そういうこともあろうかと思えます。DMVの例は確かにどうかと思いますが、うまく使っていく方法はあると思えます。観光というのは、民間の知恵を結集して地域の創意工夫でやっていけるところがありますので、本流ではないかもしれませんが、起爆剤として、刺激剤として、あるいは需要の安定剤として観光を上手に使っていけるといいかなと思えます。

ただ、日本は幸か不幸か、観光資源に恵まれた地域が全国津々浦々ございますので、地域間競争を考えると、そんなに簡単に突破できるところだけではないので、知恵の出し方かなというふうに思えます。

観光にとっての2次交通は大変重要なんですけど、観光にとっては、主要な空港や駅、宿泊する場所、観光地を結ぶ、その間の移動というものが2次交通ということです。ですから、今回で各市の事例をたくさん出していただいておりますけれども、まち中のものが中心になっているものと、観光の2次交通といったもの、それらをどこで折り合いをつけてうまくやっていくかについては、いい事例が出てくるのがいいことだなとも思っております。

特に観光資源は行政区を超えることがあります。観光客にとって行政区なんか何の関係もありませんので、広域的な調整をどうとっていくかということが、観光客の利便性ということからは重要にはなってくるのではないかなと思えます。特にバスで県境を超えてその先に行けないというのは、結構旅行者からも聞くことがございます。

それと、最後ですが、海外からのお客さんも随分来るといふ日本の観光地としての魅力の高さというのは実は安全安心ということにも随分裏打ちされているところがございます。ですので、どのような仕組みということになろうとも、やはり交通手段において日本というのは非常に安全安心なのであるというところは、日本ブランドの重要な一角を担っていくと思えますので、ここをどう担保するかということも、観光の観点からも重要であると思っております。

昨年度地域鉄道の活性化の勉強をさせていただきました。東北の鉄道事業者の皆さんが

協会をつくって、安全安心に関する技術を1社でできないものを、皆さんで集まって継承し、研修し合い、必要な人員を派遣し合っているというような例も勉強させていただきました。いろいろな仕組みにチャレンジされていくのがよろしいのではないかなと思います。

ほんとうの最後の最後になります。観光とちょっと離れまして、一住民の観点からなんですが、昨年度の地域鉄道の勉強をさせていただいたときにも非常に強く感じたことでありまして、市場原理に任せておいて、私は乗りたいから乗るのよというようなことではなくて、やはり地域にある公共交通をみずから買い支えてというか、乗り支えていくぐらいの思いが住民や自治体の皆様にないと、なかなか難しいところがあるなということを実感として感じております。

地域鉄道自体が地域の住民にとって非日常の存在になっている地域も多くございます。こういう中でどういうふうにやっていくのかということが根本にあつての議論になっていくとよろしいかと思いました。長くなって申しわけありません。ありがとうございます。

【部会長】 では、最後に委員からお願いします。

【委員】 私は利用者の観点で参加させていただいていると思いますが、都市部の便利なところ以外で公共交通を使いたいと思うと、非常に不便な、時間の問題とか、本数の問題とかもありますし、また、いつの間にか本数が減ってしまうというのに、なかなか市民としてそれに参加できないというか、どこに訴えればそれが改善されるかというのがわからない状態があります。今回、見直そうということでせっかくこれから議論するわけですが、資料の一番最後にその他に関係者として住民とかNPOの役割が書いてあるんですけども、利用するのは市民ですから、ここをどう参加させるかというのが、結局決めたことが成功するかどうかというのに重要な鍵を握っていると思うので、そこをもう少しきちんと調べていくことが必要と思います。

幾つかの成功事例を見させていただくと、完全に利用者が増えているわけですね。利用者増だけではなく、利用機会も多分増えていて、いろいろな意味で移動の機会が増えて、先ほど委員がおっしゃったように楽しいことが増えているわけです。ですので、現状のニーズで、人数が減ったからだめだ、だめだというのは全然違う発想でものを組み立てていく。そのためには住民を巻き込むということがすごく大事になってくると思います。

ですので、一番最後に付け足しのように市民の役割と書いていますが、ここを積極的に共同参画の仕組みとして構築していくことが大事ではないかと。まちづくりの観点でいっても、こういうことに参加することによってまちの課題に対して取り組もうという姿勢が

できてくると思うんです。みんなに共通の課題ですし、成果が見えるわけです。いろいろな人に見えますので、やったらちゃんと変わるんだということを提案できる大変よい機会になるのではないかと思います。

さきほど委員もおっしゃったように危機感もそうですけれども、やったらできるんだということをほんとうに形にして見せる良い機会と捉えて、ここについてもきっちりとした仕組みとか、そういうものを考えて、構築していく機会になればいいと思っております。以上でございます。

【部会長】 貴重なご意見、ありがとうございました。

ほぼ時間が来ましたが、ここで今日オブザーバーで参加いただいている委員の方々からお一方、お二方になると思いますが、お願いします。では、お願いします。

【オブザーバー】 2点ばかり。1点はタクシーのことと、もう一点は、私の会社がバスをやっておりまして、沖縄県のバスの75%をうちのグループがやっています。

まずタクシーに関してですけれども、タクシーは去年ようやく100年たちまして、その中で新しく特別措置法の中で初めてタクシーが公共交通機関という形で、特別措置法の中だけにうたわれました。ということで、タクシーが公共交通として何ができるかというのを今一生懸命考えている最中です。その中で、先ほど委員の先生たちの中にもNPOだとか、福祉有償だとかありますけれども、同じ道路を走っていて、同じような車を使っていて、価格ががんと安いと、やっぱりタクシー業というのが結構圧迫されてきてしまうという状況がある中で、タクシー業界も今まではぼやぼやしていたんですけれども、タクシー業界自体もこれからどんどん地方の公共団体と、それから行政と連携をとっていききたいということなんですけれども。

この資料の中にもほとんどタクシーというのは書いていないので、ぜひ、例えば九州、古川知事のところもそうですけれども、福岡なんかでは、お出かけタクシーとか、子供の塾の送り迎えから、買い物代行、病院の順番とり、そういうのまでタクシーは細かくほぼ無料の中で、要は自家用有償に負けないような形でそういうのをやっている部分があるんですね。この辺のところをもう少し基礎の部分をちょっとでも応援していただければ、できるし。

基本は、24時間ある程度動かなければいけないわけで、そのためには法人だとどうしても1台の車を24時間動かそうとすると3人必要になるわけです。この3人の人たちを1日分の売り上げで換算すると、どうしても地方だと最低賃金を割ってしまうという厳し

い状況になってしまうわけです。ただ、そのところを何とかしていかないと、タクシーが多過ぎると言われれば多過ぎるのかもしれませんが、それをやっていくのは、基本は大きな大量輸送機関と違った、毛細血管としてタクシーがどう生きていくのかというのを今考えている最中なので、こんなことはできないのかというような指示をタクシー業界にもぜひしていただいて、こういうことができないのかと私たちからもやっていきますので、お願いしたいと思います。

もう一つ、バスですけれども、沖縄本島だけで75%うちがやっているんですけれども、4つ大きなバス会社がありまして、3社が民事再生法でした。そのうち2社はうちが引き受けたんですけれども、今ちょうど10年たっていて、お客さん、乗る人は毎年増えています。これは何かというと、もう10年たつんですけれども、4カ月に1回必ずモニター会議というのを開いて、その地域の全てのOLさんとか、学生だとかという話を聞きながら、何をどうしたらいいかというのを聞いて、そこで必要なもの、それから地方の自治体とも話しながら、そこでどういう路線をつくる、コミュニティバスをつくるというのをしながら、実際に実証実験としてやっていながら、うまくいくものはどんどん継続していくという形で、もう10年たって、2社あるんですけれども、もう完全黒字で、ある程度補助金なしでやっていけるような状態になっています。

だから、ここでお話をさせていただきたいというのは、その基礎の部分の、先ほど委員の方もおっしゃっていましたが、やっぱり法人でやる部分の難しさ、金銭的な難しさもございまして、その辺のところをどうお手伝いをいただけるかということを考えていただければ、ある程度の民間と地方自治体の中でそういうものはやっていけるような感じがしますということでございます。以上です。

【部会長】 最後になりますけれども、短くお願いします。

【オブザーバー】 若干押していますので手短にお話しします。2点あります。

1点は、委員の皆さんにいろいろな議論をいただいておりますが、今日を皮切りに、一番今回議論していただいた結果を自治体が受けていくのは地域公共交通会議、この組織で受けて実務に落としていくわけなんです、その公共交通会議自体が今いろいろな問題が山ほど出てきます。ですから、せっかくいい議論をしていただいて、さあ、実際やれと自治体なり、事業者におろしていただいても回らない可能性が極めて高い。

それで、本省のほうで次回に、今の地域公共交通会議がどういう面でいろいろなネックが出てきているか、これのお話をぜひ委員の皆さんに共通の認識をしていただくためにも、

資料として提供してください。もし必要であれば、私のところでたくさんまとめておりますので、提供します。

それと、もう一点は、今自民党、民主党で綱引きやっています交通基本法と、この今議論していただいている部分の関係、これを整理してお話しいただきたいのですが、以上です。

【部会長】 では、交通基本法の関係だけお願いします。

【公共交通政策部長】 交通基本法案については、平成23年に国会へ提出して以来、まだ成立に至らず、一度政府提案したものが廃案になっております。これをどうするかということにつきましては、現在検討中です。今、結論としてお示しすることができませんけれども、いずれにしましても、交通基本法は交通全体にかかわる今後の政策の根幹になるものだという位置づけであり、そのひとつが地域公共交通問題ということでもありますので、この問題については、先ほど上原が申し上げましたけれども、制度面では場合によっては法改正ということで年内にご議論いただき、さらには資金的な支援の面については、平成27年度の予算要求に向けて、取りまとめをお願いしたい、こんな整理でございます。

いずれにしましても、もう少ししますと大体方向性が見えてくると思いますので、またご説明申し上げたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。今日たくさんいただいたご意見、事務局のほうに整理していただいて、次回以降の議論に反映させていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、議題5、今後の進め方についてご説明をお願いします。

【企画調整官】 それでは資料4、今後の進め方につきましてご説明させていただきます。今後、年内の第5回の中間取りまとめに向けまして、残り4回の部会の開催を予定しております。10月10日の第2回、10月28日の第3回では、地域の実例を踏まえてご議論をいただくため、ご希望される委員の皆様からのプレゼンテーション、それから地域公共交通に取り組んでいらっしゃる自治体や事業者といった関係者の皆様からのヒアリングがございます。プレゼンテーションのご希望の確認とプレゼンテーションの日程につきましては、改めて事務局のほうから調整をさせていただきます。また、本日のご指摘への対応等もしっかりさせていただきたいと思います。

そして、第4回、第5回におきましては、第2回、第3回のご都合がつかなかった委員の方のプレゼンテーション、それから中間取りまとめに向けたご議論をお願いしたいと思います。

っております。その後、年明け以降におきましては、本日、各委員の皆様からご指摘いただいた事項も含めまして、今後検討すべき課題等について広くご議論をお願いしまして、平成26年春ごろに最終取りまとめをお願いできればと考えております。以上でございます。

【部会長】 このような段取りをお考えでございますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

【委員】 1つ。すみません、確認させていただきたいんですが、先ほど財政予算の部分では、中間取りまとめのところまではということで、その中にはあまり含めないと、話はしてくれるなよという聞こえ方が私はちょっとしていたんですけれども、この中でいえば、中間取りまとめ、ここらあたりから支援とか、予算とかいう部分を入れていくということになるんですか。

僕の聞き方が悪かったらごめんなさいよ。そういうように聞こえたもので、ずっと今までの各委員さんのお話を聞いています、私も言いましたけれども、基本的には先生が言った、ほんとうに人と財政面がしっかりしていたらできるというような感覚を僕は持っているわけですから、そこらの財政支援感覚、予算、そこらはいつごろ、どういようにこちらから意見を言わせていただけるのかなというのを少し、確認だけさせていただきたいなと思っております。

【交通計画課長】 先ほど申し上げましたのは、事務局として中間取りまとめまでは絶対やらないといけないのが制度的な見直しすべき点は見直すということで整理をする必要がございますので、そういう方向でやらせていただきたいと思います。

ただ、委員の皆さん方からは、今日も活発なご議論をいただきましたけれども、当然補助制度なり予算制度についての現時点の問題点なり、見直すべき方向性なり、そういうものがあると思いますので、それはぜひこの会議のもとでご意見を承りたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。私、毎回参加できない可能性もあるものですから、ぜひウェブによる参加を認めていただければと思います。よろしくをお願いします。

【交通計画課長】 現在、事務的に調整中で、今日終わった後もいろいろと技術的な問題について調整をさせていただきたいと思っております。

【部会長】 これができれば、次回以降、ほかの部会でも大変有用な方法ができると思いますので、前向きによろしくお願いします。

【交通計画課長】 はい。

【部会長】 以上、本日の議論は全て終了いたしました。よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

それでは、最後に事務局から連絡事項をお願いします。

【企画調整官】 部会長、ありがとうございました。

事務局より2点ご連絡申し上げます。1点目が議事録の公開でございますが、本日の部会の内容につきまして、後日各委員の皆様方に議事録を送付させていただきます。それでご了解が得られましたら、委員の氏名を削除の上公開したいと思っております。また、速報版につきましては、事務局の責任で簡潔な議事概要を作成させていただきます。国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと考えております。

また、2点目でございますが、第4回以降の部会日程についてでございますが、こちらについては改めて事務局より日程調整をさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上、2点でございます。

それでは、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。大変熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

— 了 —