

平成25年10月10日（木）

【企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、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。どうぞ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、議事次第、配席図、委員等名簿、それから、本日の地方公共団体ヒアリング資料として、資料1から資料3まで、委員の皆様からのプレゼン資料といたしまして、資料4から資料7まで、最後に、今後の進め方の資料8、1枚紙がございます。それから、本日もご出席の京都府様よりパンフレットをいただきましたので、メインテーブルのみ配付させていただいております。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。よろしいでしょうか。

では、続きまして、今回から新たにご参加いただきます委員のご紹介をさせていただきます。

神戸大学大学院経営学研究科教授の正司委員でございます。

【委員】 正司です。よろしくお願い致します。

【企画調整官】 愛媛県松前町長の白石委員でございます。

【委員】 白石です。よろしくお願い致します。

【企画調整官】 富山市長の森委員でございます。

【委員】 森です。よろしくお願い致します。

【企画調整官】 その他のご出席者の皆様につきましては、時間の関係上、お配りしております出席者名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきたいと思っております。

失礼いたしました。今ご到着されました東京大学大学院工学系研究科教授の家田委員でございます。

【委員】 家田でございます。よろしくお願い致します。

【企画調整官】 また、前回第1回部会におきまして、本日もご欠席の委員よりインターネット中継による部会参加をご提案いただきまして、準備のための調整を進めてまいりま

したが、委員に今このお時間のご予定が入ってしまいまして、インターネット中継による部会参加を見送る旨、ご連絡いただいております。

それでは、写真撮影のほう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。部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 ご参集いただきまして、ありがとうございました。

それでは、これから議事を進めてまいります。お手元の議事次第に従いまして、議事に入りたいと思います。

まず1番目、地方公共団体ヒアリングでございます。今回は、次第にあるとおりでございまして、地域公共交通に取り組んでいらっしゃる熊本市、豊岡市、京都府の3つの地方公共団体にお越しいただいております。

熊本市からは、牧副市長、それから、的場様。的場様は、都市建設局交通政策総室主査をお務めでいらっしゃいます。

それから、豊岡市からは、齋藤副市長様、宇野様。宇野様は、都市整備部都市整備課交通政策係の主任をされていらっしゃいます。

京都府からは、岡西副知事、村尾様。村尾様は、建設交通部交通政策課長をされていらっしゃいます。

これからヒアリングを行いますが、ヒアリングの進め方としまして、まず10分ご説明をいただいた後、続けて5分程度の質疑応答を行いたいと思います。

今日の部会、議題が多くございまして、時間がいっぱいいっぱいでございますので、なるべく10分で終わるようにご協力をお願い申し上げたいと思います。それから、委員の方におかれましても、質問の要点を絞って、簡潔な質問をお願いしたいと思います。

では、最初に、熊本市からヒアリングを行いたいと思います。お願いいたします。

【熊本市副市長】 ただいまご紹介いただきました熊本市副市長の牧でございます。本日は、このようなご説明の機会をいただきましたこと、まずもって感謝を申し上げます。

それでは、早速、お手元にA4横の資料を用意しておりますので、これに沿いまして特に民間の事業者と現在進めておりますバス路線網の再編をはじめとした熊本市の取り組みについてご説明を申し上げたいと思います。

まず1ページを開いていただけますでしょうか。熊本市は、昨年4月に政令指定都市に移行いたしまして、現在人口が73万9,000人余りという九州中央の拠点都市でございます。熊本市を取り巻く交通網の状況でございますが、南北にはJRの鹿児島本線、東に

豊肥本線、それから、熊本市電と熊本電鉄の鉄軌道系が2つ走っておりまして、そのほか市営バス以外に民間4社のバス会社が運行しております。熊本市はもともとお城を中心に発達した街で、お城を中心に道路網が放射状に広がっておりまして、中でも特徴としましては、バス路線網の約9割が熊本都心部にあります熊本交通センターバスターミナルを終発着点に、この交通センターを拠点にバス路線網を構成しているということでございまして、おおよそ朝夕になると慢性的に都心部が渋滞するということが、また、競合路線が非常に多くて複雑な路線網になっているということが問題としてございます。一方で、熊本市内では、網の目のようにバス網が発達しておりますので、バス停から300メートルの円を描きますと、市域の人口約8割がカバーできる状況にございます。特にバスの利用者は1日8万7,600人ということで、モータリゼーションが進む中では、かなりバスが利用されている都市ということが言えるかと思えます。

2ページが、公共交通利用者の推移でございます。熊本市の人口は現在も徐々に増えつつある状況でございますが、公共交通の利用者は長期的に減少傾向でございます。特にバスの利用者につきましては、ピーク時（昭和50年代）から約7割減って、現在当時の3割程度となっており、直近の10年間でも約3割の減少を見ております。

一方で、鉄軌道系の推移を見ますと、ずっとおおむね横ばいで来ておりまして、特に2011年3月に九州新幹線が開業した後は、ここ2、3年増加傾向にあります。鉄軌道系については、特にわかりやすい、それから、定時性に優れている、こういうところが乗客がそう減っていない要因ではないか、一方で、バスの場合には交通渋滞も含めまして、わかりにくい、また、定時性が低いというところが、利用者減の要因ではないかと考えております。

次に、3ページですが、熊本市では、政令指定都市への移行を契機といたしまして、熊本市公共交通ランドデザインというものを策定いたしました。これはおおむね10年後の目指すべき公共交通ネットワークの姿を、3つの柱を立てて描いたものでございまして、1つの柱が、まず基幹交通でございます。中心市街地と15の地域拠点を結びます交通軸を「基幹公共交通軸」と位置づけまして、輸送力、速達性、定時性の強化を図ってまいります。2つ目の柱が、生活交通でございます。基幹交通を補うバス路線につきまして、わかりやすく効率的な運行体制を確立していこうというものでございます。3つ目の柱が、「コミュニティ交通」でございまして、これまでバス路線がなかったような空白地域、こういう地域では、お年寄りや中高生など、車を使うということが難しい方々もおられます

ので、デマンド型の乗合タクシーなどで、このような公共交通空白地域の解消を目指していく、この3本の柱で取り組みを進めております。

4ページが、そのイメージの模式図でございまして、これから高齢化社会が進む中で、過度にマイカーに頼らずに、気軽にお出かけができるような環境づくりを目指しております。特にトピック的に申し上げますと、この10月1日から、最後に申し上げましたコミュニティ交通、公共交通の空白地帯につきまして、熊本市の事業として、デマンド型の乗合タクシーの運行を始めました。実際には、この上の地図のオレンジの点線で囲んである地域が、公共交通空白地域でございますけれども、こういう地域につきまして、1日4往復8便、毎日、年末年始を除いて運行いたしまして、バスがたくさん来るような最寄りのバス停まで接続をさせる形で、料金については大人が200円、子供が100円という均一料金で、1時間前までに予約が入った場合に1日4往復のデマンド型乗合タクシーを運行する、こういう施策にも取り組んでおります。

5ページが、これは全国でも珍しい条例かと思えますけれども、公共交通基本条例というものを、熊本市が本年4月に施行してございまして、その抜粋でございまして、前文のところこの条例制定の背景を書いておりますけれども、これまでどうしても自家用車、マイカーへの依存が高まってきたけれども、人口減少社会が到来している中で、また少子高齢化が進む中で、移動手段を持たないような高齢者が増加している、あるいは、障害者の方々の社会参加、また、環境負荷の低減といったことを背景といたしまして、特徴としては、下から2行目のところ、市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動する権利を有するとの理念を尊重する、いわゆる移動権という理念の尊重を掲げております。そして、3条以下の責務のところ、市、公共交通事業者、一般の企業の事業者、市民、それぞれの責務も定めております。

6ページが、実際に熊本市で取り組んでおりますバス路線網の再編イメージでございまして、目的としては、わかりやすく、実現可能で持続性の高いバスの路線網を形成していただくということで、先ほどもご紹介しましたが、市営バスと民間4社、5つのバス会社がそれぞれ路線網を持っていて、9割のバス路線が交通センターに終発着点が集中しているということで、ターミナル周辺は常にバスが数珠つなぎになっている状況がございまして、その中で、市民にとっては利便性が確保される、事業者にとっては運行効率化によって経費が削減される、また、行政側にとっても市民の移動手段が確保されて、運行効率化されていくと赤字補填の補助金などの歳出も削減できるのではないかということで、市が調整

役になって、バス路線網、ダイヤ等の再編を進めております。

具体的な再編内容につきましては、公共交通のグランドデザイン策定、これを背景といたしまして、市が事務局となり、各バス事業者の実務責任者とともに、バス路線網再編のプロジェクトチームというものをつくっております。内容としましては、競合路線の効率化、いわゆるラウンドダイヤ化、それから、営業所、回転場の相互利用、また、時刻表や路線図の統一などを図っております。また、乗継ポイントを設定することによる路線の階層化にも取り組んでいます。

具体的には、7ページのほうに、このバス路線網再編実施に向けた背景、目的、それから、基本方針としましては、1つ目の大きな目的として、バス利用者の利便性の向上を図ることを掲げておりました。目標年次につきましては、熊本の交通センターが再開発事業で大幅なリニューアルを予定しております。このメインターミナルと、それから、熊本駅前整備を現在進めておまして、このサブターミナル、この整備完成予定が平成30年度～32年度までを見込んでおります。この目標年次に向けて、バス路線の再編に取り組んでおります。

8ページが、プログラムの具体的な11項目について、現在取り組んでいるところでございますけれども、本日はこの中で、競合路線のダイヤ改善とゾーンバスシステムの導入、この2点についてご紹介をしたいと思います。

9ページが、1点目の競合路線のダイヤ改善でございます。こちらはまずモデル的に、熊本市内から北東方向に伸びる旧57号線沿いのバス路線についてですが、九州産交バスと熊本電鉄バスが競合していて、このバスの時刻表を見ていただきますと、10ページのダイヤ改善効果の個票を見ていただくとわかりやすいかと思いますが、それぞれのバス会社が時刻を設定しておりますことから、1分ごと、2分ごと、3分ごとと、非常に近接した時間帯にだんご状になりやすいという傾向がありました。一方で、夜間などは、待ち時間が12分以上になるというような時間帯も珍しくないということで、特に12分、13分待ちあたりが非常に多かったものを市が調整役となりまして、ダイヤの効率化を図りまして、改善後の姿がその下のところでございますけれども、1分、2分、3分、短い間隔の便を大幅に減らしまして、だんご状態でバスが来ないように、また、12分、13分間隔の便についても10分間隔でオフピーク時でもバスが来るようにといった改善を図っております。

この点に関しては、1つ、国のほうの制度関係で申し上げておきたい点がございまして、

現在、熊本市内のほとんどのバス路線が赤字で、行政からの補助金でどうにか路線を維持している状況の中で、適切な市場競争というのは必ずしも働く状況にないということがございます。効率的な運行のためのダイヤ調整といわゆる競争性の確保との関係もあろうとは思いますが、こういう形で、現在市が調整役となってダイヤ改善を進めており、あくまでも、利用者の利便性の向上ということを目的として取り組みを進めておりますので、担当官庁におかれましては、こういった現状を踏まえて、競争性の確保という観点はあるかもしれませんが、ぜひこういった熊本市の取り組みにご理解を賜りたいということでございます。

次に、ゾーンバスシステムの導入でございます。ゾーンバスシステムというのは、いわゆる幹線路線の強化とフィーダー路線による効率化を図るというものでございまして、実際、来年の1月～2月にかけて、1カ月間、社会実験を予定いたしております。平日の1カ月間、朝のピーク時、7時～9時の間、具体的には、下の模式図を見ていただきますと、現在、熊本市内から南東方向に行くバスは、それぞれクレア（イオンモール熊本）という大規模商業施設まではほとんど路線は重なっておりますが、そこから先は路線が分かれており、2時間以上かかるような長大路線がございます。これを、この乗り換え拠点までの幹線を急行バスで走らせて、そこから先をフィーダーという形で分けて、加えて、パーク・アンド・ライドも活用しようというものでございます。これにつきましては、現在国の地方バスに対する補助制度では、1日当たりの乗車人員が15人以上という輸送量の一定の基準がありますが、これを分けることによって非常に効率化して、乗り換え地点で折り返して定時性も高まる、また、フィーダー路線も、増便によるサービス向上を目指すこともできるわけですが、これを別々に捉えてしまうと、このフィーダー路線のほうが輸送人員が減ってしまって、現在の補助要件のままでは対象外になってしまうというようなこともございますので、ぜひこうしたバス路線の再編、ゾーンバスシステムの導入について、効率的なバス路線網を進めるに当たって、制度的な見直しもお願いできればと考えております。

熊本市からの説明は以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、質問がございましたらお願い申し上げます。

【委員】 大変すばらしい取り組みのご説明、ありがとうございます。

質問は1点と、もう一つは確認です。まず確認のほうから話をすると、「ダイヤの調整」

というお話は、独禁法と関連で言われているということでしょうか。

質問のほうは、ゾーンバスシステムもそうですし、幾つか出てくると思うのですが、乗り換えを促すということです。その際に、併算初乗り運賃の発生ということが出てくると思うんですが、そのあたりはどういう対応をされているのかというのを教えていただきたいと思います。

【熊本市主査】 熊本市の的場でございます。

ゾーンバスシステムについては、来年行う実験については、まだ基本的に幹線の強化の部分だけで一応観光バスで実験をしようと考えております。将来的には、その乗り換えに利便性というのが当然ついてきますので、乗換え運賃も含めた乗り換え処理についてもきちんと精算できるようなシステムで導入しようということを目指していきたいと考えております。

【委員】 もう併算初乗り運賃という話はないということを目指そうということですか。ちょっと今のご説明だけではよくわからなかった。

【熊本市主査】 失礼いたしました。乗り継ぎ割引の方法などについても、当然考えていこうということでございます。

【委員】 その原資は、市が出されるということですか。

【熊本市主査】 基本的には、原資について、行政の支援というものも視野に入れながら検討はしていかなければいけないと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【部会長】 それでは、ほかにもございますか。お願いします。

【委員】 簡単な質問。

どうもご苦労さまでした。大変意欲的に取り組まれていて、心強く思いました。

ちょっと聞いてみるんだけど、いろんな努力をされているんだけど、目標は何に置いているのかなというのを教えてほしいんですよ。例えば、この2ページだと、公共交通利用者数がずっと落ちてきて、最後のところちょっと上がったという感じがあったりするんだけど、幾つにしようかなというような目標があったりとか、シェアを何%にしようという目標があったりとか、CO₂の排出量を熊本の市域で何%削減というような、そういうのはお持ちですか。

【熊本市副市長】 現在、具体的な数値目標はございませんが、1つあるのは、熊本市内であれば、どこの地域に住んでいても、お年寄りになってマイカーを運転できなくなっ

でも、都心の病院に通ったりできるようなゾーニングをしていきたいということ、もう1つは、都心部でバス事業者の各5社がばらばらにバスを運行して、非常に渋滞しておりますので、この都心部の渋滞解消を目指すということ、この2つは大きく目標としていますが、CO₂削減やこれ以上人数を減らさないといったマクロ的な数値目標は特段設定しておりません。

【委員】 わかりました。渋滞解消には効果ありましたか。渋滞解消の効果。

【熊本市副市長】 これについては、今まさに政令指定都市になってから始めているところでございます。

【委員】 あ、これからか。

【熊本市副市長】 この取り組みは、10年後を目指して、今、まずは社会実験をやってみようということ、あるいは、ダイヤの改善についても、始めたところでございます。

【委員】 渋滞解消というのも、何となく渋滞解消だもんねじゃなくて、例えば、都市の……。

【熊本市副市長】 もう少し具体的に言い換えて申し上げれば、バスの定時性の確保です。

【委員】 いや、要するに、何時分が、台分が、何台分に5年でしまししょうとか、10年でしまししょうとかなないと、何となく効果が出たような気もするし、出ないような気もするしとなると思うんだけど、その辺はどうですか。

【熊本市副市長】 ご指摘ももっともですので、そういうこともしっかり踏まえながら、今後検討を進めていきたいと思えます。

【委員】 頑張ってください。

【部会長】 ほかにございますか。

それでは、貴重なご説明、どうもありがとうございました。

続きまして、豊岡市からヒアリングをお願いしたいと思います。お願いいたします。

【豊岡市副市長】 失礼いたします。ご紹介いただきました、私、兵庫県豊岡市副市長の齋藤でございます。このような部会に、豊岡市の地域公共交通の取り組みにつきまして、説明の機会をいただきましてありがとうございます。

早速説明に入らせていただきます。資料2の1ページをごらんください。兵庫県の豊岡市は、兵庫県の北部、日本海側の東部に位置していきまして、平成17年4月1日に1市5町が合併をしましてできた市でございまして、面積は697.7平方キロメートル、兵庫県

下で神戸市を抜いて一番大きい市域となりました。また、東京23区よりも少し大きい範囲でございます。人口は、平成22年国調で8万5,592人、高齢化率は28.3%、森林が市域の約80%を占めておるといふふうな市でございます。

2ページをごらんください。豊岡市の公共交通網の状況でございます。JR山陰本線が南北に走っておりまして、市役所の本庁や支所、学校、病院、スーパーなどがございます市内の中心拠点や地域拠点、それから生活拠点などの各拠点間を、民間事業者の路線バス「全但バス」と市営バス「イナカー」により結んでおります。その先の交通空白地域を、地域交通の「チクタク」で結んでおります。なお、JR豊岡駅から特急で京都・大阪に約2時間30分、コウノトリ但馬空港から大阪伊丹空港まで約30分の距離でございます。

次に、3ページをごらんください。バスの交通体系のイメージでございます。中心市街地には、市街地の回遊性を確保するために、市街地循環バス「コバス」の運行をいたしております。そして、中心市街地と地域拠点、地域拠点間の移動を確保するために、民間事業者の路線バス「全但バス」の運行、そして、地域拠点間の移動性確保のために、路線バスの休止対応として、市営バス「イナカー」の運行をいたしております。そして、交通空白地域における移動性確保のため、地域が主体的に取り組む交通「チクタク」を運行している状況でございます。

次、4ページをごらんください。バス交通の種別でございます。一番左のほうから、民間事業者の路線バス「全但バス」でございます。次は、市街地循環バス「コバス」でございます。市が所有する緑ナンバーの車両で、全但バスに依頼して運行いたしております。次は、市営バス「イナカー」でございます。市が所有します白ナンバーの車両で、運送業者に委託して運行いたしております。一番右側は、地域主体交通「チクタク」です。市が所有します白ナンバーの車両で、地元組織に委託をして運行している状況でございます。

次に、5ページをお開きください。路線バスの利用状況の推移でございます。青は運送収入、茶色は年間営業距離、赤は輸送人員です。昭和63年からのグラフでございますが、青の運送収入、赤の輸送人員とも右肩下がりで推移していく中で、茶色の年間営業距離は、民間事業者の経営努力により、何とか平成19年まで維持し、横ばいで推移をいたしますが、民間バス事業者の経営がもたなくなつて、平成20年を境に不採算路線の休止が一気に進み、現在に至っております。

下の6ページをごらんください。路線バスの大幅な休止ということでございますが、市内26路線のうち約半数の11路線が、平成20年10月に休止となってしまいました。

次、7ページをお開きください。このように、路線バスの大幅な休止によりまして、豊岡市の公共交通をどう確保していくのか。そういった中で、4つの基本方針を定め、取り組みを進めているところでございます。

まず1つ目には、「市民の足を守る」を基本理念とする。公共交通を社会資本と捉え、公共交通サービスを確保することとしています。

2つ目は、地域の需要や特性に応じた運行とする。地域の需要や特性に応じた輸送サービスを選択するということとしております。

3つ目は、地域で支え合う持続可能な公共交通とする。地域を挙げての取り組みにより、公共交通の持続可能性を高めようとするものでございます。

4つ目は、継続的に事業の評価と見直しを行います。全市域的に統一的な指標により評価し、見直しを含めた管理を継続的に行い、事業の質の改善・向上を図ることといたしております。

もう少し具体的にご説明しますと、8ページ、基本方針①、基本理念の部分でございます。人口減少、高齢化社会、少子化の現状の中で、放っておきますと地域で日常生活ができない状況が予想されることから、「目指すべき地域や生活の姿」の実現を交通の分野から支援をしていこうというものでございます。

次に、9ページをお開きください。基本方針②の需要や特性に応じたサービスでございます。不特定の利用者が多く乗り合う路線は民間の路線バスを運行し、利用者が少ない路線は市営バス「イナカー」を運行、利用者が特定で利用者が小さい路線は「チクタク」を運行するように、地域の需要や特性に応じた交通サービスを提供しようということでございます。

次に、10ページをごらんください。基本方針③の地域で支え合う公共交通です。地域の公共交通は、行政と事業者、地域全体の連携と協働により支え、守ります。各役割として、運送事業者は経費節減とサービスの向上を、豊岡市は財政支援を。ここで、市のほうは財政支援ばかりではなしに、みんなで公共交通に乗って、公共交通を守ろうという姿勢で臨んでおりますので、財政支援以外に、政策的に、毎月1回、豊岡市内はノーマイカーデーにしましょうと。ですから、企業、市民の皆さん、その日はマイカーをやめて、公共交通、バス、JRを利用してくださいと、こういうふうな呼びかけをいたしております。また、市役所内部では、そういったことに協力をしていこうということで、職員に呼びかけまして、約1,000人少しいるわけですがけれども、その当時は6人が公共交通を使って

通勤していたんですけれども、呼びかけを入れまして、今、100人を超える職員がJRあるいはバスを使つての通勤をいたしているところでございます。そして、利用者は利用促進に努めます。そういった連携と協働によりまして、地域全体で利用者の拡大の可能性を広げようと、こういうふうなことでございます。

11ページをお開きください。基本方針③、地域の選択でございます。利用促進と負担の問題でございます。運行経費、サービス水準でございますが、それを誰が負担をするのかでございます。市の補助金は市民全体の税金で負担することとなりますし、運賃は利用者が負担します。運賃の値上げをいたしますと、利用者が減少するというふうなことになりますし、市の補助金にも、幾らでも補助金を出したらいいということではございませんで、当然のことながら、限界があるということでございます。そういった中で、現在利用している方のみならず、地域全体で利用して負担をしてはどうか、こういったことを地域で選択をしてくださいと、こういうふうなことをお願いをしているところでございます。

次に、12ページをお開きください。基本方針③、地域の選択（サービス水準と利用）でございます。利用者が多ければ、サービス水準が高い路線バスの運行となります。利用者が少なければ、サービス水準が低いイナカーの運行となります。利用者がいない場合、地域の選択によりまして、地域主体交通チクタクの導入を図ることができますし、また、利用者がなくて地域が何もできないということであれば、交通の空白地域となってしまうと、こういうふうな制度となっております。

次に、13ページをごらんください。最後でございます。基本方針④、事業評価と見直しの仕組みをつくっております。路線バスが休止となりますと、イナカー運行に移行いたします。イナカー運行期間は1年間、その後の半年で評価及び見直しをします。一定以上の利用があれば、次の1年間、運行、評価、見直しと継続をされますが、一定以上の利用がないと、路線廃止となり、地域は地域主体交通チクタクの運行をするのかどうか、しないのか、こういった判断をすることになります。このように、運行計画の策定、運行サービスの提供、利用実績の評価、運行計画の見直しのサイクルによりまして、地域の公共交通の確保を図ることといたしております。

このように、市と事業者、地域全体で、連携と協働によりまして、規模の適正性、運行の効率性、事業の持続可能性などの視点から、地域の需要や特性に応じた輸送サービスを選択することによりまして、豊岡市の地域公共交通の確保に取り組んでいるところでございます。

以上で説明を終わります。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、質問をお願いします。

【委員】 取り組みのほうは、お疲れさまでございます。

今のこのペーパーの10ページのところで、公共交通確保の基本方針③というような形で書いてあります。三角形の図があって、その下に運行事業者と。この運行事業者のところが、経費節減とサービス向上、こういうような書き方になっておるわけですが、私たち、利用者、あるいは労働組合という立場から少し考えたら、運行事業者が経費を節減していく、その中で、どういふようなサービスが向上ができるんだろうと。そこらがもうちょっと詳しく、わかりやすく言っていただければありがたいんですけど、なかなか経費という部分で言ったら、いろんな経費があって、どこをどういふふうな形で下げていくんだろうかなと、ちょっと疑問があったので、少しそれを教えていただければなと思っています。

【豊岡市主任】 豊岡市役所の宇野です。よろしくをお願いします。

現実問題として、豊岡市における路線バスというのは、新聞記事であるように、もう大幅な路線撤退されてしまいました。これというのは、もう経営がもたない。だからこそ、もう効率の悪い路線といいますか、系統は休止するという現実がございます。それ以降、バス事業者とはいろいろな話をさせてもらう中で、やっぱり燃料費ですね。もう高騰は、それはどうしようもできません、できることは最大限努力しておりますということは必ず言われます。私どもも補助金を出す以上、やはり説明責任はございますので、必ずバスの担当者には、何でこの経費、キロ単価とか出ていますかというのは必ず聞くようにはしています。その中で、やっぱり人件費ももう下げるところまできちちゃっていますと、それも言われますし、燃料費もどうしようもありませんというふうには言われておりますので。とはいうものの、説明責任がありますので、一層の経費の節減、できることはしてほしいという意味で、これを書かせてもらっています。

それと、もう一つだけ、サービス向上なんですけれども、私ども市役所の職員が、先ほど「e通勤」ということで、通勤で乗るように最近なっています。それで、よく職員のほうから、運転手のマナーとかいうのをよく聞くんですね。当たり前なんですけれども、「お待たせいたしました」「まいどありがとうございます」「ありがとうございました」、これが言えない運転手がよくいると、最初のころはよくそれを言われました。それはもうつぶさ

に、はっきりともう全但バス、バス会社に、もうこういう声がたくさん上がってきているから、そこら辺の社員教育というのはしっかりしてほしいというようなお願いをいたしまして、今では私もバス通勤していますけれども、かなり改善できていると思います。

こういったようなことで、やっぱり今までの田舎のバスというのは、声が出ないといえますか、お年寄りといえますか、あんまり声の大きくない人たちが乗っておられるのが普通だったんですけれども、市役所の職員が乗っています。もうすぐに私どもに文句を言ってきます。だから、そういったコミュニケーションをとって、さらにサービス向上ができるのかなというふうに思っております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 先生、いいですか。

【部会長】 お願いします。

【委員】 同じ基礎自治体で、質問しにくいんですけど、僕の役割かなと思って、あえて聞きますが。

4ページのそれぞれの4種別につきまして、それぞれ豊岡市さんから補助金が出ているという表示になっていますが、一番左端の路線バスについて、路線が減った残り15路線残っているような説明でしたが、全路線に補助金は出していますか。

【豊岡市主任】 全路線には出ておりません。具体的に言いますと、全系統には出ておりません。一部の系統はやはりバス事業者の内部留保で維持されています。

【委員】 出ているところと出ないところとある。

【豊岡市主任】 バス事業者の努力により維持している系統もあります。

【委員】 採算がとれているところは出さないという。

【豊岡市主任】 民間バス事業者ですので、すべての路線で補助をしちゃったら全部コミュニティバスになってしまいますので。

【委員】 わかりました。当然だと思います。

それで、その上で、もし数字がわかれば教えてほしいんですが、一般会計規模の中で、このバス事業についての大体総額はどの程度補助金が出ているのか教えてもらえませんか。

【豊岡市主任】 大体一般会計で400億から450億までです。豊岡市役所の予算という。そのうち、バス交通対策事業費と呼ばれるものについては、約2億円。そこにはバス会社に対する補助金や委託料もございますし、いろいろな経費もございますけれども、

ざっと2億円ほど使っております。

【委員】 この4類型で言うと、右側のチクタクというものへの助成金も含めてですね。

【豊岡市主任】 含めてでございます。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。貴重なご説明をいただきまして、ありがとうございました。

続きまして、京都府からヒアリングを行いたいと思います。お願いいたします。

【京都府課長】 それでは、京都府のほうからご報告を申し上げたいと思います。京都府の交通政策課長の村尾でございます。よろしくお願いいたします。

お手元資料3です。本日は、北近畿タンゴ鉄道にかかわります鉄道再生に向けてのお話をさせていただきたいと思います。こちらにつきましては、京都府と沿線の8つの自治体と一緒に、今、再生に向けた取り組みをしている真っ最中です。前半部分で課題についてご説明をし、後半部分で再生に向けた、特に民間のお力を借りて、上下分離によってこの鉄道を再生しようという取り組みを進めております。やっていく中では幾つもの課題が見えてきておりますので、そういったあたりをご報告したいと思います。

1ページめくっていただきまして、北近畿タンゴ鉄道の概要ですが、ただいまご発表いただきました隣の豊岡市さんが一番西の端にある日本海側の地域です。沿線は114キロありまして、豊岡、福知山、舞鶴、それぞれのところでJRと接続をしているところです。

また、沿革といたしましては、3ページですけれども、大正13年、今から90年前に国鉄の峰山線として最初に開業した路線です。平成2年からは、国鉄の宮津線の転換開業という形で、第三セクターの形で運行を続けているところです。この間、ずっと赤字を出し続けているわけですけれども、当初から経営対策基金を積んで、それで赤字補填をしてきたわけですが、基金のほうは平成10年で底を突いております。そこから先は、毎年基金を積み増しするような形で、年々経常損失が拡大をしてきているというのが実態です。一方で、これも平成8年から17年連続で、実は三セクの中では赤字日本一を計上しているわけですが、言いかえますと、それだけ地域にとってみれば非常に大事な公共交通であるという覚悟をもって、ずっと維持をするための経費を支出している、そういう地域であるということも言えると思います。

続きまして、4ページです。当面する課題ということですが、この間、非常に経常損失

が大きいということで、十分な設備投資ができなかったという実態があります。その結果、運行列車のうち特急がなかなかもう維持することが難しくなっていてまいりまして、今年に入ってから、減便をしている部分もあります。また、冷房設備等の状況が非常に悪くなってきております。外板も見てのとおりですが、非常に車両の傷みが進んできています。

沿線の地域の観光地という面から見ましても、海水浴客というものが近年随分少なくなっているなど、観光地としての魅力も相対的に低下をしています。さらに、2年後には京都縦貫自動車道も開通をしてまいります。高速道路がどんどん延びてくる。また、最近では、高速無料化の社会実験もありまして、経営状態は非常に厳しくなってきております。沿線のほうでは、「乗って守ろう」というような取り組みをずっとやってきたわけですが、そろそろ「乗って守ろう」だけではもう無理な状況になってきているところです。

5 ページですが、KTRの利用者数は一時300万人ありましたが、200万人を切るころまで減ってきております。利用の内訳で申し上げますと、高校生が約3割です。沿線の人口はこの5年間で約3ポイント減っておりますが、それ以上に沿線の従業員人口、これは駅から600メートル圏の従業員の人口ですが、駅周辺から働く場所がどんどん離れてしまっているわけです。

6 ページです。利用者の内訳で申し上げますと、例えば、平成15年の時点で言いますと、「定期」「定期外」ほぼ同じ人数でした。収入の構造は、実は8倍ぐらいの開きがあります。つまり、定期外のお客様の収入で路線を維持してきているわけですが、その定期外の旅客収入が大きく落ち込んでしまっているというのが現状です。このようなことから、沿線外からの全く新しい需要を開拓しなければ、KTRの再生というのは難しいという状況が見えてまいります。

また、7 ページです。10年を超えまして、車両の保存費、車両の修繕費というものがどんどん増加をしてきています。ですから、線路・電路だけではなくて、車両の維持というものが非常に大きな問題になってきています。

8 ページです。北近畿タンゴ鉄道は、第三セクターとして運営をしていますが、民間企業では担えないことから、この形式をとってきたわけですが、一方で、三セクゆえの幾つかの課題も顕在化してきています。昨年までは取締役18名、そのうち沿線の首長さんが9名でした。この体制ではなかなか取締役会を開催することすら難しくスピード感のない統治システムと言わざるを得ません。また、毎年度末に赤字補填をするため、行政に全面的に依存する体質になっています。そして、損失がどんどん拡大していますが、それが地域

自体が疲弊をしてきたからなのか、あるいは、会社の経営がうまくいかなかったからなのか、そこが非常に曖昧なまま、毎年度末に損失補てんのための請求書が回ってくる、というのが実態でございます。そういう意味で、KTRでは、責任の所在をはっきりさせること、また、純粋な民間資本による行政に頼らない自立した経営環境をつくり上げること、これが今我々に求められていることではないかと思っております。

9ページですが、平成23年度から有識者の皆さんからご意見をいただいて、改革に乗り出しています。この中では、経営体制を刷新するため、今年6月から取締役の人数も8名とし、自治体のメンバーは3名まで減らしたところです。また、安全・安心の対策につきましても、しっかりした基盤を維持するための設備投資を、当分の間積極的に行うこととしているところです。右下にあかまつ号と書いておりますが、水戸岡鋭治先生にお力をお借りして、デザイン車両の導入を進めているところです。水戸岡先生は、田舎の列車のほうが格好いいというふうに思わせなかったら若者は戻ってこない、また、地元の人たちが本当に楽しんでないと観光客なんかやってこない、とおっしゃっておられまして、私どもの知事も、まず普通列車をしっかりとやるんだということで、あかまつ、あおまつ、そして、通勤列車車両、来年の春にはくろまつということで、普通列車に力を入れて、地元の人たちに本当に喜んでいただける、そういう車両づくりをしていこうということで進めております。そしてまた、支援スキームの見直しということでは、しっかりとこの会社を立て直すことが必要だということで、今進めているところです。

10ページです。まず総需要自体を増やさなくてはなりません。ですから、当面、平成26年度末を1つのターゲットイヤーにしながら、観光・まちづくり、「海の京都」として、観光地のブラッシュアップを徹底的にやるということで、お手元にも少しパンフレットやパスポートを置いておりますけれども、本当にとんがった、国内最先端の観光地になるような取り組みをまずはやっていこうということで進めております。

11ページです。純粋な民間資本による自立した経営環境を実現するために、この間、交通事業者、金融機関、商社、いろんな方々にお話を聞きに回ってまいりました。その結果は、民間の方々にとっても、面的サービスとしての魅力はある、公的サービスをすることによって自社のブランドイメージもアップする、そういった意味で、潜在的なニーズはあるんだというお声をいただいたところです。一方で、そういった方々が進出をいただくためには、官のほうも一定の覚悟が必要であるということをおっしゃっています。まずはリスクの分担です。民間企業が本気になって出ていくためには、リスクがどの程度あるんだと

ということを見極めなければならないということをおっしゃっています。線路・電路、車両、そういったものをしっかり地域が支えていくという環境をつくること、そしてまた、その地域自体の魅力がどんどんアップをしていくこと、そのための継続的な努力が必要である、こういった覚悟なくしては、いい民間企業には来ていただけないということを感じております。

12ページです。こちらのほうが今私どもが考えている上下分離の形ですけれども、今の三セク、KTRのほうは、基盤保有会社として線路・電路、車両、そういったものを持った形で、純粋の民間企業の方々に上の運行部分に来ていただきたいということで、この10月末から公募を開始したいと思っております。そのときに、設備・施設の管理については、実費ベースでお願いを上の方にしていこう。一方で、施設使用料について、これは公募をする段階でご提案を受けた形で進めていこう、こんなことを考えているところです。

13ページです。これを実施する上では、そのリスクというものをどういうふうに見極めていくのかというのが非常に重要になってまいります。民間企業参入に当たってのリスクとしましては、需要の変動、制度の変更、そして、交通機関間の競合、災害、設備の老朽化、いろんなリスクがあります。とりわけ重要となってまいりますのが、需要変動のリスクです。こういったものを、本当に赤字補填、損失補償をする形ではモラルハザードが起きかねないという現状があります。ですから、そういった損失補償することなくキャッシュフローが回っていく、そういったスキームをつくり上げることが、非常に大切になってきます。その上で、本当に適切な使用料ってどうすれば見つかるんだろうか、あるいは、管理委託料、本当にこれで適切なんだろうかというところが、我々ではわかりにくい部分があるんです。自治体の中には、鉄道技術に精通した人が必ずしもいるわけではありません。こういったところが本当の課題になってまいります。

最後のページです。さらに、マーケットとのダイアログといいますか、民間の企業の人たちと自治体の間では、なかなかコネクションがございません。ですから、こういった参入企業を掘り起こすということも非常に難しくなっているわけです。さらに、鉄道を計画するときには、やはり市町村の圏域を越えた計画が必要になります。また、バスとの緊密な連携というのも必要になってまいります。そういう意味で、計画づくりには、府県の関与であったり、鉄道、バス、いろんな交通事業者の方々と一緒になってやっていく必要があります。そして、何よりも大切なのは、息の長いまちづくりや観光、地域づくり、こ

ういったものをずっと続けていかなければいけないということが、人も入れ替わる中で本
当に大変な点であると思っているところです。

KTRの再生は、今、真っ最中です。ぜひ委員の皆様方からいろんなお知恵をいただき
たいと思っております。

報告は以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問いただきたいと思います。

【委員】 前回休んで、初めて出てきて、発言ばかりしていて心苦しいんですが。

12ページのこのスキームですけれども、この上下分離の考え方では、上下の下の部分
も、いわゆる商業法人が保有するという形態になっていますよね。

【京都府課長】 はい。下の部分は、今のKTRと同様、三セクのままの形です。

【委員】 ですね。これだと、固定資産税ですとか、減価償却の解決にならないと思う
んですが、そのあたりはどういうふうにお考えですか。

【京都府課長】 シミュレーションをしているところでして、それも含めた形で、上の
会社がそれで自立するようなスキームを今つくっているところです。なお、設備投資につ
いては、自治体が補助金で入れる場合には、減損する形になってまいりますので、そうい
う意味では、下の会社のほうにそれほどの減価償却費は積まなくてもいいというふうに考
えております。

【委員】 新たに取得する資産については、全額補助でやれば、法人税法で圧縮記帳で
きますからいいんですが、現に保有しているものについて、相変わらず減価償却は発生す
るんじゃないですか。

【京都府課長】 今までも、基盤部分の設備投資に関しては、国の補助事業と、それか
ら、自治体の補助でほとんどできておりますので。

【委員】 簿価ゼロでやっているという。

【京都府課長】 はい。それほどの金額ではなく。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかにございますか。

【委員】 再生に向けた課題で、専門家の関与とか算定基準の整備の指摘をされていま
すが、これ、恐らくスタートのときもですけど、状況の変化に応じて、この算定基準と

どうか、算定枠組みを見直すことも必要だと思うので、そのあたりについては何かご議論がございませうでしょうか。

【京都府課長】 はい。私どものほうも、特に、枠組み自体はこのままいきたいとは思っているんですけども、12ページにありますように、施設使用料というのは、需要の変動でかなり影響を受ける可能性があります。つきましては、一定の期間を置きましてから協議をさせていただく場面も、場合によっては出てくるのかなと考えているところです。

【京都府副知事】 追加になりますけれども、副知事の岡西でございます。

あくまでもこの施設というものは、キャッシュフローを生んで初めて価値が決まってくるというふうに整理し直しまして、キャッシュフローに合わせた施設使用料が適切な価値であると考えます。例えば、銀座の土地のビルであれば高く使用料を取れますけれども、田舎の土地は取れない。同じように、同じ施設でありまして、同じ車両でありまして、ここでの生み出すキャッシュフローというのは随分低いので、そのキャッシュフローに応じた価格を設定していく。そうすることで、低い施設使用料でも贈与が発生しないような形にしていきたいと思っております。

そういう意味で、公的な資産の算定基準がないと、一方的な低い施設使用料とみなされ、税法上贈与と認定されてしまう可能性があります。そのための公的関与における適切な算定基準というものがどこかにないと、この成立スキームが成り立たないということです。

先生のご質問に対するお答えとしては、キャッシュフローが変わってくれば、当然、それに合わせて施設使用料も変わってくるということです。ただ、余りにも自由に変えていきますと、恣意的な基準となりますので、一定程度の期間を置いての見直しということを考えているところであります。

【部会長】 ありがとうございます。

時間が限られている中で、大変貴重なお話をいただきまして、どうもありがとうございました。感謝申し上げます。

それでは、議題としては、次に進みたいと思います。次は、議事の2番目です。委員からのプレゼンテーションということです。やはり10分程度のご説明をいただいた後、続けて5分程度の質疑の時間を設けたいと思います。順番は、家田先生、正司先生、森市長、土井先生の順番でお願いします。

それでは、家田先生、お願いします。

【家田委員】 資料の4というのがございます。もう本当に色気のない資料で、申しわ

けございませんね。写真も何もついていないんですが、なるべくコンパクトにお話しさせていただこうと思います。

今3つの自治体からお話があって、本当に涙ぐましいというのか、実に努力のたまものだなというところでありまして、そういうのが、今日は3つ、たまたまおいでいただいた市や府だけれども、ほかのところもみんな同じように努力をしてきた、この20年くらいですかね、という感じ。じゃ、今どういうふうに認識して、この地域公共交通部会というのが何をミッションにするのかなというようなことをちょっとお話ししようと思います。

もちろん、今日出てきたようなことをつぶさにいろいろ、いろんな場所について議論して、こんな政策もあるかなとかいう種類のことももちろん大事なんですけどね。これ、具体ですからね。だけど、それはそれとして、私自身が思っている急務と思われるようなことは、実際に活性化の効果を上げられるような、それに不可欠な基本フレームみたいなものをここでじっくりと議論して、かなり骨太の、ある意味大胆不敵な、そういうものを打ち出して、それを国民の共通理解にするというところが大事じゃないかなと思います。それを検討するのが、私からすると、この部会のミッションじゃないかななんて、僭越なことを言うんですけどね。ご議論いただく種でございます。

まず最初に、1番、現状認識というところがございまして、(1)(2)(3)と書きましたが、今の活性化法があって、今お話しいただいたような努力がされているんですが、それ以前くらいのところもちょっと振り返りながら、一般的な我が国の公共交通の特性というのを挙げてみました。私自身は、その種類の仕事を手伝う機会が非常に多かったんで、例えば、LRTを進めていくというようなことについても相当やってきたほうなんですが、それはそれとして、やや冷酷にといいますか、シリアスにといいますか、冷たい目でというんですかね、そういう目を見たときに何が必要かというふうに書いているつもりでございます。

大都市圏の鉄道は、もう際立ったパフォーマンスを持っているし、それからまた、1980年代ぐらいまでは、いろんなイノベーションマインドも非常に高かった。例えば、東京モノレールは、世界で空港に軌道系がアクセスするって第1号ですからね。もう完全に一歩行ってますよね。新交通やその種類だって、あの当時の開発してきたものは世界一流でした。その後ヒットがない。地域の公共交通について、そういう感覚があります。

それからまた、大都市はともかくとして、もちろん、本当に努力と汗流しているのは、本当に敬意を払うところなんだけど、だけど、結果として見たときに、中小都市や地方都

市の日本の公共交通というものがどんな世界的な水準にあるかというのと、やっぱり残念ながら立ち遅れている状況にあると言わざるを得ないというのが一般的な状況だと思われます。これは決して、いわゆるストラスブールがとか、クリチバがとか——クリチバ、あれは中進国か——いわゆる西欧のああいう国だけじゃなくて、中国とか、韓国とか、台湾とか、コロンビアとか、ああいうクラスの国と比べても、少なくとも中小都市やなんかについては、かなり立ち遅れているというのが率直なところであります。そこをスタート点にしなければいけないと思っております。

それからまた、率直に言って、今日は市長さんをはじめとして政治家の方もいらっしゃるんで、こんなこと書くんじゃないかなと今反省しているんですけども、はっきり言って、国民や政治家の方に、これをイシューにして選挙を通ろうという人は、そういうもんじゃない。そういう意味で、相対的には公共交通への関心は低いと言わざるを得ない、これが実情だと思います。

私は、この2007年の「活性化法」というのはなかなかよくできていると思っておりますし、そしてまた、廃案になって、また今度、「交通政策基本法」ということで進みつつあると伺っていますが、これもこの活性化法をベースに、よりその骨みみたいなところを取ったような法律ですので、僕はこれはなかなかよくできていると思います。

そんな中では、基本方針をつくりましょう、意義や目標を書きましよう、これはアンダーラインをあえて引きました。それから、連携計画を立てましよう。いろんなことが書いてあります。この「目標」がポイントでして、国もつくらなければいけないし、それから、各地域でいろんな計画を立てるときに、目標というのは書くんですけども、率直に言って、抽象的な目標で、それはもちろんそのとおりのことが書いてあるんで、間違っちはないんですけども、目的にはなるんだけど、目標にはならないんですね。さっきあえて熊本県さんに聞かせていただいたのは、そういうところなんですけれども。目標というのは、やっぱりその後到達できたのかどうかというのが検証可能なものでないと、目標にはならないと思います。

それから、「活性化法」以降というか、活性化より前に随分トライアルしていましたから、活性化法的なトライアル以降、どういうふう成果があるか、その限界は何かというのを幾つかまとめました。今日挙げていただいたのや、それから、富山もそうだし、いろんなところでいろんな試みがあって、蓄積されて、そして、ノウハウというんですかね、こんなこともやり得る、あんなこともやり得る、ここのところを工夫するところというのができ

る、そういうのは随分蓄積されたと思います。ある部分成果も上げているし、ある部分限界も感じていらっしゃるでしょう。それから、また、海外の事例も、そういう作業の中で随分お調べになっているし、それをみんな見えるような格好になっているから、今どき、「クリチバはですね」みたいなことで研究になるとは誰も思っていない、そういうような状況ですね。それは大変な努力だったと思います。成果だったと思います。

そしてまた、どんなことは難しいし、どんなことはやるとこんなことになるんだみたいなところの共通の理解というのは、暗黙的にはできつつある。だけど、それがあんまり明示化されていないというのが課題ではないかと思えますけれども、事業者や自治体の間である種の共通理解ができつつある。今日皆さんがお話しされたことも、大体共通理解ですよ。ただし、一つ一つのいろんな協議会だとか、そういう何とかの運動だとかいうところになると、「いや、うちも富山みたいなLRTが欲しいよ」みたいな、非常に即物的な運動に終始しているところもないではない。本当にそこが目的なんだろうと言わざるを得ないところもありますね。

そんなことを考えますと、私は、活動してますとか、努力してますということが目的なのでは本当はないんですね。もちろん、初期の段階はそれが必要不可欠なんですけど、もちろん否定するわけじゃないんですが、それは本来の目的ではなくて、実効を上げる。例えば、公共交通利用率かもしれないし、さっきあったので言えば、渋滞をここまで落としましょうということかもしれないし、いろいろあり得ると思うんですよ。あるいは、お年寄りがどこそこのエリアにどのくらい行けるようにしましょうねという数値目標を出すとかね。そんなようなところを上げていくためには、「基本フレーム」レベルでのブレークスルーが必要ではないかと思えます。じゃ、その「基本フレーム」というのは何かということ、これを議論すべきではないかという提案なんです。

ただ、「基本フレーム」といっても、いろんなディメンションがありますから、全部やっている私の持ち時間に入るわけがないので、3つほど挙げました。

1つは、①と書いたものでありまして、地域公共交通に関する「共通理解」。何となく醸成されている暗黙的な考え方を明文化して、明示化していくということが大事だと思っています。それは官と民の役割のことかもしれないし、「競争」というものの位置づけかもしれないし、負担というもののあり方かもしれない。そして、同時に、それが国際的にも通用するようなものじゃなければだめ。それは後で実現方策のところに関係するんで言うんですけれども、それを思えます。

②目標設定のあり方ですけれども、具体的で(できるだけ)数値化が可能な目標設定が、これからの作業として、僕は必要不可欠だと思っております。そこが極めて欠けていると思っています。それはなぜかというと、現状を評価して、そして、それを頭に置きながら、じゃ、5年だとか、10年だとか、そういうのをやらないとわからないですものね。達成したかどうか分からないようなものは、そんなものは行政のお金を出すわけにいかないと思います。

そして、その全てのスタート点は、自らのポジションを知ることが原点であろうと思います。例えば、今日3つの地域がお話がされましたけれども、これが同じような土地柄で同じような人口密度みたいなところと比較したときに、全国の中でどんなような水準にあるんだろうかと。極めて高い水準にあるところをもっとよくしようとされているのか、平均的なところが平均的に苦勞しているのかとか、そここのところはわからなきゃいけない。しかも、それが、できれば海外も含めて相対視ができるようにしなければいけない。でなければ、国として前に進む意義はやや薄いと思います。つまり、「相対視」と「見える化」がスタート点だと思います。もちろん、そのときには、理解しやすい指標——熱中症で、今年の夏は暑かったですから、「暑さ指数」なんていうのは随分登場しましたけれども、そういうエクспレッションの工夫が要るでしょうね。

じゃ、何を目標設定の指標(群)、単数というか、複数にとるかなんですけれども、私の考えは、やはり「ユーザーにとってのサービス水準」というのは基本中の基本だと思います。もちろん、それに加えて、「いや、いろんな、こんな工夫もしてますよ」みたいなものもあったっていいんだけど、基本は、ユーザーがどれだけ便利に使えるものになっているんだろうかということじゃないかと、私は思います。例えば、ネットワークがどのくらい密度が高くて、駅とか停留所に行くのもどれだけ歩けば行けるかなという空間的なアクセシビリティもあるだろうし、本数の密度、本数が少なかったら実に使いにくい、そういう時間的なアクセシビリティもあるだろうし、あるいは、途中でもお話ありましたけれども、ユーザーがどのくらい払わなければいけないかという金銭的なアクセシビリティもあるでしょう。例えば、そんなようなことにスタートしながら、評価をして、そして、自分のまちがどのような位置づけにあるのか、このくらいで現状維持をやっていけば意味があると言っているのか、それとも、もっと高い水準をやらなかったら、そもそもやること自身に意味がないんじゃないかという反省をしたりとか、いろんな糧になるんじゃないかと思います。

右側のページに行きますが、そんなことを踏まえて、地域で、ユーザーを含めて、どんな指標（群）に、何に着目してそういう指標をつくって、そして、その目標をどこまで目指すのかというのを、合意の上というか、納得の上で決めて、そして前に向かっていくというスタンスが要るんじゃないかと思います。そのとき重要なのが、この「コスト意識」と、やっぱり「一定程度の地元負担」というのが原則だと思います。あんまりどことは言いたくないんですが、ある被災地域では、全然地元で出す必要がないものですから、大変に高いレベルの復旧をお望みになるというような面も、実際にはあるわけですね。やっぱりコスト感覚というのは重要なポイントじゃないかと思います。

最後、③、ここは後ろの正司先生のお話の中にも随分出てきそうなので、もうごく簡単にしておきます。そんなふうを考えていきますと、いろいろトライアルしている事業、地域の公共交通の活性化という事業は、それは多とするんですが、どうもちょっと食い足りないような面も私は感じています。実は、この参考の1というところを見ていただきますと、たまたまおととい政投銀の人たちと、地域の新産業創出という活動を彼らもやっているんですね。それで、全国でいろんなのがあるんだけど、海外と日本と比較するとこんな感じがしますというのをプレゼンしていただいたんですけども、それが驚くほど、この地域公共交通の現状と似ているんで、紹介させていただきます。多分、皆様もご同感いただける面があるんじゃないかと思います。

海外先進国のケースと日本のケースと並んでいますが、資金投入の規模、これが海外はかなり大規模に入れると。しかも、官民半々みたいなものが多い。日本は割合小ぶりで、ちょこちょこっとやってみますか、ほとんどは官が出している。

それから、民間企業の取り込み。最初から大企業を取り込んで、大企業にとってもおいしい事業につくり上げるというのが海外であるのに対して、大企業との連携が非常に不足していますねというのが日本のこういう世界だそうです。

それから、また具体的な事業化も、海外が市場のニーズを見極めて、これを目標にして事業化しようと言っているのに対して、日本のは、どうもシーズが、医療機器がああだから、これやってみるかとか、そういうやってみるか型のものなんだそうです。

それから、海外との連携・人材活用。当然ですが、もう海外からの、よその国の資本を投入するとか、よその資本の企業を仲間に入れてやっていくというのが海外でのこういうものなんだそうですけれども、日本はついついドメスティックな中でやっていくという世界だそうでありまして、本当に僕も、図らずしてこんなに似ているんで、思わずここに持

ってきた次第でございます。

つまり、言いたいのは、そういうような枠組みでやっている世界から飛び出していくようなことをやらないと、ブレイクスルーはないというふうに思います。そう思っていくと、上の③のところの下に書いたように、いろんな新しいやり方を導入すべきだし、海外事業者の参入も入れるべきだし、私は、ここにアンダーランを入れたように、いろんなところでいろんなトライアルをするのもいいんだけど、ごくごく少数の意欲ある地域を選んで、そこに年限と数値目標を現地で決めていただいて、そこはかなり本格的な資源投入をする。それによって、成功体験を日本の中で生んでいくということが重要ではないかなと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

この資料は、4回目、5回目の取りまとめのときの重要な骨子になるような資料でございますので、議論はまたその場で行えると思いますので、今のところは質問だけにとどめておきたいと思いますが、ご発言の内容に対する確認がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 1点よろしいでしょうか。

【部会長】 お願いします。

【委員】 すいません。

目標設定のあり方のところで、「ユーザーにとってのサービス水準」が基本中の基本という表現、これは同感なんですけど、基本中の基本と書かれると、利用者数というのが、もう一つすぐに思い浮かぶことなんですけど、これをあえて書いておられない意図は何でしょうか。

【家田委員】 それは当たり前すぎて誰でも思いつくんで、やれていないことを言っただけです。

【部会長】 ほかにございますか。

それでは、この資料4はしばらく保存しておいていただきたいと思います。また振り返って議論を行う機会が出てくると思いますので、どうもありがとうございました。

それでは、次のご発表に移りたいと思います。次は、正司先生です。お願いします。

【正司委員】 神戸大の正司です。お手元の資料に基づき、ご説明したいと思います。家田先生との違いは、色がついているだけという程度で、中身的にはレジュメ集のような

形をとっておりますが、よろしくお願ひしたいと思います。一応8枚あるんですけども、後ろの2枚はおまけで、頭は表紙ですので、実質は5枚しかないと思っていただければいいかと思います。

今回の会議に参加させていただくことになったわけですが、私自身、このような会議の場に出るのは初めてなので、どのようなところから話せばいいのかなと思ったんですが、自分の専門が交通政策、地域交通をやっておりますので、その立場から、今家田先生のおっしゃった基本フレームのチェックリストについて、何か貢献できればと思ってつくってみました。

まずそもそも論になりますが、もうこれは委員の皆様方にはご案内のことかと思いますが、公共サービスの供給に対しては2つの哲学があるという形で、我々、議論を整理します。1つが、採算性にのっとった原則、もう一つが、いわゆる公共性を最優先するというものであります。後者でいきますと、アクセシビリティの確保が至上命題ということになり、交通弱者への配慮等がまず議論される。前者でいきますと、経済性・採算性を重視するので、要するに、市場の支持がない、妥当な価格を払って利用しようという利用者が集まらないサービスはその価値を評価されていないのだから、むやみに供給しなくてもいいだろうという考え方であります。

よく一般の方々にこのご説明をすると、このどっちを選ぶんですかというふうに言われるんですが、最後に書かせていただいておりますとおり、これは両方達成するのが大切だと捉えて下さいという言い方をさせていただいております。ただし、軸足というか、比重をどっちに置くのかというのは、お金をこの公共交通サービス分野にどれだけ入れるのかということと密接に関連しますので、そこは地域、国によっていろんな考え方、バランスの取り方がありえるわけですけども。

その中で、よく言われるように、欧米はアクセシビリティの確保のほうに非常に比重がかかっています。その下に基本形という形で、どこからどれだけお金が入っているのかというのを書かせていただいておりますが、そこにあるように、もう皆さんご案内のとおり、運輸収入でカバーしているのは総費用のごく一部であるというのが基本形であります。

その欧米でも、ご案内のとおり、規制緩和とか、liberalisation——自由化とも訳されますが、それから、privatisation（民営化）というのが進んでいます。この背景にある概念は、「競争」の導入を機軸とした改革というふうに言えると思います。すなわち、公的なお金をたくさん入れているんだけど、そのことに見合う価値があるのか、ないしは、お金

を入れているんだけど、それほど効果がないのではないかという、そのあたりの議論から、やはり効率化を図ろうという議論がその背景にあります。欧米の文書なんかではよく書かれるのは、補助金という麻薬からの脱却をしないといけない。補助金を入れている事業者、事業者と言いながら、実はこれは交通局とか国鉄、すなわち公的組織体ですけれども、運輸収入、乗客数の増減をいつの間にか気にしなくなってしまうのではないか、気にしなくてもお金は入ってくるからというようなことになる不幸から何とかして脱却せいかんという議論がそこにはあります。

したがって、その改革は、顧客の目線を肌を感じる事業者をできるだけ活用しようといったもので、現場というか、サービス生産の現場に任せることは任せようというのが、基本的な考え方といえます。そういう意味で、事業者努力を促す、活用するために制度変更をします。そのときに、自主的に努力をするのは、やっぱりそうしないと収入が入ってこない。さぼっていると何かに負けるといった意味での競争があるということが必要ではないか、といった議論になるわけでございます。ただ一方で、補助金なしで成立する範囲だけにサービスを縮小するということはしない、というわけで、ではどうするのかというので、競争のあり方で2つの考え方、普通のマーケットで競争するというのが市場での競争、Competition in the marketというのに対して、そうではなくて、特に補助金がないと維持できない路線を、一番効率的な申請をした事業者にやってもらい、すなわち、サービス生産をやるための入札をかけるというシステム、それがCompetition for the marketという言い方で、この2タイプを併用しているという形になります。

このときに、公のなすべきこと、こういう環境で公は何をどうするのかという議論がテーマになってくると言えます。公といったときに、当然、国レベルもありますし、地域レベルもあります。これは地域公共交通のことですので、地域公共交通の計画とか中身に関しては、やはり地域レベルで考えていくのがスジだろうけど、そうすると、国レベルでは、制度をつくるとか、サービス供給の枠組みをどう考えるとか、財源をどうするとか、そういったRule of the game、この地域公共交通政策をどうやって動かすのかという枠組みを考えるのは国の立場であると。

次のページのSTOフレームワークとは、この地域レベルで交通計画を立てるときに、どういった考え方で考えないといけないのかというのを整理したもので、これは地域公共交通政策をやっている研究者、それから政策担当者では、世界標準としてはみんな頭にあるものといってもよいものでございます。重要なのは、戦略とタクティクスとオ

ペレーションという3つのレベルに分けて考えるという点です。計画と生産という2層ではなくて、3層に分けて考えるのが重要だという議論になっています。これは、方針をしっかり立てないで、つつい細かいことに計画と言って入ってしまうということの反省が1つにあります。また、この上には、例えば国がルールをつくっているということがございます。時間の関係で、ここははしよらせていただきますが、この考え方に基づいて地域の枠組みを考えるというのが大切かと思っております。

そのような、欧米でも今のような枠組みが出てきた背景にもなるんですが、幾つかまだ議論がございまして、実は資料の最後に、ちょうど先月、英国で開催された国際会議のワークショップレポートを英語で恐縮ですが、そのまま転写したのをつけていますが、まさにそんな議論を、みんなで議論をしていて、ここでは何かせないかなというのでまとめたものでございます。

そこにも出てきている話なんですが、計画をするときに、政府も万能ではないので、失敗するというのをいかに考え、計画や制度を構築するかということは非常に重要だと思います。その万能ではないということで、幾つか例を書かせていただきましたが、つつい目につきやすいことに（詳細に）介入したがる。市場を、実は計画側は知らない。実際にそれで商売しているわけではないので。その上、その人材、最初はちゃんとよくわかった人材がいる場合でも、人事ローテーションでいなくなってしまうらどうするんだとか。人事ローテーションで人がどんどん変わっていくということがあったときに、事業者はずっとお客さん相手に商売しているんだけど、計画している側が、実は長期的に腰を据えていける体制になっていないんじゃないかというような問題指摘が行われています。そういうときに、専門家を入れて判断するというので、いわゆるコンサルタントに依存するという話になるのですが、コンサルタントを雇っているのがその計画側なので、コンサルタントが発注者である計画側とけんかできる立場なのか、例えば依頼内容そのものがおかしいと言える立場にあるのかというような議論がされます。さらに、利用者の意見を聞くためとしていろんな代表が入っていることに対しても、その方々が本当に代表と言えるのかというような議論も起きています。そういう中で、どういった改革をさらにしていくのかという議論がされている。

さらに、競争についても、特にfor the marketのほうの競争については、なかなか競争入札を入れても事業者がたくさん参加してくだらない、そういった問題点が大きく出ています。さらに、契約を更新する時期をどうするのかというのも大きな問題。これは入札条

件の設定をちゃんとできるのかという話で、それが一番上の計画レベルの失敗の話にまさにつながるとあります。さらに、特に悪意のある事業者、要するに、食い逃げをするような事業者をどうやって排除できるのか。そもそも排除など可能なのかというような議論まで出始めているのが状況でございます。

一方で、in the marketでの競争といったときに、ついつい、例えば、バス事業者同士とか、鉄道事業者同士の競争という話だけが話題になるんですが、実は市場の中には、自家用車とバスと鉄道と、それ以外にいろんなタイプの移動手段がある。その間で競争というか、選択肢がたくさんあるわけなので、そういった次元でin the marketの競争は考えないといけないのではないか、そういった議論が起きています。

以上のようなことは、我が国は、これからも基本哲学のバランスは欧米とは違うのかもしれないですが、制度枠組みをこれから、先ほど家田先生のご提起にあったように、考えていくところでは、必ず気にしないとイケないと思っています。

正司自身は、我が国の現状というところを考えたときに、まずヨーロッパなんかと違うのは、自立採算原則というか、コマーシャル原則に依存している比重が高いということ。そして、このことを受けてになります、料金収入の増減を気にする事業者がいる。これは実はヨーロッパにはその事業者がないことを前提に、競争圧力をどう同時にするかという議論をたくさんしましたけれども、そこは日本の事情は違うということになります。ただ、運輸収入では総費用をカバーできないけど必要なサービスがわが国でもやはりある。これをどうするのかというのは、これからもっと考えないとイケないと思います。

そのときに、現在、家田先生もおっしゃった、法律の下での協議会があって、そこには全関係者が出そろって、地域公共交通のあらゆる課題が対象で議論するということになっているので、枠組みは、これが1つあるんだろうと思います。ただ、その枠組みは、先ほどの欧米の議論を参考にしたときにいくつか気になる点がございまして。例えば、あらゆる課題が対象となっているので、ついつい目の前の問題解決型になってしまうおそれとか、行政区域が交通ネットワークとか人々の移動の範囲とは合わないケースはどうするとか、その協議会の決定ルールとか、行司役はどうなっているんだろうとか、決定が本当に正しいかどうか、問題があったときに、その審判する枠組みも別途考えていかないといけないとか。また、そもそもこのような議論をするためには、当然データが要るんですが、先ほど黒字・赤字の系統の話がありましたけど、本当にその系統が黒字か赤字かという判断は非常に難しいと思うんですね。バスですと、車庫単位であつたら何となくそれなりにはで

きるんだと思うんですけど、系統・路線単位となるとなかなか。現状のような全社レベルのデータで議論してはだめで、分析できるようなデータが不可欠だろうという話がそこには必要かと思っております。さらに、合意に導くのに関係者の熱意が当然要るんですが、熱意以外のツールが、今、特に地域の計画を担うべき立場の人たちにあるのかというのが気になるところで、そのあたりのことを、フレームワークの議論に重ねながら議論していく必要があるかなと思っております。

6枚目、7枚目の資料は、先ほど申し上げたように、ちょっとおまけですので、大体時間がこれくらいだと思いますので、ここで止めたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。ご配慮いただきまして、ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご検討をお願いします。

外国では、国境を越えた参入というか、事業者の参入が当然起きているわけですけど、これ、日本ではどう考えるべきなんでしょうか。

【正司委員】 どこにどういう形で参入していただくのかをちゃんと設計する必要性があると思います。外国の場合は、先ほど一部申し上げたように、事業者の数が少なかったということもありまして、競争の圧力を導入するために、そのの枠組みを、できるだけいろんな事業者が参加できるということを意識してできているところがあります。

ただ、一方で、例えば、質の悪い事業者をどう排除するのか、ないしは、ネゴシエーションしていくのかというところが、ものすごく大きな問題になっていくことになるかと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。それでは、次の説明に移りたいと思います。どうもありがとうございました。

次は、森委員からご説明をお願いします。

【森委員】 それでは、富山市の取り組んでおりますことをまずはご報告させていただいて、務めを果たしたいと思っております。

私が考えています基本的な考え方は、移動手段としての交通ですけれども、それだけにとどまらないで、交通というものも1つのツールとして捉えて、まちづくりをどうしていくか、それが市民生活にどう影響をもたらすのかという視点を持って考えていくことが大事だと思っております。

開いていただきました2ページ目ですが、上にありますように、幾つかの課題に対処す

るために、公共交通をブラッシュアップすることと、交通の便利な地域に住む人を緩やかに誘導することと、中心市街地を活性化させること、この3つを同時に進めていくことで、20年後、30年後の地域の元気というものにつなげていきたいということがスタート地点です。

3ページ目にありますが、例えば、駅ですとか、軌道の電停から500メートル、1日60本以上走っているバス路線のバス停から300メートル以内、ここを居住推奨エリアと位置づけまして、それが3ページの右の地図でゾーニングした部分であります。平成17年現在、ここの居住人口が全市民の28%だったわけですが、これを20年後に42%にしたいというのが我々の計画でございまして、現在32.2%まで来ているということです。最終形が実現しましても、約6割は相変わらず郊外に住むわけで、郊外に居住していることを全否定しているわけではありません。郊外にある工場の職住接近で暮らしたい人や、大型犬を飼いたい人や、緑の中で子育てをしたい人や、農業や林業やさまざまな人がいます。しかし、28%を42%にもし達成したとしたら、この限りにおいて、都市の維持管理コストを、将来のコストを抑えた。これが今の市民としての我々が将来市民に果たすべき責務ではないかと、こんな認識で取り組んでおります。

その取り組みの一番大宗をなしているものがLRTネットワークでございまして、平成18年に旧JR西日本が経営を廃止された8キロほどの線をLRT化したというところからスタートしてまいりました。

それが5ページの棒グラフでございまして、利用者数がずっと減ってきたものを、LRT化したことによって2倍強に増えた。沿線住民の人口が増えたわけではありませんが、1時間に1本だったものを15分間隔にするとか、始発と終発の間を広げるとか、電停を増やすとか、さまざまな取り組みをすることによって、下の棒グラフにありますように、特に50代、60代、70代の世代の昼間帯における外出機会を多く生んだということだろうと思って認識しております。これはまさにA地点とB地点を結ぶ移動手段が、沿線住民のライフスタイルを変えたということになります。したがって、この沿線における高齢者の外出度が増え、それが元気な高齢者の創出につながり、要介護認定を受ける割合がもし他の地域との間に差異が出てきたとすれば、もたらした効果は大変大きいと思いますので、公費投入の妥当性を移動手段にとどまって議論するのではなくて、もっと説得力を持つのではないかと考えております。

なお、右の円グラフは、通勤を自動車・バスからLRTにシフトした人が約25%弱い

るといふことで、CO₂の観点からも言う、トリップ長を短くしただけではなくて、移動手段そのものに変化を与えたというふうに思っています。

次の6ページは、第二弾としてやりました環状線でございます。市の中心部に路面電車のサークルをつくったわけです。この円グラフにありますように、3年間たった後、経過的に見てきましたが、利用者の約7割が女性です。そして、下の棒グラフにありますように、3年間通して男性の利用者は横ばいですが、女性の利用者が大幅に増えてきております。さらに、右端にありますように、65歳以上の方の利用者が61%も増えた。用がなくても出てきているということが起きておりまして、ほとんどの方は買い物目的だと言っております。

資料を持ってきませんでした。自動車で使って中心商店街に来た方と、この環状線を使って来た方との間では、滞在時間が大幅に違います。駐車料金を気にしないでゆっくり滞在する。買い物が終わったからすぐ帰るというのではなくて、滞在するということが起きてきてまして、7ページの棒グラフは、実は中心部にありますデパートの上の飲食店のアルコール販売量が2割増えたというデータが出てまいりまして、アルコールが増えたのがいいことか悪いことかはともかくとして、極めてヨーロッパ的な暮らし方というものに刺激を与えたのではないかと考えております。

8ページは、それに伴って民間の投資が非常に活発に起きておりまして、再開発事業を中心に、今、完成前に売れるというような状況がずっと続いております。

ここまでがLRTを中心に取り組んできたことですが、ポイントとして、平成18年にやりました第一弾のときは、上下分離が認められておりませんでした軌道法、したがって、公設民営でやりましたけれども、確かに圧縮記帳で減価償却は発生していませんが、固定資産税を上下の上の部分負担をしています。これをさらに進めて、今から上下分離形態にどう進めていけばいいのか、果たして可能なのか、こういうことが1つの課題だと思っております。

ただし、ハード整備については、今、市で全額負担をしております。運行経費は運輸収入で賄ってくださいという、そちらには補助金を入れておりません。環状線のほうは、完全な上下分離ですので、減価償却も固定資産税も、上下の上は負担をしていないということです。両方黒字で単年度経営ができております。

9ページから下はバスなんです。先ほど豊岡市さんに失礼な質問をしましたが、右の黄色い表にありますように、過疎バスを含むコミュニティバスへの負担を2億5,600万

行っておりまして、路線バスへの負担は、13路線で7,500万円が私どもの市のバスへの補助金であります。ちなみに、一般会計は1,600億ほどですので、これでもきついなと思っていましたので、もう少し頑張らなきゃと思いました。

地図にコミュニティバスのエリアを色分けしてありますが、緑の部分と黄色とオレンジと色が違うのは、市町村合併前のそれぞれの対応が違っているからでして、緑と黄色は全額公費負担でやっております。もちろん、100円という運賃は負担していますが。

オレンジの部分は、次のページ、10ページを見ていただきたいのですが、これは合併前の富山市がやってきたことで、今も続けておりますが、右の経費負担のところ、運行経費3,284万円に対して、運賃収入451万5,000円。その次の欄ですが、世帯の協賛268万とありますが、バスを使おうが使うまいが、エリアにある各世帯に年間400円ずつ負担してもらおうということをやっているのと、地元の企業にも協賛を求めていると。そして、市は20分の9だけ負担をしますというルールでございまして、今後新たにコミュニティバスという声が上がってきた場合、この方式であれば対応しようというふうに申し上げておりまして、これは今2カ所でこの形を動かしております。課題としては、合併前の旧町村のコミュニティバスをどうやってここへ誘導するかということが、大変困難ですが、これからの課題だと思っています。

11ページ目もユニークなことをしておりまして、65歳以上の方で会員登録した方に限り、どんなに遠くから乗ってきても中心商店街でおりると100円というバスでありまして、郊外のショッピングセンターでおりると、まともに払わなければなりません。そこを我慢して中心商店街まで来ると100円。恐ろしく不公平な制度なんです。帰りも、中心商店街から出ると、岐阜県境まで行っても、正規運賃1,130円が100円になります。このために市は6,000万円負担しておりますが、上の文章にありますように、青い文字で、1日平均2,523人がこの100円でバスを利用しています。これだけの高齢者が外出しているということですので、単に移動手段の政策であるはずのものが、医療費ですとか介護保険料に将来大きく影響するだろうというふうに思っています。このことも、さっき申し上げました、交通事業に公費投入することの妥当性を説明する際に、大きな説得力を持つと思っているところでして、今10万人います高齢者の24%がこの制度を毎日使っております。1人年会費1,000円もらっていますので、2万3,000人ほどですが、それで2,300万円は、市の6,000万円の負担に充当しております。

次、12ページは、市のGISの基本図に、住民基本台帳の住所地をすべて座標値化し

てマッピングしたものです。住民基本台帳の住所地をX軸、Y軸で座標値化して、地図として使うことは、恐る恐る総務省に聞きましたが、違法ではないとお答えがありましたので。これ、拡大していきますと、例えば、どこに高齢者がどの家に住んでいるかとか、一人暮らしの高齢者がどこだということがわかりますが、今250メートルメッシュだけで情報を使っております、これからわかることは、実数として高齢者が多いのは中心市街地と公共交通沿線だということがはっきりわかってきました。今まで皮膚感覚でだけ話をしていましたが、このことがもたらすものは、やっぱり交通政策というのは大変大事だと。バス路線を維持するということも大変大事だということの説得力を持っていると、このように思っています。白地地域にも高齢者はいるんですが、実数としては、やっぱり公共交通沿線と中心部に多い。そうすると、プライオリティはそこから取り組んでいくということになるんだろうと思います。

あとは、13、14と課題を書きましたが、1つは、先ほども申しましたが、既存の軌道を上下分離に何とか転換できないものかということです。

それから、②は、富山駅を壁にして、駅の北側と南側と違う事業者でLRTを運行していますが、そう遠くない時期に、4年半か5年後にネットワーク化されることになりませんが、経営形態をどうしていくのか。単純につないただけだと、新幹線の駅の下で運転手が替わらなければいけないというようなことなど起きてきますので、ここが課題だと思っております。

それから、最後は、交通事業全体に対する課題だろうと思いますが、交通事業者はやっぱり厳しい。電停のバリアフリー化を、補助金を出すからということで提案しましたが、そもそも自分らの負担金を出すことが難しいということでしたので、無利子貸し付けの制度を今年度新たにつくりました。無利子貸し付けしたものと市の補助金で電停のバリアフリー化をする、10年かけて返してくださいという、こういう制度であります。いろいろ知恵が必要だろうと思います。

それから、3番目は、先ほど言いました、一切住民の負担なしというコミュニティバスが、果たしてそれでいいのか。一定程度、地域の公共財というからには、地域での負担というものを何とか説得し、それを拡大していきたいと思っています。

4番目は、やっぱりバス路線の撤退が相変わらず容易になっているものを、協議会や交通会議ではなかなか解決できない。このあたりも、どういう制度をつくっていけばいいのか。これは国レベルの問題だと思いますが、この3つを挙げると、このあたりが公共交通

の課題なのかというふうに認識しております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご検討をお願いします。

【委員】 1点よろしいでしょうか。

【部会長】 お願いします。

【委員】 非常に興味深い取り組みで、たくさん質問したいことはあるんですが、1点だけに無理矢理絞らせていただくと、特に地域に自主運行バスをこういう枠組みでしていると、地域の人たちが、その地域を越えて、もっと、みんなそこへ行くからそこまで走らせたいというような話になってくるような気もするんですけど、そのあたりはどんなふうに対応されているのでしょうか。

【森委員】 この地域自主運行バスが走っておりますゾーンの中には、路線バスのバス停が幾つもありますので、それは、そこで乗り換えて路線バスを使ってくださいと、こういうことです。あくまで空白地域の中の移動を容易にするということだけを目的に、当初から説明をしてきておりますので、そういう声はあまり出ていません。

【部会長】 ほかにございますか。

お願いいたします。

【委員】 どうもありがとうございました。本当に、私は目標設定が大事という考えなんですけど、その際に、いろんな側面があって、人口の張りつき方みたいところが数字である種目標設定されているというところに大変感服した次第でございます。恐らくは、こういう側面だけではなくて、サービス水準とか、いろんなものを市ではやっていらっしゃると伺っているところでございます。

それで、1個だけ伺いたいんですけど、さっきの都心部への誘導というようなことを、これは明らかにまちにとっていいことなので、いいと思うんですが、当然ですが、いろんな反対意見とかあろうかと思えますよね。そういうのは、やっぱり市長さんの——市長さんは、聞くところによると、非常にそこら辺に力を入れていらっしゃると聞いているんですけども、そういうある種の長い目を見た、あるいは、大きな目を見た説得力とか、そういうところがないと、やっぱりここまでのことがなかなかしにくいという感覚でしょうか。

【森委員】 先生おっしゃったとおりです。そこまできちっと説明しきれているか、あ

るいは、説得しきれているかどうかは甚だ疑問な点もありますが、考え方としては、2050年あたりを視野ににらみながら、放っておくと、無作為でいると、恐らく加速度的に人口が減っていく。高齢者が住みやすいということだけを目指しているわけではありませんで、それは反射的に、若い世代にとっても将来安心だという気持ちを惹起させるというふうに思っていますので、したがって、それは雇用にもつながり、そして、Iターン、Uターンにもつながるんだということも含めて説明をしてきているところです。

さらに、リーマンショック以降、税収総額が減ってきたことによって、反射的に固定資産税と都市計画税の税全体に占める構成比が大きくなっておりまして、その上で地価が下がっていくということは、財政にジャブのように効いてきますから、地価の一番高い中心市街地の地価を少なくとも下げない。そのために集中投資することは、円周部の人にとっても回り回って利益なんだということを、みんな不満そうな顔をしますが、なるほどねということで、そこで収まっているというような、そういう説明をかなり熱心にやっています。

【委員】 なるほどね。どうもありがとうございました。

【森委員】 はい。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、最後の説明を土井委員からいただきたいと思います。お願いします。

【土井委員】 では、資料7をごらんください。土井でございます。

資料をめくっていただきますと、左の肩にページ番号が打ってあります。

まず地域公共交通の現状というページがありますが、今までの委員の皆さんからも指摘がたくさんあったと思いますが、バス事業者も鉄道事業者も今までにいっぱい努力してきているし、各市町村、府県の方もさまざま努力しているけれども、どうも右肩下がりの傾向が改善されてきたという達成感がない。実際にバスも鉄道も利用者の減少の歯止めがかからない。私たちの努力は、ゴールに向かっていているという達成感が十分に得られていません。じゃ、私たちのゴールとは一体何だ。家田先生からは指標をつくりましょうという話ですけれども、この指標もゴールのイメージで私はとらえていました。少なくとも私たちは今回ここで議論をして、制度をつくるということを考えるとしたら、その制度が目指すゴールはこういうものだよ、時間とお金と人材を使ってゴールを目指しましょうということを実らかにすることが大事だと思っています。

以下、私のほうから話をさせていただくのは、前回、9月11日で提示いただいた資料

3の「基本的な論点」に従って話をしていきたいと思っています。ですから、私の資料の3ページに、番号が2.(1)と書いていますけれども、これは「基本的な論点」の番号をつけておりますので、お手元にもし皆さんお持ちでしたら、それを見ていただいたら有り難いです。また、わかりやすいようにタイトルを書いています。

まず、2.(1) 公的関与の必要性、社会的な要請の増大について、私の考えるところを述べたいと思っています。

今日も委員の皆さんから、高齢者の移動については随分話が合ったと思います。資料の3ページに図がありますが、これは近畿圏のパーソントリップ調査のデータです。近畿圏は京都・大阪・神戸などの大都市もあれば中山間地域や限界集落などもあり、我が国の縮図のようなエリアです。

この図では平成22年、平成12年、平成2年、昭和55年の4つの時点における生成原単位を示しています。縦軸が生成原単位です。生成原単位とは皆さんよくご承知のように、1人の人が1日どれぐらい交通をしているかという量です。横軸には、5歳ピッチで年齢階層を入れていきます。これを見ると、当然ながら、高齢になると生成原単位が少なくなるということですが、近年の高齢者の生成原単位は増加傾向にあります。元気な高齢者が増えてきたのだと考えることができそうです。

一方、働き盛りの20歳～40歳代の人たちであっても、平成22年では生成原単位がこれ以前の調査に比べて大変に少なくなっています。20歳～40歳代の働き盛りの人たちの交通が減少していることについて、もっと真剣に考えていかなければならないのではないかと思います。自動車の分担率も、この年代の人たちは減っています。かわりに増えているのが自転車ですね。公共交通もそれほど大きく変化していない。ということは、自動車が自由に使えない人たちが増え、こうした人たちが自転車利用が増えているということと、公共交通が交通行動を支えているということだと思えます。これは近畿のデータですけれども、首都圏も中京都市圏も、程度の差はありますが、同じような傾向になっています。こうしたことを考えていくと公共交通が働き盛りの世代を含む多様な人たちに対して外出支援する役割について、私たちはもっと目を向けていかなければならないのではないかと思います。

それから、次のページをごらんください。エリア認識と書いています。これは横軸に近畿圏の各市町村の人口密度、縦軸に公共交通と自動車の分担率を書いています。分担率というのは、外出をするときに使う交通手段の割合を示す指標です。人口密度が少なくなれ

ば自動車の分担率が増え、公共交通の分担率が減っていく。人口密度が高くなると、公共交通が自動車の分担率を上回っている地域がある。公共交通と自動車の分担率が入れ替わるポイントがおおよそ人口密度5,000人/km²辺りです。

各市町村で公共交通の施策を実施されているわけですが、自分の地域が、どのようなエリアにあるのかをきちんと認識しておくことが大事です。地方部にある市で公共交通の収支を都心部と同様に考えるのはなかなか厳しいことです。自分たちの地域はどういう特徴を持った地域なのかについて、きちんと地域認識を持って、そこにおけるバスや鉄道の役割を認識することが重要だと思っています。

それから、将来のことを考えると、これからは総人口が減少していくことになります。今から人口減少社会に備えるとする、先ほどの森市長のお話にありますように、人口密度を市町村としてどのように考えていくのかということが大事になっていくと考えられます。人口密度をできるだけ集中していくことが望ましいわけです。自動車は基本的に交通や都市機能を分散化していく交通手段ですから人口密度も分散化します。ですから、公共交通を軸に人口密度を高める施策を進めることが重要になってきます。

人口密度が5,000人/km²以上だと自動車から公共交通に転換してもらうような政策をしっかりとつくって、駅の周辺、あるいはバス停の周辺に人口を集めていくという施策が重要になっていくと思います。これを実現するためには公的な取り組みが不可欠です。

一方で、人口密度が5,000人/km²以下であれば、自動車を使うことが困難な人々の移動支援について公的な関与がやはり必要になってくると思います。

具体的に何をやればいいのかということが、5ページ目です。1つ目には、公共交通の必要性を明確に打ち出すことです。公共交通は鉄道会社やバス会社がビジネスで行っているということを多くの市民が持っていますが、そうした認識では、そろそろ地域公共交通はもたないと思います。資料では危機感の共有と書いています。

これも近畿のデータで申しわけないのですが、人口構造だけを25年後にスライドさせて将来交通量の推計を行うと、鉄道で約23%、バスで11%ぐらい減少することが想定できます。生成原単位から将来交通量を推計したものです。これくらい利用者が減少すると、鉄道会社・バス会社の多くは存続の危機になります。「あなたのまちから公共交通が消える」ということが悪夢の物語ではなく、近未来にこういうことが確実に想定されることになります。こういう危機感をまず皆で共有しましょうということが、多くの人たちを巻き込んで公共交通政策を推進していく上で大事なことだと思います。

それから、公共交通を支えるために、バス、鉄道って一体どれぐらいのお金が動いているのか、どれぐらいのマーケットなのかということを確認しておくほうがいいと思って、次のデータを入れています。全国のバスの運輸収入が大体7,000億円。お金を払って乗っている人たちが一年間にバス会社に払っているお金が7,000億円ぐらい。新幹線を含む全国の鉄道で6兆円ぐらいです。例えば、年間3,500万のお金があれば、バスの運賃を半額にすることができる。そうすると、利用者はかなり増やすことができるかもしれないというのが、この値頃感で感覚的につかめると思います。

それから、公的関与のゴールのイメージですけれども公共交通というものを地域のインフラとして位置づけていく。そのためには、先ほど京都府からKTRの話でも出ましたが上下分離も必要でしょうし、補助金の入れ方も、これまでのような欠損補助というような入れ方ではなかなか難しいと思います。あるいは、利用を促進するためのネットワークを強化するためには、併算初乗り料金等も考え直さないといけない。

資料の方には赤字で※印をつけた項目があります。今日これを話していたら時間が足りなくなりますので、別途どこかで議論できる機会があればということで、これからのタイトルだけ、言葉だけ入れているという項目に※を付けています。

それから、2つ目には、2(2)の地域公共交通の担い手となる市町村の取り組みについて述べたいと思います。

前回のこの審議会でも、成功事例はたくさん出るけれども、失敗事例はないのかという話がありました。幸か不幸か、私は失敗事例をたくさん知っています。多くの人たちはわざと失敗しようと思って頑張るわけではなく、一所懸命成功しようと思って取り組んでもうまくいなくて失敗をするケースを知っているわけです。

どういう失敗が多いかということですが、1つは、コミュバスと路線バスの競合問題で失敗がたくさんあります。もちろん意図して路線バスとコミュニティバスが競合している場合もありますし、競合回避をしようとして、実は地域のバス全体のサービス水準が低下している失敗事例もある。路線は空間的には競合しているように見えるけれども、ダイヤを見てみると、実は運行時間は棲み分けている場合があります。これなら競合ではなくて、むしろ補完だということでも、事業者の方から競合だと言われると、行政の方はどきっとされて、「ああ、まずいな」というようなことが起こります。

それから、コミュニティバスのループ型路線設計の問題もあります。利用促進のミスリードもあります。行政の人たちが、地域の本当に地道な利用の掘り起こしをせずに、利用

促進ということでイベントと観光的な取り組みばかりやっていることがあります。こうした市町村も結構あります。これらの活動も効果はあるのですが、こうした地域の地元の人と話をすると、「イベントばかりで、ほんまに疲れるんですわ」という話も聞くことになります。余程の観光地など以外の多くの市町村では、地域の公共交通に対する期待を利用促進に結びつけることが主で、イベントや観光は、それにプラスをすることだと思います。こうした地域の行政の人たちも、一所懸命やっているのですが、一所懸命の方向が違うということだと思います。ですから、一所懸命やるのは、まずは地域の中にある利用の芽を育成することだということをしちんと教えてあげないといけないと思います。

それから、公共交通空白地域という言葉も気になります。今日もそういう言葉が何度も出ています。ここにいらっしゃる方は、きちんと意味を理解されていると思いますが、例えば、バス停300メートル、駅から500メートルの円を描いて公共交通空白地域として出すと、地元の人たちは、「ああ、自分のところは空白地域やから、ちゃんとバス路線を入れてもらわんと不公平やないか」という圧力が来ます。そこで公共交通空白地域をなくすためにコミュニティバスを入れる。公共交通空白地域では利用者が少なかったから空白地域だったわけですから、コミュニティバス入れても利用者があるのか？というようなことがたくさんあるわけです。そういうミスリードが公共交通空白地域という言葉にはあるので、もうちょっと違う言い方にしたほうがいいのではないかと考えています。

それから、資料の項目を幾つか飛ばしていきますと、病院送迎、他の方法と競合と書いています。コミュニティバスを一所懸命やっているけれども、片一方で、無料の病院送迎バスについても別の予算で補助をしていることがある。通院目的などの外出支援のためにコミュニティバスを動かしても、乗ってくれないのは当たり前です。ところが、地域全体でさまざまな移動支援策に関する全容がなかなか見えないので、それぞれ個別のところでも一所懸命頑張っている。ところが、お互いに足を引っ張っていることが見えない。財源も限られているので、これをうまく使って、地域の人のためにふさわしい交通手段のつくり方というものを、地域公共交通という定義には入らないのかもしれないかもしれませんが、病院送迎だとか、スクールバスとか、そういうものも含めて考えていくことが大事だと思います。

こういう失敗事例はたくさんありますが、どうしたら回避できるかということですが、これは基本的には、行政の人たちにきちんとしたやり方を知ってもらうということです。ですから、まず人材育成が大事です。それから、人材育成をしていくためには、データの採り方、それを分析していくノウハウが大事だと思います。資料には、クロスセクターベ

ネフィットとか、いろいろ書いていますけれども、これは先ほど森市長が言われた、鉄道・バスがどういう役割を地域に果たしているかということについて明示的に話をしようということなのです。

クロスセクターベネフィットについては、8ページに簡単に書いています。地域公共交通である鉄道・バスがなくなったら、それぞれの行政機関の各部局はどれだけの追加的なコストが必要になるのかということを出し合ひましようということなのです。これは今、加西市で、コミュニティバスの補助がなくなったら、各部局はどれぐらいのお金を出さないといけないのかをヒアリングするためにつくったシートです。各部局が出すお金よりもコミュニティバスに出すお金のほうが安ければ、行政としては赤字であってもコミュニティバスへの補助が望ましい使い方をしているということになると思います。

次に、9ページです。3(1) 現行制度の見直しと書いています。現在の制度については、既に何人かの委員の皆様が言われているように、よくできていると思います。ただ、協議会が協議の場としてなかなか機能していないことがあります。協議会は時として補助金を得るための場として使われていることが多いと思います。補助金を獲得するのももちろん大事なことです。地域の公共交通を考える「場」の役割をきちんと果たすことが必要です。そのためには、例えば、協議会で公共交通に関するデータを採っていく。そのための予算もつける。公共交通のデータを責任持って採って、そのデータを行政の担当者が分析をして、協議会で望ましい公共交通のあり方について議論をしていくことで、協議会に責任を持たせていく。これは、人材育成にもつながっていくことにもなります。あるいは、コミュニティバスと路線バスなどの競合に関する裁定を行う場としていくといったようなことも必要だと思います。

最後に、10ページです。3(4) の人材育成です。制度をつくっても、制度を動かすのは人ですから、人材を育成していくことは最も大事なことだと考えています。とりわけ市町村では、先ほど正司先生も言われましたけれども、すぐ人が異動してしまう。せっかくよくわかってきても異動されてしまうということが多いのです。異動は仕方がないにしても、例えばということで書いていますが、府県単位だけでは経験の交流が少ないかもしれないということで、運輸局単位程度で研修をしていくことが必要だと思います。研修の内容も重要です。

人材育成については、市町村からもそこにおける担当者からも極めてニーズが高いように私たちは感じています。NPO法人再生塾と書いていますが、本日も出席の神戸大学の

正司先生も、京都府の村尾さんも、再生塾の本当に重要なメンバーです。まちづくりと交通問題に取り組む人材育成をすることが再生塾の目的です。近年、この塾の門をたたく人は増えています。J I A Mと書いているのは琵琶湖のほりにある全国市町村国際文化研修所のことです。ここでも公共交通のセミナーを去年からやらせていただいています。2泊3日というハードなコースなのですが45人ぐらいの応募があつという間に集まります。市町村の方々にとっては県の人に相談しても制度のことは教えてくれるかもしれないけれども、本当に重要な問題解決のことについては教えてくれないということで、塾や研修の門をたたく人が多いわけです。

そこでは、人材育の取り組みでは、データを扱うノウハウや、公共交通を考えたときの基本的なスキル、まちづくりの手法などの勉強してほしいし、問題解決を行った体験をぜひ体験してもらって、物事を考えていく方法についての自信を持ってもらうことが必要です。

地域公共交通政策に関しては担当者が首長さんに対して、こういうふうを考えるんですよというアドバイスをしてあげる、それぐらいの力を持つような人材育成をしていかないといけないのではないかなと考えています。

最後のスライドのこの丸い玉は、こういうふうなイメージで地域公共交通を考えていただいたら有り難いということで入れさせていただきました。私のほうからの発表は以上とさせていただきますと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご意見いただきます。

よろしいですか。それでは、どうもありがとうございました。

ご協力いただきまして、少し時間は超過しましたがけれども、無事に発表を終えることができました。どうもありがとうございました。

それでは、議題3、その他に進みたいと思います。事務局から、資料8、今後の進め方(案)につきまして、ご説明をお願いします。

【企画調整官】 次回の予定でございます。次回、第3回部会におきましては、引き続きご希望される委員の方からのプレゼンテーションと地域公共交通に取り組んでいらっしゃる自治体、事業者の皆様からのヒアリングを引き続き行う予定でございます。また、第1回、今回の第2回部会におきまして委員の皆様よりいただきましたご意見を踏まえた論点を、事務局にてご用意いたしますので、これをもとに皆様よりご意見、ご議論いただ

ければと思っております。

また、第4回、第5回の日程が決まりましたので、ご報告いたします。第4回は11月28日木曜日10時～12時、第5回につきましては、12月18日水曜日の15時～17時の予定でございます。

その他、全体の進め方につきましては、前回ご案内のとおりでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

今日の議論を振り返って、ご意見がございましたらぜひお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員、お願いします。

【委員】 これまでの会合で示された各都市の事例に関連して、一言、申し上げます。それは人口の比較的大きな、あるいは中規模以上の都市の公共交通の取り組みについてはふんだんに紹介されておりますが、47都道府県の中で中核的な都市などを除いて相当のウエートを占めている人口5万人ぐらいの小規模の市町村、あるいはそれ以下のマチでは首長さんと行政担当者が公共交通の確保に大変苦勞している現実があるわけです。そうした小さな自治体の取り組みはどうなっているんだろう。ぜひ、皆さんで情報と課題を共有しておきたいと思うのです。

そこで限られた時間ではありますが、私が自治体関係者から地域交通について直接お話を聞く機会があった北海道の伊達市の事例について、かいつまんで報告をしたいと思います。伊達市は洞爺湖サミットが開かれた洞爺湖のわきにあるという位置関係をご想像いただければいいんですけども、人口約5万人、十一、二年前から相乗りタクシーという取り組みを続けております。オンデマンドです。バスだと慢性的な利用者の減少で空気を運んでいるのと一緒に、補助金を出しても長期的な収支を考えると路線バスの維持をなかなか当てにできません。そこで伊達市では相乗りタクシーのトライアルに乗り出したわけですが、結論から申しますと、今、市長さんは、この事業は完全に軌道に乗ったとの手応えを得ておられます。会員制度でお年寄りたちが約1,800人入会し、年間の利用者が1万4,000人近くに達しております。これからも利用増が期待されています。自治体側は1回の利用につき、お年寄りの定額料金に上乗せして300円を補助し、地元には2社あるタクシー会社のドライバーさんの給料も少し増えるように工夫しております。運転手さんは稼働すればするほど給料に反映するようになっているものですから、乗車する高齢者への反応

も次第によくなってくるということで、この十数年間の取り組みは軌道に乗ったという確信につながっております。そこで市側はもう一段進めて、完全に民間型のビジネスモデルとしてこの事業を成長させたい、つまり市の補助金を打ち切り、なお利用と収益増が見通せる段階まで進みたいのですが、ここに新たな課題が浮かび上がってきます。

現状は利用者から1時間前に注文をいただくと自宅の前に駆けつけられる、複数のお年寄りたちのルート設定をできるというところまでタクシー会社さんに習熟してもらっているんですけども、陸運業者の人たちにとって今や都市部では常識的らしいのですが、簡単なパソコンのソフトを導入しますと、瞬時にして複雑なルート設定が可能となり、機動的な対応ができるのだそうです。こうしますと、市は300円ずつの補助をやめ、そこにかかっていた年間予算を活用し、郊外の限界集落を抱えている地域に10人乗りぐらいのワンボックス型のタクシーを走らせるような新サービスを考えたいのですが、これがなかなか簡単にはいかない。というのは、中小都市においてはユーザー同様、タクシー会社の経営者の方々も実は高齢化が著しく、パソコンのソフトを新規に購入し、教育、指導を受けてそれに習熟するという意欲がわいてこない。いわばソフト面での進化が実現しない。そこが課題になっているということです。

つまり、先ほどの先生たちのプレゼンで、マチというのは人材育成もカギになるという指摘がございましたけれども、やはり高齢の経営者の方々が自らは無理でも自社の専務や部下にソフト習熟を指示できるかどうかというのも、人材育成に関連した課題といえるかと思えます。それ以前に、資金面での国の補助制度などがあれば、コンピュータソフトの購入、更新といった問題も、恐らくはスムーズに進んでいくだろうと期待できます。小規模自治体の、非常にうまく展開していると思われるオンデマンドタクシーの事業でも、純粋にビジネスモデルとして進化させていく上ではこんな課題を抱えているという事例をご報告いたしました。ありがとうございます。

【部会長】 貴重なご意見ありがとうございました。

ほかにございますか。

それでは、また次回もこういう発表と質疑を続けてまいりたいと思います。

では、最後に、事務局から連絡事項がありましたらお願いします。

【企画調整官】 部会長、ありがとうございました。

事務局より1点ご連絡申し上げます。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は、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、委員の指名を削除の上、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いたしまして、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。

以上でございます。

それでは、本日は、これを持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 —