

交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会 平成26年度第1回(第14回)

平成26年6月13日

(企画調整官) それでは、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、お忙しいところをお集まりいただき、誠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、右肩に資料1と振ってあります、最終とりまとめ(案)。それから、後ろから2枚目になります、横紙の資料2「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の成立について」。そして、最後の1枚紙、資料3、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要」。そして、こちら、冊子になっております「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律関係資料」でございます。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。

続きまして、委員出席者のご紹介でございます。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代えさせていただきたいと思っております。 それでは、写真撮影の方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っております。部会長、よろしくお願いいたします。

(部会長) 皆様、おはようございます。今日は朝早くからお集まりいただきまして、ありがとうございました。

振り返れば、12月18日に中間とりまとめの審議を行って以来のお目にかかる機会でございますので、約半年ぶりということになります。既にご案内のとおり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(案)」が今年の2月12日に国会に提出されまして、5月14日に成立し、5月21日に公布されているということになっております。

昨年末の交通制基本法に続いて、基本法の理念を具体化する新しい枠組みが整備されたと思っております。個々の改正内容については追って事務局から説明がございましたけれども、12月18日の部会以降、修正を加えまして、1月31日に中間とりまとめが完成しております。それを踏まえた法律の改正でございまして、概ねその趣旨に沿っていると考えてございます。

この間、私もインターネットによる国会中継で衆参両院の国土交通委員会の審議の概要を拝聴しましたが、意見を述べた国土交通委員会の議員の方々は、地域公共交通に関しまして深い関心と具体的な問題の把握を行っている方々が多かったわけですが、国土交通大臣との間で非常に密度の高い議論がなされてきたと思っております。大変参考になる審議でございました。

今日は、お手元の議事次第に従って議事を進めてまいりますけれども、中間報告以降の改正法

案を踏まえまして、最終報告案をお示ししているわけです。

今後、この改正を踏まえまして、地域公共交通に対する資金的支援のあり方、法定協議会の運営のやり方、地域公共団体の人材、あるいはノウハウの面での支援の方策、あるいは新しい制度をどのように活用して、全国的に地域公共交通を充実させていくか、具体的な施策作の実施の段階に入っております。本日の最終とりまとめ（案）においては、新たに設けた制度の活用策を中心にご覧いただきまして、ご意見を頂戴したいと考えております。

それでは、議事に入りたいと思います。まず、具体的な内容について事務局からご説明をいただきます。資料1につきまして、交通計画課長よりご説明をいただきます。お願いします。

（交通計画課長） 交通計画課長でございます。よろしく願いいたします。

それでは、資料に沿ってご説明させていただきます。まず、表紙でございますが、「交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 最終とりまとめ（案） 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」。中間とりまとめでは、「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの基本的な考え方」としておりました。今回は、「その活用に関する」ということを追加して、タイトルとして修正を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、目次をご覧いただきたいと思っております。今回、中間とりまとめを踏まえまして、最終とりまとめにおいては、基本的には、この「はじめに」から「4. 解決の方向性」までにつきましては、時点の修正でございますとか、事実関係のみの修正とさせていただいております。5以降の今後の取組みのあり方について、特に新たな制度的枠組みの活用の部分につきまして、中間とりまとめを踏まえながら、より内容的に充実させたいというふうを考えております。ご議論の方をよろしく願いいたしたいと思っております。

それでは、「はじめに」でございますが、ここの修正点は、例えばということで、時点修正をしております。第4パラグラフでございますが、「それを踏まえ」以降でございますけれども、ここでは中間とりまとめを踏まえて、活性化再生法の改正、先ほど部会長の方からお話ございました、本年2月12日に国会に提出、5月14日に成立、21日に公布されたということで、その成立過程につきましては、資料をお配りさせていただいていると思っております。

資料2でございます。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の成立について」ということで、衆議院、参議院とも都市再生特別措置法等の一部を改正する法律、こちらはコンパクトシティの取組みを進める法律でございますが、この法律と一括質疑ということで、衆議院、参議院、こういう形で通過をいたしまして、先ほどございました5月14日、参議院本会議において総員の賛成をもちまして可決・成立いたしております。

実際の施行につきましては、法律で、公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行ということになっておりまして、形式的には11月21日までということ、これから整理をしていきたいと思っております。年内、秋と言われるくらいには施行をしていきたいと思っております。

それから、こちらの最終とりまとめ案の方に戻っていただき、時間の節約のためにちょっと飛ばさせていただきます。11ページ「今後の取組みのあり方について」以降が修正を加えたところ

ろでございます。

まず、「交通政策基本法の具現化」につきまして、ここは基本的には修正はしておりません。法律の見出しの書きぶりだけでございますので、技術的な修正のみでございます。

次のページをめくっていただきまして、新たな制度的枠組みの考え方でございます。はじめの段落は、先ほど申し上げました活性化再生法の改正があったということと、本年秋からの施行が予定されているという事実関係の修正でございます。

これ以降につきまして、事務局といたしましては、中間とりまとめでこの活性化再生法の改正について、どのような指摘が行われたかということをもとに示して、ここは例えば①で申し上げますと、「中間とりまとめ」時の整理)というところ。これは中間とりまとめのままでございます。それに対して、その下の(主な改正内容)というところで、中間とりまとめ時のご指摘をどういう形で法律の改正に活かしたかということの一つ一つ記述していております。

まず、「① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化」。中間とりまとめでは、交通政策基本法の理念を制度的に公共交通でやっていくんだということを明確化すべきであると、こういうご指摘でして、主な改正内容のところにつきましては、まず、活性化再生法の法律の目的を改正いたしまして、そこに交通政策基本法の基本理念にのっとるということをも明記させていただきました。

また、活性化再生法に基づいて作成されます基本方針につきましては、この交通政策基本法に基づく基本計画と調和が保たれたものでなければならない、調和規定と呼びますけれども、これを追加いたしました。

「② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成」でございます。中間とりまとめの際のご指摘は、まず、まちづくりとの連携。あるいは面的な計画の必要性。さらに、複数市町村をまたぐ場合の広域的な交通圏への対応。また、具体的な内容を計画にしっかりと示して関係者の適切な役割分担を図るべき、というご指摘でございました。

主な改正内容のところにつきましては、まず、面的な計画であるということで、計画の名称を「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」というふうに改めたこと。また、その交通網形成計画において、まちづくり施策との連携に努めるという規定を新たに追加したこと。あるいは地域の交通圏の広がりに合わせて、必要な場合には都道府県も地域公共交通網形成計画の作成主体となれるような制度改正を行ったこと、を記しております。

「③ 地域住民交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり」でございます。中間とりまとめ時の整理につきましては、まず、これまでの制度に欠けておりました大臣認定制度を交通網の再構築について設けて、認定案件について国が積極的に支援するスキームを作るべきではないかといったこと。

次のページに行ってくださいまして、合意形成を円滑に進めるための措置、さらにその合意形成の中でも特に地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データの事業者からの提供についての仕組みの創設。また、関係者が合意した取組みが一定期間確実に実施されるような実効性の確保ということが指摘されております。

主な改正内容のところをご覧いただきたいと思います。まず、先ほどのところでもございました、具体的な内容を記した計画を作って、これで合意形成を図っていくべきということにつきましては、これまでのマスタープラン、総合連携計画、名称変更をしまして、交通網形成計画としましたが、それに加えて、「地域公共交通再編実施計画」というものを作成して、こちらで具体的な内容、既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等を記載するという仕組みにいたしました。

この具体的な内容につきましては、今後、国が作成いたします基本方針、あるいはその下の運用方針におきまして、国としての考え方を示したいと思っております。

また、再編実施計画につきまして、国土交通大臣の認定を受けた場合には、法律上の特例措置を講じることといたしました。

また、事業の実施を担保するために、同計画に従って事業が実施されない場合の勧告、命令制度を創設いたしております。

さらに、事業者からの情報・データの提供、ひいては合意形成に対する協力につきましては、網形成計画の記載事項等に達成状況の評価に関する事項を追加いたしております。これは、実施計画においてもそうした形で、PDCAサイクルの下で事業評価を行う。これが大臣認定制度と併せて考えますと、こうしたしっかりとした数値が事業者から提供されないで、事業評価がしっかりできない場合には大臣認定が行えない、ということになりますので、地方公共団体と事業者が協力をして、目標数値の見える化を行って、事業評価を行うことを促進する仕組みということで、これを進めてまいりたいと思っております。

次が中間とりまとめ時の整理といたしまして、特に独禁法との関係を整理すべきである、というご指摘でもございました。これは、特にある地域に複数事業者いる場合の措置につきましてでございます。

法律の改正作業の下で、公正取引委員会と綿密な議論を行いまして、主な改正内容のところに記載しておりますが、関係するすべての事業者と個別に調整し、同意を得た上で実施計画を作成するという整理をいたしました。個別に地方公共団体が事業者と調整をしていくということがポイントでございます。

ただ、その方法につきましては、いろいろ細かい点もあると思いますので、次のページですけれども、公正取引委員会の協力を得て、留意事項をとりまとめて、地方公共団体あるいは事業者の皆さんにお示しをしたいと考えております。

以上が中間とりまとめを踏まえて今回改正した法律の内容でございますが、資料として、この法律の概要につきましてお配りさせていただいておる資料3でございます。こちらに、先ほど申し上げましたようなことがございますので、後でご覧いただきたいと思っております。

次に、新たな制度的枠組みの活用につきましてご説明をさせていただきます。こちらにつきましては、中間とりまとめで記載されましたことを、さらに時点を修正して、我々の考え方として充実できるところは追加的な記載を行っております。

まず、資金的支援のあり方・考え方について、ということでございます。前段の部分は、現在

の補助制度が必ずしも今回法律で策定した計画、元はと言えば、総合連携計画とも直接的な結び付きがないということ、地域公共交通に関する施策の効果を最大化するためには、やる気のある地域について集中的に支援を実施する必要があるということを記載いたしております。

1枚めくっていただきまして、次のページでございますが、「このため」以降をご覧ください。今回の改正により、再編実施計画を作成して、国土交通大臣の認定制度を追加しておりますが、認定した再編実施計画に基づいてネットワークを再構築する取組みについては、実は本年度から計画策定経費につきましては予算化をいたしておりますが、計画の事業に対する補助金、予算につきまして今後検討を行いまして、計画の構想段階から実施段階までトータルでの支援システムを構築して、地域の主体的取組の持続可能性を高めることを検討すべきではないか、ということに記載いたしております。

なお、現行の支援制度につきましては、こちらの議論の中でも出ましたが、特に赤字補助制度ということで、一つは交通事業者の経営インセンティブを阻害する要因となっているケースがないかどうか、また、これは県等のプレゼンにも出てまいりましたが、今の生活交通ネットワーク計画というものが地域が真に必要としている輸送サービスかどうか、生活交通ネットワークの協議会が本当に果たすべき役割を果たして機能しているか、というようなことなども検証して、必要な見直しを行うべきである、という記述にさせていただいております。

次に、「また、」以降ですが、こちらにつきましてはこの部会の方で大変活発にご議論をさせていただきました。交通は様々な施策、コンパクトシティなど都市構造の再構築や、あるいは観光などの地域戦略、健康・福祉、環境など、様々な分野にとって必要不可欠な地域の装置・社会インフラであると。このため、今後の支援につきましては様々な分野の施策を効果的に活用することを検討する必要がある、という記述にさせていただいております。

また、予算措置のみならず、税制、財政投融资制度等、多様な支援措置についても幅広く検討すべきである、という記述をさせていただいております。

次のページへ行っていただきまして、「② 改正後の地域公共交通活性化再生法の円滑な運用について」でございます。これは、今回、交通網形成計画あるいは再編実施計画、また、その大臣認定という制度を円滑に運用していくために、特に合意形成の促進が必要ではないかということで、一つ目の合意形成の促進の部分では、合意形成の促進のために国が積極的に関与する必要があるのではないか、ということを中心に書かせていただいております。

また、具体的な仕組みとして、ケーススタディの実施。国がやる気のある地域と協働して、モデル事業を形成して、様々な知見を活かして、ケーススタディを踏まえた運用方針を作成し、関係者に共有する、これが効果的であると考えられるという記述をさせていただいております。

点線の囲みでは、トピックとして、本年4月に内閣官房地域活性化統合事務局におきまして、モデルケースの取組みということで、全国に公募が行われまして、都市あるいは農山村という分野で16地域が指定されておりますが、本日市長にも来ていただいております富山市さん、あるいはプレゼンを行っていただきました熊本市さん、それから委員がいろいろとご苦労なさっております北設楽郡の複数市町村の取組み、また、プレゼンをいただきました京都府、京丹後市の取

組み、こうした地域公共交通を核にして、地域の活性化を図っていこうという取組みが選定をされております。

これらのモデル事業につきまして、交通だけではなくて政府一丸となって、これらの活性化を支援していくということが申し合わせされております。

先ほどの複数市町村の取組みにつきましては、北設楽郡の取組みは町村が一体となってやっ  
ていこうという取組み。京丹後市の取組みは、京都府がこの中に入りながら複数市町村の取組み  
を支援していこうという取組みでございます。こうした交通圏の広がりに応じた仕組みについて  
も、我々は、ケーススタディを行いまして、それらを踏まえた運用方針を作成していきたいと考  
えております。

次の部分は、地方公共団体に対するノウハウ面での支援ということで、ここでは国土交通省が  
これらの支援をするために担当職員の指定をして、そのための専門的なチームをつくって、それ  
ぞれのプロジェクトについて支援をするということを記述いたしております。

特にオール国交省で臨むために都市部局と交通部局が連携をいたしまして、ワンストップの相  
談窓口を設けるなど、オール国交省としての取組みを進めていきたいと考えております。

また、情報・データの積極的な活用というところでは、先ほど出ましたように、新たな移動ニ  
ーズの把握や情報収集に係るコストの低廉化のためにもＩＣカードの情報、ＧＰＳ情報など、最  
新のＩＣＴ技術を活用すると。このために国や地方公共団体が必要な支援を行っていくことが求  
められる、ということを記述いたしております。

③は、地域公共交通を担う人材の確保・育成についてでございます。ここは二つございます。

一つは運転手など地域の公共交通そのものの輸送の主体となる運転手を中心とする労働力の  
不足が今、非常に叫ばれています。これにつきましては、特に自動車局を中心に研究会を開催い  
たしまして、若年層や女性の新規就労を促進するための戦略的なリクルート活動、男女別施設の  
整備、不規則な就業形態や長時間労働等の過酷な労働環境の改善、キャリアアップシステムの構  
築といった取組みが提言されております。また、今回の活性化再生法の枠組みを利用して、輸送  
効率を向上させることも重要であると考えております。

次のページに行ってくださいまして、次の段落では改正後の活性化再生法で地方公共団体での  
まちづくり、交通を担う専門的な職員が不足しているということに対して、国として国としてシ  
ンポジウム、研修会、人材育成セミナー等の開催、また地方公共団体に対する専門的な知識を有  
している地方公共団体の実務担当者や学識経験者の皆さんのサポート体制の構築、こうしたこと  
について記述をさせていただいております。

④は新たなビジネスモデルの創出についてでございます。中間とりまとめでは、こちらでプレ  
ゼンが行われました北近畿タンゴ鉄道の取組み、あるいはみちのりホールディングスの、地域を  
超えた複数の企業をホールディングカンパニーの下で経営統合する取組みについて記述いたし  
ておりました。今回追加いたしまして、地域公共交通に関する事業の安定的運営の確保というこ  
とで、産業競争力強化法等の仕組みの活用を追加記述いたしております。

これは、その下の点線の枠囲みをご覧くださいなのですが、高知市内の中央部分につきまし

て高知県交通と土佐電気鉄道の経営統合ということが、先ほど部会長がおっしゃいました国会の審議でも言われまして、こうしたスキームを活用して、10月の経営統合を国交省としてサポートしていくこととしております。

最後に、「おわりに」ということを追加させていただいております。

どうしても法律制度、あるいは予算制度、制度のことばかり申し上げておりますが、実際に必要なのは地域の各プロジェクトが円滑に進められて、公共交通が充実されるということでございます。この「おわりに」のところで、国が積極的にこうした地域をあげた取組みを資金・人材の両面からしっかりと支援するというを記述いたしまして、当部会として、我々行政の背中を押していただきたいというふうに考え、「おわりに」を追加させていただいた次第でございます。

以上が最終とりまとめについてのご説明でございます。よろしく願いいたします。

(部会長) ありがとうございます。

この最終とりまとめ案でございますけれども、「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」という副題が付いてございます。これも含め、ご意見をいただけたらと思います。

それでは、皆様からご質問、ご意見をお願いしたいと思っております。委員、お願いします。

(委員) 大変お疲れ様でございました。かなり前回からの意見を入れていただいているなど思っております。ありがたい話だなと考えております。

18ページのところで、運転手の確保という部分があります。再三、私もこの会議の中で言わせていただいておりますけれども、こういう書きぶりではなく、実は、中小企業のところについては精一杯人材を確保するという方面で努力をして、もうそれ以上の努力が今実際はできないというような状況が多く発生をしているわけです。もう経営体力がないということですね、正直に言えば。そういう部分がありますから、せつかくできた交通政策基本法あるいは活性化再生法、あるいは地域公共交通確保維持、こういう部分を通じて、何とか、国あるいは公共団体が主導で運転手の確保等の部分について、書きぶりはどうでもいいですけれども、少しそういう部分に触れていただければいいのかなというふうに考えています。

もう一つは19ページの人材不足のところでもあります。この部分についても、今、交通計画課長の説明にずっとありましたけれども、なかなか簡単にはそういう人材が地方にまで波及されるというふうには、私どもも考えておりませんし、今までにそういう実績は恐らくなかったというようにも考えております。

できれば、私たちのような交通に従事してきた、あるいは企業内でもそういう交通に関連した方々を少しその中へ配置をして、意見を聞いていく。これは非常に重要なことではないかという部分がありますので、少しそこら。書きぶりは結構ですけれども、そういう部分でお願いをしたいなと思っております。

もう1点が、公共交通の協議会同士の連携という部分ですけれども、こういう部分では連携がなかなか難しい。必要だということは分かっているんですけれども、なかなか連携は難しい。そういう部分で、協議会のあり方、連携などについて、このとりまとめの中で少し触れていただい

た方が後々続いていけるのではないだろうかと思っています。

「おわりに」のところにつきましては、再三再四、予算、予算と私が言ってまいりました。本当に皆さんの力強い応援をいただいて、予算がなければ、人がなければ、なんぼええ政策ができて前へ進まん、というのが事実でございますので、そこらのご協力をお願いしたいと思います。以上でございます。

(部会長) ありがとうございます。2、3、ご意見をいただいて、それから議論を行いたいと思います。

(委員) 簡単な質問です。私も正確に全部覚えてないので、確認だけなだけけれども。

この活性化再生法の射程圏というのは、ぱっと見ると、離島の航空路は文言が見えないように見えるんですけども、船は入っているように見えるんですけど、その辺はどういう頭の整理をしておいた方がいいのか、単純な質問です。

二つ目は、これからの、ということになると思うんですが、一つの非常に重要な肝がこの大臣認定のところだと思うんですね。それがどのくらい合理的で、なおかつ先を読んだものであるか、そういうことが大事だと思うんですけど。そこをどういうふうにやるのか、少し事務局にお考えがあったら教えてほしいし、あるいはそれをどういうふうに検討しようかということについてのお考えでも結構なんですけれども、教えていただけたらと思います。以上、2点です。

(部会長) ありがとうございます。それでは、委員、お願いいたします。

(土井委員) 大変すばらしいまとめ方をさせていただいて、これが全部実行できたらすばらしいものになるなということで、うれしく思っております。

それを踏まえて、今、ちょっと委員が言われた大臣認定のことも気になるんですけども、私からは3点ほど意見を述べたいと思います。

一つは16ページの、これは何度も出てきている話なんですけれども、真ん中以降のところ人口減少、高齢化への対応が重要だということを書きいただいています。誠にこのとおりだと思うんですが、加えて、最近いろいろデータを調べているんですけども、人生前半の人たち、要するに若い人たち、生産年齢人口に当たる人たちの交通量が減少傾向にあります。自動車の運転免許取得率も10年前に比べて減少傾向にあります。これは自動車の分担率が高い富山市さんでもそうなんです。10年くらい前は20歳代では95%くらいの取得率だったのが91%くらいに低下しています。

免許取得率が下がっているだけでなく、パーソントリップ調査のデータ、生成原単位という一人当たり1日どれくらい交通をしているかというデータがあるわけですが、東京都市圏、近畿圏、中京都市圏で生成原単位が特に若い人たちが減少傾向にある。一方で、高齢者は増加しているんですけども、若い人たちが減っている。

こうした人生前半の人たちに対するモビリティを支えるということは、高齢社会を支えるためにも、若い人たちに活動してもらって、社会活動に参加して収入を上げたり、実際に街のにぎわいを創出していくというようなことで、極めて重要になってきます。

そのときに、地域公共交通の果たす役割というのは大変大きいと思いますから、そういった点



についても今後の課題として認識しておくことが必要だと思います。全体はこれでいいと思いますけれども、たぶん、この資料をご覧になられた地方行政の方は、やはり高齢社会、頑張らないかなと思う。それはそれでいいと思うんですが、それに加えて、もう少し視野を広く持つてほしいという意味では、今申し上げた人生前半におけるモビリティの確保みたいなことは、少し情報として皆さんと共有できればいいのかなと思います。

それから、二つ目なんですが、18ページにデータの重要性について述べたいと思います。イーグルバスさんの取組みも大変素晴らしいんですけども、多くのバス事業者さんにお話を伺うと、やはり乗降のデータまでは何とかできるけれども、バス停間のODデータというのはなかなか取れないようです。実際にはバス停間のODというのがバスの路線の再編などを考えていくのに極めて大事なのですが、すごく費用がかかるということで把握できていないことが多い。調査員が乗り合わせて調査をしなければならぬから費用がかかるのです。

そこでICTの技術をいろいろ考えています。京都大学の仲間と、Wi-Fiの packets通信を使うことで、スマートフォンを持っている人たちの交通流動を把握することができるので、そういった仕組みもこれから開発をしていきたいというふうに考えているわけです。これは一例ですが、まさに幅広いICT技術を、もっといろいろサーチをしていって、よりいいものを作っていくことが望ましいと思います。

道路の場合は、道路交通センサスを定期的に国でやられて、その結果、例えば日本中で渋滞時間がこれくらいで13兆円くらいの国民的な富が失われているというデータの提供につながっていると思うんですが、地域公共交通の場合は事業者さん任せではデータの取り方、あるいはデータのクオリティをそろえることはなかなか難しいと思います。是非スタンダードなものを国の方で作っていただいて、それに対して、例えば今までの予算投入の効果測定やバスの路線再編の資料、路線競合に関する資料など、検証とマーケティングの資料とすることが可能となると思います。持続可能な公共交通を検証する一つの指標にしていけばいいのではないかなと思います。

最後に3点目です。19ページに書いていただいている人材育成について。バスのドライバーも大変に重要ですけども、地域の公共交通を担う行政の人たちを中心にとすることで書かれています。地方自治体、交通事業者、NPO、市民ということですが、たぶん、この前半の二つ、地方自治体と交通事業者、これは専門家の人たちだと思うので、専門家の育成というのをまずしっかりやりましょうということと、NPO、市民の人たちというのは、NPOの場合はもしかしたら専門家にもなられるかもしれませんが、広く支える市民の人たちの共通認識を高めていくということとは少し違って、二つの目的があると思うんですね。特に専門家については問題解決の力を付けていこうということをしてきたら明確にしてほしいなと思います。

加えて、これは却下していただいても全然構わないですけども、議員の皆様にもうちちょっと勉強していただきたいと思うことが多くあります。是非、地方議員の皆様にもこういう勉強をしていただく機会というものをどこかで作っていただければありがたいと思います。私の方からは以上です。

(部会長) ありがとうございます。3名の委員からご意見がございましたので、これについて事務局のお考えがあったら、お聞きしたいのでよろしくをお願いします。

(交通計画課長) まず、人材の確保についての国、公共の部分での取組みについてでございます。ここでは事業者がいろんな取組みをするということを記述いたしております。ちょっと考えたいと思いますけれども、そうした、例えば雇用ということについての事業というのは、どうしても厚生労働省との連携が欠かせないと思います。知事、市長が来られておりますので、様々な分野で雇用調整、雇用事業というような取組みも行われていると思います。我々、そこを今勉強中ではございまして、具体的に人材確保について国なり、自治体なりがどういう形で関与できるかということ、労働法規との関係もあると思いますので、なかなか簡単には言えないんですけれども、勉強していきたいというふうに考えております。

交通事業のOBの方とか、携わったことのある人を地方の人材として活かすべきではないか、ということについて。これは具体的な取組みが始まっております。JRのOBの方が地域のアドバイザーとして市町村に入ったりとか、そういうことも進めておられると聞いておりますので、そちらの整理をいたしまして、基本方針や運用方針というようなところにもそういう人の活用ということを反映させていきたいと思っております。

それから、協議会、特に関係者の連携についてもう少し触れられないかということではございますが、かなり書いたつもりではあるんですけれども、ちょっと考えさせていただきたいと思っております。

それから、委員からご質問がございました離島航空路の取扱いについてでございます。これはよく誤解されるんですけれども、この網形成計画やあるいは再編実施計画が離島航空路を排除しているわけでは全くございません。離島航空路、地域の航空というものと、それについてのアクセス、あるいは地域全体の交通というのは、一体として計画を作成することも可能でございます。

この法律で公共交通事業者のところに航空の事業者が入っていないということをもって、この計画には航空が入っていないんだというふうによく言われるんですけれども、それは、この法律上の公共交通事業者というのは、協議会に実際出てくることの応諾義務がかかる人のことだけが書いてある。ある意味、離島航空の事業者については協議会に出てこいという義務をかけるかどうかの議論を、この法律の制定時に行いまして。離島航空というのは路線を変えるということは、空港が一つしかないでなかなか変えられないということもあって、応諾義務という国民の権利・義務を縛る厳しい規制を離島航空事業者にかけなかった、というだけでございまして、計画の中に離島航空を入れるということは、我々十分考えられますし、離島についてはそういう取組みを促していきたいと思っております。

(委員) そうすると、鉄道事業とかいろいろ入っているけど、航空法や何かの関係が入っていないのが気になったんだけど。

(交通計画課長) それは応諾義務がないというだけであって、協議会の中に入っていて、計画の中に離島航空路線のサービスとかそれを入れることは全然問題ないと思っております。

(委員) 分かりました。

(交通計画課長) また、大臣認定の考え方でございますが、今回の法律におきまして、大臣認定の基準は、例えば道路運送法上の安全基準がしっかり守られるとか、そういうことは記述をしているわけですが、一つは基本方針に照らして適切なものであること、もう一つは地域公共交通の再編事業を確実に遂行するため適切なものであること、これを認定の基準として法律上、記載しております。

特にこの「基本方針に照らして適切なものであること」には思いがございまして、先ほどちょっと申し上げました基本方針の記載事項につきましても、新たに持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項を基本方針に書く。これはある意味国を縛った。国はそれを書きなさい、ということを書いたわけですが、そこで、その事業評価に関することを基本方針に書きます。

また、その下の運用方針等で明らかにしたいと思っておりますので、やはり、この大臣認定の一つの考え方としては、そうした数値目標をどういうふうに達成して、達成できているかどうかをしっかりと評価できる、そういう仕組みになっているか、ということが一つ大きな課題になると思っております。

もう一つは、先ほど申し上げましたとおり、まちづくりとの連携に関することをこの基本方針でも、あるいは交通網形成計画、再編実施計画でも書いていこうということで、都市計画だけではございません、まちづくりなどの地域戦略と一体的に行われるものであるかどうか、ということとは、一つ、この認定のときの考え方になるということだと思います。

(委員) そのところでちょっと。例えば港湾計画とか、港湾の事業に関することはいろんなかなり細かいことまで審議会で意見を聞くというプロセスを持っているんですよね。そこでオープンネスというのか、ある種の第三者的判断というものが入る余地があるようにしてあるんだけど。

ここで認定という作業をやるのは、運輸局みたいな出先、あるいは本省での行政の活動だけとしてやるのか、それとも、審議会みたいなところでやるのか。そこら辺はどうなんですかね。

(交通計画課長) 制度的には、この大臣認定制度は、この交通網形成計画だけではなくて、これまでの、例えばLRTとか、今までの大臣認定制度をそのまま延長させておりまして、審議会の審査というものは今のところ制度化されてません。

(委員) そこは議論の余地がありそうですね。ありがとうございました。

(交通計画課長) 次に委員のご指摘でございます。地域公共交通の役割ということで、とかく高齢者に目が行きがちだということでございますが、我々は免許保有率の変化等も踏まえて、それがよく分かるような記述ぶりということについて検討をしたいと思っております。

また、ODの取り方、スタンダードの問題につきましても、非常に長い期間取り組んでおる施策でございますが、なかなかうまく行かないところがございます。本日ご欠席の委員からも大変ご指導を仰いでいる分野でありまして。特に、今、ICTのビッグデータの活用もかなりこれから進もうとしておりますので、さらに勉強して、私ども情報政策担当部局とも連携をして進めたいというふうに考えております。

また、地方行政について専門家の果たすべき役割、特に普及促進というようなことも踏まえて、というようなことにつきましては、記述を調整させていただきたいと思います。

議員の方につきましては、我々としては、地方公共団体が今後施策を進めていくにあたって、どうしてもこれまでと変わってくるのは、地方公共団体がこの計画を作ることになってまいりますので、おのずから、議員の方々もこういう問題について、例えば都市計画であれば、ご承知のとおり、県や市の都市計画審議会には議員の方が入っておられます。交通につきましても、だんだんそういう素地が醸成されていくものだと考えております。以上でございます。

(部会長) ありがとうございます。委員の最後のところで専門家の育成と共通認識の醸成というのは、少し方向が違う行動ではないかというふうなご発言があったと思うんですが。そういうのをどこかに書けるところがあったら書いておいた方がいいかもしれませんね。

では、委員、お願いします。

(委員) 中間で出たものに対して、きちんと法律が対応しているというところをきれいに書いていただき、さらに活用ということで書いていただいているので、皆さん、結構頷いて聞いておられたんじゃないかなと思いました。

簡単な質問なんですけど、12ページのところで、今後やると書いてあることなので、聞くのはあれかもしれませんが。「交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならないこととし、法施行までに改正することとしている。」と、調和規定とかおっしゃいましたが、このイメージが少しあれば教えていただきたいです。

もう1点は、評価が入って、きっちり回すようにしていると。国に対して評価のことを書く、ということだったんですけれども、最後のビジネスモデルのところを書いてある、地方公共交通に関する事業の安定的な運営を確保するという事業者の方をきっちりさせるという意味では、地方公共団体の方が中心となって、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークの再編の計画を作ると。それを事業者と一緒にやる、あるいはある部分を作る。その事業者がやっていることに対して、地方公共団体の方が評価をするという部分は、ありと考えているのかどうか、ということを確認させていただきたいと思います。

この2点であります。

(部会長) それでは、委員、お願いします。

(委員) 大変によくとりまとめられておまして、事務局のご労苦に対して心から敬意を表したいと思います。

私からは大きな質問が二つとコメントが三つなんですけど。まず、質問から申し上げます。

形成計画について、法律を見ても、この最終とりまとめ案を見ても、形成計画にどこまで具体的に書き込むのかということについては、「省令の定めるところにより」となっておりますので、まだはっきりとしたイメージができておりません。

私どもは、今回、交通に関し、あるいは住民の移動に関して、地方自治体が明確に義務を負った法律だと思っています。今までは何か問題があると、対処療法的に対応してきたという自治体が、本当にまちづくりや住民の移動、交通の確保というものについて責任を持っているんだとい

うことが明確になったという点で、非常に意味があると思っているんですね。その具体的な計画をまずは形成計画の中にできるだけきっちり落とし込むことが、形成計画、さらにそれをブレイクダウンした実施計画の策定に非常に意味があるものになると思っているんです。

ということで、この形成計画について、どういうものをどんなふうにしてやるんだということについては、今後、例えば省令とか、施行の通知や通達とか、そういったところでされるんでしょうか、というのが、まず1点です。

それに関連して、もともと、確か交通政策基本法の中には、交通事業者が国とか関係のいろんなものの政策に協力をしてやっていくんだという、漠とした形での協力義務が書かれていたと思うんですけども。今回の法律の中には、そのことは、恐らく重疊的になるので書かれなかったのかなと思っているんです。実施計画を作るに際しては、それぞれの交通事業者の利害というのがどうしても出てくる場面というのがあるとは思うんです。そういう中で、でも、何とか地域の交通を確保していくために、やっていきましょうという気持ちに立っていただくということも必要だと思っております、私どもはそういった協力の義務という規定を是非法律に入れていただけないか、ということをお願いしておりましたが、それは残念ながら実現はしませんでした。

でも、その考え方というのは、私どもがそのように思っている。やはり、こういう実施計画を作ってくときには事業者の方々にも協力をしていただいている作っていくんだという私どもの考えていることに間違いはないんでしょうか、ということをお尋ねしたいと思っております。

質問、あと1個あります。これを実際にやっていこうとする中で、計画どおりうまく進んでいるというのと、なかなか進まないというのが出てくると思うので、フォローアップをしていかなきゃいけないと思ってるんですね。この会そのものは来年の3月に終わりになると伺っているんですけども、是非ともこれだけの専門家の方々に集まっていただいて、議論をしておりますので、果たしてこうやって作った計画の実行がうまく行っているのかどうかということについてのフォローアップを適宜お願いしたいなと思っておりますのでございます。

それと、実際に物事を実行していくのに予算や財政投融资というふうなところは書いてあるんですが、私の記憶だと、地方財政措置というの、案の段階では書いてあったんじゃないかなと思うんですけども。今日の説明を聞いたら、そこが外れているようなんですけども。

総務省との調整などがあつたのかもしれませんが、例えばこれまでずっと道路を造るといことばかりやっていたお金を、道路を使って乗るタクシーやバスを利用するという方向に地方自治体の資金を振り向けるというふうな方向性も、これから一つの方向として必要になるということを見ると、やはり地方で自由に使えるお金が交通のために措置されているというのは非常に大事なことだと思っております。役所同士の調整のややこしさはよく分かってますので、無理にとは申し上げませんが、そうやって自治体が自由に裁量できるような仕組みを作っておくことは必要だと思っていると、これは意見でございます。

それと、今回、私ども、この法律の制定を受けて、佐賀県では既にモデル的に始めようという

ことで、先ほど来お話しになっている調査も、住民の移動の実態調査も行うようにいたしました。その際には、また専門家の皆様のいろんなご意見や専門性のお力をお借りすることができればと思っております。

それと、人材育成について。今回国土交通省主催の研修に職員を参加させました。大変実りのある研修だったということで喜んでおりました。

佐賀県も佐賀県内の市町の担当職員というのを今回決めてもらったんですね。最終とりまとめの中にもちゃんと責任ある対応を取るようにと書いてございましたけれども、今まで明確に担当者がいなかった市や町においても、この交通問題の担当者を決めてもらって、その研修会というのをやりました。非常にたくさんの人に来てもらってます。

これから自治体において責任ある仕事をしていくというときには、何より自治体における人材育成が大事で、今の国土交通大学校とかのカリキュラムの中だと、パイが小さすぎるなどの理由で、とても対応できないんじゃないかとも思ってるんですね。地域ごとに局もありますので、それぞれの地域の自治体の人に集まってもらうということもあるでしょうし、私どもも県独自のプログラムを作って、いろんな先生をお招きして勉強しようと思っております。

交通事業者の中における人材育成もあるかもしれませんが、新しい仕事が増えた地方自治体における人材育成というものも、やはりこれまでとレベルが違うくらい、力を入れていけないといけないということを思っております。今回の研修は都道府県から一人と、県でもいいし、市町村でもいいけど一人ということだったので、是非充実をしていただければと思うところであります。

最後ですが、今回、都市局と交通政策部が一緒になって法案も作られ、事業実施もされていかれるということで、私どもとしては大変期待しております。まさに新しい国土交通省ならではの仕事になるのではないかと考えておまして、ワンストップの窓口を作っていただけることも書かれております。是非、国土交通省らしい政策の展開になることを期待しております、ということをお願いして、私の意見とさせていただきます。以上であります。

(部会長) それでは、2点につきましてはお願いします。

(交通計画課長) まず、交通政策基本計画との調和規定の問題でございます。基本的には、後でまた申し上げますが、交通政策基本法がこの法律の上であって、これが具体化をする作用法という形を取っております。

例えば交通政策基本計画では、様々な分野について数値目標を設定するというようなことがございます。それを実現するための法律の仕組みでございますので、基本方針その他についてもそれと調和が取れたものでないといけないという意味で、交通政策基本計画と基本方針の調和規定を置いているということですが、それ以外にも当然、まちづくりとの連携、あるいは事業者との関係、そういったことも踏まえて、交通政策基本法の考え方を十分に汲み取った基本方針じゃないといけない、という趣旨でございます。

それから、まちづくりの観点で地方公共団体がやっていく。その中で事業者がやっていること

についての評価のことでございます。それは、たぶんそういう場面が出てくるんだと思います。

一方で、この再編実施計画あるいは網形成計画の作成主体は、地方公共団体でございます。これまではマスタープランについては地方公共団体、実施計画については事業者という形が多くございましたが、今回は実施計画につきましても自治体が作成主体、実施主体という形になっております。

したがって、その評価をすることになるんですけれども、事業ができていないということの責任もこの計画作成主体がやはり負うこととなりますので、その意味では事業者がやっていることを評価するというところもあるんですが、反面、自治体にも大変な大きな責任を課したという仕組みになっております。

それから、委員のご質問についてでございますが、おっしゃられるとおり、形成計画の記載事項につきましては、特に具体的な部分につきましては、先ほど申し上げたい運用方針の方で明らかにしていきたいと考えております。いろんな知見、その意味では、また、こういうことを書くべきではないかという意見を賜りたいと思います。

協力の義務について、この法律で書かれていないということでございますが、これまでこの法律では、交通事業者はまず自らの輸送サービスの質の向上を図ること、そして、公共交通の利用を容易にするための情報の提供、その充実に努めなければならない、ということがもともとのこの法律上の事業者の責務でございます。ここが改正されていないではないかというご指摘かもしれません。

ただ、実は法制局ともいろいろと議論をして、先ほどから申し上げておりますとおり、この目的規定に、交通政策基本法の基本理念にのっとり、ということが書かれております。交通政策基本法では交通事業者に地方公共団体の施策への協力ということが書かれておるわけでございます。

したがって、委員がおっしゃいましたとおり、交通政策基本法の考え方は、この目的規定を改正することによって、十分に、この地域公共交通活性化再生法に活かされている、事業者に対してそうした協力が求められている、ということは制度的にも言えると思います。

それから、計画どおりなされているかどうかのフォローアップというお話でございますが、我々、当然、この法律を作りましてから、国土交通省の各事業のフォローアップ体制というのがございますが、それに加えて、先ほど申し上げました交通政策基本計画で様々この地域公共交通について記述がされていき、あるいは数値目標が設けられたりという形になっていく中で、この公共交通についての施策のフォローアップは避けて通れないものでございますし、それをした上で十分公表していきたいと考えております。

委員会につきましては、3月までというのは形式的な期限でございまして。前回もこの法律を作る時にお集まりいただきました。必要に応じて、それはやっていかないといけないということでございますので、この審議会がこれで完全に終わるという趣旨ではございませんので、ご理解いただきたいと思います。

地財計画につきましては、当初、予算措置のほか、地財計画もというようなことを考えておつ

たんですが、委員ご承知のとおり、地財計画、地方交付税は予算措置でございます。したがって、その前段の部分で、特に今回、ページで申し上げますと16ページの支援措置のところの「また、これまで述べたとおり」以降、「本格的な人口減少や高齢化が急速に進展する中」という、この記述でございますが、「このため、4. ①で述べたとおり」ということで、4. ①に戻っていただけますでしょうか。7ページでございます。点線の囲みで書きましたとおり、現在の公共交通に関連する主な予算等の支援、この中に当然交付税措置というのは非常に大きな役割を果たしているわけでございます。その上のところで、「多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。」というわけでございますので、私どもこれから関係方面とはいろいろ調整させていただきたいと考えております。

それから、研修の充実につきまして、なかなか予算が厳しいところでございますけれども。私ども、こういう制度を作りましたので、国土交通省による本体の研修その他いろんな面で、我々協力をしたいと思っております。研修所の方ともいろいろ調整しているところでございます。ご支援をよろしくお願いいたします。

(部会長) 今の委員のご発言にあった、ワンストップの窓口というのは作られるんですか。

(交通計画課長) どうしても、地方支分部局、運輸局も人が足りない、整備局もなかなかというところがあります。また、一方で自治体の皆さんにとってみたら、都市交通戦略で相談に来たんだけど、ちょっとピンと来ないとか、あるいは道路運送法のことと相談に来たんだけど、ということで、なるべくワンストップの窓口を作って、そこでご相談に乗りたいと思っております。

(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) まず、冒頭、遅れてまいりましたことをお詫び申し上げます。

この十数年、交通政策だ、コンパクトなまちづくりだと、ドン・キホーテみたいに組織を挙げているいろいろやってまいりました私どもの立場としては、こういう進展というのは大変ありがたく思いますし、うれしく感じてもおります。

特に新しい、改正後の、今縷々ご説明がありました制度、先ほど委員がおっしゃったように、地方自治体に大きな責務が課せられたという点についてですが、それは同時に、少し躊躇していた自治体に対して自信を持ってやりなさいという後押しにもなるんだろうと思います。

それは、つまり、交通政策に対しての公費投入の妥当性ということについて、議会や市民に対してうまく説得できない自治体があったとすると、その自治体に対して、こういう制度になったんだから、交通網計画をちゃんと作ろうと、動き出していくための大きな後押しになると思っております。

そこで、申し上げたいのは意見なんですが。私どもの市で言いますと、交通にかかわるソフト事業だけ抜き出しますと、例えば冬季間の雪が降るときに通学距離の長い中学生に、ほんの何人かですけど、タクシー代を補助するとかみたいなことも含めて、部局横断的に、教育委員会も含めて、交通にかかわるソフト事業を全部拾い出しますと、私どもの市では8億4000万円くらい、年間使っております。除雪費は別な話です。一般会計に占める割合は0.5%です。かつ、



事務的経費を引いた残余の政策的経費に占める割合は1.2%です。この1.2%が交通にかかわるソフトに使われているというデータは、恐らくそんなには出てないと思います。まず、どの自治体もそういうものをまとめたことがない。それぞれの部局ごとに担当の予算は持っていますが、ですね。

出してみましたら、政策的経費に占める構成比が1.2%。私は、これは過大だとは思いませんけれども、ここのところについてはいろんな意見があると思います。したがって、うまくまとめていただいたこの中にある評価検証の中で、交通を利用した人が何人というところにとどまっていますは説得力を持たないと思っています。

例えば厚生労働省は、1万歩歩くと、将来の医療費が14円低減されたと。合っているかどうかは知りませんが、オフィシャルにそういうのを出している。累計で市民全体で何歩歩いたのかという推計値などを出したいわけですね。それは車で暮らすよりも公共交通を使った方が多くなるわけですから、こういう測定をするということがすごく大事で。イーグルバスさんのような装置を地元の交通事業者に使いたいといっても、必ずしも賛同されないのです。例えばスマートフォンを持っている人たちのデータをどう取るのか、ということも含めてですが、是非、具体の測定方法などをみんなで研究する必要があると思っています。こういうことも是非考えてほしいというのが1点です。

それから、あちこちの自治体を持っている生データ、推計値でもいいんですが、様々なデータがあるとしたら、そういうものを相互に共有させていただくことによって、何とか市ではこういうデータを取っているけれども、この数値を例えば厚生労働省の出している数値に重ねると、年間で何億の将来の医療費の提言につながる。だから、政策的経費の1.2%は妥当なんだという論理展開をしていく必要があると思いますので、そういう意味で、様々なデータの取組というものについて、いろんな形で、資金面も含めてですが、ご支援をいただく、そういう制度を作ってくださいと、大変ありがたく思っております。今後の取組みへの意見として発言させていただきました。

いずれにしても、このとりまとめも法改正も大変ありがたく思っておりますので、ご苦労様でございました。ありがとうございます。

(部会長) ありがとうございます。ほかにご意見ございますか。

では、委員、お願いします。

(委員) 改めて緊張してます。というのは、昨日、一昨日と、4つの法定協議会に出ました。そこで、地域公共交通活性化再生法は、これを使って何をするかというのをずっとやってきましたし、これからもやっていくと思うので、この最終とりまとめ案を見ると、ユーザーの立場としてはありがたいものができたなと思うんですが、こういう場にもいると考えると、息が詰まりそうです、本当に。これを本当に全国の皆さんにちゃんと使っていただけるかどうかと考えると、本当にできるのかなと。

私自身も作った方の立場の一人であるとするれば、非常に荷が重いというか、苦しいなと思っています。なので、皆さんに助けをいただきたいと思っています。その意味で、このとりまとめ案

そのものに具体的にどう修正をしてほしいとか、そういうことは特にはないんですが、コメントをさせていただきたいと思っています。

一つ目は、法定協議会のあり方なんですけど、昨日、一昨日と4つ出たんですが、その議題を見ますと、例えば生活交通ネットワークの策定ですとか。6月に法定協議会が多いというのは、6月末が生活交通ネットワーク計画提出の締切りですので、議会との関係もあって、すごく多くなるんですが。素人的に見て、ネットワーク計画は全く分からない書類なんです。それを見て、よく分からないけど、これで行こうねという話をします。それから、地域協働推進事業計画も今議論しているところもあります。これはまだ分かりやすいんですが、結構出てくるのが、協議会の構成員にいろんな方がいるんですが、こういうことをやっているのにどうして入れてくれないのとか、全然知らなかったですとか、そういう意見が結構出てきます。

要するに、手続の方を先に進めてしまっていて、協議会で、地域協働推進事業で何をやるかということがきちんと議論できていないということが結構あります。これは自分の恥さらしのようなものなんです。それから、ほかにもいろいろあるんですが、大体手続の話が多くて、予算・決算なんていうものもありますよね。手続の話が多くて。しかし、法定協議会で関係の皆さんが意識を共有していかないと。地域公共交通が本当に大変なことになっている。

例えばこのとりまとめの20ページを見ますと、高知県交通と土佐電気鉄道の経営統合と出てますが、実態としては経営統合じゃなくて、両社とも実質破綻という状況で、新会社への移行ですよ。だから、こういう書きぶりだと前向きに統合みたいな感じなんです。実際には非常に悲惨な状態です。

それから、10ページの奈良県の取組みというのもここで奈良県知事さんにご紹介いただきました。ちょうど今週の月曜日にこの協議会があつて。私は知り合いに傍聴してもらいましたが、25路線・45系統が廃止という話が出ましたが、最低限の廃止で済んだということで、一歩前進だと思うんですが、まだこれからやっていかなきゃいけないことがたくさんあると考えています。

こうやって、やっているところはまだいいんですが、例えば県で見たら、多くの県がこの法改正について、ほとんどまだフォローしてない状態です。都道府県も法定協議会を作れることになったということですが、まあ、様子見しようとか、よく分からないのでとりあえず待つてようというところが圧倒的に多くて。でも、県というのは鉄道や地域間幹線をどうしていくかということを考えていただかないといけないと思えば、そんなことでは非常に困るなというものもあります。

市町村の方は、今までも法定協議会や地域公共交通会議をどんどんやってきたので、まだいいんですが。先ほど申し上げたように、手続論に終わっているような協議会も非常に多いと思いますし、私自身も本当に苦慮してます。なぜ、この手続が必要で、これはどういう中身で、なぜここで話し合わなきゃいけないのかということの説明をあげないと。特に、今6月なので、委員が変わって第1回目の協議会というのが多くて、1回目でする気をなくされると困ってしまうので、ここでどうやってやる気をもっと出してもらうかというのに非常に苦慮している状況です。

そう考えると、合意形成をきちんとやっていかなきゃいけないという17ページの記述というのが、このレベルだけだと、笛は吹いているんだけど、本当にできていくのかというのが不安です。

そのために人材ということで、18、19ページに書いてあるんですが、これは本当に何百人とかの規模でやっていかないと、全く手が回らないのかなと思っています。これが運輸局とか支局でできることなのか。ましてや、まちづくりまで入ったら、交通だけでも手が回らないのに。まちづくりとの連携はやらなきゃいけないことです。でも、多くの市町村は怖気づいてますよ。そこまで、もう手が回らない、できないと。

だから、形成計画になったら、それも入れなきゃいけないけど、そんなのはできるんだろうかと思っている自治体がすごく多いんですよ。でも、やらなきゃいけないことなので、助けたり支援しなきゃいけないんですが、やはりその体制は、この17、18、19ページの記述ではまだ抽象的であると。私自身もやれることはやろうとは思っていますが、一人では、当然ですが、到底できるはずもないことなので、何百人とか何千人の単位の話だと思っていますので、ここは本当によく考えていただきたいと思っています。

それから、これから自治体間の格差が、都道府県はそうですし、市町村も既に大きなものになっていますが、もっと拡大していくと思うんです。そのときに、最低限、どこの市町村でも都道府県でも、ここまではできるというふうな底上げをしてほしいなと思っています。やはり、これをやらなきゃいけないなと頑張っているところはどんどんやっていくんですけど、やらなきゃいけないなと思えていない、あるいは思えていても、皆で意識共有していなければ進んでいかないので、そういうところをどうやって引き上げるかということも考えないと。やる気のあるところを引き上げるというだけでは、なかなか解決しないことがあるのかなと思っています。

あと、財源のことですけれども。昨日も、ある鉄道の協議会に出てたんですが、設備が古いということで、具体的に名前を挙げるのはよくないかもしれませんが、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に毎年補助申請を出しているんですが、今年は枠の倍くらい要求があるから、全額は無理という話が出ていて、そうすると、例えばこの状態が5年くらい続いたらどうなるかということシミュレートすると、とんでもないことになる。例えば減速せざるを得ないとか、あるいは間引きせざるを得ないとか、そういうことが起こりかねないと、そういうシミュレーションになっています。

一方でこういう状況で、とにかく頑張れと言われても、やはり難しい。鉄道とか幹線バスとかは、全部守りきれないかもしれないと思います。だから、コンパクトシティとかと一緒にやると思うんですけど。だから、ある種のトリアージは必要だと思うんですけど、トリアージするとすれば、その結果として守らなきゃいけないところには、きちんとやっぱり守れるような、そういう支援をしてもらわないと、基本的なところでもう安全確保できないとか、ゆっくり走るしかないとかっていうことになる。頑張ろうもないということなので、そこは、この中には書かれてないと思うんです。最低限の安全は確保するとか、ということは。これは是非やってほしいなと思っています。

いろいろ言ったんですが、基本的には協議会で出てこられるいろんな利害関係者の皆さんが、公共交通が大事だと、そのために皆で力を合わせなきゃいけないんだと、そういう意識を共有するというのが基本だと思いますので、協議会のメンバーだけでも、この地域公共交通活性化再生法の改正法について皆さんにご理解いただいて、俺たちはこうやるんだと思っていただきたい。

今回、第6条に協議会の持ち方が書いてあるんですけど、今までは「作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連携調整」となっていたのが、「実施に関し必要な協議」と、一歩踏み込んだということ。じゃあ、踏み込んだら、一体委員にとって仕事が増えるのか、やれるが増えるのかということは、具体的ではないですよ。この辺りもこのまま放っておいたら、何も説明がないんじゃないかなと思っています。

是非、こういうところをそれぞれの協議会で国の方からきちんとお話しいたいて、これからこういうことをやりましょうと、そういう盛り上げをしていただけるといいなと思っています。是非、現場を助けてください。お願いします。

(委員)

今までの数回にわたる議論の中で、過疎地や限界集落などを抱えた中小、ないし零細規模の地方自治体の交通網整備に、主に問題意識を持ちながら意見を申し上げてきました。限界集落などの居住地を行政の権限で再編成しながら、そこにまちの中心部との交通体系、交通網をどうリンクさせていくかが、どの地域にとっても課題です。特に中小以下のマチの首長さんたちが共通して苦労されていくところだ、と。そうした問題意識が今日提示いただいた案の中に活かされていると思い、取りまとめには感謝しております。

さて、これまで何人もの先生方から出たご意見と重複しますが、結局のところ、こうした交通政策は、政策の資金面も含めた周知徹底、人材育成がポイントになると思います。そのために、どう市町村の隅々にまでこの政策を知らしめていくのかということが、政策の成否を握るんだろうと思います。

シンポジウムとかセミナーということが大事になると思うんです。今日を含めて、部会に出席されている知事さん、市町村長さんのような非常に先進的な取り組み。たとえば先ほど委員からお話があったように、もう県内各市町村に担当者を決めさせたというような事例がアベレージだといんですけども、実態はそうではないのだということをよくお聞きします。プロの行政マンとしては残念なことですけども、なかなか政策の詳細が行き渡っておらず、問題意識も低いという話を聞くことが多いのが実態です。

残念なことに、どんな素晴らしい政策も財政支援も、担当者らが知らなければ、それは存在しないことと一緒なのです。

従って、今後は儀礼的に広大な都道府県内の1か所ずつでこういうシンポジウムをすれば事足りるということではなく、5ないし10の市町村を包含したような広域的なエリアごとに、首長さんや現場の実務担当者にまで周知徹底を図るようなシンポジウムをぜひ検討していただきたい。私は全国地方紙を代表するような立場でこの審議会に出ておりますけれども、各地域に根差した新聞やテレビなどの報道機関を活用しながら、政策の周知徹底を図っていただきたいと思い

ます。

「おわりに」のところで、「国には地域をあげた取組みを資金・人材の両面からしっかりと支援することが強く求められる。」というフレーズが書かれており、ここに私が申し上げたことはすべてこもっていると思いますが、国の主導でそうした具体的な取組みを強めていただきたいと思います。

(部会長) それでは、3名の委員の方から意見がありましたので、お願いします。

(交通計画課長) ありがとうございます。

まず、私ども、厚生労働省の担当課ともいろいろと話をさせていただいたりしています。なかなか厚生労働省の方でも確たる数字を今研究中というところもあるようです。一方で、難しいのが、例えば1歩によっていくらかというのがあるんですが、公共交通を整備したから何歩というところが、非常に研究者の皆様方も、委員も頭をかいておられますけど、いろいろ難しい。公共交通によってどうなるかというところを我々は研究していかないといけない部分がございます、CO2の議論とよく似ているんですけども。

そこら辺、これも長い間の宿題となっておりますが、我々としても測定をするシステムを。ただ、期待できますのはビッグデータの活用ということがこれから視野に入ってきてまいりますので、我々としても、例えば情報システム産業とも少し連携するなり、それは交通政策基本計画の議論の中でもいろいろと今始まっておりますけれども、そうした知見も得ながら、データの集積、今の最新技術を使った取り方について勉強してまいりたいと思います。ご指導をよろしく願います。

それから、委員の方から現在の協議会の状況についてお話がございました。特に生活交通ネットワーク協議会のあり方については、既存の予算制度につきましても見直しを行うべきではないかということ、この中で記述させていただいております。地域におきまして、まだ周知徹底が図られていないということ、ごもつともだと思います。私どもとしましては、本日のこのご指摘を踏まえて、これから二つの大きなことをやらないといけないと思っています。

一つは、来年度以降の予算制度をどうするか。これは8月に予算要求がございまして、それまでに、先ほど委員からもお話がございました様々な主体との連携も踏まえて、この支援措置をどうしていくか、ある程度のアウトラインを作らないと、なかなか。自治体の皆さんや交通事業者の皆さんが聞きたいのはそこがどうなるんですかということであろうかと思います。

もう一つは、ここで何度か申し上げた運用方針でございます。先ほど委員の方からも認定の基準をどうするんだとか、ございました。そこら辺がまだ確たるものができておりません。この協議会のあり方につきましても、運用方針の中でしっかり書き込んで。少なくとも、なぜ今回計画策定だけじゃなくて、実施まで協議会の仕事にしたのかというようなことも。

特に法律の解釈のことも踏まえて整理をする必要があると思っておりますが、これができておりません。したがって、少なくともこの二つについてある程度整理をしつつ、一方で周知に入っていきたいと思っております。

今、その点では不十分だということは十分認識しておりますので、是非、特に運用方針の部分、

あるいは法律の解釈の部分につきまして、先生方のこれからのいろんなご協力をよろしくお願ひしたいと思っております。

それから、委員の方から、研修、特にシンポジウムとか、そういう形で自治体の実務者レベルに焦点を合わせたものも必要ではないか、また、メディアの活用も必要ではないかというご意見でございますが、ごもつともだと思ひます。私どもも、特に先ほども申し上げました、今回の法律の改正の趣旨、あるいは認定の基準の細かいところ、こういうものをしっかり整理をして、こうした地方公共団体の実務者の方々に伝えていきたいと思ひます。メディアの活用も含めて検討させていただきたいと思ひます。

(部会長) ありがとうございます。

この再編実施計画を後押しするような技術開発がないだろうかというのがきつとあるので。書きものを見ても、多少抜けているような感じがしますので、場所があったら、それを書き込んでいただいた方がいいと思ひます。行政サイドの方を支援することもできますし、利用者の方々の理解を促進するためにも使えますので、そういう意味から言つて、計画を後押しするような開発というのは何かないものかと。これが1点だと思ひます。

2点目は、従来の連携計画は500程度でありますけれども、恐らく1000を超える連携計画がまだできないわけですね。それはやはり、連携計画を作るための実際の実情と計画を作成するという行動の間に距離が大きいというのが実態だと思うし。国会でもそれを指摘された先生方がおられて、新しい法律によってそれが多少でも縮まればいいと、それでご納得いただいているところがあるわけですね。ただ、実際はまだまだ距離があるので、これを縮めるために、委員のご発言にもありましたけれども、メディアを使わせていただければ、そういうものを使って、周知徹底、ご案内することができるような、そういうような枠組みを使えますので、そういう広範な手段をお考えいただかなければならないと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかに、ご意見はございますでしょうか。委員、お願ひします。

(委員) この文章の内容が基本的考え方ということで、理念的な指摘にはなってしまうのですが、私自身が自分の力で自動車を運転して長距離の移動ができない者という立場からの意見として、2の「地域公共交通に対する社会的要請の増大」の最初のところ、「地域社会の活力を維持・向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物など」というところに、なぜ「通勤」が入っていないんだろうなと思ひました。

通勤のための足が確保できることによって、世の中の生産性の担い手になりうる可能性を持っている人というのは多いと思うんですね。この文章は、「基本的な考え方」ですので、これまで社会の生産部分を担いたいと思ひながら適切な足がなくて毎日の移動ができず、それが叶わなかった人たちも、この交通機関の充実によって生産性を担う者になりうるんだという考え方を国に持っていてほしいと思ひます。

もちろん、交通機関だけで解決される問題ではないですけれども、移動手段を得るということが、ただ遊びに行くとかお出かけとか通学だけではなく、仕事をもち通勤するということの実現にもつながって、さまざまな人々が社会に貢献していく上での大切な一翼を担い得るのだという考

え方を、国には持っていてほしいと感じました。以上です。(部会長) ありがとうございます。  
委員、お願いします。

(委員) 独占禁止法との関係のところなんですけれども、14～15ページにかけてなんです。問題となりうるのは、確かに調整時というのは問題となりうる局面ではありますけれども、その後の実行時にももちろん問題は生じうると考えます。新しくこれに参画される自治体もこれからかなり増えてくるということも考えれば、この文章自体というんでしょうか、この留意事項を作成するときに、調整のことだけではなくて、調整後の実行も見据えて留意事項を作成いただきたいなと思います。

と同時に、この文章もできれば、「関係者による具体的な調整が円滑に進むよう」というだけではなく、その後の運用も適切になされるようにというような、趣旨の文言を入れていただくとよろしいというふうに思いました。以上です。

(部会長) ありがとうございます。委員、どうぞ。

(委員) 一つだけ、私の解釈というところで申し上げますと、これまでの活性化法のスキームに比べると、ぐっとできたなという感じがしますよね。そういう意味からすると、乗り物で言えば、車輪も付いているし、ハンドルも付いているし、エンジンも付いてるし。あと要るのは、ドライバーと燃料というところですよ。ものはできたと。あとはドライバーと燃料。ここまでよく本当に作ってくださったなと思って、何とかドライバーと燃料を用意しないと動かないなど。逆に、それを用意すれば動く、ということなんですよ。

本当に先生方がおっしゃるとおりで、委員がおっしゃるような周知徹底とかボトムアップというのは重要なことではあるんだけど、燃料とドライバーがないんだよね。ドライバーのいるところで、燃料の範囲で今ヒットを打つ。そのヒットを国民に訴える。もっとヒットを打たせてよと、もうちょっと燃料何リッターか欲しいよと、ドライバーももう何人か欲しいよと。こういうことだと思うんですよ。

したがって、最後の21ページのところで一つだけコメントを差し上げると、「おわりに」の下から5行目のところに、先ほどのお話にも出たように、「国には、地域をあげた取組みを資金・人材の両面からしっかりと支援することが強く求められる。」このとおりなんですけど、この「国は」という意味は、行政機関としての、霞が関とか何とか運輸局とか、そういう意味じゃないんですよ。国民なんですよ。ここに書いてある国というのは国民。つまり、国民がこの課題を十分に認識して、もうちょっと背中を押さないと、うちの国は駄目だって思ってくれないといけないと、僕は思っています。

だからこそ、ヒットを打ってほしい。それから、ヒットを打てない町についても、状況がどうだかということ、そこの地域の住民だけじゃなくて、国民的に理解するということ、私は特に強調したい。特にここから文言を変えてくれという意味ではないんですけど、この「国には」という意味のところを「国民」というふうに考えてほしい。それから、交通政策基本法には、あえて「国民」という言葉をたくさん入れているのは、そういうふうに私は解釈しております。以上です。

(部会長) これ、先ほど委員からお話があったんですけども、国の義務規定というのが書いてないではないかと。国が作る文章に「国が」というのは書きにくいから、「求められる」という書き方で、この部会が書いたという感じにしているというために作っているところだと思うんですね。

ですから、先生のおっしゃる、国民が理解し、しっかりとこういう制度を推進するよう後押しするよう努めていかなければならないということは、また別なところではっきりと書いた方がいいかもしれませんね。

(委員) そうですね。その国民という意味を財政当局とか、いろんな意味の先生方という意味で言ってるんですけどね。

(部会長) ありがとうございます。委員、いかがですか。お願いします。

(委員) ありがとうございます。我々、地方の意見を非常に取り入れていただいて、大変ありがとうございます。

ただ、責任が非常に重くなったというのが率直な感じですよ。特に、私も、私の町の事例を発表させていただきましたので、ついこの間も、土曜、日曜、コミュニティバスがどういう状況か、実際に私も乗ってみました。やはり噂どおりという大変ですけども、確かに乗客が非常に増えてまして、それはありがたいことなんですよ。

私が乗ると、当然町長と知ってますんで、要望が増えてくるんですね。町長さん、あの病院の前は何か停留所を作ってもらえないだろうか、とかですね。確かに住民の移動、特に高齢者の移動は増えて、私も乗りましたけれども、往復とも10人近く乗ってるんですね。大体乗っている人は常連の人が多いらしいんですけども。それでも、その人たちがとにかく毎日出かけて行って、さっきの委員の話じゃないですけど、元気になれば、これは医療費の削減にもつながるので、非常に地域の高齢者が、一部ではあっても非常に元気になってきているなということを感じました。ただ、そういう人たちの要望がどんどん広がってくるだろうなということも、併せて感じました。

それともう一つ。今は平成の大合併でもうじき10年、いろんな課題をこれから抽出していきますけれども、大きくなったところは、自分の町・村の中の移動が一番大事ですから。その次に広域化をやっぱり考えていかなきゃいかんだろうなと思います。私の町は松山市のすぐ隣ですので、松山に行くバスはないのかとかですね、それは鉄道を使ってくれと言うんですけども。そういうふうには、恐らく住民の要望はどんどん増えていきますので、広域化についても検討していかなきゃいけないのかなというふうに感じてます。この辺は、我々のこれからの取組みであろうと。

同時に、やはりよって立つところはお金ですので、何とか住民に。今、私のところもただだから乗るんですね。料金を取るとなると、だいぶ違ってくるだろうし。この辺りを、例えば病院に停留所を作るから、病院から広告費を取るとか、何かうまい方法はないかなと、今、職員には考えさせていますけれども。無料バスですずっと来てますので、料金を取るというのは、なかなか難しいかなと思っております。



それから、最近のいろんな事例といますか。これは、いわゆる地域公共交通とはちょっと違うかもしれませんが。催し物とかスポーツの大会がありますよね。そうすると、当然、そういうところには各市町からの足がないわけですよね。愛媛県で言うと、松山市を中心に広がりますから、そういう大きな体育館であるとか、陸上競技場とか、武道館とか、野球場とか、そういったところで、しょっちゅうあるわけではありませんけれども、大会があるときに各地から全部そこへ行きたいわけですよね。そうすると、一旦松山へ出て、そこから臨時バスを使うんですけども、できれば各市町から融通を利かせて、開始前に市町からバスを臨時的に動かす。その臨時バスの運行については、今どんなような状況になっているのか、一つ聞かせていただきたいなと思っています。

それと、よく「公共の乗り物をお使いください」というふうに言いますよね。乗用車で来ると混むので。公共の乗り物というのは、電車・バスは分かりますよね、タクシーも公共の乗り物の中に入ってますよね。タクシーは本当に公共の乗り物ですかね。よく住民に、町長さん、公共の乗り物を使えと言うけれども、電車とバスは皆さん理解してます。タクシーは公共の乗り物ですかね。その辺の見解を聞かせていただければと思います。

(部会長) それでは、事務局のご判断をお願いします。

(交通計画課長) まず、私どもとしまして、3ページの中で、「一方で、地域住民の移送手段の確保を自家用車に頼ることについては、運転のできない学生・生徒や、高齢者、障害者、妊婦等の交通手段を確保する観点からは、一定の限界がある。」ということで、こうした地域公共交通の役割というのは、移動手段の確保ということについては、認識をここに書かせていただいておりますが、「通勤」が抜けているのではないかというご指摘でございますので、そこは検討させていただきたいと思っております。

それから、調整というところでもかなり書き込みましたのは、これまでのいろんな事例がこの調整の段階で起こったからということでございます。当然のことながら、調整だけうまく書いて、実行段階で問題が起きてはいけませんし、そこは独禁法の規定の方ももう少し勉強いたしまして、特に調整された計画の実行段階における留意事項につきましても、しっかりと公正取引委員会と議論をしていきたいと思っております。

それから、委員がおっしゃったように、交通政策基本法におきましては、国民の努力義務ということを書きまして、先ほどから申し上げておりますとおり、交通政策基本法の基本原理にのっとり、この施策を進めていきますので、国民の理解を得る努力を我々としてはしていかないといけないということは、我々としても認識しております。その点につきましては部会長と相談させていただきたいと思っております。

それから、委員の方からございました、特に要望が増えていく中で施設利用者の役割ということについて。これは今日国会でも質問いただきました。今の基本方針におきましては、協議会の構成員として、そうした施設の利用者、逆に言うと施設の管理者に入っていただくことが望ましいということは書いてございますが、我々として、今度改正される基本方針におきましても、そこら辺、どういう書きぶりにするか、検討させていただきたいと思っております。

臨時の許可につきましては、国土交通大臣の許可を、貸し切りバス事業者、タクシー事業者に特別の許可を得て、運送することが認められておるようでございます。そこにつきましては、法律の規定も含めてご報告をさせていただきたいと思っております。

タクシーが公共交通かどうかということでございますが、この委員会でもプレゼンをしていただきました。例えばデマンドタクシー。あれも、乗り合いでございますけれども、デマンドタクシーという形で、地域の公共交通としての役割がかなり大きくなってきております。また、妊婦タクシー、妊婦の方をケアしながら行くようなタクシーでありますとか、地域におきまして、様々な形でタクシー業界がいろいろなきめ細かいサービスを展開しているということでございます。私どもとしましては、公共交通の一翼を担うということで、今回の改正におきましても、タクシーを再編の一主体として位置づけておるということでございます。

(部会長) ありがとうございます。予定された時間が近づいてきているんですけども、オブザーバーの方についても、何かお気づきの点がございましたら、ご発言をお願いいたします。

(オブザーバー)

本当に熱心に議論していただいて、素晴らしいものができたと思うんですが、あとはいかに周知徹底して、実行させるか、ここに大きなエネルギーを費やさないとなかなかうまく行かないと思います。その根本のところになるのは、地方自治体の首長がいかにその気になるか、そういうことが一番のテーマじゃないかというふうに思います。

そういう中で、委員が言われた、係数で全予算に占める割合の云々とかっていう、こういうような公共交通に対する指標というものもいくつか出していただいて、係数で比較することによって市長も反対する市議会に対しても説得できる材料になるし。やっぱり手抜きの市町は、自分のところはちょっとまずいなと分かるとかいう。委員の言われた係数、どんな係数がいいかなということも少し検討していただければというふうに思います。

あと、研修の方も予算が云々というお話がありましたけれども、私どもの民営鉄道協会とかバス協会とかタクシー協会とか、いろんな協会がありますので、そういうところへ言っただけであれば、講師だけ派遣していただければ、あとは手配は各協会がするというので、もう少し広く周知徹底ができるのではなからうかと思っております。

それから、そういう場にも市町村の方も参加していただいて結構だと思いますので、是非、周知徹底、実行という点をお願いしたいと思います。

(部会長) ありがとうございます。是非、係数を出すためにも事業者さんが持っている事業者をご開示いただいて、そういうものができやすいようにご努力願えればと思います。どうもありがとうございました。

皆様からご意見をたくさんいただき、どうもありがとうございました。今後のとりまとめのやり方について少しご相談を申し上げたいと思います。

委員の皆様からいただいたご意見は、発言の趣旨を踏まえて、できる限りまず事務局に整理いただきたいと思います。その後、本日のとりまとめ案にご意見を反映したものを作っていただきます。作業には私も参加したいと思っております。そして、本部会の最後のとりまとめは、この意見を

反映したものをもってとりまとめとしたいと考えますが、いかがでしょうか。

(委員一同) 異議なし。

(部会長) 今日いただいたご意見で、委員間で意見が対立するものはなかったと思います。いかに効果的に進行するかというところのご意見が多かったと理解しております。ですから、全体の流れを修正することはないと思いますけれども、委員の意見を的確に反映するための修正というのは行わなければならない部分があると思います。この修正につきましては、事務局と相談して行いますけれども、部会長である私にご一任願えますでしょうか。

(委員一同) はい。

(部会長) ありがとうございます。それでは、そのような格好で進めます。できあがりしましたものは委員の方のご確認をもって最終案ということでもよろしゅうございますか。

ありがとうございました。

それでは、とりまとめの最終回ということになりますので、総合政策局長から一言、ご挨拶をよろしくお願い申し上げます。

(総合政策局長) たびたび中座いたしまして、誠に申し訳ございませんでした。

この地域公共交通部会、昨年の9月以来、第1回を開催して、本日で6回目ということで、その間大変精力的にご審議いただきました。おかげさまで、今、部会長の話にございましたように、最終とりまとめについてもめどがついたということでございます。この間のご審議につきまして、部会長はじめ委員の皆様へ改めて厚く御礼を申し上げたいと思います。

この間、1月にとりまとめいただいた中間とりまとめ、それに基づいて地域公共交通活性化再生法の一部改正案が国会で成立しております。参考人の審議につきましても、非常に皆様にはご協力をいただき、ありがとうございました。

中間とりまとめをなるべくきちんと制度化するというところで、法案作成実務上はかなり担当者は苦労しましたが、何とか形にすることができました。これで与党の手続で法案立案するとき、それから国会審議、また、その後につきましても、国会議員の先生をはじめ、いろいろな方から非常に地域公共交通に対する関心が高まってきているなということを感じております。

それから、今、政府の中で話題になっておりますのは消滅する地方、そういうキャッチフレーズで話題になっておりますが、今後ますます内閣としては本格的な人口減少社会に対してどうしていこうかということでございますので、この地域公共交通のテーマは、まさにそのときに我々がどのような施策を打っていくかということについても、政府全体としても非常に関心を持たれているところでございます。そういう意味では、ずっと話に出ておりますけれども、まさにこれからこの法案を核にしながらいかにどう取り組んでいくという実践の段階に入っております。

実は、国会の審議の過程におきましても、法案等も含めて、趣旨はまずこれでいいと。法案の中身もいいと。どうやって実効性を高めるかという質問が実は一番多かったということでございます。委員がおっしゃいましたドライバーと燃料の質問がかなりの部分を占めたということでございます。そういう意味では、これからが非常に大事だということは当然だと思いますので、今

後とりまとめいただく最終とりまとめを本当に重く受け止めまして、我々としては精一杯制度が効果的に機能するように努力してまいりたいと思っております。

また、委員からもフォローアップの話がありましたけれども、まさにこれからがスタートでございますので、この審議だけではなくて、今後ともあらゆる機会を通じて、引き続きご指導、ご鞭撻を賜れば、我々としても制度の運用になるべく効果的なもので活かしていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

改めまして、この間のご審議に対しまして厚く御礼を申し上げまして、締めくくりにあたってのご挨拶としたいと思ひます。どうもありがとうございました。

(部会長) どうもありがとうございました。

それでは、最後に事務局から今後の進め方についてのご説明をお願いします。

(企画調整官) 今後の進め方についてですが、本日のご議論を踏まえまして、事務局の方で最終とりまとめの修正案を作成させていただきまして、各委員の皆様方にメールにてご意見を伺いたいと思ひます。

修正したものを部会長に確認いただいた後、修正が確定いたしましたら国土交通省ホームページにて公表する予定になっております。以上です。

(部会長) ありがとうございました。

最後に一言御礼を申し上げます。随分長い間、多くの回数を使ってご審議いただき、ありがとうございました。おかげさまをもちまして、とりまとめのイメージがほぼ固まったと思ひます。副題について、今日のご意見を反映すると、飛んだ副題よりも地道で着実なこれからの一歩であるということを表示するという意味で、「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方」という格好で世間に問うことが適当なのかなと思ひますので、できればこの格好で洗い出していいただければと思ひます。

国会でも随分的確なご意見を賜って、大臣をはじめ、局長も含めて、大変真剣な議論がなされたと思ひます。この機運を一層高め、内容的に充実したものに踏み出すためにもこれからの話が大変重要だと思ひますので、是非とも国土交通省ご担当部局を中心としまして、関係する全市町を挙げて、また、着実な進展がいただけるよう、今後の措置をよろしくお願ひしたいと思ひます。最後に書いてありますけれども、これが地域交通の関係者が一体となって一歩踏み出すものになれたらいいなと思ひますので、今後とも是非ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

それでは、これで予定しておりました議事をすべて終了いたしました。皆様、どうもありがとうございました。最後に事務局から事務連絡をお願いいたします。

(企画調整官) 部会長、ありがとうございました。

最後に事務局より議事録の公開について申し上げます。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。ご了解が得られましたら、委員の氏名を削除の上、公開したいと思ひます。速報版につきましては事務局の責任で簡単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、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。最後までありがとうございました。