

第一百六十六回国会 土交委員会議録 第十一号

(一八二)

平成十九年四月十日(火曜日)

午前九時開議

出席委員

塩谷 立君

委員長

石田 真敏君

理事

中野 正志君

理事

山本 公一君

理事

三日月大造君

理事

阿部 俊子君

飯島 夕雁君

遠藤 宣彦君

鍵田 忠兵衛君

北村 茂男君

鈴木 淳司君

島村 宜伸君

長島 忠美君

平口 洋君

松本 文明君

吉田六左門君

泉 健太君

黃川田 徹君

古賀 一成君

土肥 隆一君

鶴尾英一郎君

伊藤 渉君

糸川 正晃君

同日

辞任

阿部 俊子君

同日

補欠選任

飯島 夕雁君

小川 淳也君

糸川 正晃君

同日

辞任

阿部 俊子君

同日

補欠選任

飯島 夕雁君

小川 淳也君

糸川 正晃君

同日

辞任

阿部 俊子君

同日

辞任

となつておりますので、あらかじめ御了承願い

ます。なお、参考人及び質疑者におかれましては、御発言の際は着席のままで結構でございます。

それでは、まず森地参考人にお願いいたしま

○森地参考人 おはようございます。森地茂と申

します。

お手元に簡単な資料を用意いたしましたので、これに従つてお話をさせていただきたいと思いま

す。まず、現在の時代認識を一に示しております。

一ページ目の一、地域公共交通問題の重要性とい

うところでございます。

一つは、高齢化社会あるいは地球温暖化等環境

問題が大変重要な課題になつておりますし、団塊の世代や海外からの観光客もますます増加傾向に

あり、活性化に向かつております。特に観光の問題は地域活性化の効果が非常に大きいということ

で、格差問題とも関連して重視されてきておりま

す。こういうことから、公共交通はますます重要

になる、そういう時代にございます。

ところが、にもかかわらず、少子高齢化社会の進展による需要減少のために公共交通の経営は難

しくなつてきており、こういうことは御存じのとおりでございます。

二番目は、我が国は民間企業による効率的な公共交通を志向してまいりましたし、公営交通についても独立採算を原則としてまいりました。このことは、欧米に比べて効率的な公共交通サービスを提供してきた反面、需要が減少するときサービス維持が困難になる、こういう状況にござります。

下に、図一として、公営バスの公営維持と民間譲渡に関連するデータをお示ししてございますが、左上の絵は、モータリゼーションの進展に伴いバスの経営が一九六〇年代から悪化し、その間いろいろな努力がされて挽回してはまた需要減のために経営が悪化する、こういうことがござい

ます。

右側の図は、縦軸に営業収支比率、横軸に収支差をあらわしていますが、ごらんのとおりで、主に大都市の、つまり規模の大きい公営交通で大きな赤字を抱えている、こんなことでござい

ます。

下に、そういう中にあって、公営を維持しながら経営を改善する努力だとか、あるいは、ある路線あるいは組織全体を民間譲渡して何とか効率性を上げようとか、いろいろな努力がされてきた、そういう状況にございます。

次のページに行つていただきたいと思います。

ここには、「一、交通システム管理計画、通称TSM」と呼んでございます、それから交通需要管理

計画、TDMと呼んでございますが、欧米では石油危機と都市交通問題が大変深刻になつてきた、そういう中で一九七〇年代にTSMという概念が大変重要なつまりました。これは、鉄道が込めば鉄道をつくるとか、道路が込めば道路をつくらるということが、財政事情もあつてだんだん難

しい中で、そういうことをしながら同時に既存の交通システムを改善していくこう、これをシステム管理と呼んだものでございます。

それでも問題が解決せず、八〇年代に至りますと、需要そのものを抑制したり誘導したりするよ

うな、そういう施策が導入されました。既存交通システムの改善や交通需要の抑制・誘導施策と、それから同時にLRTとかバス、公共交通の改善を行つてきました。

六〇年代、エッセンで始まりましたモール、これは歩行者しか通れない道路のことです。

六〇年代、エッセンで始まりましたモール、これが広がつて都心部、大体五百メートー

カーロ四万ぐらいの割合狭いエリアでございま

す。

下の図には、世界のLRTの導入都市と時期を

あらわしておりますが、七〇年代にTSMが提唱されて準備をして、八〇年代ごろになるとLRTが盛んにつくられるようになりました。自動車中心社会のアメリカでもこういうことが行われてきました。

次の一ページに行つていただきたいと思います。

三として、地域公共交通の維持・改善のために重要なことは何かということを四点ほどまとめてみました。

一点目は、関係者の合意形成でございます。

これはトランジットモールと呼んでございます。

こういうものを導入することによって、再び、

一たん外した路面電車を機能改善して、LRT、ライトレールトランジットの略でございますが、

LRTとして入れたり、バスを低床式あるいは乗

り心地のいいバスを入れたりする、こういうことを行つてまいりました。公共交通の改善だけではお客様が十分とれないで、自動車を抑制することによつて相対的な公共交通のサービスを上げようとしたものでございます。

これに對して日本では、歩行者天国という政策が同じころとられました。土曜、日曜だけ自動車規制をするようなものでございます。銀座を初め各都市で導入されました。ただ、欧米と違いますのは、土日だけなものですから、そこに木を植えたりベンチを置いたりという、より魅力的な空間としては措置がなされずに、そのことが普及を妨げたと言えるかもわかりません。もちろん、そういうこととにどまつたのは、自動車抑制に対して市民や商店街の合意形成が難しかつた、こういうことでございます。

しかししながら、そんな中で、バスロケーション、コミュニティーバス、低床式バス、LRT、オムニバスタウンあるいは共通切符とかいろいろな努力がされ、最近では自動車抑制について自主的に努力していただくべく、モビリティーマネジメントとして理解を得る政策が展開中でございます。

下の図には、世界のLRTの導入都市と時期を

あらわしておりますが、七〇年代にTSMが提唱されて準備をして、八〇年代ごろになるとLRTが盛んにつくられるようになりました。自動車

中心社会のアメリカでもこういうことが行われてきました。

次の一ページに行つていただきたいと思います。

三番目として、国の役割でございますが、情報支援・技術支援、財政支援あるいはインセンティブ政策ということがございます。これは、自治体

なり市民なりがいいことを考えたら、それを後ろから押してあげよう、そういう政策でございま

す。

これの典型は、英国で九〇年代から始まつておりますローカル・トランスポーター・プランという施策でございます。もう二度改定をされ

てございますが、これは、各都市が都市交通計画をつくりますと、それを中央政府が評価をいたし

の理解をいかに進めるか、あるいは自治体、公安委員会、利用者、商店街、交通事業者あるいは市民全般の合意形成をいかに図るか、こういうことが要点でございます。

その中で、二として、自治体の役割。計画を行つてまいりました。公共交通の改善だけでは

お客様が十分とれないで、自動車を抑制することによつて相対的な公共交通のサービスを上げようとしたものでございます。

エッセンのモールを始めるときも、大変な反対がございました。当時の、私も若いころでございましたが、自治体の方に伺いますと、自分たちが先導してやるのはなくて、いろいろな人の意見を聞いて何とか解決策を見つけるんだ、こういう役割に徹したことがあつた、こんなことも言つております。

さらに、日本でも社会実験という政策が九〇年代から導入されました。これは、政府とか自治体、政府の関係は確実に成功することを行い、失敗は許されない、こういうことで、裏返して言つておりますと、一たんやつたことはなかなか変えてもらえない、こういう市民の感覚がございました。それに對して、わからぬことはわからないからやつてみせる、やつてみせることによつて市民の理解も進み、それがよければ定着をするし、まずは修正をして何とか定着をさせていくこう、これには修正をして何とか定着をさせていくこう、こういう思想のものでございます。こういう方式がさらに入んで、自治体の役割がより強化されています。

そこが重要だらうと思ひます。

三番目として、国の役割でございますが、情報支援・技術支援、財政支援あるいはインセンティブ政策ということがございます。これは、自治体

なり市民なりがいいことを考えたら、それを後ろから押してあげよう、そういう政策でございま

す。

まして、いいところには五年間集中的にお金を投資する、こういう施策でございます。これを使って、路面電車十何キロつくつた都市もございません。競争型支援と言つていいかもわかりません。

それから、もう一つ典型的なのは、EUのCIVITAS、これはキビタスと読みますが、都市間の情報交換の仕組みでございます。

これは、幾つか大きい都市から小さい都市まで、こういう公共交通とか自動車抑制の施策にすごく成功したところからなかなか難しいところ、数都市ずつグループをいたしまして、最初四グループをつくりました。今はそれが九グループになつてございますが、そのグループで、お互に教え合つて、経験を交換し合つ。また、一年に一回はその全グループを集めて大会議を開催いたします。関係者は、ほかの町で見たり、ほかの町の経験を学ぶ、同時に、大変魅力的な都市で行われますので、年一回、非常に楽しみにしている、こういう施策でございます。

それから、四番目に挙げてございますのは、地域条件が大変多様である。地域公共交通といいましても、都市の規模によって、あるいは中山間地かどうか、豪雪地帯かどうか、あるいは既存公共交通がどうか、いろいろな状況がございますので、画一的な政策では問題を解決できない。こういう問題をどう解決するかというのが一つの課題でございます。

最後のページに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の要点と私が考える事項を述べたいと思います。

一番目は、国のガイドライン、主務大臣が基本方針を決定することになつて、御承知のとおりでございます。ここで基本的なことを、ガイドラインを作成する。

二番目は、計画の作成、実施につきましては、地域公共交通総合連携計画、協議会参加者の協議結果の尊重義務ですか、計画作成にかかる提案制度ですか、協議会の参加要請応諾義務ですか、先ほど申しました合意形成のバックアップ

をする仕組みが入つてございます。

三番目は、国による総合支援でございまして、予算制度として、計画策定費の支援とか、実際の事業にかかる関係予算の重点配分、あるいは法律上の特例措置として、LRTの上下分離制度ですとか、LRT、BRT、オムニバスタウンに対する起債の規定ですか、その他関係法令の特例がさまざま入つてございます。情報やノウハウの提供支援、こういうのもございます。

四番目は、新たな形態の輸送サービスの導入円滑化についての規定でございます。ここも大変重要な規定でございます。

新地域旅客運送事業計画の認定

によつて、鉄道事業法とか営業法、あるいは道路

運送法、海上運送法を始めとして、さまざまな手続が簡素化される、セットでいろいろな工夫ができる、こういう規定でございます。特に、DVMとかIMTSとか水陸両用車とか、技術革新がさまざま進んでまいりますので、それらがいち早くサービスに向かえるようなこういう規定は重要だ

うと思ひます。

五番目は、日本のバス事業の現状と課題でございま

す。

まず、日本のバス事業の現状と課題でございま

す。

バス業界の経営状況ですが、パンフレット一

ページにありますように、年間輸送人員は約四十億人で、交通機関別に見ますと一六%程度を占めています。この輸送人員は、次の二ページ下段の棒グラフで示されておりますように、昭和四十三年のピークの約百一億人から一貫して減少を続けてまいっております。この最大の原因はモータリゼーションの進展であります。ほかにも、交通渋滞による走行環境の悪化や都市交通の整備なども大きな要因となつております。

このような旅客の減少によりまして、事業者の懸命の合理化努力にもかかわらず、バス事業の収支は、二ページ下段右の棒グラフに示されていますように、基本的に赤字であり、収支率は、民営バスで九六%、公営バスで八五%程度となつておられます。これは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

本法律に基づいて、各地域で関係者が専門家を交えて十分検討された上で、人口減少下でも必要なるサービスが確保される、そういうような事業あるいは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

以上でございます。ありがとうございました。

(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございました。

○齊藤参考人 次に、齊藤参考人にお願いいたします。

○齊藤参考人 日本バス協会会長の齊藤と申しま

す。神奈川中央交通株式会社の取締役会長を務めております。

今回の陳述に当たりましては、まず、日本のバス事業の現状と課題につきまして紹介させていた

だき、次いで、本法律案につきましての私どもバス業界の受けとめ方を述べさせていただきたいと

思ひます。

バスの現状と課題を述べさせていただくため、お手元の色刷りのパンフレットを見ながら簡単に説明させていただきます。

まず、日本のバス事業の現状と課題でございま

す。

バス業界の経営状況ですが、パンフレット一

ページにありますように、年間輸送人員は約四十億人で、交通機関別に見ますと一六%程度を占めています。この輸送人員は、次の二ページ下段の棒グラフで示されておりますように、昭和四十三年のピークの約百一億人から一貫して減少を続けてまいております。この最大の原因はモータリゼーションの進展であります。ほかにも、交通渋滞による走行環境の悪化や都市交通の整備なども大きな要因となつております。

このような旅客の減少によりまして、事業者の懸命の合理化努力にもかかわらず、バス事業の収支は、二ページ下段右の棒グラフに示されていますように、基本的に赤字であり、収支率は、民営バスで九六%、公営バスで八五%程度となつておられます。これは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

本法律に基づいて、各地域で関係者が専門家を交えて十分検討された上で、人口減少下でも必要なるサービスが確保される、そういうような事業あるいは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

以上でございます。ありがとうございました。

(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございました。

○齊藤参考人 次に、齊藤参考人にお願いいたします。

○齊藤参考人 日本バス協会会長の齊藤と申しま

す。

なお、このような合理化努力を講じてもなお残

る赤字につきましては、パンフレットの十三ペー

ジにありますように、国の補助金から地方バス運

行の確保として約七十二億円、これには同額の都

道府県の協調補助がありますが、それに地方公共

団体に対する財政措置額が七百六十億円あり、こ

の財政措置に基づく自治体の単独補助が約三百六

十億円あります。これらによつて何とか生活路

線の維持を図つているところでございます。

バス事業の努力の状況でございますが、ただいま

ま、日本のバス事業が旅客の長期減少により赤字

基調に推移している現状を申し上げましたが、事

業者もこのような状況を手をこまねいて傍観して

いるわけではなく、国や自治体の御協力を得まし

て、さまざまな増客努力をしてまいりました。そ

れがパンフレットの六ページから九ページにかけ

て示されているさまざまな試みであります。I

Cカードの導入、オムニバスタウンの整備、GP

Sバス・ロケーション・システム、連節バスの導

入などであります。

このうち、ICカードにつきましては、本年三

月十八日より首都圏でも導入が始まり、一枚の

カード、PASMOで私鉄、JRも共通で利用で

きるようになり、将来の増客につながると期待さ

れております。また、八ページのGPSバス・ロ

ケーション・システムは、主要都市を中心普及

が進んでおり、携帯電話でもバス接近情報がとれ

るなど好評でございます。同ページのPTPS

も、警察に御協力をいただいてバスの平均速度の

向上等に有効でありますし、また、九ページにあ

りますように、弊社が最近導入しました連節バス

も、従来以上の基幹的輸送力を發揮できるものと

して有効であります。

また、十ページから十二ページのように、当業

界は、人と環境に優しいバスを推進し、一層の御

利用をいただくとともに、バス利用そのものが地

球環境問題解決の一助となると考え、努力してい

るところでございます。十ページにありますノン

ステップバスは、車いす利用者に限らず御高齢の

としても、都市の規模によって、あるいは中山間地かどうか、豪雪地帯かどうか、あるいは既存公共交通がどうか、いろいろな状況がございますので、画一的な政策では問題を解決できない。こういう問題をどう解決するかというのが一つの課題でございます。

最後のページに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の要点と私が考える事項を述べたいと思います。

一番目は、国のガイドライン、主務大臣が基本方針を決定することになつて、御承知のとおりでございます。ここで基本的なことを、ガイドラインを作成する。

二番目は、計画の作成、実施につきましては、地域公共交通総合連携計画、協議会参加者の協議結果の尊重義務ですか、計画作成にかかる提案制度ですか、協議会の参加要請応諾義務ですか、先ほど申しました合意形成のバックアップ

をする仕組みが入つてございます。

三番目は、国による総合支援でございまして、予算制度として、計画策定費の支援とか、実際の事業にかかる関係予算の重点配分、あるいは法律上の特例措置として、LRTの上下分離制度ですとか、LRT、BRT、オムニバスタウンに対する起債の規定ですか、その他関係法令の特例がさまざま入つてございます。情報やノウハウの提供支援、こういうのもございます。

四番目は、新たな形態の輸送サービスの導入円滑化についての規定でございます。ここも大変重要な規定でございます。

新地域旅客運送事業計画の認定

によつて、鉄道事業法とか営業法、あるいは道路運送法、海上運送法を始めとして、さまざまな手続が簡素化される、セットでいろいろな工夫ができる、こういう規定でございます。特に、DVMとかIMTSとか水陸両用車とか、技術革新がさまざま進んでまいりますので、それらがいち早くサービスに向かえるようなこういう規定は重要だと思います。

五番目は、日本のバス事業の現状と課題でございます。

まず、日本のバス事業の現状と課題でございます。

バス業界の経営状況ですが、パンフレット一

ページにありますように、年間輸送人員は約四十億人で、交通機関別に見ますと一六%程度を占めています。この輸送人員は、次の二ページ下段の棒グラフで示されておりますように、昭和四十三年のピークの約百一億人から一貫して減少を続けてまいております。この最大の原因はモータリゼーションの進展であります。ほかにも、交通渋滞による走行環境の悪化や都市交通の整備なども大きな要因となつております。

このような旅客の減少によりまして、事業者の懸命の合理化努力にもかかわらず、バス事業の収支は、二ページ下段右の棒グラフに示されていますように、基本的に赤字であり、収支率は、民営バスで九六%、公営バスで八五%程度となつておられます。これは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

本法律に基づいて、各地域で関係者が専門家を交えて十分検討された上で、人口減少下でも必要

なるサービスが確保される、そういうような事業あるいは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

以上でございます。ありがとうございました。

(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございました。

○齊藤参考人 次に、齊藤参考人にお願いいたします。

○齊藤参考人 日本バス協会会長の齊藤と申しま

す。

なお、このような合理化努力を講じてもなお残る赤字につきましては、パンフレットの十三ページにありますように、国の補助金から地方バス運行の確保として約七十二億円、これには同額の都道府県の協調補助がありますが、それに地方公共団体に対する財政措置額が七百六十億円あり、この財政措置に基づく自治体の単独補助が約三百六十億円あります。これらによつて何とか生活路線の維持を図つているところでございます。

バスの現状と課題を述べさせていただくため、お手元の色刷りのパンフレットを見ながら簡単に説明させていただきます。

まず、日本のバス事業の現状と課題でございます。

バス業界の経営状況ですが、パンフレット一

ページにありますように、年間輸送人員は約四十億人で、交通機関別に見ますと一六%程度を占めています。この輸送人員は、次の二ページ下段の棒グラフで示されておりますように、昭和四十三年のピークの約百一億人から一貫して減少を続けてまいております。この最大の原因はモータリゼーションの進展であります。ほかにも、交通渋滞による走行環境の悪化や都市交通の整備なども大きな要因となつております。

このような旅客の減少によりまして、事業者の懸命の合理化努力にもかかわらず、バス事業の収支は、二ページ下段右の棒グラフに示されていますように、基本的に赤字であり、収支率は、民営バスで九六%、公営バスで八五%程度となつておられます。これは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

本法律に基づいて、各地域で関係者が専門家を交えて十分検討された上で、人口減少下でも必要なるサービスが確保される、そういうような事業あるいは計画が実行されることを強く期待したいと考へます。

以上でございます。ありがとうございました。

(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございました。

○齊藤参考人 次に、齊藤参考人にお願いいたします。

○齊藤参考人 日本バス協会会長の齊藤と申しま

す。

方にも利用しやすいため好評であり、十七年度末には九千台近くに達し、一五%程度がノンステップ化されたことになります。また、十二ページにありますD.P.F.は、必要とされているもののすべて、約二万台に装着いたしました。新長期適合サービスへの代替も進めていく考えであります。

それから、地域ごとの課題でございます。

まず、東京圏、大阪圏といった大都市圏は、最近では、わずかではありますが乗客需要の回復傾向が見られ、分社化、管理の受託などによる合理化努力とも相まって経常収支率も黒字基調に推移し、さらにICカードなどによる増客も期待されるところであります。また、連節バスによる基幹的輸送も、今後さらに導入例がふえるものと考えております。この地域では、先ほど申し上げました労働条件の低下による運転手の確保が今後大きなネックになる可能性があると考えております。

次に、地方の県庁所在都市やその他の地方都市についてであります。これらでは、需要の減少が顕著であり、ここ数年の間に戦前からの名門会社が幾つか経営破綻をいたしております。例えば、宮崎交通、九州産業交通、中国バス、京都交通、関東自動車、常磐交通などであります。これらは、関係者の懸命な努力にもかかわらずこのような事態に至っておりますので、今後とも、バスがその役割を果たしていくよう、さらに公共交通の再生、活性化を推進する必要があります。

第三に、地方中小都市とその周辺部についてでございますが、これらの地域は、経済の高度成長期を通じて過疎化が進み、バスは自家用車の運転ができない高齢者や学童の日常生活を支える最後の生活の足として役割を担つており、その生活路線の維持が最大の課題であり、赤字補助の維持拡大が命綱となっていると言つても過言ではないと思います。事業者もさらに一層の経営努力をいたしますが、その努力も限界に至つておりますので、サービス水準を社会福祉の観点から公的に設定して、公的な負担においてそれを維持していく

ことが必要であろうと考えております。

次に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案に対する意見ですが、以上申し上げましたとおり、日本のバス事業者の考えは、基本的に本法の立法趣旨に賛同するものでございます。

特に、市町村、事業者、道路管理者、住民等で構成される協議会により地域公共交通総合連携計

画が作成されれば、利用者である住民も納得しされるものと期待されるところでございます。

また、この連携計画に定められた事業、特にバスサービスのあり方が示されることになりますので、バス事業者といましても有効な指針が示されるとおり、日本版B.R.T.とも言われるようなバス関連の道路運送高度化事業につきましては、弊社の連節バスも日本版B.R.T.とも言われるようになります。

一方で、バス事業者といましても有効な指針が示されるとおり、日本版B.R.T.とも言われるようになります。

そこで、バス専用道路または専用レーンと高速大型バスを組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などをシユ時の大量の需要に効率よく対応できますの

で、現在導入した小田急線湘南台駅から慶應大学

の車両は、一般の大型バスの一・六倍程度の百二十八人を一挙に輸送することができ、朝夕のラッ

シユ時の大量の需要に効率よく対応できますの

で、現在導入した小田急線湘南台駅から慶應大学

に至るルートでも好評を博しております。

なお、B.R.T.と申しますのは、アメリカにおいて、バス専用道路または専用レーンと高速大型バ

スを組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などを

効率よく行うものでございます。こうした高速大

型バスの導入に当たっては、バス事業者だけなく、国、県、市、警察、道路管理者といった多数

の関係者による一丸となった取り組みが必要であ

る所を組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などを

効率よく行うものでございます。こうした高速大

型バスの導入に当たっては、バス事業者だけなく、国、県、市、警察、道路管理者といった多数

の関係者による一丸となった取り組みが必要であ

る所を組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などを

効率よく行うものでございます。こうした高速大

型バスの導入に当たっては、バス事業者だけなく、国、県、市、警察、道路管理者といった多数

の関係者による一丸となった取り組みが必要であ

る所を組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などを

効率よく行うものでございます。こうした高速大

型バスの導入に当たっては、バス事業者だけなく、国、県、市、警察、道路管理者といった多数

の関係者による一丸となった取り組みが必要であ

る所を組み合わせ、郊外からの通勤幹線輸送などを

また、先ほど申し述べましたバス利用促進のための努力の一環でありますICカードの導入につ

いていう意味で、家族に送迎してもらつているとかいう人を含めますと、三割は交通弱者です。か

つ、これが人口減少時代に入つてどんどんふえていく特に高齢者を中心に入していくというのが

現状で、それぞれ道路特定財源から御支援をいただいております。これらの事項はいずれも先ほどの道

路運送高度化事業の一環たり得るものと考えておりますので、今後ともこれらの事業やその類似事

業につきましても一層の御支援をいただくべくお願い申し上げる次第でございます。

以上で私の意見陳述を終了いたします。ありがとうございました。(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございます。

次に、森参考人にお願いいたします。

どうございました。

○森参考人 富山市長の森雅志でございます。よろしくお願いをいたします。

私の方からは、富山市という地方都市の実情を説明させていただきまして、結論として、地域公共交通を活性化させることができ地方都市にとっていかに大切かということを述べさせていただきたいと思います。

お手元の資料を御参考にお願いいたします。

富山市は、海岸からヘリコプター事故のあります水晶岳まで大変広範な市域を有する都市ですが、下段にあります、十一年の資料で古いのです

が、パーソントリップでの自動車分担率は七二・

二%、通勤だけに限りますと八二%という極端に

車に特化した地域社会でございまして、それに伴

が、下段にあります、十一年の資料で古いのです

も、自由に使いこなす車を自分一人で持つていな

いという意味で、家族に送迎してもらつていると

かいう人を含めますと、三割は交通弱者です。か

つ、これが人口減少時代に入つてどんどんふえて

いく特に高齢者を中心に入していくというのが

現状で、それぞれ道路特定財源から御支援をいただいております。

そういうことを踏まえまして、4にありますよ

うに、幸い富山駅に幾つもの鉄軌道が結節してお

ますので、鉄軌道とバス路線を使った公共交通を

活性化したコンパクトなまちづくりというものを

まちづくりの方針性と位置づけております。

三ページ目の上に目指すべきビジョンを述べて

おりますが、一定水準以上の鉄軌道と一定水準以

上の密度の高いバス路線を公共交通軸と位置づけ

まして、この軸の沿線にこれから居住だと文

化だと商業だとかという施設を誘導していくこ

とあります。

三のため最初に取り組みました事業が、富山

ライトレールの取り組みでございます。

八十六、七年の歴史のあります富山港線とい

うJR線でございますが、廃止というような流れ

になりました。その背景には、四ページに

ありますように、富山駅周辺の北陸新幹線の工事に

合われまして、今連続立体交差事業に取り組んで

おりますが、場所が極めて狭隘でございます。

で、富山港線を廃止することによって工事がやり

やすいというスペースをつくる。そのため、富

山港線を廃止したままバスに代替するのか、ある

いは違う道路上を走らせて富山駅へ入れることに

よつて富山港線を延命させるのか、この選択に迫られたわけがありますが、道路上に新たに軌道を敷設してLRT化することによつて富山港線を生かしていくこう、こういう選択をいたしました。準備に三年かかりまして、昨年四月に供用開始したところであります。

四ページの下にありますが、運行密度を上げる、あるいは時間帯も二十一時台に終電が終わつたものを二十三時台まで延ばす、こういうふうな取り組みをし、かつ、運賃は二百円均一としたところであります。十八年度いっぱいでは日中百円で運行をしてまいりました。四月から二百円に戻したところであります。

五ページにありますのがその実態でありますて、LRT化することによって、ベビーカーを含む乗車の乗りやすさ、あるいはフイーダーバスとの接続を乗りかえ抵抗の少ないドア・ツー・ドアで乗りかえできるような形、さらには電停もふやし、全体をトータルデザインでイメージを上げるというようなことに取り組んでまいりました。

六ページは整備費用でございますが、整備に当たりましては、最初から公設民営でいこうということを市民に打ち出して、市民の理解も得て進めてきたところであります。富山市のようないわゆる市では、やはり輸送密度が低いことから、基盤整備費用まで運賃収入で賄うというのは、当初からもう無理だと市民に説明をいたしまして、整備は行政がやります、三セクでつくりました富山ライトレールという会社は運行だけやつてください、将来にわたる維持管理、例えば除雪車を去年新たに購入しましたが、この部分も行政でやりますといふふうなやり方であります。

建設費五十八億を要しましたけれども、内訳は、一番右端にありますように、連続立体交差事業から富山港線は、わざ支障補償を下さいということで三十三億を回していただき、街路事業あるいは国交省で新たにつくついていただきましLRTシステム整備費補助などを使いながら整備をしてまいりました。

具体的な内訳は真ん中になりますとおりでござります。また、上段にあります運営費三億、仮に三億と見込みますと、維持管理費の一億は、仮に一億になつても毎年市が負担をする、ただし運行経費については運賃収入で賄つてください、こういうこととしたところであります。

なお、三月末での決算、今、仮決算ですが、九十八万円の黒字となりました。本当はもう少しありますたんですが、開業費五千四百万円を償却しようとしておりますので、実際はもう少し、三千万程度で利益は出たかなと思つております。

また、市民、企業からは資本金への出資も、五一%ほど民間企業で出していただきまして、そこに記載のありますように、ベンチドネーション百六十八脚、五万円ですか、新駅のネーミングライツ一駅一千五百万円ですか、広告収入ですとか、そういうことも市民の協力を得ながら進めています。

なお、市民の寄附も含めて、現在二億六千万程度の基金を持っておりますので、今後仮に単年度の収支に問題があつたとしても、ここら辺を担保として経営をしていきたい、こう思つております。

七ページは、一年たちました後の実績でござります。JR時代に平成十七年十月二日と六日に乗車人員の具体的な調査を行いましたのと比較してございます。青く記載しました部分がJR時代の数字でございます。一日平均で、かつて平日で二千二百六十名程度だったものが現在四千九百といふことであります。

また、下の棒グラフを見ていただくとわかりますが、どこの時間帯で乗車人員がふえてきたのかとか、休日もそうです、日中の乗降客がふえてお

うに思つています。また、4にありますように、新規二〇・五%という利用者、これがまさに今言つた層に当たるのではないかと、今途中の段階ですが、分析をいたしております。

八ページ以降は、そのほかに富山市が独自に取り組んでおります公共交通活性化の施策であります。

まず、7と記載しましたところはJR高山本線の活性化の社会実験です。二時間に一本程度しか日中走つていませんJR西日本の高山本線に、富山市が費用負担をいたしまして、いわば電車をチャーターして、これはディーゼルですが、運行頻度を上げた。今、一・五倍にしたところでござります。まだ去年の十月から始めたばかりでありますけれども、正確な分析は済んでおりませんが、十九年度いっぱいは続けてみたい、このように思つていまして、二割ふえるとか一割五分ふえるとかということになれば、その段階で判断をして、もう一度延長を図つていただきたいと思っております。

なお、JR西日本さんとは、十七年度の利用実績をベースとしまして、それよりふえた部分は、その運賃収入に相当するものを富山市に返してください、こういうふうな約束事となつていていますので、乗車人員が一・五倍になると負担がゼロになるということですが、さすがに一・五倍は無理だと思いますが、一割なり二割なりふえることを期待して、沿線でさまざま、駐輪場の整備ですとか駐車場の整備ですとか、JR保有の駅のトイレの整備ですとか、そういうことを今一生懸命やっているところです。

8は、市内でいろいろと運行していますコミュニティーバスですが、我が市は一般会計一千六百億程度の市ですが、その財政規模で、右側にありますように、コミュニティーバスに約二億、それから民間のバス事業者の市の赤字路線への補助で三千二百萬程度。これが仮に三億になつても、今字型に既存の市電が走つております。また、先ほど申し上げました富山ライトレールというLRTは北の方から富山駅に乗りつけております。高架

も、介護予防の観点で非常に意味があるというふうに思つています。また、4にありますように、新規二〇・五%という利用者、これがまさに今言つた層に当たるのではないかと、今途中の段階であります。

それから九ページでございますが、もう一つユニークなことをやつております。これは、六十五歳以上の方に限り、市内のどこからバスに乗つていただいても、中心市街地で乗降する場合に限り百円という制度でございまして、9の利用実績の欄にありますように、六十五歳以上人口の二七・五%の人がこの制度を利用してしております。平日、千四百人程度が使つておりますので、これもまた新たな外出機会をつくる効果につながつていると思います。

当初は中心商店街に人を呼び込もうというねらいで始めたわけですが、利用実態は、中心部まで行くと百円で、そこで乗りかえるとまた遠くへ出るものも百円ですので、結局A地点からB地点へ行くのにわざわざ中心部へ寄つて二百円で移動するということにつながつております。これが結果的にはバス利用者を随分ふやすことにつながつてきました。

地元のバス会社とは、当初、これは利用者は百円払うわけですが、富山市も百円相当を払う、こう言つておりますが、当初わかりませんでしたので、月額四百万円払いますと言つて始めて、三ヶ月試行しましたところ、バス事業者は、これはいいからやりましょう、こう申し出がありました。私どもは四千八百万円を覚悟していましたが、二千六百万円でいいというお話をしたから、恐らく、仮に千四百人毎日乗ると十四万円ずつが現金で入つてきますので、やつてみると結構売り上げ増になつたんだろう、こういうふうに評価しております。

最後に、10でございます。図面がありますが、その図の中の下に新規軌道整備区間と記載してございます。この新規区間を除く部分をいわばコの字型に既存の市電が走つております。また、先ほど申し上げました富山ライトレールというLRT

事業が終わりました後、今度はライトレールと既存の市電をつないで、新幹線や在来線の高架下を地表レベルで路面電車でつなぐということを構想しております。せっかくそれをやるからには、既存の市電網の南側の部分があいておりますので、ここを何とかつないで、そして町の中心に路面電車、LRTのループをつくりたいと思つています。ウイーンのリングのような形にする。そうすると、真ん中にくるくる電車が走つて、いる都市構造となりますので、この周辺に、高齢者賃貸住宅などとかケアハウスですか、あるいは今後投資する図書館ですか文化施設ですか、というものを集約していく、こういう計画であります。

そうすると、先ほど言いました市内にあります幾つの鉄軌道は全部富山駅に結節しておりますので、その沿線にさえ住んでもらえれば、車に乗れなくなつた高齢者であつても都市機能といいうのを十分享受できるだらう、こう思つております。

そのためには、この南部分をつなぐ必要がござりますが、その際、先ほどの富山ライトレールは公設民営ではございませんけれども、費用負担を公設民営としましたので、施設は富山ライトレールが保有をしています。しかし、今度は民間の鉄軌道事業者にお願いをするわけですが、ぜひこの部分を上下分離でやりたい、こう構想をしていわゆるわけでございます。整備費は富山市が負担して、運行は富山地方鉄道という民間会社が実施していく、この考え方で、ぜひ三年間で整備を仕上げたいと今思つているところでございます。

富山ライトレールという株式会社でLRTを経営してみましたが、この場合、全額補助で整備しましたので圧縮記帳ができますことから減価償却の対象となりませんけれども、こういうふうに民間企業に市が補助金を出して整備するというのではなく、やはりどうしても減価償却の負担に耐え切れないと、いうことが起きてまいります。あわせて、公費を投入するという際に、市民の理解を得ようとしますと、資産は市の所有なんですが、市の資産

を民間事業者が利用しているんだという位置づけをつくることができますと、公費を投入することについての市民の理解も得やすい。

この二つの観点から、ぜひとも軌道においても上下分離の実現ということが、極めて大きな期待を持つて、いるところでございますので、今度の新しい法律の中でそのことがうたわれておりますことに非常に大きな期待を持つて、いるところでございます。

ただ、それは申せ、今のケースで言いますと、富山市が新たにつくる軌道を保有させていただくとしても、そのことにあわせて技術者を配置として要請されますと、市の職員として技術者をそこに持つことは非常に大きな負担となりますので、このあたり、導入しやすい形での上下分離というものの実現をぜひとも望みたいと思っているところであります。

以上でございます。ありがとうございました。

(拍手)

○塩谷委員長 ありがとうございます。

次に、土居参考人にお願いいたします。

○土居参考人 立命館の土居でございます。

お手元に意見書のメモがございますけれども、基本的に私は、今回、この法律の制定を高く評価しております。段階といたしましては、とりあえず形が整つたといいますか、この段階だと認識しているわけです。

次に、細かい解決課題に入る前に一点申し上げたいわけですが、仮をつくったからにはぜひ魂を入れていただきたいということです。

我が国では昔から、仮つくつて魂入れずという言葉があります。ただいまの富山市長森さんのお話にもありましたけれども、今回、LRTというバリアフリーの新しい交通手段を入れられたわけですね。形は整つたわけですが、それでも、森市長のリーダーシップのことで魂を入れられたと思います。

具体的には、これまでのJR西日本の非常に乗りにくいダイヤから変えて、十五分ヘッドとか、

それから終発を遅くまで走らせるとか、それからいろいろな運賃制度も、三月末と、いうことで残念でしたけれども、百円という運賃を設定され、沿線の利用者、観光客、すべてが乗つてみたいと、いう形で、こういう新しいシステムを定着されたわけですね。そのことはやはり大きな教訓にすべきだと思うわけです。

形はこの法律で整うと思います。ですから、それを具体的に運用するのは、各地方自治体の職員の方とか、それから技術者の方とか国土交通省の方、さまざまな方の援助がなかつたらこの法律が十分に機能しないと思うわけですね。そういう点で、ぜひ次の課題の方を何点か御配慮をお願いしたいと思います。

お手元に大きく六点書いておりますけれども、超えるということも考えられますから、ぜひそういった形で地方自治体が自主的にその枠をつくれるよう、それに対して、さまざまな事業を地方自治体がするときにはぜひ助成システムを確立していただきたいということがまず一点です。

ですから、二番目になりますけれども、今回出されましたさまざまな各事業がございます、LRTの整備とかBRTの整備、海上運送サービスの改善、乗り継ぎの改善、地方鉄道の再生という形で事業がございますけれども、この法律以外に事業をされる場合に、果たしてそれが取り入れられるかどうか、こういったことを具体的に心配しているわけです。

例え、現実に過疎地域におきましては、路線バスに関しても、空気を運んでいるみたいなものですから、なかなか利用されておりません。現実に今過疎地域で活躍しているのはデイマンドタイプの、乗り合いタクシーといいますか、あるいはスクールバスにもかわつてそういう乗り合いタクシーが運行されていますから、そういうたどころ

に、本当の地域住民の需要に向かつてフレキシブルに対応できるかどうか、これを一つぜひ助成制度の中に入れていただきたいと思います。

それから三項目になりますけれども、この公共交通政策、非常に基本ですけれども、住民の暮らしには、単にそういう公共交通を利用するだけじゃなくて、身近な、歩くとか、あるいは自転車に乗る、あるいは駅にマイカーを置いて都心に出で行く、こういったことが交通にかかわってあるわけですけれども、そういう形の公共交通以外の、自家用自動車のパーク・アンド・ライド用の駐車場の整備とかあるいは自転車専用道の整備とか、非常に切実な問題であるわけですけれども、こういった助成もぜひ一体化してお願いしたいと、いうことが三項目です。

それから次の二ページに行きますけれども、今回、こういう協議会の中に、道路管理者とか公安委員会とかがテーブルに着くというふうになつております。今まではなかなか公安委員会などはテーブルに着かなかつたわけですが、今回、そういう義務として着くという点では大きな前進なんですけれども、そういう形で進められますが、それでも、他省庁も含めて、公共交通維持の政策を一体的に進めるのにより一步前進を図ることが必要ではないかと思います。今の現状ではなかなかそこまで共通の認識がないというふうに私は理解しております。

五点目ですけれども、平成の大合併が行われてきています。各自治体においては非常に行政区画が拡大しております。これまでのコンパクトな行政区域から、市役所、町役場に行くにも困難な状況が出てきております。そういう点をどういうふうに解決するかということで、ひとつ、そういう複数の地方自治体、広がつた地方自治体を連合して、その中に各運輸事業者、バス事業者、鉄道事業者とかを連携した運輸連合という組織、これはヨーロッパ、ドイツとかフランスとかありますけれども、そういうた運輸連合を、ぜひ枠を超えて設立をお願いしたい、検討をお願いしたいとい

うことです。できましたら、その中の運賃制度を、乗りかえても初乗り料金で行けるという形、乗りかえのそいつたバリアをなくすという意味で、共通運賃制の導入などの検討もぜひお願ひしたいと思います。

それから最後の点は、今回の法律は非常に高く評価しておりますけれども、その次のステップとして、ぜひ交通基本法の制定をお願いしたいということです。これは、フランスの交通基本法で、ヨーロッパ、EUの方に非常に普及しておりますけれども、我が国でもそういう法律が必要なのでないかということです。

国民あるいは住民の移動の足を守るということは、国及び地方自治体の大きな責務であると考えます。こうした交通権保障の視点が重要な点になります。高齢福祉社会での公共交通の整備充実を、まちづくりや豊かな医療、福祉、教育等を実現する中核、いわゆるプラットホームに据えて、今回の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の運用が急がれるべきだと思います。

これまで国土交通省においては、規制緩和という形で、各公共交通の事業者の規制緩和を進められてきたわけですから、それによって、かなりローカルな地域では、移動ができない、いわゆる移動制約者が増大してきております。そして、それが地域の崩壊といったことにもつながっているわけですね。限界集落という言葉がござりますけれども、移動する手段がなくて、もうそこに住めないという形で国土が荒廃するということも出てきています。

今後、持続循環型社会あるいは高齢福祉社会、地域コミュニティの復興といった二十一世紀の豊かな社会づくりに向けての解決のために、公共交通、とりわけ生活交通の再生がなくてはならないと考えています。地域の再生、活性化及び過疎対策の基本的に生活交通の再生を位置づけるべきだと思うわけです。その責務自体は住民に一番密接な地方自治体にあると思うわけですね。その地方自治体が最終的にそうした生活交通の維持に力を

注ぐべきではないかということを考えているわけです。

これまでの国の政策、国が中心となって国土全体のことを考えられて、あるいは民間の事業者に任されてきたわけですから、そいつた点はやはり大きな問題を今起こしてきていると考えるわけです。地域の住民に最終的な責任を負う地方自治体が中心となって地域交通政策を全面的に展開する、今回の法律の趣旨のとおりですけれども、そいつたことが必要になつてくると思います。

ただ、現実に地方自治体にそいつた人材がいるかどうか、それが懸念されます。地方自治体、非常に規模が小さいですし、政令指定都市なんかになりますと、交通対策課とか交通政策課が用意されていますが、一般のそいつた市町村に関して、三年間とかなりローテーションで各職場を回つていく段階で専門家がいかに育つかということ、これを心配しているわけですし、ぜひ国土交通省の各運輸局の人材をこういったところにも活用されて、いろいろ努力されることを期待しているわけです。

以上、るる申し上げましたけれども、基本的なスタンスとしまして、これまで国及び交通事業者任せであつた地域交通政策の策定や実現の権限を、地域住民の暮らしや生命に最終的な責任を持つ市町村等の地方自治体に移すという、新しい枠組みを構築する必要があると思います。このためには財源確保を伴つたシステムづくりが今後の焦眉の課題と考えるわけです。

国は、国民の交通権、現代社会の移動の権利を保障することを基本にした交通基本法を策定し、軌道法等の縦割りの各事業法の全面的な改編、再編を含めて、長期的な道路政策も含めた総合交通政策を樹立して、地方自治体に地方交通政策を策定し実現する権限を移譲し、公共交通整備基金、これは私の仮称ですけれども、そいつた整備基金を準備して、十分な財政制度の確立を図るべきではないかと考えます。

以上、終わります。
○塙谷委員長 ありがとうございました。
以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○塙谷委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。
○長崎委員長 自由民主党の長崎幸太郎です。
本日は、貴重なお話をありがとうございます。
初めに、森地先生と土居先生にお伺いいたしました。

これまでの交通政策というものが需要の後追い政策ではもはや対応しきれなくなつて、需要自体を誘導するとか抑制するというような交通需要マネジメントに重点を置くのが世の中の流れだといふふうに伺いましたが、これも、大都市の場合と地方の場合はそれぞれ区別して考える必要があるのではないか。

大都市は、需要がどんどん伸びていくにつれてインフラをつくり、それがまたさらに需要を呼ぶという形だと思いますが、これが地方の場合は、過疎化の進展によつてむしろ需要が減つてくる、減つてくる中で事業者の収益が悪化して、それに伴つてサービス水準の低下あるいは補助金の支出という形になつてくる。こういう地方の、要是大都市とは違う逆回転のスパイラルというか、需要減が起こつてゐるような、地方における交通需要マネジメントのあり方というのはどのように考えればいいか、御所見をお伺いさせていただければと思います。

○森地参考人 先生御指摘のとおり、TDMの概念は、大都市で需要に供給が追いつかない、こういう場所での議論でございます。ただ、需要の後追いに加えて仮に先の需要を見込んでやる、あるいは需要があつてからサービスを提供する、どちらも需要ありきなんですが、その需要ありきではなくて、需要をどこかに誘導したり、こういう

ことをTDMと呼んでございます。
したがつて、御指摘のとおり、地方部では需要マネジメントというのは、TDMは概念として入らないんですが、ただし、こういうことがございります。例えば中ぐらいのところで、モノレールをつくりました、バスもありました、今の概念では自由に競争してサービスを向上するというのがコンセプトでございますが、共倒れになつてしまふ、そういう場合に、どちらかに需要というか供給を合わせて入れてしまつてはどうかとか、あるいは同じように、先ほど富山市の市長さんからお話をございましたように、あるサービスを上げることによって需要が出てきて、そのサービスを上げることによって土地利用が変わつて、需要マネジメントは、ある需要をどちらかにやるということだけではなくて、土地利用を通じてのそういうこともございます。

ただ、中山間地でこれができるかといいますと、かなり高齢化した社会でございます。昭和四十年代、三十年代に集落再編成ということがございました。この政策は小学校の分校問題と一緒になつてございまして、言いかえますと、小学生の親御さんたちですから、三十代、四十代の人にとって、ここに住んでもらつか、こうしたことだつたわけです。ございますが、今はむしろ、七十年代、八十年代のお年寄りがそこにすつと住み続けるのか、お子さんが戻つてくるのか、あるいは町に出て行くのか、かなり人生觀にかかるようなどですから、國の権力で集落を無理やり再編する、そういう場では多分ないのではないか。したがつて、土地利用を中山間地で入れるというのは、場所によつてはやや問題があるな、そういうふうに思つております。

○土居参考人 各地域でかなりいろいろな形で努力されていると思います。路線バスでは、先ほど言いましたけれども、空気を運んでいるみたいなものですから非常にもつたないわけですから、現実にやはりディマンドタイプの、タクシー事業者に運営を委託するといったタイプが各地域

で紹介されています。その場合に、どこがコータイプがあるわけですから、農協さんがやるとかいうこともあるでしょうし、村とか町はかなり危機意識を抱いて、やはりこの地域を守るためにも、そういう形の本当に住民に合った交通システムを構築せないかぬということで窓口になつているところもございますけれども、かなりそういうタクシー事業者との連携で乗り合いタクシーという方式が、その中にいろいろ要素も入れていいく先ほど言いましたけれども、非常に子供の数も減っていますから、スクールバスをタクシーにかえるといった形とか、さまざまな形で行われておりますから、そういった点で今回、各地域がどんな交通手段がいいかぜひ出していただきたい、それに対応されるということが非常に大事ではないかと思います。

○長崎委員 ありがとうございました。

ちょっとと地元のことに置きかえて、御意見をいただければと思うんですが、私の地元は、高速道路でいうと約四十キロちょっとぐらいの範囲の中に二万から三万の都市が約五つか六つ所在をしております。そういった中で、一般国道というのは極めて狭い二車線道路で、渋滞地域であります。こういうところでそれぞれ各都市が生活圏というものを構成して、それがくし刺しのような形になつていてるんですが、ここで、どう考えるか。

私は、生活圏域内の足の確保と生活圏域間の交流の確保というのはやはりそれぞれ区別するべきなのかな。生活圏域間の交流の確保というのは、現状でいうと、鉄道ですか高速公路に頼らざるを得ない。ただ、生活圏域内においては、先ほど土居先生がおっしゃるように、例えば通学ではスクールバスですか、その他はデイマンド型の公共交通手段というものを活用していくのかなとも考えられるんですけど、その生活圏域内の足の確保と生活圏域間の交流の確保の方はそれぞれどうあるべきか。

また恐縮ですが、森地先生と土居先生、それから森地参考人二、三万で五六六都市、四十キロでくし刺しなつているとすると、割合まだ状況はいい形だろと思います。軸が一つ成立いたしますので、今国土形成計画の策定中でございますが、その中で、今の市町村合併地域よりもうちょっとと広い範囲、できれば人口三十万ぐらい、一時間圏ぐらいでまとまって、より高度のサービス、医療サービスとか文化サービスを確立できたら、こんな議論をしてございます。

理由は簡単でございまして、三十万から五十万というのは県庁所在地の規模でございます。その規模ですと、盛り場もあり大学もあり三次医療もできというような、公的あるいは民間のサービスが一応整つてございます。一時間というのは、大都市の人間が高いサービスを受けるために平気で移動している距離でございます。四十キロというのはまさにそういう範囲でございますので、真ん中にあれば二十キロですから、高速公路を使えばそういうことができます。問題は、今まで市町村単位で小さな診療所、図書館をという格好になつていたのを一ヵ所にまとめてより高次のサービスを受けられるようすれば、人口減少した農山村の人たちも都市と同じような生活ができる、こんなことを国土形成計画では議論しております。

したがつて、今の、軸上にございましたら、そこにしつかり、例えば先ほどのBRTとか、バスラピッドトランジットでございますが、そういうものとか、あるいはそういうものも必要なくて、やつていくからといって、脱車ということはありませんが、もう運転技術を自分でも不安だと思つてゐる人たちが確実にふえています。でも運転しているわけですね、移動手段がないから。これがもたらす交通事故を中心とした社会的損失というの是非常に大きいと思いますので、例えば過疎地であれば、NPO法人が運行するマイカーで、さつきおっしゃつたようにデイマンド型で、定時性はなくとも移動できるというような方法もあるでしょうし、あるいは、私たちの市では、ある地域では、八千世帯の地域すけれども、その乗ろうが乗るまいが一世帯当たり年間四百円出す、そうすると三百二十万円出でます。残

さんのお話のように、JRのこういった線をもつと頻度を上げて、その各駅にパーク・アンド・ライド用の駐車場を設置する、車ですべて回らずに、鉄道とのいわゆるドッキングといいますか、こういったことも考えられます。各地域で本当に利用されているかといいますか、利用者がどこに行きたいのかによってまた違うと思いますので、ぜひ、各論的にはまた地域で考える必要があるのでないかと思います。

今、国土形成計画の策定中でございますが、その中で、今市町村合併地域よりもうちょっとと広い範囲でまとまって、より高度のサービス、医療サービスなどもやつておりますので、例えれば地域によってはそういう方法をやつていくといふことなどが有効ではないかと思っています。

○長崎委員 ありがとうございました。

都市間を結ぶことにつきましては、今お話し始めたように、やはり鉄軌道があるとすれば、公費を投入してその質を上げるということは欠かせないと思つてます。公共交通をしっかりとやつていくからといって、脱車ということはありませんが、もう運転技術を自分でも不安だと思つてます。

高齢者で、もう運転技術を自分でも不安だと思つてゐる人たちが確実にふえています。でも運転しているわけですね、移動手段がないから。これがもたらす交通事故を中心とした社会的損失というの是非常に大きいと思いますので、例えば過疎地であれば、NPO法人が運行するマイカーで、さつきおっしゃつたようにデイマンド型で、定時性はなくとも移動できるというような方法もあるでしょうし、あるいは、私たちの市では、ある地域では、八千世帯の地域すけれども、その乗ろうが乗るまいが一世帯当たり年間四百円出す、そうすると三百二十万円出でます。残

ることも一つの手法でしようし、先ほど富山の市長がお話しのように、JRのこういった線をもつと頻度を上げて、その各駅にパーク・アンド・ライド用の駐車場を設置する、車ですべて回らずに、鉄道とのいわゆるドッキングといいますか、こういったことも考えられます。各地域で本当に利用されているかといいますか、利用者がどこに行きたいのかによってまた違うと思いますので、例えれば地域によってはそういう方法をやつていくといふことなどが有効ではないかと思っています。

○長崎委員 ありがとうございました。

これはやはり、その市町村の首長さんとよく相談して、どうしても地域が必要だ、そういう考え方のものとあるなら、事業者とそれから首長さんとの話し合いのものと、今の言う請負のよなことも必要ですし、デイマンドバスでも必要だらうと思つてます。要は、そういうやり方の中で、住民が納得して、事業者もこれに協力してやるうといふ気持ちが必要だらうと思つております。

○長崎委員 ありがとうございました。

住民の納得というのは大変重要なんだとは思いますが、その納得するポイントの一つに、やはり納税者要は税金の投入がどうあるべきかといふのは避けて通れない議論になるんだと思いま

先ほど、バス事業者さんで、やはり過疎地のバス運行というのは大変厳しい経営環境に置かれるを得ない、公的な助成が不可欠であるというお話をされました。現時点で、今いただいた資料で見てみると、国庫補助で約百三十億程度、毎年入っている。それから地財措置も含めると七百六十億ですから、約九百億円程度の公的支援。このほかに税制措置があるわけですが、これぐらいのものが入っていても、さらには赤字体質というのから脱することができない。こういう中で、単に無制限に公的補助を積み増すということは、やはり納税者の理解は得られないのかなと思いま

す。

そこで、例えば、従来型の公共交通というものが仮に補助金依存とならざるを得ない場合には、ここはまさに判断になるんでしょうけれども、場合によつては他の代替手段というものに移らざるを得ないのではないかという考え方もあると思います、あるいは地域を限定するとか。

こういう点で、森市長さんにお伺いしたいと思いますが、行政として、補助金、要は財政支出をどこまでするのかという判断は、どういう考え方で市民の皆さんに対する説明のポイントというの市民の皆さんに対する説明のポイントというのどこにあるのか、この点を教えていただければと思います。

○森参考人 先ほど御説明いたしました富山ライトレールの整備につきまして、御説明したところ、整備は市で公費負担であります、もちろんさまざまな補助もいただきました。あるいは運行をランニングしていく上でも、維持修繕について市でやるということにつきましては、非常に数多く、驚くくらい数多くの説明会を、市民の間に入つて説明をしてまいりました。

去年四月に運行を開始いたしまして、七月になりました。意識調査では、約九割の市民が支持をしてくれております。たしかに八キロの線ですの

で、その沿線とは全然離れた地域の住民に対しても、同じように八割以上の支持をいただいており

ます。

これはやはり、先ほど言いましたように、全体の将来ビジョンを明確にして、やはり公共交通をなくしてしまった地域では生活が極めて困難になります。

今は車に乗れますけれども、やがて一人一人が当事者として交通弱者になつていくかもしれません。きやいけないんだよということを地域に幅広く説明してきたことに尽きたと思っています。

したがいまして、市民の理解を得るためにどう説明をし続ける、そして共感をつくっていくことだろうと思っています。

先ほど言いました高山本線の増発便の事業とか、その他を含めて、千六百億の一般会計規範の都市ですが、公共交通の維持のために全部で五億一千萬を十九年度当初予算で入れていますが、議会の中においても全面的に皆さんに支持をしていただいております。やはり将来構想を含めて着地点を明確に示して、そのため今この段階でやるんだということをきちっと説明することだらうと思います。

もう一点、参考までに申し上げますと、同時に、運転免許証の返上運動というのをやりました。背中を押してあげると高齢の方は運転をやめさせていただけないかということです。初年度だけ二万円、公共交通の利用券を差し上げます。翌年からは出しません」ということで、当初五、六十人ぐらゐを予算化しておりましたが、十八年度からの新規事業ですが、五百七名の実績が上がりました。

これはやはり、さつきも言いましたが、この方たちが交通事故の加害者になるかもしれないといふ内在しているリスクを考えますと、そういうことを含めて、公共交通への投資というのは理解の一助ではないかと思つています。

○長崎委員 ありがとうございました。

明確化して市民の皆さんに説明して、それが理解

を得るポイントだということではあります。もう一回、まちづくりにおける公共交通の役割というものを整理して御説明していただければと思います。

市長さんは集約型のまちづくりに向けてかなり御努力されていると思いますが、そういう実体験の中から、まちづくりにおける公共交通というのはこういう意味があるんだというのをまとめて教えていただければと思います。

○森参考人 中心市街地活性化計画の地域認定の第一号をいたしましたわけですが、富山市の考え方には、冒頭に言いましたように、極端に拡散した都市ですので、それを強制的に引張つてくるといふことは、それはとてもできないことです。しかしながら、今後新しい居住をどういう形でしていくのかというこの選択肢として交通便利な地域に住むことを考えてもらいたいということが基本的なスタンスです。

高齢者の方も、今持つている一戸建ての住宅がついの住みかだという発想を変えて、例えば、冬期間だけでも都心部に住みませんかというようなこと、あるいはひとり暮らしになつたらその家から離れて質のいい高齢者賃貸住宅に住みませんかというようなことなどを含めて、全体をまちづくりの方向として示す。その際に、移動手段はやはり公共交通を軸とするんだということです。

ですから、公共交通の活性化というのは、単に移動手段ではなくて、先生がおっしゃいましたように、まさにまちづくり全体の根幹をなしているというふうな思いであります。

そのためには、鉄道もバスも市電も、公費を投入しながら一定程度質のいいものにしていく。一遍にはできません。着実に一步一歩だと思いまが、しかし、成果を見せていくことによって、市民の皆さんはやはり応援団になつてくれる、こう思つております。

○長崎委員 ありがとうございました。

次に、土居先生にまたお伺いいたします。

土居先生はたしか京都でLRTの導入に取り組んでいらっしゃると承知しておりますけれども、確かに、観光客がより気軽に観光地を楽しむためには、利便性の高い公共交通というのは不可欠だと思います。観光地域における公共交通の役割と

力も評価していただいております。

以上です。

○土居参考人 観光のパターンがいろいろ変わつてきていると思います。これまでの非常に忙ただしくいろいろなところを時間に追われて回るとい

いは、民間に対しても、高齢者福祉施設であれ質のいい集合住宅であれ、そういうものをその地域につくる場合は積極的に補助をする。

富山市は、一昨年から、例えば、中心市街地のゾーニングをした範囲に質のいい集合住宅をつくった場合は、建築事業者に一戸百万円、購入者に五

十万円ですか月額一万円の家賃補助とか、そういうことを積極的に行つてまいりました。幸い、昭和三十八年以来、中心部の人口が減り続けていましたが、昨年九月、半期ですけれども、三十七名ですが、ふえました。

こういう形で少しずつ兆しが出てきておりますので、そういうことを示していくと市民の皆さんも、極めて不公平なやり方ですが、かなり乱暴でしかれども、しかし、結果を少しずつでも出していくことによって、きちっと理解は得られると思つています。

さつき言いましたライトレールの沿線も、障害者向けの施設ですかディサービスですか、いろいろな計画も起きてきております。それからコールセンターを幾つも誘致しましたが、事業者は駐車場が要らないということで、そのことの魅力も評価していただいております。

以上です。

○長崎委員 ありがとうございました。

次に、土居先生にまたお伺いいたします。

土居先生はたしか京都でLRTの導入に取り組んでいらっしゃると承知しておりますけれども、確かに、観光客がより気軽に観光地を楽しむためには、利便性の高い公共交通というのは不可欠だと思います。観光地域における公共交通の役割と

力も評価していただきます。

○土居参考人 観光のパターンがいろいろ変わつてきていると思います。これまでの非常に忙ただしくいろいろなところを時間に追われて回るとい

うよりも、かなり滞在型とか、何回カリピーターで行くという形で、こういうふうにだんだん変わってきてるでしようし、それから海外からもどんどん観光のお客さんを呼ばないと観光立国としての名に恥じますから、そういう点では、このLRTの果たす役割というのは非常に大きいと考えています。

私は、ヨーロッパへ行つてもバスなどになかなか乗れなくて、駅前から出ているLRT、もし違うところに行つてもまた同じところで帰つてこられるわけですから、LRT 자체の持つていての安心感といいますか、それは非常に大きいわけですし、とりわけ初めて来る都市は不安ですから、そういう点で、観光地に果たすLRTの役割は大きいと評価しているわけです。

そういう意味では、京都などは非常に向いているわけですし、ほかの地域でもどうでしようか。富山の場合でも、今回、沿線に観光地がかなり潜るわけですし、ほかの地域でもどうでしようか。富山の場合でも、今回、沿線に観光地がかなり潜るわけですが、そういう点で、やはり観光してもらうために、行きはLRTに乗つて、帰りは運河でまた帰つていただくとか、さまざま工夫ができる、その地域地域でそういう一つの交通手段をいかに利用してもらおうかということが今後大事ですから、単に観光だけの手段ではなくて、地域住民の足でもあるでしょうし、総合的に使わないと非常に無駄になりますので、ぜひ観光地にもこのLRT導入ということを進めていただきたいと思います。

○長崎委員 ありがとうございます。森市長さんのお話では、まちづくりと一体不可分で、まさに臓器と臓器をつなぐ血管みたいな役割だ、それから観光振興においても極めて大きな役割をしそうっている、こういうことだと思います。それで、最後に森地先生にお伺いしたいと思います。

まさに、こういう地域の生活、あるいは観光振興、あるいは産業振興、それに極めて密接に関係する地域公共交通ですが、地域公共交通総合連携

計画を作成するに当たつて、私は、こういういろいろな視点を踏まえて、都市計画、あるいは地域のあり方、ビジョン、あるいは観光振興のあり方、観光ルートがどうなつてあるか、こういうことを含めていろいろ総合的に検討すべきだと思

ますが、今後、地域公共交通総合連携計画をつくろうとする市町村あるいは地域の住民の皆様に対して、こういう点をさらに留意すべきだだと思っています。

○森地参考人 それからどう

とが、子供たちが乗り物が好きなように、大変楽しめます。楽しみながら取り組んでいただければいいのか、こんなことを思つてお

ります。

○長崎委員 ありがとうございます。以上で終ります。

○森地参考人 森市長からのお話があつたので、私も自身も感心しながら拝聴してました

が、したがつて、繰り返しお話しのように、場所で違うだらうと思います。

一点だけ、観光地については少し違つた観点がございます。

○森地参考人 例えば、保津川のトロッコ電車、山陰線の後の線路を使つたものとか、ほかにもいろいろあります。ですが、交通自身が観光資源化する可能性がござい

ます。

それから、上高地のよう、自家用車を入れなくてバスだけで運んでという格好でやつていると

ころもございます。これは観光地の容量があるので、そこに余りたくさん的人が入つては困ると

か、余りたくさんの方々が宿屋が建つては困るとか、それぞの観光地のキャバシティーに合つた交通システムを入れる。これは世界じゅうで、カーレスエリア、車を入れないエリア、ロードレスエリア

として道路をつくらないエリア、そこに公共交通をセットにしてとか、いろいろな組み合わせがござりますので、観光地についてはまだまだいろいろな可能性があるだらうと思っています。

○森地参考人 例えは、白川郷、合掌づくりのところでございますが、今、高速道路が通じてたくさんの車が来

てる状況でございます。しかしながら、あそこは田んぼがあつて、合掌づくりがあつて、ある

キヤバシティー以上になるとその魅力自身が損なわれてしましますので、そういう場合には一体

かどいう時期に来ているんじやないかと私は思つてゐるものですから、お二方にその点の御意見をお聞きしたいと思います。

○森地参考人 財源ということと、それからどういう予算の仕組みにするというのはsettではございませんが、今各省で、インセンティブ型とい

うい対象でございますので、楽しみながら取り組んでいただければいいのか、こんなことを思つてお

ります。

○森地参考人 財源といふことと、それからどういうふうにだんだん変わっていくかと思いま

す。日本では、どちらかといふと、全部まとめて交付税化するのがいいとかとというような議論が盛んできましたけれども、むしろ欧米では、そ

ういインセンティブ型、競争型の補助制度が国の役割として重要である、あるいは県の役割としては大変重要である、こういう認識に立つてお

ります。

○森地参考人 して、いいところには集中的に支援しよう、こう

ざいます。

森市長がおつしやつたように、ぜひ地域の方が理解され、交通をよくすることが将来に非常に

意味があるということと同時に、交通といふの

は、子供たちが乗り物が好きなように、大変楽し

めます。楽しみながら取り組んでいただければいいのか、こんなことを思つてお

ります。

○森地参考人 ありがとうございます。以上で終ります。

した。昔から交通税があつたのは御承知のとおりでございますが、そういうようにそれぞれの国いろいろな工夫をしておりますので、この国でもそういう議論が必要ならやつていいのではないか、こんなふうに思つております。

○森参考人 財源という意味では、今の法律の中で自治体助成についての起債というようなことがありますので、この点は非常に高く評価をしたいと思つています。補助金として民間事業者に出そとうとするときに、やはりどうしても一般財源だけでは限界がございますので、そういう点はそのとおりだらう思つています。

もう一つは、僕は、さつきちょっと我が市の例で言いましたが、利用者は、運賃だけではなくのかというのには地域によって違うのでしょうかし、一定程度、地域の足の確保ということに対してもやはり地域で負担する必要だらうと思っています。それはどの程度まで許容できるのかといふのは地域によって違うのでしょうかし、ニーズの大きさにもよるんだろうと思いますが、そうでないとなかなか理解は得られないのかなとう思つています。

そういう公共交通の維持ということに、あるいは公共交通の質を上げるということに道路特定財源を使つたら大変ありがたいなというふうに個人的には思つています。

○穀田委員 ありがとうございます。

次に、土居参考人にお聞きしたいと思います。

私も、最初に言いましたが、まちづくりと公共交通という関係がとても大事なことだと思っていました。実は私も、森参考人に中心市街地の問題と公共交通の沿線のコンパクトなまちづくりという関係は質問したかったんですけども、もう出ましたので、大方それだと思ったのですが、土居参考人は著作でソウル市の交通改革なんかも評価されております。その点で、まちづくりと公共交通の関係について、先生のお説を拝聴できればと思います。

○土居参考人 単に公共交通という目的だけではなくて、まちづくりとか福祉とか教育とか、そういうところが必ず上段にあると思いますので、そういうふうに思つておられます。

非常に大事だと思います。

近年、ソウル市のバス改革が世界発信しております。ソウルは、清渓川という、高速道路の撤去によつてその下を川に復元して、そして今、非常に観光客とか市民がそこを拠点にして楽しくやつてゐるということで有名ですけれども、清渓川、ソウル市庁のすぐそばの高速道路の撤去は、それだけではなくて、そこで都心に入つてくる膨大な車をまちづくりの観点から排除せないかぬわけですね。そのためにバス改革というのをされているわけです。

そういう意味では、やはりソウル市自体が、先ほど森市長のプランといいますか、ソウルが世界一流の都市になるということを掲げて、市長がそのためいろいろな手段をされたわけですね。都

金がかかるし時間もかかりますからなかなかできないわけですし、LRTも線路を引かないかぬとかいろいろありますからどうしても早急にはできません」ということで、ソウル市の場合は、中央に専用バスレーンというのを大規模に設置して、中央にバスの停留所、シェルターをつけて、そして時

間どおりにバスが来る、どつと大量にたくさんのバスが来て、たくさんの人人がおりられるといま

すが、そういうふうに思つてます。実は私も、森参考人に公共交通のコンパクトなまちづくりという

関係は質問したかったんですけども、もう出ましたので、大方それだと思ったのですが、土居参考

人は著作でソウル市の交通改革なんかも評価されております。その点で、まちづくりと公共交通の

関係について、先生のお説を拝聴できればと思います。

○穀田委員 夢を持ちたいなどいふうに、森参考人と土居参考人の話を聞いて思いました。

そこで、齊藤参考人にお聞きします。

地域公共交通総合連携計画というのは、地域の関係者が合意形成を図る、それから協議会を設けることができるわけですね。それで、住民参加のもとで要求が反映した交通計画の策定に道を開くものだと私は考えています。

そこで、ちょっとお聞きしたいんですけれども、これまで自治体が公共交通計画を策定しようと思つても、事業者の参加、同意が得られないことがあります。

○齊藤参考人 路線の交通について、事業者が拒否しているような感じがちょっとお話の中にはありますけれども、拒否しているようなものはないと

思つんでね。事業者が今まで嘗々としてやって述べていただければと思つます。

○土居参考人 地域の方では、そういう地域住民の足を守るという点で問題がかなり起つてきております。

これも一つのケースなんですが、福祉有償運送、あるいは過疎地域の無償運送の場合、これまで地域の人が、どうしても移動するために公共交通のバスでは不便だからとかいう形で、そういう手段があるわけですね。それが、今回の福祉有償運送とか、そういう意味では、白タク行為とかボランティア的にされているような、助け合い的な手段があるわけですね。

○穀田委員 わかりました。なかなか現実は、もちろんバス事業者が参加を拒否しているとは思つていませんけれども、いろいろなところでいろいろな事態がそれこそ多様に起きています

それは御承知かと思うんです。

では、土居参考人に今との関係でお聞きします。

先ほど述べた中取りまとめではこう述べています。地域のニーズはそれぞれの地域によって多種多様であるため、当該地域住民の移動手段確保について責任を有する市町村のプロデューサーの役割を強調しています。当然と私も思います。

参考人は地域の交通問題と自治体の役割につい

て実際的な研究も行つているとお聞きしていま

す。その経験を踏まえて、現場で起こつている事象、そしてこの法律案が現実にマッチしているか、学ぶべき点などあれば、お伺いしたいと思

います。

○穀田委員 では、土居参考人に今との関係でお聞きします。

参考人と土居参考人の話を聞いて思いました。

そこで、齊藤参考人にお聞きします。

地域公共交通総合連携計画というのは、地域の

関係者が合意形成を図る、それから協議会を設けることができるわけですね。それで、住民参加の

もとで要求が反映した交通計画の策定に道を開く

ものだと私は考えています。

そこで、ちょっとお聞きしたいんですけれども、これまで自治体が公共交通計画を策定しよう

と思つても、事業者の参加、同意が得られないこ

とが少ななかつたというのがこの間の経過にあります。

そこで、このような事情について、事業者としての意見はどうですか。また今回、事

業者等に対する協議会参加要請に対して応諾義務などを提起しているが、それへの所感をあわせて述べていただければと思つます。

○齊藤参考人 路線の交通について、事業者が拒否しているような感じがちょっとお話の中にはありますけれども、拒否しているようなものはないと

思つんでね。事業者が今まで嘗々としてやって述べていただければと思つます。

○土居参考人 地域の方では、そういう地域住民の足を守るという点で問題がかなり起つてきております。

これも一つのケースなんですが、福祉有償運送、あるいは過疎地域の無償運送の場合、こ

れまで地域の人が、どうしても移動するために公共交通のバスでは不便だからとかいう形で、そういう

手段があるわけですね。それが、今回の福祉有償運送とか、そういう意味では、白タク行為とか

ボランティア的にされているような、助け合い的な手段があるわけですね。

○穀田委員 うなことについては、事業者としても大賛成でございますけれども、そういう意味では、白タク行為とか

ボランティア的にされているような、助け合い的な手段があるわけですね。

○齊藤参考人 うなことについては、事業者としても大賛成でございますけれども、そういう意味では、白タク行為とか

ボランティア的にされているような、助け合い的な手段があるわけですね。

○穀田委員 うなことについては、事業者としても大賛成でございますけれども、そういう意味では、白タク行為とか

ボランティア的にされているような、助け合い的な手段があるわけですね。

○穀田委員 うなことについては、事業者としても大賛成でござ

ります。

○穀田委員 うなことについては、事業者としても大賛成でござります。

○穀田委員 うなことについては、事業者としても大賛成

ういった事態で、そこは、何ば地域の住民が言わ
れても白タク的な行為はしたくないということ
で、やめられて、地域の人が非常に困っている事
例があるということです。

ほかにもいろいろな地域で困っておられる
と思いますから、この法律でぜひ、もうちょっと
フレキシブルに、安全面が非常に大事なんですか
れども、もうちょっとそういう意味でもいろいろ
なところをクリアできるような手段をぜひお考
えいただきたいと思います。

○穀田委員 今のおわかりいただけたと思うん
ですが、私は、事業者という問題について、バス
事業者を言つてはいるわけではなくて、そういうさ
まざまな事業者としての角度から、もっと本当に
交通を大事にするということが、どうしたら力を
全体に發揮できるかという立場からいろいろ御提
言いただければ」という趣旨で述べたわけです。

最後に、私は、土居参考人にもう一つお聞きしたい
んですけれども、この間の地域交通が、ではなぜ
衰退したのかという問題について、どうもこの法
律案というのは一定の是正を図っているんだと私
は思つてゐるんですね。

ですから、先生は移動制約者の交通権という立
場から御意見を出していますけれども、地域公共
交通が衰退した歴史的経過と、それが何をもたら
したかという、原因を簡潔にお聞きし、あわせ
て、私は、まさしく今の地域交通の危機的状況が
あるんだと思うんですね。その今の認識。

もちろん富山のように新しい問題提起をして発
展されているところはあるんですが、全国的に見
れば、本当に今手を打たなければならぬ時期に
来ているのではないかという反省が一面必要
で、私は、その辺の根本のところで言います
と、政府がやってきた規制緩和の点で大きな問題
点があつたんじゃないかといふことがあります
ので、ほんとかと思つてゐるものですから、その辺の
御意見をお聞かせいただければと思つています。

○土居参考人 長年、地域公共交通のそういう衰

退の原因も研究してきておりますけれども、一つ
は、地域のそういう重要な足を民間の事業者に任
て、やめられて、地域の人が非常に困っている事
例があるということです。

ほかにもいろいろな地域で困っておられる
と思いますから、この法律でぜひ、もうちょっと
フレキシブルに、安全面が非常に大事なんですか
れども、もうちょっとそういう意味でもいろいろ
なところをクリアできるような手段をぜひお考
えいただきたいと思います。

○穀田委員 今まで地方自治体自体は、先ほどもお話をあり
ましたけれども、補助金といいますか、それを出
しているわけですね。毎年、県とか地方自治体が
集めて出しているわけですから、極端に言
いますと、そういう出すだけで、地方自治体自体の
姿勢が無責任ではなかつたかと思います。

○伊藤涉委員 公明党の伊藤涉です。
きょうは、四人の先生方に貴重なお時間をいた
だきました、大変にありがとうございます。特に
富山市長の森参考人のお話、大変興味深くお聞か
せいただきました。順次、今から意見を拝聴して
いきたいと思いますので、よろしくお願ひいたし
ます。座らせていただきます。

まず、基本的なところから、森地先生及び土居
先生にお伺いをいたします。

今回の法案については、交通政策審議会交通体
系分科会地域公共交通部会、これの中間取りまと
めを受けたものと聞いております。この中間取り
まとめを受けて、実態上、特に今回については、
運用面などでこれを具体化するのではなくて、あ
えて広くトータル的にコードイングするような
形で法律を策定した、このことについてまず御評
価をお伺いしたいと思います。

○森地参考人 その部会の部会長を務めておりま
した。山陰の方とか北海道の北見の先生とか、ボ
ランティアでいろいろなことをやつてある方と
か、いろいろな方がメンバーになつてございま
す。

ですから、規制緩和というのは、交通事業者は

内部補助がきかないということになつたらどうし
ててももうかるところだけしかやらないといふう
になりますから、そういう意味で、やはり社会的
な担保がなかなかとれないということで、その地
域地域によつていろいろな原因があると思いま
す。だから、本当に需要に見合つた形でそういう
交通サービスが提供できなかつたということもあ
るでしようから、本当に地域住民の需要に見合つ
た形であればもつとふえたかもしませんし、い
ろいろな地域でそれを点検していくながら、望ま
しい、非常に安いコストでもつと持続できるよう
な交通手段を考えていくことが必要ではないかと
思います。

○穀田委員 どうもありがとうございました。終
わります。

○塙谷委員長 次に、伊藤涉君。

伊藤涉君、公明党の伊藤涉です。
きょうは、四人の先生方に貴重なお時間をいた
だきました、大変にありがとうございます。特に
富山市長の森参考人のお話、大変興味深くお聞か
せいただきました。順次、今から意見を拝聴して
いきたいと思いますので、よろしくお願ひいたし
ます。座らせていただきます。

まず、基本的なところから、森地先生及び土居
先生にお伺いをいたします。

今回の法案については、交通政策審議会交通体
系分科会地域公共交通部会、これの中間取りまと
めを受けたものと聞いております。この中間取り
まとめを受けて、実態上、特に今回については、
運用面などでこれを具体化するのではなくて、あ
えて広くトータル的にコードイングするような
形で法律を策定した、このことについてまず御評
価をお伺いしたいと思います。

○森地参考人 その部会の部会長を務めておりま
した。山陰の方とか北海道の北見の先生とか、ボ
ランティアでいろいろなことをやつてある方と
か、いろいろな方がメンバーになつてございま
す。

ですから、規制緩和というのは、交通事業者は

内部補助がきかないということになつたらどうし
ててももうかるところだけしかやらないといふう
になりますから、そういう意味で、やはり社会的
な担保がなかなかとれないということで、その地
域地域によつていろいろな原因があると思いま
す。だから、本当に需要に見合つた形でそういう
交通サービスが提供できなかつたということもあ
るでしようから、本当に地域住民の需要に見合つ
た形であればもつとふえたかもしませんし、い
ろいろな地域でそれを点検していくながら、望ま
しい法律だと評価しております。

〔委員長退席、葉梨委員長代理着席〕

○土居参考人 冒頭申し上げましたけれども、高
く評価しているわけです。それは、地方自治体の
そういう立場といいますか、これまで国自体の政
策が交通機関との縦割りといいますか、そう
いった形で、各バスとかタクシーとか鉄道とかそ
ういった形の助成というのは厚くやられていました
けれども、地方においては縦割りではなくて、そ
ういう総合的に移動ということですから、そういう
意味で一定の障害になつていていたと思うわけです
けれども、この法律によってそれが円滑に事業化
されるのではないかということが一つ評価されま
す。

○伊藤涉委員 ありがとうございます。
私もこの法案については、まさに国土交通省な
らでは、非常に重要な、また画期的な法律だなど
いう印象を持っております。
もう一点、先ほど申し上げました地域公共交通
部会、この議論の過程の中で、三大都市圏、政令
指定都市、県庁所在地、その他都市、またあ
るいは中山間地域、離島など、地域ごとの政策課
題についてもさまざま議論がされたと聞いており
ます。

この法案において、地域の別にかかわらず適用
する協議会スキームというものを規定しておりま
すが、これは非常に地域によつては、そもそもな
かなかこういう協議会がつくりにくい地域、それ
だけの人材が確保できない地域もあるうかと思いま
す。この点について、この法律制定後になろう
かと思いますが、的確に対応していく上で御意見

があれば、お伺いをしたいと思います。

これも森地先生と土居先生にお伺いをいたしました。

です。

以上です。

○森地参考人 冒頭お話ししましたように、この法案の計画内容については完全に自由度が確保されていて、それを公明な場で議論していただく、こういうことになつておりますし、応諾義務とか協議結果の尊重義務とか、こういう格好で、今おつしやつたような問題が起らぬよう手当をしてをしていると考えております。

したがつて、逆に言いますと、さつきの、都市規模別にいろいろ議論をしてまいりましたが、地域で物すごくいろいろ状況が異なりますので、そこは自由にして、しかしながら、いろいろな人から見てわかるようにしていこう、こういうことでござります。

それからもう一つは、法律の冒頭に書いてございますが、国は情報とか技術、こういう面での支援をする、こういうことが大変重要なポイントでないかと思います。

○土居参考人 私は、コーディネーターといいま

すが、そういうところと共に、あるいは市町村が

この中に出でてくるときに、実際の運用に当たつて

は非常に問題が出てくる。おつしやるよう、やは

り市町村にそいつた人材がいるかどうか、非

常に心配しているところです。

府県段階ではかなりそういう優秀な人材が交通

政策課とかに配置されておりますけれども、市町

村レベルではそういった協議会を運営してコー

ディネートするだけの人材が今現在は見当たらな

いと思いますので、国土交通省の各運輸局のそ

うです。この点が私は、この協議会の役割の中

でいろいろ出ておりますけれども、どういう役割

を果たせるか、ちょっと疑問に思つているところ

ございます。これなんかは、実際に使う人の分を払うということで、支援というよりも、需要を喚起しながらやるという一つの例かと思います。

それからもう一点、少し関連することで申し上

げたいことは、前半におつしやつた、事業として

べきするものは、今後どんどん民間、民営化とい

う方向に流れしていくんだろうと思つています。その

上で、どうしても採算がとれない、けれども地域

また市民、県民の皆さんのが足として存続をさせな

ければならないものについては、行政が関与をし

てその存続を図つていく。

この後の方に対して、公共交通、公共の役割

というものはあるんだろう。今回は法律の議論な

わけですが、予算面の意味で、さまざまな補助事

業等を見ていても、イニシャルコストに対し

ての助成というものは見受けられるんですねけれど

も、ランニングコストに対する対応というこ

ころがイニシャルに比べると少ないんじゃないかと

私は今見ています。

この点、私の考え方としては、イニシャルより

も、今後このランニングコストをいわば税金、公

金を使ってどう補助していくのかというところを

議論していくかなければならないと思つていて

けれども、四人の先生方にこの予算面の対応とい

うことについて御意見をお伺いしたいと思います。

○森地参考人 もう私に説法かと思ひますが、

ランニングコストをどんどんつぎ込むと非効率が

増してくる、こういうジレンマがございますの

で、それをどうマネージしながら効率的にやつて

いくか、こういうことかと思ひます。

例えば、かつては、高齢の方とか体の悪い方、

そういう方についての援助はなかつたんですが、

これが非常に効率的になつて、それがまた公的

な問題が出てきて、それがまた公的

な問題になつて、それがまた公的

買いたいという、ちょっとこれは不確実な情報ですけれども、同じ名前が出てきました。これなんかを見てみますと、本当に、委託を受けますと、市の方で決められた回数、決められた時間、決められた場所をただ機械的に運行しているだけ。お客様にありがとうもないし、営業努力もない。

日本的な営業努力というのはここにあるような気がするんです。そういうものが出てきた場合、これから少子高齢化になってしまいますから、やがてそういう路線バスもそういう問題が起こりますけれども、これはやはり日本の勤勉さを利用していくので、今言った、一生懸命働いたところには少しその利益を与える、それから負担も減る、そんなようなことを考えていいらしいんじやないかなと思います。

ただ、この中で、安全で安心して乗れるということをまず大前提としていたので、それだけの実績があつたり社会的な信用があるところがこれを受けるべきだな、そんな感じを持っております。

○森参考人 先ほど森地先生がおっしゃいましたように、二つに分けて考えることが必要だらうと思います。

一つは、採算性の高いものと不採算なもの。採算性の高いところであつても、新たな需要喚起といふ観点ではやはり一定程度公費を投入することはある、このように思います。ほかの意味ですね、にぎわい創出とかまちづくりとかという観点から。

一方、不採算の部分は、それではなくしていいのかと、いうことの議論に究極的には行き着くと思いますので、地域社会がそれはどうしても維持しなきやいけないと、いうことであれば、やはりこれは公費を入れてでも維持していくといふことに尽きるんだろうと思います。例えば、ヨーロッパのストラスブールのあの有名な電車でも、運営費も公費が入っているわけです。やはり、明治以来の日本の常識となつていて、鉄道事業だとバス

も含めた公共交通事業が単体で収支がきちっと合っていなきやいけないということから少し意識を変えて見詰めていく必要がある。そういう時期に至つているのではないかと思います。

とにかく地方都市は人口が減つて、高齢者ばかり残つていくわけで、都会に住んでいる若い世代が、それじゃ、自分の親の様子を見にしよつちゅう帰つてくるかということもない。やはり地域社会で支えていくしかありませんから、その際に、移動手段をどうしていく必要がある、やはり自治体として真剣に考えていく必要があるだろうと思つています。

もう一つは、特に私たちの市は、北陸新幹線に伴う並行在来線をどう維持していくかということもありますので、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。ですから、そういうことも含めて、各事業者の垣根を越え、この中で、一体となつた運営形態というものを考へて、地域で一体となつた運営形態というものを考へて、地域で一体となつた運営形態といふ意味では、これまで、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。ですから、そういうことも含めて、各事業者の垣根を越えて、地域で一体となつた運営形態といふ意味では、これまで、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。ですから、そういうことも含めて、各事業者の垣根を越えて、地域で一体となつた運営形態といふ意味では、これまで、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。

これまでEU諸国においては、バスとかいわゆるローカル鉄道が、極端に言えば赤字であつてもいいといいますか、そこで何もそういう収益が出ないともだんだん違うと思うんですね。ですから、そういうことも含めて、各事業者の垣根を越えて、地域で一体となつた運営形態といふ意味では、これまで、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。

○伊藤(涉)委員 ありがとうございます。

質問時間が二十分しかなかつたので、既に終りましたけれども、このイニシャルとランニングの話は、私の問題意識は、公共交通機関が今の時代の中で仮に失われたとして、将来また、長いスパンで見たときに、もう一度それが必ずになつたときに、一たん失つてしまふと、再生されるときにやはり相当な費用がかかりますので、一時ランニングコストを仮に負担しても存続させることの方が、長いスパンで見たときに実は効果的なんじやないかというような問題意識を持っていますので、確認をさせていただきました。

森市長にJRTの話を含めてもつと聞きたかったのですが、時間が終了しましたのでこれで終わります。ありがとうございました。

○葉梨委員長代理 次に、糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党的糸川正晃でございます。本日は、四人の参考人の皆様方におかれましては、大変御多忙の中、御出席いただきまして、また貴重な御意見を賜りまして、本当にありがとうございました。

私も持ち時間が二十分でございますので、質問させていただきます。座らせていただきます。

私も福井県の出身でございまして、地域公共交通の活性化には非常に興味を持っています。そういう中で、地方では、今、廃止になつてしまふ路線バスですが、鐵道、私どものところで、永平寺に向かう電車が廃止になつたりとか、そういうことがあります。大都市圏と地方圏の間には、

たい、このように思います。

○土居参考人 イニシャルコストとランニングコストの公的な負担をどうするかというのは、交通学会でも非常に大きな問題になつております。

そして、そういう意味では、やはりヨーロッパの教訓、今御紹介がありましたけれども、いわゆる初期的な、例えばJRTの新設にしても、いわゆる架線とかレールをつくるというのは、道路と同じような社会的なインフラですから、これ自体に関しては公的な資金を投入するということで理解を得ておられます、ヨーロッパの場合、EUの場合ですけれどもね。

これまでEU諸国においては、バスとかいわゆるローカル鉄道が、極端に言えば赤字であつてもいいといいますか、そこで何もそういう収益が出ないともだんだん違うと思うんですね。ですから、そういうことも含めて、各事業者の垣根を越えて、地域で一体となつた運営形態といふ意味では、これまで、これはどうしたつて公費を入れないともだんだん違うと思うんですね。

なつてくると思います。

もう一つ、財源問題の私見ですけれども、道路特定財源、やはり一般財源化する方向が最終的にいいと思いますけれども、この過渡期の段階では、やはりこういった公共交通の維持とか改善のために使う形で、そういったステップを踏みながら国民の理解を得るべきではないかと思っていま

公共交通サービスの観点から非常に大きな格差があるというのを、我々地方の議員は非常に感じるわけでございます。

公共交通ネットワークが地方経済、観光振興、

こういうものに果たす役割についてかんがみますと、このような格差について、四人の参考人の方々は、国はどのような対応をすべきなんだと思います。お考えをお持ちなのか、お聞かせいただけませんでしょうか。

〔葉梨委員長代理退席、委員長着席〕

○森地参考人 交通の問題、それから生活そのものの問題、それから環境の問題、いろいろな観点があろうと思います。したがって、基本的には、公共交通をどの地域でももつと確保しなきゃいけない、この命題ははつきりしているかと思います。

それから二番目に、この国と欧米を比べますと、大都市については公共交通について物すごく成功している、世界優等生のところでございます。中ぐらいの都市、ちょうど富山とか県庁所在地ぐらいのところ、ヨーロッパと比べると公共交通にやや弱い、そうなつております。

その裏には、先ほどからお話を出ておりますように、日本と違つて、社会的にその費用を公で負担する、こういうことが大変強い、そういう国でございます。ただ、お金がどこから降つてわいてくるわけじゃございませんので、出しているお金はだれか別の人気が払っているわけで、結局、納税者がそういうことにお金を使うことに理解を示すかどうか、この一点にかかるで、先ほどの森市長のお話のように、市民が理解をすればそういう格好でやつていくんだろうと思います。

最後、福祉バスとか中山間地、こういうところは、むしろ福祉の問題で考えていく。それに、病院に行くバスだからといって、ほかのお客が乗れないといふようなことではなくて、それに汎用性を持たせる、そんなやり方。それからさらに、今、昨年の法律改正で進展しておりますような、NPOだと、国土形成計画で新たな公、こうい

うコンセプトを出してございますが、そういうところでサポートするとか、このミックスでやつていくよりしようがない、そんなことだと思いま

んなふうな考え方でございます。

以上です。

○森参考人 都会と地方で需要量の大きな差がある、その格差を都會から持つてくるということは不可能ですから、やはりそれらの地方に応じた対応をしていくしかないんだろうと結論的には思

います。

一世帯当たりの車の保有台数は、たしか福井県

が日本一で富山県が一番ですけれども、それはそ

れなりにその時代の要請にこたえてきた。道路整備もやつてきた、あるいは駐車場の整備もやつた、橋梁も含めて本当にいい社会基盤整備をやつてきた。それは、やはりその時代の要請にこたえ

てもら入れていただきたいと思う。これについても、先ほど言いました、安全、安心、安心ということがまず求められませんと、大変な災害に陥つてしまつてから、しまつたという問題が起るような気がするんです。

今、世界の先進国は、路線バスについてはほと

んど公営的なバスしかない。ですけれども、日本だけはもう精いっぱい民間がやつていてるわけです

ね。この勤勉性をやはり利用して、一生懸命やつてているところにインセンティブが与えられるよう

な、そういう政策をしていただきたい。

要するに、お客様に喜んでいただける、そういう

やり方をしなくちゃいけないんですけど、たまたまおもしろいデータがありまして、神奈川県では

一人一人のライフスタイルの中でも、私の地元の市民もそうですが、みんな車で移動することにな

なれ過ぎてまして、五百メートルを歩かないん

ですね、富山駅の北口から南口まで歩くのも大変

だと言う地域ですから。実は一人一人の暮らし方

の中でも、そういうところも意識改革をしていつ

て、バスに乗つて暮らしていた時代の記憶をもう一度呼び戻す、そうしてみんなで公共交通を支え

るという仕掛けが必要だろうと思つています。

ですから、そういうことも精いっぱい、やるだ

け努力をした上で、やはりその上で維持するため

の公費投入という議論をちゃんとやつしていくとい

うことかなと思っています。

○土居参考人 地域ごとの特質がありますから、

首都圏とかいわゆる地方都市、それから過疎地域

とか、さまざまに分けて、現実的に考えることが必要だと思います。

ですから、首都圏の場合は、いわゆるメトロ、

地下鉄に各私鉄が乗り入れて、物理的には非常に

乗りやすいといいますかそういうシステムがつくられておりますけれども、もしこれが、欧米のよ

うないわゆる運輸連合をつくって、そういう形で

乗りかえ自由にどんどん行けるとなつたら、もつ

と需要はふえるでしょうし、乗りかえもスムーズ

にくと思いますから、そういうことをまだま

だ工夫すれば、首都圏の場合ですと出てくると思

います。

それから、地方圏、いわゆる政令指定都市とか

県庁所在の都市なんかは、現実には、やはりLRTなんかをもともう一度システムを組むとか、

そのときにバス事業者もそこに参画してもらうと

かいいろいろな、やはりそれぞれにもつと知恵を

絞つてやればいろいろ手だけはできるわけ

ですから、ぜひそれらの地域の人が、もう二十

一世紀、高齢化社会、環境問題、いわゆる財源の

少なさとかを含めて、さまざまな工夫をすることが大事ではないかと思います。

○糸川委員 ありがとうございます。

私の福井県、今、約八十万人の人口でございます

して、至るところに観光地が点在してしまつて集

中していられないわけですね。そういうところに公共交通

がまた発達をしていない、バスが一時間に一

本では観光客が乗れない、ではどのタイミングで

乗つたらいいのかという案内もできない、そういう

中でも、そういうところも意識改革をしていつ

て、バスに乗つて暮らしていた時代の記憶をもう

一度呼び戻す、そうしてみんなで公共交通を支え

るという仕掛けが必要だろうと思つています。

ですから、そういうことも精いっぱい、やるだ

け努力をした上で、やはりその上で維持するため

の公費投入という議論をちゃんとやつしていくとい

うことかなと思っています。

そういう中で、本当に富山市長の先ほどのお話

も感銘を受けまして、私も、私の政黨の代表が富山なものですから、何度も富山に行つてこのライ

トレールを拝見させていただいております。

ただ、これは重なる部分もあるんですけども、ちょっともう一回、森市長にお答えいただきたいんです。

LRTの導入、これは非常に興味がございま

先ほどもおっしゃられておりました。自治体が公共交通機関を支えていく場合、財政的な負担というものが結構大きいようには感じるわけでございまして。事業者ともどとのよろしく役割分担、先ほど資料をいただきましたけれども、役割分担をどのようにするべきだ、どういうふうにすると成功するんだということを、ちょっともう一回御説明いただければ幸いです。

○森参考人　富山ライトレールのケースについての御質問だと思いますので、先ほども御説明しましたが、私どもは、最初から公設民営でいく、道路や橋を税金、公費でつくって、その上をバス事業者が運行しながら運賃をもらっているというふうと、新たに取り組むＬＴ事業も一緒だと。で

すから、軌道の敷設も、それをもう一步超えて車両の購入も公費でやります、それを新たにつくった三七クで運行を任せますけれども、しかし、運賃収入で運行経費だけは見てください、そこに公費は入れませんということを明確にして取り組んできました。やはり、新たに取り組もうとするときは、ぎりぎりこの線までは公費を入れないと、とても事業として生まれてこないと思つていま

ただ、私どもの場合は、非常にテツキーダつたのは、まず民間の、経済界が非常に大きな応援団になつていただきましたので、資本金を集めるときからオーバーするくらいに資金が集まりましたし、それを積んで今基金も持つてゐるわけです。そして、市民が全体として大きな応援団になつていただいたことによつて、利用が大きく伸びてき

百円でやつてきたものを、先ほど来先生から、残念だけれども、百円延ばしたらみたいなお話をがありました。既存の市電もありまして、市電は全く民間が二百円でやつていて、市がかかわっている部分だけいつまでも百円というわけにはやはりいかないだろうとの思いで二百円に復したわけです。四月に入りましてから利用はほんの少し落ちてはいますが、心配するほどではなく

と思ひます。

て、やはり安定的に利用してもらつて、いかがな
のかわり六十五歳以上は百円とか、い
たてもしました。

いずれにしても、新規に公共交通
とする、あるいは既存のものを行政が
うとするとときには、今申し上げたよ
りぎりで、何とかランニングの方だけ
みようといふこととの機運で始めるこ
思つています。ここは、歯どめが崩れ
地で走る場合は、さつき言いましたと
地域は公費、ランニングも入れてい
すけれども、一定程度見込めるところで
今言つたところがぎりぎりではないか
います。

○糸川委員 ありがとうございます。
では、これは森地参考人と土居参考人
したいんですけども、今までお話を
と、このＬＲＴの導入というのは非常
スなのかな、すばらしい提案なのかな
に思つていいわけですが、で
導入していくとしていく県であつた
たりというところに関して、ＬＲＴ
たつて、今後どのような点が課題にな

いうふうにお考えか、お一人の参考
したいというふうに思います。
○森地参考人 一つは、利用者がちや
ウエルカム、歓迎してもらえるかどうか
とが最大の問題だらうと思います。
冒頭申しましたように、ヨーロッパ
は、ほとんどと言つていいかと思いま
部の自動車を入れないところにこうい

れる。トランジットモールという形だけですが、そういうことをやつてお窓

それから都心の活性化を実現しております。八〇年代からもうずっと、どこの国でも、そういう格好になつております。この市民が受け入れないと、いう風土がござります。ここを何とか意識を変えていくには、もつといろいろな使い方が出てく

それから、クリエイストチャーチというニュージーランドの南の島の一一番大きな都市に、京都のチソウ電車に相当する電車がループで走っています。これは観光用で、市内の観光地をずっと回る。もちろん市民も使えますが、観光客だけすごく高い値段を課しております。そんな事例もございます。御参考までに。

○土居参考人 LRTというのがなかなか社会的な認知を得ていらないといいますか、京都でも、従来の京都都市電という、チソウ電車と言われてますけれども、非常にそういう古いイメージが残っておりますから、近代的なバリアフリーの富山のライトレールのイメージがまだ浸透していません。

せんから認識が弱いということもあつて、そういう意味では、いろいろな経験といいますか、そういうところでは富山さんのところに乗りに行くとか、そういうことも必要ではないかと思います。やはり政策的には、今お話をありましたけれども、TDM政策ですね。軌道敷内に車が乗り入れないのは当然なんですけれども、車の渋滞とかいうことが非常に抵抗になつています、感覚的ですけれども、利用者の考え方として。ですから、そういうところでは富山さんのところに乗りに行くと、そういうところでは富山さんのところに乗りに行くと、そういうところでは富山さんのところに乗りに行くと、

いう意味ではやはり、新しく LRT をつくつてもマイカーの人もちゃんと移動できるといいますか、逆に確実に渋滞のない LRT をつくつたら、マイカーからシフトしていくたぐ率も多いわけですね。そして、道路もすいてくるといいますか、マイカーも移動できやすくなるというふうなことが、熊本とかいろいろな事例が出ておりますから、LRT 単独に入れられるのではなくて、TDM 政策と一体化して総合的な政策をつくつしていくこと有必要ではないかと思ひます。

○糸川委員 ありがとうございます。
では、もう時間がございませんので、最後に齊藤参考人にお尋ねをしたいんですけども、LRTとBRTというものが今回の大きなものでござりますけれども、大型の高速バスシステムの導入

「当然で、今までのよくなき御苦労でして

○齋藤参考人 今、LRTのお話がありましたが、れども、今回の連携計画の中で、道路運送高度化事業ですか、この中の日本版のBRTということです、連節バスの話が入ってまいりました。当社でまたまた取り入れておりますが、今四編成使っておりまして、小田急線の湘南台という駅から慶應大学の湘南校舎まで四・二キロでござりますけれども、これを入れましたら、一日七千八百人ぐら

い運びまして、大変好評でござります。
私たちも本当に意外だと思ったのは、その四・
二キロのうちの三キロぐらいは片側一車線です。
だから、連節バスというのは片側二車線以上な
かつたらできないものかなと思いましたら、そ
ではなくて、そこでやはり知恵を絞らなくちやい
けないということで、その部分だけは急行にしま
した。ノンストップです。ですから、普通のバス
と同じです。その間に停留所がありますから、こ
の人たちには、従来のバスを運行計画の中の間隔
に入れまして、そういう人たちを救済しました。
それで、学生さんですから、もう本当に駅前に
あふれちゃうんですね。これを何とかしようとい
うことと、この連節バスの能力は非常に高く、大
体普通のバスの一・六倍の百二十九人を一遍に運
べますので、これによつてそれらの渋滞を解消し
ましたが、たまたまこれは不オプラン社製のもの
でございますけれども、ことしはもうヨーロッパ
でなくなつちゃつたんです、その会社が。

それで、ダイムラーの方にことし購入の計画をお願いしたところ、ダイムラーの幅は、日本の車両の規格が二・五メートルのところが、二・五五なのでござります。少し長い。それから長さが、これも、今入れたのはもう例外ですが、十二メーターのところを十八メータ―、それから重量の方

も、一軸当たり十トンのところが一・五トンというふうに、ちょっと今までの基準をオーバーしますけれども、たまたま幅の方は何とか整つておきましたので、今まで入れました。それが、今回これから入れようとしているのは、幅の方が二・五五メーターでございますので、これらの特例の方を少し考えていただきたいというのを先ほど陳述の方で申し上げまして、少し考えていただければなと。

それから、価格が大分高いんですね。一編成六千万でございますけれども、これは十七年三月に入れたときの価格で、ユーロがちょっとレートが上がりましたものですから、七千万近くいくんじやないか。だから、補助金の方を入れていただいているんです。ただ、今やっているのが非常に順調で、地域の人にも喜ばれたり、それから住民の人たちも喜んでいただいておりますので、周辺の都市が、うちにも入れてくれということで、予算化する都市も出ました。

当然に、ことしは四編成また買いますけれども、行く行くは三十編成ぐらいまで買つて、主要なところは入れる。それで、少し路線の小さいところは、少ししか乗らないところはファイーダーバスということで、これに連節させるような形で、携帯電話に何時にこれと連結しますよというやうなのを、今そういう方向でやつておりますが、それらが非常にうまく機能していただいておりますので、ぜひ先生方も一度乗つていただきたい。

これは、バスだけで、道路の方はそんなに要らないですね。ですから、設備投資が非常に少なくして済みます。回転半径もほんた大型バスと同じくらい、ちょっと多いかというくらい。それから免許の方も二種大型でられます。

できれば停留所を、今までの十二メーターの切り盛りがあるのが、十八メーターになりますから、これを長くするとか、それから、乗りおりするところにガードレールがついていたり、そういうことが、入り口が三つになりまして、ちょっとの方も二種大型でやれます。

大きくなりますので、そういうものを直していくた
だいたりということをしていただきながらやつて
いただきますと、まさに本当にLRTのかわりの
ものができるんじやないかと思います。

本当に、専用道路があれば一番いいんですけれ
ども、それがなかつたら、朝晩だけ二時間ぐらい
ずつ専用にしていただいて、あとは市民が使って
いただいて結構なんですが、そういうことの工夫
もしながらすれば、設備投資しないで有効にでき
るような気がするんです。

計らいをしていただきまして、ヨーロッパ基準に近いような規制になりそうでございますので、また御協力をお願ひしたいと思います。

○糸川委員 ありがとうございました。

時間が参りましたので、参考にさせていただきます。ありがとうございました。終わります。

○塩谷委員長 次に、三日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。

きょうは、それぞれ四人の参考人の皆様方、お忙しいところありがとうございます。

私も、元鉄道会社の社員でありまして、それで、こういう交通機関を生かしたまちづくりのあ

り方についてはいろいろと考えてきたつもりです
し、また、私の選挙区は、新幹線新駅をつくるか

新幹線新潟方面へ
つくるいかといふ、びわこ栗東駅のあるところ
で、つくるかつくらなかといふ土地でありまし

て、きょうは、そういう政治的な話は抜きにいたしまして、先生方にいろいろとお話を伺えればど

思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

保という点で四名の方にお伺いしたんですけど、少子高齢化の中で高齢者の方がふえてい

て、免許を持つているけれど危ないという方々がふえていくと。森市長からお話をありましたけ

れども、車を自由に使えない市民が、いわゆる交通弱者という御表現で三〇%いらっしゃるようになったと。地方の過疎地域ですが交通空白地域なんかも生まれてきているという状況の中で、い

わゆる移動する権利、国民の移動する権利という

ものを国で法に明文化することに対する御見解。

ステップとして、次の機会に交通基本法というものを整備すべしだという御意見を承りましたが、

私たちは、今国会に交通基本法というものを提出させていただいて、その条文の第二条に、移動す

る権利、また移動の自由というところを盛り込み、さらに、そういう交通空白地帯に対する国の

配慮、移動制約者に対する公的機関の配慮というのもも条文化した法律を実は今国会に提出させて

いただいてるんですが、この状況下に及んで、移動する権利というものを法で定めることについて

ての皆様方、四名の参考人の方々の御見解をお聞かせいただきたいと思います。

○森地参考人 もう昔からこの議論がございます。論点もはつきりしておりますので、そうやつた

ときに、どのレベルまでのサービスをし、それに
お金がどれくらいかかるかって、その負担を一体だれ

がするのか、結局国民がするわけですから、それをアブリオリに、もう無条件に権利を与えて、幾

國民の納得を得られるわけがない、こういう話だ
らお金がかかるってもやりますという話は、これは

ろうと思います。

に手当をして、富山の市長さんが苦労しておられるよう、そういう格好でやつていくやり方

と、権利があるんだからといってはさつとやるやり方と、どっちが向いているかといえば、当然今

日本でやっているやり方の方が向いていると私は思います。

○齋藤参考人 ハスの事業者としては、皆さんか本当に自由に移動できる、これはもう大賛成なん

○森参考人　生活を保障するという意味では、行政の側に一定程度のサービスを確保する義務といふのは、広い意味ではあるんだろうと思うんであります。それらを含めて住民の合意が得られれば、私は賛成でございます。

策をつくつていけばいいということであると思うんですけれども、こういう地域による格差というのをどこまで許容していくべきだ、もしくは許容できるとお考えなのか。森地先生、土居先生にお伺いできればと思います。

○森地参考人 一般論としてここまでがどいうのは、私自身決める知識はございません。ただ、こんな例をお話ししたらいかとと思います。

日本もバリアフリー法ができましたが、あいの措置をしなきゃいけない、それから、体の悪い方のためのバスをサービスしなきゃいけない、さらにタクシーも、要求があればタクシー代を補てんしなきゃいけないというふうに、何重にもやつた国もございますし、そうじやなくして、一番安い方法、具体的には、体の悪い限られた人について

はタクシーを、上限を決めて交通費として渡すというような、こんな政策をとった国もございます。さらに、これは北欧が多いんですけど、体の悪いことの認定を、お年寄りなんかを含めて町のお医者様が認定できるよ、こうやつた途端に物すごいボリュームの人たちがその対象になつた、こんな国もございます。

したがつて、国民がどこまで許容できるのか、その負担を認めるのか、そういう議論の中で決まっていくことですが、基本的には、国全体でやる話ではなくて、やはり地元の自治体が責任を持つてそれに見合つたことをやるべきだというのが私の基本的な考え方です。その場合には当然格差が出てまいります。そうすると、よりいい町に自分は住みたいな、こういう格好で選択がなされる、こんなことではないかと思います。

○土居参考人 各地域ごとにそういう形の施策を、先行事例といいますか、富山の事例とかが紹介されて、ほかの地域もそれに追随するということが一つあると思いますから、やはり全部が平等ではなくて、先進事例を追つて各地方自治体の首長さんの方とかがまた熱心に取り組むということ

が出てきておりますから、目標自体は富山のケーブルに乗っているわけで、これは十年ぐらい前からでしょうけれども、そういう非常に新しく、空白地域とかそういうところに小まめにバスを運用されるということで、先行事例として全国各地の自治体の方が見に行かれ、やはりこういう形が非常に今後の高齢社会に向けていいということ

で、かなり全国的に導入されているわけですから、先ほど言いましたように、魂を入れずといいますか、形だけになつてしまつたもので、やはり本当に地域に合つた、十五分ヘッドとか百円ではできないわけですから、どういう形でそれができるかとか、それぞれ先行事例を研究してバリエーションというものをやっていかないと現実的な運用は難しいと思いますから、そういう意味以上です。

○三日月委員 ありがとうございます。齊藤参考人にお伺いしたいんですけれども、先ほど連携バスの、御社で導入されたバスのお話はいたしましたが、過疎バス対策についてお伺いしたいと思うんです。

今回定めた法律では、バス事業の高度化という点で、運行は難しいと思いますから、そういう意味で、やはり先行事例を十分に研究して、コードネートできる人を育てていくということが非常に大事ではないかと思います。

齐藤参考人にお伺いしたいんですけれども、先ほど連携バスの、御社で導入されたバスのお話はいたしましたが、過疎バス対策についてお伺いしたいと思うんです。

齐藤参考人にお伺いしたいんですけれども、先ほど連携バスの、御社で導入されたバスのお話はいたしましたが、過疎バス対策についてお伺いしたいと思うんです。

齐藤参考人にお伺いしたいんですけれども、先ほど連携バスの、御社で導入されたバスのお話はいたしましたが、過疎バス対策についてお伺いしたいと思うんです。

ス対策というものについて、今後のあり方をどのようにバス協会としてお考えになつていらっしゃるのか。

○齊藤参考人 大変難しい問題だと思うんです。これはやはり地方自治体の首長さんの考え方があつた。大変必要だろうと思うんです。先ほど申しましたように、交通弱者、どうしても足がない人たち、これにはどんなに原価がかかつてもこれだけのバス路線は必要なんだ、足が必要なんだ、こういう考え方であるならば、これはもう補助金を出していただきたいし、事業者としては、そういうことの収支が整えば、何としても協力していきたいという気持ちであります。

今、実情としては、地方の方へ行きますと、一キロ走るのに三百円とか、京浜地区になりますと六百円ぐらのコストがかかりますが、こんなふうに、都会と田舎とこんなに違つちやうわけです。ですから、これを民営バスが全部というわけにはいかないと思うんですが、地方自治体の首長さんが、どうしても住民の足として必要なもの、これについてはやりたいということがあれば、精いっぱい協力して、こういうことを維持するといふことは、やぶさかでございません。

○三日月委員 ありがとうございます。私は同感なんです。しかし、これは国でやるべきなのかな、地方自治体で賄うべきなのか、どの程度まで、官と民のあり方、自治体で持つべきなのか、事業者で負担すべきなのか、利用者が負担すべきなのかということについて、それぞれの土地によって事情が異なると思うんですけれども、今後また、あるべき姿を皆様の御意見も聞きながら探つてまいりたいというふうに思つています。

森市長にお伺いしたいと思うんですけれども、さきよりも、かなりいろいろな、また新たなアイデアも伺いました。JR高山本線の活性化社会実験ですとかミニティーバスの運行、また、おでかけ定期券、さらには、免許証を出してくれと、

二万円でしたか、五百七十人の方が御協力という形なんですか?それとも、失礼な話、こういうアイデアはどうなたから次々とわいてくるんですか?

○森参考人 もちろん私の方からこういうのはでかいかと言ふこともありますが、職員の方から提案してくるものもございます。

○三日月委員 すばらしいことだと思いますし、私は、市長になられるときのマニフェストというんですか、「まちのチカラ」「森のチカラ」ということで、このときから既に、北陸新幹線が来るから、それに伴う連続立体交差があるから、町の交通、LRT化も含めて検討していくということを約束されて、そして住民の支持を得られてこういう政策を実施されているということだと思います。

一点ちょっとお伺いしたいのが、事業者との関係。

先ほど、住民との関係ということについては、飽かず説明を繰り返していくんだと。富山の場合には、北側がLRT化で整備されて、南側のエリアは関係ないようになって、そこも含めて税金を投入するということについての理解を得るために、各地を回りながら説明会を繰り返したというお話もいたいでいるんですけれども、JRにしろ富山地鉄にしろ、こういう事業者との関係をどのように日常的に積み重ねていらっしゃるのか。

また、交通事業者の経営形態、それぞれ株式会社であつたり民間会社であるわけで、今回、軌道に關しても上下分離方式が認められることになりました。私は、一定程度、一定というか、そういう形で整備していくことが必要だと考えているんですけれども、ならば、交通事業者の民間での運営形態についてどう考えるのかということについて、お考え、御示唆をいただければと思います。

○森参考人 富山市の場合、非常にラツキー、ラツキーと言ふと言葉が過ぎるかもしれません

が、よかつたのは、市内にあります交通事業者が一社だったということです。例えば、バス事業者

が複数社いるとか軌道事業者が複数社いるとかと
いう場合に、どの事業者と組むかということの難
しさがあつたと思いますが、それが幸い一社でござ
いましたので、バスも市電も鉄道も、富山地方
鉄道一社しか私鉄はないわけです。

したがつて、市が取り組むさまざまなもの、過疎バ
スであれ、コミュニティーバスであれ、さつき
ちょっと御説明しましたが、地域で自主的に運行
しているバスであれ、現場で運行自体を担つてい
るのは全部富山地方鉄道ですので、その点では合
意形成をやりやすい。企業として見合うか見合わ
ないかを判断され、あとこれだけ負担してくれ
たらやりますよ、こういう話ができるいくとい
うことが一点ございます。

もう一つは、今度の法律でも、総合的な計画を
策定ということの流れですが、実はこれと似たも
のを、任意の計画ではありますけれども、富山市
公共交通活性化計画検討委員会というのを設置し
ております。この中には、国土交通省の整備局に
も運輸局にも入つてもらつていますし、県警察、
そしてバス事業者、鉄道事業者、JRも入つても
らつています。それから、タクシー、市民の代
表、そういう幅広い組織で交通ビジョンというも
のを検討してきて、そこでまず基本的な枠組みと
いうものをきちっとして、そしてあとは、財源を
見つけた範囲で一步一歩進めていく、こういうふうに
思つていています。

○三日月委員 ありがとうございます。

私もJRにいました。また、今こういう立場
で、自治体とJRの関係、もしくは交通事業者と
の関係をいろいろ見てるんですけども、一方
で、自治体からすれば、何かお金の負担を求めら
れてしまう。JR側も、踏切の整備にしろ駅舎の
改築にしろ、さまざまな財政負担という面がやは
りネットになつて、住民にとって必要な設備投資
や何かが進んでいかないということが多々見受け
られるのですから、そのあたり、富山市長は日

ごろから、協議会をおつくりになつて、さまざま
な意見交換を積み重ねていらっしゃる。まあ、会
社がそんなにたくさんなくて、競合する会社がな
かつたという特殊事情もあったのかかもしれません
けれども。

土居先生、そのあたり、いろいろな地域の事業
者と自治体との関係をごらんいただいております
けれども、どのようにお考えでいらっしゃいます
でしょうか。

○土居参考人 そういう点では、利用者と事業者
が接点がないというのは大きな問題だと思います
けれども、どのようにお考えでいらっしゃいます
でしょうか。

そういうのは、過疎バス、コミュニティーバスを
初め、聞いたら、事業者がそういうところに全然
出でこないという、出でこないというか、そういう
懇談会にいろ開かないわけですから、もう本当に
利用者のニーズを全然吸収していないというの
が私の感覚です。

やはり密接に、それは、事業者にしたら、日々
のサービスのいろいろな不満を住民から追及さ
れるということで不安かもしれませんけれども、
やはり利用者は原点ですから、定期的に、月に一
回とは言いませんけれども、利用者懇談会とい
うのを年に一回ぐらい開いていただく。そうする
といろいろな利用者の声も、できないことはで
きないでいいわけですけれども、そういうこと
をやはり常設の場としてぜひ、この協議会とは別
かどうか知りませんけれども、お願いしたら、か
なり地域の交通はよくなる可能性があると思いま
す。

○森地参考人 ありがとうございます。

CIVITASは、同じ規模を集めたのではなく
くて、パリと小さな町と、こういうのも混ざってい
る。いろいろな情報が流れるようにした、こんなもので
あります。先に御説明をさせていただきま
した。

○森地参考人 ありがとうございます。

情報については、たまたま私が所長を務めてお
ります運輸政策研究所あるいは運輸政策研究機構
で、昭和四十年代からずっと交通関係の研究をして
て、たくさんストックがございます。それから、
我々の研究所には外國の方も、常時、研究員でお
りますし、協定を結んでいる研究所もございます。
そんな格好で政府のお手伝いができれば、そ
んなことも思つておりますし、それから、運輸局
を通じていろいろな情報が、先ほどから御指摘が
あるように、各市町村の方が相談に行かれればそ
こからとれるし、そこで情報が足りなければ霞が
関に問い合わせられるし、あるいは我々のところ
に問い合わせていただくような、こんな仕組みを
つくつていけばいいと思っております。

○三日月委員 ありがとうございます。

先ほど、森参考人の方から、アイデアは職員な
り市長御自身も出されているという話がありま
した。こういう公共交通政策で、何とかよくしよ
う、もしくは、どうしたらいいのかなど悩む自治
体は多いと思うんです。

今回、法案の基礎となりました分科会、検討会
でも、そのあたりのことについて一部触れていた
だいておりますし、また、森地参考人の方から
は、先ほど、CIVITASですか、という形
の、都市間の情報交換の仕組み、それぞれ規模別
にグルーピングして、そして経験なり試行、実験
をみんなで共有化するんだという仕組みを紹介さ
れました。私は大変すばらしいことだと思います
し、国においても、今回、法で、そういう情報提
供や何か法文化されておりますが、もつともっと
充実をさせていくことが必要だと考えるんです。
そのあたり、森地参考人、まず、お考えなり、
もう少し踏み込んで教えていただければと思いま
す。

○三日月委員 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

○森地参考人 今、各鉄道事業者の方に、なるべ
くたくさんの方にそこへ登録してくださ
いとお願いしている段階でございます。多分連休明
けぐらいから運用がスタートできると思つており
ます。

○三日月委員 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

○森地参考人 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

○三日月委員 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

○森地参考人 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

けではなくて、ネットを通じての情報のやりとり
が、こんなこともできますし、それから、情報だ
けじやなくて意見の交換なんかもできるような、
そんな仕組みをつくっていきたいな、こんなこと
を思つています。

自分でやつてることと国がやるべきことを
ちょっと混同してお答えしてしまつて、恐縮でござ
いました。

○三日月委員 ありがとうございます。

ちなんに、今、森地先生がおつしやつたいろい
ろな情報提供のインターネットなり仕組みは、ど
の程度利用がありますか。

○三日月委員 それでは、最後に齊藤参考人と森参考人にお伺いしたいと思うんです。

国の支援なりに頼らなくても自前でやつていくんだという氣概をお持ちの中で民間事業としてやられている齊藤参考人には失礼ですし、また、森市長におかれでは、そんなアイデア提供なく、自分たちのアイデア、職員のアイデアで町を何とかしよう、住民のアイデアも含めてしようという気概をお持ちで行政運営をなさっているところで恐縮なんですけれども、こういう国なり都道府県による交通政策の情報蓄積のあり方、また、それを共有化する、みんなでサーベイして経験も蓄積していくことの必要性について、現状なり今後のあり方についてどのようにお考えいただいているか、お聞かせいただければと思います。

○齊藤参考人 先に説明させていただきますが、私たちのバス事業につきましては、日本バス協会というものが上部団体にありまして、各都道府県に県ごとにバス協会があります。ですから、先ほど、交通機関が一社でよかつたという話がありましたが、もし複数の場合でも、そういう機関でも御利用いただければ、一本化できる道があるような気がします。

それから、私たちは交通のいろいろな情報を貰えておりますので、これは大賛成でございますので、いろいろなものに参画していきたいと思つておりますが、一つ、ちょっとと先ほどの連節バスで言い忘れましたが、連節バスにも、日本で入れているのは、今、私のほかに、二つのバスがくつついているだけなんですが、三つついているのがプラジルのクリチバとかオランダのユトレヒトとか、現実に走っております。いろいろ、設備投資の少ないもので大量輸送ができる、こんなものをさらに推し進めていきたいという気持ちであります。

ちょっとと返答と違うかもしませんが、申しわけございません。

○森参考人 もとより、アンテナを絶えず高くして、さまざまな情報を単体の自治体としても当然

のことながらやつていかなければなりませんが、今お話をありましたように、技術的な問題点なども含めて、数多くの実例ということ、あるいは計画されていることを含めて、世界的な例も含めて、どこかへアクセスすると容易に情報が得られるというようなシステムができるとしたら、それは大変ありがたいことだというふうに思います。

○三日月委員 ありがとうございます。

○塩谷委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の方々に一言申し上げます。

本日は、貴重な御意見を賜りまして、まことにありがとうございました。委員会を代表して厚く御礼を申し上げます。（拍手）

次回は、明十一日水曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時五十七分散会