

規制改革会議 地域活性化TF

議事概要

1. 日 時：平成21年2月16日(月) 13:00～14:00
2. 場 所：永田町合同庁舎2階 B会議室(206)
3. 議 題：首都大学東京 秋山教授ヒアリング
「地域企業が過疎地の交通事業を展開する上での課題について」
4. 出席者：首都大学東京 都市環境科学研究科 観光科学専修 秋山哲男

【規制改革会議】

米田主査、安念委員、斉之平専門委員

事務局 では、早速「地域活性化TF」を始めていきたいと思えます。

本日は、お忙しい中お越しいただきましてありがとうございます。地域交通につきまして、NPOの有償運送のお話だとか、一連のNPOを立ち上げる上での課題だとか、多岐にわたって御説明をいただきたいというふうに思っております。説明の方は20分、もしくは30分、その後に意見交換という形で進めていければと思っております。

では、早速ではありますが、よろしく願いいたします。

秋山氏 何をお話ししたらいいのか、ポイントがよくわからなかったのが、仮で作りました添付のメモに沿って説明をいたします。

「3.新しい価値の創造と普及」の「交通」で、特に疑問を感じている部分を並べただけなんです。よくコンパクトシティと呼んでいるんですけども、都市の土地利用と交通について、とてもおかしいねと、特にロードサイドショップがたくさんできていて、高齢者がそこにアクセスできない。こういうのは英国などですと、きちっとアクセスできるようにという考え方を示しています。それから、都心部を本当にちゃんと守ろうという姿勢があるんですけども、日本はそういうところがないような感じがしました。

つまり、都市の崩壊が始まったのではないか。中心地がちゃんとできていない都市というのは、これから本当に困ると思えますので、私自身としては、中心部をどうやって再生したらいいのかというのは、交通問題と不可分に結びついているので、商店などは3ちゃん経営というのは相当多いと思うんですが、こういうのをもっと違った形にしないといけないうのかなというふうに思っています。

具体的に申しますと、農地開放以降、土地が細分化されて、全部ばらばらに持っているようになった。それが都心部で悪く害していて、3ちゃん経営で、その人が寿命になっても、なかなかやめられない。亡くなるまでやめられない。そうすると、その業種がなかなかうまくいかないというような話もあると思えます。

そういう意味で、都心部がうまく回転、機能していない。そうすると、郊外に大規模ショッピングセンターが焼き畑農業のようにできていってしまう。これもモビリティに大きなつなを回しています。都市が分散すると交通がとても必要になりますので、そのときに高齢者、あるいは自動車を持たない人たちの移動が本当に困る。その困っている部分をどうするかといったときに、交通政策はとても重要なんですが、今までの交通政策は、鉄道などは結構やってきましたけれども、道路計画はやってきましたけれども、バス交通とか、スペシャル・トランスポート・サービスだとかの計画をやってこなかったんです。このことで大きなつなを日本はこれから払うことになるんだろうと思います。

「3. 新しい価値の創造と普及」の「交通」の3つ目のポチのところコンパクト性というお話をしています。よくできた都市がクリチバで、都心部までバス交通は100キロぐらいの速度で幹線を走れる。BRT (Bus Rapid Transit) といいます。そういった交通システムを導入して、運賃は、貧しい人もいますので、都心部に来る人も近場も同じ料金という平等性を確保している。こういう都市をつくったことによって、環境上とてもよろしい都市と、それから、自動車を使わないでもさまざまな活動ができるという都市をつくり上げました。

もう一つのポートランドは、LRT (Light Rail Transit)、路面電車が進化したものなのですが、それを通して、その沿道に土地利用を密度濃くしてやってくるという、そういうことをやってきました。

LRTはさまざまところでやってきていまして、ストラスプールという都市があるんですが、ストラスプールは、我々交通計画の分野では、信者のごとくここを詣でる人が多い。ここを見に行ったときに、最初に交通計画ありきではなくて、都市をどうやってつくるか、その辺りのことをやっているということはよくわかりました。

そういう意味で、世界各地とも、都市をどうやってつくるか、とやったところがどうも勝ち残っているということがわかってきました。

日本はどうかというと、ほとんどそれをやっていない。何でこんなひどい都市になったんだというのが各地に見られる。観光で頑張って都市をつくらうというのが最近の流れとしてありますが、とにかく追いつかない。だめな都市が相当増えてきた。健闘している都市は幾つかあるんですが、それでもだめな都市が結構多いなというのが私の実感でございます。

4つ目のポチの地方バスについてですが、これは赤字が当然と考えるか考えないかでゴールが違ってくる。私は、赤字が当然と考えています。なぜかという、日本のバスというのは、戦後、もうかるものであるということが前提でした。もうかるから、それに対して、さまざまな規制をかけていた。バスの規制緩和が2002年に起こったんですが、それまでは1路線1バス事業で、1つの路線に対しては1つのバス事業しか認可しないということがありましたけれども、それ以降は、参入の自由、退出の自由が保証されてきた。

イギリスは、1980年代の中ごろ以降にバスの規制緩和をやりましたけれども、参入・退

出の自由をやったときに全部いなくなってしまうんです。ウェイテズなどはゼロになってしまった。どうしたらいいか。そのときに、1路線ずつ評価して、この路線は補助率30%、この路線は70%とか、補助率を決めていった。そうしたら、バスが全部戻ってきたんです。

そういう評価をやるのが規制緩和なんですけど、日本は緩和はしたけれども、まだそこまでいっていません。そういう意味で、バス1本1本をちゃんと調査していないというところがあります。

最近、国土交通省は、連携計画と呼ばれていますけれども、バスを再生させるために計画を補助を出してつくらせています。1年目に計画をつくって、その計画を実施すると3年間、それに対して、事業をやる場合に補助をします。車両購入とか、さまざまな運営費に対しても補助しますということが、今の国土交通省で、ここ1~2年、やられ始めました。これをするのは、補助垂れ流し型から、計画を市町村に任せる段階にようやく入ってきたというふうに見ております。

しかし、その計画を練るときに、実は、計画をできる人がほとんどいない。国土交通省でアドバイザーを求めたけれども、私は行くのをやめました。その理由は、とてもではないけれども、そんなたくさんプロジェクトをできない。我々がやるのは、せいぜい数か所が限度です。そのときに、バス会社とか、あるいは専門家とか、そういうものを呼んで計画をつくりました。そのことによって、いい方向に流れ始めたのは事実です。

ですから、これから先、連携計画がうまくいく都市を参考にすると、バスはかなりいける可能性がある。ただし、赤字についての負担は依然残るので、3年の実証実験的なところが終わった後、市町村は苦しむでしょう。その財源は、バスは赤字であるのが当然と考えないと、その赤字部分を捻出しないと無理だろう。都市がコンパクトであればあるほど、割と赤字が少なくて済むんですが、だーっと広がっている都市だと大変な負担になると思います。そのところが今、評価されずに済んでいます。そこが地方バスの項です。

バスは道路運送法4条で許可をもらって運行することになっていますが、もう一つ、その下にSTサービスとありますけれども、これは道路運送法で福祉有償運送がつい最近、認められた部分です。これについては、運営協議会が審査して、NPO、つまりボランティア団体がタクシーの2分の1の運賃で運行するというのを容認する機関なんです。

運営協議会は、私は4年あちこちでやりましたけれども、もう必要ないと見ています。その理由は非常に簡単で、単なる規制だから、計画ではないから、私がやる必要はないという結論です。今、国でも、この運営協議会をうまく運営するためにという委員会の委員長をやっていますが、基本的にうまく運営するのではなくて、うまく計画を立てるということに変えるべきだと思っています。

スペシャル・トランスポート・サービスについては、計画がないということと、バスに新しい制度ができてきておりまして、地方のバスをうまく維持するために地域公共交通会議というのができています。その場合に、参入・退出をチェックする機構です。参入・退

出をチェックするための専門家がそこに集まっているというのが地方バスです。それと同じ仕組みをスペシャルトランスポートに適用したのが運営協議会です。したがって、バスは危ないので事業者が退出する方向に多くあるんですが、STサービスは参入する方向にあります。

加藤さんという委員の人が提言して、STサービスは運営協議会をつくったらどうかと言いましたが、彼の提案は私は間違いだと思っています。というのは、これから新しく業ができるところに運営協議会で、しかも運輸の当事者団体が判定するような会議を持つことは、私は反対です。それは、適正な議論が全くできないで、単なる力関係で終わっていくということで、私など研究者が相当頑張らないと、障害者団体とか、あるいはNPOの団体の人は苦しい目に遭うということがよくわかりました。したがって、運輸のやっていることは基本的に間違いです。そのことを正さないといけないのがこれからだろうと思います。

スペシャルトランスポートをもうちょっと正確に言うためには、移動困難な人は人口の2~3%いるでしょう。部分的なデータで申し上げますと、都市部で1%プラスアルファだろう。地方部だと、数え方にもよりますし、公共交通の存在にもよりますけれども、5~10%の間になるかもしれない。これはかなり増えるかもしれません。そういう意味で、場所によって違うんですが、本当に移動困難な人はそのくらいである。

地方は、例えば、自動車に乗っている高齢者も実は移動困難の1人だろうと思っています。アメリカでは、そういう人たちが動けなくなった場合、どうするかということで、バスパディということをやっています。「パディ」というのは「友達」という意味で、バスを友達にするということです。ある都市、具体的にはユージンという都市ですけれども、サンフランシスコからやや北の方です。そこではバスパディというのをやって、今まで車に乗っていた高齢者に対して、公共交通、バスに乗れるようにするためにはどうしたらいいか、そのプログラムを実践しています。そういうお国柄がアメリカです。

そういう意味で、移動困難な人に対して、アメリカはADAパラトランジットと呼んでいます。Americans with Disabilities Actという、障害を持つアメリカ国民法の法律の中で障害者と認定されると、その人たちはそれで外出をすることになります。

もう一つは、アメリカは医療費がとても高くて、1990年代だと、アメリカの入院はせいぜい1週間ないんです。日本はその当時、28日です。今でも急性期の病院だと17日です。ですから、ステーキの血の滴るような状態で家に帰されるということで、ホスピタルインがあったり、メディケードという制度があって、病院の送迎をやったりします。その病院の送迎も、10年ぐらい前で500~1,000億ぐらいのお金が出ています。つまり、医療費の1~2%がそういった病院送迎のお金として出ている。

イギリスも同じようにアンビュランスサービスという非緊急時の救急車で病院送迎を全部やっております。

それに対して日本は、そこが完全に空白になっています。介護保険でやり始めているん

ですが、これは病院とは無関係の部分で、あくまでも移動困難な人の部分ということで、移動困難な人をこれからどうするかという意味では、政策的にも日本は法律もほとんどない。道路運送法でやろうというのが基本的に間違っていると思います。道路運送法の79条でとにかく今、やっていますけれども、スウェーデンは公共交通責任法などというのを1998年につくりましたし、スペシャルトランスポートに関する法律もつくっています。各国ともそういうものを持っているんですが、日本は残念ながらそれを持ち合わせていない。先進国の中で、見えないものに対して最も敬意を払わない国は我が国かなというのを、スペシャルトランスポートでは感じているところです。

ここまでがSTサービスの私の概略のお話で、あと(2)(3)(4)はそれほど多くはないんですが、(2)は観光とか景観とかという意味で、地方を再生するときに、今までは単に地域の住民だけの計画はあったんですが、来る人に対する計画がなかったんです。人口がかなり少ない都市については、来る人の部分をうまく見込むと経営が好転するんです。そういうことで、観光も公共交通を活性化する意味ではとても重要な要素である。

それから、市町村がやっているコミュニティバスが、ほとんど地域の人しかわからない時刻表しかつくっていない。それを観光の人にわかるようにすると、安くできて、そして地域も潤うはずなんです。そういうことをやっていないのが日本の実態です。

サービスとホスピタリティは違うよなどというのは放っておいて、その次の真正性は、これはauthenticityという言葉なんです。まちづくりにおいて本当に大事なものを保存して活用するという姿勢が少しずつ出始めているんですが、こういうことをやらなくていけない。とにかく都心部を大事にして、それも地方の都心部などはとても大事なんだけど、割と自動車中心の社会を打ち立てて、それを平然とやっているのが地方である。

そういう意味では、地方の人々も、東京もそうですけれども、行動変容というのをもう少し教育をしないとイケない。行動変容というのは言い方が悪いかもしれませんが、車に乗っている人に対して、週一回でも公共交通に乗れるような条件にするためには、どうしたら乗るかという、そういう工夫をして公共交通に乗っていただくというような方策だと思います。それは環境問題という点ではとても大事な点で、ここが地方では相当遅れている。そのことは、とりもなおさず、公共交通は赤字だよということを地方は特に覚悟して、そういったところで政策をつくり変える必要がある部分だろうと思います。

イギリスでだいぶ前に、1日4便保証しようとか、日本でも、青森県の28か村では1日5便を保証しようとか、そういう動きはあるんですが、これが国の政治まで届かないんです。1日5便というのはミニマム保証だと思うんですが、そういうことが特に大事なのかなと思います。

それから、人材ですけれども、福祉サービスは人材がだめだということもよくわかっていると思うんですが、交通サービスも同じように人材がとてもだめだろう。地方の人の人材教育というのは複合教育をやらないと無理かなと思います。例えば、農業をやっていて、一方でドライバーがやれるとか、そういう人材が今、いないのかなというのが特に感じて

いるところですよ。

私は土木出身だったものですから、30年ぐらい前に私のポスト、日本は土木工学科に入学してくる人が年間8,000人いるけれども、こんなに要らない、4,000人だろうねと言っていました、案の定、下がってきました。30年たって4,000人になってきた。

それから、2000年ぐらいに経産省の局長がうちの大学で話をしてくれたときも、土木が相当シェアを占めているということで、どうも土建国家がまだ抜けていない。土建国家から新しい国家の在り方についての議論もちゃんとしていないなというのが、はたから見ていてつくづく感じているところです。

そういう意味で、新しい国のつくり方、地域のつくり方、それに対して人々のソフト的な視点と申しますか、見えないものに対する価値をどうやって高めていくかということがとても大事ななというふうに私は思っております。

以上で話を終わります。

事務局 ありがとうございます。

では、これより意見交換の方に入っていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

米田主査 ありがとうございます。

最後におっしゃったことは私と全く同意見でございます、私は今、地方建設業の複業化を進めているところで、建設業の方が建設をやりながら農業をやったり、林業をやったり、介護をやったり、私のもう一つのターゲットが公共交通の担い手になればいいと、それこそ人材の複合化を今、進めようとしている当の本人なんです。

ただ、そのときに、どうもうまくいかないんですけれども、まず、現行の規制の中でのどこに問題があって、スペシャルトランスポートみたいなものだとか、コミュニティタクシーみたいなものをもっと広まらないんだろうかというのが1つの疑問なんです。

もう一つ、大きな意味で、秋山先生が、日本の運輸行政そのもの、また道路交通法に依存した、こういう計画そのものに問題があるという、根本的なところと、今、現行の法規制の中で、地域の公共交通の足が失われていくときに効果的な手段がとれないというものが、どこに問題があるんだろうという2種類あると思うんですけれども、どちらからでもいいんですが、そういった視点でお話しいただくと大変ありがたいと思います。

秋山氏 市町村でも、議員でも、行政の課長クラスでも、部長クラスでも、市長でも何でもいいんですが、だれも気づかないところに大きな問題があるんじゃないか。どうして気づかないんだろうか。気づいていただくにはどうやればいいかということがとても難しい。

地方ですと、バスの会議をやっていても、バスに乗っている人と言うと、だれもいないんです。まずバスに乗ってくださいということで、バスをわかっていることが最初の仕事です。そういう意味で、バスについて、余りにも軽視しているとか、知らないとか、そういう事実を知っていただく、それがまず先で、次の段階で、私は、農業の人にタクシードライブを教えてもものは進まないと思っているんです。何が一番大事かという、コ

ーディネーターなんです。

コーディネーターというのは、その地域の交通の計画できる人は勿論必要なんですが、計画ができて、なおかつ、スペシャルトランスポートでしたら、イギリスでしたら 1980 年代にはコントローラーとかが必ずいました。そういう人たちが日本は育っていないんです。その人材教育がとても大事で、そのためには数年かかるわけです。ドライバーを育ててもだめで、軍隊では、兵隊は3か月で育つけれども、下士官は3年とか5年かかるわけです。下士官クラスをちゃんと育てない限り、ものは進まないだろう。地域のそういう複合化についても、下士官クラスを育てて、どうやってそれをコーディネートしていくかというような実験プログラムが何かをつくらない限り、前には進まないだろうと思うんです。

ただ、私は、バス交通とか、農業とか、どこか実験やるのであれば、それをどうやって動かしていくかというのは変えていけないこともないんですが、なかなか難渋します。制度がなかったり、一番の難渋するところは、多分、行政でしょうね。今、青梅とか、台東とか、浅草だとか、いろいろなところで観光のことをやっているんですが、地域に入って、NPOは何とかなるんです。ところが、一番大きな壁は行政です。行政の人が、自分が気に入らなったり、うんと言わなかったりすると、それ以上進まない。

だから、地域の行政のところをそういうものをどうやってうまくやるかということ、部局をつくるとか、そういうことをいきなりはできませんので、その辺りをつくるためには、国の出先機関でも何でもいいと思うんですが、そういうものをつくってスタートすることがとても大事ななという気がしています。

例えば、一定の予算で、3年間の時限プロジェクトでやっていただいて、それを我々がアドバイスしながらつくり上げていって、人材を教育してスタートする。そういうのが1つ2つでもできればだいぶ違うんですけれどもね。

米田主査 地域の足をトータルに見て、ちゃんと仕組みを考えてあげる人がいない、ということですか。

秋山氏 いないです。

米田主査 だから、それが無いのに、個別具体の話をして始まらないということですね。

秋山氏 人などがいても無理です。意味を持たないです。つまり、建設業だとタクシーとか、それは後で幾らでも何とでもなると思います。問題は、そういう組立てを先にしていく人材がいないところなので、人材をちゃんと養成することが先でしょう。

具体的に申し上げますと、スペシャルトランスポートというのは配車センターが必ず必要なんですが、世田谷でつくったら、タクシーからは攻撃されるし、NPOからも攻撃されて、本当に頑張っていた、いいタクシー会社の人をやめて、その後、だめになってしまって、再度入札でNPOが入りましたけれども、ようやくそこでスタートが切れた。それまで時間がかかっています。

世田谷はそういう状態で、杉並は、逆にそこからいくときついでに、情報センターからいこうということで、障害者、高齢者がどれほど移動に困っているかのセンターをつくったら、非常にうまく回転し始めた。

ただ、予算の切れ目が縁の切れ目なんで、今年度評価したら、評価が非常に高かったんです。その人材が2人育ちますので、そういう人材を何人育てられるかによってパイは決まってくる。その人たちはどういうことをやるかという、障害者、高齢者が移動したいという場合には、タクシー会社をいろいろ集めて、その人たちに、これを送迎してくださいとか、そういうことを全部やれるんです。だから、そういう人材をどうやって育てるかがポイントで、1地区1配車センターぐらいをつくるのがかなりこれから要請されると思うんです。

ロンドンなどは、780万のところで6か所つくっていたんです。大体100万人ずつ受け持っていたんですが、情報センターは今、1か所にして、700万人の人口のところをたった1か所で、今、パソコンがあるからできるんです。

最初は100万人ぐらいでもきついんです。そういうところを積み上げていかないといけない。100万人のところは、自動車は何十台もあって、スタッフが何百人と行っているわけですよ。ボランティアも、カムデンなどというのは100人ぐらいまでのボランティア団体になっていて、それが入札で競争するレベルまでいきました。ある日、カムデンは倒産しました。倒産したので、大変なので、カムデンの市町村は、やはり自分たちがやらないと安定供給できないというので、今、市町村の中でモビリティを全部、多様な形でやっています。

そういう意味で、業界をつくるのがいいのか、センター的な、半官半民的な部分でつくった方がいいのか、もうからないんで、難しいところなんです。

米田主査 都会もそうなんですけれども、日本の場合は、東京はまだ公共交通が発達していますけれども、地方の場合は、最後の頼みの足のバスまでなくなっている状況の中で、より深刻化しております。その地域での足の問題はどういうふうに考えた方がいいんでしょうか。

秋山氏 そのこのところも、ここで赤字をといる部分があったと思うんですが、バスは赤字だよということを前提として考えるか、そうでないかによって違う。むしろバスは行政が見つめ直さないといけない。

今、私どもが提案していることは、幹線的な筋と支線的な筋を見極めよう。幹線は完全に行政が計画をして、できるだけお客がたくさん乗るように計画をしていこう。そうすると、民間ベースでもいける可能性がある。支線のところについては、ダイヤモンドにするか、それとも2時間に1本のバスにするか、それについては地域と相談しながら、どのレベルでいくか、だれがどの程度お金を出すかによって決まってくる。そういうところの計画がないので、幹線と支線を分けることを今、やっていると思います。

うちの助教で、博士論文からずっとかかわっていた吉田君というのが八戸にずっと入り

込んで、八戸の交通をかなり変えさせた。余り公共交通がわからない人が市長になったので、お金だけで問題を解こうとした。これは失格です。お金だけで問題を解こうなどというのは、バス問題では土台無理ですので、多様な関係の中で解いていかななくてはならない。人々のモビリティと、行政がどういう役割を果たすか、その辺のバランスです。バランスが悪いところは大体だめになる。

それから、政治課題になりやすいので、政治ではないと思っているんです。でも、政治になりやすいので、我々は気をつけて、その辺の行動はとっています。

須坂は、市長がコミュニティバスをやめると言ったら住民から猛反対を食って、それをうちの研究室で診断して、バス大再編をして、1か所に名前の違う5つの停留所があったり、重なったりしているのを全部整理して、そうしたら、同じ金額でレベルの高いものができ、そういうことを2~3年かけてやって、ようやく形が見えてきた。コミュニティバスというのは廃止するんですけども、住民は文句を言わなくなりました。というのは、ちゃんとこうやってモビリティを保證しますよと伝えたということもあります。

そういう意味で、計画がとても大事なんですが、市町村の首長には計画はできないです。それから、役人の大半の人が交通計画に対する勉強不足というか、ここがポイントだということがわかるまで1年とか2年かかるんです。バスでうまくやっているところは2か所ぐらいしかなくて、八戸の担当者は7年いました。三郷の担当者は6年いました。そういうふうに、担当者が2年とか3年ぐらいでバスを読み切れるはずがない。それほどバスは簡単なようで難しいんです。こういう難しい課題に対して、読み込める人材を育てるのがとても大事で、だから教育がとても大事です。今回、書いた本は、行政マン向けに書いてはいるんです。それをちゃんと読んでいただいて、しっかり考えていただければ、今度はできると思います。そこが今、私の悩みの種です。

齊之平専門委員 規制改革という観点から見ると、バスとタクシーと先ほどありましたけれども、ニューヨークで、市長がタクシーの乗り合いを認めて、それが非常にニュースになっているわけなんです、そういうことは日本ではどうなんでしょうか。

秋山氏 乗り合いは基本的に認めていないんです。ワシントンでもそうですけれども、同じ方向だと手を挙げると、どこに行くのと乗せてくれます。それは資源の有効利用とか環境問題から考えれば当然のことで、何もタクシーは1人の人を運ばなくてもいいでしょう。だから、タクシーの車両を使って相乗りを許すというダイヤモンド型は事前予約でやっています。ダイヤモンド交通と呼んでいるんですけども、とても大事だから、それをやりましょうという方向にEUの方ではいっています。

ですから、一般的なタクシーが個別にやって、個別にそうするというのは高くつくんです。高齢者が3人そろって、時間を合わせてスタートしたら、3人が動くわけですから安くなります。こういうのを幹線バスではない、支線的なバスを運行するところに使うことも公共交通としてはあり得る話で、そういう当然の計画が今、日本ではちゃんとできていない。

米田主査 乗り合いタクシーをしてはいけないという規制があるんですか。

秋山氏 原則乗り合いタクシーを認めていないです。だから、同じ区間で同じ料金だったら、乗り合いではなくて、一人ひとりもらうと、それぞればらばらにもらっていくと高いお金になります。こういうのをよく白タクなどでやっています。

米田主査 コミュニティタクシーというのはいないんですか。「コミュニティタクシー」という言葉を聞いたことがあるんですが。

秋山氏 言葉だけです。

安念委員 道路運送法上はないです。

米田主査 逆に言うと、ここは規制改革会議なので、勿論、人材育成とか、そういう話もすごく大事なことで、それができればこしたことはないんですが、とりあえず目の前に困っていらっしゃる方がたくさんいる中で、どこかの法律をきちんと緩和することによって、少しでも多くの方が乗れるようになったらいいなということで、そういう意味でいくと、今、斉之平委員が言ったような乗り合いを認めるような規制改革要求をしてみるとするのは1つ、意味のあることなんでしょうか。

秋山氏 場所によって、いいでしょうね。例えば、大学で駅から遠いようなところでタクシーが来て、それを乗り合いで行くというのは、とても効率的でいいと思うんです。そういうようなやり方をむしろ推進していくというのはあり得ると思うんです。個人輸送ではなくて。

米田主査 過疎地の、コミュニティバスではなくて、要するにコミュニティタクシーですね。過疎地に住んでいるおじいさん、おばあさん方が病院に行くときに、何々先生の診察の日は水曜日とか決まっていたら、近所の方々が一緒にタクシーを使って行かれるような、病院の診察の時間に合わせてコミュニティタクシーを使って、乗合型でやるというようなことがあると思うんですが。

秋山氏 それはダイヤモンドという言い方をしていると思うんですが、ダイヤモンドは基本的に相乗りOKです。ダイヤモンド交通。

米田主査 済みません。その辺の区別がよくわからないんです。

秋山氏 デiamondというのは、電話で予約をして、自宅から目的地に行く。それは、例えば、行政がお金を出していたりして、大体、料金300円とか、そういう形で乗っていく。ダイヤモンドですから、事前予約が必要なんです。そして、Aさん、Bさん、Cさんを集めて、都心に行っておろすというようなやり方です。それは今でもやっています。

米田主査 それに対しては何か規制があるんですか。

秋山氏 いえ、それはごく普通にできます。

米田主査 それをもってコミュニティタクシーとか言っているんじゃないですか。

秋山氏 ということもあるでしょうね。言っているかもしれない。

米田主査 逆に、乗るときにみんなで乗り合いで行くというのは。

秋山氏 問題ないでしょう。

米田主査 では、今、だめだと言われたのは。

秋山氏 不特定多数の人が。

安念委員 先生と私は赤の他人だけれども、たまたまタクシー乗場で方向同じだねと言って乗って、先生は四谷でおりる、私は市ヶ谷でおりる、こういうことはだめだと、道路交通法上どの条文に引っ掛かるのかよくわからないんだけど、世の中一般にだめだということになっているんです。

米田主査 何となくだめだということ。

安念委員 そう。

秋山氏 そういうニーズをまとめていくとバスになるんです。だから、それはごく普通で、タクシーをまとめてバスみたいなタクシーを走らせるのかという、その話なんです。バス側でやってしまった方が早い。

米田主査 バス側を小さくして、コミュニティバスとしてやったらかどうか。

秋山氏 それはごく普通にやっています。カナダなどだとバクシーと呼んでいます。朝夕は混んでいるから大型のバスを走らせて、昼間は暇なので普通のセダン。バスとタクシーの間だからバクシーなどと呼んでいる。だから、もうバスとタクシーで問題を解かなくてもいいでしょう。ダイヤモンドもあり、STサービスもあり、多様な交通があるので、そういうのをやったらかどうか。

安念委員 考えてみると、昭和20年代に道路運送法ができて、そのときにはタクシーという言葉は先生御承知のようになくて、一般乗用自動車、一般乗合自動車、つまり、タクシーとバスを日本語に置き換えたただけなんです、そのカテゴリーは厳然としてあって、今でも基本的にはその2つは変わってなくて、その間に、ダイヤモンドっぽいけれども、多少パブリックでもあるようなとか、今の法律では、そういう選択肢は基本的にはない仕組みになっています。結局、どっちかに分けるという発想です。ここ60年ほど、そういうやり方でやってきた。

秋山氏 一番いい例が、最初、ダイヤモンドをやろうとするときに、運輸が路線を引けと言っていたんです。路線などはないよと言って、路線を引いても意味がないというのを実証実験をやってわかってきて、路線がなくなった。だから、運輸とはそういうものなんです。既存のルールの中でどうやったらいいかというのは、地方支局の人たちが一生懸命やっている。自分たちは法律にないようなことを認められないから、法律に沿って解釈をする。

米田主査 法律における課題はないんですか。法律を変えれば、もっと楽にバスとタクシーの混合型でできるようになるとか。

秋山氏 それよりは、私は計画だと思うんです。例えば、先ほどの病院に行くというのは、病院がただで送迎しているところもあるんです。それは病院に依存してしまえばいいではないかという話にもなるわけで、それを見ないで交通計画をやってはだめで、交通計

画をちゃんをつくって行って、バスとタクシーの部分をコントロールする自治体の仕組みが必要なんです。あれのテリトリー争いとか、そういうものをなしにするというのがまず一番大事なことで、あと10年とか20年先は、みんなタクシー会社、バス会社がなくなって、むしろ自治体が経営してバスドライバーとタクシードライバーを雇う方がむしろ健全な運行ができるかもしれない。

安念委員 先生はさっき、バスは赤字で当然というお考えでどうだというふうにおっしゃいましたが、しかし、実態はもう既にそうなっていませんか。地方の中小都市の市営のバスといっても、実は自治体の補助金で何とか命つないでいるんでしょう。

米田主査 おっしゃるとおりでございます。

秋山氏 今までの補助金は垂れ流し型でしょう。バスが赤字だと、それに対して赤字分を補填するとか。それをやめよう、もうちょっと計画的にやろう、むしろ計画をつくって、赤字を減らす努力も一方でやって、路線の改定もやってということが必要だよということです。

安念委員 しかし、そうすると、プランナーが山のように必要ですね。

秋山氏 そうです。15年ぐらい前にアメリカの学会でたまたまスペシャルトランスポートのセッションに出たら、おたくは何トリップと言うと、3.5トリップとかね。1時間当たり何人運ぶかというのが全部、彼らは頭の中に入っています。400とか500人ぐらい、地方自治体のプランナーが集まるんです。それが普通でしょう。

米田主査 日本にはそのプランナーがいないわけですね。

秋山氏 いない。役所にいない。だから、規制改革とか、そういう話以前に、知識を持った人がだれもいないような世界で、これからバスを計画させる。だから、国土交通省がやっていることは、今、連携計画を立てさせるというのは、ある意味で正しいんです。国土交通省としてはよく踏み切ったなと思っています。そのことによって人材が育って行って、地域の計画がつくられて行って、実際にバスがどう再編されるかというところになりますので、それから変わってくるのではないかと思います。だから、法律で変えていくというよりは、人材が変わると変わっていくというのがこの世界かなと思います。

それはバスの世界で、STサービスは完全に運輸だけの業界でやっていたらだめになるので、厚生労働と併せた両方のところで、本当はスペシャル・トランスポート・サービス法が必要なんです。それをつくるのが先決で、それをつくりさえすれば、かなりいろいろなことが動くはずですよ。

安念委員 ただ移動すればいいのではなくて、何のために移動するかというと、出口というか、行き先にサービスがあって、そのために行く移動ですね。

秋山氏 そして、その人たちに対しては、アメリカもイギリスもスウェーデンもそうですけれども、9割行政が負担して、1割が個人です。そういう意味では、必ず審査が必要なんです。

安念委員 そうなりますね。

秋山氏 その審査を今はタクシー会社も集まる運営協議会でやっている。だから、冗談ではない。そこそそ変えるべきです。運営協議会が審査できるはずがない。

安念委員 利害関係者ですからね。

秋山氏 日本はそういうつまらない仕組みをつくって平気である国です。それが平気であるかないかがわからないのが運輸の人たちでもある。とてもおかしな世界が日本では当たり前と思われているんです。

米田主査 今、日本にある介護タクシーというのは、チケットみたいなものを、1回分幾らかで補助をもらって、タクシーでバリアフリーになっているものに乗せていただいて運ぶ仕組みなんですか。

秋山氏 介護保険のケアマネージャーがプランニングして、この人のこの部分を移動するというを決めて、介護タクシーと、そして個人も負担します。だから、チケット的な部分と個人の負担と両方併せた形で移動するということになります。ケアマネージャーによって、タクシーをたくさん使う人と、そうでない人が出るかもしれません。

米田主査 北海道の方では、由々しいことに1人で何千万も使った暴力団系の方もいらっしゃいましたね。

秋山氏 それはチェックする人がちゃんといないからです。介護保険はスタートしたばかりですから、そういうことが出るんです。

米田主査 今、考えても、おっしゃるとおりですね。

安念委員 ただ、日本は中山間地にも結構人がいるわけです。そういうところでは大体、高齢者ですから、病院通いをしているのが普通です。そうすると、そういう人たちこそ何らかの方法で運ばなければいけないんだけど、結局は税金を使ってやるということになると、それが可能なのか。先生は政治ではないはずだと、それはそうなのかもしれないけれども、税金だとなれば、結局、資源の配分、金の配分ということですね。

秋山氏 その資源の配分が十分行き届かないんです。私は個人にも責任があると思うんです。若くて車を持っているときはいいんですけれども、不便なところに住むということは、そういうリスクを一方で抱えています、そのことを覚悟で住んでくださいということを、政府、あるいは自治体も言わないといけない。ということは、土地利用の観点からすると、20人、30人まとまって住めということを政府がなぜ言わないのか。農業も、自分の土地だから、例えば、1キロ四方にぼんぼんぼんと住むのはいいんですけれども、それは仮住まいにしてくれ、できれば自分の住まいから通勤するようにしてくださいというやり方もあると思うんです。

安念委員 先生のおっしゃるとおりです。こんなことを言うと、結局、日本人論になってしまうんですけれども、日本人はまとめるというのが本当に不得手です。

秋山氏 公共的に問題を解けば、個人の経営ですべてやってきたからいけなくて、農業も個人でやる時代は終わりつつあると思うんです。むしろ農業をカンパニーにしていくというのは当然の流れで、そういう意味で、共通の場でできるだけ住むことによって投資を

最小にしていくというやり方が今、足りないと思うんです。

米田主査 それコンパクトシティの一番の眼目です。

秋山氏 原点です。

米田主査 実は、私も通い林業、通い農業と言っているんです。コンパクトに住んで、あとは通っていくことが持続可能な社会基盤になっていくんだらう。私も先生と全く同じことを考えて、ずっと主張しているんですけども、でも、こっちにまとまって住んでくださいということをはなかなか言えないんです。

秋山氏 だれも言わないからよくないんです。こういう嫌われることを言わない。都市生活者というのは大半、人に迷惑をかけて住んでいるはずなんです。地方の生活者も迷惑をかけて住んでいるはずなんです。迷惑と言うと失礼ですけども、他人に依存する。そういう意味で、他人の依存度は都市に住むより地方の方が大きくなるんです。それはモビリティのところに極端にあらわれる。だから、そのところを計算して、地方に住むことと都市に住むことで、これだけ経済的にこうだよという説明をどこかでしないといけないと思っているんです。だから、コンパクトというよりは、分散型の居住がどれほど大変なのか、あるいはサステイナブルにかなり反することなのかということをとくとくとくと言わないといけない時期にきたと思います。

齊之平専門委員 そういう計画とかが非常に大事だと思うんですが、今、非常に景気が悪い。中小企業とか、建築業もそうですし、仕事がないというのが非常に大きな問題なんです。それに対して、こういう規制を緩める、例えば、バスの路線を認可するレベルを下げたり、簡単に認可できたり、そういうような規制改革で仕事を増やすということは何かありませんでしょうか。

秋山氏 バスの人の賃金が本当に安くなってきて困っているところで、タクシーはもっと悲惨ですから、規制緩和というよりお金の注入でしょうね。本当は、麻生首相があれだけ配るんだったら、地域のモビリティに配ってくれたらとか、本当にもったいない配り方をするなというのがはたで見えていて感じるころですね。

安念委員 バスもタクシーも、私は、この会議にいるからではないけれども、規制緩和は当然だと思うんです。当然だけれども、規制緩和すれば退出の自由も認めざるを得ないんだから、パブリックに一定量のサービスを確保したいと思ったら、それは税金を投入する以外にないんです。しかし、実は、その割り切りはないんです。

秋山氏 そこが日本の体質がとても悪いところかもしれないです。

安念委員 そうですね。ところで、先生の研究室に今、大学院の学生さんは何人おられるんですか。

秋山氏 博士が2人、修士が5人です。

安念委員 もし全員が交通プランナーになられたとしても、とてもとても足りませんね。交通プランナーになれそうな教育をしている院というのは、先生のごらんになるところ、日本にどれぐらいあるんですか。

秋山氏 土木系の交通計画は相当ありますから、300人ぐらいの研究者がいますから、そこに学生が結構張りついているはずですよ。ただ、いろいろな分野をやっていますから、バスは難しく、割と研究者はモデルに走るんです。モデルをやってしまうと見えなくなる部分もある。モデルもとても大事なんだけど、問題意識を、ここでこういう計画をするためにはどうしたらいいかという、ビジネススクールみたいな教育が必要なんです。

安念委員 でも、モデルをつくらないと、なかなか論文を書けませんからね。先生のところの方で八戸にお入りになったというのは、研究者としては英断ですね。

秋山氏 連れていったんです。過疎的な地域の交通をちゃんとにらまないといけないというんで、修士の1年のときに私が運転して300キロ走って、20か所ぐらい訪問して、やっと協力してくれる県の人を見つけて、八戸でプロジェクトを起こしてやったんです。

安念委員 八戸は、面積的には結構広いまちですね。やや内陸寄りの、新幹線の駅のあるところもあれば、ぎざぎざの海岸のところもある。

秋山氏 その計画を全部やらせたんです。そして人口密度を、どれくらい以上はバスを通そうとか、それ以下は通さないとか、再編も彼が全部計画を立てています。

安念委員 私が興味があるのは、通す、通さないは、どこかで決断しなければならないわけです。率直に言えば、通してもらえなかったところの人は、その限りでは切り捨てられることになるわけですけども、どこかでは決断しなければなりませんね。それはどうやってやるんですか。

秋山氏 幹線と支線という考え方です。幹線のサービス水準は高くして、支線はサービス水準を落とす。それは需要に応じて落とす。あとはダイヤモンド型でいくというやり方もある。

安念委員 支線の方はですね。

秋山氏 支線の方は。ダイヤモンド型もある。

安念委員 定期では、ルーチンではできませんね。

秋山氏 そういうことを判断できる人を育てればいいんです。

安念委員 先生が連れていった方は何とおっしゃいましたか。

秋山氏 吉田といいます。

安念委員 今でも先生の研究室にいらっしゃるんですか。

秋山氏 はい。

安念委員 今でも八戸にいらっしゃるんですか。

秋山氏 うろろう行っています。その本を書いたんです。

米田主査 日本はすごく重症患者みたいで、抜本的なことから始めないといけないというのは重々わかるんですけども、齊之平委員が言ったように、この会議として、とりあえず何か自分たちでできることはないかなと思うんです。

秋山氏 規制を緩和する方向ですか、強化する方向ですか。

米田主査 緩和か強化か、それはどちらでもいい。適正化と言えばいいと思うんです。

運営協議会の問題もありますね。差し当たってどうしたらいいんだろうか。

秋山氏 地域に計画をつくらせるという規制をやってもいいと思うんです。そして、その計画が妥当性がどの程度あるかのチェックもする。そういうチェックの機能が今、働いていないんです。

秋山氏 市町村の上の人がいいことを言う場合にはすごくいいんですけれども、悪いことを言ったときに、その被害を我々は随分被るんです。いい連中とはつき合えるけれども、悪い連中ともつき合わないといけないんで、そういうときのリスクマネジメントをこちらもやらないといけない。そうすると、時間も手間もかかるんです。でも、国がこういったことをやるのは、法律をつくるか、法律を外すか、どちらしかないんじゃないですか。

米田主査 岩村さん、何かありますか。

岩村企画官 ありがとうございます。今日は交通の関係のお話がメインだったと思うんですけれども、都市に関連して、例えば、中心市街地の再生であるとか、そういった辺りで、こういう課題があるんじゃないかというようなお考えがもしあれば、大店法から大店立地法に変わって、中心市街地が今、御指摘のとおり状態になって、経産省も中心市街地の再生というのは引き続き大きな課題だと、いろいろやっていますけれども、なかなかうまくいっていない。そういった中で、どのような課題があるのでしょうか。

秋山氏 大店法でやったときに、例えば、その地域周辺の人がどの程度アクセスできるかというモビリティ確保を義務づけるということをやっていないので、それをやるべきだと思います。2手段以上アクセスできるようにしなさいというのはイギリスであったというのをだれかに聞いたことがあります。そういうことをまずやるべきだろう。

2つ目に、中心市街地の経営形態を、民間会社を1つ作って、定期借地権で貸して、その人に循環するような仕組みをつくる、そういうことを全然やっていないです。

それから、まちを美しくするための教育が必要で、幾ら言ってもだめなので、そういったところの指導が行き届かない場合には、点数づけみたいな評価をして、あなたの店は何点、何点以下が何年続いたらやめなさいという勧告を出すとか、そういうのを地域でやるとか、そういうことをやっていないので、経産省の場合、その辺を頑張ってやらないといけないのかなと思っています。

特にいけなかったことは、珠洲市というところに行ったんですが、そこで中心市街地活性化みたいなこともやっているんですが、国のお金の出し方が悪いために、昔の鉄道があったところに建物をつくって、旧都心部につくっていく。こっちにもいい都心部がある。こんなものを人口1万8,000人のところで過大投資してはだめだと申し上げても、金が取れてしまったので、そのままつくってしまった。そういう無駄なことが結構ある。

それは今治もそうでした。今治は、中心市街地でアーケード街が1キロ以上つながっていて、こっち側に海岸があって、ここに大きな、新しい活性化のものを建てるんだという。こんなものはやめて、このアーケードを3分の1に縮小する。人がほとんど来ないんです。

英断をちゃんとしていないです。だから、3分の1ぐらいにしないとだめなところを、相変わらずやっている。

地方に行くと、何だと思うほど悲惨なところがいっぱいある。それをどうするかという部分では、中途半端なことではなくて、5年なり10年なり、プランナーが相当張りつかなないと無理だなという気がしました。

米田主査 今の定期借地権は非常にいいお考えだと思うんですけども、不在地主っていますね。もうそこを出てしまっ、興味も関心もなくなってしまった、息子さんが都会のサラリーマンになっているとか、そういう人たちの無関心のために、一塊にしようと思うのに、中で1軒、全然関心のない人が、とにかく売るのも何するの嫌だからと首を縦に振らないために、まとまった再開発ができないということ聞いたことがあるんですけども、そういう人の対策はどういうふうにとればいいのかと思いますか。

秋山氏 その地域ですと何年も活動している人が口説くしかないんじゃないですか。

鈴木室参事 それは強制収用みたいなことはできないんですか。

安念委員 それは法律上はできるんだけど、あれだけやりたがらないということは、社会的なコストが高いんでしょうね。

秋山氏 やらないということなんですね。道路でさえやらないというから。

安念委員 そうそう、まして再開発なんかでね。

秋山氏 再開発ではやらないでしょうね。

鈴木室参事 耕作放棄地だったら、そもそも何も無いところなんで、でも、値上がり次第という話なんです。

米田主査 耕作放棄地は特定利用権でかけて、一応、一塊にすることができるとも。でも、林地はできないんです。森林は今、できない。商店街も実は耕作放棄地と同じ問題を抱えていて、周りはみんないいよと言っているのに、この1軒が無関心であるためにできないという問題がある。

秋山氏 そういう開発を選択することがいいかどうかというのがもう一つあって、そうではなくて、個別にばらばら新しく変えていくという、その土地をいじらないでもという開発手法の選択があるはずなんです。そのところをやろうとしていないんじゃないですか。知恵がないというかね。

鈴木室参事 知恵と工夫が足りない。

秋山氏 はい。だから、まとまらないとできないという開発は、これからは余り考えなくていいんじゃないか。商店街などは特にそうです。

鈴木室参事 先生おっしゃったように、交通にしても、都市開発にしても、計画をつくる人が圧倒的に欠けている。

米田主査 大店法にしても、逆に2系統以上でアクセスできるような規制をかければいいのかというお話ですね。

秋山氏 それをかけることによって、コストを負担して、それでも開発してもいいよと

なる。2手段以上、店の開いている時間の30分に1本なり、1時間に1本は保証しなさいとか、それを地域の全体に対してカバーしなさいとか、そういうことをやらないといけな
いかもしれませんね。そういう計画をつくらせることから始めるのではないですか。

米田主査 道路は結構計画つくるんですね。道路はやりますね。

事務局 道路はそうですね。

米田主査 だけれども、確かに先生おっしゃるように、交通の方はやりませんね。

秋山氏 やらないですね。

米田主査 道路だけですものね。

秋山氏 その辺で、交通をなぜ計画させないのかというのが問題なんです。

米田主査 交通に対する私たちの意識の低さなんでしょうね。今日は私たちはまた新たな問題を発見してしまったようですね。

鈴木室参事 もう一つのスペシャルトランスポート、要は、郊外のお店とか、病院とか、今、無料でサービスをやられている方々も多いと思うんですけども、病院とかショッピングセンターが無料バスを走らせることにおいて、規制などがあるんですか。

秋山氏 今のところ、無料の場合には規制はないです。

鈴木室参事 設備要件とか、いろんな条件ではどうか。

秋山氏 ただ、無料の場合の問題点は、需要が存在するところしか出さないんです。そうすると、ある需要以下のところはサービスが受けられない。そうすると、サービスが1ゼロになってしまう。そうすると不公平が生じたり、本当に移動困難な人はそこに行けないです。病院にも。だから、それであってはいけなくて、市民が最低限モビリティが確保できる条件をつくらないといけない。それは、例えば、最低のモビリティの保証をここまでにするという基本的な考え方が必要で、それに対して規制をかけるというのはあると思います。市民が最低限の生活ができるように、地域の主だった施設に移動できる交通環境をつくりなさいという、そういう一言でもいいんですけども、そういう法律が是非欲しいと思っています。そのことによって、一般バスでカバーする部分と、スペシャルトランスポートでカバーする部分がおのずとでき上がってくる。

安念委員 いまだにありとあらゆる制度が、経済は右肩上がり、人口構成は比較的若いという前提でできていますからね。

米田主査 高齢化が進めば進むほど、この問題は深刻になる一方ですからね。規制改革会議としても、是非できることを考えてみたいと思います。

秋山先生、今日はお忙しいところ、本当にありがとうございました。またいろいろ教えていただくこともあろうかと思っておりますけれども、どうぞよろしく願いいたします。