九州運輸局入札監視委員会第２９回定例会議審議概要

開催日及び場所	令和８年９月４日(金)　WEB方式
委　　員	委　員　長　　井上　圭二（久留米大学　名誉教授） 委　　員　　有田　謙司（西南学院大学　法学部教授） 神　　陽子（九州国際大学　法学部教授）　　(敬称略)

抽出対象			（備考）
工事	［小　計］	４件	委員抽出案件
	一般競争入札（政府調達に関する協定適用対象工事）	０件	・宮崎運輸支局１階女子トイレ汚水配管更新工事
	一般競争入札（上記以外の工事）	４件	・長崎運輸支局屋上防水改修工事 ・熊本運輸支局構内駐車場舗装改修工事
	指名競争入札	０件	・令和7年度スポーツツーリズム推進のための実証事業
	随意契約	０件	・令和7年度観光地域動向調査事業旅ナカにおける「着地型ローカルガイドツアー」を利用した訪日外国人観光客動向調査
建設コンサルタント業務		０件	
役務の提供等及び物品の製造等［小　計］		２６件	
	一般競争入札	２２件	・令和7年度「九州における新たなローカルガイド人材の活用等」に関する実証事業
	指名競争入札	０件	
	随意契約（うち企画競争）	４件（４件）	・九州運輸局管内における地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入後の持続可能性に関する調査業務
合　　計		３０件	

	意　見　・　質　問	回　　答
委員からの意見・質問、それに対する九州運輸局の回答等	別紙のとおり	別紙のとおり
委員会による意見の具申または勧告の内容	特になし	

（別紙）

No.1

委　員	九州運輸局
１．入札・契約手続き等の運用状況等の報告 （１）工事に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし （２）建設コンサルタント業務等に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし （３）役務の提供及び物品の製造等に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし （４）指名停止等の運用状況一覧表 特になし （５）再度入札における一位不動状況 特になし （６）工事種別ごとの低入札価格調査制度対象工事の発生 特になし	

委　員	九州運輸局
２．抽出案件の審議 **①宮崎運輸支局１階女子トイレ汚水配管更新工事** 【抽出理由】 ○他の３件の落札率が 50%台であるのに、当該工事だけが 90%台となっている理由が知りたい。	 【抽出理由に対する回答】 ・本落札率となった原因としては、本工事は予定価格が約439万円と他案件に比べ､比較的小規模な工事であるため、入札金額と予定価格との差額自体が小さくなったものと考えられる。工事内容も標準的な汚水配管更新工事であったことから、予定価格と実勢価格との乖離が比較的小さく、結果として95.8%という落札率となった。 また、設計書と落札者入札内訳書を比較すると、直接工事費に関しては予定価格の118.29%となっているが、その他費用に関しては69.24%となっている｡その他費用においては、多少の差はあったが、落札業者は現場の地場業者ということもあり、現場までの移動経費や現場管理に係る負担も比較的小さく、直接工事費以外の費用でコストカットを図った結果であると考えている。

委　員	九州運輸局
②長崎運輸支局屋上防水改修工事 【抽出理由】 ○落札率が 58.0%とかなりの程度低くなっているが、予定（見積り）価格より相当低い価格で落札しているというのはどのような理由があったからなのか。 ○工事製品終了後の点検上の万全性は確保されているのか。 ○工事見積り額算定時の工事基準は満たされているのか。 ○経年劣化なのか、何年後に改修しているのか。	【抽出理由に対する回答】 ・低落札率となった原因を検討するため、予定価格と落札者入札内訳書を比較すると、直接工事費の防水工事に係る金額と共通仮設費、現場管理費、一般管理費の諸経費に大きな差が見受けられた。落札業者へ今回の入札価格での施工が実現する理由を確認したところ、本入札金額に関しては資材業者・電気業者・足場業者から見積もりを取り、自社の管理費と経費を出し実行予算を組み施工可能な価格を積算したとのこと。具体的な理由としては、防水資材メーカーと10年以上の取引実績があり、信頼度が高いことから他社より安価での購入が可能であったとのこと。 また、工事に使用する機械道具等は、すべて手持ちのものを使用することが可能であること、自社から現場までの距離が近場であり、防水工事の施工はすべて自社従業員での対応が可能であることから、総合経費を圧縮する事が出来たという内容を確認した。また、設計事業者へも入札内訳内容を確認したところ、直接工事費の一部、現場管理費等の諸経費について安価となっているが、それぞれ企業努力等の範囲内と言える点と同種工事の施工実績も多いことから、工事の適正な履行については支障ない旨回答をいただいている。 ・落札後は施工計画書、施工体制及び工程管理などについて確認を行っている。また、工事完了後の完成検査においても契約図書及び仕様書などに基づく検査を実施し、適正な履行を確認している。 施工前には雨漏りが確認されていた箇所においても、施工後は改善されており、現在まで不具合は確認されておらず、支障なく使用できている。 ・本工事は設計及び必要経費の算定を設計業者に外注しており、本工事の予定価格については、設計業者が算定した必要経費を活用している。設計業者の必要経費算定方法を確認したところ、防水工事業者からの参考見積書及び国土交通省大臣官房官庁営繕部が公表している工事基準に基づき算定されていることを確認している。

委　員	九州運輸局
	・本工事は屋上防水層の経年劣化により防水機能が低下し、一部箇所において雨漏りが発生していたため実施したもの。庁舎建物の築年数や現地確認の結果等を踏まえ、その防水機能の低下が認められたため、施設の適正な維持管理の観点から改修を行ったもの。 ・今回工事を実施した建物は平成元年に建築されており、屋上防水については前回改修が確認できていないが、その後、約 30 年が経過し、防水層の劣化及び雨漏りが確認されたことから今回改修を行ったもの。 ・参考だが、防水改修の耐用年数は防水工法によって異なるが、一般的には 10～15 年程度が目安と聞いている。 ただし、建物の立地条件や日射・降雨等の環境条件によって劣化状況は異なるため、実際には建物施設の定期点検結果や現地の状況を踏まえて改修時期等を判断している。
【質問・意見】 ○屋上防水について、定期点検は実施していたのか。大体どの程度の頻度で実施していたのか。	【質問・意見に対する回答】 ・定期点検については、毎年、管轄の支局事務所について実施している。 その点検結果や支局からの改修要望に基づき、現に雨漏りが発生している箇所などは優先順位を上げたり、色々と考慮しながら、予算要求等を行い改修等を実施している。
○改修工事完了後の履行確認はどういった形で実施しているのか。	・完成検査については、予め定めている監督職員及び検査職員で実施している。また、監理会社も含め、使用された資材の確認や完成図書などの書面をもとに現地確認等を実施している。
○設計会社との契約はどのように実施しているのか。事業者の選定方法についても教えて欲しい。	・設計会社との契約に関しては、工事契約とは別途、随意契約を締結している。 事業者の選定は、各社より見積書を取得して、見積り合わせの結果、少額随意契約を締結している。
○設計の見積りは何社に依頼しているのか。工事の予定価格はどのように決めているのか。他の工事案件も同様の決め方なのか。	・2 社に見積りを依頼している。 その内、安価な事業者と少額随意契約を締結し、設計図書として図面と予定価格の参考資料として活用する積算資料を依頼する形をとっている。図面と工事の積算額まで含めて設計会社と 1 本の契約を締結している。 他の入札となる工事案件についても同様の手法をとっている。

委　員	九州運輸局
③熊本運輸支局　構内駐車場舗装改修工事 【抽出理由】 ○落札した企業の所在地が遠方の福島県であることと、遠方であるにもかかわらず落札率が 56.7%であるため。	【抽出理由に対する回答】 ・低落札率となった原因を検討するため、予定価格と落札者入札内訳書を比較すると、直接工事費の舗装工事に係る金額と現場管理費、一般管理費の諸経費に大きな差が見受けられた。落札業者へ今回の入札価格での施工が実現する理由を確認したところ、本入札金額に関しては舗装業者・資材業者から見積もりを取り、自社の管理費と経費を出し実行予算を組み施工可能な価格を積算したとのこと。具体的な理由としては、協力会社との事前調整や現地確認を徹底することで、当該工事の施工日数、それに伴う施工管理や品質管理に係る費用の抑制を見込めたとのこと。落札業者の所在地は福島県であるものの、熊本県の協力会社と連携しつつ、現地での施工管理や現場監督等は福島県から有資格者を現場代理人及び主任技術者として派遣した上で適切に管理していた。 また、設計事業者へも入札内訳内容を確認していただいたところ､直接工事費の一部､現場管理費等の諸経費について安価となっているが、それぞれ企業努力等の範囲内と言える点から、工事の適正な履行については支障ない旨確認が取れた。

委　員	九州運輸局
④令和７年度スポーツツーリズム推進のための実証事業 【抽出理由】 ○他のものに比して契約金額が非常に高額なのはなぜか、その理由が知りたい。	【抽出理由に対する回答】 ・本件が他の事案と比較して高額となっている主な理由は、「ツール・ド・九州２０２５」を核とした広域的なインバウンド受入方策の作成及びサイクルツーリズム推進に係る多岐にわたる業務を一体的に実施したためである。 具体的には、業務の規模・範囲については、本件は「ツール・ド・九州２０２５」の全ステージ（佐世保・福岡・熊本阿蘇・宮崎・大分）を対象としており、プレツアーイベントの企画・運営、外国人インフルエンサーを活用した情報発信、多言語レース実況の YouTube 配信、インバウンド向けモニターツアーの実施、大学等と連携した観光人材育成プログラム、戦略会議の開催、報告書の作成・提出など、通常の同種業務と比較して対象範囲が広く、かつ複合的であるため、相応のコストが生じていること。 専門性・技術要件の面では、本件では英語など多言語対応のレース実況制作・配信、外国人インフルエンサーの招聘・コーディネート、インバウンド向けサイクリングガイドの育成、外国人有識者を含む戦略会議の運営など、国際的な視点を持つ高度な専門知識・技術が必要であり、対応可能な事業者が限定されることから、市場価格として一定の水準となったことが主な理由である。 また、積算根拠については、各業務の実施に要する人件費、会場費、映像制作・配信費、ツアー運営費、旅費等を個別に積み上げた見積もりに基づき適正に算定しており、その妥当性を確認しているところ。

委　員	九州運輸局
○なぜスポーツツーリズムに焦点を当てて企画競争がなされたのか。また、契約金額が高額であるため、何を基準に選ばれたのか、成果はどうであったのか。	・スポーツツーリズムに焦点を当てた理由については、国の「観光立国推進基本計画」において、「スポーツツーリズムの推進」や「サイクルツーリズムの推進」がインバウンドの消費拡大及び地方誘客の重要な柱として位置付けられており、本件はこうした国の方針に沿って企画したものであるため。 ・企画競争における選定基準としては、5つの評価項目（①業務内容の理解度、②提案内容の具体性、③提案内容の独創性、④業務遂行の確実性、⑤必要経費の適性度）を設定し、審査委員会において審査を行った。 契約金額が高額となった点については、業務範囲の広域性や専門性の高さによるものであり、提案内容の質・実現可能性が最も優れていた事業者を選定した結果である。 ・本件の成果については、当初設定した目標指標に対し、インフルエンサー等によるSNS等の累計閲覧回数は達成され、多言語レース実況YouTube総再生回数は未達となっており、未達の理由は配信チャンネルの認知度不足が主因で、改善策として大会前からの告知強化やSNSを活用した視聴者獲得施策を講じることが重要と考えている。 また、その他の成果としては、文化体験コンテンツが参加者から高い評価を得ており、他のスポーツイベントへの展開においても有効であることが確認されたこと、モニターツアーを通じ高付加価値サイクルツーリズム商品が国際市場に通用する可能性が実証されたこと、観光人材の関心喚起・職業意識の醸成に明確な効果をもたらすことが確認されたこと、などが挙げられる。

委　員	九州運輸局
【質問・意見】 ○国の政策に基づき実施していることは理解しているが、一般企業等が利益追求のために実施するような内容に見えてしまい、公共性がどこにあるのかが不明瞭であった。 また、スポーツ以外にも色々なものがある中でなぜスポーツツーリズムに焦点をあてて事業を実施したのかもう少し説明いただきたい。	【質問・意見に対する回答】 ・今回、スポーツツーリズムに焦点をあてた理由としては、まず九州の特性として、欧米豪からのインバウンド誘客の割合が、日本全体と比較しても、非常に低いという状況がある。その中で、本件のスポーツツーリズムというものは、アクティビティ的な性質のものであり、特に欧米豪からの人気が高いという面があり、そういった観点から欧米豪からのインバウンド誘客をより増やして、観光消費の向上に繋げれないかという視点に基づいて、事業を実施したところである。 ・公共性の観点からは、本件の成果でも申し上げた人材育成の部分で、特にコロナ禍以降、宿泊業等の観光業の人員不足が非常に課題となっている状況があり、少しでも就職を控える大学の生徒に観光業やスポーツツーリズムの魅力を発信したり、体験していただき、将来の就職先の候補の一つになればとの観点から事業構築している。 ・また、地域への経済効果の裨益についても、インバウンド誘客の拡大により特に欧米豪の方々は滞在日数・宿泊日数等が多いという傾向にあるため、そういった点で地域経済への効果が高まるものと考えている。 ・その他、色々とご指摘いただいた点を踏まえて今後の事業について引き続き検討していきたい。

委　員	九州運輸局
⑤令和７年度観光地域動向調査事業旅ナカにおける「着地型ローカルガイドツアー」を利用した訪日外国人観光客動向調査 【抽出理由】 ○何を目的とした調査であるのか。成果と、その成果をどのように活用するのか。	【抽出理由に対する回答】 ・2024 年の訪日外国人観光客数は過去最高を記録し、インバウンド需要は拡大している一方で、訪問先は都市部や交通利便性の高い観光地に集中しており、地方への誘客や周遊は十分に進んでいない現状がある。 また、FIT（個人手配型旅行者）の増加に伴い、歴史・文化資源を活用した着地型ツアーの造成は進み、「旅マエ」の予約環境は OTA 等により整備されつつあるが、旅行中の「旅ナカ」において、気軽にツアーを検索・相談・申込みできる環境は十分ではなく、観光消費や地方周遊の機会損失が生じている可能性が考えられる。 本調査では、九州を訪れる外国人観光客が旅行中に「どんな体験をしたいのか」「どのようにツアーを探し、申し込みたいのか」を把握するため福岡に観光案内・申込み窓口を設置し、その利用状況を調べることで、外国人観光客が旅先で求めている観光体験やガイドサービスのニーズを明らかにすること、そして、得られた結果をもとに、福岡だけでなく九州各地の魅力的な地域へ観光客を送り出し、地域の観光振興や通訳ガイドの活躍機会の拡大につなげることを目的としている。 ・また、本事業により、訪日外国人観光客のガイドツアーに対する高い関心や、短時間・体験型コンテンツへの需要、柔軟なツアーアレンジへのニーズなどが明らかとなり、旅ナカにおける情報発信拠点としてホテルが有効であることや、旅行者への早期アプローチの重要性など、地域周遊促進に向けた課題と対応の方向性を把握することができた。 これらの成果は、訪日外国人観光客のニーズに即したガイドツアーの商品造成、観光案内所や宿泊施設と連携した旅ナカでの情報発信・予約環境の整備、さらには通訳ガイドの確保・育成を含む受入体制の強化に活用する。また、調査結果を関係自治体、DMO、観光団体等で共有し、九州各地域への周遊促進や観光消費の拡大に向けた施策立案の基礎資料として活用する。

委　員	九州運輸局
【質問・意見】 ○調査結果等の成果の共有はどのような手法で実施するのか。	【質問・意見に対する回答】 ・九州運輸局の HP に事業報告書を掲載しており、各自治体や DMO 等に広く周知している。
⑥令和７年度「九州における新たなローカルガイド人材の活用等」に関する実証事業	
【抽出理由】 ○企画提案書の提出者数が１となった理由が知りたい。	【抽出理由に対する回答】 ・企画提案説明書は３者に交付したが、結果として応募は１者のみだった。 応募されなかった事業者に参考として理由を確認したところ、人員確保が難しかったことや、予算規模との関係で採算性に懸念があったことなどが理由として挙がった。 これらの事情が、応募者数が１者となった要因の一つであったと考えている。
【質問・意見】 ○説明書を交付した３者がどのように決定したのか教えて欲しい。	【質問・意見に対する回答】 ・説明書を交付した３者というのは、当局側から働きかけを行い募ったものではなく、HP 上で公募を実施し、事業者側から説明書の交付を受けたいと申し出があったのが３者だったという内容。
○事業目的・内容等を聞く中で、今後、AI が進化していくにつれ、ガイドの方の雇用関係がこの先どのような状況となっていくのか不安に感じたが、その点含めガイド人材の養成・あり方などについて、議論されたことなどあれば教えて欲しい。	・検討会の中で、アンケート調査の結果が共有された際に、本件のような ICT や AI 活用によりガイド不要となる危機感を共有された方がいたが､本件の目的が ICT や AI 等がガイドを代替することを目的としたものでなく、現状のガイドの人材不足を補完する仕組みを考えていくものとの補足が入る場面があった。 ・また、本件のデジタル技術を活用し、人材不足を補完しながら、ガイドの雇用を守る仕組みとして評価するとの声も現場の方々からいくつかあがっていた。 ・完全に無人化するのではなく、デジタル技術と人間のガイドの価値・長所を活かし、お互いに補いながら、進めていくとの方向性は参加者の間で共通の認識として持ったことを確認できたところ。

委　員	九州運輸局
⑦九州運輸局管内における地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入後の持続可能性に関する調査業務	
【抽出理由】 ○企画提案書提出者（5 者）のうち特定された調査会社が選定された理由は何か。	【抽出理由に対する回答】 ・本調査は企画競争を実施し、企画提案書について６つの評価項目（「業務内容の理解度」、「提案内容の優良性」、「提案内容の独創性」、「業務実施の確実性」、「必要経費の適正度」、「ワーク・ライフ・バランス等推進の状況」)の総合点で最も高い事業者の提案書を特定している。 特定した事業者については、審査委員会において審査を行い、提案内容の質・実現可能性が最も優れていた事業者を選定した。
○人口減、少子化、高齢化の進行によって都市部、都市近郊地域、山間地域のそれぞれにおいて、地域交通のあり方（持続可能性）の検討が進められている。このような状況下にあって、調査報告は、それぞれの地域での交通のあり方の現状とその課題がどのように捉えられ、課題解決への提言はどのように示されたのか。	・本調査は、地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴って「交通空白」に係る課題を抱える自治体に対して効果的な助言、伴走支援等に繋げることを目的とし、地域鉄道・路線バスの減便・廃止に伴いコミュニティ交通を導入した自治体へヒアリングを行っている。 調査の対象については、代替前の交通（鉄道・バスなどの幹線的路線、支線)、代替後の地域コミュニティ交通（運行形態）によって分類し、さらに「政令市/中核市級」・人口規模など地域特性による自治体の分類に区分し、対象自治体を抽出している。 これらの自治体へヒアリングを行い、コミュニティ交通への転換のパターンを想定し、自治体に紹介する事例を抽出している。 質問のあった 3 区分地域に関して、都市部、都市近郊地域に関する取組をあげますと、都市部は宮崎交通の事例、都市近郊地域は久山町の事例が挙げられる。 宮崎交通の事例においては、人口減少等によって路線バスの利用者や収入が減少傾向にあるため、新規顧客の獲得に向けた新しい取り組みとして、AI で運行ルートを最適化する予約型の乗合バスを導入し、きめ細やかな乗降箇所の設定や運転者確保に向けたハードル低下により、持続的な運行に向けた取組を行っている。 久山町の事例においては、路線バス事業者への補助額が年々増加していたことを踏まえ、町が自ら基幹となる路線を運行し、町民ニーズへの対応を目的にコミュニティバスへ積極的な転換を図った背景がある。町公共交通活性化協議会による PDCA の徹底と有識者による支援や、多様な利用促進と

委　員	九州運輸局
	して、乗継拠点を商業施設とする待合環境整備や、高校生の利用無料の取組がある。
○地域交通のあり方として地域住民の生活の足として利用し易い方向にもっていかなければならないと考えるが、その地域の住民が地域交通を実際にどのように利用しているのか、利用しない場合の理由は何か、どういう方向に進んだら地域交通を利用したいと考えているのか、等の住民意識の実態把握はなされたのか。	・本調査は自治体を中心とした取組事例の調査であるため、直接住民への実態把握は行っていないが、自治体へのヒアリングに際しては、移動ニーズの変化（目的施設の移転や統廃合等）に柔軟に対応したか、沿線住民は利用や運行に対し、主体的に取り組んでいるかなど、利用者・住民の視点を含んだ質問を設けている。
○特定の地域だけを調査の対象に取り上げているのか。	・本調査は、特定の地域を対象としているが、代替前後の交通・地域性によって、ヒアリング対象を整理のうえ、持続可能性の観点から人口規模や地域特性のバランス、利用状況（平均乗車密度）等を基に、成功事例もしくはその可能性のあると考えられる自治体を調査対象者として選定している。
○国や県が地域交通の今後のあり方をどのように考えているかについて、本調査では調べられているのか。	・本調査は、「交通空白」に係る課題を抱える自治体に対し、効果的な助言、伴走支援等に繋げることを目的とした調査であるため、国や県が地域交通の今後のあり方に関する調査は行っていない。
○県は法定協議会中高生アンケートの結果をどのように今後のあり方に生かそうとしているかについて、本調査は県にヒアリング等の調査を実施しているのか。	・県への調査に関して、幹線輸送・人口５万人規模等の基準により、熊本県（くま川鉄道）にヒアリングを実施している。
【質問・意見】 ○本件の調査票を確認したが、細かい課題など指摘されていて、全体的によく調査しているとの感想を持った。 こういった参考資料となり得るものは自治体等に配付したりするのか。	【抽出理由に対する回答】 ・今回の調査は路線バスの減便廃止に伴うコミュニティ交通を導入することを目的とした調査であり、将来的にそういった地域から相談等があった場合に提供することも想定しており、また、各県の運輸支局に資料を配付しており、相談があった際に活用しているところ。

委　員	九州運輸局
○全体的には細かい調査ができているが、地域住民がコミュニティ交通に対して、その利用などについて、どのように感じているか等の内容がないため、そこは住民に対するアンケートなどを実施しないと生の声が聞こえてこないところがある。 また、国が責任を持ってコミュニティ交通だけでなく、鉄道や路線バスとの組み合わせ等により減便廃止に対して上手く回る仕組みを考えていく必要がある。 各自治体に考えてもらう、法定協議会をつくって考えてもらう、各種調査をしてもらう、だけでは済まないものと考えている。	・運輸局としても、地域関係者の法定協議会に機会を捉え参画しており、適宜アドバイス等を実施している。 今回の調査についても、「交通空白」の様々な視点や持続可能性の観点から、乗り合い率などポイントを絞ったうえで調査を行っており、住民の意見等は今回拾えていないが、具体的な金銭面や経済面・社会面などに絞ったうえでこのような調査結果となっているものと考えている。
○今回の調査については、本省からの指示に基づくものなのか、それとも九州運輸局管内で立ち上げたものなのか、教えて欲しい。	・交通空白解消本部というものが、令和６年７月に本省に設置されたが、それを受け、運輸局内で調査内容を検討し、本省に提案のうえ採択されるとの流れであった。 地方運輸局で一律このテーマで調査をした訳ではない。
○現代の高齢化社会の中においては、公共交通の役割は非常に大きなものと感じている。また、日本全体の道路を含めた交通を今後どうしていきたいという事について、国土交通省は様々な専門的知見を持っている部署だと思う。 その中でも九州は地理など特別なところもあり、公共的な視点で鉄道やコミュニティバスなど、そういったものをどのような形で繋いでいくのか、計画的に進めていくのかなどは運輸局しかできないものと思っている。 なので、今回の調査はここまでだとしても、今後も検討し続け、他の省庁とも連携し、本調査を活かしていただければ良いと感じた。	・承知した。 引き続き本調査を活かしたうえで検討していきたい。
○自治体等に対して伴走支援を行うとの話があったが、具体的にはどういったことを実施するのか。	・自治体等の首長や交通部署を訪問し、地域の悩み事等をお聞きし、当局の補助金関係の話や今回の調査結果を踏まえたうえで、適宜助言をするなどして伴走支援を実施している。

委　員	九州運輸局
○意見として、地方交通空白問題の政策については、国や地方自治体、鉄道事業者、バス事業者等が連携して、そのあり方を考えて進める必要があると考えている。 ①交通は人権の一つとして人の「移動の自由」が等しく保障されることが必要だが、その場合、地方交通のあり方として「効率性」と「財政」の面からも考えていく必要がある。例えば、財政の面からは、先進的な事例として、フランスでは各交通事業体から交通税というものを徴収し、地方の鉄道などに交付している事例があり、公共交通の持続可能性を検討する際の参考になるものと考えている。 ②鉄道やバス、地域コミュニティバス等の地方交通体系の連携は「町づくり」の手段として重要なものであると考えている。こちらも一つの事例として、オーストリアでは鉄道がないと地方が廃れる傾向にあり、そうすると人口減少に繋がり、乗客も減少し、公共交通の維持が困難になってしまうという悪循環を防ぐため、交通バスだけでなく、鉄道を町づくりのために整備し、人口減少を防ぐとともに、鉄道のあり方自体を町づくりに活かし、交通バス等と連携のうえ、地方交通体系を維持している事例がある。海外の先進例なども参考にあらゆる手段を検討し、持続可能性を高める手法を検討していく必要があると考えている。 ③健康面からも地方交通網のあり方整備は大切である。千葉大学医学部のレポートによると、地域交通体系があまりにも廃止されたり減便されたりすると交通弱者の高齢者等にも健康上の問題が出るなどの研究結果も出ている。つまり、地域交通体系が脆弱になると、高齢者等が例えば、バスの停留所までの距離が遠くなったり、不便な状況となると、そもそも外出しなくなる傾向がある。その結果、運動不足やうつのリスクが高まったりと健康被害が深刻になることが研究結果として数値的に出ているため、こういった事象を防ぐためにも、地方交通網の維持は非常に重要であると考えている。	・今後も地域交通のあり方などに関して調査する機会があるかと思うので、いただいたご意見・アドバイスをもとに、検討していきたいと思う。