

第一回豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会

平成 26 年 9 月 24 日

(広瀬総括) それでは定刻となりましたので、ただ今から、第 1 回「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」を開催いたします。委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、私、自動車局総務課企画室財務企画調整官の広瀬でございます。本小委員会の委員につきましては、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会に属する委員の中から、大聖部会長により委員名簿のとおり指名されております。また、当委員会の委員長につきましては、山内委員が大聖部会長より指名されております。

それでは開催にあたりまして、田端自動車局長より御挨拶申し上げます。

(田端局長) 自動車局長の田端でございます。委員の先生方、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして大変ありがとうございます。また、常日頃自動車行政に対しまして、御指導・御鞭撻をいただいております。また今後とも、よろしく願い申し上げます。

この小委員会でございますが、交通政策審議会の中の自動車部会の中に置かさせていただくということで、特に最近、近年の人口減少社会、あるいは高齢化社会というところで、日本国内の自動車保有台数 8, 0 0 0 万台と言われる中、地域の住民あるいは国民に非常に身近な密着した自動車分野に関わります。この分野を私ども自動車局で担っておるところであります。特に今後の急激な人口減少などに対応して、我々国交省としましても、「国土のグランドデザイン 2 0 5 0」を太田大臣のリードのもと策定いたしております。そういうことで、将来を見据えた国土形成づくり及び交通のネットワーク、こういうものをきちっと整備をしていきたいと、こう考えているところでございますので、この小委員会におきまして、そういう視点を持った幅広い議論をお願いできればと思っております。

テーマにつきましては非常に多岐にわたりますので、いろいろ議論の仕方、やや難しいところがございますけれど、それだけ幅広いいろいろな行政分野を担っているという認識でおりますので、先生方の御指導を賜りながら、いい議論をしてまいりたいと、こう思っています。

また、自動車に関しましては、日本の自動車産業、世界を牽引する技術力の革新というところで、これもグローバルマーケットで国際の基準というのは調和をしながら、かつ、それにおきまして全世界において進めていくという、まさにそういう国際の市場でございます。そういう点からも、今後の新しい技術革新、自動運転の議論もでございます。こういう点についても、将来を見据えた方向性の議論をお願いをできればと思っております。

いずれにいたしましても、先生方には、いろいろな貴重な高い識見からの御指導・御意見・御指摘を賜りたいと思います。よろしく願い申し上げます。

(広瀬総括) 次に第 1 回でございますので、本日御出席の先生方を御紹介させていただきます。

まず委員長の山内弘隆委員です

(山内委員長) 山内でございます。

(広瀬総括) 以下、五十音順で、加藤博和委員です。

(加藤委員) 加藤です。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 河野康子委員です。

(河野委員) 河野と申します。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 篠原文也委員です。

(篠原委員) 篠原です。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 須田義大委員でございます。

(須田委員) 須田でございます。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 村木美貴委員です。

(村木委員) 村木でございます。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 矢ヶ崎紀子委員です。

(矢ヶ崎委員) 矢ヶ崎です。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) なお酒井一博委員につきましては、遅れて御到着されるとの御連絡をいただいております。それでは山内委員長にひと言御挨拶をいただきたいと思っております。

(山内委員長) どうも、この度、この「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」の座長ということで任命されたわけでありませうけれども、私自身、今、自動車行政というのは大きく転換期にあるのかなというふうに思っております。先ほど田端局長のお話にもありましたように、日本社会自体が社会経済的に大きな変換期にあるということを受けまして、この世界のあるいは日本の牽引である自動車をどう考えていくかというのは、本当に大きな転換期ではないかというふうに思っています。

行政におかれましても、先ほどこれの御紹介ありましたけれども、国土のグランドデザインとか、あるいは新しい交通政策に関する計画ですね、これも議論されているというふうに従っております。その中で自動車をこれからどう位置づけて、どのように将来的に、まさにこの題にありますように、豊かな未来社会を作っていくかというのは、非常に重要なポイントになると思います。

先ほどこれも御紹介ありましたけれど、大変広い議題といたしますか、話題に及ぶと思っておりますので、委員の方々もいろいろな分野の方にお越しいただいていると思っております。私といたしましては、委員の方々の広い知見をいただきまして、立派な方向性を打ち出していきたいというふうに思っております。どうぞ御協力のほどよろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 山内委員長、ありがとうございました。それではこれから議事に入りますので、以後のカメラ撮影については御遠慮ください。それではこれ以降の議事進行を山内委員長にお願いしたいと存じます。山内委員長、よろしくお願いいたします。

(山内委員長) はい。それでは早速でございますけど、議事を進めさせていただきます。まず初めですけれども、資料1、「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会の設置について」、これを事務局から御説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(岩崎総務課長) お手元の資料1という1枚紙が付けてございますので御覧いただければと思います。本委員会の設置概要について御説明いたします。交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に、「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」を設置する、ということでございます。

審議事項でございますが、「国土のグランドデザイン2050」の実現、観光立国の実現、国際競争力の強化等に向けて、自動車行政において速やかに講ずべき施策を整理するとともに、将来を見据え、今後10年程度先までの自動車行政の新たな展開の方向性をとりまとめること。これが審議事項となっています。以上でございます。

(山内委員長) はい、ありがとうございます。それでは次に、まさに自動車行政を取り巻く現状と課題についてということで、資料2になりますかね。これは事務局から御説明いただきたいと思います。大体45分ぐらいの予定で御説明いただいて、残りの50分程度で質疑応答ということにさせていただきます。それでは御説明よろしく願いいたします。

(岩崎総務課長) はい。説明をいたします。資料2、分厚い資料でございますけれども、これを、表紙をめくっていただきますと、裏側に目次がございますので、目次を御覧いただければと存じます。まず、全体の流れというものを御説明させていただきます。大きく3段階に分かれまして説明をさせていただきます。

まずは1番。自動車行政を取り巻く最近の動きということで、この中では政府全体、又は国土交通省全体の枠組みの中で決定又は議論されている10項目について説明させていただきます。具体的には国土のグランドデザイン2050ですとか、交通政策基本計画、地方創生の動向などでございます。

引き続きまして2番では、このような全体の動向を踏まえた上で、事務局のほうで考えました、自動車をめぐる問題意識の例をここに整理をさせていただきます。

最後の3番では、この2番の問題意識例に沿いまして、11の問題意識ごとに区切りまして、それぞれの現状ですとか、これまでの取組、更には事務局が考えております課題などを順に説明をまいります。

資料まず4ページをお開きください。このページから8ページまでが「国土のグランドデザイン2050」の抜粋資料となっております。国土のグランドデザインというのは、太田国交大臣の指示に基づきまして、急激な人口減少などの時代の潮流と課題を踏まえまして、2050年を見据えた新たな国土づくりの理念・考え方ということをも明らかにしようということでもまとめられたものでございます。昨年の10月から有識者懇談会などにおいて議論が始められまして、その後、地方公共団体ですとか経済団体、各省などの意見も踏まえまして、今年の7月に最終的にとりまとめられております。

この中では、資料の中、ページの中にもございます、現状のまま何も施策を講じないでいきますれば、2050年には、ほんの一部の大都市圏は人口が増えますけれども、全国的に見ますと、面積ベースで人口が半分以下になる地点というのが現在の居住地の6割以上。また、2割は人が全く住まなくなるというような分析結果が出ております。こうした状況の中で新たな国土づくりというのを策定しようということで検討が開始された事案になっています。

次の5ページを御覧ください。こうした厳しい状況の中で、今、人口減少社会において、各種行政サービス、生活サービスというのを効率的に提供していくためには、どうしてもまちをコンパクトにしていく、そういうことが不可欠となります。ただ一方では、まちをコンパクトにしていくだけでは圏域ですとかマーケットというのは縮小するだけになります。こうしたことから、コンパクトにするだけではなくネットワーク化も併せて不可欠であると指摘されてございます。この、コンパクト+ネットワーク、これが今後の国土づくりのキーワードであり、これによりまして各地域の多様性ですとか、各地域間の連携が図られるものとされてございます。

この上で、資料の下段部分にございますように、12の具体的な基本戦略というのを打ち出しております。この12の基本戦略の中では、(1)「小さな拠点」と高次地方都市連合の形成。(4)日本海・太平洋2面活用型国土の形成などが、特に重要な戦略として整理されてございます。

続いて6ページを御覧ください。まず将来の国土づくりの基本戦略の1つの大きな柱でございます、小さな拠点づくりのイメージ図でございます。商店・診療所など日常生活に不可欠な施設ですとか機能というのを歩いて動ける範囲内に集めた、いわゆる「小さな拠点」というのを各地で形成していったら、更に、この小さな拠点と、周辺の集落とを交通ネットワークで結ぶことによりまして、持続可能な地域づくりを推進すると、そういう考え方が「小さな拠点」づくりの基本的考え方でございます。この中では、この「小さな拠点」と周辺集落とを結ぶ交通ネットワークを具体的にどう構築していくのかなどが課題となります。

次に7ページでございます。今年、都市再生特別措置法などが改正されまして、都市の中、都市圏内というのをコンパクトシティ化するという新たなまちづくりの取組が始められつつあるところでございます。この、1つの都市圏の中をコンパクト化することに加えまして、更に、コンパクトになった都市間相互を連携させまして圏域を拡大することで、都市機能の維持を図っていくことが必要だというふうに提言をされてございます。この相互に連携をしました都市圏全体を高次地方都市連合と称しておりまして、この中では相互の都市圏を結びます交通ネットワークのあり方が具体的な課題になります。

ページの中の地図は松江市と米子市の連携例を記載しているものでございます。都市機能を維持するためには、少なくとも30万人ぐらいの都市圏を形成することが必要なのではないかとというふうに提言の中では盛り込まれているところでございます。

めくっていただいて8ページでございます。今度は日本海・太平洋2面活用型国土づくりでございます。これは、東日本大震災などを契機にいたしまして、複数の国土軸や拠点を形成するために必要となるインフラの整備などを進めまして、国全体として災害に強い国土づくりを目指そうというものでございます。この中では緊急時の支援物資などの輸送ルートをどう確保していくか、また代替輸送拠点をどう確保していくかなどが課題になります。

以上、簡単ではございますが、国土のグランドデザイン2050の全体概要につきましては、参考資料として本文自体を付けてございますので、それを御一読いただければ幸いです。

次に9ページを御覧ください。交通政策基本計画の自動車関係の概要でございます。交通政策基本計画というのは、昨年成立いたしました交通政策基本法に基づきまして、今後政府が講ずべき施策を定めるものでございます。現在の状況は、原案を作成した段階でございまして、その原

案をパブリックコメントにかけている状況で、今後、本年中には閣議決定をする予定となっております。

この計画というのは、資料のページの中ほどに記載されております、A、B、Cの3つの基本的な方針に沿いまして、それぞれの方針を達成するための個別の施策を盛り込んでいくという方式で、具体的な施策が整理されているところでございます。

10ページを御覧ください。自動車関係の記述というのを10ページの中で赤字で整理してございます。具体的には、まず、豊かに国民生活に資する使いやすい交通を実現するとこの基本方針を達成するための施策が具体的に記述されてございます。幾つか申し上げますれば、例えば過疎地や離島などの条件不利地域について、地域の特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持すること。コンパクトシティ化などの都市構造転換などに併せ、自家用車から公共交通への転換を図るため、LRT・BRTなどの導入を推進すること。生活交通ネットワークを確保・維持するため、民間事業者のバス路線の再編等による活性化や、デマンド型バス・タクシーなどのデマンド交通の効果的な導入を促進すること。車両単体での運転支援システムや、通信を利用した運転支援システム等の先進安全自動車の開発・実用化・普及を促進することなどが課題的に盛り込まれております。

11ページをおめくりください。ページの上段部分でございまして、これは基本方針のB、即ち国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークを構築するという基本方針を達成するための施策でございます。安全で利用しやすい高速バスネットワークの拡充を図ること、交通分野での訪日外国人旅行者の受入環境を整備すること、我が国の規格、基準、システム等の国際標準化を推進し、我が国の交通産業の成長を目指すことなどの施策が盛り込まれています。

また、ページの下段部分でございまして、持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりを目指すという基本方針のもとで、より効率的で安全な交通の実現にも資する新技術の活用や、設備整備への支援などにより、事業者による信頼性の高い安定的な運行を確保するための方策を充実すること。交通サービスの安定的な運行と安全確保に資するため、交通関連産業について人材確保も含めた基盤強化方策や適正な競争環境の整備を検討すること。交通事業の人材確保に向けて、若年層、女性、高齢者の活用方策を検討すること。ハイブリッド自動車、電気自動車などの次世代自動車の一層の普及を図ることなどの施策が盛り込まれております。

なお、一部の施策につきましては、資料にはございませんけれども、将来の数値目標も併せ明記させていただいているところでございます。

12ページを御覧ください。昨年、史上初めて外国人観光客数が1,000万人を突破いたしました。政府といたしましては6年後の2020年には2,000万人の高みを目指すこととしてございまして、先般6月に、新たに「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」を閣僚会議にて決定したところでございます。

この中では、まず資料の上段、1、東京オリンピック・パラリンピックを見据えた観光を進めるという観点から、例えば首都圏空港等を発着する空港アクセスバスについて、事業者が相違工夫をいたすべく、運賃設定やダイヤに関する規制緩和を実施すること。空港アクセスバスにおけるリフト付きバス車両の導入促進に向けた検討を進めることや、ユニバーサルタクシーの一層の

普及に向けての支援の充実などに取り組むことなどが盛り込まれてございます。

また、4番。世界に通用する魅力ある観光地域づくりを目指すために、自家用車による宿泊施設から観光地などへの周遊観光が可能となるよう、自家用有償旅客運送の規制を緩和すること、貸切バスのゲートウェイ施設への発着を可能とする営業区域の弾力化を実施することなどが決定されております。

また5番、外国人観光客の受入環境整備を図るため、タクシー車両への自動翻訳スマホアプリの開発導入や、外国語対応が可能なタクシー優先乗り場の設置を促進すること。観光タクシーなどによる有償での通訳案内を可能とする通訳案内士法の特例措置を検討すること。深夜・早朝時間帯に羽田空港と都心を結ぶバスの実証運行等を実施すること。外国人観光客の需要に機動的に対応するため、貸切バスの十分な供給確保を図ること。外国人観光客が自動車事故被害者になった場合の保険金支払い手続等が円滑に行われるような体制整備等に関する取組について検討すること。こういったことが決定されてございます。

今度は13ページをお開きください。これは今年の6月に閣議決定をされました、いわゆる「骨太の方針」と「日本再興戦略」の自動車関係の記述でございます。上段部分が「骨太の方針」でございますけれども、この中では、運輸業における人材確保・育成対策を総合的に推進することが決定されてございます。中段以下、これは「日本再興戦略」でございますけれども、この中では、公共交通機関等において多言語対応を進めること、人材の確保・育成施策を総合的に推進することや、外国人技能実習制度を見直すこと。自動車登録などの公共性の高い分野を中心に、マイナンバーの利用範囲拡大の方向性を明らかにすることなどが決定されてございます。

14ページでございますけれども、日本再興戦略の中では更に、国家戦略特区内の空港を発着するアクセスバスについて、運賃ダイヤの規制の弾力化を行うこと。次世代自動車の普及に向けて、電気自動車などの車両及び充電器の導入支援などを進めるとともに、燃料電池自動車の基準等の国際調和を進めること。2020年代後半以降に完全自動走行システムを試用開始することを目指し、技術開発や制度整備を推進すること。交通データの活用により、自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等を推進すること。オリンピック・パラリンピック東京大会などを見据えて、車両等の更なるバリアフリー化を推進すること、ということが決定されているところでございます。

15ページを御覧ください。今度は地方創生の最近の動きでございます。御案内のとおり、地方創生は、現内閣の最重要課題になっております。9月3日には、総理を本部長といたします「まち・ひと・しごと創生本部」が新たに設置されてございます。また、国土交通省内でも、7月下旬には、国交大臣を本部長とする準備本部を立ち上げておりまして、現在は、更に本部に格上げした上で検討を開始しているところでございます。

次の16ページと17ページでございます。この2つのページというのは、先週の12日でございますけれども、第1回の内閣の創生本部で決定した基本方針でございます。赤字部分が若干関連するというので塗ってございます。若干、この中で読み上げますと、例えば「従来の取組の延長線上にはない次元の異なる大胆な政策を、中長期的な観点から、確かな結果が出るまで断固として力強く実行していく。」「小さな拠点における制度縦割りを排除した「多世代交流・多機

能型」の生活サービス支援を推進する。」「地方中枢拠点都市及び近隣市町村、定住自立圏における「地域連携」を推進し、役割分担とネットワークを形成する」などの方針が決定をされているところでございます。今後、政府部内での議論が本格化していくわけでございますけれども、地方創生のために、自動車交通ネットワークの果たすべき役割でございますとか、あり方ですとか、また地域密着型の地域産業としての自動車運送事業などの基盤強化などの課題がこれに関係するのではないかとこのように考えてございます。

続きまして18ページを御覧ください。行政改革に伴います独立行政法人統合の動向でございます。ページの上段の部分でございますが、これは、政府の行政改革推進会議において、交通安全環境研究所と自動車検査法人の統合が決定をされたことを記述してございます。交通安全環境研究所というのは、主に陸上輸送に関わる試験・調査・研究・開発などを行う法人でございます。一方、自動車検査法人は、自動車が保安基準に適合するかどうかの審査を行う組織でございます。資料の下段部分でございますけれども、これは昨年12月の閣議決定の内容でございます。この2つの法人を統合すること、また、統合後の新法人については、新たに国から移管される登録関係業務を適正かつ円滑に実施するための所要の体制を確保することなどが閣議決定されているところでございます。以上が政府全体また国交省全体の動向でございます。

引き続きまして20ページを御覧ください。このページから22ページまで、3ページの資料は、これまで説明いたしました政府全体の最近の動きなどを踏まえた上で、事務局として現段階で考えました、自動車に関わります具体的な問題意識の例を提示させていただいたものでございます。大まかに現段階で3つの施策区分に分けて整理をさせていただいております。1つ目は20ページ。これ、1枚まるまるこれに使ってございますが、「国土のグランドデザイン2050」の実現に関わります問題意識を20ページのほうに整理してございます。それから次の21ページと22ページでございますけれども、この部分では、2つ目といたしまして、「国の光を觀せる観光立国の実現等」に関わる問題意識、また3つ目といたしまして、自動車の役割の再評価や、国際競争力の強化等に関する問題意識でございます。個別具体的内容は、次の3番の資料の中でも記載をしておりますので、詳細はまた3番の資料の中で説明させていただきます。

資料24ページを御覧ください。ここからは3番の議題に入ります。ここからは、11項目にわたります問題意識ごとに、現状でございますとか、これまでの取組事例、更には事務局として考えました具体的な課題例などを順に、様々な問題意識ごとに説明させていただきます。

まずこの24ページ。この24ページの問題意識というのは、交通政策基本計画を踏まえつつ、小さな拠点における周辺を支える自動車交通ネットワーク、具体的には、この場合はコミュニティバスとか、デマンド交通、タクシー、カーシェアリングなどが対象となり得るわけでございますけど、このあり方についてどう考えるのかという、そういう問題意識でございます。

ページの真ん中左側部分の折れ線グラフというのは、これ御覧いただきますと、2040年までの将来、人口減少率というのは、地方圏ほど深刻になっていくこと。またその右側の地図でございますけれども、近年地方圏ほど高齢化率が高くなっていることを示してございます。また左下の折れ線グラフでございますけれども、こうした中、バス事業における赤字事業者の占める割合というのは、大都市部というのは約37%強であるのに対しまして、地方は赤字事業者の占める

割合が87%強ということで、圧倒的に地方部のバス経営が厳しくなっているという状況でございます。こうしたこともございまして、過去7年間で約1万2,000キロのバス路線が廃止されているところでございます。

この資料の右下の表でございますけれども、500m以内にバスがなく、かつ、1キロ以内に鉄道駅もない、いわゆる公共交通空白地帯というように整理してございますが、そういう公共交通空白地帯というのは、現在でも日本の可住地面積の約3割を占めております。これを人口比で見ますと、約5.8%の方でございますけれども、この方が交通空白地帯に居住しているという、これが現況でございます。

次、25ページを御覧ください。これまでの国の取組でございますけれども、まずは法律改正によります制度改正などを通じまして、コミュニティバスや乗合タクシーの導入を促進してございます。コミュニティバスを導入した市町村数というのは、平成25年度末で1,226区ということで、年々、この数は増加してございます。また、ページの左下の部分でございますけれども、これは福岡県の八女市におきまして、予約型の乗合タクシーの導入によりまして、市民生活の向上にかなり貢献しているという事例を紹介させていただいております。更に今後でございますけれども、地域公共交通確保維持改善事業という財政支援制度、財政支援制度を通じまして、まちづくり支援とも連携を図りながら、バス路線の再編や、過疎地域などにおきますデマンド型などの多様なサービスの導入を重点的に進めたいと考えてございます。

また資料の右下の部分でございますけれども、山間地などでは、最近開発されました超小型モビリティというのを活用いたしまして、地域住民の生活の向上に貢献をするという取組も始められたということでございます。

次の26ページを御覧ください。こうした状況を踏まえまして、今後の課題として以下の点を提示してございます。過疎地域から生活サービスを提供する場所へアクセスする、そういうネットワークやサービスレベルというのを、どう確保していくのか。また輸送サービスにとどまらない生活支援サービス等を展開し、地域貢献を図っていくべきではないか。また、このような取組を進めるにあたって、地域の特性に応じた取組の持続可能性をどう確保していくか。という点を課題として提示させていただきます。

また、このページには、5点ほど先進的な取組の例などを記載させていただいております。真ん中の左側の部分というのは、岡山県の新見市におきまして庁舎の建替えを契機といたしまして、診療所などの公共的な施設を集約し、周辺の路線バスとデマンドバスを組み合わせたネットワークを構築した事例というのを記載してございます。

真ん中の右側の部分は、岐阜県の高山市におきまして、デマンドバスを補助金なしで運行しているということに加えまして、運転手によります福祉サービスや便利屋サービスを提供しているという事例。

また資料の下段部分でございますが、生活支援サービスを展開している事例といたしまして、乗合バスや自家用の有償旅客運送車によります少量貨物が輸送できるような制度改正も、これ、既にされているもの。

また、タクシーによります買い物代行サービスなどの提供も可能となっていること。また、貨

物事業者が地元の商店街と連携して、買い物を宅配するサービスを提供する取組がされているなど幾つかの例を記載させていただいているところでございます。

次に28ページを御覧ください。次の問題意識でございますけれども、これはコンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方の問題です。コンパクトシティというものの形成に関しましては、今年、地域公共交通活性化再生法ですとか、それから都市再生特別措置法が改正されて、都市間におきまして、居住・医療・福祉・商業などの各種機能を集約したコンパクトなまちづくりを目指す、目指しますところに、このまちづくりということと連携をしながら地域公共交通ネットワークを再構築しようという、そういう取組が今後本格化することが見込まれております。このようなコンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークといたしましては、具体的にはBRTですとか、コミュニティバス、タクシーなどが考えられるところでございますけれども、この具体的なネットワークのあり方について、どう考えるのかという問題意識がございます。

ページの左側部分には、地方都市におきましては、これまで郊外部への都市機能の拡散が進んできた状況の中で、今後は人口が減少することから、結果として都市生活を支える機能が将来的には低下する可能性があるということを示しているものでございます。

ページの右側部分は、コンパクトシティのイメージ図でございますけれども、この中では2つのネットワーク。1つ目は拠点内を運行する循環バス。2つ目が拠点間をつなぐバスのネットワークを構築する、そういうイメージ図を示してございます。

29ページをお開きください。最近の国の取組でございますけれども、先ほど申し上げました地域公共交通活性化再生法の改正によりまして、地方自治体の主体的な取組を前提として、関係者を集めました協議会のもとで、まちづくりと公共交通再編実施計画を策定するというスキームを整備いたしました。それとともに、当該計画に盛り込まれた施策につきましては、国は財政面を含めて重点的に支援することとしてございます。また超小型モビリティを活用したカーシェアリングや、高齢者訪問への活用も始められているところでございます。

30ページを御覧ください。課題でございますけれども、コンパクトなまちづくりに合わせて、地方都市圏の、公共交通としてふさわしい、質の高い交通ネットワークづくりというのを、どう進めていくのかという点が考えられます。

ページの左側の上段部分を御覧いただきますと、リアルタイムのバス車両の位置情報などを利用者に伝達しますバスロケーションシステム。このシステムは、ここ10年で、系統数ベースで約3倍に増加してございますし、またICカードの導入事業者数も、ここ10年で10倍に増加しました。一方では、1系統当たりの1日の運行回数は、ここ40年で半減をしてございます。運行頻度の減少によりまして利用者利便の低下というの、一方では懸念されているところでございます。

こうした状況の中、ページの左側の下段部分にございますけれども、最近では車両に赤外線センサーなどを搭載しまして、停留所ごとの乗降客数などを把握いたしまして、この情報というものを路線やダイヤの最適化に活用しようという新たな試みも一部で始められているところでございます。

また、コンパクトシティの形成に資するネットワークを構築していくためには、地方公共団体との連携は当然前提になりますけれども、具体的に連携をどう強化していくかというのも課題でございます。ページの右側の中段の部分には高松市の事例を記載してございます。まちなか循環バスの運行、パークライド&バス駐車場の整備、コミュニティバスの運行、公共交通の利用促進活動など、複数の施策というのをうまく組み合わせまして、地方自治体主導でネットワークを再構築しております。

その下の部分が新潟市の取組の事例でございます。新潟市では、多核連携型都市というのを目指して、BRTの導入を中心とした交通ネットワークの再構築の検討を新潟市では始めているところでございます。

32ページを御覧ください。3つ目の問題意識でございます。1つ目の、都市圏内のコンパクト化に加えまして、更に「国土のグランドデザイン2050」では、先ほど申し上げましたとおり、コンパクトになった複数の都市間相互で連携をし、圏域を拡大した上で都市機能の維持を図っていくということで、高次地方都市連合を形成することが、このグランドデザインの中で盛り込まれているところでございます。この中で、相互の地方都市圏を結ぶ交通ネットワークとしては、高速バス辺りが代表例になるかと思えますけれども、そのあり方についてどう考えるかという問題意識でございます。

ページの左側部分には、高次地方都市連合の代表例として、先ほどの松江市と米子市の連携を再掲してございます。また、ページの右側部分を御覧いただきますと、全国の高速バスの系統数、運行回数などが、ここ35年の間に急増しているというのをデータとしてお示ししてございます。これは、高速バスというのが路線バスに比べて、制度上も需要に応じた柔軟なサービス設定が可能となっていることですか、また、当然でございますけれども高速道路の整備が進められてきたこと、ここら辺が大きな要因ではないかというふうに考えてございます。

33ページをおめくりください。課題でございますけれども、高速バスを今後更に充実していく方策をどう進めていくのか。また、高速道路を利用するバスのみならず、高速道路が未整備の地域では、基幹道路での中長距離路線バスの活用も当然考えられるわけでございますけれども、こうした運行というのをどう確保していくべきかが課題となり得ます。また、中長距離の路線でございますから、鉄道などの他の交通モードですとか、市内の路線バスの乗り継ぎ機能の強化や、また、まちづくりなどとの連携をどう進めていくかということも課題になり得るかと思えます。

資料の左側の上段部分では、京都の第二外環状道路の開通に合わせまして、京都の北部と長岡京市の路線が新設された例を記述してございます。またページの右側部分は、まちづくりや商業施設との連携などによりまして、高速バスの利便性を高めていると、そういう事例を記載してございます。

35ページを御覧ください。このページでは、これまで説明いたしましたネットワークのあり方という問題ではございませんで、どちらかと言うと産業論として事業をどう考えていくべきかという課題でございます。自動車運送事業、自動車整備事業、又は自動車販売事業などは、地域密着型産業として地域経済、雇用面などの点で一定の役割を果たしているものと考えられますけれども、今後、人口急減などが見込まれます中、地域産業として、その維持ですとか振興・活性

化をどのように図るべきかと、そういう問題意識になります。

このテーマは政府の最重要課題でございます地方創生に向けての議論を進めていく中でも、議論となり得る可能性がございますし、また、持続可能な公共交通のネットワークをどう維持していくか、それを維持しながら、当然のことながら、経営基盤の強化。その前提となります。そういう意味におきましても重要な課題になり得るかと思えます。

ページの左側の上段部分は、地方部ほど自家用車の分担率が高くなってマイカー社会となっていること。一方では、その下の棒グラフを御覧いただきますと、自動車に関わる産業の従業員数というのは、タクシーを除きますと、三大都市圏以外の地方部のほうが比率が高い。そういった意味では、自動車に関わる産業は、いわば地域密着型産業であることもうかがえると思えます。

資料の右側部分というのは、各産業の事業者数、売上高などのデータの一覧でございます。売上高につきましては、トラック事業と自動車販売事業が、また、従業員数につきましては、トラック事業が圧倒的に多い状況でございます。一方、経済波及効果というのは、サービス対象となる自動車の単価が高いこともあり、自動車販売業の経済波及効果の数字としては大きくなってございます。

36ページを御覧ください。ページの左側の真ん中部分を御覧いただきますと、どの事業も、ほぼ全てが中小企業であること、またその下の折れ線グラフを御覧いただきますと、各事業とも、年々高齢化が進展しているという状況がうかがえます。真ん中の折れ線グラフからは、平成14年度以降、事業者数は緩やかに増加又は横ばい状態にあるということがうかがえます。

一方、資料の右側部分を御覧いただきますれば、最近の傾向といたしまして、通販などの電子商取引の市場規模が年々拡大しているなど、国民のライフスタイルが大きく変化しつつありますし、また自動車におきましても、電気自動車やハイブリッド自動車の台数が急激に増加するなど、新技術の導入によりまして市場が変化しつつあるということがうかがえます。

こうした中、地域産業である自動車運送業などの基盤を維持するための支援施策のみならず、新たな設備投資や人材育成などによる基盤強化をどう図っていくのか、また、収益性を向上させる事業環境を創出するための取組について、どう考えていくべきかという課題があるのではないかとこのように考えてございます。

37ページを御覧ください。このページは、新たな経営形態や事業環境の創出の取組事例を記載させていただきます。ページの左側部分では、グループ化による業務改善やモード横断的な多角化に取り組んでいる事例を2件記述してございます。

東北地方のみちのりホールディングス。こちらではスケールメリットを生かした業務改善に取り組んでおり、また、中国地方の両備ホールディングス。これは鉄軌道やフェリーを含むモード横断的な経営統合に取り組んでございます。

また、ページの右側の部分は、自動車に高度な電子制御技術が導入されてくることに併せまして、近年自動車整備業におきましても、スキャンツールという機器が開発をされ、技術の高度化が進みつつあるという事例を紹介させていただいてございます。

続きまして39ページを御覧ください。5つ目の問題意識でございます。現場を支える技能人材の確保・育成です。この問題というのは、先ほどの、経営基盤の強化策の1つとしても大きな

課題となり得るわけでございますけれども、最近は特に、様々な産業におきまして人材不足が喫緊の課題になってきていることや、また、人材確保には、経営基盤の強化という視点だけにとどまらない視点もあり得るのではないかとということで、あえてこのテーマをお出しして、問題提起をさせていただくところでございます。

ページの真ん中部分を御覧いただきますと、ここ3年ほど有効求人倍率というのは右肩上がりで上昇しているという状況にあるというのはお分かりいただけるかと思えます。また、事業者アンケートなどの結果を見ても、バス、トラック、自動車整備、それぞれの事業者においても、実際に人材不足の影響などが認識されているところでございます。今後、日本全体の労働力人口が減少していく中、また、自動車運送事業などにおいては、他の産業に比べ、特に高齢化が顕著になっているという現状を踏まえ、この人材の確保・育成策のあり方というのは喫緊の課題になりつつあるところでございます。

40ページを御覧ください。現在の取組の事例でございます。まず、トラック事業につきましては、行政の側でございますけれども、既に今月、国土交通省のホームページにトラガールサイトを開設いたしました。このトラガールサイトというのは、女性ドライバーのインタビューの紹介ですとか、ドライバー業務の魅力などを分かりやすく発信することによりまして、今後の女性の活躍を支援しようという趣旨で、このサイトを立ち上げたところでございます。

また、トラック業界のほうでも、トイレ整備などにつきまして荷主に協力を要請するなどの、女性が働きやすい職場環境の改善に着手しているところでございます。また、一部のバス事業者も、自社のホームページでの女性運転者募集の特設サイトを創設したりですとか、大型二種免許の取得費用の全額負担などに取り組んでいるところでございます。

更に、一部のタクシー事業者も病院送迎や子どもの送迎などをサポートする、いわゆる「ホスピタリティアテンダント」を募集するなどの取組を既に始めているところでございます。

41ページをおめぐりください。今後の課題ですが、まずは自動車運送業などの人材育成を、どういう視点から考えていくべきか。具体的には経営基盤の強化という視点も当然でございますけれども、そういう視点に加えまして、地域を支える人流・物流ネットワークを確保していく。また、自動車の安全確保を持続可能なものにしていく、そういう視点からも、人材確保をどう考えていくのかという課題がございます。その上で、人材確保・育成の具体的方策として、女性や若年層の新規就労と定着をどう進めていくべきか。不規則・長時間・力仕事といった働き方を変える具体的な取組や、様々な課題があろうかというふうに考えてございます。

43ページを御覧ください。次の問題意識でございます。トラック産業は国内輸送全体の大部分を担っておるわけございまして、いわば日本経済の基盤として重要な役割を果たしているところでございます。こうした点も踏まえ、地域経済の活性化なり、それから持続可能な事業の発展を図るという観点から、トラック事業・産業について必要となる対策を講じられないのかという問題意識でございます。

ページの左側部分には、最近の傾向として、eコマース市場の拡大に対応いたしました流通確保や、返品対応を含めた付加価値の高いサービスを展開してきていること。またブランド野菜の物流システムを構築するなどの、農業活性化との連携も必要となっていくことなどを記載してご

ざいます。

またトラック産業というのは、大規模災害などの発生時におきまして、緊急物資輸送を担うという役目がございます。ページの右側部分では、東日本大震災のときに、日本海側のトラック輸送が、太平洋側の代替機能として重要な役割を果たしたと。また、本年2月の群馬県などの豪雪時にも、トラック協会等を通じて緊急物資輸送を行った事例を紹介してございます。

44ページを御覧ください。ページの左側部分でございますけれども、最近地域活性化に資する事業者の取組例として、ヘルパーステーションと運送事業者がタイアップして、高齢者の引っ越しに関しまして、入退去時の荷造りや移送にとどまることなくトータルでサポートする、そういうサービスを展開している事業者も出てきております。

また、その下の部分でございますけれども、オフィスでのOA機器の配送・設置などのサービスと、住宅地での電化製品の配送などのサービスという、いわば異なる輸送というものを、曜日・時間帯に応じて組み合わせて行うことによりまして、効率的な輸送形態を実施できていると、そういう事例などが出てきております。こうしたトラック事業者の創意工夫を促していくための取組について、どう考えていくべきかという課題があるかと思えます。

また資料の右側部分は緊急物資輸送の取組事例ですが、都道府県などとあらかじめ緊急物資輸送の協定を締結している例も最近増えてございます。また、災害対策基本法に基づきまして、緊急物資輸送を担う指定公共機関というのが指定されるわけでございますが、平成25年度以降、大手トラック会社などが新たに指定をされているところでございます。こうした緊急物資輸送体制を今後引き続き推進・拡充していくことが課題になるのではないかというふうに考えております。

46ページを御覧ください。ここからは観光立国の実現に向けた課題でございます。世界に通用する魅力ある地域づくりや外国人観光客の受入環境整備を図るための具体的な取組についてどう考えるのかという問題意識でございます。特に、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催に向けた取組も必要となってまいります。

昨年、訪日の外国人旅行者が1,000万人を突破して以降も、今年の上半期も、これまでは非常に順調に推移してございます。今後、先ほど申し上げたように、2020年には2,000万人の高みを目指すということを政府目標として掲げてございます。

47ページをおめぐりください。外国人旅行者数の急増に伴いまして、まずはバスなどの自動車交通の供給能力というのが、その制約要因となることがないように、より一層の受入体制の整備などが必要なのではないかという課題がございます。

貸切バスにつきましては、ページの左側でございますけれども、今年の夏に、北海道などで供給輸送力が不足する状況が発生いたしました。これを受けまして、今年の4月より3か月間の限定ということで、貸切バスに係る臨時営業区域を柔軟に設定できるという特例措置を講じたところでございます。この措置につきましては、本年7月以降も外国人観光客の急増が想定されましたことから、特例期間を延長しますとともに、東北地方にあるバス会社は北海道も臨時で営業区域とできるような制度拡充も行ったところでございます。

また、資料の右側の部分でございますが、東京都はオリンピック開催に対応するべく都心と臨

海副都心を結ぶ、BRTを中心とした中規模な公共交通機関の整備の検討に着手しているところでございます。2019年度には運行開始することを目指して、既に事業協力者の公募などを始めております。

48ページを御覧ください。供給能力の向上以外にも様々な課題がございますけれども、このページでは例示として、幾つかの具体的取組を記載してございます。バス車両内の液晶モニターの多言語化。レンタカーへの多言語カーナビの導入、タクシー車両への自動翻訳スマホアプリの導入に向けた検討。バス停などの案内表示の表記統一化に向けた検討、外国人観光客向けの観光バスに関する多言語での情報提供や観光案内、高速バス車両における無料無線LAN環境整備の実証事業などでございます。

これらの取組を含めまして、また、自動車事故時の補償を適切に受けられる体制の整備など、そのような取組を含めまして、今後、具体的にどう推進していくかというのが課題になります。

50ページを御覧ください。こちらからは、交通の安全対策と環境対策でございます。交通事故による死者数というのは減少傾向にはございますけど、依然深刻な状況でございます。特に最近が高齢者が加害者になります事故が、平成以降20年間で4.5倍になるなど増加しつつあります。また温室効果ガス削減の必要性でございますとか、エネルギーセキュリティー問題への対応というのも依然重要な政策課題となっております。

51ページを御覧ください。こうした中、先進自動車技術、これ、ASV、ASVと呼ばれてございますけれども、これを用いました運転支援のシステムが近年進化してきておりますし、また、日本を含む各国におきまして、運転支援の更に先を目指した無人運転に向けた研究開発も始められているところでございます。こうした状況にどう対応すべきかという問題意識が1つございます。また、最近では電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車、また、超小型モビリティという新たな車両も開発されておりますけれども、これにどう対応していくかという問題意識もございます。更に、新たな自動車が研究開発されていく中で、自動車需要のグローバル化とあいまって、自動車基準や認証の国際調和をどう図っていくかというのも問題意識になっています。

資料の真ん中の右側の部分には、次世代自動車が占める割合を折れ線グラフで表示してございますけれども、平成25年度末、25年度時点で23%となっている、この割合を、2020年までに50%まで引き上げることを政府目標としてございます。

その下の部分は国際基準調和による潜在的な効果でございます。適切な国際標準化が図られることによりまして、メーカー側には設計仕様の統一ですとか部品の共通化などによるコストダウンなどのメリットがございます。またユーザー側にも、安全・環境性能に優れた自動車を安価で購入できるなどのメリットがございますし、また行政側も行政の効率化を図れる可能性があるというメリットがございます。

52ページをお開きください。まずは、ここからは、安全な環境対策に資する技術開発・普及促進の項でございます。まずは、高齢社会の中で、高齢者の事故防止や被害軽減を図る取組はどうあるべきか。また、高齢者の身体特性に配慮した安全基準づくりや、便利な交通手段の提供が必要ではないかというふうに考えてございます。また、運転支援システムの進化・拡大や、無人運転の実現に向けまして、安全性に優れた自動車がユーザーから正しく選択される仕組みですと

か、安全かつスムーズに市場投入される環境整備のあり方が課題になります。

資料の左側の部分には、車両の安全性の評価などを行い、結果を公表するという、現在の自動車アセスメントの取組の内容を記載してございますけれども、こうした施策の活用策というのも1つの方策になり得るものと考えられています。

続きまして53ページをお開きください。安全対策や環境対策に関する業務執行体制のあり方に関する問題でございます。高度化・複雑化していく車両制御システムなどに適切に対応していくためには、新車の設計時から、実際にユーザーが使用する使用過程時までの、使用する過程時までの安全確保体制をどう構築していくかというのが課題になります。

ページの中の図は、自動車に係る各段階に必要なとされる各業務や手続きが記載されておりますけれども、これらについて総合的かつ一体的に対応していく必要がないかという課題がございます。

なお、先ほど、行政改革に伴う、現行の、行政改革推進会議で決定、政府の行政改革推進会議で決定される等、それに触れさせていただきましたが、その背景といたしましても、2つの法人の統合によりまして、基準策定支援研究や、製作前の段階から、その段階から新車や既に使用されている車の全てを対象とした業務というのを一体として実施することで、新しい技術や、市場不具合などへの総合的かつ確実・迅速な対応を図ることが可能となるというふうに、この中でも整理をされたところでございます。

54ページを御覧ください。次世代自動車や超小型モビリティのような、新たな交通手段が登場する中で、地域や利用者の多様なニーズに応じて適切な交通手段を提供するためには制度の運用というのはどうあるべきかという課題。また、安全対策・環境対策の推進にあたりまして、国際基準調和を念頭に置いた関係者のアプローチが必要ではないかとの課題を記載してございます。

ページの右側の真ん中の部分でございますけれども、これは、現在の自動車の基準調和の枠組みを示してございます。国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)という国際的な枠組みがございまして、この枠組みの中で、国際協定の締結などを通じた基準の調和が進められております。

その下の図は、我が国の国際基準化の基本的な考え方でございます。まず、我が国が比較優位を有している技術分野ですとか、今後ニーズの高まりが予想される技術分野、これをコア技術として特定をいたしまして、この技術の中を更に、基準化が必要な領域と、メーカー間競争を促進する領域に区分いたしまして、基準化が必要な領域については可能な限り、日本の技術・基準に基づく国際基準化を図っていくという、そういう考え方でございます。

56ページでございますけれども、こちらからは9つ目の問題意識でございます。この部分は自動車の今後のマーケットをどう考えていくべきかというテーマでございます。ICT化をはじめとした技術革新の進展ですとか、高齢社会の到来、若者の車離れの傾向という中で、国内自動車市場というのは伸び悩んでございます。ページの左側の下段部分には、自動車の平均使用年数が最近増加する一方で、新車販売台数が減少しているというデータを示してございます。

また、真ん中の中段の棒グラフでございますけれども、少子化社会になっているとはいえども、

20歳未満の運転免許の保有割合は、顕著に下がってきていることがお分かりかと思えます。

こうした中、自動車というのが社会の中で果たしている役割を、どう再評価できるか。例えば新たなマーケット創出や、自動車の魅力向上のための取組はどうあるべきかという問題意識がございませう。

例示といたしまして、ページの真ん中の下段部分でございませうが、テレマティックスといわれる自動車の走行データを用いて、リアルタイムに個々の自動車ユーザーに提供するような、新たなサービスも、展開が本格化してきていませう。また右側の部分ですが、こちらには、ご当地ナンバーの導入ですとか、希望ナンバー制度の導入により、ナンバープレートに対する国民の関心が高まっていませう中で、自動車の魅力向上の観点から、更なる活用方策を講ずる必要はないかという問題意識を記述してございませう。

57ページ御覧ください。若者の車離れについてのデータの分析でございませう。資料の中段部分には、日本自動車工業会の分析が掲載されてございませう。長引くデフレ経済などにより、若年層の平均給与が下がり続けていませう中で、経済的な理由によるところが大きいものの、「運転がうまくなるための支援や安全運転のコツを広め、さらには予防安全性の向上のための技術を導入することで需要を開拓する余地があるように思える。」というふうに掲載されてございませう。

その下の部分は、経産省が今年発表した自動車産業戦略でございませうけれども、この中では、若者のデジタル世代化に対応して、「ITの積極的な活用を含めた魅力的なクルマづくり」の必要性などが指摘されてございませう。

58ページを御覧ください。こうした状況の中で、IT化の推進に伴いまして、膨大な自動車情報の利活用をどう進めていくべきかという課題がございませう。この話題に関しましては、政府は日本再興戦略などでも自動車情報の利活用の推進の必要が盛り込まれ、閣議決定されていませうところでございませう。

具体的には、次世代自動車の普及によりまして、自動車のコンピューター化が大幅に進展をいたしまして、自動車の走行情報ですとか搭載機器の状態など、大量の情報が収集・発信可能となつてございませう。こうした中、各当事者がばらばらに保有している情報というのを、どう有効に利活用していくべきかが大きな課題であります。なお、この課題に関しましては別途、「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」という場で現在検討が進められていませうところでございまして、年内にはとりまとめが行われる予定となっておりますことから、その結果を本委員会にも報告できればというふうを考えてございませう。

59ページ御覧ください。先ほど触れましたナンバープレートの活用方策という課題でございませう。ナンバープレートは行政が自動車を特定・把握するという目的のもとで、従来は画一的な取扱いが行われてまいりましたけれども、最近になりまして、私どももご当地ナンバーを導入するなど多面的な活用というものに着手していませうところでございませう。こうした中、資料の左下の部分にございませうように、海外では寄付金付きやデザイン入りの多様な図柄入りのナンバープレートを導入してございませうまして、こうした中、日本でも自動車の魅力向上という観点からも、多様な活用を考えるべきではないかとの課題がございませう。

また、これに関連しましては、本来のナンバープレートの機能を妨げる事例についての適切な

対策を講じる必要はないかという課題もございますけど、この課題につきましては、また別途検討会を開催し、検討することとしてございますので、その結果を本委員会にも御報告できればというふうに考えてございます。

61ページお開きください。10個目の問題意識でございます。日本の輸出が全体的に低迷しています中、現在成長戦略の重要な柱といたしまして、政府を挙げてインフラシステムの輸出というものに取り組んでいるところでございます。特に今後の成長余地が大きいASEAN地域への働きかけが急務となっております。こうした中、我が国の自動車産業の国際競争力の強化を図るため、我が国が得意とする基準認証の国際標準化の推進、また、自動車登録制度や自賠責制度など、自動車関連制度やバスシステムなどのソフトインフラの海外展開をどう進めていけるかという問題意識がございます。

62ページを御覧ください。我が国というのは、電気自動車、自動運転などの先進安全技術など多くの分野で高い技術を有しているところでございます。先ほど、次世代自動車などの技術開発や普及を図るという観点から、国際基準の調和の必要性について若干触れさせていただきましたけれども、我が国自動車産業の国際競争力を強化していくという観点からも、我が国が高い技術力を有している分野において、国際議論を主導していくということが課題ではないかというふうに考えています。

また、我が国が優位な分野の中でも、特に自動運転技術につきましては、実用化に向けた国際議論が本格化してきておりますが、関係する国連の分科会の議長国を我が国が務めていることもございまして、この対応をどう進めていくかが課題になろうと考えております。

また、資料の右側の部分には、現在国連のWP29によって国際的な車両型式相互認証制度の制度拡充が議論されているということを示してございます。相互認証の対象につきまして、従来は装置単位だったものを車両単位に拡充することが議論の柱になってございますけども、我が国の国際競争力を強化していくという観点から、制度の更なる拡充でございますとか、国内で同制度の活用を進めていくというのが今後の課題となります。

63ページを御覧ください。自動車登録制度や自賠責制度などの自動車関連制度やバスシステムなどのソフトインフラの海外展開をどう進めていくかという課題でございます。既に成長市場でございますASEANをめぐるまは、ページの左側に記載してございますとおり、ヨーロッパや中国も積極的に働きかけを強めている状況でございます。こうした中、我が国主導の国際基準づくりに取り組みますとともに、当該基準のASEAN市場への展開を進めていくことが必要ではないかと考えられます。

また、ソフトインフラの展開にあたりましては、現地のニーズに合わせてカスタマイズすることの是非についての検討ですとか、関係省庁・関係機関との連携体制の構築や、官民一体の取組のあり方というのも課題になります。

64ページを御覧ください。最後の問題意識でございますが、ICTの更なる活用方策でございます。ICT化につきましては、これまで申し上げました、若者の車離れ対策でございますとか、自動車情報の利活用、そういう視点に加えまして、地域交通ネットワークの再構築ですとか、運送の効率化による労働環境の改善ですとか、運行管理の高度化による安全確保の徹底などの多

様な課題の解決策という視点からも活用できないかという問題意識でございます。

最後6ページでございますけれども、自動車分野におきますICTの活用方を具体的にどう推進していくかが今後の課題になるわけで、このページでは幾つかの事例を記載してございます。

ページの下段の一番左側の部分。これは、例えばバスのIC乗車券からの利用情報を集約化して、その集約化情報を活用して、より最適な路線ですとかダイヤの設定に変えていくことによりまして、地域交通ネットワークを再構築できないかという、そういう試みでございます。

その右側部分は、例えばトラック輸送で、東京から大阪まで同じ運転手が輸送するという従来のビジネスモデル、これを変えまして、途中の営業所で他の運転者に交替するシステム。そういうシステムに変えていくことによりまして、運転者の規則的な労働を可能とし、労働環境の改善ですとか、運転手の確保を目指そうというような試みでございます。この場合、途中の営業所における運行管理が適切に行われるかなど幾つかの課題がございますけれども、ICTを活用することなどで解決できる可能性がございます。

その右側は、バスロケーションシステムの充実ですとか、高齢者の見守りなどの地域情報などとの連携によりまして利便性向上の取組でございます。

資料の一番右側の部分は、クラウドサービスの活用や、行政の保有情報などを活用して、運行管理の高度化を図れないかというような課題でございます。いずれにいたしましても、今後、自動車事業者、自治体なども連携をいたしまして、また、先進的な事例などを参考にしながら検討課題に取り組む必要があるのではないかというふうに考えられます。

長くなりましたが説明は以上でございます。

(山内委員長) はい、どうもありがとうございました。それでは今事務局から資料2を説明していただきましたけれども、質疑に移りたいと思います。非常に広い観点でありまして、それと、ある意味では、自動車局、行政、かなり御苦労するんじゃないかと思われるようなことであります。どこからでも結構でございますので、御意見・御質問等、御発言をお願いいたします。

(篠原委員) トラック事業のところでお伺いしたいのですが、資料の中には、人材不足ということがあるわけですね。これは警察の管轄かもしれませんが、重量ごとの免許上の規制ですね。確か規制を緩める話になっていると思いますが、それがどういうふうな中身なのかということと、それによる人手不足や業界への影響というのはどういうふうに見ているのか。その辺を教えてください。

(田端局長) 中型の免許という、要は8トンまでの免許を新しく作りました。5トン強のトラックについて、若い人が普通の免許だと18歳では免許が取れないという状況でしたので。

(篠原委員) 5トン以上は取れない。

(田端局長) はい。5トンから8トンぐらいのところ。

(篠原委員) 普通免許で。

(田端局長) 運行ができないので、小型になってしまうと、こういうところがありましたので、特に地域の高校からも、地域での人材を、地域での産業であるトラック事業へ就職するというときに、そこがネックになるという、こういう企業と学校両方のニーズから、昨年来いろいろトラ

ック業界及び高校の連合会から御要望があつて、警察庁さんのほうで委員会を立ち上げていただいて、一生懸命取り組んでまいりました。その方向性が出て、道路交通法の改正案を次の通常国会にかけていくと。

(篠原委員) 来年の。

(田端局長) はい、来年の通常国会へかけていくということで、今検討を進めているところがあります。これにつきましては、関係業界及び地域での学校の関係者が大変評価をしていただいているところでもあります。労働力不足問題に関しましても、非常に大きな進展があると。特に今の地方創生の時代において、地域での雇用という意味で、非常に大きなメリットがあると考えています。資料については、この点抜けておりましたが、そういうことで進めております。もしありましたら審議官もちょっと補足。審議官は警察庁から来ているので。

(宮城審議官) 警察庁から出向しております宮城でございます。若干補足いたしますと、少し準備が要ります。実は免許取るときの教習ですね、これを大きな車でやっていただくと。これまで普通の自動車だったんですけども、大きなものになったということで、コースを直したり、それから新たな教習の車を買ったりと、この作業がありますので、国会通つてすぐにポンとできるということではございませんで、少しお時間いただくことになるかというふうに考えてございます。

(山内委員長) よろしいですか。

(篠原委員) はい、どうぞ。

(山内委員長) ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

(須田委員) 東大の須田でございます。非常に広範囲なお話を伺って、いろんなことを検討されているということは非常によく分かりました。私、実は自動運転自動車とかですね、A S Vとか、そこら辺に関わっているんで、そこら辺の関連で、御質問というか意見を述べさせていただくと、自動運転、現在はどちらかと言うと、いわゆる普通の乗用車とかですね、そういうものの自動運転というところに注目がいつているんですけども、当然この自動運転技術を使っていくと、小型の、まさにE Vだとかですね、あるいはバスだとか、物流のトラックだとかですね、そういうところにどんどん展開していくと、あと公共交通の活性化と、その物流事業の非常に効率的になるかとか、そういうようなことが考えられると思うんですけども、そこら辺の展開というのは、あんまりはつきり見えなかったなという感じがしたんですけど、そこら辺はどうなのでしょうかとというのが1点でございます。

それとあともう1つは、メンテナンスとか、そちらのほうにも関わらせていただいているので、まさにその自動運転みたいな、新しい技術が入ってくると、まさにメンテナンスとかですね、そこら辺の技術が、また一步、考えなきゃいけないところが出てくるんじゃないかなというふうに思いますので、そこら辺もどう考えているかとお伺いできればと思います。

(田端局長) 1点目の自動運転の関係。まさに御指摘ありましたように、一般の自動車、普通の自動車というのにスポットが当たるのですが、やはり地域における軽自動車あるいは超小型モビリティなんかにおけます安全運行をきちっと対応する。これはもう御高齢者の方々が特に地方

では多いですから、非常に効果があると、こう考えられますし、御高齢になったら、運転免許をなるべく返納していただきたいという警察庁さんの方針がありますけれど、安心感があれば、もう少し安全に運転できるという場面もあると思います。バスにおきましては北陸道でも健康起因事故などということが起きて、まだ悲惨な事故が高速道路ではよく起きます。この点につきましても、自動運転の高度な運転支援システムは重要ですし、もう1点、なかなか物流の話は余り議論に出ませんが、トラックにおいては、高速道路の長時間労働が労働力不足問題にも関係しますが、自動の運転技術が高度化してきますと、ドライバー1人で、いわゆるトラックの車両が自動に追尾をしていくというようなことが、将来的にはできるのではないかという議論がございます。自工会の大型車メーカーさんの方々も、この点について大変大きな関心を持っておりまして、私ども物流のトラック産業においても、非常に大きな意味合いがあると思って、取組を強化したいと、こう思っているところであります。ちょっと記述には抜けておりますが、そういう視点を持ってあります。2点目のメンテナンスについては次長から何かあれば。

(和辻次長) 自動運転は、局長からございましたように、将来的なところもございまして、その手前のところで、衝突被害軽減ブレーキであるとか、それから運行管理の面だとか、そういったところが既に市場に導入されております。例えば人材の面でも、先ほどちょっと中継輸送という話もございましたが、そういったものを実現するにあたっては、高度な運行管理システム、ICTを使ったものというのが有効になってくると思います。それから、メンテナンスのほうでございまして。まさに須田先生にもいろいろ御協力いただいて、こういう新技术をメンテナンスするためには、その新技术を扱えるような人材も必要になってまいりますし、また、整備のために必要な車両の情報、こういうものは基本的にメーカーが持っているのですが、それをいろいろな整備業者の方にも扱っていただけるようにしていく仕組みということで、関係者の方の合意を作りながら今進めているというところでございまして。まだ、この分野、これからどんどん広がってまいりますので、よく安全OBDというものが専門課題として挙がってきますけれども、そういったところに検討を広げていく必要があると思っています。

(山内委員長) よろしいですか。はい、ありがとうございます。他にいかがですか。

(村木委員) 専門が都市計画の中の土地利用なので若干分野が違うんですけども、今日のいただいた資料の中で、拠点の話とコンパクトシティのことでちょっと思ったことを、少しお話しさせていただきたいと思います。私自身は、都市のコンパクト化と、あと拠点の整備というのは非常に必要だと思っています。拠点間を結ぶ公共交通の維持とか、更にサービスの拡大といったものも重要だと思っています。その理由というのが、1つが、拠点を整備していくといったときに、人口減少していったときに、にぎわいを作ることができるということが1つと、2つ目が、公共施設、都市が縮小してきたときに、公共施設の統廃合で行財政の圧迫をどうにかすることができるということがあるかと思っています。あと3つ目が、今日も出ていた高齢化への対応と、あと、CO2の排出量削減、公共交通部門での、運輸部門でのCO2の排出削減があるのかなと思ったんですが、特に高齢化については、先ほど出ていた車の運転支援というのが進んでくると、この後、高齢者がどこでも車を自分で行くことができるようになってきたときに、公共交通との棲み分けというか共存のあり方というのは、どういうふうを考えればいいのかというの、

私のような土地利用をやっている者には余りよく分からないということが1つと、あと、CO₂のほうもそうなんです、EVがどんどん増えてきたときに、結局人はどこに住んでも、運輸部門でのCO₂というのがほとんど出ないというような状況になったときに、都市のコンパクト化というのは、それは必要ないんじゃないかという議論にもなり得る。

ただ都市がコンパクト化しないと、その他の施設を全て行政の施設を維持しないといけなくなるので、これは行政が破綻してしまうので、やはりそれはコンパクト化になるのですが、結果的にやっぱりEVが増えると、公共交通、バスとかと、どういうふうに折り合いをつけていけばいいんだろうというのが、私自身は非常に疑問です。この後、自分自身の研究としても、どう考えていけばいいのかなというところを思ったところです。

利用者が減ってくると、公共交通部門の事業者のサービスの提供という観点でも問題だと思いますし、あとは都市規模をどのくらいで考えればいいのか。人口規模がすごく小さいと、拠点、拠点といって整備していても、利用者というのは余り多くはならないと思いますので、その辺りをどのように考えていけばいいのかということも思いました。

それと2つ目に、カーシェアの話があったと思うのですが、これについても、都市規模がある程度議論の中にあってもいいのかなと思いました。私自身、ロンドンから帰ってきたばかりなんです、イギリスの地方都市へ行くと、ほとんどカーシェアの話って出てこなくて、ロンドンだけは路上でもカーシェアリング等の話がたくさん出てきます。こういったことから考えましても、需要がどの程度あるのかということも踏まえて、カーシェア等は考えていくのも大事ではないのか、そんなふうに思いました。以上です。

(山内委員長) ありがとうございます。どうぞ、事務局。

(田端局長) まず自動運転の関係の高度化。自動運転支援システムも相当高度なところを目指していったときに、御高齢者も少し安心しながら、今よりは衝突も回避できる、レーンもキープできるということかと思えます。ただ、まだ、そうは言いながら、健康起因のいろんな事故なども、小さい事故から多いので非常に心配なところです。やはり私は高齢者の方々が、特に地方部においては、公共交通が重要になるので、そこをどのように、乗合タクシーであるとかデマンド交通というものを充実できるか。これについては、2点目の御質問であった拠点をこういうふうに作っていった場合でも、事業規模が大きい分野で、そういうものをどう成り立たせるか、大変難しい課題だと思いますので、これについては、やはりこの交通サービスも、いわゆる民営の事業者が事業運営でやっていくのが、今日本ではベースなのですが、もう少しこれが全体としての社会インフラという、いわゆるまちサイドにおける公共サービスであるという、こんなような位置づけの政策の転換も、今後は考えていかなくちゃいけないのではないかと。逆に言えば、地方財政の中で、そういう位置づけをもっと、交通の部分も、今後はやっていくべきではないかということで、これは地方の公共交通活性化再生法の中でも、そういう思想を今回入れてはいるんですが、そういう動きが今後出てくる分野かなと、こう思います。

CO₂削減のほうは、もちろんEVが推進していきますと、この部分は減ってまいります、これも電気の自動車だけに置き換わっていくというところが、新車販売の中で50%を次世代自動車にするというのを2020年に目指していますけれど、置き換わってくるのはもうちょっと

先であると思いますし、御指摘のとおり、CO₂の削減の部分だけでなく、公的な、いわゆる税金を使った公的な施設の部分のいろいろな集約化ということが必要だと思いますので、そういうような御指摘も含めて考えていくべきかなと思います。いずれにしても先生の御専門である、いわゆる都市計画・まちづくりのところの観点と、この交通の部分は、密接に関わってまいりますので、今後の議論の中でも、その点を、いろいろな視点で置きながらしてまいりたいと思いますので、また引き続き御指導賜ればと思います。

カーシェアのほうですが、私のほうでも、先般もカーシェアの、ベンツグループがいろいろとプレゼン及びセールスに来ております。彼らが今やっているのは、横浜での実証実験です。日本の場合は駐車場スペースが非常に節約型で、鉄道も狭軌ですし、道路も狭く作って、非常に節約型に作るという、こういうことでやってきているので、駐車スペースがほとんどない状態であるので、路上に停めてていいよというのは、なかなか日本の道路事情では難しい。なので、駐車場スペースがある程度あるようなエリアで、かつ、ある程度の人が住んでいるところ、ということで横浜などが非常にぴったりです。今後そういうような、いろいろな、いわゆるコイン型の駐車場がある程度あり、カーシェアをする人たちもある程度いるというところで、そういうようなレンタカー型含めカーシェアというものも推奨していきたいなあという動きがございます。ですので、車の保有コストが結構高いので、車の個人が保有するというものと、若干政策的には違うところではあるのですが、完全に車離れしちゃうというところよりは、若い人たちも、カーシェアからスタートをして入っていくというようなことは、意味が非常にあるのではないかなと、私なりは思っています。いずれにしても、いろんな意味の、規制も含めて環境整備につきましても、自動車局としては、いろいろ前向きに取り組んでいきたいと、こんなふうに考えているところであります。すみません、お答えになっているかどうか、ちょっと分かりませんが。

(山内委員長) いいですか。どうぞ。

(河野委員) 御説明ありがとうございました。私は専門というよりは、今後、いろんな手段の確保だったり、それから豊かな暮らしといいたましようか、生活の質の維持ということで、利用させていただく消費者の立場で、今の御報告というか論点整理を伺っておりました。まずこの小委員会のネーミングが「豊かな未来社会に向けた自動車行政」ということで、非常に、恐らく危機意識から出発しているんだと思いますけれども、このネーミングが非常に明るいネーミングなので、できればこういうふうな方向でうまく将来像が描ければいいかなと思ったのが、まず最初の感想でございます。

それで、コンパクト化、それからネットワーク化というのは、今後に向けて必要なことだと思いますけれども、それは、必ずしも生活に必要なインフラが、ある程度そろっているからというものに加えて、やはりそこで産業があって、いわゆる生活の糧をしっかりと、何て言うんでしょうね、いわゆる暮らしていけるような状況という、産業創出のところもあるかなというふうに思っています。そういったことがなくてコンパクト化というのは、なかなか難しいかなというふうには伺ったところです。

働く場の確保、これは、今、各種、いわゆるトラックの運転手さんとかタクシーの運転手さんとか、労働力不足が言われているところ、地域の中で、どういうふうに新しい労働力を確保

して、その地域の中でうまく回っていくようにするというふうな、現場の自覚と言いましょか、危機意識の高まりというのが、やはり必要なというふうに思いました。

幾つかいい事例というのを御紹介いただいています。そういったところが取り組まれたということは、やはり自分たちの地域をよく見て、地域特性を考えて、その最適化と言いましょか、自分たちにとってどういう方法を選べばいいのかというふうにやってらっしゃるのだろうというふうに伺いました。全てが日本の各地域に応用できるとは思いませんので、ぜひ今後、各地域で自分たちの現状に合ったところで、地域住民も巻き込んだ形で、より良い方向に、コンパクト、ネットワークというところが実現して欲しいなというふうに思いました。

一方、人口減少、高齢化に対する危機意識に対する対策と、それから、インバウンドとか、それから今後、自動車の、日本が持っている高い技術活用というふうな、産業振興のお話もされましたが、その辺りはしっかりとやっていかればいいと思いますけれども、何となく、例えば自動運転がすごく進んでくると、そうすると後は、公共交通の、先ほど先生がおっしゃっていたように、つまりメリットもあればデメリットもあるというふうな、1つの物事が、進めれば、当然のことながらネガティブな側面も見えてくると思いますので、その辺りは上手にバランスを取ってやっていただければというふうに感じました。

あとは、若者が車離れをしているというお話があったんですけども、新しい世代がこの移動の手段をどう考えるかというのは、例えばICTの応用というか、ITの利用で、例えば、日本ではまだそんなに使われていませんが、Uber（ウーバー）ですとか、それからAirbnb（エアビーアンドビー）のような形ですよね。つまり大きな事業者が、自分たちの事業としてサービスをするのではなくて、利用者でもあるけれども提供できるというか、BtoBではない部分での新しい動きというのがITを使って進んでいるというふうに理解しております。その辺りを今後10年後というふうに見ていらっしゃると思いますので、どういうふうに位置づけていくのか、その辺りの見通しも教えていただければというふうに思いました。以上です。

（山内委員長） 事務局のほうから何か。

（寺田旅客課長） すいません。最後におっしゃいました、UberであるとかAirbnbの話ですけども、Airbnbの場合は宿泊ですので、直接交通というものではないのですけれども、私どもは基本的に新しいIT技術なんかを利用したサービスは非常に大歓迎です。ただ、もちろんUberにしてもAirbnbにしても、日本には日本のいろんな法体系がありまして、それぞれ安全性であるとか、宿泊される方の健康面であるとか、そういった法目的がありますので、当然のことながら、そういった法律はきちっとお守りいただくと。新技術って、どうしても法律とちょっと摩擦が生じるようなケースもあると思うんですけども、そこはしっかりいろいろ議論すれば、常識的な方向性とか結論を出して、そういう仕組みも、新しい技術を有効活用することも十分できると思いますので、そういう方向性で臨んでいきたいと思っております。

（田端局長） 今御指摘いただいたように、大変重要な御指摘だと思います。特に、いわゆるコンパクト化といった場合における生活のいわゆる拠点であり、ちゃんとしたそういう場があるというところが、住民の皆様方の意識とともに進んでいくというところが不可欠ですので、いわゆるコンパクト&ネットワークの中でも、その視点というのは大変重要な視点だと思います。

また、産業振興でいろいろ進んでいった場合におきまして、それが使われるようになると、そうでない公共交通がむしろ比較的、利用されなくなる、このような場面のメリット・デメリットはあると承知をしております。この辺りも、ちゃんと認識を持ちながら、バランスを取ったいろいろな政策体系を作っていかなきゃいけないと認識をしております。

(山内委員長) どうぞ。

(矢ヶ崎委員) はい、ありがとうございます。観光を専門としておりますので、47ページ、48ページの辺りから、ちょっとコメントをさせていただければと思います。

きれいに課題は整理していただいております、47、48の課題で言うと、47ページのほうが喫緊の課題なのかなということで、なるべく早くに着手をして何らかの解決が要るなど。申し上げている根拠といたしましては、1,000万人到達したときにも、大栗田であります台湾、そういったところから、お客さんが非常にたくさん来ていただきました。個人旅行も台湾は増えているんですけども、まだまだバスを使って、ある程度の規模のグループで来ていただく大栗田の国があります。そういったところに、まさに47ページに記載をいただいておりますように、供給能力が制約要因にならないようになるべく早くいろいろな手立てを打つということなのかな、課題の優先度としては47ページが先かなというふうに思っております。

48ページも、できるところからしっかりやっていくということでもありますので、これは課題としてしっかり体系化されていると思います。

加えて、今観光、特に訪日外客のインバウンドのところのコンテキストで申し上げますと、ゴールデンルート以外の地域にどれぐらい外需を、それも日本の地域の津々浦々に外需を運んでいくかということが非常に大きなポイントになっております。ゴールデンルートは、1,000万人超えをした今となつては、黙っていてもお客さんは集まってくる。かえって、一定時期に過度の集中が発生して、それが制約要因になるというようなところまで来ているというふうに思われますので、ここから先は、自分で地域に行っていただいて、どれだけ地域で消費をしていただくというフェーズになってくるときに、やはりモードとしてはレンタカーやバス、そういったものをしっかり使って津々浦々入っていただくということがいいかなと思っています。そして特に、これから外国のLCCも含めて、地方空港に外からの路線が張られるときに、そこに降りられた個人旅行のお客様が、高速バスやレンタカーを使って行きたい目的地に自分のペースでゆっくり行って、いろんなところで見ていただくという、そういう流れを意識した作り込みができないかなというふうに非常に思うところがあります。地方創生的にも、やはりここが、この結節点がポイントになってくるかなということを非常に思っておる次第です。

せっかく観光のところオリンピック・パラリンピックというのを書いていただいております、これは、世界で最も大きいメガイベントですので、これを使って人材育成の辺りで何か楽しいことができないかなというふうに思っています。例えば、48ページにある日の丸自動車興業様のスカイホップバスに似たもので、試合の観戦と観戦の合間に、都内を隙間観光みたいにパッと見ていけるような、くるくる回るようなバスなんか、どこかの事業者さんやっていただけると。それでですね、その運転手は、みんな素敵な女性とかですね。そういう感じで注目度が集まるような。私東洋大学だから申し上げるわけじゃないんですけど、駅伝の先導の白バイが素敵な女

性だったら、ちょっと人気が上がったみたいなの、注目されてなんぼみたいなのところがあると思いますので。そういう意味でもオリンピック・パラリンピックを活用していきける、ちょっと遊び心があってもいいかなというふうに思います。

長くなりますが、最後に御質問させてください。57ページのところに、若者の車離れという、この辺り、新たなマーケットということで記載があります。例えば別のところに書かれていたのは、Wi l l e rバスさんのような取組というのは、明らかに新しい需要を喚起している。まるで、ピーチ・アビエーション、LCCが、全く今まで飛行機に乗らなかった人の需要を喚起したかのように、純増の、いい需要の喚起の仕方をしていないかなというふうに思うんですが、他にこういったような事例というのがあるのかなと。もし、Wi l l e rバスのようなところが単独ということであれば、もうちょっと何か考える余地があるのかなあというか、新しい需要自体は開拓しづらいものなのかなということも思った次第です。

それと、最後です。先ほどカーシェアの話が出まして、若者の車離れは大変重要なポイントだと思っております。57ページの上の中ほどの緑色のところの表を見ておきますと、どうもこれ旅行離れと一緒にだなど。旅行離れが、特に20代男性の落ち込みが一番激しいですね。旅行においては、これの克服の方向性としては明確すぎる旅行目的ということで、面倒くささやコストを超えていきけるような強い動機というものがどこかにあるはずだ、それをしっかり見つけるのが商品企画のポイントだと考えています。車も維持コストを超える何かを訴求していく必要があるのかなと感じたところです。長くなって失礼いたしました。

(山内委員長) 質問よろしいですか。

(矢ヶ崎委員) はい。何か他に、Wi l l e rバスさんみたいな新しい需要マーケットを開拓した事例とか、もしあったら教えていただけますか。

(田端局長) 高速のバスの部分については、ああいう新しいサービス、まさにLCCに近く、ただ、加藤先生にも御指導いただきましたが、事故が起こってはいけないので、安全管理をきちんとということであると思います。ですから若い人たちが新しい移動手段に長距離バスを選ぶようになったということだと思います。それ以外に新規の需要では、細かなところは多々あるかと思いますが、矢ヶ崎先生がおっしゃっているのは、他に余り出てきてないなら、新たに仕掛けられる潜在的な需要が隠れてるんじゃないかなと、こういう意味合いかと思います。整理してみたいと思います。

(矢ヶ崎委員) ありがとうございます。

(山内委員長) どうぞ。

(篠原委員) 地方創生と女性の活躍というのは、今の政権の看板ですよね。その流れに沿っているような施策を考えるというのは、役所としては重要なことだとは思いますが、やはり選択と集中というものもあるわけで、これに便乗してどんどん予算を取っちゃうというような姿勢は問題だと思うんです。この点はぜひ注意していただきたい。

国土強靱化という名前が付けば予算がどんどん通る、そんなような雰囲気も一時ありましたけども、今度もそうだと思うんですね。やはりメリハリをつけていただきたいということを前提に、ちょっとお聞きしますけど、この、何ですか。トラガール？女性の活用？これはなかなかいいネ

ーミングだと思うけども、土木の領域だと「ドボジョ」とかね。トラガールというのは最近増えているのですか。ちょっとその辺の最近の推移がわかれば。

それからもう1つは、ここにね、30ページ目に高松の例が出てますね。まちづくりと連携した都市交通再構築。実は私、明日明後日と高松に仕事に行くもんだから、ちょっと興味持ったんですが、この取り組みがどういう効果を今もたらしているのか。あるいは利用者の反応はどうか。何かそういうようなところのデータがあればぜひ教えていただきたいと。

それから先ほど来ずっと若者の車離れの話がありました。これ、都市部と地方では全然違うと思うんですね。地方でも若者の車の保有率というのは落ちているのかどうか。保有率は、東京なんかよりは地方のほうが高いと思うんですけど、地方でも車の保有率全体が落ちているのかどうか。その辺のトレンドはどうなっているのか、その辺もまた分かったら教えてください。以上です。今日すぐじゃなくてもいいですから。

(田端局長)　トラガールについては、うちのトラガールがちょっと説明します。

(神澤専門官)　トラガールなんですけれども、現在ドライバー数、男女合わせて100万人近くいるところでして、うち女性が2万人となっております。この最近の推移なんですけれども、実は横ばいでほとんど変わってない。若干微増傾向が数年前生じたことあったんですけども、現在ほとんど変わっていないという状況でございます。平成32年までに、この2万人を4万人にしようという目標のもとに、今、トラガールサイト等制作を始めたところでございます。以上です。

(篠原委員)　あなたはトラガールをやっているの？

(神澤専門官)　いえ、違います。

(篠原委員)　そうじゃないの。担当だっていうことですか。

(田端局長)　はい。

(篠原委員)　トラガールをやってるのかと思ってびっくりした。その関係者がこちらに出向して来ているのかと思った。

(田端局長)　すみません、ただ担当ということですよ。男性のドライバー経験者の佐川急便から官民交流で来てもらっているものはおりますが、彼女はただ担当ということですよ。ただ、いろいろ女性向けの、経営者に対して、やはり今まで男の職場ですから、女性ドライバーはいらないよって、こういう経営者が多いところを、いろいろなマニュアルなんか非常にわかりやすく作っております。女性の立場から見たら当たり前ですけど、トイレの話とか、こういうことから、当たりのことをやっていこうというようなことを進めて、今、サイトも立ち上げて、注目度が急激に上がりましたので、この流れを進めたいと思います。

高松の事例は、昔、観光庁にいた、優秀な人間が私どもから副市長で今行っておりまして、自治体の本当に優れた人たちなんかと連携した事業ができてまいりますし、進められています。

(篠原委員)　そういう専門家が行っているんですね。

(田端局長)　はい、行っています。で、観光も、まさにまちづくり、都市計画も詳しい人間が行っています。今、高松に関する事例のデータを持っておりませんで、間に合いましたら明日の朝までに先生のほうにお送りしたいと思います。

(篠原委員) やっぱり人材というのが非常に大事だということですよね。こういうことをやるのに。

(田端局長) はい。

(山内委員長) よろしいですか。今トラガールのサイトを見てますけれども。とっても淡い色で、女性向けのサイトになってるなど。何か手作り感がちょっとあるような。

(田端局長) はい。お金ないので手作りでやっています。

(山内委員長) 加藤さん、どうぞ。

(加藤委員) 現場にいる人間なもので、つい暗い方ばかり考えてしまうんですけど、この間テレビに出まして、生放送で、もうあと何十秒で番組終了という状況の中で、苦し紛れに最後に、バスには希望がありますと言いましたら。

(田端局長) 大変ありがとうございます。

(加藤委員) 他はともかく、その発言だけよかったという御意見が非常に多くて、無意識でやっぱりそういうことを求めてくるのかなと思ったんですけど、今回のこの小委員会も、その最終的なとりまとめとしては、資料1のほうで、今日初めて副題として「新たな付加価値創出と地方創生への貢献」と出てきました。これは、本当にこれでいいのかどうかという吟味が必要なのか、それとも、これがいきなり出てきたんだけど、これでいきますということなら、これをきちんと示すことができれば、希望というか明るい方向だと思いますし。正直言って地域公共交通の世界は非常に暗いので、特に担い手確保はもう極めて真っ暗ということで、何でこんなことをやらなきゃいけないんだと思ってる方が多い中で、これを続けていけばこんな明るい未来を作れるというふうな希望を示していただけるようなまとめになるといいなと思ってます。

そのために何が必要かを考えなきゃいけないんですが、まず、そもそも自動車行政に対してということで、当然これは自動車局所管の小委員会という仕切りなのでそうなるんですが、もともと上位にあるところの「国土のグランドデザイン2050」であるとか、あるいは交通政策基本計画、これはある程度固定されたとして、それを自動車行政でどういうふうになしていくかという、そういう類の計画と考えていいのか、それとも、いや、自動車っていうのには、これだけの可能性とかシーズがあるんだと。なのでもっと、そういった上位計画を膨らませるとか、あるいは場合によっては変える。変えるのはできないかもしれませんが発展的に進めていくような、そういうことも含めて提言できるとよりいいと思うんですが、どの辺りまで考えられるのか。多分こういう議論では、最初のうちはやや自由に考えて、最終的には、その中でできるのをやろうねということになるんでしょうが。要するにどこまでぶっちゃけていいのかというのが正直言って不安に思っています。

それから関連して、現状と課題という資料2なんですが、直近非常に困っているものと、一方で2050年とか、非常に将来のものが、極めてごちゃごちゃになっているなという印象を深くしています。典型的なものは、地域公共交通活性化再生法が11月に施行、それから8月に都市再生特措法が施行したわけですが、これらを一緒にやるということなんですが、都市再生のほうで立地適正化計画が実際に立案されて稼働してきて、実際にそういうまちになるのは2030年以降ぐらいでしょ。だけど地域公共交通活性化再生法で公共交通を救うっていうのは、もう今

やらなきゃいけないことなんですよ。それを渾然一体として、私なんかも自治体の仕事をいろんなところでやっているんですが、渾然一体と言われても対応のしようがないじゃないですか。片方は喫緊、片方は長期と。それをごちゃごちゃやられても何ともなりませんねというのは、よく言われています。

で、実はこの資料2というのは、そのるつぼみたいなもので、本当に、今日やらなきゃいけない課題がありますよね。それから、もちろん、今日からやっていかなきゃいけないんですが着々とやっていかなきゃいけないというのものもあるじゃないですか。そしてできれば、今日やらなきゃいけないことが、将来やっていくべきことと矛盾しない、手戻りが少ないようにするというのも考えなきゃいけない。そういう意味でのロードマップを考えなきゃいけないと思っています。

典型的なのは、例えばデマンド交通というのは、コンパクトでないところをどうやって救っていくかという交通機関です。一方で、そういうところはもうデマンド交通もやめて不便にすれば、自動的にコンパクト市街地に移転せざるを得ない。だけど、移転できない人もいるし、今住んでいる世代はもうそこにいて、次の世代、あるいは次に家を建て替えるときには、もう市街地に出てきましょうという考え方が現実的。

そうであれば、今、デマンド交通に例えば切り替えていって、ある程度ローコストで全体をカバーする公共交通を供給していきながら、長期的にはまちをコンパクト型にしていって、非常に太い幹に集めていくという、そういう流れが考えられますよね。非常に乱暴な言い方をしていますが、つまりそういった話の流れが必要です。逆に現状では、長期的と短期的でかなり矛盾したことが入ってしまっているのかなというのがあります。ゆえに、その整理はこの資料2の中ではきちんと区別をつけていただきたい。直近、10年以内、長期みたいな3段階ぐらいは考えていただきたい。

あと、自動車で何ができるかというのも、やっぱり考えていかないといけないと思っています。人手不足って言っているんですが、自動車もそうなんですけど、全部そうだと思うんですよ。となれば、取り合いなんですけど、まず1つやらなきゃいけないのは、この自動車関連の仕事っていうのは、こんなに面白くて将来があるんだっていうことを示す。これは、この報告の1つ大事な付加価値になると思うんですが、多分、他のところもみんな同じことをやりますから、結局やっぱり足りないという可能性はあります。ですから、自動車の得意なところは何なのかということにやはり特化せざるを得ない。だからそのために、ITでどのくらい代替できるだろうとか、まちづくりをこうしていくことで移動を減らせるとかっていうことを片方で見ながら、あと得意な自動車の残るところは、例えば高速バスというのはそうなのか。これは鉄道もありますよね。だから鉄道のいいところ、高速バスのいいところ、っていう仕分けは必要でしょう。その中で高速バスは、こういうところが得意で、そういうところでこういう産業でやっていかなきゃいけないんだというシーズのほうを示していく。こういった流れをきちんと最終的に示せるようにしなきゃいけない。

そうすると非常に実効性もあるし、的が絞れてくる。今だと非常に総花的ですので、全部議論しろって言われると、なかなか大変なので。もちろん全部見ていかなきゃいけないと思うんですが、だんだん議論していく中で、どこが特に重要で、だけどこっちのほうも、だけど短期的には

きちんと目配りしていかなきゃいけないとかといったメリハリが、だんだん資料2が洗練される形で整っていけばいいんじゃないかなというふうに思っています。以上です。

(田端局長) ありがとうございます。大変、的確な御指摘、ありがとうございます。1点目の部分、副題に掲げておりますのは、このような形になるといいなということでありまして、この副題の議論は大変温かい御指摘だと思います。副題を別に決めつけているわけではありませんが、上位計画であるグランドデザイン2050、あるいは交通政策基本計画に、私の趣旨としては、それに縛られることなく、この議論として、風呂敷を広げての議論を、この委員会ではしていただくつもりでお願いをしたいと思います。ただ、そうは言ったって、それに向けた今の道行きのようなものが出ていかないといけないので、大変難しい議論ではありますが、そういう意味で加藤先生がおっしゃった、むしろ後者の視点において議論をしていただければと思います。まとめていけるかどうかはちょっとまた今後ということでございます。

あと、2点目、3点目は、大変御指摘がごもつもの点があつて、資料に関しては1回目でもあることもあり、あと私がいろんなことを、めちゃくちゃたくさん言うのでごちゃごちゃになっている、そのままの資料でございますが、ちゃんとロードマップとか、何が今の必要な部分の議論であるかとかいうところは、整理をしながら次回以降やっていかなきゃいけないと、こう思いますので、その点で引き続き御指導賜ればと思います。あと若林が何か言いたそうにしていますので。

(若林審議官) 国土政策局も兼務しております若林でございます。加藤先生が御指摘になった長期的な課題と、それから今そこにある危機に対する対応、なかなかうまく切り離すことはできないんですけども、例えばいろんな入院施設、病床付きの病院を、ある特定の都市に集中していくといったときに、じゃあ、そこに対するニーズがある方々が、どこら辺に今住んでいて、そのための輸送手段でこういったものを用意して、そのためにコストがどれくらいかかるんですよ、と言いながらまとめていかなきゃいけない。結果論において、病床付きの病院はないけれども、診療所はここに月・水・金ってありますよというような選択が出てくるかもしれない。そういった議論、今度、例の地域公共交通活性化再生法に基づく協議会の中においては、まさに都市政策をやっていただく部局の皆さんとともに、そのあるべき論、配置論のあるべき論も議論していかなきゃいけないという話になるんじゃないかと思えます。

また逆に、まさに先生がおっしゃるようにコストのかかるデマンド交通なんです。デマンド交通はやっぱりコストかかるんだと思います。いろんな例を見てますと、デマンドのほうを逆に律しちゃって、例えば歯医者さんが、このA地区については、月曜日の予約に集中する。B地区は火曜日、分けてしまうというような例もございます。歯医者さんが配車するって言って、みんな喜んでいんですけども、そういうふうなやり方も出てくるかもしれない。今、そこにある危機に対する対応と、それも、反省に基づいた都市の配置論。やっぱり、なかなか、心情として、今、住んでらっしゃるじいちゃん、ばあちゃんに山から降りてこいとはなかなか言えない。だけど、あなたのためにこの道路を維持して、あなたのために電気を通してているんです、という話をしながら、じゃあ、どこら辺まで下りてきてもらえるのかなという議論を、ある意味、その地域として、あり方を考えていかなきゃいけないことになるんじゃないかと思えます。

この委員会で、やはりその、そういう解決困難な課題がどこに向かっているのか、今、地域公共交通活性化再生法の中の議論として進めている協議会で、何をやらなきゃいけないのかということ、どちらかという、この委員会の中で明らかにしていただいたら、非常に有益になるんじゃないか。今、運輸局の企画観光部長は、多分迷える子羊になっているんじゃないかと思えます。そこに対する少し明かりを灯していただければありがたいと思っております。

(山内委員長) ありがとうございます。酒井委員、何か御発言ございますか。

(酒井委員) すみません、ちょっと別の用事があって遅れてしまいました。私自身の専門は安全という切り口でありまして、そこで今、国交省の皆さんともいろいろな取組をさせていただいているんですけども、そういうものから、今、非常に、ある意味で私は曲がり角というふうな認識をしております。それは、今までは固いものとしての車と、非常にそれに乗かって操縦をする人とのマッチングのことだけですけども、やはり疲れもするし、居眠りも出るし、そして人によっては不幸にも運転中に心筋梗塞を起こす人もいるわけで、そういうものに対して従来型の安全の取組だけでいいのかということで、技術を含めていろんなことを、今試行錯誤しているところですけども、そういうものから、こういった大きな課題についてということで。今日、皆さん方の発言も聞いておりませんし、余り思いつきだけ言うのも何なので、次回はぜひ発言させていただくということで、今日は。

(山内委員長) どうもありがとうございます。他に何か御発言ありますか。特によろしいですか。それでは、今、いろいろな御意見いただきましたので、これは事務局のほうで受け取っていただきまして、今後更に議論を深めていきたいというふうに思っています。それでは議事の2の当面の進め方というのを事務局から御説明お願いいたします。

(岩崎総務課長) お手元の資料3という1枚の紙がございます。資料3でございます。当面の進め方につきまして御説明をいたします。本小委員会の検討事項のうち、国際競争力の強化、地方創生等への対応は、喫緊の課題でもございますので、これらの課題のうち、速やかに講ずべき施策につきましては、優先的に検討を進めることにしたいと考えてございます。

具体的には次回の小委員会、10月でございますけども、まず前半のほうで関係する事業者団体や、具体的に取り組んでおられます事業者の方々などからのヒアリングを行いますとともに、その後半の部分では、今申し上げた速やかに講ずべき施策に関する事項を中心として、事務局のほうから説明をした上で、御議論をいただければというふうに思っています。

また、第3回の小委員会は中間整理案について御議論をいただければというふうに思っています。

第4回以降は年明け以降を考えてございまして、これにつきましては、また改めて進め方については御相談させていただければというふうに考えています。以上でございます。

(山内委員長) はい、ありがとうございます。今、事務局からですね、本小委員会の当面の進め方を御説明いただきましたけれども、何か特段な御異論がなければ、このような形で進めさせていただくということで、さっき加藤先生もおっしゃった、喫緊の課題というのが重要だというお話もありましたので、そういったところから議論させていただければと思います。

それでは本日の議事は以上でございますので、これをもちまして本日の小委員会を終了させて

いただきます。最後に事務局から連絡事項があるということですので、よろしくお願いたします。

(広瀬総括) 委員長、ありがとうございました。また委員の皆様方、貴重な御意見いただき、大変ありがとうございました。事務局から2点連絡事項ございます。まず1点目が本日の小委員会の議事概要についてでございますが、近日中に国交省ホームページにて公表したいと考えております。また、詳細な議事録につきましては、後日各委員の皆様へ送付させていただき、御了解いただいた上で公開するという予定でございます。

2点目、次回の小委員会の日程につきましては、10月21日の16時からを予定しております。

以上をもちまして本日の小委員会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。