

### 第三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 12 月 3 日

(広瀬総括) それでは定刻となりましたので、ただいまから第三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。委員の皆様方にはたいへんお忙しいところをお集まりいただきたいまして、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、自動車局総務課企画室の広瀬でございます。今回より新たにご就任されました委員をご紹介します。全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、住野敏彦様でございます。

(住野委員) 住野でございます。よろしくお願いいたします。

(広瀬総括) 本日出席の委員のご紹介は、名簿の配布にて代えさせていただきます。また、本日の会議資料につきましては、お配りしておる会議資料のうち、中間整理に向けたたたき台に関する資料、資料 1 及び 2、あと参考資料でございますが、これにつきましては、席上のみ配布とさせていただきますので、ご了承いただければと思います。

それでは、これから議事に入りますので、以降のカメラ撮影についてはご遠慮ください。

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れども、議事次第に従いまして進行させていただきます。

まず初めは、中間整理に向けたたたき台について、まず事務局から資料をご説明いただきまして、その後、意見交換とさせていただきます。それでは、事務局、お願いします。

(黒須室長) はい。それでは、事務局よりご説明させていただきます。企画室長を拝命いたしました黒須と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、おおむね概要資料に基づいて、時々本文の方をご参照させていただきながら説明を差し上げたいと思います。

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中間整理ということでございますけれども、本小委員会、審議を重ねてまいりましたけれども、今般、特に速やかに講ずべき施策というのを、第 1 回、第 2 回でご議論いただきました事項の中からピックアップいたしまして、中間的に整理をしたものでございます。ですので、こういった委員会におきまして、よく全体を中間整理という形でまとめるような形式のものもございますが、今回の中間整理は、早急に、速やかに講ずべき施策をまとめたものという位置付けとご理解をいただければありがたいと存じます。

今回の中間整理に向けたたたき台、大きく 2 つの柱でできてございます。1 つ目の柱が、資料の 1 枚目でございますけれども、地方創生に向けた「国土のグランドデザイン 205

0」の具体化等に関する事項ということでございます。2つ目の大きな柱が、2枚目でございますが、国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項という形でまとめさせていただいたものでございます。

まず1つ目の、「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する事項の方から説明差し上げたいと思います。この中は大きく、中項目といたしまして4つの柱でできてございます。

1つ目が、(1)でございますが、「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のあり方ということでございます。過疎地域における住民の生活を支えるために必要な持続可能なネットワークの確保が目標でございます。小さな拠点に着目した理由といたしましては、過疎地域などにおいて生活サービス機能等が確保された基幹となるエリア、これを小さな拠点というふうに呼んでおりますけれども、ここにおいては、一般的に交通需要も小さく、採算性も低いというふうなことが見込まれますので、単一の輸送モードによる事業として維持することは困難であろうと。こういった前提の下に、以下、こういった施策を打っていったらいいかということをもとめてございます。

概要紙の方で申し上げますと、(1)の中に3つほどくさび形の項目、柱がございますけれども、それぞれについて簡単にご説明を申し上げますと、1つ目が、コミュニティバス、デマンド交通や自家用有償旅客運送の一層の活用。2つ目の柱として、貨物と旅客の輸送を併せて行う貨客混載による効率的な輸送の拡大ということで、現在も一部、バスによる貨物の輸送ですとか、道路運送法上許されているものもあるんですけども、よりこうしたニーズが小さな拠点においては高まってくるだろうとといったことを考えまして、さらにニーズに応えるような必要はないかということを検討していく必要があるということでございます。また、基本的に道路運送事業者は輸送サービスを提供するというのが本来の業務でございますけれども、当然、そこには、お客様の様々なニーズ、例えば介護とか救援、あるいは買い物代行等といったことや日常生活の支援サービスといったものも必要でございますので、そういったことも併せて行えるような何か方策はないか。こういったものが3つ目の柱でございます。これが1つ目の中項目、小さな拠点におけるネットワークのあり方で検討すべき事項でございます。

2つ目の中項目、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ということで、都市のコンパクト化ということが大きな施策として進められておりますけれども、これを促進するための都市内における自動車交通ネットワークのあり方。こういったものを考えていく必要があるのではないかとということでございます。

本文の方で申し上げますと、5ページでございます。どうやってコンパクト化した都市においてネットワーク化していくかというところの観点を①から⑤という形で具体的に書かせていただいております。①は、まちづくりと一体的な自動車ネットワークの形成というところでございますが、これは概要紙の方のくさびの1つ目と対応しておるものでございます。これは、具体的には、今般改正され施行された地域公共交通の活性化及び再生法、

こちらで地域公共交通網の形成計画。こういったものを、自治体を中心として策定していくことになってございますので、このプロセスを通じて、より緊密な事業者と地方自治体との連携を通じたネットワークの形成ということを考えてございます。

②③でございます。相当程度の交通需要が存在する都市における質の高いネットワークの導入。また、そういった公共交通を補完する、きめ細かな移動ニーズへの対応。②③が、こちらの概要紙で申し上げますと、2つ目のくさびに対応してございます。具体的に申し上げますと、コンパクト化された都市においても、かなりの移動ニーズ、輸送ニーズのある路線、地域、エリアということはあることが想定されます。例えば、そういった地域で、速達性、定時性に優れたBRTの導入を促進するための必要な手続きですとか、あるいは、そういった太い公共交通によって、ある程度のところまで移動することができるのですが、その先の、さらにきめ細やかな移動ということで、公共交通を補完するために、例えばレンタカーの活用について、あるいは、技術開発が進んで、実際にかなり市販もされている超小型モビリティ。こういったものの活用の検討も進めていくべきというふうに考えてございます。

④⑤が、くさびで申し上げますと3つ目に対応いたしております、④が利用者利便の一層の向上、⑤が待合環境の充実と交通結節点等における付加価値の向上ということでございます。④利用者利便の一層の向上という意味では、高齢化社会が進むにつれてより必要となるノンステップバスですとか、障害者の方の社会参加に伴って必要となるユニバーサルデザインタクシー、こういったものの普及・促進をより図っていくべきであろうと考えております。また、待合環境の充実などにつきましては、バス停をより質の高いもの、ハイグレードなものにしていくことですとか、あるいは、移動というのは当然、移動だけするのではなくて、その目的地において、例えば商業施設ですとか病院、役所といった施設側との連携を図ることが重要になってまいりますので、そういったことの緊密化を図ることを検討していくと。こういったことを考えてございます。

これが2つ目の中項目、コンパクトシティの形成に資するネットワークのあり方というところでございます。

3つ目の中項目、高次地方都市連合における複数の地方都市をつなぐネットワークのあり方ということでございます。例えば、百貨店ですとか救命救急センターのような高次の都市機能、今までご説明差し上げたよりももう少し高次の都市機能の提供がされるような、複数の地方都市を1時間圏内をつなぐ。こういった都市圏の形成、ネットワークの形成ということに関する事項がここに書かれてございます。

まず1つ目のくさび。本文で申し上げますと6ページの中ほどからになります。1つは、くさびの1つ目と対応する点でございますが、例えば高速バスネットワークの充実を図るための取組を検討すべきであるということ。

それから、2つ目のくさび、3つ目のくさびと関連しますけれども、バス停やバスターミナルにおける多様なサービスの提供。これは、地域の民間企業との連携などが考えられ

ます。また、高速乗合バスと鉄道ですとか路線バスとの乗継円滑化。こういったこともネットワーク上、必要になってくるというふうに考えられます。また、高速バスにおいて導入がまだ進んでいないリフト付きバスの導入の加速化をすることによって、利用者利便の向上。こういったことも必要であるというふうに挙げさせていただいております。

これが3つの中項目、高次地方都市連合におけるネットワークのところでございます。

今まで3つの中項目がネットワークに着目しておりましたけれども、4つ目の柱は、地域産業としての自動車運送業というものに着目して、これの維持・活性化について書いてございます。

(黒須室長) 本文で申し上げますと、5ページからになってございます。5ページ目から、地域産業としての自動車運送業の果たす役割と維持・活性化ということでございまして、1つ目が、概要紙の方のくさびの1つ目でございますが、経営統合や事業再編あるいはITの活用といったことによって経営基盤を強化していくための取組が必要なのではないかと。こういった観点から書かせていただいております。具体的には、6ページ目の上段から中頃にかけて、いくつか例示をさせていただいております。例えば、バス事業におけるビッグデータの活用ですとか、トラック事業における適正運賃の収受、あるいは手待ち時間の解消による生産性向上、それからタクシー事業における日常生活支援のサービスの提供、あるいは自動車整備業におけるトータルカーライフサポートサービスの提供による経営の多角化。こういった事例を既に取り組みされてるものもございまして、こういったものをより普及させていく、進めていくに当たりまして、もしそこに課題があるのであれば課題、そしてまた、そういった課題を乗り越えていくための環境整備方策。こういったものを検討してくべきであると。こういったことが、1つ目の、経営基盤の強化ということにつながっていくのではないかとということで例示させていただいております。

また、概要紙で申し上げますとくさびの2つ目でございますけれども、人材の確保・育成というのが非常に重要である。こういった問題意識の下、例えば女性活躍のための環境整備等を行うとか、こういったことが必要になってくるだろうというのが2つ目のくさびでございます。現在、その就業構造、特に自動車運送業におきましては、中高年層の男性労働力に依存した状態になっておりますので、将来的に深刻な労働力不足に陥る可能性があります。そういった中で、経営基盤を揺るがすようなことになってはいけないということから、先ほど少し申し上げたとおり、女性向けの設備整備といったことを通じた、女性の活躍のための環境整備ですとか、当然、特に自動車運送業においては資格、それから免許というものが重要になってまいりますので、こういったものを取得する際の支援のあり方。それから、そもそも働き方、この業態における特徴的な働き方を何とかより合理化していけないか、抜本的に変えていくことはできないかと。こういったことのために、例えばITシステムを活用したりということが考えられます。

こういった施策を通じて人材の確保・育成ということをしていけないかということについて書かれておりますのが、4つ目の中項目、地域産業としての自動車運送業の果たす役

割と維持・活性化というところでございます。

以上が大きな1つ目の柱、「国土のグランドデザイン2050」の具体化等に関する取組の部分でございます。

では、概要紙の方は2枚目に移っていただいて、本文で申し上げますと8ページ目以降の部分のご説明を差し上げます。こちら、大きく申し上げますと、中項目として4つの柱が書いてございまして、これに沿ってご説明申し上げます。

1つ目が、我が国自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定改正への対応ということで、我が国で国内生産された自動車の約半数が海外に輸出されていることを踏まえて、輸出競争力を維持していくことが大事だろうということが目的でございまして、平成21年に国連の自動車基準調和世界フォーラムにおいて、我が国が提案いたしました、車両単位でのお互いの国の相互承認制度、これはInternational Whole Vehicle Type Approvalと英語では申しまして、IWVTAと頭文字を略して呼んでおることもございますけれども、このIWVTAといった制度に対応する必要があるということ、これを1つ目のくさびとして考えてございまして、この中項目の内容となっております。

2つ目が、新しい技術の開発・普及に不可欠な独立行政法人の創設ということで、現在、ユーザーの安全確保のために車検というものを行っておりますけれども、これを行って自動車検査独立行政法人、それからまた、様々な研究、革新的技術開発などを含めて、あるいは承認のための基準というものを研究している交通安全環境研究所、2つの独立行政法人がございまして、いずれにとりましても、現場の知識がなければ、研究というものなかなか合理的あるいは効率的、より革新的にすることはできないだろうと。また一方で、研究の方で高度な技術に対応することを進めても、現場の検査の段階でそれに対応した技術というものがなければ対応できないだろうと。こういったことから、2つの独立行政法人を、今までも当然連携はしておったんですけれども、これを統合していく。こういったことを考えられないかということでございます。特に高度な検査手法というのも今後は必要になってくるのが考えられますし、その技術のフィードバックによって、より高度な技術の発展というところにもつながっていくということが考えられます。こういった研究機関は世界に類を見ないものというふうになるかと思っておりますので、ぜひこういったものを進めていきたいということを考えてございます。今のお話は、8ページ目から9ページ目にかけて本文の方では記載しております。

3つ目の中項目でございます。ナンバープレートの多様な活用等に向けた関連制度の見直しというところでございます。本文で申し上げますと10ページ目から11ページ目にかけて記載がございまして、ナンバープレートにつきましては、平成11年より希望番号制というものが導入されてございまして、24年度においては、新車で登録する際の自動車に関しましては4割近くがこの制度を利用しているといったデータになってございます。また、平成18年からご当地ナンバー、先日も少しございましたけれども、ご当地ナンバーとい

うものが平成18年より始められまして、2回に分けて、全29地域で導入を図っております。こうした形で、様々なナンバープレートに対するご要望に対して応えてきたところでございますけれども、より国民のニーズの多様化が進んでいるということもございまして、今後、その多様化の取組を進めるために、諸外国において進められている図柄入りのナンバープレートというようなものを今後考えていけたらなというふうに考えてございます。これが、中項目の1つ目のくさびでございます。

11ページ目の方に本文ではお移りいただければと存じますけれども、一方で、当然、ナンバープレートというのは、それが見えてこそ意味がある、視認性がきちんと確保されてこそその目的を達するというところでございまして、本年の9月から11月に关しまして、そのナンバープレート表示の視認性確保に関する検討会というものを開催させていただいてございました。この中での様々な実験結果等も踏まえた検討結果を受けて、必要な手当てを行っていききたいと。これを考えてございます。これが2つ目のくさび、ナンバープレート表示の視認性確保に関する必要な措置というところでございます。

4つ目の中項目といたしまして、その他の規制緩和事項というところでございます。1つ目のくさびに対応するところでございますが、11ページ目の下段の方でございまして、回送運行業に対する規制の緩和ということでございます。地域における自動車販売、あるいは国内外に自動車を流通させる際に回送というものを行いますけれども、これは累次、規制緩和をしておったところですが、様々なニーズがございまして、これに関する許可証の、例えば有効期間の延長などといったような規制緩和策を検討する必要があるだろうと。こういったことを書かせていただいております。

なお、これに关しましては、参考資料の方にお付けしておりますけれども、事業者からのニーズに関するご要望書というものを参考資料に付けさせていただいておりますので、ご覧いただければと存じます。

また、最後のくさびでございまして、自動車検査における民間整備工場の業務範囲の拡大ということございまして、指定整備制度というのは、いわゆる町の整備工場において車検の基準適合性の確認というものを行っているところでございまして、これの対象となる自動車の範囲を広げられないかといったような規制の緩和、対象の拡大と。こういったことを見直していききたいというふうなことを考えてございます。

これが4つ目の中項目、その他の規制緩和事項でございます。

以上が大きな2つ目の柱、国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項ということで、概要紙2枚目の方に書いてあるところをご説明させていただきました。

中間整理のたたき台に关します説明としては、以上でございます。

(山内委員長) どうもありがとうございます。それでは、今、事務局からご説明いただきました中間整理のたたき台。1つが、地方創生に向けた「国土のグランドデザイン2050」の具体化に関する事項、それからもう1つが、国際競争力の強化、新しい技術の開

発・普及の促進、自動車の魅力向上に関する事項と。大きく分けてこの2つでございますけれども、これについて皆様からのご質問あるいはご意見を伺いたいと思います。ご発言ある方はありましたら、どうぞ。

(酒井委員) 大変丁寧に説明していただいて、よく理解できたところですが、この2つの領域の関連性はあるのでしょうか。お聞きします。1番目は、豊かな未来社会へ向けて、未来志向で具体的な提案がたくさんあって、分かりやすいのですが、2番目の方は極めて現実的な今の行政課題が並べられているように思えるのですが、この1番目と2番目との紐付けというか、関連性もしくは構造的なようなものをお考えになってこういうふうになっているのか、確認させていただきたいと思います。

(黒須室長) ありがとうございます。自動車行政は、非常に広いので、ネットワーク的なところから技術の話まで、どうしても幅が出てしまうというところはございますので、今回の中間整理も、そういう意味で、1つ目はどちらかというと地域的な話、2つ目は技術の話がメインになってこようかと思っておりますけれども、特に2つ目の方も、どちらかというと、これからより例えば国際競争力を強化していくですとか、何か今すぐに課題があって、それをどかすというよりも、まさに先ほど申し上げた、例えばIWVTAでございますと、平成28年3月からその制度が世界的に動いていくとなりますが、今後の、まさにこの小委員会で10年後というところを見据えてその頃の自動車産業の競争力などを確保していく。あるいは、例えば図柄入りナンバープレートなどは、今後、オリンピック等もございますし、また、地域における観光といった観点からも、今後、より訪日外国人観光客も含めた観光施策の進展ということを考えますと、その基盤とっては何ですけれども、になっていく施策ではないかということで、今回、確かに先生、ご指摘のとおり、毛色の違うものが少し2つ並んでいるという面もございますけれども、今後10年後の豊かな未来社会という意味での基盤となるものという位置付けで整理をさせていただいたというふうにご理解いただければありがたく存じます。

(篠原委員) 今の話にもちょっと関連するのですが、地方創生、それから女性の活躍というのは、1つ目のところに見事に落とし込んでいる。今の政権の看板政策をうまく流れを作っているという点では、巧みな展開だなという感じがするのですが、その中で、女性の活躍というところで、先ほどここに来る時にポスターで少し見たのですが、「求む、女性整備士」というポスターを。男性は横にちょこっと書いてありましたけど。女性整備士とか、ワートと目立つようになっていますが、あのポスターはどこで作っているのですか。

(江坂課長) 整備課長でございます。あれは国土交通省の方で作らせていただきまして、整備士の人材確保につきましては、最近、若者で整備業を目指す方が減っているということがありまして、業界も危機意識を持っており、関連の業界4団体で人材確保推進協議会というのを立ち上げております。協議会の協力を得ながら、こういったポスターを作って、作成・配布しております。

(篠原委員) 女性トラックドライバーのことで、トラガールという言葉がこの間お聞き

したのですが、女性の整備士は何か呼び名があるのですか。

(江坂課長) 整備女士という言い方をしています。整備士の中に女性の「女」を入れてまして、整備女士という言い方をしております。

(住野委員) 方向性としては良い具合にまとめられてると思いますが、1つ目の地方創生の関係で、地域産業としての自動車運送事業の果たす役割と維持・活性化ということで、項目として上がっている、経営統合や事業再編は、まさしく経営統合すれば利害が少なくなつて、全体的には良い運行ができるんだと思うのですが、お題目として、これは本当に議論として進められるのかどうかというのが1つあります。

それと、最近、政府も賃上げという言葉をよく言われておりますけども、ここの中に、賃上げを含めた労働条件の改善等を進めるべきであるとあります。項目を絞られたことは非常にありがたいのですが、こういった形で議論を進めていくとか何か考え方があれば、少しお聞かせいただければ、次の議論につながると思いますのでよろしくお願ひします。

(黒須室長) これは、正直申し上げて、具体的に何かこういう施策を打てば、例えば経営の側で言えば経営統合、事業再編、あるいは賃金の面で言えば賃金確保ができるというストレートな施策は、今までも長い取組の中でもなかなか進んでこなかった面もございますので、すぐに答えが出るということではないかと思ひます。

一方で、本文の6ページにございますとおり、様々な取組を進めておられる事業者さんもだんだん出てきています。こういった面を考えると、色々なプラクティスを踏まえながら、制度的にどこまでというのはまだこれから議論の余地あるかと思ひますけれども、何か対応できる環境整備のようなものがあるのではないかと考えてございます。これはこの後の議題に関連しますけれども、今後の進め方の中で、少しそこを深掘りするような形の議論というのを今後、小委員会から派生した形で進めさせていただければなと思ひます。これは議題の2番目の方で少しご説明差し上げられればなと思ひてございます。

(河野委員) ご説明ありがとうございます。最初に酒井先生がおっしゃったように、2つに分かれたテーマがどういうふうに関連付けるのかなというのは私も最初に思ったところですが、日々暮らしている私からしますと、この1番に掲げられました、地方創生に向けて将来、私たちはどういうふうな移動手段を持てるのかというところが非常に気になるところです。

特に、この(1)と(2)に書いてくださっていること、このことが今後どういうふう実現していくのか。おそらく(1)と(2)を実現するためには、これまで日本社会の成長が右肩上がり、交通も含めて、成長・拡大してきたものをいったんあきらめて、ゼロベースというのは難しいと思ひますが、改めて連携とか協力とか協働という考えに変えていかないと、そこで暮らしている住民にとって、非常に豊かなで暮らしやすい、安心できる地域の移動手段の確保は難しいのではないかとこのように感じているところです。

それで、今後に向けて2つ思っているところをお伝えしたいと思ひます。

まず1つは、これはあくまでも、こういうふうにやっていけばいいよという方向性であ

って、地域によって抱えている実情というのはすべて違うと思います。首都圏、それから地方、特に北海道にしても九州にしても、それぞれみんな抱えている実情、それから現在持っているインフラ、環境も違うと思いますので、おそらくその地域に最適な、最も効率の良いことは何かをしっかりと考えていかなければいけないというのが1点目です。

それから、2点目は、住民の意識というか、そこで暮らしている人間がこのことについてどれだけ高い意識を持って話し合いの場に参加できるかが重要だと思います。おそらく、これまでのように自動車に頼って、どんどん移動範囲が広がっていくような社会構造ではなくて、おそらく今回書いてくださったBRTとか超小型モビリティなど新しい交通も導入したり、あるいは、みんなで乗り合ったり、助けあったりするという形になっていくときに、住んでいる人間が頭を切り替えていかないとこういった施策はうまくいかないと思います。住んでいる住民みんなが顔を合わせて真剣に考える場。バス事業やタクシー事業も今、非常に厳しいというふうに伺っています。そういった課題をしっかりと持ち寄って、税金でどこまで負担し、住民が当事者としてどれだけ負担していくのかというところをしっかりと考えて地域の最適化を図っていかないとなかなか実現は図れないと思いますし、高齢化は待たないだと思しますので、特に最初に掲げられた目標の(1)と(2)に関しては、今のような視点を忘れずに取り組んでいただけたらというふうに思っています。

(黒須室長) 地域の実情は地域ごとに異なるというのはあろうかと思えますし、先ほど少し触れさせていただきました、今般施行された地域公共交通の活性化再生法などでも、きちんと各地域において交通網の形成計画を作り、それを今度は実施していく段階でも実施の計画を作ることというふうにされてございます。例えば、河野委員がさきほど例に挙げられた、北海道と九州は全然実情が違っていたりということもあろうかと思えますし、それは今後そういった制度の中で検討していくべきことであろうというふうに考えてございます。その取組は、まさに緒に就いたところでございますので、進めていきたいと思えます。

また、住民の方の問題意識って非常に難しいのですが、住民の参加プロセスなどを通じてそういったことに取り組んでる自治体さんもいらっしゃるんで、事例紹介に始まり、環境整備をどう進めていけばいいのか、ここは本当に大事な部分でございますので、努力していきたいというふうに考えてございます。

(鎌田委員) 東大の鎌田でございます。前回も、小委員会全体としてどういうアウトプットを出すのか、まだよくイメージが分からないと申し上げたのですが、皆さん、褒めていたので、少し不満を申し上げると、結局、これは誰が読むのかというところをもう少し想定した中身にしてほしいなど。業界の人が読むなら、自分のところに関係するのはここだから、それがこういうふう書いてあると、将来のゴールが、目指すべきところが見えて、自分たちがどういうアクションを取ればいいのかというのが分かると思うのですが、一般の人が読んだら、自動車行政の話にいきなり入ってるので、分かりにくいのではないかと感じます。なので、ゴールを目指した中で、自動車行政の役割がどういうところにあ

って、その役割をブレイクダウンしていくようなまとまりがいいのではないかと。

それから、全体をとらえようとする、自動車だけではとどまらない部分がたくさん出てくると思うので、例えばまちづくりですと都市局とか、それからBRTのこと書いてありますけれども、BRTだけじゃなくてLRTの役割も当然あるわけで、軌道系に近いような大量輸送のものをどう位置付けるのかとか、そういうところを考えていくと、自動車だけを単体で考えてるとどうしても抜け落ちるところが必ず出てくるので、ほかの局とのやり取りの中でどう連携してその抜け落ちを防ぐのか、この点も考慮していただければと思います。とりあえずコメントとして以上です。

(黒須室長) 局長が今、強くうなずいておりましたので、鎌田先生のご意見を聞いて、たぶん思うところがあったと思うのですが、確かにおっしゃるとおり、今後、これを修正するような形で、そ中間整理もそうですし、今後の第4回、第5回、第6回あるいは最終報告というところも、今のご意見を意識しながらやっていきたいと思っております。

2つ目の、自動車局にとどまらないということかというふうに理解させていただきましたけれども、これも全くそのとおりでございますので、今後、工夫してきっちりマッピングをしながらリストアップをするということを進めていきたいというふうに考えてございます。

(山内委員長) 特に最初のご指摘は、最終報告に向けて、社会に訴えられるような、そんなものにしていただいたらよろしいかと思います。

(須田委員) 東大の須田でございます。前回、出席できなかったのが今、フォローアップをしているところなのですが、この2つの柱で、中間整理するというところで、非常にうまくまとまっていると思うのですが、1点気になったのが、1つ目の柱はどちらかという非常にソフト的な話が主体になっていて、技術的な内容が少し薄いかなという印象を受けました。特に、新しい自動車交通ネットワークを作っていくには、超小型モビリティを使うにしても、最近の新しい技術、自動運転ですとか、あるいは安全性を高めるための技術、そういうものも同時に考えていかなければいけないのではないかと。そういうふうに思いますので、技術的な内容にも若干触れた方がいいのではないかと思います。以上でございます。

(黒須室長) おっしゃるとおりでございます。ネットワークの話は、グランドデザインから出てきたということで整理させていただいたのですが、ネットワークという方から考えると、ハードの話というのは必要不可欠で、昔みたいに単一の大きさのバスでやっていたり、あるいは単一のモードでやっていたりということは不可能になってきておまして、超小型モビリティの活用とか、あるいは今までバス事業者がやってたところもより別の車両を使ってということも考えていかなければいけないと思いますので、これも全部、後で検討しますという言い方は変なのですが、後ほどご議論していただくなかで深掘りして頂ければと考えてございます。

(篠原委員) これまでの議論にも少し関連するのですが、コミュニティバスの問題やコ

コンパクトシティなど、実際にすでに先進的に行われている例が、前回、紹介があったと思うのですが、こういった先進的にやっているところの例をもう少し引っぱってきて、例えば、こういう点でうまくいく、しかし問題点はまた別にあるという具合に具体例を示しながら、一つの体系に導いていく手法を使うと、先ほど鎌田委員がおっしゃっていた一般の人が読んでも関心を持ってくれるのではないかと思います。

(秋池委員) 整理をありがとうございました。おおむね賛成をしております。それで、1つ、ネットワークの維持が、特に地域において、都市部以上に厳しい中で行われるということになるかと思えます。この点についても、地方創生やコンパクトシティの形成に関わるネットワークシステムのあり方ということで触れていただいておりますので、これでいいと思っているのですが、非常に重要なのは、このネットワークの維持が事業者負担を強いる形で行われるものでないということが大変重要だと思っております。事業者が自社の従業員たちの給与水準を過剰に削ることによってネットワークが維持されているというような状態は、本来であれば、あってはならないことなのですが、どうしても経営者が事業に対する工夫の余地を見いだせないと、地域に対する責任感が強い事業者はそちらの方向に向かってしまう。これはあってはいけないことだと考えています。あるいは、会社が赤字なのにもかかわらず路線を維持し続けているという状態でないようにしていくことが、継続性のある豊かな未来社会の一助になるのだというふうに考えております。

そういう意味におきまして、5ページの(4)の部分なのですが、こちらが一番下の行に、「持続可能な経営やサービス提供が可能となるよう、経営基盤を強化し、事業の維持・活性化を図ること」が不可欠であると書いていただいているのは非常に良いことだというふうに思っております。ただ、一方で、この主語が、(4)の1行目のところで、「自動車運送事業者は」ということになっておりますが、これについては、サービスに対して適切な料金が利用者からいただけることでありますとか、あるいは地域においては、必要なネットワークを維持するための、ある種の委託料として、その名目は補助金ということになってしまうのかもしれないんですけども、その維持を委託しているということにおいて、何らから補填されるようなものも必要になりますし、事業者サイドのみならず、また、その地域に住む方が過剰なネットワークを要求するのではなくて、この地域でふさわしい量は何なんだろうかということが考えられることも重要だと思っておりますので、やはり自治体や地域に暮らす方たちのご理解というものも必要になってくると思います。

もちろん、一方で、事業者もまだまだできる努力はたくさんあると思っております。前回のヒアリングでも、地域において様々な工夫をしていたり、例えば、今までにない事業の領域として、地域の高齢者を見守るようなサービスですとか、買い物を代行するようなサービスとか、また新しいことをいろいろと考えている。そういう努力は、もし緩い経営をしている事業者がいれば、ぜひともやっていただかなければいけないのですが、一方で、事業者だけじゃないということもどこかでうまく表現されるといいというふうに考えました。

(黒須室長) まず、篠原委員からいただいた具体例ということは、今日の参考資料にもいくつか載せてございますけれども、例えば何交通が何をやっているとか、これをただ図とか写真で示しても、あまり面白くないとか、意味がないというご指摘なのではないかと。そこにうまくいった何かポイントがあるし、あるいは、何年か前にやっていたけど今はうまくいってないとか、そういった様々な例があるはずなのでそれを拾い上げて、エッセンスをきちんと小委員会での報告に注入するよというご指摘かと思っております。そのように工夫をしていきたいと思っております。

また、秋池委員からございました、ネットワークの維持について事業者の負担あるいは自治体の負担も当然、過度にならない程度にしなければいけないし、一方で住民の意識もというところ。先ほど河野委員からあった問題意識にもつながる部分もあろうかと思うのですが、事業者任せで大丈夫という時代はとうの昔に終わってしまったので、その意識改革も含めて、きちっとやっていきたいですし、そのためにできる工夫、あるいは、我々行政の側で言うと、そのための環境整備、制度設計ということを進めていきたい。そのスタートラインにこの整理をしていきたいなというふうに思っておりますので、引き続きご指導の方をよろしく願いたいと思います。

(山内委員長) ありがとうございます。ひとあたりご意見をいただきました。ほかに何かご発言ありますか。

(河野委員) 今回、将来の移動手段ということで、考え方をまとめてくださいました。移動の目的というのは、これまではおそらく通勤、通学、通院、行政文書を取りに行くとか、買い物も含めて、ほとんどが、本人が移動するということが大前提だったというふうに思っています。今後、ネット社会が進行してきている中で、例えば、自分が移動しなくても物が手に入るというような環境になるときに、将来に向けてネットという考え方はこの整理の中に入るのかどうかというのを1つ伺いたいのと、おそらく今後、絶対に移動しないと駄目というふうになるのは、観光くらいでそのほか買い物ですとか、何かを取り寄せるとかいうのは必ずしも移動が伴わないのかなと思ったりしています。そういったところを将来に向けてどこかで考えていらっしゃるのかをお伺いしたいと思います。

(黒須室長) 1点目のネットとリアルという話は、まだここにははっきり書いてございません。今後、ワーキンググループの中で検討を深めていければと。そもそも移動ということネットに代替してしまう、あるいはネットによって移動そのものの意味が変わってくるということが出てきていると思います。それから、正直申し上げて、我々も知見がすぐあるわけではないので、またそういった関連の方々のご意見、お話を伺いながら、どういった形で、ネットワーク論ですとか、あるいは産業論ですとか、もう少し言うと、車そのものの将来のあり方とかにも関わってくる部分があるのかなというふうに思っております。そこは今後、議論を進めていって、最終的にこの小委員会にも上げる形でご議論いただければなと思っております。

(黒須室長) 2点目、観光の話でございます。これも、今、はっきりは書いてないのですが、たぶん交流人口の拡大。定住人口が減る社会の中で、交流人口の拡大というのが重要だろうというのが一つの施策の背景にある考え方だと思うのですが、そのために観光というのは、訪日外国人観光客だけではなくて、国内の移動も含めて重要であると考えております。例えば、自動車交通というのは、そういう意味では、きめ細やかなネットワークでございますので、そこに観光というファクターが入ってくると、より、今までの、定住してた方の移動というだけではない部分というのに広がりが出てくると思いますし、交流人口はますます増えてまいりますので、そこはネットワークの議論の中で今後膨らませていきたいなという点として、ご指摘を受け止めさせていただきます。

(山内委員長) IT環境の進展で、自動車交通がどうなるかということは、やっぱりワーキンググループでやるんだらうなと思います。ITそのものを我々は使うわけではないので、自動車の交通を取り巻く環境が変わる中でどうなるのか、あるいは自動車本体がどうなっていくのか。その辺は、また場を改めてやればと思っています。

そのほか、いかがでしょうか。

(鎌田委員) 2点ほど申し上げたいと思います。1番目の柱の方で、上位計画が、国土のグランドデザイン2050ということで出ているのですが、そのほかにも、先ほど少し出した活性化再生法とか、交通政策基本法、基本計画、そういったものとの整合性というか、例えば基本計画の中には、ある程度、数値目標みたいなものもあって、その辺の目標数値の議論まで今後の深掘りでやっていくのかどうかとか、その辺りについてのお考えをお聞きしたいのが1つ。それから、2番目の柱の方で、すぐやる話としてこういうものを並べるのはいいのですが、こういった観点でいくと、今、社会的な問題になってる、自動車のエアバッグのリコールの問題について何も触れないというのもちょっとどうかなというような感じがします。もう既に適切な対応は取っているからあえて触れなくてもいいんだというお考えもあるかもしれませんが、これから中間整理をするのであれば、少し触れておきたいというのが思いました。以上です。

(山内委員長) この辺はいかがですか。

(田端局長) 今の2点目のご指摘、大変重要な点であります。中間整理ですから、当面すぐ着手し整理をしていくというものを2番目のこのジャンルで少し並べているのが実態です。ただ、今ご指摘ありましたような安全の関係の認識の問題、我々の一番のコアとなる部分であります。ご指摘ありました、今日のエアバッグの問題という極めて大きな、社会的な影響も大きい課題がありますので、中間整理を出していく時に、我々の取り組んでいるところの認識をきちっと取り上げていかなくはと思いますので、改めて整理をさせていただきます。

(黒須室長) 鎌田先生からあったご指摘の1点目、目標設定についてでございますが、中間整理は、どちらかというと、早急という形で挙げさせていただきましたけれども、最終報告とどういう形で整理の分類をするかということを含めて、今後、また整理をさせ

ていただければと思います。より具体的というか、長期ということを見据えたという形ですと、最終報告の方がふさわしいという考え方もございます。そこはまた先生方とご相談しながら、どういう形で記述していくかというところを進めていきたいと思っております。

(山内委員長) 今おっしゃったことは両方とも問題提起かというふうには私は理解しております。非常に重要な問題を提起されたと思っておりますので、中間整理でどこまでそれができるか。例えば、その頭出しをするとか、そういう形で対応、全体に最終目標に向かって議論すべきではないかというふうには思いますので、それはまた事務局と相談させていただいて、進め方を考えたいと思います。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

(篠原委員) 今の指摘、エアバッグの話とか、今日的な問題になっているのは少し置いて、これからのロードマップを作るというやり方には賛成しません。まず国民なり消費者が一番関心を持っている今日的な事態、今起きている事態というものにどう対応しているのか、また、今後その対応の問題点として、どういった制度改革が必要だとか、あるいは場合によっては法律の改正が必要だとか、そういうような流れは必ず、中間整理に入れないとあまりリアリティがなくなってしまいます。それから、少し柔らかい話題なのですが、図柄入りナンバープレートのところですね。ここにもアメリカなど諸外国の例が出ているのですが、制度的に現行のままではなかなか導入しにくい。どういった制度改革が必要なのか、あるいは法律改正が必要なのか。例えば、今の制度ではどういった点が課題で導入しにくいのか。こういった制度改革をすれば導入できるというようなことを教えていただければありがたいなと思います。

(小林総括) 自動車情報課の総括課長補佐をしております小林でございます。今のご指摘の点でございますけれども、まずナンバープレートの色であるとか形については、現在、省令で定めておまして、その中に図柄がありませんので、図柄を入れる時には、まずその手当が必要になります。

また、ナンバープレートを付ける事由というのを法律で定めておまして、例えば売買とか転居とか、そういったものは書いてございますけれども、その中には、図柄を入れたいからというのがないので、その点についても手当をする必要があるということを考えております。詳細は、現在検討中であります。

(山内委員長) それでは、いろいろご意見をいただきました。ありがとうございました。本日ご欠席されている委員もいらっしゃいますので、本日の小委員会の終了後においても、皆様からもご意見等ございましたら、事務局の方にご連絡いただければと思います。ご意見は、メールとか、あるいはファックスで事務局にお知らせいただければというふうに思っています。

それで、委員の皆様からいただきましたご意見の取扱いにつきましては、大変恐縮でございますが、事務局と私の方で検討した上で、成案を作成させていただきます。成案につきましては、もう1度、委員の皆様にお送りをして、ご確認をしていただくと。こういう

段取りにしたいというふうに思います。以上のような中間整理の取扱いにつきましては、委員長である私にご一任いただきたいと思いますけど、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、この議題につきましてはここまでとさせていただきます、議事の2番目、今後の進め方についてに進みたいと思います。この内容については、事務局からまたご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(黒須室長) はい。それでは、本日の議題の2つ目、今後の小委員会の進め方というところに移ってまいりたいというふうに存じます。お手元に「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」の今後の進め方(事務局試案)となっている横の資料、資料3でございますが、こちらをご覧くださいませでしょうか。

1枚おめくりいただきまして、1ページ目でございますが、今後の小委員会の進め方についてでございます。まずレビューをいたしますと、第1回、第2回、今まで全2回の会議におきまして、11の論点をはじめとして、豊かな未来社会を目指すための論点はおおむね挙げられたかと。先ほど鎌田先生からございましたように、まだ足りない点もあるということもございますので、今後、それは補っていきたいと思っておりますけれども、今まで11の論点という形でおおむね挙げられたかなと考えてございます。

先生方からは、ただ、その議論をまず整理しないと、ただダラダラと論点だけ挙げてもしょうがないだろうというご意見と、もう1つ、一方で、小委員会の場、時間も回数も限りございますので、それぞれ論点ごとに深掘りをしていかないと議論が進まないのではないかと。こういったご要望があったというふうに承知しております。これに対して、前回、第2回の最後のところで、事務局、局長から、的を絞って議論して総花的にならないようにしたいと。こういったことをご回答申し上げているかと存じます。

では、どうしていくかということ、事務局として考えまして、11の論点を下記の3つのテーマに括りつつ、各そのテーマの中で深掘ってはどうかということで、ご提案をさせていただきたいと存じます。1つ目がネットワーク論。これは11の論点で言うと1から3のところでございます。2つ目が産業論。これが4のところでございます。車の将来のあり方。これは11の論点で申し上げますと9のところでございます。この3つのテーマに括りまして、それぞれの中で議論を深める意味で、ワーキンググループ、ワーキングチームのようなものを立ち上げてはどうかというふうに考えてございます。

その各ワーキンググループ・チームにおける検討テーマですが、次の2ページ目以降、説明申し上げますが、その前に、第4回以降、小委員会本体との関係はどうしていくんだというところについて、まず先にご説明を差し上げると、この後、ご説明を差し上げるワーキンググループ・ワーキングチームの検討状況、スケジュールリングとの調整が必要になりますけれども、次回、第4回に向けましては、そういったグループの検討が進んでいるところからは中間報告、途中経過報告というものを拾いつつ、まだあまり進んでないところは簡単な報告にとどまるかと思っておりますけれども、そういった刈り取りをいたしますのと、

あともう1つ、テーマを定めて、各先生方の中から少しそのテーマについてプレゼンテーションを行っていただける先生がいらっしゃいましたら行っていただくということを考えたいと思います。これは、先ほど鎌田先生からございました、ワーキンググループなりで拾い切れてない論点をカバーすると。こういった意味も含めております。

第5回に関しましては、ワーキンググループ・ワーキングチームの報告をここまでに終わらせて、ワーキンググループ・チームの報告は検討を終わらせておくというイメージでございますけれども、その各グループ・チームの報告を行います。それを踏まえて論点を整理・充実させるとともに、その各論点を束ねるような、自動車行政の新たな展開をする際の考え方、基本・基礎となるような考え方、これをご議論いただければというふうに考えてございます。

第6回は、小委員会全体の取りまとめと。こういった進め方を考えてございます。

では、続きまして、先ほどご提示させていただきました3つのテーマにつきまして、少しご説明を差し上げたいと思います。

まず1つ目が「新しい地域のあり方に対応した自動車交通ネットワーク」というところでございますが、趣旨は、これは先ほど来、1番目の議題のところでも議論いただいたような観点、あるいは先ほど先生方からございましたような、例えば交通政策基本法ですとか活性化法といったもの、あるいは観光の面、こういったことを取り込んだ形で、それに対応するようなネットワークのあり方についてご議論いただければというふうに考えてございます。

観点に関しましては、先ほどの中間整理の中でも出た3つの項目を例示として挙げさせていただきましたけれども、当然、これ以外にも、先ほど来、先生方にご議論いただいたような観点がございますので、こういったものを、今日のご議論をより注入するような形で、ワーキンググループの議論を進めていく観点というのをしっかり作った上でスタートしたいというふうに考えてございます。

メンバー構成につきまして、詳細は今後調整でございますけれども、多様な観点から議論ができる方々を募りたいというふうに考えてございます。小委員会の先生方の中で、橋渡しをしていただくような先生にお入りいただくとともに、本小委員会には事業者の方々あるいは地方自治体の方々がいらっしゃいませんので、こういった現場の方のご意見も含めてご議論させていただきたいというふうに考えてございますので、こちらにそういった方々を挙げさせていただきました。また、当然のことながら、観点・論点がより深くなる、あるいはより広がっていくことが考えられますので、そういった面にご対応いただけるような有識者の方。こういった方々を考えてございます。

2つ目に関しまして、もう1枚おめくりいただいて、3ページ目でございますけれども、「産業としての自動車関連事業のあり方について」というところでございますが、趣旨といたしましては、先ほども少し出ていましたけれども、人口減少の克服ですとか地方創生といった観点から、地域密着型の産業としての今後の魅力の維持・発展ということについ

て何が必要かということを考えていきたいということでございます。

観点の方は、同じく中間整理に挙げられたところを例示として挙げましたけれども、これも先ほど住野委員あるいは篠原委員からもございましたとおり、まだ様々な観点あるかと思しますので、これもこのワーキンググループのスタートまでに付け加えるような形でいければというふうに考えてございます。

メンバー構成につきましても、先ほどのネットワークの方と同様に、現場の意見、またあるいはそういった働いてる方々、それからこういった問題に造詣の深い有識者の方々というのにお入りいただく。もちろん、小委員会の先生にどなたか橋渡し役として入っていただくと。こういったことをご提案させていただければというふうに存じます。

最後のページでございますが、4ページ目につきまして、車の将来のあり方ということで、「クルマの新しいイメージを作る」というタイトルにさせていただきましたけれども、この趣旨の中で書いてございますとおり、新たな展開の方向性ということに沿いつつも、やはり柔軟な議論というものが需要であるというふうに考えてございますので、クルマの魅力を再発見するようなチームというものを立ち上げて、自由にご議論していただければというふうに考えております。

観点といたしまして、これは中間整理の中にも入っていないので、これもあくまで例示として、このようなことがあるのではないかとということでございますけれども、1つは、11の論点の中にも挙げられておりました「若者のクルマ離れ」ということが、一つのこれはあくまでキーワードであって、これがすべてではないというふうに思っております。消費（所有）行動の変化というものに対してどう考えていくのか。これは、若者と書いてしまいますと、どうしてもマーケットのあるごく一部だけに着目したものになってしまいますので、例えば、当然、高齢者の方にも目配りする必要ございましょうし、様々なマーケットがあるかと思えます。あくまでこれは例示というふうにお考えいただければと存じます。また、ソーシャルネットワークサービスをはじめとしたコミュニケーションへの対応。先ほど河野先生からもございましたような、環境としてのIT社会などがどういうふうに関係していかというふうなことも論点・観点として、ご議論いただくものとして挙げさせていただければなと思っております。また、そして、クルマの持つ、あるいはクルマに対するイメージを再発見、新たに醸成していくと。こういったことをめがけていきたいというふうに考えてございます。

これもメンバー構成につきましては今後調整でございますけれども、どなたか小委員会の先生に橋渡し役として入っていただくとともに、自動車製造の方あるいはコミュニケーションの関係企業の方、それからマーケティングの関係の企業の方、それから有識者の方ということで考えてございます。

特に、この3つ立ち上げる中で、最後の1つは、より自由な議論ということを進めていくことが必要だろうなというふうに考えてございますので、報告の仕方などもワーキンググループの検討内容によって、それぞれ粗密あるいは内容の深度について違いは出てくる

かもしれませんけれども、きちんと小委員会の方のご議論に資するような形で報告を行い、今後の議論に役立てていただくと。こういったことを考えてご提案を申し上げました。以上でございます。

(山内委員長) どうもありがとうございます。こういう形で、先ほどから何度も出ているテーマについて少し深掘りをしていくというような目的で、ワーキンググループを立ち上げて進めたらどうかというご提案であります。これについてはいかがでございますか。

先ほどいろいろ課題をいただきましたので、このワーキンググループの中でできる限りそれを消化できるような形をお願いしたいということと、それから特にITについては、クルマの新しいイメージというだけではなくて、おそらくネットワークでも、それから産業でも、全部関わってくるので、そういった問題意識はちょっと取り入れていただきたいなというふうに思います。IT含めて、環境の変化といいますか、そういうことになろうかと思えますけど。

いかがでございますか。特によろしゅうございますか。どうぞ、鎌田委員。

(鎌田委員) 鎌田でございます。ワーキングを作って深掘りをするというのは大賛成で、活発な議論で、いろんな踏み込んだところまで議論ができればいいなと思っております。

それから、11の論点からワーキングを作るというような流れでの文脈なのですが、私自身は、11の論点だけで本当にいいのかなというのが少しまだ疑問になっていて、自動車行政って非常に幅広い中で、そこに出てこないところでも、我々小委員会のメンバーが知らないこともあるはずで、そういうところをもう少しお話しいただくことで、豊かな社会のためにというところとうまくつながって、議論が進んでいくところもあるのではないかと。総花的になる心配はもちろんあるのですが、整理をする中では、そういった細かいところまで全部並べてみるというのも一つありなのかなというふうに思いました。

それから、ワーキングのテーマ設定はそれぞれ適切だと思うのですが、最後の「クルマの新しいイメージを作る」というのが何となく、さっきご説明にもありましたけど、「若者のクルマ離れ」みたいなところがトリガーみたいに見えちゃうのですが、私自身は、車と人の関わり方みたいなのところをもう1回見直すような、そういう議論にしてほしいなと思っております。昔、リコール検討会で議論した時に話題に出たのが、自動車教習所なんかでは、始業点検をやるというふうに教わるのですが、今、始業点検をやる人って、緑ナンバー以外はほとんど誰もいないわけですよ。車の信頼性が上がってきたというのももちろんあるのですが、そういった環境の変化の中で、その辺をどう考えるのかという議論をしたいなということと、それから、例えば車検は、一般の人だと、車検を通すと、あと2年間、何もしないでもいいというふうに受け止めている方が非常に多いですけど、車検は、その車検のタイミングで保安基準にちゃんと合うというチェックだけのはずなので、そういったところを一般の人があまりよく分かってないで車を使っているという現実を基に、その辺をどうしていくのかという議論ができるといいなと思っておりますので、その辺も

加味していただければと思います。よろしく申し上げます。

(山内委員長) ありがとうございます。ほかにいかがですか、内容も含めて。

(酒井委員) ご提案のように、自由な発想で皆さんが意見を戦わすというのはとても良いやり方、必要なことだというふうに思う反面、自由なことがなぜいいのかということも思う。あらかじめ隠し味的なものがきちんと事前から意識して取り組まれるようなことが必要ではないでしょうか。そのためには、先ほど提案全体の構造ということにこだわったのですが、こういう課題的なものに対して、豊かなといったときに、そういうものの整理があって、マトリクスがあって、最終的にできあがったものが、我々国民にとっても、事業者にとっても確かにすごく良くなるということがある程度チェックできるようなことを考えていただけるといいなというふうに思いました。

(山内委員長) ありがとうございます。十分に構想を練った上でこれに取り組みという、そういうご指摘だというふうに思います。

ほかにいかがでしょうか。特によろしゅうございますか。ありがとうございます。

それで、こういう形で、ワーキンググループで進むということをお認めいただくという前提で、今後、ネットワーク論と産業論、それから車の将来のあり方、この3つのワーキンググループでテーマごとに検討を進めますが、先ほど少し話題に出ていたように、ワーキングの議論と小委員会の議論との橋渡しということについては、委員にお願いして、そして特にその方が中心になって橋渡しをしていただこうかなというふうに思っています。それで、具体的に言いますと、まずネットワーク論については鎌田委員にお願いしたいというふうに思っております。それから、産業論については秋池委員にお願いしたいと思っております。それから、車の将来のあり方につきましては、本日ご欠席ですが、川端委員がこの分野に造詣が深いということで、川端委員にコアのメンバーとしてお願いしたいというふうに思っておりますが、各委員、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。なお、川端委員、今日ご欠席ですけれども、事務局から事前にご了解いただいているということでもあります。

それから、それぞれのワーキングについて、この小委員会の委員のご参加希望というのはあろうかというふうに思います。今後、事務局からご案内をいたしまして、委員のご希望を踏まえまして、事務局と私の方で相談して進めさせていただこうというふうに思います。

以上でございますが、特段ご異論がなければ、ワーキンググループ等の設置も含めまして、この進め方についてご了承いただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、かなり時間は早いですけれども、本日の議事は以上ということでございますので、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ということですので、どうぞよろしくお願いたします。

(広瀬総括) 委員の皆様、ありがとうございました。事務局からの連絡事項でございま

す。本日の小委員会の、まず議事概要につきましては、近日中に国交省ホームページにて公表させていただきたいと思っております。

また、委員長から最後にご発言ありましたが、ワーキンググループへの参加のご希望の事務局へのご案内も、委員会の終了後、後ほどやらせていただければというふうに考えております。

第4回以降の開催の日程につきましては、また委員の皆様のご都合を伺いまして、改めて日程調整をさせていただければというふうに考えております。

以上をもちまして、本日の小委員会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。