

第4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27年3月18日

(広瀬企画室総括) それでは定刻となりましたので、ただいまから、第4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。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。

冒頭の進行を務めさせていただきます自動車局企画室の広瀬と申します。

本日の小委員会の議事でございますが、最初に、まちづくりとの連携についてご議論いただいたあと、中間整理に記載した事項の検討状況や各ワーキンググループの中間報告を行った後、本小委員会の目指す豊かな未来社会についてご議論をいただくことを予定しております。

なお、本日出席の委員のご紹介につきましては、名簿の配布にて代えさせていただきますと思います。

それでは早速ですが、これから議事に入りたいと思います。以降のカメラ撮影につきましては、ご遠慮ください。

では、これ以降、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、よろしくお願いたします。

(山内委員長) はい、承知いたしました。

皆さん、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

早速でございますけれども、議事次第に従いまして、進めさせていただきます。

まず、最初の議題ですけれども、まちづくりとの連携ということでございます。これについて、事務局から資料をご説明いただいて、意見交換したいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

(都市局都市計画課菊池調整官) 都市局都市計画課の菊池と申します。それから。

(総合政策局公共交通政策部桑田企画官) 総合政策局公共交通政策部の桑田と申します。

(山内委員長) どうぞお座りになってください。お願します。

(都市局都市計画課菊池調整官) それでは、都市局と公共交通政策部で、コンパクトシティ+ネットワークの取組を進めておりますので、その説明をしたいと思います。資料1の1ページをお開きください。

まず、このような検討に至った背景ですが、地方都市では、これまで人口が横ばいの中、市街地が広がってきている傾向があります。右側のグラフが人口で、人口自体は横ばいですが、左側の市街地の図を見ていただきますと、1960年の青のD I D区域が2005年になると赤のように約4倍になっています。

人口がほぼ同じで市街地は4倍になっているということは、人口密度がかなり減ってい

るといふことでして、右側のグラフの人口密度を見ていただきますと、昔は1ヘクタール当たり 100 人程度いたのですが、現在は40人ぐらいまでになっているといふことで、かなり市街地の密度が減っています。

次の2ページをご覧ください。このまま何もしないとどうなるかという図ですが、この赤い線が引いてあるところが、国勢調査の人口集中地区D I Dで、いわゆる市街地に当たるところです。

人口密度をメッシュで示してしまして、赤い部分、オレンジの部分ヘクタール40人以上、黄色が30人、青い部分が20人のところ。左側が現在ですが、大体、町の真ん中に40人以上のところがあって、外に行くに従って20人になっていきます。これが、将来2040年にどうなるかというのを推計しますと、右側にありますように、町全体で、1ヘクタール20人以下のところが増えてくるという傾向がございます。

3ページですが、こうなるときに何が問題かといいますと、いろいろなサービスといふのは、一定の人口が必要なわけ。たとえば診療所ですと5000人ぐらい、地区診療所、福祉系ですと、やはり5000人ぐらい、また高齢者向けの住宅訪問系サービスや買い物ですとコンビニなどが大体それぐらいで立地するといふことでして、一定の人口がある程度整っているところに、こういったサービスができるといふことです。もう1回、前の2ページを見ていただきますと分かりますように、コンビニとかスーパーとか病院とかは、大体ヘクタール40人ぐらいあると歩いて行ける範囲に立地するのですが、そうでなくなると、歩いて行ける範囲からなくなってしまうといふことになります。

このまま行きますと、日本の地方都市から、どんどん市街地がなくなり、そうすると、歩いて行ける範囲に、こういうものが立地している町がなくなっていくといふことでして、少なくとも、町の中心は、歩いて行ける範囲に一定の人が住んで、一定のいろいろなサービス機能に歩いて行けるような地域といふのは残しておく必要があるのではないかといふことが、今回の問題の検討の背景です。

4ページは、地方都市の政策の方向性です。現在、左側の図にありますように町全体が膨らんでいく中、利用者が減り、公共交通の経営が悪化し、そしてサービスが低下し、さらに車に頼るような町になっていくという状況を、右側の図にあるように、公共交通のサービス水準を維持するような路線をきちんと決めて、そして、その沿線に医療とか福祉とかの都市の機能を誘導し、そこに居住も誘導していくことを立地適正化計画と地域公共交通再編実施計画という2つの制度を組み合わせるってのはどうかといふことが、今回の方針です。

5ページにまいりまして、地方都市の政策の方向性でございますが、一番下の青に囲ってございますように、まず公共交通を充実する、そして左側にありますように、生活サービス機能を計画的に配置していく、そして、そういうことをもって、右側にありますように、人口密度を維持するといふようなことを目指していくといふことが必要ではないかと考えております。

イメージにしたのは富山市でございます。6ページですが、富山市は、コンパクトなまちづくりを進めており、先進事例とよくいわれています。LRTが有名ですが、富山市のコンパクトシティのポイントは、むしろLRT以外でも、公共交通の軸というものをしっかりと定めて、そこのサービス水準を維持するように頑張り、そして、その沿線に、いろいろな機能や居住を誘導するというをやっているというところなんです。

似たような事例で取り組んでいるところが7ページの熊本市でして、熊本市も同様にバス路線を再編して、基幹的なバスというものをしっかりと定め、そして、その乗換えポイントに、地域拠点としていろいろな機能を持って行く、そして、さらにその沿線に居住促進エリアとして居住を誘導していくというマスタープランを作って、26年の3月に公表しています。

このような事例をベースに、地方都市の施策のイメージを作りながら政策を検討いたしました。

一方、8ページからは、大都市ですが、大都市は、地方都市とかなり問題が違っていて、人口自体は横ばいですが、高齢人口がかなり増えるという問題がございます。東京圏で見させていただきますと、85歳以上の方が240%、2.4倍になるということなんです。となると、病院に入院される方、あるいは介護が必要になる方が非常に増えるということになります。

そういう中で、9ページをご覧ください、社会保障制度の改革の中でも、この中でも、改革の方向性として、過度な病院頼みから抜け出して、住み慣れた地域で人生の最後まで、自分らしい暮らしを続けることができる仕組みとするためには、病院とか病床の持っている機能を、地域の生活の中で確保することが必要となる、すなわち医療サービス、介護サービスだけではなく、住まい、移動、食事、見守りなど生活全般にわたる支援を併せて考える必要があります、このためにはコンパクトシティ化を図るなど、住まいや移動とかのハード面の整備、それからサービスの有機的な連携といったソフト面の整備を含めた人口減少社会における新しいまちづくりの問題として、医療・介護のサービス提供体制を考えていくことが必要だというふうに、うたわれてございます。

このようなことを受けまして、10ページですが、大都市の政策の方向性として、医療・介護とか様々な生活サービス機能が日常生活圏域の中で適切に提供されるような、そういう地域を、大都市でも作っていく必要がある、特に大都市の郊外部では、こういう地域が必要ではないかということで今回の制度を作りました。

具体的には11ページをご覧ください。都市再生特別措置法を改正しまして、26年の8月に施行してございます。

この法律では、立地適正化計画というのを市町村が作るということにしています。ポイントは3つありまして、まず一番下、公共交通を軸とするまちづくりということでございます。これについては、もう1つの法律がございますので、そこでご説明をいたします。

そして公共交通の軸と併せまして2つの区域、まず左側にありますような都市機能誘導

区域というのを定めて、ここに生活サービス機能を誘導するエリアと誘導する施設を設定し、そして、そこについて税、財政、金融上の支援、あるいは容積の緩和、あるいは公的不動産の有効利用を使いながら、医療とか福祉とか商業とかの施設を、町の中にきちんと誘導していくということをやっていきたいと考えています。

そして、それと併せて、右側にありますように、居住誘導地域というものを設定して、居住を誘導していく。具体的には、外にある公営住宅を町の中に建て替えるときについての助成とか、あるいは、区域外の住宅開発について、市町村への届出、勧告をやっていくというようなことを法律といたしました。

12ページをご覧ください。全国10ブロックで、具体的に公共団体や交通事業者向けの説明会を開催して、情報を提供して、現在、施策の推進に向けて取り組んでいます。これは、もう1つの地域公共交通の法律と連携しながら、この両方一緒に地元で説明してございます。

次に、公共交通について、ご説明いたします。

(総合政策局公共交通政策部桑田企画官) 今の説明でご紹介ありました公共交通の側でのコンパクトシティの形成を支援する仕組みについて、ご説明したいと思います。13ページの資料になります。

昨年の春の通常国会で地域公共交通活性化再生法を改正して、昨年の11月に施行されているというものでございます。

内容につきましては、ご案内のとおり、地方公共団体が中心になりまして、コンパクトなまちづくりと一体になりまして公共交通ネットワークを再構築しようという趣旨でございます。

従来、事業者も事業活動としての取組の中で張られてきた路線というものが、市街地の拡散とかモータリゼーションの進展といった中で行き詰まっているという実態がありますので、そういう中で、左下の図にありますように、町の機能の拠点集約と併せまして、幹線・フィーダー・デマンドなどの需要に応じた交通ネットワークに再編して、なるべく公的負担を少なくできるような持続可能な交通体系に作り替えていくというような試みでございます。

右側に手順やスキームが書かれておりますが、手順といたしましては、地方自治体が、事業者をはじめとして地域の関係者と協議しながらマスタープランとなるものを、地域公共交通網形成計画というものを策定いたしまして、その上で具体的な再編実施の計画を策定していく。国は、認定の上で、計画の実施を後押しいたします。地域公共交通確保維持事業という従来からの補助事業、補助金も活用して支援をしていくということでございます。

特に来年度の予算では、さらに支援は、よりこの認定された事業に対して柔軟に支援できますように、デマンドシステム導入初期投資の支援など各支援の拡充といったものなど、

いろいろ、さらなる改善を図ろうとしていることです。

さらに支援の多様化を図るため、新たな支援スキームを導入するための必要な法改正案も今国会に、閣議決定をいたしまして提出しているところでございます。

そのような状況で、しっかり公共交通の側でも、公共交通施策といたしましても、コンパクトシティの形成について支援していくという構えで進めております。

(都市局都市計画課菊池調整官) 続きますので14ページでございます。

このような政策というのは、国土交通省だけではなく、関係省庁、多岐にわたります。まち・ひと・しごと総合戦略、これは今年の12月27日に閣議決定されたものですが、その中でも政府全体として取り組むということが方向づけされまして、この赤枠の中の3つ目の○、関係省庁によるコンパクトシティ形成支援チームを設けて強力な支援体制を構築し、そして、立地適正化計画あるいは地域公共交通網形成計画の策定を進めていくということにして、現在、関係省庁を挙げて、このような取組を支援しているところで。

このような中で、特に2点について、その連携についてご報告をしたいと思います。

15ページでございますが、まず1つが、公的不動産との連携です。

右側の赤い、オレンジのほうの枠ですが、地方公共団体では、高度経済成長期に造った公共施設が今後更新していくことから、総合的かつ計画的な管理が必要ということで、総務省が現在、公共施設等総合管理計画を作成するよう、各市町村に働きかけをしており、全地方公共団体の98%が、平成28年までに、主に財政の負担の軽減・平準化を目的として、公共施設の更新・統廃合・長寿命化を計画的に実施するための計画を作ることになっています。これは、単に公共施設を統廃合するというだけではなく、将来の町の姿と、当然ながら連携していくということになります。

したがって、このような公共施設等総合管理計画と、今回作りました立地適正化計画を連携して、財政負担の観点から統廃合すると同時に、まちづくりの観点から、機能を集約していくことを、連携しながらやっていくことが必要だろうと考えていまして、まちづくりのための公的不動産有効ガイドラインを作って、コンパクトなまちづくりと公的不動産の再編を連携しながら、施設を集約しつつ、よりサービス水準が高まるような、公共施設の総合管理計画ができるような取組をしているところで。

それから16ページにまいりまして、もう1つが、健康・医療・福祉と連携したまちづくりの推進でして、これにつきましても、健康・医療・福祉のまちづくり研究会を設け、内閣官房、厚生労働省とも連携しながら、この推進のガイドラインを立地適正計画の施行と同時に、出しています。

ポイントは、この右側にありますように、5つありまして、まず住民の健康意識を高めて、運動習慣を身につける。

そして、外出をすればよく歩く、よく歩けば要介護にならないということで、外出のためにはコミュニティ活動が非常に大事だということが分かってきておりますので、コミュニティ活動の参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る。

そして、そのようなコミュニティ活動を支えるためには、やはり、いろんな機能を計画的に確保することが必要だろうということで、日常生活圏域には、医療、介護、予防あるいは、いろいろな生活サービスに関する機能を計画的に立地を図る。

そして、そこに行くような、歩いて行ける空間を作って、なおかつ公共交通の利用環境を高める。

こういうのを総合的に実施するために市町村の健康・医療・福祉部局とまちづくり部局が連携して取り組みましょうというようなガイドラインを発出しています。

現在、このような取組を、各地で進めており、引き続き、コンパクト+ネットワークのますますの推進に向けて取り組んでいきたいというように考えているところでございます。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した。

それでは、今ご説明がございましたまちづくりとの連携につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、ご発言を願いたいと思いますが、いかがでございましょう。

(鎌田委員) まちづくりの連携ということで、お話をありがとうございました。

東大の鎌田でございます。

国のほうで、いろいろ考えてやっていたいのですが、なかなか現地を見ると、うまくいってない部分もあるやに聞いていて、コンパクトシティの取組も、青森県なんかはもう失敗例というふうに書かれてしまっていますし、それから富山も、大規模店舗は富山市内には作らせないと云ったら周りの市町村にアウトレットができたりして、結局、住民の意識まで変えるところに至ってないのが大きな問題。

ですから、いろんな枠組みを作るのはいいのですが、それをどうやって、うまく成功に導いていくかというところを、もっと議論しないといけないのかなと感じているところでございます。

それから、もう1つは、今のご説明で、ちょうど私の大学で作った絵が使われているのですが、誤解があるといけないと思い少し補足します。

10ページ目の絵ですが、これは千葉県の柏市で、豊四季台というURの団地の再生に併せてまちづくりを進めた事例の絵を描いたものですが、大都市では土地を確保することが難しいので、なかなかこういった拠点を作るのが難しいのですが、URの団地、5階建ての低層が、ここは100棟ぐらいあって、それを十数階建てにして高層化することによって真ん中に空きスペースを作り、そのスペースに地域医療の拠点とか特養とか、そういうものを置いたという事例です。

ですから、周りの構想はそのまま、真ん中だけ少し変えたということでは誤解があるので、高層化によってスペースを作って、こういうことができたというふうに、ご理解いただきたいなと思っています。

それから、豊四季台の例は、柏のJRの駅から1キロぐらいでバスも頻繁に走っているので、実は公共交通という観点からは、そんなに問題ないのですが、一中学校区の中にい

ろんな拠点を集中させて、団地内だけじゃなくて、その周りのエリアまで医療・介護のサービスをするというような在宅医療とか訪問看護とか、そういうものを充実させようとしていて、そうすると、その中での交通を、そういった業務の車がうまく動き回れる、あるいは、うまく車が止められるとかいった観点とか、それから、地域の人は店舗まで出かけられるようにということで、歩行補助具のようなもので安心して動けるような、そういった空間づくりとかの方が、公共交通というよりは大事という事例でございます。

それから3点目は、地方都市とか大都市のお話をいただきましたが、今、私がかかっているところは、もっと大変な中山間地域で、そこをどういう形でシュリンクしていくのを、うまく部分的に集約化しながらネットワークでつないでいくかということを考えていけないといけないなと思っているのですが、中山間地域に向けて、国交省の中での何か議論の事例があれば、ご紹介いただければと思います。

(山内委員長) ありがとうございます。お答えいただけますか。

(都市局都市計画課菊池調整官) はい。1点目のコンパクトシティの取組に関しては課題があるというのは、われわれも認識しておりまして、むしろ、そういった課題について、公共団体の方々とも連携しながら、どういう形で、こういった施策が推進できるかというのを、現在、立地適正化計画の作成を通して一緒に検討しているところでございまして、課題が多々あるのは十分に承知してございますが、一方で、方向としてはやはりこういう方向で進めていかなければいけないというふうに思っておりますので、引き続き、頑張っていきたいと思っております。

それから2点目の10ページの点でございますが、すみません、十分な説明になってなくて大変申し訳なく思いました。きちんとご趣旨のような形が伝わるような形で、これから説明をしていきたいというふうに思います。

それから、3点目の中山間地でございますが、これについては、現在、国土政策局のほうを中心に、小さな拠点という検討しており、中山間地の中でも、一定の生活サービス機能が提供できるような場の検討を進めているところでして、そういうところも連携しながら、いわゆる人口が減っていくようなところの生活サービスの機能のあり方についても、引き続き、検討していきたいと思っております。

以上です。

(鎌田委員) ありがとうございます。

(山内委員長) ほかに。どうぞ、須田委員。

(須田委員) 東大の須田でございます。

私も実は、柏市さんとかそういうところと連携して、いろんなプロジェクトをやっているのですが、そこでいろいろ議論されたことで駐車場問題というのがあって、まさに自動車にしる、あるいは公共交通にしる、駐車場をどういうふうに、うまく使うなり管理するなりしていくとか、そういう観点が必要だと思うのですが、国交省さんでも、何かいろんなところで駐車場をやられているようで、ここら辺が連携とかとられるといいと思うの

ですけど、そんなところは、どのようになっているのでしょうかということをお伺いしたいと思います。

(都市局都市計画課菊池調整官) はい。

今のは、街の中の駐車場のような話でしょうか。

(須田委員) はい。

(都市局都市計画課菊池調整官)

街の中につきましては、駐車場が一時期は非常に不足しましたので、駐車場整備計画を作って、きちんと駐車場を確保していくということが、今までの主体であったわけですが、一方、今の状態を見ますと、比較的、駐車場自体は足りてきているというような状況にございますので、むしろ既存の駐車場をうまく使いながら、そして、街の中に、いろんな駐車場がバラバラにありますと、歩行環境としても、町のにぎわいからしても、やはりいろいろと問題がありますので、一定のところにある程度、集約をしていけないかというようなことを考えております。

今回の法改正と併せまして、街の中では、今まで附置義務は、建物が1棟建つごとに駐車場を造るということになっていますが、そうすると、1階部分の一番にぎわいの出したい空間が駐車場になってしまうということがありますので、むしろ建物ごとに駐車場を造るのではなくて、ある程度、集約駐車場を借りていただくという制度を、今回の法改正と併せて作っていますので、そういう形で、街のにぎわいと、適切な駐車場の配置を両立していきたいと考えております。

(須田委員) 特にカーシェアとか、そういうような新しいビジネスも出てきているので、そういうところと連携していただければと思います。

(山内委員長) はい、ありがとうございます。

ほかに、どうですか。どうぞ。

(村木委員) 人の集まる場所というのを、都心部と、それから郊外拠点の両方に作っていく必要があると思うのですけれども、特に、例えば郊外拠点で、それなりに周辺の地区から郊外拠点に人が来てにぎわいを作っているようなところもあると思いますが、人口減少していくと、今のにぎわいを維持するためには、もっと郊外拠点の周辺にも人が集まるような状況を作っていかなければならないと思うのです。

今ご説明ありましたように、立地適正化計画って非常に大事だと思いますが、これをしっかり将来の都市の構造を考えながら作られる行政体と、多分そうではないところがあると思うのですが、そうではないところに対して、どういう指導をしていくようなことを考えていけばいいのか、その辺について何かお考えがありましたら、お聞かせいただければと思います。

(都市局都市計画課菊池調整官) 今までの都市計画というのは、土地利用を規制するというものが都市計画でございましたが、今回の制度が大きく今までと違うのは、誘導という形で、緩やかに少しずつ町の構造を変えていこうというところでございまして、実はい

ろんな市町村の都市計画部局の方と話しても、頭で、理念では分かっても、なかなか、それをどうやっていけばいいのかというところは皆さん悩まれておられます。

今の先生のご指摘、非常にわれわれも日々悩んでいるところで、取組が各自治体によって温度差があるのは事実ですが、まず、先行事例をなるべく早く作って、モデル的な都市を作るといようなことが大事ではないか。そうすれば、そのほかの市町村もそういう先行モデル都市を見ながら、だんだん底上げをしていくということになるのではないかなど考えております。

確かに、自治体によってかなり温度差があるのは事実ですが、まず、先行的なモデル的な都市を多く作って、そして、そういった都市の情報発信をしながら全体の底上げを図っていきたいというふうに考えております。

(山内委員長) よろしいですか。

(村木委員) はい。

(山内委員長) そのほかに。はい、どうぞ、加藤委員。

(加藤委員) 名古屋大学の加藤です。

いろいろ考えていただいて、ありがたいなと思っているのですが、なかなか使いこなすのが大変でして、日々苦勞しております。

その観点からの感想とかコメントですけど、まず全体を見まして、人はなぜ、公共交通に乗って、にぎやかな町へ行くかという観点から見たときに、この資料はちょっと不十分などころがあると思っています。

富山の例を出されましたが、僕は、富山が一番すごいなと思っているのは、とりあえず乗りたくなる公共交通を作り出したということが非常にポイントなのかなと。それをやったことで、その沿線に住みたくなるというきっかけを作った、トリガーですね、というところが大きいと思います。

そう考えたときに、今1つ障害になっているのは、さきほど網計画と立地適正化計画が出てきましたけど、これを一体とか同時とか言われると、立地適正化のほうは中長期的なもので、網計画はもう今やらなきゃいけないことというのが通常で、これらを一体でと言われるとできないところがたくさんある。なので、もう網計画も考えないというところがあるのですね、実際に。この点は、地域によって認識が大きく違っていますが。

ですけど、最初に魅力的な公共交通を作り出さなければ、その沿線に行く気なんて全く起こらないわけですから、何を順番にやっていったらいいのかということが欠落しているというのは強く思っています。

14ページ、立地適正化計画150件、地域公共交通網形成計画100件、これを見ただけで、短期的なことはあとでよくて長期的なことはどんどんやっていかなきゃいけないというメッセージが出ているのですね。ほんとにこういう数字で正しいのかと思ったら、僕は全く逆じゃないかなと、現場で仕事をしていて思います。

それから、コンパクトということの意味ですけど、病院が出てきているのですが、病院

=高齢者=コンパクトと考えてもらおうと、これは高齢者に対して、ものすごく失礼じゃないかなと。

高齢者の方は、病院に行きたくて行っているのかといたら、病院しか行くところがないから行っているわけですね。しかも、そこまでの公共交通が便利であると、みんな集まってくる。それで集まってくるということであって、ほんとに病院を、いわゆる入院とか外来とかで病院を必要としている方と、必ずしもそうでない方が、全部混じっている。

そもそも病院に最初から行かせないようにするために、生活習慣病を進行させないといったことをやっていくために、歩いて暮らすということが、どのくらい意味があるのか。地方は特に車にずっと乗り続けている人が多いので肥満になりやすいとか、そういうところからどうやって抜け出していただいて、健康で、85歳でも90歳でもピンピンしていただくということにするために、どういうまちづくりかというのは、ここの中には全く出てこない。

9ページは、本当に典型で、医療・介護・福祉・子育てというふうにタイトルがあるのですが、全然そういう中身になってなくて、何かコンパクトにすれば、住まいや移動、食事、見守りなど、生活全般にわたる支援を併せて何とかって、これが実現するようなことが書いてあるのですが、これそれぞれが違う話だし、もうちょっとこの辺り深く考えないと、非常に直線的に考えると、間違いになるのではないかなと思います。

むしろ大事なのは商業。最近、岡山のイオンモールの例をすごく僕はいいなと思っっているのですが、あれは駅の近くですけど、最初は、あれができたなら大渋滞するかと思ったら、みんな公共交通で来てJRさんも増発列車を出したとか、路面電車も利用が増えたとか、そういうすごい実績を出している。

だから、中心市街地にそういう魅力的な、子供さんも家族も高齢者の方も行きたいような施設を作れば、イオンモールがいいかどうかというのは分かりませんが、そういうところを作れば、それなりに公共交通に乗ってきていただけるという実績が出せるということ。そこをきちんとやらなくてはいけなくて、これは中心市街地活性化の話が抜けているわけですけど、そういうところが非常に重要じゃないのかということも思いました。

あともう1点だけ、4ページ、これよく出てくる図なのですが、特に右側で、黄色い立地適正化計画の部分と緑色の地域公共交通再編実施計画の部分があるのですが、1つだけ色が黄色の薄いのがあって、拠点間を結ぶ交通サービスの充実って、これは何も色が塗ってないのですが、コンパクトシティをほんとにやるんだったら、先ほど富山でやられている話をしたように、ここが一番大事じゃないのかなと。なぜ、ここが一番大事なのに色が塗ってないのか。いや、でも、ほんとに再編実施計画やその他の活性化再生法の特定期間の中で、ここはもっと、真っ黒か真っ白か知りませんが、一番大事なことで位置づけられているはずなのに、ここが抜け落ちている、LRTとかBRTとか鉄道再構築とか、いろんなものがあるじゃないですか。だから、ここをやらずに、デマンドとかそういう周辺のことをやっていて、コンパクトというのはできないのではないのかなとも思っ

ます。

以上です。

(山内委員長) ありがとうございます。どうぞ。

(総合政策局公共交通政策部桑田企画官) 先に、公共交通の関係のほうをお答えさせていただきます。

先生もご指摘のとおり、今まさに交通機関の魅力自体が人を動かす力になるというのは、まさに最近の北陸新幹線もそうですけども、われわれも強く意識してきているところでございます。

先月、閣議決定いたしました交通政策基本計画におきましても、多様な交通機関を入れる、魅力ある交通機関を作るといった観点というものを政策の中に位置づけているところでございます。富山も、そういったところが最初のトリガーになっている部分も否めないところでございますので、そういった観点も、計画を作っていく上で、しっかり盛り込んでいくようにするというふうに、自治体と一緒に考えていきたいと思っております。

それからあと、立地適正化計画と網形成計画との連携の、実際に一度に作るのは難しいのではなかろうかというお話でございますけれども、網形成計画につきましては、まちづくりを意識して、まちづくりと連携して計画を作るといったことは必要だということで、そういう政策の柱にしているところでございますけれども、ただ、手続的に立地適正化計画と一緒に作らなきゃいけないということにはなっておりません。

実際に、地域の実情に応じまして、立地適正化計画が今これは不要で、まず網形成計画から、まちづくり的なことは立地適正化計画とは別に既に進んでいて、網形成計画をまずやらなきゃいけないといったところについては、どんどん、そういう計画作りを地域で進めていただいているところでございます。

そこは自治体さんの方で誤解があるようでした。私どもも、きちんと説明をして、また理解していきたいと思っておりますので、引き続き、ご指摘いただければと思っております。

それから、最後の資料のご指摘でありました、幹線の部分の色が違うぞということで、これ確かに資料の色づけがおかしいかと思えます。先生が、こういったところが拠点間のネットワークの網形成計画の対象になるべきだということは、ごもっともでございます。そもそも、今回の公共交通網形成計画につきましては、1つの自治体だけじゃなくて複数市町村で連携して、まさに市町村間の移動といったものも視野に入れる形で計画づくりができるようになっておりますので、その辺りは資料に誤解を与えるところがあると思えますので、また考え直させていただきたいと思えます。

以上でございます。

(都市局都市計画課菊池調整官) それから、高齢者＝病院とかというのは、ちょっと違うのではないかというご指摘がございました。

われわれも、そういうことがないように気をつけているのですが、短い時間で説明する

と、どうしても、こういうことになってしまって、ほんとに申し訳ないと思っています。

ただ、ご指摘の趣旨は十分われわれも思っておりまして、16ページの、健康・医療・福祉と連携したまちづくりの推進のガイドラインの中では、病院というよりは、むしろ、先生が言われたようなコミュニティ活動みたいな、いろいろとにぎわう場を作って人々が外出をするような、医療施設に行く前の段階の取り組みが大事だということで、このようなガイドラインを作り、まちづくりの問題として、取り組んでいく必要があるということ、むしろこの中ではうたっております。

従いまして、この中のポイントで2番目にありますように、そもそも病院とかに行く前の段階で、街の中のにぎわいの空間を作って、その中で、いろんな人たちが積極的に外出して活動していただくというようなことが大事ではないかというのを、うたわせていただいております。

今の観点のご指摘が非常に大事だと思っておりますので、いろんな場で、そういうところは、もう少しきちんと説明していくようにしていきたいというふうに思います。

(山内委員長) はい、ありがとうございます。

まだ、あろうかと思いますが、時間の関係もございますので、先に進ませていただいて、最後に、全体的な議論の場を設けたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは2つ目の議題ですけれども、中間整理に記載した事項の検討状況についてでございます。これも事務局からご説明をお願いしまして、質疑とさせていただきます。よろしく願いいたします。

(黒須企画室長) はい。それでは議題の2番目でございますけれども、中間整理でまとめた事項のその後の進捗等について、先生方にご報告することを申し上げます。資料2と3に基づいて、ご説明を申し上げます。

中間整理、大きくまとめまして2つの柱があったかと思えます。1つ目が地方創生に向けた国土のグランドデザイン2050の具体化等に関する事項ということで、これが資料2に対応している部分でございます。もう1つの柱が、国際競争力の強化、新しい技術の開発、普及促進、自動車の魅力向上等に関する事項、こちらが資料3に対応していると、こういうふうに考えてください。

まず資料2、地方創生に向けた取組のほうから、ご説明を申し上げます。

資料2の1枚目を、ご覧いただけますでしょうか。

交通ネットワークの確保・維持、今も少し小さな拠点というのは話がございましたけれども、こういったところを中心に、中山間地域を中心に、どういったことができるかということを中心に、中間整理の前後といたしまして検討を進めてまいりました。

これも①から④にございますとおり、4つの柱で整理をできるかと思っております。

1つ目が、地域交通ネットワークの再構築の推進ということで、先ほどもご紹介ございましたけれども、地域公共交通活性化再生法を改正いたしまして、その中で、地域公共交通再編実施計画、こちらを作成して認定を受けた場合には、手続のワンストップ化ですと

か自家用有償旅客運送者による少量貨物を運送可能とする、こういった制度上の手続をしたところでございます。これが、まず1つ目でございます。

2つ目がデマンドタクシー等の導入促進ということで、過疎地や交通空白地帯においてはデマンドタクシー等の運行が行われているところが多くございますけれども、こちらの付議に関する手続の簡素化についての運用の明確化、こういうことをしていきたいと思っております。

3つ目でございますけれども、自家用有償旅客運送のさらなる活用ということで、4月からの運用ルールの緩和の省令改正による施行を目指してございます。自家用有償旅客運送の実施主体につきましては、法人格のない主体にも認めていきたいと、こういう緩和をさせていただきたいと思っております。

また、旅客の範囲につきまして一定の要件を満たした場合には、地域住民の方を運ぶというのが、今の自家用有償旅客運送の対象者でございますけれども、それだけではない地域以外からの訪問者等、例えば観光客のような方も運送できるような緩和を考えてございます。今検討している、手続を進めているところでございます。

4つ目が、旅客と貨物の混載に関する新たな制度の創設に向けてということでございます。

下にパラグラフが2つございますけれども、まず1つ目のパラグラフが、タクシー事業者等が国土交通大臣の許可を受けて、有償で少量の貨物を運送できることとするということで、いわゆるタクシーに運送する、旅客運送事業者に貨物を乗せる、こちらのパターンです。

2つ目の段落でございますが、こちらは、過疎地等において、貨物自動車運送事業者に国土交通大臣の許可を受けた場合には有償旅客、これは貨物を運ぶものに対して旅客運送、こういったパターンです。

最後の④が、貨客混載につきましては、2枚目の資料で、少し詳しくご説明をさせていただきたいと思っております。

2枚目の資料、一番上は中間整理の書き抜きでございますので割愛しますが、2番目の箱の中に問題意識とございます。

1つ目の問題意識は、地域の顕在のニーズのみならず、潜在ニーズを踏まえた輸送サービスの提供ということで、こちらで申し上げる顕在ニーズというのは、例えば荷物がもう既に動いている、要するに荷物を運んでくれという需要があると、こういった場合はいいのですけれども、例えば地域の産品を掘り起こすことによって荷物の出荷があると、あるいは観光資源の発掘によって地域交流が盛んになり、そういう移動のニーズが出てくる、こういったものを踏まえて、発掘することによって輸送サービスを提供していく。これは順番がいろいろ、鶏、卵の部分もありますけれども、こういった輸送サービスを提供することが地域の活性化につながっていくのではないかと。それが同時に、自動車運送事業の発展にも寄与するのではないかと、まず問題意識がございまして。

一方で、先ほど、まちづくりの連携等の発表がございましたけれども、持続可能なまちづくりの推進のためには、住民、行政、運送主体と連携して、既存の既にある各種輸送手段の効果的な活用をすることによって、それぞれ荷物を運んだり、お客様を運んだり、こういった対応が必要になるのではないかと。

こういった両面からの問題意識の中で、今後、検討を進めていきたいと考えてございます。

その検討を進めるに当たっての主な論点でございますけれども、まず、認める地域の範囲について、地域をどのように定めていくか、運送の必要性をどのように確認するかという点。

また、認める運送の範囲ということで、どういった貨物や旅客の範囲を定めるか。また、運賃をどうするか、こういったことについて検討しなければいけないと思っております。

3点目といたしましては、損害賠償措置について、どうするかということでございます。

また、トラックによる貨物運送事業者による旅客の運送については、以下の2つの点も、さらに検討が必要かと考えてございます。まず1つ目が運転者に求める免許についてということで、一種免許なのか二種免許なのかという部分。それから使用する車両について、具体的にニーズに合わせた形で、どういう車両を使っていくか、あるいは、その車両を使うに当たってのボトルネックは何かと、こういったことについて検討していかなければいけないと思っております。

ただ、検討ばかり続けていても話が進みませんので、当初は試行的に旅客と貨物の混載を実施しながら、こういった点の検討を継続していきたい、このように考えてございます。

まず、中間整理の大きな柱の1点目、地方創生に関する部分は以上でございます。

続きまして、資料3のご説明に移らせていただきます。

中間整理の2つ目の視点でございます、国際競争力の強化、新しい技術開発の普及促進、自動車の魅力向上という部分でございますけれども、一番上に法律案のタイトルがございます。道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律案というものを、先日3月13日金曜日に、閣議決定をさせていただいたところでございます。

背景などにつきましては、中間整理でまさに挙げられた問題点でございますので、割愛させていただきます。

具体的にどのようなことについて措置したかというのが、緑色の箱以下で記載してございます。

法案の内容でございますけれども、まず1つ目が、車両単位での新たな相互承認制度の創設ということで、こちらが中間整理の1つ目の柱に対応した部分でございます。いわゆる車両単位での相互承認を可能とする制度I W V T Aを導入することによって、現行は、装置単位での相互承認になってございますが、これを車両単位にすることによって、審査項目は3分の1以下、60項目が20項目となる、こういった形で認証コストが低減されることで国際競争力をカバーすると、こういったねらいの柱が1つ目でございます。

2つ目の柱が、図柄入りナンバープレート実施のための交換制度の創設ということで、左側にある現在のナンバーから例えば右側にあるような図柄入りナンバーに替える場合、これも、希望によって図柄入りナンバーについて交換することを可能とする制度を設けると。そのための法律改正をさせていきたいと思っております。

3つ目が、リコールに係る装置メーカーへの対策強化ということで、現行制度は左にございますけど、国土交通省から装置メーカーXに対しては、直接報告を求めることはできませんけれども、これを見直して、事実・原因の把握を速やかにするためにも、報告徴収をそのまま装置メーカーにもすることができるようでの制度改正を決めたところでございます。

4つ目の柱が、自動車検査独立行政法人、いわゆる車検を行っているところと独立行政法人交通安全環境研究所、これは審査の認定制度などを司っているところでございますが、この2つを統合することによって、いわゆる使用の現場での情報と技術の開発面での情報というのが相互融通することによって、お互いシナジー効果を出していく、こういったために法人を統合していく、こういったものがございます。

資料の2ページ目以降、今私が申し上げた柱ごとのご説明を差し上げている資料でございますけれども、中間整理にございました中で幾つか、今の1枚目の紙で、まだ記載していない部分もございますが、1つ目が、6ページ目の回送運行許可制度に関する規制の緩和ということで、現在の期間を3日以内から5日以内に延長する、返納期間を5日以内に延長する、あるいは、回送運行許可の有効期間を5年以内に延長する、こういった規制緩和を行う予定でございます。

また最後7ページ目でございますけれども、民間の整備工場における業務範囲の拡大ということでございまして、貨物自動車の中古で購入した場合等における新規検査を、民間の整備工場でも可能とすると、その部分の審査を可能とすると、こういった改正を行いたいと思っております。

これによって、一番下の効果でございますが、年間5万件の審査について民間の整備工場で行えることとなりますので、ユーザーの利便性は向上するというふうに、われわれとしては考えてございます。

簡単ではございますけれども、中間整理でおまとめいただいたことに関する、その後の検討状況、措置状況について、ご説明を申し上げます。

以上でございます。

(山内委員長) ありがとうございます。

それでは、この件について、ご質問あるいはご意見、あるいは、ご発言を願いたいと思っております。

もしなければ、私から1つだけ。さっきの旅客と貨物の混載の試行的なものというのは、大体いつぐらいから、どんな規模で考えてらっしゃるのですか。

(黒須企画室長) 実は、まだスケジューリングの完全に固まったものはございませんで、

まずニーズをお聞きするということ、幾つか既にお聞きしているところもございませけれども、もう少し、われわれがこういう形で検討していきたいのだけれどもということをコミュニケーションを取りながら、ニーズを掘り起しながらスケジューリングさせていただきたいと思っております。ダラダラやってもしょうがないので、可及的速やかに着手したいというふうに考えてございます。

(山内委員長) ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。どうぞ。

(加藤委員) 1つ目が、資料2のほうですが、「デマンドタクシー等の導入促進」って書いてあるのですが、資料1のほうだと、「デマンド型乗合タクシー」という書き方をしていました。個人的には、デマンドタクシーという言い方は、ちょっと違和感があって。タクシーはデマンドでしょ。何を言っているのという感じはあります。

となると、もう1つの引っかけは、この4つの項目でタクシーがないということで、タクシーというのは、この4つをやってもまだあるものだと思っておられたら、とんでもない話で、特にここで考えておられるような地域だったら、タクシーはもう危機的で、ほんとになくなりそうなところが多い状態であるし、私が関わっているところに限ってしか言えませんが、それゆえにやれることは何でもやりたいという意欲はあるところが多いという認識をしています。

なのに、制度改革はこういうことですが、別にタクシーは制度改革をするまでもないから書いてないということかもしれませんけど、メッセージとしてこれが出ると、タクシーは何もないのかと、一方でデマンドタクシーと書いてあると、自分の仕事は何なんだという話になってくるというのは間違いないので、パッケージで制度改革等って結びつけると、これ以外やらないということだと感じてしまう。そもそもバスも書いてないですし、こういう制度改革をやることと同時に、従来のバスとかタクシーをどう活性化するかも書いて出していただかないと、誤解を受けるのかなと思いました。

それから、貨客混載が主な内容になっていきますけど、これはおっしゃるとおりで、考えれば考えるほど難しいなと思っています。現実にと考えると、例えばスクールバスといわゆる路線バスとの統合でさえ、別にやったほうが交付税とか補助金がたくさんもらえて、一緒にやるとカットされるとかという状況で、別々にやったほうが良いと考えている自治体が多いわけで、できるようになったというだけだと、やっぱり難しい。

できるようになって、それをやったほうがいろいろいいことがあるというパッケージにさせていただかないと、難しいし、それがあつたとしても、やはり旅客と貨物というのは全然違う需要である可能性もあるので、調べた上でやってみるというのはやったらいと思うのですが、その場合でも、何かもうちょっといいことがないと、手を挙げてもらえないのかなと思っていますので、ぜひ、私自身はやってみたいと思い、そういうことも考えていただければと思いました。

(黒須企画室長) はい、ありがとうございます。資料の表記については、以後気をつけ

たいと思います。

本小委員会の中間整理ということで、小さな限られたスコープで考えてしまったので、加藤先生のおっしゃるような、タクシーのメッセージはどうするんだ、バスへのメッセージはどうするんだということがございますので、最終報告に向けて、こういったところもメッセージとしてきちんと出していけるように、今、先生にもご参加いただいているワーキングでの議論なども踏まえて、きっちりメッセージとして出していきたいと思います。

あと、またほかの検討会で検討している活性化のための項目とかもございますので、さらにもコラボレーションしながら、きちんと書き込んでいきたいと思います。

また、貨客の最後のところの後押しするようなインセンティブというようなことも考えるべきだということで、そこも含めて試行的にやる中で、じゃあ、どういうふうの後押しするのが一番そのニーズに適合しているのかということも検討していきたいというふうに考えております。

(山内委員長) よろしいですか。

(加藤委員) はい。

(山内委員長) じゃあ、どうぞ。

(篠原委員) いいですか。

質問ですが、4番目の旅客と貨物の混載のところ、地域は過疎地などにおいてということで、しっかり具体的な線引きをしないと、例えば、ヒッチハイクによく手を挙げて、トラックに乗せてくださいって言ってやるじゃないですか。やはり一定の基準を満たしていないとダメなのですよね。なので、その辺の線引きもある。それから地域の線引きもありますよね。その辺を少し明確にしないと混乱するのかなと思っています。アメリカでも、ヒッチハイクは、よくやっていますよね。ですので、そういうものも幅広く認めていくようにするのか、条件を作るなら、どういう条件にするのかというところを、しっかり詰めないといけないなと思います。

それから3番目は、もう既に4月から施行ですか。

(黒須企画室長) 一応それを念頭に置いています。

(篠原委員) これは、要するに、われわれの昔からの概念で言うと、白タクっていうことですか。

(黒須企画室長) 自家用有償旅客運送自体は、平成18年から制度が認められておりまして、その範囲が割に厳しく狭めに、狭めかというと、現行制度は割合きっちり書いてあるのですね。

(篠原委員) その範囲というのは地域ですか。

(黒須企画室長) 地域でまず定めて、地域を定めるということは、つまり、そこにいらっしゃる住民の方という定め方で登録をしていただいております。

(篠原委員) 実際の実施状況はどうなっているのですか。

(黒須企画室長) 制度は全国で活用できます。

(篠原委員) 例えば、東京では、どうなっているのですか。

(黒須企画室長) 東京は、ほとんどございません。

(篠原委員) ございませんというのは、手を挙げる人がいないということですか。

(黒須企画室長) はい。やはりこの右のあるような過疎地、中山間地域と、こういったところがメインです。要は、青ナンバーの車も、採算が取れないので入っていかないところで、NPOさんですとか市町村さんが主体となって運営する、これが、今の自家用有償旅客運送の一番メインのところでございます。

(篠原委員) 東京まで広げてどうこうっていうことは、今考えていないのですか。

(黒須企画室長) 一応、東京も制度上はできるのですが、実際にニーズはないですし、これも、どちらかというと過疎地、中山間地域において、そういったものがニーズとしてあるのではないかと、こういうことに対応していきたいと、こういうスキームです。

(篠原委員) 最近は、やや少なくなりましたが、昔は銀座なんかのタクシーがつかまらないと、白タクをしょっちゅうやっていましたよね。ああいうものとは、区別するということですか。

(田端局長) 篠原先生がおっしゃった白タクとは全く違った一定のルール、あるいは運営の協議会というものを自治体とか利用者なども入ってルールを決めて、それで自家用の有償運行される方についても、一定の安全のための講習を受けていただくとかいう、そのフレームでやっております。

都市型では自家用の有償旅客運送というのは、そういうことで事例はないのですが、もう一方で福祉型、福祉の有償運送というのは、同じように自家用でありまして、これは都市内でも、福祉の有償運送を自家用でやるということを協議会を経てやっている例はあります。

今回は地方創生絡みということで、特にローカルエリアで、ニーズが高いので、今般、これをやっていこうということになっています。

(篠原委員) 例えば事故の割合について、こういうところは多いとか、全国的なデータはありますか。

(黒須企画室長) 実は事故もあまり多くない、あまりというか青ナンバーと比較して、先ほど局長が申し上げたとおり、安全講習などを、その事業を始めるに当たっての要件にしておりますし、いわゆるお客様を乗せる免許じゃない運転免許でできるようになっているのですけれども、そのために、逆に、とはいえお客様を乗せるので、かなり厳しいプログラムの研修を受けていただくことになっていきますので、実際には、事故のデータなども少ない。それは客観的にフォローアップしながら取っています。

(篠原委員) そうですか。分かりました。

(山内委員長) よろしいですか。

そのほか、いかがでしょうか。

(住野委員) すみません、住野です。

確認ですが、今ほど局長が言われたのに少し安心したのですが、すべて一定の要件を満たした場合というのが、ずっと書かれているのですが、一定の要件というのは、従来の運用強化の中できちっと議論をしてということは、これは一定の要件の中に入っているということですよ。それだけ確認したかったものですから。

(田端局長) その通りです。

(山内委員長) そのほか、いかがですか。

それでは、先ほど申しましたように、またあとで議論していただきますので、議事を進めさせていただきます。

次は、各ワーキンググループの議事報告でございます。

現在、この小委員会の下に、新しい地域のあり方に対応した自動車ネットワークワーキング、それから地域産業としての自動車関連産業のあり方ワーキング、それから、車の新しいイメージを作るワーキングチームが設置されておりまして、それぞれご検討いただいております。

各ワーキングにつきましましては、本小委員会との橋渡し役となっておられる委員がいらっしゃいますので、例えばネットワークのワーキングにつきましましては鎌田委員、それから地域産業ワーキングにつきましましては秋池委員、車の新しいイメージワーキングにつきましましては、橋渡し役の川端委員がいらっしゃいますが、川端委員は今日ご欠席でいらっしゃいますので、事務局からということで、それぞれに検討状況をご報告願いたいというふうに思っています。

それでは、まずネットワークワーキングにつきまして、鎌田委員からお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

(鎌田委員) はい。

資料4の1ポツのところでございます。

今の1つ前の中間整理のところ、地方再生とかそういったところに出てきているテーマをもう少し深掘りするというワーキングでございまして、旅客の事業者さんがお2人と、それから貨物の事業者さんがお1人、それから地方自治体がお2人、それとあと学識者等が残りのような構成で、これまで2回開催いたしました。

それで、テーマとしては○2つ掲げておりますけれども、1つ目は、地域のニーズに応じた多様な移動手段の相互関係とその活用等ということで、事業者さんのほうから取組例というような話題提供をいただきまして、それについて議論をしました。

そこで挙げられた主な論点は、資料に書かれていますように、許可区分それぞれの特性を生かし、地域に適した輸送のサービスを提供することが重要ではないかということで、事業者さんの中で、バスもタクシーも、バスも普通の乗合のほかに、特定とか貸切とかいろいろなものを持っていますと、ニーズに応じて運転手さんが1日の間にいろんな車を運転して、効率的に地域のニーズに合うような運営をされているというような事例をご紹介いただきまして、そういうことが、もう少しうまくいろんなところで展開できるというの

ではないかというような議論がありました。

それで2番目のポツとして、地域のニーズに則した輸送サービスを提供するためには、車両を柔軟に活用できるよう、さらなる規制緩和が必要ではないかと。やっている事業者さんから、さらに、こういったものを広く展開するために課題はなんなのかという議論からこういった話題が出てきたところでございます。

それから、2番目の○でございますけれども、地域公共交通を考える主体として、地域、住民の取組方ということで、事業者さんの話題提供とか、それから自治体さんからのお話をいただきまして議論がなされました。

乗合バスが廃止された地域において、輸送人員に沿った形のデマンド交通の運行に当たり、定量的な存続基準を決めて住民の利用を促すなど、住民の意識向上を図るべきではないか。これは、話題提供された自治体さんでの事例を基に、こういった議論をしました。そこでは、路線バスの廃止に伴い、その受け皿となるような自家用の有償運送、バスのなもの、それからタクシー的なものと用意して動かしているわけですが、それを続けるための基準を定めて、その基準以下になったら、もうやめるというようなことで、地域住民といろいろ議論をしながら、住民側も、自分の当事者意識を持って考えていくというようなところで、今のところ、うまくいっているような、そういった事例がご紹介されました。

それから2番目のポツは、自治体同士が優良事例の共有に限らず、相互の意識を向上させる場として地域公共交通会議等を活用すべきということで、これは加藤先生からも話題提供をいただいたのですが、地域公共交通会議が、なかなかうまく活用されていないという例が多々あると。せっかくの会議体ですので、それをうまく活用することによって、地域のいろいろな方々が交通に関して関心を持って、当事者意識を持って考えていくということにつながるようにしていきたいということで、そういったいろんな事例を基に議論をしているところでございます。

もう1回ほど開催して、議論を整理していく方向でございますけれども、貨客混載につきましては、課題等ございますので、いろいろな可能性も含め議論を深めていく予定でございます。

ワーキング1については、以上でございます。

(山内委員長) ありがとうございます。

それでは、秋池委員、お願いします。

(秋池委員) 地域産業としての自動車関連事業のあり方ワーキングですけれども、テーマとしては、こちらに掲げられておりますように、企業の生産性向上ということではあるのですが、それを超えまして、地域の活性化ですね、地方におきましては、自動車関連産業が経済に及ぼす影響というのかなり大きくなって、それなりの雇用も抱えておりますし、コンビニというほどではないのですが、整備会社というものが数多くいろんな地域に、町に1つは必ずあるというようなものでもございまして、サービス業であるがゆ

えに地域に張りついて仕事をしているというような状況がございます。

こういったところで、事業としても収益を確保したり、あるいは人材を確保したりすることによって、地域に適切なサービスを提供したり、それから、雇用を確保したりというようなことも含めて議論をしてきております。

出席者は、旅客関係からバス、タクシーの事業者、それから整備の事業者、そして自動車販売業の方、金融機関の方、それから、こちらにおられる住野委員にもご参加いただいて、既に2回開催をしております。

挙げられた論点については、こちらの資料にも書いてあるところではあるのですが、やはり企業の数が多すぎるといった問題がございます。それは、旅客も整備も自動車販売も同様ですが、自動車販売の場合は、自動車会社が大手の企業であるものから、そちらの指導によって販売チャンネルが統合されるとかということが起きるのですが、旅客や整備の場合は地域のオーナー企業であるということも非常に多くて、そういった中で、どのように具体的にその規模を拡大する、要は、事業を連携する、もっと簡単に言ってしまうと、合併のようなものが起こるといったことを実現していくのかというのが、1つの大きな論点となっております。

その集約化に当たっては、経営者の処遇というようなことも議論をされていて、どうやるとうまくいくのだろうかというような、お互いに知恵を共有し合ったりというようなことも含めて、報告できる内容が議論されていると考えます。

集約化そのものについては、出席者からはそれほど抵抗がないといいますか、むしろ人手不足で困っている一方で荷量や乗る旅客の数が減っているという中で、また、優れた経営者がそれほどたくさんいるというわけではない中で、集約あるべしという議論が非常に多く出ておりました。

また、そういうことを通じて質を向上していく、小さな事業者が、法令に準拠しないようなことを平気でやるようなことも出てきていたりするというような現実というものもございますので、そういった中で、そういう事業者を排除して、運送の質を上げる、整備や旅客事業の質を上げるということが求められているというようなことがございました。

一方で、こちらの行政処分のあり方が阻害要因となると言っておりますのは、集約をいたしますと、その中のどこかで法令を準拠できないものがあつた場合に、会社全体が行政処分の対象になってしまうということによって非常に損失を被るようなこともあるということです。

一方で、先ほども申しましたが、ある意味、悪意とは言わないまでも、小さな会社をたくさん作ることによって、法令を守らなかったとしても、行政処分を受けても、そのダメージが少ないような運営をしているところもあるのではないかとというようなことで、こういったところについては、今後、議論を深めていきたいというようなところが出てきます。

それからより生産性を上げていこうという話の中ではITの活用というものが出てきて

おりまして、これは、いわゆるビッグデータを使って、旅客や荷物の動きを見ることによって、それを、より効率的な路線を組みましようというような話もございますし、それから、ITを活用することによって、不当な運営といいますか、法を守らないような運営をしているような会社に対する監査をよりよくやっていけるのではないかと。今、あまりにも企業の数が多すぎまして、行政側からの監査が必ずしも行き届かないというものに対して、ITの活用によって、それをうまくやっていけるのではないかとというような話も出てきております。

また最近、ITを活用することで、荷物と、それから運ぶトラックでありますとかバスの空き状況をマッチングして収益を上げていける、お互いに気づかないことによって、事業機会を失ったり、お客様も荷物を送ったり、というようなことができないというような不便を解消していくようなサービスというのでも生まれてきておりまして、こういったものも、今後さらに発展させていく余地があるのではないかとというような話にもなっております。

大変活発にいろんな議論ができていると思っております、このあと、何回かの議論のあとに、とりまとめをしたいというふうに考えます。

以上でございます。

(山内委員長) ありがとうございます。

では、最後、事務局から。

(黒須企画室長) 今日は川端委員ご欠席でございますので、新しい車のイメージ作りのワーキングチームについてご報告を申し上げます。

こちらにございますとおり、最初にザッとメンバーがどういったところかということをお知らせすると、車のメーカーさん、それからITの関係の研究者の方、それからメーカーの方、家電メーカーさん、それから車両で言うと部品メーカーさん、それからマーケットのほうを、マーケティングの担当をされているような方、あるいは観光という点から車について考えておられる方、それからモータージャーナリストの方、川端委員以外にもいらっしゃいます。こういった形で非常に多岐にわたるメンバーでやってございますし、お互いほとんど初顔合わせという形でございましたので、各委員どういったことを自分は出自として持っていて、車に対してどういう思いを持っているかということについて、自己紹介を兼ねながら進めたところでございます。

大きく、そのあとも議論をさせていただいて、3つほどの整理があったかなと思っております。次回以降は、そのテーマに沿って、それぞれ議論していければと思います。

1つは、移動手段として、どう移動できればいいという形での車の将来のあり方。2つ目が、いや、そうとはいえ、やっぱり移動している最中の楽しみというものではないかという点からの車の将来のあり方、それから3つ目が、制度を作る側としての車というのは、将来どうあるべきかということについてのあり方。

まだ、ほかにも多岐に論点わたってございますので、もう少し整理をしながら進めてい

きたいと思っておりますけど、以上のような議論がされております。

また本ワーキングチームに関しましては、車の新しいイメージを作るというだけではちょっと平凡ですので、ワーキングチーム名も委員に決めていただいたところ、ここにございますとおり、「a s h i t a m o b i l i t y」という名前のチームになっておるところでございます。

簡単ではございますが、まだ、こちらのチームは1回しか会合を開いてございませんので、簡単でございますけれども、以上で終わらせていただきたいと思います。

(山内委員長) ありがとうございます。3つのワーキングから、ご報告がありました。

これについてご質問やご意見がありましたら、お願いいたします。

これも、またあとで全体の議論でまとめてやらせていただくことにして、最終的な検討結果というのは、次回の小委員会の場で報告いただきたいというふうに思います。

それでは次に、本小委員会が目指します豊かな未来社会という、こういうキーワードがあるのですが、豊かな未来社会というのはどういうことなのかということについて、前回ご質問ございましたので、これについて、事務局からご説明をいただきまして、全体の議論も併せて、皆さんにご意見をお願いしたいと思います。

(黒須企画室長) はい。それでは、今委員長からございました豊かな未来社会とはということについて、議論のきっかけとなる資料のご説明を差し上げます。

資料5 - 1と5 - 2をご覧くださいませでしょうか。

これは今委員長からございましたとおり、前回第3回の小委員会において、今日のご欠席ですけれども、酒井委員から、豊かさについても議論したほうがいいのではないかとということがございましたので示させていただきました。

最終的には、こういった形のものが本小委員会の報告の冒頭に来て、こういった方向としての社会を目指していくというのがある、そういった議論のきっかけになればと思って、事務局のほうで資料を作成したところでございます。

資料5 - 1は資料5 - 2の概要になってございます。5 - 2のほうは文章体になってございまして、報告書をイメージしたような形で書いてございます。5 - 1のほうに従って、ご説明を差し上げたいと思います。

まず、豊かな未来社会とはということで、1つ目のところがございますけれども、豊かさを考えるに当たって、白紙の状態から始めても難しゅうございますので、本小委員会スタートの時に1つのやっばりきっかけとしてございました国土のグランドデザイン2050における考え方というのを基本に据えたらどうかということで、それに基づく豊かさの考え方というのを、これ以降、示させていただいているところでございます。

大きく分けて2つの柱がございます。1つ目の柱は(2)で示させていただいているところでございまして、多様性と連携ということでございます。この考え方でございますけれども、多様性というものにつきましては、考え方の1つ目のポツでございますが、多様性を有する地域間で、機能を分担して互いに補完する、目標を共有し、ともに進化する、

融合して高次の発展を図るという意味で、多様性こそが、まさにそのあとの価値創造につながっていく基になるものではないかと、こういったことがグランドデザインの中で示されています。

じゃあ、その多様性というのは、どういう単位ではぐくまれるかということでございますが、2つ目のポツでございますが、文化は、人々の営みの中でこそ、はぐくまれる、日々の営みの中で、家族、友人、地域、職場、学校等の様々な人とのつながりを通じて、そういった文化が形成されると。それが地域への愛着となることで、そこがふるさとになる。このふるさとは1つの基盤となって地域固有の文化を形成していく。こういったことが多様性の基になるというふうに示してございます。

じゃあ、その連携というものでございますが、最後のポツでございますけれども、その多様性を持った地域ごとが交流することによって小さな対流が生まれて、その積み重ねが創発を引き起こして、国土全体の大きな対流につながると。こういったことが、各地域の連携という意味で対流となって、より大きな活発化へとつながっていくと、こういったことが示されてございます。これがまず、1つ目の柱の多様性と連携ということでございます。

2つ目が2つの価値観の並存と、ちょっと書きましたけれども、2つの価値観、(3)のすぐ下に書いてございます国際志向と地域志向という2つの価値観を並存させていく、2つのベクトルとしてと、2つの、両方とも存在するベクトルとしてとらえていくと、こういったことが必要なのではないかということが、同じくグランドデザインの中でうたわれてございます。

これのそれぞれの考え方でございますが、1つ目のポツで、国際志向のほうを説明してございます。戦後日本は、豊かさを目指して経済成長を遂げてきましたが、今日ではグローバル化が進展する中で、こういった今まではぐくんできた豊かさを維持、発展させるために、さらなる成長というのがグローバル化社会の中で目指されると。それを可能とするためには、国際社会での競争を勝ち抜いていく必要があるという価値観も強くなってきている。それは現実問題としてございます。

一方で、従来型の経済一辺倒での豊かさではなくということでございますけど、こちらが地域志向の説明になってございまして、自然や地域との触れ合いを大切にするという生き方も求められていて、例えば田園回帰とも呼ばれるように、地域を大切にしたいという若者も増えてきているところでございます。

こういった2つの価値観を、対立概念として、どちらかがいい、どちらかが悪い、あるいは、どちらかが実現すれば、どちらかが実現できないという対立概念としてとらえるのではなくて、社会を評価する2つのベクトルのようなものとしてとらえていく必要があるのではないかと、複眼的な見方がこれから必要だと考えられるというふうにして、グランドデザインのほうではうたってございます。

以上、多様性と連携が1つの柱、また2つの価値観の並存というものが2つ目の柱、こ

ういったものを2つの柱として豊かさを考えていったらどうかというふうな、まず1つ目のご提案でございます。

では、資料の2枚目に行ってください、じゃあ、豊かな未来社会に、本小委員会のターゲットでございます自動車がどのように寄与できるかということを示してございます。

これは大きく3つの柱に分けてございます。1つ目の柱と2つ目の柱が、先ほど申し上げた豊かさの1つ目の柱の多様性と連携というところとつながってくるというふうに考えてございます。

1つ目は、多様性を確保するためにネットワーク、地域産業として自動車というものが関与して寄与していくという側面があるのではないかとというふうに考えてございます。

1つ目のポツでございますが、自動車を使用する運送業、それから、また整備する整備事業というのは、それぞれ地域のニーズにこたえるものとして、従来も重要な役割を担っておりましたし、これからも重要な役割を担っていくと。これらはやはり、人々が各地域で生活を行う基盤となるものであろうと。先ほど、各地域で文化をはぐくむというのがございましたとおり、多様性の確立のためには、そういった地域での活動の基盤というのは必要不可欠なものだろうというところで、ふるさと形成に役立っているというふうに考えられるという意味で、多様性を確保するというところでございます。

また、こうした側面と並んで、先ほど秋池委員のほうからもございましたとおり、地域の雇用の大きな支え手、重要な支え手となっているというのも事実でございますので、こういった点からも、地域経済を支えるという意味で、ふるさとの確立に役立っているのではないかと、こういった点から、多様性を確保するというところでの寄与ということが考えられます。

2つ目は連携でございます。連携を確保するために、ネットワークとしての側面が、ネットワークを支える自動車という側面があるだろうというところでございます。多様性を確立した各地域を結ぶ連携、それが交流につながり、新たな価値創造につながる、先ほど豊かさのところにごございましたけれども、自動車は人の移動、モノの移動、いずれにおいても必要とされていることは、自明の理でございます。

この2つが、豊かさの柱の1つ目の柱への寄与でございます。

(3) 3つ目のものが国際志向と地域志向の並存に寄与する自動車ということで、1つ目は、やはり国際志向という意味では、自動車製造業というのは、わが国の経済主体の中でも大きな実力を持っているという事実に着目した記述でございます。

世界中で購入されている車を売っているという意味でも、販売競争力はもちろんのことでございますけれども、ハイブリッド、電気自動車、燃料電池車などの技術開発も進んでございますが、理想の自動車を次々と生み出して世界をリードする技術開発能力の面でも国際志向というのに寄与することができるのではないかと、こういった点が1つ目でございます。

それから2つ目でございますが、地域志向というのでも、軽自動車、小型モビリティ、

二輪車、パーソナルモビリティなど、今後の高齢社会や地域社会における移動というところにも寄与していくことができるのではないかとということから、2つの価値観の並存というものに自動車というのが寄与できるものがあるのではないかと、こういったことをお示しさせていただきたいと思います。

資料5-2につきましては、今私が申し上げたことを国土のグランドデザインの記述の中の具体的な記述も引用しながら書いているものでございます。

この点につきましては、非常にご議論、豊かさという考え方の部分もでございますので、事務局からはきっかけとなる資料をご提示したということで、各委員の活発なご意見をちょうだいできれば、非常にありがたく存じます。

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。

今ご説明ありましたように、この小委員会の枕詞と申しますか、豊かな未来社会に向けたという豊かな未来社会をわれわれがどう考えるかって、ある意味では、非常に重要な出発点でございますので、これも今お話ありましたように、たたき台をいただいたということで、われわれが主体的にこれを作り上げていくということでもありますので、どうぞ活発なご意見をいただければと思いますが、いかがでしょう。

基本は国土のグランドデザインの2050と、ここで議論している自動車との関係ですね、これを明確にしたと、あるいは一定の方向を示したと、こういうことだと思うのですが、いかがでございましょうか。

(加藤委員) 国土のグランドデザイン2050は、ちゃんと読んでないので、愚問ですけど、これを見ただけだと、結局、未来社会で人がどういうふうに住らしていくのかとか、社会はどうあるべきなのかというの、ものすごい言葉が抽象的で、全然イメージが浮かんできませんが、付加価値って具体的にどんな付加価値が必要なのか、そういうことが深まらないと、これはこれでいいのかもしれませんが、少し分かりにくいなと思いました。その辺、少しメモとしてあるといいと思っています。

(黒須企画室長) すみません、お考えいただく時間をそもそも確保できずに。

非常に、ただ、難しゅうございますのは、引用している部分をちょっと拝見していただければよろしいかと思うのですけれども、ここでのグランドデザインって、じゃあ、付加価値の中でどういうポイントというか、に絞ってかということは、あまり正直言って、明確には示されていない。やっぱり多様性を確立して交流を起こしていくことによって、新たな価値創造というところで止まっている部分がございますので、それによって、どちらかという国が示すというよりは、その中で交流が起きていることによって、自発的にというか内面的に出てくるものだろうという考え方のかなというふうに、私も策定過程を全部知っているわけではないので、推測ですけれども、ただ、そこはまた資料の確認などをしながら、こういった点がということは、きっかけになるようなことは、ご議論もいた

だきたいですし、お示しできるところはお示ししていきたいと思います。

(鎌田委員) 東大の鎌田でございます。

何かちょっと頭の中が整理されてないのですが、加藤先生と似た印象を持っています。何となくやっぱり自動車局目線が全面に出ているような感じがあって、もう少し住民の目線に立ち戻って、どういう社会が良いのかというところを少し描いてほしいなど。

そういう意味で、今日前半にまちづくりとの連携みたいな話題があったのに、まちづくりという言葉が1個も入ってないし、それから地域って書いてあるけど、自動車局が考えている地域って少し広がりを持っているから、もう少し細かいところにコミュニティみたいな言葉を入れてほしい。それから、前半の議論であった健康みたいなキーワードも入っていませんし。

ですから、もう少し人々の生活目線で、何かこういう社会でありたいよねという辺りとか、それから、そこにおいての町がどういうふうになって、交通がどういう役割、交通といっても、公共交通だけじゃなくてマイカーも含めて、パーソナルモビリティも含め、どんな形が担えるのかとか、何かそんなような形の文言で書き表してほしいと思います。

そういう意味で、例えば今朝の新聞に、アイシン精機が作ったパーソナルモビリティが写真入りで出ていましたけど、あれって時速10キロなので、今の道交法じゃ走れないのですね。

だけど、ああいうものがドーンと出ちゃうと、何か皆さん期待しちゃうので、だから、そういうようなことが、ほんとに日本で必要であれば、それを突破していくようなアプローチも欲しいところです。

それから、もう1つ言うと、道交法の改正で、運転免許の更新、認知症の関係がだいぶ厳しくなると、今は非常に更新ができない人って少ないのですが、数倍から一桁多くなるとなったときに、やっぱり地域で移動をどう支えるかというような、ものすごく大きな話題があって。

ですから、大きな未来社会っていう理想像を描くのも大事なのですが、現実の問題としてやっておかないといけないところが交通に期待された部分って非常に多いけれども、財源とか人材とかの関係で、なかなかギャップが大きいというようなところを、どうやって攻めていくかとか。

今の議論は豊かな未来社会をどう書くかですけれども、今後のこの委員会の議論の中で、そういった、すぐにでも考えていかないといけないところを、どういうふうに必要な体制を組んで考えていくかという辺りを、もう少し整理して進めていってほしいなということで、後半、お願いでございます。

以上です。

(山内委員長) ありがとうございます、非常に重要なご指摘をいただきました。

(秋池委員) 私もまとまっていないのですが。

まず、ほかの先生方がおっしゃっていることと同じなのですが、やはり交通も大

切で、交通の中には、1つは、何かの手段であるということと、それから一方で、交通自体を楽しむというのもあるわけなので、そういったことが書き分けられるといいというふうに思います。

そして、これも、ほかの先生ご指摘のところではあるのですが、豊かな未来社会で人がどう暮らしているのかという中に、健康であるというのは、やはりものすごく皆が目指しているところでありますので、医療でありますとか、あるいは歩き回ることによって病気にならないとか、いい食生活が送れるとか、そういうようなことは1つの重要な要素と思っています。

テレビでも、健康についての番組をやると、ものすごく問い合わせが多いというような話を聞いたことがございまして、そのぐらい日本人はそれを求めているのだなということを感じます。

もう1つは、高齢者も、また若い方もそうなのですが、学ぶということも、豊かな社会の1つのキーワードだと思っております。

あとは、多様であるということについて、2つ目なのですけれども、今、空き家の問題というのもずいぶん議論されておるところですけれども、そういった中で、いわゆるぜいたくな別荘ということではなくても、2つの居住地を持って、その間を車で移動するとか、そういうような暮らしぶりというのも生まれてきても、人生を多様にするのに役に立つのではないかというふうに思っております。そういったようなことも含めて、1点目と似てくるのですけれども、やはり人がどういう暮らしをするかの中での交通のありようというものの議論がよろしいかと考えます。

また3つ目なのですけれども、過疎の問題ですとかいろいろ出てきますし、人の住まい方というのも変わっていく中で、交通も柔軟であるということは非常に重要なことであると思っています。

それから4点目ですけれども、これは、1点目のまちづくりのこととも関わるのですが、あるモデルケースというのができますけれども、これは自治体側の責任なのかもしれないのですが、ほかの町でよかったモデルケースを、そのまま自分の町に当てはめるとうまくいかないというようなこともあるのだと思います。それは地勢的なことでありますとか、その地域の経済、あるいは人口の状況というものもあると思うのですけれども、これを展開するときに、どうカスタマイズすると、その町にとって最適になるのかということ、これも多様であるということにつながるのではないかと思っております。

地方の再生は、多分、1ついいモデルケースができると、それをまねて同じようにやっとうまくいくということは、かなりの程度があると思っていますのですけれども、そのときの展開の仕方の一工夫というのはあっていいのかなと思っております、そういった多様性を認められるような制度であるとよいというふうに考えるところです。

以上です。

(山内委員長) ありがとうございます。

ほかの委員の方、いかがですか。

(村木委員) 私もあまり、まとまっていないのですけれども。

今日の最初の議論と今の豊かな未来社会のところを関連づけて考えてみますと、最終的には交通って手段ですよ。乗るのが好きっていう方も、もちろんいらっしゃると思いますが、最終的には、乗ってどこに行くかっていう着地のところにどんなものを提供するのかっていうところを、もう少し、それとの関係で何か記載することがあるといいかなという感じがしました。

今日の都市局のほうのご説明なんかでもあったところですけども、歩きたくなる町を作るというのは、コンパクトな町を作るということは大事なのですが、結局のところ、人は、町の密度が高いところに行きたいというわけではなくて、そこで、どんなサービスがあって、それに対して人が行きたいと思うかということなので、これは多分、中心市街地の商業とかそういうところとの連携もないと、歩きたくなる街というものを作ることができなくて、そこに対して、どういう交通手段、特に自動車というものが関係してくるかということが少し書かれているといいのかなと、そんな感じがしました。

あと、若干ちょっと話がずれるのですが、昨日までフランスに行っておりまして、戻ってきて思ったことなのですが、確かに今日の資料の3番目のところ国際志向というところで、日本の技術としてハイブリッドカー、電気自動車、燃料電池車、こういうものが国際志向を牽引するというところで、ヨーロッパで見えても、確かに日本車はけっこうたくさん走っていましたが、どちらかというとタクシーとかが多くて、これをもっと多くの方たちに乗っていただけるような高級志向のものが、マーケットとして、もっと国際的に認知できるようなことになっていくといいなと、行って見て感じたところがございます。

以上です。

(山内委員長) ありがとうございます。

(住野委員) 住野です。私は文学者ではありませんので、あんまり上手には言えませんが。

豊かな未来社会というのは、私はやはり、移動手段を取り分け持たない、例えばお年寄りや小さな子供が、僕は手段ではなくて目的だと思っていて、交通は、そういったいわゆるバリアがある人ですね、そういう人たちが、常に交通でいろいろ移動ができると。私はこれが一番大事な要素じゃないかなというふうに思っております。

豊かということになると、誰も、いろんなところに目的として行けて、そこに、先ほどあったまちづくりが次にかかわってくるのではないかなというふうに思っていますので、あまり高度なことよりも、やはりほんとうに、これから少子高齢化の中で、そういう人たちがリスクもなくリーズナブルに、そして目的のために移動して、そこで人生が楽しめる、生活が楽しめる、私はこういう視点の言葉を入れたほうが、分かりやすいのではないかなというふうに思います。

(山内委員長) ほか、いかがですか。どうぞ。

(加藤委員) 私、専門は環境なので、環境のほうでは、もういつもいじめられていて、交通なんていうのは、エネルギーとか環境負荷をたくさん出して、とんでもない、なるべくやめろといわれる、だから、環境に優しい交通なんていうのは、そもそもおかしいと言われ続けています。

その中で、どうやって付加価値を出すかを考えているのですが、そもそもIT化というのは、すごく意識しなきゃいけないと思っています。つまり今までですと、動かないと得られないものがたくさんあったのが、今は、物理的に動かなくても手に入れられるものがたくさんあって、特に若い方ですと、全くそういう中で閉じて生きる、つまりわざわざ動かなくて、むしろネットで手に入れられるもので全部生活を確保しちゃうという方も、うちの学生とかもそうですけど、出てきている状態。車が売れないとかっていうのは、そういう話ですね。

むしろ、そうやって運転するのが嫌なので、面倒なので、公共交通も発達しているとかという話、そういう時代になってきているという大きな状況は、絶対踏まえなきゃいけないのかなと思います。

ただ、デジタルデバインドとかモビリティデバインドとかいう言葉もあるように、みんながITを使えるとか、みんなが車に乗れるとかっていうわけじゃなくて、乗れない方はたくさん、あるいは使えない方はたくさんいるし、だから勉強しろと言われても、なかなかそういうわけに、あるいは免許を取れとかっていうわけにもいかないもので、そういう方がいることを前提として、どういうふうに、その中のモビリティの部分はどう確保していくかという視点は、この「豊かな」というときに必要なのかなと思いました。

あとキーワードだけ言うと、先ほども出たのですが、例えば組織化というのが必要だと思っていて、結局、自動車は、乗用車もあるいはバスもタクシーも、そういったものも、もう勝手に基本的に動いていて、全体としてシステムになっていないということがやっぱり大きいのかなと思っています。

もっとうまく、まさに連携って言っているのですが、そのためには、そういったいろんなモードをもっと組織化するか高度化する、それからLRTとかBRTとかっていうのは、そういう文脈で出てくるものであって、そのためにも、全体がどうシステム化されるかっていうことが大事なのかなと思います。

それから、運送の産業あるいは整備とかは地産地消的なものであるということで、地産地消は大事な視点なのかなというのも思っています。

あとそれに関連してコミュニティビジネスという考え方。結局、貨客混載なんかも、単にどっちも乗せられるというだけじゃなくて、これから、御用聞きとか、あるいは見守りとか、そういったことも含めて、地域の中で車が動いていることによって、それで何ができるかっていうことがほかにも、ただ運ぶだけじゃなくて、いろいろあると思うのですね。

そういったことも含めたコミュニティビジネスとして、自動車に関連するいろんな事業

が脱皮できるかどうかということが、付加価値をもっと高めていく。

そのときに、動かなくても暮らしてはいけるけど、動いたほうがもっと楽しいことがたくさんあるよとか、それから、動かなくて済むためにも、荷物が人が動かないと、荷物が運ばれないといけないので、荷物が安く運んでこれないと、だめだよねということで、そこで新たな付加価値が出てくるのかなと思っているので、そういうふうにもちょっと考えていただけるといいのかなと、個人的に思いました。

(山内委員長) ほかに、篠原委員、いかがですか。

(篠原委員) 要するに、個人にとって豊かさというのは違うのだろうと思うのです。なので色々な選択があると思うのですが、例えば、できるだけ休日はゆっくり歩きたいと、それで疲れたら公共交通機関にお世話になるとか、あるいは高速をずーっと遠方までドライブしたいとか、その人によって、休日だけを切り取ったとしても、豊かさの過ごし方というのは、それぞれあるのだろうと思います。

なので、やはり基本的には、そういういろんな選択、それにマッチできるようないろんな多様な手段が用意されているということ。それも、例えば都市部と、それから地方のほうでは、またそれぞれニーズが違うと思うのですけれども、そういうような多様な手段が、歩くことも含めて、自動車だけではなくて、用意されている。そして、そのためのまちづくりがどういうふうにあるべきかということであって、1つのパターンではやっぱり語れないと思うのです。

そういった意味で、いろんなモデルケースなり、あり方を作っておくという以外に方法は、ないのではないかなと思います。1つの概念に向けて何か集約していくような話ではないような、気がしています。

以上です。

(山内委員長) ありがとうございます。ほかに、いかがですか。

かなり重要なお意見をたくさんいただいたので、事務局のほうでまとめてもらいますけれども、今スマホで国土のランドデザイン2050の概要版を見て、ここで言っている多様性とか連携というのは、どういう形で出てきているのかということを確認してみました。

そうすると、かなり、もちろんですけど綿密な議論がされていて、将来の社会についてのこういうプロジェクションをして、その中で出てきているわけですね。

今ここで豊かな未来社会ということでご提示いただいたのは、そこから出てきた多様性とか連携ということ、あるいは価値というものを、そこだけ持ってきているので、皆様のご不満はよく分かって、そもそも、どう描くんだとか、人との関係をどうするんだっていう、この概要版にも、人との関係というところもあるわけですね。

われわれがこれを始める時に、やはり2050年を意識して始めたので、そこら辺は共通認識を、確認をした上で、具体的に、われわれが豊かな未来ってどう考えるかということ、それから自動車との関係をどう考えるか、その辺を少し強調していただく。それと、

言葉を補っていただくと、皆様のご意見をいろいろ入れられるのではないかと思いますので、私の考えとしては、そういう方向でまとめていただければよいのかなというふうに思います。

まだ少し時間があるので、何かありましたら。

(篠原委員) 例えば、僕らが子供のころというか若いころは、やっぱりマイカーを持つというのが1つの夢だったですね。

でも、今の時代は、その考えがシフトしていますよね。だから、年代を経ること、世代によって、先ほど申し上げたように、志向が大きく違うわけですから、やはりこれからの時代ということを考えると、今の若い人たちの志向をしっかりと捉えてやるということが僕は大事だと思います。その辺のところをもう少ししっかりとベースに置いて議論しないと、あるべき姿と言うだけでは、これはなかなか解決しない問題だなという感じがいたします。

(山内委員長) ありがとうございます。

そしたら、今ご意見をいただきましたので、事務局のほうでまとめていただき、内容をもう少し膨らませていただくということだと思います。

それで、委員の方で、今日もご欠席の方もいらっしゃるし、それからまだ言い足りなかった、あるいは、こういうことがあったということが、あとからも出てくるかも分かりませんが、その辺もまた事務局のほうにお伝えいただければ、よりよいものができると思いますので、そんな形でまとめさせていただこうかと思います。

それでは、本日の議事は以上ということになりますので、これをもちまして終了させていただきますが、最後に、事務局から事務連絡事項があるということです。よろしくお願いたします。

(広瀬企画室総括) 委員の皆様方、活発なご議論ありがとうございました。

事務局からの連絡事項は2点ございます。

本日の小委員会の議事概要の公表でございますが、いずれ国交省のホームページにて、公表させていただきたいと思っております。また詳細な議事録につきましても、後日、委員の皆様にご了解いただいた後、公開をさせていただくことを考えています。

今後の、次回の小委員会の日程でございますが、今年度はもう終わりでございますので、次回は、年度が明けてからの開会を予定しております。

詳細な日程につきましては、改めて事務局より日程調整のご連絡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たいと思っております。本日は、誠にどうもありがとうございました。