

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

最終報告書

平成27年7月

目次

はじめに	1
1. 「豊かな未来社会」と自動車	1
(1) 目指すべき「豊かな未来社会」とは	1
(2) 自動車が果たす役割の分類	2
2. 「豊かな未来社会」に向けた自動車行政を考える際の前提条件	2
(1) 安全、環境、	2
(2) 人口減少	2
(3) 地方創生	3
3. 「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方	3
(1) 目指すべき基本的方向性	3
①交流による付加価値の向上	3
②地域を支える自動車関連産業	3
③これからの「くるま」のあり方	4
(2) 具体的方策	4
①真に必要なサービスのとらえ方	5
②経営基盤強化のための方策	8
③企業の集約化による経営基盤の強化	10
④真に必要な旅客ネットワークサービスを 提供するに当たっての留意点	12
⑤地域の多様性と国際的な競争力を視野に入れたものづくり	17
4. まとめ	18

参考資料

1. 配慮すべきことに関連する施策集
2. 各地域における取組み事例集
3. 個別施策（国が行うもの）の時間軸（イメージ）
4. 委員名簿
5. 開催履歴

はじめに

本小委員会は、「国土のグランドデザイン 2050」（以下「グランドデザイン」）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ために設置された。前者については、本年 2 月、「中間整理」としてとりまとめ、公表し、一部については実施の途に就いている。したがって、本報告においては、後者についてとりまとめることを主眼とした。

本小委員会は 6 回にわたり会合を重ね、第 3 回小委員会において中間整理をまとめた後、「ネットワーク」、「産業」、「クルマの未来」の 3 つのテーマを設けてワーキンググループを開催しながら、現在の社会における課題を踏まえつつ、「豊かな未来社会」に向けて取り組みを進めるべき内容について議論を深めてきた。

1. 「豊かな未来社会」と自動車

(1) 目指すべき「豊かな未来社会」とは

グランドデザインで示されているとおり、現在、我々は、人口減少、異次元の高齢化、グローバル化の進展、地球環境問題、ICT の劇的な進歩など技術革新の進展等、いくつもの時代の潮流と課題に直面している。これらは個々に大きな課題であるが、「グランドデザイン」は同時に、我々がこれらを乗り越え、目指すべき方向性とその意義として「基本的考え方」を示している。その中で特に、自動車に関連するものとして質の高いサービスを効率的に提供し、新たな価値を創造する基礎となる「コンパクト+ネットワーク」及び「多様性と連携による国土・地域づくり」、また、多様性を支えるふるさと、国際志向と地域志向という 2 つの評価軸、女性の社会参画、コミュニティの再構築といった観点が挙げられる。

すなわち、地域や世代、あるいは個人が持つ多様性を生かすために、住民、消費者の目線を大事にするとともに、人と人が直接出会い、交流・つながりを持つことで付加価値を高め、地域の魅力を誇りに思えるようになることが、「豊かな未来社会」につながっていくものであり、そのために最も生活に密着した交通手段である自動車が果たす役割は大きい。

また、国際競争力の強化や女性の社会参画は、イノベーションの創出を促進し技術を発展させ、働きがいのある職場を提供する。特に裾野の広い産業である自動車関連産業では、地域の成長のけん引役となり、「豊かな未来社会」の実現に貢献する。国際競争力の強化に当たっては、国際標準の獲得等を通じて、成長著しいアジア地域のダイナミズムを的確に取り入れるという

視点が重要である。

(2) 自動車が果たす役割の分類

以上のように、「豊かな未来社会」の実現にあたって、生活に密着した交通手段である自動車が果たす役割は大きい。自動車に関連する分野は広がりを持っているので、多様性の獲得、交流の確保、技術の発展等を通じて具体的に本委員会で議論するに当たり、対象を3つに分類することとした。

1つめは交流を支えるネットワーク及び安全確保の基盤による「交流による付加価値の向上」に関する事項である。2つめは交流の確保の基盤となり、国際競争力の強化や女性の社会参画の場ともなる「地域を支える産業」に関する事項である。3つめは交流を担い、多様化する社会の需要に応える「これからの「くるま」のあり方」に関する事項である。

これら3つの分類は相互に関連しており、それぞれの課題が共通している部分もあり、解決の方向性が影響を与え合うこともある。

2. 「豊かな未来社会」に向けた自動車行政を考える際の前提条件

(1) 安全、環境

今後の自動車行政を考えるに当たり、どのような状況であっても前提としなければならない観点が2つある。

第一に、安全の確保である。安全に人、物を運ぶ手段として、自動車本体の安全を確保することが必要である。そのために、国は、先進技術を利用した安全性の高い車両の研究開発に始まり、使用過程での安全確保、安全な自動車の普及促進といった自動車単体での安全性の向上を進めていくことが必要である。特に事業用自動車については、ハード面の技術の進展の積極的な取り組み、運行管理の高度化、特に運転者の健康管理に重点をおいた取り組みの実施により、運行の安全を確保し事故削減を進めていく。また、万が一事故が起こってしまった時の被害者救済等につき確保していく必要がある。さらに、円滑な支援物資輸送や災害時のサプライチェーンの確保に努める必要がある。

第二に、地球環境への影響である。深刻度を増している地球環境問題への自動車による影響を緩和、減少させることが必要である。このため、国は、環境負担の少ない自動車の研究開発、次世代自動車等の普及促進や排ガス基準の強化等を通じた自動車本体の環境性能の向上、エコドライブの普及促進、BRT等の促進、共同輸配送等貨物輸送の効率化等による最適な利活用を推進することが必要である。

(2) 人口減少

「豊かな未来社会」を目指していくに当たり、現在の社会が直面し、今後の傾向としても続くことが想定される懸念は、出生率の低下による全国的な人口減少である。さらに、地方圏から都市圏への人口移動により、地域によ

っては人口減少がかなりの速度で進んでいる。

人口減少は様々な課題を引き起こすが、特に、需要減少に伴う市場の縮小や、生産年齢人口の減少による生産力の低下が自動車に関連する課題を引き起こすことが予想され、また一部は現実のものとなっている。また、高齢化率の上昇によって、財政負担の上昇や需要減少も起きており、これも自動車に影響を与えていることから、今後の自動車行政を考えるに当たり配慮していかなければならない。

(3) 地方創生

「コンパクト＋ネットワーク」型の地域構造を形成し、個性ある地方を創生するに当たり、地域の公共交通の大きな部分を担う自動車交通に対する期待は大きい。様々な都市機能の立地やその密度等をコンパクトにするという都市機能の適正な立地を誘導する取組みと調和を図り、それを強力にバックアップする公共交通ネットワークを形成していくことが必要である。住民が医療、福祉、教育等様々な生活サービスを利用する際は移動を伴うが、移動需要は地域ごとに異なっていること、まちづくりは地域の活性化にとって重要であり、コミュニティの形成にも大きな影響があることから、国は、自動車行政を進めるに当たって、地域の自主性を尊重し、地方の発意と十分な連携を取って進める必要がある。

また、地域に密着した産業である自動車関連産業は、雇用の機会の提供を通じて、地方創生に寄与することが期待されている。

3. 「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方

(1) 目指すべき基本的方向性

1章で整理した「豊かな未来社会」の実現に自動車果たす役割を基に、基本的な方向性を考えていく。

① 交流による付加価値の向上

交流を支える交通ネットワークとして、住民、内外の観光客の移動需要をとらえた旅客ネットワーク、必要な物資の流通を支える物流ネットワークがある。これらを利用して住民、利用者が交流することで、生活が豊かになり、付加価値を向上させることができる。また、自動車の販売、自動車の安全の確保及び環境の保全を担う整備の拠点があり、自動車を使用した交流の基盤となり、ネットワークと同様生活を豊かで安全なものとする。いずれも、住民、利用者の需要を的確に捉えたサービスとして提供されることが必要である。こうした、住民・利用者の生活の付加価値を高めるサービスは、地域にとっての「真に必要なサービス」となる。

② 地域を支える自動車関連産業

交流の確保の基盤となり、国際競争力の強化や女性の社会参画の場となる経営・生産の現場である産業は、2つに大別できる。第一に、第3次産業のバス、

タクシー、トラック及び自動車整備業・販売業がある。これらの産業は、地域における移動や自動車の安全性の確保という公共性があり、人々の日常生活や経済活動に不可欠な存在となっている。また、全国に幅広く展開し、約 250 万人以上を雇用している労働集約型産業であり、地域の経済・雇用の担い手として、様々な経済活動の効果を全国津々浦々に浸透させていく存在でもある。

したがって、これらの産業は、地域社会そのものの持続可能性を高めることや、地域の活性化に貢献するべきであり、また、サービスを利用者の観点に立って維持・改善することによって、地域での生活や経済活動の利便性の確保・向上を図ることを目指すべきである。さらに、雇用の安定・処遇の充実を通じて従業員の労働環境の改善や、賃上げ、やりがい・誇りの保護・増進を図ることを目指すべきである。

第二に、第 2 次産業の自動車製造業がある。この産業は、国内需要に加え、海外にも多くの輸出をしている日本の基幹産業であり、その産業の動向、技術的な発展は内外に渡り影響を与え合っている。

今後とも国際的な競争力を自律的に維持することを前提とし、またそれを達成するためにも、社会からの要請に的確に答えつつ、様々な技術の進展にも応じて研究・開発を進め、製品を提供していくべきである。また、運送業、整備業と同様、雇用の安定・処遇の充実を通じて従業員の労働環境の改善や、賃上げ、やりがい・誇りの保護・増進を図ることが目指されるべきである。

③ これからの「くるま」のあり方

自動車は移動手段であるが、安全に人、物を運ぶことが必要であることから、安全面を最大限維持することが大前提となる。また、地球環境問題は深刻度を増していることから、自動車が環境に与える影響にも十分配慮し、従来積み重ねてきた環境面での取組み、前提として行われることとなる。

この 2 点を踏まえつつ、個の需要に応じ移動を提供することができ、様々な交流を可能とするという自動車の特性を活かし、今後は、さらに利用者の需要に応じつつ、負担が少ない姿での移動を提供する自動車のあり方を目指すべきである。

また、これまで自動車それ自体の機能面を大きく向上させてきたが、これに加え、カーシェアリングのような所有を前提としない「くるま」、自動運転のような移動という機能に特化した「くるま」のあり方や、情報技術との連携のあり方、移動中の時間や運転そのものを楽しむ空間としての「くるま」のあり方など、様々な方向性についても柔軟に検討すべきである。こうした将来のあり方を検討していくことを「明日のモビリティ：asitamobility」として推奨したい。

(2) 具体的方策

基本的な方向性を実現するための課題解決の方法について、安全及び環境、人口減少、地方創生といった点にも配慮しながら、検討を行った。

① 真に必要なサービスのとらえ方

利用者・消費者の需要を的確に捉え、地域にとって付加価値を向上させる「真に必要なサービス」を形成するに当たっては、次のように考えるべきである。

第一に、自動車による公共交通の利用者にとっては、出発地から目的地（最終目的地とは限らない）まで切れ目なく「移動」できることが必要であり、それが、利用者にとっての「ネットワーク」である。しかし、実際の「ネットワーク」は、利用者の目から見ると切れていることがある。国、地方自治体及び事業者は、これをつなげていくことが必要である。その際、利用者の「移動」については、生活や観光といった移動の原因に対して、どのような要求・要望を利用者が持っているかという視点から考えていく必要がある。特に、まちづくりとの連携と同時に、医療、福祉、教育といった社会サービスを受けるために人が移動することが多いことも十分に考える必要がある。

【事例1】地元高校への通学手段を提供するバス運行を確保

福島県西会津町では、町内にある県立高校を存続させるため、公共交通機関のない近隣町村への生徒送迎バスを運行し、入学者の確保を図った。あわせて、高齢者等の通院や買い物など、交通弱者をはじめとした地域住民の生活の足として、利便性の向上を目的として、本格運行に向けて取り組んだ。



物流や整備についても、同様に考えることができる。

企業間物流や人々の生活に密着した物流については、利用者ニーズを重視しすぎるあまり物流が非効率になることがあることにも留意しつつ、事業者が将来にわたって安定的に、利用者ニーズを踏まえた効率的なサービスを適切に提供していくことが必要である。また、過疎地等における物流については、事業者と地方自治体とが連携して行う物流サービス提供の取組み等を参考にしながら、今後とも、国も含めて、効率化等による物流ネットワークの持続可能性を高める様々な取組みを実施していくことが必要である。

【事例2】 地方自治体と連携した宅配事業者による買い物支援

高知県大豊町では、近年、高齢者の見守りなどを地域だけでは十分まかないきれなくなってきたことから、ヤマト運輸と町とで協定を締結し、軒先まで荷物を届けることができるヤマト運輸のラストワンマイルのネットワークを活用し、高齢者の体調確認と併せて、様々な生活支援に取り組んでいる。



【事例3】 地方自治体と連携した宅配事業者による高齢者の見守り支援

青森県黒石市では、独居高齢者の見守りについて、これまでは自治体職員が高齢者宅を定期的に訪問し、体調等の把握を行っていたが、近年では人手が足りず、定期訪問が難しくなっていた。このため、ヤマト運輸と黒石市とで協定を締結し、月1回発行される刊行物を配布する際にドライバーが職員に代わって体調の把握を行うなどの高齢者見守り宅配便事業を実施し、高齢者の孤立や孤独死の防止等に努めている。



【事例4】 多様なニーズにきめ細かに対応したタクシーサービス

第一交通産業グループでは、育児、高齢者免許返納等変化する様々なニーズに応えるために、新たなタクシーサービスを展開している。



自動車整備は、地方における人々の生活の基盤として不可欠な自動車の安全の確保及び環境の保全を実現するための重要なサービスである。このため、需要の乏しい地域においても整備空白地域を生じさせないこと、技術の発展に応じたサービスの高度化等が重要であること等を踏まえて、事業者は地域の利用者との繋がりを強化し、顧客のニーズを的確に把握して、自動車を手

に入れる時から手離すまでを切れ目なくサポートするよう努めていくことが必要である。

【事例5】顧客ニーズの把握を主軸としたサービスの多角化

天理興業は、定期的に顧客ニーズを把握できる車検を経営の主軸として強化しながら、整備、钣金塗装修理、買取・販売、保険等の関連するサービスまで多角化（トータルカーライフサポート）し、収益力を強化。

長年、単一拠点だったが、M&A等を通じて事業規模の拡大と多角化を図り、拠点数を14まで増加。それに伴い、損益も大きく改善。



上述のうち、特に旅客ネットワークをつなげていくことについては、地域の住民・利用者の需要動向を下述の方策で把握すべきである。

地域の移動需要を把握するには、地域公共交通活性化・再生法の法定協議会のほか、住民や利用者を構成員としたモニター会議、ワークショップ、地域公共交通会議、地域協議会等、様々な方法がある。

特に、地域公共交通会議や地域協議会については、形骸化させず、実質的な議論がなされるように工夫すべきである。その場合、これらの会議本体は、自治体単位になっており、利用者である住民が住んでいる地域の需要が表出しにくい。したがって、地域、各地区の範囲での分科会（グループ会議）で、本会議の議論の土台となる住民の意見収集と合意形成・啓発等を行うことが望ましい。

住民参加は、利用者の移動需要を把握し運行につなげていくことが最も大事な要素である。具体的には、公募、団体の代表、地域代表の3つの方法で確保される必要がある。地域代表が各地域での意見を活発に収集し、それを踏まえた上で会議へ参画することが望ましく、他の会議メンバーにもよい刺激を与える場合が多い。

一方、こうした会議の場は、通常では進みにくい事業者同士の話し合いを促す場としての機能や、事業者・地方自治体が利用者・住民の声に気がつくという機能がある。こうした議論をきっかけとして、事業者が、わかりやすい情報提供等に取り組むことが望まれる。さらに、自主的・自律的に地域の交通を維持するための努力を促すという観点から、地方自治体を中心として、運行存続基準の設定等を行うとともに、住民参加を呼びかける地道な努力が必要である。こうした活動を通じて、住民の意識を高めていくことが望ましい。更に国（地方運輸局等）は、こうした会議の場において、全国的な知見

を具体的に把握していることを前提とした助言が期待されていることから、サービス改善の先行事例の情報や利用者ニーズを汲み取る手法を提供することにより、事業者、地方自治体、住民等が協働して公共サービスを検討し、ボトムアップで実現・持続していくことができるようになり「真に必要なサービス」の把握とその効率的な提供の実現に向けた検討を後押しできるようになるべきである。なお、今般、新たに地方運輸局に設置された交通政策部はこの中心的役割を果たす使命がある。

なお、ネットワークのつなげ方は、物理的につなぐことと、適切な情報の出し方をすることによってつなぐことの両方があり、物理的につながっていても情報提供がなされていないために利用者にとってはつながっていない場合もあることを関係者は意識する必要がある。

【事例6】住民主体によるバス路線・デマンド交通確保の取組み

千葉県市原市では、地区単位の協議会を活動基盤とし、地域特性を踏まえた機動的な対応を可能とするとともに、構成員を住民のみとすることで責任の所在を明確化した。これにより、費用負担等についても住民主体の取組が実現した。



【事例7】バス路線の存続基準設定に基づく、定期的な見直しの実施

兵庫県豊岡市では、民営路線バスが廃止された地域で、市営バス「イナカー」を運行している。運行に当たっては、定量的な存続基準が設けられ、定期的に見直しが行われている。これにより、住民一人一人の当事者意識の向上や、無駄な路線存続を防止する役割も果たしている。基準を満たさず、路線が廃止になった地域では、当該地域が主体となる乗合タクシー「チクタク」（定時定路線）を導入する取組も行われている。



- 【存続基準】**
1. 3往復6便/日&1人/便以上
 2. 収支率20%以上

② 経営基盤強化のための方策

自動車関連産業は、地域を支える重要な存在であるが、地域にとって付加

価値を向上させる「真に必要なサービス」を維持・改善しながら、従業員の処遇の充実を図り、持続可能な経営を実現していくに当たっては現実的には課題が多い。特に、中小規模の事業者が多く、また経営環境が厳しい地域が多いことから、経営基盤の強化が最優先に目指されるべきである。これらにより、労働生産性の向上を達成し、限られた人的資源をより一層活用することが必要となっている。

そのために、具体的には、下記のような方策を進めることが重要である。

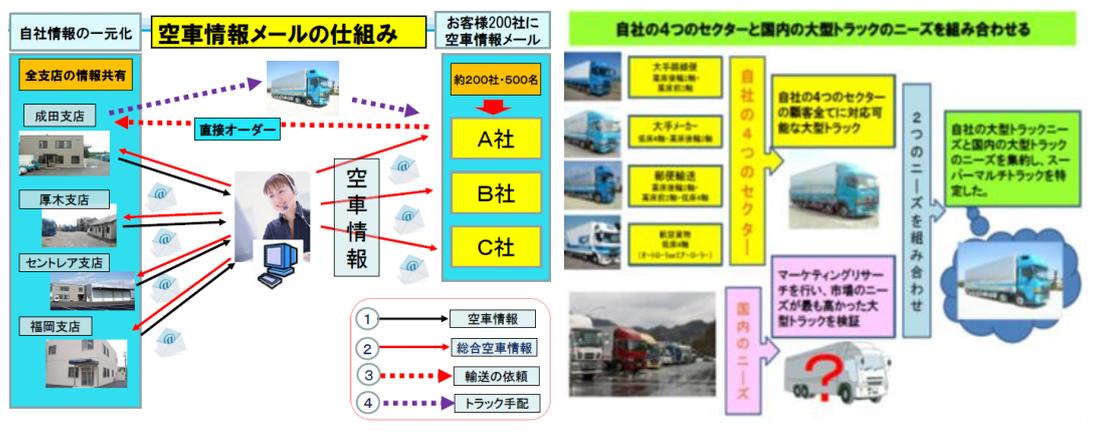
A) 就労・定着の促進

生産年齢人口の減少等により、人材の確保が課題となる中、様々な人材の就労促進、定着のため、女性・若者向け企業説明会の実施、施設整備など、多大な努力を払っている事業者も多い。しかし、人材確保は今後とも難しい状況が続く一方、自動車関連産業では中高年の男性の就労が多く、女性の就労率が低く、また若者の就職も低調である。そのため、事業者は、ライフスタイルに応じた多様な働き方の促進、キャリアプランの確立などを通じて、特に女性・若者の就労・定着を促進するべきである。具体的には、育児をしている女性にも働きやすい就労時間の設定、そのためのダイヤ編成や集荷における工夫、一度会社に就職した人材に定着してもらうための組織内でのキャリアプランの提示などを行う。

さらに就労・定着を効果的・持続的に進めていくために、国及び事業者は、人々が持つ自動車関連産業に対するイメージの改革、具体的には地域貢献に対する理解の浸透や職場環境等についての負のイメージの払拭等に取り組むとともに、さらに事業者は現場レベルでの意識改革、長時間労働の是正、サービス提供のあり方の不断の見直し、給与形態の多様化、人材養成のための環境整備等に努める。

【事例8】積極的な投資・ICTの活用等による生産性向上

富士運輸株式会社では、ICTの活用により情報の共有を図り、効率的な受注輸送を可能とした。また、多目的に利用できる車両の開発により、多様な荷主のニーズに効率的に応じられるようにした。



B) 経営の質の向上

自動車関連産業は、中小企業や個人事業主が圧倒的多数を占めることから、事業者は、経営者に対する研修等を通じた経営手腕の向上、適正な運賃・料金、工賃の収受、管理会計の導入促進などによる経営の質の向上を図るべきである。

なお、収入を運賃等を基本として賄うことは重要であるが、これに拘泥せず、運賃収入を基本としつつ、補助金、協賛金等、あらゆる収入を経営に際しての原資とすることにも消極的になることはない。

その他、後述のICTの活用も含め、経営の質の向上は、様々な観点からの創意工夫によって実現できるものである。国も、優良事例の表彰等により事業者の取組意欲を高めるとともに、効果的な取組事例を共有することが重要である。

C) ICTの活用促進や新たな設備投資

事業者は、ICTの活用や新たな設備投資、例えばデジタルタコグラフを活用した車両・運転手の管理システムの導入、スキャンツールをはじめとした自動車整備の高度化対応機器の導入等による業務の効率化、利用者利便の向上、事故の削減を図るべきである。

また、国は、ビッグデータの利用を含むICTの活用を推進し、高度なOD（乗降・行先）調査等を活用した事業計画や運行計画の効果的・効率的な作成を促進する。また、都市間を結ぶ幹線交通ネットワークの強化・利用促進に関しては、使いやすい予約・発券システムの構築を促す。

D) 法令遵守の徹底等

国は、処分履歴等の事業者情報をはじめとした行政保有情報の分析機能の強化等による効果的・効率的な監査の実施等を通じて、法令遵守を徹底し労働環境の改善や事業リスクの低減を図る。また、運行記録計等車載安全管理機器の高度化、普及を促進させることにより、企業による安全管理やコンプライアンスの向上を図るとともに、行政による的確な監督指導やより精密な事故調査に資する環境づくりを促進する。

③ 企業の集約化による経営基盤の強化

A) 集約化を促進する目的・必要性

上記のような生産性向上の方策に加え、経営の持続可能性を確保し、地域を支える産業として、より経営基盤の強い企業による事業運営を実現させるために、集約化は喫緊の課題となっている。

また、地域によっては、高齢化した経営者の後継者がいないといった経営者の人材不足も発生していることから、経営能力を有し意欲が高い経営者のもとに集約化を進めていくことが合理的である。こうして集約化が進んでいくことにより、中長期的には、自立した課題解決、効率的な事業運営のため

の設備投資等を行う事業者が増加し、産業構造の変革をももたらすものと考えられる。

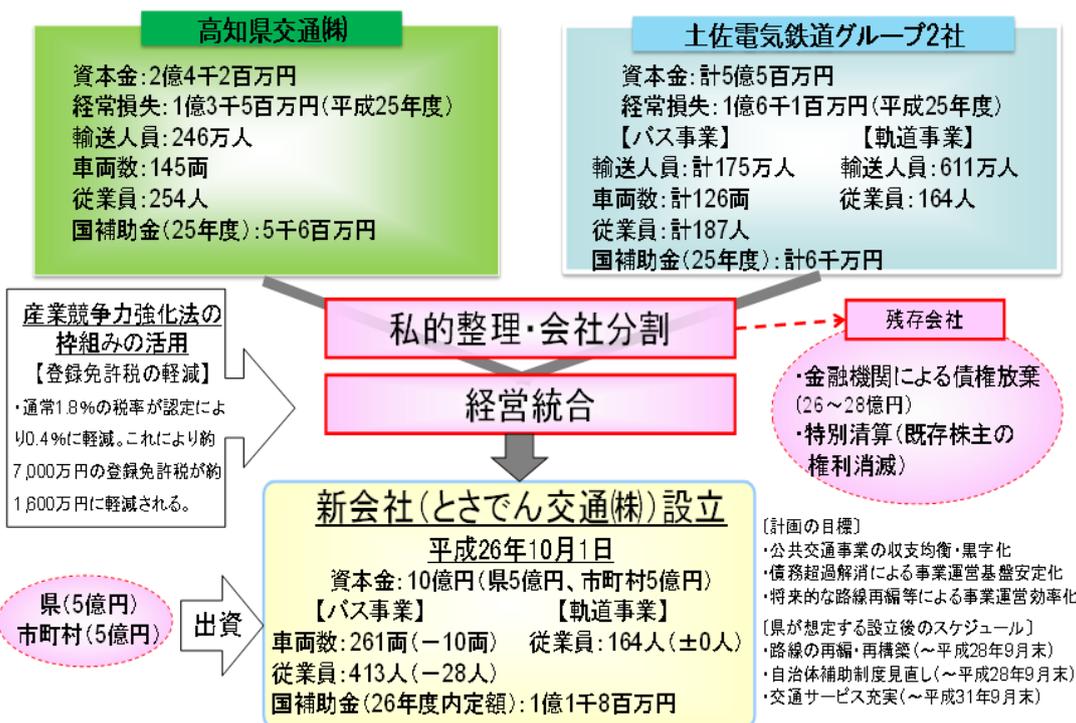
B) 生産性向上と企業集約化との関係

②で挙げた企業の生産性向上のための方策は、企業規模を拡大し、経営基盤を強化することにより、その実施が容易になり、その効果も大きくなることが見込まれる。これに加えて、企業集約化に伴う、規模拡大は、価格交渉力の強化や関連分野への業務拡大、規模の経済による様々なコスト低減等を可能とするのみならず、経営能力を有し意欲が高い者に経営を委ねることにより、その経営者が集約化によって得た経営資源（資金、人、設備等）を活用して、さらなる生産性向上の好循環につながる可能性がある。

なお、業務提携、ノウハウの共有等から連携を始め、経営基盤の強化を図ることも効果的と考えられる。

【事例9】高知県交通(株)と土佐電気鉄道グループ2社の経営統合

債務超過状態となっていた高知県交通、土佐電気鉄道等を会社法に基づく共同新設分割により統合し、両社の全事業を承継する新会社を設立（100%自治体出資）。バス・軌道事業の地域一元化によるメリットも享受。



C) 集約化に対する理解の促進

A) で挙げたような集約化の目的・必要性が理解され、集約化に関する情報やノウハウを得られることが必要であるが、実際はこうした事柄に関する知識に乏しいことが、集約化のハードルを高めている面があると考えられるため、国は、その理解の促進に努める。また、必要な専門的な知識を持つ者

の育成に努める。

D) 集約化を進めるに当たっての留意点

一方、集約化を円滑に進め、その効果を最大限発揮するにあたっては、公共的な役割を担い、また安全を確保するという観点が不可欠であることから、集約の当事者は、地域住民、サービス利用者、従業員、地方自治体等の様々なステークホルダーに対する配慮が必要である。

具体的には、企業の顧客へのサービス維持・改善、愛着や誇りといった地域とのつながりの維持、企業統治、人事評価制度の公平性・透明性確保等に留意すべきである。

E) 集約化に当たっての環境整備

集約に着手する段階においても、これを促進するために、国は、インセンティブなどによって、環境整備を進める必要がある。例えば、財務状態の適切なチェックなど集約化の様々なプラクティスを集積・分析し、その成果を普及させていくことや、自動車産業のみならず産業一般を幅広く対象とした集約化支援メニューの周知を図ることが考えられる。また、重大事故の発生等があった場合に、一定期間、事業規模の拡大となる事業計画の変更を認めないこととするなどの取扱いによって、事業者が事業の拡大に対するリスクを取りづらくなるケースがあることから、その取扱いについて検討を行う。さらに、国は、地方自治体、事業再生を支援する機構等の地域における公的主体との連携を促すとともに、集約化に対する親和性がより高い制度への見直しなどについて検討を進めるべきである。

④ 真に必要な旅客ネットワークサービスを提供するに当たっての留意点

A) 旅客ネットワークを整備するための環境整備

こうした経営基盤強化の取組みと相まって、交流を促進し付加価値を向上させる旅客ネットワークとして「真に必要なサービス」を提供するに当たり、次のような環境整備も重要である。なお、ネットワークとしての効率的なサービス提供に向けた取組は、それを担う事業者の生産性向上に資するものであることにも留意すべきである。

道路運送法の許可区分である乗合、貸切、乗用それぞれの特性を生かして地域の移動需要に即したサービスを適材適所で提供することが必要であるが、様々なサービスをより広い発想で、既存の区分を横断的に活用し柔軟・適正な車両、運転手の配置、運用のもと実現している事業者がいる。この方向性は地方自治体及び事業者にも共有され、推進されるべき方向性である。また今後、安全確保を大前提としつつ地域の移動需要に即した制度設計も検討する。柔軟・適正な配置・運用を進める上で論点となる事項として、車両の規模（特に、10～15人乗りの自動車に対する需要との整理）、運転免許（2種免許のうち、大型を取らざるを得ない場合）等の政策課題も含め、国は複数の政策との連携を図りながら、解決していくべきである。

また、特定の地域における輸送手段不足を補う方法として、バスやタクシー、自家用有償運送といった旅客運送と、トラック等による貨物運送の活用を総合的に図るための貨客混載について国は検討を進める。まず、試行的な運行を通し、車両の仕様・安全性、事業としてそれぞれの本業が成立するための条件整備等について整理することとする。

道路運送業以外の自動車交通と公共交通の相互補完についても、国は分析、研究しなければならない。例えば、スクールバス、病院送迎バス等については混乗等により柔軟かつ効率的に活用し、道路運送事業による輸送手段と連携を図りながら、地域のネットワークを補完することの重要性を地方自治体は意識すべきである。

【事例10】多様なニーズに応じたバス車両の柔軟な活用

愛知県のあおい交通では、例えば、
 ①従業員送迎用に使っている貸切バスを朝・夕以外の時間帯に小学校のスクールバスとして活用、②大学用スクールバスを比較的空いている朝・夕の時間帯に乗合バスとして運行といった工夫を行うことで、住民輸送の利便性向上に取り組んでいる。



【事例11】地域を越えた広域連携によるバス車両・人員の活用

沖縄県では、団体客が比較的多くない夏場は貸切バスに余裕がある傾向があるが、北海道では、夏場に団体客が増えるため、貸切バスが不足する傾向にある。このため、事業者同士が連携し、夏場は、沖縄県のバス会社の車両と人（ドライバー及びガイド）を、北海道のバス会社で活用することにより、地域を越えて車両と人を弾力的に運用し、生産性を高めている。



【事例12】路線バスによる貨物輸送（貨客混載）

岩手県北バスとヤマト運輸が連携を図り、「バス路線の生産性向上」と「物流の効率化」を実現するために、路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」を実施している。



B) 旅客ネットワークを補完する手段

公共交通ネットワークについて、把握した需要に応じた運行を行う際の車両、運転手の適正配置・運用を管理する手段（システム）として、ICTシステムの利用や、人手での運行管理等の方法がある。その選択は、方法・システムにかかる費用と実効性とのバランス等により事業者が適切かつ柔軟に判断することが重要である。

さらに、ネットワークを充実させるにあっては、各路線相互間、あるいは路線の停留所という結節点を活用することの重要性に、国、地方自治体、事業者は着目すべきである。結節点は、人と自動車、自動車と自動車とをつなぐ拠点として重要であり、大きな結節点においては地域活性化のための施設を設置することも可能であり、また小さな結節点においても、情報提供の拠点とすることができる。特に、「道の駅」や、中山間地域で今後形成が進められる「小さな拠点」における結節点の活用が期待される。

具体的には、バス営業所に交流拠点を設ける例に見られるように、発想を転換すれば、人が集まる場所としての可能性が広がる。また、バス停においてQRコードで周辺の観光情報等について情報提供している例に見られるように、結節点はその周辺に広がる観光地等の「後背地」のゲートウェイでもある。

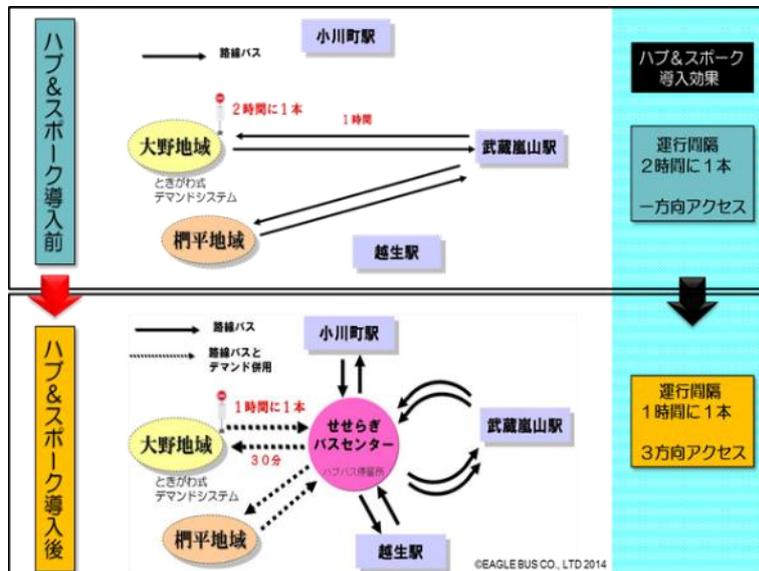
【事例13】バス待合所を住民交流の拠点として活用

岡山県笠岡市の「交通交流センター」には、バス待合所と併せて会議室もあり、住民の交流の場としても活用されている。



【事例14】路線バス・デマンド交通網のハブ&スポーク化

埼玉県西部で事業展開するイーグルバスは、路線バスの再編とデマンド交通の導入、乗り換えのためのハブとなる結節点の整備により、輸送量、利用者数増加と総走行キロの削減に成功した。



【事例15】道の駅を公共交通結節点として活用

京都府南丹市にある道の駅「美山ふれあい広場」は、地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供しているだけでなく、後背地の集落から、コミュニティバスによるアクセスを確保し、乗継拠点となることで地域を支える「小さな拠点」として機能している。



情報提供の重要性は、看過されている面がある。特に、今後、人口減少が続いていく中で、観光を中心とした交流人口の増加が地域の活性化に大きく寄与することとなるが、観光客は地理や交通に関して十分な情報を保有していないことが多い。そして、交通ネットワークの情報と併せて、地域の魅力、観光に関する情報等も併せて提供することが望ましいことから、情報提供の促進については、地方自治体が努力すべきである。その際、総合的かつワンストップで情報を把握できるよう、例えば観光客が最初に降り立つ鉄道駅や「道の駅」において、地域の全ての情報は1カ所で提供されるといった工夫が必要である。また、Wi-Fi環境の整備など、そのインフラ整備も進める必要がある。こうし

たことにより、厳しい事業経営環境の中、移動における「最後の一步」が確保できない地域においては、情報提供で工夫をしながら、「最後の一步」を確保すべきである。

【事例16】公共交通利用促進のための様々な情報提供

長野県木曾町では、コミュニティバスの利用を促進するために、様々な情報提供を実施している。



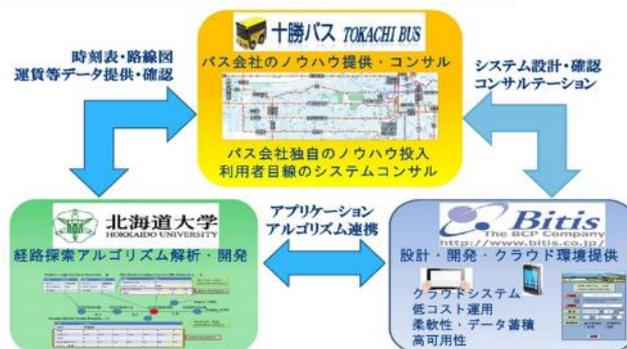
【事例17】多数の事業者の調整による情報提供方法の統一

広島市内では、多数のバス会社が路線バスを運行するが、従来は、一部のバス会社にしか路線番号が設定されておらず、また、その表示方法の統一的なルールもなかった。そこで、バス会社等による協議会を立ち上げて、事業者間の調整を図り、路線番号などの統一的なルールを定め実施した。



【事例18】バス事業者による利用促進の取組

十勝バスでは平成 21 年から独自に社長自らを先頭に社員が沿線住民宅を個別訪問し、バスを利用しない理由の聞き取りを実施したところ、バスが利用されないのは「不便」だからではなく「不安」だからという原因を突き止めた。この不安を解消するとともに、バスは目的ではなく手段であるという考えのもと、「目的別時刻表」の作成や、産学連携による目的地検索クラウドシステム「もくいくう〜」の開発といった取組を実施している。



【事例19】バス停における到着案内システム

株式会社タウンクリエーションでは、バス利用者の NFC(*)搭載スマートフォンを NFC タグにかざして、到着するバスを到着順に画面に自動表示させるシステムを開発。現在、埼玉県の「出歩きやすいまちづくり事業」のモデル実験や広島公共交通ナビ「くるけん」に導入されている。



今後は自動車を所有しない人が増えていくことが予想される。これも、「最後の一步」の移動を補うための手段の重要性を高める要因となる。超小型モビリティの認定制度による実証試験が進みつつあるが、軽自動車や自転車とは異なった移動を支える手段として、その有効な使用のあり方、事業として成立する仕組みについて、国、地方自治体、事業者はさらに研究する必要がある。また、乗用車やバス等に自転車や車いすを容易に積み込むことを可能とすることにより、「最後の一步」の手段を確保することも考えられる。国、地方自治体、事業者はこれらのことについても検討すべきである。

⑤ 多様性と国際的な競争力を視野に入れたものづくり

地域ごと、世代ごとなどに異なる個性に対応しながら、一方で国際的な競争力も向上させるようなこれからの「くるま」のあり方「asitamobility」を考えるに当たっては、以下のような観点が有用である。

A) 多様化、変化している消費者を考慮に入れた自動車

「若者の車離れ」ということも言われているが、消費者は一様ではなく、若い世代、高齢者、女性等、消費の層が多様化し、また個々の消費性向も多様化し、変化している。また、自動車の使用形態、需要も相当に異なる都市部と地方部では、新成人の運転免許取得率が都市部では約4割、地方部では約6割となっている。こうした細かな需要を捉えられるように研究・開発や製造、販売の現場が変化、発展していくことが企業にはますます求められる。

また、機能面も重要であるが、自動車は「ワクワク感のあるデザイン」や「ライフスタイルを発信するデザイン」なども非常に重要であることから、多様化した消費者層の需要をとらえる点からも、従来以上にデザインを重視することも重要である。

さらに、様々な消費者のニーズに応えるために、製造業者と自動車整備事業者とが連携を深め、自動車を手に入れる時から手離すまでを切れ目なくサ

ポートするよう努めていくことも重要である。

B) 課題先進国としてのイノベーション

高齢化率上昇とそれによる諸問題をはじめ、我が国は課題先進国として、今後世界の各国が直面するような課題に前衛的にさらされているとの認識の元、このような社会で活用されるような自動車についての研究開発を行うことが、将来的な国際競争力の基盤となる可能性があるため、積極的に対応すべきである。

特に、2020年に開催されるオリンピック・パラリンピックを一つの目標とし、技術とニーズがあいまったBRT等の車両・システムについて世界に発信していくことも考えられる。

また、すでに社会的ニーズに合わせて開発・普及している自動車、例えばノンステップバスのような高齢者・障害者等に使いやすい車両については、国がその普及促進を図ることが必要である。こうした取り組みがイノベーションを生かしていくために必要である。

さらに、「自動運転技術によるトラック隊列走行」の実現など物流システムに変革をもたらす技術の検討を進め、イノベーションを推進する。

C) ICTとの関係を考慮した自動車

自動車はICT(Information and Communication Technology)との関連が深まっていく。例えば路面状況を捕捉することにより損傷状況を把握したりワイパーの稼働で雨の状況を把握するプローブ機能に伴って得られる、ビッグデータを処理することで様々な状況を把握し推定することができるようになりつつある。これを念頭に置きつつ、様々な移動が広範囲に行われるという自動車の特性を、ICTの発展と歩調を合わせながら、国、事業者等が適切な役割分担に従い、活かしていくべきである。なお、ICTは、設計情報等を公開することとの親和性が高いことから、自動車に関しても情報を可能なところから公開することを、安全性の維持・向上を前提としながら図るべきである。

また、個室空間という自動車のもう一つの特性を活かすためにも、自動運転技術との相互関係を考慮しつつ、移動時間の有効活用を図るような技術、仕様についても積極的に検討すべきである。

4. まとめ

自動車は、安全性や快適さをはじめ、機能や提供するサービスの質を高めながら、人々の移動や輸送のニーズを満たし、我々の生活をより便利で豊かにする役割を担ってきた。今後、さらなる技術の進歩や人口構成の高齢化など急激に社会が変化する中であっても、自動車はこれまで以上に大きな付加価値を生み出す可能性を秘めている。

今後、日本社会は地域や世代、あるいは個人が個性を輝かせていくことで、

多様性に満ちたものとなり、またお互いに交流することを通じて出会い、理解し、新たな価値を生み出し、生きがいや誇りを持つことができる社会を「豊かな未来社会」とし、自動車に関連する分野の今後の方向性・具体策について、提言を行った。

どのような時代にあっても、安全や環境を確保しつつ、今後迫り来る人口減少といった状況にも挑み、「豊かな未来社会」を目指していく。従来、住民も事業者も行政も、よりよい社会にしようと、課題を乗り越える様々な努力をしてきたところであり、これからもその努力を多としながら、時代の変化に対応した努力を重ねていくことが期待される。

ICTの発達は、移動に頼らずとも生活の利便性を向上させることを可能としたが、そのような時代であっても人と人が実際に移動し交流することの重要性は変わらず、むしろ増していくかもしれない。自動車は、こうした人々の活動に、移動手段として、最も身近なところから貢献していくことが期待される。

人口減少により、需要の絶対量が減りつつも内容は多様化していくことから、「利用者・消費者のニーズをきちんととらえること」が、各分野に共通する最も重要な原則となっていく。また、生産人口減少が、特に地域のサービス提供の制約となることが予想され、そのために生産性向上、経営基盤の強化を従来以上に進める必要があり、その一つの方策として集約化についても新たな方向性として打ち出した。今後も議論を深めつつ、実効性を上げていくことが望まれる。

「豊かな未来社会」は、個性を輝かせていくことに加え、技術の発展によっても実現される。自動車は、移動手段として新しい安全、環境、快適な走行に関する技術を発展させてきたが、今後はさらに ICT 等他分野での技術発展の成果も取り入れながら、より夢のあるものとなることが期待される。

本提言では、できる限り実行の主体を示した。特に、行政当局は具体的な施策の立案、その実施スケジュール設定を行うとともに、必要があれば個々の施策につき検討をさらに深化させるべきである。また、関係事業者、利用者・消費者も含め、あらゆる方面に対し、この方向性を広く共有し、実現に向けて必要な調整、普及を行うべきである。