

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

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（第6回）

平成27年6月25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6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、まこと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でございます。

本日は、本小委員会の最終回といたしまして、最終報告書（案）についてご議論をいただくことを予定しております。

本日出席の委員のご紹介は、名簿の配付にてかえさせていただきますと思います。

それでは、早速ではございますが、これから議事に入りますので、以降のカメラ撮影につきましてはご遠慮いただきますようお願いいたします。

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、よろしくようお願いいたします。

【山内委員長】 承知いたしました。

それでは、議事次第に従いまして進めさせていただきます。

早速でございますけれども、本日の小委員会、議事としまして、最終報告（案）についてでございます。この最終報告（案）について、まず事務局からご説明いただいて、その後で議論ということにさせていただきます。よろしくようお願いいたします。

【黒須企画室長】 それでは、最終報告書（案）につきまして、お手元の資料をもとにご説明を差し上げたいと思います。

その前に、幾つか資料がございます、少しご確認をさせていただければと思います。

一番表に座席表、それから今日の議事次第がございますが、その後ろに委員名簿、出席者名簿がございます。その後ろに最終報告書（案）と題したものを付けてございます。これをメインでご説明を差し上げたいと思いますけれども、その後ろに横長のカラー刷りで、配慮すべきことに関連する施策集という資料と、各地域における取組事例集という資料がございます。これは本文の中でも時折参照いたしますので、お手元にご覧いただけるように置いていただけると便宜がよいかと思います。

それでは、最終報告書（案）についてご説明を差し上げたいと思います。

表紙をおめくりいただきまして、目次でございます。今回の最終報告書（案）でございますけれども、目次のほうで少し構成についてご説明申し上げたいと存じます。

「はじめに」というところで、今回の小委員会の経緯、1.「豊かな未来社会」と自動車、今回、この最終報告書の議論のターゲットを絞っていくという書き方をしております。1つ目が「豊かな未来社会」として目指すべき方向、2つ目が本委員会での議論の範囲、これで議論の対象物を決める形にしております。

具体的な方策等について、報告書に記載する前の前提となる事項、配慮しなければならないこととして2番目にまとめてございます。1つ目が前提となること、これはどんな時代であっても前提となるようなこと、2つ目が今後の傾向として配慮すべきこと、現代の社会で抱えている問題を含めて配慮すべきことを書いてございます。その後に課題解決への考え方。

3番目が本報告書の一番大きなパートでございまして、「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方でございます。大きく3つに分かれてございまして、1つ目が目指すべき基本的方向性、2つ目が人口減少が与える影響、3番目が具体的な方策、分量的には、この具体的な方策が一番多くなっているところでございます。

4番目といたしまして「まとめ」としております。

それでは、本文の中身についてご説明を差し上げたいと思います。

今、目次でご説明したとおりの構成となっておりますが、1ページ目の一番上「はじめに」のところ、この小委員会での経緯をまとめてございます。

まず、本年2月、「中間整理」として、一旦、2つのパートについてまとめたところでございます。一部については実施の途に就いておるところでございます。ですので、今回の最終報告書では、第3回「中間整理」でまとめた以降の議論を主にまとめているところでございます。

小委員会は「中間整理」までを含めて6回にわたり会合を重ねてまいりました。3つのワーキンググループを立てて議論を深めてきたところでございます。

本報告書の構成は、先ほど申し上げたとおりでございますけれども、具体的な方策の中身につきましては、例えば交通政策基本計画ですとか、観光庁で定めております観光立国実現に向けたアクションプログラム等、既存の計画に具体策が定められているものについてはそちらに譲っておりますので、今回の最終報告書では具体策はないというものもござ

います。

こういう経緯、構成のもとで、「1.」以下で中身に入ってまいります。

まず、一番最初が「豊かな未来社会」と自動車ということでございますが、「豊かな未来社会」、これは第4回の小委員会でご議論いただいたところでございますけれども、そのときも、1つの価値観に統合、収斂させることは困難であろうというご意見が多くございましたので、今回は、地域や世代、あるいは個人が持つ多様性を活かしていくことが豊かさを実現することであるといったことを基本的な考え方といたします。その個々の活動が、それぞれに交流・つながりを持つことで豊かになっていくといった社会をイメージしてございます。

続きまして、(2)本委員会での議論の範囲でございますけれども、自動車に関連する分野と申しましても、広がりが大きゅうございますので、対象範囲を3つに分けて設定して議論をするということにしました。

1つ目が、ネットワーク等「サービス」に関する事項、2つ目が自動車に関連する産業、3つ目が乗り物としての自動車本体に関する事項、こういった3つに大きく分けました。もちろんそれぞれ分けましたけれども、相互に関連しているので、課題が共通する部分もあるというものでございます。

こうした対象物を定めた上で、具体的な方策を考えるに当たり、配慮しなければならないことというので、次の2がございます。

(1)として、前提となること。これはどんな時代においても、どんな状況においても前提となるだろうということをお3つほど挙げてございます。1つ目が安全の確保、当然、人、財物を運ぶ手段として、自動車本体の安全を確保していく必要があるだろうと。また、自動車を利用した事業を行っている人たちも安全を確保していただく、こういったこととして安全の確保が重要であるということをお1つ目にうたっております。

2つ目が、地球環境への影響でございます。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減少、緩和させていくことが大事であるといったことを書いてございます。

3つ目が、まちづくりとの連携でございます。様々な都市機能の立地や密度等は、公共交通ネットワークに非常に大きな影響を与え合っているという点から、まちづくりとの連携が前提となるということをおうたっております。

それぞれにつきまして、参考資料の1という横長のカラーのものに、施策1から5という形で並べておりますけれども、表紙をおめくりいただきまして、プラン2009目標達

成に向けた途中経過の状況というスライドに始まって、最初の1ページ目、2ページ目、3ページ目が事業用自動車の安全の確保、それから、2つ目が安全技術の推進ということで、車両の安全の確保が4ページ目、5ページ目、6ページ目、7ページ目、それから、8ページ目の自動車アセスメントの概要。続きまして、施策3といたしまして、自動車損害賠償保障制度につきまして、概要を9ページ目に記載してございます。施策4として、環境につきまして、環境対応車の開発・普及促進というのが10ページ目、環境に配慮した利活用の推進ということで11ページ目、それから、施策5といたしまして、まちづくりとの連携ということで、12ページ目、13ページ目に、それぞれ都市再生特別措置法、それから改正地域公共交通活性化再生法の概要、こういったものを関連する施策集としてまとめてございます。

これが前提となること及びそれに関連する施策、こういうふうに前提を置かせていただきました。

(2) は今後の傾向として配慮すべきことで、現在の社会、それから今後の社会を考えて配慮すべきこととして、1つ目が人口減少、2つ目が国際的な競争力の強化、この2つを挙げてございます。これに配慮して施策を考えていこうということでございます。

(3) 課題解決への考え方として、既に示されているものの中で何か参考となるものはないかということで提示させていただいております。大きく分けて計画としては2つございます。1つ目が「国土のグランドデザイン2050」、2つ目は「交通政策基本計画」でございます。国土のグランドデザインでは、先ほどの多様性、それから多様性の中の交流、連携を挙げまして、「コンパクト+ネットワーク」、こういったことで国土のグランドデザインには考え方が示されてございます。

それから、「交通政策基本計画」の中では、先ほど、産業というものを対象物とするとなりましたけれども、経営基盤の強化策ということが挙げられてございます。

また、同じく、国土のグランドデザイン2050においては、「国際志向」というのも一つの価値観であるということがうたわれてございます。こういったものも今回の小委員会の最終報告書を考えるに当たり、重ね合わせて考えることとしたいというふうになっております。

3番目に移りますけれども、「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方、ここが一番大きなパートでございます。

まず、(1) 目指すべき基本的方向性ということで、先ほど分けた3つの区分に従って、

基本的方向性を書いてございます。

まず、1つ目が「サービス」でございますけれども、この「サービス」の対象としては、旅客ネットワーク、物流ネットワーク、また、安全の確保、環境の保全を担うサービスの維持・形成というものを目指すべきですが、これは利用者・消費者の需要を的確に捉えるべきである。こういった形でのサービスの維持・形成を目指すべきである。これを「真に必要なサービス」という言葉でくくらせていただいております。

2番目、自動車関連産業でございます。自動車関連産業は大きく2つに大別させていただきました。1つ目が、バス、タクシー、トラック及び自動車整備・販売業という、いわゆる第3次産業としてまとめられる産業でございます。これは公共性のある事業を営んでおり、また、労働集約型産業である。こういった産業が目指すべき基本的方向性といたしましては、「真に必要なサービス」を現在から将来にわたって提供し、「地域社会そのもの」の持続性を高める、あるいは地域での生活や経済活動の利便性の確保を図る、また、働いている方の労働環境の改善や、誇りの推進、こういうことを目指すべきであるとしてございます。

2つ目の産業といたしまして、第2次産業である自動車製造業がございます。自動車製造業は日本の基幹産業でございまして、技術、それから企業としての立ち居振る舞いというのが国際的に大きな影響を与えます。これも自律的に国際競争力を維持することを目的としながら、社会からの要請に的確に答えて製品を提供していくべき、また、様々な技術の進展にも応じて製品を提供していくべきであるといったことがございます。また、サービス産業、第3次産業のほうでもございますとおり、従業員のやりがいですとか、労働環境の改善というのは当然目指すべきであるとしてございます。

3番目といたしまして「くるま」、自動車本体でございます。自動車は移動手段でありませぬけれども、安全に人、財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して措かれる。これは先ほどの前提とすることというところから導かれることでございます。また、環境面にも十分配慮すべき、これも前提としたことから導かれることでございます。

この2点を踏まえた上で、自動車というのは、個の需要に応じ移動を提供することができるという特性がございます。そういった意味で、利用者に負担が少ない形での移動を提供できるような乗り物としての方向を目指すべきである。また、自動車を専有することで享受できる自動車の特性を最大限活用するとともに、仮に専有しなくも満たされるような

あり方についても検討すべきであるとしてございます。

以上が基本的方向性でございます。

(2) 人口減少が与える影響でございます。この後も出てまいりますので、詳細は割愛いたしますけれども、人口減少が与える影響は大きく、需要面、供給面、供給面というのは労働力の提供という意味も含めてでございますけれども、人口減少が与える影響は大きゅうございます。

(3) といたしまして、以上で定めました基本的な方向性を実現するための具体的な方策としまして、それぞれの柱ごとに具体的な方策を記載してございます。

大きく分けまして、①真に必要なサービスのとらえ方、これは、とらえ方というのは、とらまえ方という意味でございます。2番目といたしまして、6ページになりますが、経営基盤強化のための方策、3番目といたしまして、7ページの中ほどから始まります、企業の集約化による経営基盤の強化、4番目といたしまして、8ページの下ほどから始まります、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、5番目といたしまして、10ページの中ごろから始まります、国際的な競争力を視野に入れたものづくりの観点、具体的な方策はこの5つの柱に従って進めてまいります。

5ページの冒頭にお戻りいただけますでしょうか。5ページの冒頭から、①真に必要なサービスのとらえ方ということで、先ほどございました、利用者・消費者の需要を的確に捉えることが大事である。そういう中でどのようにしていけばいいかと申しますと、公共交通の利用者にとっては、出発地から目的地までが「ネットワーク」でございますので、これをつなげていくことが大事である。その場合においては、移動の原因、すなわち生活における移動ですとか、観光といったものに対して、どういう要求・要望を持っているかというのを捉えていくことが必要である、こういうふうになってございます。

物流におきましても同様でございます。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とともに、過疎地等におきましては、事業者と地方公共団体とが連携するというあり方も大事だろうと、こういうことをうたってございます。

ここに事例1、2、3とございます。参考資料2をお開きいただけますでしょうか。各地域における取組事例集となっております。それぞれタイトルの左肩に数字を打ってございますが、これがそれぞれの事例の番号と対応するものでございます。

まず、事例の1つ目が宅配事業者による見守り・買い物支援の事例、2つ目が地方公共団体と連携した高齢者の見守り支援の事例、3つ目が多様なニーズにきめ細かに対応した

タクシーサービスの事例、それぞれございます。詳細は割愛させていただきますけれども、それぞれ取り組んでおられる自治体、事業者の名称が右肩に書いてございまして、それぞれ概要がございます。例えば高齢者見守りのモデルですとか、あるいは配送の支援、それから子供ですとか妊婦の方が持っているさまざまなニーズに応えるタクシーサービス、こういったことを事例として挙げさせていただきました。

本文にお戻りいただきまして、5ページの事例の四角囲みの下でございますが、自動車整備におきましても、真に必要なサービスというのは、やはり利用者、消費者の方のニーズを捉えていくことが大事でございますが、特にその整備に関しましては、安全の確保を図っているというところから、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、あるいは技術が発展してございますので、サービスが高度化するという点も踏まえまして、顧客のニーズを的確に把握してカーライフをトータルにサポートするようなことが大事であるということをうたっております。

それぞれ旅客、物流、整備について、真に必要なサービスの捉え方の具体策を出してございますが、特に旅客ネットワークにつきましては、移動需要の把握方法につきまして詳しく書いてございます。地域公共交通活性化・再生法の法定協議会のほか、事業者の方が自主的に住民や利用者の方と一緒に開いておりますモニター会議、ワークショップ、こういったものも大事であるといったことをうたっております。

また、そうした会議を形骸化させずに、地域の需要を反映させるために、より地域に根差した、住民の方に根差した分科会などを開くことも重要であるといったことも書いてございます。

また、それぞれの会議の機能、例えば事業者の方が話し合いをお互いにするといったことも大事でございますので、そういった機能を、こういった会議を活性化することで果たしていくことができる。

また、住民の方の意識を高めていくためにも、運行存続基準の設定など、さまざまな工夫が必要かと思われまます。

事例4でございますけれども、バスの存続基準を設定し、定期的に見直した事例といたしまして、先ほどの事例集の4番目、バスの存続基準を設定し、定期的に見直しを実施した事例ということで、兵庫県豊岡市の例を挙げてございます。

続きまして、②経営基盤強化のための方策でございます。まず、1つ目が就労・定着の促進、これは特に女性・若者の就労・定着を促進する、こういったものを目指して書いて

ございます。2つ目が経営の質の向上、3つ目がITの活用促進や新たな設備投資、4つ目がコンプライアンスの徹底ということでございます。特に就労・定着の促進に関しましては、女性・若者のということで、ライフスタイルに応じた多様な働き方の促進ですとか、キャリアプランの確立、あるいは人々が持つ自動車関連産業に対するイメージの改革、それから現場レベルの意識改革、こういったことをうたっております。

経営の質の向上、ITの活用促進などは、従来既にうたわれているところでございますが、より最新の機器への設備投資ですとか、コンプライアンスの徹底、こういうこともうたわれてございます。

3番目といたしまして、企業の集約化による経営基盤の強化でございますが、上の②で記載してございますような生産性向上と企業集約化との関係について、まず記載をしてございます。企業規模を拡大して、経営基盤を強化することによって、こういった生産性向上の取り組みも容易になります。さらに、そうすることで、経営能力を有して、意欲が高い経営者が資金、人、設備といった経営資源を使って、さらなる生産性向上の好循環につながるような取り組みをされる、こういったことで企業集約化は望ましいということになってございます。

ちなみに、この企業集約化でございますが、念頭に置いているのは第3次産業であるバス、タクシー、トラック、整備、販売のほうでございます。

ここで、事例5といたしまして、高知県の事例でございますけれども、高知県交通さんと土佐電気鉄道グループさん、2社の経営統合の事例というものを、こちらの事例集で挙げてございます。昨年度行われた事例でございます。

B) 集約化を促進する目的・必要性でございます。先ほどありましたけれども、人口減少による需要の減少、人材不足の深刻化など、集約化による企業規模の拡大というのは喫緊の課題となっておるところでございます。また、地域によっては、経営者が高齢化してしまって、人材不足に陥っているということもございますので、こういったことから集約化を進める必要があるだろうと記載してございます。

3番目、C) 集約化のメリットでございます。集約化のメリットといたしまして、業務拡大による顧客ニーズに応じたサービスの提供、また、それによる設備投資や人材育成の推進、それからコンプライアンスの徹底など、さまざまに集約化のメリットがあらわれるだろうということでございます。

D)、4つ目といたしまして、集約化を進めるに当たっての留意点でございますけれども、

これも公共的な役割を担っているという産業の特性に応じまして、地域住民、サービス利用者、従業員、地方公共団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。具体的に申し上げますと、サービス維持・改善、また、地域とのつながりの維持、従業員への公平・透明な人事評価など、様々なステークホルダーに対する配慮が必要であるというふうにしてございます。

E)、5番目といたしまして、集約化を阻害する要因でございます。集約化がなかなか進まないというのに当たっては、理由があるということでございますが、集約化のメリットに対する理解や、集約化に関する情報やノウハウに乏しい。知らないということがまず一番のハードルではないかというふうに考えられます。

一方で、重大事故の発生等があったときに、事業規模を拡大する事業計画の変更を認めないというような取扱いにつきましても、こういったリスクを取りづらくなるという指摘がなされているところでございます。

F)、6番目でございます、集約化に当たっての環境整備ということで、特に行政を中心とした取り組みをうたっております。こういった集約化に当たっては、先ほどの留意点などを配慮しながら、情報やノウハウに乏しい方への理解の促進、普及、啓発ということが必要と考えておりますけれども、そのための環境整備といたしまして、集約化の様々なプラクティスの集積・分析、また、その成果の普及ですとか、あるいは産業一般に関しましてはさまざまな支援メニューがございますので、その周知の徹底、また、地域における公的主体との連携による事業再生、あるいは集約化に対する親和性がより高い制度へ見直すということが必要だろう、こういうことをうたっております。

以上が集約化でございます。

4番目といたしまして、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ということでございます。旅客ネットワーク、先ほどございましたとおり、利用者、住民の方のニーズをよく捉まえることということでございましたけれども、さらにそれを実際の真に必要なサービスに落とし込んでいくに当たっての環境整備、留意点というところでございます。

まず、1つ目が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柔軟、適正な車両、運転手の配置によって、適切なサービスを提供する、こういう事例が既にごございますので、これを推進していきたいというふうに考えてございます。車両の規模ですとか運転免許といった、他の政策との連携を図りながら解決していかなければい

けないこともございますけれども、この方向は推進されるべきであると考えてございます。

2つ目といたしまして、中間整理でもまとめさせていただきましたけれども、貨客混載ということをごさいますして、特定の地域における輸送手段不足を補う方法ということで、旅客運送と貨物運送のそれぞれを活用していくということをごさいます。これに関しましては、まず、試行的な運行を通して、車両の仕様・安全ですとか、条件整備について整理することとしていきたいと考えております。

また、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検討していきたいというふうにごさいます。

ここで、事例の6、7、8とごさいます。事例6に関しましては、多様なニーズに応じてバス車両を柔軟に活用した例ということで、愛知県のおおい交通さんの例を挙げさせていただきます。事例7といたしまして、地域を越えた広域連携でバスを活用した事例ということで、沖縄県の琉球バス交通さんと、北海道の宗谷バスさんの取り組みについてご紹介をしております。事例8といたしまして、バスによる貨物輸送の貨客混載の事例といたしまして、ヤマト運輸さんと、岩手県北バスさんが北上市～重茂半島で取り組んでおられる事例についてご紹介をさせていただきます。

B) といたしまして、旅客ネットワークを補完する手段というところをごさいますけれども、これは上記で、真に必要なサービスということで形成したネットワークについて、さらにそれを補完して、よりよいものにしていくという手段をうたってごさいます。1つ目が運行管理、運用の管理のシステムについて、コストと実効性のバランスをとりながら判断していくべきであるということをお言っております。

2つ目といたしまして、ネットワークを充実させて、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が重要であるということで、結節点の重要性についてうたわせていただいております。もちろん大きなターミナルもそうですけれども、バス停という最も小さな結節点においても重要であるということをお言っております。

事例9といたしまして、バスの待合所を住民交流の拠点として活用した例ということで、岡山県笠岡市のターミナル、交通交流センターの例を挙げてごさいます。

ページをおめぐりいただきまして、旅客ネットワークを補完する手段の3つ目でございますが、情報提供の重要性についてごさいます。例えば交通ネットワークの情報と併せて、観光や地域の魅力に関する情報を提供するとか、例えば鉄道駅に降り立ったときにいろんな情報を得られるといったことが必要であるということをお言っております。これ

に関しましては、事例10、利用促進のための様々な情報提供の事例ということで、長野県の木曾町の事例を挙げさせていただいております。また、事例11といたしまして、広島県のバス協会さんが取り組んでおられるバスの方向幕表示ですとか、路線番号の導入とといったことについて事例を挙げさせていただいております。こういった情報提供が3つ目でございます。

4つ目といたしまして、自動車を所有しない人が増えていく中であって、「最後の一步」の移動を補うための手段の重要性というのが重要であろうということで、超小型モビリティを公共交通と組み合わせるとか、あるいは乗用車やバス等に自転車や車いすを容易に積み込むということも、「最後の一步」を補っていく手段であろうというふうに考えてございます。

最後、5番目といたしまして、国際的な競争力を視野に入れたものづくりの観点でございます。これは先ほどございましたとおり、第2次産業、製造業のところをメインに考えております。

1つ目が、多様化、変化している消費者を考慮に入れた自動車ということでございますが、「若者の車離れ」ということも言われておりますが、若い世代だけではなくて、高齢者の方、あるいは女性、消費者層がさまざまに多様化して、また、それぞれ個々の中でも消費性向が変化している。こういう中で、それを捉えられるような研究・開発や製造、また販売の現場に変化、発展していくことが考えられます。

また、機能面も非常に重要でございますが、デザインというのも非常に重要であろうということで、多様化した消費者層の需要を捉える点からも、デザインを重視することも重要であるというふうにならざるを得ないと思っております。

また、製造・販売に始まって、車を買ってからのほうが当然長いので、実際に使用する段階における様々な消費者のニーズに応えるべく、自動車整備と製造・販売がよく連携いたしまして、カーライフをトータルにサポートしていくことも重要であるというふうにならざるを得ないと思っております。

B) といたしまして、課題先進国としてのイノベーションということでございます。日本は課題先進国でございますが、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、逆に将来の国際競争力の基盤となる可能性もあるだろう、ということでございます。

C) といたしまして、ICTとの関係を考慮した自動車でございます。既にご案内のと

おり、ICTとの関連が深まっておりますけれども、自動車はそもそも、様々な移動、個々の需要に対応した移動を広範囲に行うという特性がございますので、ビッグデータの処理、あるいはプローブ機能、プローブ機能というのは探索という言葉でございますけれども、プローブ機能、探索機能を活用することも念頭に置きながら、ICTの技術の発展と歩調を合わせて、自動車に応用していくことが考えられます。ICTは、当然のことながらOSを含めまして、オープンアーキテクチャー、開かれた技術展開、技術発信ということとの親和性が高いことから、自動車の情報に関しても、当然安全性の維持・向上を前提としながらではございますけれども、オープンにすることも考えていくべきであると。

また、個室空間という特性もございますので、自動運転技術との相互関係も考慮しながらでございますが、移動時間の有効活用を図るような技術、仕様についても検討すべきであるとうたっております。

以上が3番目の柱、具体的な方策についての①から⑤についてございました。

以上が具体的な方策でございまして、4番目といたしまして報告書全体のまとめをしております。今まで申し上げたことをまとめているところでございますけれども、もう一度、「豊かな未来社会」というのは、多様性に満ちて、それぞれが交流することによって、より一層その多様性に磨きをかけていくということが重要である、これを目指していくべきであるということで、このような提言になっております。

当然、繰り返しになりますが、安全や環境、まちづくりとの連携といった前提としなければいけない価値を確保しつつ、人口減少などを乗り越えていくべきである。これは今までもそういった形で、当然事業者の皆様、国民の皆様、努力をしておられたところでございますので、その努力を多としながらも、状況の変化にも対応していきたいということでございます。

それぞれサービス、産業、自動車本体として対象物を設定して議論をしてきましたけれども、需要の絶対量が減りつつも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捕まえること」が、やはり共通する最も重要な原則であろうということで、これは共通することであると。

また、生産人口の減少というのが、サービス提供の制約となることがあってはならないということで、経営基盤の強化をより進める必要があり、また、その一つの方策として集約化について新たな方向性として打ち出したということでございます。

「豊かな未来社会」は、当然多様性は重要でございますが、技術の発展によっても実現

されることは明らかでございますので、技術の発展によって、より豊かな社会をつくっていくということを期待しておるところでございます。

今後は、本提言に基づきまして、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いうことをしていきたいですし、また、必要があれば個々の施策について検討をさらに深化すべきというふうに考えておるところでございます。

ちょっと長くなりましたけれども、以上で最終報告書（案）のご説明を終わります。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、今ご説明いただいた報告書（案）についてご議論願いたいと思います。ご意見、ご質問、何でも結構でございますので、ご自由に発言願いたいと思います。いかがでございましょう、どなたか。どうぞ、篠原委員。

【篠原委員】 事例集をいろいろたくさんつけて、非常にわかりやすくなって、工夫しているのです、これは大変いいと思うんです、こういう例。今後もまた取り組みの新しいところが出てきたら、そういうのを追加して、ぜひわかりやすく入れてもらいたいと思います。

それから、10ページの⑤で、国際的な競争力を視野に入れたものづくりの観点、これは2次産業のことですけれども、「若者の車離れ」云々ということで、高齢者、女性、消費者層が多様化し、とあるんですが、もう一つ、性別や年齢の区切りだけじゃなくて、都市部と地方の差というのもあると思うんです。やっぱり地方では、この間申し上げたように、1人1台みたいなのところもございますので、住んでいる地域によって違うんだということを少し表現として盛り込んでおかれたほうが、よりリアルになるんじゃないかなというふうに思いました。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

事務局のほう、何かよろしいですか。ありがとうございます。

ほかにご意見。どうぞ。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございます。

私、1回目は欠席して、2回目に少し質問したと思うんですけれども、この小委員会のアウトプットが何なのかというのが結局よくわからないまま最終報告書が出てきたという印象なんです。豊かな未来社会の姿というのを描くための、ワーキング等で十分議論して、それはきれいにまとめられて、いい姿が描けたんですけれども、それをもとに自動車

行政が何をやるのか、何をやってほしいかというのを、我々小委員会側から国交省側に投げかける、それが描かれているのかなというふうに思っていたら、それが、最後、これをもとに行政がいろいろやっていくという、数行しか書かれていなくて、本来、私のイメージだと、描いた社会をもとに、ステークホルダーはいろいろある中で、役割分担というのがほんとうは整理されて、その中で自動車行政はこの部分を担ってくださいねというのが投げかけられて、例えば5年後にそれがどこまでできましたかとか、そういうフォローアップができるような、そんなイメージを私は個人的に描いていたんですけども、そういうイメージからすると、豊かな未来社会を描いてこうあるべしという提言は非常によく書いているんですけども、後の部分がちょっとないなという印象なんです。初回のときにその辺を議論されて、今回こういうことがメインだということで決められたのであればそれで結構なんですけれども、ちょっとその辺、私の認識とずれちゃっているなというのが気になったところです。

【山内委員長】 どうぞ。

【黒須企画室長】 鎌田先生のご指摘は、確かに第2回目にいただいている、役割分担というご指摘があったかと思うんです。

今回、書き方も含めて、もう少し今日いただいたご意見を捉まえて練っていきこうと思いますけれども、中に、方向性だけではなくて、もう少し行政がということで書ける部分もあるかと思しますので、ちょっとそこをうまく腑分けできればなど、もう少し表現を含めてできればというふうに考えて、もう少し今日はご意見をいただければなと思います。

【鎌田委員】 どう修正するかというのは、何かそういう方針がみんなて共有されていて、それに基づいて作業をするんだと思うんですけども、最終的なアウトプットのイメージが、私だけがちょっとずれているのか、その辺は山内先生はどんな感じでしょうか。

【山内委員長】 おっしゃるとおり、あれですよ。これはある意味、審議会ですので、我々の意見があって、それを行政のほうに投げかけてというのが本来の姿だと思いますけれども、今回、この報告書の最終案で、出だしのところはグランドデザインの話と、それから交通政策基本法の話があって、それを自動車の中でどう具体化していくかという議論から始まっているので、前々回でしたか、申し上げたように、豊かな社会というのも、それと共有するというのが一つ。それから、大前提となる大きな計画がこういうふうに向いているので、自動車もこういうふうに向きましょうという議論をしてきたというのが実

態だと思います。その意味で、自動車の中での幾つかのサービスとか、ネットワークとかという切り口から、こうあるべきだということまで議論が進んで、具体的にもこういうことがあるし、こういう方向でいいんじゃないかということまでいったというふうに私は理解しています。それで、おっしゃるとおり、その後、もう少し行政としてこうあるべきだというようなところを、これは具体的な話になるのか、あるいは行政としての役割を明確化するということなのか、その辺のことは少し踏み込んで書いていくのかなと思っています。

今日、最終回ですので、ここで全体についての合意事項というの、難しいんだけど、ここに出ている報告書（案）には方向性は出ているわけだから、これについてご議論を今日いただいて、その中での方向性を守るといいますか、その方向性の中で少し具体的などころまで書いていってもらったらいんじゃないかと思っています。そのときには、それぞれの委員の方に少しご相談しながら、全体の中であまり踏み出しちゃいけないとは思いますが、書けるところまでは書いていく、こんなような方向なのかなと思っていますけれども、そんな感じでいかがですか。

【鎌田委員】 はい。

【山内委員長】 何か言いたそうな、加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 いろいろぱっと思いついたことを申し上げますと、例えばこの最終報告書の副題をつけるとしたら何なのかなと考えたら、やはり不明確なのかなと。あるいは豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開と言っているのですが、これは1回目にも、私、申し上げたと思うんですけど、1ページ目の1の（1）ですと、最初から、「豊かな未来社会」というのを目指そうとしているのに、それを描き出すのは困難だから、多様って考えようという、すごく、もうこの段階で腰が折れているみたいな記述じゃないかなと思ったんです。こうやって書くんだったら、それも最初に申し上げたと思うんですが、「国土のグランドデザイン2050」に書いてあることを前提にして、これを自動車行政でどう展開していくかというふうに書けば、別にここで大上段に「豊かな未来社会」をほんとうに根源のところからやらなくてもよくて、自動車行政に関係するところとして、どう描けばいいかというところを書いていけばいいと思ったんですが、いきなりどんと入って、困難だというのは、やはりちょっと入り方としてどうなのかなと思いました。1の（1）は、今申し上げたように、グランドデザインを最初にして、それを自動車だったら特にここがどうだというふうに書かれたほうがいいのかなと思いました。

それも含めて、その1個前の目次を見ますと、中身が全く目次立てに出てこないというのがちょっと問題だと思って、例えば「配慮しなければならないこと」とか「に向けた今後のあり方」とかというのは、マニュアルみたいな感じでして、むしろ忙しい皆さんに読んでいただくとしたら、これをやるとか、これを目指すとかという中身がこの目次立てに入っていないといけないんじゃないのかなと思っています。特に2なんて、「前提となること」「配慮すべきこと」「課題解決の考え方」、これを見たら、中身を読まなきゃ意味がわからないということなので、そうじゃなくて、配慮すべきことの内容をここに入れてほしいなと思うんです。そうしたら、ちゃんと書いてあるんですよ、キーワードとしては。ただ、それでも、私も前回も出られませんでしたし、途中で言わなきゃいけないかもしれないんですけども、私自身がキーワードとして考えているのは、今ぱっと思ったら、例えば現場目線であるとか、言いかえるとボトムアップとか、あるいはリアルな交流であるとか、ただ交流と言うとICTでいいんじゃないのという話もあるのでリアルというのが大事じゃないかとか、豊かさというのもそうだけれども、楽しさだとか、明るさだとか、そういうことじゃないかなとか、人を大切にしなければいけないとか。先日ある原稿にも書きましたけれども、そういうことが大事じゃないかなと思っているんですけども、何かそういうのが出てこないというか、別に私のワードである必要はないんですが、豊かな未来社会というのを、多様性とか言いながら、結局何がこれからの価値観なのかということを端的にあらわすようなキーワードがちょっとこの中に入らないのかなというのは思っている。

それは、もっと言うと3ページです。目指すべき基本的方向性というのが、「サービス」、自動車関連産業、「くるま」と、また、これ、英語があって、長い単語になっていて、また「くるま」と平仮名になっていると、これも統一感がないので、もうちょっと統一したほうがいいのか、そういう技術的なこともあるんですけども、ここに人とかというのが全然出てこない。結局、これはかなりフィジカルなことを考えていて、社会をよくしていくという、ほんとうのアウトカムのところを見ているのかということに何か疑いが出てくるかなというのを思いました。

「サービス」、自動車関連産業、「くるま」というのは、そもそも2ページ前の1ページの1の(2)の議論の範囲というところ、ここに定義してあるんですけども、これは議論の範囲にはなっていないなくて、議論の分類です。議論の範囲と言っているんですが、議論の範囲は書いていないということでもあるんです。議論の範囲というのは何なのかといったら、やはり自動車というものを使って、皆さんが移動することで、世の中をどうよくし

ていくかということについてだと思うので、それをきちんと書いて、それを具体的にサービスだとか、それを供給する産業だとか、それを運ぶ車だとかというところにブレークダウンするとこうなるというふうに、ここも書かれたほうがいいのかなと思いました。

そういうふうにもうちょっとまとめていけば、後ろのほうのそれぞれの個別の施策も、こういう関連でこれが出てくるとかというふうに、もっと芋づる式に、ああ、それだったらこれがわかるなというふうになるのかなと思っています。

あと、最後、すごく横文字が多いので、トータルにカーライフをサポートするとか、そういうのはちょっとやめたほうがいい。そういうところももうちょっと、移動者とか、生活とか、そういう観点まで言葉を落とし込んでいないので、そうなっちゃうのかなということをちょっと感じましたということです。

とりあえず、以上です。

【山内委員長】 どうもありがとうございます。

分類すると4つぐらいのご指摘かと思うんですけども、最初のところの1ページ目の1の(1)のところはおっしゃるとおりで、最初から、困難であると言っちゃうとあれなんで、少し書き方を気をつけたほうがいい。

それから、2番目の目次の話も、これはおっしゃるとおりで、何らかの形でもう少し具体性を持った目次に直せばいい。

それで、3番目と4番目のことが非常に重要で、ある意味で建設的なご指摘だと思っているんです。要するに、私の理解で言うと、この全体を通じて、豊かさを求めるための基本的な視点、通奏低音みたいな、そういうやつをちょっとはっきりさせようぜ、そういう話と理解していいですか。

さっき、例として現場目線だとか、リアルのとか、人を楽しませると、これは加藤さんがお考えになったような視点であって、それに近いものだと思うんですね、ここで我々が求めているのは。なので、この報告書全体を、横串というか、貫くような目線みたいなものを少し際立たせるというか、わかってもらうようにするというか。というのは、やっぱり扱っている範囲が広いので、一つの統一感みたいのがないと、理解するほうもいろいろ書いてあるんで終わっちゃう感じもするので、その辺のアピール度というのは必要かもしれないですね。

それで、最後におっしゃった一つは、また具体的に少しご指摘いただいて、全体のつながりみたいなとか、論理的な展開とか、その辺はご指摘いただければよろしいかなとい

うふうに思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

【秋池委員】 目が合ってしまいました。

私も、これ、誰に読ませるのかということ考えたほうがいいのかという気がいたしました。中身は随分いろいろなワーキングも含めて、かなり練ってきているものですので、それこそカタカナ語が多いと通らない人に読んでもらうのであれば、やっぱりそれは直さなければいけないし、比較的この業界に詳しい方なのか、あるいはあまりご存じない方なのかというところで見ただけならばよろしいかなという気がいたしました。

【山内委員長】 ありがとうございます。個人的にはカタカナは結構嫌いじゃないので、あれなんですけど…。

ほかにいかがですか。

【篠原委員】 さっき言った、都市と地方の差を入れてほしいという点、返事がなかったですね。

【黒須企画室長】 山内先生とアイコンタクトしてしまって、すみません。都市と地方、入れさせていただきます。ほんとうにすっぱり抜けておる視点でございましたので、入れさせていただきます。

【篠原委員】 それと、一つの肝は集約化なんだろうと思うんです。これは大事な方向性だとは思いますが、あまり強制的にもやれないと。それで、じゃ、どういう書きぶりがあるのかなと思って見ていると、8ページのF) 環境整備というところにいろいろ書いてあるんですけども、こういうような羅列で集約化が進むのかどうか、何かもう少しインパクトがないと。こういう環境整備で時間をかけて進んでくれればいいんですが。親和性の高い制度という言葉が何回も出てくるんだけど、ちょっとこの辺が僕はもう一つ腑に落ちてこないんですよ、この流れが。この辺のところはどうなのでしょうかね。それで集約化はそんなに進まなくてもいいやということならこれでいいと思うんだけど、ほんとうに進めようということならば、もう少し何かインパクトのある打ち出し方はないのかなという感じがちょっといたしました。

【黒須企画室長】 篠原先生の最後のところ、これは当然の前提なんですけれども、集約化についてはある意味かなり新しい方向性として打ち出しておりまして、これは事業者、それからあと、周りにいます、例えば金融機関ですとか、こういったところにいろいろ事情を聞いて、それで実際何が一番効いてくるのかということ、もう少しこの小委員会で

ご提言をいただいた後、具体的にもっと進めていかなければいけないなど思っております。ただ、一応ここでまず旗を立てておいて、次に実際の集約化に当たってのキーとなるような、関係者も含めて実情をよく把握して、それで一番効いてくるところを打っていくと、こういう段取りを考えておりますけれども、この提言を含めて、もう少し強い表現をということであれば、ぜひご意見等をいただければと。

【篠原委員】 スケジュール的に何か考えているんですか。いつごろまでに、どれくらい改善していこうとか。

【黒須企画室長】 具体的に何年後とかは決めていないですけれども、書いてございますとおり、後継者難とか、大分切羽詰まっている業者さんもあるというふうにもお聞きしていますので、実情把握の中で、また、タイムスケジュールも決めて、篠原先生ご指摘のとおり、例えば次に3年後とか、5年後とか何か決めて、ここにはこういう形の制度改正とか、そういうことをちょっとまた打ち出していきたいなど。

【篠原委員】 集約化の前に、みんな廃れていくんではしようがないと思うんで、やっぱりそういうスピードも必要だろうし、その辺の兼ね合いを一つ考えていただきたいなど。

【山内委員長】 集約化のところは、この報告書の中で大きいですよ、インパクトがある。

それで、今、篠原さんがおっしゃったのと、さっき加藤さんがおっしゃったのは近いところがあって、要するに、ほんとうにどうするのという、その辺のこと、これで、先の政策だから、具体的には書けないんだけど、ほんとうにリアルに進めるにはどうしたらいいかというようなことがにじみ出るようなイメージなのかなと。そうすれば、篠原先生のご指摘にもお応えできるのかなという感じはしますね。

よろしいですか。

今日は人数少ないのであれですけども、いかがですか。先生、いかがですか。

【酒井委員】 ちょっと待ってください。

【山内委員長】 あと、村木さんしかいないんだけど。

【村木委員】 私、今、勘違いしていて、もうちょっと時間を。ちょっと間違えて解釈していました。

【山内委員長】 どうぞ。

【鎌田委員】 もう一点申し上げるとすると、結構この小委員会の後半の議論が、ワーキングでの議論をもとに展開されてきた感じで、それ以外の部分が、私、車両の専門家な

んですけれども、車両に関してどこで発言しようかなというところが、結局発言の機会なく、今日が最終回だというようなところがあって、本来、自動車局さんにもっとしっかりやってほしいと思うところを、どういう形で言ったらどう盛り込んでいただけるのかなというような話が実は幾つかあります。

例えば一つ申し上げると、2000年にバリアフリー法が制定されて、2010年の目標でノンステップバス3割、それからバスのバリアフリーは15年でバスが入れかわるから2015年に100%と書いてあったのが、今、もう2015年ですけれども、全国全部合わせると半分なんですよね、バリアフリーは。地方に行くと、バスのステップが高くバスが利用できないというお年寄りがたくさんいる中で、もっとその辺のところをしっかりとやっていただかないと、東京オリンピックとかで東京のほうは浮かれているかもしれませんが、地方のほうはそうやってお年寄りが家から出られなくなっているようなところがたくさんあるんです。だから、そういうようなところをどこかで言いたかったというようなのがあるんです。

ですから、補助金なんかのスキームを少し変えて、交通政策基本法の関係で地方自治体が車を買って、事業者に提供して使わせるというようなスキームはできるんですけれども、地方公共団体が、お金がない中で、新車を買えないのであれば、中古車をもっと回るような形を組むとか、それに当たってのインセンティブを与えるようなところとか、結構自動車行政の細かいところでいろいろ言いたいところがあったんですけれども、何か今回の話って、わりと大きなところの枠組みの議論で、それが中心となってまとめられちゃったなという、これも感想でございます。

【山内委員長】　しかし、ご感想とおっしゃいましたけれども、今のは非常に重要なポイントのような気がします。ほかとのレベル感の問題はちょっとあるかもわからないけれども、方向性としてそういうことを書くことは可能ではないかというふうに思っています。特に、ネットワークというか、サービスというか、そのあり方みたいな中で重要で、おそらく、鎌田先生、ほかにもご指摘があるんじゃないかというふうに思いますけれども。あるいは、それをここで頭出ししていただければ、溶け込めるところは溶け込んでということになると思いますが、いかがですか。

【鎌田委員】　じゃ、すみません。もう2つぐらい申し上げますと、自動運転、自動走行の議論は、今別のところでやっていて、きのう中間取りまとめしたところなんですけれども、私が期待したいのは、もうちょっとBRTとかガイドウェイバスが軌道法で鉄道のほ

うに持っていかれちゃっているのを、物理的なガイドじゃなくて、もうちょっと非接触みたいなもので、自動車の世界に取り戻して、自動車の新たな展開にそういったものがいろんな形に展開できないかなというような期待もございます。

それから、もう一点申し上げますと、超小型モビリティ、最後のほうで開発が進んでいるというような表現で書かれているんですけども、いろいろ聞くとなかなかうまくいっていないのが実情であって、そこを早く、うまく手を打ってほしいなというようなところもございます。

とりあえず、それだけ申し上げておきます。

【山内委員長】 今のお話は、ちょっとテークノートしていただいて、取り入れられるところは取り入れて。おそらく、皆さん、反対はないと思います。

村木さん、どうぞ。

【村木委員】 私が発言できそうなところはどこかなと思って見ていたんですけども、前提条件の2ページのところに、第3に、まちづくりとの連携と書かれているんですが、この前提がないと後ろが成立しないというのはわかるんですが、この前提がちゃんとできていないと絶対後ろが成立しなくて、最後のまとめのところに、また同じように、まちづくりとの連携を前提としなければならない価値を確保しつつありますが、これは成立するために、集約化というのは、会社さんの集約化だけじゃなくて、まち自体の集約化ができないと事業が絶対的に成立していかないのでもう少しそのところを強く書かれるようなことってあってもいいのではないのかなという感じがしました。そうでないと、結果的に腰が引けた集約化、要は土地の集約化が図られないと、自動車行政、どうしていくかというのが、うまくいかないじゃないですか。そのあたりがもう少し明確に出ていたほうがインパクトがあるものになるのではないかと、そんなふうに思いました。

以上です。

【山内委員長】 どうぞ。

【黒須企画室長】 村木先生、ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、簡単に「コンパクト+ネットワーク」しか書いていなくて、もう少しきちんと埋めてというか、前提がどう自動車行政にブリッジしていくのか、もうちょっと書き込んでみたいと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

【酒井委員】 このまとめというのは、やはりとてもすばらしいし、これからの豊かな

未来社会、ただ、それを日々の私たちの現実の、この今の時点のことをいろいろ考えて、特に安全でいくと、日々、今日も、今も事故が起こっているんだらうというふうに思っていて、今生活のために苦勞しているドライバーなり事業者の人たちが、これを読んで、どうしていったときに今の現実とここへ行くつながりのプロセスですね。だからメニューとしてたくさんすばらしいことが書いてあるんですけども、やはりどなたかもおっしゃっていたんですけども、少しでもロードマップ的な、こういうふうになっていく、もしくは自分たちがこう努力していけばこういうところに行き着くというあたりのことを、もう一つ、なかなか難しいんでしょうけれども、書いていただくと、このことが、言葉がうまく見つかりませんが、絵空事、画餅ではなくて、やはり自分たちにとっての問題だというふうになるんじゃないかなという感じ方を持っております。

【山内委員長】 ありがとうございます。このご指摘については、あれですかね。

【黒須企画室長】 ありがとうございます。第2回の委員会的时候に、一回ロードマップ的なことをまとめたんですけども、ああいった間尺のものを、もう一度最終報告書(案)の書きぶりとしり合わせて、何かお示しできるようなものがあるか、ちょっと工夫してみたいと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

大体ご意見いただきました。ほかに何か。どうぞ。

【加藤委員】 私は環境の研究をずっとしてきたのですが、環境の学会とかに行きますと、交通なんかやめちゃえばいいと言われることがかなりあるわけです。動くこと自体が環境に悪いんだから、動くのをやめればいい。言いかえると、ITとかにしてしまえば、例えば、今日、私は東京に来ているわけですけども、名古屋にいてテレビ会議でやればいいじゃないということなんです、私自身は東京へ来て、こういう場に座らせていただいて、緊張しながら話をするという事は、非常に私の中で付加価値が高い。皆さんにとって付加価値はどうかわかりませんが、私にとっては高い、やっぱり来る価値はあると思っています。

そう考えたときに、人口減少とか書いてありますけれども、これからのいろんな困難の中で、豊かな未来社会と言っているものを実現するために、自動車というものをを用いて動くことがどれだけそういったことに付加価値を出すことができるかという全体の流れをきちんとつくったほうがいいと思っています。そう考えたときに、3ページの「サービス」ということについて、私が一番ひっかかっていたのは、実はその後の5ページの、真に必

要なサービスという言葉があつて、何回も出てくるんですが、真に必要なサービスって何なのと思つていて、よくわからない言葉だなと。必要なサービスはまだしも、真にと言われると、じゃ、私が今日、東京へ来ることができるとは真に必要なのかというと、さっきの話になっちゃう。そうじゃなくて、もっと付加価値という発想に転換して、なくても何とかなるのかもしれないし、生きていけるのかもしれないけれども、それがあつたほうがすごく豊かになるし、そのことでいい世の中になっていくという付加価値を、自動車、あるいはシステムというのは出すことができるという、あるいは出せるようにするために何をしなきゃいけないのかという書きぶりにならないのかなというのを強く思いました。

その意味で、さっきまちづくりとの連携と出たんですけども、私が公共交通の仕事とかに関わっていると、まちづくりもあるんですが、医療とか、教育とか、福祉とか、そういったことがいつも意識されるんですよ。これは交通政策基本計画とかに書いてあつたのかどうかはちょっとわからないんですけども、実際には動くことによって得られるいろんなサービス、そっちがサービスだと思うんですけども、と、動くことそのものをどういうふうにつなげることで、いろんなことを享受できるかという話なので、それがまちづくりとの連携ということだけだと何か浅いのかなと。むしろハード的なことだったらそれでもいいかもしれないんですが、それも含めてどういうサービス提供をして、どう付加価値を出していくかということなのであれば、今の教育だとか、健康、医療関係とかということとどう結びつけて、全体として社会をどうしていくかというふうになっていないと、何か交通のところだけ関係なくしゃべっているねというふうに捉えられないのかなというのはちょっと思いました。自分の実感として、いつもそういうことを思っているので、ちょっと言わせていただいた次第です。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。最初のお話は非常に重要ですよ。

【黒須企画室長】 今の加藤先生のお話は、最初にご発言されたときの、例えばリアルな交流ですとか、楽しさ、明るさ、人と会う楽しさということ、今、かみ砕いておっしゃっていただいたのかなというふうな受けとめさせていただいて、かつ、先ほどの村木先生のご発言と完全にシンクロしているのかなと思つて、まちづくりに、結局、何で人が動くのというところをもうちょっと書き込まないと、私が冷たい人間だからかもしれないんですけども、すごくドライな書き方になってしまっているのではないかというご指摘かと思うので、そこは「豊か」というのがこの冠についている小委員会である以上、ちょっ

とそこを書き込むような工夫をしていきたいと思います。

【山内委員長】 どうぞ。

【篠原委員】 この最終報告書は、来年度予算の概算要求に何か使うんですか、使わないんですか。

【黒須企画室長】 全てじゃないですけども、使っていけるところは使っていきたいなというふうに考えています。

【篠原委員】 ということになると、今、村木委員からも加藤委員からもお話があった、まちづくりのところとの関係ですが、今はやりの地方創生で、まちづくりというのは一つのポイントなんですよ。それはしかも地方からどんだんアイデアを出してもらって、それにお金をつけていきましょうという流れですよ。国がこういうのをやりなさいという話ではなくて、できるだけ自主性を持たせようと、各地域に。もし予算要求をされるならば、地方創生と関係をどういうふう整理して、どうしていくのか、その辺も、ちょっとこれだけでは分かりにくい。これだけを切り取るんだったらわかるんですが、地方創生との絡みをどういうふうにお考えですか、田端さん。これ、局長の判断で。

【田端局長】 地方創生の観点は、一つ、内閣の中で重要なほんとうのテーマとしていろいろ進められています。であるので、地域において必要な交通、あるいは人の動きというものは、非常に不可欠なキーの要素になるので、当然のことながら密接にかかわるところです。

なので、ちょっとこちらの小委員会の報告の視点の中に、いろいろ地方創生法を含めて、私どもの役所も地方創生のところで極めて日々密接に関連してやってきているところがあります。

ですから、今、篠原先生がおっしゃられたそういう視点、今の内閣の一番重要な課題、テーマであるので、その視点は今日の報告書の中では、感じられる点が薄いので、その点もどういう形で、現実にはいろいろ取り組みをしているところがありますから、それをこの中でどう敷衍できるかを考えたいと思います。

【山内委員長】 どうぞ。

【加藤委員】 関連して、5ページが一番下の段落からの、法定協議会とか、地域公共交通会議とか書いてあるところが6ページにずっといっていますよね。ちょうど今、生活交通確保維持改善計画の策定が6月末締切なので、私、毎日、きのうも、明日も、地域公共交通会議に出続けているんですけども、ここでの書き方は、そういうところで住民と

か地域の声が聞けるという書き方になっているんですね。でも、実際に会議でやっているのは、ステークホルダーで話し合っ、一体この地域で何が必要かをまさに話し合っ、じゃ、このメンバーで何がつくれるのかというのを考えて、実際に議決して、国とかいろんなところからもご支援いただいて、こういう公共交通をつくっていくという、その作業そのものをやったり、あるいは計画をつくったりしているわけなんですよ。

それが、今出てきた地方創生で、それぞれの地域が自分たちが持っているものをうまく組み合わせて、協働して、地域のニーズに合ったものを創意工夫で実施していく、それをお互いに競争し合っっていくということそのものの実践だと私は勝手に理屈をつけて、いろんなところを回っているわけですが、そういうイメージというのはこれを読んでもやっぱり出てこないのかなと。そこで、先ほど私が申し上げたキーワードのボトムアップであるとか、あるいは現場目線ということの、それをやはり地方を元気にして全体をうまく回していくということの一つのエンジンだと思って取り上げていただけるとすごくいいなと思いました。

そうやって思うと、取り組み事例の中でも、協議会をうまく回して、すごく元気になったというのは全国に、ちょうど地域公共交通大臣表彰もきのう出たところですが、ああいうところなんか典型で、やっぱりそういう協議会組織ですごく密な議論をして、結果としていいものを出したということなので、その中で特に自動車関連で何かいいものを出したところを例に挙げてみてもいいのかなというのも思った次第です。

【山内委員長】 どうぞ。

【酒井委員】 今回の加藤さんの発言に触発されるんですけど、例えばほかの領域ですよ。人材不足というキーワードを一つとっても、例えば医療の世界での人材不足にどういうふうに取り組むとか、教育の世界でどうするかという、いろいろ手法を含めた、現場を盛り上げるような手法で、一緒になって現実化していこうというふうになっているんじゃないかと思うんですけど、そういう意味で、この報告書があまりにも幅広いために、いい事例がたくさんあるんだろうと思うんですけど、そういうところが、参考資料として幾つか取り上げていただいていますけれども、もう少しどういうふうにしてということも含めて書いていただけると、読んだ人たちの元気がもう少し違った意味で出るんじゃないかなというふうに感じました。

【山内委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

大体ご意見をいただいたかなという感じでございまして、事務局のほうもご対応をお願い

いできればと思いますが。

【黒須企画室長】 ありがとうございます。

豊かな未来社会と銘打っているのに、全然豊かじゃない案をお出しして、大変申しわけなく思って、先生方から豊かさをたっぷりいただいたと思います。

最後の、酒井先生からもご意見がございましたように、具体的などどころが、わりあいそういう意味では、ある意味、意図的に抑制的に書いた部分もあるんですけども、一方でこちらの今日添付いたしました事例集も含めて、これは最終報告書の中身でございますので、ちょっと全体としての、先ほど秋池先生からもありました、見やすさというか、読み手のことを考えたというようなことも含めて、もう少し工夫をして、またちょっと、実会合ではないですけども、先生方とお話ししながら、もう少し改定していきたいというふうに思っております。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに何か。

【鎌田委員】 先ほど来、村木先生や加藤先生がおっしゃっている、まちづくりとの連携というところが、ちょっと、私、気になっていて、今、参考資料1でついているやつというのは、まちづくりもハードの都市局的なところだけで、もう少しいろんな、地方創生とかそういうところのまちづくりというか、まちおこしというか、コミュニティーづくりとか、そういう活動でうまくやっているところ、あるいはそれと公共交通がリンクしているような、そういうようなものを入れておかないと、まちづくりがハードな話だけを言っているように見えちゃうので、少し工夫していただけたらと思いますけど。

地域包括ケアでうまくやっている例とかは、何か探せばあるかなと思うんですけど。

【山内委員長】 ありがとうございます。この点も少し対応ということで。

ほかはよろしいですか。

どうもありがとうございました。いろいろご意見いただいたんですけども、非常に参考になる、また、建設的なご意見も非常に多かったと思います。その意味では、事務局と、私、いろいろ協議をさせていただいて、具体的にまた先生方にいろいろご意見を伺うところもあると思いますので、その辺もご協力いただいて、まとめていきたいと思っております。そういった前提で、基本的に今日で一応会議は終わりですので、最終的な報告（案）については私のほうにご一任いただきたいと思いますけれども、よろしゅうございますでしょうか。どうもありがとうございます。それでは、そのように取り扱いをさせていただきます。

本日の議事は以上でございますので、これをもちまして終了ということにさせていただきます。

最後に事務局からご連絡等があります。よろしくお願いいたします。

【広瀬企画室総括】 委員の皆様方、活発なご議論、どうもありがとうございました。

先ほど委員長から申しあげましたように、修正した報告（案）につきましては、また改めて委員の皆様にお送りさせて、お諮りさせていただければと考えております。

最後に連絡事項でございますが、本小委員会議事概要につきましては、国交省ホームページにて公表させていただきます。また、詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様にご了解いただいた上で公開させていただければと考えております。

それでは、以上をもちまして本日の小委員会を終了いたします。これまで6回にわたるご議論、まことにありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —