

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5回）

平成27年5月28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5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して、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と申し上げます。

本日の小委員会の議事は、最初に、各ワーキンググループからの報告についてご議論をいただき、その後、最終取りまとめに記載する、配慮すべき事項や最終取りまとめ骨子案についてご議論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ください。

それでは、これ以降の議事進行を山内委員長にお願いしたいと存じます。山内委員長、よろしくお願いいたします。

【山内委員長】 皆さん、お忙しいところ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、議事次第に従って進めさせていただきます。

今日の議事は、基本的に各ワーキンググループからの議事の報告をいただくということが中心でありまして、まずはそれについてお願いしたいと思いますけれども、この小委員会のもとに、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ワーキング、それから、地域産業としての自動車関連事業のあり方ワーキング、それから、クルマの新しいイメージをつくるワーキングチーム——これは「アシタモビリティ」というふうに呼称していますけれども——が設置されておりまして、それぞれで議論をしていただいております。

各ワーキングには、本小委員会との橋渡し役というような形で委員が入っていただいて、座長を務めていただいております。ネットワークワーキングにつきましては鎌田委員、地

域産業ワーキングにつきましては秋池委員、「アシタモビリティ」につきましては、川端委員が座長でいらっしゃるんですけども、本日はご欠席ということで、これは事務局より、この順番で検討結果をご報告していただきたいと思います。それで、それぞれについて質疑を行いたいと思います。

それでは早速ですけども、鎌田委員からネットワークワーキングの報告をよろしくお願いたします。

**【鎌田委員】** 東京大学の鎌田と申します。資料1を用いまして、ネットワークワーキングの報告をさせていただきます。

前回の小委員会でも、途中経過ということで、それまで2回開催した内容をご報告させていただきましたけれども、その後、もう一回やりまして、合計3回で、とりあえずまとめということで、今日のような資料を作成いたしました。

メンバーの詳細については割愛いたしますけれども、事業者の方、自治体の方、それから、いろいろ関係者の方、我々大学の教員、研究者というようなところで議論をしてきました。

資料を随時ご説明していきますけれども、まず、どちらかというと事業者とか行政の方からの話題提供で、先進事例とかを議論して、そのようなことがもっと一般的にできたらいいよねということの議論が中心になったんですけども、やはり大事なのは利用者の視点だろうということで、中間取りまとめとして、今日、こういう形で資料をつくるころでは、利用者の視点というのを一番最初に持ってくるようにいたしました。

考えてみましたら、利用者にとっては、交通の主体が何であっても、とにかく目的地まで移動ができればいいわけでありまして、それが途中で途切れてしまうと困るということで、ネットワークとして、それをつないでいくことができればいい、それがもちろん一番大事であるというようなところから始めまして、それから、では移動というものがどのようなところで発生するか。高齢者の移動なんかを調査すると、通院と買い物がほとんどを占めるんですけども、それ以外に、移動したいという欲求がどのようなところで出てくるのか。さらに、交流人口というようなところで、観光という面においても移動がどういうふうが発生して、それをどういう形で供給側が整備していくか、そのようなところも非常に大事であるというような議論がありまして、その辺が2つ目のところに書かれています。

3つ目のところに書きましたのは、つなげ方というのは、物理的につなぐことだけでは

なくて、さらに加えて、情報提供についても十分なされていることが重要であるというようなどころもつけ加えてあります。

大きな②のところでは、利用者の視点をネットワークに規定する際の要件ということで、2つ書かせていただきました。

ともすれば供給側では、移動需要に運賃を掛け合わせて事業をとということに行つて、それはそれで、そういうところでしっかり努力をするべきなんですけれども、当然、そういう需要に達していない地域も多くある中で、行政も含めて、その辺をどうネットワーク形成のために取り組んでいくのかというところをしっかりと考えていく必要がありますねというようなどころ。

それから、その際にも、お金を幾らでもつぎ込めばいいということでは当然ありませんので、上限額をある程度定めた形で、そういう境界条件の中でしっかり組んでいくということが大事だろう。そのための体制の議論の場としても、地域公共交通会議等の場が活用されることが望ましいということ、そのようなところを、ネットワーク形成に備えておくべき観点ということで書かせていただきました。

2の適切なネットワーク形成のために必要な具体的対策ということで、これはいろいろなところで既にやられていること、それから、これから新しいこととしてこんなことが考えられる、あるいはやってみたい、そのようなことをいろいろ出していただいて議論した中をまとめてみました。

①としては、利用者の視点を取り入れる方法ということで、移動の需要をとにかく把握するのが第一歩だろうということで、モニター会議、ワークショップ、地域公共交通会議等、さまざまな方法があるので、それを適切にして、そういったところを明確にしていく必要があるだろう。

それから、地域公共交通会議という会議体はあるんですけども、ともすれば形式的、あるいは形骸化と言われているところもあるやに聞いておりますので、そういうふうにならずに、自主的な議論がなされるように工夫すべきであるということで、ただ、その場合、会議体自体は自治体単位になっているので、もう少し細かなところで分科会（グループ会議）等を開催するなどして、うまく意見収集することが望ましいということ。

それから、当然、住民参加で、住民の方々が当事者意識を持って積極的に入っていくことが必要だろうということ。それから、事業者同士が話し合いの場としてうまく活用できるようなどころも大事である。そういった活動を通じて、今、申し上げましたように、住

民の方々が当事者意識を持って、意識を高めていくということが望ましいということでございます。

それから、実際に事業を営んでいく際には、やはり制度がありまして、制度上、これまでのものではやりづらいというところをどう変えていったらいいのかというようなところの議論の結果が、その後にご書いてございます。

今、道路運送法の許可区分でしたら、乗合、貸切、乗用、それぞれの特性を生かして運行ができていますけれども、事業者によっては、それを全部お持ちのところであれば、一つの会社の中で適切に車両、運転手を配置、運用しているような事例もありまして、そのようなことで地域の移動需要、1日の中でもいろいろ変わっていく需要をうまくさばいて回しているというような事例の紹介もありました。このような方向性をほかでもうまく適用できるといいだろうねというような議論がありました。

それに限らず、制度をこれから必要に応じて見直していく必要があるだろうということ、それから、運賃、補助金、その辺のお金のあり方を、これからいろいろな形で多様化していく中で、よく考えていく必要があるだろうとか、それから、実際に適用していくと、特に地方の地域に行きますと、人口も減少して限界集落と言われているような中で、車両が適切な規模で、特に小型化していく必要があるでしょうか、それから、運転免許も二種免、それから、大型を持っている方が少ないと、その辺の対応をどうするかとか、そもそも運転手不足もありますので、そういったところをどのような形で、いわゆる規制緩和みたいなものと組み合わせて、地域のニーズに合わせて実現していくかというあたりが重要でございます。

それから、いわゆるバス・タクシーのほかにも、地域ではいろいろな自動車交通が走っているわけですので、交通と言えないものも含めて、いろいろあるかなと思うんですけれども、そういうものをうまく、混乗とかを柔軟に活用していくことも重要だろう。そういう中で、この小委員会でも話題になりました、貨客混載みたいなものについても検討を進めていくのが望まれるというようなところでございます。

大きな③としては、相互関係を実現し、ネットワークとして実働させるための方策、特に第3回目のワーキングでは、観光とか交流人口といったところについての議論をいたしました。

その中では、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・運用などをどういうふうに戻していくかというところで、ICTを活用してというようなところも

あるでしょうし、それから、そんなに規模が大きくなければ、人手でうまくやっているようなところもあるということで、いろいろなやり方があって、うまくやっている事例なんかを集めていったらいいんじゃないかということがありました。

それから、ネットワークを充実させた上で、各路線相互間、あるいは路線の停留所という結節点をどのように活用するか。特に、人が集まって乗りかえたりする結節点のところをうまく使っていきたいということ。そこで地域活性化のための施設を設置して、例えばカフェみたいなのところも含めて置いておくと、人が集まってコミュニケーションが進むということが期待されますので、そのようなことも考えていく必要があるだろう。事例としては、バスの営業所に交流拠点を設けているような事例も、最近で、あるようでございます。さらに、バス停にQRコード等、情報提供をするような例もあって、そういうところをもっとうまく活用していけると、観光等の交流人口も含めて、進んでいくんだらうなということ。

最後に、さっきも出ていましたけれども、情報提供の重要性ということが意外に見過されている。毎日使う人であれば、そんなに情報を提供しなくてもいいのかもしれませんが、初めて来た人にとって、わかりにくさというのが利用のしづらさにつながってまいりますので、その場での話、さらには事前に、旅行に行く前にインターネット等でとれる情報なんかももっと充実していくことが必要だろうねというような議論がなされています。その辺については、地方自治体がもっと努力すべきであろうとか、そういったことで厳しい事業経営環境の中、もはやイグレスが確保できないような地域においては、こういった情報提供で工夫をしてイグレスを確保していく必要があるだろう。

大体そのような議論を3回ほどして、こういう形で取りまとめをさせていただきました。議論はもっといろいろなものがあって、それをわずか1枚、2枚に書きとめるということはなかなか難しいこともあるんですけども、できれば最終の小委員会の取りまとめでは、うまくやっている事例とかそういうものを、もう少し写真とか絵を入れて、読む人に、なるほどねと思わせるような形でまとめられたらいいなと感じているところでございます。

以上、ネットワークワーキングの報告でございました。

**【山内委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、今のネットワークワーキングの報告について質疑を行いたいと思います。ご意見とかご質問がありましたらご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【河野委員】 ご報告どうもありがとうございます。私、何回かこの会議を失礼して  
いまして、今回のおまとめしていただいた報告を伺いまして、中心にやはり利用者とい  
ましようか、住民が主役であるという形でまとめてくださっていること、それから、その  
地域に住んでいる住民が当事者感をどれだけ持って、このことに向かい合えるかというこ  
と、それから、地域の中の連携が非常に重要であるというふうなおまとめは、非常に好感  
を持ってお聞きしておりました。

検討の際に、やはり全国というのは、例えば首都圏といいましょうか、東京の交通事情  
と、地域に行きますとまた違った事情があると思うんですが、そのあたり、検討の際に加  
味されたのかということ伺いたと思います。

【鎌田委員】 メンバーの問題意識というか、それから、事業者さん、自治体さんも、  
どちらかという、地方の人口減とかそういったところで悩んでいるところ、1者さんだ  
けは、愛知県の小牧で非常に活発にやっているところがございましたけれども、そういう  
意味で、地方を対象とした目線というのが比較的、議論の中で多かったかなと。

その中で、今、申し上げた愛知県の小牧では、一つの事業者さんがいろいろな業態を持  
っていて、うまく回しているというような話もございまして、そういったところでは少し  
都会的な視点での議論もございました。

それから、最後の観光の話では、特に地方、都会、関係なく、観光全般という形でいろ  
いろな意見交換がなされました。

以上です。

【河野委員】 もう1点伺いたかったのは、ネットワークというふうには書かれていま  
すが、これは、自動車交通ネットワークに関してご検討されたと思うんですが、他の  
モードとの間のネットワークみたいなものはご検討の中に入っていらっしゃるか、例えば  
鉄道とかそういったものは考えられたのかということ伺わせてください。

【鎌田委員】 最後のほうでお話しした結節点というところが、当然、鉄道の駅とい  
うのも重要な役割を示すものですので、バス・タクシーだけに限らず、地域のネットワー  
クをどう組むのかという視点での議論でしたけれども、ただ、あまり鉄道の事例がどうのこ  
うのというのは出てきていなかったです。

【河野委員】 どうもありがとうございます。

【山内委員長】 最後のほうで結節点の問題が出てきて、それが鉄道とのネットワー  
クのところにつながるんでしょうかね。ありがとうございます。

【篠原委員】 お伺いしたいのですが、生活圏における交通体系のあり方と、観光というものを考えたときのネットワーク、ここに並列的に入っているんですけども、本質的にはかなり違う部分があると思うんです。その辺を切り分けて整理をする必要がないのかどうか。これを読んでいて、その辺が混然としているなという感じがしたのですがいかがでしょうか。

【鎌田委員】 おっしゃるとおりだと思っております、実際に細かい交通計画とか考えていくときには、当然、需要予測から計画論に落とし込んでいく中で、生活交通としての位置づけと、それから、観光とか交流人口は少し異質なものですので、結果的に両方をカバーするような交通供給ということも可能かもしれませんが、それを別々に考えたほうがいいのかということも出てくるかと思えますし、それは多分、ケース・バイ・ケース、地域の特性によっていろいろ答えが出てくるのかなと思っております。

【山内委員長】 よろしいですか。それでは、また後ほど、何かありましたら議論していただくことにして、先へ進みたいと思えますけれども、2番目は、地域産業としての自動車関連産業ワーキンググループで、これは秋池さんから、ご報告をお願いします。

【秋池委員】 それでは、資料2に沿ってご説明したいと思います。

このワーキングの前提となりますところを前文のところに書いております。交通政策基本法に基づいて、長期的な方向性を踏まえつつ、今後講ずべき交通に関する施策を定めた交通政策基本計画において、厳しい経営状況にある事業者が中長期的にサービス提供を維持できるようにするため、生産性の向上や人材の確保も含めて、バス事業等の基盤強化策を検討することとされている。

また、政府全体においても、サービス産業の生産性向上を図る取り組みが推し進められているところである。

これらを受けて、自動車関連産業の経営基盤強化等のあり方について検討するために、このワーキングを開催しておりました。

全部で4回開催いたしまして、その他、メンバー間で、事務局とのやりとり等も含めて取り組んでまいりました。出席者は、事業者の社長さんたちでありましたり、住野さんのようなお立場の方、あるいは、金融機関、弁護士、会計士、人材のアドバイザーというような、この産業にかかわっている方々で活発に議論してまいりました。

まず、1番ですけれども、地域産業たる自動車関連産業の性質なのですが、バス、タクシー、トラック及び自動車整備業は、地域における移動・自動車の安全性の確保という公

共性のある事業を営む、人々の日常生活や経済活動に不可欠な存在でありまして、全国に広く展開し、約250万人以上を雇用しているという労働集約型の産業であります。地域において、経済や雇用の担い手としても、日々、全国津々浦々、景気の好循環を浸透させていくための存在にもなっております。

自動車関連産業は、これまでは需要側の課題にどのように対応するかという点に重きが置かれていたのですが、将来的な維持、それから、活性化のボトルネックとして、需要側の課題に加えて供給側の課題についても、これは重要な政策課題であるという認識であります。

2. であります、自動車関連産業が目指すべき将来像といたしまして、需要面・供給面ともに地域に根を張って活動する地域密着型の産業として、目指すべき将来像として3つを上げております。

まず、(1) ですが、地域社会の持続可能性向上・活性化への貢献として、地域にとって真に必要なサービスを将来にわたって提供し、「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こと。ここで言う「真に必要なサービス」というのは、やはりインフラとしての地域の移動でありますとか、整備といったものの維持、供給の維持といったことを考えております。

(2) に、真に必要なサービスの維持・改善ということで、(1) が地域社会の観点でありましたが、(2) は地域住民やサービス利用者の観点で考えておりまして、真に必要なサービスの維持・改善によって、地域での生活や経済活動の利便性の確保・向上を図ることを考えております。

(3) に、従業員の観点ということで、雇用の安定・処遇の充実というところ、そして労働環境の改善や賃上げ、従業員のやりがい・誇りの保護・増進を図ること、こういった観点を将来像として念頭に置きながら議論をしてまいりました。

3. でございますが、これを実現することに向けた方向性といたしまして、生産性向上の必要性というところに議論が至っております。

自動車関連産業においても、人手不足、経営手腕、価格交渉力の弱さ、設備投資をする余力の乏しさ等の課題が存在しています。このため、地域にとって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るために、特に中小規模の事業者が多い自動車関連産業においては、経営基盤の強化が最優先であるというふうに考えております。そのために事業規模の拡大等を図り、また、事業を担う人材の確保・定着を図ることが急

務、これは喫緊の課題だというふうに考えております。これらによって、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であるというふうに議論を進めてきております。

4.でございますが、生産性向上を図るための方策の方向性といたしまして、以下を上げております。

自動車関連産業において業種にかかわらず、おおむね共通する方向性を以下に5点、お示しいたします。各業種の特徴に応じて、個別の生産性向上に資する取り組みを行うことが、これ以上に必要だと考えています。

なお、交通政策基本計画に基づいて、また、政府全体でのサービス産業の生産性向上にかかわる取り組みと連携を図りながら、これらを進めていくべきであるという意見に至っております。

まず、共通する方向性というところの1つ目ですけれども、就労・定着の促進ということで、今の人材のライフスタイルに応じた多様な働き方の促進、それから、キャリアプランの確立等、特に女性や若者の就労・定着の促進が必要である。

さらに、就労や定着を効果的・持続的に進めていくために、人々が持つ自動車関連産業に関するイメージの改革です。万一、悪いイメージがあるのだとすると、地域に貢献する産業だということへの理解を浸透させていくこと、また、職場環境等について負のイメージがあれば、それを払拭していくことが急務であると考えます。

また、現場レベルでの意識の改革、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が上げられております。

次に、経営の質の向上でございますが、圧倒的多数を占める中小企業経営者に対して、研修等を通じて経営手腕を向上するという好事例もございますので、こういったところに学んでいくこと、また、適正な運賃・料金、工賃等を収受することで経営がよりよくなっていくこと、また、管理会計を導入することなどによって収益性を確保したり、適正な運賃につながるようなことの議論が行われております。

また、3つ目でございますが、ITの活用促進や新たな設備投資ということで、ITの活用や新たな設備投資、具体的には、デジタルタコグラフを活用した車両やドライバーの管理システムの導入、あるいは、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・ユーザー利便の向上・事故の削減といったものが重要であるとしております。

4つ目に、コンプライアンスの徹底といたしまして、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労働環境の改善や事業リスクを低減していくこと、また、運行記録計等車載安全管理機能の高度化、普及の促進による企業の安全管理やコンプライアンスの向上及び行政による的確な監督指導、また、より精密な事故調査に資する環境づくりを促進することが必要であるということが議論されました。

最後に、企業の集約化による経営基盤の強化ということで、上記4点のような取り組みに加えまして、より一層生産性を向上させることを通じて企業の経済性を維持・向上させるために、価格交渉力を強化していくこと、また、関連分野への業務を拡大すること、規模の経済によるさまざまなコスト低減、例えば調達などのコストの低減を行うこと、経営能力を有し、意欲が高い者が、得られた経営資源、それは具体的には資金でありますとか、人材、設備などを活用して、さらなる生産性向上の好循環につながるなどが有用である。

そのための有力な方策の一つに、経営統合による企業規模の拡大、業務提携等がある。これにより、上記の人材確保等の施策を容易に実施することができる。また、中小零細企業や個人事業主が非常に多い自動車関連産業では、業務提携、ノウハウの共有等の方法から連携を始めて、経営基盤の強化を図ることも効率的であるというような議論がございました。

4ページでございますが、5.をご覧ください。ここで出てきました集約化にかかわりまして、この促進に関して議論を行っております。

(1) 集約化を促進する目的や必要性ですが、今までも述べましたとおり、今後急速に、人口減少で従来型の需要が減少したり、人材不足がさらに深刻化したり、IT技術を活用した新たなサービス形態の進展が起ることによって、より経営基盤の強い企業による事業運営が求められるようになってまいります。このような状況において、地域における真に必要なサービスの維持・改善や従業員の雇用の安定・処遇の充実といった自動車関連産業が目指すべき将来像を実現するためにも、集約化による企業規模の拡大は喫緊の課題であると考えております。

また、地域によっては、高齢化した経営者の後継者がいなくなったといった、経営者の人材不足問題も発生していることから、地域の資源である経営資源、経営能力そのものが地域の資源であるというふうな考えて、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って、中長期的には、自立的な課題解決、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て、産業構造の改革をもたらすものと考えております。

(2) 集約化のメリットですが、関連分野への業務拡大による顧客ニーズに対応したサービスの提供、サービス向上に資する設備投資や人材育成、長距離運送等における法令遵守による安全性の確保、価格交渉力が強化されることによる適正運賃の収受、規模の経済によるさまざまなコスト低減等が可能になるなど、さまざまなものがメリットとして考えられます。

(3) 集約化を進めるに当たっての留意点ですけれども、集約化の今回を最大限発揮するためには、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、地域住民、サービス利用者、従業員、地方公共団体等のさまざまなステークホルダーに対する配慮が必要だと考えております。

具体例としては、集約にかかわる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を関係者が維持していくこと、コーポレートガバナンス、集約にかかわる企業の従業員への人事評価制度の公平性・透明性の確保等も配慮すべきだと考えているところです。

(4) 集約化を阻害する要因ですが、このメリットに対する理解、それから、集約化に関する情報やノウハウといったものがなかなかまだ浸透していないことから、集約化のハードルを高めている面があると考えられます。

また、当事者が集約化に消極的なケースや、企業の財務状況が極めて悪化しているというようなケースもあります。

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とするなどなどの扱いについて、事業者が事業の成長に対するリスクを取りづらくなるといった指摘もございました。

最後に、(5) 集約化に当たっての環境整備といたしましては、集約化に親和性の高い制度への適切な見直しも視野に入れながら、関係者に対して、集約化についての理解を促すことや、集約化への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ります。

このため、例えば集約化に当たっての財務状況の適切なチェックなど、さまざまなプラクティスを集積・分析して、その成果を普及させていく。うまくいっている事例もございますので、そういった成果を普及させていくことでありますとか、地方公共団体、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、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、今後も検討を進めていくべきであると考えております。

説明は以上です。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、今、ご報告がありました地域産業ワーキングの報告について、ご意見あるいはご質問がありましたら、どうぞご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

集約化という形で、強く打ち出されたのが特徴だと思っております。

【篠原委員】 さまざまなプラクティスを集積、いい例もあるとおっしゃったので、そういう事例集のようなものはあったほうがいいと思うんですね。

【秋池委員】 はい。企業数が多いこともありまして、なかなかうまくいかなかったという例もあるんですが、やっぱりここを工夫したらうまくいったという例もありましたので、そこはまた、事務局の皆様とも相談しながら、共有していくことで、前段でも言っているんですけども、すごく難しいことだとか、嫌なことだとか、あるいは、従業員にとって悪いことが起こるんじゃないかという過剰な恐れによって動いていないというのもございますが、うまい例もございますので、そういったことを共有することによって、集約化が進んでいくのではないかと、理解が深まっていくのではないかと考えています。

【篠原委員】 そうですね。もっと言えば、うまくいかなかった例も、個人的には、出したほうがいいんじゃないかなと思うんです。典型例があれば。

【秋池委員】 おっしゃるとおりですね。

【山内委員長】 ありがとうございます。事務局とお話したんですけども、報告書をつくるときに、そういう例を事例集としてまとめるようなお話にもなっていますので、その辺の工夫をお願いしたいと思います。

【河野委員】 ご報告ありがとうございました。集約化ということなんですけれども、農業のほうでも、農地の集約化を図り、同様の効果といたしまししょうか、構造改革ですとか、それから、規模の経済の実現ということでさまざま努力していて、でも、これまで長い間のしみついてしまった感覚といたしまししょうか、そういったところからなかなか抜け切れずに、新しい扉をあけるところまで行っていないという状況だというふうに思えるんですけども、自動車の分野でも、このような集約化が図れば、いわゆる事業経営という視点ではすごくいい方向に行くかなというふうに、私も今の報告を伺っていて思いました。

1つ思ったのは、小さな事業者さんがすごく多いということで、集約化は自分のためな

のか、それとも、地域といいたまうか、公共交通を担ってくださって、地域のためなのか。ほんとうなら、地域のためなら集約化というふうにかじが切れると思うんですが、でも、自分の事業とか自分のところの従業員さんの顔等も見えて、それも守らなければいけないといったときに、何となくそのあたりのせめぎ合いといいたまうか、うまく言えないんですけども、壁が見えるのかなと思っていて、そのときのインセンティブといいたまうか、そちらに大きく、みんなでそうなんだなというふうにかじを切れるような、今、グッドプラクティス、好事例があると伺いましたが、例えばどんなことが起こると、うまくいくというふうになるのか、もし教えていただければ、お願いします。

【秋池委員】 どうもありがとうございます。ご指摘、そのとおりと思います。

過去、人材がたくさんいた時代でありますと、集約によって、生産性を上げるために雇用が失われるというようなこともあったのかもしれないのですが、現在この産業が、おそらくほかの産業以上に人材が不足しております、特にトラック産業、バス産業などはその傾向が激しく、運転士さんが不足していて、そのことによって、物流でありますとか、あるいは、路線を維持して人の移動を助けるということが維持できないのではないかとというような地域も出てきております。

そうなりますと、何社もが同じ地域にあることによって起きている非効率を、むしろ集約化することによって見直して、適正な路線構成にしましたり、あるいは、過剰に競争することで値引き合戦をするのをやめたり、そういうことによって、むしろ人件費、賃金が適正な水準に戻っていくとか、そのことによって産業の魅力度も増して、また、人材が、この仕事をやりたいというふうになるように思ったり、あるいは、新たな設備投資が可能になることで、より気持ちよい環境で働けるとか、サービスの質が上がるとか、そういうことにつながるのが今回の集約化の大きな特徴かと思っております。

そういう意味では、人口が減っていくということが、同じ集約化という言葉があらわす意味合いを大きく変えていると考えております。

【河野委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【鎌田委員】 今、ご説明いただいたこと、書かれたこと、非常にごもつともで、いい感じでまとめられたなと思うんですけども、そこの議論の皆さんの問題意識というのがどれぐらいのところなのかなというのをちょっとお聞きしたくて。

というのは、人口減といっても地域によっていろいろですし、それが1割減るからどう

のこの、あるいは、人口が4分の3になってしまう、25%減るといふかなりのところですね。その辺の規模感というか、それから、年限の長さというか、どのような意識で議論されたのかなというのをお聞きしたいと思ひまして。

というのは、今は何となく2020年に向けて、皆さんお金を使って、いろいろ活発に動くというようなところもあると、そういう危機感が少し薄れちゃう部分もあるのかなと。それから、人口が減るといっても、実は一番減るのは、少子化で子供が減るので、消費行動をする大人、高齢者も含めて、高齢者はお金を持っているということも一説でありますし、そういう意味からいふと、お金を使う人の数がもっと減っていくといふのは、もう少し先のほうになってくると思ひています。

そういう中で、お金はどう回るかという観点でのものと、それから今度、サービスの提供側はどんどん皆さん高齢化してしまつて、後継ぎがないとか、そういう問題意識もおありだと思ひますけれども、その辺の議論の前提というか、スタートポイントのところを少しご紹介いただけたらと思ひます。

【秋池委員】　　そういう意味でございますと、私が今、説明の中で人口減少と言つてしまつたのを、多少訂正もしつつ、説明申し上げますけれども、将来的に人口は減っていくということももちろんなんですが、実はこの産業は、今現在、人手不足でものすごく苦しんでおります。おそらくその理由は、生産性の課題を抱えていることによつて、必ずしも人気のある産業でないというようなこととも相まつて、人材をなかなか確保できていないということがございます。

また、先生おっしゃいますとおり、地域によつては、もはや中堅の人材といひますか、65を過ぎても契約などで働いていただいている方もいながらも、それでもやはり人手が足りないというような状況も既に顕在化しているところがございます。

そういう意味では、今までこの産業に入つてこなかつた女性とか、若い方も働けるようなさまざまな働き方も含めて、人材の確保というものが、既に喫緊の課題になっているといふのが、関連するこのワーキングにご参加された事業者の皆様、あるいは、そういった会社にアドバイスをされている金融機関ですとか弁護士、会計士、あるいは、人材のコンサルティングをされている方などの強い意識でありました。

あとは、今も足りないのですが、それこそこの先、人口が減っていくとますます足りなくなる。一方で、どうしても最低限支えなければいけない物流ですとか人の動き、あるいは整備といったものをやっていくためには、この産業に今後も一定の人材が入つてこな

ればいけないわけですがけれども、若い世代が必ずしもこの産業にいいイメージを持っていなかったりすると、今すぐにイメージ改善の活動を始めないと間に合わない、1年、2年では簡単にイメージ改善の変化が起きないので、やはり今すぐ取り組んでいくべきであるというような議論がございました。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 どうぞ。

【篠原委員】 今のお話の関連なんですけれども、現在、トラガールというのはどれぐらいいるのでしょうか。最近増えているという話を聞きますが。

【益本貨物課総括】 今、我々が把握しているところでは、トラガールというのは約2万人ぐらいと聞いております。

【篠原委員】 どれぐらいの推移で増えているんですか。

【益本貨物課総括】 経年で、今までとれているデータが平成24年か25年ぐらいのデータで、まだ、増えているというデータはとれていないです。

ただ、昨年度からいろいろPRをやっております、この4月ぐらいも、うちはトラガールを採用しましたという企業もございましたし、うちも結構雇っているのというような話は少し聞くところでございます。

【篠原委員】 かなり会社のアピールポイントになりますよね、トラガールがうちはこれぐらいいますよと言ってね。女性の活躍社会実現が政権の大きなテーマだから、非常に今日的に目を引くと思います。ポスターでも最近、女性を前面に出したものが多いですね。

【山内委員長】 担当の女性、いらっしゃいましたよね。

【篠原委員】 いましたね。今日は？

【益本貨物課総括】 4月で異動しております。トラガールプロジェクトの終身名誉総監督ということで辞令を出しております、引き続きご活躍いただいております。

【山内委員長】 どうぞ。

【住野委員】 私は両方ずっと出てきたものですから、先ほど少しコメントをすればよかったんですが、秋池委員も言われたように、人口減少は一つの方向性です。両方議論したのは、むしろ、まとめに書いてあるように、豊かな未来社会に向けて、今の状況をどう変えていくかという視点で実は話しまして、例えば、地方消滅にさせないために、地域のまちづくりというものをどう考えていく上で、交通のネットワークということを考えようと。それはいわゆる、今、逆にインバウンド、訪日客も多いですから、そういった方々も

地方に取り込めることも一つの視点でしょうねと。

それと、一極という、3大都市圏といわれる関東集中型になっていますので、地元の定着をしていただくためには、やっぱり移動と物流というものはきちっと考えないとイケませんねという視点で考えました。

集約化も、実はこれはミスマッチ状態ということが前提にありまして、人口減少だからというよりは、非常に事業者が多い中で、ほんとうの意味での、ネットワークともかかわるんですが、隅々までサービスが行き渡っているかというのと、やっぱり民間企業というのは利益を上げなくてはいけないものですから、そこに経営者の能力が集中している。むしろ集約化をすることによって、より大きなサービスとより細かなサービス、そういったことができるのではないかという視点で、実は議論しています。

文章にはこれを書いていませんので、何か暗い、よくないイメージを持たれているように聞こえましたので、あえて一言、それよりも豊かな未来社会に向けて、これは後でまとめていますけれども、そちらのほうの視点で、さまざまな意見をしましたので、委員に出席したのは、そのところだけご理解をいただきたいなということで、一言発言させていただきました。

**【山内委員長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【村木委員】** 短く申し上げますけれども、土地利用のほうから少し申し上げたいんですけども、集約化をする際に、今、地方自治体が立地適正化計画をつくっていますが、アンケート調査等をさせていただくと、集約化するために居住誘導をするエリアをどう指定するか。そうすると地元に対して説明できないから、今より小さくするのができないと回答するところが非常に多いんですね。

そのときに、今ご議論があったように、集約化することのメリットというのを、土地のことだけではなくて、自動車交通のほうから、こんなメリットがあるというのをより前面に出していただくと、土地利用を考える側はもっと言いやすくなるのかもしれないなと思いました。

以上です。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。どうぞ。

**【若林審議官】** 国土政策局担当の審議官として、国土審議会があるにもかかわらず、こっちに来ておりますが、実は、先生おっしゃったように、そこが一番頭の悩みのところでございます。今度の国土形成計画の中でも、集約化をするという言葉は、何となく、書

きたいんですけども、コンパクト・アンド・ネットワークのコンパクト以上のことはなかなか具体的に書けなくて、書けない理由は、今、先生がご指摘の点でありました。

ただ、私どもの中でいろいろと議論しているときに、例えば、特に人口減少、限界集落的なところをイメージしていただくのはありがたいんですけども、そういうところが残った状態で、隅々までに公共交通を仮に張っていく、このため、いわゆる自家用有償的な意味での、ボランティア輸送的なものを維持するにしても、それをやったとしたらどれだけのコストがかかっていくだろうか。やってきて、それができている間は、その辺のコストが大分減って、ほかのものにも回せますよ。では、どういうふうなサービスをここでしていくことが適正なのかということになっていくよねと。

ただ、それを真っ正面切って言うと、なかなか難しい局面にあるものですから、おそらく今日の国土審議会でも、計画部会でも、相当そのあたりの文言の書きぶりを、みんな工夫しているんじゃないかと思っております。

全くご指摘のとおりだと思っております。我々としては、そこはある種、これは情報を公開して、ほんとうに皆さんにお示しして問うしかないんじゃないかなというところも、これから各ブロックごとでまた話が始まるんですけども、やっていかなければいけないところだと思っております。ありがとうございます。

**【山内委員長】** もともとこの会は、国土形成計画とかの中で自動車の位置づけがあって、それについて自動車局としてどういうふうに考えていくかということがあるわけだから、おっしゃるように、集約化という中にも、自動車、産業だけではなくて、土地利用も絡んだり、あるいはネットワークというものも考慮しながらだから、そういうことなんだろうね。それをまとめのところでうまく方程式を解いていただいて、まとめをつくらうかなと思っております。ありがとうございました。

ほかに。

それでは、また後で議論ということで、最後のワーキングですけども、「アシタモビリティ」、これは川端さんがご欠席なので、事務局からご説明をよろしく願いいたします。

**【黒須企画室長】** 川端委員に橋渡し役座長を務めていただいておりますけれども、今日、川端委員ご欠席でございますので、事務局からご報告させていただきます。

資料3、お手元をごらんください。「アシタモビリティ」という会議の名前で、車の未来に関してお話し合いをさせていただいておりますけれども、こちらは中間報告となっておりますのは、実はもう一回ほど、ワーキンググループを開催する予定でございますので、

今まで3回ほど開催しております。

メンバーですけれども、自動車メーカーの方、IT関連の技術開発等をされている方、あるいは、家電メーカーの方、広告の関係の方など、幅広くさまざまな、ある意味、自動車と関連が薄いような感じのところの方もお入りいただいて、議論をしていただいているところがございます。

そのようなメンバーでございますので、極めて議論が広がっておりまして、なかなか簡単に紙にまとめるのは難しゅうございますけれども、キーワードを拾いながら、事務局のほうで、川端先生と相談させていただきながらまとめたのが資料3でございます。

大きく申し上げますと、地域の観点ということと国際的な競争力を視野に入れたものづくりの観点、この2つの観点にまとめられるのかなと思っております。

まず、1つ目の地域の観点でございます。

1つ目といたしまして、「生活必需品としてのモビリティ」ということで、これはどちらかということ、地方にもスポットを当てながら考えたところがございます。公共交通機関が少ない地方部では、移動手段というのは必要不可欠な生活必需品でございます。将来、完全な自動運転が実現すれば、高齢者とか身体障害者にとってもより便利な移動手段となりますし、また、完全な自動運転ではなくても、それに至る過程の段階においても、自動停止機能などにより運転者の負担を減らすことが期待できる。こういう生活必需品としてのモビリティという性格が1つ。

もう一つが、「ラストワンマイル」ということございまして、自動車を所有していない人が増えていく中で、自動車を所有していれば、スタートからエンドまでずっと移動できるんですけども、公共交通機関などを使うと、最後の1歩、ラストワンマイルというところを埋めることが手段として重要になってくるのではないかというご議論をしていただいております。

1つ目といたしまして、超小型モビリティの開発が進んでいるところがございますが、公共交通機関と組み合わせることなどによって、ラストワンマイルを補う手段としての重要性が増してくるだろうということ。

それから、これは自動車ではないんですけども、都市部においては自転車等のシェアリングの可能性というのも模索されています。将来的には、C to C、コンシューマー・ツー・コンシューマーのサービスへの発展可能性もありますけれども、地域によっては、まちづくりの観点から公的主体が主導で行うことも考えられる。こういった未来もあるの

ではないかということになっております。

また、乗用車やバスに自転車や車椅子を容易に積み込んで移動して、最後のところを埋めていくということもあるのではないかと。それによって郊外に都市部の人が行くことによって、新たな移動ニーズが発生して地域活性化につながるといったこともあるのではないかと、ラストワンマイルという観点からのご議論がありました。

それから、これは地域ともちょっと違うんですけど、「クルマに対するワクワク感」ということで、デザインであっても、テクノロジーであっても、作り手がおもしろいと思えることが、今度、車を購入する人、あるいは車を使う人にとってのワクワクにつながるのではないかとございますが、今までは男性視点というのがどうしても中心になってきてしまった部分があるだろうけれども、男性以外の視点など、従来はターゲットとしてこなかった層に着目すること、特に、川端委員もそうございますが、女性のマーケットということは大事であろうということをご議論していただいております。

もう一つの観点でございますが、国際的な競争力を視野に入れたものづくりの視点ということございます。

1つ目が「ITとクルマ」ということで、これからますます車というのは、マストイシュー、持っていなければいけないというものではなくて、IoT、インターネット・オブ・シングズ、最近、非常に話題になっておりますけれども、この一つになるのではないかとございます。

例えばアンドロイドですとか、こういったOSを車に搭載することによって、膨大な情報を管理・処理することができるようになります。これをユーザーに還元するとさまざまなことに役立つ可能性がある。例えば、ワイパーが稼働している、していないということと降雨状況を捉えたり、車のスピードやブレーキ情報から渋滞状況ですとか、道路の危険度というか、道路のでこぼこの状況とか、こういったことがわかるのではないかと。

こういったビッグデータ処理というようなことも含めて、ITと車の関係というのはますます今後変わっていくのではないかとこの視点が1つ上げられております。

また、もう一つは、「いじれる自由があるクルマ」ということで、コンピューターはいじることができると書いてありますけれども、特にスマートフォンのように、どんどん自分で気に入ったアプリケーションを入れるとかこういった形で、自分なりにいじることができる、自分の好きなようにいじることができる、こういったものが今、スマホの文化などに出てきているのではないかと。

一方で、自動車というのは、今のところはほかの人がいじれないようになっておりますけれども、もっといじることができる車をつくって、情報をオープンにすることも考えられるのではないかと。将来においては、先ほどもありましたけれども、アンドロイド等を車に搭載して、それをアップデートしたりすることによってどんどん車の性能をアップデートしていく、こんなことも考えられるのではないかとという視点もご意見としていただいております。

簡単ではございますが、事務局から報告させていただきました。

【山内委員長】 ありがとうございます。ある意味で、このワーキングが一番楽しいワーキングだと思うんですけども、これについてご意見とかご質問があれば、いかがでしょうか。どうぞ。

【鎌田委員】 私も一回参加させていただいて、非常に活発な意見交換がされていて、おもしろいワーキングで、時間を制限しなかったらいつまでも続きそうな議論だったんですけども、議論は非常におもしろくて、いろんな分野の人が語り合って、通常気がつかないような視点での話とかがあって、おもしろいことはおもしろくて、非常にいいんですけども、あと、どうまとめてこの小委員会に組み込むかというところを考えると、自動車に対してのいろいろな思いを皆さん語っていただいているんですけども、実際にいろいろなことを言われても、そういう車は道路のどこを走るとか、道路局との関係とか、あるいは免許とか、自動運転だったら誰でも運転できるよという期待は大きいのはわかるんですけども、そこまで、まださらに時間がかかるような中で、警察との免許制度の話とか、相当、事務局が調整しないと、自動車局サイドで突っ走って書くのは、かなり危険なところも多々あるなというふうに感じています。

もう1点だけ言うと、最後のいじれる車というのは、一見いいように思うんですけども、コンピューターは人を殺さないけれども、自動車は、1トン以上のものが時速100キロで走って年間4,000人も人を殺してしまうようなものであるという認識を考えると、あんまりいじってほしくないなというのが技術者としての正直なところで、やっぱりセキュリティーとか、つながる車でいろいろ期待されるのはいいけれども、安全の関係はかなり慎重に進めていかないと危ないんじゃないのかなというのは、個人的に最近思っているところでございます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【河野委員】 ご報告ありがとうございました。私も1点目は、今、鎌田先生がおっしゃっていたように、いじれる自由がある車、確かにこれはいいかもしれないけれども、車にとって一番最優先は人を運ぶのであって、人命の保護といたしましうか、生命・身体を安全に運ぶということが最優先だと。それを置いた上でこれが乗ってくるということであれば、この考え方はすごくいいのかなというふうに感じたところです。

それから、前段のところ、ラストワンマイルとか生活必需品としてのモビリティのところを伺っていたときに、これまでほかのワーキングから報告がございました、今ある事業体といたしましうか、トラックとか、タクシーとか、バスとか、それをどうするかというお話、それを、今あるインフラをどういうふうにもうまく組み合わせていくかというお話を伺っていたような気がしたんですけども、ここでは、何となく自家用車に集約しているようなイメージがありまして、もう少し、今あるものをこの中に組み込んでいくといたしましうか、「アシタモビリティ」の中にも入れていくような発想があつていいのかなというふうに感じたところです。

もう1点は、将来に向けてという、エネルギーの問題というのはここでは話に出なかったのかと思つた。今現在、地球温暖化対策、温室ガス削減という大きなグローバルな課題に対して、日本ではエネルギーミックスをどう考えて、どういう責任を果たすかという議論をしていて、当然のことながら運輸部門でも、それなりのエネルギーに対する責任感というのは考えていかなければいけないと思つています。

将来に向けては、水素の車も走りますし、それから蓄電池、電気をためられるというか、そういったものも考えられていますし、私が先日、長野で拝見したのは、蓄電池を普通に、電気バスなんですけれども、駐車場というか、とめておくと地面との間で自動的に充電ができるという実験のバスとかも拝見しました。ですから、「アシタ」というところを考えたときに、やはりエネルギーといたしましうか、燃料も含めて、そういった視点をここにぜひ入れていただきたいなという感想を持ちました。

以上です。

【山内委員長】 今のは確かに大事な、環境の話はちょっと抜けているような感じがしますね。前半の話は、実は打ち合わせのときもあれしたんですけども、地域の視点のところはほかの2つのワーキングと重なってくるところだと思うんですけども、小型のモビリティと公共交通をいかに共存させるかとか、そういうことも考えていかなければいけないということですね。

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

昔の自動車はいろいろいじれたりするね。和迹さんなんか得意だったんじゃないかと。

ほかにいかがですか。それではよろしければ、後でまた全体を議論するということにして、各ワーキングからのご報告は以上ということで、こういった議論を踏まえつつ報告書のほうに進んでいくわけだけれども、その前に、配慮すべきことに関連する施策ということで、これは事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【黒須企画室長】 それでは引き続きまして、事務局のほうからご説明を差し上げます。資料4をお手元にお開きいただけますでしょうか。

今、各ワーキングからご報告を頂戴しました。それから、今まで、第4回まで臨時の小委員会を重ねて、ご議論していただいたことを踏まえまして、そのほかに、今後、自動車行政として配慮すべきこと、それに関連する施策ということで、現状の施策のご紹介をさせていただきます、また、これを踏まえながら最終報告書に反映させていく、こういったものとして関連施策を少しご紹介させていただきます。

まず1つ目が、安全の話でございます。

プラン2009というものが自動車局のほうで、事業用自動車総合安全プラン2009ということで平成21年に策定されてございます。平成30年までの10年間で、右上に書いてございますとおり、死者数半減、事故件数半減、飲酒運転ゼロ、ドラッグ等による運行の絶無ということでございますが、2段目の左側にございますとおり、平成25年、ちょうど中間年におきまして、それぞれ青字、赤字で書いてございますような件数、死者数となっております。

これらを踏まえまして、次の2ページ目でございますけれども、昨年度、中間見直しということで、プラン2009の中間見直しをさせていただいてございます。これまでの重点施策のさらなる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加するというところでございますが、下に書いてございますとおり、左側が、これまでのというか、中間年までの重点施策ということでございますが、これをさらに強化していくということで、(1)安全体質のさらなる強化、(2)コンプライアンスの徹底、(3)飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等の運行の絶無、(4)より先進的なIT・安全技術の活用、(6)道路交通環境の改善、それぞれにつきまして、より施策を強化していく。

これに加えまして、(5)といたしまして、右側に書いてございますが、運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処ということでございます。これを新

たな重点施策として追加しているところでございます。①から⑦まで書いてございます。一つ一つ読み上げはしませんけれども、それぞれ、現場との一体感を持った安全施策の推進という視点から施策を追加しているところでございます。

次の3ページ目に、もう少し具体的に書いているところでございますけれども、それぞれ4つ柱がございまして、業界ごとのきめ細やかな対策の実施、それから、各種情報を活用した事故防止対策、さらなるIT・新技術の活用、危険ドラッグ等薬物対策ということで、ボックスの中にもございますような業界ごとのバス、ハイタク、トラックにおける対策の実施ですとか情報の活用、これを分析機能を強化することによりまして、それぞれ運送事業者さんに、あるいはコンサルティング会社さんを通じて、より監査機能とか指導に生かしていくといったことを進めております。

また、IT・新技術の活用、ASVですとか次世代運行管理システムの確立、また、危険ドラッグ等の薬物使用による運行は絶対よろしくないということでございまして、この絶無というのを追加しているところでございます。

以上が、安全にかかる部分のまず1つ目の安全プラン2009の策定と見直しに関する施策でございます。

続きまして、技術面からの車両の安全の確保というところでございます。4ページ目をお開きいただけますでしょうか。

車両の安全対策の枠組みといたしましては、車両の開発から製造、そして使用時までということで、4ページ目の真ん中の段にございますような流れの中で、それぞれ施策を実施しているところでございます。

技術開発の段階におきましては、先進安全自動車の開発・普及促進、これは事故回避技術等の新たな技術の導入といったことを含んでおります。そして、新車安全対策ということで、準拠していただくべき安全基準、また、それが適切に製品になって、商品になっているという意味での型式認証、それから、その安全性能を評価することによって、ユーザーに情報提供をすることによって、より安全な車に対する理解を深めていただくという意味での自動車アセスメント。それから、実際に使用過程、使用していただいている車の安全対策ということで、点検・整備、自動車検査、いわゆる車検、それから、万が一、設計・製造の段階に欠陥があった場合の市場回収ということでリコール、こういったことがそれぞれの段階で施策として打たれてございます。

それをさらに具体的にしておりますのが一番下段でございまして、それぞれの段階にお

いて、ASV・ITSの活用、歩行者保護といった観点からの基準の策定、また、基準・認証の国際化、新しい自動車への対応——電気自動車ですとか燃料電池自動車といった新しい自動車への対応、また、整備・検査の高度化ということで、新技術に対応した整備のあり方、また、適切なリコール、こういった施策をそれぞれ打っているところでございます。

そういったものをどういった形でより具体的に進めているかというのが次の5ページ目以降でございますけれども、交通事故削減ということで、安全基準の強化、ASVの推進計画、自動車アセスメント、これらを通じて、安全、事故の削減を図っていく。

また、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の報告書におきましては、今後の社会の少子高齢化、あるいは、歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策、新たなモビリティへの対応、大型車による重大事故対策、こういったものに対して、それぞれの右側でございますような具体的な施策を打っているところでございます。

こういった安全を守るための基準につきましては、6ページ目でございますとおり、事故実態の把握・分析、それによってどういった対策を講ずればいいのかということに対する検討、それを具体的な基準などに落とし込んだ安全対策の実施、そして、その対策がどれだけ効果があったかということの評価ということで、PDCAサイクルを回すことによって安全基準をより拡充・強化している、こういった形で施策を進めているところでございます。

7ページ目は、先進安全自動車（ASV）の具体例について書いてございます。これは推進計画を、平成3年度から7年度の第1期に始まりまして、現在、第5期の最終年度というところでございます。今まで第1期から5期にわたって進めてきたことによって、ASV、先進安全自動車というものの普及促進が進んでいるというふうに認識しているところでございます。

次の8ページ目に関しましては、自動車アセスメントの概要でございます。左側でございますようなそれぞれの衝突試験、あるいは頭部の保護ですとか、歩行者の保護といった観点からも、それぞれその自動車がどれだけの安全性を持っているかということの評価いたしまして、わかりやすい星の数などによって評価することによってユーザーの皆様を提供している、こういった施策でございます。

以上が安全の観点からの政策、それぞれ事業用自動車のプラン、技術面での対応というところでございます。

9 ページ目は、先ほども少しございました、環境へどのように対応しているかということでございますが、これは自動車局といたしましては、環境対応車の開発・普及促進ということでございます。

まず1つ目が、燃費基準の策定によって、これは、「野心的な」と書いてございますが、より高い目標を示すことによって環境基準に、より環境に優しい自動車の開発・普及促進を促すといった形で進めているところでございます。

また、環境に優しい車をきちんとユーザーの皆様にご利用いただく、あるいは事業者の側も導入していただくために、税制優遇措置、あるいは導入補助、こういったものについて支援を行っているところでございます。

また、10 ページ目でございますが、自動車単体、自動車の車両というものをより環境に優しい形で開発・普及促進していくことは大事なんですけれども、それに加えて、エコドライブですとかそういった形で、利用の段階においても、より環境に優しい利用の仕方をしていただくということをしております。また、こういった意味での超小型モビリティを活用していただくとか電気バスを活用していただくということに取り組んでいるところでございます。

最後、11 ページ目でございます。どうしても、先ほど鎌田先生からもございましたが、自動車による被害というのはまだ、今、ゼロにはなっておりません。そういった形で、自賠責ということで保険制度が設けられているところでございますけれども、その保険金では救済できない被害の救済等に関しましても、こちらにございますとおり、重度後遺障害者への支援ですとか交通遺児への支援、あるいは事故の相談・解決といった形での対応をしているところでございます。

また、繰り返しになりますが、先ほどございましたとおり、そもそも防止するという意味で、ASVの普及促進ですとか自動車アセスメントの実施ということをやっているところでございます。

雑駁でございますけれども、配慮すべきことに関連する施策としてご紹介をさせていただきました。以上でございます。

【山内委員長】      ありがとうございます。

あと、最終取りまとめの骨子案もあるから、これもご一緒にお願いいたします。

【黒須企画室長】      それでは、引き続きになりますけれども、資料5をごらんいただけますでしょうか。小委員会の最終報告書の骨子（案）ということでお示しさせていただきます。

ます。

この骨子（案）でございますけれども、構成といたしましては、まず、「はじめに」とございまして、今回の小委員会の経緯。1.「豊かな未来社会」とはということで、課題、問題意識。2.「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方ということで、ここは今回の小委員会の報告書のメインパートになってくると思います。3. 配慮すべきこと、今ご紹介申し上げたようなことを含めて、配慮すべきことを書き込み、4. まとめ、こういった全体的な構成になっていこうかと思っております。

冒頭からご説明申し上げますと、「はじめに」のところでございますが、これは従来、この小委員会、今日で5回にわたって開催させていただいておりますけれども、最初に、国土グランドデザインの実現ですとか観光立国の実現、国際競争力の強化等ということで、この小委員会を立ち上げさせていただいて始まったところでございます。

特に今、申し上げたグランドデザインですとか、観光立国、国際競争力の強化という意味では、中間整理ということで、第3回にご議論いただき、その後、公表させていただいた中間整理ということで、一回、まとめて公表しているところでございます。このうちの一部については、法律改正等も含めて、実施の途についているところでございます。なので、最終報告書においては、特に後者、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ということをもとめていこうという趣旨を書いております。

次は、6回にわたって会合を重ねたということとワーキンググループを設置したということを書いてございます。

1.「豊かな未来社会」とはということに進みますけれども、まず1つ目が、現在の社会が抱えている課題ということで課題の提示、次が課題解決への考え方、3番目に「豊かさ」とはといった形で論を進めていきたいと考えてございます。

1つ目の現代の社会が抱えている課題でございますが、当然、課題は多数、現在の社会は抱えていると思いますけれども、自動車ということを考えますと、移動手段としては主に国内で使用されるということ、そうなると、国内的な課題に影響を受けることになり、先ほどネットワークのほうでも、産業のほうでも、ワーキンググループからの報告にございましたとおり、一つの大きな問題意識、課題のきっかけというのは出生率の低下による人口減少、また、地方によって、地域によってはさらにそれが加速的に進んでいるところもある、こういったものが出てくると思っております。

人口減少はさまざまな課題を引き起こしますけれども、需要減少による市場の縮小、ま

た、生産年齢人口の減少による生産力の低下、こういったことで自動車関連産業にも非常に大きな影響を与えているだろうとっております。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ということも影響を与えるだろうというところでございます。

一方で、もう一つ、人口減少と並ぶ課題といたしまして、国際的な形の課題というのもあるかと思っております。特に自動車製造という産業に関しましては、重要な産業でございますし、国際的にも確固たる地位を築いているところでございますが、激しい国際的な競争にさらされているとともに、先ほどもございましたが、環境への影響という意味では、国内を越え広く国際的な課題となってくるだろうと考えてございます。そういう意味で、産業競争力の強化や環境問題への対応という国際的な視野というのも課題として入ってくるだろうとお示しさせていただきました。

こうした課題に対して、どういう解決の考え方があろうかというところでございますが、1つ目は、「国土のグランドデザイン2050」の中で、基本的な考え方として示されていますとおり、コンパクト+ネットワークというのが一つの考え方だろう。また、多様性と連携による国土・地域づくりということで、地域の主体性の再構築、その上での複数間の地域の連携ということが示されていて、これがやはりネットワークそのものを担っている自動車交通にとっても、課題解決の考え方となるのではないかとお示したところでございます。

また、地域を支える主体として、先ほどのワーキングの報告にもございましたけれども、自動車に関連する産業は重要な役割を担っておりますので、交通政策基本計画におきましては経営基盤の強化策を検討するようにとうたわれてございますので、この観点からも、課題の解決というのはするべき考え方が示されているところでございます。

また、国際的な課題への対応につきましても、同じ、「国土のグランドデザイン2050」でございますが、国際志向として、さらなる成長のために国際社会での競争を勝ち抜いていくというのも一つの価値観であろうと示されているところでございます。

こういった課題解決の考え方というのをきっかけといたしまして、自動車交通が何をしていくことができるかということを考えていきたいとお示しさせていただきます。

最後、「豊かさ」とはというところでございますが、これは前回も先生方にご議論いただきましたけれども、目指すべき「豊かな未来社会」がどのようなものであるかという意味におきましては、さまざまな価値観がある中では、一つの価値観として、豊かさはこれであるということを統合、収れんさせることは困難であろうということがございますので、

地域や世代ごとに有する多様性を生かしていくということを基本的な方向性として考えていくことはどうだろうかという形で書かせていただければとお示しさせていただきます。

続きまして、2.「豊かな未来社会」に向けた今後のあり方、ここはタイトルしか書いてございませんけれども、タイトルをごらんいただければおわかりになるかと思えますけれども、先ほどございました各ワーキングからの報告をベースに、それぞれ小委員会の報告として、もちろんそのままというわけではなくて、きちんと考え方をそしゃくした上で書き込んでいくといったことを想定しておりますので、タイトルだけの提示になっておりますけれども、先ほどのワーキンググループからの報告の内容が入ってくるとお考えいただければと思います。

3.も同様でございます、配慮すべきこと。先ほどご紹介申し上げた施策の持っている意味を書きながら、それぞれの施策を配慮すべきこととして進めていくべきだろうということを書かせていただこうと思っております。

雑駁でございますけれども、最終報告書の骨子について、以上ご説明を差し上げました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。基本的に、今の資料5にありますように、「はじめに」ということと、「豊かな社会」とはという前段があって、それから、各ワーキンググループで議論していただいたことをもとに、2のところの内容をあれしていく。それから、先ほどご説明いただいた資料4で、配慮すべきこと、自動車が今、取り巻かれているいろいろなことについて配慮すべきである、これがここに入ってきて、まとめで終わるといような構成になるわけですね。

ですので、これからもいろいろな議論の機会はありますけれども、今の時点で皆さんお気づきの点を、これから、フリートリーディング的にも結構ですので上げていただいて、事務局のほうで受け取っていただく、このようにしたいと思います。

いかがでしょうか。内容についてのコメント等あれば。

前回、豊かな社会とはどういうことかというようなことでいろいろ、明確にすべきであるというご意見をいただきましたので、これは、グランドデザインのほうのいろいろな議論があるので、それを受けてここでやっているという形と、もう一つは、ここで独自に、豊かさをどう捉えるかということで、ある意味では、機動的にそれを捉えて、現状の中で、何が豊かかということ定義しながら議論しようというのが、おそらく事務局のご提案ではないかと思えます。

いかがでしょうか。どうぞ。

【住野委員】 住野です。配慮すべきことに関する施策の2ページ目ですが、多分、新たな重点施策の追加ということで含まれていると思うんですが、今、とりわけ事業関係のバス、タクシー、トラックというのは、確かにこういった予防策はわかるんですが、監査のあり方が、いわゆる適正にやっているところについてはいいんですが、非常に悪質者が多い。これをきちっと強化とか、体調急変というのは多分、長時間労働とかいろいろなものも含めてだと思えますけれども、監査の視点というところがあまり字数として出ておりませんけれども、①から⑦の中に含まれているのか。

今、一番多いのは、やっぱり違法事業者が非常に多いというところでは、新たな安全対策としてはきちっと議論していく素材にしたほうがいいのではないかなと思えますけれども、どうでしょうか。

【小林安全政策課長】 安全政策課長です。監査等の強化に関しては、今の2ページ目の中でいいますと、一番重要なプランの柱(1)、(2)、(3)、(4)、(6)となっておりますけれども、そのうちの(2)コンプライアンスの徹底の中で、これまでもしっかり位置づけてきた事項であります。

((5)に対する指摘については)新しく加えた(5)の各施策は、この計画ができてから5年間経過する中で、その間に関越道の事故が起きたり、北陸道の事故が起きたり、新しい事象に対応したものを今回加えたものであり、監査等事業者に対する指導・監督に関しては、従前通り(2)の中でしっかり位置づけています。

(監査等について)さらにもっと強化する点があります。3ページ目をごらんいただくと、右上の欄になりますが、交通事業者は今、大体12万社ありますけれども、それを300人の監査官で監査・監督しているわけです。これをもっと網羅的に状況を把握するために、今まで別々に存在していた事業者台帳とか、監査記録とか、事故の記録とか、あとは登録情報、こうしたものを一つにまとめて検索することができるシステムを構築します。これにより例えば一定の違法性の高い事業者がいたら、似たような事業者群がないかというものを、検索をして把握し、それに対して何らかの牽制をし、効率的な監査をする、ということを想定しています。

そのようなシステムを27年度に構築して、28年度はもっと高度化しようということを考えておまして、これを軸に、監査官の能力を最大限に引き出して、数多くの企業群を手のうちにに入れて指導・監督していく。そういうことを今、考えております。

【住野委員】 すみません、私の発言の仕方が悪かったら、強化ということでは、これまでもデジタルタコグラフとか、いろいろ議論をしてきましたけれども、私がもう一つ踏み込んでほしいのは、監査のあり方ではなくて、どちらかという、監査の処分の仕方ですね。

そこは、要は調査機能、フォローアップということはわかるんですが、なかなか処分というものが、先ほど産業論のワーキングでも議論したんですが、ある意味、罰則というところでは、一遍きちっと取り締まるということはいいことなんです、一定の再チャレンジ的のところは、事業者はよく言うものですから、そういった議論も私が言っているのは含まれて、監査の処分のあり方を少し聞いたものですから、そここのところの視点が入るんでしょうかということ、検討として。

【黒須企画室長】 監査の仕方じゃなくて、処分のほうなんですけれども、これはやっぱり安全の確保ということも含めて、非常に重要というか、そこは住野委員おっしゃるとおり、ストッパーになるところなんだと思います。

ただ、厳しくすればいいという単純論では全くないというところで、行政処分のあり方については、また引き続きいろいろ検討させていただければと思っております。先ほどの産業のほうのワーキングの議論というの、住野委員にもご参画いただいて、あったように、いろいろな議論があつて難しい面もございますので、幾つかまた論点を出しながら、引き続き検討をしていきたいと考えているところでございます。

【住野委員】 はい。すみません。

【山内委員長】 よろしいですか。

ほか、いかがですか。どうぞ。

【新保委員】 既に議論がなされているかもしれませんが、現在の社会が抱えている問題として、確かに人口減少に伴って、結果的に自動車の販売台数、絶対的な需要が減少するという事は明らかだと思います。しかし、もう一つの問題として、世代間における自動車への考えや意識という問題について、私は大学にいて、特にこれを感じるわけです。私は慶應のSFCの自動車サークルの会長を務めていますが、学生の関心は風前のともしびでありまして、てこ入れのために、自分が所有するR34という車を寄附までして、R34の最終後期型なので、車好きが聞けば、R34、いいですねというふうに思うはずなんですけれども、全く関心を持っていただけなくて、せつかく寄附をしたにもかかわらず、ほんの1人、2人の学生が乗っているという状況です。

そうすると、現在の社会が抱えている問題は、必ずしも人口減少だけが自動車に関する需要減少というものを引き起こしているのかどうか。つまり、世代間において自動車に対する意識というものがかなり違うのではないかと思います。

例えば、R34の後のR35というGT-Rという車は、年配の方は相当買っているという状況があるわけですが、その一方で、中学生や高校生、新社会人に、買いたい車の調査が実施されたところ、例えば私の世代はスーパーカー世代ですので、ランボルギーニとか、フェラーリとか、すぐ答えるわけですが、その調査でかなり衝撃だったのが、一番欲しい車はプリウスという回答結果が出て、日本の産業としてはよいのかもしれませんが、少々夢がないなというふうに感じたわけであります。

そのように考えると、結果的に、需要が減少している理由の一つとして少子高齢化ということは明らかではあると思います。もう一つ、やはり魅力がある自動車の産業で、先ほどの非常におもしろい、「アシタモビリティ」の中間報告などのように、可能性をどこまで広げるのかということについて検討が必要だと思います。もう一つの問題として、日本には2つのガラケーがあると私は言っているのですが、1つは、ガラパゴス携帯のガラケーと、もう一つは、ガラパゴスの軽自動車のガラケーです。この問題についても意識しなければならぬと思います。

【山内委員長】 あんまり意識しないですね、ガラケーは。

【新保委員】 意識というか、そもそも全く反応してくれないという、その問題もあるわけです。つまり、規格をいろいろ考えるときに、結果的に魅力のあるものは、ガラパゴスでも結局そこにみんな寄ってくるという問題があると思います。

特にIoTの問題について、まさに自動車はどこでもあるIoTそのものだと思うんですが、今後の議論としては、おそらくIoTということで、一時期のビッグデータのように議論が進んでいくことと思いますが、そこで1つだけ、今後の問題として懸念しているところとしては、IoTの問題というのは、日本が既に長年議論してきたユビキタスの問題そのものだと思っています。ですから、かなり日本が先行して議論してきたところであって、ユビキタスの議論、車に関連する問題もいろいろと、ITSの議論をはじめとして、蓄積がある部分を生かすということが必要ではないかと思っておりますので、それで学生にも魅力を持ってもらえるかどうかは、かなり今の状況では厳しいなと感じておりますけれども、どこに魅力を感じてもらえるかということを考える上で、今までの議論の蓄積も含めて活用すべきではないかと思っております。

【山内委員長】      ありがとうございました。

【和辻次長】      先ほど山内先生のほうから、いじれる車と言われて、ちょっと反応できなかったんですけども、今ご指摘いただいた世代間のこととか、それから、車そのものの魅力がなくなっているんじゃないか、それから、ITとの関係で車産業はどうなのかといったようなところを、まさに「アシタモビリティ」のところ、これはなかなか議論が難しいので、いろいろな形で意見を出していただいて、何か整理ができないかという議論をやっているのかなと意識しています。

これは非常にまとめにくいので、私が申し上げるのは、あくまで私個人の捉え方であるんですけども、1つ、鎌田先生とかが言われたように、ある意味、ここで語られているようなことは、ほんとうに安全だとか環境から見ていいのかというところまで、かなり広げて議論していますけれども、一方で、車に対する魅力だとか、かつて非常に車に熱意を持っておられた世代とともにその車が将来消えてしまうんじゃないかとか、そういう流れがある中で、車というものの魅力にかかわって持っているエネルギーみたいなもの、それはモビリティに対するエネルギーでもあるし、車という産業そのもののエネルギーでもあるし、国際競争力みたいなところも絡むような話、そういったものをもう少し見ていかないと、モビリティ、車全体が見られないんじゃないかというようなことの議論であると思います。

どういうふうにまとまるかはここで語れないので、何とも申し上げようがないですが、おっしゃったような問題意識を、可能であれば、この中に埋め込める。いろいろな方のご意見、ITの方のご意見だとか、ガラパゴスの話で言えば、家電の方に入っていていただきますけれども、同じような携帯とかであったような話を含めて織り込んでいけないか、そういう視点でやってみて、頑張っているということでございます。

すみません、あくまで個人的なコメントでございますが、一応、そういうことでございます。よろしく申し上げます。

【篠原委員】      議論を聞いていて、要するに地域や世代間で、車に対するニーズという考え方が違う。これを前提でつくるのか、あるいは、若い人たちにもっと車を使ってもらおう、場合によっては持ってもらおう、あるいは、地域でももっと車を使う人を増やしていこうというような観点でつくるのか、このところをよく押さえておく必要がある。自動車産業にとっては、それは増えたほうがいいんでしょうが。

それから、さっき議論がありました。最近、スマホに使うお金が3倍、4倍になって、若い人は、車なんか維持できないと言うんです。そのようなほかの支出との関係もいろいろあるわけだから、無理やり若い人に、車をもっと持てよというふうには持っていけるのかどうか。

そのような生活との絡み、ここに書いてあるように財政、お小遣いとの絡み、いろいろあると思うので、どっちに視点を置くのかということをよく踏まえて書いていく必要があるんじゃないかなという感じがいたしました。

【山内委員長】      ありがとうございました。どうぞ。

【酒井委員】      少し違った観点なんですけれども、私は安全のことに大変関心があります。自動車といっても、当たり前のことですけれども、今、人が動かしているわけで、そうすると安全も、これまでは人に期待する安全だったと思うわけですね。そうすると、先ほどの配慮すべき関連の中の2ページにありますように、今、私たち、高齢化とあわせて、運転者の体調急変のような安全というのは、小林課長のところで随分議論をやって、対策を具体的に考えているわけですね。

そのようなことも、全体の先ほどご説明を伺ったのでは、とてもいいものができるかと期待しているんですけれども、その辺のところは少し触れていただきたいということと、それに対して、技術ですね。安全技術が、先ほどの資料の中で、いろいろと進んでいるということが言われているんですけれども、そのことと、人が動かす、ほんとうに車を全自動にして動かしたときに、我々そういうものを、確かに安全かもしれないけれども、喜んで買うのかといたら、別に車じゃなくて、ほかのモードだって構わなくなってしまうわけだから、先ほど来、出ているように、自分でいじれるとか自分で操作できるおもしろさというのは、これは私は、世代を超えて共通なものだと思うわけで、そこを安全をどう担保するかという技術との関連を、今、国交省ですとそれぞれの委員会なり何なりで、縦に議論がされているんですが、それを横に全体として議論する場をこれからつくることというのはすごく大事なんじゃないかな。

それと、今の日本の技術ですから、どんどんいいものが出るに決まっていますけれども、車だって、そう安いものではないですから、新しい技術ができた、ではこれを買いたしようといったときに、買ってもらえるか。例えばトラックならトラックにしても、5年、10年、15年と乗るわけですから、これはこの間も申し上げたんですけれども、もっと後づけの工夫、安全技術をほんとうに真面目にしっかりとつくっていくということがとても

大事だなということを感じて説明を伺っていました。

最後なんですけれども、このペーパーの1ページの真ん中、「豊かな未来社会」とはという中で、ご説明で、車というのは国内の移動手段として使用される。当たり前のことなんですけれども、実は、グローバルな時代で外国からどんどん入って、今は、バスに乗って下さいみたいな形ですけれども、外国から来た方が一過的に日本の国内でハンドルを握るということは当然あると思いますし、逆に、日本の、例えば物流業界等も国内だけのこととしてではなくて、アジアの中で物流システムをどうしていくかということがものすごく大事なことで、そういった視点も含めて、豊かな未来社会ということ国内だけに限定して考えないほうがいいんじゃないかなということを感じました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。自動車の国際化の話は、レンタカーでかなり実験もやっているんですけれども、これから増えていく話なので、やっぱりどこかに……。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【鎌田委員】 鎌田でございます。さっきの新保先生のお話のような、私の大学でも同様で、自動車工学の研究をやっている私の研究室に入る学生が免許を持っていないというのも、かなりあるような状況でございますし、それから、ある先生がヒストリック・モンテカルロ・ラリーに出るといので、大昔の27レビンとか、ランサーGSRとか、レストアをしてやっているんですけれども、全然受けなくて、受けるのは外から来るおじさんたちばかりです。

それはともかくとして、報告書の骨子のところの意見なんですけれども、2の今後のあり方というところは一番大事だと思うんですけれども、現状だと、各ワーキングのを寄せ集めただけみたいに見えちゃうんですけれども、ワーキング相互で関連しているところもあるので、もうちょっとばらばらにばらして組み直すような作業が欲しいような気がするのと、それから、ワーキングで議論されていないような部分もあるんじゃないか。

例えば、これからBRTなんかはかなり期待されているんですけれども、そういう議論は多分、「アシタモビリティ」の中では出てきていないと思いますし、ネットワークのほうも、どちらかというと、地方のほうだと大量輸送のバスというのはあまり考えられていないところもありますし、ですから、全部ばらして、抜けているところは何があるかとか、そのようなところから再整理をして、2のところがすごく充実して見えるような形にぜひなってほしいなと思いました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがですか。どうぞ。

【河野委員】 新保先生のお話を聞いて、うちもそう言えば、うちの子供たちが免許を取ったのは、身分証明のかわりに……。

【山内委員長】 大体そうです、最近は。

【河野委員】 まずは取らないとという。車を運転したいというよりは、そちらのほうが先という、確かに世代はそうなんだなというふうに思ったところです。

私が今の議論を聞いていて思ったのは、ここの議論ではないと言われてしまうとそれで終わりかと思うんですけども、基本的に道路を走るものが車ですよね。そうすると、道路のことはどう考えればいいのかなどちょっと思いました。

それは、かつて私が車に乗り始めたころは、道路の環境はよくなかったし、高速道路網もなかったし、年代がわかりますね。それがだんだん整備されてきて、ついこの間、環状線があいたことによって、かなり渋滞が緩和されたということもありまして、道路環境というのは、豊かな未来社会における車にとって、どういう位置づけになるのかなというのがちょっとわからなかったものですから、そのあたり、自動車輸送の効率化とかそういうふうに考えたら、道路も必ずしも関係なくはないかなと思ったんですけども、どう考えたらいいのかというのが1点。

それから、もう一つ、先ほどの若い世代のことで言うと、所有するか、それともシェアするかという。経済的な流れとして、若い世代というのは、合理的に考えてシェアをする。自分で持って、1週間2回しか乗らない車を、車検代とか税金とか、全部考えて、自分で所有するのか、それとも、レンタカーを借りるのか、必要なときに、ほかの人と乗り合っでシェアするのか、そういう考え方もトレンドとしてあると思うんですね。そのあたりを、車社会の未来というときにどう考えたらいいのかというところが、ちょっと気になったところです。

【山内委員長】 ありがとうございます。

大体ご意見出ましたか。ワーキングのほうでもいろいろ議論が出ましたけれども、全体の取りまとめの中で言うと、こういう視点はというのを、抜けているところもご指摘いただきましたので、その辺も含めて、骨子（案）を膨らませていただいて、それと、ご意見出ましたけれども、それぞれのワーキングの個別の議論だけじゃなくて、それを横断する

ようなものも必要だというご意見も出ましたので、その辺を事務局のほうで受け取っていただいて、ご対応願いたいと思います。

それでは、本日の議事は以上ということですが、最後に、事務局から連絡事項ということだそうです。よろしく願います。

【広瀬企画室総括】 委員の皆様方、ありがとうございました。

最後に、事務局からの連絡事項でございます。

本日の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いたします。また、詳細な議事録を、後日、各委員の皆様にご了解いただいた上で公開させていただきます。

次回小委員会のご案内でございますが、最終取りまとめ案について、ご審議をいただく予定でございます。6月25日、水曜日、14時から、場所は、今いる場所と同じ、この会議室で開催いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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。まことにありがとうございました。

— 了 —