

本小委員会においては、「国土のグランドデザイン2050」の実現等に向けて、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た。

【委員】

秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループシニアパートナー&マネージング・ディレクター
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
川端 由美	自動車ジャーナリスト
河野 康子	(一社)全国消費者団体連絡会事務局長
酒井 一博	(公財)労働科学研究所所長
篠原 文也	政治解説者、ジャーナリスト
新保 史生	慶應義塾大学総合政策学部教授
須田 義大	東京大学生産技術研究所先進モビリティ研究センター長・教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科教授
矢ヶ崎 紀子	東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授 (委員長)

【開催経緯】

- H26年9月24日(第1回)
 - ・自動車行政を取り巻く現状と課題について
- H26年10月21日(第2回)
 - ・関係事業者からのヒアリング
- H26年12月3日(第3回)
 - ・中間整理に向けたたたき台について
- H27年2月6日 中間整理 公表
- H27年3月18日(第4回)
 - ・まちづくりとの連携、・中間整理に記載した事項の検討状況
- H27年5月28日(第5回)
 - ・各ワーキンググループの議事報告、・配慮すべきことの関連施策
- H27年6月25日(第6回)
 - ・最終報告書(案)について
- H27年7月 最終報告 公表

目指すべき「豊かな未来社会」(「国土のグランドデザイン2050」の基本的考え方)

コンパクト+ネットワーク、多様性と連携、国際志向と地域志向、女性の社会参画 等

【「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】

- 「安全」(安全性能の確保、事業者の事故削減、災害時緊急輸送等)と、「環境」(環境性能の向上等)
- 「人口減少」(市場縮小、生産年齢人口減少等)と、「地方創生」(コンパクト+ネットワークの具体化、自動車関連産業の雇用)

「豊かな未来社会」に向けた自動車行政の今後のあり方(基本的方向性)

— 多様な主体が交流することによって実現する「豊かな未来社会」に自動車が大きく寄与 —

①交流による付加価値の向上

交流を通じて、住民・利用者の生活の付加価値を高めるサービス(=真に必要なサービス)を提供

②地域を支える自動車関連産業

- 日常生活や経済活動における「真に必要なサービス」を提供する地域経済・雇用の担い手
- 持続可能な経営のための経営基盤の強化(生産性向上・人材確保)は喫緊の課題
- 基盤強化に有効な集約化を促進

③これからの「くるま」

自動車の機能面に加え、将来の様々な方向性を柔軟に検討(=「明日のモビリティ: asitamobility」)

① 交流による付加価値の向上

○交流を通じて、住民・利用者の生活の付加価値を高めるサービス（＝真に必要なサービス）を提供

具体的な方策(例)

○真に必要なサービスのとらえ方

【まちづくり、医療、教育等の社会サービスの考慮・連携】

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を十分に考慮。

【地域のニーズ把握のための住民参加】

自主的・自律的に地域の交通を維持するため、地域の交通を話し合う会議への住民の積極的な参加を促進。→ 事例①

【自動車の入手から手離すまでの切れ目ないサポート】

整備事業者は、顧客ニーズを的確に把握し、自動車を手に入れる時から手離すまで切れ目なくサポートすることが必要。

○真に必要な旅客ネットワークサービス提供

【地域の需要に即した柔軟な車両・運転手の活用促進】

多様な地域のニーズに応じ、柔軟・適正な車両と運転手の運用・配置ができるよう、乗合、貸切、乗用の事業区分を横断的に活用。→ 事例②

【試行的運行を通じた「貨客混載」の推進】

旅客運送と貨物運送を総合的に活用する貨客混載を試行的実施を通じて推進。

【「道の駅」など交通結節点の活用や、情報提供の充実】

観光を中心とした交流人口増加も視野に、人と自動車、自動車と自動車とをつなぎ、地域活性化や情報提供の拠点として交通結節点を活用。

事例① 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② 多様なニーズに応じたバス車両の柔軟な活用



愛知県のおおい交通では、例えば、大学用スクールバスを空いている朝夕の時間帯に乗合バスとして運行するという工夫を行うことで、住民輸送の利便性向上に取り組んでいる。

② 地域を支える自動車関連産業

- 日常生活や経済活動における「真に必要なサービス」を提供する地域経済・雇用の担い手
- 持続可能な経営のための経営基盤の強化（生産性向上・人材確保）は喫緊の課題
- 基盤強化に有効な集約化を促進

具体的な方策(例)

○経営基盤強化のための方策 → 事例③

【女性・若者の就労・定着の促進】

多様な働き方の促進(例:育児中の職員が働きやすいダイヤ編成)、自動車関連産業に対するイメージ改革(例:地域貢献に対する理解の浸透)、長時間労働の是正等。

【経営の質の向上】

経営者に対する研修、適正な運賃等の收受等による経営の質の向上。

【ICTの活用促進・新たな設備投資】

①整備業におけるスキャンツール等の導入、②ビッグデータの利用を含めた高度な乗降・行先調査等による運行計画等の作成などによる業務の効率化、利用者利便の向上。

【法令遵守の徹底等】

効果的・効率的な監査の実施、運行記録計等車載安全管理機器の普及促進による、安全管理やコンプライアンスの向上。

○企業の集約化による経営基盤強化 → 事例④

【目的・必要性】

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の実現には、集約化は喫緊の課題。

【集約化への理解を促すプラクティスの収集・分析・普及】

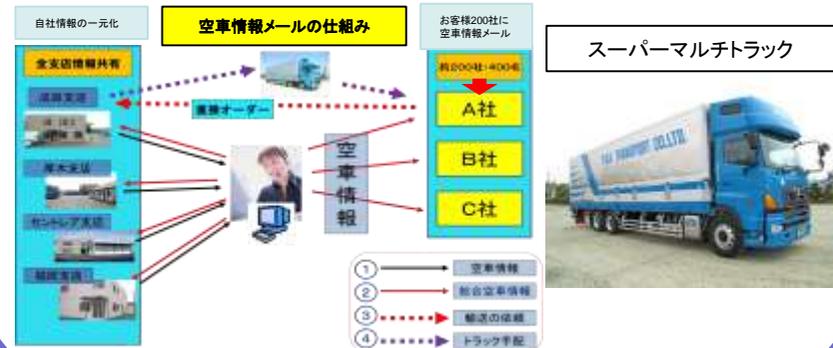
集約化のプラクティスを集積・分析し、普及促進。集約化支援メニューの周知。

【集約化に対する親和性が高い制度への見直し検討】

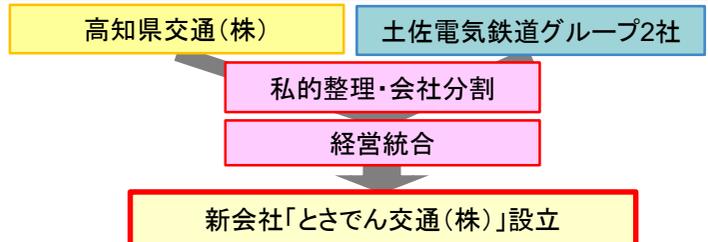
重大事故が発生した場合に、事業規模の拡大となる事業計画の変更を認めない取扱いについて見直しを検討。

事例③ 積極的な投資・ICTの活用等による生産性向上

- 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。



事例④ 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、土佐電気鉄道等を統合し、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。

③これからの「くるま」

○自動車の機能面に加え、将来の様々な方向性を柔軟に検討（＝「明日のモビリティ asitamobility」）

具体的な方策(例)

○多様性と国際競争力を視野に入れたものづくり

【多様化、変化している消費者を考慮に入れた自動車】

年齢層、性別、地域など、消費の層が多様化し、また個々の消費性向も多様化し、変化しており、自動車の使用形態、需要も異なる。

→細かな需要を捉え、研究・開発や製造、販売の現場が変化、発展する必要。

【課題先進国としてのイノベーション】

高齢化率上昇など課題先進国として、今後世界の各国が直面する課題に対応した自動車の研究・開発を行うことが、将来的な国際競争力の基盤となる。

例：BRT等の車両・システム、ノンステップバスの促進、「自動運転技術によるトラック隊列走行」の実現等

【ICTとの関係を考慮した自動車】

自動車が集めるビッグデータを処理することで様々な状況を把握できるような新しいシステムの実現。

個室空間という自動車の特性を活かし、移動時間の有効活用を図る技術、仕様について積極的に検討。

次世代都市交通システムART(Advanced Rapid Transit)



自動走行技術を活用した、より先進的な公共交通システムの実現が期待される。

高齢者・障害者等に使いやすい車両(例)

ノンステップバス リフト付きバス(乗車定員30人以上) ユニバーサルデザインタクシー



自動運転技術によるトラック隊列走行

前方の車両を自動で追尾するため、ドライバー不足解消、省エネ、CO2排出量削減等への貢献が期待される。

ドライバー不足解消 CO2排出量削減

