

令和元年11月22日

【松平企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会地域公共交通部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、足元の悪い中をお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、事務局を務めさせていただきます、国土交通省総合政策局地域交通課の松平でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、まず、お手元の資料でございますが、議事次第に記載のとおりでございます。不備がございましたら、事務局までお知らせをお願いいたします。

また、記載の資料のほかに、昨日開催されました「社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会」の会議資料、それから、本日の議論のための補足資料を委員の皆様にも、席上に配布をさせていただいております。

本審議会につきましては、傍聴可、冒頭のみカメラ撮り可、とさせていただきます。報道陣の皆様におかれましては、あらかじめご了承くださいませよう、よろしくお願いいたします。

また、交通政策審議会運営規則第7条におきまして、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することといたしておりますので、ご了解いただきたいと思います。

委員ご出席の皆様につきましては、時間の関係上、お配りしております出席者名簿をもってご紹介にかえさせていただきますと思います。

以上のとおり、委員、臨時委員21名中、現時点で12名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項による会議開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、写真撮影は、ここまでとさせていただきます。

以後の議事進行につきましては、中村部会長にお願いしたいと存じます。先生、よろしくお願いいたします。

【中村部会長】 かしこまりました。それでは、お手元の議事次第に従いまして議事に入らせていただきます。今回は、議事1「これまでの論点整理と対応の方向性」及び2「中間とりまとめ（素案）」について、事務局からまとめて説明いただき、残りの時間を意見交換

に充てたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いします。

【原田地域交通課長】 よろしくお願ひいたします。地域交通課長の原田でございます。私から資料2に沿って、まず、ご説明を申し上げたいと思います。1ページをお開きください。全体の構成は総論と各論になっております。それで、今回ご議論いただきたいのは、地域公共交通活性化再生法をどう見直していくかということにフォーカスを当てさせていただきたいと思います。平成19年にこの法律が制定されまして、26年に大きな改正をいたしました。現在までにこの法律に基づくどのような成果があったのか。それから、どのような課題があったのか。そして、それを取り巻く社会情勢にどのような変化があったのか。それを簡単に総論で振り返りながら、次の各論でそれぞれの項目についてご説明申し上げるという流れでお願いしたいと思っております。

まず、1ページ目でございます。青いところで、活性化法の成果と課題というところで大きく3つ挙げています。

1つは、ネットワーク形成計画、マスタープランでございますが、これは平成26年改正後、全国で500件の件数が積み上がってまいりましたが、一方で、市町村が一生懸命つくってもらっていますけれども、より広域的な市町村連携、さらには都道府県の策定が今後の課題というのが1つ。それから、中身を見ましても、現状の把握であったり、目標設定が、いろいろ粗密がありますので、しっかりPDCAも含めてより中身の質を上げていくというのが今後の課題であるというのが論点であります。

2つ目のまちづくりとの連携であります。都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画も順々に増えておりまして、併せて交通計画と立地適正化計画を同時に作成している市町村が増えておりますので、これも引き続き着実に増やしていきたいということでございます。

3つ目は、マスタープランに基づく、より具体的な実施計画でございます再編実施計画を策定いたしまして制度としてつくっておりますけれども、まだまだ33件の認定に留まっております。これは、まずメニューが限定的であることとか、メニューの内容について独禁法のカルテルに触れる恐れがある。さらには、柔軟な変更ができない。そのようないろいろな課題がございまして、まだまだこの作成が進んでいないところが課題であろうかと思っております。

それから、それを取り巻く社会経済情勢の変化でございます。緑のところでございますが、

高齢者運転の事故に伴う問題の顕在化でございますとか、運転者不足というののもかなり致命的な問題になっております。それから、路線バスがなかなか維持できないというところで自治体がカバーするところでの公的負担の増加。一方で、新しい技術、AIであったり、IoT等のイノベーションをどう取り込んでいくかというのも喫緊の課題でございますし、さらにはインバウンドの急激な増加というところで、観光客をどう地域に取り込んでいくかというのも社会情勢の変化としてあるわけでございます。

それを踏まえて、前回お示しさせていただいた課題・テーマということで、4つのテーマ、地域が自ら地域の足をデザインするという。それから、移動者目線の徹底によって既存サービスを改善する、質を上げていくということ。それから、郊外・過疎地における移動手段をどうやって維持していくかということ。さらには、計画をつくっただけではなくて、それをどう実行性を持たせて、持続性を確保していくのかということ。この4つをテーマとして挙げさせていただきたいと思います。それぞれについてご説明させていただきたいと思います。3ページをごらんください。

まず、ネットワーク形成計画の策定状況でございます。先ほど申し上げましたように524件で、作成については大分浸透してきておるところでございますが、まだまだ市町村単独のものが9割、これはこれで大事なことで、まず市町村が第一歩、こういう計画をつくってみるということは非常に重要なことでございます。今後はそれをより広域的に複数の市町村であるとか、県を含めてつくっていくことが課題かと思えます。

それから、目標設定の方法など、より具体的な中身をブラッシュアップしていくことが必要だろうということでございます。

続きまして、まちづくりの関係で、5ページをごらんください。これもグラフを見ていただきますと、ネットワーク形成計画、交通の関係がオレンジのところでございます。立地適正化計画は青色のところ、こちらも順調に伸びているところございまして、両計画を作成しているところも、今172件という形で順調に増えているところでございますが、中身も粗密があります。例えば、両計画も市町村によっては部署が違うところが多くございますので、単にそれぞれをつくるというだけではなくて、中身を今後もより整合を図っていくことが課題であろうかと思えます。

6ページをごらんください。どれぐらいの人口規模でつくられているかというデータをお示しさせていただきたいと思います。左側が交通ネットワーク形成計画で、これは比較的いろいろなレベルの自治体が作成されておりますが、3万人以下のような小規模な自治体

ではまだまだ20%以下でございます。

立地適正化計画につきましては、基本的には都市計画区域があるところが対象でございます。20万～50万、けっこう大規模なところが4分の3ぐらいの自治体に取り組んでいただいていますけれども、10万人未満のところではまだ立地適正化計画の作成がおこなわれている状況があるところでございます。

7ページは細かい表でございますけれども、交通のネットワーク計画をつくっているところを全部載せております。そのうちの赤字で書いているところが立地適正化計画も併せてつくっている状況です。

8ページをごらんください。幾つか具体的な事例をお示しさせていただきたいと思いますが、これは熊本市でございます。両方つくってございまして、立地適正化計画におきましては、公共交通のネットワークのところに居住を進める。それから、まちの中心に都市機能の誘導を図るという形で立地適正化計画ではそのような形の方針を示すとともに、併せてネットワーク形成計画においても中心市街地を核として、どのようなネットワークを張るか、そして、その交通軸の機能を強化するということが、整合を取って取り組まれているという事例でございます。

9ページは岐阜市の事例でございます。これも岐阜の中心地を核としながら、その周辺にある地域生活圏をまちづくりとして位置づけた上で、それぞれをバスネットワークで結びつける形でまちづくりと交通ネットワークを一体的に計画しているという事例でございます。

続きまして、再編実施計画制度の内容でございます。11ページをごらんください。基本的にはこの再編実施計画は路線の再編でございます。一番左側にありますように、長大路線を分割して、幹線とフィーダーに分けて、フィーダー群については、例えば、コミュニティバスであったり、デマンドにする。これが基本的なパターンでございますけれども、だんだん応用編も出てきて、②にございますように中心市街地へ輻輳するような路線をちゃんと整理して、例えば、周回・循環バスを回すことによって都市部の混雑を緩和する。そのようなパターンも出てきております。

それから、③にありますように、路線の再編と併せてダイヤの調整であったり、輸送路線の運賃であったり、利用者の利便性に資するようなきめ細かい取組も進んでいるところでございます。

12ページ以降、具体的な事例を紹介させていただきます。12ページは鳥取県米子の関

係でございます。左側にありますように、米子から下に線があります、この長大な路線を途中で区切りまして、路線を統合するとともにフィーダー化して、右側の下のオレンジの丸の中でございますけれども、フィーダー化するとともにデマンドという形で面的にも航空空白地、交通空白地域をカバーするという取組を行ったという形でございます。

13ページは広島市の事例でございます、これは町中に循環線を新設することによって、バスの過密運航の解消を図ったということでございます。ただ、一方、当然、中で乗り換えが発生するというデメリットも発生するわけでございますが、トータルに全体を効率化するという形の事例でございます。

14ページは佐世保の事例でございます。これもいろいろな取り組みを行っております。左下にありますように、とにかく中心部のバスの運行本数を適正化して、中心部の混雑を解消するとともに、右下にありますようにダイヤ調整いたしまして、適切な等間隔化を行うことによって利便性を確保しているという事例でございます。

このような形で順調に、ある意味、計画を策定、政策の効果が出てきているわけでございますけれども、さらに今後の課題をどう克服するかという形で対応の方向性を16ページ以降でご説明させていただきたいと思っております。

16ページでございます。先ほど申し上げた課題を真ん中に4つ置かせていただいております。左側が、法改正、法律のレベルで改正を行う中身。右側が、運用改善であったり、予算を含めた支援強化で、そういう形で対応するという内容でございます。

まず、左側の青いところを概観させていただきます。「地域が自らデザインする地域の足」ということで、1つ、マスタープランの改正を考えています。名前を今、地域公共交通網形成計画、ネットワーク形成計画という形でございます、これを「地域公共交通計画」という形にいたしまして、努力義務化、すなわち、基本的には各自治体はこの計画をつくってくださいという努力義務をかけたいと思っております。それと併せまして、定量的な目標設定であったり、PDCAをしっかりと行うことも法律上明記したいということでございます。これが1つの塊でございます。

次に、移動者目線の徹底という観点から、先の再編実施計画をもっと使いやすいものにしたというところで、「地域公共交通利便増進事業」という形で名称を変えていきたいと思っております。具体的にはダイヤ調整であったり、増運賃であったり、そういうものをカルテルの心配なく柔軟につくってもらいたい。それを担保するために独禁法の特例措置も創設して、これをセットで進めていきたいということでございます。

次の箱はM a a Sの関係でございます。これも新しい技術の導入、M a a Sをどのような形で使いやすくするかという形での制度の創設を考えたいということでございます。

それから、郊外・過疎地への対策ということで、「地域旅客運送サービス維持・確保事業」とありますが、これも後ほど詳しく説明いたしますが、路線バスが廃止する中で、そのサービスをどうやって維持しようかと、そのような制度を考えたいということでございます。

併せまして、ダウンサイジングを進めていくにあたって、最後は自家用有償ということも考えざるを得ない。そのような場合にそれをどのように導入するかということも併せて、道路運送法の改正を行いたいということでございます。

加えまして、クリームスキミングなど、新規参入に対して自治体としてもどう考えて取り込んでいくか。それを許可申請に受ける中でどう判断していくか。そのようなことも含めた制度も考えたいということです。

それから、最後に、貨客混載であります。このような制度も取り組んでいきたいという形で制度を考えたいと思います。

右側の「運用改善・支援強化」のところをごらんいただきたいと思います。まず、1つは協議会です。このガバナンスをこれからどんどん上げていきたいということでございます。しっかりと協議会のメンバーを充実するという。それから、しっかりと課題については実行的な議論を協議会でやっていく。それを明確化するとともに、その確実な実施を皆さんにお願いするということでもあります。

それから、「公共交通マーケティング手法の活用徹底」とあります。まちづくりとの連携がこれから大変重要なわけでありますので、単に交通だけではなく、まちづくり全体も含めたデータを把握・分析した上で、どういう形で計画に反映していくか。そういうことをしっかりとデータに基づいた手法で考えていきたいというところでございます。

それから、新技術の積極的な活用ということで、デマンド交通へのA Iでありますとか、M a a Sの実証実験を本格的に進めていきますとか、データの手続きの電子化など、このような新技術も取り入れた形の取組を行いたいということでございます。

それから、ラストマイルにつきましては、過疎地の関係でございますけれども、路線バス、デマンド、いろいろなモードをしっかりと組み合わせて、どう最適化していくかということでもありますとか、自家用有償だけに限らず、スクールバスとか、福祉輸送といったものをどんどん積極的に活用して、地域総がかりで交通の足を確保していくということも重要でございます。

それから、先ほども申し上げましたけれども、新規参入の基準の明確化するという事。これも考えていきたいと思ひます。

それから、一番下の予算との関係も、計画と連動した予算制度を考へていきたいという事でござひます。

今、概観でこの16ページをご説明申し上げましたけれども、17ページをごらんいただきたいと思ひます。少しわかりやすい樹形図でご説明させていただきたいと思ひます。

まず、一番上の赤いところ、地域公共交通計画が現在、地域公共交通網形成計画という形でマスタープランとしてござひますけれども、これの名前を改称いたしまして、「地域公共交通計画」という形で位置づけたいと思ひます。その中には、今まで公共交通サービスに含まれていなかった自家用有償であるとか、スクールバスも含めて、地域が総がかりでこの地域の足を守っていくという観点から、名前を改称した上で中身を充実するという事でござひます。

それから、一番左側にござひますけれども、特定事業の中に再編実施事業、地域公共交通利便増進事業という形で、より使いやすい形にしたいという事でござひます。

それから、新しい特定事業の追加という形でござひますけれども、地域の足を確保するための運送サービス維持・確保事業を新たに新設して、路線バスを廃止するような場合に、引き続きそれをどうサービスを維持するかという計画を新しく創設したいという事でござひます。ここには載せていませんけれども、これに加えて、MaaSでありますとか、貨客混載についても、この制度の中で追加していきたいと考へております。

18ページは、今申し上げたことを詳しく書いておりますので、割愛させていただきます。

19ページから各論を1つずつご説明申し上げたいと思ひます。

まず、地域公共交通計画作成の努力義務化でござひます。先ほど申し上げましたとおり、26年の改正を踏まえて、この地域旅客運送サービス、公共交通機関に加えて、自家用有償でありますとか、スクールバス、このようなことを全て総動員したような形の地域公共交通計画をつくっていただくという事でござひます。今まではネットワークという形での線のところをどうするかというところを重点的に行ってきたわけでござひますけれども、デマンドでありますとか、自家用、単純にネットワークだけでなく面的に輸送をカバーする。その観点も踏まえながら、この計画をより充実させていただくという事で、この作成を努力義務化する形での改正を行いたいという事でござひます。

20ページをごらんください。この計画の中身についてもより充実していきたいという

ことで、この定量的な目標設定であったり、実施状況の分析を行っていただきたいということでございます。現在の計画でも目標設定しておりますけれども、左下にございますように、「利用者数」でありますとか、「満足度」が6割以上という形で非常に多いわけでございます。一方で、事業の効率性に関する指標であります「収支」でありますとか、「行政負担」はまだまだ2割程度にとどまっているということでございます。このような事業の効率性に基づくような具体的な定量的な目標も今後必要な目標として定めていきたいということでございます。

それから、単純に交通の効果だけではなくて、それがほかにもクロスセクターという形で健康であったり、福祉であったり、まちづくりであったり、このようなものへの影響についての目標値というのも今後必要であろうということでございます。このようないろいろな形の目標を設定した上で、それをしっかり評価していく。そのような流れを計画の中でつくっていききたいということでございます。

それから、21ページは、利便増進事業の創設でございます。現行、路線の変更を前提に、先ほど申し上げましたような改正、計画の策定を行っているわけでございますけれども、一方で、例えば、ダイヤ調整だけをする。増運賃だけをする。そのような形のきめ細かな対応が今の再編実施計画ではできない。さらには、それを行う場合には、独禁法のカルテルに抵触する恐れがあるという課題がございますので、この利便増進事業を創設いたしまして、そのようなダイヤ調整であったり、増運賃についても柔軟に作成できる。それを独禁法にも適用しない形でしっかりと法律上担保する。そのような形の制度改正を行いたいということでございます。

22ページに独禁法の適用除外の概要をつけております。真ん中の3ポツのところは、この共同経営、ダイヤ調整であったり、増運賃などのカルテルに対する認可の制度の内容でございますけれども、事業者が事業者同士でダイヤ調整の共同経営計画をつくっていただいて、主務大臣の認可を受け、それを公取委と協議した上でカルテルの適用除外とする。このような形の改正を現在、検討しておるということでございます。

【重田モビリティサービス推進課長】 モビリティサービス推進課長の重田です。

Ma a S化についてですが、Ma a Sは、現在、多様なサービスの提供が国内各地で始められつつある段階だと認識しています。国としても普及に向けてそういった支援を行っていきたいと思っています。普及に伴って生じるさまざまな課題については、適時、法令あるいは運用で対応していくことが必要だと思っておりますが、現時点ではこの多様な関係者が

多様な行政手続きをするということを踏まえて、手続きのワンストップ化、それから、交通事業者以外の他のサービスの関係者も含めた新たな任意の協議会の設置について仕組みができないかと考えております。具体的には23ページにありますますが、事業者が申請に基づいて大臣が認定をし、それについて法律上の特例を与えるというものであります。

この際、17ページに戻っていただきますと、この法律の法体系で、基本的には新しい地域公共交通計画に位置づけられた場合に、さまざまな事業ができる形になってはいますが、一番右にありますとおり、新地域旅客運送事業計画、このように必ずしも従来の網計画がない場合でも、このMa a Sといったサービスについては、位置づけていくことがいいのではないかと現時点で考えております。

それで、認定を受けた場合の円滑な普及に向けた措置ですが、23ページに戻っていただきまして、3ポツの部分。1つは、運賃・料金の届出について、一括・共同で行うことができることとするところ。

それから、2つ目は、現行の網計画の協議会とは異なるプレーヤーが入ってくることも踏まえて、協議会を任意で設置することができることとしたいと思っています。

3つ目は、このMa a Sという新しい分野に関して、国としての役割をきちんと明記したいと考えております。

私からは以上です。

【原田地域交通課長】 続きまして、24ページをごらんください。「地域旅客運送サービス維持・確保事業の創設」というところがございます。これはある地域で路線バスを廃止するという場合に、現状、路線バスの廃止につきましては、6カ月前に届出をするということになってはいますが、廃止届出が出されて、どうしようとなった場合に非常に時間も限られていて、十分な議論、対策が行われてないという傾向がございます。したがって、常に自治体と路線バス事業者がコミュニケーションを取りながら、この路線バスはなかなか厳しいという段階で、これをどのように維持していくのかということに関係者と早めに協議して、例えば、このような形で自治体としては事業を続けていきたいということを提示して、それをちゃんと受けとめるような事業者に対して一緒にこのサービスを維持するという制度ができないかということでございます。手続きを見ていただきますと、路線バス・コミュニティバスが、維持が困難な状況の時点で、自治体の実施方針を作ります。この実施方針はどういうことかと申しますと、右側にいろいろメニューがございますけれども、例えば、ほかの事業者はその路線バスの引継ぎをやってもらうようなパターンもございますが、自

治体がコミュニティバスを経営、運用するという形で続ける場合がありますとか、タクシー事業者によるデマンド交通にする。さらには、自家用有償旅客を活用する。いろいろなメニューがあると思いますけれども、このようなメニューを提示しながら、公募をすることによって事業者の力を得ながら、この輸送サービスを継続していく。そのような計画をつくっていただくことを考えておるといふことでございます。

25ページを見ていただきますと、少し絵で具体的に描いております。路線バスがなかなか厳しい場合に、通常、コミュニティバスに行くパターンが多いわけでございますけれども、そこからさらに一足飛びに乗合タクシーであったり、そのような形に移るパターンもございます。さらには、タクシーもバスもなかなか厳しいという場合にあっては、自家用有償であったり、現在行っているスクールバス、福祉輸送などを活用する。さまざまな手段が考えられるわけでございますけれども、これを最適に組み合わせでどのように維持していくかということに関係者が一体となって考えていただきたい。このような制度をつくりたいということでございます。

26ページは、そのような流れの中で、今後、自家用有償についても大きな期待が持たれているわけでございますけれども、自家用有償を自分でやるというのはなかなか難しいわけございまして、しっかりプロのバス会社、タクシー事業者の協力を得ながら、具体的には運航管理であったり、車両整備であったり、そのような協力を得ながら自家用有償を円滑に導入できるような、それに併せて合意であったり、申請手続きの簡素化などの特例を設けるような制度を考えていきたいということでもあります。

それから、27ページでございます。現状、自家用有償については、地域住民、地域のためにとところが原則でございますけれども、さらに地域住民のみならず、観光客を含めた来訪者、そのような意味ではある意味、不特定多数の旅客についても、この自家用有償を認めることを明確化することによって、導入を円滑化したいということでございます。

続きまして28ページでございます。これは路線バス等の新規参入について、地方自治体とよく協議した上で判断していきたいという仕組みでございます。現状、再編実施計画をつくってれば、その計画に影響があるような新規参入については道路運送法の中で影響を含めて判断するという仕組みになっているわけでございますが、それに至るまでの手続きが現状では明確化されていないということでございますので、今回の法改正にあたりましては、具体的には新規参入の申請がありましたら、それを国からまず自治体に、このような形で新規参入の申請がありましたよと通知をする。それを踏まえまして自治体はこの新規

参入の影響についてよく協議をした上で、国に対して意見を申し立てるという形にして、それを踏まえた上で道路運送法上、その申請を許可するかどうかを判断する。このような流れをつくっていききたいということでございます。

それから、29ページは旅客事業と貨物事業のかけもち、貨客混載でございます。これは両方ニーズがございます。人流、要するに旅客につきましては、地方部においては輸送の収支が悪い。荷物を同時に運ぶことによって少しでも収支を上げていくというニーズがございます。

一方、物流の方でも担い手不足が非常に問題になっております。地域でのドライバーの確保が非常に難しい中で、お互いにメリットがある。このような貨客混載を円滑に取り入れられるような特例を合わせた制度をつくっていききたいということでございます。

最後、30ページでございます。これは法律ではございません。予算の関係でございます。現行、路線バスにつきましては、幹線、フィーダー共に赤字についての補填のための制度がございますけれども、予算は予算として、その予算のための計画をつくっていただいております。これは現行の法定計画、ネットワーク形成計画とはまた別の計画をつくっているわけではなく、要するに予算の計画と、この法定計画が現状では連動していないという状況でございます。今後は、具体的にはこの法定計画をつくっていただく中で、補助対象となる路線についてもしっかりと位置づけてもらって、要するに全体の自治体のネットワークの中で、この路線はしっかりと補助を受けて維持したい。そのようなものをはっきりと位置づけてもらった上で予算と計画を連動化する形にしたいと思っております。そのような意味では、今、予算の補助をいただいている自治体は、法定計画をつくっているところと、つくっていないところとございます。したがって、今つくっていないところは、今後、この法定計画をつくっていただくこととなりますが、数年間の経過措置を設けた上でしっかりと法定計画と予算を連動する。そのような計画をつくっていただく。そのようなインセンティブにできればなということでございます。

資料2の説明は以上でございます。

資料4でございますけれども、これは今後最終的な中間とりまとめにつきましてはのたたき台、要するに、今、私が縷々ポンチ絵でご説明申し上げた内容を文章化したものでございます。その資料4の次に委員のみ机上配布という形で取りまとめの素案という形で置かせていただいておりますけれども、今、ご説明申し上げた、具体的には資料2の16ページの全体の構成図の内容をこの中間とりまとめの素案として、具体的な文章で落とし込んだも

のでございます。説明は今、申し上げた内容がこの中に記されておりますので、改めて詳細は割愛させていただきますけれども、このポンチ絵、資料2の内容と、この文章と併せてご確認いただきながら、今後ご議論を進めていただければと思います。

私からの説明は以上とさせていただきます。よろしくお願いたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。3時までの会議ですので、あと八十数分ございます。この時間で、ただいまの説明に対するご意見、ご質問等ということになるのですが、論点の整理、対応の方向性ということであり、次回には素案の案ということまでまわっていきますので、論点の整理がこれで足りているのか、もう少しあるのか。あるいは、対応の方向性に関して、このようなことができるのだろうか等も含めて、先生方からご発言をいただきたいと思います。どなたからでも、どこからでも結構ですので、まずは挙手から。

【住野委員】 1番いきましようか。ご説明ありがとうございます。幾つか質問とご意見を述べたいと思っております。

まず、1点目、前回のこの会議を欠席しておりまして、今日発言することになりましたけれど、1つは、交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設ということで、若干、中身について質問したいと思っております。1つは、現在、合意形成手続きのところを簡素化すると記載がされております。現行の自家用有償旅客運送制度のご登録要件でもあります運営協議会について簡素化と書いてありますけれども、これを廃止や地域の関係者の合意要件自体をなくすのかどうか。簡素化というところに明確にありませんので、その点について少しご質問をしたいと思っております。

そして、私ども交運労協として、実際に兵庫県の養父市の「やぶくる」を視察させていただきました。貴重な1つの成功事例と考えておりますが、なぜならそこにある事業者、全但バス、タクシー事業者が、養父市の担当者と地域の住民など、幾重にも協議を重ねて運用を行っている。これは非常にいいことでもありますけれども、その中でもバス・タクシーの利用可能地区には一切、他の事業者は入らせないという形で合意の下で運営されております。事業者の営業を侵害させないということもいろいろ相談の中であったのだろうと思っております。ただ、利用者にも聞き取りを、といいますか、お会いしてご意見を聞かせていただきましたけれども、乗り換えなしで市内の役所や病院や中心部への買い物など、ほんとうは直で利用したいという本音もお聞きしたわけでありまして。今までの交通の不便さから見ればありがたいといったご意見も実はありました。私どもとしては、従来の登録要件も堅持した上で、緑ナンバーと白ナンバーが共存していくことが可能な制度設計にさせていただければ、

非常にありがたいとも思います。

また、自家用車有償旅客運送の輸送対象について、地域住民ではなく観光客などの来訪者の対象とすることを明確化していこうということにいろいろ変わってきておりますけれども、観光客など来訪者も対象とすることにつきましては、自家用車有償輸送の運営協議会における協議や地域住民の登録も必要なくなるのではないかとといった懸念も持っております、そのようなことになると、無限定に誰でも運送できることを意味するのではないかなど思っております。このことは道路運送法の規定を骨抜きにする内容であると考えておりました、私たちとしては、この制度が将来的に今言われるライドシェアの合法化につながることを非常に懸念しております、慎重な対応をお願いしたいと思います。

それと、まずはタクシーの営業区域の見直し、さらには交通空白地の定義といたしますか、いろいろ議論を聞いておりますと、時間帯にないから交通空白なのだとか、さまざまご意見をいただいておりますけれども、しっかりとした定義の下にどのような対策をしていくのかということが、まず大事になってくるのではないかなど思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

2つ目は、いろいろ社会情勢がどんどん変わっていく中で、こういった制度の見直しや支援の在り方について、今、中間とりまとめの段階にきておりますけれども、このデータを見ますと、20万以下の地方の交通であったり、インバウンドによる輸送であったり、高齢者に対する課題であったりということで、地方がしっかりとこの制度改正に向けて推進できるということが今一番大事なことになっておるということだけはしっかりと押さえておく必要があるということと、事業者がこのことによって、公共交通とか物流の生産革命的なことをしっかりとしていくということが私は一番大事であります。ただ、その中には今言われております安全とか、安心とか、正確とか、ほんとうにそういった事業、法律を守ってしっかりとこれをどう活かしていくかということに対する支援といたしますか、フォローアップといたしますか、そのようなことをしっかりと今後、この後にも支援のあり方は議論になってくると思いますが、これをしっかりと今後やっていくことが大事だろうと思います。

最後、今、IoTとかAIとか、5Gとか、いろいろと交通関係のデータをどんどん共用していくことが必要になってくるわけでありまして。私どもとしては、いろいろな事業者等が出てきておるわけでありまして、ほんとうの意味で事業者が、オープンデータ化が進む中でセキュリティ対策も含めて安心できるプラットフォーム事業をまずつくっていくことが大事ですから、そういった意味では行政が積極的にそのようなものに関与していく。そして、

できることなら新たな行政の役割として、自治体の中でそういったデータ管理がしっかりできる。これは交通だけではなくて、今いる自然災害に遭ったとき、交通をどのような形で移動していくのかということも含めて、新たな役割として行政の事業として考えていくことも必要ではないかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【中村部会長】 ありがとうございます。質問、自家用車有償に係るところでのご質問がありましたが、委員の皆さんでこの件に関して併せて質問がもしあれば、まとめて答えたほうが。

【田中オブザーバー】 質問というか、大分この前のところでいろいろと修正はしていただいているのですけれども、この紙を見てもタクシーという字があまり出ていない。この中にそのようなものを入れないと、これを見た自治体などがなかなかタクシー事業者を協議会などにお呼びになっていただけないというのもあるので、こっちも注意して見ますが、それはぜひそのようなところも書いていただきたい。特に今、地方で起きているのは、路線バスが厳しくなって6カ月前協議というときに、声が掛からずにそのままずっと進んでしまって、明日からなくなりますよという、ぎりぎりのところで「タクシー、何かできませんか」と言われても、なかなか難しいので。実際に6カ月前に路線がなくなりますよと言ったときには、ぜひバス事業者、周辺事業者だけではなくて、タクシー業界もそこに呼んでいただきたいということです。

あとは住野委員が言ったこと、まるで言いたいことなのですからけれども、今まで運転代行だとか、福祉有償の中でもいろいろなところで、その名を借りていろいろなことをしている人たちも出てくるので、例えば、自家用有償でも、この人は自家用有償をやっているのだよと、何か明確化するとか、そのようなものをしていかないと、いろいろなことが起きてしまう可能性があるんで、その辺のところもぜひ今後考えていただきたいということです。とにかくこっちから自治体にご用聞きには行きますけれども、要は、法律上何かあったときには、その地域の中でバス事業者ということだけでなく、タクシーという名前も入れていただければ、市町村はそこに声を掛けてくれるのではないかなというところもありますので、よろしくお願ひしたいなということです。

以上です。

【中村部会長】 では、事務局で最初の住野さんの回答を申し上げます。

【早船旅客課長】 自動車局旅客課長の早船でございます。ご質問ありがとうございます。資料2の26ページ、交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の中で、合意形成手続

きの簡素化とありますけれども、これによって運営協議会ですとか、合意要件ですとか、いろいろなくしてしまうのではないかというご質問だったと思います。ここでの合意形成手続きの簡素化といいますのは、従来、運営協議会で合意が必要なのですけれども、交通事業者の方は協力して自家用有償運送を行うという、そこについては既に前提としている制度なものですから、その部分についての合意形成は不要になるということで簡素化と言っているものでございまして、この制度全体の運営協議会ですとか、合意に係る要件といったものをなくしてしまうというものではございません。そのような意味では次の27ページであります、観光ニーズへの対応につきましても、現行は地域住民を対象として、さらに市町村長が認めた場合には観光客を含む来訪者も対象とできる。これを法律で明確化する。現状でもできていることを明確化するということでございますが、これをもって何かほかの部分、運営協議会ですとか、要件といったところを何か骨抜きにするというものではございません。これは今の制度の中で、ただ、これは自家用有償旅客運送制度への期待、また、必要性がある地域もございますので、そういったところでしっかり使いやすく、よりよくしていこうというものでございますので、ご理解いただければと思います。

【住野委員】 いいですか。

【中村部会長】 今のコメントを返す感じですか。どうぞ。

【住野委員】 ということは、今、4条事業者としての運行管理だとしたものがきちんと備わっていることが大前提ですね。例えば、さっき言われたように、他の事業者が、だから、タクシー事業者、バス事業者に限っているのであれば、従来やっている、きちんとしたものを届け出て、というのは変わらないということですか。これをすべてなくすということなのか。

【早船旅客課長】 自家用有償旅客運送制度として必要なものはもちろん、事業者であってもちゃんとやっていただきます。そこは確認いたします。なくなるわけではございません。

【住野委員】 わかりました。

【重田モビリティサービス推進課長】 先生、もう一点。交通のデータに関してのご指摘もありました。セキュリティ対策も含めてですけど、これにつきましては、MaaS関係のデータ検討会というのを有識者の方に入って検討させていただいています。それで、データと共有すべき範囲はどこか。それから、データを各事業者間で連携するためのあり方。それから、セキュリティも含めたデータの利用のルールといったものをガイドラインとして年度内には取りまとめたいと思っています。先ほどの資料の23ページに、法律上、国の役

割というものははっきりさせると書いていますが、例えば、そういったガイドラインをきちんと策定し、活用を促し、こういった分野ですから、頻繁にリバイスすることも必要になってくると思いますので、そういった情報提供はしっかりやっていきたいと思っています。

【中村部会長】 ありがとうございました。

【瓦林公共交通・物流政策審議官】 1点だけ。田中委員からのご指摘でございます。表現についてはもっと豊富にしようと思いますが、今回、地方で需要が減少して供給力も厳しくなっていて、ちゃんとサービスが維持できるかどうか。サービスといっても、移動手段として維持できるかどうか。これが最大の課題であると。その中で幾つか出てきたと思います。が、輸送の資源の総動員をするという考え方であります。その場合、もちろん、まずはバス、タクシー、緑ナンバー。それを全部使い尽くした上で足りない場合は自家用有償もありますし、スクールバスもありますし、そういう考え方です。今日の制度、新しい制度の中でも6カ月前に急に廃止ですよというところから始まるのではなくて、もう苦しくなったら手を挙げていただいて、その段階でタクシー会社も含めて入っていただいて、みんなで協議して、かつ、プロセスは透明である必要があるので、最終的には「こういうのいいね。こういうのがあるね」という上で、タクシー会社も含めて公募に手を挙げていただいて、それを地域で選んでいただく。このような流れをつくっていきたいと考えています。

【田中オブザーバー】 1つだけ。今のものだと、小さな市町村ほど自分の周りで見ているタクシーしかタクシー会社ってあまり認識しない場合があるので、できれば県の協会なり、協会支部などにも話を持っていく、それをやっていただきたいなということ。

もう一つは、今も言いたけれど、営業収入が低い地域はタクシー適正化活性化特別措置法により特定地域に指定されます。指定された地域では、減車や営業方法による供給削減措置が図られます。タクシーが足りないと言われても何なので、例えば、地域交通に関しては、今は特措法が解けたら、UD車両だったら復活できるのですけれども、地域交通でも何かそのようなものが復活できるような制度をぜひつくっていただきたいと思います。

【中村部会長】 いいですか。お聞き及びのことで。この件で加藤先生、どうぞ。

【加藤部会長代理】 もし交通事業者が、このまさに26ページのこのようなやり方でやれるというのだったら、私が考えるのは、小さいタクシー会社を買ってそこでやる。そうしたら、いっぱいできるねと、なっちゃうのではないのかなということ、言わないほうがよかったかもしれませんが、僕はそう考えるのです。なので、交通事業者だから緩和というのは決していいことではないのかなと。ただ、もちろん、安全などの確保の関係であった

ら、その書類を出す、書類の数は減らせるかもしれないですけど、合意形成はそれじゃないと思ってまして、白ナンバーが何をやるかという原則というのは、緑ナンバーでできないところということが続けていくのであったとしたら、緑ナンバーでできないという確認が必要で、それをどこかでやらなければいけないのではないかと思います。今、個人的に思っているのは、それが運営協議会になっているはずが、運営協議会でそのような議論はあまりないわけですよ。どうしてかということ、地域でどのような公共交通が必要かということは、普通は地域公共交通会議でやりますから。運営協議会はどちらかということ、「こういのをやらせてください」ということに対して認めるか、認めないか、なので、地域公共交通会議と違う議論になる。けれど、地域公共交通会議でやれば、その中でこれがなくなるので、とか、これが弱いので、という議論をしていけばいいので、そこで合意形成をされれば、自家用有償運送の3原則であるところの必要性と対価と対象者というのも決められると思うのです。だから、26とか27ページの部分というのは、地域公共交通会議を含めた、ある法定協議会できちんと議論して、そこで必要だとなって、それから、対価もこのような額でいいのかどうか、十分そのあたりを議論していて、それで交通事業者が運行管理とかやるのであったら安心だよねということで、その安全・安心の部分は緩和していい。緩和というか、もともとできていないので緩和もないのですけれど。というのだったら、とてもいい仕組みなのかなと。そこを飛ばして、事業者だから、となったら、私はさっき言ったようなことをやりたいなと思っているので、これは田中さんがどうお考えかわかりませんが。

【田中オブザーバー】 同じです。

【加藤部会長代理】 そのことも含めて、資料の全体のことをいうと、これはバスの仕組みの変更と思う人が多いと思うのです。全体として、バスについての何とかという記述とともに、バスと書いていなくても実際はバスを対象とするものが全体を見ると多く見受けられる。そう考えると、たとえば24ページの「地域旅客運送サービス維持・確保事業(仮称)」というのは、端緒が、タクシーがなくなるからでもいいでしょう。あるいは、鉄道がなくなるから、でもいいと思うのです。だけれども、最初から「路線バス・コミュニティバス」としているのですよね。でも、これはタクシーがなくなるというのだから、始まりとして十分考えられると思うのです。だから、そういう意味では、結構この全体の立てつけというのが、旅客運送の中でも特に乗合バスの部分を見てやっているのかなと思うのですが。今、自家用で空白地有償をやるうとすると、同じようなプロセスでやってくれたら、または、事業者さ

んにまずやれるかどうか聞いて、やれなかったらという、あの4カ月ルールもきちんとこの中に入れてこの事業を使えば、とてもわかりやすいのではないのかなと思うのです。あとは、地域の皆さんがとにかく公共交通絡みで困ったら、協議会でちゃんとやってねということをやワンストップにやっていけばいいのではないかと思います。いずれにしても必要性をきちんと明らかにして、それで緑ナンバーでできないことについて自家用でやってもらうという確認は、どこかでやらないと、さっき言ったようにいろいろなことができちゃうのかなという危惧はあります。私が誤解して言っているのかもしれないので、早船さんにそこはご確認を。何か間違った認識があれば教えていただければと思います。

【中村部会長】 はい。では、返します。どうぞ。

【早船旅客課長】 特に間違っているわけではないと思います。そういった、どういう場で合意形成といいますか、緑ナンバーでできないことを明らかにするか。これは私ども、必ずしも運営協議会でやらなければいけないという形には思っていません。地域公共交通会議でもいいと思います。これから、そういった努力義務化して、法定協議会が各地でできていくのであれば、それこそ広い視野で見た、その地域の中で、エリアで、緑ナンバーができるのかどうか。そのような議論があったほうが、むしろ望ましいのではないかと思いますので、そういったところは柔軟に議論の場は考えていきたいと思っています。

【加藤部会長代理】 対象者についても、この図だけ見ると誰でもいいとなると見えるのですけれども、原則は対象を、私は運営協議会ではなくて地域公共交通会議とか、福祉だったら福祉のそのような会議をつくって必要性を協議すべきだと思うので、福祉交通会議（仮称）みたいなものを提唱しているわけですが、そのようなところで話し合って限定することができる。地域住民だとか、特定の会員などにこの会議で限定していくことができるというように、ここにむしろ書いたほうがいいのかなと思いました。そのようなことはお考えになりますか。これだけ見たら、単純に誰でもよくしたとなっちゃうように見える。

【中村部会長】 どうぞ。

【早船旅客課長】 まず、それこそ地域で考える。それは地域住民にすることなのか、ほんとうに不特定なのか。それとも、観光客のような人たちを対象にするのか。地域で考えていただくべきことだと思っています。

【中村部会長】 中間とりまとめに向けての論点の整理のところであるから、場合によってはこの場じゃなくても後でもさらにやり取りをしてもらってもいいのですけれども、どこら辺を対象にするかということで、今ある会議体あるいは、これから大事になるだろう会

議体のどこを活かすのかというところは、ある程度明確にして、読まれ方によって誤解やリスクがないようなところは少し気をつけていただかないといけないかなと思いますので、この話題はそのぐらいのところまで。

【原田委員】 土井先生がしゃべってからと思ったのですが、土井先生がつくっているメモを見ると、僕のしゃべる分がなくなりそうな感じなので。

今日の説明を聞いて、今の関連でいうと、Ma a Sはさっきの17ページで網計画がなくても必要な場所もあるので、別に協議会をつくってやるという方向でのご説明があったのですけれども、今の話と同じで、Ma a S公共交通も非常に重要なツールなので、地域公共交通計画をつくるような場所においては、必ずそこで必要性とか、ほかの手段とのいろいろなものとの総力戦でやることのバランスとか、何か考えた上で整理しないとおかしいかなと思っています。Ma a Sをどこでやるのだという議論はあったのだけれど、僕とか、先生もそうかもしれない、ここでやるべきだというのが共通した意見として持っているところがあって、それは今の必要性とか、ほかとのバランスとか、あるいはそのMa a Sの目標との関係とかをやるにはその場所がいいなということだと思います。1つは。

それから、これは確認でいいのですが、網計画の「網」というのは、あまりよくないという感じで、「網」というのでやると、線だけ考えていて、面的な計画があまりやらなかったという現状認識ということであったので、そう言われると仕方がないので名前を変えるということだけれど、もともと網計画は面的な網計画で、要するに、幹線があり、支線があり、さらに空白地域を埋めるようなコミュニティバスもあれば、相乗りのタクシーもあれば、いろいろなものがある。その全体が公共交通網の計画だったと思うので、その考え方が別にならなければいいのですけれども、名前を変えるということはそういうことなのでしょうねということでありました。全体的には、かなり独占禁止法のところとか、いろいろ踏み込んで、やる気のある地域の人たちがいて、行政の人たちがいて、事業者がいて、市民がいたら、それを後押しするような仕組みを大分つくっているということになっているのですけれども、あめとむちが、どっちが多いかなというところ、むちとは言わないかもしれないけれど、こういうことをやっているというほうが今のところ多いかな。あめの部分とか、財政支援の部分とか、あるいは協議会の役割を強くするというのであれば、協議会があるシステムにのって、市民参加のシステムにのってあることをやれば、全体が100%合意しなくても、あるルールに沿って合意を取ったという形で進められる仕組みを入れるとか、何かそのような財源の合意形成のところ弱いというのが全体の印象です。財源について

は、土井先生のクロスセクターベネフィットという形で健康とか、いろいろなことを挙げてありますけれども、効果があるよと挙げてあるだけで、それを財源に結びつけてやりますよというところに、多分、土井先生はもうおっしゃっていると思うのですが、そのようには今回、資料はなっていないので、そこはもうちょっと突っ込めないのかなと思いました。

それから、健康によいということについては、1回目に出たときも申し上げたかもしれませんが、富山の「おでかけ定期券」をつくっているほうが健康状態がよくて、ほかのが健康に悪いというのは、別にバスや電車に乗って動いたから健康だとか、その面、歩く部分が増えるというのがあるのですが、それ以上にまちにお出かけして、会いたい人たちと会って好きなことをして楽しい時間を過ごして帰ってくるというのが重要な点なのです。交通の話なのだけれど、混雑とか、事故とか、その話だけではないよ。それから、快適に移動できるというだけの話ではないよ。実際、そこに行ってどんな活動をして戻ってきて、その生活が支えられるかという話で、それを支えるためにこの公共交通を一生懸命やっているという思いを、序文かどこかに書かれるのかもしれませんが、目次か何かだとあまり見えないなと思ったということです。

あと、都市部だと幹線的な公共交通のネットワークが欲しいのです。それから、そのときにパークアンドライドか何かもやるけれども、車でまっすぐ行くのと、パークアンドライドをひっくるめて、パークアンドライドのほうが安い。あるいは、もっと一般的な公共交通が政策的に運賃が安く抑えられていて、みんなが利用できるようになっている。この基幹的なものが、専用レーンがちゃんとあって、専用レーンがあるというのは4車の道路であったときに2車線公共交通にして、2車車に残しても、全体が文句言わないぐらいの合意形成がほしいのですよ。わかりやすく言うとね。それは外国では実際にやっていて、道路整備と一体にやっている部分もあったりもするのですけれども、それでも公共交通はみんなが来たほうがまちは賑やかになって全体にいいねということをやっているのです、その辺のもうちょっと強い思いが多分こっちにはあるなということなのですね。

以上です。ありがとうございます。

【中村部会長】 何名かの先生、まとめてということだと思いますけれども、そのまま土井先生、どうぞ。

【土井委員】

土井でございます。財源の話とか、バス専用レーンですね。バスの速達性を上げていくということにつきましても、原田先生の意見と全く同感です。

最近、ある鉄道路線の支援をやっているのですけれども、そこでマスコミに書かれるのが、公共交通を利用していない納税者が公共交通にお金を入れることについて、納得できない。もっと税金の使い方に慎重になる必要があると新聞に書かれるわけですね。これは、誤解ですね。現在は公共交通を利用していない人たちにとっても、公共交通があることによってクロスセクター効果的に多くの分野に影響がある。様々な行政分野にも効果的な影響を持つことができる。公共交通を支えることでまちも育っていくということをきちんとっておかないといけないと思います。そのような点で言うと、この16ページの具体策のたたき台というのは非常によくできているところがあるのですけれども、公共交通を利用しない納税者に対する納得性と言いますか、そのようなものもきちんとつくりましょうということも明確に出していくことが望ましいと思います。それが、地域が自らデザインする地域の足につながっていくということになると思います。

それから、この中で1つ大きく抜けているのが、ドライバー不足の話です。どこかで考えておかないいけないと思います。これも一緒にやっている、いろいろお手伝いをしている地域の関係のバス事業者では50人ぐらいドライバー不足だったのだけれども、来年の3月にドライバー不足は解消する見通しだということです。「対策は？」と言うと、月給を1万400円アップしたとのことです。「財源はどこにあるのや？」と言うと、それは、今まで蓄積したことを何とか工面してやっていますということです。賃金や勤務時間などの待遇を改善すると、ドライバー不足についてもいくらかは解消ができるとするならば、ここに何とか財源を振り向けるという努力が必要になるのではないかと思います。もちろん、「バスの運転はやり甲斐のある、とつてもすばらしいお仕事だよ」とか、バス乗ったときに「ありがとう」とドライバーさんに言うこともすごく大事なことだと思いますが、ドライバー不足の問題点の1つが、ここでも挙がっているように、給料が低い。それから、労働時間が長い。それに比べて責任が重い。これらを解決しないと、なかなかドライバーさんは増えないという点を考えると、先ほど申し上げたように月1万円ぐらいアップするとかなりドライバーが戻ってくる。全国でどれぐらいドライバー不足になっているのかという数字もよくわからないのですけれども、全体でどれぐらいのお金が必要なのかというのも一度計算しておいたほうがいいのかと思います。

それから、随所にまちづくりとの連携が出てくるのですけれども、ここで出てくるまちづくりの連携が、つつい都市計画や立地適正化計画との連携ということになると思うのですね。ただ、まちづくりは、こうしたものだけでなく地域が自らデザインするというのも、

まさにまちづくりの話です。原田先生も一緒にやらせていただいた「交通まちづくり」というのは、まさに地域の人たちが主体となって、自分たちのものとして交通施設や公共交通を考えていくことができるかということなのです。まちづくりというのは、確かに立地適正化計画などまちづくりもありますけれども、交通まちづくり的な話を協議会だけではなくて、協議会の活動として、あるいは行政の皆さんがまちの中に入って行って地域の皆さんときっちり意見を交わして自分たちに必要な、あるいは自分たちにふさわしいような公共交通を考えるということもまちづくりとしては大事なだと思います。その中で、自動車の使い過ぎを抑えましょうであるとか、専用レーンの位置づけを明確にしましょうといったモデルシフトなどの交通まちづくり的な視点で意見を交わしていくことが大事になってくると思います。

それから、補助金のあり方についてコメントです。様々な取り組みの結果、利用者が増えたというところがあります。行政と事業者で頑張ってスクラム組んで利用者が増えました。利用者が増えると収入が上がるわけですが、その増加分を、市の方は補助金をカットできたと説明されることがあります。しかし、そうではないだろうと思います。補助金をカットするのもいいのかもしれないけれども、事業者さんと一緒になって果実を分けないと、結局、一生懸命努力しても事業者さんに何も回ってこないというのは、これは非常にやる気を阻害するということなので、例えば、河内長野市などでは、アップした分について分け合しましょうという覚書を、補助金を出すときに締結しているようですけども、そうしたものをきっちり考えていくことが大事なと思います。

最後に、先ほども意見がいっぱい出てきて、26ページの自家用有償のことです。26ページの緑の交通事業者から市町村、NPOに矢印が出て、ノウハウを活用して協力。これはこれでいいのですけれども、反対側の、地域から交通事業者に対して、地域の持っている力でサポートするというのがあるのではないか。これも実際に近畿のある都市でやっているわけですけども、ドライバーを地域の人たちに参加してもらって、この仕組みをやりましょうと。ただ、二種免許を取ってもらいます。二種免許を取ることでドライバー不足に対するカバーができます。たしかに自家用有償のエリアで頑張るのですけれども、もし時間があれば、交通事業者の運転も二種免許を取っているということで、パートになるわけですがお手伝いしましょうという話になっています。地域のドライバーと地域でこのような仕組みをつくと、回送あるいはドライバーさんの出勤がいらなくなるようになるわけです。そうすると、先ほど言いました二種免許を取る費用であるとか、遠隔の始業点検をやるための仕

組みが必要なのですけれども、実はそのようなものに対するお金の出しようがないということで、結構苦勞しているということなので、ぜひこの仕組みでそうしたものについての補助も考えていただくと、このような仕組みがもうちょっと広がってくるのではないかと思います。

【中村部会長】 ありがとうございました。

では、ほかの先生方で。どうぞ。

【常石委員】 自治体の長として2点ぐらいご示唆を願いたいのです。地域公共交通計画をやってくださいということで、既に網計画ができておる自治体の中で、スクールバスとか、福祉輸送等のサービスの総動員という言葉が出ておりますが、今、儲けができておるものに対して、それを上からかぶせるということは可能かどうかということ。名称が地域公共交通計画としたものになったときに、それをきちんと回す、既にやっておる網計画としたもの、これに似たようなものは実際、各地域ではやっておると思うのですけれども、そのようなことが可能かということと、それとM a a Sについて、過疎地の場合は自分たちのところはコミュニティバスが出て、そこから地域の鉄道あるいはバス輸送にシフトしていくという順番のときに会社が違うということで、そのような中できちんと1枚の、東京でいうS u i c aみたいなもの、1枚で全てがいけるようなことが、過疎地での一番最先端におる自治体から見たら、否かであろうが、都市部であろうが、そのような最低限の保証としたものは、今後きちんといるのではないかと思います。そんなことがもし可能であれば、その考え方あるいは手順的なことをご指導願えたらと思っております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

【中村部会長】 ほかに。一旦とまってきたので返そうかと思うのですが、まだいいですか。どうぞ。

【鎌田委員】 鎌田でございます。今回のとりまとめの目的・目標がいまいちよくわからなくて、このような改善をやったら、あと何年ぐらい持ちこたえられることを想定されているのかとか、何を達成するためにこれをやるというのがあまり……。前回は申し上げたのですが、ボリューム感というか、そのような数値目標というか、ここに書けないのであれば、そこに込められている思いを別のシートか何かでもいいので教えていただかないと、私、これをやっても数年間は頑張れるけれど、10年、20年のオーダーの社会的な問題には全然応えられないと思うのです。ほんとうは、大事なのは、バスとかタクシーの事業者さんがどうやったら頑張れるかということを知っていて、さっき土井先生がおっしゃった、給料を上げる

というのももちろんそうだと思いますし、労働条件をよくしてもらえば確保できるようにすれば、体力がついていけば、もっともっと事業主さんからいろいろなアイデアが出てくるはずだと思っていて、そのようなところにあまりメスを入れないで、小手先のところだけをパッチ当てのようにやっているようにしか私には見えないのです。今、困っている人をどうやって救うかという観点ではこれでいいのかもしれませんが、前回申し上げましたけれど、高齢ドライバーの免許返納の問題で、彼らの受け皿にこういう交通がなるのであれば、私は警察庁の会議で「交通が頑張りますから、免許制度を厳しくてどんどん返納させてください」と言えますけれども、この中身じゃ全然ですよ。ですから、M a a Sで頑張っていたきたいという面もあるのですけれども、そういったところをどのように日本の社会の仕組みを変えていくのかというところが、この資料からだと全く見えない。すごく超長期的には2040年になるか、50年なのかわかりませんが、自動運転がほんとうに完全に動くようになったら、車は所有からシェアに必ず変わるはずですよ。1台辺り1,000万ぐらいする車になると所有はできませんから、シェアをする形に必ずなると思っています。そのような中で、今、タクシーで、運転手つきで同じようなことが頑張ればできるのですよね。ですから、そういったところに切り込んでいくような意識が役所にないと、全然よくなっていかないというのが私の思う第一印象です。前回も吉田先生の話に関連してそのようなことを申し上げましたけれども、今、世の中で言われているのはケースということで、100年に一度のモビリティ革命って、自動車業界は生きるか、死ぬかの世界でいろいろやっているのに、交通の世界はパッチ当てだけやっていて、あと数年はこれで頑張れるかもしれないけれど、この先これで明るい将来が見えるのかというのが、私にはわかりません。ほんとうはいろいろ考えておられるのかもしれませんが、私には熱意が伝わってこないのが非常に不満です。

ただ、来年の通常国会で法改正をするというのであれば、そこに絞って議論をしましょうというのであれば、長期的なビジョンは別のところで議論するので、短期的なところのここだけを今回審議して、これを法案改正にもっていきますというのであれば、それでもいいです。実は去年の交通政策審議会の道路運送車両法の改正で自動運転の話のときはそのようなやり方で、長期の話は置いておいて、短期の、とにかくレベル3を実現することをやりましょうということで、私が座長をして、長期の話をおっしゃる委員の方がいらっしやっただけれど、今日は、ここは勘弁していただいて短期のところに集中して法案をつくっていくことをやりました。ですから、今回のこの位置づけをもうちょっと明確にさせていただかないと、

書き物としてできていかないのかなと思っています。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。

それでは、今の鎌田先生のご意見というか、ご質問のところまでを含めて回答してほしいのです。別途の参考資料で昨日やったのですけれども、交通政策審議会の計画部会で小委員会をつくってやっていくという大枠の話が幾つかありましたので、そこも踏まえて全体、そしてこの位置づけの確認の上で説明してください。

【原田地域交通課長】 ありがとうございます。この会議の議論の位置づけというのは、冒頭も申し上げましたが、短期的と言えぱですけれども、目の前の課題をまずどのような形で制度で受けとめて改正していくのかということをご議論いただきたいということでございます。もちろん、長期的なビジョンを踏まえて、それから逆算して今はどうあるべきかということが、理想ではございます。しかし、一方で、非常に急速に進んでいく人口減少であったり、ドライバー不足であったり、そのような目の前に迫っているものについて、現実的な課題をどう出していくのか。もちろん、M a a Sや自動運転も視野に入ってきておりますけれども、これは少し先の話だろうと思っていますので、何年先ということではございません。10年、20年というレベルで、今の公共交通をどう維持して、できれば質を上げていくのか。このような観点でご議論いただきたいということでございます。少しそのような長期的なビジョンも含めた議論につきましては、別途行っております交通政策基本計画の見直しという形で昨日、議論をスタートさせていただいたところでございますので、そことも内容の連携を図りながら議論を進めていければということでございます。

それから、今回、交通政策基本計画という形で名前も含めてリニューアルということでございます。先ほどもネットワークから面ということを上申しました。もちろん、ネットワークには面も含めということでもございますし、そのような意味ではネットワークをつかった、それから次のステージに進んでいくということかなと思っています。そのネットワークをより充実していく上で、例えば、先ほどのダイヤ調整であったり、使いやすい運賃であったり、そのようなネットワークの質を上げていくという面もこれから新しいステージとして大事でしょうし、今までなかった自家用も含めて、さらには福祉輸送に含めて、そのようなものを総動員してつくり上げていくということで、ネットワークから次のステージへ進むということで公共交通政策計画という形にはいかがというご提案でございます。

それから、あめとむちの議論がございました。たしかに財政支援、特にあめの部分について

て、資料について弱いところがありました。これは具体的に言うと、予算の話でございます。これは正直、いろいろ支援をしたいということを我々書きたいのはやまやまでございませぬけれども、なかなか国の予算状況は非常に厳しい面もございます。現在も予算要求を行っておりますけれども、今年度はこのバス関係の予算につきましては、行政事業レビューという形で厳しく財政当局などからも見直しを迫られておりまして、議論も財政の観点の中では大きな議論があったわけでございますが、我々は引き続きこの予算をしっかり維持していきたいと思っています。

一方で客観的に見ますと、例えば、この幹線バスについては、今、全体のキロ数の8%しか国の補助ができていない状況でございます。逆に言えば、国の補助はしっかりやりますけれども、それ以外の部分をいかに自治体で支えていただくかということがこれから大きな問題でありますし、そのようなことも含めて地域が地域の足をどう支えていくかという、この計画をつくっていただきたいということかなと思います。その中で交通という面だけではなくて、クロスセクターということで福祉であったり、学校であったり、そのようなところの予算も含めて、この交通をどう考えていくのか。交通というのは、要するに事業者がやっているものではなくて地域のインフラであると。道路であったり、鉄道だったり、大事なインフラであるという意識を持っていただいて、そのようなことも含めて住民が納税してそれを支えていくのだ。そのための具体的な結果として、こういう地域が計画をつくっていくのだと。このような流れにもっていくことが重要なかなと思っていますので、すべての質問にお答えできているかどうかですけれども、事務局からはこのような考えで進めていきたいということでございます。

【中村部会長】 言っているいいですか。ありがとうございます。

鎌田先生、ご発言、最後にお答えまで言ってくださった部分もあるのですけれども、もともと出だしのところから短期的にやらなければいけない課題が幾つかあって、それをきちんとやるのだと。ただ、それは全体として、国として、こう考えている流れの中のここなのだということであるとか、今、お答えの中に幾つかありますけれども、そういう思いのところはここにつながるのだというのは、例えば、中間のペーパーでも最初1ページぐらいは使って書くほうがいいかなということは思いましたので、少しそれは宿題にしておきますので考えてください。

では、原田先生、どうぞ。

【原田委員】 財政的支援云々と言った、国から金を出せと僕も言っているわけではなく

て、地域公共交通なので、地域の中で支えるという形で、それが今既にある制度の中でできる部分もある。交通ということで、プラスアルファで何か交通税みたいなものがありますが、あの形でなくてもいいのだけれども、地方ができるような仕組みを国が用意する、あるいは検討する、用意してあげるといのは、あるかなと思っていて、今、そのような趣旨のことをご説明されましたが、そのような方向性がもう少し書かれてもいいかなということです。

【中村部会長】 ありがとうございます。何か言いますか。

【重田モビリティサービス推進課長】 1点だけ。原田委員から先ほどご指摘いただきました、地域公共交通計画とMa a Sの関わりですけれども、地域公共交通計画に書いていただくことを決して否定しているわけではなくて、ぜひ書いていただきたいと思っていますし、それから、そういった意向を教えていただいている自治体の方、何力所かあります。ただ、そういった計画に必ずしも位置づけなくても迅速にサービスを開始できるように今回はそれの外の仕組みとしたいと思っています。

【原田委員】 これも一言いい？

【中村部会長】 どうぞ。

【原田委員】 迅速に開始できるように、というのはもっともでいいし、世界中を見回しても、近くを見回してもどこでもいいのだけれど、新しい交通技術が入ることについては便利な面があるが、必ずその裏に不便な面というか、社会的なマイナスな面があって、ただ迅速に入ればいいとおっしゃっているわけじゃないと思うのです。その辺が非常に気になるので、ちゃんとそのチェックもしながらやってくださいねということでもあります。

【重田モビリティサービス推進課長】 わかりました。

【中村部会長】 前半の話も……まだ何か言いたいですか。

【原田地域交通課長】 1点、常石委員からのご質問、申しわけありません。今の網計画をベースに新しい計画をつくってもらいたいということですので、要するに、今の網計画に足りないところ、追加すべきところをかぶせていただいて、新しい計画にさせていただく。まさにそういうことですので、スクールバスとか、そのようなものを総動員してやっていただくというのが今回のコンセプトですので、ぜひそのような形でブラッシュアップしていただきたいと思います。

【中村部会長】 計画のメニューとか、言葉、要望がどんどん増えていって、混乱することは嫌な反面、改善していくということはとても必要なので、そこはうまくバランスを統制し、何かICカードとか、スマホとかがないと物が動かないというわけでもなく、大事なこ

とは常石さんがおっしゃったように、一元的にいける仕掛けを動かすことですので、そのところではいろいろな知恵を総動員してサポートしていくことが必要だと私も思っています。

あと、前のやり取りは原田先生がおっしゃったとおりだと私も思っていますので、あめというの必要なときにうまく見なければいけないわけで、ただただお金があればいいということじゃないし、新しいものがすべていつも安全ということではない。ただし、新しいものが出てくることで議論が見えてくることとか、課題が見えてくることもあるので、そのバランスを取ることがいるのだと思います。

はい、ほかの委員の方で。では、楠田さん。

【楠田委員】 モビリティジャーナリストの楠田です。ありがとうございます。

幾つかお話があります。1つ目が、30ページなどに関するお話なのですが、これから総動員をしていく時代においての連携するメリットみたいなものがないと、連携しにくいかなと思っておりまして、別にお金じゃなくて制度的なもので解決することもあると思うので、連携したくなるような何か仕掛けというものがあってもいいかなと思います。

2点目が、同じく30ページなどに関する事で、網形成計画であったり、皆さんでご議論されるときにデータ活用のお話も挙げていただけたらなということと、あと補助金を出すときに、例えば、データを出してね、みたいなことをセットにお話しされたほうが今どきかなと思っております。

あと、会議を開催されるときに、道路関係の方のご参加も必要かなと思います。先ほど土井先生のお話にもあったように、まちづくりとの連携であったり、一生懸命公共交通を考えているのに、横で新しい道路なんていうものが開通してしまうと一気に乗らない人が増えたり、競合しちゃうところもあったり、また、都市構造がそもそもちゃんとなっていないから事故が起こったり、スプロールしちゃったりという問題があって、コンパクトプラスネットワークのお話をするのであれば、道路をつくっている方々も上物でどんなものが走っていて、どんな話をするかというお話が必要になり、これから道路が高機能化していく必要があるので、そういう上物であったりというお話をちゃんと把握していただくためにもご参画いただくことが必要かなと思います。

さらにタクシーのお話が先ほどあったのですけれども、私も公共交通の会議に参加すると、タクシーをお忘れになられる方もたくさんいらっしゃって、MaaSであったり、CASEであったり取材したり、直近の課題解決に関してもタクシーは鍵だと思っております。このタクシー会社さんを放っておいては話が進まないと思いますし、また、タクシー会

社さんは、実は成長産業だと私は思っているのですが、全然気づけていなくて、「うちの業界は……」という感じになっちゃっているんで、みんなで元気づけて頑張れという感じで盛り上げるほうが、今のところ地域によって非常に有益だなと思っております。

さらに19ページですが、日本においては公共交通ではないかもしれないのですが、地域の移動手段を総動員するという話においては、自転車シェアとか、カーシェアとか、その他の小型モビリティのシェアであったり、ほかの地域の、例えば、福祉車両とか、お医者さんの送迎の車みたいなものもあると思うのです。ここに書いてあったらごめんなさい。そのシェアリングされる移動手段というものも、はてさてどうするのかなというお話もあるのだろうなと思っております。

最後に、私、バス、タクシーに加えて、自動車メーカーや販売店の取材もしているのですが、東京モーターショーにおいては、ある自動車メーカーさんのブースには車が1台もなかったような時代になってきていて、モビリティの業界に移行されているのだなというのをすごく多くの方が感じているかと思うのです。車自体の使い方も変わってきていて、車プラスサービスをする時代になってきていて、デマンド化とか、1台の車両、複数の用途を使いましょう、であったり、公共交通や商業施設が動くであったり、自動運転化などの車両活用や新しいサービスの提案みたいなものが起こってきていますし、さらに何と販売店さんが、車を売るだけの販売店さんじゃなくなってきていて、あらゆる移動手段を売りますよということであったり、また、モビリティサービスも地域と一緒したいなということもおっしゃっているんで、そのような視点もあるので、変化に応じて対応することが必要かなと。この車両は少し先かもしれないのですが、車を売るディーラーさんがあの変革というのは結構インパクトあるかなと思っています。

以上です。

【中村部会長】 ご意見ということでよろしいですか。

【楠田委員】 はい。

【中村部会長】 ほかに。では、吉田先生、お待ちどうさまでした。

【吉田委員】 福島大学の吉田です。後ろのこのページから順にいきたいと思っています。

24ページですけれども、確かに私も地域で関わっていく中で、早めに体質などのカミングアウトをしていただいたところは、いろいろな形で対応してきて何とか足が守られたといった仕事もしてきているので、そういう意味ではそれを早めにカミングアウトしてもらった制度の立てつけというところで、その意義は大きいなと思いつつ、この手続きというプロ

セスを見ますと、「サービス提供者を募集」と書いてあって、メニュー例も1から6、上から順番に考えてくださいということが何となくひしひしと感ずるのです。そう言われてみれば、高齢者の移動手段の確保の検討会で出てきた例の有償運送の4カ月、要するに合意が難しい場合の4カ月ルールというのは、どれだけ適用されているのか。ということは、それがうまく動いていないのに、こういった手続きがスムーズに動くというところはなかなか考えにくいので、少し工夫が必要な気がしています。それは先ほど加藤先生がご指摘のとおり、例えば、タクシーとか、鉄道といったほかのモードが同じような状況に置かれた場合にも使える制度になると非常にいいかなと思っています。

それから、2つ目ですけれども、23ページのMa a Sのところでは、確かにこの網計画の場合には、地方公共団体が主語になって主催をするわけで、Ma a Sの場合、どういうプレイヤーがいるのかというときに、お互いのプレイヤー同士がそれぞれ少しずつ責任を持って、お互い出資をしながらやり合うといったモデルも考えられるので、その文脈で言えば、網計画とか、あるいはそうした総合的な交通計画というところと切り離して考えるというところはわからなくはないのですけれども、ただ、往々にしてそこでいろいろ出資していた方が、うまくいかないと2年後には逃げているという可能性も出てくるので、持続性を担保するという意味で言えば、網計画を始めとした公的な計画が必要だし、一方で早めにチャレンジをしてみて、地域のなじみをつかんでいこうというところをうまく後押しするようなどころとして23ページのようなものが活かされるといいという、そのような今までの計画と、こちらの比較的フットワークを軽くやっていったほうがいいのではないのかというところを結びつけるところのメッセージが必要ではないかと思っています。

3つ目ですけれども、20ページです。いろいろな先生方もお話しされていますけれども、数値目標のところでは、例えば、この収支改善というところとか、経営効率というところをメッセージとして出していくというのが、どこまで理に有効なのかというところは少し疑問に思うところがあって、と言いますのは、最近、あまりバスの値段というのも、そう言われてみると消費増税以外はほとんど上がっていないわけだし、利用者の皆さんも安ければいいと思うし、自治体、行政も、あるいは国も含めてなるべく予算は最低限でやりたいという話にすると、だれも出資をしてくれないという構造があって、それがずっと30年間続いてきたから、日本の公共交通がまた状況がよくないというところになっているので、この経営効率収支改善というところを大々的に出していくのがいいのか、どうか。加藤先生がおっしゃる適材適所という文脈の中で、合理的なサービスが提供されているかどうかというの

を外形的に評価するということは有効かもしれませんが、行政負担の軽減というところのメッセージは、むしろマイナスになってしまうのではないかと思ったところがあります。

最後、1点ですけれども、1ページにいきます。これは鎌田先生におっしゃっていただいたところとも重なるのですけれども、課題とテーマというところがありますよね。左側に、今の活性化再生法の改正の成果と課題が書いてあって、まちづくりとの連携というときに、土井先生がおっしゃるとおりに、都市計画側としての連携ということもあるし、あるいは地域の楽しいお出かけというところを文脈で言えば、後者であれば地域がみずからデザインする地域の足というところで、なるほど結びつくなと思ったのですが、要するにこの今までの活性化再生法というのは、個別の事業補というもののところでは覆い切れないような包括的な地域公共交通政策というものを描くためにつくっている法律だと思います。その文脈の中で、今まで土地利用と交通の連携というところを具体的に、立適の計画と結びつけて考えていこうという形で、運輸の分野から少しずつ目線を広げてきたというところがあると思っています。そう考えていくと、今、課題とテーマというところが、いささか全部運輸目線で、開いてきたところがまた閉じているような気がするのがすごく気になっていまして、例えば、AIとか、IoTとか、情報の連携だとか、今、楠田さんがおっしゃったような車メーカーですとか、今まで運輸側のプレーヤーというところじゃなかった人たちが、いよいよこの分野に注目してくれたという、ある意味でいえば追い風だと思うのです。その追い風をしっかりと活かしていくことが1つのメッセージになると思いますので、交通・運輸以外の分野との連携という課題テーマになるのですかね。いい言葉が思い浮かびませんが、今の立適の計画との結びつきも含めて、もう一本、課題・テーマというところに柱があってもいいのではないかなと思いました、

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。ほかに。

【斉藤オブザーバー】 日本バス協会の地方交通委員長をやっています、斉藤です。

今回の補助制度が変わることで、連動化するという中で、今の補助制度に対する補助から変わるということで、小さなバス会社の事業には相当影響があると思いますので、今の補助で経営が成り立っている部分を今度の補助にどうやって経営を合わせていくかということなのです。なので、考えざるを得ないと思いますので、国交省の国の補助金の考え方、どうなっていくかをよく説明をしていただきたいと思います。

あと2点あります。1つが、昨年のような定量的な目標設定、それから、公共交通、マーケティング手法の活用についてもいろいろお話が出ています。現実問題、過疎のバスなどと、もう紙でやっているような、うちなどもそうですが、タクシーもやっているのですけれども、実際、紙を書いて何人とか乗って、そんなレベルが現実問題、投資ができませんので、OD？(01:39:15)を機械で取るなんてことは、まず、不可能に近いと思います。ということもありますので、そういう関係者、運行する会社等ともよくお話をさせていただいて、目標設定、マーケティングについても議論していただかないと、運行する側ができないような問題を出されても、「やめ」となっても困りますので、ぜひともそこはご配慮いただきたいと思います。

それと、Ma a Sはもう動いているのですけれども、協議会が必要なのかどうかです。もう動いてやっている中で、協議会はここに書いてあるのですけれども、何か協議会は意味があるのかどうか。そこだけ質問ですけれども、その3点です。

【中村部会長】 はい。質問がありましたので、リアクション、どうですか。

【重田モビリティサービス推進課長】 新しくMa a Sの協議会については、任意で設置することができる協議会と位置づけたいと思っています。これまでの交通関係者以外のもも参画できるような形にしたいと思っています。

【中村部会長】 じゃ、またそこは2人で順番にやってください。

【矢野委員】 私どもは物流のところから申し上げますけれども、物流もいかに地域において持続していくか、維持していくかというのは非常に大きな問題になっています。本来、この地域交通部会ではなくて、物流部会と言うべきことだと思っておりますが、物流においても、地域における計画というのは、本来は立てるべきだったと、そういうものが必要なのだろうなと思っています。ここは地域公共交通部会ですから、そのところはあれですが、地域公共交通計画を立てる検討の際に、実用に合わせて、必要に応じて、物流との連携をここに合わせて検討するというところを、項目としてできれば入れていただきたいということです。

先ほどから輸送資源を総動員するということで、ぜひ物流も対象にしていただきたいというのがありますし、それから、例えば、ワゴンというか、貨客車だっちはじめから貨物と人間と一緒に運ぶような仕組みになっているわけですね。そういう意味では、輸送手段もそのような形で、ある意味では融合していくことも当然考えられるかと思っております。今回、自家用有償旅客運送事業というのがあるわけですが、ここで可能であれば、対象という

ところに貨客混載も入れていただけないかというところが私からの意見です。

【中村部会長】 どうぞ。

【山内委員】 全体的には、私は事務局の今日のまとめはいい方向だなと思っていて、このような方向でやっていただきたいなと思っています。ただ、何点か注意すべき点があるのではないかと、それについてはお話を申し上げたいのです。今回、この議論というのは、独禁法適用除外のところと、公共交通をいかにそこに整合させていくかというのが1つの大きなポイントで、これは2つあって、1つは新規参入のケースで、28ページに書いてあります。28ページのことは非常によくわかって、要するに新規参入をするときに、協会要件とか、新規参入の許可申請があったときに地域との情報提供ができていなかったというのが結構大きな問題で、これをこういう形で、赤字で書いてあるところですけども、採り入れられたというのは極めてよいことなのです。たしかに1回目のときに私はこの話をしたと思うのですが、これは非常に重要だと思っています。

それから、もう一つ、独禁法との関係で言うと、21ページの利便増進計画のところです。ここまで書くかなと思ったのだけれど、書いてあるので、これはこれでわかりますし、公共交通のサービスのクオリティが上がることによって、ウェルネスというか、その地域の交通がよくなるということなのですが、ただ、一般的な目で見ると、結構これは大変なことだと思っています。なので、ここに書いてあるように、独禁当局といろいろ協議をしながらということはいいのですが、代替えするとなかなか難しいことが起こるのではないかと、老婆心というか、懸念があるので、それは事務局で考えていただきたいなという感じを持っています。

それから、あともう一つはMa a Sの話です。皆さんの意見と私は違って、事務局の意見に賛成で、Ma a Sみたいな技術革新のようなものは、制約的にするよりも、さっき素早くとおっしゃったけれども、比較的自由にやっていただいたほうが新しいものが出てくることは当然のことなので、あまり制約的にならないほうがいいのではないかとというのが私の意見であります。

最後に1つだけ。観光との関係が27ページに書いてあるのですが、地域の観光で二次交通を含めて交通全般、足の確保をどうするかというのは結構重要なことなので、本文を書くときはもう少し付け足してほしいなと思っています。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。大分、残りも近づいてきましたが、ご発言…

…では、矢ヶ崎先生。

【矢ヶ崎委員】 東京女子大学の矢ヶ崎です。

今、山内先生が観光のことについて最後、触れていただきましたので、私も一言申し上げなければいけないと思ひまして発言の機会をいただきました。資料は、委員のみに配布されている中間とりまとめ素案の文章のところをずっと見ておりました。その中で、前半で4ページ、「地域公共交通計画の現状と課題」の中で、環境変化の部分だと思ひますが、5ページ、⑥としてインバウンドの急増という、外国人旅行者に関する記述を入れていただいております、このたびの公共交通に関しても、旅行者、特に外国人という目線を入れていただいているということは非常にありがたいことだと思ひています。

ところが、旅行者、特に外国人旅行者に関する記述はその後ずっとございませんで、いきなりと言っていいのか、10ページの自家用有償旅客運送制度実施のところ、最後の段落に丁寧な記述があるのです。なので、全体の印象といたしまして、自家用有償のところをしっかりとやると外国人旅行者への対応としてそれでいいのかという誤解を受けないかなというところがあります。と言いますのも、郊外の重要な観光資源に行く外国人旅行者も少なくはないと思うのですけれども、まずは街中に行く。その地域の暮らしを楽しむというFIT、個人旅行者が増える中で、公共交通の議論のメインとなる市街地の部分にしっかりと観光客も行くわけでありまして、ですので、訪日外国人旅行者が市街地の部分にも行くのだということ意識して計画等をつくっていただきたい。そして、そのほかにも郊外にも行くかもしれないよねと。そういうときには、地域でよく話し合っ、ほんとうに手段がないのであれば、有償をお使いになる。あるいは、地域によっては自転車で行かせるのだ、いや、もう歩いてください、というところもありますので、その方法については地域の工夫に任せていくことなのかなと考える次第です。

ご検討をお願いしたいところですが、マーケティングをしっかりとやりましょうという項目が、7ページ目でしょうか。具体策の④というところに「公共交通マーケティング手法の活用徹底」というところがありまして、そこに需要変動というものも併せて連れてくる観光客について、どのように折り込み、例えば、京都であるとか、鎌倉であるとか、川越であるといったような、既に幾つか見えている、オーバーツーリズムのようなことを、交通の観点からしっかりと防いでいくことも入れていただいた全体計画にさせていただいた上で、郊外に行くときにもし足がないのであれば自家用有償旅客運送といったような、そういった順序がわかるようなものにしていただけると理解が進むかなと思ひます。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。もういよいよ終盤戦でよろしいですか。どうぞ。

【加藤部会長代理】 まず、鉄道廃線。存廃のことはずっといろいろなところでやってきたのですけれども、そういう視点でこれを見ると、全然そのようなことが書いていないなということです。現状ですと、17ページを見ていただきたいのですが、存続しようとする鉄道事業再構築事業にいくのだろうと思います。廃止するときには、現状ですと地域公共交通再編事業。今の案だと、利便増進事業にいくのだろうと思います。ですが、最近ある鉄道存廃を検討している任意の協議会でとんでもないことを聞いたことがあって、任意を法定にできないと。何でできないかという、法定協議会というのは上下分離をやるためのものだから、任意じゃなくて法定にするべきじゃないという、僕からすればアホとしか言いようがない意見で、上下分離のために協議会をつくるのではなくて、協議会の中で上下分離が必要であったらそれもやるというだけなのに、そのように認識していない人がたくさんいるということです。こんな馬鹿げたことはあり得ない。でも、この特定事業の中の再構築事業の説明に、「鉄道の上下分離等」と書いてあるわけです。だったら、そう思うよねと。実は横を見ていくと、鉄道以外のモードについては、LRTの整備、BRTの整備、輸送サービス改善と。上も高度化事業、高度化事業となっているでしょう。鉄道だけ再構築事業なのです。何で高度化事業にしないのかなと。全部、軌道も高度化、道路も高度化、海上運送も高度化だったら、鉄道も高度化じゃないのかと。鉄道だけは、結局、上下分離をやるためといっても、制度だって最初から決め打ちで書きちゃっているのだろうなと思いました。と思ったら、ここの見直しをしてほしいなと。高度化をする中で、もちろん、再構築というのは上下分離を念頭に置いているのですが、高度化の中で上限分離をやっていかなければいけないので、それもできるというように、例えば、鉄道事業高度化事業とか、そのようにしてもらえないかなと思いました。

あと、そう見て2つ右を見ると、鉄道再生事業というのがありますけれど、これは一体何に使うのが全くわからない事業で、さっき言ったように廃線になるのだったら、利便増進事業にいくわけなので、再生事業というのは一体何のために使うのか。そうでなかったら、実は再生と言わないで高度化と言えばいいので、ここはそのように整理したらいいのかなと。再構築事業は後でできた事業なので、再生事業は最初からあるのだけれど、たしか1回も使っていないのではないかと思いますので、そこは整理しておいたほうがいいと思いま

した。

2番目が、軌道とか、道路、LRTとかBRT。僕はずっと言っているのですけれど、ここが一番大事じゃないのですかと。先ほど専用の空間をとって、特に中・大の都市のところでは、そういうバスでも軌道でもいいのだけれど、そのようなものをきちんと充実していくことがすごく大事じゃないかと。それは観光でもそうで、大きな流れをつくるのが大事。それは、実は立地適正化計画にも関わることで、立適と網計画と何が一番関係あるかといったら、便利なところの駅とか、電停とか、バス停の近くに集まるのが大事だよというところで関係あるのに、立適を見ると1日に5本とか、6本しかない鉄道の駅の周りに集まろうねと言っている計画があるわけです。ほんとうにあるのです。笑っちゃう。一体だれが集まって、そこで鉄道に乗るのですか。乗るわけじゃないと。そんなのがあります。となるのは、結局、網計画で鉄道だとか、あるいはバスだとかをもっと便利にしてたくさん乗っていただけるということについて、きちんとできていないから。それはこの特定事業の軌道とか、道路とかの高度化事業、あるいは、今、私が言っている鉄道の高度化事業ができれば、そこを活用することで、これは目標設定してもいいようなもの。これこそ何個つくっていくとか、目標設定をして、それをやることで地方の鉄道とか、バスとか、そういったものを未来化していくことをここで打ち出せば、決してパッチワークではないのではないかと思います。なので、それをやってほしいなということです。

3つ目、新地域事業は、たしかに網計画などと関連づけられないほうがいいのかもしれませんがけれども、地域でやっている人間としては、そうやって散々かき回されて、うまくいかず逃げられて、後処理をさせられてきたという、もう散々それをやらされてきているので、正直困るなというのがあります。けれども、それは地域の見識で、地域が今もあるところでそうなのですが、事業者が主体でやりたいというところで、地域もちゃんとそれと連動してやるから網計画に入ってくれというようにやっていけばいいのかなと思うので、ここでは別にしたほうがいいのかなと思っています。Ma a Sも、例えば、グリスロなどもこのようなところでやったらいいのではないかなと思っているのですけれど、その新地域事業を、複数モードにまたがるような交通機関だけじゃないところに拡大されるのはとてもいい。これもあまり使われていないわけだから、活用がいいものかなと思いました。

それから、次の18ページ。「地域が自らデザインする地域の足」というのは、僕はいつも地方分権というのは言っている。これは、地方分権の会議に出ていると、協議会で議論するというのが分権を阻害しているみたいに、これも勘違いしている人が多い。つまり、運営

局がこの会議を開かないとできないからやれと言われたからやったと言っている人がいっぱいいるわけです。そうじゃなくて、協議会だとか、地域公共交通会議は、分権そのものだと、もっと打ち出せないのかということです。ここでいろいろな議論をすれば、国もいろいろな手助けをして、地方がいろいろなことをやれるような段取りを、いろいろお金の面とか、制度の面で整えてくれるのだという制度なので、分権という言葉をもっと出したらいいのではないかなというのを、僕は1人でいつも言っているのですけれども、ぜひお願いしたい。

それと、右の「郊外・過疎地等」のところの自家用有償旅客運送制度の位置づけの明確化というのはどういう意味か。これは早船さんに教えていただきたいなど。私は以前から、自家用有償運送の地は、空白のところは公共交通と位置づけるべきじゃないかと活性化再生法において言ってきたのですけれども、例えば、そういうことであつたらわかるのですが、この位置づけの明確化というのは何の意味なのか。位置づけの明確化の意味が不明確だと思っています。

あと、26ページですが、先ほども申したのですが、自家用有償運送を一括りで言うのは乱暴で、私は市町村有償については、空白地有償と、福祉有償に統合して、全体として空白と福祉という二択にすればいいのではないかなと考え、そのほうがわかりやすい。その上で、福祉については、公共交通とは違う考えをしないとイケないのではないかなと思います。ここで福祉との連携が出るのですが、福祉との連携は10月に秋田でシンポジウムに出て、福祉の皆さんに「交通のことを全然考えていないだろう」みたいなことを言ってひんしゅくを買ったのかわかりませんが、一部の方は「やっぱりそうだから、一緒にやろう」という話をされました。狭義の福祉は、ここでいう福祉有償運送であるとか、福祉タクシーであるとか、そういったところの分野なので、でも、実は福祉有償運送のカテゴリでも公共交通空白で困っている人たちがいるから助けたいというのが出てきていたり、いろいろなものが出てきている中で、そういう皆さんとどうやって連携できるかということをやらなければいけない。そこで地域公共交通会議とか、福祉有償運送運営協議会をもうちょっと改変したような福祉交通会議をつくって、きちんと議論することでこそ、連携できるのではないかなと考えています。

あと、もう一点あるのですけれども、これは斉藤さんがご心配の30ページのところです。そもそも、補助制度について、この乗合バス等の部分しかないのですが、私がずっと言ってきたのは、フィーダー補助については一括にしてもらいたいなど。いちいち細かい系統について、1人以上乗るとか、乗らないとか、そんなことを言ってもあまり意味がなくて、

この地域全体でどのようなサービスを提供するかの中で、一括で出せるような仕組みがでないかということをお願いしている。そうでないと、書類だけあって、系統のつけかえとか、どうしたらお金がたくさんもらえるかなとか、そんなことばかり考えてしまうということなのです。

一方で、地域間幹線補助については、ほんとうにこの網計画との紐づけができるのか。これは県の協議会でやっているわけなので、県が網計画を策定するということになるのかもしれませんが、必ずしもそれになじまないかもしれないということもあるし、一方で、先ほどの、もっと利用が多いところの幹線をどう充実するかというところの関係もあると思うのです。だから、この地域間幹線であるとか、さらにBRT、LRTといったところについては、補助をどのようにやられるかというのは、ここだけだと、そのようなものは一切考えていないようにも見えるので、きちんと考えていただきたい。個人的には、ローカルな鉄道と、そのフィーダーとの一体化だとか、ローカル鉄道の隣に地域間幹線の補助をもらっているものが走っているのはどうだとかというのは、この機会にきちんと整理していただいてやっていただけるといいなと思っています。

以上です。【中村部会長】 ありがとうございます。お時間、15時になったところですが、早船さん、指名があつたけれど、一言だけ。

【原田地域交通課長】 その件で、私から。この活性化法の中の公共交通という定義に、今、「自家用」って入っていないのですけれども、これもしっかり位置づけるという、条文上明確化しようという趣旨でございますので、この公共交通の計画の世界の中に、「自家用」というのも法律上、明文に位置づけるということです。

【加藤部会長代理】 多分、福祉有償運送の皆さんは賛成されないのではないかなと。ここはよく考えたほうがいいのかと思っています。つまり、公共交通といったときに、福祉で、限定された人たちを運ぶようなものというのは、公共交通として位置づけるべきなのか、どうか。あるいは、ボランティア的な色彩が強いところ。そこはよく考えないといけないと思います。先日のシンポジウムでも、我々は公共交通ではないと。公共交通になりたくないという人たちもいます。いや、これ、タクシーでもいるのですけれども、「我々、頼んで地域公共交通にしてもらったのではない」と。でも、タクシーは緑ナンバーだから、僕は公共交通という位置づけであるべきと思います。だけど、白で、ほんとうにボランティアで、そんなに大それたことじゃないのだ、ここを助けるためにやっているのだという人たちに、地域公共交通なんていう網をかけるのがいいのか、どうか。これは考えたほうがいい

と思います。一方で、空白は不特定多数と出てきたら、まさに地域公共交通と位置づけるべきじゃないかと思っています。

【中村部会長】 これは宿題にします。まだ中間だから何とかできますけれども、ゴールというのは、今、一生懸命やっている方々がきちんと生きなければいけないし、それが手続きその他になっておかしくなるのもいけないし、そのために制度上きちっとやるところと、運用をうまくやるところと、それを段階的に回すところ。幾つか先生方の論点の中にあっただと思いますけれども、中間のところでは、もし省内のご検討の中に一通りまとまらなければ、そこがまだあれだということがあるとしても、議論はしておいたほうがいいと思います。

【加藤部会長代理】 活性化再生法における国の役割は見直さないのですか？ 研究とか、人材育成とか、情報提供とかでとどまらず、もうちょっと助けてほしいなと思っているのですけれども、そこにとどまりますか。

【原田地域交通課長】 法文上大きく変わることはないと思いますが、実態上はいろいろ見直さないといけないということは我々も重々承知してはいて、当然、自治体にいろいろお願いするわけですが、それは皆さん、今からやったこともないことをやろうという自治体もいっぱいあるわけですし、国、もっと言うと具体的には運輸局であったり、支局だったり、そのようなところがしっかりサポートしていかないと、この結果、回らないと思いますので、そういう体制も含めて、そこはしっかりと考えたいと思います。

【加藤部会長代理】 例えば、確保・維持改善事業って、活性化再生法のどこに当たるかということなのです。今だったら、確保・維持改善事業がこの条文に当たるというのが、ちゃんと言えらしたら、国の役割にちゃんとそれが当たることを書くべきじゃないのかと。交通政策基本法にいったらいいのかもしれませんが、今どのような説明をされているのかなと思ったのです。

【原田地域交通課長】 今、にわかにはこの内容はお答えできかねますが、その観点も含めて最終的な法律の条文、さらには運営のやり方も考えたいと思います。

【加藤部会長代理】 お願いします。

【中村部会長】 基本的に途中、鎌田さんの議論があったけれども、短期的に変えなければいけないことというのが、我々として、なおのこと、今ある枠組みのどこことつながって、何て位置づけられるのかという話。そして、お答えの中にあっただけれど、運輸局、支局の方々も含めて、人材のネットワークの強化は大事なところですので、それもうまく入れましょう。

また時間を超過しました。ごめんなさい。なかなかうまくできません。

では、最後に事務局から連絡事項等をお願いします。

【松平企画調整官】 中村部会長、ありがとうございました。事務局より2点、ご連絡で
ございます。1点目は、議事録の公開についてはこれまで同様、後日、各委員の皆様にご確
認をいただいた上で公開させていただきます。また、速報版については事務局の責任で簡潔
な議事概要を作成し、ホームページに掲載させていただきます。

2点目、次回、第5回目でございますが、資料5にスケジュールがございますとおり、
12月24日、火曜日、15時から17時を予定してございます。詳細、場所等は、追って
事務局よりご連絡をさせていただきます。

以上でございます。

それでは、本日は、これをもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございました。
た。

— 了 —