

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会

交通政策基本計画小委員会（第6回）

令和2年1月22日

【交通政策課企画室長】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第6回交通政策基本計画小委員会を開催いたします。冒頭、進行を務めます交通政策課の河村です。よろしく願いいたします。皆様におかれましては大変お忙しいところ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。

委員会の委員の任命について、まずご報告をさせていただきます。委員会に所属していただく委員につきましては、計画部会運営規則におきまして部会長が指名するとされてございます。このたび、社整審及び交政審の計画部会の金本部会長よりご指名いただきました。指名された委員は委員名簿のとおり9名の方々となっております。委員の皆様におかれましてはご多忙にもかかわらず委員のご就任を承諾いただきましたこと、ほんとうに御礼申し上げます。

まず、次期計画の策定に当たって本日初めての開催ということでございますので、委員名簿に基づきまして、委員の皆様のご紹介を私よりさせていただきます。

まず、委員長をお願いしてございます、政策研究大学院大学の家田教授でございます。

【家田委員長】 家田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、委員長代理をお願いしてございます、広島大学の藤原教授でございます。

【藤原委員長代理】 藤原でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、東京大学の伊藤特任講師でございます。

【伊藤委員】 伊藤です。よろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、椛山女学園大学、大串教授でございます。

【大串委員】 大串でございます。よろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、慶應義塾大学、大屋教授でございます。

【大屋委員】 大屋でございます。よろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、名古屋大学、加藤教授でございます。

【加藤委員】 加藤と申します。よろしくお願い申し上げます。

【交通政策課企画室長】　　続きまして、福島大学、村上准教授でございます。

【村上委員】　　村上です。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】　　最後に、東洋大学、森下教授でございます。

【森下委員】　　森下でございます。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】　　なお本日、京都大学の小林教授におかれましてはご多用により欠席と伺っております。

また、本日は委員の皆様のほか、有識者からのヒアリングといたしまして、呉工業高等専門学校の神田佑亮教授にもお越しいただいております。

【神田教授】　　神田でございます。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】　　本日、全9名の委員のうち8名の委員にご参加いただいております。運営規則に定める定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は、社整審及び交政審の計画部会運営規則に基づきまして、原則として公開することとされております。本日の会議におきまして公開で開催しておりますので、あらかじめご了承いただければと思います。

それでは、小委員会の開会に当たりまして、大臣官房審議官の金井よりご挨拶を申し上げます。

【審議官（公共交通・物流政策）】　　本日は家田委員長はじめ委員の皆様には大変お忙しい中ご出席いただき、まことにありがとうございます。交通・物流審議官の瓦林が国会の対応をしているものですから、かわって簡単にご挨拶をさせていただければと思います。

ご案内のとおり、交通政策基本計画につきましては来年度に現計画を終えるということで、昨年11月に社整審・交政審の計画部会を合同で開催しまして、新たな計画の策定に着手したところでございます。次期計画の策定に当たりましては、内外のいろいろな状況、厳しい状況をしっかり捉える必要がある。運転手不足あるいは本格的な人口減少、さらに免許返納とか、交通事業者の置かれた状況が非常に厳しい中で、あるいは世界でも米中の問題であるとか中東の問題、非常に大きな動きがある中で、こういった現実をしっかりと直視して捉えていく必要があると思っております。

そしてまた、これまでの交通政策の課題をプラスの面もマイナスの面も含めてしっかりと総括した上で、中長期的な視点を持って、大胆に交通政策の舵を切るというぐらいの思いで、今回の計画の策定に当たっていく必要があると考えております。

この小委員会におきましては、本日を含めまして今後3回にわたりまして交通政策のあ

るべき方向性や留意すべき視点等につきまして、委員の皆様や有識者の皆様からご意見を伺っていくことを予定しております。委員の皆様からはどうぞ忌憚のないご意見をいただくとともに、引き続き、委員長をはじめ皆様の幅広い見地からの一層のご指導をいただければと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

【交通政策課企画室長】　　続きまして、国交省側の出席者につきましては配席図におきまして紹介にかえさせていただきます。

ここで、小委員会委員長の家田先生より一言ご挨拶いただければと思います。よろしくお願ひいたします。

【家田委員長】　　皆さん、ご苦労さまです。家田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。今、金井さんがおっしゃったとおりなのですけれども、振り返ってみますと、日本もずっと先進国の一員として交通についていろいろなことをやってきて、それは物流もあれば幹線交通もあれば都市交通もあれば地方の交通もある。いろいろなことをやってきたわけですけれども、どうでしょう、この二、三十年あたりのところを振り返ってみると、いろいろなところで努力はしてきたし、それなりの成果が上がっている部分もあるのだけれども、全体的に見たときにどうなのかなと。日本の国力全体が相対的に停滞している、中国が躍進しているというのは、交通以外の外部環境の変化も大いにあるところですが、同時にまた交通分野について、世界のリーディングポジションと言えるような施策なり技術なりをがんがん出しているような状況にあったかということ、残念ながらそういうところはないのではないかと思います。

だけれど、日本の国内の状況も刻々と課題になるような問題が出つつあって、それに対応しておくためには、先ほどの金井さんのお話ではないけれども大胆に実行していくというものにならないと、計画といっても能書きだけ言って、こうなったらいいねみたいな、ドラえもんみたいな話ばかりをしてもしょうがないので、今回はその危機感と同時に、実効性というようにところにぜひ皆さんの鋭いご意見をバンバン出していただいて、事務局を追い詰めていくと。というような勢いでやっていただければと思う次第でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【交通政策課企画室長】　　ありがとうございます。

続きまして本日の資料に関してですが、現在タブレットの画面に表示しております配付資料のとおり、全部で15点ございます。議事次第、委員名簿、配席図、それから資料が1-1から6までの7点と参考資料が1から5の5点、合わせて15点となっております。

またマイク操作でございますが、ご発言の際にはお手元のマイクのスイッチをオンしていただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは議事に入りたいと思っております。カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。ご協力をよろしくお願いいたします。

これ以降の進行は家田委員長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

**【家田委員長】** それでは議事に入らせていただきます。今日は事務局から幾つかの情報提供というか話題提供、問題提起のパートと、神田先生も含めて3人の方からお話をさせていただいてそれについてディスカッションするパートになっています。まず、事務局からのお話について、とりあえず事務局の分をまとめて説明してもらって、質疑してからということにしましょうかね。よろしくお願いいたします。

**【交通政策課企画室長】** それではまず資料1-1に基づきまして、現行計画策定後の社会の状況変化ですとか新たな動き、論点について簡単にご説明したいと思います。

1ページ目になります。左上にございますように、現行計画におきましての人口急減あるいはグローバリゼーションの進展、災害、環境問題といった社会・経済の動きを念頭に置きまして、対応する交通政策を整理しておりました。これらの動きにつきましては、上段真ん中にごございますように、現在に至る5年間のうちでもかなり大きく状況が変化してございます。例えば人口はより減少、あるいは都市間で偏在化しておりますし、また災害はご案内のとおり非常に厳しく激甚化の様相を強めてございます。それに加えまして、5年前には顕在化しておりませんでした新たな動き、右上にありますように、例えば高齢者の交通事故の問題ですとか労働力不足の問題、あるいはシェアリングエコノミーといった新しいライフスタイルの社会的な浸透、また技術面におきましてもAI、IoTなどといった情報通信技術の大きな進歩が見られました。

こうした動きを交通分野に当てはめてみますと、下にごございますように、交通にとって厳しく作用するというか困難を乗り越えるべきような変化と、逆に積極的に活用することで新たな展開につなげるべき、つなげられるような変化に大別されるのではないかと考えてございます。

左下にあります困難を乗り越えるべき変化といたしましては、例えば地方部の路線の撤退・衰退ですとか、あるいは高齢者のモビリティをどうやって確保していくのかといった問題。また交通事業者の労働力不足ですとか激甚化する自然災害への対応みたいなものがあるかと思っております。

また、新たな展開につなげるべき変化といたしましては、右下にございますように、最新技術をいかように取り込んでいくのかということですか、あるいは経済活動がボーダレス化する中での対応、またインバウンドの拡大・定着、モビリティの多様化への対応などが考えられます。

続いて2ページ目でございます。こうした社会・経済の動きを踏まえまして、現行計画、左上にございますけれども、こちらでも大きく3つの基本的な方針を位置づけておりました。Aといたしまして使いやすい交通の実現、Bでネットワークの構築、それからCで持続可能で安全・安心な交通といった方針でございました。

こちらの方針につきましても、その後5年間の問題意識の変化といたしまして、例えばAに関して申し上げますと、民間の交通事業としてビジネスがなかなか成立しない地域がさらに拡大していることとか、一方でMaaSといった新しいサービスが世界で登場していること。またBにつきましましては、国際競争が非常に激化する中で、例えば国内地点間あるいはローカルとグローバルの直結といった距離短縮の要請がますます強まっているということ。さらにCについて申し上げますと、交通インフラ・サービスの強靱化ですとか労働力不足への対応がより課題として顕在化してきていると。そういったことが挙げられようかと思っております。

またそれに加えまして、右上にございますように、政府全体でも昨今、SDGsですとかSociety 5.0の実現、また強靱な国土づくりといった方向性が掲げられてきたところでございます。

こうした状況の変化を踏まえまして、次の計画の策定に向けた論点といたしまして、事務局で①から⑤まで、大きく色分けすると3つになりますけれども、そういった論点を掲げさせていただいております。

簡単にご説明いたしますと、1つ目は①-1あるいは①-2にございますように、特にビジネスが成立しにくい分野・地域におきまして、生活に必要不可欠な基礎的なサービスとしての公共交通をどのように維持・確保するのか。またそれに関連しまして、我が国ならではのシェアリングサービスといったものの活用方策をどう立てていくのか。さらには労働力不足への対応ですとか、どうすれば災害時など異常時にこそ安全・安心に使える交通になるのか、そういったことが持続可能性の確保という視点での論点になろうかと考えてございます。

また大きな2つ目といたしましては、②③にございますように、技術革新の取り込みで

すとか交通分野のデジタル化といったことを進めながら多様な移動ニーズに対応しまして、誰もが簡単に移動できるようなモビリティの質をどう高めていくのかということが2つ目の論点になろうかと思っております。

また3つ目といたしましては、④ですとか⑤でございますように、我が国の交通ネットワークあるいは交通産業を、機能が強く生産性が高い、また国際的にも競争力が高い体質にどう強化していくのかといった論点が考えられるのではないかと考えてございます。

委員の皆様におかれましては、こういった論点を片隅に置いていただきまして、今後ご議論いただければありがたいと考えてございます。資料1-1の説明は以上になります。

**【交通政策課長】** それでは続きまして、資料1-2についてご説明をしたいと思えます。この資料でございますが、今、室長の河村から現行計画に沿った今までの振り返りをご説明いたしました。今回、この計画をつくっていくに当たって、どういう形で枠組みを考えていくのかというのを、冒頭、我々のほんとうのスケルトンの部分をお示しいたしまして、それに委員の皆様のご意見をはめ込んでいく形でやったらどうかということで、この資料1-2を用意したところでございます。論点としては先ほどご説明したものが主ではないかと我々は考えておりますが、そこも含めてまたご意見をいただければと思います。ということで、今後の整理の方向性と書いてありますけれども、計画の文書を書くに当たっての骨組みとしてごらんいただければと思います。

まず最初が、交通を取り巻く我が国の危機感についてというのを①で出しました。これは今までは社会・経済の動き、現行計画ですとそういう書き方をしているのですが、そういうレベルではもうないのではないかと。この危機意識みたいなものをしっかりと、先ほども審議官の金井からお話しいたしましたけれども、この状況をどういうふう乗り越えていくのかと。やはりもっとしっかりと把握して、それをきちんと明示していくことをこの計画の最初に持ってきたらどうかということでございます。これは生活面でもそう。例えば人口減少、それからその高齢化がもうかなり進んでいくことをどう捉えていくのかというようなこと。それから災害とか老朽化の問題をどういうふう考えていくのかというところがメインになってくるのではないかとということで①でございます。

2番目が、先ほど家田先生のお話にもありましており、これまでの交通の動向、どういうふうに変化してきたのか、それから政策としてもどういうことをやってきて、それがどういうふうになつているのかというような振り返りもやっていく必要があるということで、課題を導き出すためにもそういうセクションが必要であろうというのが2番目であ

ります。

3番目ですけれども、この危機感であるとか交通の課題を乗り越えるためにどういう姿が望ましいのかというのを、できれば今回しっかりと整理したいと思っています。この交通政策基本計画自体は基本5年間の計画ということで定めるので、それはそれで④としてこの5年間こういうことをやりますとか、こういうことを検討しますというようなことを④で出していきたいと。それは各局からもいろいろと今、施策を挙げてもらって、その整理をこれからしていきたいと思っておりますけれども、まずはそういう積み上げの議論だけではなくて、しっかりと中長期的な将来を見据えた上でバックキャストしていくことが必要なのではないかということで、この③のところはそういう意味では今後交通分野それから交通の行政が目指すべき方向性ということになるかと思いますが、ここのところをぜひ皆様のご知見をいただいて、しっかりとしたものをつくっていきたい。それに向けてこの5年かどうするのかを④で整理していきたいと考えています。

こんな構成でどうであろうかというのが、今日、ひとつ、皆様方にご意見をいただきところでございます。

この次でございますが、それに向けてのこれからの議論の進め方であります。本日はそういうことで、同時並行で今まで議論しておりました地域交通の分野で、地域公共交通部会の中で今、制度改正の検討をしております。その中間取りまとめに関しての説明を、情報提供ということでこの後地域交通課長からさせていただきます。有識者の皆様、委員のお二人、村上先生、伊藤先生と、あとは神田先生から災害時の交通等に関してのご意見をいただいて、それをまた踏まえた形で次、2月に第2回の小委員会、第3回の小委員会を開かせていただいて、4回目の小委員会でこれまでいろいろいただいたご意見をまとめた計画の素案を出してご審議いただく形で進めさせていただければと考えております。私からの説明は以上でございます。

では続きまして、資料3で地域公共交通部会の中間取りまとめ案について説明をいたします。

**【地域交通課長】** 地域交通課長の原田でございます。よろしくお願いたします。現在並行して地域公共交通部会で交通のあり方について議論を進めております。この部会の観点は、これまでの交通施策を振り返りつつ、短期的にその課題をどう法制度として改善していくのか。そういう観点から議論をお願いしてきたものでございます。もちろん中長期的な観点も含めた視点も取り入れますけれども、まず今ある課題を具体的にどういう形

で、もっと言いますと通常国会の法改正でどういう形で実現していくのか、そういう観点からのご議論をお願いしているということでございます。昨年の末、12月に中間取りまとめという形で部会で整理させていただいた資料について、概要をご説明させていただきたいと思っております。

まず1ページ目。これは過去の振り返りでございますけれども、平成26年に地域公共交通活性化法を改正いたしましたして、それを振り返ってどういう成果と課題があったかというのが左上でございます。地方公共団体が計画をつくるということで法改正しておるわけでございます。現行500件、順調に進んではおりますけれども、まだまだ市町村レベルでの計画にとどまっているということ。もう少し広域的な都道府県などの計画策定が必要だという課題もございますし、まちづくりとの連携も大きな課題でございました。これもこの活性化の計画と、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画、これも順調に両方つくる形で進んでいる面もありますけれども、まだまだ両者の連携を進めていく必要があるということ。3つ目に、マスタープランをつくった下に、さらにその実施計画的な形の再編実施計画という制度を設けましたが、なかなかこれがまだ作成が進まない。具体的に申しますと、メニューが限定的であったりとか、独禁法との関係でなかなか競争制限に触れるようなところでシュリンクしてしまっている。そういう課題を今後どう改善していくかということを中心に議論をいただいたところでございます。

その下の緑のところでございます。やはり大きな社会・経済情勢の変化もございます。人口減少もそうでございますけれども、やはり高齢者運転、免許の返納問題とか運転者不足、そういうネガティブな課題もありますし、逆にAI、IoTなどのイノベーションであったり、インバウンドであったり、そういう新しい前向きな課題も出てきていることを踏まえて、今後どういう整理をしていくかという議論をしてきたところでございます。

大きく課題を4つ、真ん中のオレンジでございますけれども、設定いたしました。地域がみずから地域の足をデザインするという。2つ目は移動者目線、ユーザーからの目線を徹底した上で既存サービスを改善していくということ。それから特に郊外・過疎地の移動手段をどう確保していくのかということ。最後に、計画をつくるだけではなくて、それをどう実効性を持たせていき、かつ持続性を担保していくのか。この4つのテーマで、このペーパーではそれぞれ左側に具体的な法改正制度、さらに右側には法改正ではなくても運用的な形でどう改善するか。こういう整理をさせていただいた上で、本日は特に左側の法改正についてご紹介させていただきたいと思っております。

これは現行の地域公共交通活性化法のスキーム図、それをどう変えようとしているのかということの概要図でございます。一番上の基本方針は国が定めますけれども、それに基づいて、今、地域公共交通計画、これは現状ネットワーク計画、網計画でございますけれども、今回改称いたしまして地域公共交通計画、地域のマスタープランをつくってもらうことを考えております。その下に特定事業という形でさまざまなメニューがぶら下がるわけでございます。一番左側に利便増進事業とありますけれども、これは現行の再編実施計画でございますが、これを拡充して新たに利便増進計画という形で位置づけ直すということ。その次に貨客運送効率化事業とありますけれども、貨客運送についても制度として位置づけます。それから右から2番目の赤いところで地域旅客運送サービス継続事業とございますが、いかに地域の旅客サービスを継続していくのか。これも新規で制度として設けるといってございまして。一番右側に新モビリティサービス事業計画と赤字でありますけれども、これはMaaSでございます。こういう新しい動きについても今回の法制度で取り込んでいきたい。こういう流れでございます。順次、簡単にご紹介させていただきます。

まず、一番大きなマスタープランでございますけれども、地域公共交通計画という形で、いわば交通の都市計画という形で位置づけた上で、基本的に各市町村が、今まではつくりたいところがつくってくださいというところでありましたけれども、今後はこれは努力義務化させていただきたいと思っております。基本的に市町村なり都道府県はこの計画をつくっていただくということでございます。もちろん市町村がそれぞれつくるだけではなくて、交通圏でまとめて連携してつくる形であるとか、それから都道府県がつくる計画と市町村の計画の内容の整合を図るでありますとか、さまざまな組み合わせがあると思っておりますけれども、まずは各自治体で自分の計画をつくっていただくことが一点でございます。

中身につきましても、やはり質を上げていきたいということでございます。右下に地域旅客運送サービスという囲みがございますけれども、現状のネットワーク計画はあくまで緑ナンバー、事業者である公共交通機関、乗り合いバスでありますとかタクシーでありますとかデマンド、こういうものを前提にしておるわけでございます。これももちろん引き続きしっかりやっていただきたいということはあるのですが、それに加えて自家用有償でありますとか、さらにはスクールバスとか福祉輸送とか、こういう地域の輸送資源を総動員する形で交通計画を考えていただきたい。これがもう一つの大きなポイントでございます。

計画制度は政策目標値も設定させていただきます。数が多ければいいということではご

ございませんけれども、今後2024年を目途にこのマスタープランを1,200件、さらにはマスタープランと立地適正化計画両方合わせてつくっていただく市町村の目標値としても400件、さらには具体的な特定事業につきましても200件という形での政策目標を設置したいと思っております。

それから、実際に計画をつくった上でそれをしっかりと目標を立てて評価していくことも考えていきたいと思っております。現行の計画にもこの目標値は入っておりますけれども、一番多いのは利用者数とか満足度でございますが、より事業の効率性も含めた目標値、具体的には事業者の収支でありますとか、それから行政がどれぐらい補助金で負担しているか、そういう目標値を設定した上でしっかり毎年チェックしていただく。そういう形も計画の中にビルトインしていただきたいということでもあります。

続きまして、利便増進事業ということで、より利用者目線を、サービスを具体化していきたいということで改正したいと思っております。具体的には、ダイヤ調整とか、いろいろな乗り放題運賃とか、こういうものをどんどん競争の中で生み出していただきたいわけですが、一方で、そういうダイヤを調整する、もしくは運賃プールをする、こういうことが独禁法の規制に触れる可能性があります。こういうことでなかなか事業者もシュリンクしてしまうことで計画が進まない面がございます。今回、独禁法につきましては、カルテルの規制を適用除外する特例法を別途内閣官房でつくっていただいておりますので、そういう形でこの活性化法と独禁法の特例法をセットで整備することによって、こういう利用者の利便をよりよくするようなさまざまな取り組みをしっかりと応援していきたいということでございます。

こちらは独禁法の適用除外の概要でございます。真ん中の赤いところで囲っておりますけれども、ダイヤ調整でありますとか運賃プールなどの共同経営について事業者同士が計画をつくっていただいて、国交大臣の認定を受けて、公取と協議した上で、独禁法の適用を外すという改正でございます。

続きまして、地域旅客運送サービス継続事業ということでございます。これは主に路線バスなどをイメージしていただければと思っておりますけれども、なかなか経営が厳しくなってくると、路線バスは当然廃止届が出るわけですが、法律上は廃止届が出て60日後にもう廃止という形で国に廃止届が出るわけですが、初めて自治体はその時にバスがなくなってしまうと気づくわけですが、そこから60日しかないわけですので、そこからではこれからどうしようと考えても時間切れになるパターンがあるわけござい

ます。したがって、まず事業者の経営が厳しいという状況でSOSを自治体に出してもらって、自治体が早目の段階から、ではこの路線をどういう形で継続していくのかを関係者と一緒になって考える。簡単に言うとかういうことでございます。右側に実施方針に定めるメニュー例とございますけれども、例えば違う事業者でやってもらう。さらには市町村みずからがコミュニティーバスという形で経営する。ダウンサイジングしてデマンド交通という形でやってみる。さらには自家用有償という形でやってみる。いろいろなメニューがあるかと思えますけれども、こういう中から地域に最適なものをピックアップして、具体的に例えば自治体はこれくらいの補助金を出しますよなどの条件をつけた上で、こういうサービスを提供してくれる事業者を公募するという形で、しっかりと具体的な解決策を出してもらう。こういう事業を今回創設したいと思っております。

ちょっとイメージ図でございますけれども、今まで路線バスをやっていたものを、例えばコミュニティーバス、さらに一足飛びに乗り合いタクシーでありますとか、現行のタクシーを最大限活用してタクシーに補助金を出すとか、そういう形でやってみる。さらには、やはり事業者だけではなかなか難しい場合にあっては、その下の自家用有償であったりスクールバスや福祉輸送などもあわせて積極的に活用する形で地域の足を何とか確保する。こういう形の、いわば地域の輸送資源を総動員する形の継続を考えていただきたいということでございます。

続きまして、自家用有償でございます。これも先ほど申し上げましたように今後期待される仕組みの一つではございますけれども、現行、平成18年から創設されております。住民のための自家用有償、それから福祉輸送という形で身体障害者のための自家用有償があります。これは順調に両方とも件数は増えておりますけれども、登録の要件がございまして、まずはちゃんと緑ナンバーでやってもらうということ。ところがそれがなかなか運転手が足りないとか、そういう形で求められるサービスが提供できない、要するにバス・タクシーがやるのが困難な状況になった場合に、初めて導入が可能となります。その上で地域の関係者、具体的には地域のそういう事業者とも自家用有償を入れようという共通の認識を持つということ。最後は当然でございますけれども、必要な安全体制を確保するという。こういう登録要件が必要なわけでございます。やはり一番問題になるのはこの②の共通認識が地元の事業者と持てるかというところが、やはり現場では大きな壁になっているということでございます。

今回はこのどちらかが全部やるということではなくて、自家用有償を運行する市町村や

NPOと地場のバス・タクシー事業者が協力して自家用有償を導入するスキームを創設したいと思っています。具体的には、真ん中にありますように、運行管理であったり車両整備をプロのタクシー事業者に請け負ってもらって、一部を事業者に担当してもらう形で両者が協力して行う自家用有償の、ここでは交通事業者協力型自家用有償旅客運送と書いておりますけれども、そういう形のスキームを考えたわけでございます。

そうしますと、どちらかがやるという形でなかなか議論が進まないところを、では両方でできるところを協力してやりましょうという形で合意を進めていって、現実的な着地点を見出していくことを期待しておるということでございます。

それから、現行、自家用有償はあくまで地域住民のためということの特例でございますので、その対象も地域住民しかだめですよということであったわけでございますけれども、現行は観光客も含めて運用する形にはなっておりますが、今回法律上も観光客も含めた、来訪者も合わせて地域の選択で対象とできるような改正にしたいということでございます。

ちょっとここは飛ばさせていただいて、貨客運送効率化です。これも実態が先行して進んでおりますけれども、具体的には鉄道でありますとかバスのあいたスペースを使って荷物を輸送するというところでございます。こういう場合に手続の簡素化をすることを法律上で位置づけたいと思います。旅客の側もそういう意味では荷物を運ぶことによって収入を確保できる。物流のほうも非常に運転手が不足していますので、できれば長距離輸送についてはバスや鉄道を活用しながら物資の輸送をする形で、お互いWin-Winのところを目指してこういう事業を活用していただきたいということでもあります。

次はM a a Sでございます。これも今、全国でさまざまな実証事業を行っております。これは伊豆の例をつけておりますけれども、鉄道であったりバスであったり、さらにはデマンドタクシーであったり、いろいろなモードを1つのアプリで予約・決済できるシステムを目指していきたいということでございます。法律上は、これは手続の緩和規定でございます。それぞれのモードで各事業法の運賃手続をとるのではなくて、事業計画を1つくってそれを認定すれば、それぞれの運賃の手続がワンストップでできるということ。

それからもう一つは、M a a Sの協議会も法定で位置づけたいと思っております。こういう交通事業者が協議会に参加するのはもちろんでございますけれども、あわせて観光の事業者であったり商工会議所であったり、さまざまな関係者がこの協議会に入って、M a a Sを交通だけではなくてそれ以外の分野にも広げていく土台をつくっていききたいということでございます。

最後に、法律ではないのですけれども、法律とあわせて考えたいということで、補助金の予算との関係でございます。現行、国でも幹線バスであつたりフィーダーについては予算補助を行っておりますが、現行はこの活性化法に基づくマスタープランとはまた別の、予算は予算としての計画をつくって予算補助をしているわけでございますけれども、今般のこの交通計画の努力義務化に合わせまして、基本的にこのマスタープランにそういう補助路線を位置づけてくださいと。その位置づけたものについて予算も補助しますという連動化をしたいと思ひます。これによつて、まずは我々としてもしっかり計画をつくつていただきたい、インセンティブにしたいとお願いいたしますし、つくる側にとつても我々の路線はこういうところがやはり非常に苦しい経営で、それに対して国の補助であつたり自治体の補助が入っているんですというのをやはり見える化していただいて、そういう路線に対してみんなでどう進めていくのか、どう支えていくのか、そういうことをしっかり考える契機になつてもらいたいということで、今回、マスタープランと予算についても連動させていきたいと思ひておるところでございます。

すいません、私から簡単でございますけれどもご紹介は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

**【家田委員長】** ご説明ありがとうございました。それでは今、事務局から3つございまして、前の2つはこの委員会をどういうふうにやっついていこうかということですので、まず、前の2つについてご質問やご意見があれば言つておいてもらおうと思ひます。その後で、今やつてもらつた地域公共交通の進捗のことについてやろうと思ひます。前半の2つについてご質問、ご意見のある方はいらっしゃいますか。よろしいですかね。さしてとんがったことを言つているわけでもないですから、特に議論も要らないですね。文言についてはちょっとどうかと思ひるところもあろうかと思ひますけれども、だんだんいいものにしていつていただきたいと思ひます。

それでは3つ目の地域公共交通の進捗についての発表で、ご質問やご意見があればお願ひします。どうぞいかががでしょう。どうぞご遠慮なく。

**【大串委員】** 地域公共交通だけではないと思ひますけれども、やはり課題解決型になつてしまつていて、何か交通が持ついろいろな楽しい要素とか非常に大事な要素が抜けていて、これから交通がすごくおもしろく楽しくなつていくんですよという雰囲気よりも、今、出血しているところをどうやつて止血しようかという視点にちょっと行つているので、そのあたりを全体含めて、今のこの逆境をどう乗り越えて、今までなかつたものをより取

り入れて、この基本計画をつくっていくんだというところに少し視点をずらしていただけたらといいかなと思いました。以上です。

**【家田委員長】** ご質問としては、そういう要素は入っていないのでしょうかということだと思いますので。お答えいただけたらと思います。

**【地域交通課長】** 交通部会はずは止血をさせていただきます。当然、部会からもそういうご指摘があって、止血だけではなくて、より筋肉質にしていくというご議論、ご意見をいただいております。部会でも中間取りまとめ以降、また最終取りまとめに向けて、止血後のよりポジティブな発想も含めて議論をさせていただきたいと思っておりますし、こちらの会議とも連携しながら議論を進めさせていただければと思っております。

**【交通政策課長】** すみません、もう一つ。この基本計画のほうではそういうことではもうちょっとロングレンジで考えていくということにいたしますので、その中では楽しくなるとか、外出をしたくなるとか、そういうようなところはしっかりと踏み込んでいきたいと考えております。

**【家田委員長】** 特に今、大串さんがおっしゃったことに関連して一言だけ言うと、この間、池袋のあたりをちょっと女房とぶらぶらしてみたんだけど、それは何でかという、豊島区が公園を改良するというのでやっているんですね。南池袋公園なんていうのは、前は薄暗くて、何か職安みたいな感じのところだったんだけど、それを子供も連れてくる人たち、お母さんとか、というふうにして、カフェなんかもつけて、そういうのを3つ4つやっているんです、公園で。そこをぐるぐる回る、名前を知らないけれども、車輪がいっぱいくっついていてやつがあるじゃないですか、あれがごろごろ走っていて、何か楽しい感じに演出というのはできるなという感じがうまくしました。しかも、それは交通だけで楽しいというのはかなりの人でないと楽しくないと思えますけれど、地べたにくっつけている、地べた物もセットでやっていくと、交通がいい演出をしてくれるというのも如実にあるし、ぜひ、今、大串先生がおっしゃったようなことを忘れないでやりましょうねということで、テークノートしたいと思います。

ほかにどうでしょう。加藤さん、どうぞ。

**【加藤委員】** 大串先生とちょっと同じような感じですけども、私自身も地域公共交通部会に出ている中で、例えばローカル鉄道とかあるいはLRT、BRTといったものは、もっとアトラクトしていかなくてはいけないのではないのかということはずっと言っていたと思います。やはり今ここでご説明いただいたのは、止血という言い方もありましたけ

れども、フィーダーだと思っんです。ですが、全体としてやはり使い勝手がよくなるためには、幹の部分がかちんとしないといけな。で、新幹線だとか幹線、あるいは航空路とか、そういうところはまた別にあるのですけれど、そういうところとフィーダーとなるところの中間のところがかちん疲弊してて、そういうところが頑張ってくれないと、フィーダーだけをやっても結局細かいところをやっているだけとなる。それは実はもう一つ、M a a Sの話ともつながってて、M a a Sを例えば過疎地とかでやっけてても、その地域のお年寄りがただ病院へ行くとか、これはもちろん大事で私も取り組んでますけれども、それだけではなくて、全体のグローバルな中でそちらのほうともうまく結びついていくことがとても大事だと思っので、その時に実はローカル鉄道とか地域間幹線のバス路線だとかそういうところが非常に対策が手薄だと思っんです。今回も必ずしもここではそれに対するソリューションはないわけで、これは今回の交通政策基本計画の中でそういうところをどうやっけて強化していったらいいのかということについて、言ってもいいものなのか、言っていい悪いと言われても言いますけれども。

【家田委員長】      とりあえず言っただけ言ったらいいよ。

【加藤委員】      一応念のため、そういうことはこの領域に入っているのかどうかというのはちよつと聞いておきたいです。

それからもう一個あって、私はもともと環境の研究なので、環境省のいろいろなことも関わっているのですけれども、環境省だと地域循環共生圏という言葉が出てて、それをするためにいろいろな施策をやろうと言っています。それから11月に厚労省関係のシンポジウムに出たときには地域共生社会という言葉が出た。その時に両方とも私が言っているのは、その中で公共交通も含めた地域交通の役割はすごく大きいもので、そこを外して語れないのではないですかと。ところが今日皆さんのご説明を聞いたら、一個も交通のことが入っっていないので、避けてるのか、それとも国交省が怖いからわざと言っていないのか何なのかわからなけれども、そういうところと一緒にやらないと意味がないのではないかという話をしました。でも逆に、今日はこちらの資料を見ると、そういう部類の言葉が出てこないで、逆に避けてるのかもしれないなと思っのですが。やはりそういうところと、利用者目線というのが出ましたけれども、利用者目線ってまさに、その地域がどういうことが必要で、それに対してどういうふうか血流があるべきかということなので、きちんとしてやはり見ていかなければいけないところだと思っのですが。そういうところとどういふふうか一緒になっけてやっけていくかということは、やはりちよつと今日の資

料の中で整理されていないと思うので、きちんと、むしろそういったところをこの議論で結びつけていくんだというふうにさせていただけるといいなと思っているのですが、いかがでしょうか。この2点です。

【家田委員長】 何かお答えいただけますか。

【地域交通課長】 LRTについては当然この交通計画の中で重要な位置づけの、むしろ都市システムだと思っております。逆にこういう資料の中に出てこないのは、何か廃止するとか新しくつくるとか、もちろんそれまでにつくる部分もありますけれども、というよりも、札幌とか高知とか見ると、やはりそれがまず当たり前のようであって、それを前提にしていろいろな交通が成り立っているということなので、そういう意味ではしっかりこれを維持していくのは、実は目立ちませんがとても大事なことだと認識しています。したがって、多分この下のガイドラインとかそういうレベルになると思うのですけれども、まずは地域の都市インフラであるLRT、そういうものについてはまずその地域がしっかりと利用して支えていくこと、そういうものを改めて計画の中でも位置づけられるような、指導といったらあれですけれども、そういう位置づけをはっきりさせることはそういうガイドラインの中でも明記できればと思っております。

それから、環境ですね。すいません、これは確かに今回の部会の中でもそういうワードとしては出てきません。ある意味で、よく考えれば交通というのは環境にいいもの、公共交通というのは環境にいいものであるという認識が相当程度定着したものであるということではあるとは思いますが、やはりいま一度環境に優しいシステムが公共交通であるということについて、ユーザーのほうも改めて認識するということはあると思うので、公共交通計画の中にもう一つ期待したいのは、やはり自分たちの地域のそういう輸送システムをどんどん利用することで支えていこうと。そういうユーザー側の意識もしっかりと持ってもらいたいというアプローチもしたいと思っておりますし、それは単純に乗って便利という観点だけではなくて、これは環境に優しいシステムになるんだよということも含めて、ユーザーのほうの意識が改めて持てるような、そういうアプローチをまたガイドラインの中でも考えていければと思っております。またいろいろとご指導いただければと思います。よろしく願いいたします。

【家田委員長】 後ろの時間もあるものですから、あと一つ二つ程度で短くいきたいですが。では大屋先生。

【大屋委員】 短く1点だけ申し上げます。大串先生がアトラクトの話をされましたが、

今回の中でその要素として入っているのがM a a Sだと思うのです。それは悪いことではないと思うのですが、こういう観光とかフリーパスでもうけましょうという話だけではなくて、M a a Sというのは縮減していく状況において多数事業者間で無駄とか重複を減らしていく手段としての活用が可能だと思います。そういう方向性についてもぜひ考えていただきたいと思います。以上です。

【家田委員長】 その辺が入っているかというご質問ですね、3つ目は。どうぞ。

【モビリティサービス推進課長】 ありがとうございます。M a a Sについてはおっしゃるとおりでございます。今、実証実験を各地でやっていただいておりますが、すごく事業者の方の実感できる効果として、M a a Sをきっかけにこれまで話をしなかった、他業種も含めてですけれども、同業も含めて、そういったコミュニケーションがとれるようになってきたと。だからそういった効果があるのはおっしゃるとおりだと思います。

【家田委員長】 ほかにはどうですか。伊藤さん。では、ここまでにしましょう。

【伊藤委員】 地域公共交通計画というのは、今までは網計画と呼ばれていたものだと思うのですけれども、名前が変わって努力義務になっただけなのか、それともやはり今までのものに何か本質的なまだ足りない部分があって、そこをまだ変えていこうとしているのか、そのあたり、名前なり変わった狙いがあれば教えてください。

【地域交通課長】 これまで、まずまさにネットワークということです。交通のネットワークをどうつくっていくかということを中心に考えておったわけですが、今回の交通計画、先ほど説明させていただきましたけれども、事業者が事業として行う路線のみならず、自家用であったりスクールバスであったり福祉輸送であったり、そういうものを含めたより広がった交通という視点での計画をつくっていただきたいということで、ネットワークのもちろん延長ではあるわけでございますけれども、それをより面的にも対象としても広がっていく形で公共交通計画の形で位置づけさせていただきたいというものでございます。

それから、もちろん単純につくるだけではなくて、それをどういう形で実行させていって、持続可能性のあるものにしていくか。そういうことも含めて計画の名称を変更させていただいたということですが、何か大きくがらっと変わることはございません。実際、今、ネットワーク計画をつくっていただいているものについては、当然それをそのまま交通計画という形で使っていただくということでございますので、ゼロから作り直していただく必要はございません。

【伊藤委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 ちょっと1点だけ、座長の私からも質問ですけれども。計画というのは、行政が何かやるときにはわりと定石ですよ。もっと上流でいえば、まず何か区域を決めて、その中で計画をつくって、それでやろうかなということになっているわけだけでも。計画をつける名前で一番普通の人でも知っているのは都市計画ということになるんですけれども。都市計画で決まっている、例えば都市計画道路なんていうものがもう何十年と塩漬けになって、何も起こっていない場所は幾らでもあるんです。動いたところもありますけれども。特に東京みたいなところではあちこちで工事をやっているから動きもありますけれども、地方になるとぐっとそれが減るでしょう。

つまり、何を言いたいかというと、交通の基本法も、活性化再生法もない時代に比べれば、法律の体系をつくってそこでまずは計画からスタートしましょうというのは当然必要な手なのだけれども、しかもそれが何カ所でやっているかというのも重要なメルクマールではあるのだけれども、これは必要条件であって、実際は計画だけできたって何もやっていなかったらユーザーにとったら何の意味もないわけです。実効としては。つまり、ここまで来ると計画云々というレベルよりも、計画の結果として何が実質のアウトカムが出ているのかということだと思うんです。しかもそれは何人が乗るようになりましてということではなくて、サービスのレベルとしてどのくらいのパーセントの人がどのくらいハッピーになって、まあ簡単に言えば、というような実質のところで行っていかないと、次の時代に行かないと思うんですけれども。そこについては、今ご説明いただいた地域公共交通のところではどんなようなアクションと踏み込みと覚悟が進みつつあるのでしょうか。

【地域交通課長】 なかなか難しいご指摘でありまして。都市計画は都市計画としてやはりあって、都市計画はかなり、特に都市計画道路とか事業関係としては私権の制限をすることでございますので、なかなか実現が難しい面はありますけれども。今回の公共交通計画は、都市計画で言えば都市マスであったり市マスであったり、いわゆる全体の目指す理想をまず描くというところを、この公共交通計画で位置づけてもらいたいということがあります。その下に先ほどさまざまなメニューがぶら下がっておりますけれども、確かにここはなかなか、今度は都市計画で言うところの地区計画であったり、より事業性があるところなので、多分その実現は難しいと思いますけれども。考えでありますのは、都市計画とやはりこの公共交通計画をある意味車の両輪として考えてもらいたいということ。それから、交通というのはあくまで手段でございますので、まちづくりとこの交通をどうい

う形でセットで進めていくのかということ。ただ一方で、やはり都市計画のほうは既に歴史があって、かなり自治体としてもそれを使いこなすスキルは上がっておりますけれども、交通についてはまだまだ緒についたところでございますので、まずはこういうマスタープランをつくっていただいて、ある意味スタート地点に立っていただくと。その上で都市計画に基づくまちづくりとこの交通をいかにセットで考えていくか。それが今後の大きな課題だと思っておりますので、その辺の課題を我々もよく現場から聞きながら進めていきたいと思っております。

**【家田委員長】** ありがとうございます。ずっとスタート点に立っているだけだと前に行けないから、ゴールまで行けるようにぜひやっていかなければいけないし、矛盾したことを言うようではございますけれども、都市計画的な、あるいは都市事業的なものとセットにしたほうがいいところは多々あるんだけれども、一方で都市計画的なものの進みの時間速度と、それから交通みたいに、ここにぱっとバスが走ればそれは乗るよねというこの時間速度は違うんですよね。だから、常磐新線、つくばエクスプレスの関係で宅鉄法というのをつくってやったんだけれども、交通事業としての時間の進みと都市事業としての時間の進みがあまりにも違うから、理念としてはセットというのはいいことなんだけれども、実際にはあまり連携度は高くないですね。時計の進みの速さが違うからね。

というようなことを考えると、先ほどの出血のということについては、都市計画的な世界とセットにしてやっていくということは先送りしていいと言っているのと同じようなことになってしまいますから、出血のほうについていえば、そうでなくてもっと早くやりましょうねと。しかも、一応見てくれのいいような事業をぽろぽろとやっているようなふりをしているようなものはやっているうちに入らないと。実質でどのぐらいの効果を上げるかということに着目しないとその出血問題は解決できないし、一方で一歩先二歩先の中期・長期のことでやるときには、やはりじっくりと都市計画的な作業とセットにしてやっていくという、何か二段構えというか、二段どころではなくて多段階かもしれませんけれども、やっていただけたらと思った次第でございます。

それではそのくらいにさせていただいて、早速今日のメインイベントと言ってもいいと思うのですが、委員の発表とゲストの発表に入りたいと思います。事前に伺ったところによりますとそれぞれ独立した話題のようですので、お話をさせていただいて、あまりたくさんもとれないのですが質疑の時間をとり、それを繰り返したいと思います。

まず最初は村上先生からお話をいただこうと思います。

【村上委員】 福島大学の村上と申します。本日は貴重な機会をいただきましてありがとうございます。私、専門が都市計画とまちづくりでございまして、つい先ほどの都市計画と交通の点に関して何かご提示できるかちょっと自信はございませんが、今日はそういった観点から、特に先ほどご説明いただいた資料の中にもございましたけれども、地域がみずから交通をデザインしていくというところに関して今日はお話しできればと思っています。あとは、特にこれまでの研究テーマとしましては郊外部ですとか過疎地域、中山間地域での移動確保の課題を研究しておりますので、それを盛り込みながらお話しさせていただきたいと思います。

平成時代の地域公共交通においては、地方都市に見られている課題は、先ほどもご説明いただきましたので詳しくは申し上げませんが、特に私自身は東北で生まれ育って現在に至っておりますが、東北地方ですと集落が分散したような地域を抱える市町村と合併した自治体も見られます。そういった集落ですと路線バスがもう撤退してしまったりというように、特に高齢の方の移動手段の確保もよく問題視されていますので、そういったところ、しかも自家用車の分担率も高いけれども、しかし高齢の方ですと免許を返納した後の移動手段をどうやって確保していくかといったこともまだ課題として積まれているところかと思えます。

そうした中で、数年前、国土のグランドデザイン2050が発表されて、その中で特に重点的な施策としてコンパクト・プラス・ネットワークが掲げられたということはお承知のとおりかと思えます。その中で、人口減少などが著しい中山間地域においては、住民が主体となって地域運営組織を形成して、地域に合った生活サービス、交通ネットワークを確保していくといった文言が盛り込まれていたかと思えます。それにおいて、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを進めていく上で必要となるのが、キーワードとして協働ですとか住民主体という言葉が掲げられていることかと思えます。

ただ、これに関して私自身が問題意識を持っているのが、なかなか住民主体というものの認識といいますか、それがなかなか不十分、議論の段階にあるのかなと感じております。例えば網形成計画を見ますと、施策の部分で、行政だけでは交通が維持・運営が困難であるので、住民ですとかNPOなど地域が主体となった交通サービスが今後必要であるというような記載が、いろいろな網形成計画を拝見すると見受けられます。一方で、特に研究者の方のさまざまな主張ということで、例えば都市計画の専門の先生ですとか土地利用の先生などでも、面的に薄くなったような地域、過疎地域とか郊外の地域のインフラ・

交通を今後どうしていくか、どうやって確保していくかといったときに、もうそういう地域は住民の主体性とかコミュニティの力にもう委ねるしかないとかとおっしゃる先生方もいらっしゃるわけですが、なかなかその後の具体的な方法論ですとか組織のあり方に関してはまだまだ訴求力がないような状況にあるのかなと思っております。

そうした中で令和の時代を迎えたわけですが、そういう地方都市をはじめ国内の公共交通の再編を図っていく上で、協働とか共助をほんとうに促進して実践していくには、どういった趣意とか手法の明確な提示が必要なのかを今後考えていく必要があると思います。本日はそれに関して、3点のケースをもとにして見ていきたいと思います。

まず1つ目ですが、富山県魚津市のケースです。これは皆さんもご存じかと思いますが、魚津市では従来民間のバス会社によって11路線が運行されていたと。そのうち9路線が廃止されたことで、住民の移動の確保が大きな課題となっておりました。そうした中で、2006年10月、郊外部の6つのルートで対策のコミュニティーバスの運行が開始されました。そのそれぞれのルートで住民の方が主体となったNPO法人が設立されて、その方々が運行主体となっております。ちなみに2016年にちょうど再訪したときに全部に7ルートになったと聞いております。

これは資料に載せていませんけれども、前のスクリーンにご提示いただいておりますが、こういった郊外の6ルートでそれぞれ色分けされたコミュニティーバスが運行されている様子です。

ただし、そういった形で運行されていたわけなのですが、2015年に先ほどの郊外地対策型バスの全てのルートの運行管理を交通の事業者さんに移管されました。つまり、それぞれのNPO法人、運営主体となっていたNPOは全て解散されたという経緯がございます。その理由としましては次の2つがございます。まずは安全運行管理体制の懸念と負担ということで、住民の方の運行管理の面ではこれ以上担い切れないと。負担が大きいという声があったそうです。2点目として、運行条件の地域間格差ということで、運行の条件としましては事業費の3分の1の収入を地域で確保してもらおうと。一方で3分の2は魚津市が支援するというので、そういった条件を達成する上で、ルートごとで若干の格差があったということで、なかなかこれ以上続けていけないという声が住民の運営組織の側から聞かれていたらしいです。そういう形で今では交通事業者さんが主体となって運営されているわけですが、この取り組みから言えるのは、住民の方の柔軟性ですとか利用促進活動でご尽力いただいたというのも大きいわけですが、一方でこうい

った課題、負担とか懸念があったということから学んでいく必要があるのかなと思います。

2点目ですが、今度は岩手県北上市に関してです。なぜ北上市かということですが、図でもお示ししていますけれども、北上市では、先ほどもちょっとお話にはございましたが、交通の結節点、都市の拠点と拠点間交通、そして地域を結ぶといったような、それぞれの都市の核、地域の拠点を核としてそれを都市で支えていくものを網形成計画で位置づけられています。その中で地域拠点を核としてそれを都市で支えていくものを網形成計画で位置づけられています。その中で地域拠点を核としてそれを都市で支えていくものを網形成計画で位置づけられています。その中で地域拠点を核としてそれを都市で支えていくものを網形成計画で位置づけられています。

ちなみにあじさい都市、これは資料に載せていませんが前のスクリーンでご提示いただいていますけれども、あじさい都市は北上市の都市計画マスタープランの中で、北上市が今後目指していく都市像として掲げられているものでございます。それぞれの地域をあじさいの花びらに例えて、それぞれでしっかり咲き誇っていくような地域計画の取り組みがされている状況でございます。

2018年には立地適正化計画も策定されて、その中で都市機能誘導区域ですとか地域拠点が設定されていて、そうしたことを通して、市街地、街中だけではなくて、田園部ですとか里山といった集落でもしっかりコミュニティーを維持していくような地域づくりを目指していく体制がとられています。こうした過程で、市内の各地域で自律的な花びらを単位とした取り組みが生み出されているということで、そのうちの口内地域の取り組みをお話ししていきます。

この口内地域の簡単な概要ですけれども、北上の駅から口内地域が車で20分ほどの距離にございます。例えば口内に住んでいらっしゃる住民の方が市街地の病院とか買い物に行くときに、この路線図の岩手県交通の口内線に乗車してバスに乗って行ってもらう仕組みになっておりますが、ただ最寄りのバス停まで5キロメートル以上の距離に居住する特に高齢者の方ですと、もう車がなければ移動しづらいといった交通事情がこれまで見られていました。

では、そういった車を持たない住民の方が市街地に出かけるにはどうしたらいいのかということで始められたのが、2009年、住民の方の有志でNPO法人くちないという組織が設立されます。このNPOが主体となって始められたのが自家用有償運送でございます。それが2点に分類されて、一つが交通空白地有償運送ということで、口内の地域の中を送迎するサービスとなってございます。その仕組みですけれども、例えば最寄りのバス

停までは有償運送で送迎を行って、そこから先は既存の民間の路線バスを活用してもらうということで、既存の公共交通機関の利用へと接続することで、事業者さんとも連携した取り組みがとられているというのが特徴となっております。この前ちょうど久々に訪問してきて、NPOの知り合いの方とお話ししてきたのですが、聞いたところ、順調に利用者数としては伸びてきていて、昨年度ですと1,072人が利用されたと聞いております。

さらには交通の取り組みだけではなくて、NPOでは店っこくちないという小さなコミュニティストアを運営されております。これはもともとJAの支店だったのが閉店になっていて、その施設を活用してNPOのお店として、店内はこのような状況になっておりますけれども、そういった形で経営されている状況です。

それが先ほどの有償運送サービスと実は密接に関わっていて、この店っこくちないの立地している場所がバスの停留所と徒歩ゼロ分の位置にありますので、例えば市街地から路線バスに乗って帰ってきて、それでおうちに有償運送で送迎してもらう前に、この店っこくちないに寄って買い物をするとかという意味で、ある種買い物弱者対策にもなっておりますし、その逆としましては、有償運送でここまで送迎をしてもらって、バスを待っている間、この店っこくちないで待つというふうに、待合環境としても形成されているのかなと言えます。これはちょうど行ったときに、こういった住民の方がお茶っこを飲んでいる状況です。

今の有償ボランティア輸送に関して、ちょうど学生時代に、利用されている世帯が2016年のときは39世帯いらっしゃったのですが、それぞれのおうちを全て回って、戸別にヒアリング調査を私が実施しております。数値的なものではなく、定性的なデータをお見せしますと、ある方ですと、バスに間に合うように送ってもらって助かるとかという声ですとか、この写真にいらっしゃるおばあちゃんですと、昔はバス停まで1時間とか2時間もかけて歩いて、今はこのシステムがあるので助かるというような声も聞いております。移動そのものだけではなく、例えば運転手は住民の方が務めていらっしゃるのですが、その方との会話が楽しいとか、お話し相手にもなってもらっているという声も聞いております。あとは、利用料金が安過ぎて申しわけないという声も聞かれていて、利用者である住民の方もそういう運営に関して心配をされているような声も聞かれております。

ただ、悲しい話がございます、今年の12月に発表があったのですが、先ほど有償運送と既存の路線バスと接続していると申し上げましたが、その口内線が今度の3月

で廃止される予定となっております。ですので、また別の都市間交通といたしますか、それを今後どうしていくのかを北上市の方とも今お話ししている状況でございます。

最後になりますが、こういった北上市、住民主体の取り組みが進められている中で、新たに始められている、別の黒岩地区で住民の方の互助による輸送が今、実証運行中がございます。それというのが、運行日をごらんいただきますと、このおに丸号がコミュニティーバスなのですが、その運行日です。その際に、地域からおに丸号に接続する形で走らせる仕組みでございます。この運行経路にある黒岩地域ターミナルがもともと黒岩地区にあった広場、産直などがある広場なのですけれども、そこをバスターミナルのような形で今、位置づけている状況です。これは実施主体が黒岩の自治振興会で、そこからNPOに委託する仕組みでとられているものとなっております。

次のものは資料に載せてございませんが、まだ実証運行中ではあるのですけれども、この前聞いてきたところ、9月から10月では38人、11月には22の方が利用されているということでした。こういった取り組みから、単に交通の空白部分を埋めるというものだけではなくて、ネットワークと互助がしっかり育成していると。さらには地域の拠点もしっかり形成していくのが、融和しているからこそ至っているのかなと思います。以上の取り組みから、そのための制度とか関係主体の役割はどのようにあるべきかは、多分今後さらに喫緊の課題となってくるのかなと思います。

最後になりますけれども、では地域公共交通を今度どのように育成していくかということです。1つ目としましては、交通ネットワークを描く上での都市計画とかまちづくりと連携していくのもそうですし、2点目としましては、自家用有償運送の円滑化は先ほどの資料でもご説明いただきましたけれども、そういう関係者との協議が今後どのように続いていくかということもそうですし、いろいろな有償運送に取り組んでいらっしゃるところにヒアリングに行きますと、やはり柔軟性とか円滑化が必要だというお話も聞きますので、それをしっかり今後担保していく必要があると思います。3つ目としましては、運行の形態はやはり地域の現状とかによって適材適所なのかなと思っています。ですので、例えば先ほどの北上市の黒岩地区のように、登録を有しないような仕組みも一つの手法であると思いますし、運営組織に関しても、必ずしもNPOではなくて、またほかの組織のあり方もあるのかなと思っています。4つ目、最後ですが、以上のことから、継続性を担保していくための仕組みとしましては、運営組織のあり方、そして収益の確保においてもいろいろな課題も聞かれますので、それをどのように計画に反映して考えていくかというのが今後

必要になるのかなと思います。

私からは以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは今の村上先生のご説明にご質問があればお願いします。ちょっと時間が押していますので1つか2つということをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。ご質問どうぞ。加藤先生。

【加藤委員】 北上の話でちょっと聞きたいことがあります。今ぱっと調べますと、口内線の話が出ましたけれども、12月の地域公共交通会議で廃止について了承して、3月末に廃止になるという手順ですけれども、先ほど原田課長が60日とおっしゃいましたが、それは60日ではなくて6カ月です。6カ月の間違いです。あまり僕がそんなことを言うのもちょっと悪いですが、6カ月。廃止届を出されたら6カ月後に廃止できる。それをわざわざ地域公共交通会議で議論して、結果は30日で廃止できますというようになる。それで何でしなければいけないのか。異論なく了承なのですからけれども、異論がないというのは、かわりの手段があつてこそ異論がなく廃止できると思うのですが、かわりがまだわかっていないのに、了承してしまうというのはどうなっているのか。しかも、この会議は今年度第1回になっているんです。だから今まで議論を一切していないと。

私はこういう、実は自分は地域公共交通会議を30やっているの、そういうことがすごく気になるんです。会議としてはちゃんとできていて、網計画もでき、そこで幹線と支線となるフィーダーのNPOがやっていると言っているのだけれども、実は全然そういう議論をしていなくて、この口内線がいかにやばい状況にあつて運転手不足だったら真っ先に切られる。だけど、じゃあこの事業者に続けと言ったっていないからどうしようもないからやめさせると言われたらやめるしかないという、こういう状態が現状なんです。だからそれに対して継続事業とかが必要ということなのですが、実はそれよりもっと前に、幹線がそこに至らないようにするにはどうしたらいいのかとか、逆にそういうところとひもづけしてNPOさんが生き生きと移動サービスをやっていただけには、どうやったらできるのかということを中心に議論しなければいけない。ということが大事だと思っていますが、そういう私の認識に対して誤りとか、いやもっと北上市さんとか地域も考えているよというのがあつたらアピールしてほしいなど。それが多分横展開できる話になると思います。

【家田委員長】 村上さん、どうですか。

【村上委員】 ありがとうございます。今おっしゃったような経緯に関しては、今度確

認してお持ちしたいと思います。実際は、口内線のもともと厳しい状況であったときに、これ以上路線を廃止してもらわないために何とか、先ほどのNPOの有償運送が接続する形で維持していこうというスタンスだったらしいんです。ただ、今、現状をこの前聞いたところ、やっぱり事業者さんもこれ以上継続していけないと。いくら市のほうで補助するといっても、もうこれ以上はちょっと厳しいのでということで今回の決定になったそうなのですが、ただ公共交通会議のところはどういった議論がされたかはちょっと私も把握していませんでしたので、それは後ほどお持ちしたいと思います。

【家田委員長】 この北上が具体的にどうだったかという問題のところではなくて、加藤先生がおっしゃりたいのは、正式の会議の仕組みをつくったのだけれども、それは有効に機能しているのだろうか、あるいは適正に機能しているのだろうかという問題提起だと思うので、我々のこの勉強会で重要な柱の一つではないかと思います。どうもありがとうございます。

ちょっと時間が押してしまっていて、大変恐縮なのですが、次に行かせていただいてもよろしいですか。それでは伊藤先生、どうぞお願いします。

【伊藤委員】 すいません、資料のページ数が大分長くなってしまったので、飛ばしながら行きます。IT×交通の時代を考えるという、ちょっと主語がでかいのですが、ほかにITの専門家は多分あまりいらっしゃらないので、Ma a S等も含めたIT全般の話ができたらと思っております。特にインパクトと書いてあるように、ITがどれだけ大きなインパクトを持つかという点について、少しでも共有できたらと思っております。

昨今、モビリティは100年に一度の大変革の時代など言われることがあるのですが、このあたりの話はいろいろと聞いてはおられると思うのですが、まさにITの変化、進化がモビリティのいろいろなところとつながってきたという、それで自動運転の車が出てきたり、CASEだ、Ma a Sだという言葉が出てくる、そんな状況があるのかなと思っています。

先ほどから移動者視点みたいな言葉が出てしまっていて、ここでユーザー主導と書いているのですが、ITこそがユーザーの目線をどうサービスに取り込むかというのをまさに今、先導しているところです。それがどういう形で交通とつながっていくのかということに関して、それは生易しいものではないと書いたのですが、そのあたり私の認識をお伝えできたらと思っています。

交通を非常に大ざっぱに捉えると、これまでまずは国交省なりのしっかりしたところで

会議があって、そこで計画がつくられて、それに基づいてインフラ、道路なり線路なりが敷かれて、そこに民間事業者がいろいろ走らせていく、そんな感じの計画から実際のサービスが10年から数十年のスパンの、そういった非常に長い取り組みだったのかなと思っております。もちろん個別にいろいろあると思うのですが、そういった中でITはそれをいかに効率化するかだとか、ちょっとした利便性を提供するかという末端の部分であったのかなと思っています。つまり、こういった計画というのが前提になる、その取り組みなのかな思っているのですけれども。

初っ端から交通計画を考える話で計画を否定するような話をつくってしまったと思うのですが、実際、下にこの計画があるという、施策なり制度があるというところがまさにここがユーザーにかわってきているというのが、今、実際IT業界におけるものづくりの仕方でもあります。次でも説明するのですが、こういったIT業界のものづくりの上に、今、交通の仕組みが乗りつつある。特にユーザー発のいろいろな情報がどういったサービスになってほしいかという圧力となって、それが交通事業であり、もっと言えば制度・政策とか、そんなところまで来るようになってきている。

もう少しIT業界だけを見ると、IT業界というのはまず基本的にはパソコンやスマホの画面の中まででとどまっていて、それが現実の移動なり農業とかいろいろなサービスにまではまだ至っていない。そこが今まさにつながろうとはしているのですけれども、IT業界の中ではユーザーの振る舞いが非常に細かくとられて、それによってサービス、アプリをかなり高頻度に更新していて、利用者の満足度を高めていく。実際、スマホを使っていれば、非常にしょっちゅうアプリのアップデート、Windows updateみたいなのが来るのを気がついていると思いますけれども、そんな非常に絶え間なくサービスを更新していくような方法論、これは開発の方法論であり、組織のあり方であり、いろいろなものがもう実現している。システムづくり方であり、いろいろなものができていて、こういったものが非常に高速に急速にドライブされているのが現状でして、スマホの画面の中に閉じずに、ITの実際のサービスが載り始めているのが今のMaaSの状況なのかなと思っています。

つまり、非常に急速に変わっていく、しかもユーザーからの非常に細やかな振る舞いが全てデータ化されて、それが需要となってサービスを変えていく。このリズムの中に交通の実際のサービスそのものまで取り込まれ始めている。そんなのが現状なのかなと思っています。

幾つか事例を挙げていますけれども、これは2015年の京阪電鉄の社長のインタビューです。特に関西は私鉄同士の競争が非常に激しいので、その中でどういうふうに分をアピールしていくかというところで、アプリの中で検索したときに、1分でも2分でも早くして一番に自分の会社を選んでもらえるようにしようという、そんなふうには、沿線サービスがとかそういったことを言うよりは、もうアプリの中の検索順位が大事なんだということを2015年ぐらいにおっしゃっています。

最近ですと、おとしですか、Uberが日本で事業をいろいろとあってみ直していたのですけれども、Uberの重要性を伝えるために、Uberのアプリが日本の中でまだほとんど使えないのですけれども、起動された場面はいっぱいあるんです。東北で使ったり、富士山の上でもアプリを使おうとした人がいるらしいという。こういった地図を出して、これだけ需要があるのだから、Uberは意味があるんだということをアピールするみたいなことをやっていたりしています。

これは私もちょっとお手伝いしたのですけれども、両備グループのバスのダイヤを実際の運行情報に基づいてかなり緻密に修正してダイヤの品質を高めるみたいなプロジェクトを行ったりだとか、要するにほんとうに細かい振る舞いが全てデータ化される。それがサービスの品質向上につながって行って、ひいてはその裏にある制度やインフラの形そのものに対しての変化に対する圧力になっている。そんな感じの現状になっています。

つまり計画をここで粛々と立ててその計画を進行するというのをやっているつもりが、もう見えないところでいつの間にか主導権が、ITが細かくとるユーザーの振る舞いに奪われて行って、そういったところが見えないところから交通に対してかなり変化の圧力をかけていく、それが今、この先の時代なのかなと思っています。

幾つか気になったことがあるのですけれども、例えばこういった5カ年計画、KPIなんかを設定すると思うのですけれども、どうしても供給者側の目線になってしまうんです。例えばICカード何%導入したかとか、バリアフリーの車両が何%あるかみたいな供給側の目線なんですけれども、一方でユーザーはもっともっとユーザーで、例えばある町にとってその町の住民の何%が市民病院に30分以内で行けるかとか、ユーザー目線にどれだけ立てた指標がつかれるのかみたいなことが非常に大事になってきます。あるいは自治体みたいなところですが、要はユーザーの振る舞いがデータ化されてとれているところの仕組みがほんとうに地域にとって正しいのかというのはまたちょっと別の問題なんです。そういったところのデータからくる話と、地域にとっての利害関係みたいなものをちゃんと

調整できていくのか。それから交通事業者ですけれども、これは非常に重たい組織、重たいITを既に持っていて、こういったものが変化の時代に中についていけるような設備投資なり組織の変革みたいなものを促していけるかみたいな、こういったものが非常に大事になってくるのかなと思っております。

特にその中でも基礎になるのがデータの話です。交通のデータが重要でして、実は私もいろいろ関わっている中では、路線バスのデータは、今まで何もなかった分、ずっと非常に素直な形で今、世の中に広まりつつあります。これは標準的なバス情報フォーマットと国交省で定めてはいるのですけれども、実情としては世界の標準規格であるGTFSが今、日本の交通事業者の間で広まっております。これは路線図だとか時刻表だとかが入っております、これを使えば乗りかえ案内などもできるのですけれども、ほかにもサイネージに使ったりとか、印刷物をここから印刷したりとか、地域の交通を視覚化したり分析したりするとか、さまざまな用途に一つのデータの中で活用することができる。こういったデータを交通事業者さんがつくる動きが今、非常に大きく広がっているところです。

それは次のページに書いてあるのですけれども、ほぼ3年たちまして、ほぼゼロだった取り組みが、今、交通事業者さん自身の取り組みによって170を超えた事業者さんがデータをつくるという、そんなところまで来ているという状況があります。これがデータをつくって、それがオープンデータとなって、さまざまな用途に非常に簡単に使えるようになっていまして、なかなかこういったところに……。これは基礎なんですね。基礎なので、基礎の上にもいろいろなものが積み上がっていくはずなのですけれども、国交省の取り組み自体はなかなかここに、残念ながらキャッチアップできていないのかなと思っていて、私も関係した検討会はまだこれは両論併記。オープンデータはいいところもあるけれども、悪いところもあるよねというのは、だからじゃあどうするのというところに行かなければいけないのですけれども、なかなか行かない。

それから国交省のいろいろな事業なのですけれども、やり散らかすと。すいません、私、あまりきれいな日本語ではないですね。ですけれども、要するにデータがあって成り立つ部分のさまざまな事業があるはずなのですけれども、データもつくり、それからその上の取り組みもやります、でもそのデータはその取り組みのためだけにつくり出すというものがちょっと多過ぎるのではないかと。これは災害の情報に関して。それからビッグデータの活用。これもデータはなかなか横展開ができていないですし、地域交通サービスのアクセシビリティ指標なども、こういったものを考える自体は非常にいいのですけれども、

これをやるためにデータを1回限りで集めます、1回限りでこういったものをやります、というのではなくて、データはデータで継続的に常にあって、その上でどう生かしていくかという2階建ての取り組みが必要なのかなと思っています。データのところはこのITの時代、非常に重要です。

最後のメッセージですけれども、このITの時代の中で、国交省なり事業者なりいろいろあるのですけれども、現実のところ、組織・制度・運用さまざまなものが機能不全としか言いようがないのかなと思っただけで、これを認めるところから始めるしかないのかなと思っています。

要するに、ITは非常に変化が速いです。私も全然キャッチアップできていません。ましてや交通事業者さん、国交省もそうですし、自治体もなかなか対応できていませんし、これは今、この瞬間に行われている初等教育・高等教育を見てもそんなにやれていない。先ほど言ったように、アプリというのは非常に高頻度で変わっていくものなのですけれども、ではそれに追いついたような組織の形態になっているのか。もちろんなかなかないですし、一方で地域社会はどんどん衰退が進んでいて、そんなものを用意する余裕はなくなっている。

ということで、オープンイノベーションと書いたのですが、しょうがないですよ。いろいろな人たちがもう垣根を越えて助け合うような仕組みを、交通そのものだけでなく、交通の周辺、特にITの周りも含めてやっていかなくてはならない。IT人材、IT企業というのは日本にはあるところにはあるんです。そういう人たちにとって交通がどういうふうに見えるかということ、まだ正直、非常に遠い。あまり関心がなかったりとか、自分たちがまさかそこに手を伸ばせるようなものだと思っていなかったりだとか、なかなか専門的で難しいところだと思われているのですけれども、そういった人たちをどういうふうに引きつけて、地域もそうですし都市もそうですし、交通の発展というところに彼らの勢いをつなげていけるのか。こういったものが非常に大事で、次に神田先生のお話にもあると思うのですが、災害の対策においても実はこういった、かちつとした組織ではないやわらかなつながりだとか、しなやかな組織同士のつながりみたいなものは必要なのかなと思っております。

これ、私はドイツでハッカソンというのに参加したことがあるのですが、ベルリンの街は非常にスタートアップ、ベンチャー企業が多くて、そこがドイチェバーンのオープンデータを使うさまざまなプロジェクトに参加し始めている。そんな感じのコミュニテ

イができ始めているんです。

日本でも実は私や私の周りではそういったことをちょっとずつ仕掛け始めていまして、標準的なバス情報フォーマットを広め隊、先ほどの176というのはまさにこういった地道な取り組みの成果だと思っはいるのですけれども、ツールをつくったりだとか、いろいろな人にいろいろな形で働きかけていると。

そういった中ではこういったイベント、実は家田先生にも一度お越しいただいたのですが、イベントを開いて、いろいろなありとあらゆる人をごちゃごちゃにしてつなげてしまうみたいな、そういうイベントを開いてみたりだとか。

これは同人誌ですね。ITエンジニアでも非常に活発な人たちが技術情報の同人誌の販売会をやっているのですけれども、そういったところに出店してみたりだとか、あるいはこういったデータ分析のノウハウをつくってみて、ウェブで全部作り方を公開するだとか、いろいろなことを仕掛けようとしています。

それは非常にまだまだ始まったばかりというか、拙い取り組みではあるのですけれども、ただやはり冒頭の家田先生のお話にもあったように、何か決めて進むことをしていかななくてはいけない。特に交通がITサービスにもうつながってしまって、ユーザーの非常に高度で変わりが速い要求がダイレクトに響いてくるような世界に巻き込まれてしまった。それはおそらく公共交通に限らず、マイカーだとか自動車道路も含めた変化につながっていくだろう。そこになかなかいろいろなものが間に合っていない。これはもう現実なんだと思っています。ということで、いかにほかの分野から魅力的で、特にITの分野から見たときにいろいろな人たちが入っていけるような分野にしていくか、それが非常に重要なのかなと思っております。以上です。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。それでは5分弱ぐらい、質疑の時間にしたいと思います。どうぞ。大串先生。

**【大串委員】** すいません、触発されて、意見といたしましうかお願いになるのですが、例えば今、伊藤先生がおっしゃったように、いろいろなデータがものすごくあるにもかかわらず使えない、個人情報保護の関係もあるのでしょうか、例えば新潟市が、路線バスの路線そのものの設定がおかしいのではないかとということで、住基データを使って若い通勤需要があるような人たちが住んでいるところに路線を変更すると、需要が増えて非常にバスの乗降客が増えたというようなデータもありますけれども、それは新潟市とバス会社が連携して新たな路線設定、最適な路線設定と考えてやったからなんですね。

そういうふうに総務省とかが持っているいろいろなデータとかを国交省が使って、実際に交通需要は変化しているのではないかと、別のところに需要があるのではないかとというような、データオリエンテッドな路線設定が柔軟にできるような連携はもっと図れないのかと思いました。今のオープンデータを使ったハッカソンのような取り組みももちろんそれに関係するのかなと思います。伊藤先生への質問でなくてすいません。

もう一点が、やはり私もいろいろな異業種、特にテック企業だったり、いろいろなMaaSとかを検討している企業が今欲しているのはフィールドだと思うんです。そうすると、先ほどの田舎のようなところで非常に交通需要がよく見えないとか、絶対量が少ないとかで交通が制限されてしまうところに、マップといいたまうか、この場所の市町村がこの場所でこういうモビリティを検討していますと。それを新しいモビリティ、例えば無人運転に近いようないろいろな取り組みのモビリティを探しているのをマップにさせていただいて、国交省がお見合い促進といいたまうか、テック企業とフィールドを提供してくれる市町村のお見合いとなる、媒体となる資料を提示するような形での出会いを演出する。いろいろな、今テック企業とかそれに関わる人たちが動いていらっしゃいますので、そこを触発するようなことにぜひ、計画の中に盛り込めるかわかりませんが、動いていただけたらと思いました。以上です。

**【家田委員長】** 何かありますか。

**【伊藤委員】** データは基礎的な部分と応用的な部分があって、今のお話の中の基本的な部分、基礎的なデータは全国均一にそろっていて、しかもそれをいろいろ関係者が共有して使えるような形が望ましいのかなと思っています。現状ですと例えばある県ですと、県全体のデータを整備したので、その県の交通計画は非常にやりやすくなっている。一方で別の県だと、やる気があるところはやっているのだけれども、そうでないところはやれていないので、都市間の交通の分析みたいなことは現実的にできないような状況がまだあるわけです。そういったところから、やはりいかにこれを制度化するかというのがあります。それと特に基礎データに関しては、いろいろな人たちが使えるようにするのは非常に大事なことかなと思っています。

**【家田委員長】** 基礎データのインテグレーションというのは、MaaSなんて名前だけの話ではなくて、そこそこが実は基礎だよ。それをやることこそがポイントですよ。ほかにはいかがでしょうか。森下先生から。

**【森下委員】** 意見とか質問とかではなく、どちらかというところちょっと補足といいます

か、追加情報といいますか。観光の世界なんですけれども、やはり観光の世界も特にインバウンドを中心にユーザーのほうの情報の多さとか、情報のほうが先行しておりまして、行きたい場所とかというようなところも、もう産業のほうよりもユーザーのほうの方が自分たちが探してここに行きたいとかというようなことがどんどん出てきているんです。今回みたいな交通の話の中では、それを追いかけていますと、固定の人たちではありませんで、観光客というのはある意味流動していきますし、それが3年後に同じ風な流れをするのかといったらそんなことはないので、情報の速さと多さはユーザーのほうのはるかに多く持っているということですね。それに合わせてやっていくという、交通のほうを合わせてしまうと、観光の世界ではですけれども、なかなか大変なことになるかなと思っていますので、交通のほうも流動のほうに合わせてくれるようなフレキシビリティのある制度みたいなものにしていかないと、あまり固定的なインフラみたいなものになってしまうと観光という点からしますと、ちょっとなかなか大変なのかなというようなところがあるかと思いません。

それと、やはり観光のほうでも目的、先ほど先生からお話があったように、計画が先にあって、そこからユーザーのほうにということがあったかと思いますが、観光のほうは逆で、なかなか地域の政策のほうがほとんどない中で、何を発信していったらいいのかという、旅行者のより分けなどもできていない中で、ほんとうに旅行者主導のまま右往左往しているのが現状のようなところがありますので、日本人といいますか、固定の国民を相手に行っているのはちょっと違うのかなとは思いますが、観光でも同じような情報のほうが先行してしまっているというか、いいことだとは思うのですけれども、それに対してどう対応していくのかは非常に大きな問題になっているかなというところ、ちょっと追加で情報を。

**【家田委員長】** 加藤さん、短目に一つ。

**【加藤委員】** 端的に。伊藤先生の野望は、僕は運輸局にある申請を電子化して、運輸局がデータベース機能を持つという、それでできると思うし、何でそれを伊藤先生が言わないのかなというのが疑問。

それから、交通計画が簡単になるというのはいいのだけれども、いい路線をつくるのにどう役に立つかというのを言ってもらわないといけないのではないかと。今までそういうことでいい路線を、いいダイヤではないですよ、いい路線をつくった例というのは何かあるのかということをお願いしたい。いや、あると信じていますけれども、もちろん。

【伊藤委員】 すいません。そうですね、運輸局の電子申請を実現しようというのは、ちょっと今ここで書いたかどうかあまり覚えていないのですけれども、ふだんから加藤先生を含めていろいろと言っているところかなと思います。

ダイヤ、路線をどういうふうによくしていくかに関しては、これは多分まだかちつとした方法論がある世界ではない。まだ芸術に近い部分もあるのかなというのが現状かなと思います。ただ、やはりその方法論を、いやうちの町は独自だからとか、ここには独特の事情があつてみたいな話をあまり言わないで、まずは同じデータ形式、同じ形の上でつくってみて、それでデジタルでどこまでできるのかを考えていくというのは重要な取り組みかなとは思いますが。

【家田委員長】 1点だけ。途中でかくかくしかじかで自治体やコンサルが実情を知っているあるいは課題を知っているのだけれども、それが言えないでいるというのは非常に気になったところでありまして。先ほどもお話の中で独占禁止法がある種の縛りになっていて、それを改善する方向にあると。これはいい方向だと思うのですけれども。先ほどおっしゃったコンサルとか自治体の話というのは、この期に及んでというか、ここまで危機にあるのに、こんなとぼけたことを言っていて解決なんかできるわけがないよねと思うんだけど、どんな感じなんですか。

【伊藤委員】 私、こういう世界に3年ぐらい首を突っ込んでいると、いろいろな方から、「いやこういう実情があるんですよ」「じゃあ言えばいいじゃん」「いやそこはぜひ伊藤先生から」みたいなことをよく言われるんです。そこはやはり非常に不健全で、私は別に何を言ってもいいのですけれども、いろいろな人たちがちゃんと言うことを言う。特に、やはり一番最初に気がつく人たちというのは、僕よりももっと現場に近い方なんです。そういう人たちが気づいたらちゃんとアラートを発せられるような雰囲気を業界全体でつくっていかないと、そもそもこの交通業界が非常に閉鎖的で魅力的でなく見えてしまって、そうすると、ほかの人たち、能力のある人たちは近寄ってこなくなってしまう。そこはかなり深刻な問題だと思つていまして、これは学会の雰囲気も含めまして、ここの雰囲気も含めまして、かなり重要な問題だと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。要するにオープンにして問題をはっきりさせると。それを国民も含めて問題を共有するところが原点中の原点だしね。今、非常に素朴な表現ですけれどもいいことを言っていたと思います。

それではすいません。3人目のプレゼンターということで、神田先生にお願いしたいと

思います。

【神田教授】 呉高専の神田と申します。このたびは話題提供の場を提供くださいまして、まことにありがとうございます。時間もないので、前置きは短くしておいて。私は交通計画を専門にしていまして、出身地、広島に戻って以降、災害でありますとか過疎地のMaaSとか、条件不利状態にずっと追われている状態になっています。その中で感じていることをいろいろお話しさせていただきたいと思います。

資料も多いのですが、かいつまんでいきますと、今示しているように昨年度の豪雨災害ではあらゆるところで広島の道路が崩れました。それが長い期間残ってしまったというのが昨年度の災害の非常に大きいところです。これが通勤・通学でありますとか、企業の災害発生後の経済活動にすごく影響していったところが大きくて、特に広島と呉の間のJR呉線と広島呉道路、有料道路が2本同時に切れたというのはほんとうに地域の経済にとって致命的な状態でした。1日2万3,000台通っている一般道に対して、これが5万台ぐらいの車の需要が押し寄せたと。ふだんから混んでいる道路がさばけるわけもないといった状態でした。朝4時から夜8時までずっと渋滞が続くと。そうなる車がずっと集中するとバスに頼るしかないなといったところで、そのバスの力を改めて見せつけることができたのも、その時の災害だったのかなと思います。

とはいっても、崩れたところに道路を何とかするというのも非常に大変で、この災害の時に名づけたのですけれども、災害時BRTを運行いたしました。これは通行止になっている高速道路が物理的には走行可能なので、ここにバスを通してしまえばバス専用レーンとして機能するじゃないかといった形で、3時間かかっている車での所要時間をバスでは1時間に縮めた。その結果、車からバスに転換をしていったという方法をとっていきました。その後、いろいろ小わざも積み重ねて、速達性と定時性を確保したのは非常に大きい対策でもありました。

あともう一個、昨年の対策で、そういった交通を確保する点ではいろいろなことをやっていたのですが、一方で、これは日本全体にとって言うておかなければいけないのが、バスロケがダウンしたのが非常に大きい問題だったんです。このバスロケがダウンしたというのは、BUS i tという広島の方々に非常に支持されているバス位置情報の提供システムがあるのですけれども、これが臨時のダイヤを差し込む仕組みになかなかないなかったのが非常に痛い問題だったところです。なので、先ほど示したような災害時BRTのような臨時の交通体系の時刻表等の提供をしようと思っても、実は全然でき

ない状態になっていて、ここからもデータをしっかりと強靱にしていくことが大切だといったところが読み取れるかなと思います。

そういった中でいろいろな情報提供プロジェクトを行っていきまして、その時の体制、今示している画面ですが、今日おいでになっています伊藤先生のご支援もいただきながら、伊藤先生のお言葉をかりますと、緩やかな協力関係がぐっと実って、勝手連がどんどん推進していったというのがこの対応でした。

ここからが本題で、いろいろ動いていく中でちょっと感じるごとと。多くは災害の対応を通じて感じたところもあるのですが、一方過疎の交通をいろいろさわっている中でも感じていることもあって、ちょっとそこをミックスしながらお話をさせていただきたいと思います。

まず1つ目ですけれども、交通とインフラと書いています。これは言いかえると旧運輸省と建設省というニュアンスで捉えていってくださればと思います。昨年度の災害はこの2つの旧の省庁が非常にミックスして連携していったという事例でも捉えられるかなと思うんです。そうしたときに、おそらくハードはインフラが、交通は比較的ソフトのところが多いと思うので、ハードとソフトが連携したBCPを含めた対応計画をきっちり考えておかないといけないと。公共交通はおそらく今まで平常時にどうするという議論があったと思うのですが、災害時に対してどうするかといった部分についても踏み込んで考えておかないといけない時代に来たといったところが見てとれます。

タイムラインについてはもう一歩踏み込んでいきますと、災害が発生しまして生命を分ける72時間というのをよく言われると思うのですが、逆にこの72時間というのは人々の動きが完全にとまってしまうと。そこから7日ないし10日ぐらいで幹線道路がおおむね戻ると。これはこの秋の台風でも同じような形だったと思います。東京ー山梨間を含めて。そうすると、そこから今度は公共交通の番だといった、この3ステップで作戦を練っておくところと、むしろ道路が戻るまでに連携していった事前に作戦を練っておけば、広島はこのカレンダーを見ても、3日か4日ぐらい、交通の確保が始まるまでの日数は圧縮できた可能性があるかと、今ながら振り返って思うところでもあります。そういったところをマネジメントに織り込んでおくところは今後重要な視点かなと思います。

次にリスクマネジメントです。道路が危ないという箇所が実はめちゃくちゃあって、今回崩れた場所も土砂災害危険場所だったと。こんな道路はいっぱいありますので、交通の計画を立てるときにそもそも走る道路は安全なのかと。あるいは切れたときにどうするの

かといった視点で、路線のリスクマネジメント、受容するのか、あるいはもう低減するのかといったあたりも考えていく必要があると思われます。

3つ目、このグラフは、地域の輸送力は実は災害の対応にすごく役立ったという図です。これは全国のバス事業者が広島への応援に来てくださったのですけれども、このグラフからはちょっと読み取れない裏話がありまして、途中から多くは関西の事業者が助けに来てくださっています。これは阪神大震災の恩返しというキーワードで集まってくださったのですが、大阪・京都・兵庫あたりは大事業者の方々が来られています。一方で、広島を中心に、グラフでは赤になりますけれども、これは中小のバス事業者も多く助けに来てくれているんです。ということは一体何かというと、地方のバス事業者が衰退してしまうと、災害が起きたときの特に初めの1週間ぐらい何もできなくなる可能性が高いといったところなんです。これは同じ感覚だと、おそらく土木事業なんかもそういった感覚で地域の事業者を養っていく、養うという表現がいいかどうかはあるのですけれども、ちゃんと確保しておくという発想があると思うのですけれども、交通にもこの発想が要るのではないかというのが、このところからも見てとれるかなと思います。

去年度の災害ではあらゆる交通手段がずっと役に立って、船も役に立ってといった状態でした。今示しているスライドですが、過疎地で何が起きているかということ、MaaSの話なのですけれども、10人乗りのワゴン車のバスが導入され始めた事例です。これは一体何かというと、タクシー以上、路線バスのロセンがちょっと誤植になってしまいます、路線バス未満の交通手段で、要は大型二種を持っていなくてもドライバーが確保できるよといったところ。あとは路線バスが入れないところにサービスができるよといった体制で入っていて、この交通手段そのものの垣根を一回取り払って考える必要もあるのかなというところが、今後の論点としてあり得るのかと思っております。

情報システムがとまったところで、やはりデータは非常に重要で、データベースがなければもう全てがとまってしまうというのが昨年度の災害でした。利用者目線でどういった情報を提供すべきなのか、あるいはどういった形でメンテナンスするのか。特に共通フォーマットをつくっておくと、場合によってはオープンにしておけば第三者が助けてくれる可能性もあり得るといったところで、そういった中で、もうインフラとして一回基礎的なデータベースはつくっておくべきであろうというのは昨年度の災害の時にもひしひしと感じたところでもあります。

それらを含めて、いかにパブリックコミュニケーションを図っていくのかといったとこ

ろ。あまり公共交通のサービス等について、例えばちょっと極端な例ですけれども、CMを見かけたとかといった、利用者との直接的なコミュニケーションはほとんど見たことがないと思うんです。そういった中で、利用者との関わり合いあるいはコミュニケーションのとり方、場合によってはマーケティングといったところの発想も今後盛り込んでいくべき観点なのかなと思っております。

6つ目、財源問題。これも非常に大きくて、先ほど伊藤先生の協力も得ながら情報提供システムをつくって運用していったんだというお話をしたのですが、実はこれ、公的なお金は一切もらっていないです。関係者の持ち出し、藤原先生のご支援もいただきながら、ほんとうに関係者の財布だけでやっていたのが正直なところで。一方で、これは関係者の善意で何とかなっているというのがあるのですが、やっているほうはどういう思いでやっていたかということ、お金のことは気になるけれども、でもやるしかないのと。実に不安でしょうがなかったといったところと、言いかえれば、もしお金を後から何とかなるよということであれば、もっと思い切ったことができたところでもあるんです。

言いかえれば、災害も含めてですけれども、交通をマネジメントすることに対してのお金の枠組みが実はないと。網計画を立てます。ではその計画を立てるためのお金はつく。あるいは路線を走らせて運行費用の穴埋めをする。そこに対してはお金があるのですけれども、そもそものマネジメント組織が抱えるべきお金が実は全然ないと。要は会社の本社があって、本社に予算がないというのと全く同じ状態で、そうすとなかなか今後求められている攻めの展開はなかなかできないよねと非常に感じたところでもあります。ひょっとすると、例えば道路だと絶対壊れたら直すためのお金は後についてくるよねという安心感があるのですけれども、交通はなかなかそれがないといったところも、何らかの枠組みをどうするのかを含めて、ちょっと今後ご議論くだされば非常にありがたいと思っております。

7番、災害時のバリアフリー対策あるいは交通弱者の対策はなかなか後手後手に回りました。地域輸送サービスがなかなか回復しなくて、病院に行けないという人がいっぱいおられたところ。こういった方々をどうするのかといった視点が災害時には出てきたと。これは新聞記事からのエビデンスで、こういうふうになっています。

8番、法規制です。運輸の場合、いろいろな法的な手続があると思うのですが、いまだに紙が多くて、あるいは平常時を前提としていているものも多くて、例えば路線バスを高速道路の規格で走らせようと思うと、実はそのままだと走れないんです。シートベ

ルトを備えていないので、制限速度時速60キロメートルを超えてしまうと走れないと。そうすると一回届けを出さなければいけないと。ただ、対応する中で一回届けを紙で出していったという余裕がなかなかないとすると、こうした手続の電子化は当然求められると思いますし、あるいは災害が起きたときにはこの事業者に対してここは通っていいよというような、あらかじめの取り決めなども必要なかと思っています。とにかくこの電子化なり、今の制度の手続で災害時を想定していないことがその後の対応のレジリエンスを低下させているところも認識すべきところかと思っています。

9番のコミュニケーションとかモビリティマネジメントです。モビリティマネジメント自体、僕自身の専門の一つだということもあるのですが、やはり関係者との連携なり住民の方々との情報提供・連携はきちりとおかないといけないところであります。昨年度の災害で広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会が産学官連携で立ち上がってきています。これは災害の時の議論をずっとやってはいるのですが、一方で広島ではこんなことをやっていますといったところなのですが、災害が発生して丸1年後に訓練を一応やっていて、関係者のコミュニケーションを確認しておこうとか、あるいはそういったものを住民を巻き込んでやってコミュニケーションをとっておくというのを、ずっと絶やさずやっつけていこうという意識をしています。

ともすると、モビリティマネジメントはいろいろな協力を促す観点が非常に強いのですが、場合によっては情報提供によってある程度人々の交通需要を制御すると。こちらのほうがいいですよといったような、いわゆる最近ちょっと言われているナッジ理論を援用したような形での需要をコントロールすると。そこにMMを組み合わせるという観点もあり得るのかなと思っています、いずれにせよ、モビリティマネジメントのようなものを通じたコミュニケーションを図り続けるといったところ。最終的には利用者がどうするかといったところも含めて考えていくべき問題かと思っています。

最後ですが、災害時対応と過疎地のMaaSは極めて似ている状態かなと最近痛感しています。何で共通しているのかというと、データベースがない、ITが使えない、ふだん動いている交通行動とは全く違う。違う選択肢を早く示さなければいけないとか、条件が不利というのが積み重なっています。加えて過疎なので、ここでMaaSをやろうという形飛び込んでくる民間事業者はなかなかなくて、そうすると民間の牽引役もない形になっています。

一方で、供給側の限界費用がゼロだと。利用者が少々増えてもバスをもう1本走らせろ

という話にはなかなかないところもあって、あとはバスがないことによって社会全体が損失を招くことが非常に大きいと。このクロスセクター効果も大きい中で、これをどう捉えていくのかと。先ほどのバス、地域の事業者が助けてくれたという話も含めて、過疎地なり条件不利地域こそしっかり対応しておいて裾野を広げておくべきという視線が当然必要です。あと、交通は発生需要だとよく言われますけれども、おそらく過疎地の場合だと、先ほども議論がありましたけれども、乗る楽しさとか外出する楽しさをつくってあげて、需要をつくって行って利用者を確保するという視点が必要かなと思います。実際に、現在国のご支援をいただいている新モビリティサービス事業で広島県庄原市でMaaSの実証実験事業をやっている中で、こういった乗り物を整えると外出回数が増えたとか、あるいは毎日このバスに乗って行ってゴルフの打ちっ放しに通ったという人が出てきたりしているんです。こういった形でQOLに交通につながるんだといった視点も今後議論の中に加えていただければと思っております。以上、早口でございましたけれども終わります。どうもありがとうございました。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。それでは残りの時間が限られてはいますけれども、皆さんから神田先生にご質問ということでお願いしたいと思っております。コメントまでやっているとちょっと時間がなくなってしまいますからね。ご質問をざっと出してもらって、まとめて神田先生にお答えいただきましょう。いかがでしょうか。藤原先生、補足とかあったら一言。

**【藤原委員長代理】** 漏れはないですけれども、やはり予算のところは表現の仕方ですけれども、的確に今日は表現していただいたと思っています。

**【家田委員長】** ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。ではどうぞ。

**【加藤委員】** 私が関わってきたところだと、例えばバスの営業所だとか鉄道の車両基地だとかそういうところがやられて、道路とかはよかったのだけれども、全く走れなくなったところがあったりしました。この広島あたりの水害ではそういうことはなかったのかを伺っておきたいんです。やはりそこはこの話を聞いていると何か全部網羅しているように感じるのです。もしそこがなかったとしたら、やはりそれもきちんと見ていかなければいけないと私としては思っているのです。神田先生の関わられた範囲ではそういうことはあったのでしょうか。

**【家田委員長】** ほかにいかがですか。よろしいですか。ではご質問は以上ということ

にしましょうか。どうぞお答えください。

【神田教授】 車両基地がやられたというケースは昨年度の災害でも実際ありました。機転をきかせてBCPを立てた事業者はバスを逃がすということをやっていたのですけれども、車庫そのものが被災して10台ぐらい動けなくなった事業者が実際に存在していました。

【加藤委員】 それは回復はどのぐらいかかったのですか。

【神田教授】 結局そこにアクセスする道もやられてしまったというのがあったので、一、二週間ぐらい動けなかったと。不正確かもしれませんが、そういうことがあったのは事実です。

【家田委員長】 それではすいません。時間がなくなってしまいましたので、プレゼンは以上にしたいと思いますが、この最後のプレゼンについて一言だけ加えさせてもらうと、実はこの災害が起こった後、藤原先生や神田先生たちが大活躍されているのを仄聞いたしまして、それでこれはヒットだなと。しかもこれを標準形に持っていきべきだなと思いましたが、途中で文書もありましたけれども、道路局をお願いして、ちょうどそういう会議をやっていたものですから、やった次第です。趣旨を申し上げますと、通常何か起こると復旧といって原形復旧しましょうねという言い方をするのですが、もとのとおりに戻しているだけではしょうがないんですね。それを機会にしてよりよいものにするということが、改良復旧とかビルト・バック・ベターと言いますけれども、この交通についても、災害を契機にしてそれまでやっていなかったような、よりまともなマネジメントをいろいろな主体が入ってやると。そして一番合理的な解決を見出すというのを実現する。それがいい機会だったと思います。

その時の肝の一つは、関係者だけでやっているとおオープンな議論が阻害されたり、適切な答えになるとは限らない面があるので、幸いなことに神田先生や藤原先生という客観的な方々が中心人物的に入っていることによって、全ての議論がオープンになると。どこかの主体がばかなことを言っても、「ばかこくんじゃねえ」とこういうことがオープンにちゃんとと言えるようになります。そこがみそです。

今はおそらくここ広島だけではなくて、あちこちで今まであった渋滞のマネジメントの会議をこれに転用して、いざという時に備えてこんなことをやっていこうというところまで行きつつあるのではないかと想像しています。それを期待したわけですね。ただ、お金のことについては、今日お話があったように極めて重要な問題で、それをボランティアの

研究者が負担しているなんていうのはおかしな話もいいところであって、ぜひ蔵持さんが次回はポケットマネーを出してくれて……、冗談ですけれども、そのくらいのことを考えてやっていくいいお話をしていただいたと思います。

それでは時間になったのですが、以上で今日の話は終わらせていただいて、次に向けてというふうにしたいと思います。大変恐縮ですけれども、私の司会の部分は以上で終わって、事務局に最後のまとめなり、次に向けての話をしていただきたいと思います。

**【審議官（公共交通・物流政策）】** 本日はほんとうにいろいろなお指摘、ありがとうございました。さまざまな指摘をいただきましたけれども、やはり計画とか検討会とか法律とか制度とか組織がほんとうの現実の課題に答えられなくなっているのではないかというのが、一番厳しいとかまさにそれが当たっていると思った次第でございます。そういった現実のほんとうの厳しいところをピンポイントでしっかり対応できていないのはどうしてかというのは我々も考えるわけですけれども、一つには今日もご指摘もありましたが、交通にお金が足りない。これは実際に事実だと思います。思いますけれども、でもそれが全てではないと思いますし、あるいは人間力が落ちているのではないかというのは確かに正しいのではないかと思います。ではなぜ人間力が落ちているのかというところが問題なのかと思いますので。いずれにせよこれだけ交通が大事だと言われている中で、その対応がほんとうに届くところにどうやったら行くのかということ、しっかり我々は認識しながら、まさに長期的な視点で考える計画ですので、そういったところに踏み込んだことが打ち出せればと思いますので、これからやっていきたいと思います。本日はどうもありがとうございます。

**【交通政策課企画室長】** 家田委員長、委員の皆様、神田先生、ほんとうに本日はどうもありがとうございました。

最後に事務局から2点連絡事項でございます。1点目ですけれども、本日の議事録につきましては、後日委員の皆様にご了解をいただいた上でホームページで公開する予定でございます。2点目でございますけれども、次回の小委員会につきましては2月6日を予定しております。後日改めて次第等、開催のご案内を送付させていただきます。

以上をもちまして、交通政策基本計画小委員会を閉会いたします。本日は熱心なご議論をいただき、まことにありがとうございました。

— 了 —