

令和4年11月18日

【有賀補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ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いております、国土交通省総合政策局交通政策課の有賀でございます。冒頭、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

議事に入ります前に、会議への参加方法についてお伝えいたします。会議中は、オンラインで御出席の委員の皆様におかれましては常時カメラオン、マイクについては御発言時のみオンにさせていただくよう、お願いいたします。国交省のオンライン出席者は、発言時のみカメラオン、マイクオン、傍聴者については常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。

また、会場にいらっしゃる皆様におかれましては、御発言時、卓上マイク右下、トークボタンを押してから御発言をお願いいたします。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、配席図、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿、出席者名簿、資料1から3をまとめたもの、及び参考資料でございます。不備がございましたら事務局までお知らせ願います。

なお、交通政策審議会運営規則第7条において、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとされておりますので御了解いただければと存じます。

御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御紹介に代えさせていただきます。全委員14名中11名の御出席をいただいておりますので、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御報告申し上げます。

報道陣の皆様につきましては、冒頭のみカメラ撮りとさせていただきますので、ここで御退室いただきますようお願いいたします。

それでは、以降の議事の進行を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。中村でございます。

今回もハイブリッドの会議でございまして、このお部屋にいらっしゃる方もオンラインの方も、いろいろ操作の指示が先ほどございましたが、滞りなく円滑にいきたいと思います。

議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。本日は、議事の（１）から（４）まで、事務局からまとめて説明をいただき、残りの時間を意見交換に合わせる形で進行いたします。

まず、議事（１）地域公共交通の再構築に関するこれまでの主な御意見について、事務局から御説明をお願いいたします。

【有賀補佐】 資料１について、事務局から御説明させていただきます。お手元の資料を１枚めくっていただきまして、資料１「地域公共交通の再構築に関するこれまでの主なご意見」になります。こちら、１０月７日に開催された第１回部会、その後に行われたヒアリング等でいただいた主な御意見について、事業性の向上、交通サービスの確保、予算・制度の３つのカテゴリーで分類したものととなります。

なお、いただいた御意見のうち、中長期的なもの、理念的なものについては黒丸を付しております。

以下、それぞれのカテゴリーに沿って、いただいた御意見をかいつまんで御紹介させていただきます。

資料２ページになります。事業性の向上に関する御意見です。こちらはあらゆるリソースを総動員して、トータルとして支援の在り方等を検討すべきという御意見やICTを活用した運行管理の効率化や車両のEV化等のDX・GXに関する御意見等をいただいております。

資料をめくっていただきまして、３ページ、交通サービスの確保に関する御意見です。こちらは官民連携や事業者間共創、都市と交通の連携に関する御意見等をいただいております。

４ページになります。予算・制度に関する御意見です。こちらはエリア一括で複数年化された支援制度、固定資産税等の固定費用の削減、財源の確保策、国交省所管の補助金以外の予算の把握、次ページ、５ページに移りまして、持続可能な「葉の交通」を支える新たな仕組みの検討に関する御意見等をいただいております。

簡単ではございますが、資料１の御説明は以上となります。

【中村部会長】 ありがとうございます。

続きまして、2番目、ヒアリング概要についてということで、続けて事務局から御説明を願います。

【有賀補佐】 資料2を続けて御説明させていただきます。6ページ、資料2「ヒアリング概要について」でございます。こちらは第1回の部会以降、部会長とも御相談させていただいた上で、群馬県、株式会社MaaS Tech Japanの日高様、公共交通利用促進ネットワークの伊藤様から、それぞれ、自治体、事業者、利用者、そういった視点での御意見を伺いました。

概要について次ページ以降にまとめておりますので御紹介いたします。ページをめくっていただきまして、7ページになります。

群馬県のヒアリングでは、DXの導入とデータ活用に関する費用面での課題、定量的なデータの活用、群馬型上下分離に関する課題等について御意見をいただきました。

続きまして、8ページ、株式会社MaaS Tech Japanの日高様のヒアリングでは、データを使った交通分析による住民の課題解決、データ統一に向けたフォーマットの統一、DX補助金のような助成、MaaSに携わる人材育成等について、御意見をいただいております。

資料をおめくりいただきまして、9ページ、公共交通利用促進ネットワークの伊藤様のヒアリングでは、駅やバスターミナルに人が集まる場づくりの必要性、公共交通に関するデータの取りまとめ、交通事業者が持つデータの活用に関する御意見等をいただきました。

簡単ではございますが、資料2の説明は以上となります。

【中村部会長】 ありがとうございます。手短に御説明いただきましたが、今し方ありましたように、7ページ、8ページ、9ページのところで、群馬県、MaaS Tech Japanの日高様、それから、公共交通利用促進ネットワークの伊藤様からいろいろなお話をいただいて、意見交換をしたということの報告でございます。

このまま行きますが、議事3です。論点整理と対応の方向性（案）ということで、事務局から御説明をお願いいたします。

【倉石課長】 よろしく申し上げます。地域交通課長の倉石です。

今、事務局から説明しました、様々なヒアリング等々を踏まえ、11ページの論点整理ですが、先ほどの3つの分類、事業性の向上、交通サービスの確保、予算・制度という分類で、論点という形で要約して、記載しています。

1つ目の事業性の向上のところは2つ、ともにつくるの共創の推進やリソースの総動員とGX・DXの活用。2つ目の交通サービスの確保のところは、官民連携によるエリア全体

でのサービスの改善・適正化及びまちづくり政策との融合。3つ目が、特に予算・制度でこういうことを検討すべきではないかというご意見を並べてございます。一番下の財源の確保策については、山内先生をはじめ幾人かの先生からコメントがあった中長期的な観点も含めての御発言を一番後ろにつけています。

そうした今の論点まとめも踏まえまして、次のページ、12ページになりますけれども、事務方として、これまでの御意見を踏まえて、リ・デザインに係る施策のたたき台をお示しさせていただいています。

まず3つの分類をしております、左から事業者間・分野間共創、それから、右側が官民連携、一番下が交通DX・GXです。前回の審議会では、交通DX、交通GX、それから、3つの共創をベン図で示しましたが、官民共創の部分について面的・物理的に、まちづくりにも広がりつながるという部分を含めて、今回、右上に官民連携、左側に事業者間・分野間共創、下は交通DX・GXという分類で、今までの御意見を踏まえて整理しております。

それぞれ項目を挙げていますが、要点としてこの中の幾つかをお話しさせていただきます。左側の事業者間・分野間共創のところ、上から行きますと、医療・介護・エネルギー等、分野の垣根を越えた多様な地域関係者の「共創」ということで、交通だけではなくて、地域の暮らし、周りの地域の様々な分野と同時解決を図っていくプロジェクトに対する支援が必要ではないかということです。これは今、共創モデル実証プロジェクトという支援事業も新しくスタートしていますが、こういったものもイメージできていると思います。

それから、今のは分野間共創のカテゴライズですが、2つ目、3つ目が事業者間共創に当たるものです。一つは独禁法特例法の活用促進・支援、もう一つは事業者間でのリソースシェアの仕組み等の検討です。後ほど前回のハイ・タク協会の田中委員との回答の関係でもお話ししますが、前回ありました運行管理の話や、もう一つ下の他分野共創とも絡みますが、自家用有償旅客運送等も含めての話です。

それから、4つ目が、交通が不十分な地域等におけるタクシーと自家用有償旅客運送の活用など、いわゆる「葉の交通」と言っている地域のコミュニティーに近いレイヤーの部分について新たな仕組みを検討すべきと、「リ・デザイン検討会」でも御提言いただいています。それが、それに沿った記述でございます。

それから最後が人材育成の話を書いています。これも中身としては、「リ・デザイン検討会」でも御提言いただいていたものでもありますが、今回ヒアリングでも改めてまた話が出たということで、スタートアップを取り込むということも含めての人材育成、地域交通の分

野においては、そういった支援をしていく必要があるのではないかというのが左の上の分類でございます。

それから、右側の官民連携のところでございます。上の丸2つが、一番上の丸に長期民託と書いていますが、いわゆるエリア一括長期運行委託ということで、これまで「リ・デザイン検討会」でも出てきたものです。これは、例えば公設民営・公有民営等いろいろな言葉がありますが、一つは長期ということで、一定の取組について3年から5年の複数年で支援していくという意味です。それから、民託ということで、これはモードごとの特性があって、鉄道モードだと公設民営といったときに、「下」の敷設部分はもともとは事業者の持ち分になります。一方、バス・タクシーの場合は「下」がそもそも道路という公物ということで、自治体と事業者との契約関係あるいは協定関係をもって自治体から民間に委託しますが、その「民託」というところを際立たせて、長期民託と表現していますが、そういった事業資産の保有に取り組む自治体に対する支援ということです。ここで事業資産と言っているのは、車両のようなモノや車両基地のような土地、それからデータシステムのようなものを含むという意味で、これらの保有に取り組む自治体に対するものも含む支援を行ったかどうかということです。

それから、2つ目の丸ですが、これもエリア一括と絡みますが、前回の御審議のときに大串先生からも御発言いただいた、クリームスキミングに対してどう対処していくかということも併せて検討していく必要があるのではないかという話です。一定のエリアで「他の事業者の参入により計画維持が困難となる可能性を抑止」と書いてありますが、一定の、例えば長期民託の計画を維持できないようなものについては、何らかの抑止的なものをつくっていかないと、制度として、実態としても進んでいかないのではないかということです。

それから、3つ目、4つ目の丸は、まさにまちづくりと地域交通との連携の進化ということです。都市構造の軸と拠点の高質化・多様化、それから地域公共交通計画と立地適正化計画の連携をさらに進めていくための効果的なツールを施策としてやっていく必要があるのではないかということです。

それから、最後の2つの丸は、どちらかというところローカル鉄道メインの記述になっていますが、広域的な性格を持つローカル鉄道について、必要な場合には国の関与を強化して、事業者と自治体間の連携・協力を促進するというところで、「地域モビリティ検討会」で提言された流れの話でございます。最後の丸もローカル鉄道の文脈が主という書き方になっていますが、関係者の合意形成のための支援、それから、合意に基づく規制・運用の緩和です。

鉄道を地域の社会資本として位置づけて、まちづくりに真剣に取り組む自治体に対する支援を強化ということで、一番上のエリア一括もそうですが、特に真ん中・下の部分は、まちづくりと、鉄道だけではなくバスなども含めて社会資本として位置づける具体的な施策ツールとして、例えば予算等の支援をしっかりと強化していくことを表現しております。

最後、交通DX・GXについては、参考資料1にある閣議決定されたR4年度の補正予算案でも示していますが、1つ目の丸はDX・GXによる生産性向上・経営効率化、それから2つ目が交通に関するオープンデータの活用の促進ということで、先ほどとちょっと絡みますが、まちづくりの分野でも、都市、まちづくりのDXということで予算措置もされています。

例えば「PLATEAU（プラトール）」と呼ばれるものです。3Dマップを使って、交通のデータも含めてビッグデータを集めるということで、今、実装に移っていますが、交通のデータもしっかり活用していくまちづくりです。それから、上から3つ目の自動運転の社会実装です。左下の写真は茨城県境町のもですが、実装に向けた実証事業への支援をしっかりと強化していくということです。

それから一番下が、九州でも動きがあるような広域連携や、分野間共創に重点化していくMaas実装の取組を支援していく必要があるのではないかとことを記しております。

私からは一旦、以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。ここまで資料の説明がメインで来ましたが、もう少しあります。ここで前回の部会における意見に関して、事務局より説明をお願いいたします。

まず地域交通課より、他省庁等の地域交通に関連する補助金等についてということで、参考資料2を御説明ください。

【倉石課長】 続きまして、参考資料2の9ページを御覧いただきまして、他省庁の補助金関係についてです。前回、石田先生からも御指摘いただきました、国交省予算だけではなくて、予算を総動員していくためにどういう予算があるのかということを示すことが必要ということにお答えさせていただいているものです。

一つは、一番上の厚労省の関係で、介護予防・日常生活支援総合事業というのがありまして、枠としては、交通以外に使われているものも合わせますと、当初予算額で、R4年度で約1,000億円近くということです。このうち、訪問介護型サービスDという事業がありまして、通院等の送迎後の付添い支援や通所型のサービス等々ということで、お金の流れと

しては、国から市町村、市町村からサービスの担い手と流れます。下の※の想定ケースのところで書いていますが、ケースとしては、交通事業者が地域住民と連携して行う活動補助ということで、道路運送法上の許可・登録が不要なものもあり得るということです。実態としては、厚労省ともやり取りしましたが、残念ながら、実際はほぼ使われていないです。使われていないという意味は、担い手として最終的に交通事業者へお金が行くという意味では使われていないということです。例えばNPOなど他の担い手では使われていますが、残念ながらそういう実態となっています。厚労省においても、まさに我々との省庁間あるいは自治体の中の部署間の連携や情報共有をしっかりと現場レベルでもしていかなければならないという考えを持っているとのことです。

それから2つ目が、REVIC、地域経済活性化支援機構ということで、交通事業者だけではないですが、経営環境が悪化した事業者に対しての事業再生支援、それから、ファンドとして地銀を含めた金融機関との協調融資、協調出資をやっています。交通事業者という意味での実績で言うと、島原鉄道や宮崎カーフェリー株式会社等々があります。どれぐらいの金額規模かというのは、金融実務として他の金融機関との関係もあり、なかなか公表するのは難しいと聞いています。事業再生支援ということで、こういうツールを通して、国として出資という形で支出しているということです。

それから、3つ目がいわゆるコロナ交付金、地方創生臨時交付金と呼ばれているものです。これまで累次あり、約7.5兆円の分母として箱がある中で、交通にどれぐらい使われているか、ということですが、感染防止対策や、運行支援、いわゆる実質的には実証運行などのほか、実は赤字補填のようなことにも使えるメニューになっているということで、実績としては、これまでの先ほどの7.5兆円の中の約1,500億円が、少なくとも交通には使われているということになっています。

これは2つ目の丸ですけども、今年の4月に、交通事業、地域公共交通のジャンルが、内閣府からの通知でもしっかり交付金を使うべき用途として明示され、9月に推奨事業メニューに位置づけられております。ということで、1,300を超える自治体で使われてきています。

そのほか、※のところ、文科省のへき地児童生徒援助等補助金ということで、これは予算額自体が6億円で、直接、交通事業者にということではないですが、こういった関連事業もあるということで、御紹介させていただきます。

私からは以上です。

【中村部会長】 ありがとうございました。

次に、前回の部会で、時間の都合上、全国ハイヤー・タクシー連合会からの御説明に対して、事務局の回答ができていなかったということで、ここで事務局より回答をお願いいたします。

【村上課長】 自動車局安全政策課長の村上でございます。前回の議論の際に、ハイ・タク連合会さんから、ICTを使った遠隔点呼について、事業者間で、小さなタクシー会社と事業者間でまとめることができるような制度はできないかという御意見を頂戴しました。自動車局では、タクシーのみならず、バスやトラックの運行管理について、去年の3月からICTを使った運行管理の高度化についての検討会を開き、制度設計を検討しているところです。

今年の7月から、同一事業者の中での遠隔点呼ができるようになったところがございます。今後、こういった事業者間で遠隔点呼ができるかどうかを、実際に実証実験もしながら、来年度から制度整備に向けて検討を始めたいと考えております。

この検討会においては、ハイ・タク連合会さんも通常からメンバーとして入っておられるので、一緒に考えていきたいと考えております。

以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。

「リ・デザイン検討会」の提言のまとめのほうでも、「葉の交通」を支える新たな仕組みを検討していくことが重要と書いてあります。その点も含めて、部会長代理、加藤博和先生からコメントいただけますでしょうか。

【加藤部会長代理】 名古屋大学の加藤です。「葉の交通」を担うところは、バス・タクシーをはじめとして、その間のいわゆるオンデマンド乗合交通、それから、自家用有償運送も担っています。この中で交通空白地有償運送は、地域公共交通会議で議論して公共交通計画にも書かれる形が通常だと思いますし、オンデマンドも同様です。しかしながら、タクシーの部分については、特に乗用許可のところは全く議論されていないところがほとんどだし、実際議論しても法的な効力もないですし、ほとんど変える余地もないような状態です。

私自身はタクシーの営業の交通圏を飛び越えたところでも、タクシー事業者がないのでそこで使うということも地域公共交通会議を活用してやっていますが、特に運賃などは全国一律の幅運賃の制度では対応できないところが多いのではないかと考えています。乗用許可の部分について、地域公共交通会議で議論したり、あるいは地域公共交通計画に書くことでいろいろなことができるようにすることが必要と思っていますし、交通空白地有償運

送やオンデマンド乗合等とフラットに議論することが大事だと考えています。これができていないので、いろいろなところでトラブルが起こっているのかなと感じます。

ですので、そういうことも含めて、地域公共交通会議の権限を広げるとか、地域公共交通計画でいい案が出てきたらそれをきちっと支援できるような仕組みをつくるということが今回必要だと考えていますので、ぜひここで議論して実現していければいいのではないかなと考えております。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。今の加藤先生のコメントを受けて、事務局のほうからもし一言あればお願いします。

【森課長】 自動車局の旅客課長の森でございます。加藤先生、コメントありがとうございました。今、加藤先生の、タクシーをどう地域の、いわゆる公共交通機関の中に取り込んでいくかというお話、それから、前回の第一交通産業の田中社長からも、タクシーをはじめ、幾つかコメントいただきましたので、まとめてコメントさせていただきます。

まさに、今、加藤先生から御指摘いただいたとおり、タクシーをどう地域の、いわゆる「葉の交通」の中で生かしていくかということがまだ生かし切れていない部分があるのではないかなということだと思います。先生は、個別の事案で努力していただきまして、いわゆる営業区域からタクシー事業者がなくなった場合に、隣の事業者が出張って行って、地域の交通を提供するということを実現したり、非常にいろいろな工夫をしていただいて、現実に提供していただいています。一つ御紹介したいのは、参考資料の一番最後の11ページを御覧いただきますと、いわゆる定額乗り放題タクシーを2つ紹介しております。それぞれ、今、実際に提供されているものですが、1つ目は福島県の郡山観光交通というタクシー会社が、月額1万円で、利用時間は10時から17時、対象エリアは町の中で、町内の在住者に対してタクシーを乗り放題で提供していただいている。2つ目は一般社団法人の静岡TaaSという団体が今、実証運行としてやっているものですが、同じように、これは65歳以上の方が8,000円、未満の方は1万円で、静岡市内の一部エリアで、同じようにタクシーの乗り放題のサービスを提供していただいています。

これはいずれも、現状、いわゆる総括原価方式で、原価割れしない範囲の運賃認可制度の下で、実際は旅行業者の手配行為を挟んで運行されていると思いますが、既存の仕組みを使うとこういうサービスを提供しにくいという部分はあります。そういう意味で、今、バスについては、地域公共交通会議の中で、自治体や関係する事業者が話し合うことによって、協

議運賃という形で、いわゆる総括原価方式に基づく認可ではなくて、実際は自治体が一部補助をするのだと思いますが、少し安い値段でバスのサービスを提供できる制度がございません。

それと同じような形で、タクシーについても公共交通としての役割をさらに提供していただくことを念頭に置いて、地域の公共交通会議の中で、運賃を議論して、いわゆる認可方式にはよらない運賃の設計ができるのではないかと考えますので、そういう仕組みの導入について検討していきたいと思っております。

併せて、前回の田中社長からいただいたことについて簡単に、回答の形になりますが、先ほど村上課長から話があったもの以外で、前回あったこととしましては、一つはタクシーの営業区域が実際上の生活圏と若干ずれていて、サービスが十分に提供されないといった問題。それから、第一交通産業のほうで、おでかけ交通ということで、「葉の交通」をタクシーの形で提供して、いろいろ全国各地で展開していただいておりますが、中には市町村がなかなか対応できないケースがあるので、できれば都道府県が地域公共交通会議に参加することで話が進むようにできないかという地域の協議会のメンバーの在り方に関する話。それから、タクシーの最低保有台数規制というのがございまして、5台以上、タクシーを持って事業をやるということが想定されているわけですが、いわゆる「葉の交通」地域の本当に過疎地域の交通サービスの提供に当たっては、最低保有台数規制というのがある種、障害になっているという実情があり、個人タクシーというのは車1台と車庫でやれるサービスですが、これは今、人口30万人以上の地域でしかやれないということになっています。ですので、安全性を確保するために、例えば法人タクシーが遠隔で運行管理などをやりながら、過疎地域で個人タクシーが1台でサービスを提供するといった仕組みがつかれないかというお話。

それから、これは高齢者の免許返納、政府が交通安全の対策の観点から進めていますが、タクシーについては免許返納割引ということで事業者の自己負担で1割引をしております。特に高齢化が進んでいる地域では、みんなが順番に免許返納していきますので、乗る人はほぼ全員、免許返納割引が適用され、認可した運賃の1割引が標準運賃になってしまうということが現実として起こりつつあるという話。この点につきましては、ほかでもいろいろ同じような要望を受けていまして、新型コロナウイルスの地方創生臨時交付金が非常に幅広く使えるようになっておりますので、まずは各地方運輸局から自治体に対して、コロナの創生交付金を使って、免許返納割引を行っている事業者に対する支援をしてくれないかとい

うお願いに行くよう通達を出したところです。まずはその効果を見ていきたいと思っています。

それから、最後に、いわゆるドライバー不足です。いろんな仕組みをつくっても、現実には運ぶドライバーが、これはタクシーもバスもそうですが、コロナを通じて4万人、ドライバーが減少しております。これを急いで回復させなければならないので、何らかの支援措置を取れないかと言われております。

先般、今年度の補正予算案が閣議決定されました。これから国会で審議されますが、この中には、新たにバス、タクシーの事業者の、いわゆる二種免許取得支援ということで、二種免許を取得する支援の一部を国が支援する仕組みも入れております。まずはこれをしっかり活用してもらいたいと思います。

頭のほうで3つほど申し上げた、タクシーの営業区域の話、地域公共交通会議のメンバーの話、それから、いわゆる個人タクシーを活用できないかという話につきましては、今回、審議会でも問題提起をしていただいていますし、それから、「リ・デザイン検討会」でも「葉の交通」の仕組みの検討といった提言もいただいておりますので、間髪入れずに、これからまた引き続き検討していく中で、どういう形のサービスの提供が実現できるか考えていきたいと思っています。

本日のところはこういう形で回答とさせていただきます。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。

では、最後に、議題の(4)その他ということで、令和4年度補正予算案について、参考資料1の説明をお願いします。この後、先生方からの御意見をいただく場になります。

では、お願いします。

【倉石課長】 参考資料の2ページを御覧いただきまして、今回の令和4年度補正予算案ということで、11月8日に閣議決定されて、来週以降、国会でも審議されるもののラインナップ、地域公共交通関係です。

まず、右上ですが、総額が約807億円ということで、補正予算案として閣議決定されております。総合政策局計上分としましては、1から3までありますが、1のところを見ていただきますと、交通DX・GXによる経営改善支援ということで、例えば2つ目のポツに、先ほども触れましたが、自動運転の社会実装に向けた実証事業、それから、GXで言いますと、EVバス・タクシー導入ということで、しっかり拡充していくという方向でございます。

それから、右の丸に、共創モデル実証プロジェクトとあります。これらのラインナップは3ページ目以降にそれぞれの項目ごとの概要が載っていますので、また御参考にしていただきたいと思います。共創モデル実証プロジェクトについても、これは先ほど言いましたように、今、全国15の事業が続々とスタートしております。R3年度補正予算を財源に初めて創設した事業ですが、今までは他分野共創を対象ということで、第1弾ではやっていた。今回はそれに加えて、官民共創、それから、交通事業者間の共創の部分に対象を広げていく、あるいは、先ほどもありました人材育成の部分にも対象を広げていく方向で拡充していきます。

それから、右下の最後の丸ですが、事業再構築支援ということで、「地域モビリティ検討会」の提言などを踏まえて、ローカル鉄道の再構築協議会の設置や実証事業のための予算を組んでおります。

それから、左下の2ポツは、地域間幹線やフィーダー系統について、当初予算でいわゆる赤字補填を措置していますが、その上乗せ、上積み部分です。その他バリアフリー整備や地域鉄道の安全対策に係るものです。

右下がタクシーの燃料価格、LPガスの価格変動緩和対策ということで、予算を積んでおります。

その下は、鉄道局計上分の安全性向上に資する設備整備支援です。

最後に、観光庁の計上分も額が結構ございますが、他分野共創の観光ともいえますが、まさに観光と交通を組み合わせるということで、実際、交通事業者にしっかりと予算が流れていくものとして計上しております。

大ざっぱですが、補正予算案のラインナップは以上でございます。参考いただければと思います。

【中村部会長】 御説明ありがとうございました。それでは、ここまでの国土交通省からの説明に対して、まず、委員、臨時委員の皆様より御意見等をお願いいたします。会議室において現地出席していらっしゃる委員の皆様は挙手で、オンラインで出席されている方は挙手ボタンを押してお知らせください。

大串委員が途中で退席されるとお伺いしておりますので、一番最初に大串委員、その次に住野委員の順番でいきたいと思っております。

では、大串先生お願いします。

【大串委員】 すみません。先に発言させていただきます。私からは4点申し上げたいと

思います。

1点目が、例えば、最近道路空間をもっとパーソナルモビリティや自転車などに再配分しようと言われてきておりますが、この際、しっかり公共交通に対して優先的に道路空間を再配分していただくという方針をここで出していただければと思います。特に都心に対しては、速達性がすごく求められるということもありますし、交通安全を考えても、道路をさらに拡張していくことはできないと思いますので、いっそ公共交通を最優先にして、道路空間の再配分を求めていくということはひとつ打ち出していきたいと思っております。

2点目が、クレジットカードを決済手段としてという話が部会でも出ていましたが、やはり競争が必要だと思っております。どうしても交通系ICカードを導入してということに現状はなっていますが、非常に値段が高くて、維持が難しいという話も聞いておりますので、政策としては多様な決済手段を入れることによって、そういう交通系の決済の競争を促していただければと思っております。それがインバウンドの対応にも効くのではないかと考えております。

3点目が、最近ちょっと言われなくなったと思っておりますが、公共交通のユニバーサルデザインについて、車両のみならず、交通結節点について徹底していただきたいところがございます。実際いろいろ移動しておりますと、分かりにくい乗換え案内とか、「えっ、どこにあるの？」とうろうろしてしまうことがあります。最近グーグルの地図案内に頼って解決している面もありますが、きちんと表示などを含めて分かりやすくなっているのかもう一度見直していただきたいというのが3点目です。

4点目が先ほどもありましたが、タクシーの台数は本当に減っていると思っております。なかなか変わらないこともありますし、特に利用が集中するときはアプリの利用者が優先されてしまうので、アプリを利用できない方が困っていらっしゃるというお話を聞いたりもしております。いろんなことがあると思っておりますが、しっかり適正水準に戻す努力をしていただきたいと思っておりますし、先ほどご説明いただいた月極めでタクシーに乗れるという仕組みは子育て世帯にとってもありがたい仕組みでありますので、ぜひ推進していただきたいと思っております。

その際にぜひお願いしたいのが、助成金を出すだけではなくて、しっかりデータを取っていただいて、研究者に公表していただければありがたいと思っております。どういった要因でこの地区は利用が促進されているのか、ほかの要因を足せばどうなるのかということに対して知見を持っている方、この中にもたくさんいらっしゃいますし、外の研究者の方もたくさ

んいらっしゃいます。皆さん関心を持たれている分野ですので、そういうデータをとらまえていただいて、公共交通をよくしていくための研究に参加してもらえるデータセットをつくっていただければと思います。

以上です。

【中村部会長】 先生、ありがとうございました。道路の話、運賃の話、交通結節に、バス、デザイン、タクシー、そして、専門家へのデータの開示、単純にデータ公開ではなくて、専門家への開示、大事なキーワードを幾つもいただきました。ありがとうございます。

それでは、今、オンラインで挙手されている方が住野委員、そして、羽藤委員、続けて、その順番でお願いします。

では、まず住野委員からお願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。住野です。

論点整理とたたき台ということでまとめていただきまして、ありがとうございます。私からは、簡潔に3点、御意見申し上げたいと思います。

まず1点目は、官民連携のところで、「広域的な性格を持つローカル鉄道について」というところでありますが、これは主にJRにかかってくると思っています。これから整備新幹線の関係で、並行在来線の問題があるわけですし、とりわけ北海道につきましては、並行在来線を維持するかどうかということもありますが、貨物も走っていて本州と北海道を結ぶという役割があるわけです。そういった意味では国の関与がなければなかなか進まないのではないかと考えておりますので、ぜひお願いしたいと思います。

2点目は交通GXのところですが、GXで生産性向上ということで、いわゆるエネルギーマネジメントのところは主ではないかと思っていますが、私はぜひ脱炭素と交通をどう組み合わせるのかということも今後しっかりと検討する必要があるのではないかと考えています。ドイツは特別かもしれませんが、全域49ユーロで公共交通が乗れます。これは財源問題も言われておりますが、本当の意味で脱炭素化をどう公共交通と絡めて推進していくのかということをしつかりと考えないと、生産性向上だけではなくて、こういった取組が遅れるのではないかと考えています。環境MaaSなど発信をどうしていくかということも大事だと思っていますので、そういった視点も今後必要ではないかと考えています。

最後は、財源と在り方について、先ほど、現行以外の財源については中長期的に考えると言われておりましたが、この問題点は第2次交通政策基本計画で、5年間で検討していくということも明記されておりますので、もう少しスピード感を持ってやっていく必要があります。

ます。人口減少・少子化の中で、免許返納者や学校の統廃合等いろいろ課題が出てきておりますので、こういった形で行政サービスに位置づけながら財源の問題を議論していくか考える必要があります。具体的な例を出さないとなかなか財源問題には話が進んでいかないと思いますので、そういった視点も考えながら前へ進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございます。鉄道並行在来線の話、それから、GX、脱炭素というキーワードをどう入れていくか。そして、財源に関してはスピード感を持ってといふところも含めて御意見いただきました。ありがとうございました。

続いて、羽藤委員、お願いいたします。

【羽藤委員】 御説明いただきまして、どうもありがとうございます。まず全般的なこととしては、日本で、リニアによる超高速化、あるいは自動走行による長距離化、ドローン、リモートによる分散化、こういった交通体系の劇的な変化がある中で、やはり地域の公共交通の重要性がそれゆえに増しています。今のままではいろいろイノベーションが起きていても互いがつながらず状況が起こるようなところを、やはり発想の転換の中で、今回御説明いただいたような政策が非常に重要になってきていると、倉石課長の説明を聞きながら思いました。

交通は派生事業ですので、そういった意味からも、政策連携によって、公共交通のよりよい形を実現していくというのは、実は結構、今回、本質的なやり方を取ろうとしているのではないかと思います。例えばデジタル田園都市国家構想の基本は、今、おそらく拠点づくりということで進んでいると思いますが、これは交通の側から見ればワーケーション等によって滞在できる小さな駅まちを農村集落につくるようなイメージなのかなということも思いましたし、こういうものがないと、デジタル田園都市国家構想も孤立してしまうと思います。そう考えると、デジタル田園都市国家構想と連携した新たな地域公共交通のビジョンづくりが重要というのは非常に明白なのかなということ、聞いていて思った次第です。

ただ、やはり集落とかまちというのは、例えば200人ぐらい、1万人ぐらい、10万人ぐらいとか、いろんなサイズのまちがあります。それぞれのまちによって、道の駅のようなものもあれば、立地適正化計画をやっているところもあれば、バスタの計画があるところもあって、マルチスケールなプランがあります。それが独立した圏域ということではなくて、互いが重なり合っているからこそ、従前の事業間での調整がきかない場合もあるし、連携がうまくいかない場合もあることを前提にした政策、計画づくりをぜひ考えてもらいたいと

思います。

私自身も地域の公共交通ということで、とにかく同じルートをぐるぐる回すぐるぐる便とか、あるいは移動販売、物も運ぶ何でも便みたいなのをやってみて、水平方向のエレベーター化、道の駅などとの拠点の輸送の販売網との重ね合わせをやり、結構好評でした。そう考えると、公共交通の在り方は、単独で考えるのではなくて、拠点をワーケーション施設化して利益を上げていくとか、あるいはそれを観光拠点化していき、その利益を公共交通の運営等に重ね合わせていくといった動きを刺激するための政策的なインセンティブの支援ということも、今回の御提案の中では含んでいるように感じましたので、ぜひ進めていただきたいと思いました。

最後、どうしてもデータの話になるわけですが、こういうことを進めようとする、小さなまちになるほどデータがないというのは事実です。地方都市の交通センサスの体系がやはり必要だと思うのですが、ICカードを導入すればいいのかというと、これは日本のデータプラットフォームの大きな成功例だとも思う反面、その地域においては導入コストがかなり高過ぎるということを考えると、次世代の交通系のICカードのような個人認証、あるいは決済のための仕組みづくりをぜひマルチモード、マルチスキルでお考えいただけないかということでもあります。

マイナンバーと連携した様々な施策も最近はいろいろ提案されていますので、短期的な決済ということではなくて、中長期的な公共交通あるいは自動車交通との連携による決済、あるいは認証、与信といったものの開発プロジェクトも念頭に置いた施策の検討をぜひお願いしたいと思いました。

私からは以上になります。

【中村部会長】 羽藤先生、ありがとうございました。具体的な例も加えていただきながら、連携していくこと、つなげていくことが一つと、もう一つは、中長期の課題との組合せについても幾つか課題をいただきました。大変勉強になりました。ありがとうございました。

では、石田先生、お願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございます。各地でMa a S等いい試みがされていますが、なかなか使っていただけないということがあって、使っていただくためのコミュニケーションを一生懸命やっている人をどう支援するかということが大事なのではないかと思いました。

例えば、タクシーのサブスク制の試みの説明がありましたが、困っている田舎へ行けば行

くほど、「あそこの嫁さんはタクシー使ってぜいたくしている」ということになって、自治体でタクシー券を配ったのにほとんど使われなかったという事例もございますので、そういうことも含めて、幅広のコミュニケーションが大事だと思いました。それがこの論点整理のところで前面に出てきてもいいのかなと思います。

施策について、官民連携といったときに、最近は自助・公助という言い方をする省庁が多いですが、公助として何をするのかということをもう少し明確に打ち出すべきではないかなと思いました。

一つは、先ほど住野さんがおっしゃいましたが、やはり予算増を頑張らないとどうしようもないということです。それと、データ収集、アプリの開発、データプラットフォームの構築、コミュニケーションツールの開発、あるいは体制づくりのお手伝いということに対する技術支援も公助の部分としては大事なのではないのかなと思いました。

少し気になる言葉がございまして、それは左側の事業者間、分野間共創ということで、事業者間というのは交通事業者という意味合いで使われていると思いますが、これから大事になってくるサービス事業にとっても交通は極めて大事ですので、事業者間の連携の在り方は大事になっていくのではないのかなと思いました。

それとあとは、交通DX・GXのところで、自動運転は極めて重要だと思うんですが、なかなか難しい面もあると思います。どういうことかということ、運転を自動化するということが輸送サービス全体に対して占める割合は、実はそれほど高くはないのではないのかと最近思っていて、その分、例えば、コミュニケーションして元気になるとか、あるいはちょっとした見守りができるとか、そういうことに対して、ドライバーのエクスペリエンスが問われるという場面が今後、非常に増えてくると思います。

ですから、何でもかんでも自動運転ができるとオーケーということにはなかなかないので、そういった意味での人材育成や多機能化による給料アップ、職場の職としての魅力度向上というのは結構大事なのではないのかなと思いました。

最後に、交通DX・GXの一番下のポツですが、広域連携ということです。皆様方、御存じのように、国土形成計画が来年の夏を目途に今、検討されていますが、その中でやはり地域モビリティは地域生活圏と非常に密接な関連があると思います。これまでのブロック圏と違って、市町村単位という枠を取っ払って、いろんなサービス・生活を考えた伸び縮みする地域生活圏ということを考えていますが、それだけに、誰がドライブするのか等非常にやり方が分かりにくいという意見が多数ございます。そういう中で、具体的にどういう形のサ

ービスを提供するかということに関して言うと、モビリティ事業というのは最先端を行って、最も苦しんでいる部分でもありますので、広域連携の在り方、あるいは分野連携でいうと、その中でも広域生活圏、地域生活圏を考えるとときには医療と教育というのは非常に大事だと思いますが、今、進んでいるのがモビリティとエネルギーです。この2つは、EV化等を考えると密接に絡んでおりますので、そういうことを具体的にプロジェクトとして立ち上げていくことも極めて大事なかなと思いました。

長くなりまして、恐縮ですが、以上であります。

【中村部会長】 石田さん、ありがとうございました。先生、すみません。途中のお話の中のサービス事業という言葉のところ、具体例を1つ、2つ加えていただけますか。

【石田委員】 それは貨物、宅配サービス等ですね。介護・買物代行等のいろんなサービスが輸送と絡んで、至るところで新しい試みがなされてきておりますので、そういう人たちとの連携を考えるということが大事なのではないかなと思いました。そういう意味で、事業者間に、既存の交通事業者間ということが少し引っかかりました。

【中村部会長】 ありがとうございます。理解が深まりました。先生から、そのほか、コミュニケーションの話、予算の話、国土形成計画の検討、地域生活圏のお話等々コメントいただきまして、ありがとうございます。

手が挙がっている順ということで、次が竹内委員、その後、須田委員という順番になります。では、竹内先生からお願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。ありがとうございます。私は前回欠席いたしましたので、今から申し上げることは、ひょっとすると前回の議論と重複するかもしれませんが、その点はお許しいただきたいと思います。

全体で4つありまして、いわゆるたたき台に関するところになるとと思いますが、大きいところで3つ、それからあと、文章について1つあります。

最初に、これはよくある話ですが、全体的に目的と手段が逆転している点が多いという気がしています。文章の書きぶりになるのかもしれませんが、例えばDXやMa a Sというものがあから、それをどうやって使おうという発想はよくないと思います。つまり、どのように地方の公共交通を維持していくのか、あるいはまちをどのようにつくるのかという目的が最初にあって、そのためにDXやMa a Sをどう使おうかという順番であるべきです。しかし、つつい、Ma a Sを使うと補助金が下りるらしい、では、これを使って何かできないかなという発想になってしまいます。あるいは民間の事業者においても、お金が出るな

ら売り込むビジネスチャンスだと考えます。民間企業がそう思うのは当然ですが、それを受ける側が同じようにどこか使い道はないだろうかとあれこれ考えてしまうことではまずいので、書くときには、何が目的で、それを実現するためにMaaSやDXをどう生かすかという発想にしてほしいと思うのが1点目です。

2点目ですが、群馬県からあったとおりで、頑張ったら頑張ったほど補助金が削られてしまう、インセンティブがないという話があります。これはまさにそのとおりで、いわゆるリスクシェア・プロフィットシェアという頑張れば頑張るほど報われるという発想で文章を書けないかなという気持ちでおります。この点もお考えいただければと思います。これが2点目です。

3点目ですが、これも大きく言うと、費用負担の在り方をもう少し根本的に見直してほしいという気持ちでございます。例えば、上下分離のときに、下側は交通インフラだから自治体が負担するべきであるとして県などが負担するということがあります。もともと上下分離の仕組みがない場合には利用者負担、そうでなければ、自治体が費用を持つ公費負担ということですが、例えばその中間には受益者負担という形もあるわけです。そういうことがあまり考えられていなくて、すぐ県が金を出せばいいという話になっているのが、少し引っかかっているところでございます。費用負担ということをもっと多様に考える時期ではないかと考えております。それが3点目です。

4点目に、これは細かい文章ですが、本資料の12ページのところに「自治体と連携して路線維持を計画するエリアについて、他の事業者の参入により」という文章があります。これは少し理解できないところでありまして、連携ということが路線維持を既存の事業者と協議することを意味しているのであれば、新規参入事業者を入れないというように読めてしまいます。もしその意図で書かれたとすれば、それは少しおかしいと思います。既存ではないほかの事業者ならばもっと工夫して良いサービスが提供できるのに参入してはいけない、それに、ひょっとしたら既存の事業者はできれば路線維持なんてしたくないと思っているかもしれません。そういうときに、私ならこういうことができるという新しいアイデアの事業者を入れないというのは本末転倒な気がしています。

もちろん新しい事業者が持続可能なサービスを維持できるかどうかであったり、資金的な余裕があるかどうかであったり、そういうところの事前のチェックが十分必要ではありますが、機械的に新しい人が入ってきてはいけませんというのは、せっかくのいいまちづくりをするためのアイデアを持つ人が入るのを制限することになります。もしそうであれば、

ここは少し表現を変えていただければありがたいなと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございます。目的と手段の逆転ということで、資料の言葉の中だとそう読まれがちなところがありますので、確かに気をつけなければいけません。あとはインセンティブの話、費用負担の根本のところの話、そして、最後は表現のところではありますが、実際に議論していくときのコミュニケーションの在り方にも近いと聞いて思いました。ありがとうございます。

では、須田先生、お待たせいたしました。お願いいたします。

【須田委員】 須田です。まとめのところは非常にうまくまとまっているなと思いましたが、一つ、気になったのが、やはり最終的にうまく仕組みが回って、結局、利用者がうまく使っていくということが重要ではないかと思えます。さらに、先ほどからも話が出ているように、カーボンニュートラルが社会的に地球環境的な問題として非常に重要だということで、そういうものにうまく寄与するということが非常に重要ではないかと思っています。これはどこかに書いておいていただければいいかと思えますが、そういう視点で組み立てられているということが出されるのがいいのではないかと思います。

利用者に使ってもらおうという点ですが、やはり便利じゃないと使われません。いかにうまく仕組みをつくっていくかということが重要かと思えます。たまたま昨日まで私はポルトガルのリスボンにいましたが、そこで非常に強烈な場面を見ました。1つは、自転車道です。最近の電動キックボードも走れるみたいですが、それが実は道路の中央部にあり、一方でトラムが歩道寄りを走っています。日本だと逆で、通りの端っこに自転車道があって、そこに駐車した車が止まっていると利用できない、また、トラムが真ん中を走っていて道路を渡らないと乗れない、そういう不便なことになっています。リスボンだと、全ての場面というわけではないですが、自転車道が道路の中央分離帯のところであって、歩道に面したところにトラムが走っています。そういう光景を目にして、非常に利用者目線に合っているなということを感じたところです。そういう工夫をやっていくということが重要になってくるのではないかと思います。

あともう一つは、人材育成が重要ということで最後の提言にも書いています。これが、いわゆる事業者間連携とか分野間連携のところには人材育成という形になっていますが、実は官民連携の話や、DX、GX、技術の話にも全て、人材育成が関係してきます。そういうことですので、大学、企業、自治体と連携して、うまく回していく人材をいかに確保していく

のか、そういう人材育成の仕組みをどう維持管理していくのか、こういうことが重要になってくると思いますので、そういう視点も検討していただければと思います。

以上でございます。よろしく申し上げます。

【中村部会長】 ありがとうございます。自転車、電動キックボード等のレーンが中央にあって、トラムがサイドにあること自体のインパクトもそうですが、先生がおっしゃったように、やはり利用者の視点に立って空間を設計したり、サービスを設計していくこと、そのためにコミュニケーションということが鍵かなと、聞いていて思ったところです。そして、人材育成に関しても、いろいろ御見解ありがとうございました。大事な視点だと思います。

それでは、加藤先生、お願いします。

【加藤部会長代理】 加藤です。何点か申し上げたいことがありました。先ほど竹内先生もおっしゃっていましたが、やはりアウトカムで評価しなければいけないと思っています。公共交通をきちんと整備していくことで、一体何が、地域が変わっていくことに寄与するかということが大事で、私自身は、誰もが気兼ねなく移動ができて、交流も非常に活発になるということが大きなアウトカムだと思っています。そこに寄与するために一体何が必要かということ「リ・デザイン検討会」の提言でも書いたつもりですが、今日のスライドでもそういうところはやはり消えてしまうので、もともと、これをなぜやらなければいけないのかということはきちんと頭に出して、その上で、それが行われるために何が必要かというところから芋づる式に出てくるということにしていかないと、なかなか思った方向に行かないのかなというのが全体的な感想です。

そう考えた上で何点か申し上げます。私は現場野郎ですので、例えばバスの地域間幹線補助や地域内フィーダー補助を地域で使いながら、その上で、これはもっとこういう制度だったら、こんなふうに見えるのに、と色々なことを思っています。今の地域で、いろいろな方が移動できるということを考えたときに、例えば地域間幹線補助の今の要綱に書いてある要件が合っているのかどうかということをもう1回見直すべきだと思っています。そこに何も手をつけないで、ただ額を増やすということだけをやったとしても、本当にやらなければならないことはできないのかなと思います。

特に地域内フィーダーについては非常に問題が大きいと私自身は思っています。「葉の交通」の話が出ましたが、フィーダー補助は新規性要件等のいろいろな要件があって、一部の系統しか出ない補助になっています。ですが、市町村から見れば、これは国庫補助の系統だけか

らという見方になってしまって、どうやってお金をたくさんもらえるか、どうやったら要件を合わせられるか、そういうことを考えてしまいます。

そうならないように、先ほどのアウトカム評価から見たときに、こういう路線網をつくっていったらいいのではないかということに寄与するように考え直さなければならないと思っています。

サービスレベルをどうやって地域で保障するかということを中心に前面に出して、地域公共交通計画で実現するに当たって、こういう全体の交通網に対して補助をしてもらえるというやり方に変えていかなければならないと思います。

共創については、改めて考えると、例えば「醍醐コミュニティバス」や「生活バスよっかいち」が始まって20年になります。つまり、20年前から続いています、みんな苦しんでいます。続けようと思うと、ものすごい超人的なエネルギーが必要となっています。では、何でそんなことになっているのかということに対してきちんと整理して、制度づくりをしていかないと、今、補助を出しているものも、補助をもらっているうちはいいですが、補助がなくなったら終わりとなる可能性は高いです。これから、地域を支える公共交通を共創でつくっていくということであれば、それが制度になっていかないとならないので、やはりそこがまだ十分でないと思います。これは補助制度とも関連します。

先日、宇都宮に行ってきましたが、宇都宮の次のLRTはありません。BRTにしても、鉄道廃線によるBRTがこれからあるかもしれませんが、都市型のBRTというのは球がないです。実は「幹の交通」だって、今どうやって喚起するかということについて制度的にはきちんとしていないと思われま。特に地方の人口数十万の中核市であったら非常に問題になっているはずなのに、それを解決できるような基幹的な交通手段が出てこないのはなぜかということは、今の制度の話でももっとできることがあると思うので、ここに何も上がってこないのは違うかなと思っています。

あと、私自身、福祉有償運送運営協議会によく出ていますが、そういう一人で動けないような方にとっての交通をどうするかというのは、全く話をするところがないので、先ほど説明があった厚労省の介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービスDの活用も行うと言っても、行うために考える場所がないので全然進まないと思っています。そのことは、今の道路運送の制度で言ったら、福祉有償運送運営協議会を改組して、そういった福祉交通をどうするか議論することをやっていかないと、どこもないと思います。福祉有償運送自体はどんどん減少していますので、ここも見直していかないと、誰もが気兼ねなくにはならない

ということになります。

活性化再生法の協議会は、先ほど発言を求められたときに申し上げましたが、計画に合っていないものを阻止するように協議会が強化されることは大事ですが、強化されることによって、いろんな意見を入れなければならないのに入っていないということになったら非常に問題だと思います。既に、法改正前の地域公共交通再編事業や今の地域公共交通利便増進事業でも、計画策定時とは状況が変わってきているのでダイヤを見直していかなければならないと言っても、手続があまりにも面倒で、できない、時間がかかるという状況が生まれています。

これにしても、本来、アウトカム評価でやるとしたら、この地域でどういうサービスが提供できるかということから、これが必要ということであれば、もう少し柔軟でなければならぬと思います。そこも考え直す必要があると思っています。

あと、結節点については、羽藤先生もおっしゃいましたが、地域の交流の核として、そこでビジネスモデルをつくって、公共交通に還流していくという流れも大事ですし、モードインターチェンジとしての仕組みも大事ですが、今の駅とかターミナル、駅広というのは、そういうところが十分発揮できない内容なのかなと思っています。

私が参加していたバスタの委員会だと、そこは結構考えていて、いろんな案が出されていると思いますが、どうしても道路側の施策になっているので、もう少し公共交通的に考えたときにどういうことを加味して組み入れていくかということもここでは全く出てきていないと思います。

最後に、私の専門とする脱炭素・GXのところですが、脱炭素というのはどういう交通で実現されるかということが全く欠落して議論されているので、私のように「脱炭素に貢献する交通は何なのか」を研究している者としては非常に不本意です。ですので、どういうものが脱炭素かということを認証するような、我々の環境の業界だとエコラベルと言っていますが、そういう認定制度などをつくって、そういうものには補助を上乗せするというのをやっていかないと、勝手にCO₂削減だと自己主張しているものがいっぱいあります。そこはきちんとほかのプロダクトの分野だったらやっていることですので、交通もできるようにしてほしいと思います。

いろいろ申し上げましたが、以上です。ありがとうございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。全ては同じように繰り返しません、今の補助制度の要件の中での課題、それから、そもそも、非常にまだまだ苦しい中、頑張っている

というのはなぜなのか、次に新しいものが出てこないのはなぜかという総括の視点、そして、福祉のほうでも、政策的な全体像の中で欠落している部分ということで、一人で動けない方々への移動の配慮の話であるとか、あと、協議会のところでもアウトカムということを生は何回か繰り返しましたが、運輸事業としてのアウトカムと交通政策としてのアウトカムのところも混乱しないように、誰もが気軽に気兼ねなく移動できるというのは、政策側のアウトカムとして先生は主張されていると理解しました。GXに関しては全くおっしゃるとおりだいつも思っております。交通結節点については、ヒアリングの中でも場づくりの話が出てきましたが、そういう視点が確かに今回の資料は少し弱いかなと思いました。ありがとうございました。

では、吉田先生どうぞ。

【吉田委員】 福島大学の吉田でございます。3点ほどあります。まず1点目は、12ページのスライドの中で、共創のメッセージをどう伝えていくのか、どう制度化していくのかというところが非常に大事だろうと思えますし、逆に伝え方というのは難しいのかなということも考えています。この共創というものが、どちらかというところと独り歩きしてしまっ、とにかくいろんな人が集まってやりましょうという座組のところはできる一方で、それぞれが何をしたいのかということが明らかになっていないので、例えばデジ田のような事業に採択されなかったら解散するという事例に私自身も幾つも直面しています。

そうするとやはり、それぞれ目的を持ってやってもらわなければならないというときに、例えば地域公共交通に関わる制度として、共創をやりやすくする、あるいは目的を持ちやすくするために何ができるのかというところは考えていかなければならないだろうと思っております。独禁法特例法ができて、事業者間共創がやりやすくなった反面、課題がないかウオッチができていのかどうかということです。

例えば私が関わっているところでも、例えば停留所間の時分取りを調整するだけでも、共同経営計画や利便増進実施計画の認定を受けていると、国交省とやり取りをする必要が多くなり、せつかくいろんなデータを取って改善を図ろうとしても、スピード感が今までよりも弱くなってしまったという話も漏れ聞くところがあります。他方で、やはりこの分野、小さな交通、「葉の交通」もそうですが、やはり新しい取組にチャレンジしていこうという自治体がなかなか生まれにくいというところもあるかと思えます。

先ほど旅客課長から御紹介いただいた郡山の定額タクシーの事例は、私と私のゼミ生もどっぷり浸かっています。この事例も国交省の定額タクシーの実証実験の段階から始めて、

最初の半年間はたった2組しか使ってくれなかったというところからスタートしましたが、価格を変えたり、あるいは歩合給ではなくて、時給制の乗務員が空いている10時から17時の時間帯に絞り込んで、1万円まで価格を下げながら会社としては維持可能な形で行って、何年もやってくれているという会社への信頼を得てやっとできてきたという状況ですから、時間もかかります。

そして、ある程度時間がかかって、テイクオフするところへの支援もそうですし、事業法の影響でなかなかやりにくいというハードルを少しでも下げることができないのかというところは、共創を進める上でも非常に重要な論点かと思っております。そこが1点目です。

それから、2点目は、官民連携というところで、これは竹内先生も、あるいは加藤先生も御指摘されていましたが、路線維持を重視する文脈としての官民連携という点にはスポットが当たっていますが、官民連携というのは、官が得意なこと、あるいは官にしかできないことと、民が得意なことを組み合わせるという点に意義があると思っております。例えば、大串先生・羽藤先生も御指摘されていましたが、道路側との連携や拠点側との連携はもう少し強調したいところです。例えば鉄道からBRTに転換するという選択肢が出てきたときも、従来の道路交通法の枠組みの中でやるということになると、最高速度は従来の鉄道よりも遅くなるかもしれませんが、もう少し走行路に関する規制が緩やかになってくれば、BRTでも速達性が果たされるかもしれません。また都市の中でのBRTに関して、名古屋の中央走行レーンの基幹バスもそうですが、こういうケースがもっと出てきてもいいのかもしれませんが。そうすると、加藤先生も御指摘されていましたが、「枝の交通」に対しても、もっとスポットを当てていく必要があります。やはり何を政策のアウトカムにするかということ、人口減少社会の中でいかに人の動きや滞留を増やせるかということと、自動車・自家用車の分担率を下げられるかということにあると思います。「葉の交通」はいくらやったとしても、分担率は下げられないですが、幹の部分をしっかりやると、また変わってきます。そこに拠点というものが結びつけば、効果が大きくなるというところがあると思うので、その辺りのランドデザインというものを描いていただくことが必要になってくるのかなと思っております。

最後、DX・GXというところですが、東北ではJR東日本系の地域連携ICカードがたくさん入りました。しかし、ICカードが入ったとしても、そこからデータを取り出して分析がしにくいということが現状として起きています。一方で、その中でできることが限られるということもあって、QRコードも併用するという形で、ハードもソフトも非常に動きが

激しい時代かと思っています。そうすると、その分野に長けた人材がうまく自治体あるいは交通事業者との接点がないと、機器を買うためにデジ田のTYPE 1に応募したというような話が起っています。他方で、ハード、ソフトの面についても、もう少し国の許認可・登録といった行政分野と連携して、この点を標準化することができないかと思っているところでもあります。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。何か共創と書いておくとそれで幸せになることがあってはいけなくて、その中身のところで、具体的な手続のスピード感の話、どこにハードルがあるのかということが、新しいものが出てこないということにつながっている。この辺りの話は加藤先生のお話にも通じるところだと思います。

あとは、官と民で、道路側、拠点側をつないでいくこと、それから、幹や枝を考えながら、自動車の分担率を減らしていく、そういうランドデザインの視点等、いろいろいただきました。ありがとうございました。

では、神田先生どうぞ。

【神田委員】 呉高専の神田です。交通のサービス水準が低いゆえに、我慢していた抑圧需要をいかに解放するか、あるいは移動需要をどれだけ増やすのかという目線と、あとは、今の供給側に目を向けますと、効率性を上げる、あるいは非効率を排除するという目線の中で、どうやって持続可能な交通サービスを提供し、かつ、移動需要が持続可能な状態であるかというところの目線で考えていく必要があると思っております、その中で大きく3つ申し上げます。

まず1つ目は、交通のハブ、拠点をもっとしっかり考える必要があります。いろんな機能があって、そこを重ね合わせるべきと思っております。前回の会議でも、駅等の交通の拠点に何もないので、結局、鉄道を利用する理由がないという話をいたしました、バスの拠点も同様の状態があって、そのときに駅とかターミナルという空間、あるいはその周辺を含めた空間、まちの中心部をどのように扱っていくのか、言い換えると、一つの都市のアセットとして、どのようにそれを活用して都市・地域の価値を高めるのかという姿勢が必要となります。このときに、まずは交通のハブですので、交通の拠点としてほかの交通手段、鉄道とバス、タクシーの接続もさることながら、自転車等のマイクロな交通手段についてももう少し連携を考えなければならないと思います。

往々に車と自転車というのは、公共交通から敵対視されるケースが多いと思います。一方

で補完する扱いであるのは間違いないですが、各地の地域の公共交通の計画を見ても、自転車や駐輪場の整備に言及しているケースが少なくなってきました。これは非常にまずいと思っている中で、交通拠点として、ほかのモードとの接続をどう考えるか、どう強化するかという視点が要ると思います。あるいは、拠点、駅、バスターミナルのような施設が、先ほど羽藤委員・加藤委員からもありましたが、やはり幾つかの施設をそこに重ね合わせるべきかと思っています。それは例えば公営の住宅であったり、あるいは図書館や、既に事例はありますが、郵便局が改札機能を重ねていたというケース、ここに道路局で言いますとバスターで議論していたようなケースもあるかと思っています。さらに、もっと言うと、例えばスポーツジムがあって災害時になるとシャワーが浴びられるという機能が供給できるかもしれませんし、あるいはファストファッションの店があれば、災害が起こったときに、替え下着とか替えの服ぐらいは提供できるかもしれません。あるいはドラッグストアがあれば薬、おむつ等の供給もできるかもしれません。そうすると、多機能な使い方として、より強靱な拠点になるかもしれません。そうしたものをもっともって拠点を重ね合わせることができないか、それによって、駅空間あるいはターミナル空間の付加価値を高めることができないか、その結果、人がより訪れるまちの形がつかれないかというところをより考えていけたらと思っています。

これは「リ・デザイン検討会」でも申し上げましたが、やはりつくるべき都市施設というのはきっちりつくらないと、交通だけで考えるともう縮小するだけの気がして仕方がないというところを強く思っています。

2つ目は、これも既に幾つかの委員の方から出てまいりましたが、データの話です。ICカードが導入される裏側にはいろんな移動関連データが取得できるというのがあって、これは都市政策、交通政策にあまり生かされていないという実態がある中で、やはりここをある程度、行政側としても都市政策に生かすというグリップをもっとしたほうがいいと思っています。例えば、都市全体ですと、パーソントリップ調査を10年に1回やっていたり、あるいは道路ですと、道路交通センサスを大体5年置きにやっていたり、結構苦労して集めている情報が実は公共交通では比較的簡単に集まるというところがあって、これはものすごく大きい価値、資産だと思いますが、できていない。そのときにある程度ICカードのプラットフォームが違って、取るべき情報は、共通項目を示しておいて、かつ、例えば地域内の交通事業者あるいは行政関係者については相互で利用できるような体制を整えておけば、共創が進む基盤をつくるという目線も必要かと思っています。おそらくクレジットカー

ド決済・タッチ決済・QR決済等様々な決済システムがそれぞれの事業者に今後入ってきますが、利用者目線の利便性と、あとは交通都市政策の政策立案上の基盤として、きっちりとそこを整えるというところが何よりもインフラとして必要だと思います。

3点目は、プレーヤーの連携をどうするか、加えてもっと言いますと、地域の交通、あるいは都市も含めたマネジメントを一体誰が行うのかというところなんです。多くの地域公共交通会議を見ていても、地域の路線バス以下のコミュニティバス、あるいはデマンド交通が主体になっていて、鉄道とどう協調してやっていくかという目線の議論になかなかならないのが実態かと思っております。

加えて、特に自治体の交通担当の職員の方は3年置きに動いてしまって、行政の中でも専門家が育っていないという今の実態があります。ここはしっかり変えないと、地域交通のマネジメントがどうしようもならないと思っていて、この組織体についても、例えば、行政内に交通の専門職を置くというところまで切り込まなければ駄目だと思います。あるいは、それが難しければ、熊本の共同経営推進室のような形で官民連携の中間組織をつくり、マネジメントの組織づくりを行っていくと、いろんな官民連携や事業者間、分野間の共創が進み、随分とブーストされる可能性が高いかなと思っています。

そのときに、加えて、今後の地域交通のマネジメントの目線でいきますと、このタイミングで、官と民、あるいは、先ほど申し上げた共同組織の役割分担の見直しをしたほうがいいかなと思っています。ですので、官から許認可という形で民をコントロールしていたものが比較的緩んでいく中で、官民の連合を含めた役割やリスクのアロケーション、再配置というところをじっくりとやるべきではなかろうかということを考えております。

以上、3点申し上げました。

【中村部会長】 ありがとうございます。最後のプレーヤーのお話、その前のデータの話、拠点の話。拠点のところでは、具体的な例示で、防災に絡むところの具体のアイデアも幾つかいただいたところです。最後の連携のところ、拠点のところでは自転車の話も出てきましたが、一つは、徒歩、自転車というのが案外と交通モードとして入っていない場合があります。もう一つは、この仕事をやっていて思いますが、鉄道とバス、タクシーの間が切り離されている感があって、会議によっては学識の先生がハブになるということもあるかもしれませんが、連携というからにはどうやっていくのかいろんな課題があるということも改めて感じたところです。

では、河合先生、お願いします。

【河合委員】 河合でございます。私からは手短かに2点お伝えさせていただければと思います。一つは、先ほど加藤先生がおっしゃられた、アウトカムを考えて、そこから逆算していくべきではないかというのは、まさに私も同意でございます。ゴールから逆算すれば、手段やタイムラインはおのずと見えてくるものなのではないかと思っております。その関連で、12ページの三つ巴の円の図の真ん中の黒丸で、「対応の方向性」と書いていますが、そのゴールは何なのだろうかと感じました。T o D oとして3つに分かれて複数の事項を列挙頂いているものの、その着地点はどこなのか、それに向かってこれらの事項はどう有機的に結びついているのかというのはあまり強くメッセージとしては伝わってこなかったと思いました。

2つ目に申し上げたいのは、感想に留まりますが、先日のヒアリングを傍聴させていただき、そのときに公共交通に関する時刻表データなどを取りまとめている方のお話で、もう25年も足で稼いでデータを集めているが、25年たってもまだ達成できないと伺いまして、啞然としてしまいました。非常に熱心にほぼ手弁当のような形で取り組まれている方であっても成し遂げられていない状態というのは、本当に喫緊の問題だと実感しております。

データといっても、いろいろなものがございます。もちろん利用者の行動傾向の把握や収益につながる複雑・多角的なデータもありますが、まずもって時刻表等の基礎的な部分ですら統一されていないことで、民間や個人がしわ寄せを受けているところがあるので、ぜひ御検討いただきたいと強く思いました。

データの標準化の取組についてはいろいろあると私も理解しておりますが、ぜひこの施策についての資料の中でも少し言葉を足していただけたらと思った次第です。

以上です。ありがとうございました。

【中村部会長】 河合委員、ありがとうございました。アウトカムのところ、確かにT o D oは見えているけど、ゴールのイメージ、メッセージが足りないという点は、おっしゃるとおりでございます。ここはぜひ考えたいと思います。あと、もう1つの話は、ヒアリング資料の中の伊藤さんのところのページでも分かるのですが、やはりデータというとすぐにICカードの議論ばかりになってしまいますが、基本的な情報がデジタル化されていないというところに対してどうしていくのかということは、まだすっぱり抜けているところがあると思います。ありがとうございました。

それでは、石田先生お願いします。どうぞ。

【石田委員】 一つは、データということですが、ビジネスでもうけるためのデータと、交通政策、地域政策の在り方を考えるためのデータは少し区別して考えたほうが良いと思います。その後ろの部分については、規制緩和だけではなくて、規制を強化するというのも大いにあり得ると思いますので、お願いします。

それと、2番目がアウトカム指標ですけれど、これは昔からずっとアウトカムでPDCAを回そうとやっていますが、実際のところ、ろくなKPIが出てきません。加藤先生が、誰にも気兼ねなく自由に使えると、バーバルで表現されましたが、文章的なバーバルのアウトカム指標もありなので、柔軟に考えないと目的と手段を取り違えてしまう恐れがあるので、その辺もお考えいただければと思います。

【中村部会長】 ありがとうございます。データの話、アウトカムの話、ろくなものが出ていないというのは確かに本当にそうですよね。ありがとうございます。

それでは、以上で先生方の御発言の時間は閉じたいと思います。国土交通省からまとめて、1個1個、全部ということではなくていいと思いますので、全体を通してということで、お返しいただければと思います。

【倉石課長】 様々な御意見ありがとうございます。お時間もごさいますが、一つ一つについてはしっかりと、改めてきちっと整理させていただいて、しっかりと答えさせていただきたいと思っておりますし、今後、中間とりまとめに向けて、部会長とも御相談させていただきながら対応させていただきたいと思っています。その上で、大きな話が幾つかありましたので、一つはアウトカムという話、たくさんの委員の方からありました。今日説明し切れなかったところが一つ、これがもちろん全部ではないですが、12ページの施策のたたき台のところ。官民連携のところ、いわゆるエリア一括、長期民託のところをお話しさせていただきましたが、まさにこれは「リ・デザイン検討会」でも御議論いただいていた自治体と事業者、つまり、地域でサービス水準を決定して、そのサービス水準に基づいて、一定の長期の計画を立てて、それに対して補助していくというようなことです。これに、新しく制度的に検討もしておりますが、アウトカムのサービス水準をまず決めて運行する一つの具体策として、取っかかり、きっかけになればということも思っております。

あと、幾つか大きなお話がございましたが、言葉の問題で、同じ施策のたたき台の左上の事業者間・分野間共創ですが、ここで、事業者間というのは、交通事業者間のことを事業者間と言って、まず表現しているつもりではありました。独禁法特例法の話もありますが、バスとタクシー、鉄道というところです。石田先生がおっしゃった、サービス事業、サービス

業という、貨物や、介護、買物、これらは分野間共創ということで表現しているつもりではありましたが、いずれにしても、ともにつくるの共創を特にこのサービス事業というものを広く捉える方策として非常に重要だと思いますので、踏まえさせていただきたいと思いません。

アウトカムの話に戻りますと、実は研究会を別途やっけていまして、このアウトカム、まさに成果指標というツールの部分の研究を吉田先生にも入っけていただいけて別途やっけていますので、のちのち、そういった研究の成果もまた一つ併せて、御報告できればと思っけております。

それから、今のエリア一括の最後の話、長期民託の話ですが、右の官民連携の2つ目の丸に、「自治体と連携して」という表現が少し中途半端になっていました。これは先ほど申し上げた、自治体と事業者等が法定協議会の場でしっかりと地域で議論してサービス水準を決め、その上で協定等を結んで、一定のサービス水準を一定期間確保していくという意味ですが、柔軟な運用をできるような方向でしっかりと考えていきたいと思っけています。

ほかにもたくさん意見をいただいけていますので、しっかりと、後日、一つ一つ、まとめて御回答させていただければと思っけています。

【中村部会長】 ありがとうございます。私も途中で少し発言しましたが、やはり最後のほうに出てきた、ゴールが何なのかということについては、交通政策基本計画等々でちゃんとゴールはいろいろあります。ただ、一方で、いろんな方々がつくっけてきたしかけがあっけて、それがうまく回っけている場合ももちろんありますが、回っけていないところはどこにハードルがあるのか、いろんな人がやる気を出してやっけていくところのどこにインセンティブがあり得るのだろうか、その辺りの総括をしておくと、もう少し見えてくることがあるかなと思っけていました。コミュニケーションという言葉は、石田先生はじめ、何回か出てきましたが、鉄道の話は鉄道ばかりになるし、バスとタクシーの話はそこばかりになるというところも含めて、あるいは自治体の中のいろいろな部署の間も含めて、いろんなコミュニケーションの課題があります。データの話や、MaaS等の新しい技術の話というのは、そういう課題に対して、ブレークスルーしていくときに使っけていくという面はもっと強調ししていいと思っけています。そこは逆に言うと、そういうものがあることでゴール化してはいけないと思っけていました。

拠点の話、場づくりの話、マイクロスケールではプレイスメイキングという言葉が片方ではありますが、羽藤先生のお話の中にバスターミナル等の話もありましたが、そういう場を

つくっていくことがお出かけということにつながっていき、そこにいろんなものを重ね合わせていくことがむしろチャンスなのではないかということも学びました。こういうことも含めて、今日は、たくさんいただいた意見を国土交通省で受け止めていただいて、次回に向けて仕上げていくというところですよ。途中、途中で先生方のお力をかりることもあるかもしれませんが、ひとつよろしく願いいたします。

では、最後に事務局からお願いします。

【公共交通・物流政策審議官】 大変貴重な御指摘をたくさんいただきまして、ありがとうございます。卒論とか修論に例えると、われわれ事務局は少ない回数の指導で論文を書くということですよ。容易ではありませんが、何とかチーム力でしっかり練り上げていきたいと思っておりますので、ぜひ引き続き鍛えていただければと思います。よろしく願いいたします。

【有賀補佐】 中村部会長、ありがとうございました。終わりに、事務局より2件、御連絡申し上げます。

1点目、議事録の公開でございます。本日の部会の内容につきましては、後日、各委員の皆様方に御確認をいただいた上で公開したいと存じます。また、速報版につきましては、事務局の責任で、簡潔な議事概要を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと考えております。

2点目、次回の日程でございます。年明け1月17日火曜日の16時から18時を予定しております。詳細は追って事務局より御連絡させていただきます。

以上2点、御連絡でした。

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。皆様、お忙しい中、ありがとうございました。

— 了 —