

交通政策審議会交通体系分科会計画部会
持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会（第2回）

令和6年11月19日

【交通政策課企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから第2回持続可能な社会実現に向けた交通政策検討小委員会を開催いたします。

冒頭の進行を務めます、国土交通省総合政策局交通政策課の野津でございます。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、本会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は委員の皆様のほか、議事に関係のある有識者として4名の方にお越しいただいております。それぞれの方々に関しましては、出席者名簿に基づきまして御紹介をさせていただきます。

まず、一番最初に、栃木県県土整備部交通政策課課長の石崎様。

【石崎氏】 石崎でございます。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 東京大学大学院工学系研究科教授の加藤先生、加藤先生につきましては、ウェブで御参加という中で11時半頃、御参加いただくという形のお話を承っております。

続きまして、株式会社Ma a S T e c h J a p a n代表取締役社長、CEO、日高様。

【日高氏】 日高です。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 続きまして、WILLER EXPRESS株式会社代表取締役社長、平山様。

【平山氏】 平山です。よろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 本日は全9名の委員のうち、6名の御参加となります。よって、小委員会運営規則の1に定める定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

今回、ウェブ参加予定の河野委員におかれましては、少し遅れての参加となる旨、御連絡いただいております。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は交通政策審議会計画部会運営規則第7条第1項の議事の公開により、原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催いたしますので、あらかじめ御了承ください。

次に、本日の会議形式はオンライン併用で開催いたします。カメラ及びマイクは通常オフの状態、御発言する際にカメラ及びマイクをオン、発言を終えられましたらオフとしてください。傍聴の皆様は、円滑な会議運営のため、カメラ、マイクをオフの状態での傍聴に御協力をお願いします。映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能にてお知らせください。

続きまして、国交省側の出席者は配席図で紹介に代えさせていただきます。

ここで、小委員長の竹内教授より一言お願いいたします。

【竹内委員長】 小委員長を仰せつかっております、東京女子大学の竹内でございます。前回、私が出席して司会進行するべきところ、委員会の前日の夕刻に身内の者が突然亡くなりまして、大変ばたばたしておりまして、出席がかなわず大変申し訳ございませんでした。

今回、この小委員会は、交通基本計画の立案に向けての非常に基礎的な礎になる大事なものだと思っております。皆様も御承知のとおり、人口減少、少子高齢化、環境問題といろいろ課題があります。それが変化していると、そういう状態の中で皆さんの知見を頂戴し、よい計画をつくってまいりたいと思いますので、ぜひとも御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【交通政策課企画室長】 ありがとうございました。

それでは、本日の資料につきまして、御説明いたします。本日の資料は配付資料一覧にありますとおり、全部で14点ございます。議事次第、出席者名簿、配席図、資料1から8、資料のプレゼンテーションの部分につきましては、別とじで2から8までつけさせていただいております。参考資料の1から3となっております。参考資料の1は今回の議事に関する第1回小委員会の資料の一部となっております。不備等ございましたら、随時事務局までお知らせください。なお、資料は議事進行に合わせて、事務局にて正面のモニターに共有いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。

なお、報道カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

これ以降の進行は竹内小委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 それでは、議事に入りたいと思います。

本日の議事は、今後の進め方（案）についてということ、それから基本的方針Aに関する事項、基本的方針Bに関する事項、特に広域交通についてということになっております。

まず、初めに、事務局から今後の進め方（案）のほうを御説明いただいて、その後、基本的方針Aに関する事項として、吉田委員、塩見委員、栃木県の石崎氏、Ma a S T e c h J a p a n、日高氏の順で御発表をいただいて、その後、事務局より基本的方針Bについて説明をいただきたいと思います。

今後の進め方なんですけども、まず、そこまでの資料の説明をいただいた後、これらに関する意見交換を行うということで、その後、基本的方針Bに関する事項として東京大学、加藤教授、それからW I L L E R E X P R E S S、平山様の順で御発表を頂戴することです。再度、御説明いただいた後で意見交換と、そういう順番で進めてまいりたいと思います。

では、まず事務局より御説明をお願いいたします。

【交通政策課長】

交通政策課長の小熊でございます。資料1を御覧下さい。今後の進め方ということで、10月24日に第1回小委員会を開催してございます。

一枚めくっていただきますと、9月24日の計画部会でお示しした全体構成ということで、上段に課題、下段に基本的方針を提示させていただいており、基本的方針が、A、B、C、Dと四つあり、Aは地域交通、Bは経済を支える広域交通、Cは安全・安心、環境など、それからDで、横串でデジタル新技術の活用、こういった形でお示しさせていただいており、これらの政策の具体的な中身などについて、この小委員会で御議論いただくということになっております。

一枚戻っていただきますと、前回、特に基本的方針B、広域交通の部分、特に、物流中心に御議論いただいたところでございます。今回は第2回ということで、前半で、基本的方針A、地域交通について、ヒアリングと御議論をいただき、後半で、基本的方針B、前回は物流中心でしたので、広域交通のそれ以外の部分について御議論いただくと、そういう形で進めていきたい、御議論いただきたいと考えてございます。

それから、基本的方針のCとD、こちらにつきましては、3回目以降で御議論いただくということで予定してございます。特に、横断的な項目になりますDにつきましては、議論が切り分けにくいのでございますが、今回もデータの活用などは地域交通の部分で一部扱ってございますが、例えば自動運転だったり、ドローンだったり、こういう新技術の活

用の部分については、次回以降、また論点などをお示しして御議論いただきたいと思いますと考えてございます。ただ、本日も、そういった部分についても御発言いただけたらと思います。

最後に、第1回の小委員会では、3回程度開催と考えてございましたが、いろいろ議論が多岐にわたってきているというような状況も踏まえまして、計画部会へ報告するに当たり、第4回を開催することを想定し、この後、日程調整などもさせていただき、議事の内容の調整などもさせていただきたいと考えてございます。

事務局からは以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、続いて、次の議事の基本的方針Aに関する事項として、有識者からのヒアリングに移りたいと思います。御説明いただく皆様から、それぞれ10分程度、お時間を用意しております。大変限られた時間で恐縮なんですけども、御説明される皆様におかれましては、時間厳守にてお願いしたいと思います。

では、有識者からのヒアリングで、1つ目、吉田委員より御説明をいただきたいと思います。お願いします。

【吉田委員】 皆様、おはようございます。福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。では、早速私からお話しさせていただきます。

一枚おめくりいただきまして、最近の課題認識ということです。交通空白解消、これが国交省の政策としても重視される、これはこれでいいわけですが、一方で、最近特に思っているのが、中核市以上のいわゆる都市内の公共交通、この部分がエアポケットになっていると考えております。例えば地域公共交通確保維持事業、運行費補助、この対象というのも中核市以上ですと、利便増進実施計画をつくれば位置づけることができるんですが、そうでないと、専ら中核市以上の都市圏においては、この補助金が使えないということになりますので、今、補助金と地域公共交通計画が連動しているという姿になっておりますから、この点の検討というものが後手に回っているという印象を持っております。

一方で、3ポツ目ですけれども、現状の成り行きで都市の公共交通のサービス水準、特に便数、これが低下をしてくると、地方創生がこれまで以上に難しくなるのではないかという認識を持っています。後ほどデータを用いますけれども、例えば交通分野の家計支出というものが増えてくるということになれば、より交通が便利である大都市圏に移っていかうということで、地方中枢都市でも人口の減少というものが始まっておりますし、一方で、若者層であったとしても、むしろ、若者層ほど車以外の選択肢を求めるというような

傾向があるように思っています。

一方で、4 ポツ目ですけれども、交通空白解消というスローガンの下で、パーソナルの輸送サービスへの過度な重視というものは、例えば立地適正化計画におけるような誘導であるとか、それから渋滞緩和であるとか、あるいは低炭素といったような潮流というものから逆行しかねないですし、鳥瞰図に基づいて交通空白解消を論じるということが、福祉交通の充実が図られるというふうには限らない。つまり、車椅子ユーザーであるとか障害のある方の移動手段の確保というのが、鳥瞰図上で交通空白が解消されたとしてもかなわない可能性があるということは確認しておく必要があるだろうと思っております。

次のスライドです。地域公共交通政策の目的変数に問題がありというようなことも思っております。計画の策定数であるとか、それから共創・M a a S プロジェクトのように、チャレンジに資する事業メニューというものが出てきたということは評価されますけれども、他方で、実証実験や補助金の獲得というものが目的化してしまって、課題解決を遠ざけてしまっているような例というものが私の目から見ても幾つかあるようにも思います。都市や交通が目指すべき姿というものを規範的に定めて、その実現していくための手だて、サービス水準の設定でありますけれども、これをきちっと描いていったような計画例というものが少ないですし、なぜそうなっているかという、それをコーディネートできるような人材が不足していますし、あるいは、それに関わるレファレンスというものも不足しているという現状、ここを打破しなければいけないかと思っています。

2 ポツ目ですけれども、自動運転ですとかオンデマンド交通ですとか、ライドシェアなどの導入事例数、これも過去の交通政策基本計画に関わっては、その導入事例数というものが目標と目論見られてきたところがあるわけですが、そこに対する疑問というものもあるわけです。例えば自動運転は、まだ治験の段階にあると認識をしていますし、オンデマンド交通やライドシェアも場所を選ぶ、どこでも適材適所というわけではないと思っています。例えば国交省がアウトカムを評価するような視点というものを持つことによって、地域公共交通計画や協議会の実質化に向けたメッセージになるのではないかという認識を持っております。

次のスライドです。これが総務省の家計調査、コロナの前年、2019年の2人以上世帯を対象とした都市規模別の交通分野の家計支出、これは車の購入費は入っておりませんが、政令市であるとか23区の場合ですと、1世帯当たり年間交通費が22万円余りであるのに対し、小規模自治体が28万6,000円ということですから、車の持つこと

が多い自治体ほど、交通分野の家計支出というものが重くのしかかる。プラス家計だけではなくて、生活時間にも余裕が生まれないということになりますから、車の依存度が高い地域では、地方創生が一層困難になるのではないかとということが、このデータから検討することができます。

次のスライドです。これは、国土政策局がやった調査ですけれども、東京の移住要因となった地元の事情ということで、とりわけ女性に関しては、公共交通機関が不便なことというのが割合が高くなっていることは確認できるかと思っております。私も福島大学で就職支援、キャリア形成の担当になったことがあるんですけども、やはり女子学生ですと自分が今まで送り迎えしてもらっていたと。それを今度、自分がやる番かもしれないと考えたときに、車以外の選択肢が取り入れる都市圏に住もう、そこを就職の先にしようというような動きというものがあるということです。都市公共交通をしっかりとやっていくということがある種、都市戦略として、都市の生き残り戦略として重要ではないかと思うわけですね。

次のスライドです。これは、公共交通のリデザインというところで、幹、枝、葉というものがあるわけですが、どちらかというと葉の交通がいろいろなイノベーションが起り得る領域でありますけれども、葉の交通というものをしっかりと機能させていくためには、真ん中である枝の交通、この部分を私は先ほどから都市の公共交通、都市公共交通と呼んでおりますけれども、その部分が一層重要になるという認識です。

次のスライドです。都市交通、つまり都市の公共交通、枝の交通と生活支援交通というものは別物ではないかと思っております。生活支援交通ですと、私は性能保証という言い方をしていますが、運行頻度で勝負をするのではなくて、移動に困り感がある方々に遡及させるということが重要ですが、都市公共交通というものは品質保証、つまりバス事業者の単独の経営判断では限定的になってしまう運行頻度というものを政策的に維持、あるいは増加させていくという視点が非常に必要だと思っております。機能は別物なんですけれども、どちらかというと、この枝、つまり都市交通の部分は都市地域総合交通戦略で、葉の部分は地域公共交通計画でというように考えておられるような都市自治体の方が意外と多いということが最近感じるところです。実は、計画制度は双方包含しているわけですから、そういうところのメッセージをしっかりと出していくことが必要だろうと思っております。

次のスライドです。では、都市の公共交通として、どのくらいのサービス水準が必要か

ということなのですが、これは仙台都市圏のパーソントリップ調査の結果に基づくものですけれども、縦軸がバスのトリップ密度、バスの需要です。横軸がバスの次の便までの運行間隔を示しているものですが、20分間隔、ないしは30分間隔、すなわち時間、二、三往復以上というところで需要が一気に引き上がるような変曲点があるということは確認できるかと思います。都市公共交通として、このぐらいの品質を確保していくというところに対して、国もメッセージを発していく必要があると思いますし、そういう都市自治体がうまく使えるような財政的な支援、技術的な支援というものも必要になってくるだろうと思っております。

次のスライドです。それを実際に実現して、私もお手伝いした都市として、青森県の八戸市があるわけでありまして、中心街を起点に10分、ないしは20分間隔ということで路線設計をしてきて十数年たっておりますけれども、LRTのような軌道系ほどまでのインパクトはないわけですが、都市のバス交通をしっかりと改善するだけでも、いわゆる立地適正化計画においては誘導区域、つまり基軸となるバス路線の沿線、ここを八戸の場合には誘導区域としたわけでありまして、そこの人口というものの減少というのが大分食い止められつつあると。ほかの地域に比べると、人口の減少がましであるというような成果というものが上がってきているということですから、やはりやる価値はあるだろうと思っております。

次のスライド、こういう楽しそうな拠点をつくるというのは路線型の交通じゃなきゃ無理ですね。やはりオンデマンド、それからライドシェアのように、パーソナルな交通だけではこういう空間というものが実現できないわけですから、都市内の軸となるような交通というものをしっかりと位置づけていくというのは、こういう楽しいまちを創造することにもつながってくると理解しております。

次のスライドです。デジタル技術の話があるわけですが、それが地域交通を変えるのかということですが、オンデマンド交通、最近は都市部においても導入例が増えてきていますが、規模の経済性が働きにくいのではないかと。つまり、1台1時間当たり大体全国を見てみると4トリップぐらいが限界値であります。そうすると、それ以上の交通をさばこうということになると、2台目、3台目が必要になるということですから、路線型の交通に比べたら規模の経済性が働きにくいので、利用者が増えたとしても収支率が高まるとは限らないと思っています。

一方で、計画の必要性はむしろ高まるということですが、データをインプットす

れば最適な打ち手がアウトプットされるということにはなかなかならないわけでありまして、都市や地域が目指すべき姿を規範的に決めていくというような計画の重要性ということとは引き続き大事だろうと。ただ、データがあることによって、課題把握の解像度が高まったり、あるいは合意形成に資するということが期待できるのかなと思ってございます。

最後のスライドですけれども、地域交通のビジネスとして地域交通を捉えるのか、インフラとして地域交通を捉えるのかというときに、それが双方重なり合う領域というものを充実させていくということが必要になってくるだろうと思っております。例えば交通事業者との質保証契約のような形で必要なサービスを購入する、この概念自体はリデザインの中でも記されているわけですが、それをより具体化できるような補助制度をつくっていくということも重要ですし、データの話もいたしましたが、データ基盤というものを道路と同じようなインフラと位置づけて、それをきっかけとしてビジネス、あるいは計画の合意形成に資するというような発想というものも今後、求められるだろうと思ってございます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。では、続きまして、塩見委員よりお願いいたします。

【塩見委員】 塩見です。よろしくお願いします。聞こえておりますでしょうか。

【竹内委員長】 お願いいたします。

【塩見委員】 それでは、私のほうからは現在、滋賀県で行われている取組について幾つか紹介するとともに、少し私見を述べさせていただければと思います。

何で私が滋賀県の紹介するのかといいますと、滋賀県の地域公共交通活性化協議会の会長を今、仰せつかっている関係で、その取組を紹介させていただくということになっております。

次のスライドにお進みください。今日の内容ですけれども、今、滋賀県では皆様御存じのとおり、交通税というものを、県知事が強く導入を公約に上げて進めておりまして、県の中でも交通部門と財政税制審議会のほうが一緒になって、いろいろ検討を進めているところなんです。それを受けてといいますか、今、2024年3月に滋賀地域交通ビジョンというものが策定されまして、それを滋賀地域交通計画に策定していくための取組を行っております。これの特徴的なところは、滋賀県といってもいろいろな圏域に分かれておりまして、それぞれ特徴があります。地域をきっちりそういった特性で分類しまして、それぞれ

の目標を明確化、その目標を達成するためにはどの程度の予算が必要になってくるのかというのをかなり具体的に提示をした上で、住民さんとの合意形成をするために、ここはポイントかなと思っているんですけども、プロのファシリテーターの方が、一貫して地域ごとのワークショップを開催して、それぞれの意見抽出から、その計画への反映といったところまで一緒に検討しているというところなんです。

2つ目の論点、少し変わるんですけども、道路ネットワーク、これは車のほうで検討されていることが主なんですけれども、道路ネットワークと公共交通というのは、道路をシェアしている限りは同じものであるということです。ですので、その2つを一体化してちゃんと考えていかないといけない。道路ネットワークは階層的に構成するべきだし、それに応じて公共交通も階層的な計画というのが必要であろうということを述べさせていただきたいと思います。

次、お願いします。繰り返しになります。今、2024年3月時点で滋賀地域交通ビジョンというものが策定されております。こちら、特徴的な点については、先ほど御説明いたしましたとおりです。

次に、お進みください。この中では地域を4つに分類しております。滋賀県は、京都、大阪への通勤圏内でありますけれども、赤色に示された大津、草津といったエリアはその特徴が多くなります。黄色のところは、どちらかといいますと、それぞれ独立した圏域の中でいろいろ経済活動がなされていると言ってもいいかと思います。その周辺として緑、そして山岳地域になるようなところが青と分類されておりますが、それぞれの中でどういうライフスタイルが行われているのか、想定されるのかというものを定めた上で、将来像に向けた戦略というのが立てられております。

次のスライドにお進みください。それぞれの戦略を実現するために、かなり明確な指標というものを設けております。例えば地域分類1、これは大津、草津、京都、大阪との経済的なつながりの強いところですけども、そこでは自家用車を使わなくてもしっかり高いサービスで移動できるようなものを目指しましょうということになっておりますし、地域分類3は車に依存したような地域ではありますが、先ほどの吉田先生のスライドでもありましたとおり、ここの部分ではいわゆる吉田先生のおっしゃる性能保証といったところで、公共交通というのは運行されるべきだというようなことで、地域に沿った指標というのが定められております。

次に、お進みください。それを実現するために、各種モデルを使いながらですけども、

それぞれの概算費用で、ここはいわゆる交通税を想定したものではないというようにしっかりと明記しておりますが、一般論として、これぐらいの費用がかかるということがビジョンの中で明確に書かれております。

次に、お進みください。これを計画に落とし込むために、今年度は地域6か所でのワークショップを2回、そして、県民全体に向かって発信する県民フォーラムを行いまして、それをフォローアップするワークショップを来年度行って、計画を策定していくという流れで取り組んでいます。

次のスライドにお進みください。こちらが現在、第1回目のワークショップが各地域で開催されたところで、先週の日曜日から第2回目のワークショップが始まっております。それぞれ30人程度参加されておりますが、これには地域住民、高校生、あるいは交通弱者と言われているような世代の方、そして、交通事業者から各市町の職員の方、幅広く参加してワークショップを行っております。

次のスライドをお願いします。こちら、ワークショップの様子ですけれども、それを取り仕切っているのがファシリテーターのこちらの方々です。このビジョンを策定する段階で昨年度、そのときにも県としてはいろいろなワークショップを行ってきたわけですが、それに対して、ファシリテーターの方は非常に強い危機感、そのときはワークショップには参加されない形だったんですけれども、非常に進め方に対して強い反対の意見を述べられていた方でした。批判的でした。今回、今年度からそういった方と一緒につくっていくというところで、大局的な視点、滋賀県、県としての独善的な立場ではなく、幅広い人の意見を酌み取れるような体制をつくったというのが現在の特徴になっております。

次のスライドをお願いします。ここで少しお話変わしまして、滋賀県目下、今進められていることで特徴的な点というのは、高速バスと路線バスの結節点として、パーキングエリアを使えないかというようなところが検討されております。

次のスライドをお願いします。これは立命館大学が立地するところなんですけれども、広域の移動を高速バスで補いながら、地域とそこでつながっていくというような交通システムをつくることによって、より頑健な公共交通システムをつくっていくということが念頭に置かれております。

次のスライド、これはすいません、エリア活性化基本構想として、草津市の中では、この地域をもう一つの核とするという計画が立てられております。

次のスライドをお願いします。配付資料には記載されていないかと思いますが、これを拠

点を中心として、いろいろな地点を結ぶ階層的な交通網をつくっていかうというところが一つの方向性でございます。

次のスライドをお願いします。このような階層的な公共交通ネットワークというのは、NACTOのBlue print for Urbanismでも言われておりますとおり、これまでの放射型の公共交通網からグリッド型、これを積極的に乗換えを促進して乗り継いでいくという移動手段、移動体系をつくっていく。これがより利便性を高める、そして頑健な機能する公共交通をつくっていくということになります。それを中心的に担うのがモビリティハブということで、これまでネットワーク、リンクの話に終始しがちだったところを、ノードをどのようにしていくのかというのがこれからの重要な観点かと考えております。

次のスライドをお願いします。そうしますと、上の図は道路ネットワークの階層性ということで、トリップ長に応じて、規模の小さい道路から幹線性の高い道路へと、それぞれの目的に応じて道路が使われるべきだという論をまとめられたものですが、公共交通に関しましても、距離と輸送力、これを組み合わせて、需要の少ない移動はパーソナルなモビリティへ、そして少しずつ需要を束ねていって、専用軌道空間を使うような交通手段、鉄道とかを使っていく、こういう階層的なネットワークというのが必要になってくるかと思います。その下の部分では、道路空間をシェアする関係で、ここは道路の整備と一緒に考えていく必要があると考えております。

次のスライドをお願いします。その考え方をまとめたのがこちらかと思っております。これは短期的には渋滞対策、そして中期的には、それを含めてモビリティマネジメントが重なって公共交通の利用を増やしていこうというものです。それを長期的にドリブンしていくのは都市計画であり、道路整備になっていると考えております。

これらは表裏一体に進めなくては行けませんので、多様なビッグデータ等を使いながら、それぞれ現状把握、そして施策評価を回していくという必要があると思っております。右側はその例ですけれども、ETC 2.0のデータを使ってシミュレーション等を行いましたところ、渋滞対策、この場合は駅への送迎需要を低減させたときに、どの程度バスの所要時間が低減されるかということですが、一定程度の需要をバスに転換するだけで大きな渋滞対策になり、それが公共交通のサービスレベルの改善につながるということを示したものです。この両者の観点を同時に考えてサービスレベルの向上を図っていくことが大事だと思っております。

以上になります。ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございました。それでは、続きまして、栃木県から石崎様
にお願いいたしたいと思います。お願いいたします。

【石崎氏】 栃木県県土整備部交通政策課長の石崎でございます。資料4を御用意して
いただきたいと思います。

まず、小委員会にて、本県の公共交通の取組を紹介していただく機会をいただきまして、
厚く御礼申し上げます。お開きいただきまして、2ページを御覧ください。

目次でございます。本日は、本県が地域公共交通の課題解決に向けて微力ながら取り組
んできた事例の紹介とその効果、現在、直面する地域課題に対する県としての今後の展望
をお話しさせていただき、最後に今年度から新たに開始した取組について、参考までに御
紹介したいと思います。

資料の3ページを御覧ください。栃木県の概況についてでございます。栃木県は、関東
地方の北部に位置しておりまして、首都東京まで新幹線で僅か50分でございます。県内
の公共交通の状況でございますが、鉄軌道はJRの6路線、東武鉄道の5路線、第三セク
ターの4路線からなり、バスについては、民間バスが8社248系統、デマンド交通を含
む市町村営バスが25市町で179系統、そちらのほうが運行されております。

続きまして、市町村に関する本県の取組を幾つか紹介いたしたいと思います。資料の4
ページを御覧ください。まず、1つ目が、平成21年度に策定しました、栃木生活交通ネ
ットワークガイドラインでございます。過去、本県及び県内の各市町村では、公共交通の
サービスの維持、充実のために補助金などの対策、こちらを講じておりましたが、利用者
の減少、運行費補助の負担増加、バス運行回数の削減などによる公共交通サービスの衰退
が進行しておりました。

そうした中、こちら、一番下の下段に記載しましたが、市町村担当者、交通事業者が地
域の交通を見つめ直し、持続可能なものへと地域交通の再構築を進める際の羅針盤として、
県が中心となり、とちぎ生活交通ネットワークガイドラインを策定しました。このガイド
ラインでは、中の内容のところの部分の2ポツ目でございますが、生活交通に関する基礎
知識から調査計画や導入、運営の方法までのノウハウ等を可能な限り分かりやすく解説し
ておりまして、3ポツ目でございますが、その後の社会情勢の変化などを踏まえまして、
平成26年度にはデマンド交通の導入検討に当たっての考え方を追記するなどの改定を行
っております。

次、資料の5ページを御覧ください。続きまして、とちぎの公共交通について御説明いたします。先ほど説明しました、とちぎ生活交通ネットワークガイドラインの策定に当たりましては、県内生活交通に係る様々な現状の把握を行いました。それを分かりやすく図表形式で取りまとめたのが、こちらのとちぎの公共交通の始まりでございます。平成20年度の作成以降、毎年度データの更新を行いまして、一番下段に記載したとおり、県内公共交通のサービスレベルや収支状況を一元的に把握しまして、各地域の目指すべき公共交通の在り方を考える基礎資料として、継続的に作成を行っております。前年度の比較だけではなく、年次ごとの推移を捉えることで初めて見えてくる地域交通の現状や、隣接・財政規模が同等の他の市町村との比較によりまして、市町による自身の立ち位置の把握、それから公共交通政策の計画立案、地域公共交通計画等の検討の際の基礎データなどに活用されております。以降、取りまとめている内容を幾つか紹介いたしたいと思います。

資料の6ページでございます。こちらに関しましては、公共交通サービスの人口カバーの状況を地図上で見える化を行っております。

続きまして、7ページでございます。7ページでございますが、市町村別のデータやグラフによる集計を行っているということでございます。

次に、8ページのほうを御覧ください。8ページでございますが、生活交通運行補助の概況としまして、生活交通運行に係る公費負担額の推移のほか、当年度の1人1回利用当たりの公的負担額や収支率などを県内・市町村別に整理を行っております。それぞれの詳細につきましては時間がございませんので、時間があるときに御覧いただければと思っております。

次に、9ページのほうを御覧ください。こちら、とちぎの公共交通が市町の交通政策の現場でどのように活用されているか、意見をまとめたものになります。市町から、例2にありますように、サービスレベルの妥当性や適した運行形態を検討するきっかけになった、例3、住民との議論で活用した、例4、長期的なトレンドの分析による抜本的な施策の検討が可能となったなどの御意見をいただいているほか、他1にあります。人口カバー状況は市町単独での作成は難しく、県で作ってくれてありがたいとの声も聞いております。県としましては、市町のために何ができるのか、何をすべきかという視点の下、現在の取組を継続していくことはもちろん、今後の取組の方向性として、下に赤枠でありますように、例えば、データの共有の新たな仕組みを構築して、データを集めやすく分析しやすくしていくなど、さらなる改善を検討していきたいと考えております。

次、10ページでございます。その他の取組でございますが、こちらも時間の都合により割愛させていただきます。後で御覧になっていただければと思います。

それでは、資料の11ページを御覧ください。これまでの栃木県の取組の効果についてですが、県の市町村に対するガイドラインや基礎資料の提供などの取組を行ってきたことで、本県ではデマンド交通などの市町村生活交通の導入が進みまして、その結果、公共交通サービスの人口カバー率につきましては、右の表に示しましたように、R5で約95%と、平成20年度比で20%上昇しております。また、市町村が主体となって生活交通を考えるようになった結果、現時点で左下でございますように、県内25市町村のうち、24市町において、地域公共交通計画の策定が完了したところでございます。このように、地域公共交通の取組については十分と言えないまでも、一定の効果があったのではないかなと思う一方で、地域には依然として多種多様な課題が山積みしております。

資料の12ページを御覧ください。御覧のとおり、地域には様々な課題がございまして、それらは年々深刻さを増しております。また、これらの地域課題は、一つの地域にとどまるものではなくて、あと多くの主体、分野に密接に関わっております。持続可能な地域社会を実現していくためには、各地域、各主体、各分野の単独な取組だけでは十分な効果は発現できず、このような状況におきまして、広域行政を担う県といたしましては、県内における地域、主体、分野を円滑につなげるための機会の創出や支援を積極的に行っていく役割を担うものと考えております。

資料の13ページを御覧ください。以上のような考えに立ちまして、栃木県では、県全域を対象としました、栃木県地域公共交通計画を令和6年3月に策定したところでございます。資料の左上のところに記載しておりますが、県計画の基本方針としましては、「みんなで一緒に『つくり』・『まもり』・『そだてる』とちぎの未来に繋げる公共交通」としまして、デジタル基盤の整備活用など、4つの横断的視点の下、地域公共交通の課題解決に向けた3つの目標を掲げることといたしました。

資料の右側の図にありますように、これは吉田先生が先ほど言われたのと同じですが、目指す公共交通のネットワークのイメージを、木の幹、枝、葉に例えまして、県外と県内、県内の各市町村間、市町村内の域内移動までをつなぎ、地域で暮らす人々や県外からの来訪者の移動手段の確保を目指してまいります。

県としましては、この役割の部分でございますが、広域路線に係る関係者との調整、適切な交通モード選択への助言、指導、補助金などによる運行支援、市町単独で取組が難し

い公共交通サービスに関するデータの集約、関係者が連携できる環境の整備などの施策に取り組むこととしております。引き続き市町村を含めたあらゆる関係者とともに公共交通のサービスの確保充実に向けた共創の取組を進めてまいりたいと考えております。

次に、資料の14ページを御覧ください。最後に、県計画に掲げた取組の推進をしていくために、今年度から新たに始めました取組を幾つか紹介させていただきたいと思います。

1つ目が市町の勉強会でございます。先ほど御説明した県計画の策定に当たりまして、本県では県内地域の実情に応じた生活交通の現状や課題を把握するために、市町村や交通事業者の皆様と必要な議論、協議を行ってきたところでございますが、一方で、県内市町の地域交通の実情を知っているようで知らないということを痛感したところでございます。そのため、県と市町、それぞれが抱える地域交通の課題をお互いが共有し、課題解決に向けて、共に考えていくための検討の場を今回の勉強会という形で新たに設置することとしました。実務担当者レベルでのざっくばらんな意見交換を通じまして、普段の業務の中では得られない、ちょっとした気付きや今後の施策立案につながるようなヒントをお互いが享受できるような有意義な集まりにしていきたいと考えております。

資料の15ページをお開きください。2つ目がモビリティ人材育成事業でございます。市町や交通事業者が抱えます大きな課題の一つとしまして、地域交通政策を進めていくための人材不足があると考えております。地域交通の現場では、交通DXの必要性や有用性は認識しつつも、データの利活用や分析、ノウハウ、これらが未熟なため十分な対応ができていないという状況でございます。今年度、国土交通省の補助事業で共創・Ma a S 実証プロジェクト、これを活用させていただきまして、1年を通したワークショップやセミナーを開催しておりまして、私ども県も一緒に勉強させていただきながら、地域交通政策の推進に必要な人材の育成に取り組んでいるところでございます。

最後になりますが、以上のような栃木県の取組の実施、考え方の整理や方向性の検討に当たりましては、本日、委員として御参加しておられます吉田先生からも多大な御協力と御指導をいただいていますことを申し添えさせていただきたいと思います。

私からの説明は以上でございます。御清聴ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございました。では、続きまして、Ma a S T e c h J a p a n の日高様よりお願いをいたします。

【日高氏】 Ma a S T e c h J a p a n の日高と申します。よろしくお願いいたします。時間も押していると思いますので、シンプルに御説明申し上げます。

1枚めくっていただきますと、自己紹介を入れております。蛇足かもしれませんが、私もともとJR東日本鉄道会社、2005年入社いたしました。2005年、御記憶にあられる方も多いと思いますが、2つの脱線事故があった、福知山と羽越の脱線事故があった年に入社をしまして、そこから新幹線のメンテナンスと、本線で在来線の車掌運転指令員を行いまして、もともと東京出身なんです、戻ってきた年に東日本大震災があったと。多くの仲間も亡くなった方、家族が亡くなった方もいますし、逆に鉄道が復旧したときに地域の方がどれだけ喜んでくれたかということもあり、鉄道を支えるというのは非常に重要だなと思っておりました。

私、2005年入社したときは、松田昌士さんが新入社員研修でお話しされ、国鉄改革の頃はこれだけ多くの議論をしたんだと、交通というものをどう支えるか、どう発展させるかというお話があったと聞いております。恐らく今日、そういう過去につくられたスキームというところが現在に合わないところがどうしても出ると。それを再構築する話かなと思いますが、あえて、提案、提言のようなところも入れさせていただいておりますが、議論の一助になればと思います。よろしくお願いします。

めくっていただきまして、3ページ目、論点を2つ設定しております。今日は項目4のところにデータ活用等がございましたので、交通産業の生産性を向上させるという意味でデータ活用プラスDXの必要性和、あともう一つ、公共交通の産業ですが、私も不勉強でございすけれども、産業政策の転換として、Ma a S、我々はMa a Sを実装しようとしておりますので、そのポジションも含めてMa a Sと、あとTODの在り方も少し変わるんじゃないかというところで御説明申し上げます。

めくっていただきまして、弊社の事業概要はMa a Sというものを実装するということで、データの活用、サービスの連携、異業種連携というところを実施をしているという会社でございす。

5ページ目、めくっていただきまして、次から皆さんも御存じのことと思いますけれども、私の理解として、一つ地域交通の実質化に向けた検討会というところで、こちらは私も参加させていただき、多くの勉強をさせていただきました。

めくっていただきまして、その中で6ページ目、地域交通というか、地域公共交通の計画及びマネジメントの実質化に向けたところでデータを活用するというのが掲げられたと把握しております。その中で、すいません、この辺は飛ばしていきますけど、7ページ目、データの活用もございすけれども、地域交通等の一部改正の中で連携と協働と

いうところの努力義務化というのもされていると認識をしております。

めくっていただきまして、8ページ目、地域交通の再構築、リ・デザインというところで、モビリティサービス推進課さんを中心とされて、地域交通課さんと一緒にいろいろな施策が、実際のところ実施をされていて、効果も出ているところかなと思っております。

9ページ目、その中で、制度等々で、エリア一括協定運行事業ですとか、もう本当に様々な施策を打ちながら、今までのスキームと違うところを実施していると。

10ページ目についても、先ほど吉田先生からもありましたけど、AIデマンド交通ですとか、EVの導入とか、着実にそういう課題に対しての対策はされているなと思っております。その中から、今後どうしていくかという議論かなと思っております。

11ページ目、行っていただきまして、その中で実際、ここを議論した後に実際何をつくっていくのか、どうつくっていくのかということがあるかなと思いますので、我々も十分なものができているとは思っておりませんけれども、その観点でやっていることを御紹介します。11ページ目、弊社の中でデータ連携とデータ活用するというプラットフォームを、Ma a SにS e eをつけて、分かる、見ることができるという意味で、S e e Ma a Sという名前で、データの収集、連携統合をして、分析をして施策に反映するというところを実施しております。恐らくこの取組については、多くの事業者様の中でもやられているところかなと思いますので、あくまで一例としてお示ししているところでございます。

次のところ、12ページ目から具体論のところに入りまして、我々、Ma a Sモビリティアザーサービス、あらゆるモビリティという形でございますけれども、それを因数分解といいますか、分解すると、鉄道、バス、航空、タクシー、シェアサイクル等々、カーシェアとか自動車という形で、本当にモビリティ、交通といっても様々な業態、モデルがあるということです。それをデジタルでつなげるというのは一言で言えるところではありますけど、実際のところはこれだけの異なるデータが、業態ごともそうですけど、会社ごとに分かれています。

さらに、そこの右側で、データの形式、少しエンジニアリングなところもございますけれども、フォーマットとか形式とか送信手段というのが標準化されていないというところが課題となっていて、実際つなげるといっても、ぐちゃぐちゃのものをつなげなきゃいけないという苦勞が一つあるというところでデータはあるんだけど使いこなせない話もあれば、データを集めることにコストが多大にかかるというところもあると思いますので、その部分は、モビリティサービス推進課さんのほうでデータの標準化を来年度、行われると

いうことでしたけれども、実際のところは、これだけぐちゃぐちゃであるというところがございます。

13ページ目にいっていただきまして、データの活用のところ、我々もデータに基づいて、データというのは結局は利用者、お客様、住民、市民の方がどう移動したかということですので、それに向き合うためにもデータを使ったほうがいいということは思っておりますが、実際のところ、データですとか、もしくはデータを使って何をするかというところについて、複数の自治体様のほうにヒアリングをしたところ、赤字のところですが、B市のところで、多くの自治体さんが直面している、なくなったらまずいという課題感はあるけれども、なかなか適切な補助とか支援というところができきれてはいないというところがあるという状況だと認識をしているというお話でございました。十分にいろいろな施行をされている地方自治体さんもございます。

C県です。データを使って、どの課題が重要なのか。先ほど栃木県さんのお話もありましたけども、データから見ていろいろなものが見える反面、何が重要なのか非常に分かりにくいし、それを誰がどう決めるかということも決まっていないというところで、少し持て余してしまうというところは非常に散見されているところでございました。

14ページ目、論点1に行きまして、課題感、データ活用のところでも我々が現場で感じている課題感として、1つ目、行政機関、あと民間もデータは出てきているんだけど扱いが難しいと、データを合わせるところが難しいし、見るのも難しいと。もう一つが、データの活用ですとか、適切な施策検討がなされにくいと。先ほどあった吉田先生とか、栃木県さんとか、そういう経験があるところはできるかもしれませんが、そうじゃないところが大多数でありますので、そうすると真ん中にあるような、データがそろえる基盤がない、もしくは経験、個人の能力に依存している、基礎自治体ごとにやるケース、そういうケースがあるので、そこを変えていかなきゃいけないだろうということをこちらで記載しております。

そうすると、データ基盤の構築というところをしっかりと構想に位置づけて、そこを国で行うのか、民間投資の中で行う、研究活動を行う必要もある、これからの生成AI等々も使えると思いますので、それをどうやって、どういうスキームにするのかと。今、構築のところの補助は多く出ておりますけれども、ランニングを維持するということに資金が続かないということで、その辺りの課題もあるかなと。

2点目、データがあるだけだと、業務が高度化、複雑化するのに対応が必要だと、これ

は2点目で入れます。

3点目で、自治体さんごとにやっている、ノウハウ、人材育成が難しいので、その辺りをプラットフォームとして、人材交流も含めて、教育も含めて、自治体それぞれやるというのはあるんですけども、人材について、ノウハウについては、国全体でやる必要あるだろうと記載しております。

次、15ページ目、ここの中で出た課題として、データがあるだけでは業務が高度化、複雑化すると。これは本当に社会一般のDXに全部言えることで、DXツールを誰かがつくって導入したんだけど、それを使いこなせる人いないと。日本の中で中小企業を含めると企業数で368万ぐらいあるという中で、368万人のデジタルツールが使える人を育成できるかという、なかなかそうではないと。そうすると、デジタルで高度化すると結局誰も使えなくて宝の持ち腐れになるという課題に対して、今、SaaSというソフトウェアを提供するのに、BPO、ビジネスプロセスアウトソーシング、いわゆる業務委託のような形でデジタルツールを提供しながら、ほかの誰かにこれをやってもらおうと。その中にいる人たちは、それをどちらの方向に持っていくかという政策の議論だけすればいいというようなSaaSと業務委託を組み合わせたBPaaSというものが、DX全体できていると。これは交通政策とか交通マネジメントに言えることなんじゃないかなということで記載をしております。

その一覧、一例として、こちら、弊社でやっているところを16ページから記載しております。例えばこういうものがあればいいんじゃないかなと。こちらは運輸局さんをお持ちのデータ、先ほど栃木県さんの、栃木の公共交通にもありましたけれども、運輸局さん等々が持たれているデータから、営業係数とか補助金額とか収支率を出していき、そこで中央値との比較なのか、閾値を下回ったときに重要課題というのを出します。

次のページにいていただきまして、重要課題に対して、どういう打ち手があり得るのかというところ、こちらもいろいろなマニュアルとかノウハウ集もございますけれども、ちゃんと1位にひもづけていき、その施策を実施するためには、国から、県からどういう補助があるかというところがあると、基礎自治体さんとしては、ある程度自動的に、こういう課題があるのはこうだと言えると。そこに当てはまらないものは、それぞれ議論すればいいかなと思っております。

18ページ目に行っていていただきまして、ちょっとコンパクトに行きます。あとは広域自治体さんとしても、A市、B市、C市というところで全体が俯瞰できるような、こっちの

町はこれが課題で、D町だと、ほとんどのところが真っ赤なので抜本的に必要だとか、そういうのが広域自治体さんの管理の中でも見られるといいんじゃないか。

最後、19ページ目、それを現在どうかというのもありますけれども、自分たちの地域の中でどういう施策をすると何の数字が変わってきたのかと、数字だけではかれない部分はもちろんございますけれども、経年的に何が減少していて、何の施策をしたら上がってきたのかと。これを地域が求める町の姿に合わせていくということができると、理想的にはそうじゃないかと。

20ページ目、今お話ししたところ、日本版MaaS支援事業、モビリティサービス推進課さんから支援もいただきまして、今、データ収集、指標対策、先日、栃木県さんにヒアリングをさせていただいたり、吉田先生からもいろいろアドバイスもいただきながらつくっておりますので、我々だけではなくて、日本全体でこういう取組ができていいんじゃないかなというところです。

あと一、二分で終わります。最後、21ページ目、産業政策の転換のところ、我々、自治体さんだけではなくて交通事業者さんと一緒にMaaSをつくっていくということも多く行っております。その中で、昔、過去、いわゆる国土生産空間、居住空間というのをつくると、それが経済的価値に結びついたところが、現在だと、それがあからこそ民間投資と競争政策でどんどん発展してきたという歴史があるかなと思っております。逆に、今ですと人口も減りますし、家があるからといって豊かになるかということ、家も余っている状況だと思いますので、その転換が必要だろうと思っております。

その中で、スキーム、案として、いろいろな方々に、過去のTODじゃなくて、現在のTOD的なもの、交通に対してまちづくりをセットに、それを民間でできるかどうかという議論をいろいろさせていただいて、一つ、さっき吉田先生の特に関鉄道を軸としたTODだけではなくて、駅を中心とした幹、枝、葉を設定するような、リ・デザインのTODですとか、あと、過去は移動総量とか国土をどれだけ広げられるかというところだったと思いますが、今後、多分集積性、集積度を確保するためにむやみやたらに広げるのではなくて、拠点をしっかり整備するですとか、幾つか視点があるかなと。

あと、真ん中中段、2拠点居住、国土形成計画なんかも定められていると思いますが、首都圏に住んでいて自動車を持っていない人が地方部に行って2拠点目を持てるかというところではないと。そう考えると、2拠点目に選ばれるようなところについては、自家用車がなくても生活できる生活空間、地域生活圏というのを確保する必要があると思うの

で、そういった意味でそこに投資をしていくということもできるんじゃないかなということとは記載しております。

最後に、M a a Sのプラットフォーム構築ということで、一つ一つの事業者でやるのではなくて、地域全体もそうですし、業態全体もできるんじゃないかなというところで、最後に、22ページ目、M a a Sのプラットフォーム、業態を超えて、横串というか縦になっておりますけれども、経営管理、車両管理、人員管理、運行管理、料金収受、情報提供、こういうものを業態を超えて、一つにはならないもののシステム間で連携ができる、もしくは共通化できてくると、交通産業全体のシステム、もしくはデジタル化というところが効果的に進んでいくんじゃないかということで記載しております。

最後、かわいい図でM a a Sオペレーターです。地域の中で、あらゆるモビリティサービスをオペレーションするということも、我々理想としているところでございますので記載しております。

すいません。長くなりましたが、発表は以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、事務局より基本方針Aの説明に入ることにしたいと思います。では、御説明お願いいたします。

【交通政策課長】

事務局から資料6について御説明させていただきます。基本的方針Aについての目標、それから新しい施策の方向性につきまして、御説明させていただきます。

基本的方針A、これは地域の生活を支える交通ということで、2ページのところを御覧になっていただきますと、3つの目標に分類する方向で整理しております。その上で、現行計画上の政策、施策を振り返りながら、その方向性について提示させていただきます。

基本的方針Aは9月25日の計画部会におきまして、世界に例のない未曾有の少子高齢化の進展、人口減少等に伴う担い手不足等の状況を踏まえまして、交通の担い手を確保しつつ、地域の特徴を生かした地域社会を支える地域課題に適応した交通の実現という形で提示させていただいております。9月の部会では、地域に適した交通という言い方をしていましたが、いろいろ御指摘を踏まえまして、地域課題に適応した交通という形で一部表現は変更させていただいております。

大きく3つの目標をお示ししておりますが、一つは、ローカルなエリアにおける「交通空白の解消に向けた取組の全国的な推進」、それから2点目として、「多様な分野との連携

を示すり・デザインと地域課題の一体的な推進」、3点目として「まちづくり等と連携した交通政策」に分類させていただいております。

さらに目標の1、交通空白の解消に向けた取組の全国的な推進の中に、新政策1-1と1-2という形で2つ位置づけてございまして、各地域の特性を踏まえた地域の足、観光の足の確保、それから、官民の連携・協働の枠組みの活用を位置づけてございます。

それから目標の2につきましては、この中で、新政策の2-1と2-2という形で、多様な分野との連携・協働の進化（深化）、それから、地域公共交通計画及び協議会のアップデート、この2つを位置づけてございます。

それから目標の3、こちらにつきましては、まちづくりや産業との連動という形での持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進、この中につきましては3つ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現、それから、しなやかな交通産業・事業環境の形成、そして安全・安心で多様なモビリティの実現、を位置づけています。

これらにつきまして、これまでの施策などの振り返りもしながら、新しい施策の方向性について、論点として提示させていただいているのが、次の3ページ、4ページのところになります。

まず、3ページのところでございます。地域の生活を支える交通について、振り返りをしてございまして、過疎地等における旅客運送サービスの維持確保ということで、各自治体、交通結節点において、現在、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等を利用できるように伴走支援などを進めているところでございます。また、地域の公共交通リ・デザイン実現会議を開催して、関係府省庁の連携の促進なども進めてございます。また、地域公共交通計画につきましても、計画の策定に向けた支援、それから地域交通法の改正による地域の関係者の連携と協働の明確化、こういった取組を進めて計画の策定数も着実に増加してきているという状況でございます。他方で、人口減少による需要減、担い手不足による供給力の課題など、こういった課題が先鋭化してきているというような状況でございます。

これを踏まえて、先ほどお示した目標の1、それから目標の2について、それぞれ施策の方向性について整理してございます。まず、目標の1、交通空白の解消につきまして、地域の足、観光の足の確保の部分については、地域住民、来訪者がタクシー等を利用できない地域への公共、日本版ライドシェアの導入などによる交通空白の解消、また、地方運

輸局による伴走支援、こういった施策の推進が必要ではないかとさせていただいております。また、貨客混載のさらなる推進、それからドライバー不足の解消に向けた業種の垣根を越えたドライバーシェアの取組といったものも必要ではないかとさせていただいております。

それから、新施策の1－2として、官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用という形で、こちらにつきましては、自治体、交通事業者等と様々な技術サービスを持つ企業との連携を図る交通空白解消・官民連携プラットフォーム、これを今、立ち上げに向けて取組を進めているところでございまして、デジタル技術の活用といったことも含めて提示させていただいております。

それから、目標の2としまして、地域交通の再構築と地域の社会的課題の一体的な推進ということでお示しさせていただいております。この中で新政策2－1として、多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通の実現の加速化ということで、ここでは、例えば運行ルートが重複する複数の移動手段を路線バスへ集約する取組、こういった形で多様な生活に不可欠なサービスとの連携の必要性といったところを提示させていただいております。

また、新施策の2－2として、地域公共交通計画及び法定協議会のアップデートということで、この中では、実行機能やデータ活用の強化・拡充を進めるアップデートの必要性、それからデジタル技術の重要性、さらには都道府県の体制強化の必要性、こういったところを挙げさせていただいております。

それから、4ページ、こちらはまちづくりや産業と連携した取組ということでございます。現行計画における政策、施策の進捗・評価になりますが、持続可能な都市圏を目指したまちづくりの取組に向けて、まちづくりの将来像の実現に必要な公共交通軸の形成、それから、交通モード関連施設の適切な組合せの実現に向けた取組などが進められてきているところでございます。また、多様なモビリティの活用と、MaaSの全国実装、広域化に取り組む事業者の支援やAIオンデマンド交通、シェアサイクル等の新しいモビリティについて、システム等の導入支援、こういったものが進められてきたということでございます。

一方で、課題として、人口減少という共通の課題のみならず、労働時間規制などの労働環境の変化、それから厳しさを増す事業環境、こういった供給サイドの課題も出てきているというところでございます。

こうした中で、新しい施策の方向性でございますが、まず、1つ目として、各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できるという交通の実現という形で示させていただいておりますが、この具体的な方向性としては、自治体内での個別最適の視点だけではなくて、生活圏域を考慮し、必要に応じて複数の自治体で連携して幹線軸を設定し、地域交通の再生策の検討を行う必要性。それから、その際に、多様なモビリティの活用推進に向けた乗換え拠点の整備、こういったものの必要性を提示させていただいております。

次に、2つ目、新政策の3-2として挙げさせていただいているのが、地域を支えるしなやかな交通産業、事業環境の形成ということでございますが、これにつきましては、厳しい環境の中で公共交通事業者が移動の担い手の役割を果たすためには、他事業者との連携、協働を促進する取組、それによる適正な供給体制を構築する必要性といった点を提示させていただいているとともに、キャッシュレス等、省力化・省人化・自動化、こういった取組の推進、さらにはDXを進めるということでございますが、その前提となる業務運営の最適化の重要性といった点を提示させていただいております。これらの取組に当たって、地域交通におけるデータ活用の支障への対応として、業務単位やシステム配置、データインターフェースなどの標準化、こういったものの必要性を提示させていただいているところでございます。

最後に、新政策の3-3として、まちの活力やにぎわいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現ということでお示しさせていただいておりますが、この中では、町や地域の活力向上や、にぎわい確保に資する、徒歩や自転車を含めたモビリティの多様性、確保の必要性を提示させていただいております。具体的には、安全で多様な走行空間の確保、移動手段自体の安全性の確保、利用ルールやマナーをはじめとする利用環境の改善の重要性といった点を挙げさせていただいております。

本日の先生方からの御意見などを踏まえ、しっかりブラッシュアップして、全体構成、さらには政策の中身という形で検討を進めていきたいと思いますが、事務局でこれまでの議論など整理した資料としては、以上のとなります。よろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

それでは、ここで一区切りとして意見交換に入りたいと思います。各委員から頂戴した資料の2から5に基づく御発表に対する御質問、御意見、それから資料6、ただいまありましたけども、事務局からの御説明に関して、いろいろな御意見をいただきたいと思いま

す。ただ、時間が押しておりまして、また申し訳ないんですけども、御発言はお一人当たり3分以下でお願いしたいと思います。簡潔にお願いをいたしたいと思います。

あと、指名させてもらいますけども、そのときには、御発言の際は資料番号と該当ページ、該当箇所等をおっしゃった上で、御発言をお願いしたいと思います。順番としましては、最初是对面の方々からお先に、必要な方は札を立てる形でお知らせください。一通り終わりましたら、次はオンラインの方々について御質問、御意見等を伺いたいと思います。回答も、皆さん一応全部頂戴してから、御質問、御意見等を頂戴してから、それで対応する、資料2から5に関する今日、御発表いただいた方々の御回答、それから、その後で事務局から全体的に御回答いただくと、そういう大体段取りで行っていききたいと思います。

それでは、まず、対面の方々に御意見おありの方はお知らせください。いかがでしょうか。根本委員ですか、お願いいたします。

【根本委員】 ありがとうございます。私は、関係者がどういうふうに費用負担して、交通を維持していくかというのは結構重要なポイントかなと思いました。栃木の8ページ目をよろしいでしょうか。資料の8ページ目の左端のところにありますが、公的補助は赤いのが国で、県が青で、市町村が緑で、ほとんど市町村のほうで補助を出しています。また、真ん中のグラフのところで、市町村によって、1人1回当たりの負担額が違っており、多分下のほうは人口が少なくて困っている市町村と思います。結局、国、県は最低限の品質保証分ぐらいは負担するけども、あとは市町村それぞれの事情を考えて、頑張って支援しなさいということですね。ですから、ある意味、条件の悪い市町村は相当頑張って負担しなきゃ維持できないということ、要するに市町村にお任せになってしまっているのでしょうか。先ほど複数の市町村が助け合っという話もありましたが、これから見る限り、あまりそういうことは分からないという感じですね。

あと、類似の話で、滋賀県のほうで、住民参加でいろいろ集まって議論して、この地域はこういう交通を実現しようという合意を形成するのはいいんだけども、そうなったときに、今度、市民の負担、要するに利用者の負担はどうなるのでしょうか。市民が、負担は高くてもいいけども高サービスが欲しいという地域と、そうじゃない地域がであると思うんだけども、それを踏まえて、県、市、町がどうするんだというのは考えを整理しておかないといけないのではないのでしょうか。住民参加をやった以上、それなりの負担を利用者にお願いするということがあるのかなのか、それは滋賀県の方にお伺いしたいなと思いました。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、続いて大串委員、お願いします。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。私からは3点あります。

吉田先生に対しては、最後のページです。ページ数が書いていないので、最後のページのところに、交通事業者との質的保証契約、補助から購入へと書いてあって、これは多分、サービスレベルアグリーメントで、これだけの本数をこの時間走らせてほしい、幾ら払いますというようなことで業者を募集して、そこの路線を維持してもらいたいイメージだと思うんですけど、例えば新潟市の場合は、中心街に通勤、通学時間帯に非常にバスが混雑してしまっているということで、連節バスを市が買って、その補助金を与えるんじゃなくて、連節バスを無料で貸し出すので、少し交通空白地帯に、町なかで混雑しているバスを振り向けてもらって、町なかを連節バスを運転することで、需要の適正化というんでしょうか、町なかで混雑して、結局非常に渋滞を生んでしまっているという状態もよくないのでというようなやり方をしたんですけども、先生のイメージというのはそういうのも含まれるのかしら、どうなのかしらというところが、今の法律でできるのかしらということを含めて教えてほしいというのが1点目。

あとは栃木県さんに関しては、収支率に関して書いてあるんですけど、収支率って結構事業者の方が出してくれないというのが、いつも我々聞いていまして、この路線どれぐらいもうかっているんですか、この路線どれぐらい赤字なんですかと、補助を出しているところは教えてくれるんだけど、なかなか全体像がつかめないということなので、これはどうやって出されているのかなということをお聞きできたらと思います。

もう1点、塩見先生なんですけれども、グリッド型路線網ということがこれから大事なんじゃないかということで、例えば乗換えを取り入れることが大切で、乗換えで最適化を産んでいくんだというお話があったと思うんですけど、ただ、新潟市も乗換えを取り入れて、例えば大手スーパーの駐車場に止めていいよと。そこで乗り換えてもらって、パークアンドライドで町なかに来てもらう、スーパーの周辺に結節点をつくってとかいろいろ工夫はしたんですけども、通勤、通学時間帯、乗換え抵抗がすごく激しくて、結局直行で行く、今までと同じように乗換えしないでいくという、四、五十分乗って新潟駅の中心のところまで行くという路線を残さざるを得なかったんです。一瞬撤廃したんですけど戻ってしまったということもあって、なかなかグリッド型が最適だと分かりつつも、乗換え抵抗を超えるのが難しいと。鉄道の場合は、そこにはいろいろな催しができる、お店とかを用意して、パンとかを買えたりとか、朝食とか帰りの買物のときにお野菜を買えたりとか、

そこに需要をつくり出して乗換えが楽しくなるようなことというのは、鉄道は結構つくり出して、乗換え抵抗を少なくできているんですけども、バスがなかなか難しいということで、これはどういう議論がこれからできるのかなと、もし教えていただけたらありがたいです。よろしくお願いします。

すいません、私は以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、吉田委員、お願いいたします。

【吉田委員】 吉田でございます。資料6に関してなんですけど、2つありまして、1つが縦長、3ページ目のところの目標2の新政策の2-①、ここで多分野共創の話が、最初の1つ目の丸のところに出ていますけれど、実は交通事業者間の共創を——共につくるほうの共創です。交通事業者間の協調というものをどう考えるのかというところは評価していかなきゃいけないんじゃないかと。

2020年に独禁法、特例法ができて、10年の時限立法という構想、ほぼほぼ中間年だと思っていますけれど、それで実際にやられたところがどういう効果があったのかということもそうですし、あとは日高さんがおっしゃっていたような、例えばデータ連携のような、データ基盤というときに、まずは、確かにいろいろな分野のデータというのはあるんですけど、それぞれのバスだったらバス事業者同士、そこにもう少し、鉄道とかタクシーも含めてくれるといいなというところの、交通の中での協調というものがうまく進んでいかないと、結局運転士不足という大きな制約条件が入った今の苦境というものは乗り越えていけないんじゃないのかと思うんですよね。ですから、一応その辺強調したほうがいいんじゃないかというところが1点。

あと、4ページ目のところに3-①、ここで公共交通軸の話が出ていて、そこを入れていただいたというのは本当にありがたいと思うんですけど、ただ、この前提になっているのがどうも都市圏なんですよね。ただ、私、思うのは、さっき中核市以上と話をしたのは、その都市内の公共交通軸というのも実は重要ではないかと。つまり都市圏であれば、既に地域間幹線系統補助がバスの場合にはあると。ただ、これも輸送量が150を超える対象外になるので、平均乗車密度が5を仮にカバーできるとしたら、1日30往復が限界。30往復といったら30分に1本なんです。ですから、そういう意味で言ったら、先ほどお話しした時間3本ぐらい必要だよなというところに関しては全然届かないし、しかも、都市内、中核市内のところにおいては全然サービスレベルが低くなるし、そこにフォローできる制度というのものない。だから、ある程度規模が大きいところの都市内の公共交

通軸というところについてもしっかりと触れておくべきではないかというところが私の意見としてあるということでございます。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。それでは、次はオンライン上で御出席の委員の方々から御意見等いただければと思いますけど、おありならば手挙げ機能でお知らせください。いかがでしょうか。塩見先生、お願いいたします。

【塩見委員】 ありがとうございます。具体的にどこかというわけでもないんですけど、資料6全体に関してなんですけれども、先ほど吉田先生もおっしゃられた事業者間の協調というのは非常に大事だなと思ってまして、事業者のそういう運用体制もそうなんですけども、これは行政側も同じように組織構造としてどうあるべきなのかというのは考えたほうがいいかなと思っております。

大体各市町、公共交通を担当している人、人数限られている中で、しかも二、三年の異動で移り変わっていくと。そういった中で、スペシャリティーと言われているような方が育っていく必要がありますし、そういった方が広域自治体と協力をしながら全体の公共交通網を計画立てていくというようなことが必要なんじゃないかなと思っています。そうすると運輸連合的な、ある種のオーソリティーがあって、交通を考えていく、そういう構造的なところも見直していく必要があるんじゃないかなと思いました。

欧米では、オーソリティーが計画を立てて、それに対して交通事業者が入札するというような、そういうことをやっているところもありますけれども、必ずしもそれは良いかと言われたらいろいろな課題があると思いますが、発想的にはあるべき姿というのをどういうふうに事業者と連携して実現していくのか、その構造を考えるというのが大事なかなと思いました。

あと、データデジタル化、DXのところですけども、これも組織構造とも関係しますが、えてして行政システムとしては、大きな変革を強いられることになります。それを担当するのは各市町の限られた人数の中ですので、そういった中でどれだけ対応できるのかを分かりやすく、使えるものにしていくということが大事かなと思います。別の事例ですけども、特殊車両の申請に関してDXを進められて、令和4年から始まっているわけですけども、なかなか草の根の部分でのデジタル化というのは非常に大きな課題となっていて、システムはあるけれども、それが進まない、実用化されていない、使われていないということがあります。その点、今アナログのものがどういうふうにデジタル化していくのか、そして、それをどういうふうに使える形にしていくのかというのは非常に大事な

部分だと思いますので、課題の洗い出しと、それへの対応というのはしっかりやっていく必要があるのかなと思いました。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。オンラインで御参加、鈴木委員、お願いいたします。

【鈴木委員】 山口大学の鈴木です。よろしくお願いいたします。時間も少ないと思うので、手短に質問させていただきたいと思います。

私、今問題提起をいただいた皆さんの御意見に、非常に大きく頷くところでございました。塩見先生にお伺いしたいんですけども、都市交通のことを考えるに当たって、交通の中での連携はもちろん大事なんですけど、広い意味での交通の連携が私はすごく大事だと思っていまして、資料の4ページや5ページに、交通の分担率の観点からいろいろ地域を整理されて、交通の整備の方針を示されているんですけど、道路分野との連携というか、本来は、計画も予算も、道路も交通も、何なら港湾とかも一緒になって都市づくりのビジョンを共有して、いろいろ組み立てていくというのが本来望ましいのかなと思っているんですが、その中で、交通の分担率というところを協議するに当たって、道路等の部局とどのように調整されたのかというところと、あと、交通の分担率って具体的な数字というのを定められたのかというのを教えていただけないでしょうか。よろしくお願いします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。私からもコメントのような、質問じゃないんですけども、資料6の内容について、特に全般に関わることはありますけども、一番最初の、新政策の1で地域の足、観光の足の確保とありまして、大ざっぱに言うと、交通需要というのは、いわゆる観光需要、それからビジネス需要、それから生活交通の需要と3つに分けてもいいかなと思うのですが、特に地方の空白地域といいますか、過疎の地域だと本当に観光用の交通手段と、それと別にまた生活交通の地域の足という2つを二重にやってしまうと、大きな資源の無駄だし、人材も足りないということで、これをいかに2つを融合させて、効率的に需要を満たしていくかという視点が大事ではないか。つまりこれは全く別個に考えるべき話ではないだろうと。

また、逆にそれがうまくいっているのは京都のバスで、あれはむしろ観光と生活交通がもうごちゃごちゃになってしまっ大変な状況になって、あれは逆にうまく分ける必要がある。そういう異質な交通をなるべくうまくすみ分けるなり、あるいは融合させるという視点を持って、この辺りの考え方を整理する必要があるのではないかということを、今お話を伺いながら感じた次第でございます。

一応皆様からは一通り御意見頂戴したと思いますので、まず、最初に、今日御発表賜りました方々から御回答をいただきたいと思います。御用意できた方々で結構ですけども、いかがでしょうか。では、石崎委員からお願いいたします。

【石崎氏】 栃木県でございます。根本先生の御意見でございましたが、資料の8ページのいわゆる公費負担の部分ですけれども、根本先生がおっしゃいましたように、過疎地域で、この負担は増えてしまうというのもございますし、あとは市町村がどこまでをカバーしているのかというところで、効率性な部分から、一生懸命面で見ている市町村は赤字が増えていくという状況でございますので、このような格差が出ているということでございます。

それから、市町村・国・県の負担の関係でございますけれども、県の負担とか国の負担というところでは、負担のところに補助要件をつけておりますので、そこを満たすものでないと補助ができないというところもございます。県につきましては、県の単独補助もやっているんですけれども、昨年、市町村から県の補助要件に関して様々御意見をいただきまして、今年の6月ぐらいから補助要件を少し見直しました。去年までは限られた市町村しか県の補助をもらえないという現状がございましたが、今回、補助要件を見直したことで、ほぼほぼ25市町村に行き渡るような補助スキームに変えたところでございますので、今後、幾らか変わってくるのかなということでございます。

ただ、県のほうも限られた予算の中で補助しているというところでございますので、これで満足いく補助ができていのかどうかというところでいうと、これはかなり厳しい状況でございます。

それから、大串先生のご意見の部分、右側の収支率でございますが、事業者からのデータではなく、基本的には市町村生活交通のデータを取りまとめているものでございます。以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。続いて、お答えいかがでしょうか。では、吉田委員、お願いします。

【吉田委員】 吉田でございます。大串先生からの御質問ですけれども、確かに質保証契約というのはサービスレベルアグリーメントを想定をしていて、ですから、当然ながらさっきの新潟の事例のように、例えばここ時間何本以上、ここは例えば連節バスを走らせて郊外のところに振り向けるみたいなことというのを当然ながら含み込む概念かなと思っているんですね。

一方で、事業者に対してのインセンティブというところも持たせなければいけませんから、例えば、さらに想定よりも高いレベルのサービスというものを走らせてくれたというところに対してのインセンティブをつけるとかということも必要かなと思っています。本来、その辺がやりやすいようにしていたはずなのがエリア一括協定の補助制度だと思うんですが、ほぼほぼ松本市しか使われていないというところを見ると、あの立てつけというものが果たしてどうだったのかなというところは少し評価をする必要があるのかなというところはと思っています。

あと、実は私、栃木県の会長でもあるので、先ほど栃木県の石崎課長のところで少し補足しますと、公費負担額がものすごく大きい市町村は、これ全域をオンデマンド交通でやっているところが基本的になっています。市域も広いということで、特に那須町とか塩谷町は、広い市域、全域をデマンド交通でやっているというところがあるので、どうしても公費負担額というものが高くなっているという実態がありますし、そもそも栃木県の場合には滋賀県と多分違って、特に県南と県北に関してはほぼ事業者路線がない。ですから、コミュニティバスとか、それからオンデマンド交通でほぼほぼカバーしていて、民間のバス事業者の路線というものがあまりないというところですから、とちぎの公共交通の中では市町村の輸送モードのところだけに限定した収支率とか公的負担額というところをモニタリングするだけでもそれなりのものが見えてくると、そういう特徴があるということとを補足しておきたいと思います。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。塩見委員のほうにも御質問が向いておりますけど、いかがでしょうか。

【塩見委員】 塩見です。御質問いただきまして、ありがとうございました。それぞれ御指摘いただいたところ、発表の中ではすごく勇ましい発言ばかりしていたんですけども、どれも本当にクリティカルにこれから考えていけないといけないところかなと思っております。

まず、根本先生からの、これは利用者が負担するのか、事業者が負担するのか、どういう形にするのかというのは、もう本当にこれから考えていかないといけないところで、目下検討中ではあるんですけども、まずは、目標を定めたときに、それを施策として展開したときにどれぐらいかかるのかという概算を示した中で、それをどう負担していくのか、その中の一つの方針として、交通税というのが手段として考えられているというところ です。

交通税を導入するという場合に当たっても、それぞれのサービスレベルが違う中で公平感というのが非常に大事だと思っております。それは公共交通を中心とした生活ができるようなところではサービスレベルの改善で、地方のほうのとにかく維持をしないといけないうところでは維持をしていくという形で、それぞれのニーズというのがあるかと思っておりますので、それをどう調整していくのか、どう分担していくのか、これは大きなこれからの検討課題だと思っております。当然、交通税が導入されるというわけではないというところは御注意ください。

あと、大串先生の乗換え抵抗についてですけれども、本当におっしゃるとおりでして、これはどういうふうクリアしていくのか、現実的には難しいところかなと思っております。起点から終点まで一気通貫で移動できるということの快適性は非常に大きいかと思います。ですので、乗換え拠点、モビリティハブというものをどういうふう設定、設計していくのか、鉄道駅のような、ああいう発想を考慮しながら、拠点としてちゃんと整備をしていくというようなことが重要かなと考えております。

実際、大津市なんかでは、そういう拠点的なものをつくったものがあるんですけれども、なかなかそれが使われていない、ただ場所だけがあるというようなところもあったりしますので、マネジメントの仕方というところを考えていく必要があると思います。

あと、鈴木先生から御指摘いただいた自動車の分担率と公共交通の在り方をどう考えていくのか、どう調整するのかということですが、まだそういう体制にはなっていない。恐らく、これは私がビジョンの策定のところでは十分に関わっていたわけではないので、お答えする資格もあまりないんですけれども、恐らく理想論といいますか、目標として交通戦略の中で考えているというものです。これをどう実現していくのかというのは、当然、道路のほうと調整していく必要があるかと思いますが、組織構造ということで少しコメントさせていただいた中でいうと、オランダでは予算が、交通に関する予算ということで、道路と公共交通というのが色分けされない状態で市町に配分されて、その中で市のニーズに応じて適宜予算を使っていくというような、そういう運用をしているところもあるとお伺いしておりますので、柔軟な発想というのが道路と公共交通、どちらも交通なので一体的に考えていくというのは非常に大事なところなんじゃないかなと思っております。

すいません、全て回答にはなっていないんですけども、以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。日高様に直接の御質問はなかったんですけど、何かございましたら。

【日高氏】 大丈夫です。

【竹内委員長】 よろしいですか。

【日高氏】 はい。

【竹内委員長】 でしたら、次は事務局のほうにもコメント等ありましたので、お願いします。

【交通政策課長】

事務局から、まず、交通政策課長のほうから全体的にお答えしますが、必要に応じて関係課長、御発言いただけたらと思います。

基本的に、今回、先生からいただいた御意見を踏まえて、全て論点に反映していきたいと思いますが、まず、吉田先生と塩見先生から、事業者間の協調について、特に、吉田先生からは、独禁法の特例やデータの連携、それから、塩見先生からはオーソリティーのような議論といった御指摘をいただきました。新政策の３－２のところで、しなやかな交通産業、事業環境の形成について、他事業者との連携・協働を促進して供給体制をとお示しさせていただいておりますが、地域交通の部分でどうするのか、幅広く事業者間の連携、協調といったところの視点をさらに反映させていく必要があるのかなと理解いたしました。

それから、吉田先生からは、公共交通軸について、都市圏というよりは都市内の軸といったところの話、新政策の３－１の１つ目、２つ目のところで、複数自治体というようなことは書かせていただいておりますが、その辺りの視点をどのように反映させられるのか、都市部局などの関係部局とも議論しながら進めていきたいと思っています。

それから、塩見先生からは、デジタル化に向けて、行政システムを変革し、さらに草の根でどうやってしっかり普及させていくのかといったところ、デジタルやデータについてはいろいろ書かせていただいております、新政策の１－２の交通空白解消に当たってのＤＸであったり、３－３でもＭａａＳ、その他３－２にも地域交通のＤＸの話と書かせていただいております。ただ、自治体でどういうふうに進めていくのか、草の根の部分など、そういう視点も改めてよく中で議論して進めていきたいと思っています。

それから、竹内先生から、地域の足と観光の足の議論、これは交通空白の議論の中でも、観光の足の確保については、公共ライドシェア、日本版ライドシェアを活用して、しっかり足を確保していくといった取組も現在進めておりますし、他方で、京都のような事例、これはどちらかというとオーバーツーリズム的な部分もあるかもしれないので、こういっ

た議論も今、中でもしておりますので、そういった御指摘も反映していきたいと思います。

何か、補足はよろしいですか。では、事務局からは以上です。

【竹内委員長】 前半は、一通り終わりましたが、ほかに何か追加でございますか。よろしいでしょうか。

【大串委員長代理】 1点だけ、よろしいでしょうか。

【竹内委員長】 どうぞ。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。私、収支率に関してなんですけども、例えば事業者さんが公表してくれない路線が非常に多いということで、そうすると急にバスがなくなりました、来月からバスは走りませんみたいな、結構バスの突然死が一時報道されていたことがあったと思います。新潟のある地域で、区バスで特別の例なんですけれども、そこは住民からの収益である運賃の金額が、これ以下を下回ったら来月からしません、取りやめますということを住民と協定を結んでいまして、危なくなったら、バス会社のほうから市を通じて市民のほうに、ちょっと危ないですよと、今月中にあと延べ何人乗らないとバスなくなりますよという広報がいて、住民の人が自分たちでピラ配りとかをして一生懸命そこを支えて何とか運営していると、そういうあまり公にならないような路線ごとの収支率も、どうしても維持したければそういった方法とかいろいろ取れるのではないかなと思いますので、なかなかオープンにしたがらないような収益性がどれぐらいあるかというのは、なかなか新規参入があったりするとオープンしたがりないと思いますけれども、そうじゃないところはどんどん収益を出していただいて、住民に公開していくということも大事なんじゃないかなと一言申し上げたいと思います。以上です。よろしくお願いします。ありがとうございました。

【竹内委員長】 よろしいですか。ほかよろしいですか。一応、これで前半は締めたいと思います。もしもあとでお時間ありましたら、また振り返ってと思いますけども、皆様、貴重な御意見ありがとうございました。

では、続いて後半になりますが、基本的方針Bの有識者のヒアリングに移りたいと思います。先ほど同様ですけども、御説明の皆様からそれぞれ10分程度の御説明ということで、限られた時間でございますけども、申し訳ないですけど、時間厳守にてお願いいたします。それでは、有識者からのヒアリングについて、まず、最初は東京大学の加藤教授、加藤先生にお願いをいたします。

【加藤氏】

皆さま、おはようございます。竹内先生をはじめ、委員の皆様には、お招きいただきありがとうございます。議論の文脈があまりよく分かっていない中で話をしますし、今回は時間がなくて過去に作成したスライドをそのまま持ってきただけというところもありまして、和訳していない英文のものを使用しますが、日本語で話しますので、お許してください。

今回は、高速鉄道が地域経済にもたらす影響について話をしてほしいということでしたので、関連する資料を準備させていただきました。それ以外の点についても、議論する必要があるれば、一緒に議論させていただければと思います。

次、お願いします。最初のほうのスライドは多分かなり飛ばせると思います。皆さん御案内のとおり、高速鉄道は日本が誇る技術で、全国に約3,000キロのネットワークがあり、時速240キロから320キロという高速で走行する非常に安全で快適な都市間交通システムです。

次のページをお願いします。新幹線のシステムは長い時間をかけて、全国をできる限りカバーするようにネットワークが構築されてきました。もちろん、まだ完成していないところもたくさんありますが、60年の歴史の中で、着実にネットワークを広げてきたという経緯があります。つい最近では、北陸新幹線が延伸されたりなど、建設は現在も続いています。北海道や九州でもさらに延伸していこうという計画があります。

次に行きます。今日お話しする話は、高速鉄道が地域経済にどのような影響を与えたのかというものです。高速鉄道は日本だけではなく世界の様々な国々において関心を持たれています。最近、中国ですごい勢いで高速鉄道が建設されていますが、中国を含めた多くの国々において、こうした高速鉄道の整備がどういった社会経済効果を生み出しているのかに関心を持たれていて、たくさんの研究が行われています。これは、ある中国の研究者のレビュー論文から持ってきた図ですが、高速鉄道がもたらす社会経済効果を取りまとめられています。直接的には当然、高速鉄道整備によって移動時間が短縮されるなどの効果があつて、その結果アクセシビリティの改善や、モーダルシフトが起こりますが、さらにそれを受けて、広範な社会経済インパクトと呼ばれる様々な効果が生じることが広く知られています。その中には、経済、環境、観光、住宅、土地、それから労働市場などの様々な経済的な側面のパフォーマンスに対して影響を与えられていると考えられています。

次、お願いします。特に最近では、こういった高速鉄道の整備が、人と人との間のより密接な交流を可能とすることを通じて、知識社会をつくっていけることも広く知られており、研究が進みつつあります。いわゆるイノベーションを引き起こす重要な装置として、

都市間交通の高速化、特に高速鉄道の整備が社会経済に貢献しそうだということが、理論的にも実証的にも研究されています。

次、お願いします。では、日本の新幹線の場合はどうだったのかということです。こうした理論はたくさんあっても、実際にどのような影響があったのかということを示すデータや分析が実は少ないので、ここで幾つかそうした内容を紹介したいというのが私の今日の話になります。東京と大阪との間の移動に関しては、皆さんよく御存じの通りで、新幹線整備によって移動時間が大きく短縮されました。移動時間短縮の結果として、地域にいろいろな経済的な効果やイノベーションを起こしたことが、全世界を対象としたメタ分析等を通じて示されていますし、日本の実証的な研究でも示されてきています。

次、お願いします。例えば、これは私ども実施した研究成果の一つになります。実は日本の高速鉄道の地域経済に与えるインパクトを中長期にわたってレビューして分析しビジュアライズしたものが見つからなかったのもので、私どもでつくってみようと考えました。これは1980年代から2006年までの都道府県別の労働生産性、労働者1人当たりの生産性を表しています。因果関係はともかくとして、少なくとも高速鉄道の路線の周りの都道府県で、色がだんだん赤くなっていっていることが読み取れます。これより、地域の生産性が高速鉄道沿線で上昇していることが何となくわかります。これは、高速鉄道に経済的なインパクトがあるかもしれないということを示唆しています。

次、お願いします。個々の駅周辺地域を調べてみたものです。例えば、東京駅からの所要時間に応じて、地域の労働生産性がどのように変化していったかというのを時系列で表してみると、おおむね左上のほうに動いていっていることが読み取れます。これから何となく、東京へのアクセシビリティの改善が生産性に影響しそうだというのが分かります。もう一方では、新幹線の駅がある県とない県とでどれくらい生産性が違うかを時系列で示していますが、赤いポチがある、つまり新幹線駅のある県のほうが生産性が高そうということも読み取れます。

最近の研究では、統計的因果推論等の分析方法を使ってより厳密に新幹線整備の効果があるかどうかという検証が可能になっています。私どもの実証研究でも、新幹線の駅から30キロ以内にある地方自治体では、1人当たりの税収が明らかに正に伸びる傾向があることがわかってきています。

次をお願いします。それ以外にも、高速鉄道は土地利用にも大きな影響を与えています。これは私どもの研究ではないですが、九州新幹線が整備された結果として、沿線の建物密

度がどれぐらい変化したかを地図上で示したものです。九州新幹線の沿線、鹿児島中央駅のあたりとかはかなり青っぽくなっていて、不動産開発が進むという効果が見られています。

次、お願いします。高速鉄道がイノベーションにどういう影響を与えるのかの分析が最近の研究で多く見られるというお話をしました。私どもも、まずは、高速鉄道、高速道路両方を考慮した上で、東北地方を対象に、高速交通インフラ整備による近接性の改善と特許の申請数との関係を調べてみました。これより高速交通インフラ沿線で特許申請数が多いのだということが明らかになりました。

次、お願いします。ただ、これでは単に高速交通インフラから近いところでイノベーションが起こりやすいということを言っているだけです。本当に高速鉄道ができたせいでイノベーションが増えたのかということ調べたいので、時系列データを集めて、高速鉄道前後でどういった変化が起こったのかを分析しました。また、高速鉄道の効果と高速道路の効果とを切り分けるのが案外難しいのですが、統計的に処理することによって、より緻密な分析を行いました。その結果、明らかに高速鉄道だけでも特許申請数の増加に効果があるということが分かり、イノベーションに大きな寄与があるということが分かりました。

次、お願いします。日本の事例をお話ししましたが、世界中で高速鉄道のインパクトについて様々な研究者が研究をしています。そのメタ分析をした結果がここに示されていますが、その成果によると、高速鉄道に関する変数が1%変化すると経済変数が0.149%改善するという結果が示されています。ですので、基本的には高速鉄道にはポジティブな経済効果があると結論付けられそうです。

次、お願いします。時間があまりないので簡単にお話しします。我々がよく高速鉄道に関して関心を持つのは、高速鉄道整備によって、都市部と地方部との間で格差ができるのかという点です。我が国でストロー効果とよく言われているものですが、いわゆるサイフ効果と本当に起こるのかということについても実証分析をしました。

次のページをお願いします。都会にあたる核地域と地方にあたる周辺地域とをどう定義するのが結構難しいのですが、ここでは2種類の定義が示されています。一つは雇用者密度が全国平均より上か下かという単純な分け方によって、処置群と統制群とを決めるものです。もう一つはアクセシビリティというものを定義してそれが全国平均より上か下かで分けて処置群と統制群を決めるものです。アクセシビリティは各地方自治体からほかの地方自治体に行く所要時間の平均値を活用して計算しました。処置群と統制群との間で高

速鉄道ができたせいで、どれぐらい経済的なインパクトが違ってくるのかを分析しました。右側に関しては、日本の中央に近いほどアクセシビリティがよくなるという傾向があるので、地図上で端っこの方というか、北海道とか九州とかで低くなるという傾向があります。

次のページをお願いします。分析の結果をお示ししていますが、細かいことは別にして結論だけ言うと、雇用者密度ベースで計算すると、地方のほうが都会よりも高速鉄道のインパクトが大きいという結果が出ました。一方で、アクセシビリティベースで計算すると先とは逆になって、地方のほうが都会よりも効果が小さくて格差ができてしまうという結果になりました。つまり、地方と都会をどのように定義するのかによって、格差が広がったりそうでなかったりと結果に違いが出るということが分かりました。

次をお願いします。さらに、こうした地方対都会という地域間格差だけではなくて、それぞれの地域内での所得格差に高速鉄道はどういう影響を与え得るのかについても分析しているところです。

次、お願いします。具体的には、地域内所得格差を、各都道府県における所得データをもとにジニ係数を用いて計算しました。実はデータを過去に遡って集めるのがすごく大変で、学生が汗をかいて集めてくれたのですが、全国でジニ係数が都道府県別にどう変化していったかを見てみました。ジニ係数がどう変化するかを見るだけでもいろいろなことがわかって面白いのですが、それが新幹線の整備とともにどう変化していったかを整理してみました。

次のページをお願いします。さらにその次のページもいっていただいて、新幹線の駅があるところとないところで、新幹線整備がジニ係数に与える影響がどれぐらい違っているのかということ进行分析してみると、結果的には高速鉄道整備はジニ係数を下げる効果のある可能性が見えてきました。ということは、高速鉄道整備は、公平性を改善するという効果があるのかもしれません。どうしてそういうメカニズムが働くのかということの詳細については、今後ともさらに分析しなければならないのですが、もしかすると産業間での効果の違いがこうした結果を生み出しているのかもしれません。その辺についての解釈については、さらに今後やっていきたいなと思っているところです。

次、お願いします。まとめですが、高速鉄道は都市間の人の流動を変えということで、大きな経済的な効果を生むことは、何となく期待されるところですし、実際、実証研究してもそういう結果が出ています。ストロー効果、サイフォン効果が生じて、都市と地方での格差問題が起こるのではないかと長年言われているわけですが、日本のデータを見る

と、都市・地方の定義によってその効果というのをどうみなせるのかということについては、やや慎重に議論しなければいけないのかもしれませんが。それから、地域内格差への影響というのも、さらに分析していくべきだろうと考えている次第です。

すみません、短時間にいろんなことをごちゃ混ぜに話しましたがけれども、私からの情報提供は以上になります。ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございました。続きまして、WILLER EXPRESSの平山様よりお願いをいたします。

【平山氏】 それでは、資料の8のほう御用意ください。観光を支える円滑な都市間交通を目指してということで、私ども、交通バス会社なんですけども、その立場から今、考えていること、そういったことをお話しさせていただけたらなと思っています。

めくっていただきまして、1ページです。まず、私どもの会社、概要をお話ししたいんですけども、FOR ACCESS ALLということで、私どもWILLERグループの中核企業が高速バスの会社でございます。主に全国に路線を展開しているんですけども、観光、レジャーの方、特に若いお客さんが御利用いただいている会社です。右下に、資料を出していますけども、利用目的でいうと、旅行であるとか音楽イベント、こういったところが非常に多く御利用されています。ちょっと面白い傾向としては、コロナを明けてからイベント、コンサート、ライブとかコト消費と言われているところ、ここの需要が非常に強くなってきています。使われているお客様は70%が、私どもは女性ということで、10代、20代の方が多く御利用いただいている状況でございます。

WILLERグループは、私どもの今日、高速バス以外に、2015年から鉄道事業、京都丹後鉄道で、ちょうど今10年目に入っております。次の10年も契約が終わったところで、また10年進めていくというところとか、あと海外にもいろいろ事業を進めています。最近では、クアラルンプールというか、マレーシアのほうでオンデマンド交通なんかもさせていただいてまして、私、先月行ってきたんですけども、日本でもやっているんですけど、オンデマンド交通、すごくうまくいっていると。日本はなかなかうまくいっていないんですけど、マレーシアはすごくいっているということで、その違いなんかも目の当たりにしてきたところでございます。

では、本題のほうに入りたいんですけども、2ページ目御覧ください。まずは、釈迦に説法ですけど、観光の状況ということで、コロナ禍を経て回復傾向に今、来ています。特に外国人の方、訪日外国人の方、非常に過去最高だということですが、一方、以前にも増

して、3大都市圏に集中しているというのが今、データとしてあります。これ、いろいろ資料、官公庁さんの資料とかを出していますけども、右下のところ、宿泊数の変化というところで見ると、コロナ禍前と比べると、より集中しているというのがあるようです。

続けて、めくって3ページです。それによるオーバーツーリズムの弊害というところなんですけども、このことはいろいろメディア等もうたわれていますけども、かなり顕著化しているというところで、都市圏は既に住民、観光客のほうでかなり影響を及ぼしているというところで、左下の円グラフ、住民の5割ぐらいが、それをまさに実感しているというところかなと思います。そして、右下のところ、訪日外国人の方も、3割の方が目指す観光地、観光施設が非常に混雑しているというところで、効率も悪くなりますので、そういったことが課題であろうかということです。そんな中で、都市間交通に期待されるのが地方部への誘客ということじゃないかなと思ってございます。

次、4ページ、お願いいたします。円滑な移動ということで、地方観光における高速バスの必要性というところなんですけども、結構、地方の観光地へは、高速バスは結構主要な交通手段になっていることが多くございます。下の表ありますけども、顕著なところは、富士山については、もう顕著なところですよ。特に、バスタ新宿からかなりの方が、ほとんど外国の方が富士山を目指されている、河口湖を目指されているというところで、赤くハイライトしているところが特にバスでの移動が顕著なところを上げさせていただいています。こういったところへの交通をいかに融通を利かすというか、ボリュームを上げるかということが、地方への誘客に影響するだろうなと思われま。

続けて、5ページです。その中での課題ということで、これも言わずもがなの話なんですけども、人材不足ということがも、特にこれはコロナ禍を越えて顕著になっています。その前も当然あったんですけども、それがかなり強くなっているというのが最近の状況です。これ、私どもの会社の取組なんですけども、今現状は、運転主を他社から引っ張ってくるというか、そういう争奪戦みたいなことが一般的にあるんですけど、これ何の解決にもならないなと思っているんです。私どもが今やっていることというのは、まさしくここに上げているんですけども、まずは年収を上げました。今年から100万ぐらい上げました。それと、地位を変えるということで、今、運転士とか乗務員という言い方をされていますけども、私どもは、社内でハイウェイパイロットという名前に呼称を変化させてございます。この目的としては、憧れの職業、昔は、一昔前はそういった立場だったということなんでしょうけども、運送業に関わらず、それ以外のところから採用していこうという

ことで、そういった名称を変えております。今、私ども、特に若年層というか、19歳から20後半ぐらい、このぐらいの方をターゲットに、業界外から採用をかけていまして、今年から取り組んでいるんですけども、非常にたくさんの方が業界外から私どものところに来てもらっています。当然年収もあるんでしょうけども、今、特にやっているのは、私ども研修制度を物すごく強化しています。未経験からバスの運転士というのに対して不安を感じている人たちに、いかに丁寧に、懇切丁寧に説明して、教えて、1人前のハイウェイパイロットにしていくかと、そんなことをまさしくやっているところで、今、最年少は19歳が今やっているというところなんです。

めくっていただきまして、6ページ、そのほかに考える施策として、これも今、進められておるかと思うんですけども、特定技能外国人の制度の導入ということで、ここも私ども、今まさしく進めているところで、来年、特に私ども今、ベトナムのほうとパートナー会社があるので、そこから人材を引っ張ってきたいなということを考えております。

あと、運転士だけでなく、結構運行管理者という、いわゆる事務方も全く人が採れなくて、そこなんかについては、単純に人だけでなく、我々としていかに効率よく業務を進めるかということで、運輸業界のDX化というのをかなり進めております。私ども、自社で開発を進めたんですけども、いわゆる人と車の管理を今、一般的には紙で管理をしているんです。ファイル化されて、キャビネットにすごいボリュームがあるんですけども、そうすると閲覧性がなかなか上がらないわけです。特に遠隔地の情報を取ろうと思ったときに、全く情報が取れないと。そこに行かないと見られないと。そういったところを全部クラウドサービスをもって、情報を全部デジタル化、クラウド化、クラウドのほうに入れているということを進めています。これによって、非常に業務効率が進んでいます。特に事務方です。本来あるべき運行管理というところに力を注ぐというようなことを進めている状況です。

下のほうに、今、国土交通省様のいろいろな私ども、提出書類があるんですけども、各局とかによってフォーマットが違ったりするんです。これもすごく分かりやすいところで言うと、時間帯の管理がこういうふうに上と下違っていて、その都度フォーマットを変えないといけないみたいなこともあったりとか、こういったところも含めて、何かデジタルで進めていけるようにすると、いろいろな業務効率というのはさらに進むんじゃないかなと考えております。

続けて、7ページ、これも自動運転の話があるんですけども、一般道の自動運転という

のは相当時間かかるなと感じています。一方で、高速道路のすごく限られた状況では、かなり早くできるんじゃないかと、今トラックのほう、運送のほうはかなり進んでいるというのは分かっているんですけど、高速バスという意味ではなかなか進まない、進んでいないというところで、これは例えばの話ですけども、結節点と言われる高速道路上は自動化して、そこから一般道については人が運転していくみたいな、こんなやり方というのを、運送会社のほうは進めておられると思いますけども、同様のことができればいいなと思っています。

下に事例を出していますが、三菱地所さんの話であるとか、実際、早い時期になんばO C A Tと、高速道路とバスターミナルがつながっているところもあるので、こういうところはすごくやりやすいんじゃないかなということも考えている次第でございます。

まず、最後のページになります。8ページです。交通渋滞の緩和ということで、もう2ページですね。地方への誘客ということで、渋滞が非常にネックになっているという話、先ほどもちょっと触れました。都市部は根本的に道路の容量がもう本当不足しているということだったり、地方部では、観光地での駐車場待ちというのが物すごく激しいと。そういう意味では、白川郷なんかも非常に目的地に着くまでにも時間が要するということもあります。こんなところについては、それこそ上高地のように乗り換えるみたいなのところが一つの手法だろうと思います。

実際、これは私ども、WILLER EXPRESSでの高速バスで、遅延が本当にこれぐらいのボリュームあります。特にお客様が高速バスに乗るときに悩むところは、いわゆる定時制といわれるやつです。本当に着くのか。特に繁忙期については、そういったことがお客様の不満、満足度の低下につながっていくと。一方で、運行効率の低下だとか、人の拘束時間の問題とかそういったところにあります。できれば、こういうところに、韓国では専用道が、特にバスについてはございまして、渋滞を回避できて定時性というのが生まれると。こんなことなんかも一つ手法としてあるんじゃないかなと思っています。特に、自動運転になってくると多分専用道という話になると思うので、そういう意味では、そのタイミングでうまくやれるといいんじゃないかなと思っています。

最後のページになりますけども、その他の課題ということで、災害、パンデミックリスクということを挙げております。特に本当、最近異常気象が非常に多くて、我々のバスの運行も非常に悩ましいところがあるということとか、今後予想される南海トラフ地震とか、コロナのような感染症、こういったところが我々事業者の継続のリスクが年々増大してい

るということでございます。一方で、高速バスというのは非常に柔軟性がある乗り物ですので、いろいろなシチュエーションになったときの代替手段としては重要性を増してくると。最近では、22年の福島沖の地震では、東北新幹線不通のときにかなり増車することによってたくさんの方が御利用いただいたり、古くは東日本大震災のときも、そういった役割を担ったのかなと思っています。

ただ、現状では、バス業界全体では本当に余力がないというところですので、これを事業者単独でやっていくのはなかなか難しいなと思いますので、先ほど挙げたいろいろな事例をもって対応することによって、災害大国の日本で我々、バス事業者交通モードとして、役割を担っていきたいと考えている次第です。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどと同様に進めてまいりたいと思います。お一人3分以内でお願いできればと思います。またプレートを立てていただければと思いますが、いかがでしょうか。吉田委員からお願いします。

【吉田委員】 福島大の吉田です。ありがとうございます。WILLERさんに伺いたかったんですけど、長期的な人材不足の解消として、自動運転を推進するということはそうなんだろうと思いつつ、ただ、多分WILLERさんの場合って、長距離とかだと夜間の高速バスも多いじゃないですか。といったときに完全無人ということは、果たしてユーザビリティの観点からいったらなじむのかどうかということもあると思っていて、例えばいわゆる免許、今は大型2種だけでも、免許の基準を緩和するとかというのもあるかもしれないし、逆に自動運転になったら、求められる車内常務の役割というのも変わってくるような気もするんですけど、そういうところをどういう形のところを描いているのかなというところが伺いたかったのが1点。

あと、2点目が、その次のページに渋滞の話がありましたけれど、それがいわゆるどういうところで卓越をするのか。つまり、繁忙期というところであれば、もう渋滞するところとは、そこにとにかく需要が集中し過ぎるから渋滞するわけですけど、一方で、そうじゃない平常時、平時というところになってくると、本当にインフラ側の問題というところも大きいのかなと思っていて、その辺がどういう形なのかなというところをもう少し伺いたかったという、以上2点です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ほかに委員の方、いかがでしょうか。根本委員、お願いします。

【根本委員】 W I L L E Rさんの資料に、キーワードとして、特定技能制度という言葉と、それから自動運転という言葉があったので、それに関連してコメントします。特定技能制度が今年拡充されて、自動車運送も含まれるようになりました。しかし、鉄道、空港、それから造船、もう既にそれに含まれていて、こちらのほうの新政策6－1のところは、特に造船のところだけで特定技能という言葉がひもづけられています、実は、バス、タクシー、トラック、鉄道、航空も、幹線交通、地域交通問わず、特定機能ということで今後、5年間に2万人以上、日本は受け入れたいと言っている、それはどっちに書くのか、僕は分かりませんが、それは触れる必要があるのかなと思いました。

加えて、海運のところで、海技人材の確保というのを陸上から求めたらどうかというのがありますが、海技のほうもそろそろ外国の人材を受け入れるというタイミングかなと思います。もうデメリットはほとんど考えられません。ここも規制緩和して、ぜひ入れたらいいのではないかなと思っていますので、それをまず、コメントしたいと思います。

あと、自動運転に関しては、御指摘のように、バスよりもトラックが先だと思うんです。新政策の5とか6にトラックの自動運転というキーワード言葉がありません。この計画は来年度に策定して、計画期間は5年間ですね。経産省が主体的に進めているR o A D t o t h e L 4では、トラックの高速道路自動運転、数年後には数百台レベルではもう実現しているはず。そういう意味では、自動運転に対応した、言及がないというのはいかなものかというのを思いました。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。オンラインの委員の方々いかがでしょうか。どなたかございますか。では、鈴木委員お願いいたします。

【鈴木委員】 よろしく申し上げます。加藤先生の御発表に僭越ながら質問させていただきたいんですけれども、新幹線の地域経済に及ぼす影響というのは非常に重要だと改めて感じたところなんです、公平性が緩和されたというような知見をお示しいただいていたと思うんですが、一方で、東京への一極集中が進むとか、地域内でも人口の大きな都市に集中が進む、例えば中国地方であれば、広島とか岡山、四国であれば松山といろいろなところに進んだというような傾向もあるかなと思っています、面的な公平性みたいなところについても、公平性が緩和したというようなことが言えるのかというところを、もし分析できたら教えていただきたいなと思っています。もしそこが緩和されていないのであれば、国土として国土均衡ある、どこまで保全していくかみたいところをちゃんと議論していく必要があるのではないかなと感じておりまして、もし御意見ありましたら、

ぜひ伺いしたいと思っております。よろしくお願いします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいでしょうか。ほかには御意見ないようでしたら、お答えのほうに移りたいと思います。平山さんのほうからまず、お願いいたします。

【平山氏】 ありがとうございます。まず、吉田先生からの質問なんですけども、自動運転していく中で、夜間でのという話がありました。いろいろな考え方があるんですけども、人が運転しているものも夜間ってエラーは起きやすいと。実際は、人、車という意味と、昼と夜というのは実はあまり関係ないんじゃないかなという、個人的な感じです。だから夜間だから特別ということではないなと思っています。

もう1個の話としては、では、自動運転になったときに免許の話がありましたけども、今、我々が大型2種という免許で運行するわけなんですけども、この成り手が少ないというのは既に承知のことだと思うんですけども、自動になったときの、では、大型2種は必要あるのかどうかという議論ですよ、ここは。我々としては、当然それがいいんですけど、まず、止めることがあるか、できるかと、その技術だけという意味では、別に大型2種じゃなくてもいいかもしれないということだと思いますので、そういった方を完全に自動になる前には、そういったプロセスがあるんだろうなということは感じている次第です。

あと、もう一つ、渋滞の話がありました。平常時という話なんですけども、当然、今、特に東京については、もう物すごい渋滞でして、朝は東名に入ってきて、都内に入るところというのは7時台、あとはもうすごいんです。10分遅れると30分遅れるみたいな話で、いかに7時前に入るかみたいなのところがあるんですけども、そういったことというのが、都市部、特に入っていくところ、これは常態化しているんだろうなと思っています。そうすると、先ほど韓国の話に触れましたけども、特にソウルに入ってくるところというのはバスの専用道というのがあって非常に早くなると。そうすると、通勤の人みんなバスを使って通勤するというような傾向がありますので、そういったソリューションというのが求められるだろうなと。決して長距離の高速だけでなく、近距離のバス移動も含めて専用道というところが望まれるなと感じております。

あと、根本先生のお話、私だけじゃないかと思うんですけど、特定技能というところの話について、コメントさせていただければと思うんですけども、私ども今、パートナーの会社でベトナムの会社と、まさしく今準備をしているところなんですけども、今言われて

いるN3、Nスリーという日本語検定のところがハードル高いなというのは正直思っています。実際今、特にベトナムの話なんですけど、ベトナムの運転士、まず、バイクが非常に多いんですけども、大型車両というのは年齢制限があって、28歳以上じゃないと、運転係数がないと取れないということで、大型を持っていて日本語をしゃべれる人はほとんどいないんです。そうすると、これは難しいなと。今、我々が考えているのは、もう日本に連れてきて、運転技術を合宿免許で取らせるみたいなことをしたほうが早いなと。そうすると、運転技術がある人よりも日本語をしゃべれる人をターゲットにしているというのが現実で、例えばニチエス大学さんとか、日本に留学されている方という人もたくさんいらっしゃるんで、そういった方が運転免許を取るということで、そういった新たな道、特定技能、技能実習生の人もたくさん入っていらしゃったので、そういったことも含めて、こういうプロセスが門戸を開けることができると、かなり、特にベトナムの人は、非常に留学生とかを含めて多いので可能性があるんじゃないかなと感じています。

最後、自動運転に関してなんですけども、これも本当にNEXCOさんとの連携が非常に重要だなと思っているということです。実際、私どもの会社で、グループの会社で自動運転は結構やっています。今もまさに、今ですけど、佐渡ヶ島でやっています。これはどちらかというと、ローカルなところでの交通がどうなるかということ、まさにやっている次第です。

特に交通がヘビーなところ、そういったところでの自動運転はなかなかハードルが高いところであります。何とかそこを早くやりたいなということで、実際、私ども新木場にオフィスがあるんですけど、ここから東京都の自動運転がまさに始まろうということで、来年なんですけど、何とかエントリーして、レベル4で何とか実装したいなということを考えていますので、早く都市部で動かすというところを動かしていきたいなと、特にレベル4以上ということかなと感じている次第です。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。加藤先生にも御質問ありましたが、いかがでしょう。

【加藤氏】 先ほど、ニチエス大学の話をさせていただいてどうもありがとうございます。全然違う話ですが、私が担当しているので、さっきも言っていた鈴木先生からいただいた御質問に対す

鈴木先生からいただいた御質問ですが、すぐに答えをうまくできる状況にあるとはいえませんが、といいますのも、今日の話は、高速鉄道が地域経済に対して与えたインパクトを対

象としていて、人口がどのように移動するのかということについては、特に対象にしていなかったからです。高速鉄道ができると、都会に人が集まってきて住んでしまうので、東京のような大都市への人口集中を助長してしまうのではないかという懸念があるのは当然ですし、実際、過去にはそのような事実があり、今もその傾向が続いていると言えそうです。一方で、いろいろな機会に企業の方にインタビューしたりしてみると、高速鉄道の居住地選択に与える影響にはいろいろなケースがありえて、特にコロナを経てから人々の働き方のパターンが少しずつ変わってきている印象もあります。

例えば、コロナの前ですが、労働者は地方の工場とか研究所とかで普段働いていて、ただ家族は子供の教育の問題もあって都会に住んでいるので、週末は都会に帰るのですよ、という話を伺ったりしたことがあります。そのときに、高速鉄道のような便利な移動手段があるといいね、といった話がありました。また、最近、地方でイノベーションを起こそうという動きがだんだん出てきていて、そうした地域が完全に都会との関係を切れるというのはあり得ないので、高速鉄道網でつながっているのは望ましいという話を聞いたこともあります。また、高速鉄道網だけで全ての地域がカバーできるわけでもないなので、都市間バスのターミナルを高速鉄道駅の周辺につくって、高速道路もうまく活用しながら、全国くまなく接続できる交通ネットワークを構築して、地方のいろいろなところでイノベーションを起こせるサポートをしていくというのもあるのかなという気がしました。

さらに言えば、2 地域居住とかマルチハビテーションとかが若い人たちの間ではだんだん一般的になりつつあると思いますし、全国でいろいろなところに住めるようにしていくというようなことが、高速鉄道を含めた高速交通ネットワークの整備によって、うまく促進できる可能性があるのではないかと個人的に感じています。

あまりいい明快な答えが出せなくて申し訳ありません。お許してください。

【竹内委員長】 お答えありがとうございます。ほぼお時間になりつつあるんですけども、ほか何かよろしいでしょうか。でしたら、事務局から何かございましたら。

【交通政策課長】

先ほど御指摘いただきました、根本先生からあった特定技能については、造船について明記していますけれども、御指摘のとおり、自動車もそうだったり、鉄道だったり、今回追加されている部分がございますので、こういった部分を今後活用していくというのは大事な視点だと思いますので、しっかりそこも反映させていきたいと思っています。

それから、自動運転につきましては、冒頭ちょっとだけ触れたのですが、基本的方針の

Dのところ、デジタルや新技術のところでもまとめて、例えばドローンだったりとか自動運転のところについて、しっかり明記していきたいと思います。他方で確かにいろいろな分野と関わってくる部分ですので、その辺り、最後、どういう形で計画に書いていくのかというところは、また御相談しながら進めていきたいと思います。以上でございます。

【公共交通政策審議官】 よろしいですか。

【竹内委員長】 お願いします。

【公共交通政策審議官】 本日は活発な御議論ありがとうございました。

今日全体をお伺いして、まず、地域交通の関係で、感想的なコメントになりますけど、申し上げますと、いかに持続可能な地域の足を確保していくかというのは一番重要だと思っています。昨年、地域交通法という法律を改正させていただいて、今日、吉田先生からも御指摘ありましたけども、様々な新しい仕組みも入れておりますが、それは、評価というのをしっかりしていけないといけないんだと思います。

バスだけじゃありませんけども、今、各地域で人手不足というところで、かなりそれに基づいて、地域のまた足というのがさらに縮小的な、そういう動きが強まってきている中で、いかにもう一段、制度としてどういう対応があるのか。ある種、競争を通じた供給環境の整備というところで、私ども長年、政策の軸として進めてきたところがありますけれども、それは地域交通法制定以来、徐々に地域の中での連携という、そういうキーワードで、いろいろな関係者を巻き込んでというところまで今、来ています。そこを、さらにもう一步進めていくというのを、どういうやり方があるかということが一つポイントだなと思っていますし、また今日、Ma a S T e c h J a p a nの日高さんにもお越しいただいたように、そこをうまくカバーしていくのがデジタルの力だと思っています。

最近、いろいろな人から話を聞くと、デジタル化といって本当に理解してちゃんとデジタル化しているかというところ、単に紙で使っていた書類を電子データにしているというだけで終わっているというところが多くて、ちゃんとデータ化したデータを使って、さらに何か付加価値をつけていく。それで、もっと効率的な業務運営をしていくということをしないといけないし、それをまた他社との連携でやろうとすると、お互い違った仕事のやり方をしているところを標準化するという、またちょっと、ある種、別の性格の作業をしていかなければいけない。例えば、タクシー会社でいうと、配車というのをいろいろやっています。大体、田舎に行くと電話で無線を受けてから配車すると、こういうスタイルですけど、無線を受けて配車するやり方も、Aという会社は車庫に戻ってきた車から順に配車をして

いくというやり方をしている。Bという会社は、無線が入った地域に一番近くに走っている車を配車するというやり方をしていると。このやり方は業務フローが違うんですけど、これを全部デジタルで、自動的に省力的にやるとすると、そのいわゆる配車の仕方とかというのも含めていくと。それが違ったからといって、どれだけの不都合があるんだという議論をした上で合わせていくということをしないといけないんです。

ただ、そういうのをやらないといけないねという動きが最近、出てきているんです。昔は、俺は俺のやり方だというほうが多かったんですけど、バス会社の中でも、割と業務の運営みたいなのところについては、できるだけ合わせていきましょうということを最近考えておられる方も増えてきて、やはり人手不足というところの影響が大きいんだと思うんですけども、そういった動きも後押しして、なるだけ、いわゆる業務を本格的に効率化、標準化して、そこにデジタルを入れていって、しっかりと基盤というものをつくって、人が少なくとも付加価値を高いサービスができるように、それで、民間の事業所が成り立たないところは国と地方がしっかり支援すると。こういう構えで、なるべく持続可能な姿を追求していくというのがまず、大事なかなと思っています。

それから、あとは後段で、鉄道の話と、WILLERの平山さんからいただいたところで、今は我が国全体で考えると、リニアというものが整備をされていて、当初予定が2027年、東京―名古屋ということでありましたが、これが諸事情により若干伸びていくんだと思いますけど、いずれ、東京―大阪まで1つの高速交通というのが走り始めたときに、それ以外の高速交通網というのはどうあるべきかというところを念頭に置いて考えないといけないですし、今日、加藤先生からあったように、新幹線を延ばしていったときに当然地域の経済に影響があるわけですけど、プラスの影響というのを、これをいわゆる新幹線の整備とかというところにどううまく反映させていくか、いわゆる新幹線が来て、周辺の土地が上がったねということで、いわゆるメリットがある人が、きちっとそういう整備に対する負担をしているとか、そういったことも含めていろいろ広範に、今日の御指摘も踏まえて議論していく必要があるんだろうなと。

また、バスのほうについては自動運転だと思いますけども、ここも今、我々、実証事業というところで、全国で99か所やっていますけども、これを実験だけに終わらさないで、ここで集めた材料をしっかりと実情にできるだけ早く結びつけていくというのは大事だと思いますので、今日、いろいろ高速道路の関係の御指摘もいただきましたので、そういうのも含めて、また、引き続き議論をさせていただきたいと思っております。

今日はどうもありがとうございました。

【竹内委員長】 では、議事は以上で終了となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

【交通政策課企画室長】 竹内委員長、ありがとうございました。

最後に事務局から連絡を申し上げます。１点目ですが、本日の小委員会の議事録につきましては、後日委員の皆様にご覧いただき、国土交通省のホームページにて公開する予定でございます。

２点目ですが、次回の小委員会につきましては、１１月２９日を予定してございます。後日、改めて確定次第、開催の案内を送付させていただきます。

以上をもちまして、第２回持続可能な社会実験に向けた交通政策検討小委員会を閉会いたします。本日は熱心な御議論、誠にありがとうございました。

— 了 —