

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委員会（第3回）

令和6年11月29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3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、ウェブでの御出席も含めまして、全9名の委員のうち9名の御参加となります。よって、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、参加予定の大串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。また、Web御出席の首藤委員、加藤委員におかれましては、11時過ぎには退席の必要がある旨、お聞きしております。

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、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させていただきます。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。

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12点ございます。議事次第、委員名簿、配席図、資料1から6、参考資料1から3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、資料は議事進行に併せて事務局にて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、大きく分けて2つございまして、有識者からのヒアリングと、あと基本方針のA、B、C、Dについてということでございます。

まず初めに、事務局より、今後の進め方についての説明があるということですので、まずそちらのほうから、事務局よりお願いいたします。

【交通政策課長】 事務局の交通政策課長でございます。資料の議事次第と、参考資料の1として「今後の進め方」という資料を用意していますので、御覧ください。

小委員会、今回で3回目となりますが、本日の委員会では、まず、これまでプレゼンをしていただいていない立教大学の首藤先生と、山口大学の鈴木先生から御説明いただいて、意見交換をさせていただきます。その後、事務局から、これまで御説明していない、基本的方針CとD、これに加えて、第1回、第2回で既に御意見などをいただいている基本的方針A、B、これを含め4つの基本的方針全体について、目標や施策の方向性について御説明をさせていただき、委員の皆様から、これら全体についての御意見を頂戴したいと考えてございます。

参考資料を御覧ください。その上で、今回、第3回でございますが、前回の委員会でも御説明したとおり、12月下旬に第4回委員会を開催して、基本的方針のCとDに係る有識者の方々のヒアリングを予定してございます。その上で、全体についての意見交換をしていただいて、年明けを予定している、次回の計画部会への報告に向けて整理していきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。それでは、有識者からのヒアリングに進みたいと思います。御説明の皆様、本日は2名様をお願いしておりますけれども、それぞれ10分程度で御質問を頂戴したいと思います。時間も限られておりました恐縮ですが、10分以内で時間を厳守していただければと思います。御協力をお願いいたします。

では、まず首藤委員より御説明をお願いいたします。

【首藤委員】 立教大学の首藤と申します。本日はオンラインで失礼いたします。よろしくをお願いいたします。

私は、労働の研究をしておりますので、その観点から幾つか提案したいと思います。1枚送っていただければと思います。主な内容としては、4点ございまして、それぞれ、今から1つずつ説明をしますが、ここの括弧内に基本方針のどこと関係するものなのかとい

うことを、一応書いておきました。

では、もう一枚めくってください。私は、いろんな労働現場を見て歩いて研究をしているんですけども、地方の交通運輸の現場においては、人口が減っていく中で、業績を維持していくことがなかなか難しくなったり、デジタル化の進行によって事業の継続性に揺らぎが生じたりしている中で、実際雇用が縮小していたり、もしくは賃金水準が、ほかが伸びているのかかわらず、なかなか伸びなかったり、非正規化が進展してきたりというようなことが、この間進んできている部分があると思います。

給与が増えていないのに、人員が減って行って、1人当たりの業務負担が増えていたり、非正規労働者が増大していく中で、正規・非正規間の格差が露呈していたりというようなところもあります。そうした中で、そこで働く人々が明るい展望がなかなか見いだせない、将来の不安が非常に強いというような声は、私も幾つも聞いてきました。

この研究会が目指しているような展望が開けるシナリオ、将来の予見可能性を高めていくということは、非常に重要なことだというふうに考えております。

1枚めくってください。その中で、どのようにしていくのかということなんですけれども、交通運輸の産業というのは、そもそも社会経済のインフラであって、各地域に根づいてきた業界だと思っています。私は、その機能の幅を広げて、より生かしていくような方向がいいんじゃないかというふうに思っております。つまり、交通業だとか、運輸業をどう維持していくのかということだけにとどまらず、地域社会を支えていく中に交通運輸業の役割を位置づけ直して、地域課題の解決とともに検討を進めていくという視点が重要なのではないかと思っています。

そこで働く者について言いますと、特定のスキルを獲得していくということよりは、複数の事業にまたがるような多様な職業になったり、地域を支える人材育成ということが重要なのではないかと思っております。より複合的な仕事、より高い責任が求められるような仕事を担う代わりに、より高い賃金水準を獲得をし、持続可能な雇用を確保していくと。一定のジョブに特化するというよりは、その機能を果たすというような視点が重要なのではないかなというふうに思っています。

次のページ、お願いします。既にそういったことというのは、一部進んでいるところもあります。例えば、郵便局においては、既存の郵便事業や金融事業のみならず、地方の公共団体と包括的な受託協定を結んで、行政サービスの代行をしていたりとか、コミュニティーセンターの中に郵便局を移転することによって、コミュニティーセンターを管理した

り、中にある図書館の管理を受託していたり、あとはJRの駅と郵便の窓口を業務を一体化していたり、さらに民間の宅配事業者もそうですけれども、各地域の高齢者の見守りサービスなども行っています。こういった地域のプラットフォームを担うような労働の在り方ということもあり得るのではないかと考えています。

次のページ、お願いします。既に提案されているように、貨客混載であるとか、トラック・バス・タクシーのドライバーシェアということも当然重要なんですけれども、ただ、例えばトラックドライバーも皆が大型の免許を持っているわけではございませんので、こういったキャリア形成とともに、業界の垣根を超えたようなマルチスキル化というようなものが重要なとと考えております。

例えばラストワンマイルの配達というのは、近い将来、多分そう簡単にはなくなることはないのではないかとこのように思いますが、各家庭に荷物を届けていくと、当然、各家庭と知り合いになってネットワークがつくられていくわけで、そのネットワークというもの、労働者が持っているスキルの1つであるというふうに考えられると思います。

そうしますと、例えば荷物を届けるとともに、例えば高齢者の住宅において弁当配達サービスを一緒にやるとか。お弁当の回収をやることによって、食べているかどうかを確認して、健康管理をやるとか。さらには、その宅配のドライバーに介護士の資格の取得を促して、簡単な介助や介護を担ってもらうとか。

あと、この間、すごくIT化が進んできているわけなんですけれども、地方と都市部の情報格差、世代間の情報格差ということも非常に大きな問題になってくると思いますので、簡単なITサポートみたいな、デジタル技術の簡単な説明とかを含めて、そういったものを提供するとか、こういった複合的なスキルを身につけていくということが、1つの在り方としてあり得ないだろうかというふうに思っています。

このときにすごく重要になってくるのは、こういった複合的な職業の価値を高めるような仕組みが重要で、単に仕事が少なくなってくるから、こっちもあっちもやってねということだけではなくて、こういったものを1つの職業資格として設立したり、マルチの資格証を発行したりを通して、この仕事のスキルの高まりが、賃金の上昇や雇用の安定につながるような仕掛けを同時につくっていくことが重要だと思っております。

次のページ、お願いします。もう一つは、人口が減っているような地域において、複数の企業がそれぞれ事業を営んで、競争して、従来はシェアを奪い合うというようなことが、ある種競争が生産性の向上をもたらしてきたというところもあるわけなんですけれども、ただ、

人口が減っていく中では、連携や協働を強化したほうが、結果的に生産性を高めたり、人手不足に対応できたりするというふうに思っております。

例えば、過疎地において、何社もが宅配で荷物を運んでいるというような状況よりは、例えば1社だとか、2社とかにまとめて積載率を上げて、ドライバーの数も減らして、CO<sub>2</sub>の排出量も減らしていくというようなことも可能なのではないかと考えています。一定の地域を特定して、ある程度の独占や寡占を認める一方で、安定的なサービス供給や、インフラ機能の維持ということを課していくというようなやり方もあり得るのではないかと考えています。

次のページ、お願いします。3点目としましては、女性労働力であるとか、高齢労働力の能力を発揮していくというところが重要なことと考えています。労働力人口は減少していきますけれども、この間、増大を続けてきたのが女性と高齢者です。にもかかわらず、例えば交通運輸業の多くは男性職種であります。例えば、自動車運転ですと96%が男性ですし、鉄道も96%ぐらいが男性になっていて、極めて女性が少ないというふうなことが、従来からの特徴として言えると思います。

今後は、既に今いる従業員が高齢化していく中で、高齢になっても働き続けられる職場づくりということが当然求められていますが、と同時に、定年後だとかに地元に戻ってくる人たちの雇用の受皿になるということが重要なのではないかと考えています。例えば、大学等を都市部で過ごし、その後、都市部で就職をし、そこで働いてきた人たちに、老後は地元に戻りたいというようなニーズというのは一定程度あるのではないかと考えています。

今現在、地方の交通業界なんかでは、例えば役職定年になった55歳の人を積極的に採用し、55歳から65歳、さらには70歳ぐらいまで、10年、15年働いていただくということで極めて重要な労働力となっているという現実があります。そういった雇用も促していくことが必要なのではないかと考えています。

それをやるために何が必要なのかということなんですが、次のスライドをお願いします。様々、課題はあると思います。もちろん、筋力的な重労働を減らしていくというようなこととか、いろいろあるんですけども、1つ重要なのが労働時間の要素だと思っています。長時間労働が女性労働者の定着にマイナスであるということは、様々な研究で指摘をされてきていますし、女性が転職する際に重視することとしては、賃金の水準以上に、勤務時間だとか、残業時間の部分で家庭生活を両立しやすいというようなことを望んでいるというのは、いろいろなデータで実証されているところです。

同時に、高齢者の希望する働き方も、短時間勤務で会社に雇われたいというようなものが特出して多い。さらには、こういった労働時間を望むのは、女性・高齢者のみならず、若年層も近年では、労働時間や休日・休暇の在り方ということを重視して職を選んでいるというふうな実態もあります。

ですので、長時間労働の是正とともに、短時間の就労でも働くことができるような環境づくり。労務管理は比較的複雑にはなるんですけども、短時間就労者を組み合わせて働けるような環境づくりということが、労働力確保のためには極めて重要だと思っています。

こうした働きやすさを実現していくために、そういった企業のトップに女性とかを登用して行って、そうした女性たちの意見を反映したようなルールづくりということが求められてくるというふうに思っています。

次のスライド、お願いします。最後、4点目は、持続可能な運賃体系。これは、基本的方針のAというよりは、Bのほうに対してなんですけれども、私は物流を研究してきたんですけども、自動車貨物運送業を事例に考えたときに、現行の運賃体系が本当に持続可能なんだろうかということ、常々思っているところではあります。

例えばですけども、現在、私も委員をやっていたのであまり批判できる立場ではないんですけども、標準的な運賃の在り方ってどうなっているかといいますと、輸送にかかる経費というのは変動費と固定費があります。この変動費と固定費を足し合わせたものを、年間の総労働時間2,086時間で割って、1時間あたり時間単価を算出していく。この時間単価に合わせて標準的な運賃をもらえば、変動費、固定費が回収できますというような形になっているわけです。

常に荷物の量というのは波動がありますので、年86時間きちんと働ければ、この固定費というのが回収できるわけですけど、それができないと、回収できないようなことになっていて、実態としては、年間もれなく貨物がある状態ではない中で、赤字になったり、赤字を避けるために、自社で可能な輸送量を超えて仕事を引き受けて、超えてしまった仕事の分は下請に出すということで、多層的な下請構造というのができている面があると思っています。

次のスライド、お願いします。こういったものを解消して行って、持続可能な形にしていくために、例えば契約期間を長期化していく。今は、荷物があるたびに契約を結んで、そのたびに運賃をもらうというような形になっているわけですけども、例えば1年ぐらいの契約にしていく。特定の荷主さんの荷物を運んでいる実態というのは多くの運送会社

で見れていますので、それ自体はそれほど実態とずれてないんじゃないかと思っています。

運賃体系も、例えば基本料金のような、運んでも、運ばなくてもかかる固定費分と、運んだときに係る従量料金の二層的な体系にしていくことによって、いろんな下請の構造の問題とかを含めて解決していく面があるんじゃないかと思っています。

これを荷主さんが、荷物の変動がある中で長期の契約なんか当然結びたくないと思うんですけども、ただ、今後、物流を本当に持続可能にしていくために、物流の安定性を確保していくということは、荷主にとってもメリットだと思いますし、こういった直接契約することで、中抜きが少なくなる分、運賃を下げるができるようなことになれば、荷主にとってもメリットもあるのではないかというふうに思っています。

こういった社会経済のインフラを担う分野において、持続可能な運賃体系ですとか、体制づくりを進めていく、新しいやり方を進めていくということを検討することが重要なのではないかというふうに考えています。

以上で終わりとなります。御清聴ありがとうございます。

【竹内委員長】 首藤委員、ありがとうございました。

では、続きまして、鈴木委員よりお願いいたします。

【鈴木委員】 山口大学の鈴木と申します。本日はこのような機会を提供していただきまして、ありがとうございます。大変僭越ですが、話題提供させていただきたいと思いません。

最初に、この自治体、市町の場合ではこういうことは申し上げないんですけども、持続可能な社会に向けた交通政策という観点には、ぜひ、この国の検討会では持続可能な国土というような視点も踏まえて、政策を検討していただきたいなというふうに考えています。というのは、この表紙の写真は、山口のJR山口線というところで、車窓を撮ったところなんですけども、国境にも非常に近いようなエリアで、そういったところで畑や田んぼが維持されているというのは、持続可能な国土という観点から非常に重要なのではないかなというふうに、私は思っています。

そういったような点からも、まちや地域を維持していくというところから、そういうところに資する交通政策という観点でぜひ御検討いただきたいなと思います。

次、お願いします。そういう話をしておきながら恐縮なんですけど、私の専門といいますか、私は公共交通というところだけでいろいろ仕事をしているというか、1つの市町村や、山口県を中心にいろいろな観点から、インフラの計画ですとか、まちづくりといったよう

なところに携わらせていただいております。そういったようなところから、地方の交通政策についての課題意識をお話しさせていただきたいと思っております。

大きく考えますと、今非常に地方の交通政策において重要だと思っておりますのは、一言で言うと、将来的なところを見据えた根本的なところの意識が足りてないかなと感じています。というのは、出血をしているときに、止血をするのですごく労力とお金を使ってしまって、元のところの病気を治すところまでなかなかたどり着かないというような状況にあるかなというふうに考えています。

そのもともとのところはどういうところがあるかというところ、まずは交通事業者の経営状況が緩やかに悪化していたというのを放置してしまって、地方の交通事業者が非常に大変な状況になってしまっているというところかなと思っております。地方ですと、交通事業者のブランド力がすごく強くて、その内部補助に頼ってしまって、徐々に経営体力が低下しているにもかかわらず、そのブランド力を維持しようとした結果、公共交通の事業の継続も大変になっているというところが顕在化してきてしまっているなというふうに感じています。

もう一点は、持続可能な都市づくりと、あるいは地域づくりといった観点と、公共交通政策とがなかなか整合していないというところが挙げられるかというふうに考えています。広域的、あるいは長期的な都市と公共交通の構想ですとか、そういったものとの共有が不足しております点とか、あるいは目的地や軸交通といったようなところの視点が、意識がなかなか向かないというような、手が回らないといったような状況があるかなというふうに考えております。

どうしても困っている人がいて、政策も実行しやすく、政策を実行したら喜ばれやすいというような政策が優先されてしまって、収支が黒字の路線ですとか、鉄道、既に運行されている交通事業者の便といったようなものへの利便性の向上の観点が手薄になってしまっているというふうに感じています。このような点を踏まえると、公共交通を社会インフラと再定義して、投資を考えていくということが必要だろうというふうに考えております。

次、お願いします。これは、山口県内の各市の地域公共交通計画の理念や将来像になります。今お話ししたことを少し具体例をお示ししたいと思っております。これを御覧いただきますと、住みよいまちのための公共交通ですとか、マイカーに頼り過ぎないまちですとか、幸せな暮らしを支えるとか、そういったような公共交通はまちづくりに貢献するもの

というような認識を持った理念を、各市町が持っている。

さらに、山口県内の14の市のうち12市は立地適正化計画も策定しておりまして、都市計画として、そういった集約型の都市を目指すというような認識をお持ちということです。

次、お願いします。一方で、このような市で公共交通政策においてどのようにお金が使われているかというのを見てみますと、これはアンケート調査の結果なんですけれども、財政支出の状況を見ますと、政令市以外は委託費や補助費の支出がほとんどとなっております、インフラ整備への投資ですとか、情報基盤施設への投資といったようなものもとも少なくなってしまうと。

そういうことで、サービス水準の向上策は少なく、現在選ばれていない公共交通のサービス水準のまま、一方で、都市政策としては、コンパクトシティを目指しているというような状況になってしまっております。

次、お願いします。ということで、このような点を踏まえまして、私自身がこういうふうにしたらいいのではないかなと思っている方策としましては、都市部においてですけれども、軸交通の強化と、移動時に快適な空間の整備、ソフトな都市計画というふうに、どなたかが表現されていたんですけど、それを戦略的に推進していくということが必要だと考えています。

このような、政策効果発現に少し時間がかかるので、なかなか地域としては手が出しづらいところではあるんですけども、地域に確実に変化をもたらすというふうに思っています。

それから、交通は結節点とか支線だけではなくて、軸として強化をしていくことが必要という点と、まちが先か、交通が先かというのが、いつもいろいろな協議会で議論される場所なんですけれども、その議論ではなく、セットで進めていくということが必要かなと考えております。なかなか市町におりますと、このような交通ですとか、ソフトな都市計画に予算を使って行って、そのインフラを整備したことでの効果を社会的に考えていくといったような、インフラの予算の感覚というのが、まだ行政の立場にも薄いかなと思っておりますので、そういう予算の感覚を養っていくということが必要かなと考えております。

次、お願いします。今お話しした軸交通の強化と、ソフトな都市計画の整備がどのような影響を及ぼすかという点を少し御紹介させていただきたいと思っております。これは、ウォー

カブルの施策としても有名な姫路駅の整備の効果なんですけれども、右側が駅前に設置されております市街地の地図になります。この地図が設置されたのが2009年頃で、整備が完了したのが2015年で、私がこの地図を撮影したのが2019年の8月なんですけれども、青いのがなくなった宿泊施設で、黄色いのが新設された宿泊施設と。

明らかにまちの構造が変わっていくというのがお分かりいただけるかなと思います。この変化がいいのか、悪いのかは、私は姫路に関わっていないのでお話しできないかなと思っているんですけれども、姫路駅の整備で、まちの交通の軸をつくられて、さらにこの居心地のいい空間を併せて整備されるということで、このようなまちの変化がもたらされたというふうに言えるかと思います。

次、お願いします。次は、出雲大社の参詣道の整備の事例で、これは私も少し関わらせていただいたので、御紹介したいんですけれども。参詣道の軸の整備と併せて、参詣道自体を歩きやすい、非常にウォーカブルな環境に変化する整備をしたというような事例です。この事例も、直後の効果としては、滞在時間が増加したりですとか、支出金額が増加したということがあるんですけれども、中期的には、店舗数が増えたり、あるいはシビックプライドが醸成されたり、あるいは観光情報誌での掲載が増えたと、そういったような影響がありました。ということで、整備の効果、まちへの影響は、すぐにではないけれども、確実に中期的には存在すると思っています。

次、お願いします。これは、LRT整備等で有名な富山市ですけれども、地価等が、都道府県最高地価における富山県の順位が、2006年にLRTが整備されて、それ以降、増加したですとか、固定資産税も周辺の北陸の県と比べると、増加率が高いといったような効果が見られています。

今お話ししたのが都市部のお話だったんですけれども、地方部についても、都市づくりとか、まちづくりと併せて交通の整備が必要だというふうに思っています。というのは、地方部では、自家用車が使えないと活動が制約される層、特に若者がそうだと思っているんですけれども。というのは、自転車が使えるので、なかなか扱われにくいところがあるんです。しかし、若者は公共交通が不便だと、住み続けたくないですとか、その地域から出ていきたいというようなことを言っているというような結果もあります。

また、この若者の活動が制約されていると、保護者にも送迎の負担等があるかなというふうに思っています。実際に、山口のデマンド交通とかを調べてみると、ほとんどが8時から4時、平日だけの運行で、高齢者を対象とした移動支援サービスが多いなというふう

に思っています。若者や、活動が制約される層が使えるような移動支援サービスがあるといいなというふうに思っています。

次、お願いします。それから、地方郊外部や中山間地等についても、やはり地域づくりと併せて交通政策を考えていく必要があるかなと思っています。特にこれらの地域では、商業施設や、行政施設や、医療施設が撤退しておりまして、それに付随して生活機能が消失してしまうというようなことが発生しております。買物難民ですとか、あるいは社会的入院、もう退院できるけれども、退院しても、生活していくのが大変だから、しばらく入院しておこうというようなものが増加していると聞いております。

こういったような事態に対応するには、既存の交通サービスを維持するというだけでは不十分だなと思っています。生活機能の確保をするための手段の1つとして、移動を捉えていくということが必要かなというふうに考えています。

右の事例は、道の駅にいろいろな機能を集約して、そこにデマンド交通でアクセスを促すような事例の紹介で、総務省さんがされている小さな拠点の事業とかと連携して進めていくということが大事かなと考えています。

次、お願いします。さらに、今お話ししたような都市づくりや地域づくりと併せて、交通施策を進めていくためにどのような制度や進め方が必要かということで、2点ほど提案させていただきたいと思います。まずは、行政の人材制度であります。中国地方の自治体にアンケート調査をした結果ですと、交通の担当者は平均の在籍年数が3年ぐらいということで、職員数や、専門性や、継続性に非常に問題意識を抱えているという状況です。

次、お願いします。このような状況ですので、交通に関連する部局間を異動されたり、都市計画と、交通計画と、福祉といったような部局を異動されるような方、あるいは、交通の担当は変わらないけど、地域間で異動するというような、交通を専門に担当するという行政の人材制度を導入できないかなというふうに思っています。

交通だけじゃなくて、防災や情報といったような分野も、こういうような制度が必要かなというふうに思っています。例として紹介させていただきたいのは神戸市なんですけれども、昨年から、神戸市は公営交通をお持ちなので、交通局を中心として、現場と交通に関連する行政実務に携わる交通事務職という行政職の枠を導入されておりまして、このような人材の育成が必要かなと思っています。

次、お願いします。それから、まちづくりを進める主体というところの多様性が大事かなと思っています。先ほど、私が申し上げたような、交通軸と快適な空間のセットにし

たようなまちづくりというようなところは、実は既存のまちづくり活動に参加していない層に非常に訴求力があるといえますか、そういう層に支持をされやすいというような研究もあります。この例は小山市の事例なんですけれども、デジタルプラットフォームを活用してまちづくりビジョンを策定されたという事例で、こういうような仕組みを使うことで、ふだん仕事や勉強で忙しくて、なかなかまちづくりに参画しにくい層が、自分たちが老いていたり、自分たちの子供を育てる、その後の将来を考えていろいろ意見を言うというような機会になって、そういう法をかぶる施策への賛意が高い傾向があったというようなことが報告されております。

次、お願いします。さらに、これが最後なんですけれども、行政や事業者の側にも、政策を進める側にも多様性が必要だなというふうに考えております。このポスターは、山口市さんが作られた子育て世代に訴求する公共交通イメージの向上の施策なんですけれども、20代から40代の男女混合の行政とデザイナーのチームで作成されました。このポスターを作られた方は、この後すぐ育休に入られるような男性なんですけど、育休を取られるような方です。

そういうような多様性のある行政の、あるいは政策の推進組織というようなものがあると、こういったような多様な施策が生じるかと思っております。このポスターを見て、やっぱり子供と話すのを、休日に自分が運転していると、いつも背中越しになってしまうけど、子供の顔を見て移動したいから公共交通を使いましたというような人も、結構話を聞いています。そういう多様な訴求力のある施策を推進していくためには、行政側、事業者側にも多様性が必要かなというふうに考えております。

すみません、ちょっと超過して申し訳ありませんでした。以上で終わります。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。それでは、意見交換に入りたいと思います。ほぼ前回と同様にやっていきたいと思っておりますけども、各委員による資料1、2に基づく御発表に対する御質問、御意見等を頂戴したいと思います。会場におられる方で御発言を希望される方は、席札を立てていただければと思います。終わりましたら、席札を元に戻してください。オンラインで御意見、御質問、御発言の方は手を挙げるのアイコンでお知らせください。指名させていただきます。

あと、指名された委員は、具体的に資料番号と該当ページ、該当箇所などをおっしゃってください。一応、皆様から一通り御意見を頂戴してから、それぞれの今日発表くださった委員からの御回答、それから、あと事務局側に御質問、コメント等がございましたら、

それはまたその後で一括して御回答いただければと思います。

では、いかがでございましょうか。まず、フロアのほうはございましょうか。では、まず、吉田委員からお願いいたします。

【吉田委員】 福島大学、吉田です。首藤先生、それから鈴木春菜先生、それぞれにあるんですけど、まず首藤先生の御発表の4ページ目、最初のところ、インフラ機能を担う労働者としてということで、特定のスキルの獲得を目指すよりも、複数の事業にまたがる多様な職業を担いというところなんです。

私も公共交通をずっとやっていて、確かに過疎的な地域とかだと、いろいろなものを掛け持ち、例えば高齢者の見守りとか、配食サービスとか、そういうところと有償運送のハンドルを握るというのを一体にやるなんていうようなことに関わっていることもありますので、過疎的な地域であれば、こうだろうと、いわゆる掛け持ち型でやるということがこれから必要だろうというふうに思う反面、今、公共交通の人手不足が都市部で非常に多いということを見ると、本来であれば、運送のところだけで稼げるという人たちが足りていないというところに、この考え方って適用できるのかどうかというところが、私の中で少し見えなかった部分がありますので、その辺の御教示をいただければというのが、首藤先生への御質問です。

鈴木春菜先生に関してですけども、ここも今と関わって、後段のほうで、神戸市の交通専門官ということで人材制度の話をしていただきました。これも逆に、先ほどの首藤先生の話と重ねていくと、いわゆる過疎的な地域だと、もしかしたら専門職よりも、いろいろと渡り歩いたほうが、もしかしたらいいかもしれない。要するに掛け持ちというところにはなじむかもしれないというふうに思う反面、でも、交通ノウハウが必要だということになれば、もう少しそこは広域行政、例えば県とかで支えていくという領域も必要なのかなというふうに思っています。

この人材制度というところも、ある程度の中核市、政令市クラス、県庁所在地クラスのところと小規模自治体というところで、ちょっと異なるのかなというふうに思ったので、その点、御見解をお聞きしたいということがあります。

あと、これはコメントなんですけど、春菜先生のほうの網計画の理念、将来像というところが最初に出てきて、こう見ると非常に面白いんですが、何か無機質というか、スローガンなんですよね。暮らしと幸せとか、交流とか、いろんなキーワードが入っているんですけども、ぱっと読み飛ばされてしまうと。でも、多くの人が車に乗っている山口みたい

な地方部のところで、幸せな暮らしを公共交通で支えるって、言われてみればそうなのかもしれないけれども、多くの人たちは実感が無いと。

だから、この理念と実際の市民の感覚のギャップというものがすごく大きくて、それがもしかしたら、地域公共交通政策の実質化ができていないというところにつながってくるのかなと思っていて。これは、地域交通課のほうの実質化というところと関わってくるころだと思えますけれども、この辺、どういう理念、将来像を基礎自治体レベルで描いてもらえればいいのかというところを、ガイドラインでもいいですから、もう少し一段階落として考えてみるというところが、国の工夫としても必要なのかなというふうにも思ったところでした。

これはコメントということになります。以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。対面の方でもよろしいですか。それでは、河野委員、お願いします。

【河野委員】 河野でございます。お二方、御発表ありがとうございました。私からは、首藤先生に1点、御質問をさせていただきたいと思えます。先ほども吉田先生が触れられた4ページなんですけれども、ここでキーワードになるのがスキルと、ジョブと、機能という3つの表現だというふうに受け取らせていただきました。ただ、ここでおっしゃっている、スキルと、ジョブと、機能というのを、どういう定義で使っておられるのかをもう少し教えていただきたいと思えました。

少なくとも、私が理解した限りでは、機能というのはインフラと関わる形での機能ということなのだと思います。ただ、それは結局スキルも必要です。あと、ジョブというときに、ジョブというのは結局専門化されたジョブという意味で使っておられるのかなというふうに理解したんですけれども、この3つの言葉の一般論としての違いを少し教えていただきたいと思えます。

あと、もう一点、これは質問というよりコメントなんですけれども、これが機能なのか、スキルなのか、どちらで表現するのかなと思いつつ伺ったんですが、1の方が多様な機能やスキルを担う、あるいは持つということになりますと、その方の負担、あるいは、そのスキルの獲得のために必要な時間とかといったものは、今の働き方改革ですとか、そういうものの中でどういうふうに考えていったらよいのだろうか。

もちろん、地方、特に過疎地の場合には、その地域で交通インフラを担っておられる方がいろいろな機能を担うというのも、余裕があるのかもしれないんですけれども、これを

一般論として、交通を担う人に適用するというふうにと考えると、特に一定以上の規模の都市部で、こういう機能とか、ジョブとか、スキルというのを複数持つような方を期待するというのが、個人としてどの程度の負担になり、あともう一つは、結局一番大きな影響を持つのは、安全に対しての影響を考えなければいけないかもしれないので、その点をどのようにお考えになるのか。

これ、質問なのか、コメントなのか、申し訳ないんですが、この点を伺いたいと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。それでは、オンラインで御発言の方、まず最初は、加藤委員、お願いいたします。

【加藤委員】 ありがとうございます。首藤先生のプレゼン、10ページと、11ページで教えていただきたいことがあります。これは2,086時間働かないと、固定費は回収できないということかと思いました。そうすると、スポットの運賃はどう考えるべきなのでしょう。それを高くすればいいということでしょうか。

それから、11ページも、2部料金になっていて、従量部分にウエートがかかっていると受け取ったんですが、そうした場合に、先ほどの10ページと11ページを合わせて言うならば、基本料金を上げてしまうという政策はどうなのかという気がしました。長期契約という御提案でしたけど、基本料金を上げるという政策はどうなのか、お尋ねしたいということです。

それから、鈴木先生のプレゼンには組織の話が出てまいりました。先ほど吉田先生が質問されたところと同じで、これは感想です。交通をいろいろな自治体で見てきましたけど、部局間の縦割りは厳然と存在します。ご意見としては、基礎自治体のほうでおっしゃっていると思うのですが、もう少し上のレベル、県でも交通政策、インフラ、観光では壁があります。本来、観光が一番お金を持っているのです。ところが、例えば地域の人が旅行に行くため。つまりアウトバウンドは交通政策となり、お金がありません。反対に、インバウンドには観光から補助が出ている。

コロナ禍でも機動的に動けた自治体は、観光と交通が一緒に動けるところでした。また、壁があったとしても、近隣部署でローテーションをうまくやって、人を見て、異動させて専門家をつくっている自治体もある。

そういう事例を見ていると、専門の創設というのは大事なんですけど、短期的にはローテーションをうまくやるとか、もっと大きく言えば、部局統合、無理でも同じフロアに持

ってくるとか、そういう工夫がだと感じています。

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、根本委員、お願いいたします。

【根本委員】 根本です。どうもありがとうございます。私も、首藤先生の1番目の提案のマルチスキル化、ないし複数機能の充足というのを大変興味深く聞きましたので、コメントしたいと思います。

昔、「あまちゃん」という連続テレビドラマがありました。あの中で、三陸鉄道の駅が夜にカラオケスナックになったのを思い出しました。さて、私の小さなコメントですけれども、過疎地で充足したい機能の間には代替関係もあると思います。例えばネットスーパーで食品を届けたり、薬の宅配ができれば、デマンドバスで、お年寄りをまちに連れて行く必要はなくなるわけです。

どうしてこのようなことが気になるかというと、全国の公営の離島への渡船事業はほとんど赤字で、持続可能性が低いと思っているわけなんです。渡船の便数を減らして、その一部をドローン物流などで代替できないだろうかというようなことを思っているからです。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、最後になりました、塩見委員よりお願いいたします。

【塩見委員】 ありがとうございます。まず、首藤先生のほうのこのスライド、私も大変興味深いなと思いつつお伺いしていましたが、こういう、いろいろなマルチスキル、多様なサービスを提供するのは、誰がやるのかなというのが少し疑問に思いました。

ドイツとかだったら、シュタットベルケのような、いろいろなインフラに関わる事業を自治体が主導して、投資してやっていくというようなこともあったりするので、そういうような枠組みが使えたり、参考になるのかなというふうに思いました。そこで、どういうふうにこれを事業化していくのかというのを、もし教えていただけますと幸いです。

鈴木先生の御発表、最後の山口市のポスターはすごく私も心を打たれました。公共交通って、顔を見ながら移動できる、すばらしい交通手段なんだなということを大いに実感いたしました。

質問は、もう少し前のほうのスライドなんですけど、5ページ目です。「まちが先か？交通が先か？ではなく、セットで進める必要」というようなところで、私も少し県とか、市とかのこういう施策に関わる中で、結局どこから始めるんだというところで、いつも逡巡す

ることがあります。こういう計画を立てて、この地域には様々なポテンシャルがあるから、これを顕在化することによって、地域がよくなると考えられる。それは分かるんですけど、じゃあ、そのポテンシャルは、どこから花咲いていけるんだらうか。一休さんで例えると、一休さんは虎が出てきたら捕まえますよと言いますが、じゃあ、虎を出すのは誰なんやというところで逡巡するところがあります。こういうセットで進めるというときにも、どういうところからの切り口で始めていくのがいいのか、何か御経験とか、そういうことがもしございましたら、教えていただけますと幸いです。

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。一応、御質問、コメント等を全て頂戴いたしました。結構たくさんありましたので、すみません、時間の都合もあって、できるだけ手短かに御回答いただければと思います。お二人の委員、どちらからでもよろしいですけど、いかがでしょうか。

**【首藤委員】** 首藤ですけれども、私からよろしいでしょうか。

**【竹内委員長】** 首藤委員、お願いいたします。

**【首藤委員】** たくさん御質問、ありがとうございます。まず、吉田先生の御質問からですけれども、もちろん、私も運送業で稼げる、交通産業だけで稼げるのであれば、それで持続していけばいいと思っています。無理やりマルチスキルにしようということは言っていないつもりです。ただ、それで可能じゃないような状況の中で、どうしたらいいのかというところで、こういったことを提案させていただきました。

実際、多分、人手が不足していく中では、マルチ化せざるを得ないという部分も、これは交通分野にかかわらず、いろんなところで見えてきているところかなというふうには思っています。ただ、次の御質問でもありましたけれども、そうすることで安全性が揺らぐのではないかと、あと特定のスキルだけに特化したいという労働者もいるのではないかと、という話もございました。

当然このキャリア構想、複数にするということもあり得るかなというふうに思います。特定のジョブに特化していくようなキャリアがあったり、マルチ化していくようなキャリアがあったりというようなことは、組合せをしていくということは、当然いろんな企業のところでも、ホワイトカラー等でもやられていることですので、可能なかなというふうには思っています。

あと、スキルと、ジョブと、機能との定義のところですけども、今回これ、ジョブで

はなく、機能って書いたのが、ジョブ型雇用というのが今、物すごくはやりなので、あえて書きました。ジョブ型雇用ということだけが解決策じゃないというふうに思っていることから書いたんです。ジョブというのは、かなり特定の職業の中の、さらに学問的に言えばかなり狭い範囲の業務を指しているというふうに、私は認識しています。それを、もうちょっと広げていくということが必要なのではないかと。

スキルというのは、持っている能力の高さを指すようなものだというふうに思っていますし、機能というのは単なる職業のみならずだと思えますけれども、複数のものが組み合わせあって、インフラとしての役割を果たすというようなことを指しているものと思っています。

私、これを提案したのは、結局若い人を採りたいと思ったときに、若い人のキャリア形成、つまり、将来、自分がどのようなキャリアを上って行って、賃金が上がっていったり、その能力を高めることができるのかということを示していかないといけない。それがないと、なかなか若者を採れないというようなこともあって、キャリア形成の1つとして、こういったこともあり得るのではないかとということです。

さらに、加藤先生からスポットの運賃どうするのかという御質問をいただきました。本当に運賃体系の話は、先ほど、これ全くのジャストアイデアの感じなので、まだ全然そんなに詰められていないんですけれども、スポット運賃を、またスポットであるとは思っています。なので、そこをどういうふうに設定するのかというのは、今後考えないとはいけません。

基本料金を上げていく政策というのも当然あり得るんですけれども、それで荷主のほうで飲むかどうかというのは難しいかなというふうに思って、2層型の形として提案をしました。要するに、現行の在り方のみならず、新しい運賃体系等も作って検討する必要があるんじゃないですかというような意味合いで提案したまでです。

最後、塩見先生から御質問をいただきました、誰がやるのかというのは、私はインフラ機能について言うと、自治体との協働というのはかなり重要になってくると。交通インフラと自治体サービスというのは似ているところとか、協働でできるところがあると思いますので、自治体と一緒にやっていくというようなことが現実的なのかなと思っています。

根本先生からの御意見も、代替関係においておっしゃるとおりだというふうに感じております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、続いて、鈴木委員より御回答をお願いいたします。

【鈴木委員】 御質問ありがとうございます。まず、吉田先生と加藤先生からのコメントいただいた、行政の人材制度のところについて、むしろ私が補足をする機会をいただいて、ありがとうございますという気持ちです。もともとは、吉田先生におっしゃっていただいたように、県が市町を回るような交通の専門官というのが理想かなと思っています。

というのは、15年ほど前にイングランドでヒアリングしたときに、イギリスではカウンティー・カウンシルなので、県よりも少し規模が小さいレベルの自治体で交通の専門官を雇用して、そのヒアリングしたときは、そのカウンティーに5人いるというふうに話していたんですけど、その専門官がいろいろなシティとかを回るというようなことがあって、非常にいい制度だなと思っておりました。

そういうふうに、都道府県のレベルで交通の行政に通じた人を育てていくということも必要かなと思いますし、提案させていただいたように、神戸市の例のように……。この神戸市の例は、着任したら、最初に生活保護の部署に行くというふうに話していました。どういう人を運ぶのかということを経験することが必要だというような理念を持っているということだったんですけども、そういう福祉とか、道路とか、いろいろな交通に携わるところを回るというようなところも、部局間でローテをするということも必要かなと思っています。それを明記して、進めていくということが必要かなと思っています。

それから、塩見先生のまちづくりをどうやって進めるかというのは非常に悩ましいところで。私、以前、富山の森前市長にお話を聞いたときに、どうやってそんなにリーダーシップを持って進められたのかという話を聞いたときに、20代の頃に行ったポートランドが理想像として物すごく強く頭に残っていて、それをどうやって実現するかをずっと考えてきたというふうにおっしゃっておられました。

そういうふうに、首長さんにまちの理想像とか、将来像というのを意識していただくというのが非常に重要なところと、その首長さんをどうやって意識づけしていくのかというところで、ある人が、市民を説得するのは首長の仕事だけど、首長を説得するのは有識者の仕事だというふうにおっしゃられていまして、ぜひ都市計画ですとか、交通計画のビジョンを持った専門家と首長さんが一緒に、戦略的に視察に行くとか、そういったような機会があるといいのかなというふうに思っています。

塩見先生も、一緒にぜひ頑張りましょう。よろしくお願いします。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。事務局のほうに直接のコメント等はありませんでしたけれども、何かございますでしょうか。

【交通政策課長】 御指摘いただいた様々な点を、しっかり反映していきたいと思います。吉田先生から、地域計画の実質化の話のコメントもございました。そこをしっかりと対応できると、どういう形ができるのか、また検討していきたいと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、事務局のほうから、基本方針AからD、これにつきましての御説明をいただいて、またこれに関する議論を進めたいと思います。

では、事務局より御説明をお願いいたします。

【交通政策課長】 事務局より、御説明させていただきます。冒頭、御説明させていただいたとおり、本日は基本的方針C、Dに加えて、第1回、第2回で御意見をいただいたA、Bも含めて、4つの基本的方針全体について、資料3から6で御説明させていただきます。

まず、資料3、基本的方針Aでございます。1枚めくっていただきまして、2ページにつきまして、基本的方針Aは、地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現についてということで、3つの目標、「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進、地域交通の再構築と地域の社会的課題解決の一体的な推進、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3つを掲げて、新政策の方向性を示させていただいております。

1枚めくっていただきまして、3ページでございます。目標の1つ目として、下のほうでございますが、交通空白の解消に向けた取組の全国的な推進ということで、新政策1-①としては、公共／日本版ライドシェアの導入などの、各地域の特性を踏まえた地域の足、観光の足の確保をお示ししております。

先般の小委員会では、これに関連して、例えば地域交通の支援について、質保証契約のような形で、バス等を公共で購入し、貸与する等の方策、想定を上回るサービスを提供した事業者に対するインセンティブの付与、こういったような御示唆をいただきます。

それから、新政策の1-②、こちらは、11月25日に設立しました官民の連携・協働

を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用をお示ししてございます。これに関しても、データ基盤をインフラと位置づけて、新たなビジネスや計画を合意形成に資するものとしていくといったような御示唆がありました。

それから目標の2、地域交通の再構築（リデザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進。こちらにつきましては、新政策の2-①として、運行ルートが重複する複数の移動手段の集約の取組、こういった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をお示ししてございます。これに関連しては、他分野との競争のみならず、交通事業者間の協調、この評価が必要といったような御示唆をいただいております。

新政策の2-②としては、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と、デジタル技術やデータの活用、それから都道府県における体制強化の必要性、こういったことをお示ししてございます。

これに関連しては、都道府県内公共交通のサービスレベル、収支状況、こういったものの一元的な把握が、公共交通の在り方、サービスレベルの妥当性等を検討する基礎資料につながる。それから、路線ごとの収支率を公開することで、地域住民の利用を促し、地域交通の維持を地域と一体で目指せるのではないかと、こういったような御示唆をいただいております。

4ページでございます。目標の3、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について。新政策3-①として、生活圏域を考慮した複数自治体連携による幹線軸の設定等の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交通の実現をお示ししてございます。

これに関連しては、都市間のみならず、都市内でも輸送量が不足している状況、中核市以上の都市内の公共交通が課題のエアポケットになっているのではといったような御示唆であったり、地域交通と都市交通の計画を一体で検討することが必要だといったような御示唆をいただいております。

新政策3-②、こちらは業務運営の最適化、DX等による適正な供給体制の構築、こういった地域を支えるしなやかな交通産業、事業環境の形成をお示ししてございます。これに関連して、人口減少やデジタルの進展等に合わせて、システム連携、共通化等による事業者間・異業者間連携等の公共交通の産業政策の転換も必要ではないかといったような御示唆をいただいております。

新政策 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をお示ししてございます。これに関連しては、移動の距離や輸送力に応じたパーソナルなモビリティの活用を含め、公共交通の階層的なネットワークの必要性などの御示唆をいただいております。

以上、基本の方針 A でございますが、続きまして、基本の方針の B について、資料の 4 を御覧ください。2 ページでございます。こちら、B については、成長型経済を支える交通ネットワークの実現について、大きく 3 つ、国内の人流に関する地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化、国内の物流に関する多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保、それから人流物流を対象とする国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワークシステムの構築、3 つの目標を掲げて新政策の方向性を示させていただいております。

1 枚めくっていただきまして、3 ページ御覧になっていただきますと、この目標の 4 の地域間の円滑な人の流れ、交流を実現する多様な交通機能の拡充・強化の部分については、まず、新政策の 4-①として、成田空港の 3 本目の滑走路、こういった大都市圏空港の機能拡充、周辺環境の整備といった、広域的な移動を支える基幹的な交通の拠点と、ネットワークシステムの強化をお示ししてございます。

これに関連して、交通ネットワークの強化に当たっては、ミッシングリンクを着実に整備していくこと、それを最大限に生かすマネジメントを行っていく必要性、こういった御示唆をいただいております。

新政策 4-②、観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備の推進。これに関連しては、地方空港に観光客を分散するに当たってのグランドハンドリングの確保の重要性、特に自治体との連携強化の取組といったような御示唆をいただいております。

新政策 4-③としては、運賃料金、こういったものの多様な設定という観点で、着実な整備、安定的マネジメントに向けた経済システム活用と、多様な政策の推進をお示ししてございます。これに関連しては、インフラの費用負担、こちらは訪日客など、運賃弾力性の低い利用者からの負担の可能性といったことも検討すべきといった御意見をいただいております。

4 ページを御覧になっていただきますと、目標の 5、物流の関係でございます。多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流機能の確保ということで、新政策 5-①は、多重下請構造の是正、それから自治体とも連携した物流網の再構築、こういった観点で、

豊かさを支える物流ネットワークシステムの機能強化と効率化の実現をお示ししてまいります。

これに関連しては、労働者不足解決に向けた特定技能の活用、労働環境の改善や、労働者のシェアリングの必要性、荷主の協力の下、積載率の向上を図り、労働生産性を上げ、同じ時間で多くの荷物を運べるようにするといったようなことの御意見をいただいております。

それから、新政策5-②は、モーダルシフトの推進などの国内物流の持続可能性を高める適切な連携と協働の推進をお示ししてまいります。これに関連しては、共同輸配送の推進に当たっては、荷主にもコストメリットが出る観点から、メニュープライシングの導入であったり、モーダルシフトについては、CO<sub>2</sub>の削減をてこにして施策を検討すべきといったような御意見をいただいております。

1枚めくっていただきまして、5ページでございます。目標の6、国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワークシステムの構築ということです。まず、新政策の6-①としては、国際フィーダー航路網の強化等の国内外の諸情勢に対応した、国際交通ネットワークシステムの強化をお示ししてまいります。これに関連しては、船社から選ばれるような港湾と周辺環境の整備が必要であり、他国のような自由貿易地域を形成することの重要性、港湾の集約化、そのための内航や鉄道で地方と戦略港湾の連結船の重要性などについて御指摘いただいております。

新政策の6-②、成長型の経済に向けた国際競争の推進として、日本商船隊による安定的な国際海上輸送の確保に向けた取組の推進などをお示ししてまいります。これに関連しては、重要性が増してきている新エネルギーへの対応を念頭に、内航、鉄道、トラック等による流通網の重要性、経済政策やエネルギー政策を踏まえた最適解の検討の必要性等の御指摘をいただいております。

続きまして、今回初めてお示しします、基本的方針のCについて御説明します。2ページを御覧になっていただきますと、基本的方針Cにつきましては、激甚化や想定外が起り得る災害・事故への対応、利用者の安全安心の確保、それから環境政策の推進、国際的にも重要性が高まる多様性・包摂性の確保、こういった観点から、持続可能で安全安心な社会を支える強くしなやかな交通基盤の実現という形で、方針にしてまいります。

これについても、3つの目標をお示ししてまいります。1つは、多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応、2つ目として、気候

変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえた環境政策の積極的な推進、3つ目として、全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保を掲げてございます。

それぞれについて、御説明いたします。1枚めくっていただきますと、3ページでございますが、目標の7として、多様な災害リスクやインフラ老朽化の部分についてでございます。こちらについては、まず現行計画の進捗評価のほうからに入らせていただきます。まず、運輸安全マネジメント評価に、自然災害の対応の関係も含めた評価を行い、防災力向上、事業継続の取組などを進めてございます。

また、防災気象情報の改善・高度化について、線状降水帯の予測精度の向上、地震・火山分野の情報の高度化などを進めてございます。さらに、交通インフラの維持管理については、地域インフラ群再生戦略マネジメント、いわゆる群マネと呼ばれるものの取組、それから予防保全型インフラメンテナンスへの本格展開、こういったものが進められているという状況でございます。

右側のほうで、先鋭化してきた課題としては、地球沸騰化といったような気候変動、それから、人口減少、少子高齢化、それから脱炭素をめぐる国際的なルールづくりの重要性の拡大といったようなものが挙げられるということでございます。

これらを受けた、次なる施策展開として新政策7-①、7-②を示してございます。7-①が、厳しさを増す災害に対する事前の備えと、ハード・ソフトの対応力の強化、7-②として、交通事業者・関連事業者による安全安心の確保に資する規範遵守と対応力の強化という形でお示しでございます。

これらの施策の方向性を、少し詳細に説明いたします。まず、7-①のところでございますが、防災気象情報の高度化に向けた次期静止気象衛星等の整備、それから、AI技術等を活用した技術開発や実装等の推進の必要性、また、予防保全型メンテナンスへの本格転換とともに、集約再編等によるインフラストックの最適化、こういったものを挙げてございます。

それから、7-②、交通事業者・関連事業者による安全安心の確保等の取組でございますが、この方向性としては、交通産業における不正事案による信頼性の課題、こういったものを受けて、関係事業者における安全安心の確保、コンプライアンスの強化の必要性を挙げてございます。また、高度な知識・技能を要する点検整備、こういったものの可能な人材確保に向けて、整備人材のリスキリング支援等の必要性等を挙げてございます。

1枚めくっていただきまして、目標の8でございます。気候変動の関係でございます。

こちらについての現行計画の進捗評価でございますが、運輸部門における脱炭素化の推進について、改定した国土交通省環境行動計画に基づいて運輸部門の取組を推進し、2030年度目標に向けて着実に進捗等が図られてきているというような状況でございます。

これについても、右側の課題としては、地球沸騰化等の課題、先ほどの脱炭素を巡る国際的なルールづくりの重要性などを挙げてございます。

これを踏まえて、次なる施策展開としては、2つ挙げてございます。経済的手法等、多様な手段を活用した運営部門における脱炭素化の推進、それから、循環型社会の形成に資する交通政策の推進をお示ししてございます。このうち、上のほうの8-①でございますが、この具体的な中身としては、商用車など、電動車の導入促進に向けた包括的措置の推進、道路環境整備の一環として、充電機器の設置支援、GXの施行を踏まえたカーボンプライシングへの対応の必要性、こういったものを挙げてございます。

また、2050年頃までのカーボンニュートラル等の政府目標の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、それから、水素、アンモニア等の受入れ環境の整備、こういった取組の必要性、さらには、鉄道分野において、水素燃料電池鉄道車両の開発、社会実装等による環境性能のさらなる向上、航空の分野においてはSAF、持続可能な航空燃料の活用の環境整備や、空港の再エネシステムの導入、こういったものの必要性を挙げさせていただいております。

それから、その下のほう、循環型社会の形成の部分でございます。こちらの具体的な方向としては、循環経済への移行に国家戦略として取り組むための国内外の資源循環ネットワーク拠点の戦略的構築や、資源循環の拠点港湾の選定、整備等の推進、また、EVなどの商用車の劣化したバッテリーの蓄電池としての再利用の必要性、こういったことを挙げさせていただいております。

1枚めくっていただきまして、目標の9でございます。こちら、全ての人が活躍できる共生社会を実現できる交通基盤の確保について。こちらも現行計画の進捗、評価という観点で、2021年度から5年間を目標期間とするバリアフリー整備目標（第3次）の着実な実現に向けて、地方部のバリアフリー化や、心のバリアフリーの推進などを進めています。

それから、子育てに優しい移動環境の整備に向けて、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース等の設置などを進めてございます。

こちら、先鋭化してきた課題としては、人口減少、少子・高齢化、それから、多様主

体が参画する社会への対応の必要性といったことが挙げられるというふうに考えてございます。

これを受けた次なる政策展開としては、共生社会に向けたバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進をお示ししてございます。共生社会に向け、ハード、ソフト、両面での交通政策の推進を位置づけていきたいと考えてでございます。

具体的な中身について少し御説明しますと、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を含む全ての障害者、高齢者、妊婦等を対象とし、公共交通機関のバリアフリー化をはじめ、ハード・ソフト両面からの着実な取組の推進といったことを挙げてございます。

また、公平性、多様性、包摂性を実現する観点から、交通分野における男女の異なるニーズの理解に基づく政策、サービスへの反映といった点の必要性を挙げさせていただいております。

以上、基本的方針Cの部分になりました。

続きまして、資料6で、基本的方針Dについて御説明をさせていただきます。1枚めくっていただきまして、2ページでございますが、基本的方針Dは、時代や環境の変化に対応した交通サービス、これを進めていく上では、これまで御説明しました地域を支える交通、それから経済活動を支える交通、安全安心、持続性を確保する社会基盤といったような観点、この3つのA、B、Cの基本的方針に対して、横断的に重要な観点として、時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル新技術の活用という形で、お示しさせていただきます。

こちらについても、大きく3つの目標をお示しさせていただきます。具体的には、需要サイドを意識した取組、それから供給サイドを意識した取組、それから、サイバーセキュリティ等のリスク対応に分類して、3つお示ししてございます。

1つ目が、より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用推進、2つ目として、デジタル新技術の総動員による、1人当たり価値創出や機会の最大限の実現、3つ目として、リスクへの着実な想定と対応の推進という形で、挙げさせていただきます。

それぞれの方向性を、次の3ページから御説明させていただきます。3ページ、まず、目標の10、より便利で快適な移動と新たな価値創造を実現するデジタル・新技術の活用。こちら、現行の計画の中でどのような進捗が進んでいるかということでございますが、MaaSを通じた交通他分野との連携、MaaSの広域化に取り組む事業者の支援などを

進めていきます。

それから、国土交通省の保有データと、民間等のデータを連携し、デジタルツインを通じた業務の効率化、イノベーション創出等を目指し、各種データの横断的活用を基盤として、国土交通データプラットフォームの整備などを進めてきているということでございます。

右側に先鋭化してきた課題として、1つは、加速化するAI技術とDXへの交通分野の対応、こちらが少し遅れているというような状況と、様々な技術・サービスを持つ分野や、業種の垣根を超えた官民連携の取組が必要といったような課題が出てきているというふうを考えてございます。

これらを受けた次なる施策の展開として、2つ挙げさせていただいております。1つは、交通サービスレベルの高度化と、データを主導力とした取組の推進、それから、2つ目として、デジタル技術を用いた新たな交通政策や新たな移動の価値の創出をお示ししております。

この10-①のところでございます。この方向性としては、地域交通の課題解決の推進に当たって、デジタル技術を活用した既存の仕組みの変革によって、持続可能性、利便性、生産性の向上を図る必要性、これをサービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの観点から、それぞれ進めていくということでございます。

具体的には、洗練されたユーザーインターフェース、ユーザーエクスペリエンスや、サービス品質の提供によって、地域交通の移動需要を喚起する取組、それからデータ分析に基づく運行の適正化、それからMaaSアプリを活用した料金施策、まちづくりとの連携、こういったものをベストプラクティスの創出、標準化の推進、オープンソース戦略の推進、こういったことで進めていくということをご挙げさせていただいております。

また、自治体、交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携、こういったものも取り上げさせていただいております。

下のほう、10-②でございます。デジタル技術を用いた新たな交通施策や新たな移動の価値の創出という観点では、完全キャッシュレス等による生産性の向上、それから多様なモードのマッチングや需要へのリアルタイムな対応、付加価値の向上と、効率化、高度化を図ることで、人や物の流れの円滑化や、サービスのパフォーマンスを上げていくことの必要性、こういったことを挙げてございます。

また、先進的なデジタルツールの活用を通じて、旅行者の消費拡大、再来訪、再度来訪

することの促進、それから観光産業の収益、生産性向上、こういったことを図るための観光のDXという観点も挙げさせていただいています。

4ページでございます。目標の11でございますが、デジタル・新技術の総動員による1人当たり価値創出や、機会の最大化、こちらについての現行計画を踏まえた進捗評価については、自動運転、ドローン、自動配送ロボットなどの高度な運行を可能とするデジタルインフラの整備、地域での無人自動運転移動サービスの実現に向けた社会実装の取組支援、自動運転の普及拡大、こういったものが進められているということでございます。

また、ドローンによる荷物配送の実現・拡大に向けて、有人地帯での目視外飛行（レベル4飛行）の制度整備、さらには、その少し下のレベル3.5飛行制度の新設、こういった形でのドローンの事業化の推進などが進められてきてございます。

右側の課題のところは、目標の10と同じような形になってございます。

その上で、次なる施策展開としては、2つ挙げてございます。交通サービスの構造を変革する自動化・遠隔化技術等の実装を推進、それから、交通の価値を最大化する多角的な技術の積極的な展開と複合的な活用という形でお示ししてございます。

それぞれの具体的な中身でございますが、まず上のほう、11-①については、ドライバー不足解消、交通事故の削減、高齢者の移動の足の確保につながる自動運転レベル4を推進し、具体的には個別の事故調査、事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用、それから自動運転バス・タクシー導入のさらなる導入促進と、その好事例の横展開といったことを挙げさせております。

それから、新たな物流形態として、道路空間をフル活用した自動物流道路の社会実装に向けた検討、さらに、空飛ぶ車の運行の拡大に向けた環境整備、こうした各種取組の着実な推進という形で挙げさせていただいております。

下の新政策11-②、交通の価値を最大化する多角的な技術の積極的展開などございますが、こちらについては、交通事業者のみならず、イノベーション創出の牽引役であるスタートアップ等の新たな主体との連携や関与の強化に、積極的に取り組む必要性を挙げてございます。

また、オープンデータを利用したビジネス創出や、政策立案におけるデータ活用を促進し、交通事業者の業務効率化や交通政策、交通サービスの高度化の推進の重要性といった点を挙げさせていただいております。

最後に、目標の12ということで、5ページを御覧ください。こちらは、リスクへの着

実な想定と対応の推進についてということで、こちらも現行計画の進捗評価については、サイバーセキュリティの確保に当たって、名古屋港におけるシステム障害を踏まえ、事業者による情報セキュリティ対策の確保状況を国が審査する仕組みを導入したほか、法に基づく措置として、重要インフラに港湾分野を新たに位置づけるなど、着実な取組を進めているところでございます。

先鋭化してきた課題としては、ウクライナ戦争、こういった国際情勢の不安定化、それから経済安全保障の重要性、標準化競争の激化、サイバーセキュリティ等国家安全保障の観点からの対応の必要性といったことが挙げられると考えてございます。

これを踏まえて、新政策、2つ挙げさせていただいております。サイバーセキュリティ一高度化したシステムに内在するリスク対応の推進、それから、新技術等に適応した人材確保等の推進という形でお示ししてございます。

それぞれの具体的な方向性として、12-①については、国土交通分野におけるサイバー攻撃リスクの低減及びインシデント発生時の早期復旧を図るため、攻撃予見情報の収集、脆弱性対策等に係るステークホルダーとの連携、対応能力向上のための研修・訓練等の実施の必要性といったことを挙げてございます。

それから、最後に、新政策12-②の人材確保の部分については、新技術・デジタル化が進展する中で、これまで必要とされていた担い手とはまた異なる領域で、人材の確保が必要ではないかということで挙げさせていただいております。

以上、AからD、ちょっと長くなりましたけど、全体について御意見をいただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。それでは、意見交換に入ることといたしたいと思います。まず最初に、お時間の都合があつて早退されるお二方、いらっしゃいますので、そちらのほうから先にコメント、御意見を、御質問をいただきたいと思います。

まず、加藤先生からいかがでしょうか。

**【加藤委員】** すみません、申し訳ありません、勝手なことを言いまして。私、Cのちょうど進んでいるところなんですけど、保安検査というのを書いていただいております。この重要性というのは、単に人材不足の面で書いてあったと思うんです。これの次、目標7のところ、その下のほうに保安検査を書いていただいているんです。ちょうど今、委員会が始まってはいるんですけど、その7-②です。

これ、ここにテロと直結するものですから、国家の安全保障に係るということなんです。

そういう保安の質というものが重要で、国の関与がこれは非常に重要な問題になってきます。特に、どうしても利用者は羽田とか、大きい空港が多いんですが、案外弱いのは地方空港だったりしますので、そういう形で、今後もこの保安検査のクオリティーと、それから国の関与というのをどう考えていくかというのがポイントであるということだと思っています。

短いですが、以上でございます。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。首藤委員がもう既に御退室ということで、後で事務局にチャットが来ているということで、御披露いただくということにいたしたいと思います。

それでは、今の資料3から6の御説明を頂戴したところですから、御意見、いろいろ頂戴したいと思います。繰り返しになりますけども、御対面の方々は、先ほどのようにお知らせをください。また、オンラインの方は手を挙げる機能でお知らせください。それから、資料番号、該当ページ等を御指摘の上で御発言、お願いいたします。あと、時間もあまりありませんので、すみませんけれども、お1人の発言は3分程度でいただければと思います。

それでは、いかがでございましょうか。

では、吉田委員、お願いします。

【吉田委員】      福島大学の吉田です。前回、基本的な方針Aに関わるところでいろいろ発言しましたが、きちっと対応いただけたかと思っています。ありがとうございました。

その上で、資料5の基本的な方針Cに関してです。1つ目が、3ページの新政策7-①のところの4つ目の丸で、一応再掲と書いてあるので、その前にもあったんでしょうけれども、先行的な防災投資を実施する鉄道事業者に対するというところだと思うんですが、恐らく地域交通法の改正を経て、今ローカル鉄道をどうするかという問題が結構直面している中で、鉄道残すという選択肢をすることでそれなりに出てくるだろうといったときに、多分、残すに当たっては、整備が先送りになっていたところというのが散見されますので、そういったところがちゃんとフォローできるような仕組みを、併せて意図していた方がいいかなというふうに思いました。

ここで読み取れるのであればいいですけど、意見として残していただければと思っています。

同じ資料の5ページの新政策9-①なんですけど、このユニバーサルデザインとか、バ

リアフリー化というのが、車両と、それから道路等のバリアフリーとか、その辺りのところについてはいろいろと書かれているところがあるんですけど、いわゆる福祉有償運送とか、福祉交通に関するところというのがちょっと抜けているような気はしています。

確かに、今週、交通空白解消の官民プラットフォームが立ち上がりましたが、そのときも少し申し上げましたが、いわゆる鳥観図的な交通空白を埋めていくというだけではなくて、例えば通常の公共交通ではなかなか単独では利用ができないとか、少し介助と合わせ技になっていた従来からの福祉交通のサービス、恐らくそういうものが一緒に提供されていかないと、このバリアフリー化、ユニバーサルデザインというところにはつながってこないというところがあるので、そういったところを少し御配慮いただけるとよろしいのかなと思っております。

最後、資料6の、ページでいきますと3ページというところになるんですが、新政策10-①の上から3つ目の丸です。データの観点に関してはというくだりですけれども、パーソナルな移動データの取得と書いてあります。この取得というところが非常に重要とされていて、よく読むと、次の11-①のところにそれっぽいことが書いてあるんです。申請のオンライン化の徹底と書いてあるんですけど、結局は今のG T F S - J P の整備にしてもそうですけれども、バス会社の皆さんにとってみたら、プラスアルファの負担になっていると。その中で事務の作業をする人も非常に人手が不足していると。

そうすると、やっぱり申請とか、そこに関わるようなオンライン化、そのときに、このデータの取得というところも一体にできるような仕組みに変えていくということが、国としてやるべき領域ではないかというふうに思っていますので、そういうところもぜひ考慮いただけるとよろしいのかなというふうに思いました。

以上です。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。では、続いて、大串委員からお願いいたします。

**【大串委員長代理】** ありがとうございます。私からも、3点、手短かに申し上げたいと思います。基本方針Cに関してなんですけれども、防災に関してインフラの老朽化等、非常に今後いろんな問題が表出してくるんだと思います。その中で、財源をどうしていくのかということが非常に大きな課題となってくるわけです。例えば2017年頃、カリフォルニア州などが排出ガスを出すような物を製造しているところは、ちゃんとその排出権を買って、カーボンニュートラルのほうに貢献しなさいということで、トヨタが非常に莫大

な金額をテスラに渡したと。

そのおかげで、テスラが非常に今の飛躍があるというふうにも言われているんです。両面から、今輩出しているところを排出させないような動機をつけないといけないですし、そこから資金を得て、排出しないところを拡充していくというような施策も必要なのではないかなというふうに思います。

特に、地方の鉄道が傷んでいますので、そういったところ、もしくは地方の鉄道で傷んでいるところで、JR貨物が通れなくなってしまう路線なども散見されますので、そういった資金に充てるような財源をどうしていくのかというところの議論も、実際はすごく必要なんじゃないかなというふうに思っております。この辺り、どういうふうに規制当局として考えがあらわれるのかということも、ぜひ入れていただければいいかなと思います。

2点目が、政策8-①ですけれども、SAFの話とか、いろいろ出ていると思います。反面、最近も成田空港でジェット機のための燃料が不足してしまって、韓国から緊急輸入しました。実は、国内ではガソリンの精製が減っていて、その副次的な産物であるジェット燃料の精製も大分減ってきているので、北海道などでも新たな就航を希望していた航空会社が就航できないというようなことが発生しています。

つまり、今はある意味過渡期であって、EV化などを推進していけばいくほど、国内でのもともと需要を満たしていたガソリンなどが精製されなくなってしまっているところが出てきますので、そういったところをどういうふうにかバーしていくのかというような視点、そこまで実際は必要なのではないかなというふうに思います。

一足飛びに全てが急に何か切り替わるというわけではないですので、そこら辺の配慮もぜひ見れるような記載をどこかに入れていただければありがたいかなと思います。

最後は、政策9-①の共生社会に向けた運輸部門のバリアフリー化とユニバーサルデザインなんですけれども、これ、道路局のほうなのかなと思いますが、最近スローモビリティとか、特に今後10年後ぐらいから、シニアカーがまちの中にあふれてくるようなことも考えられると思うんですよね。そことの乗継ぎ。

例えば、今までは、車を駅の近くに置いて、そこから鉄道で行ってくださいというような施策等があったと思うんですけれども、そういった自転車やスローモビリティに対する施策というのをどうしていくのか。それと鉄道網などのつなぎ方をどうしていくのかということも、少し考えなければいけないのではないかなというふうに思います。

何でもかんでも入れちゃうと厳しいのかもしれないですけども、そういった道の整備は入らないのかもしれませんが、安心安全に移動できるような多様な手段を国が考えていて、それがカーボンニュートラルで、しかも高齢社会に見合っているというのは大事だと思いますので、何かしらの言及をお願いできたらと思いました。

以上です。ありがとうございます。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。続いて、河野委員、お願いいたします。

**【河野委員】** ありがとうございます。私からは、2点についてコメントをさせていただきます。まず1つ目のコメントですけども、船舶の関係で、新エネルギー資源という点をもう少し盛り込まれてもよいのかなと思いました。と申しますのは、資料4の新政策6-②のところで、新エネルギーについてはという記述をさせていただいているんですけども、実際には、この新エネルギーに対応するためには、例えば新政策5-②の港の施設のところに、新エネルギー対応の施設が必要になるということがございます。それから、新政策11のデジタル新技術の総動員によるという、ここの部分。

例えば3つ目の丸なんですけれども、自動運行システムとの関わりを書いておられるんですが、ちなみに1行目の2024年6月に設置した自動運行の運が抜けているように思いますが、すみません、失礼ながら。

ここの部分も、実は自動運行というのも重要ですけども、もう一つは、新エネルギーに対応する船舶の、例えば船員の資格もそうですし、それから船舶のデザインもそうですし、全てにこれは影響があるわけで、そういった点を少し付け加えていただけると。

新エネルギー対策、結局これはカーボンニュートラルとの関係ですごく重要で、特にCNPというカーボンニュートラルレポートを構築していく上でも、この新エネルギー、それから、あとは電化の問題。電化をどういうふうに対応するか。各国は、今、例えば港の機器でも、新エネルギーで水素で対応するか、電化で蓄電池で対応するかというので選択肢が出ています。

それから、港に入港した船の電気の利用というのも、日本にとっては、これは大きな課題だというふうに理解をしておりますので、少なくとも電化問題と、新エネルギーに関しての港の施設、それから船舶の確保、そして、船舶の特に船員の資格の問題といった点を、少し書いていただけるといいのかなというふうに感じました。

それから、もう一点目は、資料の5の目標7のところで、災害対策でございます。災害対策に関して、私、今年度、能登半島地震の結果に関しての検討会の委員をさせていただ

きましたので、そのときの印象を含めて、ちょっと申し上げたいと思います。少なくとも、能登半島の地震というのは、これまでに経験していなかったような交通インフラとの関わりでの大きな問題を残したというふうに受け取っております。

それは、少なくとも能登半島が陸の孤島になってしまったという半島独特の問題があって、これは東日本大震災でも、神戸でも、それから熊本でも、経験がなかったことだというふうに向っております。

これを踏まえますと、少なくとも、すみません、熊本もその後の検討会に参加した印象で、日本にとっては過去のこれまでの事例を踏まえるということが非常に重要だと思うんです。ですので、単に今後の課題としてどういうふうに対応するかということだけでなく、これまでの経験を踏まえた、特に能登半島に関しては、もうこれは交通インフラをこれからどういうふうに再構築するかというときに、半島の問題というのは日本にとって不可欠です。

それから、その検討会で出されたもう一つの意見は、同じことは島についても起こるであろうと。ですので、こういった点、少し日本独特の地形、あるいは状態とか、それから、これまでの経験を踏まえた施策が必要であるというのを、ちょっと盛り込んでいただけるといいのではないかと思います。

以上です。

**【竹内委員長】** ありがとうございます。それから、オンラインでお待たせしました。根本委員、お願いいたします。

**【根本委員】** ありがとうございます。私からは、鉄道、内航へのモーダルシフトについてコメントしたいと思います。資料でいうと新政策8-①に関連してお話ししたいと思います。鉄道、内航海運へのモーダルシフトに関しては、1年ぐらい前に、物流革新緊急パッケージで、10年程度で倍増するという目標が立てられましたし、地球温暖化対策計画でも、野心的な目標が掲げられているわけです。

この8-①の5個目のモーダルシフトのために31フィートコンテナとか、シャーシの必要性確保とか、トップリフター導入補助とか書いています。昨年度の補正予算で、今年度いろいろ支援しているわけですがけれども、正直、力不足だと思っています。鉄道も、内航海運も倍増に向けて増えているかというところ、全然そういうことにはなっていません。補正予算が役に立たないわけではないんですけども。

8-①で、経済的手法など、多様な手段を活用してもっと頑張れというふうに書いてい

るわけです。やはりカーボンプライシングみたいなものを導入して、そしてGX移行債を、鉄道等に適用できるようにしていかないと、倍増は難しいんじゃないかというふうに思うわけです。

あと、来年策定予定の交通基本計画とか、総合物流施策大綱に、鉄道、内航海運にどれだけシフトさせるかという目標数値を掲げるのだと思いますが、あまりうまくいっていないから、ちょっと目標を下げるとか、そういうことはできればやめてほしいと思います。せっかく掲げた目標ですから、もう一度掲げてほしいですし、それに向けて、この経済的な手法などの活用を書き込んでいくべきではないでしょうか。

以上です。

**【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。

では、鈴木委員、お願いします。

**【鈴木委員】** 私からも、3点ほど発言させていただきたいと思います。吉田委員と、あと大串委員も話されていたんですけど、鉄道のところは、事業者のシステムのアップデートのところにとどまってしまっているというところが、もう少し、一步踏み込めないかなというようなところを考えております。

と申しますのも、物流の中でも鉄道というのは非常に重要なところがありますし、我々の近くだと、関門の鉄道トンネルも非常に老朽化が激しくて、ここが止まったら非常に危ないなと思う反面、事業者だけではなかなか評価が難しいというような声も聞いております。やはり、ネットワークが非常に重要だと思いますので、そういったサービスの向上ですとか、そういったようなところに一步踏み込んだことができないかなというふうに感じました。

そこも踏まえると、2点目なんですけども、交通事業者の今までの需要の事業をする中で、まちをつくっていくというところには限界がありますので、少し予算的な措置を増やしていくというためにも、公共需要というところが必要なと思っております。国民の皆さんや、市民の皆さんに、これからどう国やまちが変わっていくのか、どういうふうな社会にしていきたいのかというところの働きかけといったようなところを、少し力を入れてやっていくことが必要なのではないかなと考えておりますので、可能な範囲で記載を検討いただければと思った次第です。

それから、3点目は、基本的方針Aの目標2の新政策2-①の辺りなんですけれども、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実現の加速化のところ

で、最初のところが人口減少に伴い、公共交通事業者だけでは旅客運送サービスを維持することが困難となる地域ではと、限定されているなというふうに思っています。

吉田委員が前回、話題提供のところで、むしろ、地方の中核となるような都市の交通も大切なんだというようなお話もされていたと思います。公共交通事業者だけでは、都市をよりよくするための運送サービスを維持することは困難かもしれないですけども、内部補助の中で細々とサービスを固定化させながら維持しているみたいなところは、この記述だと対象外になるなというふうに感じまして、もう少し幅広い、地域に適した交通実現を加速化するという意識を持てるような政策の記述としていただきたいなと感じました。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

塩見委員、お願いいたします。

【塩見委員】 ありがとうございます。ちょっと全体、まだしっかり消化はできていないんですが、手短に1つだけ申し上げます。新政策の10-①と、もう一つ、新政策9-①のところに関連するところで、いろいろサービスのデジタル化とか、MaaSの普及を考えていく中で、それに対するサービスへのバリアをフリーにしていくというところでデジタルツールを必ずしも全員が快適に使えるわけではないというのが、私自身の結構問題意識であります。滋賀県で調査をした事例があります。もし車を使えなくなったときに、今行っている活動ができますかというようなことを聞きました。その中に、オンラインサービスの活用というのを用意しておいたのですが、高齢者になるほど、オンラインで代替するということはかなりできない人が多いということが分かりました。デジタル化とかをしていく中で、そこから漏れていく人というのは必ずいると思いますので、この新政策9-①のバリアフリーというものの中に、そういうデジタルツールに対するバリアフリーという側面も少し記載いただけるといいのかなというふうに思います。

具体的にITリテラシーの向上、サポートとか、そういうふうなことになるのかもしれないですけど、また御検討いただければと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、私からも少しだけ、2点だけ言わせてください。

基本方針のCのところの2枚目のA4の紙でよろしいと思うんですけども、目標の7で、輸送の安全を徹底させる環境構築等へって書いてあって、これは、この基本的なこの色

合いというか、見方は、事業者が安全を徹底するようにしてくださいというような、そういうことが念頭にあっての文章かと思うんです。ただ、現在の状況だと、事業者あるいはそこで働く人たちが安全を確保したくても、それができないような状況が散見されると。典型的にいうのは、いわゆるカスハラですよ。

そういう問題があって、要するに事業者さん、あるいはそこで働く方々が確保したくてもできないような環境に陥ってしまっている状況がある。そこをどう対応するか。それを明示するかどうか分かりませんが、その観点もあるべきではないかということが1点です。

それから、2点目は、目標の9のところにあります。これはいろいろ書いてくださって、知的・精神・発達障害から男女の話とかありますけども、あと高齢者、妊婦等ありますが、落ちているのは、外国人労働者の話。要するに、単に英語表記すればいいとか、ベトナム語表記すればいいというだけでは、きっとないと思うんですよ。そういう方が今どんどん増えてきていると。

そういう方々も、やはり共に生きていく方々なので、そういう人に対する対応をどうするかという視点が1つあるのではないかと。

それから、ほかに絡むかもしれない、これを入れるかどうか分かりませんが、観光客の方がオーバーツーリズムと重なっちゃうんですけども、共に生きていく。スーツケースが大きくて邪魔だとか、よくありますが、そういうオーバーツーリズムに関わりますけど、そういう日本国内の生活する方々、プラス観光客の方々が共に生きていくという観点。

これも、ここに盛り込むかどうかはまた別ですけども、そういうところも、ここは関連するのではないかとということで、単なる指摘みたいな話ですが、というのを思いました。

私からは以上でございます。あと、先ほど申し上げましたが、首藤委員からチャットが入っているので、これを御披露いただけますでしょうか。

**【事務局】** 首藤先生よりいただいている御意見を、事務局より代読させていただきます。本日は貴重な機会をいただき、どうもありがとうございました。1点だけコメントをさせていただきます。基本方針Cの目標9、全ての人が活躍できる共生社会を実現する交通基盤の確保の部分で、主に利用者に焦点を当てて、新たな政策や施策が挙げられていますが、これらの施策を遂行する側の多様性も求められるのではないかと思います。

働く者、意思決定者の多様性を担保していくことが、これら施策を推進していく上で重要ではないかと考えます。よろしく申し上げますということでした。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。一通り、皆様から御意見を頂戴いたしましたので、ここで一括して全部、事務局より御対応をお願いいたします。

【交通政策課長】 ちょっと簡単に御説明。時間があれば、一部、各局からも回答したいと思います。いただいている御意見、基本的には、今日いただいた御意見を基本的に全て反映させていきたいと思いますが、何点かだけコメントだけさせていただきます。

吉田先生のところで、福祉交通、交通空白の部分で、この間のプラットフォームでもお聞きしましたが、そういった観点をしっかり入れていきたいと思います。

それから、大串先生のほうで財源の話を御指摘いただきました。これについても、どこまで何ができるか、後でまた鉄道局からお話があるかもしれませんが、そういった点も含めて検討していきたいと思います。

それから、河野先生の話は、これまた、もし時間があれば、海事局などからちょっとコメントしたいと思いますが、能登半島の話がございました。これ、災害の部分、直近のもので、経験も踏まえてというところはしっかりやっていきたいと思います。

それから、鈴木先生のところで、リデザインのところをもう少し広く読むべきというような御指摘をいただきましたので、その辺もしっかりやっていきたいと思います。

それから、バリアフリーのところ、共生社会のところについては様々、御意見をいただきました。特に、いわゆる提供する事業者が、最後、竹内先生から外国人労働者であったりとか、首藤先生のコメントもございましたので、そういった点も含めてしっかり入れていきたいと思っています。

一旦、私のほうからは以上です。後で必要があれば補足しますが、本日、各局も来ていますので、少しコメントをいただきたいと思います。鉄道局が来ていると思います。鉄道について、いろいろ言われていましたので、コメントをお願いします。

【鉄道局】 すみません、いろいろ御指摘いただき、ありがとうございます。私、鉄道局総務課で、企画室を総括をしております松井と申します。よろしくお願いします。

幾つか御意見をいただいていたと思いますが、特にまず一番大きかったと思っているのは、吉田委員、大串委員、鈴木委員様からいただいていたところでいうと、防災投資とか、そういうところで、なかなか、これからどのようにして鉄道行政を考えていくかという点はあったと思います。

実は、今回のこういう企画部会と並行して、鉄道局の中でも、これから鉄道の運賃とか、それから料金の在り方というのを検討しております。その検討の中には、防災部分、いろ

いろ老朽化していく部分について、どのようにして鉄道事業者が——本来的には鉄道事業者が投資していくものなんですけども、行政として支援できるかというのもそうですし。

ここだけは絶対避けられない議論として、利用者負担というところもあると思っています。今は料金運賃制度というのは、基本的に国が認可をして、その認可の中には原価としてかかるものと、それから収入として得られるものを認可して、それで運賃の条件が決まっていて、その条件の中で料金を決めていくんですが、その枠組みの中で、事業者様がハードに投資していく、それから、どんどん施設を変えていくというのは限界が来ているというのもあります。

他方、これは鉄道に限らないんですが、いろいろインフレして行って燃料費が高騰している、賃上げをしていただかないといけないという中で、今の運賃制度、料金制度だけで全てをやっていくというのはなかなか難しいということは、事業者様からもたくさん御要望をいただいているところです。

当然、行政で今既にできることをやっていて、今すぐく人口が減っているローカル鉄道とかですと、社会資本総合交付金とかを使って投資をしていただく部分というのはあるんですが、行政の財政支援だけだと、なかなか持続可能性というのは高まっていけない。そこは、利用者様にどこまで負担いただける部分があるかというの議論しているところで、そういう運賃制度、料金制度の見直しも、今後、防災投資の側面も含めて必要なというふうに思っています。

御存じだと思いますが、バリアフリーについては、バリアフリー料金というのが今設定されております。例えば鉄道ですと、大体160円だったものが170円になって、10円分プラスになっていて、その10円分についてはバリアフリー、駅の段差解消とか、そういうところに投資できるような制度になっているので、まさしく防災についても、そういう形で、例えばですが、利用者負担というの、一部ですが、あり得るんじゃないかということで、これは鉄道局としても今後の検討課題だというふうに思っております。

それから、貨物のモーダルシフトの件についても、根本委員から御意見があったと思います。こちらについても、特にGX移行債は、実は鉄道分野がGX移行債に入っていないくて、これは鉄道局の中でも継続的に移行債について、しっかりと鉄道に入れていけないかということは、担当者も含めて高度の交渉をずっとやってきているんですが、なかなか今のところは、まだ入れられていないというのが現状です。

ただ、これは引き続き、鉄道局としても諦めているわけではなくて、しっかり経済移行

債というのは、鉄道も、いろいろなG X投資をたくさんしている事業者さんもいらっしゃるんで、継続的にこれからも経済移行債、鉄道分野も入れられるようにということで、しっかりと調整を続けていきたいと思っています。

最後に、貨物については、荷主の信頼というのもすごく大事だと思っています。貨物鉄道については、特に荷主の信頼をしっかりと得ていくことが、引き続き貨物鉄道を使っただけで重要なキーになるかというふうに思っております。

簡単ですが、鉄道局からは以上になります。

【交通政策課長】 その他、会場から何か。じゃあ、お願いします。

【情報政策課長】 総合政策局情報政策課長、中山でございます。吉田議員から御指摘のあったM a a Sとか、事業者側でのデータ分析というところで、なかなかデータ化されていなくてというところで、それに関連して、11-①の下から2番目のところで、運輸関係法令に基づく申請、報告のオンライン化の徹底等、こういうことも引き続き進めていくべきではないかと、こういう御指摘がございました。

まさに、このオンライン化については、行政についてなかなか進んでいませんので、これについては、引き続ききっちり進めてまいりたいというふうに考えてございます。既に紙で提出されているものも多数、国土交通省にも蓄積をされているということになってございますので、これのために11-②の上から2番目のところに書いてありますけれども、膨大な行政情報として申請情報とか、紙とか、あと、もちろんエクセルとか、ワードとか、こういったことで蓄積がされているわけですが、いわゆるデータ化されていないんです。CSVで読み込めるとかいうふうになっていないものですから、これをいわゆるファシリティーラブルな形のデータとして再構築できるようなシステムを、今プロジェクトリンクスというふうに称しまして、今推進を国のほうで進めてございます。

令和5年度の補正予算で予算が認められまして、今まさに実装に向けて、取り組んでおります。実装にはもう少し時間がかかりそうなんですけれども、これによりまして蓄積をされた紙データだとか、こういったマシンリーダブルになっていないものを、マシンリーダブルなデータとして整理をいたしまして、もちろん、国サイドとしてはEBPMの基礎資料として活用していくということになるわけなんですけれども、当然オープン化できるものについては、必要な秘匿化等の処理をした上で、オープンなデータとして公開をいたしまして、ビジネスソースにつなげていただくと。

まさにこういった取組を今行っておりますので、こういうことをきっちり両輪として進

めてまいりたいというふうに考えてございます。

【交通政策課長】 オンラインで航空局も参加いただいているみたいなので、航空局、簡潔に回答いただいているいいですか。

【航空局】 航空局です。加藤先生から、もうお出になられちゃいましたけども、保安検査の件、コメントをいただいております。委員御指摘のとおりだと思いますので、いただいた御意見をしっかり反映していきたいと思います。

以上です。

【交通政策課長】 海事局も、もし簡潔にコメントできたら、お願いします。

【海事局】 海事局です。河野先生から、新エネルギーに関連して、もう少し記載等に盛り込んでよいのではといったことで御指摘いただいていたと思うんですけども、この辺り、港湾局さんとも連携しながら、記載等、盛り込めるようにできればというふうに考えております。

また、センイのお話もいただいているところだったんですけども、まさに今、在り方検討会のほうで、この辺りも検討しているところです。その辺も、当然、今後計画の記載内容を検討していく中において、きちんと盛り込めるようにやっていければというふうに考えております。よろしく願いいたします。

失礼いたします。

【交通政策課長】 その他もろもろいただいております、大変示唆に富んだ御意見をいただきましたので、改めて事務局のほうで整理したいと思います。

【竹内委員長】 以上で事務局のほう、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、今日の議題は全て終了ということになりましたので、司会進行を事務局にお返し申し上げます。

【公共交通政策審議官】 竹内委員長、また、各委員の先生方、本日も大変活発な御議論をありがとうございました。

私のほうから、全体的に一言だけ申し上げたいんですけども、今日、こういう形で基本方針のA、B、C、Dに関して、今現状、これはまだまだかなり粗々の施策の骨のさらにイメージみたいなのを、今おつくりして、今日、1回通しで御議論いただいたということなんですが、それでも、かなり多岐にわたる、また非常に実質的な、意味のある御指摘をいただいたなというふうに思っております。

今日の御議論、それから御指摘を踏まえて、また、次回では、さらにここからもう少し、

そういったものも反映し、さらに新しく一步踏み込んだ記述もさせていただいたら、よりまた中身をよく御覧いただいて、練り上げることができるのかなというふう感じた次第です。

今回は、特にDという形で、新しくデジタル新技術というものを実装することで、交通サービスがかなり変わっていくんじゃないかと。その変わっていく世界をどう創造して、何を対応していかないといけないのかというところを打ち出せばいいかなというふうに思っています。

まだ、今いろんな自動運転とか、ドローンとか、船舶の自動化とかって、やっている政策が今並んでいるような段階にはなっていますが、ここからもう一つ先の想像をしながら、書き込めていけたらなというふうに思いますので、私ども、また内部でしっかり議論して、先生方に御議論賜りたいというふうに思います。

どうぞ、引き続きよろしく願いいたします。ありがとうございます。

**【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、事務局から連絡事項を申し上げます。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、委員の皆様の内容の御了解をいただいた上で、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、現在、各委員の皆様には御相談をさせていただいておりますが、12月後半で調整を進めさせていただいております。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3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閉会いたします。

本日は、熱心な御議論いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —