

令和7年6月27日

【善福補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第1回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開会いたします。皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

議事に入るまでの間、私が進行を務めさせていただきます。国土交通省総合政策局交通産業室の善福と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

御出席の委員の皆様方の御紹介につきましては、審議時間の制約もございますので、配席図の配付をもちまして代えさせていただきます。一部の委員の方は、オンラインでの参加となります。大井委員、加藤委員、越委員につきましては、途中からの御参加となります。

また、本会議より、長野県知事・阿部臨時委員、広島市長・松井臨時委員、八戸市長・熊谷臨時委員に御着任いただいております。阿部臨時委員につきましては、途中からの御参加となります。

また、本日は、冒頭から部会長の御挨拶までの間、報道関係者が入室しておりますので、よろしくお願ひいたします。

開会に当たりまして、古川副大臣より一言御挨拶をいただきます。よろしくお願ひいたします。

【古川副大臣】 国土交通副大臣の古川康でございます。

交通政策審議会交通体系分科会第1回地域公共交通部会の開会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

この地域公共交通部会は、平成18年に設置されました。当部会での議論も踏まえて、平成19年に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、いわゆる地域交通法が制定されたことで、地域が主体となって交通を支える制度的な枠組みができたものであります。

実は私自身も、その後の平成26年の地域交通法改正につながるこの部会の審議におきまして、当時、佐賀県知事として臨時委員を務めさせていただいておりました。

地域交通法の制定から早くも約20年が経過をいたしました。地域交通は、人口減少や高齢化などによります運転手などの担い手の圧倒的な不足や、地域交通施策の司令塔を担うべき自治体におけるマンパワーの不足など、過去に類を見ない大変危機的な状況に直面し

ていると認識をいたしております。

今後も、加速する生産年齢人口の減少や高齢化などの中でも、買物、医療、教育のアクセス役である地域交通が将来にわたって地方創生の基盤であり続けるためには、事業者、産業、自治体の壁を乗り越えた連携と協働の下でリソースの効率化を図りつつ、地域交通を持続可能なものとしていくことが必要であると考えております。

このため、本年5月には、国土交通省交通空白解消本部において、交通空白解消に向けた取組方針2025を取りまとめまして、地域の取組を国も積極的かつ総合的に後押しすることといたしました。

また、骨太方針2025におきましても、この取組方針に基づきまして、共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築など、これまでを上回る国の総合的支援の下、交通空白の解消に取り組むことが政府全体の方針とされたところでございます。

これらを踏まえまして、今般、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催いたしまして、自治体や事業者の更なる連携・協働の推進や、地域における機動的・効率的な地域公共交通計画の立案・実施、地域住民に加え、インバウンドなどの来訪者の需要増加を踏まえた相乗効果の発揮などについて御審議賜りたいと考えております。

今、この日も、この時も、移動手段がなくて困っている人がいます。これは我が国全体が抱える課題であり、決して他人事ではありません。一日も早く交通空白という言葉がなくなり、引き続きその地域に安心して暮らし続けることができるようになる、まさに地方創生2.0とはそういう社会を実現するものだったと私は思っております。

引き続き、地域や事業者の皆様と国も一体となって取組を進め、交通空白解消につながる新たな制度的枠組みの構築を進めてまいりたいと考えております。

本日は、委員の皆様方におかれましては、こうした趣旨を御理解いただき、忌憚のない御意見を賜りますよう心からお願いを申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

本当にありがとうございます。

【善福補佐】 続きまして、山内部会長からも一言御挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いたします。

【山内部会長】 部会長を仰せつかっております山内でございます。どうぞよろしくお願いたします。

この地域の交通問題というのは、ある意味ではもの凄く古くて新しい問題だと思って、私自身の体験をちょっと言わせていただくと、私が学部の学生の頃に、群馬県の利根村という

ところでバスの路線が廃止されて、その後、人々はどう行動するのかというのを現地調査しまして、悉皆調査で全員にアンケート票を配ってやった。

それで、いろんなことが分かったので、そのときに足がなくなってどうしたかという、おばあさんが病院に行く。そのときに、最初に近所の人に誰かにアレンジしてもらって、乗ってもらって帰ってきて大根1本ぐらい渡す。道路運送法違反かもしれないですけど、当時そういうのがあった。

それで、その後もどんどん地域交通はなくなった。ただ、行政もいろいろなことを手を打ってこられて、副大臣御紹介あったようなことなんですけれども、恐らくその地域交通を取り巻く環境が本当に悪くなってきた、今、そういう段階に来ているのかなと思ってまして、今回の骨太でもかなりそういうところを取り上げていただいているし、そういうことを考えると同時に、また、インバウンドとか、新しい需要も出てきていて、その人たちにどういう足を提供するのかということがある。そういう意味では、かなり抜本的に我々は議論して、制度をつくっていかねばいけないのかなと思っておりまして、皆さんのお知恵を拝借して、いい制度をつくりたいと。

どうぞよろしく願いいたします。

【善福補佐】 山内部会長、ありがとうございました。

古川副大臣は、公務の御都合上、退席させていただきます。

【古川副大臣】 どうもありがとうございます。よろしく願いいたします。

【善福補佐】 それでは、頭撮りはここまでとさせていただきます。記者の皆様は御退席願います。

(報道関係者退室)

【善福補佐】 ここから議事に入りますので、議事進行は山内部会長をお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

【山内部会長】 それでは、これから始めたいと思いますが、本日の部会ですけれども、担い手不足をはじめ、厳しい状況に置かれている地域公共交通、この現状に鑑みて、いわゆる持続的な交通ネットワークの実現、このための施策の在り方を考える。そして、新たな制度的枠組みの構築に係る事項について検討・議論いただく、こういうことが主だと思っております。

議事につきましては、まず事務局より地域公共交通の現状と、それを踏まえた持続的な地域公共交通の方向性についてを御説明いただいて、それから、臨時委員でいらっしゃいます

広島市長及び八戸市長様より、それぞれの市の取組を御発表、御報告いただきたいと思えます。その後で意見交換とさせていただきます。

それでは、事務局からの御説明をよろしくお願ひいたします。

【廣田参事官】 私、総合政策局で参事官をしております廣田と申します。よろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の資料1-1と資料1-2に基づきまして、事務局より、地域公共交通の現状、それから今後の検討事項として我々が考えておりますことについて御説明をさせていただきます。

それでは、まず最初に、資料1-1をお手元に御用意いただきまして、御覧いただければと思えます。

早速でございますけれども、2ページ飛ばしまして、3ページ目をお開きいただければと思えます。こちら労働需給の民間のシミュレーションの試算でございますけれども、2030年には不足の率として5.1%、2040年には不足の率として16.0%の労働力が不足する見込みとなっております。

この労働力の不足が大きい職種は、こちら関係しますけれども、輸送、運搬といったドライバーというものが、ほか建設、小売、介護と並んで非常に不足が大きい職種でございます。担い手の不足が深刻化することがあり、今また見込まれているところでございます。

4ページをお開きください。地域公共交通の利用者の状況でございますけれども、長期的な利用者の減少、それから、コロナの影響による急激な落ち込みがございました。交通事業者の経営環境というのは悪化しているところでございまして、利用者数がコロナ以前の水準までにはまだ回復していない状況でございます。

右側、有効求人倍率のデータもございまして、いわゆる自動車運転従事者、バス・タクシー・トラックの運転手の皆さん、それから船員の皆さんにつきましては、求人数が求職者数を上回りまして、担い手不足が続いている状況でございます。

5ページをお開きください。利用者の総体として減少の状況は見ましたが、スポットスポットで見ますと、環境の変化などによりまして、対応すべき需要が発生していると考えております。

1つ目は、免許の返納でございます。返納制度は平成10年に制度が創設されておりますけれども、これまで非常に多く利用されてきているところでございまして、高齢者の足の確保の重要性が増大していると認識しております。

病院の数でございますけれども、経営難、あるいは医療従事者の不足により減少が続いておりまして、特に地方部においてはその傾向が顕著になっている状況でございます。

学校でございます。少子高齢化によりまして、公立学校数というのは減少の一途をたどっておりまして、また、部活動につきましては、外部との連携が進んでいる状況でございます。

次、お開きください。6ページ目でございますけれども、働き方をめぐる現状でございます。

1番の労働時間、2番の年間賃金、あるいは4番の年齢構成といったところも掲げているところでございますけれども、特にバス・タクシーの分野におきましては、労働時間が長い、年間賃金が全産業に比べて低い、それから、年齢構成が若年層の割合が低くて高齢の方の割合が多い、こういった現状にあるところでございます。

7ページ目を御覧ください。路線の廃止や減便の状況でございますけれども、これは平成20から令和5年度までの数字でございますけれども、路線バスは2万3,000キロ、鉄軌道は630キロという廃止のキロ数になっております。

また、バス・鉄道事業者も赤字の割合が多うございまして、地域鉄道で83%、路線バスで74%となっているところでございます。最近におきましても、バス鉄道・事業者によります系統や路線の廃止、それから、減便の事例がございます。

こちら、下に幾つか事例を挙げておりますけれども、バス事業者C社の事例の場合は、この4月から22系統で減便や廃止がされておきまして、規模感としては、対象系統の中の40%ぐらいが便数として減っている。9月の末にさらに11系統が廃止予定という話がありまして、今後、乗り合いタクシーや公共ライドシェアの導入を検討するなど、地域公共交通会議におきまして、代替交通手段の確保について議論がされるなどの予定でございます。

D社というのも同様の事例でございまして、8系統が廃止されましたけれども、新たに路線バスのルート再編、それから乗り合いタクシーの増便、公共ライドシェアの導入という形で、代替交通が確保されてはおりますけれども、こういった形で、地域においてはインパクトが生じているような状況でございます。

8ページ目を御覧ください。自治体が必要とする支援策をお尋ねしましたところ、予算面の支援もでございますけれども、左側の棒グラフ、担当者のマンパワー不足に対する支援や体制の構築についても、4割ぐらいの自治体からそのお声が上がっているところでございます。

また、地域交通の検討の体制でございますけれども、市町村は、事務系の方、技術系の方

とともに専任の担当者不足をしております。さらに、データ活用が可能な人材につきましては、市町村、都道府県ともに不足しているような状況が見てとれるところでございます。

9ページをお開きください。これまでの地域公共交通政策の流れを一つ資料にしてみました。

高度成長期におきましては、交通サービスの安定供給に向けまして、交通事業者の独占と内部補助、こういった形でサービスの安定供給がされてきたところと言えると思います。

1980年代頃からは、民間活力とか競争といったテーマが上がってまいりまして、例えば、1987年の国鉄民営化、2002年のバス・タクシーの事例を挙げておりますけれども、各交通事業法制におきまして、需給調整規制の廃止がなされてきたところでございます。2000年代以降は、自治体を中心とする地域が「望ましい交通ネットワーク」を追求するような流れになっていると思っております。具体的には、2007年に地域交通法の制定がされて、市町村における地域公共交通計画の策定に関する制度が措置されてきたところでございますし、以降、交通政策基本法の制定や累次の地域交通法の改正がなされてきたところでございます。

10ページは省略いたしまして、11ページ目に、地域交通法の概要を簡単に載せているところでございます。

真ん中、地域公共交通計画でございますけれども、モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランと言えるものだと考えております。

全ての地方公共団体に対しまして作成の努力義務となっているところでございまして、今の時点におきまして、1,180件余りの計画が作成されているところでございます。こちら、地方公共団体が組織する「法定協議会」におきまして、住民や事業者などの地域の関係者による協議を経まして作成することになっております。また、予算上の支援もしているところでございます。

12ページ目でございますけれども、地域交通の「リ・デザイン」の取組でございます。

令和5年以降、このリ・デザインの取組、大きく分けますと下に3つ掲げておりますけれども、「共創」、この共創というのは、官民の共創、交通事業者間の共創、多様な分野との共創、この3つの柱の下にテーマとして掲げておりました。交通分野におけるDX、それからローカル鉄道の再構築に関しても、このリ・デザインの中で位置づけをしてきたところでございます。

13ページ目は、その地域公共交通のR・デザイン実現会議の取りまとめを挙げておるところでございますけれども、今の共創とかの関係で申しますと、真ん中左側でございますけれども、構成員となる12省庁の連名によりまして、政府としての共通指針を策定しているほか、各分野ごとの送迎につきまして、住民との混乗ですとか、公共交通分野への委託や集約、それから空き時間を活用するといった、こういった分野ごとの取組事項を定める文書を各地域に通知をしたりする取組をしているところでございます。

右側でございますけれども、法定協議会や地域公共交通計画のアップデートが必要であるというところが方針として示されてきたところでございます。

14ページ目以降は、この1年間に集中的に取り組んだところの説明になります。

最初は、「交通空白」の解消のことでございますけれども、上段に総理の所信表明演説を掲げておるところでございますけれども、地域交通は地方創生の基盤であると。全国で「交通空白」の解消に向けた移動の足の確保を強力に進めますという総理の所信表明の下、国土交通省におきましては、去年の7月から今年の5月まで、これまで累次4回、交通空白解消本部というものを立ち上げて、対策を検討・実施してきたところでございます。

15ページ目は、去年の7月の本部設置以降の最初のほうの取組でございますけれども、令和6年7月時点から半年間で日本版ライドシェア、公共ライドシェアの実施準備中の自治体が増えるなど、全国の自治体におきまして、「交通空白」の解消のツールが浸透してきたところでございます。

16ページ目は、「観光の足」の確保でございまして、各地の主要交通結節点250か所で、公共／日本版ライドシェアの導入でございますとか、タクシーの利用環境改善の取組を進展させてまいりました。

17ページ目は、公共ライドシェアと日本版ライドシェアについて、関係を整理しているところでございます。

左側の公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）という法律上の制度の名前もございまして、こちら目的は、交通空白地における移動手段の確保が目的でございまして、実施主体は市町村やNPO法人となります。

右側、日本版ライドシェアは、令和6年3月からの取組でございますけれども、目的は、バスやタクシーの輸送力の補完というものでございまして、実施主体はタクシー事業者となります。

ドライバーや使用車両につきましては、第1種運転免許の保有で所定の講習を受けられ

た方がドライバーとして業務に従事できるという形になっているところでございます。

18ページ目は、公共ライドシェアにおける移動ニーズの充足状況ということでございますけれども、地域公共交通会議での議論の迅速化など、公共ライドシェアの運用の改善を努めたのが一昨年12月でございますけれども、それ以降、それまでの倍以上のペースで新規の導入自治体が増えている、少しペースが上がってきているという状況を説明しているところでございます。

飛びまして、20ページ目でございますけれども、日本版ライドシェアの状況でございますけれども、導入地域は最新で137の地域になっているところでございます。

右側でございますけれども、日本版ライドシェアの導入前と導入後でアプリでの乗車のマッチング率を比較しますと、8割から9割の時間帯でマッチング率が改善しているところでございます。

21ページ目は、「交通空白」の解消に向けた官民の連携のお話でございます。プラットフォームを令和6年11月に発足させました。このプラットフォームは、交通空白に関するお困り事を抱える自治体や交通事業者、それから、その解消に貢献したいという高い意欲を持っているパートナー企業や団体から構成されるものでございまして、課題やソリューションのマッチングをしたり、あるいは、ナレッジの共有を図ったりすることを目的としております。参加団体は1,166まで増えてきているところでございまして、全自治体の4割超に当たる800弱の自治体に参加をいただいているほか、パートナー企業も、200の企業に参画をいただいているところでございます。

また、このプラットフォームの中で、パイロット・プロジェクトと申しまして、今後全国での展開や実装が期待される新しい仕組みも取り上げてきているところでございます。

飛びまして、プラットフォームの御説明をいたしましたけれども、この解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、24ページ以降でございますけれども、取組を強力に推進してまいりました。

25ページ目が、「交通空白」のリストアップの調査結果でございますけれども、今、「交通空白」のリストアップを各自治体のほうでしていただきました。地域の足の交通手段がない、あるいは、サービスのところで非常に課題を抱えているという、お困り事を抱えている地区数を自治体のほうから御回答いただきました。717自治体に2,057の地域の足で課題、いわゆる「交通空白」地区があるという結果になっているところでございます。

26ページ目でございますけれども、こちら「観光の足」でございますが、主要な交通結

節点1,028点のうち、タクシーなど2次交通のサービスに課題がある、あるいは情報発信に課題があるといった地点が462地点あることになっているところでございます。

それらに基づきまして、この「交通空白」の解消に向けた取組方針を先月5月に作成したのが、27ページ目の取組方針でございます。

1つは、目の前の「交通空白」に対応するために、地域の足2,000地区、観光の足約460地点におきまして、集中対策期間の3年間におきまして、交通空白の解消にめどを立てていきたいというものでありますほか、右側でございますけれども、「交通空白」の解消に向けた持続可能な体制づくりを進めるということで、3か年で300市町村、それから、取組の共同化や協業化に限ったものとしても3か年で100件の取組を生み出していきたいという目標になっているところでございます。

もちろん、これに対する国による総合的な後押しも必要でございますので、28ページ目でございますけれども、国側による橋渡しや伴走支援、情報や知見の提供、それから実装に関する財政支援なども行っていくことにしておりますけれども、右下でございますが、新たな制度的な枠組みの構築も必要であろうと考えているところでございます。

それにつきましては、字になりますけれども、29ページ目で、国土交通空白解消本部での大臣からの御指示も頂戴しているところでございますけれども、2つ目の丸の赤字のところでございますけれども、こういった圧倒的な担い手不足が課題としてあるわけでございますが、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働、我々、「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」という名前も銘打っておりますけれども、その推進が不可欠であると。市町村が輸送サービスの共同化や協業化、あるいは市町村等の事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの総動員、それから「地域の足」と「観光の足」の総合的な確保に向けて、新たな制度的枠組みの構築に向けた検討を直ちに開始していただきたいという御指示も頂戴しているところでございます。その際には、地域交通法の改正も念頭に置いて、できるだけ早期に具体化を図ってほしいという御指示を頂戴しております。

30ページ目は、今月の政府の関係の文書、骨太方針でも、こういった共同化・協業化でございませつか、あるいは、自治体機能を補完・強化する新たな制度的な枠組みの構築についても政府として取り組んでいくことが位置づけられているところでございます。

1-2に資料を移らせていただきまして、今般私どもとして検討をお願いしたい事項と論点について御説明させていただきます。

1つ目、お聞きいただきまして2ページ目でございますけれども、青地のところでは課題

の認識を書いているところでございます。

地域公共交通、「地方創生の基盤」とされますけれども、交通事業者は小規模な事業者さんが多くて投資余力に乏しいという面がございます。利用者の減少に加えまして、運転者等の担い手の圧倒的な不足により危機的な状況にあると言えると思います。

各地域における司令塔役を期待されている市町村でございますけれども、予算の確保のほか、ノウハウやマンパワー不足など体制面において課題を抱えている状況でございます。深刻化する地域交通の現状に対して、十分な対応が困難な状況にあると言えると思います。

こうした状況の下、先ほど述べましたように、令和7年度から令和9年度までを「交通空白解消・集中対策期間」とした上で、取組を進めていく方針が既に定められているところでございます。

このような状況に鑑みますと、4つ目の丸でございますけれども、単独の交通事業者、それから特定の産業、単独の自治体を前提とするような従来の対応のみならず、より実効性・持続可能性の高い取組を実施していくことが求められていると考えているところ、以下のテーマについて御検討いただきたいと考えているところでございます。

1つ目のテーマは、事業者、自治体の更なる連携・協働というテーマでございます。

1つ目のポツでございますけれども、旅客輸送サービスの再生・活性化に当たりましては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効であり、具体的な事業取組について、より一層共同化や強化を軸としたものを促していくべきではないかという問題意識を持っております。

その際に、共同化や協業化の定義、想定される場面や領域、それから課題や効果についてどう考えればよいか、御議論を深めていただければと思います。

市町村の機能や役割の部分でございますけれども、これを補完・強化していく仕掛けが必要だと我々は考えておりますけれども、その点につきまして、また、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないかと考えております。

このような外部組織の活用が想定される場面や領域、また、求められる役割や体制についてどう考えればよいか、御議論を深めていただければと思います。

2つ目のテーマでございますけれども、機動的・効率的な地域公共交通計画の立案・実施と書いておりますけれども、キーワードは、データ、法定協議会ということになるかと思っております。

2つ目のポツでございますけれども、自治体をはじめとする関係者がより容易にデータを収集して、データを保有されている方がより安心してデータ提供ができる環境を整えていくべきではないか。また、その際、データの範囲や手続について具体的にどのように考えればよいか、議論を深めていただければと思います。

また、十分な議論と迅速な意思決定を両立した形での施策の推進を進めていく上で、あるいは、公共交通計画の立案を進めていく上で、法定協議会における運営方法に改善すべき点はないか、御議論いただければと考えているところでございます。

それから、インバウンド等の来訪者の需要増加というのが3つ目のテーマでございますけれども、インバウンド等をはじめとした来訪者の需要の増加にサービスの供給が追いつかない状況が見られることもございます。これは住民の利用が減少してサービスが低下しているのとは若干トレードオフの関係、反対の関係にございますけれども、これを両者ばらばらではなくて複合的・統合的に捉えることで、「地域の足」や「観光の足」の両者の相乗効果が発揮されて、地域交通の持続可能性が向上する地域があるのではないかと考えております。こういった点、両者を総合的に推進するためにはどのようなことが考えられるか、御議論を深めていただければと思います。

その他、ほかに検討すべきような課題や論点があれば、挙げていただければと思います。

実はこのような制度的な枠組みについての論点を整理させていただいておりますけれども、4ページ目以降には、参考となる取組事例も我が国にはあると思っております。

本日、広島市の市長のほうから事例の御紹介がございますけれども、4ページ目の左上でございますけれども、市とバス事業者が参画するプラットフォームを立ち上げた広島市のような事例、石川県の奥能登や南進出地域におきましては、複数の市町村間での公共交通について、配車や運転手や車両の共同管理といったことについて、現在動きが見えてきているところでございます。こういった事例もございます。これは共同化や協業化、あるいは外部の組織の活用といった関連の事例だというふうに考えているところでございます。

5ページ目の事例でございますけれども、茨城の事例が2つ出ておりますけれども、多様な輸送資源を活用して集約している常陸太田の事例でございますとか、つくば市など4市におかれましては、共同で広域の公共ライドシェア運行されているところでございます。運行の管理や車両の管理も一括で事業者さんに委託をされているような、こういう事例でございます。

6ページ目でございますけれども、本日も八戸市さんの市長のほうから御説明をいただ

きますけれども、右側、米沢市におきましては、いわゆる狭義のバスだけではなくて、スクール、医療、それから観光、こういった分野の状況も把握しているところでございます。

7ページ目は「観光の足」と「地域の足」を一体的に確保している事例でございます、もともと「地域の足」「観光の足」が課題になっている長崎の佐世保の黒島の事例でございますけれども、両者を一体的に解決するための公共ライドシェアを導入する事例でございます。

以上、こういったことにつきまして検討を深めていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【山内部会長】 廣田参事官、ありがとうございました。

それでは、先ほどもありましたし、今も御紹介ありましたけれども、地方の事例ということで、本日御出席いただいております、まずは広島市の松井市長から報告をいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【松井臨時委員】 ありがとうございます。

私のほうから、資料、3枚紙でお手元にあろうかと思いますが、これを御覧いただきながら説明を加えていきますので、よろしく願いいたします。

私が今から御説明する話は、先ほどありました資料1-1、1-2をある意味でなぞらえるものになっているのではないかなと思っておりますので、そういった視点での説明、お許しいただきたいと思っております。

まず1枚目、広島広域都市圏、こういったものを設定しておりますけれども、実は、これは国の政策のパラダイムシフトが起きているということを踏まえての基本的な考え方を実現するためのもので、すなわち、国におきましては、先ほどありましたけれども、鉄道事業をはじめとして、公共交通について、国鉄は1987年に民営化、事業者につきましては、参入規制などが、まず鉄道関係で1995年、バス事業者等が2002年、規制緩和が行われました。そういった意味で、従来の事業者を争うという競争から、サービス向上を前提として組替えを、人口減少、運輸需要が減ると。だから、むしろこの主体を、民間のサービス業中心ではなくて、一定の税金を頂きながら統治をしている地方自治体を中心とした、かつまた事業者も協調するといった形での政策体系を展開していきたいというふうな、パラダイムシフトが起きているのではないかなというふうな捉ええました。

その考え方そのものはここに書いておりませんが、例えば、1992年6月の運輸政策審議会などの答申におきましては、21世紀に向けての中期の鉄道整備に関する基本

的な考え方の中で、まずは国、地域社会、利用者など関係者がそれぞれ必要な負担を行いながら、鉄道事業の実現のための一層の努力を重ねる、こういったところにもそういった考え方が表れておりました。

そうした中で、現在、本市は、我が市、政令指定都市ということで、人口117万、年間の一般会計の予算規模が今年なんかでは7,228億、それぐらいのお金があり、また、都道府県の広域調整圏を一定部分持っておりますので、各自治体に横串を刺すという立場に立って、本市が中心となり、言わば行政区画を超える広域経済圏を設定いたしております。

この際、市を中心に、大体半径60キロぐらいで円を描きまして、その中に入る市町、すなわち山口、広島、島根の各市町にお声かけして、一緒に取り組みましょうやということを申し上げると、現時点で33の町村一緒になって取組をしている中で、循環ということをコンセプトにして、圏域全体の持続可能性を高めようということをやっています。

その際、具体的な目標設定として、現時点で人口を足し上げると二百五、六十万おるんですけれども、少なくとも2040年にあっても200万人を割ることのないように、減るんですけどもこれ以下にしないという目標値を持った上で、圏域全体のまちづくりをするということをやっております、その際、この循環を支える上でのツールとして、地域の公共交通ネットワーク、重要なものでありまして、これを抜きには語れないというふうに思っています。

そして、このツールについては、例えば、道路などであれば、税金というものを投入して維持する社会インフラというふうな考え方は定着しておりますけれども、公共交通もそれ並みに捉え直した上で、基礎自治体が事業者などと協調して、地域住民にとって利便性が高く、持続可能なものへ変革するというふうな考え方で大きな絵図面を作り上げたのが、この1枚目の図であります。

こうした視点に立ったときに、新たな公共交通体系となるのが広島型と名づけたいと思っておりますけれども、ヒト・モノ・カネ・情報、ここで好循環を生み出して、地域全体の活力を維持・向上したい、こんな思いでやっております。これがイメージ図であります。

2枚目は、それをやっていく上での具体的な手段、運営体制をつくり上げております。ここで広島型の公共交通システムと言わせていただきますけれども、ここでは行政からの支援が今までどちらかというと交通事業者ごと、中小の零細が多い、また、そういったばらばらな事業者ごとに、しかもばらばらに行われている、赤字にならなければ助けないとか、いろんな制約を持ちながらやっている現行の平面的な連携体制を組み直しまして、統合・再編

いたしまして、行政とまず交通事業者が運行サービスを提供するための下支えをする組織をつくる。言わばハード部分のメンテナをやりながら、ソフトの運用を各交通事業者にさせると。その際の支援を的確にする中で、いわゆる業態としての経営基盤の安定を図りながら、利用者目線での運営ができるようにという立体的な連携体制へ変えていくというイメージで取り組んでおります。

そして、交通事業者のサービス向上ということと経営基盤の安定、この両面を一手に図りながら、地域における公共交通の持続可能性を高める。こんなイメージを持っております。

そして、このシステムについては、今、国の様々な支援策を活用した上で構築・運営していきたいと考えているんですけど、実は現行の支援策はこういったパターンを想定しておりませんので、非常に使い勝手が悪い。これは民間事業者、これは行政用ということですけど、それを一体化したときにうまく機能するための支援策になってない。

そこで、例えば、新たな枠組みづくりをするということで、骨太方針でも出てまいりましたので、その考え方に基づいて、いわゆる基盤施設の所有・維持・管理、結節機能の運営、こういった様々な面で、それぞれ特別な財政措置を講じていただけるようにしてもらえないかと。

今までの補助、あるいは地方自治体が原資を確保するための地方債の発行、さらにはそれらを返還していくときの負担軽減、交付税措置、こういったものを駆使して新たな財政措置を講じていただけるならば、業態全体としての余裕財源が生まれるというふうに思います。

こうした特別な支援は、今後システムの適用を拡大していくということを考えておりました。最初申し上げた全体図、JR、あるいは広島市固有の新交通システムを持っています。それから、市内には路面電車があります。こういったように、鉄道軌道系の交通機関もあります。今は取りあえずバス路線ということでやっておりますけれども、最後には船なども考えて、この地域に関わる全ての公共交通システムについて、この運用体を応用していきたい。

そうすることで、将来全ての交通モードを一つに束ねるならば、例えば、共通の運賃制度の下で、この地域の中でシステム統合していく。そうすると、利用者にとって、公共交通全体でシームレスで分かりやすく使いやすいサービス提供ができる。そうしたものを補完する位置づけで、ライドシェアなども取り組んでいけると思います。

いずれにしても、地方において課題が山積しております。まず、既存の公共交通体系、これを変革するという中で、公共交通の空白地帯解消を一緒にやっていく、そういうことができるのではないかなというのが2枚目のイメージであります。

3番目、そうした中で、今実際に取り組んでいるものの御紹介であります。

まずはということで、乗合バス事業の共同運行システムに着手いたしました。その中心となるのが、本市とバス事業者8社、ここの社長さん方で一緒になってプラットフォームをつくりまして、今年の1月に一般社団法人化いたしまして、4月からは、本市とバス事業者、職員を派遣して実質的な稼働を始めております。ここでは各構成員が知見を出し、企画業務をする、そして、広域目線で様々な仕組みをつくるということを今共同作業でやっておりまして、例えば、具体的には、重複路線の解消、フィーダー化、バス路線の最適化、EVバス、充電施設などのリソースの共有化、バス停の待合、環境の整備、バスロケーションシステムの高度化等々、利便性の向上を図るための具体化を進めています。

このプラットフォームでは、本市の職員、それから事業者の職員も出しながら、具体的に運営費負担をしながら共同運営の事業展開をしているんですけども、現在活用しております社会資本整備総合交付金等の国の補助金制度は、官民が共同で新たな支援をすることができるようなものとして想定されているかどうか。いろいろ使い勝手が悪い、不明なところが多くありますので、また、法人としての法的な位置づけがないという中での権限が限定されておりますので、なかなかこの構想が進まない、支障が生じるという状況がありますので、まずもって、これについて国による新たな財政支援創設、制度改正をお願いしたいと思っております。

以上、広島からの報告です。よろしく願いいたします。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、次は八戸市について、熊谷市長に、これはリモートで御発言ですかね。熊谷市長、どうぞよろしく願いいたします。

【熊谷臨時委員】 八戸市長の熊谷でございます。よろしく願いいたします。

私からは、八戸市及び八戸圏域で取り組んでおります交通系ICカード「ハチカ」のデータを活用し、バス路線の検証や見直し等を行っている事例を紹介させていただきます。

これまで八戸市では、路線の見直し等を行う際には、福島大学の吉田教授の御助言をいただきながら、平成24年から平成25年にかけて実施した大規模乗降調査のデータや運賃箱のデータを活用しておりましたが、最新の利用状況及び利用者の属性が把握できないことや、集計に時間がかかることが課題となっておりました。

その課題に対応するために、運賃の支払いやすさやデータ取得を目的に、国県等の支援をいただきながら、令和4年4月に交通系ICカードの導入をいたしました。この導入時に

市や圏域自治体もバス事業者へ補助しており、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結いたしましたところでは。

交通系ＩＣカード導入時には、日々の利用者やバス停ごとの利用者等を集計し出力するシステムを構築しておりましたが、データが膨大であることや、専用端末で出力する必要があるなど、データ利用に課題を抱えてきたことから、その解決に向けて、国の地方創生推進交付金を活用し、令和４年度から５年度の２か年で、「ハチカ」で取得したデータを分析するバスＩＣカード可視化・分析システムを開発いたしました。

このシステムによりまして、バス利用者の乗降データと支払い種別の属性を組み合わせた分析が迅速かつ簡便に行うことが可能になり、路線再編等の検討における作業効率が飛躍的に向上したところであります。

具体的なシステムの活用事例としては、バス事業者からダイヤ再編の相談を受けた際に、通年での利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などについて会議の場ですぐに確認し合い、その影響度をデータに基づいて議論することができております。

また、ある地域から、路線バスではなく小型のワゴン車の運行ができないかという相談を受けた際には、時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化することで、小型のワゴン車では乗り切れないため、現状の路線バスを運行するほうが効率的であることを御理解いただいた事例もあります。

今後とも、「ハチカ」のデータをはじめとした各種データの連携による分析・検証の取組を推進し、公共交通の更なる利便性向上に努めてまいりたいと考えております。

以上で、八戸の事例の紹介を終わらせていただきます。

【山内部会長】 熊谷市長、どうもありがとうございました。

それでは、以上でインプット終わりということで、これから先は皆さんの御意見を伺うということになりますが、この会議はとても委員が多く、出席率も多いため、大変恐縮ですけれども、お一人様３分ということで御発言をお願いしたいと思っております。

ウェブで参加の方は、チャット機能でその旨をお知らせいただければ、こちらで御指名させていただきます。そして、指名されましたら、ミュートを解除してそれぞれ御発言いただくということですが、対面とウェブでやると順番がごちゃ混ぜになることがありますので、その辺は御容赦いただくということでお願いしたいと思います。

それから、今日御欠席の中村委員からは事前に御意見をいただいておりますので、これは配付資料の参考資料、これでありますので、御覧いただければと思います。

それでは、まずは委員、臨時委員の皆様から御質問、御意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか、どなたか御発言。

まず、先に原田委員。

【原田委員】 申し訳ありません。原田でございます。先に失礼させていただく関係で、トップバッターでお話をさせていただきます。

まず、事務局、それから自治体の具体的な事例を御説明いただきまして、誠にありがとうございました。空白地域というのが、本当に地点がどんどん減少しているなというのがこの取組の効果が実際上がっているというのを数字でお示しいただきまして、大変すばらしいなと思います。

私から3点コメントをさせていただければと思います。

まず、この地域公共交通の現状のお話を伺っている中で、私、参考と申しますか、親和性があるなと思った取組について、これは石田先生とも御一緒させていただいておりました地域生活圏、第三次国土形成計画の中で提唱されている地域生活圏と非常に親和性があるなというふうに感じました。

地域生活圏は、また地域の文化的・自然的な一体性を踏まえつつ、市町村界にとらわれず、パートナーシップ、それからデジタルを徹底活用して、暮らしに必要なサービスが持続的に提供されるという概念ですけれども、これはまさにこの公共交通にふさわしいといえますか、非常にマッチするような考え方なのかなと思います。

地域公共交通は必ずしも市町村界会ということではなく、これまで事例もございましたけれども、その境界を越えて、日常の生活ですとか経済活動のまとまりを有するエリアということになりますので、そういうものをうまく使っていくということなのかなと思います。今後、地域生活圏のお取組というのが進んでまいりますので、この辺りとしっかり連携を取っていただくとよろしいかなと思います。

特に、この地域生活圏の議論の中で、ローカルマネジメント法人という概念も提起されておりまして、これは課題解決を志向する民間のプレーヤーであってもいいですし、官民の連携でもいいんですが、そのまとまりをしっかりと実施していくものを新しくローカルマネジメント法人という概念が出てまいりますので、これを国や自治体が支援するという考え方なんですが、資料1-1でお示しいただいた、自治体側も人的リソースは非常に不足しているということですので、こういう考え方を活用されるといいのかなと思います。

2点目でございますけれども、大臣のお言葉の中でモビリティ・パートナーシップ・プロ

グラムというようなお話もございましたが、まずは小さい単位、これは地域生活圏でもいいんですけれども、その単位の中で、車両ですとか、サービス、人的リソースというのを最大限共有化していただくということなのかなと理解しております。そういう意味で、広島的事例というのはまさにこういうことをおっしゃっているんだろうなと思いました。

まずはそういうまとまりのある地域ということなのかもしれませんけれども、実際進めていければ、似たような課題を抱えている遠隔の地域がたくさんあると思いますので、そういう地域とも、例えば、車両やDXのプラットフォームを共同で調達したり共通利用するということは可能ですので、この地域のまとまりは必ずしも近隣でなくてもいいのかなというふうに思いました。

時間もありますので、3点目はもう一言だけなんですけど、これ、地域交通の中だけでそれを考えずに、例えば、他業種との連携の中で、事例では、恐らく認可の荷物と人を運ぶとか、人流のデータなんかは、スマホのデータを活用すると、より交通を超えたところでもデータが取れたりしますので、地域交通の枠にかかわらず、いろんなことができるのかなというふうに感じました。

以上でございます。ちょっと時間をオーバーしまして、失礼いたしました。

【山内部会長】 ありがとうございます。すみません、時間があれて。

それで、次、熊谷市長が早く出られるということで、どうぞ、熊谷市長、御発言いただければと思います。

【熊谷臨時委員】 申し訳ございません。早く退出する関係で、再び早めに発言をさせていただきます。

路線バスのネットワークについてなんですけれども、よくネットワークは木に例えられ、現在国では幹である地域間幹線系統については、補助により路線維持に努めておりますし、葉である自宅近くの細やかな路地まで運行する路線については、交通空白解消本部を設置し、積極的に解消に努めていただいております。

しかし、枝である自治体内の主要な生活拠点を結ぶ路線は、依然としてバス事業者任せになっていると考えております。枝が残らなければ、幹や葉も機能しないため、枝についても積極的な関与が必要だと考えております。

当市では、福島大学の吉田先生の御指導の下、バス路線の階層化に取り組み、市内幹線軸を定め、一定の運行頻度を維持してきてまいりましたが、新型コロナ禍以降の物価高騰、そして、人件費高騰などにより、運行頻度を下げざるを得ない状況にあります。運行頻度が下

がりますと、使いづらくなり、利用者が減るという負のスパイラルに陥る可能性があります。現在、エリア一括協定運行事業などの制度もありますが、一定の運行頻度を守るという視点での検討も必要ではないかと考えております。

また、連携・協働の観点からですが、八戸市は青森県の県南に位置し、青森県と岩手県の県境をまたぐ路線もあります。このような県境をまたぐ路線の再編については、どの法定協議会で協議すべきか、また、各運輸支局への相談をどのように進めるべきかなど、官民の連携のみならず、官官の連携・調整をスムーズに行える協議会の運営方法などの検討が必要だと考えております。

私からは以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、ここからは皆さんの御意見で、どうぞ。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。

現状については、そこで働く者で組織している交運労協としても同じ認識を持っていませんし、とりわけ担い手不足については強い危機感を持っています。

今日の議論事項にもあります事業者や自治体の連携・協働、これについては、言葉は変わっているにしても、これまでも提言をされていた内容であると認識をしています。公共交通に強い関心を持っている自治体や知識豊富な指導者がいる地域の中では先行事例も出されていますが、全国的にも見て、この間、広く浸透しなかった理由を踏まえながら新たな提案をしていかなければ、これまで同様に幅広く推進はしていかないのではないかとというふうに思います。

また、スクールバスであったり患者送迎バス、従業員の送迎バスの集約についても同様であると考えていますので、その視点に立った提案をお願いしたいと思います。

いずれにしても、取りまとめ役であったり牽引役を明確にしていかなければ進んでいかないのではないかと考えています。

もう一つは、交通空白解消の対応として、地域公共交通の現状の資料を踏まえれば、日本版ライドシェアの普及にシフトするようになってしまいます。鳥取県の取組事例では、5日間のイベントで輸送機関に74人のドライバーを確保し、105回の運行を行ったというふうには書かれていますが、これはタクシー不足を十分にカバーできたという認識なのが見えていません。ほかの地域での日本版ライドシェアの運行実績なども含めた分析をお願いしていきたいと思います。

ただ、日本版のライドシェアは、タクシーが不足する地域、時期、時間帯でタクシーを補完するための運用というふうに認識しています。この間、大雨であったり酷暑、そしてイベント対応など、この運用が次々と緩和されてきました。行き過ぎた緩和は、従来のタクシーやバス事業を圧迫し、更なる供給不足が懸念されます。ドライバー不足の中で、地域の足、観光の足の確保、交通空白解消のための施策であったとしても、原則はしっかりと押さえていくべきだと考えています。

最後になりますが、担い手不足の解消に向けて、交通の担い手確保といったところに触れていないというのはとても残念であります。持続可能な安定した公共交通の維持に向けて、担い手不足対策の記載ということを強くお願いしまして、発言とさせていただきます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかに御発言いらっしゃいますか。

どうぞ、大串さん。

【大串委員】 いろんな御説明ありがとうございました。

私、いろんなところへ行くんですけども、まだ自分で運転できるからあまり困り事はないんですが、やっぱり運転できなくなってきたいろんなところに行こうとすると途端に困るんだらうなというのが今の現状だと思っております。

最近の議論ってどうしても運転手さんの供給制約があって、サプライサイドが出せる量の交通が運営されていると。供給体制という意味ではサプライサイドでもあると思うんですけども、決して需要サイドに寄っていないような交通の議論になっているのではないかなと思っております。

一遍、やっぱりあってほしい、あり得べきその地域の交通現状というのをしっかり議論していただいて、じゃ、そのために何ができるのかと。例えば、新潟市では、車両を用意して新潟市の欲しいサービスレベルの交通を、運行業者を募集して運営してもらっているというようなこともやっています。様々なやり方で、その地域に必要なサービスレベルというのを考えていくということも大事なんだと思うんですけども、何より供給側、サプライサイド側に寄らない、需要されている方たちがどんな交通需要があるのかということをしっかり捉まえて、じゃ、それをどういうふうにサプライしていくのかというほうに少し寄っていただきたいなと思っております。

こういういろんな事例、とてもありがたいです。でも、どうやったら自分たちが欲しい未来にたどり着けるのかなという、ある意味ロードマップが欲しいです。こういうことをやっ

ていったらあり得べき未来が来るよというロードマップが欲しいですし、例えば、人手を補うために自動運転とかライドシェアをどこまで入れていっていいのかというのも何となく曖昧で、地域が強く要望すると貴省が一生懸命考えてくれてということかもしれませんけれども、やっぱり何かガイドラインがあって、こういう需要があって、運転者さんがこれほど不足しているならば、積極的にこういうライドシェアや自動運転を入れていってくださいというようなアナウンスも非常に大事なのではないかと思います。

2点目が、先ほど八戸の市長さんがおっしゃっていましたが、ICカードのデータだけではなくて、地域の基礎自治体というのは住民のデータを持っていらっしゃいますよね。新潟で一度やったのは、住基データに基づいて、若い家族が住んでいそうで、多分車を2台持つのは大変そうだから、本当はお父さんとかお母さんとか働き手はバスで行きたいなと思っていらっしゃるだろうなというところにバスを回して、需要を掘り起こしていくような活動というのもやっていました。ただ、そういう今ある交通流動はICデータとかで分かるんだと思うんですけども、そうでない需要があるのではないかとこのところで、路線を走らせてみるような試みというのも大事なのではないかなと思います。そういうデータの活用をぜひやっていただきたいというのが2点目ですかね。

3点目が、直感的に、先ほどロードマップの話もしましたが、うちの地域どういうソリューションが必要なのかなということに関して、しっかり分かりやすいような、例えば、私いつも言うんですけど、皆さん、あみだくじじゃないですけど、あなたはこういう人ですね、はい、いいえで進んでいくと、あなたはB型です、B型の人はこういうソリューションがありますみたいな、分岐点があって、何となくこの辺りでメニューを選ぶと、自分たちの地域に即したソリューションがあるのかなというような、そういうガイダンスが地域自治体にあると、皆さん取り組みやすいのかなと思います。

いっぱいメニューがあってもどれから選んでいいのか分からないというのではなくて、例えば、やせたい方はこのメニューとか、筋肉をつけたい方はこのメニューとか、今いろんなガイダンスがあると思いますけど、交通に対するメニューもそういうのがあると、分かりやすく、地域の実際に関わる方たちがあまり迷わずにメニューの中から選択できるかなと思いました。

以上です。ありがとうございました。ごめんなさい。時間を超過しました。

【山内副会长】 ありがとうございます。すみません。悪魔の紙が来ちゃって。

ほかにいらっしゃいますか。ウェブのほうでも、チャットで御発言御希望と書いていただ

いたらいいんですけれども。

じゃ、石田さん、どうぞ。

【石田臨時委員】 石田でございます。

冒頭の大臣の御挨拶にもありましたように、本当に危機的な状況だと思っておりますし、これはますますひどくなるというか、悪化の一途をたどるということでございまして、相当本当に思い切った議論をせんといかんというのが本部会の趣旨だと思っております。

私、思いますのは、ありとあらゆる壁を乗り越えていく。それが多分、データの持っている力を最大限使って乗り越えていくということに尽きるのではないかなと思います。

どんな壁かと言うと、まず省庁の壁というのがありまして、先ほど原田さんからおっしゃっていただいたS I Pって内閣府でございまして、自動運転を活用したM a a S事業というのは経産省のほうでやっておりますし、S I Pじゃなく地域生活圏は同じ中ですし、あるいは、立適と地域交通計画とのをやっておりますし、そういうのをさらにどう強化していくかということだと思うんですね。行政の進め方からして、設置法がある中で、なかなか難しいと思いますけれど、そこをどう乗り越えていくかということだと思います。

2番目が、自治体とか圏域の壁をどう乗り越えるかということでございまして、これは地域生活圏もそうでありますし、濃厚に、固有名詞は挙がっておりませんが、モビリティロードマップ2025でも、地域交通商社という、ローカルマネジメント法人と類似の議論、市町村間を超える、あるいは業態・業界も超えるということもありますので、そういうことをどうするかということだと思います。

あと、人同士の壁を乗り越えるということも非常に大事でございまして、北海道の上士幌で郵便配達車に人を乗せるという事業が進んでおります。日本郵便、ちょっといろいろあると思いますけれども、めげずに頑張ってもらいたいものだなと思っております。

それと、ちょっとデータの力ということは申し上げましたけれども、今、たまたまですけれども、重田課長と土田課長と、M a a Sを始めた仲間でございます。ようやくM a a Sのアプリとかデータ基盤というのが相当使えるものがそろってきつつあると思います。これも皆様方の努力のたまものだと思いますけれども。そういうことに加えて、先ほどちょっと言い間違えましたけど、私、内閣府でS I Pをやっております。データをちゃんとしよう。膨大なデータがありますので、データスペースという新しい考え方を取り入れる、あるいは、それを基にデジタルツイン上でいろんな方がもうちょっと歩み寄っていただくと劇的にサービスが改善するというふうな、サンドボックスのシミュレーターなんかも

やっておりますので、またお使いいただけるとありがたいなと思っております。

あともう一つだけ、壁を乗り越えるということでございますけれども、サービスのレシピアントとサービサーの壁もどンドンどンドンなくなりつつあるとも思っております、それは共助という考え方そのものだと思いますけれども、そういう新しいトレンドも捉えて、大胆な議論をしていただければなと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかに御発言、どうぞ、吉田さん。

【吉田臨時委員】 福島大学兼前橋工科大の吉田でございます。

長くしゃべりそうなので、参考資料の7ページのところにいろいろと書かせていただきました。かいつまんでお話をいたします。

私自身、問題と感じているところが大きくは2つございまして、1つが交通空白の解消、これは非常に重要な政策課題ということは私も同感なんです、一方で、都市公共交通と呼ばれるべき部分というのが依然としてエアポケット、ここが気になります。

今日も広島だったり八戸だったり、中核市あるいは政令市クラスの自治体ですと、基幹的なバスサービスというものが提供されていて、これを都市公共交通とここで呼ぶことにいたしますけれども、どうしても今まで収益事業として展開されてきたという背景があって、例えば、地域公共交通確保維持事業の対象にはほぼ含まれない。該当したとしても、そもそもこういう地域ですとブロック単価に比べて実際の原価が高いので、補助制度上は黒字が出ちゃう。けれども、実際は赤字運行。そうすると、その分を事業者が運行の部分の経費を引かぶらなければいけないということになるので、結局は事業者の体質改善が遅れて、そういう都市部の運行頻度が高いバス路線ほど細っていつている。どうもこれが今の状況ではないかと。

しかも、そういうところがある種地方の中核市や県庁所在地という、そういう人口減少を何とか食い止めるダム機能を果たさなければいけない都市なんですけれども、そういうところのこういう基幹的な公共交通が細ってくると、車以外の選択肢を求めてしまう現在の若者層にとってみたら、やっぱり大都市に出ようという傾向になると。

ですから、いわゆる地方創生を考えるに当たっては、交通空白と同時に都市公共交通に対してどういう手当てをしていくのかということやはり議論すべきだし、そういうメッセージを出していくということが必要だし、そもそもそれが地域交通のリ・デザインの

つの柱ではなかったかと。しかし、今日の資料1-2ではリ・デザインという言葉が完全に消えているように思います。これが私としてはちょっと気になりました。いわゆる交通空白の中に包含されているのかもしれないけれども、これまでの議論との接続性というところも意識していただきたい。

そういう意味で、大きな2番目なんですけど、政策の目的変数にも課題があるのではないかと。いろんな補助制度も出てきて、チャレンジに資するメニューも出てきて、本当にいろんな事例が出てきて、私自身も楽しいし、ありがたいんですけども、一方で、その幾つかは協議会や計画の外側で取り組まれてしまっていますので、課題の解決を遠ざけてしまっているという例も散見されます。

こうした状況の中で、市町村の体制が弱い、だから、一定の知見や体制を有するような外部組織を活用してフォローするという時に、結果として、そういうところに頼って、やはり自治体行政としては、本当にあるべき公共交通の姿というものを一層考えなくなってしまうのではないかという懸念もあるので、ここの運用というものは要注意だと思いますし、他方で、自動運転にせよ、オンデマンド交通にせよ、ライドシェアにせよ、その導入事例を増やすということを目指するというよりは、本来交通空白解消が目的とすべきところというのは、高齢者の外出率向上とか移動の日常に困っている市民をどれだけ減らすかというものにあるのではないかというところを提起させていただきたいと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ウェブのほうで、長野県の阿部知事が御入室されて、時間が限られているようです。もしよろしければ、阿部知事、御発言いただけるとありがたいんですが、いかがでしょう。

【阿部臨時委員】 参加するのが遅れまして、申し訳ございません。発言機会をいただきまして、ありがとうございます。

私のほうから簡単に4点ほど御提案したいと思います。

長野県は、昨年6月に地域公共交通計画を策定いたしました。名古屋大学の加藤先生に大変な御指導をいただきながら策定したわけですが、通院、通学、それから観光、これはもう移動保証するということを明記したので、県としては、相当な覚悟で交通の充実に取り組んでいかなければいけないと思っています。

そういう中で、この県の計画では、社会的共通資本だという形で位置づけさせていただきました。要は、市場原理に委ねるだけではない。それから、私も元官僚なのであえて申

し上げますが、官僚的統制ではいかん。そういうものではないかというふうに思っています。

そういう観点から、4点ほど申し上げたいんですが、1つは、これまでの公共交通というのは、運賃収入で賄って事業者が頑張ってくださいねという形で、国の支援は、バスであれば例えば欠損補助ということで、たらずまいを何とかしましょうというスタンスでありましたけれども、社会的共通資本的考えを取れば、これ欠損補助みたいな発想ではなくて、そもそも公がもっと踏み込んだ支援をしなければいけない。あるいは、場合によっては、支援ではなくて、自分で担う。それぐらいの感覚で発想を変えていく必要があるということがまず1点であります。

それから、それに必然的に伴いますが、やっぱり我々地方も、これまでも、かなりかつてと比べれば財源を投入して交通に取り組んできています。長野県も信州型広域バス路線支援制度なるものを新しくつくって、これまでの欠損補助の発想を飛び越えて、より踏み込んだ財政支援を行おうと思っています。

そういう意味では、ぜひ国費における公共交通の財源も飛躍的に増やしていただかないと、交通は、もう医療であったり、教育であったり、特に地方部においては、様々な政策を幾ら一生懸命やっても移動の足がなければ全く意味がないと思います。そういう意味では、全ての政策の基盤ですので、これは我々も関係方面に要望しますので、ぜひ国費をしっかり確保してもらいたいというのが2点目。

3点目は、これはぜひ規制改革、規制緩和、それと地方分権の視点をぜひ強く入れていただきたいと思います。

長野県の中でも、例えば、長野市周辺の交通を考える場合と、木曾地域であったり南信州地域の交通を考える場合では、全く条件や発想が違ってくると思います。それを考えれば、いろんな制度、仕組みをあまり国で細かく制度設計されてしまうと、なかなか地域に合わない。そういう意味では、あまり過剰な規制をしないで、むしろ活性化協議会、せっかくみんなつくっていますし、利用者代表も入っています。事業者も入っているし、我々行政も入っていますので、そこでもっとしっかりとコントロールできるような仕組み、それを国において制度面・財政面でしっかり支えていただくことが必要だと思います。例えば、日本版ライドシェアなんかも、もっと地方の協議会での議論ができるようにしてもらいたいと思いますし、そういう意味では、せっかく民主的な枠組みをつくっていただいているので、ぜひそこはやはりもっと強化していただきたいというのが3点目です。

4点目は、先ほど松井市長の話もちよっと車の中で聞いていたんですけれども、例えばこ

うした地域の司令塔機能を考えるときに、大都市部と地方部、あるいは地域によって大分状況は違うということをぜひ念頭に置いていただいた上で考えていただきたいと思っています。

私も昔、横浜市で副市長をしていましたので、例えば、政令指定都市は自分で地下鉄事業、バス事業をやっていますので、そういうところは恐らく政令市、あるいは大規模な中核市が交通の司令塔になっていくことが望ましいように思いますが、しかしながら、中山間地域ではなかなかそういった機能を担うことは難しいと思います。例えば、今、木曾地域では広域連合を中心に取り組んでいますし、先ほど申し上げたように、県としてもっと踏み込んだ対応をしていこうと思っています。そういう意味では、やはり地域ごとにどのような仕組みで何を中心になるのかということは、必ずしも一律な規制、一律な制度にはなじまないと思いますので、やはりそうした部分も念頭に置いた上で制度を考えていただきたい。

以上4点、私からはお願いをしておきたいと思います。よろしく願いいたします。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それで、これからですけれども、今ちょっと手挙げの方もいらっしゃるんですが、大井さん、手元の事務局からの資料だと6時20分に退室ということですが、そうでもないの？

【大井委員】 大井です。すみません。おっしゃるとおりで、20分ぐらいには出ないといけないので。

【山内部会長】 では、どうぞ発言してください。

【大井委員】 では、大分大学の大井です。割り込んで申し訳ないです。急ぎ大事なところだけ発言して、残りはWordにまとめてお送りしたいと思います。

主に資料1-2のほうの話になるんですけれども、1つは、2ページの空白の話で、昔のコミバスみたいに、とにかく空白があったら空白地を解消しろというのが目的化すると、誰も使われないものがまたいっぱい引き回されるような気がしていて、担い手がこれほど足りないと言っている中で、あまりそういう議論にならないように、こちらとしてもちょっと手綱を引き締めたほうがいいのかというふうには考えたところです。

2つ目で、同じ2ページの中でいろいろ共同してやりなさいとかという話がちょっと出てきているんですけれども、一番進まないのが、地域公共交通の会議とか協議会とかの共同化ではないかと思っています。特に、幾つかまとまってやると、どこが進行するのかとか、その負担とかがすごく大きくなって、結局挫折するというケースはありますので、その辺の議論を書いておいたほうがいいのかというのは私は考えたところです。

あとは、3ページのほうですけれども、もう端的に4つお話をさせていただきますが、まず、データの話ですね。データベースでいろいろ議論するのはいいと思うんですけれども、例えば、事業者が何か申請したりするデータとかも、もうちょっとペーパーレスにするような、事業者自体がデータを集めやすくする環境をつくることと、それがなかなか進まないのであれば、まず国交省が持っているいろいろなデータとかを、少なくともそういう議論をするところだけは公開していただくということを先に進めていただく必要があるのかなというふうに考えています。これが1つ目です。

2つ目で、インバウンドと地域交通のバランスみたいな話が出ていたと思います。私がい

る当時でも、別府とか、ちょっとその問題が出ていたんですけれども、実はインバウンドと地域需要が時間帯的に重なってしまっているのがすごく問題で、地域交通の需要が足りなくてインバウンドをちゃんと拾わないといけないよという、昔よく言われていた観光と地域の需要が時間がずれているという状態では実はなくなっているんですね。そういったところをもう少しちゃんと捉えていく必要があるのかなと思っています。

3つ目は、今回の共同する組織とかというところの話、先ほどの広島の事例とかも興味深く拝聴させていただきましたけれども、例えば、観光でいうDMOみたいに、いろんな地域にかかる組織を共同化して、ちゃんと財源も収益も稼ぐような形にして、そこにちゃんと交通を入れるというような発想もこの辺で議論をしないといけないと思いますし、場合によっては、そういうところが地域にどこか委託するというときに、熊本でもなかなかできなかったのが、上下分離をやりようとしたときに、そういう制度がないんですよ。上のプラットフォームみたいなところを管理だけして、事業者は運行するだけという仕組みがなかなかないので、その辺の仕組みを一緒に考えるということを今後やったほうがいいのではないかなと思っています。

ありがとうございました。私からは以上です。細かいことは紙に書いてお送りいたします。

【山内部会長】 ありがとうございました。大体20分になりました。失礼します。

今ウェブで何人かの方がいらっしゃいますので、まずは神田委員が1番目ですね。どうぞ御発言ください。

【神田臨時委員】 ありがとうございます。臨時委員を務めています神田です。本日はオンラインで失礼いたします。

幾つか事務局の説明を伺いながら感じたことがあります。

まず、今、目下いろんな問題が人材不足を含めて起こっていますが、この問題はむしろこ

の先が量的にも深刻になっていく、人口減少含めて深刻になっていくということを考えなければいけなくて、先を見据えた対策まで結構考えていかないといかんという課題認識を持って言っています。特に、地域公共交通計画を立てている地域が全国で1,200前後あるということを考えると、長期を見据えて結構大量に回す仕組みを考えなければならぬというところを念頭に置いて、いろいろ考えていきたいなと思ったというのがまず1点目です。

2点目ですけれども、やっぱり共同の運営というのは今後欠かせないキーワードだと思っていて、資料にもありました特定の地名は申し上げませんが、関係している地域が幾つかあって、やっぱりマンパワー不足は本当に深刻に感じます。

しかも、そのマンパワー不足というのが、量的な不足ではなくて、むしろ質的な不足のほうが深刻で、共同でどういう戦略を描いて、どういう戦術を立てて進んでいくのか、何を目指していくのかというビジョン立てて進めていくことのできる人が本当にいないというところが深刻です。ということは、組織をつくってしまっても結局回らないということが起きかねないというところに対して、そこまで踏まえて考えないと本当にまずいことになるなと思っています。

これについては、大都市だからうまく行って地方都市だから駄目だということではなくて、むしろ地方のほうがフットワークは軽くて、人間関係も見やすく、動ける可能性が高いこともあり得るので、都市の大小で必ずしも語れるものではないなという認識を持って言っております。

3つ目については、今までの地域の公共交通の運営を、官の役割、民の役割というのが今後柔軟に変わってくるんだろうと思って言っているんですね。言わば、PPP、パブリック・プライベート・パートナーシップの文脈で考えていくべきところに来たなと思っています。そのときに、官が担うべきこと、民が担うべきことの棚卸しというところをどこかの段階でやる必要があって、担うべきことと、あとは、民が持っているアセットをより広げていくことで、もっと違うやり方ができるのではないのかな。例えば、ライドシェアというものを例に出しますと、ライドシェアの運行管理なんかをバス会社がやっていくといったようなアセットの使い方というのも出てくる中で、そうした棚卸しを一度今後の検討の中でしていくというのも必要かなと感じております。

いずれにせよ、今後地域公共交通のマネジメントの領域に入ってきたなと思って言っておりますので、いろいろツールがそろってきた中の、その使い方、回し方、むしろ地域交通

経営の仕方を論ずる必要があるなと感じております。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、次は、清水委員、どうぞ。

【清水委員】 島根大学の清水です。

地域公共交通は、生活・経済の基盤となるインフラだと思います。先行している地域では、例えば、デマンドタクシーなど、非常に便利なシステムが構築されてきていると思います。それでもまだ地域の人に周知されていないという状況があり、しかし、だんだんそれが便利なものであるというのが周知されてきているという感じもその地域ではします。その辺は、非常にそういうのには時間がかかるということなので、そこは辛抱強くやっていくといったことは忘れてはいけないのかなと思います。

それから、地方自治体の担当者が少ないというのは本当にそうで、大変そうだなと思います。担当者の人数を増やせないということで、今のところどうしようもなく、頑張っているんじゃないかなと思います。全体的な施策調整のほか、細かい、例えばデマンドなどの利用者の対応、クレームなども含めてやられている状態であります。それを見ていて、例えば、デマンドの予約を受けているオペレーターさんですとか、乗り場で、スーパーとか商店の方とか、医療の病院の方とか、そういう方との協働というのができるような、風土と言ってしまうとあれなんですけれども、そういうことも併せてやっていくのが必要な、大事なかなというふうに思います。

今、試行錯誤しながら先行している地域では、地域公共交通の在り方を考えていると思います。同じようなタイプの地域同士での横展開というのが大事だと思います。そのときに、担当者の人が自分と似た地域の担当者の人のところに行って話を聞いたりディスカッションできればいいと思うんですが、なかなかそれも時間ができないということなんです。でも、ただそこですぐに外部の人にそれをお願いするというのも、やはり地元を知っている担当者の人がそういうことができたらいいんだろうなと思います。国土交通省で地域公共交通の優良事例の表彰などやられていますけれども、そういうところで発表される内容をテキスト化してすぐ見れるようにするとか、そういったこと、足元でまだまだできることがあるのではないかと感じております。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

すみません。神田さんと清水さん、手を下げてもらえるとありがたい。

では、次に、竹内委員、どうぞ御発言ください。

【竹内委員】 東京女子大学、竹内でございます。2点ばかりお話をさせてください。

まず1点目は、需給調整規制以来ずっといろいろな政策はやられてきたと思うんですけども、そのときから続けられている政策をもう一度検証し直す必要があるのではないかとということです。つまり、これだけ人口減少があって、社会環境が変わってきた中で、ずっとまだ同じことをやっているというわけにはなかなかいかないと思うんですよね。例えば、事例としては、コンパクトシティというのはずっとやってきているわけですけど、今はコンパクトシティでまとまった都市自身がもう衰退していってしまっていて、シャッター街になって、せっかく中央に集まったのにもうお買物ができないとか、そういうこともなっているということになると、そういう政策について見直しをしてみるということが大事ではないかということで、もう一遍政策の洗い出しをお願いしたいと考えております。これが1点目です。

2点目ですけども、先ほども資料で御発表ありましたけれども、ライドシェアの話が結構分量を割かれていて、結構うまくいっていますよというような話があるんですけども。ここ5年10年はいいいと思うんですよね。そこから先の話が大事であって、今だから1種の免許を持っている人が活躍してくれて、いろんな方々を運んでいますけれども、あと20年すれば、その方々が今度は運ばれる立場になって、そのときに今の10代、20代の方々がちゃんと免許を持っているのか、あるいは、そこはちゃんとその人がその地域にいてくれるのかということ考えたときに、今はよくても、20年先、30年先はちょっと分からないんですよね。だから、ライドシェアという政策自身は決して否定はしませんけれども、もう少し長期的に見たときに本当に大丈夫かなというところ、また、そうなったときにどうすればいいのかというところ、そういう点も考えていく必要があるのではないかと考えております。

以上2点です。ありがとうございました。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、加藤委員に御発言をお願いします。発言時間3分となっています。よろしくお願いします。

【加藤臨時委員】 名古屋大学の加藤です。今、逗子市役所におりまして、そちらからオンラインで参加させていただきます。

私からは1点だけお話しさせていただきます。

今、地域公共交通計画1,200件近くあり、交通政策基本計画の2025年の目標値が1,200ですので、ほぼ達成したということで、もし地域交通法における法定協議会だとか地域公共交通計画のスキームがなければ、こんなことになっていないわけなので、これは地方も頑張っていると。非常に危機的とかそういう話が出ていますが、私はそんなふうには思っていない。地方はみんな頑張ってやっています。そこは認めるべき。

ただし、やっているんですが、やり方が本当に大丈夫かどうかというところが問題。例えば、法定協議会の開き方ですよ。中部運輸局の場合は、毎年度第1回目の地域公共交通会議もしくは法定協議会において、どういうふうにはここでは皆さん、新しい委員さんは発言したらいいですかとか、どういうことをここで決めていくのかということについて運輸支局の委員さんがわかりやすい資料を配ってインストラクションされています。そういうことは、ほかの運輸局でやっているのでしょうか。

あるいは、各協議会が地域公共交通計画とか確保維持改善事業をやられたら、第三者評価委員会が2月にあるわけですけど、そこで、中部運輸局の場合でしたら、協議会の事務局である自治体の担当者が出席しプレゼンした上で、各計画の進行状況であるとか、補助路線についてのチェックをしている。そのやりとりがオンライン公開で見られるようになっていきます。そういうところで自治体が鍛えられているんですよ。それが何で全国に展開していかないのかと。そういうことを展開しないで、法律を変えればどうか、そういう問題ではないのではないかと思います。十分今の制度でもレベルは高めていけるはずなのに、やれていないというのは何が問題なのかというのをぜひ考えていただきたいと思います。

そこで、そこから1点なんですけど、なぜそうなっちゃうかと言えば、結局、そういった地域公共交通をコーディネートするとかプロデュースする人材があまりにも少ないのでやれないということだと思っていて、国の共創プロジェクトのスキームを使って、私のほうで今コーディネーター・プロデューサー養成のプロジェクトを、今年度3年度目になりますけど、やっていて、2年間で300人の修了生を出したということで、修了したことを名刺に書いていただいている方も結構おられます。そういう方も活用していただいて、それから、私がそういうことをやっていること、ほかの先生方もやっている方はおられるんですけど、そういう皆さんが出しておられる、そういう人材をどうやって活用していくかということも考えていただきたいんですが、今日の資料の中には何らそういうことはなかった。人材養成と活用がなくて、制度を変えればどうという問題ではないのではないかなと思って

いますので、きちんとそういったことを踏まえて考えていっていただけるといいなと思っています。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

これで、ウェブ参加の方は皆さん発言していただいた。

どうぞ。

【河合臨時委員】 臨時委員を務めさせていただいております河合と申します。重要な場に参加させていただき、大変光栄に思っております。

私は、都内の法律事務所で一弁護士として、プライバシーとか個人情報、データの利活用といった分野に携わっている者でございます。

本日の議論、皆様の話を聞いて、まさにおっしゃるとおりと感じていますが、1点だけお話しさせていただくと、データの集約や活用の部分でございます。

八戸市さんのご発表の中で、交通事業者のデータだけでは限界があった、やり方を変えたというお話がありました。事業者さんの中でデータを集め合っても、出し合っても、それで意味のあるデータが作り上げられないのであればもったいないですので、なぜ限界があったのか、この辺りは明確化されるべきかなと思いました。

また、ほかの業種とのデータの組合せ、ここはぜひ前向きに考えていただきたいなと思います。官民の連携、共創という話がありますが、民間といっても地域公共交通関連の事業者ではなく、例えば、通信事業者やプラットフォーマーといった大きな企業には、データの収集分析について大変スキルを持っている方も多いということもありますし、多角的な情報の突合によって、もう少し具体的に事実を見ることもできると思いますので、そういった意味での民間との連携とか委託、活用というところも御検討いただくと宜しいかと思います。

事業者にいつもアドバイスをしている者としては、公共性のある取組に会社として貢献するということをアピールしたいとお考えの企業さんはかなり多くいらっしゃいます。こういった地域公共交通の文脈で、技術を提供する、貢献するというのは、民間事業者にとってもメリットのあるところかなと思います。ただ、その際に、既に取得済みの情報については、個人情報とかプライバシーの話が出てきますので、必ず全ての情報を使い切れるわけではないと思いますけれども、ぜひ御検討いただければと思いました。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、須田委員、どうぞ。

【須田委員】 それでは、東京工科大学に移りました須田でございます。

私、もともと機械工学で、車両工学ということで、今日は少し技術的な観点から少しお話しさせていただきたいと思います。

1つは、この交通空白を解消する、公共交通を維持する、そういうことの技術として、やっぱり今、自動運転というのが非常に注目されているというわけですね。ですけど、そのときに、自動運転車を走らすと、今は非常にいろいろ技術的にまだ発展しなければいけないということはあるかもしれないんですけど、今のルールですと、なかなかうまく走りにくいんですよ。そういうことなので、むしろ公共交通の自動運転車を優先的にうまく走らすような仕組み、そういうものをつくってくれるというのが非常に役に立つ話ではないかなと思っています。

今ちょうど石田先生の下でのS I Pの3期で、私、実は広島市で路面電車等の優先信号、それをさらに東広島で自動運転のBRTと、そういうものをうまく走らすというようなことにいろいろ携わらせていただいているんですけど、そういう車車間通信、路車間通信というものを使って公共交通の自動運転車がスムーズに走れる、円滑に走れる、安全であるというのは当たり前なんですけど、そういうようなことができるような仕組み、なかなか今まだルールが必ずしもできていない、そういうことをつくっていただくというのが必要ではないかなと思っています。

次に、自動運転の話だと、実は2週間前に運輸総合研究所というところでシンポジウムがありまして、私が実はモデレーターを務めさせていただいたんですけど、そのテーマが、バス・タクシー・鉄道の自動運転の社会実装ということなんです。実はそういう文脈で今まで語られたことってほとんどなかったと思うんですよ。今、物流自動車局では自動運転をやっていますし、鉄道局でも自動運転ってやっていますけど、それを一緒に議論するという場がなかった。だけど、今回、その運輸総合研究所でそういうテーマでやったということで、やっぱりいろんな共通の課題があると。あるいは、それをどういうふうにして解決していくかというのを一緒に議論するという場もあっていいかなと。

実は、これを言うと相当大変な話なんですけど、実は踏切問題というのは、今自動運転車が踏切をどうやって安全に通過するんですかという話がある。一方で、鉄道でも、自動運転のG o A 3以上の車両が踏切があるところをどうやって通過するんだという問題があるんですね。そうすると、まさに場合によると、無人の鉄道と無人の車両と無人のバスが踏切でど

う遭遇するんだとか、こういうような非常に難しい問題が出てくる。そういうものについて、早めに検討を始めたほうがいいのではないかなと、そんなふうに思っています。

車両の話をもう一つさせていただくと、今ライドシェアというのが、いわゆる普通の自家用車を使ってできますということになったわけなんですけど、先ほど担い手、普通の車を運転するというのはできるかもしれないんですけど、逆に、もっと簡単な車で、二人乗りでできれば、それでもいいんじゃないかという話もあるわけですね。そうすると、今小型のモビリティというのはみんな一人乗りで、二人乗りがなかなか認可されていない。こういうものを使えば、非常にライドシェアももっと活性化されるのではないかなと。そういうことで、いわゆる原付ミニカー、ああいうものを二人乗りにする、そういうような話がもう一つあるかと思えます。

それと、3点目、最後ですが、実は、私、東大を定年になって、今、東京工科大学に移ったんですけど、東京工科大、八王子にあって、実はあんまり公共交通が便利じゃないところにあるんで、実はスクールバスを26台持っているんですね。ということで、最寄りの八王子みなみ野駅と八王子駅の南口から、もう昼間も10置きくらい、それで、いわゆる通学時間帯だと、もう本当にシャトルバスを運行している、そういうことをやっているんですね。ということで、まさにこれ、ある意味では大学がバス事業をやっているんだなということを今実感していて、逆に、これは八王子市とうまく連携すると、かえってこういうものを活用できるというチャンスもあるのではないかというふうに思っていますので、そういうスクールバスとか企業バス、そういうものをうまく活用していくという方策もあるのではないかな、そんなことを思ったというところです。

以上3点ほど御紹介させていただきました。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、越委員、どうぞ。

【越臨時委員】 大変遅くなりまして申し訳ありません。もともと滋賀県大津市で市長をしていた越と申します。その市長の経験に基づいて、端的に5点ほど申し上げます。

まず1点目が、今回取り組もうとされているような共同化とか協業化というのは、全国多くの自治体で人口減少が進む中で必須なものだと思いますので、ぜひ進めていただきたいと思います。

2点目は、データについては、個人情報の問題もあると思いますが、私が市長のときに、事業者さんの営業上の秘密などでデータをもらえないこともあったので、そういったとこ

ろをルールづくりしていただければ、自治体、さらには市民の皆さんにもオープンデータが提供できるのではないかなと思います。

3点目は、法定協議会ですが、これはいろんな御意見あると思いますが、既存の事業者さんが入っていらっしゃるということで、私の経験上も、なかなか新しいことに取り組みにくいということがありました。この辺り、議決する要件とか緩和されたと思うんですが、改めて御検討いただければと思います。

4点目は、やはり人口減少は非常に深刻で、抜本的な解決がないと本当に解決するのが難しいと思っています。その一つの解決が、須田先生にもお世話になった自動運転ですが、そういった根本的な解決が必要かと思っています。

5点目は、過疎地においては、どうしても採算が取れない地域が多いです。どこまでここで議論できるかは分からないんですけども、最終的にはやっぱりお金の問題、誰がお金を持つのか、それが税金なのか、例えば、今滋賀県だと交通税とか議論されていますけれども、そういったものなのか、保険的なものなのか、そういったお金の問題というのは最後、どうしても出てくるのかなと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

松井知事は、追加的な御発言ありますか。

【松井臨時委員】 今お聞きした中で、私自身は、政策体系をあえて言えば、今、農林で米の問題等々起こっていますよね。だから、公共交通について本当に政策体系、パラダイムシフトしていただいて、それらに対応できる自治体、地方は特色ありますから、大きなところ、小さなところ、取組の進捗状況に合わせて、政策、いろんなものを取り込んでいくために、地方にとって都合のいい導入方法とか段取り、そういったものまでトータルで議論していただいて、本当に地方が自主的にやるだけけれども、そのリーダー役を国がうまくやるとい、こういう仕掛けを考えていただきたいなと本当に思いましたね。

様々問題ありますので、ぜひここに出た全ての問題をうまく統合した処方箋をつくっていただきたいなというふうな思いで今おります。

【山内部会長】 ありがとうございました。

これで一わたり御発言いただいたんですけども、追加的に御発言ということであれば、少しだけ時間があるんですけども。

あるいは、オブザーバーの方がいらっしゃるから、オブザーバーの方、どうぞ。

【田中オブザーバー】 すいません。タクシー業界でございます。

交通空白と言うと、十数年前に4,500か所あると言われて、それをタクシー業界と自家用有償とかで5,500か所埋めてきたわけですね。ところが、またアンケートを取ってみたら、自治体以外の自治会とか、そういうところで約2,000のところが足りないという状況になってきている。これを今、タクシー業界だけではなくて自家用有償とか日本版ライドシェアで埋めていこうとしているんですが、やっぱりこれ、いろんな自治体、自治会があるんですけども、要は、自分たちのところにそういう専門家がいなくてかということ、例えば、東京のコンサルとかにぼんと投げられて、そこで高いお金を予算で取ってやるけれども、結局、実証実験だけで終わるみたいなのが結構あるんですよ。そのお金を払うんだったら、要は、そこで実証実験というよりも、その地域のそういう交通モードだとかそういうところと一緒にやったほうがいいよねということだと思っんです。

うちも、うちの会社自体だと、今80の市町村と300路線以上をもう15年ぐらい続けているんです。これ、最初に始めた十数年前と今では、もう形が全然違うわけですよ。だから、さっき加藤先生もおっしゃいましたが、法律を変えていただきたい部分も多少はありますけれども、今の中でも、枠組みだとか、理解の仕方を変えていけばできる部分っていっぱいあるし、リ・デザインという部分であれば、要は、例えば、助成金のリ・デザインもしていただきたいなど。

要は、例えば、我々がいる地元である福岡県の北九州市ですけど、路線バスを維持するために、バス会社が所有するタクシー会社を廃業したわけですね。そうすると、なぜ維持するかということ、バスは助成金が出て、公共交通と言われていたからやっているけど、路線維持の為そのタクシーの運転手をバスに持つていくためにタクシーを廃業するというようなのが最近出始めてきている。そのタクシー会社は地域の台数減にならない為に、うちが営業権を買いましたけど。

だから、そういうふうにしていかないと、要は、全体的なものが減っていつてしまう中で、要は、地域のものが足りなくなっちゃうということもあるし、あともう一つ、最後に、例えば、助成金の目的外使用みたいなどころでもらえることって結構あるんですよ。例えば、スクールバスをやっている、1人か2人しか乗っていないのに、そこに介護事業所人が一緒にやろうと言っても、それはスクールバスで助成金が出ているから、ほかの人は乗せられませんとか、そういうのが結構いろんなところであるので、じゃ、みんなと一緒に目的をつくっていきながら、みんなが乗れるような仕組みをつくるのか、やり方はいっぱいあると思う

んで、本当にタクシーが、最後に言うと、47都道府県でいくと、東京の1日当たりの売上げは6万円強です。一番下がどこの県とは言いませんけど、1日頑張っても1万6,000円なんです。そういう1万6,000の県ほど免許返納というのが増えてきている。そうすると、10%割引しなきゃいけないとなるとできなくなっちゃうということなので、ぜひその辺のバランスも考えながらやっていきたいなと思いますので、よろしくをお願いします。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかにいらっしゃいますか。どうぞ。

【池上オブザーバー】 全国自治体ライドシェア連絡協議会の池上と申します。全自連とっております。

よくこれは勘違いされるんですが、ライドシェアを何が何でも進めたい組織ではなく、ライドシェアという制度も含めて、まさにリ・デザイン、もう一度地域交通を我が事として自治体が考えようと、そういったことをサポートする組織です。静岡県や富山県南砺市など160の自治体と具体的な事例を現在つくっているところです。

今、全タク連田中委員長からもありましたが、地域のタクシー、バス、鉄道等々、交通事業者の皆様との共存共栄というのは欠かせませんので、その中でどういったことをするか。まさに今日、松井市長をはじめ首長の皆様からのデータの活用という観点、これが今自治体の中に大変広がってきていると感じています。

池光交政審にお越しいただいた大分県別府市の公共ライドシェア「インバウンドライドシェア」の事例でも、3週間で1,000件の公共ライドシェアの実車があったんですね。タクシーの皆様も精いっぱい動いていただいている中で、それでもなお1,000件の需要があったということです。さらに600件、実車にたどり着かない、リクエストしたけれども誰も来てくれないという方たちが600件いたと。

この数字による可視化に、非常に衝撃が走っております。何となくこれまで交通空白とか、困っている人が歩いているというような体感で終わっていたものが、数値化されてデータとしても見えるようになったのが、別府の事例であります。

配車アプリは、GOとUberが別府の公共ライドシェアに導入されましたが、その配車アプリとの連携で出てくるデータが非常に重要であるということが、今、別府市をはじめ、自治体の中に走っているもう一つの衝撃であります。

これ、非常にメリットがありまして、日別、時間別、イベント別と、もうありとあらゆる観点で切り取りができるんですね。日々このデータを基に施策のアジャイルな修正を行って

おりまして、自治体が交通政策を考えるときにデータを活用するという一つの事例が、今生まれつつあります。

もう一つは、公共ライドシェアの効果として、単なる移動のツールではなく、データが取れるツールなんだとだということです。この取ったデータをどうするのか、自治体が我が事として考えるきっかけになったというのが、今回、池光交政審、国交省の皆様のお力のたまものだなというふうに感じているところです。

私が最後に感じていることを申し上げますと、やはり公共ライドシェア、自治体が取れるデータというのは限りがあります。やはり地域の交通事業者の皆様、タクシー、バス、鉄道等々、皆様との連携が必要です。ただ、これは言うことは簡単なのですが、現場はやはり人と人の関係で動いていますので、システム等技術が進むということに加え、誰にどういう権限を持たせるか、そのデータを分析した結果どういうメリットがそれぞれの皆様にあるのかということを確認にしていけないといけないと思っております。ですので、皆様方には、ぜひそういったところを後押しするような御議論をしていただければと思っております。

最後に、実は、大分県別府市は私の故郷でありまして、大臣認定講習を取りまして、公共ライドシェアドライバーもまず自分がやってみようということで、どういう困り事があるのか、まさに交通事業者の皆様がどういう思いで日々働いておられるか、乗せておられるかということを感じているところであります。

そういった自治体、今増えておりますので、ぜひ皆様、どうぞお越しいただければと思います。

以上です。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

そろそろ時間ですけれども、どうぞ。

【田端オブザーバー】 日本バス協会では地方交通委員長を仰せつかっております、三重交通の田端と申します。

私どもバス事業者は、今までのお話の中にもありましたように、通勤通学とか通院を含めた公共交通の最後のとりでとして、今現在、踏ん張ってやっておるところであります。しかしながら、なかなかその需要は戻ってきておりません。とりわけ地方におきましては、非常にその戻り幅が厳しいというのが現状であります。

私ども三重県を例に取りますと、非常に縦に長い県でありまして、各地域によって全く需要が違いますので、回復度合いもばらけておりまして、平均85%程度が精いっぱいである

というのが現状であると考えております。

そのような中で、この交通空白の解消に向けた取組は、事業者や自治体の壁を越えた形で検討することが重要であると考えておりますが、その前に、まずは交通空白を生み出さない取組も、しっかり取り組まなければいけないと考えております。

三重県内ですと、今、国と県から地域間幹線でいただいている補助が今現在42系統ございますけれども、そのうちの12系統につきましては、コロナ禍の要件緩和措置をいただいた上で、路線が何とか継続できているということになります。

先ほど須田先生からも意見もありましたが、その地域にある交通資源、これを地域地域でしっかりどんなものがあるのかというのをしっかり取りまとめて、それをやはり有効に使っていくことがこれから必要だと思いますし、我々地方のバス会社は正直必死になって今現在地域の交通を守ろうと取り組んでおりますので、ぜひとも丁寧な制度設計や御支援をお願いできればと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

では、どうぞ、浅沼さん。

【浅沼オブザーバー代理】 日本旅客船協会でございます。発言の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

旅客船でございますが、離島航路をはじめとした地域住民の日常生活に欠かせない地域の足であるとともに、訪日外国人旅行者をはじめとした来訪者の移動に必要な観光の足でもあります。我が国の国民生活と経済成長を支える必要不可欠なライフラインでございます。

他方で、本日御説明がありましたように、人口減少や少子高齢化、とりわけ離島における過疎化により、旅客船の利用者数は減少傾向にあり、さらに旅客船事業を支える船員などの担い手不足もございます。また、旅客船事業を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況でございます。依然として燃料価格の高騰が続いており、さらに船価、建造費でございますが、高騰をはじめとした物価高騰も旅客船事業者に打撃を与えており、特に離島航路などにおいては、代替建造が進まない状況でございます。

このような事業環境を踏まえて、地域の足、観光の足である旅客船による持続的かつ安定的な旅客輸送サービスの提供は、船員の確保はもとより、省力化等の経営改善につながる取組や、インバウンドをはじめとする観光旅客需要の喚起に資する取組を一層推進すると

もに、本日御説明のあった事業者間の連携・協働を進めることも重要であると考えられます。

旅客船の観点から、交通空白を生じないよう旅客船事業者として必要な取組を進めてまいりますので、国土交通省におかれましても、これらの取組を進める上で必要となる支援等を講じていただきますようお願い申し上げます。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、皆さん御発言いただいてあれですけれども、質問も幾つかありましたよね。それで、質問について事務局からお答えいただくのと、あるいは全体の皆さんの御意見を伺ったことに対する御回答を事務局からお願いしたいと思います。

【廣田参事官】 大変多岐にわたるいろいろな御指摘をいただきまして、ありがとうございました。

御指摘いただいた事項につきましては、よく整理をして、また、今後の我々、制度的枠組みの構築という課題を持っているわけでございますけれども、対応していきたいと思っております。

幾つかございまして、共同化・協業化については、方向性について、その方向は必要ではないかという御意見が多かったように思っているところでございます。

データの話につきましては、特に、どういうデータを使うかというところに関して言いますと、交通事業者のデータだけではなくて、ほかの業種ですとか、あるいはほかのデータも有効活用すべきだという御意見が複数ありましたので、そこにつきましては、我々も全く同じ問題意識を持っているところでございます。

それから、そのためにデータの利用のルールをちゃんとつくれなければいけないのではないかという問題意識につきましても、これは我々も同じような問題意識を持っているところでございます。制度としてどれだけ強い形で仕組みをつくっていかなければいけないのか、どういうレベルでこの仕組みづくりしていかなければいけないのかということは、我々も今後検討を深めていきたいと思っておりますけれども、今日出た意見も参考にしてまいりたいと思っているところでございます。

あとは、幾つかいただいておりますけれども、制度面のほかにも、やっぱりもっとできることがいろいろあるのではないかという御指摘も頂戴いたしました。その事例としてあったのが、人材の育成とか、体制の中で担当される職員の方が少ないという問題もありますけれども、もう少しそのノウハウですとか、実行力、プロデュース力を高めていかなければい

けないのではないかという問題意識だったと思います。我々の施策の中では、計画のアップデートガイドダンスだとか、政策の立案のための支援ツールというところが今まで取り組んできたところでございますけれども、今日も引き続きそういう意見が出ましたので、そういったところの対応も考えていかなければいけないかなと思ったところでございます。

あとは、こういうローカルマネジメント法人ですか、RMOという言葉も出ましたけれども、やはり外部組織を活用するに当たっても、どういった組織を活用するかということがポイントなのかなと思いました。やはり地域のことをよく分かっている人でないといけないのではないかという御意見もございました。私は、聞いていて、本当にそうだなと思いましたので、いろんな知見も活用するけど、やっぱり地域のことを分かっている人にやってもらったほうがいいよねというお話だったと思いますので、そういったところはどういうふうに反映できるか検討していきたいと思っております。

すみません。全部のお答えはできませんけれども、今、私が感じたところは以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、池光さんからお言葉いただければと思います。

【池光審議官】 本日は、もうすぐ7時になろうとしておりますけれども、遅い時間までこういった形で議論を賜りまして、本当にありがとうございます。

私が、昔は運輸省、今は国土交通省ですけれども、役所に入ってもう34年ぐらいはたつわけですけれども、若い頃から山内先生には御指導いただいておりますが、入った頃は、やっぱり地域で足がないとか困っているというのが、自治体から一番の課題で聞こえるということではなかったんですね。まだあの時代は、バス事業者さん、タクシー事業者さん、鉄道事業者さんというのは、まだまだ元気があって、十分に地域の足を担える。担い手不足という言葉もなかったです。それが徐々に徐々に厳しくなっていて、コロナも経て、それがもの凄く顕在化をして、もう今や地方を回ると、一番の課題は移動手段がない、足りないというところを言われる時代になりました。

それをまさに、じゃ、今、求められているんだから、交通の産業の皆さんで、それをもう一回俺たちがやるんだというふうになればいいんですけれども、私たちもそれをしっかり応援をしていきたいんですが、やっぱり昔に比べて、その体力もすごく厳しい状態になっている。担い手不足も厳しいと。こういう中においては、あらゆる地域の移動を支える人たちと一緒にやってやらないといけないということで、近年、連携・協働というキーワードが

飛び交っておりますけれども、それを進めてきたわけであります。

それをさらに今回もう一步進める必要があるのではないかと。共創モデルということで、地域のいろんな足の再構築を進めています。これが今、二、三年進んできているところなんです。私、地元は徳島なんですけれども、徳島のある町では公共ライドシェアをやっています。この間、その町長から相談を受けたのは、そこはすごく安い運賃で住民の方に喜ばれて大変利用があるものの、大いなる悩みがありますと。年間8,000万円、町が負担をしないとイケない。これは絶対に持続可能じゃない。こういうお話なんです。

だから、これから再構築をいろいろなところにするに当たっても、持続可能にしていけないと、これは移動手段を立ち上げただけでは全く意味がありません。だから、それをどういう形だったら一番皆さんが負担が少なくて、いわゆる続けられる形になるのかというのはやっぱり模索する必要がありますし、そのときに、単独でやるのではなくて、それは事業者もそうですし、交通産業だけでは駄目だし、さらに、自治体もすごく今弱ってきていて、交通を専従でやっている組織も人もいないというところも多いです。

そういうところを助ける組織、協力する組織というのはやっぱり必要だろうし、こんな問題意識で、やはり必要な制度改正があるのであれば、そこはひるまずやっていきたいということで考えておる次第でありますし、また、今日いただいた意見も大変参考になる意見をいただいておりますので、できる限り反映をさせていただいて、いい形をつくってまいりたいと思いますので、また次回以降もぜひよろしくお願いしたいと思います。

ありがとうございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

今お二方がおっしゃったように、今日、皆さんの意見、もの凄く出たんですけども、かなりの程度、同じ方向を向いているということなんです。なので、そういうことを御参考にいただいて、また、具体的な論点を深掘りしていただいて、今度はやっぱりそれを中間的なものをまとめるということですね。こういった骨子をお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、皆さん、ありがとうございました。本日の議事はこれで終了ということになりますので、この先の進行は事務局でお願いしたいと思います。

【善福補佐】 山口部会長、委員及び御出席の皆様方は、長時間にわたりまして、ありがとうございました。

本日の資料につきましては、会議終了後、速やかに国土交通省のホームページに掲載をい

たします。また、本日の議事録につきましても、委員の皆様に御確認いただいた後に、国土交通省のホームページに掲載いたします。

以上をもちまして第1回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —