

第25回（令和7年度第2回）交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会

令和7年8月25日

【小野寺補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第2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催いたします。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小野寺でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

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、よろしくお願いいたします。

開会に当たり、山内部会長から一言御挨拶を賜りたく存じます。

【山内部会長】 部会長を務めております山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

この地域公共交通の部会も今日第2回目ということになりました。前回、皆さんからいろいろ御意見いただきましたけれども、やはり今の日本において、地域の交通、特に足を確保するというこの重要性については、皆さんの御意見が一致したところではないかと思っております。

それで、今回のこの会議はそれを実際に制度的に担保するというのが目的ですので、その意味ではいろいろ実際の例とか、あるいは具体的なメリット・デメリット、そういったところを皆さんにいろいろお聞きして、この方向性で取りまとめに入っていきたいと思っております。今日も活発な御議論、皆さんの御協力よろしくお願いいたします。

【小野寺補佐】 山内部会長、ありがとうございます。

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）

【小野寺補佐】 ここからは、議事に入りますので、議事進行は山内部会長にお願いいたします。

【山内部会長】 それでは、よろしくお願いいたします。

本日の部会ですけれども、前回に引き続きまして、担い手不足をはじめ厳しい状況、こういった状況に置かれている地域交通の現状に鑑みまして、新たな制度的枠組みの構築に入ると。こういう事項について御検討、御議論いただければと思います。

議事につきましては、まず、事務局から前回の各委員の意見の振り返り、そしてそれを踏まえた制度的枠組みのポイント、それからその論点、こういったものを御説明いただいて、それから実際のヒアリングを行いたいと思っています。今日は長野県、つくば市、ＪＲ東日本、それから日野自動車の取組、これをお聞きして、その後の意見交換とさせていただこうと思います。

それでは、まずは事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【廣田参事官】 ありがとうございます。事務局の公共交通部門の担当参事官の廣田と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。それでは、事務局のほうから資料１という資料、ペーパーを御用意しておりますので、そちらに基づきまして説明をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

資料１をお開きいただきまして、２ページ目、３ページ目は、前回第１回の地域公共交通部会にお出しした御議論いただきたい事項でございます。これは後ほど資料のところでもまた再掲しておりますので、こちらのほうは説明を省略させていただきます。

早速でございますけれども、４ページ目をお開きください。前回第１回の部会で委員の皆様から頂戴いたしました御意見について、事務局のほうで取りまとめをさせていただいております。

簡単に振り返りたいと思いますが、まず、事業者や自治体の更なる連携・協働の推進についてということでございますけれども、１つ目、共同化・協業化は人口減少下では必須の施策ではないかという御指摘もございました。それから少し飛んで４つ目、都市部の自治体では自ら交通に係る企画運営ができるが、中山間地域では交通を担うこと自体が困難になっていて、各地域になじむ処方箋となるような施策が求められている。それから５つ目、自治体はマンパワー不足に限らず、質的な課題もあって、地域交通をコーディネートできる人材・組織が必要ではないか、こういう意見がございました。

それから、地域公共交通計画の機動的・効率的な立案・実施推進についてという項目でございます。例えば３つ目、データ提供を求める権限主体あるいは活用できるデータの対象、

範囲のルールづくりが必要ではないか。あるいは、法定協議会の関係でございますけれども、4つ目、官官あるいは官民の連携がスムーズに行えるように改めて改善が必要ではないかと、こういった御意見がございました。

それから、2枚目でございます。インバウンドの件もございましたけれども、その他の御意見のところでございますと、例えば2つ目、公共交通を社会的共通資本と捉えて、公のさらなる支援や自ら実施するという発想が必要ではないか。それから5つ目、地方の皆さんは現状、大変頑張っているので、現行制度の下で解決できる部分もあるのではないかと、こういった御指摘もあったところでございます。

こういった御意見も踏まえて、私どもなりに今回少し、制度的な枠組みのポイントと論点についておまとめをしておりますので、6ページ目以下で御説明させていただきます。

それでは、6ページをお開きください。共同化・協業化の推進でございます。青の背景、前回で提示した論点でございますけれども、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべきではないか。その際の想定される場面とか領域、課題や効果についてどう考えればよいかと、こういう論点でございました。

改めまして、例えば自治体の共同化の例でございますけれども、本日も御説明いただきますけれども、茨城県つくば市ほか4市で、共同で広域の公共ライドシェアを運行されております。つくば市さんが中心になられていると伺っておりますけれども、これは実は4市が運行管理業務あるいは車両管理業務を一括で1つの事業会社に委託しております。また、ドライバーの募集から研修まで共同で実施しているということでございます。1市でやりますよりも業務全体が効率化され、また、非常に苦勞されておりますドライバーの確保やその養成も効率的に運用できていると、こういう事例でございます。

それから、お開きいただきまして7ページ目でございます。これは事業者の共同化の事例でございます。それぞれのモードで整理しておりますけれども、例えば自動車輸送分野におきましては、今の公共ライドシェアの説明でもございましたけれども、人材確保や人材育成の共同化、あるいは車両やシステム調達の共同化、場合によっては運転者、運行管理、整備管理も共同化していく、こういったことが考えられるところでございます。鉄道分野でも同様な考え方があるかと思っておりますけれども、人材に加えまして装置や部品等の調達の共同化、あるいは施設や車両の保守管理の共同化ということも挙げられようかと思っております。また、船の分野でございますけれども、システム調達の共同化に加えまして、例えば共通予備船を導入する、あるいはその維持管理を共同でやっていくということも考えられるのかなとこの

例では挙げておるところでございます。

実際行われている事例のヒントでございますけれども、前回も市長から御説明がございました広島市のプラットフォームひろしまの事例でございます。市とバス事業者が参画するプラットフォームが令和7年に法人化される形で既に創設されておりますけれども、EVバスや充電設備の導入、施設整備の計画の策定も実施することとされておりました、こういった点、車両や設備の調達の共同化ということが言えようかと思います。

また、真ん中、高松のタクシーの事例でございます。地元の事業者15社、台数ベースでいうと250台以上の事業者さんが参画されて、タクシー配車アプリを共通で導入された事例でございます。事業者の大体約4割程度が参画をされておりますけれども、1社ごとに調達するよりも、調達を共同化しているという形で効率的な実施をされている事例だと考えているところでございます。

また、右側でございますけれども、本日もヒアリングでお話をお聞きしますが、日野自動車の例でございます。鳥取市内に6つの地区で運行がされております自家用有償運送の運行管理業務を、この6つの運行主体から、NPOやまちづくり協議会などがございますけれども、運行の一元管理を受託されている事例でございます。

こういった形で運行管理の共同化が進められているわけでございますけれども、議論したいポイントとしては、このようなさらなる連携・協働による共同化・協業化について、制度的な側面も含めて推進していくことはどうかということを提案させていただいているところでございます。

それから、8ページ目をお願いいたします。こちらは外部組織の活用とでもまとめて言えるでしょうか。前回提示しました青の背景の論点でございますけれども、地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能・役割を補完・強化していく仕掛けとして、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、こういう問題意識でございました。私どもが考えている外部組織のイメージでございますが、左側の黄色のところでございます。

担い手として想定される主体としては、NPO法人や一般社団法人、一般財団法人のほか、営利法人も広く想定される主体としては考えられるのかなと思っているところでございます。

それから、想定される業務内容、裏返すと求められる役割とでも言えると思いますけれども、地域の公共交通計画の策定等地域の交通政策の企画立案。地方公共団体が地域公共交通

計画を決定するわけでございますけれども、そういった案を検討する、こういった役割が求められると考えられるほか、企画立案の後にございますけれども、そこで定められた施策を実施していく主体としても我々は考えているところでございます。それから、関係する地方公共団体や交通事業者さんとの間で相互の連絡調整が必要となる場面がございますけれども、自治体の指示を受ける形で、こういった連絡調整業務も実施主体の業務として考えられると考えております。それから、その他、③でございまして、情報の収集や整理・提供、こういった業務も考えられると思っております。

そうしますと、これらの外部組織が法定協議会に参加したり、あるいは地域交通計画の作成の提案などとしていくことも考えられると思っております。

事例で振り返ってみますと、右側でございますが、広島のパラドクスひろしまは、地元の地域公共交通活性化協議会への運行計画の提案を実施されるという任務・役割を担っていらっしゃると思っております、こういう点からも市町村の業務を補完している役割があるのかなと思っております。

また、鳥取の事例でございます。これは直接的には運行主体は地域の協議会、NPO等でございますけれども、自治体が有償運送を実施する場合は、まさに自治体を実施する公共ライドシェアを支援する役割を担うことになろうかと考えているところでございます。

議論したいポイントでございますけれども、今我々がイメージしておりますこの外部組織について、どのような役割を求めていくこととすべきか、あるいは担い手として想定される主体についても我々列挙しましたけれども、この考えについて留意すべき点はないかについて御意見を頂戴できればと思っております。

それから、9ページ目でございます。公共ライドシェアの主体の関係について少し問題意識をまとめているところでございます。共同化・協業化の文脈では、自治体が公共交通を確保していくという役割の重要性も示させていただいたところでございますけれども、今、現行の自家用有償旅客運送制度、公共ライドシェアの制度を振り返ってみますと、黄色の背景のところでございますけれども、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である場合に、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保する重要性に鑑みてこの制度は運用されているところでございます。こうした性質から、市町村やNPO等の営利を目的としない主体がこれまで担い手となってきているところでございまして、登録主体に列記されているような団体が公共ライドシェアの登録主体、実施主体になっているところでございます。

御議論したいポイントでございますけれども、自家用有償旅客運送の性格や役割は維持

しつつも、議論したいポイントの1行目の右側からでございますが、広域での輸送ニーズが非常に増えております。先ほど市町村の協働という話もございましたけれども、施設の統廃合なんかも進んでおりまして、非常に広域での輸送ニーズが進んでおります。バス・タクシー路線の縮小という部分もあるかと思えます。そういった点に対応するために、自家用有償旅客運送の実施主体として、現行の登録主体に加えて、都道府県、それから一部事務組合、広域連合、こういったものを加えていってはどうかという点。あるいは、地方自治体の施策実施機能をさらに補完する役割も考えつつ、地方公共団体が出資または参画するような法人・団体、こういったものも公共ライドシェアの主体として追加することはどうかというふうにこちらでは提示させていただいているところでございます。

次、データの関係でございます。10ページ目でございます。より一層データに基づいた計画の立案・実施を進めていくことが必要ではないかという問題意識を前回提示させていただいております。我々が考えているモビリティデータの種類と申しますのは、この①から③に掲げているような利用実績、あるいは運行の情報、それから事業情報に関するもの、こういったものが挙げられようかと思っております。

私どもが提示した問題意識でございますけれども、11ページ目でございます。データ活用の重要性というところは緑のところでは背景で入れております。2つ目の矢印、やはり地域公共交通計画におけるモビリティデータの活用と申しますのは、1つ目、地域の実態の把握や計画作成の根拠になるものでございますし、②、取組のモニタリングをする際の指標となるようなものでございます。それから3つ目、関係者間のコミュニケーション、これは施策の決定あるいは施策の推進のモニタリングという意味がありますけれども、そういったコミュニケーションのツールという役割もあろうかと考えているところでございます。

※で小さく書いておりますけれども、例えばモビリティデータを活用することで、様々な観点から利用の実績を分析して、現在のサービス供給レベル、内容と利用需要のギャップを可視化して、例えばオンデマンドバスとかの導入エリアとか導入量の検討のエビデンスとして利用することができるという、こういうものであろうかと整理できると思います。

議論したいポイントでございます。1つ目の丸、1行目からでございますが、多様な関係者の参画及びモビリティデータの取得と非専門家でも簡単に活用できるような環境を構築するために、地方公共団体が交通事業者などからデータ提供を求めることができることを明確化すべきではないか。そして、2つ目の丸でございますけれども、交通事業者等と自治体がそれぞれ安心してデータ提供あるいはデータの活用ができるようにすべきではないか。

こういう問題意識の下、個人情報保護法上の手続のほか、データの外部組織への共有や公表の取扱い、あるいはアクセスの範囲などについて必要なプロセスを明確化すべきではないかと、こういうポイントを提示させていただくということでございます。

それから、12ページ目、法定協議会の関係について、議論したいポイントを2点挙げているところでございます。議論したいポイント、2つ丸がございませうけれども、1つ目は、法定協議会におけるバス路線等の休廃止の情報提供に関する問題意識でございます。道路運送法の規定に基づきますと、乗合事業の路線または事業の休廃止を行おうとするときは、6月前までの届出が求められているところでございます。一方で、路線等の廃止届の直前にこの廃止等の方針を地域のほうに伝達する事例も確認されておりまして、このような場合には代替交通の確保がスムーズになされず、地域住民の足の確保に影響が生じるおそれも我々はあると思っております。

そういった中で、この法律上の規定はそれは所与のものとしつつも、事業者が地域公共交通計画に位置づけのあるような路線等の休廃止の届出を行う場合には、事業者が事前に法定協議会に情報提供をして、地域交通法の地域旅客運送サービス継続事業などの活用も含めて代替交通の確保に係る協議を行うことが望ましいということを地域交通法の例えば基本方針において明確化してはどうかという点を挙げております。

それから、2点目は議決方法の関係でございます。法定協議会の議決方法につきましては、各協議会の規約において協議会ごとに議決方法が定められているというのが実態でございますけれども、中には、議決に当たり全会一致を求めることとしているものもございます。こういったものになりますと、合意形成に時間を要してしまっ取組が円滑に進まないおそれもあると思っております。十分な議論、それから迅速な意思決定、これは両立させていく必要があるわけでございますけれども、議決方法について必要な関係者の意見聴取の機会を確保した上で、多数決も含めて協議会としての議決ルールを独自に定めることができるということを地域交通法の基本方針において明確化してはどうかという問題意識でございます。なお、同種の規定は、自家用有償運送の導入等で設置されます地域公共交通会議の設置運営ガイドラインにおいても同趣旨のことがもう既にうたわれているところでございます。

それから最後、13ページ目でございますけれども、観光の需要でございます。議論したいポイントのところに集約させていただいておりますけれども、地域の足、観光の足の両者の相乗効果を総合的に推進することが非常に大事でございますので、例えば観光などによ

る需要の見通しなども踏まえて地域公共交通計画を策定あるいは実施していくことを促していくこととしてはどうかということを議論したいポイントとして挙げているところでございます。

以上が私どもが今日御用意している論点の整理と議論いただきたいポイントでございます。どうぞ何とぞよろしくお願い申し上げます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それでは、先ほど申し上げたように、ヒアリングのほうに移りたいと思います。まず最初は長野県からでありまして、長野県の阿部知事をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【阿部臨時委員】 皆さん、おはようございます。よろしくお願いいたします。私のほうからは、今日のテーマに即して3点、長野県の実情、状況も踏まえてお話を申し上げたいと思います。

まず、1点目ではありますが、地域公共交通については、これまで以上に公的関与を強化すべきと思っております。資料を御覧いただいておりますように、改めて申し上げるまでもなく、特に地方における公共交通利用者が急激に減少しているという状況があります。また、運転手をはじめとする、公共交通の担い手確保が非常に困難な状況になっています。その一方で、公共交通が成り立たないと、子供たちの通学だったり、高齢者の通院だったり、さらには、観光でいらっしゃる皆様方の移動ができない。そもそも交通は地域社会の基礎的インフラでありますので、そういう意味では公共交通を何とか維持しなければいけないというのが我々地方の強い思いであります。

そういう中で、これはパラダイムチェンジ、パラダイムシフトが必要と考えています。今までの我が国の公共交通は、事業者が頑張って、運賃収入で経営してねと。これまでの支援も、基本的には赤字路線を何とかしましょうという形で支援のスキームが組み立てられていますが、そうした発想を抜本的にもう変えていかなければいけないんじゃないかと思います。大都市部はまだ運賃で賄えるのかもしれませんが、基本的に日本全国多くの地域は運賃収入で賄えないということで、そもそも考え方を抜本的に変えるべきだと思っています。

そこに書いてありますように、長野県は、信州型広域バス路線支援制度というのを新たに作りしました。公的関与の強化ということで、一つは、赤字補填ではなくて、運行経費をしっかり見ましょうと。基本的には2分の1は行政が、県が支援する制度ですので、基幹的な路線であります。それについては2分の1をちゃんと支援します。それでも足りない部分は市町村が応援するという形にしていますし、単に運行支援ということだけではなくて、人

材の処遇改善に必要な部分も支援をしていこうということで、事業者に頑張ってもらいたいということよりは、むしろ我々が前面に出てしっかり維持していこうというスキームに変えています。

そういう意味では、論点のところに書いてありますように、もうパラダイムシフト。宇沢弘文先生が言う言い方で言えば、もう社会的共通資本としてしっかり公共が関与する仕組みをつくるべきだと思いますし、そのためにも、公共交通に対する財源。そこに書いてありますように、道路関係予算が2兆円、地域交通関係予算が200億円、もう二桁違うというようなことは今の時代では考えられないんじゃないかと思います。国土交通省の皆様方も予算の確保に一生懸命取り組まれてはいますが、まさにこれは国民全体で地域公共交通の予算確保に向けて力を合わせていくことが必要だと思っています。

それから、2点目であります。今の公的関与を強めようということとも関連しますが、地方分権、それから規制緩和ということとセットで進めていくということが必要だと思っています。法定協議会をつくって、いろいろな議論をしてきているところでもありますけれども、やはり公的な関与を強めて、これは社会的共通資本的に言えば、官僚統制の下に、国とかあるいは県とか行政だけが関与を強めるということだと役人的統制になってしまいますので、やはり公的関与を強めることと併せて、ある意味民主的な統制を強化するということが重要だと思います。そういう意味ではこの法定協議会の役割は極めて重要だと思っていますので、ぜひ国からは、地方あるいは法定協議会にそうした分権的な視点でぜひお取組を進めていただくことが必要だと考えています。

私ども長野県においては、いわゆる公共ライドシェアの事務権限を移譲していただいております。その結果、地域の実情に合った地域の足の確保に県として主体的に関与することができております。また、法定協議会の議論の中で、例えば日本版ライドシェア、こうしたものについては、法定協議会が関与できていない、十分関与できないという仕組みになっているので、地方の中では必ずしも法定協議会なり、地域でトータルで地域公共交通の話を議論しづらいというのが今の現状であります。そういう意味では、ぜひ分権的な、我々県行政にだけ分権しろというよりは、むしろ公共交通を民主的にコントロールできるような抜本的な制度の構築をしていただきたいと思います。ぜひ国は、安全面など本当に最低限のところの関与にとどめていただきたいと思います。

それから最後、3点目であります。地域公共交通の司令塔のあり方ということです。これは地域公共交通をどういう形でトータルコーディネートしていくかという、これから地

域にとって非常に重要なテーマだと思っております。例えば大都市部においては、私もかつては横浜市で仕事をしておりましたので、大都市は大体、バス事業とか地下鉄事業があって、そもそも交通政策に今でも深くコミットされておりますので、多分、政令市をはじめそういうところを中心になって近隣地域を取りまとめていく。前回広島市長からもそういうお話が出ていたと思いますが、そういった方向性が望ましいと思いますが、一方、地方部では、そうしたコアとなるような大きな自治体がないところが多いので、そういう意味では、ここに書いてありますように、例えば広域連合でしっかり取り組めるような仕組みをつくっていくということが必要だと思っております。

そこに本県木曽地域の事例を書かせていただいております。木曽の広域連合は6町村がありますが、中心となる市がございません。そういう意味では県も一緒になって交通に取り組もうということで、広域連合の中に交通政策室をつくって、県も一緒になって公共交通に取り組んでいておりますし、今後は木曽の広域連合に県も広域連合のメンバーとして参画をして、一緒になって公共交通に取り組んでいこうと考えております。そういう意味では、市町村だけの広域連合、あるいはこれから県も入っての広域連合も考えられると思いますが、そうした組織が公共交通の司令塔役を果たせるような仕組みづくりをぜひいただければ大変ありがたいと思っております。

私からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして、つくば市に願ひしたいと思います。五十嵐市長、どうぞよろしくお願いいたします。

【つくば市（五十嵐様）】 つくば市長の五十嵐でございます。よろしくお願いいたします。今、阿部知事のお話のあった公的関与を強める部分と、民間の力を活用しながらガバナンスしていくこと、そして広域で連携をしていくということ、全てまさにおっしゃるとおりだと思っております。ぜひいろいろ御指導いただきながら、つくばの取組も進めていきたいと思っております。

私からは、地域連携公共ライドシェアの事業のポイントと問題意識、そして課題感についてお話をしたいと思います。

まず、そもそもこの地域連携公共ライドシェアですけれども、つくばと隣接をしている土浦市、下妻市、牛久市の4市連携で実施をしております。そもそもデジタル田園都市国家構想交付金のタイプSで自治体間の連携が要件になっていますが、以前から周辺自治体とは、やはり公共交通網の広域連携をどう図るかというのを常に協議をしてきましたので、ドラ

イバー不足に起因する公共交通の減便であったり、廃線で住民や来訪者の移動に制約が生じているという共通の問題意識がありましたので、比較的スムーズに首長たちと話をしながら導入することができました。

次のページをお願いします。事業スキームですけれども、高速バス事業者のWILLER株式会社の関係企業であるCommunity Mobility株式会社に全体のマネジメントを委託しました。そして、4市で主な路線バス事業を展開する地元の関東鉄道株式会社に、運行の判断、それから運行前後のオンライン点呼、あるいは、事故発生時の現場対応までを委託して、事業者協力型の公共ライドシェアを運行しています。ドライバーに関しては、広く地域住民から募集をして、雇用ではなく委託という形態でサービスを実施してもらっています。ドライバーの都合に合わせて好きなときに働ける仕組みを構築することで、副業としてドライバーに登録することが可能です。

次のページをお願いします。この部分がこの事業のおそらく最も大きなポイントですけれども、ドライバーバンクという仕組みを構築しております。一種免許ドライバーの確保から運行までをワンストップで管理するプラットフォームを新たに構築しました。現時点で一種免許をお持ちの皆さんを含む75名のドライバーが、登録を公募でしてくれました。この仕組みは、4市で共有することを前提に事業化していますので、何点かメリットがあると考えております。

1つ目は、運行エリアが複数あっても、ドライバーが運行できるエリアが限定されないことで、利用者からの配車予約に合わせてドライバーを柔軟に配置ができるということ。さらに、今後の展開ですけれども、周辺自治体が新たに自家用有償旅客運送を実施する場合に、このドライバーバンクに登録され、既に育成が完了したドライバーであれば、そのまま活躍してもらえること。それから、ドライバーの共同化によって、経費削減に関する効果もあると思っています。エリア重複、時間帯の運行管理を二重に発生させないなど、カスタマーサポートとして受けている電話でのお問合せを一本化できていますので、概算ですけれども、4市ばらばらの場合よりも4割ほど経費は削減できていると思っています。

次のページをお願いします。一方でいろいろうまくいっているかといえば、残念ながら、運行の件数は極めて限られていると思っています。ユニークユーザーによる定期的な利用もありますけれども、まだまだ足りていないということがあります。これはやはりエリアが限定的ということがありますが、最後に少し触れたいと思います。

ちなみにですけれども、ドライバーの皆さんに実施したアンケートで、76名（アンケー

ト実施時点)のドライバーの皆さんのうち53名が回答して、そのうちの約半数が、今後、交通事業者就職することを前提に二種免許取得に興味を持っているという回答をしています。ですので、ここでいろいろな乗車というかお客さんを乗せる体験をした皆さんが、トレーニングをされて二種免許を取っていくという流れをきちんとつくっていきたいと思っています。来年度からこの支援を具体的に始めていき、そこから地域の交通事業者、バスやタクシーの運転手になっていただく流れをしっかりとつくっていきたいと思っていますので、繰り返しでいつも会議で申し上げているんですが、決してタクシー会社さんと何か競合するとかそういう話ではなくて、ウィン・ウィンの関係は十分つくれると私は思っています。

次のスライドをお願いします。これが最後ですけれども、課題感について、時間の関係もありますが、何点か述べたいと思います。先ほど、経費削減効果について申し上げましたが、それでも自治体の負担だけで運行を維持することはやはり難しいと思っていますし、他自治体が新規参入する際のこれはやはりハードルになると思っていますので、先ほど阿部知事からのお話にもありましたように、しっかり国の財政的な支援の部分、公的な関与をより深めていくという部分はぜひお願いをしたいなと思っています。

それから、自治体の実施主体となる場合、ドライバーを集めること以外に、エリア設定をどうするかとか、それから運賃の取扱いをどうするかとか、それは条例に規定するのかしないのかといった整理、これはかなり各自治体によって状況が違いますので、自治体から委託を受けた、先ほど事業主体がどこになるかというお話がありましたけれども、必ずしも全てが公的ではなくて、そこと連携をした民間企業、株式会社の運行主体も認めていただけることによって、負担も軽減していくんじゃないかと思っています。

そして、最後ですけれども、やはりエリア、運行主体がなかなか限定されると利用者が増えていきませんので、これは連携して協議をして、タクシー事業者が足りていないところについては、より「交通空白」ということを活用させていただいて広げていき、そして民間事業者から、これも論点にありましたが、データを出していただく。ただ、民間事業者も出すのは大変ですので、そのデータを出すための支援を事業者に対しても行っていくようなことを日本全国で行うことによって、より緻密な公共交通の構築ができるんじゃないかと思っていますので、よろしくお願いします。

少しオーバーして大変失礼しました。以上でございます。ありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それでは次は事業者からで、最初はJ

R東日本の御説明をお願いいたします。

【横尾オブザーバー代理】      ありがとうございます。JR東日本の横尾でございます。スライドの共有をお願いできますでしょうか。ありがとうございます。

オブザーバーの参加の副社長の伊藤に代わりまして、横尾が御説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

内容は、地域の交通の確保について、また、輸送データ等の御提供とかその取扱いについて、あとは、持続可能なオペレーションを狙いとした他の事業者との連携の事例という内容で話をさせていただければと思います。

2ページ目をお願いいたします。こちらは地域の交通の在り方を自治体の皆様との協働で構築してきた一つの事例ということで御紹介をさせていただきます。角館エリアの事例という中身になります。こちら、概要は上の部分にまとめておりますとおりでありまして、2021年度より弊社の主体での運行が始まってございます。その後、仙北市様と連携協定を締結しまして、共同での運行を3年間でやってまいりまして、今年度2025年度からは、仙北市様が運行主体、弊社が伴走するという形で移行支援という形になってございます。経緯につきましては下部に記載をしております。観光需要並びに地域交通の双方を取り込む形で、市街地コース、中川エリアという住宅地を組み入れながらここまでやってきたという経緯がございます。地域交通としての一定の定着をもって主体を交代したというタイミングでございます。

次のスライドをお願いいたします。こちらでは、役割分担のイメージと、オンデマンド交通の課題感に触れてございます。上の左右で対比をして記載してございますけれども、先ほど申し上げたとおり、昨年度までのスタイルと今年度以降の形が変わったということは今申し上げたとおりでございまして、下部にメリット・デメリットを書かせていただいております。

次のスライドをお願いいたします。こちらでは御利用実績も書かせていただいております。コロナが明けまして、移動の回復とともに連動する形が数字としてついてきているということは見てとれるかと存じます。また、下、その他弊、社としての当該エリアにおける観光需要振興策も書かせていただいているという中身でございます。引き続き連携を取りながら、エリアの交通の定着を狙いとして動いていくということでございます。

次のスライドをお願いします。続いてこちらの5ページは、輸送データ等の社外提供についてコメントを述べさせていただきます。第1回の議論を受けましてという位置づけでござ

ざいます。データに基づく計画立案が重要であるという視点、また、データを活用する側、提供する側双方の立場を踏まえて議論されるべきだということも踏まえての本日のページでございます。

1点目、こちらは既にお示しをしているデータということで、記載のとおりでございます。弊社の例ということで御認識をいただければと思います。

また、2点目のポツでございます。こちらは、国交省様の資料1、データの利活用の論点と関連いたしますけれども、データの活用については重要であるという認識を持ってございます。持続可能な交通計画策定というものはファクトに基づいて策定されるべきだと考えておりますし、提供側にも意味があることと捉えてございます。御利用の方の御理解も得ながら、駅カルテという形で、こちらはS u i c aデータの活用でございますけれども、商用展開も行っているという経緯もございますので、今後の扱いというのは3番目の観点も御留意いただければと考えてございます。

また、その下のポツでございます。こちら記載のとおりでございます。公共の利便につながる視点ということでありまして、公的組織の皆様からの要請ということをトリガーとすべきと考えております。こちら、「など」と書いてございますけれども、公共性もバリエーションがあると考えてございます。本日の先ほどの国交省様の資料1の担い手として想定される主体、外部組織というお話とも関連するかと存じます。また、モビリティとしてより活性化することはデータ提供側にも大きなメリットがあるというふうにも認識してございますし、まちづくりと連動性があればなお望ましいとも考えております。その点を踏まえつつ、一番下に書きましたとおり、一定のルールなりを設けて、かつ個別のエリアの状況をよく見た上で御判断をさせていただければと考えてございます。

次のスライドお願いいたします。ここからは、持続可能な姿を模索する中での、他企業、中小の民鉄様も含めまして皆様との協業の事例を一部紹介をさせていただいております。こちら、まず左上の弘南鉄道様につきましては、技術支援とか社員教育と一緒にやらせていただいております。いすみ鉄道様へも技術支援という形。右下の只見線は、こちらは上下分離で復旧してございますが、県の皆様との業務支援の形、こういったものを書かせていただいております。左下でございますが、こちらはこれからの課題感ということを書いてございます。左の中ほどは、並行在来線事業者への技術支援を今も進めているという中身でございます。

次のスライドお願いいたします。こちら記載のとおりでありまして、J R西日本様と、

こちらは電気設備保守の領域でスマートメンテナンスであったり、機械化、DXを進めていること。その下は、資格管理ということで、こちらは事業者ごとに異なる制度であります、やることは一緒であるということも踏まえまして、共通化とか、eラーニングの共通コンテンツなど、他社とも共有をしながら、持続可能な形を探っているということも書かせていただいています。

簡単ではございますが、紹介としてプレゼンテーションさせていただきました。ありがとうございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、次は日野自動車ですね。御説明をお願いいたします。

【日野自動車（三好様）】      日野自動車です。私どもはトラック・バスの製造を本業としておりますけれども、今回、ソリューション事業部は、お客様の周辺課題の解決等を主な活動としております。バスの活性化から始まりまして、自治体との活動の中で、公共交通空白地帯の自家用有償のサポートに至っております。本日は効率化の観点ということで議論されておりますので、そういった点で参考になりそうなポイントを中心に簡単に発表させていただきますと思います。

最初のページです。まず、我々が自治体さんと一緒に活動してきた中で、自家用有償の導入に対していろいろお悩みを持たれている。その中で、立ち上げ前については、制度を知らない・分からない、それから、制度を活用したいけれどもやり方が分からない、そういったことに対して立ち上げを伴走していく、そういったことを提案してまいりました。それから、立ち上げ後ですけれども、ここが一番ネックなのは、立ち上げた後の担い手、ドライバーさんとか、運行管理をする方、そういった方がなかなか確保できないということに対して、サポートですけれども、オペレーター業務とかそういったことを24時間365日対応しますよと、こういったことを売りに対応してまいりました。

次のページです。我々のサービスは自家用有償トータルサポートという言い方をしておりますが、その次に行ってください。

あくまでも我々は、地域住民や自治体の方が、地元の交通を何とかしたいということの後押しをするというのがメインになっております。立ち上げ支援サービスや運行管理受託サービス、申し上げたものです。

次のページお願いします。次は運行立ち上げ支援サービスということで、こちらは導入前の話ですけれども、やはり自治体の方によって理解度に差があるということで、これは誰で

も最短で努力をせずに自家用有償を立ち上げられるということを考えてサポートしております。自家用有償制度の説明や事例紹介、それから運行形態の提案、コストの計算など、それから実際に導入する場合は、申請の準備とかスケジュール作成、こういったことでお手伝いしております。

次のページです。立ち上げ後の運行管理の委託サービスですけれども、こちらは先ほど申しましたように、オペレーターが集中的に運行前点検の管理、そういったことをサポートさせていただいたりしております。

次のページに行ってください。では、ここでどういった効率化ができていくかということなんですけれども、私どもは複数の自治体さんの管理を一括してやっていることで、通常であれば各自治体さんが1人ずつ人を置くと3人から5人かかるところを、集約して時間をずらしながら1名の人間がやるということで、3人から5人のものが1名にできる。ということであれば、そこにかかっている人件費のコストは少し安めに皆様に御提供することによって、自家用有償をうまく回すようなお手伝いができるということになります。

次のページは導入のメリット、活用例ということで実際の例です。左側は鳥取市様。市内にある6つのNPO団体それぞれでされていた運行管理を1か所で我々はやります。右側は、事業体さんやらNPOさん、運行事業者さんやらNPOさんを一括して運行管理しておりますという例です。

次のページをお願いします。最後のページになります。私どもの考え方なんですけれども、いろいろな地域ごとに個別の事情があります。いろいろな企業さんがいたりとかNPOさんがあります。なので、私どもは全部自分でやるのではなくて、その地域に最適な事業者様と一緒に組みながら、その地域にとって一番いい交通を提案していきたいと考えております。

一番最後、下になりますけれども、地域交通の持続には地域組織や自治体、各企業の強みを生かした適切な座組みが必要だと、これは特に感じております。そういったことを後押しできるような仕組みをこういった会議で議論いただければ、より地方の交通が活性化するような、我々も活動できる、お手伝いできるのではないかと考えております。

以上でございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それでは、以上で、事務局からの説明、それからヒアリングを終了したということでありますので、これからは意見交換、討議ということにさせていただきます。

時間の都合もございますので、発言について、大変恐縮でございますけれども、1人当たり3分以内ということでお願いをしたいと思っております。それから、御出席の方は、私のほうに挙手ないしは何らかの形で発言の意思を示していただければいいんですけれども、ウェブ会議の方はチャット機能で私のほうに御発言の意思を伝えていただければと思います。ミュートを解除して発言いただくということになりますが、ハイブリッドでやっていますので、発言の順番とかこれが前後するということ、大変申し訳ございませんが、御理解いただいた上で進めたいと思います。

それでは、これからお願いしたいと思いますけれども、阿部知事と、それから五十嵐市長が比較的早くに退席されるということでありますので、まず、何かありましたら阿部知事、五十嵐市長から追加的な御発言をいただいております。それで、後ほど2つの自治体に対して質問が出た場合は、御担当者の方に御対応いただくことにしたいと思います。

突然ですけれども、阿部知事、何か追加的な御発言あるいは御意見があれば御発言願いますが、いかがでしょう。

【阿部臨時委員】 すみません、途中で中座させていただく関係で先にお話をさせていただいて恐縮であります。先ほど3点申し上げさせていただきましたが、それに加えて、今日提示いただいている論点に関連して、追加で2点発言をさせていただきたいと思っております。

まず1点目は、路線バスの休廃止の情報提供についてでございます。これ、地域においては、特に長野県は今、もう路線バスの休廃止はいろいろなところでいつも話題になるというような状況になってしまっております。各事業者は非常に厳しい状況であるわけでありまして、ただ、先ほど申し上げた法定協議会であったり、我々自治体がそれに対してしっかり対応していくためには、やはり早めの情報共有ということが必要だと考えております。

本県におきましては、廃止届の提出前、廃止予定の1年以上前にぜひ情報共有していただきたいということを交通事業者の皆さんにお願いをさせていただいております。当初、交通事業者の皆様方からは非常に難色を示されました。行政があんまり介入するな、あるいは1年後、なかなか状況を見通すのは難しいといったような御意見もありましたが、最終的には何とか御理解をいただいて、そういうルールにさせていただいております。国の方向性に賛同いたしますが、交通事業者の皆様方には丁寧に、理解を得られるようにしていただきたいと思います。それが1点目です。

それから２点目、観光についてでございます。公共交通計画についてぜひ観光についても位置づけていただきたいと思います。本県の地域公共交通計画、これは今日も御参加いただいている加藤先生の御指導もいただく中で、通院・通学に並んで観光の移動についても保証するという事で計画を策定しております。長野県は観光地がたくさんありますが、なかなか交通が不便で観光地にたどり着けないというところがたくさんありますので、ここはしっかり我々も取り組んでいきたいと思っています。本県は来年度から宿泊税を導入する予定にしておりますが、宿泊税の主たる使い道の一つもこの移動、交通に充てていきたいと考えております。国においても、観光の足の確保、そして加えて、ぜひ財源についても、先ほど申し上げたように、しっかり御検討いただければありがたいと思っています。

以上です。よろしくお願いいたします。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、五十嵐市長、お願いいたします。

【つくば市（五十嵐様）】      先ほど申し上げたことの少し補足的になりますけれども、先ほど阿部知事からのお話にもありましたが、交通の状況というのは、自治体によって全く違うというのが、私も市長として仕事をしている認識でございます。民間の企業だけで十分に回るところもあれば、逆に行政が丸抱えしなくてはいけないところもあると思いますので、やはりそこについて国からの支援の形もぜひ柔軟な形を取っていただければなというのが強い希望です。

つくば市でも恐らく、例えばライドシェアの形を取れば、日本版ライドシェアに限らず、通常のライドシェアでも十分機能する部分もあるのではないかなという様なこともありますが、なかなか今の規制ではそれが難しいところもあります。そして、交通空白地についても、かなり厳しい制約がありましたので、運行エリアが今回の公共ライドシェア、地域連携型についても限定をされております。ここについては地域の協議会の中でクリアできるということに後ほど緩和していただきましたので、ここは有効に活用していただきたいと思います。

それでもなかなか各地区、各地域地域に全て忙しい国の皆様が関わっていくというのも、これはなかなか限界があるのではないかなということも思っておりますので、何か国の支援、例えば手続的な支援を求める自治体に対しては手続的な支援をお願いし、財政的な支援である程度自治体が動いていけることがあれば、そういった自治体に対しては、財政的な支援を潤沢にさせていただくとか、そのような地域の実情に応じた形の国の関与をしていただくことによって、より適切に地域の公共交通が維持されるということになっていくのでは

ないかと思っています。

そのためにも繰り返しになりますが、やはりデータの提供を民間事業者の皆様にしていただくということ、そして、していただくためには、それだけのやはり技術的なことも含めた支援を、なかなか地域の中小交通事業者にデータをデータセットとして提供していくというのは難しい部分がありますので、そのようなことも含めて、地域にできることはどんどん地域にやっていく流れをつくっていくことによって、その地域地域に合った形で維持ができていくんじゃないかと思っておりますので、ぜひ御検討をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。お二人の御意見に対して、事務局から、あるいは行政側から何かコメント、御回答等ございますでしょうか。

【廣田参事官】      ありがとうございます。ちょっと時間の関係もあり、休廃止のところについてのコメントを阿部知事から頂戴いたしました。丁寧な事業者への説明をとということでもございましたので、これはまさにそのとおりかと思っておりますので、制度設計、詳細を決めていくに当たっては、よく事業者さんとも意見交換をしていきたいと思っておりますので。

それから、五十嵐市長から、柔軟な、特に財政面のお話が多かったと思います。一部緩和したところもございますけれども、こういった事業ごとの課題があるかということについてもよく振り返りをさせていただければと思っております。

あと、データを出すか出さないかを定めることもありますけれども、出しやすくするためのデジタル化の取組も重要だと思っておりますのでございます。そこも施策として抜けがないようにしていきたいと思っております。

あと、観光のことについても位置づけがございました。ぜひ交通計画における観光の位置づけも入れてほしいという御意見だったと思います。それは制度的にどういうレイヤーで入れる形になるかどうかどうかわかりませんが、地域公共交通計画制度の大事な要素だと我々は思っておりますので、何らか位置づけられるように対応してまいります。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、委員及び臨時委員の方からの御意見を伺いたいと思います。要領としては、今みたいに、二、三人、三、四名の方に御発言いただいて、それで事務局から御回答いただくという形にしたいと思います。一問一答では時間がなくなりますので、そういう形にさせていただきます。

どなたか御発言御希望いらっしゃいますでしょうか。どうぞ。

【越臨時委員】 では、本日論点として御提示いただいたものについて4点申し上げます。

まず、外部組織の役割ですが、企画立案と施策実施があると思います。施策実施については、日野自動車さんからもお話がありましたけれども、自治体でできないことも多いので、そういった外部組織があるととてもいいかなと思いました。一方で企画立案ですが、こちらはやはり自治体ごとに異なる状況を把握して、住民の声を聞きながら進めていくというのが本質だと思います。それはまさに自治体の役割じゃないかなと思ひまして、それを外部組織に丸投げしてしまうのではなくて、うまく自治体を支援できるようなものができればと思いました。

2点目は、公共ライドシェアについては、これは五十嵐市長も述べられていましたけれども、御提案いただいているとおり、主体を広げて、より住民の皆様が使いやすくなるのがいいかなと思いました。

3点目はデータですが、データについては、自治体にできるだけ多くのデータを提供してもらうのが望ましいと思います。一方で、JRさんの御意見もありましたけれども、事業者にとってはあまり広く、営業の秘密の関係で公表できないデータもあると思います。ですので、自治体に提供してもらうデータと、それをさらにどこまで住民の皆さんに公表するかとか、そういった点の区分けが必要ではないかと思いました。

4点目は、法定協議会について、これはぜひ全会一致ではないということ、多数決でも決められるということがスピード感のある施策ができることにつながると思いますので、ぜひお願いできればと思います。

最後、論点として提示されたものではないことについて申し上げます。

一つは、交通空白地を考えるに当たって、阿部知事や五十嵐市長のお話もありましたけれども、地域によって全然違う。特に都市部と過疎地域を分けて考えることが必要ではないかと思います。都市部は様々な工夫で解消できることもありますけれども、過疎地域は、移動距離が長くて、住民の方が少ないですので、どうしても採算が合わない。

ですので、2点目として、やはりその場合の一番大きいのはお金の問題。これは阿部知事もおっしゃっていた、公共交通への公的関与、国からの支援というのがやっぱり自治体からすると必要な地域があるのではないかと思います。

3点目は、前回も申し上げましたが、こういった特に困っている地域を助けるためには、抜本的な解決策としての自動運転は必要なのではないかというのはずっと思っています。今月サンフランシスコにも行きましたが、無人のタクシーが非常に増えていますし、そうい

ったものは、都市部では事業者が採算が合って日本でもできる可能性もあると思いますけれども、過疎地域でも非常に必要なので、特区なども含めて過疎地域でも進められればなと思います。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございました。ほかに。どうぞ。

【池之谷委員】      交運労協の池之谷でございます。よろしくお願いいたします。今日のヒアリング、また、事務局の説明の中で、まずは質問事項３点と、あと、意見３点を申し上げたいと思います。

つくば市さんのやつの公共交通のライドシェアの記載の中で、ドライバーの後に括弧して個人事業主というふうになっていますけれども、これについては労働者ではないという位置づけなのかどうなのかというのを教えていただければと思います。

また、同じくつくば市で、４市での広域となっていますけれども、あまり広いと速達性というか、回送時間が長くなって利用者に対してどうなのか、その実態がどうなのかというのを聞きたいなと思います。

多分、広島の関係で、これは事務局からありましたけれども、プラットフォームひろしまの中で、ＥＶバスの導入、また、充電設備の整備とありますけれども、これらのＥＶバスであったり充電設備というのは、このプラットフォームが所有をするのかなと。そこら辺を教えてください。

また、意見でありますけれども、これはもう越委員と同じでありますけれども、共同化・協業化の推進の中では、外部組織に丸投げをされる懸念がどうしても拭い去れません。記載のあるとおり、外部組織については補完や強化のための活用ということであって、地域公共交通計画の策定などについては、これまで同様で地方公共団体での交通政策担当者の配置・教育、それをした上で、地域の主体が真に議論をして企画立案をすべきだとありますので、その辺は協調した書きぶりが必要かと思います。

また、公共ライドシェアの主体の拡大、この中では、既存のバス・タクシー事業への影響、これが懸念されると前回発言をいたしました。今回もあります、どのようなチェックをしていくのか、それについては明記をしていただきたいと思います。

また、法定協議会の議決の方法でありますけれども、ガイドラインに記載があるのは十分承知をしていますが、より明確にするために、全会一致というのは原則としつつも、取組を円滑に進めるための例外措置というような、分けて考える必要があると思います。

そして、自家用有償旅客運送の導入については、最長2か月程度の協議で同意が得られない場合、そのときに首長の判断というふうにありますけれども、協議期間が明確になっていないのではないかなと思います。例えば2か月を超えてもなお同意が得られなかった場合にはというような、要するに、2か月間の協議期間が担保されるということの書きぶりのほうがよいのではないかなと思いますので、その辺について検討をお願いしたいなと思います。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。ほかにもう一方いらっしゃる。どうぞ、原田さん。

【原田委員】      政策投資銀行の原田でございます。御説明どうもありがとうございます。私からは1点、つくば市の五十嵐市長に御質問させていただきたいのと、コメントが大きく2点ございます。

まず、質問ですけれども、こちらのライドシェアをやられる、いろいろな工夫をされていると思いますが、一番大きな要素というのは、やっぱり関東鉄道さんの存在、営業区域をカバーをしているような事業者さんがいらっしゃったということなのかと理解しておりますけれども、これはそのような理解でよろしいのか。すなわち、このように広域で連携しようというところにいろいろな事業者さんがいらっしゃるような場合は、このように非常にうまくいったのか、別の課題があるのかなと思いましたので、お聞きする次第です。

コメントといたしましては、地域公共交通計画の策定のところで、これ自体、やはり明確に広域で連携することで利便性の向上とコストの削減というのが御説明の事例からも見えてきたというところがございますので、交通計画自体を立案、それから施策の実施も含めて広域化するような明確なインセンティブがあるべきではないかなと思います。また、これについては、観光を含めるという、いろいろな御意見がありましたけれども、そういうこともしっかりとインセンティブとして、それを入れることに何らかのインセンティブを与えるような仕組みがあるといいのではないかなと考えます。

その中で、これを法定協議会の制度ともしっかり連動させていくような仕組みが必要かなと思います。阿部知事からライドシェアに協議会が関与する仕組みになっていないということが課題だという御指摘もありましたけれども、広域での公共交通計画と協議会がいろいろな切り口からも連動しているような仕組みがあるとよろしいのかなと思いました。

それから、2点目でございます。データでございます。こちら、JR東日本さんから、まちづくりの連動性という御指摘、もう全くそのとおりかなと思います。このデータ活用の重

要性としては、交通というくくりだけではなく、当然ながら観光関連施設、飲食店、商業施設に顧客を誘導していくとか、そういった施設が例えば時間別混雑料金の設定等にも十分活用できるかなと思いますので、交通というところにあんまり限定しないような活用ができる仕組みというのはいいのかなと思います。また、そういった商業施設とか飲食店というような方が使えるようにするためには、もちろん個人情報の問題はありますけれども、明確に商業利用ができますので、こういったものを有料で提供するような仕組みも奨励するということがあっていいのかなと考えます。

以上です。ありがとうございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、3名の方に御発言いただきましたので、事務局及び自治体からの御回答をいただきます。

まず、つくば市について具体的な質問がありましたので、可能な範囲内で答えいただけますでしょうか。

【つくば市担当者】      つくば市総合交通政策課です。五十嵐市長が退席しましたので、代わって回答させていただきます。

まず、ドライバーの個人事業主の点ですが、スライドの2ページをお願いします。ありがとうございます。こちらで一種免許ドライバー、二種免許ドライバーの下に個人事業主と書かせていただきましたが、今回、このドライバーとCommunity Mobility及び自治体に関しては、雇用契約はございません。あくまで委託という形で事業をお願いしています。さらに、指揮系統もなく、ドライバーが好きなときに好きな予約を受けるというような仕組みを構築していますので、労働者ではなく個人事業主としてこの事業に従事していただいています。

もう1点の関東鉄道さんの存在に関しては、御指摘のとおり、この事業を実施するに当たって、4市の幅広いエリアをカバーしていただいている関東鉄道さんに運行管理等を委託しております。こちら、運行時間も朝から夜までかなり幅広くなっておりますので、そういった点で、実際に路線バスを運行をされていてその時間にも対応できるというところで、今回の事業で運行管理をしていただいたのは大きかったと考えています。それ以外にも経費削減効果もあったと考えています。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、事務局からお願いいたします。

【廣田参事官】      回答いたします。まず、越委員から御指摘いただいた1つ目は、やはり

外部組織に丸投げするものであってはいけないのではないかという御指摘がありました。これは池之谷からもあった御指摘と同じだと思っております。自治体の役割を補完・強化したいと我々は思っておりますけれども、地域公共交通を自治体の計画としてつくるのか、協議会を自治体が組織することとして意見調整をして策定していくというプロセスがこの法律の一つの肝だと思えます。その効果を損ねないような制度設計が必要だということだと理解しておりますので、御意見としてはよくよく留意をさせていただければと思っているところでございます。

あと、越委員からデータの関係の御指摘をいただきました。より多くのデータを提供すべきですけれども、自治体にとっては限界もあるということだったと思えます。今回の問題意識のところにも書いてございますけれども、こういった内容、こういった取扱いにしてどういうプロセスにするのかというところは、よくよくデータの性格とか、あるいは関係者の皆さんの御意見も聞きながら、意見の集約を、これは細かい論点になりますけれども、図っていくことが、これは別々のトラックで必要かなと思っているところでございます。

あと、都市と過疎地域において求められる施策がすごく違うというお話もございましたし、財政支援につきましては、これは阿部知事からも御指摘がございましたけれども、公的な関与がさらに必要だということだと思えますので、それは予算面での我々の要求とか内容について工夫をして対応していきたいと思っているところでございます。

あと、池之谷委員から御指摘いただきました、つくば市で4市の速達性に課題があるのではないかとございます。本来つくば市さんから御回答いただいたほうがいいかもしれませんが、こちらにつきましては、今回のつくば市の資料の中で、4つのエリアは基本的に分けて運行されておりますので、回送につきましては、4市をまたがって全体を回送しているというよりは、ある程度エリアごとの分担ができていのかと思います。そういう点では回送距離がどんどん広がっていくというよりは、どこかで歯止めがかかっているのかと理解をしております。もしつくば市さん、違うようであれば御指摘ください。

あと、広島のパラドクスは、詳細はこれからだと思いますけれども、EVバスや充電設備については、これはパラドクスの所有だと認識をしております。

それから、公共ライドシェアにつきましては既存のバス・タクシー事業者への影響ということでございます。現状、これはよくよく御存じのところだと思いますけれども、地域公共交通会議において、その地域の交通状況に照らして、旅客自動車運送事業によるサービスのみではサービスのレベルとして課題があるといった場合に、協議を経た上で導入すること

になっております。この取扱い自体は変えない上で、登録主体としてどういうものを認めているかと、そういう議論だと我々考えておりますので、いわゆる地域公共交通会議の協議のスキーム自体をこの主体の議論と併せて変えることではなくて、そこは継続して実施をしていきたいと思っているところでございます。

議決方法の最長2か月のところの書きぶりにつきましては、大変申し訳ございません、地域公共交通会議のガイドラインが今手元にないので、よく書きぶりも拝見させていただきながら、いただいた御意見も受け止めて考えていきたいと思っているところでございます。

あと、原田委員から、公共交通計画を共同で作成するインセンティブというようなお話がございました。少しそこは心に留めておきたいなと思っております。交通計画自体、今でも市町村が共同して策定できるという法律上の規定にはなっているところでございますけれども、まさに我々はこれを軸とするようなものにも変えていきたい。もちろんエリアごとの特徴も踏まえないといけませんけれども、その策定の、我々なりにいろいろなガイドラインをつくったり、あるいは場合によっては予算で策定経費の支援なんかもございますけれども、こういったところのインセンティブについては、今後の制度設計の中で留意をしたいと思っているところでございます。

以上でございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。つくば市から追加的な御説明はございますか。

【つくば市担当者】      つくば市総合交通政策課です。補足、ありがとうございます。また、質問の回答が抜けておりまして、大変失礼いたしました。

4エリアで行う場合の速達性ですが、今回エリア自体を広くとっているものの、基本的には前日の12時までには予約を行っていただき、そこからドライバーから行ける配車予約を受託するというような仕組みになっています。そのため、今回御質問があったような回送の距離に関する問題というのは今のところは生じておりません。また、直前に予約するよりも、前日まで予約したほうが料金が安くなるような設定をエリアごとにしておりまして、なるべく早く予約していただけるような仕組みを構築しております。

以上です。

【山内部会長】      よろしゅうございますか。

【池之谷委員】      はい。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、進めますけれども、ほかに御発言御希望いらっしゃいますか。どうぞ。

【須田委員】 須田でございます。今日は県と市と交通事業者、それと自動車OEMと、全然違う立場の御意見が伺えて非常に参考になりました。ありがとうございます。コメントとして幾つかとか、あと、御質問を幾つかさせていただきたいと思います。

まず、国交省さんの御提示したものについての外部組織の活用とデータの提供、これは両方とも当然やるべきだと思うのですが、やっぱりこの外部組織というのは公共性というのが必ずしもない可能性があるわけですね。そういうところにデータが行ってしまうというのは、危惧があるというのがあるかなと、そういうふうに思います。そういうことです、外部組織の立場というのがどういう立場になるのか、データをどこまでか、そこら辺は何らかのルールをつくっておいたほうが後々トラブルにならないと思ったというところでございます。

それともう一つ、観光です。これはやっぱり日本にとって今後非常に重要になってくるかなと思っています。そうしたときに観光で外国人に対して一番問題になるのは、料金収受の話かと思っています。そういうところにどういうものが一番うまくいくのか、こう言うてはなんですけれども、外国の比較的富裕層にアピールするというのであれば、それなりのいろいろなやり方もあるかなと思ったというところでございます。

あと、2点御質問させていただきたいですけれども、1点はJR東日本さんです。2024年と2025年からで仕組みを変えたというお話だったのですが、どういう背景、理由があって仕組みが変わったのか、教えていただきたいというのが1点でございます。

それともう一つ、日野自動車さんですけれども、日野自動車さんも自動車メーカーでバス・トラックを製造されていますけれども、日野の車にはいろいろなデータ収集装置がついていますよね。そういうのがうまく活用できるというメリットはあるかと思いますが、そういうところと本業との関係はどうなっているのか教えていただきたいと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかにどなたかいらっしゃいますか。よろしいですか。どうぞ。

【神田臨時委員】 神田です。いろいろ御説明ありがとうございました。各方々からの御説明あるいは今日資料を拝見いたしまして、幾つか感じたことを申し上げます。

一つは、誰がどの範囲をマネジメントするかという整理がちょっと必要かなと思っております。地域交通の政策としてのマネジメントの領域と、あとはサービスを提供していく中でどう運営していくかというところの領域もあって、これはそれぞれ重ねて考える部分と

切り離して考える部分が要るなと思って見ております。危惧しますのは、交通政策全体も地域をまたがって外部の組織で考えるということも今後出てくるであろうと思うんですけれども、一方で組織を立てたからといってなかなかそれがずっと回ることでもないことが結構あるというところと、今の各市町村の交通政策の現場がどうなのかというのを見たときに、やはり担当の方々が結構3年で替わってしまうとかというところがあって政策の連続性がなかなかないというところがあって、同時にまず交通政策としてはばしっと一本筋の通ったものが確保できるといった状態でのマネジメントの方向性を模索をしていくべく今後の枠組みの検討をお願いしたいなと思っておりました。

また、サービスの提供のマネジメント、いわゆる現場のマネジメントもいろいろな契約形態があって、複数の市町村が1つの事業主体に委託をしていくようなパターンもあれば、あるいは1つの事業者があって個別に委託をしていって、結果としてあるエリアが面でカバーされているというパターンもあり得るかなと思っています。ここに加えて、地域の交通を支える従来からの鉄道・バス事業者がおられるかどうかによってもまたいろいろな形が変わってこようかと思いましたので、この辺りを解像度を上げた整理が今後必要かなと感じました。

あと2点申し上げます。データの話です。データがいろいろな議論の中で必要になってくるのはこれは間違いない話なんですけれども、どのようなデータが必要なのかというところと、そのデータというのは1年サイクルのデータでよいのか、1か月なのか、あるいは1日なのかというところのデータの鮮度の部分も併せて考える必要があるかなと思って見ております。例えば、先月の利用者がどうだったかなという月レベルの比較あたりは、地域の中でちょうど会社の数字を追いかけるような感覚でやっても全然いいでしょうし、あるいは地域交通計画を立てる中であれば年単位のデータなのかもしれませんけれども、この辺りの整理が必要です。

あと同時に、そのデータをどう集めるかというところに目を向けますと、例えば同じ国土交通行政の中でも建設業でいくと、いろいろな成果物、測量成果、設計成果、工事成果というのは統一のフォーマットで集められていて、かつそれが外部の外郭団体の中で一旦集めて、これを引っ張り出せるようになっているということを考えますと、運輸行政の中でのいろいろな諸手続に関するもののフォーマットの統一化で、かつ必要なデータをそこに定義をしていくといった形でデータを集めていくというのも考えてもいいかなと思います。

以上です。

【山内部会長】     ありがとうございました。大井さんだけ今出席している委員の中でまだ発言していないので。

【大井委員】     すみません、部会長から御指名いただきましたので。大分大学の大井です。私から4つにまとめてお話しさせていただきたいんですが、一つは、外部組織の活用の話とデータに関する話です。国交省さんの資料だと8ページ、11ページとかに該当するところなんです。マーケティングとか路線再編とかそういったところはどうしても今、事業者さんも人手がいなくて対応が厳しい、考える頭脳部門がないのでなかなかできないというようなところとかは、実はやったほうがいいのかなどは思っています。

ただ、現状を見ていると、例えば地域交通計画についてもそういう業務にしてもそうなんですけれども、コンサルさんとかにお金を払って外注できていたり、そういうところがまた買う余力があるところとかだとあんまりこの辺の議論はしなくてよくて、むしろそれができないところ、お金を出してデータを買えばいいじゃないかと言うけれども、そんなお金ありませんよとか、コンサルとかにそういう業務を頼んだりできませんよというようなところが、本当に多分データの活用とかをしなくて困っているんじゃないかなんか思っていて、そこを例えば、範囲の限定という意味でいくと、例えば地方の大学とかの学識とかぐらいまでは限定して広げていくというところであまり知のリソースを使っていただく。せっかく国が出してやっている大学とかもあるわけですから、そういうところを使っていただくというのは一つの方法かなと考えました。

それから2つ目は、今日ずっと話している中で、公的支援とか公的な関与という話がずっと出てきていたと思うんですけれども、阿部知事のレクとかでもあったんですけれども、例えば今日オブザーバーでいらっしゃる鉄道だと、地方鉄道って第三セクターという組織がもう昔からあるわけですね。これは出資をするということは、実際、地域はそれに対して責任を取るというのが本来在り方だと思うんですが、現状はそうになっていないところもあります。

三セクのように例えば出資とかをして投資もしてちゃんと責任を取るというような、単純な補助じゃなくてちゃんとやりますというような組織をもうちょっと使うというやり方も見直してもいいのかなと。今このタイミングでやっていったほうがいいのかなどとも思っています。DMOの話とかも議論を書きいただいてありがたかったんですけれども、三セクで交通で使われている例というのがほとんど鉄道しかないんじゃないかなと。もしかしたらバスとかそういうところにも、自治体も出資をして投資して責任を取ります、運営もあ

る程度関与しますというような形をとっていくと、実はうまくいくのかなと思っています。

あと併せて、公務員の皆さんも地方で非常に人手不足で、やっぱり自治体も求人をしても集まらないというようなところがあって、運転手も足りないわけですね。本来は例えば定住促進とか身分保障というところを考えたときには、もしかしたら地方に行けば行くほどそういう乗務員さんみたいなものは公務化してしまっていて……、もう時間ですね。ということで、そういうのをやっていったほうがいいんじゃないかなと思いました。

最後、すみません、本当に少しだけ。矛盾した政策にならないようにしていく必要があるかなと思って。例えば、運転手不足の対策をやっている一方で、住民の互助輸送とかライドシェアの人材の促進、どんどん入れなさいと言っているところだと、そういう便利な輸送が逆に入ってしまったがために、せっかく運転手を集めても、その運転手さんが要らなくなってしまうとか、そういう局所的な問題は解決できても、全体が例えばタクシー会社が廃業してほかの8割が移動できなくなってしまうなんていうことになる就非常にまずい状態があると思いますので、そういったことはくれぐれもないようにしていただければと思います。

時間だということなので、これで切らせていただきます。

【山内部会長】      ありがとうございます。大変申し訳ありません。

それでは、御回答ですが、まず、J R東と日野自動車に質問が出ていましたので、J R東さんからお願いできますか。

【横尾オブザーバー代理】      横尾でございますけれども、横尾からの回答でよろしいですか。ちょっと音声聞きづらかったんですけれども、運行主体が変わったという御質問に対しての話でよろしかったですか。それなら、私じゃなくて……。

【山内部会長】      体制が変わったことについて、なぜそうなったのかという、そういうことですね。

【横尾オブザーバー代理】      かしこまりました。スライドの投映をお願いします。ありがとうございます。2 ページ目です。2 1 年度から弊社がというところから、下の部分に経緯を書かせていただいております。2 2 年3 月に仙北市様と連携協定書を結ばせていただいて、3 年やろうねということ約束させていただきました。このときに、3 年たったらどういう状態だったら継続するのかしないのかというのがまとまっていなくて、取りあえず3 年やってきたということで、この2 5 年3 月に新たに締結ということを書かせていただいております。ここに持続可能な地域交通として定着しつつあるということを書き添えては

書いてございますけれども、仙北市様が主体となって事業を継続していくという話があって……、次のスライドお願いできますでしょうか。上に運行主体と伴走者ということで、25年度以降、右上に、主体が仙北市様になったということで、その下に、配車アプリ事業者、地図アプリ事業者、交通事業者等、その関係の皆様と契約を結ぶのは仙北市様になったということがこの4月からの動きでございます。我々は伴走ということで、これらを円滑に進めることができるような技術的な支援という形でのサポートに回っているということでございます。

ということで、地域のエリアの交通のことは地元の皆様でもお考えいただきたいということと、覚書の中でも、こういう状況になったらこういうふうにしましょうという、まだ公開できる話ではないですけれども、そういった話がありまして、このような形に移行しているということでございます。具体的に収入の管理とか手法とか、あとは運行管理、日々のオペレーションの部分では、例えばルートが変わったときにどうするんだとか、異常事があったときにどうするんだというような形での伴走ということでの技術的な支援ということは仙北市様とも連携を取りながら今進めているという状況でございます。

一旦の回答は以上とさせていただきます。ありがとうございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、日野自動車から御回答いただけますか。

【日野自動車（三好様）】      御質問の趣旨は、日野の車についている車両データをどう使うかというふうな趣旨だとは思いますが、日野の車の国内向けの車には車両データが取れるようなものが全部についております。これは車としての管理に使っております。例えばどこをどう走ったとか、どれぐらいのエンジンをかけていましたとか、燃費がどうでしたとか。今、例えば居眠り運転していますとか、ぶつかりそうになって自動ブレーキがかかりました、そういうことをデータを取ったりもして安全の管理とかにも使われております。そういったものは総じて、部品がいつ壊れそうだとかということをお知らせして予防整備をしたりとか、この先はソフトのアップデートを遠隔で更新をかけたりといったところも進めていくというふうに、そういったものに活用していくというものです。

今回ここで議論されているのは、人流のデータをどう取るかというようなところが興味があると思うんですが、バスなんかですと、どんな人がどのバス停で乗ってきて、降りたみたいなものを拾おうと思うと、今はそういうものはついていません。なので、画像でどういう属性の人がどこで乗って降りたみたいなことのそういうものを作ったことはあるん

ですけれども、結局大事なのは、乗った人がどこに何しに行くかということが分からないと、バスを利用するとか、事づくりですかね、そういうことをやろうと思うと、やっぱり車の中で取れるデータには限りがあるので、我々が人流をいろいろ語るときにはスマホのデータとかを活用しています。そういった意味で、そういう事業者さんとジョイベンで、人がどういうふうに動いてそこにシェアライドをするというのをやるような活動なんかも行っております。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、事務局から、ちょっと時間が押してきましたので、手短にお願いします。

【廣田参事官】      まず、データの件につきまして、須田委員から、あるいは神田先生、大井先生からございましたけれども、公共性がないところに可能性と申しますと、確かに外部組織への共有というところも今回論点にしましたので、そのルールづくりが非常に大事だと思っておりますので、外部組織の性格論と、併せて安全性についてよく丁寧に議論したいなと思っているところでございます。

関連して、大井委員から知のリソースという話もあったと思いますけれど、確かに主体の書き方としてはああいう書き方になっているんですけれども、地域における高等教育機関がこういった地域の交通計画の策定に事実上御支援されているケースは非常にあると伺っております。大学を正面から書くかどうかあれですけれども、そういった方もぜひこういった自治体の機能を補完していただきたいと思いますので、そういったところのノウハウが生きるような制度設計が大事かと思いました。

あと、神田委員から政策のマネジメントとサービスのマネジメントを分けて整理をして、重なる部分と切り離す部分もあると思うとお話しいただいたのもぜひ参考にさせていただきたいと思います。外部組織にいわゆる丸投げという話が今日出ましたけれども、確かに丸投げではよくないんですけれど、そういった議論をするときにはこういった政策というか計画論の話と、サービスのマネジメントを誰がやるかという話を少し分けて整理するのも本当に参考になるなと思った次第でございますので、よくよく留意していきたいと思っています。

簡単でございますが、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、オンラインの方に移りたいと思います。加藤委員から既にどこかの機会ということで、どうぞ、加藤委員、御発言ください。

【加藤臨時委員】 名古屋大学の加藤です。今、飛騨高山におります。3分ということで、さっと話をさせていただきます。キーワードが6点あります。

1つ目が「制度見直し」です。この会は地域公共交通政策のことを議論しているわけですが、制度については、私は3つに分けられると思います。できるのにやられていないこと、それから、できないこと、それから、できるけどやられると困ること、この3つであると。その辺りはきちんと分けてお示しいただくのがいいんじゃないかと思います。

その中で、できるのにやられていないというのは、今、「明確化」という言葉が出た。これが2番目のキーワードです。基本方針で明確化、つまりきちんと書く、位置づけるということは何回も国交省さんの説明でおっしゃっていましたが、明確化すると一体どんな効力があるんですかと。ただ明確化しただけだったら、誰も読まないんじゃないかと思います。全会一致の話もさっき出しましたが、全会一致について明確化するみたいなことは10年前からずっと言っていること。しかも10年前の段階でもう、全国の地域公共交通会議のうち、議決要件が全会一致になっているのは1割にすぎなかったと。当時内閣府の会議に出ていて、そういうデータを見ました。自分たちが決めた要綱では全会一致じゃないとしているのに、運用で全会一致にしてしまうのはなぜかと、そういうことを深掘りしないと、いくら明確化したって何も変わらないと思います。

それから、明確化だけでは困るということなので、3つのキーワードが「伴走」なんですけれども、これが運輸局さんとか支局さんの役割が非常に重要になると思います。制度をよく御存じなはずなので、それをきちんと教えていただくのが大事ですけれども、現状だと、こういう制度ができたから使ってくださいねと言うのにとどまっていて、あなたのところはこういう問題があるから、こういう制度が使えるから一緒にこれを使ってやっていきましょうというところまで至っていないんじゃないかと思います。これをきちんとやっていただく。本当の意味での伴走が求められていると思います。

4つ目は、「協業化・共同化」というキーワードが出ていますが、協業化・共同化で一体何が求められているのか、あるいは何がメリットがあるか、逆に何がそれを妨害しているのかって整理が全くない状態。今日でも例が出ていますが、これは共同化できてよかったという例だけなんですけれども、その後ろには共同化・協業化をする意味がないとか、したいけど、ここが障害になってできないというのがあると思います。その辺りの整理が行われていない。それから、私からすると、地域公共交通における共同化とか協業化というのは、例えばバスだけでなく鉄軌道とかタクシーとか、あるいは公共ライドシェア、

日本版ライドシェア、これらが一緒になって公共交通サービスをちゃんと供給していくという発想がそもそも大事だと思っていますけれども、そこさえできていないのが現状。そこも全く今日の説明からも抜け落ちています。きちんと考えていかなきゃいけないと思います。

それから、5点目、「レビュー」です。今までつくってきた制度がいろいろあるんですけれども、活用されていないものが多数ある。例えばMa a S協議会、エリア一括、それから私が提案してつくっていただいたサービス継続事業、これらは全部できるんですけれども、うまく使われていません。今日示された、何かやりたいとかやれるとかというのだと、これらの今までつくってきた制度が使えると思うんですが、どういうふうに使ったらいいのかということについて全くレビューされていないし、それから、なぜ活用されていないかということも明らかにされていないどころか、これら使われていない制度についてほとんど言及もなかった。これはまずいんじゃないかと思います。

6点目、「司令塔」です。自治体の担当者とか事業者とかというのは、司令塔というよりは基本的なスキルが足りない。これをきちんと身につけるような仕組みが必要だと思っています。それだけで足りないところは、外部組織とか有識者とかそういったところが出てくるところだと思っていますけれども、実は外部組織とか有識者がスキルを持っていないというのが現状。ここをきちんと育てていくことが大事だと。毎回言い続けていることですが、現状で外部組織にお願いするといってもできるところはないというのが私の見立てです。

6点言ったんですけれども、最後に追加ですが、私自身がそういうところばかりやっているんですけれども、「駄目駄目事例」ですね。モデル的な地域がこういう国の審議会では出てくるし、みんなそういうところはしゃべりたいんでしょうけれども、私はひどいところをぜひ見ていただきたい。こんなことさえできていないというところがいっぱいあるし、なぜこんなことさえできないのかということを見えていただくことが大事じゃないかと思いました。

いろいろ言いましたが、以上です。よろしくお願いいたします。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは次、中村委員、どうぞ御発言ください。

【中村臨時委員】      ちょっと遠いところから。ボストンにおります。すみません。いろいろな先生がおっしゃったことと重複しないところだけ申し上げますが、2つです。

一つはデータの話で、今日の資料の中にもあったけれども、やっぱり少し分け方が違うか

なと思いました。まず、どんなサービスをしているかというデータ、そしてここに出てくる利用実績……、あ、違う。ダイヤ上、どんなサービスを計画しているか、それでそれがどうサービスされているかが②番、それが使われているかがこれの①番、それが経営としてどうかが③番で、そのこのところのうちの運行情報と利用実態のところというのはやっぱりきちんと共有するのが基本なんですね。経営に関しては、それはまた次のフェーズになるけれども、一体誰がどう使われているのか、どう使われていないのか、あるいは車の移動はどうなっているか等も含めて、そのこのところに関してはやっぱりきちんと解像度を上げて言うべきだと思います。

その上で、データを扱える人、その仕掛け、財源、この部分というのはやっぱり少し時間はかかるけれども、人を育てていかなきゃいけないし、大井先生のお話にもありましたけれども、高校や高専あるいは大学の連携も含めてやっていく。このデータの話のところをきちんと、そうすると、前回の米沢のようなモビリティ資源の総動員も含めてできると思います。これが一つですね。

それからもう一つ、法定会議に関する話では、やっぱり日常的なコミュニケーションが足りなくて、そこで加藤先生がおっしゃったような、運輸局、支局も含めて、あるいは今日の長野県の阿部知事のお話はすごく感動したんですけども、県、この辺りを含めてとにかく議論をしていく、情報を共有していくというところがまだまだ足りないし、そこからじゃないかなと改めて思いました。

私からは以上2点にしておきます。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。それでは次は、河合委員、どうぞ。

【河合臨時委員】      河合でございます。オンライン参加にて失礼いたします。私は1点だけ、データのところです。データの提供となると、皆さん、個人情報がということでちょっと萎縮する効果はあると思います。ただ、改正の議論も続いているところですし、何より事業者さんにおいて、先ほどJR東日本様のレクにもありましたとおり、メリットがあれば、あるいは協議・検討の機会があれば、準備してお出しいただけるという姿勢はあるかと思うので、ぜひそこはプロセスをはっきりして前に進めていただきたいなと思っております。

日野自動車様の発表では、運行管理の業務委託を受けていらっしゃいましたけれども、同じように複数の自治体さんから委託を受ける形で幾つかの事業者が自治体のためにデータの加工を行うということは十分可能かと思うので、ぜひ民間事業者の活用を検討して

いただくのがよいかなと思いました。

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、吉田委員、どうぞ。

【吉田臨時委員】      福島大の吉田です。私からも何点かあるんですが、総論としては、基礎自治体の団体自治とか、それから住民自治というところを弱体化させるという方法はぜひ取らないでいただきたいということが願いです。

各先生方からも、地域公共交通計画の策定の外部団体、そこにどう委ねるかというところについては論点がなされてきていますけれども、もう一つ、スライドの9ページですかね、いわゆる公共ライドシェア、自家用有償運送の話が出てきていますけれども、この実施主体として都道府県が書いてございます。考えてみたら、都道府県というのは、いわゆる有償運送の事務権限移譲を受けている県、長野県もそうですし、今、私、埼玉におりますが、埼玉とか栃木もそうです。本来は基礎自治体を受けるというところが、結構、県が受けていたところが多くて、10年来たっていると。であるとすれば、有償運送をうまく制度的に使って柔軟にやるということは10年前から県ができたはずなんですが、それがなぜできていなかったのかというところの省察は必要。

一方でこのときに都道府県が主体になるといったときに、例えばある県が全自治体にライドシェアを導入しますとかという目標を仮に立てたとしたと。私が関わっている自治体は、いや、そこは必要がないと判断したときに、じゃ、誰がどう調整するんだという、そういうハレーションも出てくるんじゃないのかなと思っていますので、そこは御注意いただきたいというところが1点でございます。

それからもう1点ですけれども、休廃止の話が出てきているかと思います。12ページでしたでしょうか。これについてですけれども、いわゆる路線定期運行の30日前という例外ルールですけれども、これが前提となって直前に出してくるところを、私自身もこの春何度も経験をしました。一方で、同じ事業者さんであっても、隣の自治体は寝耳に水というところがあるのに対し、もう一つの隣の自治体は、いや、いろいろな事業者さんといろいろとやり取りをしているから、早めに対応が打てたよというようなケースもあります。

例えば今日長野県が出てきましたけれども、長野市内は結構減便、だけど、隣の須坂市は減便は実はなかったり、土日の運休というのものほぼほぼなかったと。隣の自治体でも実は同じ事業者さんが運行してもそれだけ差があるということが実態論としてあるわけです。ましてやそれが広域自治体ということになってくると、自治体差（間？）でも温度差がある。

うちの自治体はデマンドがあるからもうそれで充分という自治体もあれば、うちの自治体は困るところもある。本来であれば、そういうところこそ県の役割が重要になるはずなんですけれども、そもそも地域協議会とか規制緩和もできていたはずなんです、それが10年たっている中で各県がどう機能しているのかというのもウオッチしていく必要があるだろうと思ってございます。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。それでは、ここで一旦切って、事務局から御回答をお願いいたします。

【廣田参事官】      ありがとうございます。加藤委員から、合計すると7点ぐらい御指摘をいただきました。制度の見直しの分類、今回、全会一致ルールを例にした御意見だったと思います。確かに現状をもう少しつぶさによく見た上で、どういった制度的な対応、私どもの案は、基本方針で明確化することが地域の人により理解をいただくために、行政としての文書を出せばかなり伝わると思いますけれども、そこが本当に真に意味が伝わるようにすべきか、どうすればいいかということも考えながら検討していかないといけないと思いました。

あと、運輸局や県の伴走支援という言葉が、加藤委員や、あるいは中村先生からも法定協議会の文脈で出てきたところでございます。当然、地域公共交通の施策、特に計画づくりにつきましては、基本的には市町村、場合によっては広域の場合は都道府県に下りているわけでございますけれども、そういったノウハウやマンパワーに課題があるという問題意識がございますので、そこを国や、基礎自治体に対しては場合によっては県がサポートできるような制度運用をしていかないとしますし、課題があるのであれば、その制度設計に当たってはそこでもできるようにしないといけないという問題意識を持ちました。

また、共同化や協業化の文脈あるいは既存のこれまで出来てきた地域公共交通法の事業の中でなぜそれができないのか、あるいは使われていないのかというレビューという話もございましたので、その点も踏まえて、どういった制度の整理をして考えていくのかということも今後の検討に留意していきたいと思っているところでございます。

あと、地方公共団体の方が非常にマンパワー上スキルもなかなか身につけにくい状況があるということだと思います。我々としてはそういったところを外部組織の活用によって補完・強化していきたいと思っているわけでございますけれども、そういった外部組織の方が果たしてそういうスキルを持っているのかという点も今、問題意識としていただいている

ところでございます。我々、地域公共交通を救うためには、外部組織も含めて地域公共交通の施策とかマネジメントスキルを上げていくということが重要だと思いますので、制度もつくりますけれども、それがしっかりと作用するような運用、これは教育も含めてですけれども、考えていけないといけないなと思ったところでございます。

あと、中村委員からは、データの整理についてのサジェスションですね。運行サービスのところが先に来るのではないかという話もございました。そこもいただいた御指摘も踏まえて整理をし直して、対応していきたいと思っているところでございます。

河合委員からも、個人情報の、要は、事業者にとってのメリットがあるのであれば出てくるのではないかというお話もあったと思いますけれども、制度論をつくる時には、出しやすい環境をつくっていくことが大事だと思っておりますので、対応していきたいと思います。

あと、吉田委員からは、基礎自治体が弱体化するような方向にしないしてほしいという御意見は、まさにこれまで今日御意見いただいた、外部組織に何をお願いするのか、それを自治体との関係でどう整理するのかということに関係があると思いますので、自治体の機能やこれまでの役割を損ねないような制度設計の重要性を改めて認識したところでございます。

あと、すみません、休廃止のルールにつきましては、今日、今いろいろな事例もいただきましたので、少し現状をよく整理しながら、どういったふうにこの休廃止の呼びかけをしていくのがいいのかということも、もう少し実態の例なんかも見ながら考えていきたいと思っていますところでございます。

簡単でございますけれども、一旦こちらで回答させていただきます。

【山内部長】      ありがとうございました。それでは、広島市、松井市長、お願いいたします。

【松井臨時委員】      それでは、ずっと今までの意見を聞かせていただきまして、私の思いを少し御紹介させていただきます。基本的には阿部知事と考え方が共通するところがあると思うんですけれども、公共交通については、国の基本的な指導、財源措置の下、地方自治体が主体となって地域の住民の実情に応じた公共交通体系を再構築していく、パラダイムシフトするということは極めて重要という認識であります。

ただ、それをやるとしても、今まで未知の領域でありますので、いきなりはできませんので、広島の場合は、まず乗合バスから、地元の関係事業者、今までこういった事業展開している方々のノウハウなどを集約しながら、それを指導するだけのノウハウを習得するため

に、市が基礎自治体として担当部署をつくり、そこで指導をまずマスターする。そして、運用部門としての専用機関をつくって、それが習熟していく中で、乗合バスあるいは路線バス、それとの兼ね合いで自家用有償の運行手段などどう調整するかということもこなしながら、できれば市内電車とか鉄道等軌道、あるいはさらに船舶、いわゆる公共交通全般について基礎自治体としての基本的な運用方法を定めていくということができれば、そういったものをコントロールするための協議会、そこでの各部会というものができればと思います。

これを申し上げているのは、基礎自治体としての地方自治体をしっかり把握した上で必要な対策をそれぞれの実情において講ずるわけでありますけれども、その際、市単独ではなくて、近隣の市町、行政区画を乗り越えて、地政学的に一体的な政策が展開できる地域と一緒に物事に取り組むということをいわゆる政令市という立場としてやりたいと思います。この政令市は、広域自治体としての権限を持っているのと、基礎自治体としての権限、両有した面がありますので、これらを駆使することでまさに住民自治を今まで以上に充実・強化していくということも狙いながらやっていきたいと思っていまして、今までずっと御議論されているいろんな問題を体系化し、具体化する、そのための対策強化をやれたらなと今思っています。

そういう意味で、政令指定都市がある県下では政令指定都市が中心になり、ないところは県が基礎自治体の中で有力なところと手を組んでこういった体系を展開するという、そういう選択肢が全国的に普及すれば、いろいろな問題が少しずつでも解決していくんじゃないかなと思っているところです。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございました。委員の方でほかにいらっしゃいますか。

それではここで、広島市長の御発言に対して何かコメントがあれば、お願いします。

【廣田参事官】      ありがとうございます。まさに政令市として広域の、市域を超えた部分も含めて取組をされているということを承知いたしましたし、パラダイムシフトというお言葉がありましたけれども、そういう中で乗合バスからプラットフォームのお取組をなされているということでございますので、我々としても市の取組を参考にしながら施策の検討を進めていきたいと思っているところでございます。

すみません、簡単になりますが。

【山内部会長】      ありがとうございました。それでは、委員の方の御発言は一応一わたりということですので、オブザーバーの方の御発言に移りたいと思います。時間が迫っており

ますので、恐縮ですけれども、簡潔にオブザーバーの方の御質問あるいは御意見をいただきたいと思います。どうぞ、田中さん。

【田中オブザーバー】 田中でございます。今、バスの休止だとか運休だとかの話があるわけですが、今、北九州モデルを4月から始めています。何をしているかという、要は、半年後に休止することじゃなくて、バスとタクシーとモノレールと市営バスが集まって、ざっくばらんに今どんな感じということを話しながら、いや、ここだとこのままだと休止しなきゃいけない、廃止しなきゃいけないのがあるんだよということを、全部の事業者が話し合いながら、じゃ、そこを補完するためには何しようかということを今から話し合っている仕組みを今つくっています。

そこに市役所に入ってもらって、その中で、今、一番最初に何をやっているかという、人手不足があるので、まずは市も交えて人をどう補完していこうかというやつで、もう五、六人入ってきています。そういうものを実際、例えば半年後に運休する、廃止するとなると、それが自治体に通達されて、世の中に発表されるのは3か月前ぐらいなので、となってくるとう間に合わない。だから、その前の段階で、ただ、発表するときには代替でこういうのをやりますよというのが同時に発表できるような仕組みを北九州市でつくろうということを今しています。

それともう一つ、外部の問題ですけれども、まずちょっと皆さんに考えていただきたいのは、今、交通事業者として運行主体をやっているわけですが、そこがもうかつていない仕組みで赤字補填もしくは赤字で運行しているところが多いわけですね。そのお金を、どこかに何百万か払うのであれば、もっと運行主体のほうにそれが回ってくるような仕組みにならないと、これは長続きしないなと思っています。だから、まずはコンサルだとかDMOだとかいろんなところに対する資格要件だとか、今までの実績みたいなものをしっかりと見た上でそういうところに頼むような仕組みをつくっていただきたいということです。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがですか。どうぞ。

【池上オブザーバー】 私ども全自連からは、特に計画とデータ活用について御意見を申し上げたいと思います。

今、全国の首長、自治体の相談を受ける中で、計画がどうであるかといいますと、古い計画を使い続けている。例えば、コロナ収束後なのに、コロナ前やコロナ禍に立案された計画を使っている、あるいは国交省もアップデートを推奨しておりますが、なかなか人的・金銭

的リソースがなくてアップデートできない自治体が多い。さらには、計画が乱立していて、総合計画や総合戦略、あと、首長のマニフェストとの整合性すら取れなくなっているというような実態があります。

計画策定で疲れ果て、アクションに力を使えないという自治体が多くある中で、静岡県知事を始め全国の首長の皆様から「計画より実践だ」と声が上げるのも納得するところです。しかしながら、そのような計画をいかにして意味のあるものにするかという観点で、2点申し上げたいと思います。

まず1点、マスタープランとアクションプランの2つをしっかりと分けるということです。今回、国交省の資料1にもありましたように、単なるデータの分析や施策の寄せ集めではなく、その地域の幸福度、例えばウェルビーイングとかそういったものにつなげること、あるいは司令塔としての役割を担うこと。こういったことであれば、AIの技術などをうまく使えば、自治体がコンサルに丸投げをするのではなくて、自治体が自分の言葉で、魂を込めて書くことができるのではないかと考えております。

もう一つはアクションプランです。こちらは全自連が直営サポートしている大分県別府市が、今、インバウンドライドシェア、10週間で2,600件の実車、そして総売上げとしては800万円という、他の地域とは桁違いの公共ライドシェアが稼働しておりますが、これは、漫然と受け身でこのような数字が出ているのではなくて、公共ライドシェアの配車アプリから日々1時間ごとに吐き出されるデータを基にダッシュボードを作り、日々のデータ推移を見ながら、翌日のアクションを考えるという、こういった動きをしております。これがまさに「モビリティデータ活用」の姿であると考えております。

ただ、データ収集の難しさというのがあり、タクシー等既存の事業者の皆様、そして配車アプリの皆様からデータの提供がなかなかいただけないというところは、まさにこの本部会で御議論されているところであると思いますが、今後、官民のまさに知恵の出どころということで、どういったルールであればデータを安心安全に提供していただけるかというところが非常に肝になってくるかと考えております。この辺りが今、全国の自治体が求めていることですので、皆様方の御議論を、そして国交省の皆様に変期待をいたしているところでございます。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございました。それでは、日本バス協会、田端オブザーバー、

どうぞ。

【田端オブザーバー】 まず、外部組織の活用でございます。国や都道府県が中心となって交通空白解消に関与する制度設計をすべきであり、自治体任せでは進まないものと思っている一方で、やはり地域に応じて各実情が全く違いますので、実情が分からない都心等のコンサル会社が入るという形も考えられますので、そういったときは、ただ形だけのものにならないように、しっかりと責任の所在を明確にした形でやっていただければと思います。

それから、データの活用でございます。本日はいろいろな御意見が挙がっておりますが、やはりデータというのは我々事業者にとっては非常に大切なものでありますし、実際に当社のエリアにおきましてデータの提供を求められている実態もあります。MaaS事業の一環で可視化を図りたいとの目的ではありますが、データの活用法や政策にどう生かすかということは全く不明瞭な状態でデータの提供を求められている自治体もあります。このエリアにおきましては、実際には他社が弊社の高需要区間に参入して、クリームスキミングの状態も生じております。そういったことで競合他社やIC未導入の事業社も含めてどんな形式でデータ提供を求めるのが非常に不透明なので、公正なデータ提供の求め方をしっかりと御検討いただければと思います。

そして、法定協議会の件でございます。住民のために代替手段を確保するというのは我々事業者にとって必要なことであることは、十分に承知はいたしておりますが、民間事業者としてはやはり協議に要する期間もずっと赤字が続くということでもあり、それは他の路線への影響も懸念されますので、そういったところも理解した上で制度設計をいただければと思います。

以上でございます。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。まだまだあろうかと思えますけれども、時間が参りましたので、今の発言に対してコメントを事務局からいただいて、その後、全体のコメントあるいは御挨拶をいただければと思います。

【廣田参事官】 ありがとうございます。全乗連あるいはバス協会からもいただきましたけれども、外部組織のところについて、どういった主体を外部組織にしていくのか、あるいはどういう役割を求めるのかというところだったと思います。バス協会のほうからは、地域の実情が分かっていないような、形だけにはならないようにということでございました。全乗連のほうも、地域の運行主体ともしっかりと共存できるような形でマネジメントができるということだったと理解しております。ぜひ参考にさせていただきまして、最終的にどうい

うものを入れるかというのは当然自治体の関与が非常に多くなってくるところだと思っておりますので、そういった制度設計のところに留意すべき点としては、ここはしっかりと反映していきたいと思っているところでございます。

あと、データの活用につきましては、全自連さんあるいはバス協さんのほうからも、どういうデータ提供を求められていることというのをしっかり明らかにするなど、事業者にとってもやっぱり重要な問題なんだという御意見だったかと思います。そういった点が心配にならないような制度づくり、運用の仕方を考えていかなければいけないと思ったところでございますので、これは事業者の皆さんとも意見交換を進めていきたいと思っています。

また、前に加藤委員からも、これまでの事業のレビューや、あるいはうまくできなかった事例という御指摘もいただいております。私、うまくフォローできなかったですけども、そういった点も今後のこの中で、すみません、今日、今お答えできないんですけども、レビューし直してみたいと思っているところでございます。

すみません、簡単ですが、以上でございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。失敗の事例もなかなか難しいかもしれないけれども、それも一つの重要な情報かと思います。

それでは最後に、池光審議官から御挨拶をお願いします。

【池光審議官】      長時間にわたりまして本日も御議論を賜りまして、ありがとうございます。今日第2回は、私どもが制度改正を検討している項目をお示しさせていただきまして、その論点に沿ってかなり具体的な、まさに示唆に富む御意見を多岐にわたっていただいたなと思っております。今日の御意見あるいは御指摘をまた踏まえて、必要な整理を行った上で、次回またお示しできるように作業は進めてまいりたいと思います。次回もよろしくお願い致します。

それから、1点今日御議論聞かせていただいて申し上げたいのは、いわゆる地域の足の問題というのは、マスコミが報道する、あるいは我々が考えているよりは本当に今、深刻な状況だと思っています。交通空白という言葉が去年からかなりクローズアップされて、今年、私どもも全国を網羅的に全自治体に対して交通空白について調査を行いましたら、地域の足、それから観光の足全体で2,500近く、あるいはその予備群も2,000近く、かなりの広域にわたって、またそこで生活に御不便を今感じておられる方が全人口の2割、こういった地域に交通空白の問題が広がっているということが分かったわけであります。

今年の6月の閣議決定でも骨太の方針に、この交通空白を3年間で解消にめどをつける

というのが政府方針として決定し、そこで予算の充実、いろいろな伴走支援の強化もございますけれども、制度的な枠組みをつくってそれをしっかり解決していき、自治体を大きく強く後押しをしていくと、こういう一応方向性が出ているわけでございます。

今その主体たる自治体の状況も非常に厳しいところがございます。もちろん地域交通計画をつくり、協議会を運営するというのは自治体のいわゆる役割であり、それは地域交通法にも書かれているわけでありますが、ただ、我々、昨年から交通空白の伴走支援をして自治体に入り込んでいる中で、やはり交通をやっていく体制を持っている自治体というのは一部でございまして、ノウハウも人も不足しているというところがほとんどです。

そういう中で、交通の足の問題だけではなくて、最近は教育とか、あるいは福祉でも足の問題が出ております。学校に行くのも、統廃合されてバスが必要になる、あるいは部活動、塾に行くにも、お父さん、お母さんがいわゆる送り迎えをしないと行けない。その分、お父さん、お母さんは仕事を制約しないといけない。あるいは、仕事を辞める。それによって時間貧困というのが出てくる。あるいは、病院も遠くなって通わないといけない。でも、もうお年寄りなので、免許を返納したので自分たちで通えない。お隣近所の人も運んでくれなくなると、病院に行くのを制約する。そうすると、体が弱くなる、あるいは認知症の危険性もある。ということで、足の問題がきっかけとなっていていろんな社会的な弊害、影響というのは今大きく出ている。それが地域社会だと思います。

それを全部包含して対応しないといけないのは自治体でございしますが、ここまで問題が広く深刻になってくると、彼らだけの力では難しい。そこで今、阿部知事もお出になっただいたように、県、広域連合という大きな枠組みでそれをサポートするという形がこれからの方向性だと思います。また、自治体でやろうとしても十分ではないところは、外部支援を使えるだけ使って、しっかり地域住民の方の生活や、あるいは地域の暮らし、経済を支えていくと、これが今後の大きな方向性だと思います。いろいろな留意点はあろうかと思いますが、しっかりその果たすべき目的に沿って、我々も施策を進めていきたいと思いますので、引き続きの御指導をよろしくお願いしたいと思います。

すみません、本日はありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それから、皆様、御熱心に御議論いただきまして、ありがとうございました。

本日の議事は全て終了でございますので、これから先は事務局で進行していただければと思います。よろしくお願いいたします。

【小野寺補佐】 山内部会長、委員及び御出席の皆様方、長時間にわたり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いたします。また、本日の議事概要につきましては、委員の皆様を確認いただいた後、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2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。本日はありがとうございました。

— 了 —