

第27回（令和7年度第4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12月16日

【福田係長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより第4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。皆様方におかれましては、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。国土交通省の福田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

御出席の委員の皆様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。一部の委員の方におかれましては、オンラインでの御参加になります。また、一部の委員の方につきましては、途中入室・途中退室という形になっております。

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、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】 どうも、山内でございます。

この地域公共交通部会の議論も第4回目ということで、今日も取りまとめを皆さんにお願いをして、事務局でその案を作っていましたけれども、以前にも私、申し上げたと思うんですけど、やっぱりこの問題というのは古くて新しい問題で、常にいろいろと考えて対策をしなければいけない。特に、日本の国土あるいは環境というものが変わっていく中で、政策の重要な課題だと考えております。

地域公共交通については、令和2年、5年と法改正をして、いろいろな対策を取ってきましたし、また、リ・デザインという形で、より一般的な御議論をさせていただきましたが、今回、それを形にするということであろうかと思っております。もう一つステップを上げるというようなことを私は意識しております。皆様の忌憚のない御意見をいただいて、最後の取りまとめをお願いしたいと。どうぞよろしくお願ひいたします。

【福田係長】 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)

【福田係長】 ここから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】 まずは、先ほどちょっと御挨拶で申し上げましたけれども、本日の部会につきましては、これまでの議論を踏まえて、事務局が「地域公共交通部会とりまとめ（案）」、これを作成していただきました。これらについて、検討・御議論をできればと思っております。

それでは、早速ですけれども、事務局から、この内容について御説明をお願いいたします。

【廣田参事官】 ありがとうございます。国土交通省官房参事官の廣田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は、資料として、資料2でございますけれども、このとりまとめ（案）という冊子を御用意しておりますので、こちらを用いまして御説明をさせていただきます。あと、関連資料というのもつけておりますので、1か所だけ、こちらのほうでも補足させていただきます。

とりまとめ（案）につきましては、前回の第3回で素案のほうをお出ししておりますので、その変更点を中心に簡潔に御説明を申し上げたいと思います。

それでは、まず表紙でございますけれども、「地域公共交通部会とりまとめ（案）」としております。前回お出しした際には、中間とりまとめ（案）としていたところでございますけれども、我々としてお出ししたいものはこちらでそろえたつもりでございますので、とりまとめ（案）とさせていただいております。

その他、「「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～」という副題もつけさせていただきました。

お開きいただきまして、左側、目次でございますけれども、目次につきましては、前回から変えておりません。最後に、〔おわりに〕というものを結びにつけさせていただいているところでございます。

それから、早速でございますけれども、1ページ目の〔1.はじめに〕のところでございます。基本的な構成は変えておりませんけれども、1か所追加のところを御説明させていただきます。

16行目でございますけれども、高齢者の免許返納、生活拠点の集約・統廃合による移動の社会的需要の増大も見られるということを触れさせていただきまして、そういう中で、移動の不便という問題だけにとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大が考えられる。こうしたことが地域の活力低下を招く可能性もあるということも、この〔はじめに〕で改めて追記をさせていただい

たところでございます。

それから、3ページ目でございますけれども、〔2.これまでの取組〕でございます。必要な修辞的な修正を行ったほか、直近2回の令和2年度、令和5年度の地域交通法の改正につきまして、3ページ目、4ページ目で改正を振り返ってきているところでございます。詳細については省略させていただきます。

それでは、本題のほうでございますけれども、〔3.制度的枠組みの方向性〕を御説明させていただきたいと思います。7ページ目をお開きください。

(1)として、1つ目の柱は、共同化・協業化の推進ということで整理をさせていただきました。

18行目のところでございますけれども、<ポイント(方向性)>として、共同化・協業化の推進には、1つ目、交通事業者の共同化・協業化、2つ目、交通事業者以外の関係者との共同化・協業化、これを輸送資源のフル活用というふうにもお聞きしているところでございます。それから、地方公共団体のほうでも共同化・協業化を進める、この3つの観点からその推進が求められるとしてきたところでございます。

交通事業者の共同化・協業化の事例につきましては、少し触れさせていただきますけれども、7ページ目の下、自動車分野における共同化・協業化の事例として、8ページ目にかけてございますけれども、運転者等の人員や自動車その他の輸送施設、それから、運送に関する役務について、事業者間の協力が考えられるということを記載しているところでございます。

具体的な事例につきましては、「プラットフォームひろしま」の事例でございますとか、日野自動車さんなどに御説明をしていただきましたけれども、共同での運行管理の事例などを付記しているところでございます。

8ページ目から9ページ目にかけましては、鉄道分野における共同化・協業化の事例を記載しておりますけれども、福井の地域鉄道会社3社の事例を第3回で御発表いただきましたけれども、共同調達や車両の定期検査において共同化をされていて、調達価格の低減にもつながっていると、こういう事例の御報告もこちらでさせていただいているところでございます。

それから、航路事業につきましては、船舶の法定検査期間中の運休や減便回避に関する共同化というのが一つ考えられるのではないかということも、前回お示しをさせていただいたところでございます。

それで、その他輸送資源のフル活用のところにつきましては、教育施設や医療・福祉施設、商業施設など交通事業者以外の施設運営者が施設利用者向けに提供している運送サービスも、地域の輸送資源として考えるべきであると記載した上で、アプローチを3つほどこちらでまとめて書いてございますけれども、そのさらなる普及が図られることが必要であるとまとめさせていただいているところでございます。

11ページ目は、地方公共団体の共同化・協業化というところでございます。

つくば市さんの事例の御紹介がございました運行管理費の削減、4割程度という御説明もございましたけれども、そういう展開が求められるということをこちらで記載しております。

それで、前置きは長くなりましたが、11ページ目でございますけれども、まとめのところでございます。

担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、34行目、共同化・協業化を進めていくことが必要である。上述のとおり、関連する取組が見られ始めているところでありますけれども、36行目、地域交通を取り巻く状況がさらに厳しくなることが想定される中、より一層共同化・協業化を軸としたものにシフトし、実施を加速させていくべきであるとしております。

その上で、3行目以下でございますけれども、少し法律上の措置の提案をさせていただいているところでございます。

バス・タクシー・公共ライドシェアのような「交通空白」等につきまして、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、ここは少しキーになっているところでございますが、運転者等の担い手や車両に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮しながら、この輸送資源、担い手や車両等の輸送資源を交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得ることで、地域の実情に応じた運送サービスの提供を図る事業というものを、今ございます地域交通法の地域公共交通特定事業の一つとして新たに創設し、手続の特例や事業の計画的な実施義務の措置など制度的な対応を講じるべきであると、こちらではまとめさせていただいているところでございます。

また、航路事業につきましても、先ほど船舶の法定検査期間中の運休や減便を回避する必要について触れさせていただきましたけれども、こういう場合につきまして、その運航事業者ではない他の事業者から船舶の貸渡しや代替運航の協力を得て、もともとあった運航の確保、運休・減便を回避するための事業を、地域交通法の特定事業として創設するなどの制

度的な対応ということを触れさせていただいているところでございます。

その上で、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のための、こういった場合、財政投融资も考えられると思いますけれども、含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきであるとしております。

こういった取組、基礎自治体である市町村が司令塔役として主体性を十分に発揮することが最も重要であると考えておりますけれども、都道府県や地方運輸局などにおきましても、関係者間での調整役を担うべく、積極的に関与することが求められるとしているところでございます。

13ページ目以降、外部組織のところでございます。

振り返りになりますけれども、課題の設定でございますが、12行目あたりでございますけれども、地方公共団体では人員やノウハウの不足が大きな課題となっております。

こういった中で、15行目以降、他方でございますが、地域交通の活性化・再生に当たり、地方公共団体、それから事業者、利用者といった地域の関係者の相互間の連絡調整や連携の促進を行う民間の団体も見られつつあるという記載をして、今日は事例の御説明は省略しますけれども、以前御紹介いただきました「プラットフォームひろしま」の事例でございますとか、民間の団体が地方公共団体を支援している事業者の事例とか、そういったものを引き続き記載しているところでございます。

それで、位置づけのところにつきましては、いろんな御意見も頂戴したところでございますので、改めて御説明をしたいと思っているところでございますが、15ページ目の30行目以下でございます。

外部組織の位置づけと書いてあるところでございますけれども、この外部組織については、31行目、営利を目的としない法人のみならず、営利法人もその役割を担うなど、幅広い主体を認めるべきであるとした上で、35行目、外部組織の活動を通じて地方公共団体の役割が補完されることになりますけれども、外部組織が必要な業務を行う上では、地方公共団体から例えれば、仮称ではございますけれども、「連携促進団体」という名前で、適切な位置づけが与えられるべきであるとしているところでございます。

まとめのところでございますけれども、12行目でございますが、引き続き地方公共団体が地域交通施策に係る司令塔として重要な役割を担うということは改めて確認をさせていただいた上で、関係者との連携・調整を図りながら、地域交通施策の推進に貢献する外部組織、「連携促進団体」と名前をつけたいと思いますけれども、これが地域の関係者の調整役

として地域の関係者に受容されるよう、17行目下でございますが、地域交通法において、法定協議会への参加、それから、地域公共交通計画の検討・提案が行えるような制度的な位置づけを規定すべきであると記載させていただきました。その上で、外部組織がこうした役割を果たせるように、行政が、輸送を担うような地域旅客運送サービスの主体に対する支援とともに、この外部組織の体制の整備に関する支援を行うことも重要であるとしているところでございます。

なお、12行目の最初に触れたところとも重複しますけれども、事業者調整や住民説明といった場合における職員の同席でございますとか計画の効果検証、こういった部分におきましては、施策の司令塔としての自治体が引き続き責任を果たすべきことに十分留意しなければならないということも付記しているところでございます。

それから、3つ目の公共ライドシェアの実施主体のところでございます。

実は、第3回にお出ししたところから、修辞的なもの以外はほとんど修正をしておりませんので、振り返りになりますけれども、23行目以下でございますけれども、地方公共団体が公共ライドシェアを実施する場合、現在のところ市町村のみが実施主体となっているところでございますけれども、市町村の実施体制も課題になる中で、広域での輸送ニーズに対応するために、公共ライドシェアの持つ性格や役割は維持しつつ、一部事務組合や広域連合、都道府県、地方公共団体が出資する法人にも、実施主体を追加することを検討すべきであるとしているところでございます。

それから、データの利活用のところについて御説明を申し上げます。18ページ目でございます。

追記しておりますのは12行目あたりからでございますけれども、「モビリティデータ」の活用が重要であるというような認識はもちろんもともと持っておりますけれども、このため、地方公共団体をはじめとする関係者がより容易にデータを収集でき、かつ、データ保有者がより安心してデータ提供ができる環境に整えることが必要であるというふうな背景問題意識をもう一度明確に書かせていただきました。

その上で、ポイントのところでございますけれども、18行目以下、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求める能够性を明確化する。これも変えておりません。

それから、その際と書いておりますけれども、個人情報保護法上の手続でございますとか、データの外部への共有や公表の取扱い、アクセス範囲、それから、データの使途や必要性の明示などプロセスを明確化する。これを我々、ガイドライン化とここでは言っておりますけ

れども、ガイドラインを作成して、データ保有者である交通事業者等がより安心してデータ提供に協力できるよう留意するとしているところでございます。

こういった上記のプロセスの明確化が図られることを通じて、データ提供を受ける側のルール遵守も前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑みて、地方公共団体からの求めに協力し、地域交通の持続性の確保に努めていくことが重要であるとまとめているところでございます。

さらに、こうした観点からという段落でございますけれども、このデータ提供等の協力の要請に関して、特にその必要性が高い一定の場合に限りましては、地域交通法において、当然正当な理由がある場合を除くものでございますけれども、その協力に対する求めに対して要請に応じることとすることを規定することが望ましいというふうに、ここではまとめたいと考えているところでございます。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いには留意すべきであるという点も、前回までの御議論でもございましたので、改めて本文中に記載をさせていただいているところでございます。

関連でございますけれども、関連資料という横紙の資料がございまして、その16ページ目を御覧ください。

この11月から、ガイドライン化と今のところで書いた、このガイドラインをつくるための検討会を立ち上げてございます。モビリティ・データの活用推進に向けた検討会というものでございます。

左上に本検討会の設置目的及びゴールというのがございますけれども、今御説明したような、関係者がより容易にデータを収集でき、かつ、データ保有者がより安心してデータ提供ができる環境を整えることを目的としたルールを検討するというものを目的としておりまして、具体的には、繰り返しますが、個人情報保護法上の手続、それから、アクセス範囲、保秘ルール、こういったものをプロセスやルールについて明確化し、ガイドラインとして策定するものでございます。

第1回を11月26日に開催しております、有識者では神田先生、それから、今日御参加のオブザーバーの皆様も構成員として参画いただいております。ありがとうございます。

以上、御紹介をさせていただきました。

最後2点でございますけれども、5番目と6番目でございます。本文にお戻りいただきまして、20ページ目を御覧ください。

法定協議会の運営の箇所でございます。テーマが2つあります、路線等の休廃止に関する

る情報提供と法定協議会の議決方法の件でございました。

実はポイントのところは記載は前回とはえていないんですけれども、路線廃止の現状につきまして、12行目あたりでございますけれども、実は、バスの廃止の届出は原則6か月前でございますけれども、地域の協議が調べば30日前となっているところでございます。ただ、そういう形で地域の協議会等において協議が調うことを前提に、6か月前を経過した後に協議会に廃止等の方針を伝達する事例もあるということで、こちらはこちらで非常に短い時間での代替交通の協議を経なければならぬという事象でございますので、それも追記をさせていただきました。

結論としては、27行目でございますけれども、事前に法定協議会に情報提供するよう努めるよう基本方針において明確化をしていきたいと考えているところでございます。

それから、法定協議会の議決方法につきましても、多数決を含めて協議会としての議決を行うことが可能であることを、34行目、基本方針において明確にする、こういった内容としているところでございます。

最後に、6つ目の柱でございましたけれども、観光需要の件でございます。

ポイントのところで申し上げますと、16行目あたりになりますが、地域住民の移動に加えまして、観光旅客の移動も考慮し、両者を複合的・統合的に捉える必要性が高まっている。その上で、例えば、地域公共交通計画の策定に当たりまして、地域住民の移動と併せて、観光客の移動のための需要も具体的に把握し、一体的に検討すること、これを基本方針において明確化すべきであると結んでいるところでございます。

「地域の足」が大事だというお話を多数いただいておりますので、我々、「観光の足」の需要を取り込むことで、「地域の足」の確保に資することが期待されるということもこちらで記載しております。

最後になりますけれども、[おわりに] のところでございます。

22ページ目6行目でございますが、本とりまとめで示した方向性を踏まえ、制度設計の早急な具体化と円滑な実施を図ることが求められるとしております。

また、財源に関するコメントも頂戴してきたところでございます。現在策定中の第3次交通政策基本計画（案）におきましても、「持続可能性や利便性の向上を図る等の観点から、必要な財源やその負担の在り方についても、多角的に検討を行う」という記載がされているところでございますので、こういった財源等の在り方についても不断の検討がなされることが望ましいということも終わりに記載をさせていただきました。

すみません。ちょっと延びてしまいましたけれども、私からの説明は以上でございます。
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。

ということで、事務局で作っていただきましたとりまとめ（案）、これを御説明いただきました。

早速ですが、これについて、皆さんの御質問、御意見、御発言いただきたいと思います。
時間の関係もございますので、いつもそうですけれども、お一人3分ぐらいということで、
加藤委員、ちゃんと3分ぐらいということでお願いしたいと思います。

また、ウェブ参加の方は、チャット機能でその旨をお知らせいただければ、こちらから御
指名させていただきます。指名をされましたら、ミュート解除して御発言という形でお願い
します。

それでは、皆さんから御発言をお願いしますが、実は、今日御参加されている方で時間的
な制約がありますので、最初、私のほうから発言順を指名させていただきます。まずは広島
市の松井委員、御発言願えればと思いますが、時間的に大丈夫ですか。お願いいいたします。

【松井臨時委員】 冒頭発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

第1回の部会で紹介いたしました本市の取組を大変うまくまとめていただきしております
て、感謝申し上げたいと思います。

また、内容的にも、時間をかけて検討いただいただけの成果が十分に上がっているなと思
いました。

そして、今回のとりまとめを受けまして、基礎自治体である市町村は、地域の交通政策の
司令塔役として、主体性を持って多面的な取組を行うことができるようになると思います。

本市としましては、今回の成果を踏まえながら、関係者と連携・調整を図りながら、バス
のみならず、鉄軌道や航路なども含めたあらゆる交通モードを総動員しながら、利便性が高
くて持続可能な広島独自の新たな公共交通システムの構築に向けて、より一層取組を推進
していきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願いします。

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。

御意見いただいて、事務局からの御回答は、最後、まとめてお願いしたいと思います。

それでは、2番目の御発言者ですけれども、日本政策投資銀行、原田委員にお願いしたい
と思います。

【原田委員】 政策投資銀行、原田でございます。発言の機会、どうもありがとうございます。

今回のとりまとめ（案）、これまでの議論がしっかりと、かなりきめ細かく拾っていただいているなということで、全体的にすばらしいものができたなと思いまして、案について全体として賛同させていただきます。

特に非常に重要なと思ったことは、これまでやはり地域交通という点では、地公体、それから交通事業者、各事業者というところにどうしてもフォーカスが当たっていたものが、交通事業者以外の担い手、外部組織の在り方というのがこの中でしっかりと定義されたことというのが一つ重要なかなと思っております。

それから、これまでの議論でも相当御意見が出たデータの利活用についてもしっかりと書き込まれていて、かつ、留意事項なども拾っていただいているということが非常にすばらしいなど。特にこの2点、すばらしいなと思った点でございます。

それを前提でございますけれども、広域連携のところ、中で地公体が司令塔役となりながら主体性を發揮してまとめていくということで、外部組織も含めた、誰がどうマネージするのかといったようなこともしっかりと書いていらっしゃるということは大事かなと思いました。

それで、今後についてなんですかけれども、もちろんこれから法律に盛り込んでいくとか規定に盛り込んでいくというところも具体的に出ておりますが、それ以外に、例えば、こういうことが望ましいとか、また、留意すると言ったような、これはある意味、皆さんで合意して努力しましょうというような事項も幾つか挙げられていると思います。

例えば、18ページのところで、データ保有者である交通事業者等がより安心してデータ提供に協力できるように留意すると。これ、留意するというのは、みんなが気をつけていくというようなことだと思いますが、こういった事項について、今後しっかりとこの精神が守られているかというようなことは、一定機会を捉えてモニタリングをしていく、その進捗を共有していくような機会があってもいいのかなと思います。全体的に、いついつまでにどうするということは特に具体的には触れていらっしゃらないので、これはロードマップというよりは、この方針をお示しになったということだと思いますが、これをどうやって実際に実行に移していくかということのモニタリングの仕組みなども考えていくことが必要かなと思いました。

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、3番目は、長野県知事の阿部委員、お願ひいたします。

【阿部臨時委員】 ありがとうございます。ちょっと途中で退席させていただきますので、先に発言させていただきますことをお許しください。

まず、とりまとめ（案）を作成いただいた皆さんには、心から敬意を表したいと思います。

その上で、何点か申し上げたいと思いますが、私の立場は、地域の総合行政をつかさどっている立場でありますので、この中にも、例えば、最後のまとめ等にも、やっぱり地域交通の重要性を明記いただいている。いただいていますが、私としては非常に危機感を持っています。そういう意味では、ここで出している方向感ということについては、私としては必要な方向性だとは思っていますが、しかしながら、現場を預かっている立場からすると、スピード感であったり、あるいは根本的にどうするかといったようなところについては、まだまだ今後、十分な検討と国における方向づけが必要ではないかというふうに受け止めています。

そういう観点から、これまでも言ってきたことと重なりますが、もう一回、3点、重ねても御容赦いただいて申し上げれば、これは国土交通省の皆様方にエールを送っているという観点でお聞き取りいただきたいと思いますが、やはり一つは財源ですよね。先ほど御説明いただいたように、最後のところに、財源を含めた公的関与の在り方についても、不断の検討がなされることが望ましいということで御記載いただいて、私も霞が関にいましたので、なかなかもっと踏み込みたいけど踏み込めないという気持ちは分からなくはないんですが、委員からこういう意見があったということでも結構ですので、ぜひ大幅な公共交通財源の確保が必要だといったようなことを何らかの形で入れていただきないと、我々は国土交通省を応援する立場もあると思っていますので、この辺は表現を工夫していただき、次につながるようにしていただくのが必要ではないかなと思います。

それから、今回、全体を通じて、地方公共団体は司令塔役というふうに記載していただいている。都道府県・市町村はもうこの交通の問題からは逃げることはできないというふうに私は思いますので、重要な方向性だと思います。ただ、その一方で、これまでにお願いしてきたように、やはり分権改革、あるいは国と地方の役割分担をどうするかということの整理をしっかりとしていくことには、徒手空拳で立ち向かえと言われているのに等しい部分が出てしまうなというのが率直な感想であります。まず、そういう意味では、この司令塔役を地方公共団体が果たす上では、先ほどの財源も含めて、どういう権限が必要になるかと

いうことも、今後の検討課題としてはしっかりと明記をいただければありがたいというふうに思います。

ちょっと時間がないので、3点目ですが、まさに今の話と表裏であります、やはり国、国土交通省の皆さんのが公務員として志を高く持って仕事をしていただいていると思っています。そういう意味では、各省庁に、私、基本的に同じようなことを言っているんですが、地方の自主性とか、地方に任せるというのは、耳触りはいいんですが、やはり国としてしっかりと方向性を打ち出すところはしっかりと打ち出して、特に国土交通省全体として国土政策を担っていただけだると思っていますので、こういう方法で引っ張るぞということも、ぜひ方向感をここにできるだけ書いていただきたいと思いますが、ここに書くのが難しければ、ぜひそういう構えはしっかりと持てていただきたい、我々地方公共団体を牽引していただきたいなと思っています。

これは3つとも全て国土交通省の皆様に対するエールでございますので、ぜひよろしくお願ひいたします。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

さつき最後にコメントと申し上げましたけれども、とんとんとんと3名の方に御発言いただいたのと、それから、阿部知事は途中御退席ということもありますので、今3名の方に何か答えられることがあつたらお願いしましようかね。

【廣田参事官】 ありがとうございます。

広島市、松井市長から御発言いただきまして、我々も広島のプラットフォームの事例も非常に参考にさせていただきました。こういった政令指定都市クラスの市でも、中心部、それから外縁部のほうでいろいろな交通の取組、また、課題もお持ちだと伺っておりますけれども、使いやすいような制度設計を考えていきたいと思っているところでございます。

それから、原田委員から御指摘いただきました法律・規定の話も強化させていただきましたけれども、それ以外のところも確かにございまして、御指摘いただいたところはガイドライン検討会のところでございましたけれども、当然これは今後議論を深めていくところでございますので、そこは法制度上の措置をするところと関係者の合意形成を図りながら、よりよい方向に施策や取組を持っていくような、そういった手法もあると思いますので、そういったところにつきましては、このとりまとめでまとめた方向感を大切にして進めていきたいと思っているところでございます。

【池光審議官】 あと、阿部知事から、霞が関の先輩としても御激励を賜りまして、誠にありがとうございます。

今回取りまとめる中で、やはり今我々が直面している課題として、具体的に何をやらないといけないのかということで、我々、今年の5月に、交通空白、全国で2,500か所あるところを、3年間でまず解消にめどをつけようと、これをまず一丁目一番地のテーマとして取り組んでいるということありますので、それに向けて必要な事柄、法律でやるべき事柄、あるいはそれ以外の様々な制度的な措置でやるべきことがあるというのを今回御議論していただいたわけあります。ただ、もちろんその裏づけとしての財源というのは、知事が言うまでもなく、まだまだ十分ではないと思っておりますし、そのための努力というのは毎年やっていかねばならんと思っております。

今日、またこういう最後の御発言もいただき、いわゆるエールという形で、しっかりとこの委員会のとりまとめにも盛り込んで、我々もそれを踏まえて、これからも取組をさらに強化してまいりたいと思いますし、また、分権の観点、それから、そもそも地域交通というものをどういうふうにしていくんだという、これは大きな議論だと思います。学者の先生方の中でもたくさんいろんな御意見もあって、いわゆるヨーロッパ型みたいなのもいいんじゃないかという声もありますし、ただ、日本は伝統的に民間の産業が交通を担ってきたという中で、今の形をどう捉えるかという大きな議論はもちろんあります。そういうのも当然、我々も今後まさに大きな方向感として、どうすべきかというのを常に持ちながら、必要な施策というのをしっかりとそれに合わせて打っていきたいと思っておりますので、引き続き、御指導いただければと思います。

【阿部臨時委員】 ぜひよろしくお願ひします。

【山内部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますかね。

それでは、元に戻りますけれど、やはり三、四名ぐらいの方に御発言いただいて、お答えいただくのが、臨場感もあって、お答え内容を示せるかというのもありますので、3名の方を御指名しましたけれども、そのほかの方で御発言御希望のある方はお願いします。

それから、事務局からチャットが行ったと思いますが、さっき私、チャットで発言希望を書いてくれと言いましたけれども、手挙げ機能のほうが分かりやすいと思いますので、御発言御希望の方は、手挙げでこちらにお知らせいただければと思います。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、大串さん。

【大串委員】 ありがとうございます。大串でございます。私からは、大まかに2点、細かく言うと3点お話ししたいと思います。

1点は、15ページぐらいから、外部組織に求められる役割というふうに書かれているんですけれども、今回交通モードを総動員するような計画ということになっていますので、じゃ、誰がその総動員した交通モードを利用者に使いやすいように情報開示していくのかというところの記載がどこだったかなというところで、教えていただければというか、見当たらないような気もしますので。

例えば、Maasという言葉が一時期この業界を支配してきましたけれども、そのMaasに関しても、取組が今どうなっているのかということとか、あと決済の簡易化というんでしょうか、料金まで見据えて乗れるということも、一つ非常に利用者にとっては使いやすい仕組みになっているかと思います。皆さん海外出張されると、いろんなMaasのソフトウェアに触れることができて、その地域で動くに困らないようなソフトウェアを使うことができると地域を快適に回遊することができるということを、もう皆さん御存じだと思うんですけども、そういう役割がやっぱりないと、ふだんそこに住まわれていて、このソフトにアクセスしていくって、ローカルソフトウェアでアクセスするというのも一つの手なんだと思いますんですけども。

じゃ、それを観光に広げていこうよというような話が、21ページぐらいに載つてみると、やはり外からもその地域にどういう交通モードがあって、私が出発地から行きたいところまでの交通モード、こういうのが利用できて、これぐらいのお金で、これぐらいの時間がかかるんだということが把握できるような、それこそ多モードを統括したような一覧性のある仕組みというのは、どこか記載が要るのではないのかなというのが1点目になります。

2点目が、データの利活用に関して、18ページぐらいから記載していただいていますけれども、利用者に自分事にしてもらうために、例えば、急な統廃合とかをなくしましょうという話がありますけれども、やっぱりここの路線、ちょっと今厳しいですよということを都度都度開示していただけるような、細かなデータを自分事にしてもらうような活用というのも、地公体にもそうですし、外部から支援していただける方にもそうなんですけれども、ぜひ分かりやすい仕組みをできるだけ構築するような提案があればいいかなと思いました。

あと、交通事業者に対して、かなり丁寧に、なるべく出すんですよというような努力目標的な形で書かれているのかなと思うんですけども、補助金・助成金が1円でも入っている路線は、びしっと出していただくというようなことでお願いできたら非常にありがたいか

なと思いました。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

次、どうぞ。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。

この間、発言をしてきたことに対しては、もうかなり修正が入っていたので感謝を申し上げたいなと思いますが、10ページ目の交通事業者以外の関係者との共同化・協業化の丸の2つ目、これも前回申し上げたのですが、この中で、施設運営者が保有する輸送資源、これを無償で使っていくことであったり、地域住民の混乗を無料で実施していくことについて、この無料・無償ということに対して、ほかの既存のバス事業者であったりタクシー事業者、これに影響は及ぼさないのか心配しています。そのことに対する考え方をお示し頂きたいと思います。ただ、それを利用するためには、当該運営者に負担がしづかれない形でということで記載をされていますが、これはボランティアという意味合いで読み込んでいいのかどうなのか。ただ、あまりにもそういうボランティアという形になると、公共交通としての持続可能性というものが薄れてくるのではないのかなと思います。これに対する考え方を明確にしていただくよう、お願ひいたします。

また、12ページ目のところで、今後の議論になるのかもしれませんけど、地域交通法の地域公共交通特定事業として進めていくという記載がありますが、この中身が見えてきていないことから、どのような形で進めていくのか、どういう運行をしていくのかによって、中身が大きく変わってくるのではないのかなと思っています。このことが今後の議論とマッチングしていくことであればよいのですが、今段階の一行だけで見ていくと、この中身がよく分かっていないというのが実感としてあります。

併せて、これは要望になりますが、今後のスケジュール感というものを教えていただくよう、お願ひいたします。パブコメの実施時期も含めて、お示しください。よろしくお願ひいたします。

【山内部会長】 ありがとうございます。

もうお一方、どうぞ、越委員。

【越臨時委員】 おまとめいただきありがとうございます。

とてもよいものになったと思っていまして、その実効性を持たせるためにも、1点だけ、財源が重要だと思います。これは阿部知事がおっしゃったとおりですが、自治体の首長はみ

んな思っているのではないかと思います。

その財源について、2つあると思っていまして、1つは、12ページにも書いていただいたとおり、共同化・協業化を進めるための財政的支援。やはりこういったインセンティブがないとなかなか進まないと思いますので、これを進めるためにも、財政的支援が重要かと思います。

2点目は、短期的なものではなくて、より長期的に見たとき、22ページに書いていただいているような長期的な財源をどうやって確保するかということ。それはここで結論が出るものではないと思いますが、人口がどんどん日本で減る中で、いろんな工夫をしても、どうやっても採算性が取れないというところはどうしても出てきます。そういうたところをどうするのかというのは、最後はお金の問題。それから、これまでも申し上げましたけれども、自動運転とか、抜本的に解決するものがなければ解決できませんので、そういうた、より長期的に人口が減る中での公共交通に対する財源の問題というのは、ぜひ今後も議論していくだけだと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

では、3名の委員から御意見が出ましたので、事務局のほうで御回答をお願いしたいと思います。

【廣田参事官】 ありがとうございます。

まず、私のほうから御説明させていただきまして、データの関係は、モビリティサービス課のほうからもし補足があれば、よろしくお願いします。

まず、大串先生がおっしゃいました情報開示と申しますか、外部組織が、MaaSを例にされましたけれども、多分利用者との関係で、どういった情報提供をしたりですとか、そういうことをするのかということだと思うんですけども、確かに、振り返ってみると、その辺の書き方は弱いなと思っているんですけども、一応ここにあるというのは、1つだけありますて、地域交通施策の実施というところに、言葉としてはちょっとさみしいかもしれません、利用促進・広報というのがございまして、当然、こういった外部連携組織になるような人たちが、地域公共交通のサービスの企画をしていただく中で、利用者の方にどうしたら乗ってもらえるかということを考えることがあると思います。それは、15ページ目の外部組織に求められる役割の地域交通施策の企画立案というのが①で、②が地域交通施策の実施のところでございますけれども、その実施のところの利用促進・広報というのが、1

つ該当するかと思います。1番に整理するか、2番に整理するか、非常に悩ましいところでありますけれども、こちらでは利用促進や広報という形で書いたところでございます。

確かに、こういった外部連携組織が、こういったユーザーとの関係で、そのサービスをプレイアップしたり、あるいは、そのプレイアップする中で、検索や決済も含めたサービスを提供・サポートするようなことも考えられますので、ここら辺の記載が充実できるかどうかについては、こういう御指摘もいただいたので、考えなければいけないかなと思ったところでございます。

それから、データの利活用の関係でございますけれども、これはたしかいわゆるサービスレベルを下げなければいけないという場面での例示だったかと思いますけれども、やはり需要が減少している、あるいは、サービスを提供する上で、運転者の年齢構成等の関係でサービスが提供できない可能性が出てきているということも、これも、そういう情報提供も含めて、自治体のほうに、交通事業者さんとしては、地域の公共交通、特に代替の足の確保を図るという意味では出していただいたほうがいいデータだと思っておりますので、そういった状況も都度都度出していただきたいなと思っているところでございます。

法律の義務の規定のところとどう関係するかというのは、そういう文脈ではないと思いますけれども、こういった形で、公共交通サービスが厳しい状況にあるのであれば、交通サービス、どういう形で事業者さんがリソースを持っていらっしゃるのかという開示も大事なのかなと思いました。

補助金の条件につきましては、実態もよく踏まえながら判断しなければいけないところでございますので、補助金の条件にするというところまで、今私もお答えできるものは持ち合わせていないんですけども、一つの視点だと思います。こういった形に仕向けていく上で、法律の規制だけではなくて、こういった何らかのインセンティブに対する条件と申しますか、こういったことと絡めていくということは大事だと思いますので、そこは今後の施策には留意していきたいなと思っています。

それから、池之谷委員から御指摘をいただいた点は、10ページ目でございました。現在も、これは特にバス、タクシーなどの輸送サービスが非常に限られている、ほとんどないようなところで利用されているケースだと承知はしておりますけれども、施設運営者が保有する輸送資源も、その施設利用者以外のお客さんに無償で輸送するケースはあると考えているところでございます。制度的に担保されているわけではないですけれども、当然、地域のそういう輸送サービスを検討する上では、バスやタクシー事業者さんの輸送サービスが

あることを前提に、それでもこういったことが必要であるかどうかの議論はされることは望ましいと考えているところでございますので、本来であれば、そういったところで議論がされるべきものだと思っているところでございます。大事な視点だと思いますので、その中でバスとタクシーがどういった輸送資源を持っていて、でも、やっぱりそれでは使われないから輸送資源をフル活用していくかと、こういうようなアプローチになるように制度を運用していかなければいけないと考えているところでございます。

それから、地域交通特定事業をどういう形でやっていくのかという御指摘でございました。ここで書いてございますのは、12ページ目が該当するところでございますけれども、12ページ目の3行目から9行目のところでございます。地域公共交通特定事業といいましては、地域公共交通計画に様々な事項が定められますけれども、特にその取組や推進が求められるようなものを、我々は特定事業という形で事業類型ごとに立てておりますけれども、その中で新しい事業をつくりたいと考えているところでございます。

そのキーワードは、5行目でございますけれども、自治体が司令塔役となって、運転者等の担い手や車両等の輸送資源に関して、交通事業者間や施設送迎サービスの提供者から、例えば、ある時間は施設送迎サービスの車両が空いているので、そういうった資源も活用しながら輸送サービスを別のところで提供するとか、そういうことは例えば考えられますけれども、そういうた事業を設けたいと考えているところでございます。

今後のスケジュールでございますけれども、こちら、地域交通法において事業として新たに創設するということを、このとりまとめでは書いているところでございます。具体的には法律改正という手段になりますけれども、法律改正に向けた準備を今後進めていきたいと考えているところでございます。

それから、越委員から財源の話がございました。共同化・協業化に向けた支援のインセンティブが必要ではないかという話でございましたけれども、関連資料の19ページ目でございますけれども、今年度の補正予算、今国会で今日まで審議をされておりますけれども、補正予算の中でも、こういった輸送資源のフル活用、それから、交通事業者の共同化・協業化を推進するための支援も計上した形で、予算のほうを確保しているところでございますので、御紹介をさせていただきます。

以上になります。

【山内部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますかね。

それでは、ほかに御発言御希望があれば。どうぞ。

【河合臨時委員】 河合でございます。

従前の議論を踏まえて詳細な調整をしていただいて、まとめ上げていただいたこと、御礼申し上げます。

私からは2つだけ申し上げたいと思いました。

1つ目は、事前に御説明いただいたときのとりまとめ（案）からさらに追加で御修正された部分について、昨日、御連絡をいただいていたかと思うんですけれども、8ページ目の1行目で、運転者等の人員のところ、運転者、運行管理者等を、人材を確保していくことが考えられるという記載をしていただいている。事前のバージョンですと、副業とか、出向とか、割と具体的な手法も例示していらしたんですけども、ここはちょっと記載を丸められた、何か御配慮の経緯のようなものをお伺いできればと思ってお尋ねいたします。

2つ目は、ほかの委員の先生方もよくおっしゃっているデータの利活用の部分でございます。既に、データ提供者側が安心して提供できるようにということで、ガイドライン策定のための検討会も進めていらっしゃるということで、大変歓迎しております。できれば、データの分野は様々変化も大きいところですので、このガイドライン策定後も定期的に見直すようなプロセスも何か御考慮に入れていただきますと、より使いやすい、安心できる制度が継続できるのかなと思っております。

さらに、この18ページの部分では、地域交通法の中で、必要な場合には事業者がデータの開示に応じるというところも具体的に踏み込んで示していらっしゃるので、かなり踏み込んで進んだ提案として、私は大変よい記載だなというふうに拝見しておりました。意見として申し上げさせていただきます。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

そのほかいらっしゃいますか。

吉田委員、どうぞ。

【吉田臨時委員】 福島大学兼前橋工科大の吉田です。5点申し上げます。

7ページですけれど、冒頭の＜背景＞がございます。4、5、6行目あたりでしょうか。ここは今回の制度的な枠組みの方向性ということで、重要な背景だと思うんですけど、この最初の3行の、こうした構造を維持することが困難というのは、別に地方に関わる話だけではないと。地方中枢都市から、場合によっては特別区のところまで、もう都市も地方もかわらず、みんなそうなんだということについては強調しておいたほうがいいかと思って

おります。やはり地域公共交通というのが地方公共交通というふうに認識されてしまいがちなところがあって、逆にその危機感が薄れて、都市部における公共交通サービスが水準が下がっているという現状もございますので、そこをお願いしたいと思っております。

2点目ですが、11ページに共同実施のところがあります。これは自治体間を越えてということで、ここ自体に異論はないんですが、前段のところの3行目から9行目、米印ぐらいまでのところでしょうか、ここまででは計画の策定が共同で行われていないということを言及しつつ、後の話では計画の話が全くない、具体的な事業。ということになると、ともすれば計画の外側でこういうことが行われているということにもなると。ですので、やはりこういうメニューだけではなくて、複数の自治体で共同して計画を立案したりしている这样一个ことについても述べていただいたほうがいいのかなと思っています。やはり地域交通法の根幹というのは、いかに地域公共交通計画をしっかりと策定していただいて運用するかに尽きますので、その部分をお願いしたいと思っております。

3点目です。13ページの以降の外部組織の活用、大分いろいろと御配慮いただいたかと思っておりますし、あくまでも自治体の代替ではなく補完であるということについても強調されているので、非常にありがとうございます。

ただ一方で、1点だけ懸念されることというのが、14ページの類型のb、民間団体が地方公共団体を幅広く支援というケースですけれども、前段のa類型は、広島であったり熊本であったりもそうですけれども、割かしネットワーク系の事業者さんがしっかりと整っているところはa類型を取れる感じがすると思いますが、小規模な自治体、あるいはそういう都市圏というところになるとb類型が多くなってくるだろうということになったときに、例えば、個々の自治体ごとにこの連携促進団体というものが立ち上がり、その連携促進団体間の調整コストが新しくかかるてしまわないかというところが懸念されます。ですので、複数の自治体で、やっぱりネットワークは複数の自治体にまたがるケースが、とりわけ小規模な都市圏の場合には多かったりもしますので、そういうところに重点的に使っていただけような制度の立てつけになると、前段の11ページにあったような輸送サービスの共同実施というところにも有効に機能してくるのではないかと思った次第です。

それから、17ページですけれど、14行目から17行目、第3セクターの話が出てきていますが、ちょっとここは疑問で、収益を使って収益が取れない旅客輸送サービスと書いてあるんですけど、交通事業者の話に関しては、それが成り立たないということを前段で否定をしておきながら、ここで3セクの話が突然出てきて、内部補助を肯定しているような書き

方になっているというところで、ちょっと議論のバランスが取れないのではないかと思った次第です。

最後、1点だけです。横長の関連資料のパワポ仕立ての資料の6ページ目に、産業分野ごとの年間賃金が出ております。ここで鉄道運転士が全産業平均よりも圧倒的に高いというのが出ていますが、これはやっぱり大手の鉄道事業者さん等に引っ張られている可能性が高いと。私がふだんからお付き合いしている福島や群馬の鉄道事業者さんだと、こんなお給料、見たことがないということになれば、若干ミスリードするのではないかと思われますので、御配慮をお願いしたい。

以上5点です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

今ここの御出席の方で、委員、臨時委員の方も含めて、あと大井さんと加藤さんなんですが、お二人に御発言いただいた後にお答えということでおよろしいですかね。

では、どうぞ。

【加藤臨時委員】 名古屋大学の加藤です。何点か分からないんですが、短めに言います。

まず、これまでの取組なんですけれど、2点懸念がありまして、1点は、地域交通法改正について、令和5年度のほうでは国の努力義務として連携・協働の話が出ていて、令和2年のときには、実は国の助言その他の援助というのが追加されていると思います。そこは私自身はとても大事なことだと。それがあったことによって、国がより突っ込んでこういうことをやっていただけるという契機になったと勝手に思っていまして、その文脈で、今回のことも含めて、いろいろ捉えられるものがあると思うんですよ。なので、令和2年度にそういうことがあって、分権というか、地方でそれぞれ考えるということはやるんだけど、国がしつかりその後ろからやっていただけるということの具体的なこととして今回のいろんな政策も出てきているんだと説明されたほうが、私的にはすごく腑に落ちるということを思ったということです。

あと、令和5年度のとりまとめには、共創という言葉がやたら出ていたと。やたらという言い方をしますが。それで、今回のとりまとめを検索すると、全く出ないんですね。あえて言うと、共同化・協業化、これが発展になるんだと思うんですが、共創と言うと、やや緩いというか、ふんわりとしているのかなと。協業とか共同とか言うと、よりアクションになっているということだと解釈されるなら、そういう説明もあっていいのではないかと。今まで共創共創と、もちろんプラットフォームとかでも共創と言っているというところで、協業・

共同と出てくるのであれば、より具体的にそれをやろうというときのものとして出てきたと位置づけていただけだと分かりやすいというふうに感じました。

それから、その共創とか協業化・共同化、あるいは、協議会もそうなんですけれど、私自身、これがうまくいかないとしたら何が問題かという中の1つのポイントとして、地域公共交通政策は素人でも分かるようにしなければいけないとよく言われるんですけど、やはりかなり専門的なところがあり、最初は交通って非常に身近だからいろいろ話したりするんですけど、だんだんやってくると、議論についていけないとか、全く具体的な施策に至らないというふうになることが非常に多いと思うんです。特に住民さんとか他業者さんが入ってくると、だんだんついていけないとなってくることが多いと思うんですよ。

であれば、私が以前から言っているように、基本的な、この公共交通とか地域の足に関するスキルというか知識を身につけるような、そういう人材育成の仕組みが必要で、コンサルはより高度なものが必要ですけれど、地域公共交通について企画していくことにおけるスキルをきちんと身につけることが必要であるということの仕組みづくりがあつてしかるべきではないかと思うんですが、そこはちょっとここで抜け落ちているところかと思いました。

MaaSについては、この会議で以前もMaaS協議会の話を申し上げました。あと、大串先生が今日、利用者にとって分かりやすいとかというのはきちんと入っていないよねと。これは利用促進に位置付けられるとコメントがありました。そういう問題ではないと思っていて、書くべきだと思います。

さらに、外部組織とかが出てきたときに、私は交通連合のことを思い浮かべた。交通連合と言ったら、運賃を一元化するとか、あるいは時刻を調整するとか、路線番号を齟齬のないようにするとか、あるいは接続保証するとか、そういういろいろなことが要素としてあって、交通連合と言うと大それたことなんですけど、外部組織が入ったり事業者間で協働することによって、そういうことが進んでいくようになるということをやっぱりやっていかないと、特に公共ライドシェアとかが入ってくると、もう勝手ばらばらになるというのが、自分の現場でやっているとそうなっちゃうので、そこをきちんとグリップするようなことが大事で、そのときに、協業化とか共同化というものの、あるいはMaaS協議会のような仕組みが使えるとかというふうに誘導されるといいと思います。13ページで事例が2つあるんですけど、もっとといった、今の私が申し上げたことの事例はあるので、そういうことも足して、もっとここをリッチにされれば、こういうことも使えるんだというふうになる。

外部組織の今の例は、これを見てもぴんとこない人が多いと思いますので、せっかくつくつていただけるんだったら、そこを考えていただきたいと思います。

最後ですけど、私は以前から地域公共交通計画って、協議会に参加している方が協議結果尊重義務をしょっているということであったとしたら、地域公共交通計画に係る路線を勝手にやめるとか、あるいは勝手に新規参入するっておかしくないかということになると思っています。地域公共交通計画にはばっちり大事な路線と書いてあるのにやめるというなら、計画改定してやめるべきでしようというふうに思っているんですよ。そういうグリップが利かないような計画であったとしたら、一体この計画は何の意味があるのかなと思える。

ですので、協議会で議論するのが、単純に廃止するかどうかということと計画に書いてあることをどう実現するかということの齟齬がどうなったらなくなるのかというと、実はやはり各路線の情報であるとか、利用者がどう思っているかとか、そういったことをきちんとその協議会に出していくかといけないのでデータ活用が必要なんだとか、あるいは、本当の当事者が出てきて議論しなければいけないんだと。高校生なんかそうだと思うんですけど。ということがベースになってこそ、今ここで書かれていることが生きてくると思いますので、具体的にどう書くかということまでまだ考え切れていないのですけれど、そういうことちょっと考えていただけるといいなと思いました。

全体としては、私自身は、これをやっていただいたので、どうやって現場で生かせるかを考えてやっていきたいなと思っておりますので、その観点から申し上げました。

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、大井さん、お願ひします。

【大井委員】 最後になりました。大分大学の大井です。

お取りまとめいただきましてありがとうございました。もう長いみたいなので、なるべく簡潔にします。

2つ簡単な質問をさせていただきたいんですが、1つは、13ページ、14ページに書いている連携団体のところですが、これは法人格がないものでもいいのかという質問を最初にさせていただきます。

もう一つが、これ、ちょっと質問にならないかもしませんが、17ページの公共ライドシェアの主体ですけど、今、多分これは自動車部会でまだ議論がされている最中なので、今後ここは書きぶりが変わるのかなという気がして、それは反映されるのかなというのを2

つ質問させていただきます。

意見というか、もう感想的なもので、2つだけです。

1つは、先ほど来出ている、11ページから出ている広域連携とか共同化のインセンティブというのはどこにつけるかということだと思っていて、これもずっと議論があるんですけど、自治体さんとか事業者さんというのは、まだ自分たち一人でやらないといけないという意識が結構まだ強いんですよね。その点でいくと、まず地域交通計画も含めてですけど、自治体の方って割と勉強されたり学ぶ機会は増えてきているんですけど、意外と交通事業者さんに制度の理解がまだまだ足りないのかなという気がしていて、ここにうまく広げていって、全体として、今回やられる特定事業のPRとか理解というのをきちんと広げていくということを、ぜひこのとりまとめの後にやっていただけるとすごくありがとうございます。

それから、2つ目です。知事がいらしたらすごく言いにくかったんですが、自治体の皆様の責任感というか、レベルアップというのをどこまで引っ張っていけるかなと。どうしても2年で異動されたりとか、替わっていくという中で、なかなかそこが続くというのは難しいところもありますし、データの利活用というのも、たった2年でやっと学んだと思ったら、もう動いてしまってまたゼロになるというのもなかなかやりにくいので、その意味で、今回つくっていく仮称の連携促進団体というのがうまく生きるようになってくると、異動していった自治体の方の間をうまく埋めていく組織になるのかなと思って聞いておりました。

これで終わります。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。

それでは、4人の方のあれなんですかけれども、よろしくお願ひいたします。

【廣田参事官】 ありがとうございます。

まず、河合委員から御指摘がありました、運転手等の自動車の輸送を担える人員のところの記載分の変更については、ちょっと修正させていただきました。前は副業とか在籍させたままの出向とかがあったんですけれども、例えば、ボランティアドライバーや地域住民のこういったドライバーの方をどう確保していくだとか、そういった、これは公共ライドシェアの話も入っておりますので、何らか事業者の従業員にフォーカスしたような書きぶりに限定する必要もないのではないかと考えまして、運転者の担い手さんというのを少し広く捉えた上で、記載を変えたということでございます。逆に言うと、それぐらいの意味でございます。

それから、データ提供について継続してフォローアップしていってほしいという御意見もいただきました。ガイドラインのほうをつくりますけれども、やはりそういったガイドラインをワークしているかという検証も大切なんだろうというふうにお伺いしたところでございます。

それから、吉田委員から御指摘をいただきました。

まず、地域公共交通を考える上で、都市部にもフォーカスを当てておくべきではないかということについては、それは全く異存ございませんで、都市部にも交通空白が生じているような状況もございますので、そういった点は大事かなと考えているところでございますので、少しそういった色も考えたいと思います。

それから、複数の自治体で計画を立案しているものはございます。ございますので、確かにその書きぶりをちょっと振り返ってみて、そういったものもあるし、これにどうつなげるかはあれですけれども、複数の自治体が共同して計画をつくって、それでサービスを一括的に考えているという事例もございますので、それはもちろんイエスでございますので、この中にどう表現できるかは考えてみたいと思います。

それから、連携促進団体の連携と申しますか、ということだと思います。今イメージしておりますのは、連携促進団体は協議会のメンバーにも入れようと思っておりますので、何とかという団体や企業を連携促進団体としますということが協議会の中で一応確認された上で、メンバーとしてなることを、今、担当者としてはイメージしているところでございます。そういった意味では、協議会ごとに連携促進団体が決まるんだろうと思っておりますので、協議会が複数の市町村で組織されていれば、当然、その複数の自治体のエリアとする計画を実現する上で、あるいは計画上のサービスを何らか考える上で、連携促進団体が位置づけられるんだろうと思います。

その隣、2つの協議会でどう連携するかというのは、ちょっと応用問題かなと思ひますけれども、似たような課題を持たれているのであれば、そういった形で連携促進団体を、特に地域に根差したような団体であれば、Aというまちでも、Bというまちでも入るというのもあるのかなと思って聞いていたところでございます。

あと、第3セクターのお話につきましては、これは、例えば、今まで公共交通事業が事業として抱えている問題については、交通事業の中での内部補助が中心でございますので、この第3セクターの公共ライドシェアの運行主体として考えておりますのは、公共ライドシェアの運行は赤字でございますけれども、それ以外の何らかの別の事業で収益を得ている

ようなケースというのはあるのかなと思っておりますので、どこの黒字で輸送の赤字を支えているのかというのは、それはちょっと違うのかなと思っているところで、お話を聞いておりました。

それから、加藤先生から御指摘をいただいた、まず令和5年や令和2年の改正について、今につながるところがあるということでございましたので、そこは振り返りのところで振り返りをして、この中にうまく埋め込んでいきたいと思います。

それから、交通連合と申しますか、運賃調整とか、あるいは接続、こういったものも連携促進団体の取組として出てくるのではないかというお話もありました。確かにそうでございまして、広島の事例なんかも事例に出しておりますけれども、連携促進団体の連携促進の事例のほうでございます。aの事例になると、そういったサービスの調整みたいなものも出てくるのかなと思って、それは事実でございます。例えば、このaのところで、14ページ目でございますけれども、想定されるイメージというところで書いてございますけれども、交通事業者と関係者の連携強化を図りながら、データ分析を行った上で路線やダイヤ等の調整を実施するということが書かれているので、こういった役割は果たされるのかなと思っています。

最後は、公共交通の廃止のところとデータの話についても御言及をいただいたところでございます。廃止、これは当然地域にとっては非常に大事な問題でございまして、計画にも位置づけられたのであれば、ちゃんと情報提供すべきだということだと思いますし、その辺の具体的なデータについても地域で議論できるように出すべきだという話だと理解をしているところでございます。それぞれは、我々、廃止の届出の5番のところとデータ提供の4番の別で書いておりますけれども、まさにつながっていく問題だと思っておりますので、そこは、この制度の運用に当たっても、そこはつながっているんだということも意識しながら考えていきたいと思っているところでございます。

あと、大井先生から、法人格がないものが対象となるかということについては、これは法人格がないものでも団体にはなれると考えているところでございます。

あと、公共ライドシェアの件が、すみません、私、ちょっと理解できなかつたので、後で伺いますけれども、総括を後でお伺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。

公共ライドシェアのこと。

【重田旅客課長】 旅客課長の重田です。お世話になります。

今、大井委員から、自動車部会でという話がありましたけれども、今回の公共ライドシェアの主体の追加については、この地域公共交通部会で御議論いただくという整理です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

まだ御発言いただいている方はオンラインで御参加の方ですが、神田委員、どうぞ御発言ください。

【神田臨時委員】 呉高専、神田です。本日、オンラインで大変失礼いたします。

このとりまとめについても、いろんな意見を反映してくださってありがとうございます。現場でもいろいろ困っていることを含めて、幾つか解決にいく兆しがあるなと思って感じておりました。いろいろ意見は出てきていますので、私もできるだけ絞ってコメント申し上げたいと存じます。

地方公共交通団体を支援する外部組織の活用のところで、実際に特に人口の少ないところであれば、交通担当者が少なくて、人事異動でローテーションしていくところの、政策の連続性がないところは本当に悩ましくて、このときに、外部組織を活用するときに、ここでできるようになったときに一体何が起こるかなというのを考えていくと、一体どこの領域を外部に任せていいかどうか。恐らく各地域の状態、悩み事の中でも、13ページ、14ページあたりに幾つかケース分けをしていますけれども、その中でも、企画部門はできるだけ行政に残してほしいと思いながら、官民で実際に手を動かす、頭を使うところの領域の違いというのは出てきそうな気がしていて、ここをきっちりと整理してから外部の組織を活用しないと、ぽんと全部丸投げをしてしまうと結構大変なことになり得るなという懸念をちょっといたしました。この先の制度設計になるかと思いますけれども、この辺り、少し丁寧に御検討いただきたいと思います。

あと、地域公共交通計画を5年に1回ぐらいのサイクルで立てていって、策定後になかなかマネジメントが回らない地域というのもそこそこあるような気がしていて、その中で、外部支援組織が入ってくれると回るようになることをこれは期待したいと思うんですけども、そのときに、なかなか回すという部分に予算がつきにくい実態が今あるような気がしています。本当は、でも、その回す部分をきっちり回しておけば、実はトータルコストが下がるような、我々、建設の分野にいいますと、インフラの予防保全、アセットマネジメントという表現で、いいタイミングでやっておくとトータルコストが下がりますというような概念でインフラのマネジメントなんかを論じていたりするんですけども、それと同じような

形で、実は、外部組織を活用しながら、策定後のマネジメントをきっちりとした体制でやつておくと、トータルのコスト、あるいは供給体制というのがうまく最適化することによって、トータルのコストは下がらないかなというところの概念で、このランニングの部分についての制度、あるいは補助、予算の設計も御検討をお願いしたいと思います。

最後に、外部組織に求められる能力の定義あたりもしっかりとおかないと、誰もが入ってきてぐちゃぐちゃになって終わってしまうという結果にはなってほしくないなというところも想像しておりました。

以上です。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

あと、お二方ですけれども、いかがですか。委員の方、あるいは臨時委員の方で。特によろしいでしょうかね。

それでは、あと、オブザーバーの方もいらっしゃいますので、オブザーバーの方で御発言御希望あれば、御発言いただきたいと思いますが。

まずは、ハイヤー・タクシー連合会でしょうかね。田中オブザーバー、どうぞ。

【田中オブザーバー】 何回か積み上げていただきまして、ありがとうございます。

私、タクシー協会なんんですけど、実際タクシー会社もやっておりまして、80以上の市町村で300路線ぐらい、おでかけ交通をやっているんですね。その中で、発見だとかいろいろあるんですけど、やっぱり最後は財源、それともう一つは、公共ライドシェアが、今のところはその仕組みはできたけど、なかなか長続きしていないというのは、ボランティア的な立場でやられているということだと思うんですね。だから、そこら辺のところをどういうふうに考えていくのかということを見ていかないと、自治体にも人がいないし、例えば、コロナのときもそうでした。コロナのところで、自治体とか市町村のお手伝いで患者を運んだり保健所の人を運んだりしたけれども、実質、本来であればタクシーだとか我々の仕事ではないですが、そのところで自治体に人がいない、この車を取られてしまうとほかの仕事ができなくなるということがあります。

そういうところも全部ひっくるめて考えると、やはり今、外部組織とかいろいろあると思いますが、先ほど加藤先生もおっしゃっていましたけど、地域プロデューサー的な人たちを県にでもどこかにでも育てていかないと、何となくなじまない人たちがそこに入ってくるという可能性がかなり高いのではないかなど。

今、福岡県で何をしているかと言いますと、福岡県は60の市町村があって、2つが政令

市です。この政令市以外のところで、今、県会議員とか市会議員とかを回って、地域交通だとか、その実証実験に合わせて、要は、予算化してくれと、もう頼みに行っています。それで予算化したら、今度は県に行って、県に、地域交通の優先順位を上げてくれというお願ひをして回っています。

その中で、やはりどこが足りないとか、どういうところをやらなければいけないということを考えていくということになるんでしょうけれども、やはり今まで、実証実験はやったけど、その実証実験をやっていること自体を知らなかつたという方も結構いらっしゃったので、そのお金の使い方だとか、地域公共交通としてどういうことをそこでやるのかという、先ほどどなたか委員がおっしゃっていましたけれども、途中経過だとか、そういうところをしっかりと利用者、もしくは自治体、もしくは実際にやっている我々のようなところに、今こういう感じなんだけどという、やっている最中に改善ができるような仕組みというのをぜひお願いしたいなと思いました。

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、日本バス協会の田端オブザーバーでしょうか、どうぞ御発言ください。

【石指オブザーバー代理】 田端に代わりまして、理事長の石指から 1 点申し上げたいと思います。

これまでデータの利活用について私どもの考え方を述べさせていただいております。今回取りまとめに当たって、様々な課題をまとめていく一つとして、データの利活用についても、資料の 18 ページにしっかりとポイント・方向性を示していただいており、感謝をいたしております。

私どもがデータの利活用でお願いをしてまいりましたのは、バス事業者の保有データはそれぞれ会社の経営を行う上で重要な財産であるということで、データの提供を強制させるような制度にはしないでいただきたいということでございました。本日示された資料の中でも、18 ページにデータ保有者が「より安心してデータ提供に協力ができる環境を整える」と、大変重要なことを書いていただいております。

また、この文章の中で、手続あるいは考え方を、25 行目以下で具体的に書いていただいております。「ルール遵守を前提に～地方公共団体からの求めに協力」をするという内容は、まさに私どもが意見として申し上げていたことの反映でございますが、さらに踏み込んで、30 行目からは、「特にその必要性が高い一定の場合に限っては」や「要請に応じること」

と記載がございます。これもデータ提供の協力を求められた場合の手続であろうと思いますが、「正当な理由がある場合を除き」であるとか、最後に、「その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意する」とも記載がございます。ここは大変修飾語も多く、難しいところでございますので、ぜひここについて、もう少し詳しい説明をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

3名の方が御発言になりましたので、事務局からお答え、コメント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。

まず、神田委員の御指摘ございました、外部組織の議論をする上で、一体その外部組織に何を担わせるかというところについても、これまで御議論があったと思います。取りまとめに当たりましては、自治体が司令塔としての役割をしっかりと果たすんだということについては、ちゃんと明記をした上で、その上で外部組織が出てくる、こういった整理にするよう意を配したつもりでございます。そういう意味で、運用の中でそういう趣旨がきっちりと出るように、運用のほうを丁寧にやっていきたいと思っているところでございます。

その中で、計画策定後にマネジメントをどうするかという話があったと思います。建設の例がございましたけれども、公共交通の計画を策定して新しい輸送サービスづくりを始めた後に、それがどういうふうに回っているのかということを検証することは、これも重要なと思います。それによって、例えば、収支が改善したりですか、あるいは、収支は改善しなくともお出かけする人の割合が増えるとか、それぞれ地域に基づいた尺度に基づいて改善を図れるケースがあると思いますので、こういったところを、もちろん最終的な検証の責任は自治体が持つんですけども、データだとか、その分析であるとか、こういった部分について、こういった連携促進団体の役割が求められている部分なのかなと思っておりますので、こういった計画をつくるだけではなくて、つくった後の連携促進団体の働きについてもしっかりと考えていきたいなと思っています。

それから、全タクの田中オブザーバーから御意見をいただきました。おでかけ交通を進めていく上で、財源のお話もございましたし、あと、そのお金の使い方のフォローアップという話もあったかと思います。今回、連携促進団体をテーマとして挙げましたけれども、こういった体制整備も大事でございますけれども、そこはしっかりと輸送サービスを提供する場合、この場合、通常運賃収入で賄うような状況になっていると思いますから、当然、その

運行に対する財源の手当てがなされているかどうかも非常に重要だと書いております。その辺も少し文面には書かせていただいておりますけれども、そういう御指摘だと思いますので、決して外部連携組織だけにフォーカスが行って、必要な資源もそこに回るということがないような運用が求められているということは御理解しているつもりでございます。そういういったものをよく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、日バス協の石指オブザーバー代理から、今日、御意見をいただきました。データの利活用のところでございますけれども、今回18ページ目で書かせていただいているよう、27行目でございますけれども、データ提供を受ける中央公共団体等のルールの遵守を前提に、交通事業者が地方公共団体からの求めに協力するということが書かれております。その上で、特に必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において要請に応じることとの規定と書いてございますけれども、その中で、正当な理由がある場合を除きと書いております。正当な理由がある場合につきましては、要請に応じることにはならないというふうに考えているところでございますし、その際、その正当な理由としては、事業経営や競争に関わる事項の取扱い、これは前回からも委員のほうから御指摘を受けて記載しているところでございますけれども、そういう点も踏まえて、正当な理由がある場合はそれに応じる必要はないということでございますので、その点、御説明をさせていただきます。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

では、どうぞ。

【池上オブザーバー】 全自連の池上でございます。

まず、前提として、とりまとめ（案）に大変賛同しております。

そして、その中で特にデータの利活用について、私ども都道府県・市区町村の取組を支援する立場から一言申し上げたいと思います。

本部会での御議論を受ける形で、現在、有志の知事による研究会を立ち上げる動きが進んでいます。年明け1月28日に発足するということで、日にちも決まりました。現在の参加予定知事は、静岡県の鈴木康友知事、三重県の一見知事、御退席されましたが、長野県の阿部知事、そして、昨夜、新たに7人の知事から正式に表明がございましたので、現時点で10人の知事による研究会となっております。

この有志の知事による研究会の目的は、まさにデータを活用して交通空白の解消を目指すと、その具体例を生み出すための場になります。既に田中オブザーバー、全タク連様、そ

してＪＲ東日本様からも、データ分析というお話の中で御賛同いただいているところでございますが、自治体や地域の交通事業者の皆様、配車アプリとベンダーの皆様等々と連携をしながら、ここでの御議論が具体的に現場で実装されるよう、自治体の皆様とともに新たな挑戦に取り組んでまいりたいと考えております。ぜひとも皆様方の御指導、御支援、そして御鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。ウェブで参加されている方、よろしいですか。まだ御発言ない方はいらっしゃらない。

それでは、御発言ありがとうございましたが、特にコメントは。

【廣田参事官】 データ活用で大勢で交通空白を解消していきたいというお話でございます。そういったところにも活用できるようなデータの出し方、もちろん提供いただく方のプロセス面での十分な配慮も前提になりますけれども、そういったことも大事だというふうに留意しておるところでございます。

よろしくお願ひいたします。

【山内部会長】 ありがとうございました。

ほかに御発言よろしいですか。

では、追加発言を。

【加藤臨時委員】

今、この概要のほうを見て思い出したんですけど、公共ライドシェアの実施主体ですが、自治体ではなく、NPO等の部分で12種類の団体が上がっています。例えば、私、生協さんとか農協さんとか、共済を運営している団体が組織する協会の発行する雑誌に寄稿したことがある。それは、国のほうから公共ライドシェアをやつたらどうかと言われているんだけど、さっぱり分からぬので解説してほしいと。さっぱり分からぬというのは、全然考えててもいなかつたということなんです。それで、やっていただけるように解説を書いたんですけど、そういったところにもやれるところはあるのではないかと思っていまして、僕は、都道府県とか広域連合よりも、NPOほかに上がっているいろんな団体さんにもやっていただけるように働きかけるということがあつていいのではないかと思ったということです。

【山内部会長】

今、手が挙がりました。有村さん、どうぞ御発言ください。

【有村オブザーバー】 せつかくなので、一言お礼を申し上げたいと思います。

このとりまとめ、本当にありがとうございます。

私、日本旅客船協会の離島部会というのがございまして、その部会長という立場で、今回オブザーバーで参加させていただいております。離島航路、本当に今大変な状況になっておりまして、ここにとりまとめいろいろ、本当に心強い政策、また、財政上の支援という言葉が入っております。今、国、地方公共団体、国庫補助航路以外の離島航路は本当に事業者の自助努力に委ねているというのが実態でございまして、本当に大変な状況になっているんで、その法律ができるとか何とか待っているのではなくて、早めに、本当に速やかにいろんな協議会なりを立ち上げて、離島航路が存続するような形で、住民が困らない形でぜひ取り組んでもらいたいかなというのが希望です。

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した。

それから、清水委員から御発言御希望ということですので、どうぞ御発言ください。

【清水委員】 島根大学の清水です。

例えば、観光と生活の一体化を進める話など、それができる地域はよいのですが、より地域の現状をきめ細かく把握して、サポートしていただきたいと思います。

地方自治体では担当者は二、三年で異動してしまうということでしたが、適任者の方は担当期間を延ばすとか、OJTで後継者を育てることができないのかなと思いました。

生活圏の中の交通については、デマンドバスなどの新しいが提示されていると思います。今後、改善を続け、継続的であるためには、例えば、利用料金を下げる利用者を増やしたり、予約センターのオペレーターさんを複数育てて、利用者と事業者をつなげるようにしたり、ショッピングセンターで乗りやすい動線にするなど、ここでは細々としたことを述べましたが、こうした改善にも財源が必要になり、公共交通に対する適切な財源が確保できるかが、今後うまくいかどうかの分水嶺になるということで、財源について言及していくことは大事だと思います。

生活圏内は希望の形が見え始めている感じがありますが、生活圏と生活圏の間、あるいは都市間の交通が今後どうなっていくかというのが不安であり、国が牽引して検討していただきたい分野だと思います。

それから、最後に、地域力というものがこれから注目されるのではないかと思います。ラ

イドシェアをうまく導入させるためにも、地域力というのは、具体的には、例えば、全体である程度の不便さを受け入れられるかといったこともそうですし、家族、御近所、地域住民同士の協力、意外と地方ほど御近所に気を遣って協力の在り方が難しいケースもありますが、あと、ボランティアかボランティアでないかといったこともあると思うのですけれど、そういうたった今までの経験を踏まえつつ、地域力といったものが今まで以上に注目されて重要になってくるのかなと思います。

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、いらっしゃいますか。

それでは、よろしければ、事務局のほうから。

【廣田参事官】 まず、加藤委員から御指摘がありました、今回、実施主体の追加の話にフォーカスしていますけれども、今ある既存のものとしての生協や農協というところへの展開ということでございました。今回のアジェンダとしては、実施主体の追加という形にさせていただきましたけれども、既存の方で担っていただける方にはどんどん担っていただきたいと思っております。もちろんこの公共ライドシェア、バス・タクシーにおける輸送が困難な地域に限った中でやる制度でございますけれども、交通空白の解消を進める上では、公共ライドシェアの導入がその処方箋になるケースというのは非常に多いと思っております。ですので、今後、公共ライドシェア、より実のあるものにするために施策をどんどん打っていくわけでございますけれども、そういうたった対策が、こういった例示のあった農協ですか生協の方にも手が届くようにしていきたいと思います。

それから、清水先生から幾つか御指摘がございました。

確かに観光と生活交通を一体的に捉えるということでございますけれど、当然、地域における事情はよく見ていかないといけないと思います。観光地がある市町村でも、観光地があるネットワークとそうでないネットワークというのは当然あると思います。そうではありますけれども、そういうたった観光の需要、今、全国にインバウンド、津々浦々に訪れていただきたいという政策の方向性もある中で、一体化できるものは一体化していきたいという形で記載をしているところでございます。

あと、地域力が必要となるという話もございましたけれども、まさにそれはごもっともだと思います。そういう中で、人材の問題というのが非常にクローズアップされているところでございます。今回は輸送資源を確保する上での人材を少し皆さんで考えて、場合によって

は協力しながらやっていきましょうという共同化・協業化の話と、企画立案したり、運営したり、あるいは広報をやったり、そういったところで地域のほかの外部組織、あるいは地域外からいらっしゃる方もあるかもしれませんけれども、そういった外部組織を活用していくというところで、少しそういった地域力を限られた資源の中で上げていくというところの一つ解決策につながるようなものが出来ているのではないかと思っているところでございます。

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。

今、竹内委員から手が挙がりました。竹内さん、どうぞ御発言ください。

【竹内委員】 東京女子大学の竹内でございます。もう今日は黙っていようかなと思ったんですが、お時間があるようなので、簡単にお話を申し上げたいと思います。

いや、本当に今回、いろいろまとめていただいておりまして、また、私のほうからコメントも以前差し上げたことちゃんと反映していただいて、大変ありがたく、また、大変だったなということで、それをまずお礼申し上げたいと思います。

そのときには事務局のコメントでもちょっとお話をしたんですけども、皆さん協力し合って共に力を合わせて頑張っていこうねというのは、すごく耳に心地がよくて、誰もそれは反対することではないと。その言葉が具現されているのが連携であり、協働であり、また、これは先ほど加藤委員もおっしゃいました共創とか、それから協業とか、共同化とか、いろいろあるわけですよね。そういう言葉で、何となく耳に心地いいものだから、それでみんなで頑張りましょうで終わってしまっては駄目なので、それらの言葉が一体どういう意味を持っているのかということを明確にして対応していく必要があるのではないかということですね。報告書の中で細かい定義なんてやることは全く必要はないわけですけれども、そういう言葉で何となく丸め込まれちゃうと言うと言葉は悪いですが、そうならないように、それぞれの言葉の持つ意味を明確にした上で、じゃ、どうやっていけばいいのかということを考えていくという姿勢が必要かなということを思いましたのが1点です。

それから、あと1点は、今回の一つの目玉といいますか、外部組織をちゃんとつくり上げて、そこで対応していきましょうねということ、これも非常にいいことだし、事例なんかも非常にうまくやっていらっしゃることだと思うんですね。外部組織という、私の持っているイメージが皆様の持っているイメージと違っていれば、もうこの私の発言は引っ込んで全然構わないんですけども、外部組織である以上は、外部組織としての役割を明確に認識

しておく必要があるのではないかという気がしております。

どういうことかというと、つまり、いろんな利害を調整する必要があつて、そういうときには、あくまで部外者として冷静な判断、客観的な判断で物事を処理できるような立場にいなければいけないだろうと。先ほどからよく委員の方々もおっしゃっている、財源が必要だとか、お金がどうしても要るんだとなると、これはもちろん自治体はできるだけお金が欲しい、財源の手当が欲しいと言いますし、事業者さんもそう思う。同じように、その外部組織の人も、やっぱりそれはその場にいると、認識すると、どうしてもお金が欲しいとなっちゃう。みんなが同じくお金が欲しいと言い出したら、それはもう外部組織ではない。外部組織だからこそ言えることってあると思うんですよね。ですから、内部組織化していないといいますか、外部組織としての立場をわきまえるという言葉はきつ過ぎますけれども、何かそういう立場に立って冷静に物事を判断できる、そういう立ち位置を明確にしておくということは大事なことではないかなと考えました。

以上、感想めいた話ですけれども、特に質問ではございませんので、以上でございます。
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す。

特にコメントありますか。

【廣田参事官】 外部組織を指定するには、当然、地域の協議会の中で、この連携促進団体にしましようという形になると思いますので、そういったところで、この方がどういう役割を担うかということはある程度明確にされて合意形成が図られることが重要だと思いますけれども、それを魂に入れるべく、運用のところでよく意を配っていきたいと思います。

【加藤臨時委員】 山内先生、いいですか。

【山内部会長】 では、簡単に。

【加藤臨時委員】 貨客混載と公共ライドシェア、日本版ライドシェアと乗り合いタクシーとか、そういったことを地域公共交通会議で一体的に議論してやっていけば、運転手不足とかの対応もできる。それから、それって、ここで言っている外部組織と非常に親和性が高いと思ったので、例えば、そういう事例として、やっているところもありますから、出されたらどうかと思ったということです。

あと、さっき離島の話が出て、これも言い忘れていました。私、離島の仕事もあるんですけど、地域公共交通会議で「通学定期を設定しても、その割引分は国庫補助から出ないので、通学者が増えるのがいやだ」と航路事業者が発言したことがありました。それから、う

ちの学生の研究だと、離島航路で本土の高校に通えるはずのところでも、ほとんど通っていないという島が多いようですよ。運賃が非常に高いとか、あと、島からは通えない、高校になったら下宿するものだと思い込んでいるところも多いようです。きちんと離島航路も、学生が高校に通いやすくするとか、そういったことができるよう今の補助制度の見直しとかもやっていただいて、本土並みに暮らしていくように少しでも近づけるようなことができるといいなと思います。

今のこのとりまとめの中だと、航路の件は取つてつけたような、途中でいきなり出てきたという感じで、例えば、運転者って出てくるんですけど、船員さんだってもうめちゃくちゃ不足している。なので、全部書く必要は、「等」でもいいのかもしれませんけど、きちんとそういったところも目配りされたほうが、離島の皆さん、うちこそ交通空白だと思っていても、それでも、もう見捨てられたみたいに思つてもらつたら困るので、ぜひちょっと目配りして書いていただければと思います。

以上です。

【廣田参事官】 貨客混載の話もございましたし、今回の事例紹介であったつくば市の4市でやっている公共ライドシェアは、ドライバーバンクというのが外部組織とも言えると思いますけれども、そのほうで確保してやつた事例でございますので、こういった人材の方を採用し、訓練もしていただいて、場合によっては労務管理もするというところは、こういった連携促進団体の一つの業務になり得るところだと思いますので、そういったところは留意していく必要があるかなと思ったところでございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

よろしいですか。

さつき竹内さんが時間がありうるうのでと言つたけど、そうでもないんですね。この辺で皆さんの御議論をまとめたいと思うんですけど。

ありがとうございました。非常に貴重な御意見をいただいたと思っておりまして、ただ、大前提是、今回のこのとりまとめについて大きな反対はなかつたと思っています。ただ、皆さんの御意見は、かなりこの内容について精査をして、かゆいところに手が届くとか、あるいは、ここを深掘りしたほうがいいんじやないかとかということで、趣旨は変えなくても、これから少しそういったところを事務局に見ていただいて、修正を加えてもらいたいと思っています。

ただ、財源のデータの話は多分、国交省だけで書けない話なので、これはさつき阿部知事

がおっしゃっていたように、できる限りというところだと思いますけれども、そういう形でちょっと事務局のほうに御修正いただいて、それでまた、非常に関係するところは皆さんにお問合せすることもあるかと思いますけど、基本的に私の方に御一任いただければと思いますけど、よろしゅうございますか。

どうもありがとうございました。それでは、そのようにしていただいて、進めていただければと思います。ありがとうございます。

それでは、最後になりますけれども、池光公共交通政策審議官から御挨拶いただけるということでございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【池光審議官】 山内座長、ありがとうございます。

この検討会、6月に第1回を始めまして、今日で4回目ということで、約半年近くにわたりまして、大変お忙しい中、各委員の先生方、また、オブザーバーの皆様にも御参加いただいて、貴重なおとりまとめをいただきました。まだまだ十分ではないかもしれませんけれども、今回我々としてやろうと思っていることについては、それなりに大きな大枠という形で今回まとめていただけたのかなと思います。また、今日御意見でいろいろいただいた中期的な宿題も含めまして、我々としてしっかり肝に銘じて今後の行政に生かしていきたいと思っております。

その上で、2点申し上げたいと思います。

まず1点目は、地域公共交通政策というのは、常に生き物のように変化をして、そのたびごとにやっぱり必要な最善の手を打つという世界なんだなというのを私自身も実感しております。加藤先生からも累次にわたくち御発言いただきましたけれども、この報告書のほうにも書いておりますが、最近は3年に1回、地域交通法を改正しております。朝令暮改かのように思われる方も一部いらっしゃるのかもしれません、私としては、きっと前進している、積み上げが行われているものだと思っております。

令和2年に自治体にいわゆる地域公共交通計画を努力義務という形で盛り込ませていただいて、それをいわゆる踏み台として、今や1,200近くの自治体が地域公共交通計画を作ってくださっています。そういった土台の上に、令和5年は連携と協働というキーワードを目的規定に入れて、リ・デザイン、共創という流れを始めたわけであります。今回、まだその途上ではございますけれども、まさに連携・協働の流れの中での具体的な特定事業を法制度として提案していきたいということあります。

地方に目を転じますと、バス・タクシー、大変頑張っていただいているけれども、やは

り担い手不足の中で、なかなか現状の路線等を維持するのも難しい、こういった状況があります。そういう中で、いわゆる地域交通に対する社会的需要はむしろ高まっていると思います。学校、病院の統廃合、さらには学校の部活動も今や地域でやるというようなことで、なかなかマイカーを持てずに誰かに頼って移動しないといけないお子さんやお年寄りがむしろ交通を必要としている、こういう状況が今全国で広がっているということです。

これに私どもが応えていくためには、もちろん公共交通の事業者さんを中心にしっかりと形をつくっていく必要があるのですが、地域で移動を担っておられる皆さんに、輸送資源の活用に協力していただくということをこれから進めていく必要があるだろうと考えています。スクールバス、福祉のバス、病院送迎、それから商業施設の送迎、工場・事業所の送迎、たくさんございます。これらの輸送もそれぞれ個別で確保・提供していくのも、担い手不足の中、なかなか大変な状況がございます。こういったものの生産性を全体的に活用しながら、地域の必要な手段として生かしていく。これを新しい法律の具体的な事業としてつくれないかなということで、今回のこのとりまとめに至ったわけであります。

もう1点申し上げたいのは、私もこの職に2年目いさせていただいて、交通が使えない人をお助けするというのは当然の我々としてのミッションではあるんですけど、その裏で、それを実際支えている現状お困りの人たちに、「光」を当てねばならないというふうに常々思っております。今申し上げた学校の送迎、それから病院の送迎、お年寄りの送り迎え、これをやっているのは一体誰なのか。これは御家族であり、御近所の方が、今までにこの時間、全国で、担っておられるということです。この方々が貴重なお仕事の時間をそういうところに充てて、御家族、御親族、御近所の方の輸送をやっておられる。その分は、恐らくは多くは「無償労働」でやっておられるんだろうと思います。その部分をやはり我々として何とか助けていかないか、それを地域全体で助けていかないか。そうすることで、その方々がお仕事をしっかりと続けられる。それは地域にとって大事な担い手にもなるわけであります。地域の活力にもなるわけであります。まさに、交通という部分が不足していることで困っておられる方の裏側にある事情、裏側で実際黙々とそういうことを支えていただいている人にも「光」を当てて、そのための政策の厚みを増していくというのは大事だというふうに、最近とみに実感をしてございます。

文部科学省、厚生労働省ともそういう話を進めていると、「ぜひ一緒にやりたい」というふうに局長さん達とも話をしているところであります。こういった横連携というのも中央省庁でも進めながら行くことが、阿部知事が最初におっしゃった財源をしっかりと大きく

していくことにもつながっていくんだろうと思います。引き続き、そういった意識を持ちながら、私ども、地域交通をより充実させていきたいと思っておりますので、引き続きの御指導をいただきたいと思います。

簡単でございますけども、4回にわたって大変熱心にご議論いただきまして、ありがとうございます。御礼申し上げます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

我々も一生懸命、協力できるところをやるということで、お願いしたいと思います。

それでは、皆さん、ありがとうございました。本日の議事、これで終了ということでございます。この先の進行は事務局でお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【福田係長】 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記載をさせていただきます。

また、本日の議事概要につきましては、委員の皆様に御確認いただいた後、国土交通省のホームページに掲載をいたします。

以上をもちまして、第4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 ――