

令和5年1月17日

【有賀補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより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させていただきます。委員の皆様方におかれましては、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。

私は、事務局を務めさせていただいております、国土交通省総合政策局交通政策課の有賀でございます。冒頭、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

議事に入ります前に、会議への参加方法についてお伝えいたします。会議中は、オンラインで御出席の皆様におかれましては、常時カメラオン、マイクについては御発言時のみオンにさせていただきようお願いいたします。国交省のオンライン出席者は、御発言時のみカメラ・マイクをオン、傍聴者については常時カメラオフ・マイクオフをお願いいたします。また、会場にいらっしゃる皆様におかれましては、御発言時、卓上マイク右下のトークボタンを押してから御発言をお願いいたします。

本審議会については、冒頭のみカメラ撮り可とさせていただきます。報道陣の皆様におかれましては、あらかじめ御了承いただきますようお願いいたします。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、配席図、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿、出席者名簿、資料1、資料2、参考資料でございます。不備がございましたら、事務局までお知らせ願います。

なお、交通政策審議会運営規則第7条において、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとされておりますので、御了解いただければと存じます。

御出席の皆様につきましては、時間の関係上、お配りしております出席者名簿をもって御紹介に代えさせていただきたいと思っております。今回、全委員14名中12名の御出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条第3項による会議開催の定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日は中間とりまとめ（素案）の部会となりますので、中村部会長から一言御挨拶をいただければと存じます。中村先生、よろしくお願いいたします。

【中村部会長】 部会長を仰せつかっている中村でございます。マスクをつけたままで失

礼いたします。

昨年度からやっていた「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」と「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」の2つの検討会の提言を受けまして、今年度の地域公共交通部会の開催は今回で3回目でございます。基本的には、これまで長年、特に21世紀になってから、地域交通でいろいろな取組をしてきたことの総括をした上で、その一方で課題は大きく変化をしてきているし、深刻になっております。一方で、オンラインなどの技術はかなり台頭してきています。地域公共交通のリ・デザイン、再構築、そして、再起動のタイミングだという認識で、部会長を仰せつかってきたところでございます。

鉄道の問題がクローズアップされていますが、鉄道とともにあらゆる交通手段をきちんと見据え、その上で、地域を残していくために、自治体、あるいは住民、そして、事業者、関係の皆様と一緒に考えて動いていくための議論ができつつあると理解しております。地域全体で、交通以外の例えば教育や福祉などのいろいろな課題がありますが、これと一緒に新技術を最大限有効活用したうえで、当然ながら必要な財源の用意がされ、それを有効に活用する、このような議論が1回目、2回目にいろいろな先生方からいただけたところでございます。

本日はその中間とりまとめの素案について議論する回になりますので、これから資料の説明をいただいて、先生方に御意見をいただきながら、まとめていく運営をしたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

【有賀補佐】 ありがとうございます。

それでは、議事に入りますので、冒頭に御案内したとおり、報道陣の皆様におかれましては、ここで御退出いただきますようお願いいたします。

【有賀補佐】 それでは、以後の議事の進行を中村部会長にお願いしたいと存じます。先生、よろしく願いいたします。

【中村部会長】 かしこまりました。それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。

まず、資料1「前回の部会における御意見」について事務局から説明をお願いいたします。

【有賀補佐】 事務局でございます。資料1について御説明させていただきます。昨年1月18日に行われました令和4年度第2回部会における御意見について、概要をとりまとめしておりますので、御説明いたします。

いただいた御意見につきまして、大きく3つの分類に分けております。1つ目、「これまでの地域公共交通ネットワークの改善策の強化」、2つ目、「潜在需要の顕在化、運賃以外の収入の確保」、3つ目、「採算性・利便性の向上に資する新技術の活用」についての3つにまとめております。

1つ目、①のところでございます。「これまでの地域公共交通ネットワーク改善策の強化」については、1ポツ目、地域でのサービスレベルをどう確保するか。例えば「誰もが気兼ねなく移動でき、交流が活発」というようなアウトカムを基に評価を定め、交通の在り方を考えていく必要がある。この観点においても、今後、「枝の交通」に対してもスポットを当てて考えていくことが重要。

2つ目、今後の地域公共交通のマネジメントにおいては、官民に加え、学や中間組織などと幅広く連携し、それぞれが得意とすることを十分に発揮できるよう、適切に役割分担することが重要であり、国の関与も必要。

3つ目、連携を円滑に進めるため、人材確保・育成の仕組みをどのように構築し、維持・管理していくかを検討することが重要。

4つ目、収入が増えれば、補助金が目減りする構図はインセンティブが働かないことから、リスクシェア、プロフィットシェアという発想が重要であり、公的負担と利用者負担に加え、受益者負担の概念を取り入れるなど、支援と負担の在り方検討は必要。

5つ目、「葉の交通」のうち、交通空白地を運行する乗用タクシーについては、情報通信技術を利用した運行管理制度や地域に即した運賃設定について協議会で議論できるよう、国として支援できる仕組みをつくる必要がある。

といった御意見をいただきました。

「②潜在需要の顕在化、運賃以外の収入の確保」についてです。

1つ目、交通結節点については、地域の交流の核やモードインターチェンジの側面からビジネスモデルをつくっていくことや、道路空間を公共交通に対して優先的に再配分することは分野間競争の観点から重要。

2つ目、派生需要である交通単体から考えるより、駅やターミナルを一つの都市のアセットとして、交通の拠点に生活関連施設を付設し都市としての価値を高めることにより、結果として人が訪れるようなまちづくりにすることが重要。

3つ目、政策連携によって公共交通のよりよい形を実現することは本質的な進め方であり、デジタル田園都市国家構想の実現にも寄与。

4つ目、エネルギー、貨物、介護、買物代行などの事業の試みが多様化する中、公共交通事業者との連携は今後重要。

といった御意見をいただきました。

「③採算性・利便性の向上に資する新技術の活用」については、

1つ目、決済手段の多様化は競争を促すとともに、利用者のさらなる利便向上に資するため、必要。その際、交通系ICは導入コストが高過ぎるため、新たな決済の仕組みづくりをマルチモードで検討すべき。

2つ目、ビジネスとしてのデータと交通政策の在り方を考えるデータを分けて考えるべきで、これらの利活用策を明確に打ち出し、利用者、政策立案の双方の視点で基盤を整備していくことが重要。共通フォーマットの整備など、決済手段から取り出して分析したデータを交通・都市政策に生かす仕組みを早急につくるべき。

3つ目、どういう交通の在り方が脱炭素を実現するかの観点が欠落しないよう、基準を定めた上で取り組んでいくことが必要。

といった御意見をいただきました。

概要となりますが、以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。資料2が、今日のメインの中間とりまとめ（素案）でございます。事務局から御説明をおよそ20分程度いただいて、その後残った時間は委員の皆様からの御発言となっております。それでは、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【倉石課長】 地域交通課長の倉石です。よろしく申し上げます。それでは、資料2の素案でございますが、資料3に参考資料として予算関係中心につけていますので、こちらを参照していただきながらお願いいたします。

まず、1ページ目は、2ページ目以降のことを素案の概要として1枚でまとめたものでございます。大きく3つありますが、1つ目が一番上の法制度の変遷のおさらいと、その下の今後の方向性に向けた時間軸の部分を記しております。2007年の地活化法制定、そこから2020年に地活化法を直近改正していますが、これが競う競争から協調へということで、独禁法特例法も同時に制定されました。

それから、その下、今後の方向性というところと、それから、一番下の緑のところと、さらなる課題、とありますが、時間軸でいいますと、一番上は歴史的な時間軸ですが、まず差し当たり短期的に措置すべきというものを中心に、今後の方向性のところに制度面と財源

面の対応、ということで要約をしております。中長期的な課題については、さらなる課題として一番下に記載しております。

戻りまして、今後の方向性のところですが、左の丸が3つありますが、今後の差し当たりの短期的な措置、財政面含めての措置ということで、一つがこれまでの地域公共交通ネットワークの改善策を強化するというので、左下の制度面の対応というところに幾つか項目を挙げています。それから、2つ目の丸が、潜在需要の顕在化と、それから、運賃以外の収入を確保ということ。それから、3つ目が採算性・利便性の向上に資する新技術を活用するというので、矢印が右に出っていますが、太字で記載している社会課題解決の基盤として、ともに「共創」（連携と協働）によって地域公共交通をリ・デザイン、再構築していくということを記しています。

それから、左下の制度面、右下の財源面のところですが、これについては、3つのカテゴリーでそれぞれまとめております。後ほど、2ページ目以降でお話をさせていただきます。

それから、最後の「さらなる課題」、左下のところですが、4つ丸がありますけれども、政策立案の前提となるデータ収集・利用の環境整備、それから、右上の地域の公共サービスの一体的運営による規模の経済あるいは範囲の経済の改善ということで掲げています。それから、左下が、公共交通の位置づけ（ユニバーサルサービス等）の検討、それから、安定的財源の確保、これらは中長期の課題として、to be continuedでやっていくべきということでまとめてございます。

2ページについては、先ほど時間軸の話がありましたがこれからということになっていますと、右下の部分にあります。先ほどの繰り返しになりますが、「共創」（連携と協働）でリ・デザインしていくということで、前回もいただいたアウトカムが重要、というお話は今年中を目途に、今やっている研究会などの中で新たなKPIの検討もやっていきたいと考えています。

3ページに現状認識と今後の方向性ということで、ここは御覧いただければと思います。（2）真ん中の今後の方向性ということで、1つ目の丸の太字の部分ですが、各地域のそれぞれニーズに見合う交通サービスを確保するため、共創により地域公共交通ネットワーク改善策を強化していく。それから、交通結節点の充実・強化、地域が主体となってサービス事業や生活インフラ等と一体となった仕組みの検討によって、先ほど申し上げたような潜在需要の顕在化、運賃以外の収入確保、それから、その下のポツのところですが、政策立案の文脈で、中長期の課題としてもありますけれども、データ収集・利用の環境整備、それか

ら、脱炭素の促進、DX・GXの活用ということで、こういった部分です。

それから、2つ目の丸については、太字の部分ですが、地域や利用者が主体的に地域資源を最大限活用し、適材適所の交通サービスを実現・持続するための施策を検討していくということです。

3つ目の丸で、これにより、社会課題の解決の基盤となることを期待するという事です。なお、これらは、ヒアリングも含めたこの審議会における委員の先生方の御意見を踏まえた現状認識と今後の方向性になっています。

4ページが制度面の対応、5ページが財源面の対応ということで、実際の政策・施策を記載しております。4ページの制度面の対応は、予算とも幾つか関連をしております。1つ目の一番上の箱が地域公共交通ネットワーク改善策の強化ということで、ここに掲げている事項は、現在、通常国会に向けて、地域公共交通活性化再生法を中心に法改正の準備をしておりますが、内閣法制局等との協議・審査はまだ終わっていないという事情があります。ですので、ここで法改正事項という形で明確には書いていませんが、一番上の箱は法改正事項と絡むものを中心に掲げております。

1つ目の丸がローカル鉄道の再構築に係る仕組みの創設ということで、これは補正予算、当初予算案でも措置している内容になっています。一定の場合に大臣、国が組織する協議会をローカル鉄道の再構築に係る文脈で設置できるという制度づくりをするということ、それから、2つ目の三角にはこの再構築協議会で合意した再構築方針に基づいて、地域と利用者のニーズに即した公共交通の最適化を促進するという事を記載しています。

それから、2つ目の丸が、エリア内の地域公共交通の再構築に関する仕組みの創設ということで、これも補正予算、当初予算案で措置をしております。1つ目が、1行目の後ろのほうにありますが、いわゆるエリア一括と呼んできたものです。エリア一括協定運行事業を新たに予算事業として創設、あるいは制度的に法律上も位置づけようという内容です。その下の事業資産保有に取り組む自治体に対する支援というのがありますが、この上下分離をこのバスの文脈でいいますと、車両・施設あるいはデータシステムなどを事業資産として公的な主体が保有するという意味合いでの上下分離に対する取組についても、エリア一括については、バス事業を予算事業化ということでR5年度の当初予算は考えておりますが、その周辺の上下分離を伴うときの「上」の車両・施設やシステムに対する予算措置あるいは財政措置も、実は今回併せて補正・当初予算で整備しており、こういった取組に対してもしっかりと支援をしていくというようなことをございます。

それから、3つ目の丸です。これは前回、論点整理のときに触れましたが、まちづくりの中で地域の社会資本の一部として公共交通をしっかりと捉えるということです。5ページにまた出てきますけれども、いわゆる社会資本整備総合交付金の新しい公共交通のメニューの創設、それから、まちづくり関係の既存のメニューの拡充ということです。

それから、4つ目の丸は、鉄道、タクシーの柔軟な運賃設定を可能とする制度ということで、いわゆる協議運賃を制度化しようということで、今、準備をしております。

それから、2つ目の箱は、交通と他分野の連携ということで予算事業中心になります。1点目がまちづくりと地域公共交通の計画、立地適正化計画などとの連携の実質化という部分。それから、2つ目が、補正予算で措置している共創モデル実証プロジェクトを通じて、様々な分野、エネルギーとか医療・介護、教育などの分野との共創を支援していくということ。それから、3つ目が、審議会やり・デザイン検討会の場でもかなり御意見いただきましたが、提言をいただいていた人材の育成の部分です。この部分について、これも補正予算で人材の育成、スタートアップ企業の取組の支援ということで措置しております。

それから、最後、DX・GXの活用のところですが、1つ目がMaaSの取組です。前回も論点整理で議論いただきましたが、広域展開するものや他分野との連携というものなどに重点的に支援していくというものです。

2つ目、3つ目が、モデル事業的にデータ連携基盤の構築とかデジタル技術を活用した調査事業をやっていくということです。

それから、4つ目の丸が自動運転ということで、自動運転の実証から実装に向けた実証事業を、今回大幅に拡充して補正予算で措置するという内容です。

それから、5つ目です。これは前回も御議論ありましたが、バス・タクシーの運行管理の効率化の推進ということで今後検討を進めていきます。

最後がEVバスの導入の促進ということでございます。

5ページについては、今の制度面の対応について予算等と関連している部分も多かったですが、改めて財源面の対応ということです。1つ目の箱が各種予算の拡充ということです。1つ目の丸は、既存のいわゆるサバイバル予算の支援をまず補正予算でも上乘的に措置していくということで、生産性向上の部分は、参考資料の資料3の8ページを参照いただければと思います。

それから、2つ目の丸は、交通を地域の暮らしと一体として捉える、というところで、複数の主体が連携して行う取組を支援ということで、これは最初の素案の概要の1枚紙の中

長期の課題にもありますが、地域の公共サービスの一体的運営ということで、上から3つの三角の部分については、参考資料の10ページを参考いただければと思います。今回、補正予算でこの共創モデル実証プロジェクトも大幅拡充をして、官と民、それから、事業者間、それからあと、人材育成についても新しいメニューを創設するというで考えております。

4つ目の三角は、ローカル鉄道の関係の調査事業、ローカル鉄道の再構築協議会開催の関係は、参考資料の6ページを御覧いただければと思います。

最後の丸が、先進車両導入の支援ということで、これが参考資料の16ページになります。EV車両、それから、自動運転車両などの導入に対する支援制度も今回、当初予算案において創設しております。

予算事業のラインナップの御説明を続けます。真ん中の公共事業予算の活用ということで、やはり社会資本として地域公共交通を捉えるべきと前回も御議論いただきました。その方針も踏まえて、R5年度の当初予算案で社会資本整備総合交付金の基幹事業の創設、それから、まちづくり関係の同交付金の充実ということです。参考資料の15ページを御覧いただきますと、社会資本整備総合交付金の全体像がありまして、左上の基幹事業、これが道路とか河川とか様々な既存のものがありますが、これを令和5年度当初予算案においては赤字の部分、地域公共交通再構築事業を創設するというと、その下の丸の市街地整備の都市・地域交通戦略推進事業、これは既存である事業ですが、これの補助率を上げたり、対象メニューを増やしたりということで拡充をしていくということ、今回セットで併せて年末に予算案として閣議決定をしております。事業の概要は下のほうにあります。補助対象経費の2分の1で、地活法による特定事業の実施計画の大臣認定を受けて、鉄道施設とか、鉄道だけではなくてバスの施設整備等を措置するというでございまして。

戻っていただきまして、予算以外の対応、一番下の箱のところ。1つ目のDX・GXの促進のところは、財政投融资による支援。これも新しく今回措置するものでございまして、サービスの効率化とか高度化ということです。参考資料でいいますと7ページを御覧いただきまして、7ページの左下の辺りにこの事業のイメージがございまして。交通DXについては、AIオンデマンドとか、それから、路線バスの非接触型クレジット決済とか、そういったシステムです。これはバスとタクシーという文脈で、その高度化を図る事業について財政投融资の出融資を可能とするということです。それから、同じくGXについては、左下の大規模車両の導入を含めたエネルギーマネジメントシステムの構築、こういったものにも財

政投融資の活用を可能とするというような、これも制度改正とセットということで今回財投の措置として創設するというところでございます。

最後の2つが税制の関係でございます。一つが、乗合バスの事業者によるEVバス導入促進のための固定資産税の特例措置を創設ということで、充電施設、それから、それに係る土地に係る固定資産税・都市計画税を5年間、3分の1に軽減するということです。

それから、最後、ローカル鉄道の再構築についても、安全設備と減価償却の関係の課税標準、固定資産税、都市計画税について5年間、4分の1に軽減するという措置です。

こういった措置を含めまして、これは今年度6月の骨太の方針に、一番下の矢印の先ですが、『従来とは異なる実効性ある支援等を実施する』ということで、予算のPDCAサイクルで今年度の補正予算、それから、来年度の当初予算案ということで、かつ税制、それから、財投も含めてあらゆる資源、政策ツールを総動員するというところで、検討会や審議会での御議論も踏まえて取り組んでまいりました。

ただ、一番下の※にありますように、まだまだ引き続き、これからもしっかりと財源の話を含めた検討も引き続き進めていかなければいけないということを最後記させていただいております。

素案については以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの国土交通省からの説明について、委員、臨時委員の皆様より御意見等をお願いしたいと思います。この会議室において現地出席されていらっしゃる委員におかれましては挙手で、オンラインで出席されている方におかれましては挙手ボタンでお知らせください。それでは、いかがでしょうか。

では、石田先生、お願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。資料2、中間とりまとめ（素案）と書いてありますが、普通、文章形で公表されますよね。そうではなくて、このパワーポイントイメージのものがそのままとりまとめ素案という、そういう意味ですか。

【倉石課長】 このパワーポイントの、今日お示ししているのは素案です。最終的に、今日の御議論を踏まえて、この形式で、中間とりまとめとさせていただければと思っています。

【石田委員】 そうしますと少し気になる場所があって、例えば細かい話になりますが、4ページ目のところに、公共交通が地域にとって真に必要と位置づけた場合にはいろいろできますということが書いてありますが、「真に」ってどういう意味なのかよく分かりません。あるいは、その次のページに「生産性向上」と書いてありますが、この生産性向上つ

でどういう意味なのでしょう。価値を向上するとか、価値再生に貢献するという形での生産性向上が含まれるといいと思いますが、もう少し丁寧に説明しないと、せっかくいいことを書いていただいているのに実際に発動されないという心配が少しありましたので、よろしくをお願いします。

【中村部会長】 ありがとうございます。確かに幾つかありますね。ありがとうございます。まとめて返答するときはこの部分も対応、答えてください。

ほかに御発言いかがでしょうか。

【石田委員】 それと、1枚目の大きなところですが、制度面の対応と財源面の対応ということを大きく書いていただいて、これは本当に大事なことだと思いますが、技術面の対応はそれと同じぐらい大事だと思います。このレベルで技術面の対応、特にデータ関係を何か書くということは、法改正とは直接的には関係ないので書かないでおこうという御判断でしょうか。

【倉石課長】 別に法改正に直接関係あるものだけを今回記述しようとしているものではなくて、あくまで予算その他のいろいろな措置、法改正とは直接関係ないものも含めて、政策として、施策として必要なものというのは記述したいと考えています。

【石田委員】 そうすると、もう少し技術面の対応を重視していることを強調していただけるとありがたいなと思いました。御検討ください。

【中村部会長】 ありがとうございます。石田先生よろしいですか。

では、次にどなたか。

【住野委員】 住野でございます。私どもは働く側ですから、この制度改正が希望と誇りが持てるようになっていけるのかなという視点ですとこの議論に参加してきました。ある一定程度、公共交通は民間がやるものだという視点から、若干、社会資本整備交付金など新たな財政面のことも出来たということについては非常によかったと思っています。

リ・デザイン検討会でも議論があったと思いますが、一つはエリア一括協定事業で複数年の支援ということで、特に初年度に予算を決めていくと。議論としては、複数年ですから3年から5年程度あればいいなという議論も若干あったと思いますが、これは明示できないのか、ある程度基準を出した上で予算化をしていくということなのか、そこが1点です。

それで、エリアの問題であります。どういったエリアなのか。それは各都道府県が決めて、そのことによって全体像を見る中でというのか、エリアというのはたくさんあるわけで、そのエリアの基準というのが、これは自治体が決めて、あとは国がどう支援するかというこ

とであればそれはそれでいいと思いますが、そこが曖昧に感じます。我々働く側とすれば、
どういう補助制度になっていくのか財政面の方向が少し見えれば、教えていただければと
思います。

それともう1点は、新たなオンデマンド交通の推進ということでは、これから普及はして
くるのでしょうか、例えばエリア一括方式の中で、運行の中に会員制の乗り放題みたいなも
のが入ってくると、せっかくのミニマムの交通が崩れてしまうという部分があるので、そう
いった面での制度の在り方はどう検討されていくのか。こ同時に持続可能なものにしてい
くという意味では、そういったこともある程度明確にならないと非常に不安なところがあ
るものですから、まずはそのことだけ教えていただければと思います。

【倉石課長】 まず、今のエリア一括の協定運行事業については、一つは、R5年度当初
予算案という形では今回新設ということですが、実は今検討を続けています法制度の面
でも、地活法上に位置づけるということも併せて考えたいという検討状況でございます。

その法制度の制度改正とも絡む話もありますが、今、現状で方向性としては、まず御質問
があった、複数年ということ、それから、予算を初年度にどうするかということは、資料で
いいますと参考資料の5ページ、ここにエリア一括協定運行事業の創設ということがあり
ます。まず複数年の部分ですが、概要の、下の箱の一番下の丸に、国は複数年の支援額を初
年度に明示とあります。エリアの規模感については、今想定しているのは、1の市区町村、
基礎的自治体、あるいはその基礎的自治体プラス周辺の複数の市町村ぐらいのイメージで
います。ですので、逆に言えば、都道府県全域をいきなり網羅するというのは今は想定して
いません。基本的には一の基礎的自治体プラスアルファ周辺の市町村ぐらいのエリアを想
定しております。

そのエリアの中で、例えば5年間一定のサービス水準をきちっとやりますという事業者、
これは事業者は一でなくて複数でも可能と考えていますが、サービス水準を確約する事業
者と、自治体サイドはこのサービス水準でこれくらいのお金で5年間やってほしいと、そう
いう協定を、このページの概要の1つ目の丸にあります。協定を締結するという一方で、
その中で、交通サービス水準、費用負担、5年間なら5年間の費用負担も協定の中で結ぶと
いうことです。それに対して国が、5年間なら5年間の自治体のサービス購入費の支払いを
前提に、国としての支援を確約するということになります。ですので、その意味で5年間の
支援額のトータルを明示して、5年間国としても支援するというような位置づけのイメ
ージであります。

あと、2つ目の点ですが、予算事業としては、R5年度の当初予算案としては、バス、それから、いわゆる乗合いタクシーを基本的にその予算事業で措置するというのを考えております。予算事業としてはバス事業を念頭に置いて、今申し上げたようなスキームで、法制度の位置づけも絡みますが、当初予算のいわゆる実務的な予算要綱とか予算要領の中で、春にかけてしっかりと明示をしていって、その後オープンに情報共有させていただければと思っています。

【山内委員】 今の話の尻馬に乗りますが、このエリア一括協定運行事業というのは非常にいい制度だと私は思っています。それで、運輸総合研究所でもこういう研究をしていますが、それが自治体と協定を結んでということでもいいのですが、幾つか大丈夫かなと思うところがあります。これは先ほどおっしゃっていたようにこれからの制度のつくり込みだと思いますが、一つは、今の道路運送法だと、新規参入を阻止できるのかどうかということです。自治体と協定を結んでいるのはいいですが、そこから新規事業者を排除できるかというとなかなか難しいと思います。確かに独禁法の適用除外の話はありますが、それだけとしたらなかなか難しいのではないかと思います。

それからもう一つは、複数年で支援額を決めることになりますが、債務負担行為をしっかりと取るのかというところはかなり重要ではないかと思いますが、それについていかがでしょうか。

【倉石課長】 ありがとうございます。1点目の点は、方向性としては、今、地活法で特定事業の地域公共交通利便増進事業がありますが、この一類型としてエリア一括協定運行事業を位置づけたいと思っています。そうすると、今、現行の利便増進事業について、法制上、いわゆるクリームスキミングの防止措置がありますので、計画の阻害行為につながるようなものは、要するに、良いとこどりの新規参入的なものをこのエリア一括の協定を結んだエリアについてはその期間内は防止できるということで、そういった措置と連動させようということで検討を進めています。

それから、国庫債務負担行為は、今回の予算事業で措置はできておりませんが、実質的に、先ほど申し上げたように、初年度に複数年、5年なら5年の国の負担もきちんと明示して、5年間この金額を出すのは確約するというので、実質的な複数年の予算措置ということで予算案上は決着をしたという状況です。

【山内委員】 質問を1つ言い忘れましたが、最初に協定を結ぶときに、そこを誰とどのようにというところの問題は残されていますよね。我々の研究ですと、通常のコンセッション

ンの何かコンペがあってそれで決めるのか、あるいは実態的にやっている事業者は、コンペをやったとしても強いとは思いますが、そのところを少し気をつけたほうがいいのかなど感じます。

【中村部会長】 山内先生、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

ほかに御発言。では、大串先生、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。私からは2点です。

まず、参考資料の8ページに、交通DX・GXによって生産性とか持続可能性とかを向上させるとありますが、例えば電気スタンドや水素ステーションを含めて、車両のみならず、エネルギー設備のほうも一緒くたで導入するとなると、ある程度の規模感がないと維持、メンテナンスに、逆に償却を含めて非常に大変な金額がかかってくるのかなということがありますので、ここは経営支援というよりも、どちらかという、今非常に求められているカーボンニュートラルの支援として分けたほうがいいのかと思いました。

ある程度経営基盤はしっかりしているが、まだそちらにかじを切れるほどの余力がないところには、こういう先進的な事業支援もしますよ、そんな足腰がないところにはもっと基礎的な支援をしますよということだと思いますので、何かここが一緒になっていると、経営を危うくするような投資を推進するようなことを考えているのかしらと少し思ったので、少し切り分けもありなのかなと思いました。これが1点目です。

2点目が、13ページの訪日外国人旅行者受入環境整備対策事業で公共交通として書かれているものの中で、何かこんな、あまりにもメニューが多様過ぎて、いろいろなものが入り込まれているといいましょうか。例えば一番「えっ？」と思ったのは、レンタカーの外国人ドライバー支援で、専用ステッカーの普及と書いてありますが、こんなのは別に支援しなくても、事業者の方が独自でやられたりもしているでしょうし。

あと、スロープ型のタラップの支援ということで、今、そんなに大きい荷物を飛行機の中に持ち込むことそのものができなくて、大概是預けてくださいというふうに、国内便でもそうですが、国際便だと特に厳しく言われますので、こんなタラップを外国人のために用意しましたというのも何か違うんじゃないかなと。これは例えば車椅子の方たちが円滑に出入りできるとかという位置づけだったらいいのですが、少し違和感がありました。

今、スマホで同時翻訳も無料でもかなりできるようになってきていますので、こういうタブレット端末の翻訳機は要るかなとか、非常用携帯電話の電源とかって、外国人だけではなくて、非常用だったらそこにいる人全員が欲しいでしょうとか、何か位置づけ的におかしい

のではないかなというのが紛れ込んでいる気がしますので、これは資料として出されるときにはぜひ精査していただいて、文句のつけようがないぐらい外国人旅行者対応としていただけたほうが誤解がなくでいいかなと思いました。

以上です。

【倉石課長】 よろしいですか。すみません、ありがとうございます。

まず1点目の、資料でいいますと参考資料の8ページで御意見いただきました。実はこれ、一つ一つの事業を細分化してといえますか、分かりやすくするために一枚一枚説明しているのですが、私、今日、冒頭で御説明できなかったのですが、参考資料の右下のページでいいますと2ページに、地域公共交通関係予算一覧というのがあります。その一番上の箱が地域公共交通確保維持改善事業という、いわゆるサバイバル予算と言われているものになります。この左の真ん中に8ページの交通DX・GXにおける経営改善支援事業がありますが、実はその上の、そもそもまず非常に厳しい経営状況も含めたいわゆる欠損補助、バスモードなどの欠損補助のいわゆる補正予算上の上乗せ措置です。当初予算をまず設定して、さらに補正予算で上乗せするというものも含めてのこの地域公共交通確保維持改善事業ということで、この一覧で御覧いただければ、そういったことをまずやりつつ、経営改善に前向きに取り組むものをしっかり応援と見えるのですが、今、ポンチ絵で切り離してしまっているので、おっしゃる御指摘もあるかなと思っています。

それから、訪日観光の部分、インバウンドの予算の部分は、今後、御意見も参考にしながら、事業の審査の過程で、しかるべき優先順位をつけていければと思っています。

【大串委員】 そうすると、例えばDX・GXというのは、どちらかという維持改善というレベルよりも、本当はもう少しとがった投資のほうに当たるのかなと思いますので、本当は高付加価値化だと思います。だから、そういうふうに位置づけていかないと、何か現状維持的なメニューに入ってしまうのもどうかなと思いますので、位置づけをもう少し考えていただけたらいいかなと思いました。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。最後におっしゃったDX・GXのところは、この資料というよりも本編のところでも何かおまけになっていますが、一方で石田先生がおっしゃったように、技術の重要性は当然ありますので、それがなぜ大切か、どう生かすかのところがはっきり伝わるようにしていただければと思います。資料が出ていくときには十分気をつけていただかないと、せっかくいろいろつなげるという議論をしながら、

複合的な価値があるものが単発に見えたりするのもすごく損なので、特に参考資料の精査と、本編を含めたDX・GXのところの位置づけというのは僕からも追記しておきます。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございます。私のほうから2点あります。今たまたまDX・GXがあったので、そちらのほうを先にお話しさせていただきますが、例えば先ほどの資料2の4あるいは5の最後のほうで、DX・GXの促進が予算以外の対応のところにあります。こういう文書の書きぶりを見てみると、一体このとりまとめの目的が何なのかということが分かりにくくなっているように思います。つまり、我々の最終目的というのは、地域の公共交通で住みやすいまちづくり、移動のしやすいまちをつかっていきたい、という目的であり、その手段としてDX・GXがあると思います。ときどき、何やらDX・GXというものがあるらしい、それで何か使い道ないかなと思っていたら、あ、公共交通で使えるかなというように、目的と手段が逆転しがちに見えてしまうことがよくあります。

同じことは参考資料の8ページの書きぶりにも言えそうです。交通DX・GXによる経営改善支援事業というところがあって、その下の2つの丸です。公共交通のGX化の推進に要すると書かれてしまうと、GXをすることが目的で、そのために必要な経費とか取組とかに見えてしまいます。DXも同じですが、このようになりがちなので、あくまで書きぶりだと思いますが、我々の目的は地域の公共交通をよりよくしていこうということであって、そのためにDX・GXが必要ならばどんどん使っていけばいいのですが、逆にDX・GXを活用するために何かできないかというふうに見られがちになる、そういう書きぶりにならないように気をつける必要があるというのが1点目です。

それから、2点目は、やはり資料2のほうになりますが、全体を通じて予算とかお金に絡んだ話が多くて、お金をかけないで何かできないかという点が多くは見受けられなかった、という印象を持ちました。4ページ目の一番上のところで地域公共交通ネットワークの改善策の強化の最初の丸、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設というところがあります。ここで関係者の連携と協調の促進と書いていただいている、これはお金ではないことでもできることなのでいいことですが、もう少しそれを広げていく必要があるのではないかと思います。

例えばここでは、自治体または鉄道事業者からの要請に基づきと書いていますが、何も当事者というのはそこだけではなくて、ほかに関係者という言葉はありますが、いろいろな方々を招き入れる必要があると思います。例えば観光でまちおこし・村おこしをするのであ

れば、旅行代理店の方々であったり、DMOの方もいらっしゃいます。そういう人たちも巻き込むように情報提供するとか、あるいは地域の当該の事業者だけではなくて、そこではない違う地域の方々に情報提供をして経営に関心を持ってもらうとか、いろいろな情報提供とか広報とかもあると思います。今述べたことは一例にしかすぎませんが、お金に関すること以外で何かもっとできることがないか、というところももう少し考えてもいいのではないかなと思いました。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございました。特に1つ目のところは、目的と手段の話でよく何度も議論があったところでございます。ありがとうございました。

【須田委員】 東大の須田でございます、今回初めてリアルで出席できて、雰囲気分かって大変よかったと思います。私からも3点ほどコメントをさせていただきます。

政策面とかが出来ましたということで非常に期待ができる話になっていると率直に言っていますが、資料2の3ページ目に今後の方向性と書いてあります。それを受けて、当然、制度面の対応と財政面の対応という話になると思いますが、そのつながりが唐突なところが若干あるという印象です。もちろん制度をつくったということを書ききくのは重要ですが、その根拠がもう少し分かるとういかなと思ったというのが大方の感想でございます。それで、特に交通領域以外の垣根を越える共創というのが今回クローズアップされて、これも非常にいいことですが、交通手段同士の垣根を越えるということがあまり明示的に見えてないと思ったところです。これが1点目です。

あと、2点目が、幅広い人材育成、スタートアップ企業の取組支援ということにも目を配っていただいた。これは非常にいいことだと思っています。ただ、補正予算として、となっていますが、教育や人材育成については長期的なことが必要なので、単発的・一過性になって終わってしまうと非常に残念だと思いますので、そこら辺が見えるようにしていただければいいかなという感じがいたします。

それと最後、3番目が、石田先生からも御意見あるように、やはり技術の話がもう一つの大きな柱になると思うので、何か工夫をしていただければと思いました。

以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございました。それでは、続きまして、挙手ございますか。

【河合委員】 恐れ入ります。河合と申します。私は資料2のとりまとめ素案の3ページのところで少しだけ申し上げたいと思います。

一つは、(2)の今後の方向性の大きな丸のうちの3ボツ目、ICカード等のデジタル技術の活用によるというところですが、前回の審議会のときは、ICカードはそんなに前面に打ち出すべきではないというお話もあったかと思えます。ここの記載の御趣旨は、決済手段のデジタル化による利用者利便の向上ということと思えますので、あまり前面にICカードがデジタル技術の活用の代表例であるとお書きにならないほうがよいのかなと思えました。

それから、政策立案のためのデータ収集のタイミングにつきまして、この資料の1枚目では、政策立案の前提になるような材料集めは中長期的なものということで一番下の「さらなる課題」に入れておられますが、もう少し初期的なデータの収集・統合は短期的なものとして捉えていらっしゃるのかなと拝察しますと、それに対応した形で、3枚目の今後の方向性についても階層を分けて書き分けていただいたほうがよいのかなと思えました。3枚目だけ見ますと、政策立案のためのデータ収集もすぐ実施されるように読め、1枚目と3枚目とで時系列がよく分からないというのがございました。

最後に、3枚目の(2)の2つ目の丸で、地域や利用者が、移動によってできるようになることを改めて認識し、主体的に在り方を考えるというところですが。この利用者というのは、公共交通を実際に利用されている個人の方という意味でしょうか。それとも、事業者の意味でしょうか。一度見直していただければと思います。

以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。最後の点も含めて、書き方を直すところだとは思いますが、誤解がないようにということで行きたいと思えます。

【吉田委員】 福島大学の吉田です。資料2の1ページ目の今後の方向性というところですが、この中の、社会課題の解決の基盤として地域公共交通を位置づけるというのはかなり重い事柄かと思っています。予算措置というところでは社会資本整備総合交付金の基幹事業で位置づけられたところですが、一方で社会課題解決の基盤としての地域公共交通に対する国民的な理解をどうやって高めていけるかというところが実は勝負ではないかとも考えているところです。

その意味で共創ということが語られていると思えます。例えばいろいろ交通以外の分野との共創ということも言われていますが、今回、補正予算等も含めて国からの財政措置が大きくなるかもしれないという流れがある一方で、やはり政府、行政以外、あるいは交通以外のプレーヤーにも、やはり地域公共交通に対して出資、投資をしてもらえる流れというもの

をつくっていかなければいけないと思います。

そのためには、社会課題解決の基盤として、地域公共交通がこういうアウトカムを生み出しているということをしっかりと見せていくことが非常に大事になってくるのではないかと考えています。今、アウトカムの見せ方などは、私も参画している地域交通の共創に関する研究会のシーズン2の中でもいろいろディスカッションしているところでもありますが、アウトカムをどう見せていくのかという文脈の中に、公共交通のDX化というところが実は入ってくるのではないかと考えているところです。

例えば今日の、先ほど来いろいろ先生方からも御指摘いただいているような、参考資料の8ページとか7ページに交通DXの中の事業というのがありますが、例えば、AIオンデマンド交通の導入だとか、非接触型の決済手法だとか、電気バスとか燃料電池バスとかいろいろ、国民から見える道具のところへの支援が強いですが、実はそれだけだと実際、交通事業としてのDXはなかなか進んでいかないと思っています。

これは前回もお話ししましたが、例えば今、東北でもICカードがたくさん導入されています。でも一方で、それをデータとして分析して活用するということには全然至っていません。データを取り出すということ自体が今、非常に難しいということにあったときに、基盤の整備にも支援対象を拡充していただけると、より交通事業者としての意思決定もしやすくなると思います。他方で、先ほども議論があったエリア一括方式も、いわゆる協定を結ぶ行政側と交通事業者側との情報の非対称性をなくしていく必要があるということになると、やはりそこでも公共交通の利用実態のデータが非常に重要になり、やはり交通DXが関わってきます。

ですから、そういう国民的社会課題解決の基盤として公共交通に対する国民的な理解を得るうえで、交通DXをむしろ利用者から見えないところにも支援対象の裾野を広げていくことが必要と考えているところですし、そのための技術開発も国として後押しをしていくことも必要と考えています。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。技術のところでも具体的なお話もたくさんしていただきました。

【神田委員】 呉高専、神田です。これまでの公共交通の中において、いろいろな制度改革を含めて、今回がらっと変わるという印象を非常に持って、期待の持てる内容だと思って聞いておりました。

その中で、もちろん地域交通が今の現在地として危機的な状況にある中で、目下危機的なことに対応するというのは必要であるものの、一方で10年先、20年先あるいは50年先の地域がどうあるべきなのか、これを発展させていく中での、あるいはずっと右肩下がりが見込まれるとしてもそれを食い止める中で交通をどう生かすべきなのかというところの、がっちりとしたビジョンや哲学を、これを機に各地域でしっかりと固めてほしいというメッセージがもっと強く出ていけばいいと思っております。

例えば資料2の1ページ目、まちづくり・地域づくりという言葉が出てきています。今までまちづくり・地域づくりとやると、どうしてもターミナル駅周辺のみを捉えてしまいがちになるのですが、そうではなくて都市・地域経営の目線でこれを捉えなければならないというメッセージがもっともっと強く出ていけばと思っておりました。これは冒頭に石田先生がおっしゃった、まとめ方のスタイルを何かうまく工夫をしてくださればと思っております。

そのほか、幾つか申し上げますと、今の地域交通の厳しい状況には幾つか原因があるものの、その中で誰がマネージしていくのかというところ、真のマネジャーがなかなかいない状態で来てしまっているところがあります。よく加藤先生がプロデューサーとかおっしゃっている表現のところだと思いますが、ここをいま一度再整理する必要があると思っております。今回のリ・デザインの中でも共創が一つキーワードとして出てくる中で、技術的にも、事業者、行政あるいは住民と、もし事業者間で連合体を組むなら連合体を含めた中で、交通のマネジメントあるいは交通に関連する地域のマネジメントの中の役割分担あるいはリスクのアロケーションを、各地ごとにパターンがあるかと思いますが、改めて一度設定した上で個別部に入っていったほうがいい形になるのではないかと考えています。

これがなかなかされずに、地域の交通は検討されていて、結果、厳しい地域に行けば行くほど、なかなか公共交通に人は乗らず、かつ予算はかかってしょうがないという形で、地域の行政の施策の中の一パーツにしか見られないという状態があります。そうではなくて、地域を形成する戦略上、交通が重要な位置づけになっているという目線を持っていく中でも、役割のアロケーションの問題の定義が必要かなと思っております。そうした中、曖昧な状態で進んでしまったのが今であって、その整理をすべきタイミングかなと思っております。

あと、GX・DXで、これはこの波には絶対乗ったほうがいいと思いつつも、安易に出してしまうと、何か使えない技術がまかり通ってしまっていて、実証実験が終わると消えると

いう状態になるのも非常に心配をしています。ただ、この状態は見方を変えれば、交通はまだ投資をする余地のあるフィールドだと捉えられているという可能性もあって、うまくここもマネージをしていき、外部からの投資を呼び込んでいながら地域の交通を発展、改善させていく可能性はまだ十分捉えられているところです。、ここにもやはり地域がどうありたいのかというビジョンが重要でしょうし、あるいは自分たちの地域はこういうことを解決したいということをきっちりと具体的にオープンにしていく必要があります。ここに情報の非対称性があるので、なかなか空振る実証実験が出てきてしまいがちだという土壤も原因の一つとしてはありそうな気がしていて、うまくそうした民間の投資意欲を呼び込みながら改善していくところでも、こうしたビジョンが伝わればいいと思いました。

最後に、全国的に拠点の集約というのは必要だと思っています。このときに集約できる拠点は何かと考えたときに、道路の拠点とか都市の拠点と交通の拠点がなかなかそろっている地域がないなと思うところもあります。まちの拠点と交通の拠点と、あと、道路交通の拠点が重なると、結構いろいろなことができるのではないかと考えています。例えば都市型の道の駅が鉄道駅のそばにあるとかいろいろなパターンがあるかと思っています。あるいは、資料の中でも駅に郵便局があるという例もあったと思いますが、もっとそこに似たような形で都市の中で重要と位置づけられる施設を交通の拠点に重ねることによって、潜在需要というよりは新たな需要を創発するというような、交通だけではなくてインフラによる共創というところも、エッセンスとしては入っていると思いますが、もう少しこれがくっきり出るといいと思いました。

すみません、長々と。失礼いたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。特に、いつも神田先生がいろいろな場面でおっしゃっているマネジメントの視点等、御指摘いただきました。これも、受け止めてもらえると嬉しいです。

委員の先生方がほぼほぼ御発言が進み、今、次、私は、清水先生に御発言をお願いしたいと思って、加藤先生はその後ということで考えておりますので、よろしいでしょうか。

【清水委員】 御説明ありがとうございます。

資料2の3の制度面のところで、地域公共交通ネットワークの改善策の強化の上下分離のところですが、これは取り組んでいる自治体もあり、成功例、失敗例、ノウハウを積み重ねている中で、これから検討される自治体も多いと思われるので、この支援は実効性のあるものになるのではないかと考えています。

それから、DX・GXのところですが、Ma a Sにつきましては、生活者向けのMa a Sと観光関係のMa a Sと形が少し分かれてくるのかなという感じはしています。ただ、もちろんそれが一体化されたMa a Sができればいいと思うところがあります。

あと、デジタル技術のところ、技術の進歩と同じぐらい大事なのは、その技術を使うオペレーション面だと思います。地域においては、技術をどううまく利用するかということで試行錯誤されていると思います。中には、アナログに戻したほうがよい部分が出てくることも含めて、オペレーション面での試行錯誤や改善が重要ですし、住民に対して親切に分かりやすく、また不安がないように、本格的に周知をしていくことがすごく重要だと思います。

それから、財源面のところですが、公共事業予算の活用のところ、地域公共交通はまさに社会資本の一翼を担っていると思いますので、公共事業の予算の活用に期待を持っているところです。

今、地域公共交通の維持が厳しい中で、地域の方々が鋭意取組をされていると思います。関係者の方々が時にはそれぞれの立場を超えて現場目線で、試行錯誤しながら行われている取組への理解や協力、改善が進んでいることへの評価は重要だと思います。地域公共交通は、まさに国の社会資本であり、地域にとってのバイタルでありますので、より健全な地域公共交通のR・デザインに向けて、適切な制度や財源の構築が、ますます求められると思います。

【中村部会長】 貴重な御意見ありがとうございました。

それでは、あと1人ですが、加藤先生、もしよろしければお願いします。

【加藤部会長代理】 名古屋大学の加藤です。今数えましたら、今年に入って7か所、自治体の地域公共交通会議に出ています。現場を回りながら、この新しい制度になったら一体どう議論が変わるのかとか、どういうことができるようになるのかということについていつも考えて、いいアイデアを出したら制度を変えていけるかもしれないと言いながらやっています。

そういう立場として、今、資料2の4ページのところで思ったことを話しますが、全体としてやはり羅列になっています。こういうやり方でやると公共交通のサービスとかネットワークがどう変わり、その結果としてどういう社会になるのかという、インプット、アウトプット、アウトカムがまず提示できないかなと思って聞いていました。

恥ずかしながら、今、私が勝手ながら整理したことを申し上げます、アウトカムからいう

と、最近、「移動自己責任社会」から「おでかけウェルカム社会」へということを行っています。つまり、もう日本の地方は、移動というのは勝手に自分たちで考えて動け、となってきたいて、子供や免許を持っていないお年寄り、それから旅行者など車を持っていない人はどうしようもないという社会です。それを何とか、おでかけしてくれたらいろいろなところへ行って楽しいことあるので、どんどんうちに来てと思わせる社会に変えていくということを講演などで言っています。そういう社会に変えていくことで、コロナ禍で動かなくなった人たちをどうやって動かすかとか、それから、今、疲弊しているような地方にどうやってもっとたくさんの人が来ていただいて、楽しんでいただいて、あわよくば住んでいただくきっかけになるということがアウトカムだと考えています。

その手前のアウトプットのものは、私はMa a Sだと思っています。Ma a Sというとすぐスマホになってきますが、英語としては「一つのサービスとしてのモビリティ」なので、要するに鉄道・バス・デマンドなどばらばらにあるものが、全体として「おでかけサービス」というものとして提供されるということがMa a Sだと思っています。それがスマホを持っていると、手の中にそういう情報が全部出てくるということだと思っているので、それをきちんとソフト的に実現するというをとにかくやり切る。そうでないと、おでかけウェルカムにならないと思っています。

そのためには情報提供の必要がありますが、DXとそうでないものと両方あると思います。駅前降り立って、どこに行くのに何に乗ったらいいのかとか、乗り場はどこなのかさっぱり分からないという駅ばかりの中で、ここの情報提供をきちんとやり直すことをやらないで、ただスマホだけに頼っていていいのかということがあるわけです。シェアサイクル等の端末も含めて公共交通を使って動けるということをしつかり示すような情報提供を行う必要があります。

あと、マーケティングです。DXをなぜやるかといったら、私は一番大事なのはマーケティングだと思っています。利用状況や運行状況を見ながらPDCAを回していくということがDXでやらなければいけないことだと思っていますが、それは今の資料の中には入っていません。マーケティングや情報提供は非常に大事であるにもかかわらず、極めてこの業界は遅れているということを考えれば十分説明できると思いますし、そこを書いていないから目的化しているように感じるのかと思います。

あと、Ma a S、「一つのサービスとしてのモビリティ」として、結果的に気兼ねなくおでかけできる地域だというサービスレベルをきちんと確保していくサービス保障の考え方

が出てくるので、M a a Sの結果としてそういう地域になるということが大事で、そこでエリア一括の正当性も出てきます。エリア一括をどう使うかいろいろ考えましたが、私が関わっているある中核市の場合だと、路線バスは黒字でも回りますが、黒字で回そうとすると、どんどん減便になります。そうではなくて、サービスレベルとして、この中核市だったらこういう生活ができなければならないというところから見たら、今の、黒字にすることを前提とした本数とか結節とかでは不十分ですということで、赤字にしてもいいので、本数をちゃんと確保して、サービスレベルを確保するというときに、エリア一括の協定が正当化されるということです。そういうところに使うことが、本来、エリア一括の考え方の一番大事なところで、それは今、私が周辺から言ったことから全部正当化できることになるでしょう。そういうふうに言っていったほうがいいと思いました。

あと、手段です。どうやって実現していくかということを考えたら、まず協議会というのは、この4ページへ来るまではいろいろ言っていました、協議会をどう回すかというのは、4ページのところへ来るともう全く消えてしまったということです。実は2007年の地活法の話の以前に、2006年に地域公共交通会議の制度ができました。そこから16年、私ももう幾多の、何百回、何千回かもしれないませんが、地域公共交通会議に出てきて、私だけではなくて全国でいろいろなところで話をし、この十何年で地域で話し合っただけで公共交通をよくしていくということが曲がりなりにもできるようになってきていて、それが基盤になって今回、ローカル鉄道のスキームが出てきたりとか、協議運賃を鉄道やタクシーに拡大するということが出てきました。でも、まだそれでもこの協議会組織をきちんと使っている自治体は全体の3分の1もあればいいほうだと思います。何でもかといったら教えていないからです。どうやって地域協議会を回したらいいものをつくっていけるかとか、もっと皆さんが身になって考えるかというのはやっていないので、みんな試行錯誤でやっているから、16年たってもそうだとということになってしまうと思います。

ですが、ここで、本当に鉄道もタクシーも含めて、協議会が本当にガバナンスの一番中核にあるということを、2020年のときも言っていますが、よりそれを強化するためにいろいろな協議会が、協議運賃もいろいろなモードでできるようになったのだから、もっと自治体も本腰を入れてやる気になったら「おでかけウェルカム社会」ができるということで、そのために国もいろいろ支援する必要があります。

「真に必要な」という記載がありましたが、私も戸惑いました。自分がやっていることが真に必要なだと思ってくれるかどうかどうやって説明するのかわかったのですが、それ

よりステークホルダー間でしっかりと議論して、これだったらこの地域に役に立つでしょう、これだったら国に対しても要求していけると、きちんと議論した結果としていろいろなものができていくというプロセスが着実に進めなければいけないので、そういう協議会組織がガバナンスの中核にあるということをしつかりと言ったほうがいいと思いました。

あと、もちろん協議会も共創ですが、ここではむしろ運行組織みたいな、事業者や、あるいはNPOなどいろいろなところが入って、シェアとかの実際の運行を支えていく部分が強いのではないかと思いますので、そう考えると、ビジネスモデルなのではないかと思います。ですから、協議会はガバナンスで、運営組織とか運行組織の共創は、ビジネスモデルをきちんとつくるといことかと思いました。

あと、ネットワークをどうつくるかということが大事で、そうでないとMaaSにはなりません。ネットワークをどうやってつくるかという、通路と拠点です。通路については、地域間幹線やフィーダーがあって、今度、エリア一括もできるということいろいろできてきますが、拠点についてはあまりここでは出てきません。

今、拠点は面白くて、大手民鉄は無人化をどんどん進める中で、もうほとんど自分たちとしてはアイデアもないので、今までの営業拠点としてではなくて、公共施設として、あるいはコミュニティー施設として駅を活用したら面白いことができるのではないかという相談がどんどん入ってきています。そういうところに対して支援して、さらにモビリティターミナルとして、きちんと乗り換えやすいとか、情報がそこで得られるとかということになって、さらに物販もできるとか、そういうことになったら、駅が面白い、ターミナルが面白いになったら、それでまた動いてくれる人が増えます。そういうことも共創で出てくると思うので、実は社総交とつながってくるとか、そう言っていったらいいと思います。

私はそういう社会を描いていますが、例えばそう組み立て直すと、現場でも、そういうことだから協議会が大事なんだとか、我々が目指しているのはこういう社会だからそのためにこういうことを検討していかなければいけなくて、その道具として今回の、さっき羅列と言いましたが、それぞれのツールが使えると整理できれば、すごく意味が伝わるかなと思ったということです。

あとは、今の最初から最後までの流れのところを全体として統括するのは、やはりプロデューサーかと思います。自分はそれをやっている人間だと自負していますが、あまりにも少ないので、そういう人たちを育てることは非常に大事なかなと思いました。

あと、個別のことを少し申し上げると、エリア一括はみんな現場では不安を感じています。

まず例えば5年間という複数年です。5年間と決めたら、以前の再編事業とか今の利便増進事業でもそうですが、5年間は路線を変えられないのか、ダイヤを変えられないのか、変えるのに面倒くさいことがあるなら嫌だと、身構えています。それから、1社でなければならぬのかということです。1社というのは全然現実的ではありません。バスだけであれば1社でいいかもしれませんが、鉄道・タクシー・デマンドが入ったら1社にはなりません。ですから、JV的な発想でないといけないと思います。当然、共同経営とかも活用されないといいないと考えています。

利便増進事業の1類型としてエリア一括を制度化するという事なので、そこは安心しましたが、利便増進やサービス継続事業といった既存の制度と、今回新しく制度化した社総交の地域公共交通再構築事業や鉄道の再構築調査事業と、どういう関係があるのかを明らかにしていけないと、使い勝手が分からないと思います。現場では、どちらが多くお金をもらえるのかを気にしています。できれば、エリア一括にするときには、生活圈全体で地域間幹線も含めることができれば全体として充実が図られるので、生活圈全体として考えるのが非常にいいのではないかと考えていただけるといいと思います。エリア一括でも、中心市のところのみで考えたら、周辺の町村は切られてしまう可能性があるのです。そうならないように生活圈全体で考えることを国からお勧めし、そうした場合には地域間幹線についても優遇があるということにすれば、どんどん手を挙げる地域は増えると思います。そうなれば、私としても各地域で、今までに比べて画期的におでかけが充実するサービスを提供するために、市町村負担が大きくならないように考えながら取り組んでいきたいと思っています。

あと、ローカル鉄道については、参考資料では、同じ路線を鉄道でやるかバス等でやるかの比較が書かれていますが、私が鉄道廃止代替をやってきたときには、こういう発想を取っていません。鉄道がなかったら、今のバス路線等も含めて全体的に再編しなければならぬので、そのことと、鉄道がある前提で鉄道フィーダーとしてバスがあるという体系とどちらがいいのか考えます。そうしないと、鉄道とバスとを単純に比較したら、明らかにバスのほうがサービスレベルが落ちます。ですから、利便増進事業が最終的に発動されるときに、鉄道がある場合とない場合のネットワーク全体で考えないと、再構築にならないのではないかと考えているところです。

あと、「都市の骨格となる…」というところは、こういう書き方をしている以上、オムニバスとかLRTとかBRTを想定したいところです。ここに書いていなければ想定されないので、幹線的なバス等をきちんと充実していくというメッセージは必要だと思

ます。やはり充実した公共交通があるところには人が住む、あるいは商業集積が起こるきっかけになり得るので、立適もより有効になると思います。今の地域間幹線等の制度は生活保障のレベルでしかないのです、いつまでたっても全然こういう集約はできません。ですから、エリア一括と現行制度の骨格をきちんと整備することを合わせ技でやって、それに立適を合わせられれば、コンパクト・プラス・ネットワークに進むエンジンになるということを思っています。

私自身は今申し上げたような感じでメニューを使っていこうと考えていますが、全国のいろいろな地域で頑張ろうとしている方にメッセージが伝わらなくてははいけません。何かいろいろあるけどどうしたらいいのかなと思っている人たちに、いろいろなことを考えたらどんどん実現して「おでかけウェルカム社会」が実現されるのだと、中間とりまとめか最終とりまとめできちんと示していきたいと考えています。私自身は、今回のメニューに本当に感謝していますが、これがうまくどう伝わるかが重要ですので、今申し上げたような内容をきちんととりまとめに入れていく必要があると思っています。以上です。ありがとうございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。山内先生、どうぞ。

【山内委員】 加藤先生に反論するわけではないですが、これから少し事務局案の応援演説をしようと思っています。いろいろ皆さんから御意見いただいて、私の聞く限りはかなり建設的な意見が多かったので、事務局のほうで受け取って盛り込んでいただければいいと思います。

私が応援演説をすると言った理由は、前々回の審議会のときに、コロナ等で世の中が大きく変わる中で、公共交通の重要性を世の中に理解していただいて、大きな改革をして、位置づけも大きくするというのを言って、私は今回の中間とりまとめはそういう内容になっていると思います。

制度の話ですと、エリア一括の話はこれまでとかなり大きな違いだと思います。それから、公共事業予算を使いながら公共交通をインフラに位置づけるということも、なかなかすぐ発想として出てこないのです、かなり進んだということだと思います。ですので、私が申し上げたかったことをかなりの程度実現していると思っています。

ここにいる先生方は、交通の研究をしていて交通が大好きなので、交通が大事と思っていますが、世の中の的にいうと、交通は大事ではあるものの思っているほど大事とまではいえないという事実をまずは理解すべきです。ですが、交通は、言うまでもなく、とても大事な

ことですので、より理解してもらって、具体的に世の中の政策や予算に結びつけていかなければならないと思います。

そのためには、竹内先生に反論するわけではないですが、どちらが目的でどちらが手段だという議論がありましたが、世の中の人に理解してもらえばいいので、本当の目的を達成するためには書きぶりはどちらでもいいと考えています。その意味では、GX・DXは世の中の流れに乗っている面もあるが、一方でうまく流れに乗って我々が大切にしている地域交通をしっかりと実現していくという態度のほうがいいのではないかと感じています。

その意味では、エリア一括の話もサービスレベルをしっかりと提供していくという発想が重要だと思います。事業者は複数・1社など、いろいろな形態があってもいいと思いますが、多様性を認めながらやっていくのだと考えています。

【中村部会長】 応援演説ありがとうございました。手段・目的のところは、考え方がどうかという話と、どう伝えていくのかというところ、どう見せるか、そこは絶妙なバランスで出していくところだろうと聞いていて思いました。

全体を通して本当にすごく前向きな御発言ばかりで、割とこの資料は短期でばたばたと物すごい勢いで作っていただいたところがありましたので、本当に仕上げて公表する場面での幾つもの課題に関してそれぞれの先生からご意見をいただいたところだと思います。

委員の先生方に一通り御発言いただきましたけれども、追加での御発言、あるいはオブザーバーの方から御発言がもしあればこの時間でお受けしようと思いますが、いかがでしょうか。

【大串委員】 今回の資料にはいいメニューがたくさん載っていると感じた一方、もう少し伝わりやすく、これがメインで非常においしくて、ここをつかみ取ったらおいしいフィニッシュが待っている、という見せ方が従来型のような書きぶりになってしまっていると思いました。

先ほど協議会の役割の話がありましたが、協議会がしっかりすることによって地域の公共交通が非常に充実して、来てもらうだけではなくて、そこに住んでいる人が自分の地域の公共交通に満足できる水準・サービスレベルを維持できるのであれば、それは来訪者にとっても悪い内容ではないと思います。

ですので、まずは住んでいる人が十二分に満足できるサービスレベルを協議会で作り上げることができるようにメニューを国の方で用意しました、これは「おでかけ」のために外から来る方たちにとっても非常に便利になる基礎的なものです、基礎的なものにプラスア

ルファで外国から来られる方たちにも使えるものです、という形で段階を踏んで便利さを増していけるようないろいろなメニューを今回用意できたので、自分たちの地域に合うような公共交通を作り上げてくださいというメッセージ性を発信することができればいいと思います。

【中村部会長】 ありがとうございます。そのほかよろしいでしょうか。どうぞ、お願いします。

【椋田オブザーバー】 広島電鉄と申します。今日は本当に大変な貴重な話を聞かせていただき、ありがとうございます。

コロナによって、どんなに頑張っても以前の8割弱といった状況下で、加えてインバウンドがなくなりました。この状況でどうやって経営を安定させ、維持するかということを考えたときに、いろいろと国交省に相談して、路面電車とバスを均一運賃にして、市内中心部の6キロの円の中で均一運賃にさせていただきました。それによって、電車、バスどちらでも乗れるということと、定期をシティパスという名前にして今まではAからBの地点の定期しか使えなかったところ、均一運賃区間の中全部自由に使えるようにしました。おまけに今までの定期代よりも安い価格となるように運賃を変えていただきました。ただし、路面電車は30円値上げさせていただきました。この値上げには、今の制度では随分時間がかかりました。

そしてまた、こういうことをするために、ほかのバス事業者・タクシー事業者にもいろいろ声をかけましたが、なかなかまとまりませんでした。話を持って行って、市町村と話が進みますと、今度は市町村がまたがった関係は県が動いてくれません。市町村とうまくいけば、今度は県から、市町村とやるのであれば市町村でやればいいのかということではということに投げられます。今度は県のほうに行きますと、市町村からは自分のところとは関係ないと言われます。正直なところ、地方の会社は、こういう実務面で一番悩んでいます。

それともう一つ、せっかくこんないい話をさせていただいていますが、もっとそれが外へ情報として流れてほしいと思います。とにかく今こういう状況ですから、地方の公共交通の会社はもう目の前しか見えず、5年先、10年先を考える余裕はありません。広島電鉄の場合は、広島駅の路面電車が2年後には2階に上がります。そうすると、どう考えても、市内の移動は路面電車が勝ちます。ですから、ほかのバス事業者に、共同運行や運賃プールなど一緒にできないかという話をしていますが、なかなか乗っていただけません。例えば、新しい循環線を2・3社共同でやっても、コロナで運転士の人繰りが厳しいから、代わりにやっ

てくれと言っても、もうからない路線はやりたがりません。

それだけに、今ここでいろいろと聞かせていただいた話は本当にありがたい話です。地域の公共交通を体力のない会社が維持するためには、どこかがリーダーシップを持つ必要がありますが、自治体からすれば事業者がしっかりしなさいという感じです。事業者として生き残るために様々な取組みをしてきましたが、自治体や他の事業者、そして、社内を説得するのに3年から5年かかります。しかし、今ようやくこういう時代になりまして、本当に早い対応をしていただいておりますので、そういう面で今の流れでやっていただいていることに非常に感謝しております。

そして、今、タクシー事業者にも協力をお願いしていますが、当面は協力してくれないので、タクシー会社もM&Aで一部、それから、ハイヤーの会社を2年前に申請してつくりました。とにかくモデルをつくって一緒に参画してもらおうという形で、地域の公共交通を守っていきたいと思っております。

正直なところ、電車が上がった分は、確かに10%ほど収入が上がりました。ところが、バスはやっと対前年100%を保っているのが現状です。DXの一環として、路面電車は全屏乗降できるように変えたり、乗務記録はスマホで処理できるように変えたり、これも四、五年前からずっと準備してきて、一朝一夕にはなかなか変わらないのが現状です。

そういった現状を知っていただきたいと思い、発言させていただきました。

【中村部会長】 ありがとうございます。すごく臨場感のあるお話と、でも、その中で、やっぱり今回我々まとめるところに関して温かいエールをいただいたものと理解しております。

お時間が近づいているところでございますが、先生方よろしいでしょうか。

それでは、いろいろな先生方のコメントに対する返しも含めて、一旦、国土交通省にお返しします。

【鶴田交流審】 国交省の鶴田でございます。数多くの貴重な御意見、本当にありがとうございます。

共通しているのは、個々のパーツは分かるが全体がよく分からないというご意見で、それがメッセージ性の弱さにもつながっているということかと思えます。

資料2については、私も同じ問題意識を持ち、羅列にならないように1枚目の概要1枚紙に整理しようとしています。しかし、このようなストーリー構築が直前になってしまったため、これを2ページ目以降の詳細な記述に反映し切れてない部分が正直あると思えます。さ

らに、1枚目の概要1枚紙についても、前回の審議会も含めて本日より前に委員の皆様の問題意識を正確に把握できていれば、今日の資料でもう少し共通の議論ができるものを示せたと思っております。

その点は率直におわびを申し上げますが、いずれにしろ、建設的な御指摘を多々いただきましたので、それを最大限取り入れていきたいと思っております。ただ、ストーリー構築については、今日いろいろな御意見をいただいて、また中間とりまとめ以降も夏に向けて議論を継続と思っていますので、そこに向けてお時間をいただく必要があると考えています。中間とりまとめの段階では、理念をもう少し整理する必要があると付記しつつとりまとめないと、まだ委員の皆様の間で十分ご議論いただけていないかなと感じています。本日御発言いただいた内容については、私自身も正直、消化し切れなくてないところもございます。私のチームのメンバーも同様だと思っておりますので、また個別にお問い合わせさせていただければと思います。お忙しい中、恐縮ですけれども、どうぞよろしくお願いいたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。鶴田交流審、ありがとうございました。

となると、今日の議事を受けたご意見があつて、少し修正することは当然やった上で、この後まだまだやることがあつて課題が残っているということを付記しつつ、ここまでの資料は中間とりまとめとして一旦とりまとめるということによろしいでしょうか。

【鶴田交流審】 はい。そのようにお願いいたします。

【中村部会長】 その部分に関しては、やり取りをしながら、最終的には、私と、場合によっては部会長代理にもお手伝いいただきながら、適宜、先生方にも確認しながら、中間とりまとめとしてとりまとめます。ただ、あくまで中間で、まだ先もあるというところは行く。組み立て方、伝え方に対する意見がすごく多かったので、そこに関してはもちろん今回最大限努力はするものの、もっと議論する必要がある部分に関しては、この先の展開も考えていきたいと思っております。山内先生もおっしゃったように、基本的に中身に関しては前向きな内容ですので、調整しながら最終的には部会長の責任ということで中間とりまとめをとりまとめるという形をお願いしたいのですが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【中村部会長】 ありがとうございました。それでは、このような形でお願いします。鶴田交流審もおっしゃいましたが、この資料だからこそいろいろな議論が出てきたところのよさもすごくあると思っております。幾つか審議会に参加させていただく中で、議論が前向きにかみ合いつつもぶつかりながら進んでいくダイナミズムはとても大事なもので、その意味では

有意義だったと理解しております。この有意義さをぜひこの先につなげていただければと思います。

では、そのような進め方ということで御理解いただきましたので、私の話はここまでにさせていただきます。

【有賀補佐】 事務局です。2点御連絡申し上げます。

1点目、今後のスケジュールについてです。本日の議論を踏まえまして、先ほど中村部会長からお話がありましたとおり、事務局で中間とりまとめの修正案を作成し、メール等で委員の皆様へ御意見を伺いたいと存じます。その後、修正したものを部会長に御確認いただき、修正が確定しましたら、国土交通省ホームページで公表するというような形で進めさせていただきます。

中間とりまとめの公表後は、少し間を置いた後、今年の夏までに国土審議会でとりまとめられる新たな国土形成計画、あるいはまた、社会資本整備審議会の都市計画基本問題小委員会などにおける議論も踏まえ、最終とりまとめに向けて引き続き委員の皆様の御意見を頂戴してまいりたいと考えております。

2点目、議事録の公開でございます。本日の部会の内容につきまして、後日、各委員の皆様方に御確認をいただいた上で公開したいと存じます。また、速報版につきましては、事務局の責任で簡潔な議事概要を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載させていただきます。

以上2点でございます。

それでは、本日これもちまして閉会とさせていただきたいと思っております。委員の皆様、オブザーバーの皆様、ありがとうございました。

— 了 —