

令和5年5月30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くようお願いいたします。国土交通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。

本審議会については、議事（1）終了後の部会長挨拶終了まで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。

なお、交通政策審議会運営規則第7条において、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。

今回の部会より、新たに委員、臨時委員に就任された方がいらっしゃいますので、事務局より御紹介させていただきたいと思っております。

新たに委員に御就任いただく、株式会社日本政策投資銀行常務執行役員の原田文代委員でございます。

【原田委員】 よろしくお願いいたします。

【有賀補佐】 新たに臨時委員に御就任いただく、三浦法律事務所弁護士の越直美委員でございます。

【越臨時委員】 よろしくお願いいたします。

【有賀補佐】 なお、新たに委員に御就任いただく大分大学経済学部門教授の大井尚司委員におかれましては、少し遅れての御参加と伺っております。また、中村文彦委員、加藤博和委員におかれましては、本年3月12日をもって任期の上限期間が満了したことにより

本委員を御退任され、改めて臨時委員に御就任いただいております。また、山内弘隆委員、羽藤英二委員におかれましては、昨年度は臨時委員として御参画いただいておりますが、3月13日より本委員に御就任いただいております。その他、委員及びオブザーバーとして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ます。

本日は、遅れて参加される大井委員を含めまして、委員・臨時委員16名中15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。

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、議事(1)の本部会の部会長の選任ですが、昨年度まで部会長を務めていただいております中村文彦委員におかれましては、さきに御紹介しましたとおり、今年度から臨時委員として再任され、部会長からは退いていただいております。つきましては、交通政策審議会令第7条第3項に基づき、委員の皆様のご互選により部会長を選任していただければと存じます。事前に御連絡さしあげたとおり、羽藤委員から、山内委員を部会長に推薦したいとの御提案がございました。ほかに御推薦がなければ、事務局としては山内委員に部会長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【有賀補佐】 ありがとうございます。御異議ないようですので、交通政策審議会令第7条第3項に基づき、山内委員が本部会の部会長に選任されました。

それでは、開会に先立ちまして、公共交通・物流政策審議官の鶴田から御挨拶を申し上げます。

【鶴田交流審】 公共交通・物流政策審議官の鶴田でございます。開会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

本日は御多用の中、御参加いただきまして、ありがとうございます。また、日頃より国土交通行政に御理解と御協力を賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

皆様方におかれましては、昨年10月から「リ・デザイン」の御審議をいただき、貴重な御指摘を多々いただきました。これを踏まえまして、国土交通省、また政府として「リ・デザイン」について予算と法律の枠組みを拡充することができました。今後はこれを活用して、各地で生かしてまいりたいと考えております。

前回の中間とりまとめでは、戦後からの交通政策を振り返っていただいております。これ

は事務局としては2つの思いがございまして、長い営みの中で、先人たちが残してくれた財産をしっかり受け継いで、そこにブロックを一つ積み重ねていくという思いが一つです。もう一つは、同時に、長い歴史の中において今を大きな転機にしていかなければならないという思いも込めております。

本日は最終とりまとめ（案）の御議論をいただく予定でございます。今申し上げましたような意味で、次の世代につないでいけるようにと考えております。何とぞ活発な御議論をお願い申し上げます。

どうぞよろしく願いいたします。

【有賀補佐】 続きまして、山内部会長から一言御挨拶をお願いいたします。

【山内部会長】 部会長に選任していただきました山内でございます。どうぞよろしく願いいたします。

今、鶴田交流審からお話がありましたように、公共交通の分野は大きな転機を迎えていると思っています。直近で言えば、コロナにより人々の生活様式が変わりましたし、移動に対する考え方も変わりました。こういう中で、公共交通をこれからどうするのかということがまさに問題提起されていると思います。

もう一つは少し大きな話ですが、岸田首相の言っている「新しい資本主義」は、成長と分配の好循環ということで、要するに再分配をうまく行うことによってマクロの個人消費を増やして、経済全体のパイを上げようということです。やはり「新しい資本主義」と言うからには、社会的な基礎となる部分をきちんと政府が責任を持って供給するということを含むといつも思っています。その意味でも、公共交通の話というのは重要な話題ではないかと思っています。

こういったことから、今、交流審からありましたように、去年の骨太の方針で公共交通の重要性を社会的に認めていただいて、それを具体化するために議論をしてきた中で、最終とりまとめを取りまとめて、世の中に敷衍しなければならないと思っています。その意味で我々の役割は重要だと思いますので、皆様の御協力をいただければと思います。

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、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、ここで御退室いただきますようお願いいたします。

（報道関係者退室）

【有賀補佐】 それでは、議事を続けさせていただきます。交通政策審議会令第7条第5項により、部会長は部会長代理をあらかじめ指名することとされております。恐れ入りますが、山内部会長から、部会長代理の御指名をお願いいたします。

【山内部会長】 承知いたしました。それでは、部会長代理として、交通工学あるいは都市計画、土木計画学に深い見識をお持ちで、これまで国土交通省の社会資本整備審議会の道路分科会の各部会に所属されるなど、今申し上げたような社会基盤やインフラに非常に知見をお持ちの羽藤委員をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【有賀補佐】 ありがとうございます。部会長代理は羽藤委員をお願い申し上げたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、部会長・部会長代理が選任されましたので、議事の進行がしやすいよう、一部委員の方には席の移動をお願いできればと存じます。事務局のほうから御案内しますので、その場でお待ち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、議事（2）に入る前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、それと最終とりまとめ（案）、参考資料1、2になります。もし書類不備等ございましたら御連絡いただければと存じます。配付資料のうち、最終とりまとめ本文（案）につきましては、本日は委員とオブザーバーの皆様のみ配付しております。最終とりまとめは、成案の際に公表する取扱とさせていただきたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

なお、本日、公共交通・物流政策審議官の鶴田は、他用務のため、閉会を待たずに退席させていただきます。御理解のほど、どうぞよろしくをお願いいたします。

なお、室内が暑いこともございますので、もしよろしければ上着等も御自由に脱ぎ着していただければと存じます。

それでは、以後の議事の進行を山内部会長をお願いしたいと存じます。先生、よろしくをお願いいたします。

【山内部会長】 承知いたしました。それでは、お手元の議事次第に従って進めさせていただきます。まずは最終とりまとめ（案）について、事務局から御説明いただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【倉石課長】 よろしくをお願いいたします。地域交通課長の倉石と申します。まず資料についてですが、前回2月の中間とりまとめのペーパー9枚組と前回の審議会の議事録を、机

上に参考資料とは別に御用意していますので、御参照いただければと思います。この時間は、右上に「取扱注意」と記載のあるこの本文（案）について、まず私のほうから御説明させていただきます。

最初にこの最終とりまとめ本文（案）の性格と狙いですが、事務局としては、1月に前回の部会でご審議いただいて、2月に公表した中間とりまとめを基に文章化をしたものが、この本文（案）でございます。その際に、国土審議会、社会資本整備審議会、それから、後ほどポイントの説明がありますが、自動車局が事務局をしているいわゆる「ラストワンマイル検討会」など、他の審議会等のその後の検討状況の進捗も踏まえてアップデートした、という性格のものであります。

他方、本文（案）にも最後のところに出てきますが、この地域公共交通の「リ・デザイン」というのはまだ緒に就いたばかりで、あくまでスタートということで、「リ・デザイン」の実装に向けては、まだまだ走りながらやらなければならないという部分と、中長期のさらなる課題として残されているものがあると思っています。

また直近では、この夏に向けて骨太方針や新しい資本主義など政府全体の大方針が出来上がっていきます。例年であれば、8月末に概算要求の時期も到来するため、これらに向けても、このタイミングで有識者の先生方の御意見を改めてしっかりと頂戴して、勉強させていただきたいというのが事務局としての狙いでございます。

全体の分量としては、今回の審議会においても議論いただきますが、最終的には交通分野になじみのない方々にも手に取って読んでいただけるように、大部のものとはせずに、できるだけ要点を絞ってコンパクトにまとめております。

次に、全体構成と中間とりまとめとの対応関係ですが、まず1枚めくっていただいて目次のところを御覧いただくと、1.に「はじめに」として、コロナ禍を経て昨年来の本審議会における検討の背景と現況を時系列で記載しております。

「2. これまでの交通政策の変遷」ということで、戦後から高度成長期の需給調整規制、90年代のその方針転換、それから最後、令和2（2020年）の地域交通法の改正、独禁法の特例法の制定というところまでの変遷をできるだけ丁寧に記載しております。

3. は「地域公共交通の現状」として、改めてコロナ前までの長期トレンドと、コロナによる追い打ちやそれに対する対策の緊急性を記載しています。

4. は「対応の方向性」ということで、（1）の「基本的考え方」としては、お手元の参考資料の中間とりまとめの3ページの現状認識と、5ページの対応の方向性の（1）の総論

に対応するものを記載しています。

(2)の「各論」のところは、中間とりまとめの4ページが対応します。そして、5ページの対応の方向性の(2)の各論をまとめてその要点を記載しております。

続きまして、4.(3)の「政府の対応」のところでは、中間とりまとめの6ページから8ページの制度面の対応、財政面の対応を、今回の本文(案)では別紙の18、19ページにまとめて、改正法の新制度、それから予算をそれぞれまとめて記載しております。

5.は「さらなる課題」ということで、中間とりまとめでは最後の9ページに対応しております。今回の本文(案)では、その中間とりまとめの際に列挙した5つのさらなる課題に加えて、5の(3)のまちづくり・地域づくりとの連携、(4)の地域生活圏という部分は、中間とりまとめでは項目立てをしておりませんでした。先ほど冒頭申し上げた国土審議会、それから社会資本整備審議会における議論との連携という点で重要ですので、改めて今回特出ししております。そして、6.で「おわりに」ということで締めくくっております。

ということで、改めて順を追って、1.の「はじめに」のところから、文章に書いていない補足的なコメントが必要な箇所を中心に説明させていただきます。2ページの一番上からですが、「地域公共交通は、国民生活や経済社会活動を支える社会基盤である」とまずしっかりとった上で、順に時系列で昨年からの政府の大方針である骨太の方針の中で、過去になかったほどの記載の充実を得たということを記述しています。

並行して、昨年設置しまして夏に提言を得た国交省における2つの検討会、いわゆるローカル鉄道の検討会と「リ・デザイン」検討会の議論を記載した上で、2段落目の最後に「リ・デザイン」を定義づける文章を書いております。その次の段落では、2つの検討会を受けて、昨年10月から本部会の議論がスタートし、2月に中間とりまとめを公表したことを記載しています。

続きまして、この2ページの一番下の段落で、国交省の他の審議会に触れています。まず国土審議会の計画部会の議論ということで、5月26日、先週金曜日に国土形成計画の原案が公表されています。地域公共交通の分野は医療、福祉、介護などと並んで、重点的に新しい国土形成計画に位置づけられています。ここに記載はありませんが、国土形成計画の原案の冒頭部分にも、地域公共交通、それから医療・福祉などは、今を生きるこの世代として長期的視点に立った課題認識と対応が迫られている、とされております。この中長期的視点が、最後のさらなる課題の部分にも関連してきますが、非常に重要だと考えております。

3ページに行っていただきますと、今度は社会資本整備審議会の都市計画基本問題小委

員会の中間とりまとめが4月に公表されていますが、この記述を引用しております。

最後に、2月から始まっているラストワンマイル検討会においても取りまとめが公表されたということを記載しております。

次の4ページでは、「交通政策の変遷」ということで、まず1段落目で、戦後から高度経済成長期にかけてその需要がどんどん伸びる中で、需給調整規制をやってきたということに記載し、続けて2段落目に、その意義とその後のマイカーの普及やサービスの多様化の要請という変化を記載しております。

4ページ一番下の3段落目では、当時の運輸省が平成8年に表明した需給調整規制の廃止の方針を一つの大きなターニングポイントということに記しております。その後、鉄道、それから道路運送法のモードについて、退出については届出制に変更ということがあり、その利便性向上の動きも広まってきました。

5ページでは、2000年以降の動きを記しており、マイカーの利用普及、中心市街地の衰退化などが進展する中で、2007（平成19）年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定されました。

さらにその後、2014（平成26）年の改正でまちづくりとの連携、コンパクト・プラス・ネットワークということが位置づけられ、2020（令和2）年の改正及び独禁法特例法の制定により乗合バス事業者等の共同経営が可能となるなど、地域公共交通は、きそう「競争」の時代から「協調」の時代に移行したことを、これまでの交通政策の変遷ということに記載しています。

7ページは「地域公共交通の現状」ということで、長期的な交通需要減のトレンドとコロナで追い打ちをかけられたという状況で、一気に10年以上も時間が進んだという見方もあり、このままだと交通崩壊が懸念されるという現状認識を改めて記しております。

次に、8ページの「対応の方向性」のところでは、まず（1）の基本的な考え方については、中間とりまとめで提示いただいた2つのポイントのうちのみまず1つ目です。中間とりまとめの概要の最初の1ページの、真ん中上の箱のオレンジのところの一番右に記載している「社会における交通の価値等について整理（夏までに）」に対応するものが、この8ページの「基本的な考え方」の冒頭の部分になり、交通の価値について改めて記載しております。公共交通は直接間接を問わず幅広い社会的価値を有しているということや、他方でいわゆる公益事業の形態を取ってきたということについて、交通政策基本計画に記されていることも参考にしております。やはり基本的な考え方としては、公益事業の形態を前提としつつ

も、高い公共性がある性質のものであることから、今回の「リ・デザイン」のコンセプトでもある「共創」を強化することが重要と記しています。

それから、前回の中間とりまとめの先ほどの概要一枚紙の真ん中上のオレンジのところにある「アウトカム指標を検討」に対応するものが、9ページの一番上の段落以降に、対応として記しています。

この「アウトカム指標を検討」ということについて、改めてこの段落を御覧いただきますと、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなくて、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムを社会に訴求する必要があると記載しています。次の段落では、国は「リ・デザイン」の実施・実装の中で、具体的に交通が生み出す標準的な効果である共通のアウトカム指標を国が設定すべきとしています。この意味は、アウトカム指標の中でも、どんな地域においても共通と考えられる指標、例えば交通利用者の増加や交通事業者の収益増など、こういった意味でのアウトカムは標準的なものとして国が設置すべきということです。

他方で、地域ごとに様々な社会課題があります。例えば、子供の送迎コストの低減や高齢者のイベント参加率の増加など、こうしたことは各地域の実情に応じてオプションなものとして定める指標として、考え方を示すということが必要ではないかということ、これまでの部会における議論も踏まえて記しております。

その後の各論の部分では、中間とりまとめにおいて示した施策の方向性として、今回の予算や制度的な対応とセットになるようなことを記載しておりますが、説明は割愛いたします。

11ページの(3)政府の対応としては、別紙として後ろにつけておりますが、まず法制度という意味では地域交通法等の改正法が先月に成立し、大所のところは今年10月に施行を予定しています。各種予算についても、社総交・財投の活用等を含めて新しい制度・予算を相当拡充しました。この「リ・デザイン」の取組を早期に実装して全国で展開していくために、国土交通省を挙げて、運輸局・整備局の連携強化や執行体制の強化の話を含めて、しっかりと着実な執行に努めるべきだということ、実装に向かうに当たって、不断の見直しを行い、かつ中長期的な視点に立って、十分な予算を着実に確保することが必要ということとを記しております。

最後に、「さらなる課題」のところです。(1)は中間とりまとめで言うところ「交通不便地域における改善策(直ちに検討開始)」ということで、「ラストワンマイル・モビリティ検討会」

の検討状況を書いています。このポイントについては、後ほど自動車局から少しお話しいたします。いわゆる交通空白解消の点は改正法そのものには出てきませんが、この検討会で直ちに検討すべきとした内容を書いています。

(2)の交通データの収集と利活用については、部会でも多く議論をいただきましたので、その内容をまとめております。

(3)はまちづくり・地域づくりとの連携ということで、先ほどの社会資本整備審議会における検討や、12月23日に閣議決定されたデジタル田園都市国家構想の総合戦略の中で、地域公共交通が重要施策として位置づけられ、例えば医療などとの施策間・地域間連携を推進するに当たって、重要な政策分野であるとの位置づけをされております。ということで、最後には、国交省だけではなく関係省庁との連携を強化する必要性もあるということを書いております。

次の(4)が新たな国土形成計画との関係ということで、国土形成計画の原案では、自治体の行政区域等に捉われず生活者の目線・生活圏で見るという新たな発想から、デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成を図るとされています。この中で当然、地域公共交通は非常に重要な分野と位置づけられていますが、DXの加速化の中でデジタル技術を存分に活用して、デジタルとリアルの融合を公共交通分野がむしろ牽引していくべきということを書いております。

次の(5)では、地域の公共サービスの一体的運営として、まずドイツのシュタットベルケのことを引用してあります。国内の様々な背景もあるので、ドイツのシュタットベルケ自体をそのまま当てはめられるものではないとした上で、官民連携の新たな事業モデルの検討という点では有用な視点の一つと考えられるということや、エネルギーの地産地消も含めたデマンド・ドリブン(エネルギー需要起点)という発想が非常に重要な視点ではないかという公共交通の特性に照らした話を記しています。最後に、ドイツの話为例示に挙げていますが、公共交通機関の月額制の乗り放題制度の導入という動きがあるということで、国内でも地域によってはこうした動きがあるので、国内外のこうした事例の検証も有効に活用しながら対応を進めるべきということを書いてあります。

(6)が公共交通の位置づけということで、前回の中間とりまとめでは、さらなる課題のところ「ユニバーサルサービス等」と記しておりました。公共交通については、郵便や通信、電力のようなユニバーサルサービスには位置づけられていないものの、ナショナルミニマムの観点から国民生活に不可欠であるという観点を捉えて、日本全国で提供されるサー

ビスと位置づけられるか等について検討が必要であろうということを記しております。最後の段落に、クロスセクター効果分析など、公共交通が地域社会全体にもたらすインパクトに鑑みると公共性は極めて高いので、交通がもたらす効用が裨益する範囲の捉え方等が検討課題となるということを記しています。

(7)は安定的財源の確保ということで、中長期的な視点としては非常に重要な視点と思っています。これまでのところで記述したことも踏まえ、改めて独立採算制を前提としてきた公共交通が、人口減・少子高齢化等により維持困難になりつつあり、中長期的な観点からすると安定的な財源についても検討する必要があります。先ほどの海外の事例も含め、しっかりと参考にするとともに、社会の様々な分野へのクロスセクター効果にも鑑みて、安定的財源の確保についての妥当性は今後の検討課題だと記しています。

最後に、「おわりに」ということで、「リ・デザイン」はまだ緒についたばかりで、中長期的な視点に立って対応を強化していかなければなりません、と。参考資料1の一番最後のページを御覧いただくと、「地域公共交通「リ・デザイン」案件の新規発掘・形成に向けて」というポンチ絵が1枚あります。大きく2つありまして、1つは地方運輸局と地方整備局がしっかり連携、情報の共有、それから自治体等からの相談受けを連携してしっかり行うということで、今まさに、10月からの社会資本整備総合交付金の執行などに向けて準備を進めているところです。

それから、真ん中下の2つ目に全国キャラバンとありますが、先週からスタートして来月の中旬にかけて、主に自治体・交通事業者の実務者向けに、本省・地方運輸局・地方整備局合同でブロック別に説明会を開催しております。もう一つは、自治体への働きかけということで、運輸局長や本省幹部が各自自治体の首長に対して、実務の部分に加えて理念的な考え方の部分もしっかりと直接意見交換をしていく機会も並行して設けています。理念と実務の両方について、「リ・デザイン」の早期執行に向けて今取り組んでおり、今後、まず「リ・デザイン」を早期に実装していくということと、それから中長期の課題、これらについて政府の動きもしっかりと注視していただいて、御指導いただきたいということで締めくくっています。

私からは以上でございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。先ほど「さらなる課題」のところで「ラストワンマイル検討会」について言及がありましたが、これは2月に本部会の中間とりまとめで直ちに検討が必要として設置されて、私自身も座長としてお手伝いさせていただいて

おります。この検討状況について、ポイントをコメントでお願いできればと思います。よろしく申し上げます。

【森課長】 ありがとうございます。自動車局でバス・タクシーを担当しています森と申します。よろしく申し上げます。

今、山内先生からお話がありました「ラストワンマイル・モビリティに関する検討会」については、鉄道局で行われましたローカル鉄道に関する検討会、それから総合政策局のほうで「リ・デザイン」に関する検討会を昨年開催して、それに続くものとして、タクシー、乗合タクシー、さらに自家用有償運送といった比較的距離が短い交通モードの改善策等について、2月より検討してまいりました。本日お越しの吉田先生、住野委員、あるいはオンラインでご出席の第一交通の田中社長、加藤先生にも参加いただきまして、検討を進めてまいりました。

資料としては、参考資料2が「ラストワンマイル検討会」の報告書そのものでございますので、それはまた御覧いただければと思います。先ほど申し上げましたように、タクシー、乗合タクシー、自家用有償運送、それぞれについて、今回トータルで12の施策を取りまとめて、実行に移すことで交通空白に対処しようと考えています。そのいくつかを御紹介いたします。

まずタクシーと乗合タクシー、それぞれ事業として行っているわけですが、この守備範囲をしっかりと広げて地域に輸送力を提供してもらうための改善策として、1つは法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和ということを掲げています。これは、現行の道路運送法の執行では、基本的には各営業所に5台以上タクシーを保有するという事になっていますが、なかなか5台を維持することが難しくなってきた、いよいよ営業所を畳むという地域も出てきますので、地方運輸局長の判断で5台を下回る場合においても柔軟に最低車両台数を設定可能にしたいと思っています。

それから、同じくタクシー事業の一つの緩和として、営業所の施設設置要件の緩和ということも記しています。営業所につきましては、車庫や営業所、休憩施設といった備えるべき施設を厳格に決めて、そこに車両を5台以上置くということがこれまでのタクシー行政でやってきたことですが、最低車両台数を減らすとともに、例えばホテルの1階のロビーや無人駅の一角を営業所として借りるといった形を可能にするよう、施設設置要件の緩和を図りたいと思っています。

2つ目に、地域の実情に応じて柔軟にサービスを提供できるようにするため、現行はタク

シーと乗合タクシーそれぞれの車両の用途を厳格に決めています。例えば時間帯に応じて一つの車をタクシーとして使ったり乗合タクシーとして使ったりというようにもう少し柔軟にできるようにしたいと思っています。

3点目は、事業者によって交通サービスが提供できないということであれば、自治体やNPOが主体になるという形で、自家用有償運送について、継続的に安定して事業を行ってもら必要があります。そういう観点からの施策をいくつか入れています。そのうちのひとつとして、そもそも自家用有償運送を実施できる地域なのか、ここは交通空白地なのかということが地域ではなかなか議論が進まないということもありますので、今回、交通空白の目安として、例えば半径1キロ以内にバス停・駅がない地域で、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域と定義しました。地域公共交通会議において交通空白地として自家用有償運送の導入に向けて議論が進んでいる地域はもちろん構わないですが、そうではない地域においても議論を進める足がかりとして交通空白の目安を提示しました。

その他、トータルで12の施策を取りまとめ、ほぼ省令・通達等の改正で実行可能ですので、夏頃までに実行に移すべく進めてまいりたいと思っています。

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。これで事務局からの資料説明は終わりですので、以降、皆様からの質疑に移りたいと思います。会場の方は何か合図していただければ指名しますが、ウェブ参加の方はTeamsの手挙げ機能でお知らせいただければと思います。

それでは、皆様にいろいろ御発言願いたいと思いますが、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した。非常に分かりやすい説明で、資料もたくさん用意していただいて、議論を振り返るのも簡単になりました。ありがとうございました。

少し気になったのが、3.の地域公共交通の現状の箇所です。これは章立てでいうと独立した一つの大きな枠組みだと思いますが、それにしては記載が少なすぎるのではないかと思いました。コロナ禍において、大手事業者ですら経営危機に陥ってしまって、3年ぐらいで日本の公共交通は壊滅するのではないかと状況になった中で、ほかの小さい事業者はいわんやという状態でした。経営基盤が盤石と思われていた事業者ですら持続可能性が厳しくなった中で、BRT・LRTの導入あるいはグリーンスローモビリティ等様々な形の公共交通の萌芽も見られるので、全て事業者に任せるのではなくて、公がきちんと関与す

ることを改めて確認するとともに、今芽が出てきているところをしっかりと育成することに改めて気づかされたということが現状なのではないかと思いました。

また、10ページに「新技術による高付加価値化」ということでDX・GXの話が出てきますが、必ずしもカーボンニュートラルに直接言及がされるような記載になっていないと感じました。CO₂削減に公共交通がどれだけ寄与しているかということと、それがコロナで巻き戻されてしまったので再度加速させなければならないということをもう少し強く打ち出したほうがいいのではないかと思います。14ページの地域公共交通サービスの一体的運営の部分にも、少しエネルギー関係の記載がありますが、少し打ち出しを強くしていただければと思いました。

私からは以上です。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。

本日は皆様からなるべく多くの御意見をいただこうと思いますので、御意見いただいて事務局と一問一答ではなくて、皆さんに言っていただいて、最後に事務局から御回答いただくということにしたいと思います。

それではどうぞ、原田委員。

【原田委員】 今回から参加させていただく原田と申します。これまでの議論に参加しておりませんので、的外れな指摘がございましたら申し訳ございません。

この報告書は交通政策になじみがない方にも手に取っていただきたいということも事務局からございましたので、交通がもたらす外部効果や社会的価値についてももう少しまとめて書いてもいいかと思いました。部分部分で示唆されているポイントもありますが、まとめて書き出してもいいかと思っております。

また、報告書の中で、アウトカムを社会に訴求することによって、理解と交通以外のプレーヤーが交通に対して出資、投資をする流れをつくるという記載がありました。これは全くもってそのとおりでありますが、そのためにも、まず前提となる基本的な社会価値、すなわち企業財務でいうところの非財務的価値があるということを示したらどうかと考えます。

例えば8ページのところで、「高齢者の健康増進や就労機会の増加による」というクロスセクター効果が事例として挙げられていますが、当然ながらそれ以外にも、高齢者の運転による潜在的な事故を回避する効果や人キロ当たりのCO₂に関して鉄道は自家用車の5分の1以下で、バスも6割、7割であるということも、交通政策になじみがない方に見ていただく上では書いてもいいポイントではないかと思います。また、オーバーツーリズム等の課

題はあるものの、インバウンド観光による地域経済活性化といった効果も挙げられていいのではないかと思います。

その上で、先ほども少し触れたアウトカムは非常に重要だと思います。弊行の設備投資に係る調査で、サステナビリティに関して、気候変動の次のテーマとして投資も含めて関心があるものを調査したところ、65.3%の企業が地域貢献を挙げております。こうしたニーズを交通に呼び込むという点からも、企業側がアウトカムを関係者、ステークホルダーに説明できることが重要になりますので、このような手法を確立することが重要かと思えます。このような手法が確立したら、民間からのファイナンスの手法として、従来型の投資・融資のみならず、今よく言われるインパクトファイナンス、またPFI・SIBなども導入の可能性が出てくると考えております。

それから、3つの共創という点については全くもって素晴らしいと思えますし、賛同いたします。特に他分野との共創において、交通の機能以外に地域のインフラとの共創というのが有効かと思っております。これは中間とりまとめでも触れていましたし、今回シュタットベルケの例もありましたが、例えばバスやタクシーの営業所は、今後水素を導入する際の水素の供給拠点になることも考えられますし、また防災の観点でもこういう営業所は一つの拠点になると考えます。例えば和歌山のJRの太地駅は、建て替えの際に避難場所の機能を備えた複合施設になっておりますし、多くの道の駅が広域災害の応急対策の拠点に指定されています。そういう点から言っても、少し観点は違いますが、先ほど「ラストワンマイル検討会」の話の中で、営業所の設置場所についてフレキシブルに対応するという発言がありましたが、例えばバスやタクシーの営業所をマルチパーパス化して緊急支援物資の備蓄・分配拠点等のまちのインフラとして活用することも考えられると思えます。

最後に、バス・タクシーのエリア一括協定運行に対する支援についても、極めて重要かつ有効な方策だと思いますので、ぜひ実効性のあるものにしていただきたいと思います。当然ながら固定費の削減による収益性の向上ということもありますが、利用者にとっての利便性も向上し、これにより交流人口が増える可能性もありますので、非常に前向きな効果もあるのではないかと思います。ただ、繰り返しになりますが、その際には他分野の地域のインフラ機能との掛け算をしていくという形の連携もぜひ念頭に入れていただければと思います。

私から以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

竹内委員がウェブ上で手を挙げていらっしゃるので、御発言ください。

【竹内臨時委員】 竹内でございます。ありがとうございます。御説明いただいて、よく内容を理解できました。

私が鉄道の関係でもしばしば言及したことですが、とりまとめ全体を見るに当たって、あくまで交通は、よりよい国土形成やまちづくり、それから人々が快適で移動しやすい社会を目的とするための手段であるということを常に頭に置きながら、もう一度文章を見直してみるのが大事だと思います。交通をよくするためにというように、手段が目的化しているような書きぶりになっているとまずいと思いますので、再度チェックしていただければありがたいというのがまず1点目です。

2点目は、クロスセクターという言葉が、費用負担の話で出てきています。確かにクロスセクターという考え方で、様々な分野に交通が影響を及ぼしていることは確かですが、ここで想定しているより交通が影響を及ぼす範囲は広いと思います。交通インフラというものは、交通サービスとしての機能以外を有する側面があります。一番典型的な事例がいわゆる安全保障の話で、要するに国防や有事の輸送に関するものです。また、災害時の避難場所や物資の備蓄用スペースとして機能することも考えられます。このようなクロスセクターをさらに超えた大きな役割を果たすことがあり得るので、これも含めて費用負担の問題などを考える必要があると思います。

3点目は、今回の「リ・デザイン」を日本語に訳すと「再構築」というと報告書を見て理解しましたが、そうなる少し心配なのが、これまでの政策の流れの中で、前回の2014年の改正においても、「交通ネットワークの再構築を図るための」と再構築という言葉が出てきています。つまり、今回も再構築、前回も再構築で、また再構築かとなってしまうと、言葉の言い換えをしているだけの話なのではないかと思われないか少し心配です。「リ・デザイン」を再構築と訳すか再設計と訳すか迷うところではありますが、過去の政策と同じ言葉を使っていると、変に思われてしまわないかと心配ですので、言葉遣いに気をつけると思います。

以上3点でございます。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。

オンラインから、羽藤委員、どうぞ御発言ください。

【羽藤部会長代理】 ありがとうございます。大変分かりやすい御説明で、この最終とりまとめ案の文章に対しては特に言うことはありませんが、12ページ目のデータの記載が

気になりました。

書きぶりは非常にジェネラルですが、具体的には決済とか与信とか運賃の履歴データだけでなく、やはり購買やエネルギーやCO₂の排出等をトータルで自律分散的に集めることができれば、地域公共交通計画の概念そのものについて、このデータをベースに拡張していくことにつながるのではないかと思います。総合的な情報を基にして制度設計に反映させるために、大規模なデータモデルをベースにしたAIのプラットフォームが必須だと思います。こういうデータがないと、タクシー事業5台の条件や設備条件の緩和・併用、エリア一括運行などに関して、新たなサービスの共同・融合を図るに当たって、地域からの合意が根拠を持って得られにくい部分がありますので、データについてはぜひ頑張って実践に移していくことをお願いしたいと思います。

また、13ページ目のまちづくりとの連携については、先ほど申したようにデータに基づきながら、ネイバーフッド・ハブのような新たな都市概念の中で、公共交通の経営を適正化していく必要があると思います。国土形成計画の中でも、生活圏域ということを謳われていますが、リモート化が進む中で圏域や拠点に関する考え方も大きく変化しています。定量的かつ実践的に、日本中央回廊などのコンセプトも踏まえつつ、実際に走りながら実践的に考える必要があると思います。

私からは以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

河合委員、どうぞ。

【河合臨時委員】 河合でございます。今日は大変分かりやすい御説明と簡潔にまとまったとりまとめ(案)を御提供いただきまして、どうもありがとうございます。私からは、2つ申し上げたいと思います。

1つ目は、とりまとめ(案)の12ページ、13ページの公共データの収集と利活用のところですが、先ほど羽藤先生がおっしゃったことと一部重複するかもしれませんが、データの利活用がキーになると思いますので、官民連携して民間の力を借りるなど民間の技術をうまく利用することにより、共同して効率的に開発を進めていくようなことにも取り組めるといいと思います。とはいえ、個人の移動履歴や購買履歴等については、プライバシーにももちろん十分気をつけなければなりません。今回のとりまとめ(案)では、プライバシーの部分までは盛り込まないのかとは思いますが、データの利活用について民間事業者の技術や力を借りるということは少し考慮いただければと思いました。

2つ目は、14ページの(5)のところで、他国のサンプルとしてドイツのシュタットベルケとドイツのサブスクリプションについて御紹介されています。この業界の中では、ドイツが一番の参考ということなのかもしれませんが、あまりなじみのない方からすると、ほかの国についてはどうなっているのかということ素朴に疑問に思うかと思いましたが、もし材料があれば御検討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】 ありがとうございます。

次、須田委員、どうぞ。

【須田委員】 ありがとうございます。東大の須田でございます。私のほうから、いくつか気になったところを御紹介させていただきたいと思います。

新技術の活用は非常に重要だと思いますが、あまりうまく説明されていないと感じました。10ページにDX・GXとありますが、「はじめに」を紐解かないと何を意味しているのか分からず、「はじめに」では特に自動運転やMaaSを重要視する記載はありますが、あまり表に出てきていないというのが正直な印象です。

特に公共交通を充実させるという点において、非常に重要なキーワードが2つあると思っています。1つがカーボンニュートラルです。公共交通がカーボンニュートラルに資するということを、もう少し明確に打ち出したほうがいいのではないかと思います。もう一つは安全です。安全ということについては、今回の最終とりまとめ(案)ではほとんど出てきていないので、公共交通を充実させることによって交通事故の減に何らかの貢献をするということを付け加えていただくといいと思います。

最後に、参考資料として新たなモビリティ事例紹介が最後のページに載っていますが、3つほど単発的に載っていて、なぜこの3つだけが載っているのかと違和感があります。もう少しいろいろなものがありますので、網羅的に出していただいたほうがいいのではないかと感じます。この3つの事例が、本文にどう関係するのかよく分かりませんでした。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

加藤委員、どうぞ。

【加藤臨時委員】 名古屋大学の加藤です。

今日は午前中、鳥羽市地域公共交通会議に出っていましたし、昨日は清須市地域公共交通会議、明日は袋井市地域公共交通会議と毎日、協議会に出席しています。今回のとりまとめ、

あるいは法改正の中で、協議会の役割が非常に重要視されたと思います。協議運賃が鉄道・タクシーに広がったことについては、あまり皆さん注目されていませんが、やはり協議会に実際に出ていないとその重要さが分からないのではないかと思います。協議会で運賃が決められるということは非常に重要で、鉄道やタクシーも含めて、運賃や公的補助の割合をどうしたらいいかということや議論して、その上でどれだけの公共交通サービスをどんなやり方で提供していくかということや議論できることは大きな変革だと思います。

加えて社総交の話もありますが、今回非常に大きな見直しをやっていただいたことに感謝する一方、私のように協議会など現場で働いている人間としては、こういうツールを活用して、交通を何とかしたいと思っている人たちと一緒にどうやっていくかということや考えていかなければならないので、非常にプレッシャーを感じています。

協議会がうまく機能する仕組みができていく地域や思いがある地域はいいですが、協議会がうまく稼働していない地域も多くあります。協議会をワークさせた結果として、それぞれの地域で公共交通に対する認識をもっと強く持ってもらうことにより、ほかの政策ともうまく連携することが初めてできると思います。トップダウンで行おうとしても、うまくいかないと思います。このとりまとめの内容の一番大事なところは、このようなマインドをどのように地域に根付かせるかということだと思います。協議会の回し方については、キャラバンなどでは説明しないと思いますので、協議会で議論して実施しようとするためにはどういう制度・予算が使えるのかということまで考えないと、形にはならないと思います。

コロナ禍を経て、交通の活動が減りましたが、この原因の一つには、公共交通・自家用車を含めて移動することが楽しくないということがあると思います。交通を目的化してはいけません。交通そのものが楽しくなければ、交通以外の分野と連携することはできません。交通サービス自体を魅力的にして使われるようにすることが一番重要で、そのために協議会や交通政策があると思います。私自身は、このような考え方のもと、現場で取り組んでいきたいと思いますが、皆さんもこういうことが日本中で行われているということや御理解いただければと思います。

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。

では、石田先生、どうぞ御発言ください。

【石田臨時委員】 ありがとうございます。最終とりまとめ、御説明いただきましてありがとうございます。

1点だけ、8ページに交通の価値に係る記載がありますが、GXをもう少し強調してもいいだろうと思います。また、高齢者には言及がありますが、もう少し広げた社会的な包摂性、インクルージョンに関する表現があってもいいかと思いました。本文については以上です。

これから様々な分野と連携してさらに深掘りする、あるいは頑張っただけでさらなる高みを目指すということが交流審からもございましたが、全く賛成です。そのときにお願いしたいのは、公共交通とまちづくり・地域づくりとの連携にも関係しますが、ハブをどうするかということです。単に乗換だけではなくて、そこでいろいろな楽しみがないと、乗換テークは非常に大きいと思います。道の駅や閉鎖が相次いでいる公民館、あるいはコンビニにも可能性があると思いますが、こういった施設をハブとしてどう捉えるかについて、少し深掘りしていただければと思います。

また、最後の参考資料1の23ページで、今後実施することを御説明いただいて、誠にそのとおりだなと思いましたが、新たな制度・予算をどう広げていくかという観点では、ガイドラインやホームページの整備をよく実施しますが、なかなか読んでいただけない問題があります。その中で、丁寧な説明をするために全国キャラバンを実施することは重要ですが、その中で様々な苦勞を乗り越えた成功談を交えるなど、聴く側に刺さる工夫をすることが重要だと思います。

それからもう一つ、デジタルをどう支えるかということです。これも「デジタル田園都市」を筆頭に、デジタルは当たり前ものになっていますが、やはり各地域で展開するのは難しいこともありますので、そこで誰にでも使いやすいデジタルの支援が重要です。データプラットフォームやデータスペースをどうするかということが重要だと思います。そういうことで言うと、経済産業省が中心に策定している「デジタルライフライン全国総合整備計画」やデジタル庁で再起動する「モビリティ・ロードマップ」との連携など、国交省内外を問わず、使いやすい役に立つことに具体的に個別に検討を進めていただければなと思いました。以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

では、住野委員、どうぞ。

【住野委員】 ありがとうございます。「リ・デザイン」に向けて新しい制度設計も含めてまとめていただきましたことに、感謝申し上げます。

ただ、1つ欠けている点があると思うのは、公共交通を持続可能なものにする、生産性を高めるという上で、ステークホルダーである人材確保の視点が全くないのかなと思います。

これまで上限認可制で運賃を上げられない中で、車両などの設備投資や人件費を抑制しながら何とか地域の公共交通を維持してきたという経過がある中で、これは労働条件という労使だけの問題ではないと思っています。例えばこれから人材確保の上で、デジタルを活用すれば女性の働き手が増えるということも考えられるので、やはり地域の支援なくして人材の確保はできないと思っています。

とりわけ、このコロナで相当数、業種によっては2割以上が退職した大きな理由は、将来展望がないということです。これを社会的な問題として、働く人たちがどう関わっていくかという仕組みもこれまで考えてきたと思っています。この新たな制度の中で、持続可能性という意味でもステークホルダーとして乗務員などの人材は大変重要ですので、どういう形で人材確保に結びつけるかという観点も示す必要があると思います。地域の方に公共交通を使っていただくためには、そこで働いている人たちがどういう状況なのかということも重要ですので、このような視点も少し含めて書いていただいたほうがいいかと思います。

【山内部会長】 どうもありがとうございます。

ほかはいかがですか。どうぞ、越委員。

【越臨時委員】 私も今回初めてなので、地域の現場を見てきた元市長として、感想を述べさせていただきます。

「リ・デザイン」についてはすごくいいと思いますので、これから説明会をするということですが、それをぜひ各地域に、首長も含めて広げてもらえればと思います。

地域の実態を申し上げますと、人口減少、少子高齢化が非常に進む中で、今までの公共交通を維持するのはもう無理だということは分かっていると思います。ただ実際に、例えば鉄道、バスの路線をなくすときに、バスが1日一本しかなかった地域において、デマンドタクシーになったら乗りたいときに家まで迎えに来てくれるなど、「リ・デザイン」した後の姿のほうの実はいいということをしっかり示していくということが重要と思っています。

そういう意味では、今回のとりまとめの中にも今後の姿は示されているので、地域によって違いはありますが、今までの鉄道やバスではない手段でも市民の皆さんのためになるということをしっかり示していくことが重要かと思っています。

一方、市長をしていた立場からすると、鉄道やバスがなくなるのは市民の皆さんにとってはやはり怖いので反対という声が多くあるので、国が後押ししているという後ろ盾があると地域においても進めやすいのかと思いました。

【山内部会長】 ありがとうございます。

【中村臨時委員】 中村でございます。メインのところでは3点と、細かいことを2点だけ言います。

まず最初に、昨年の3月31日に始めた「リ・デザイン」検討会では、地域交通の「リ・デザイン」と言っておりました。今のとりまとめでは地域公共交通の「リ・デザイン」になっていますが、この言葉は使い分けてほしいと思います。この意味は、公共交通の外側に交通全体、都市全体、地域全体を見るという視点があって、例えば具体的に言うと、いくらバスが頑張っても、道路が駄目になったりバス停が駄目になったら全然駄目で、そこはセットでなければならぬし、石田先生がおっしゃったハブの話にしても空間の確保はやはりそこだけではないということです。さらに車の利用とのバランスを考えるのであれば、駐車スペースへのつなぎ口をつくっておかなければなりません。

2点目は、先ほど加藤先生もおっしゃいましたが、2020年に地域公共交通計画が法定計画になっています。法定計画ということで、首長が替わっても公共交通についてはひっくり返さずに進められるはずです。それぐらいきちんとしたものに作り上げていただいたので、うまく使っていく必要があります。そのときに、地域の交通の問題について、実際に現場を見たうえで運営を実質化していけるといいと考えています。

3点目は、データ活用に関して、経産省や内閣府の事業も同様だが、具体的なデータの利活用について何を実際にするのかということが見えてきません。そのときに、例えば環境・安全・福祉などを可視化するユースケースを作る中で、基盤を作ってデータを繋げて使えるようにするためのソケットを少し本文に入れておいていただけるといいかなと思います。

ラストワンマイル検討会の資料を改めて読んで、短期間に省令改正で対応できると聞いてすごいと思いました。また、運輸事業の申請が紙のままという問題に対してDXと書いていますが、最初の申請書を全部デジタル化したらかなり簡略化できると思うので、この議論は繰り返し書いておかないといけないと思いました。

それから、そもそも乗合タクシーという日本語は国際的には全然通じない日本語だとも思っています。タクシーは10人以下の車両に関する事で決まっているので、それを乗用じゃなくて乗合に使うと乗合タクシーと言うということを外国人に説明するのに私は何回も苦労しています。先々本当に地域の方にいろいろな乗り物のメニューを見てもらうときに、現実から少しずれているところがあると思います。

はい、以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

では、吉田先生、どうぞ。

【吉田臨時委員】 福島大学の吉田でございます。ありがとうございます。全体的にはコンパクトに丁寧に、かつ適切にまとめていただいているなと思いつつ、二、三点、お話しできればと思います。

まず1点目は、8ページの一番下のところに「対症療法から体質改善」というメッセージがありますが、この体質改善のゴールは結局赤字を減らしていくためと読めてしまって、本当にそれでいいのかなと思いました。

確かに行政経営上、赤字が無秩序に広がって行って、行政の負担額が重くなりすぎるということは避けたいという気持ちは分かる一方、乗務員を確保するためには給料を上げなければならぬということになると、運送にかかるコストが大きく減るということは予見しづらいです。一方、サービス水準を高めるという意味では、一旦しっかりとした質の投資を行い、徐々にお客様を確保して収支を整えていくという戦略も実はあり得るのではないかと思います。

今回、特に交通分野以外の方にも読めるようにという話がありましたが、実はこの地域交通法も多くは地方の都市・農村にしか関係がないと思われる方が、特に首都圏の自治体には結構多いのかと思いました。昨日も千葉県の結構人口が多い都市の交通担当の方と話しましたが、バスの代表交通手段の分担率は2%で乗務員も足りないので、これからの時代は自動運転とグリーンスローモビリティだと言ってはばかりませんでした。それで49万も人口を支えられますかと反論しましたが、なかなか聞いてくれませんでした。対症療法から体質改善というメッセージはそれでいいと思いつつ、それが赤字を減らしていくためという狭いストライクゾーンに捉えるところからは、少し脱却していただきたいなところが1点でございます。

2点目は、10ページのところに「地域経営」という記載があって、地域公共交通をコーディネートできる人材の育成については共創プロジェクトでも支援いただけるということをありがたく思う一方で、先ほど中村先生もおっしゃっていましたが、この人材育成が進んでいけないのは、場数を踏んで勘と経験と度胸をある程度持って臨まなければならない領域が大きすぎるから、なかなかついてくる人がいないということだと思います。一方で、判断根拠となるデータがそろそろような環境下であれば、もう少しデータがしっかりと読める人も地域交通をコーディネートするところにも軸足を置いてくれるかもしれません。その意味で言えば、これは旅客課の会議にも出しましたが、栃木県足利市が6月30日の公共交

通会議に出すための交通不便地域指定申請書では、自治体の融資担当者の方がバス停から1キロ以上離れている地域の人口が何人かということを一週間かけてデータベースを作っています。結局は、こんな作業をするのであれば、補助申請はしなくてもいいとなってしまふなど、せっかくつくった支援制度をうまく使ってもらえないという事例がどうしても現場で出てきてしまいます。そうすると、申請も含めての地域公共交通会議、協議会のデジタル化、DX化が必要だと思います。これを進めることによって、地域交通に関わる人材育成につながるのではないかと大きく期待しています。

最後に、13ページに「地域生活圏」という言葉が出てきて、市町村界を越えて広域で交通政策を立案するという事について書かれています。これは非常に重要な視点であると思いつつ、今都道府県単位で公共交通計画をつくっているところと、基礎自治体単位でつくっているところと2つあると思いますが、補助制度に結びついているので、幹線系統に関わる計画は都道府県でつくって、市町村の計画にはフィーダー系統を中心に位置づけるという二層制になっています。広域の市町村圏でつくるモチベーションが働きにくいのと、つくったとしても、結局それぞれ議会があって、それぞれがコミュニティバスやデマンド交通をどうするか意思決定したいときに、広域市町村圏で決めるときにギャップがあり、私自身が広域の協議会にも関わる中でも指摘を受けることがあります。その辺りの事例や課題の蓄積がまだまだ十分ではないと思うので、少しウォッチしていただくとありがたいと思います。

【山内部会長】 ありがとうございます。

大井先生が手を挙げていらっしゃるので、どうぞ御発言ください。

【大井委員】 ありがとうございます。大分大学の大井でございます。とりまとめの件に関しては本当に尽力なさっていると思いますので、敬意を表したいと思います。

参考資料1の17ページに公共交通再構築調査事業とありますが、この中で鉄道とバスの共同運行などの実証実験をできると記載があります。徳島の例だと共同経営計画をつくっていますが、この事業を使う場合は共同経営計画までつくらなくてもトライアルでやっつていいという趣旨で理解していいのでしょうか。

【田口課長】 あくまで実証事業の世界ですので、おっしゃるとおりだと思います。

【大井委員】 分かりました。これができると、鉄道に補助金自体がなかなかないので、非常に使い勝手がいいと思って関心を持って見ておりました。

とりまとめのほうで2つ意見をさせていただきたいと思います。1つは10ページのエ

リア一括運行の説明のところでは、10ページの1段落目の説明文を読んでいると、補助金の制度に少し問題があって、サービス改善のインセンティブが働きづらいのはごもっともですが、なぜエリア一括運行という話になるのか少し説明が要るのではないかという気がしました。むしろ補助金の仕組みによって、企業の経営問題がその地域の路線の維持に影響して、本来は支援をして維持しないといけない路線が維持できないとか、逆にまともに事業者が頑張っている路線が補助金を受けている路線に影響を受けて維持できなくなり、結果的に地域の交通ネットワーク自体の維持が危うくなっているという説明を入れたほうが良いと思います。

2つ目は、データや人材育成の話ですが、地方でいろいろ見ていると、データをつくったり集めたりするための事業者のスタッフが全然足りていなかったりコストがかかたりするなどの原因で、技術がなかなか追いついていません。データをつくれと外野が言うのは簡単ですが、つくる側にはものすごい労力がかかっています。こういった人材育成が全然できていない気がしていて、審議会や地域交通法の改正のときにも自治体の職員の人材育成をしっかり行う必要があるということはよく言っていますが、交通事業者のデータ化や間接部門の再編という部分で、地域交通を考えるスタッフの育成や、場合によっては事業者だけでできないことを外部の人材で支援するという視点も必要なのではないかと思いました。

本音を言うと人材育成の話は、課題として1項作ってもいいぐらい重要だと思っているのですが、せっかくここまでおまとめいただいた努力を無にさせていただきますので、何らかの形でデータを使う人材の育成も一つ視野に入れていただければありがたいと思います。

私からは以上です。ありがとうございました。

【山内部会長】 ありがとうございました。

じゃあ、神田委員、どうぞ。

【神田臨時委員】 ありがとうございます。改めてまとまったこの資料を見まして、すごくこれから変わっていくというを感じているところであります。

一方で、特に今回、地域交通を各市町村まで落とし込むうえで、数が多いことを考えると、どうやってこれを進めていくのかという点で、いくつか意識をしておかなければならない表現があると感じました。

まず1つは、全体的に、コロナも含めて地域交通が危機的状況に陥ったことを通じて、地域の今後の在り方を問われているという状態になっていて、地域が答えを出さないといけない状況にあるというところに立っていく必要があります。そうしたときに、これほどの大

きな転換期で、かつこういう政策を打ち出された中で、各現場に降りたときに枝葉の交通をどうするという議論から入ってしまうと、何をやってたのかという話になりかねなくて、そのときに地域交通のミッションは一体何かという定義から、それぞれのマネジメントや運用という部分に入っていかなければならないところがうまくメッセージとして伝われば良いと思って見ていました。これを誤ってしまうと、アウトカムの目線も枝葉の交通のアウトカムの説明に終始してしまう結果になりかねなくて、そうではなくて、地域のモビリティが一体何を果たして、その結果インフラも含めてアウトカムが一体何を果たすのかというトータルの目線での議論が必要で、各現場においてもこうした目線の議論が必要ということを強調できれば良いと思って見ておりました。決して例えばA I デマンド交通のみのアウトカムという形にならないようにだけは、ぜひ御配慮いただきたいと思っています。

それに関連して、地域に行けば行くほど、交通を議論しているメンバーが都市計画や観光の計画などほかの計画の議論をしているメンバーと重複しているケースが多いです。言い換えると、先ほど申し上げましたように、地域を活性化させるためにどうするという点においては政策テーマが違うだけで、共通のビジョンが見えてくるはずです。

言い換えると、交通を軸にいろいろな連携の可能性があって、交通の枠だけで閉じた議論をするのではなく、交通がいろいろな関係機関、あるいはいろいろな政策分野を含めて発展させる核になるというメッセージがうまく伝われば良いと思っています。

加えて、自動車との関係をどう考えるかということもあります。往々にして、公共交通から自動車は敵扱いをされてきましたが、このコロナ禍ではっきりしたのは、移動の回数がそもそも減ってしまって、これは自動車交通と公共交通に共通する非常にネガティブな現象で、公共交通の利用者を増やすとともに移動の総量を増やすという発想が必要だと思えます。あるいは、拠点・ハブを活性化していく中で、地域の公共交通の利用者のためのハブでもありつつ、自動車利用者のためのハブでもあるという組立はできると思います。そうすると、いかに自動車の利用者のポテンシャルを取り込んでいくかという目線で協調できる領域はかなりあるはずで、いかにうまく連携していくかというメッセージも出せたらいいと思います。

最後に、全国に数多くの自治体がある中で、既に公共交通計画を作っている自治体も1,000近くあって、どうやってこれを量的に展開していくかということを考えてときに、計画のプランニングやマネジメントの技術をどう展開していくかということがあります。個々の我々のような有識者の数は絶対に足りないので、県や運輸局がインハウスでこうし

た専門家を育成することが重要だと考えています。3年たったら担当者が替わってしまつて政策の連続性がないという問題や計画策定後のマネジメントが全く進まないという問題に対して、量的なカバーをするという面においても、計画マネジメント技術を担保する体制の整備も今後の課題として出てくるだろうと感じております。

以上になります。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。ひととおり御発言いただきましたが、追加的に何か御発言を希望する方はいらっしゃいますか。

それでは、いただいた意見について、事務局から御回答やコメントをいただければと思います。

【鶴田交流審】 委員の皆様方、貴重な御発言ありがとうございます。御指摘いただいたことをしっかり盛り込んで、よりよいとりまとめにしていきたいと思っております。

その上で、冒頭、担当から申し上げたように、あと数分で中座させていただきますので、1点だけ手短かに申し上げます。吉田先生から御指摘のあった「体質改善」という言葉について、何かいい言葉はないかなと思っておりますが、この言葉自体は私が相当こだわって入っています。省内の議論では「体力強化」などの案もありましたが、現にコロナも含めて言わば発熱しているものを解熱させるような対症療法にとどまらず、先ほど吉田先生からもご発言いただいたような投資の呼び込みを含め、交通をよりよいものにするということはどう表現できるかと思っております。また、担い手確保のためにも賃金水準を含めて魅力ある職場にしなければ持続可能性がない、という思いも込めて「体質改善」という言葉を使っています。赤字を減らすことは大賛成ですが、単にコストカットするために賃金も下げるといふように誤解を受けると元も子もないので、どのような言葉がいいだろうと思っております。先生方のお知恵もいただければ幸いです。

【山内部会長】 ありがとうございます。では、何か事務局の方でコメントがあればお願いいたします。

【倉石課長】 大変鋭くかつ的確で幅広い御意見をいただきまして、ありがとうございます。その中で、いろいろな視点から人材育成の話をいただきました。バス・タクシーのドライバーから、地域公共交通のコーディネーターやデータを取り扱う人材の育成という話がかかり出ましたので、その点を含め、部会長、部会長代理とも御相談させていただきながら、うまく書き込みたいと思っております。

【鶴田交流審】 もう一点、コストカットという面に矮小化したくないというのは申し上げ

げたとおりですが、とはいえコストカットは大事だと思っています。ラストワンマイル検討会を開始するに当たって、軽自動車をもっと使ったほうがいいのではと私から提案した経緯があり、それに対する考え方を事務局からコメント願います。

【森課長】 タクシーに軽自動車を使ったらどうかという御意見は、交流審からもいただいていますし、そういう声は時々あります。使ってはいけないということではなくて、特に最近ですとEVの軽のタクシーを象徴的にEVとして使っている事業者もいます。

使っていただいても構わないのですが、事業者によってはやはり小さいという声もあります。あるいは車検や自賠責の関係で、今はタクシーとして軽自動車を使う想定があまりないことから、通常のタクシー車両は車検が1年に1回であるところ、例えば車検が2年に一回で済むということや自賠責の料率が営業車と違って安いということなど、タクシー車両として使うことが想定されていないために整っていない部分がありますが、使っていくこと自体にはそれほど問題はないかと思っています。

その他に先生方からのコメントの中で、私の関係でいくつかお話をします。1つは原田委員から話がありましたタクシーの営業所のマルチパーパス化という話で、例えば水素や電気の供給拠点として使えないかという話です。先ほど私が説明した中で、例えば無人駅をタクシー営業所として使ったらどうかという提案をしましたが、反対に、既に持っている設備を他の用途に使えないかということも合わせて同じペーパーの中に書いています。これまでは非常に厳しい規制で、タクシーを止めている車庫は専用の車庫でなければならず、一時的に空く時間であっても他の用途には使えないことにしていましたが、タクシーが営業に出ている時間に、車庫を例えばマルシェなどの売店やレンタサイクルのポートとして使いたいなど、事業者としては色々考えるところもありますので、そういうことも今後は規制緩和の一つとしてやっていこうと思っているところです。

それから、乗合タクシーの呼称については、オンデマンド交通やデマンドタクシーなどいろいろな言葉が入り乱れていて、我々も悩ましいところがあります。タクシーと自家用有償運送については、ある程度概念もはっきりしていて、名称も固定化していますが、その中間にあるもので実際にサービスが出てきているものの呼称については、確かにいろいろあるというのは事実ですので、そこはまた考えていきたいと思えます。

あと、申請書のDXという話ですが、国土交通省の行政全体の電子申請システムの構築に向けた作業をやっておりまして、令和7年には道路運送法も含めて電子化できるように進めています。申請する事業者側が対応できるかという問題もあるかと思いますが、行政の側

はそういうつもりでおります。

私のほうから以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

倉石課長から何かありますか。

【倉石課長】 御意見を改めて伺いますと、法定協議会あるいは地域公共交通会議のガバナンスの重要性や新技術・テクノロジーの部分の表現はまだ少し甘いかなと思いますので、この辺の書き方も含めてまた御相談をさせていただければと思います。

最後に、交通の領域以外の方々にも分かりやすいように、最終的にとりまとめの段階では、できるだけ分かりやすい概要資料も合わせて作っていきたいと思っています。

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。

【田口課長】 先ほどの大井先生の御質問に対する回答について、少し不正確なところがあったかと思います。この調査事業の中で、独禁法の特例まで規定しているわけではないので、あくまで独禁法に触れない範囲での実証事業をやっていただくということだと思えます。具体的に言えば、事業者同士での調整は禁じられていますが、間に自治体加わって事業者とそれぞれ個別に調整することは広く今でもできる形になっていますし、減便を伴わないダイヤ調整や共通ダイヤの作成などを独禁法の問題はない形で行うことができる場合もあります。ですので、法に触れない範囲でやっていただくか、あるいは運賃に関わるようなことであれば、今回の協議運賃の仕組みを使っていただいて、結果的に運賃がマッチングするような形を自治体が間に入って調整していただくということはできると思えます。本格的に運賃プールや共同運行を事業者同士が自由に話し合って実現していくということになりますと、どうしても独禁法特例法が必要になってきますので、まずは完全な信頼関係ができるまでのつなぎとして、調査事業で費用面の支援をしながら、また我々も法制面でのアドバイスもさせていただきながら大いにやっていただいて、結果的にいい信頼関係が生まれれば、さらに特例法の認可を取っていただいて、本格的なステップに進んでいただくということを想定しているものになります。

【山内部会長】 ありがとうございます。

第一交通の田中オブザーバーが手を挙げられたようですが、御発言、何かありますか。

【田中オブザーバー】 ありがとうございます。タクシー業界で言うと、10年ほど前に国交省から、約4,500か所の交通空白地帯があるので埋めなさいということ言われて、

この10年間で約4,700地域を埋めてきたわけです。ところが、今見てみると、それが6,000とか7,000に増えていて、これからまだまだ増えていく中で、今回のラストワンマイル検討会の中でも、やりやすい方法を何とか省令等でカバーできないかというところで議論していただいたことについては、大変感謝しています。ただ、例えば駅へ迎えに行っても駅がバリアフリーになっていないので、駅の階段の上までおでかけ交通のドライバーが迎えに行かなきゃいけないなど、まだまだ力を借りなければいけないところもたくさんあると思います。

また、もう一つは、このお金の問題ですが、予算措置で言うと政令市は自分のところで予算設定をしますが、ほかの市町村はやはり県から予算の配分を受ける部分が多く、予算の取り方の優先度合いが地域によって違うので、やりたくてもなかなかできないところもございます。ぜひ各地方の運輸局等からそういうアドバイスを各県にもしていただきたいし、各省庁間の連携もぜひ取っていただきたいと思います。実例を言いますと、北九州市でタクシー協会のほうに1通の文書が来まして、国の指針により2030年にはEVもしくは水素またはプラグイン・ハイブリッド、合成燃料の車でないと入札に参加できないという文書が先に総務省から出ていました。カーボンニュートラルやDX・GXという言葉は色々なところで出ていますので、地域交通を守るためにどうするかという観点から、ハード・ソフトの両面で考える必要があると思います。これからもタクシー業界は頑張っていきたいと思っていますし、また加藤先生や吉田先生のような地域交通のディレクターがどんどん出ていただければ、我々も一緒になって取り組んでいけると思っていますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

とりまとめの内容については非常に肯定的に受け取っていただいていると思っています。そして、かなり重要な情報や指摘すべき点が御指摘になっていると考えています。それで御提案ですが、皆さまのそういったご意見をできる限り盛り込んだ形でこのとりまとめにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【山内部会長】 ありがとうございます。そして、とりまとめに当たっては、それほど大きく変えなくてもよいという前提で、委員の皆さまにも内容を御確認いただきながら、大変恐縮ですが、私のほうに御一任いただければと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【山内部会長】 ありがとうございます。それでは、そのように進めていただければと思います。

ということで、以降の進行については事務局のほうでお願いできればと思います

【木村審議官】 いろいろ本当に前向きな御意見、ありがとうございました。

さっき鶴田からもありましたし、倉石のほうからまとめて対応の方向性を話しましたが、非常に広範な御意見をいただきましたので、一度整理して、山内部会長をはじめ皆さまと御相談しながら、できるだけ反映してまいりたいと思います。

いろいろ書き足りないという御意見もございましたが、中間とりまとめをもとに文章化するという方向性でまずはやっております。現状の内容が非常に薄いなどおっしゃるとおりですので、そういった点はしっかりと書き込んでいきたいと思っています。

予算・法律については、おかげさまで今年度あるいは昨年度、大変うまくいったと思います。重要なのは、これを継続していかないといけないということだと思っています。これから骨太の方針や概算要求など始まりますので、また引き続き頑張っていきたいと思います。せっかくなまくいろいろな新しい制度も含めて第一弾として形にできましたので、これをしっかりと使って実装していくことも重要だと思っています。そういった点も含めまして、引き続き先生方にはお力添えいただければと思います。本当に今日はどうも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す。まさに最後におっしゃった、これを実装していくという点ですばらしいのは、どうやるかというところまで提案されているところだと思います。運輸局の在り方も含めて非常に重要だと思っていますので、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した。

終わりに、事務局より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、事務局において作成した最終とりまとめの修正案を部会長に御確認いただきまして、修正が確定しましたら国土交通省ホームページにて公表する予定です。それまでの間は、本日の資料の最終とりまとめ本文(案)は対外非公表という扱いでございますので、御留意いただければと存じます。

2点目が、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、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。皆様、どうもありがとうございました。

— 了 —