

第二回豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会

平成 26 年 10 月 21 日

(広瀬総括) それでは定刻となりましたので、ただいまから第二回豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会を開催いたします。委員の皆様方にはたいへんお忙しいところをお集まりいただきたいまして、誠にありがとうございます。

冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、自動車局総務課企画室の広瀬でございます。

本日の小委員会は、前半関係する業者様からのヒアリングを行いまして、そのあとに中間整理に向けた議論をしていただくことを予定しております。

本日出席の委員のご紹介につきましては、名簿の配付にてかえさせていただきますと思います。

それでは、これから議事に入ってまいりますので、以降のカメラ撮影につきましてはご遠慮いただきたいと思います。それではこれ以降の議事進行を山内委員長にお願いいたしますと存じます。山内委員長よろしくお願いいたします。

(山内委員長) はい、承知しました。

それでは、早速でございますけれども、時間も限られており、議事を進めさせていただきます。今ご紹介ありましたように、最初に、関係事業者様からのヒアリングを伺いたいということです。これから6名の方々に取り組みを発表していただきまして、その発表のあとに意見交換をお伺いして、順次進んでいくと、こういう形にしたいと思います。

それでは、お1人目の発表者について、発表・質疑を合わせて15分程度でお願いしたいと思います。最初の発表者の方はイーグルバス株式会社代表取締役の谷島賢さんです。それではどうぞよろしくお願いいたします。

(谷島社長) ただいまご紹介いただきました、イーグルバスの谷島でございます。

まず、2ページ目ですけれども、日本の路線バス事業の負のスパイラルを、これを公共交通が維持されて、そして地域が活性化するという正のスパイラル、これをどうやって持っていったらいいか。その1つのアイデアといたしまして、3ページであります。最初にまず現状をデータをとって見える化する。その上で新たな改善アイデアを導入して、その地域に合わせた施策をつくっていくと。これが、唯一の方法ではないかなと思っています。

そのサービスのこと、うちですが、事業者のサービスを革新するアイデアを供給革新、そして新たな需要を増やすアイデアを需要創出と呼んでおります。

次、4ページですが、供給革新の代表はこの図のように書いてありますが、ダイヤ最適化システムであります。これはバスの乗降センサーをつけまして、これを長期に蓄積かして見える化するという方法であります。

5 ページ目の需要創出であります。代表的なものは生活路線バスに観光客を取り込んで、生活路線バスの需要ギャップを埋めるという、外客導入でございます。

そして、7 ページですが、まず、その供給革新の1つであります、実はハブ&スポークという考え方があります。これは地域の真ん中にハブのバス停留所をつくり、そこにバスを結束させることで運行便数と利便性を向上させるという方法であります。

8 ページですが、この写真は 2010 年に私どもで埼玉県のときがわ町で導入したハブ&スポークであります。一度に6台のバスを集結させて、乗り換えることで運行効率を高めることができました。

9 ページですが、ときがわ町の交通再編では、ハブ&スポークと、あとはこの簡易デマンドシステム、これを導入したことで、輸送量は地域によって 1.5 倍から 3 倍に増加いたしました。そして、利用者数は 25% 増加し、走行距離は 5% 削減することができました。これに要した車両数は新たなデマンドサービスに要したワゴン車 1 台でございます。

10 ページ目です。このときがわ町のハブ&スポークというのは、ある意味では乗り換え機能であります。このシステムをさらに発展させたのが、ハブバス停留所に施設機能を導入することで、ハブ自体を地域の中心とする小さな拠点のモデルという考えであります。

12 ページです。このモデルを現在実践すべき弊社では、埼玉県唯一の村であります東秩父村、こちらの「和紙の里」という体験施設をハブ化し、これを小さな拠点のモデルとすることを進めております。

埼玉県東秩父村は埼玉県唯一の村でありまして、人口 3,100 名、高齢化率 32% で、平成 22 年に過疎地指定をされております。村には村営バスと、ほかのバス会社が赤字路線を撤退したあとに弊社が引き受けたバス、これが共存しておりますが、年々利用が減少しており、このままでは両方ともバスを廃止せざるを得ないという状況であります。

そこで、先ほどの改善アイデアではないのですが、13 ページ、まず考えましたのが、村営バスと弊社のバスを統合再編し、「和紙の里」をハブ停留所として結束させて、ここに住民のための生活機能と観光客のサービス機能を導入し、この和紙の村を新たな賑わいの場所にするという構想でございます。この 13 ページが、この全体構想でございます。

次、14 ページでございます。14 ページと 15 ページがかぶっておるんですけども、実はここに4つの窓があります。これはまさに交通政策基本法が唱える包括政策であると思えます。従来であれば、右上の交通政策、これだけを考えておりましたけれども、現在交通政策だけではバスの維持というものは到底できません。そこで包括政策の中で交通を維持するという考え方が有効的であり、現実的方法であるというふうに考えております。

16 ページですが、まず交通再編はハブ化による効率化によりまして、住民の移動の利便性を増加させるということが可能であります。これはときがわで実証したとおりであります。次に 17 ページですが、この付近はハイカーがたくさん来ております。このハイカーを駅から「和紙の里」を経由してハイキングに行くという流れをつくることで、バスの新たな利用、これを増やすということが可能となります。

そして、18 ページ目なのですが、東秩父村が持つ、おそらく過疎地にはいろいろな観光資源があると思うのですが、これを活かしてハイカーだけでなく、普通の観光客を取り込むことで需要を増やす、これも可能ではないかと考えます。

19 ページです。東秩父村は季節的な花の群生とか、そういう非常に豊かな観光資源があります。しかし、今までは、あそこまではマイカーか、あとは健脚なハイカーでしか行けなかったわけでございます。しかし、「和紙の里」をハブとし、そこから季節的なデマンド輸送をすることで、手ぶらで来る一般観光客も実は楽しむことができるようになるというふうに考えております。

そして、20 ページ目でございます。東秩父村にはすでに商店の連続がない状況でございます。この「和紙の里」にコンビニ機能を持った売店をつくるだけで、銀行機能や郵便機能、そして宅配便機能、生活品等のショッピングが可能となります。

さらに、ここに地場産の物品や産品を置くことで観光客に販売する、こういったことも可能になるというふうに思っております。

21 ページであります。そして、観光客が増えて、そこに対するサービスや機能というものを増やしていくことで、実は村の新たな産業、こちらに発展させるということができるように思っております。ここにはいくつか具体的なアイデアがありますが、ここでは触れる時間がございません。

22 ページであります。このように小さな拠点にすることで、従来まで通勤・通学が主体であったバスの利用が、生活機能を求める地元住民、そして観光客という新たな需要を見出すことで交通体系の維持が可能となります。それも、今までよりもずっと便利になった交通体系を維持する効果が見込めるというふうに考えております。

そして、23 ページです。このハブの考えをちょっと面的に広げます。次の段階としては、このハブを結ぶことによって、すでに失われてしまった医療や美容院等のサービスを巡回サービスで復活させることができます。すなわち、今までなくなってしまったサービスが以前よりもっと増える、生活の機能を高めるということができるようになります。

そして、次の段階であります。これを更に広い次元に広げます。例えば、川越は歴史の町としまして、現在では年間 630 万人の観光客を数えております。この観光客を、こういった観点の観光のテイストから自然のテイスト、すなわち、ときがわ町とか東秩父村に持っていく、こういうことで観光客を移動させることで地域の連携ができると思っております。

そして、これはまたもっと大きな考えであります。東京から、川越に観光客が来ていただいています。そして、川越で観光を楽しんだ後、その夜に高速バスを利用して、次の朝には京都に行くことができます。つまり、高速バスネットワークと地域のハブネットワークを結ぶことで、観光客を全国的にシェアするということができるということでもあります。

これが、ある意味、高次地方都市連合のネットワーク化、そういったことが可能になるのではないかと、そういう意味で言いますと、第2レベルである東秩父村のプロジェクト、

これを何とか成功させなければいけないかなというふうに思います。

現在、計画が策定して進んでおりますが、この包括政策実現のためにはいくつかの課題というものが出ております。つまり、既存の路線にハブ&スポークとか、そういう再編した場合には、従前に公布されていた補助金対象外になるおそれがある。そういうところに対しては、柔軟な対応が必要ではないのかと考えます。

それと、今、国は新たな支援策を用意していただいて、たいへん感謝しております。しかし、その内容的には都市計画が策定されている地域に偏っているのではないのか。やはりもう少し過疎地に対しての支援策というものがいただけると、たいへんありがたく感じております。

それと、包括政策というのは理想的であります。しかしながら、包括案件というのは各省ごとに条件とか時期がまちまちであるために、例えばこういった小さな拠点作りがスタートラインを揃えられるかということが懸念されております。また、案件によっては、プロポーザルを入れてくださいというようなことで、実はその流れがストップしてしまう。最低1か月やっぱりかかってしまうのですね。

そういうことで、包括政策の趣旨から考えると、一括交付金的な支援の制度、こういったものが必要ではないのかなというふうに思っております。

それと、包括政策は、やはり新しい、まさに交通政策基本法で始まった議論でありますので、人材や組織というものが不足しております。そして小さな拠点というのは、この完成がゴールではなくて、ある意味、地域づくりのスタートに過ぎないということでもあります。ですから、一時的なコンサルでなくて、地域密着できる、責任ある人材というものが必要であるということです。

私どもでは、今回の東秩父村に関しましては、川越市の街づくりをずっとやってきました NPO「蔵の会」、ここはデザイナーやコンサルのプロフェッショナルで構成され、そういった方たちを、あとは私も任命されておりますが、地域交通マイスター、こういったほかのマイスターの方たちの協力を仰いで、レベルを高めてやっていきたいというふうに思っております。

ちょうど10分になりますので、これで報告を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

(山内委員長) どうもありがとうございました。

それでは、今の谷島様の説明について、ご意見あるいはこちらについてご質問等ですね、ありましたら、ご発言願いたいと思うのですが、どなたかいらっしゃいますか。

(村木委員) ありがとうございました。ハブ&スポークという考え方がとても素晴らしいなと思ってお伺いしていたのですが、1つ質問をさせていただきたいと思います。このように、センターをつくるという考え方、新しい拠点をつくることになるのですが、村役場とかで、拠点をここに置きたいとか、そういう行政計画との関係というのがどうなっていたのかなというものが、1つお伺いしたいところです。

というのは、だいたいの場合には拠点は歯抜けになった商業が少しあるようなところ、そこを活性化したい意向が地元にあったりする中で、交通がそれを支えることはできないのかなと思ったものですから、そこをお聞かせ願えればと思います。

(谷島社長) 今回の考えというのは、例えばコンパクトシティ構想というのがあります。これは、行政サービスを集約させるために、そこに人を集めてしまうということですが、これは逆に、このハブに行政サービスも含めてすべての機能を集めてしまう。例えば、散らばっていたものをここに集めてしまっ、ここに人が来ることで、ワンストップですべて解決できるというようなことであります。

当然、行政サービスが分散していきますと非常に非効率になりますので、このところは最初から、これをやるについての条件ということを村のほうと話し合っております。

それと、今回、この「和紙の里」という非常に立派な施設があったことで可能となっております。こういった施設を新たにつくるということは、非常にコスト的にもムリだと思いますが、例えば「道の駅」というものがかなり全国にあります。ここをハブとして成立する、だいたい地域の中心にあるような「道の駅」であれば、ここに生活・サービス機能を入れて、そしてバスを結束させれば同じような効果が出るのかなというふうに考えます。

(山内委員長) ありがとうございます。そのほかにいかがでしょう。

(鎌田委員) 東大の鎌田といいます。ハブ&スポークの概念、非常に素晴らしいと思うのですが、ハブのところで乗り換えをしないといけないということで住民の方の抵抗感って、どうだったのかなということと、それから運賃システムとか運賃収受のあたりを、もう少し情報をいただければと思います。

(谷島社長) はい。まず、乗り換えということではありますが、これはやはり当然として、すべての方が乗り換えて頂かなくてははいけないということでもあります。しかしながら、輸送量をもし倍にするとしたときに、乗り換えなしであると、まずバスと人を2倍しなければいけない。つまりコストが2倍かかるわけでありまして。それをなくして効率化してするというところでは、ある意味での犠牲ということでもあります。

ときがわ町の時は、住民の約42%が特に利用者ですね、こちらの乗り換え抵抗による反対というのはございました。しかしながら利用者が、ここで乗り換えることによって、今まで一方しか行けなかった駅が、3方向アクセスできるという利便性が浸透しましてですね、今ではそういう不満はなくなったということがございます。よろしいでしょうか。

(鎌田委員) あともう1つ。運賃の。

(谷島社長) そうですね。運賃なのですが、ときがわ町の時は村営バス時代の概念がありまして、1停留所ごとに料金が違っておりました。その結果、非常に運賃運賃表が大きいものでした。

このときがわは、この地域を東、西、南、北、中央の5ゾーンに分けました。そして、1ゾーンにつきましては、200円、1ゾーンまたぐごとに100円、つまり200円、300円、400円の3本制にいたしました。これによりまして、複雑だった運賃体系が簡略になりました。

て、実は観光客をかなり導入することができたということでもあります。以上です。

(酒井委員) よろしいですか？

(山内委員) 簡単にどうぞ。

(酒井委員) ありがとうございます。たいへん興味深く伺ったのですが、安全のことに関心がありまして、こういうシステムをつくっていったときの、この間の話はいいのですけれども、ドライバーの方たちの運行に関連して特別配慮している点というのがありますか。

(谷島社長) ときがわで、実は私たちは従業員教育というのはかなり力を入れておりまして、まずはハブに到着したときは、バスの運転士さんは、車内では待たないで、外で待機します。といいますのは、お客様はやっぱり高齢の方が多いので、乗り方とかわからない。

あとは、観光客も来るんですね。そのときに運転手さんがサービスドライバとして、観光地を説明していく、そういうことをやっております。

ですから、安全というところにつきましては、特に無理なことをするということではありませんので、そのところは問題ないのかなというふうに思います。

(山内委員長) ほかによろしいですか。それでは、谷島さん、どうもありがとうございました。

議事を進めさせていただきます。次は株式会社みちのりホールディングスの代表取締役でいらっしゃいます、松本順様から発表していただきたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

(松本社長) みちのりホールディングスの松本でございます。今、谷島さんからたいへん素晴らしいお話がございまして、地方の乗合バス会社というのは、谷島さんのような会社も、非常に特別な存在としてあるんですけれども、普通の乗合バス会社というのは、ご案内のように、戦時統合でですね、70年以上前に今の形がつくられて、そこから幾多の経済的な変動を乗り越えて、今に至っているわけですけど、さすがにこの10年ぐらいは、過剰債務であるとか、または乗客の減少といったような問題で、財務的な破綻が相次いでいる。

そういう中で、私どもみちのりグループが行ってきたことは、一口に言うと、そういう破綻に至った地方のバス会社をグループ化して、そして新たな経営手法をそこに持ち込み、かつ地域をまたいで広域に連携することを通じて、事業体としての、会社としてのサステナビリティを確保する。また、延いては地域の公共交通ネットワークを、経営のサステナビリティを確保する、そういう取り組みでございます。

2ページを見ていただくと、私ども、5社グループ傘下にございまして、従業員の数が3,400人、バスの数が1,800弱ということでございます。

3ページに事業の、2ページに事業の内容があるんですけれども、グループのどのバス会社も似通っているんですが、一般的な乗合バス、高速バス、それから観光用などの貸切

バス、それと旅行サービス、これは全ての会社に取り組んでいて、福島には鉄道があり、岩手では遊覧船やホテルの経営もやっている。こういう事業展開は、総じて他の地域の乗合バス会社と似ているわけですけど、異なっていますのは5社で広域にかつ緊密に連携をして、そしてその連携の効果を経営の改善に結びつけている、こういうところかもしれません。

以上が、私どもの簡単な紹介でして、次に事前にちょうだいしています、交通行政に関するご質問に沿って意見を申し上げたいと思うんですが。

まず、小さな拠点というテーマなんですが、4ページにありますように、人口密度が低い地域において図のような問題が発生しております。すなわちスクールバスと高齢者を乗せて走る福祉バスが企業や病院やスーパーなどの店舗も含めて、そういうところでも走らせるバス、これが同じような時間帯や同じような場所において路線バスと重複して走行する。

さらには、デマンド交通も地域によっては一部重複するといったような問題があります。デマンド交通などは、来訪者は使えないと、こういう決定的な弱みもあつたりするわけですが、実情としてはこういった重複は様々な地域で発生し、またこれからも発生しうる状況になっています。

解決策は、誰でも乗れるダイヤ型公共交通である路線バスへの混乗を進めることではないかと考えるところでございます。

次に、コンパクトシティの形成というお題についてなんですが、まずICカードシステムの活用でございまして、6ページ、盛岡市の商工会議所が中心になって進めている地域のコミュニティカードのイメージでございます。地域の中で交通にも買い物にも使える、また行政サービスにも使えるようなICカードを普及させることは、県庁所在地のような規模の都市において、中心市街地の、まさに中心とするコンパクトシティの形成に役立つと考えます。

ポイントとして申し上げておきたいのは、昨今大都市に普及した地域間相互利用可能な交通系ICカードのさらなる普及は、コストが高い、または利用形態の自由度が限られるという問題もありまして、こういったような地域内共通カード、コミュニティカードの普及のほうがコンパクトシティといったまちづくりの促進といった観点で効果が高いということでございます。

それから、7ページ。バス路線にICカードを導入しますと、乗降データの蓄積が可能となる。どこで乗って、どこで降りたか。停留所、この停留所の時間別利用者数はどのように推移しているか。そういったことを、いわゆるデータ・サイエンスの世界で解析し、そこに事業者の経験値を加えれば、バス会社の商品であり、公共の便益の源であるルートやダイヤや停留所の位置などを発展させていくことができます。

すでに「情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査」検討委員会というのがございまして、私どものグループ会社の福島交通も参加をいたしております。

8 ページですが、その福島交通は震災の前の年に IC カードを導入いたしました。地域間相互利用には参加しておりませんが、現在に至るまで路線バスの運賃収入の増加を実現いたしております。

9 ページにありますように、顧客企業が、この IC カードを使った企業定期券を申し込みますと、人数によってさらに割引率が高まるサービスを展開しております。正確な情報データに基づいて、事後に請求書を送る会社といったような精算の方式も可能でございまして、マイカー通勤の抑制に一役買っているということでございます。

10 ページですが、福島市との共同事業として、75 歳以上の高齢者は市内無料となる IC カードを確保しております。温泉・買い物に出かける利用者がかなり増加しまして、社会的な政策としても経済効果としても結果を残しております。

福島交通は、これもやはり正確な乗降データに基づいて福島市に一定の割引後の運賃を請求しております。このようなサービスは、先ほど申し上げた地域間相互利用型の交通系 IC カードでは導入が難しいと聞いています。

11 ページ。これは自社使用の経路検索システムの紹介ですが、ランドマーク検索といった特徴があるんですけど、時間がなくて割愛させていただきます。

12 ページ。高次地方都市連合というお題ですが、まず 13 ページに私どものグループの都市間長距離バス、高速バスの運行路線の図がございまして。本来、高速バスというのは、国内の全ての路線であるとか、少なくとも東日本全体といったような大きなエリアで、ネットワーク化されて、いわゆるフリーパスのような、旅行者とか訪日外国人にも盛んに利用されるような仕組みの実現が待たれるわけですけども、これは実現の目途が立っておりません。

何せ、東日本だけでもおそらく 50 を超える運行会社が存在していますので、意見の統一は並大抵のことではない。ただ、16 ページを見ていただくと、九州管内ではこれが実現しております。そこに書いてあるので、九州のケースをちょっとご紹介してあります。

15 ページですが、これは高速バスの 1 形態なんですけど、小規模都市と県庁所在地、そして首都圏を結ぶ高速バス路線の事例でございまして、『あまちゃん』で注目された岩手県の久慈市、そして二戸、八幡平と通って、盛岡、そして東京を結ぶと。NHK さんのおかげで、特に夏場たいへん好評でございまして、久慈の住民の方からしてみても、乗り換えなしで東京に行ける唯一の交通手段ということになるわけでございます。

16 ページ。これは 2 つの中規模都市と大規模都市を結ぶ高速バス。郡山と宇都宮、そして名古屋を結ぶということでございます。郡山だけとか宇都宮だけですと、需要の量が足りなくて成立いたしませんけど、2 つの都市から乗せていくと採算が成り立ち、続けていくことができるというものでございます。

それから、17 ページに「やきものライナー」という観光型の路線なんですけど、これは焼き物で有名な栃木県の益子と茨城県の笠間、そして東京を結ぶ。益子町にも笠間市にもたいへん喜んでいただいております。それぞれの町から東京に出るのも便利だし、観光客も

たくさん利用している。都市間ネットワークのあり方として、こういったものが参考になれば幸いです。

次に、地元産業としての役割ということですが、これは19ページを見ていただきますと、これは生活と観光の両方の、先ほど谷島社長もおっしゃっておられましたが、生活だけでなく、観光の面からも移動の需要を活性化させて、乗車密度を上げる。乗車密度が上がれば、生産性が改善される。そうすると労働分配や設備投資が積極的に行うことができる。

そうすると、要は交通インフラ、観光の活性化を通じてこの事業がローカル経済に貢献することができる。これが今の地方のバス会社の求められている姿であるというふうに考えております。

そんな中で、20ページにありますように、多少手前味噌ですが、広域連携によるベストプラクティスの追求の効果として、今のところこの4年の間にモデル賃金は11%上昇しつつも、償却前の営業利益は2倍以上となっております。

いわゆる投資ファンド的な短期的なフリーキャッシュフローの追求モデルで行きますと、雇用を縮めて赤字路線を切って利益水準を上げ、設備投資を極力限定して株主管理に回すという手法がとられるんですが、これとは全く逆の手法で経営をしているということでございます。

技能人材の確保については、私ども特に高齢者の雇用に力を入れています。22ページのグラフにありますように、60代以降のほうが20代や40代よりも事故率が低いというデータがございます。

23ページを見ていただくと、女性の活用にも力を入れておりますが、なかなか大変なのでぜひご支援をちょうだいしたいと思っております。

最後、観光についてですが、28ページにありますように、観光は地方のバス会社のそもそもの事業領域の1つであると、こういうことございまして、観光バスや旅行業、旅行サービス業ですね、これはもとより、高速バスにも多くの観光客が乗っている。

30ページは私どもの例でございまして、仙台空港を活用した広域間連合の促進のために、私どもがつくったウェブサイトのご紹介でございます。

31ページ、最後のページは岩手県で行われている震災学習ツアー。昨年、一時期復興庁のご支援もちょうだいして、普及の努力をその後も続けておりまして、企業・団体、さらには中学校、高校の修学旅行にも何とか広まりを見せつつあるということでございます。

どうかご支援をよろしく願いいたします。以上です。

(山内委員長) どうも、松本さん、ありがとうございました。それでは今のご発表につきまして、ご質問あるいはご発言願えますか。

(川端委員) ただいまお話を伺った中で、コミュニティカードとかコミュニティ通貨とかっていうものを使って、地域の中で利用を進めるということだったんですが、来訪者の利用というのがちょっと使いにくいって、先ほどのイーグルバスさんとちょっと逆の方向ではあると思うんですが、だから来訪者がもうちょっと使えるようなシステムの導入、例え

ばクレジットカードみたいなものでバリデーションするとか、そういった一日券みたいなものがもう少しあるといいかな、外客の導入というのが1つ欲しいかなというふうに思いました。その点、何か新しいお考えとか施策とかというのをお考えでしょうか。

(松本社長) 先ほどの高次地方都市連合、もう少し広いエリアで観光のエリアをとらえて、その中で1枚のフリーパスでそれこそバスも鉄道も飛行機も乗れるといった姿が本当は理想的なんですね。そこに行くまでに乗り越えていかなくちゃいけない障害が事業者間の利害の調整であるとか、いろいろそういう問題はありますが、おっしゃるとおり、できればそういった方向に行きたいというふうに考えておるところでございます。

あと片利用という方法がございまして、今の地域間相互利用可能な交通系ICカード、SuicaとかPASMOですね。あれを受け入れつつ、一方で地域の住民の方には相互利用ではなくて、共通利用のコミュニティカードのほうを買ってもらおうというような、そういう受け入れ方もあります。ただ、だんだんそういうふうに機能を増していけばしていくほど、コストが上がっていくということで。

(川端委員) たいへんよくわかりました。例えばですね。今、スマートフォンのようなものが普及していて、外客というか外から来るような方は、例えばスマートフォンを持っているような方を前提で、例えばスマホのアプリでクレジットカードを申請しておけばその地域で使えるものとかということになるんじゃないかと思って、それを例えば中央でやるとかということだと思んですが、いろいろな地域で使えるようなアプリケーションをつくるとか、そういったことではないかなというふうには思います。

(松本社長) はい。

(加藤委員) 名古屋大学の加藤です。7ページですが、ICカードを使って、ルートなど、いろいろな解析をしているということであったと。これがまあICカードの導入の重要な効果として言われてるのですが、御社の場合は具体的にどういう、例えばこういうふうになっている、こんなに利用が増えたとか、そういう例があればぜひ教えていただきたい。

(松本社長) そこがまだ具体的な効果に結びついている、具体的にお示しする事例がないんですね。それも今、そこに書いてある委員会などで一緒に審議させて、検討させていただいてまして、いわゆるビッグデータ解析の世界になりますので、その辺の専門家の人たちと話をしながら取り組もうとしているというところでございます。

今のところは、実はここに書いてある経験値の、ビッグデータの解析じゃなくて、経験値のところにはだいぶ偏っています。

(加藤委員) 経験値が本当はビッグデータから立証されるということも出てくるだろうし。

(松本社長) おっしゃるとおり。

(加藤委員) それから、先ほど谷島さんからご紹介のあったハブ&スポーク、あれが本当にいいのかどうかという検証なんかもこれでできるはずなので。まだ、私も含めてやっていかなきゃいけないことなんだろうなと。何かあれば教えていただければと思います。

(松本社長) よろしくお願ひします。

(山内委員長) どうもありがとうございます。今のデータ解析とかハブ&スポークってアメリカの航空会社がものすごく先行してるんだけど、ただそれにだんだん近づいていくような感じがちょっとします。ありがとうございます。

それでは、お時間の関係もありますので、先に進ませていただきますが、次は、日立自動車交通株式会社、代表取締役でいらっしゃいます、佐藤雅一様から、ご発表いただきたいと思います。

どうぞよろしくお願ひいたします。

(佐藤社長) 私は、ハイヤー・タクシー事業のほうの立場からお話をさせていただきます。資料をご覧ください。まず、テーマとしてこの3つについてお話をさせていただきます

まず、小さな拠点における周辺を支える自動車交通ネットワークのあり方ということで、タクシー事業者として当社がどういうふうに取り組んできたかということについて、お話をさせていただきます。

ここにございますように、東京において、昭和35年、ハイヤー・タクシー13両で創業した会社でございますが、現在タクシー・ハイヤー245両、乗合バス、コミュニティバス76両、貸切観光バス80両を運行しております。

当社の自動車交通ネットワークの発展はこの図のとおりでございますが、昭和の成長期、バブル経済も含めてタクシー事業を発展させるとともに、バブル期の深夜の需要が多くなりまして、東京においては深夜タクシーが足りないという状況がありました。その時に業界において、深夜のターミナル駅、終電が終わったあとのターミナル駅から住宅地までの深夜乗合タクシーというものを始めた。これが上に出ている、平成2年に始まったブルーライン乗合タクシー。

それから、当社の地元である東京の足立区の庁舎がちょっと不便なところに移動しまして、その時の当社のある綾瀬駅というところから庁舎までのシャトル便というのを、ワンボックスの乗合の形でやらせていただきました。

それから、団地からの乗合タクシー。これは路線バスでは乗り切れないというような旺盛な需要があったということで、通勤客に対しての乗合タクシーと、こういったものをいろいろ経験して実績を積ませていただいた中で、自治体の要請による千代田区における福祉型の乗合タクシーというものです。

それからこれは葛飾区においては路線バス撤退による交通不便地帯を解消するというところで、葛飾区における乗合タクシー。それから平成11年には空港からの乗合ハイヤーということで、タクシーやリムジンバス等ではなく、乗合ハイヤーという形で都心部そして住宅地、そしてそこから空港というような輸送にチャレンジしたという実績がございます、そういった実績をいろいろと積みながら、各自治体との協力関係も得ながら、ここに右側に出しておりますように、足立区、台東区、葛飾区、文京区、北区、中央区、こういった都

心部におけるコミュニティバス事業というものを発展させてまいりました。

次のページをご覧ください。そしてもう1つ、タクシー事業として、このような乗合タクシーやコミュニティバスに発展していくという1つの形はあると思うのですが、もう1つはタクシー事業そのものをどうやって発展させていくかということも非常に重要だと思っております。当社は福祉タクシーと出ておりますが、平成元年から福祉事業に取り組んでおまして、福祉タクシーや福祉バスの事業をやらせていただいているのですけれども、現在、福祉タクシーは自治体との委託輸送ということで、港区、千代田区、北区、荒川区というところと委託契約をしております。だいたい年間1万2,000回、月間にしますと約1,000件の輸送を担っているということでございます。

それから、観光タクシーという分野にも、平成10年東京で初めて挑戦させていただきまして、これも現在で月間100件の輸送を、観光の輸送をさせていただいています。そして、東京ではタクシー100周年が平成24年にあったんですけれども、それを迎えてこの観光タクシー事業というのは東京のタクシー業界全体での取り組みということになっております。

また、アプリ配車ということで、これはやはり東京のタクシー協会のほうで、タクシーの無線共同組合やタクシー事業者の枠を越えて、約1万台の車をこのアプリで共通で配車ができるということで、より近くの、お客様により近くのをより速く配車できるという機能がスタートしております。

また、介護タクシー。これは乗務員にヘルパー2級などのスキル、そういった資格を取らせた上で、高齢者や障害者の輸送を担うということ。それから陣痛タクシー。これは妊婦さんに事前登録をさせていただいて、特に深夜など非常時に、もちろん救急車は来ていただけないので、陣痛が始まったときに事前登録している病院に安心して輸送をできますよということで、これも非常に好評を得ております。

それから、KIDSタクシー。これはお子さんの通学や塾に通うというものをお子様だけでお乗せするというので、これはやはり子育て世帯や、そういったものの支援、共稼ぎ等の支援になっております。

このようにタクシーにおいては、タクシーサービス、その小さな自治体や地域においてのタクシーサービスのあり方として、ネットワークを考える上で、個別輸送であるタクシーを乗合型、乗合タクシーやコミュニティバスに発展させていくというのも1つのあり方だと思いますし、また個別輸送サービスをいろいろな多様化、ニーズの高度化にどうやって対応させていくのか、そういったものを組み合わせていくということが大切だと思っております。このネットワークがタクシー事業者だけでなく地域や自治体などとの協力が非常に必要になってくると思っております。次のページをご覧ください。

次のテーマに関わってくるのですが、「地域産業」としての自動車、運送事業等の果たす役割と維持・活性化ということでございまして、ここに出ておりますように、「地域産業」としてのタクシーの役割については、タクシー事業者は地域のニーズなどを正確に把握するためには自治体や地域社会とさらなる連携が必要と書いてありますが、特に東京におき

ましてはタクシー事業と地域、自治体との連携というものが非常に今まで稀薄であったと言わざるを得ません。

なぜかと言いますと、東京のタクシーのあり方というのは流し営業中心ということで、あまり地元や自治体との関わりがなくても仕事が成り立っていたという現状があると思います。

そういったことだけでは今後はいけないと思っております、それぞれの地域における自治体との連携を強めるということと、自治体等に寄りかかるだけではなくて、われわれ自身が自治体や地域社会にどんなニーズがあるかしっかりと探っていくということも大切だと思っております。

また、地域における移動の足として様々な需要に応えるためには、乗合タクシー、コミュニティバス、観光タクシー、陣痛タクシー、子育てタクシー、それからスペシャル・トランスポートである福祉タクシー、それぞれ、それとその他の輸送サービスも含めて、こういったものをどういうふうに組み合わせていくのか、どういうふうに発展させていくのか、そういったものが非常に必要だと思っております、2020年の東京オリンピック・パラリンピックも踏まえて、ユニバーサル社会を実現するためには、タクシー事業者としての総合力やアレンジ力が求められていると思います。

また、各事業者間の垣根を越えた協力体制というものも必要になってくると思っております。次のページをご覧ください。

それでは、そういった課題として何があるかと言いますと、いくつかまとめさせていただいたのですが、今申し上げましたようにタクシー事業者および団体、事業者個々、それからタクシー事業者協会ですとか無線共同組合も含めてなのですが、団体と自治体・地域社会との関係がやはり非常に稀薄であったということで、東京においてはこういった問題をやはりタクシー事業者が積極的に関係を強化していくということが必要だと思っております。

それから、タクシー事業者、やはり中小企業、非常に小さな会社も多々ございますので、タクシー事業者自体が協力関係、その地域での協力関係や、さらに言えば協業などと言うことで新たなサービスをつくっていく、自治体と連携していくということも考えていかなきゃいけないと思っております。

また、タクシーサービスの向上と書いてありますが、向上するためにはいろいろなサービスをつくっていく。そのためには人材の育成、教育が必要になってきまして、特に、今言われている超高齢社会の進展の中ではユニバーサル・ドライバー研修ですとか、そういったものが必要になってくる。

それから、東京においては、オリンピック、パラリンピックに備えて、外国語対応のドライバーをどう育成していくかという問題もあると思っております。

そして、最後にタクシー車両ですね。これはユニバーサルデザイン・タクシーの普及がやはり非常に大きいなと思っております、いろいろなサービスをするに当たって、タクシーのユニバーサルデザイン化、どんな方でも乗りやすい車両、車椅子のままでも乗れる

車両というものが17年にトヨタからも発表されるというふう聞いておりますが、そういった車がどのくらい普及するかによって、どんなサービスがよりしやすくなるかということにもかかっていると思いますので、この普及に関してはいろいろな課題もございますので、ぜひご支援をいただきたいなと思っております。

次に、こういったサービスをしていく上におきまして、人材についてですが、やはり非常に高齢化が進んでおりまして、ここに出ておりますように、もう平均年齢が58を超えているというのがタクシー産業の現状で、この中で新しいサービスをやっていくためには、やはり新しい人材が必要ということで、ここに女性ですとか、新卒ですとか、若年者と書いてあります。

また、こういった若年者がいないと、また新しいサービスもうまく発展させられないという両面がございます、両方一緒にやっていかなきゃいけないという面がありますが、こういうところでもやはり教育の問題、特に二種免許をどう取得させるかと。

若年の人間を採っていくためには、今、一種免許を取得してから3年経たないと二種免許が取れないという現状がございます、また、二種面を取るには相当な費用もかかるということで、若年をどんどん入れていくということには大きな障害になっているということで、この辺をどういうふうに改善していただけるか、改善していくのかということもこの業界の課題となっております。以上でございます。

(山内委員長) 佐藤さん、どうもありがとうございました。それでは、今のご発表について、ご質問あるいはご意見を伺いたいと思います。

(酒井委員) ありがとうございます。最後に言われたことというのは、かなり業界共通のことなんだろうと思うのですが、このプレゼンテーション、これ表紙見ますと、ハイタク連、全タク連で日立になってるんですけど、これは業界でこういう方向で議論されているということですか。それとも、御社でもってこういう考え方で進められているというふうに理解してもよろしいのでしょうか。

(佐藤社長) 雇用の問題は、おっしゃるように、全国的な問題です。

(酒井委員) そうですね。(佐藤社長) 全国ハイヤータクシー協会に出ているということになっておりますが、東京のタクシー事業者としての当社の取り組みということで発言をさせていただいております、東京のタクシー事業者の中でも非常に当社は特殊な会社ではないかと思っております、この特殊な事例が役に立つかどうかはわかりませんが、そういった意味でご説明させていただきました。

(酒井委員) わかりました。ありがとうございます。

(山内委員長) そのほかに何か。

(川端委員) 最後の人材育成のところでは免許の取得が非常に難しいというお話があつて、それは具体的には、たぶん単純に3年以上経たなきゃいけないと言うと、18歳で取って21歳から上の方じゃないと取れないということと、費用がけっこうかかる。また、ただでさえ若者が免許すら取ってないという現状もあつて、どのような施策が望まれると思われま

か。私どもが考えなきゃいけないかもしれないですが。

(佐藤社長) 今ある制度の中でやるとすると、二種免許を取るに当たっての支援制度ですとか、助成金というのは、今厚生労働省のほうでも、二種免許とは限ってないんですが、あるんですけども、そういったものでやっていくというのと、それから二種免許を取るハードルを下げるといふこともありかなと思ってまして、一種免許取得から3年というものを短くするとか、それから二種免許そのものをタクシーやバス専用の免許に変えてしまふとか、そういったことで18でも、19でも、20でも取れるというような仕組みをつくるとか、いろいろあると思いますね。

ですから、現在の仕組みの中でわれわれが採用しやすくなるような、また若者が挑戦しやすくなるような、仕組みをつくっていただくというのを支援制度も含めてつくっていただくというのもあると思います。今の二種免許の制度そのものを若年や女性がチャレンジしやすい形にしていくというのも1つだと思います。

(川端委員) その場合、安全面で課題がでるといふことを社会的には言われてしまうと思います。EUのほうでトラックなんですけど、トラックの免許取得の年限を下げるときに、それと同時に継続的に3年間でこれくらいの研修をしましょうと、継続研修を設けることで安全基準を、ドライバーの安全基準を維持しましょうという施策が採られたりするんですが、そういう免許を取ったあとの研修を行うというの、業界的には負担なのでしょうか。(佐藤社長) 研修の内容ですとか、ものにもよると思うんですが、実質的にはそういった研修というのは各社やられていると思うので、実は今、免許を取っていても乗っていないという方もいるんですが、3年経てば二種免許を取れるんですね。

ということは、ペーパー・ドライバーとまでは言わないまでも、あまり普通免許での経験が、ずっと毎日乗っていなくても二種免許は受けられるし、ある程度練習すれば取れてしまうということもありまして、二種免許を持っている人が、こういう言い方をするとちょっと語弊がありますが、全てが全て安全性が非常に高いプロドライバーかという、やはり取ってからの研修というものを、今でも各社やっているはずなので、おっしゃったような研修というのは入れなきゃいけない研修だと思います。

(川端委員) ありがとうございます。

(篠原委員) ちょっと遅参をいたしまして、申し訳ございません。人材確保のところまで1つ。待遇の問題は1つあるんじゃないかと思うんですね。これは今、お宅や業界では、どういう取り組みを今されているかと。タクシーの運転手さんのね。

(佐藤社長) はい。ご存じのとおり需要と供給のバランスによって労働者の待遇、もちろん賃金の部分というのが変わってきますので、非常に供給量が増えてきたということでもいろいろ法律もつくっていただきながら、供給量削減ということで需要と供給のバランスを取りながら待遇を上げていくという努力をさせていただいております、おかげさまでここ数年は、1台当たりの営収の平均が上がれば歩合制賃金も上がってくるということですので、需給バランスを取っていくうえで、労働者の賃金も上げていくという努

力を今している最中でございます。

(篠原委員) ほかの業界との結局比較になると思うんですよ。若い人たちがそういう仕事に就いてくれるかどうかというのは。だから、そういう面でほかの平均の業界と比較してどうなんでしょうか。具体的な金額で比べると。

(佐藤社長) 実は今、新卒者のタクシードライバーへの取り込みというものを業界全体で取り組んでまして、かなり実績を上げている会社もあるんですが、新卒者、20代前半ですよ、他の業種の平均賃金と比べると、東京のタクシーの場合は、年間でいうと非常に高いです。

(篠原委員) そうですか。どれくらい。

(佐藤社長) 東京の新卒ドライバーで言うと、だいたい平均で400万から500万くらい、人によってだいぶ差があるんですけど、まあそれくらいは行きますので、他の業種の新卒者がだいたい月給20万前後くらいと考えるとかなり高いレベルで収入が取れると。

ですから、若年者に対して新卒者も含めて、決してこの業界の賃金が安いというわけではないんですね。それからやはりそういった人たちに魅力ある産業であるためにはどういった産業であるかということが、やはり仕事は今特に若年者や新卒者の採用をやっていると、収入という部分で仕事を選ぶという方は非常に少なく、どういう価値のある仕事なのかとか、どういう社会貢献ができているのかとか、そういうことで仕事を選んでいる方が非常に多い。

そういう意味ではタクシーの先ほど私が述べさせていただいたような、高齢者の輸送だったり、陣痛タクシーだったり、KIDSだったり、まあそれから地域のコミュニティを支える乗合タクシーだったり、そういったことで地域にしっかりと根付いた地域貢献をしている仕事ですよということで若年者が入ってくるということは可能だと思います。

(篠原委員) バスの方は、公営の都バスとかね、公営の運転手さんと、株式会社の運転士さんはかなり収入の差があると聞いてるんですけども、実際はどうでしょうか。

(佐藤社長) ありますね。バスも。

(篠原委員) 向こうは公務員ですよ。

(佐藤社長) はい。そうですね。それは差があるのは確かです。

(篠原委員) それではやっぱり都バスの方に流れますか。

(佐藤社長) そうですね。当社も路線バス事業もやってるんですが、やはり都バスの乗務員になりたいというのは憧れのような感じです。乗務員としては。

(篠原委員) どうもありがとうございます。

(山内委員長) よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、議事を進めさせていただきます。

次はですね。ヤマト運輸株式会社代表取締役常務執行役員でいらっしゃいます森日出男様から、お願いしたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

(森役員) ヤマト運輸の森でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、さっそく資料の表紙をめくっていただいて、1枚目からお話しさせていただきます。まず当社というかですね、基本的にヤマト運輸とヤマトグループというヤマトホールディングスと合わせた報告になると思っております。ヤマトグループでは、今年、宅急便事業を始めて39年目という形になります。また2019年には創業100周年を迎えるということで、これまで宅急便というサービスを通じまして、地域の皆様とともに共通の価値を見いだして、新しい文化を創出するためのイノベーションを続けてまいりました。

2011年に中期、長期経営計画で、3年、3年、3年の9年で、これは3年ごと中期経営計画でホップ、ステップ、ジャンプと、ジャンプが終わるときに100周年になると、そういう計画を立てまして、ちょうど2014年はステップの時期に入っているということであります。

項番1の資料でございますけれども、これが大きく「DAN-TOTSU 経営計画 2019」と100周年に向けて取り組む経営計画を表したものでございまして、左側にはグローバルまたは広域エリアでデリバリー事業の海外展開と、またグループ機能連携による流通ソリューションプロバイダー化を目指すというのが大きな課題としてございます。

一方で、地域に根付いたサービスを行っていくということで、これは右側に四角く囲っておりますけれども、地域密着型のサービスの展開ということで、地域活性化ニーズの対応、それと地域経済の活性化の支援、それと行政との連携、また障害生活支援プラットフォームの構築ということを、今大きな会社の経営計画として進めているということでございます。本日はこちらの部分を中心にご報告させていただければというふうに思っています。

ページめくっていただいて、基本的なスタンス。当社の場合、CSVという位置づけで今取り組んでおりまして、もちろんCSRが基盤となっている中で、もう一步Creating Shared Valueということで共有価値の創造ということで、CSRを土台としたCSV経営を地域密着型でやっていくということで、今取り組ませていただいているということでございます。

具体的には右側に書いてある内容でございますけれども、社会の永続的な発展のためにということで、企業の成長である、または社会的課題の解決、それを社会的価値の創出、また社会的価値の提供、それと地域活性化事業の構築というものを、当社であるヤマト運輸、またヤマトグループ、また同じようなグループの中のお他産業、また地元企業、また行政も含めて、この社会的価値の創出に向けた連携をしていくということで取り組ませていただいているということでございます。

次ページ、項番3でございますけれども、地域社会で当社が目指す姿でございます。これは担うべき課題としては、地域経済の活性化、これは主として「toB」になると思っております。また、震災復興・再生、そして地域住民支援の支援として、これは主として主に「toC」になるというふうになっておりますけれども、それを行政・自治体とのやるべき役割と合わせて、当社がこのプラットフォームをどう活用して支援していくかということでございます。

当社の中では、6万人を超えるSDのノウハウとか、全国張り巡らされたネットワーク、こういうプラットフォームを使って、ここにいろんな課題についてのっていただくということでやっているわけでございます。特に、住民生活支援につきましては、買い物支援や高齢者見守り、在宅医療、その他「新しい公共」として手がけさせていただいているということでございます。

ページめくっていただいて、4番でございますけれども、現在までの取り組みを少しまとめさせていただきまして、現在全国の当社の中で今9月現在で745の案件が提案をさせていただいていると。その中で運用中のものが202件で、特に多いのが見守り、安否確認、また買い物支援とか、一次産品をグローバルに輸送するとか、また観光支援、こういったものが中心で運用されているということでございます。そのほかにも提案中のものが、まだ多くの案件を残しながら全国組織で動かさせていただいているということでございます。

少し次のページで事例の紹介をさせていただきますと、これはお買い物便の配達員の見守り支援でございます。これは高知県の大豊町でのお買い物時の見守りサービスということで、ざっくり絵に描かせていただいておりますけど、右下のほうから、まずお客様が必要なものを店舗に電話なりFAXで注文して、当社のほうで加入店舗に集荷して、夕食に間に合うように材料をお届けすると。その際にお客様の体調、生活状況等を確認して、何か異変とか異常があれば、それは自治体のほうに連絡するというシステムでございます。

だいたい買い物便を頼まれる方は毎日のように頼まれますので、日々の健康状況とか、そういうのを確認できるということです。これは一部では買い物支援ということと、高齢者の見守り、さらに地場の商店街の活性化、こういうものに連携したシステムであるということでございます。

もう少し事例が載ってまして、6ページ。独居高齢者の見守り支援ということで、これは行政と今契約して進めている内容でございますけれども、独居高齢者宅を対象にした刊行物を定期的に行政から発行していただいて、それを当社のほうでお届けすると。

これは毎月一定の時期にお届けしますんで、その時点でご老人の体調や非常に地域に密着したSDですから、いろいろ世間話も含めて体調確認をすると。その際に体調不良とか不在とかということであれば、自治体に連絡して対応すると、こういう仕組みでございます。

特にこれは買い物支援ともまた違って、定期的に刊行物を送ることから、特に網羅性が高いというふうには見ております。

7ページでございますけれども、これは観光誘致・活性化支援でございます。これも今増えてきておりますけど、金沢市の駅前で観光誘致に向けた取り組みということで、「クロネコほっとステーション」ということで、観光情報の提供とかですね、観光地情報、また外国語にも対応できるスタッフを置いておくとかですね。また荷物を持って観光ということで大変ですので荷物の一時預かり、またホテルに荷物を直送するとかですね。そういうサービスを今、全国的に展開しているということでございます。

次の8ページでございます。これにつきましては高知県とヤマトグループとで包括契約

をして、今取り組んでいる内容でございます。

左の上から「移住支援」。高知県に移転されてくる方の引っ越しの支援。それと観光するときの、先ほどと同じように「手ぶら便」の運用等の支援。それと商業支援といたしまして、県の農産物の海外輸出の支援、これはセミナーも開催をするということで行っております。また先ほど地域の見守り事業も含めました生活支援を高知県庁と協賛して、今手がけているということでございます。この輪はどんどん広がっていくと、このように考えております。

9 ページでございますけど、取り組みを進めるための、課題でございますけども、当社としてプラットフォーム化、収益性、またさらなる新しいモデルといたしまして、地域住民から過疎地における移動手段の提供、これ貨客混載とかですね。テレビ診療との組み合わせによる処方箋薬の宅配とかを求められておりますので、検討してるということでございます。

最後は、東日本大震災のときの救援物資の写真と、ヤマトグループだけではなくて、全国物流ネットワーク協会でこういう災害時の支援システムを、物流ネットシステムという形で確立している仕組みがございましたので、載せさせていただきました。

終わらせていただきます。ありがとうございました。

(山内委員長) どうも森様、ありがとうございました。それでは、今の発表についてご質問あるいはご意見ありましたらどうぞ。

(鎌田委員) 高齢者の見守りとかのサービスというのは非常に重要だと思うんですけども、どこまでできるかというのはちょっと微妙かなと思ひまして、個人情報のお話が合ったりとか、そこからもしお客さんの変調を見過ごしたときに責任問題とか、その辺に対してどういう工夫をされているのか、ここで発言できることがあれば教えてください。

(森役員) まず、ご高齢の方って逆に見守られるということに対して抵抗があるというのはあると思います。だから、何か電気を使ってたら在宅してるとかっていうのも抵抗があるんで、そこは当社が常にお客様とのコミュニケーションが取れてるドライバーが行くことで、普段からコミュニケーションが取れているということが1つのメリットだというふうに思ってます。

ただ、異常時に何かあった時ということについては、ドライバーの教育の中で、このレベルとかというのはしておりますけども、それを見過ごしたということについては、ここは行政とはきちっと事前の取り決めの中に責任範囲というのは特に課さないということで今やらせていただいているということでございます。

(加藤委員) いろいろやられているのを初めて知りました。非常に参考になりました。10 ページですけど、貨客混載というのは 2002 年の乗合の規制緩和の時にすぐいっぱい出てくるんじゃないかなと、僕なんかは思っていましたけど、今はもう 2014 年なんですけど、全くない。なぜできないのか、何が障害となっているのでしょうか。

(森役員) まず、いろいろ法的な部分とですね。あと輸送する手段というものに対して

の、車両とかですね、そういう整備、またドライバーの教育等が当然あるというふうに思っておりますので、今現在ではまだ本格的に実現していないということだと思っております。

(加藤委員) 例えばどこかでモデル的にやるとかという話になれば何か動きとしても加速するのではないかと思うのですが。

(森役員) それは、改めていろいろ行政の方ともご相談させていただきながらです。1つ大きな課題であるということは認識をさせていただいております。

(加藤委員) はい。了解しました。

(秋池委員) 同じ10ページで収益性の部分ですけども、今のところCSRということでもいろいろお取り組みなのかと思うのですが、補助金・助成金に頼らずという言葉がここに書いてありまして、今のところは無償でサービスをご提供されていると理解してよろしいのでしょうか。

(森役員) はい。開始当初はやはり行政と連携しながら補助金で運営しているというのがあります。ただ、基本的には、例えばお買い物便であっても、これはユーザーの方からも料金をいただきますし、スーパーからもいただくというような形を取らせていただいておりますので、これについては、開始当初はそういう補助金等を使いながらというのがありますけれども、今進んでいる事業の中ではもう完全にこの商品の輸送を含めた中で、収益性を持っている、持たせているというのが増えてきておりますので、今後こういう形に進めていくということでは考えております。

(秋池委員) ありがとうございます。

(篠原委員) 宅急便を、私らもよく利用するし感じるんですけど、非常にお宅の配達ドライバーの方は親切ですよ。基本的に。

(森役員) ありがとうございます。(篠原委員) 地域でけっこうね、やっぱりそういう信頼関係をつくっているなど。その上で、御社で社員教育で力をいれていることは。(森役員) 今当社でも全社で教育課というのを全国の主管支店にも配置をいたしまして、今教育ということに力を入れてやらせていただいているということでございますので、ここはやっぱり当社として第一線の社員に対する教育を強化していくということでは肝に銘じておるところでございます。

(篠原委員) ありがとうございます。

(山内委員長) それでは、森さん、どうもありがとうございました。

続きまして、議事を進めさせていただきますが、日本自動車整備振興連合会を代表いたしまして、山口日産自動車株式会社、代表取締役会長でいらっしゃる末富喜昭様からご発表をお願いしたいと思います。

どうぞ、よろしく願いいたします。

(末富会長) 自動車整備業を代表しまして、山口日産自動車の会長、末富と申します。取り組みをご報告申し上げて、ご意見を賜れば幸いです。よろしく願いいたします。

ます。

まず、私も参加するに当たりまして、前回の資料も一度見させていただいたんですが、交通事業っていろいろあるんですが、それで改めて私も認識したんですけども、7つの交通事業の中で、事業者数がこの整備業はナンバーワンで7万 3,000 社。それから従業員数が2番目の約 55 万人。それから経済効果、売上高は4番目と。これは何を意味してるかというと、全国津々浦々まで、ある意味では東日本大震災の時も各港ごとに被害が生まれて、それから山間地まで、全国地域密着の地域産業であるということも改めて認識しております。

ちなみにガソリンスタンドが3万 8,000 社、コンビニが調べる限り5万 1,000 社、その中の7万 3,000 社ということで改めて大きい業界だと感じております。

それで、なぜ山口が出てきたのかということになるんでしょうけども。たまたま山口県の、後ほど若干説明しますが、高齢化が進んでおりまして、高齢化人口減の中での地方再生とか企業づくりみたいなお話がありますんで、若干限られた時間ですが、ご報告させていただきたいと思います。

資料について、限られていますんで、まず業界全体につきましては1ページ目と2ページ目で整備業の現状と課題について整理しております。人口減少高齢化の中ではわれわれで言うと、やっぱり保有台数が減りますので在庫台数が減ります。縮小します。整備事業の経営が今悪化しています。

特に地方圏では整備工場の不在地域が出始めたというニュースも出始めていますのと、しかしながら自動車の安全確保、地域の雇用ということで、その辺とのバランスが課題になってきております。

そういったことで6点ほど現状を挙げておりますが、その中でも特に地方圏を中心とした人口減少や高齢化が進展していると。山口県はこれよりまだ進んでいるという状況であります。

それから2番目に自動車ユーザーの高齢化というのは顧客が減少しておりまして、「これが最後の車だよ」とかですね、そんなことをよくお話を受けるような感じが地方ではありますけれども。

ここで、生産年齢人口 1995 年、この辺からいろんな、それ以前もうそうなんですけど、いろいろ手を打ってまいりました。それから保有台数・継続検査の減少ということも、そういったものが出てきております。

それから、次の2ページ目でございますが、整備事業における後継者不足。これ日本経済全体の問題だととらえておりますけれども、特にその辺を問題意識を持ちながら今突っ込んでおりますし、特に零細の部分があるかなというふうに思っております。

5番目に、整備要員の高齢化というのが出ているんですが、これはブルーのラインが専業・兼業と言っております、赤のラインがディーラーということで、非常に格差が、平均年齢との格差があります。これは一体で協力しながらやっておるんですが、やっぱり採

用力の格差だとかいろいろな問題が今後あるのではないかなというふうに思っております。

特に近年、右のほうの6番目でございますが、車離れと整備士志望の減少。特に整備士志望の減少というのがたいへんこのところ話が上がってまして、いろいろな国土交通省とも対応をいまして最中なんです、この資料ちょっと上のほうのブルーはあらゆる整備学校、専門学校、全部で自動車もほかにも医療だとか全部入っているようです。これは左の軸です。それで、自動車のほうはオレンジのほうの軸でありまして、右のほうの目盛りでございますが、平成15年の1万1,000人から今6千人を切っているということで、非常に今深刻な問題に今なってきておる現状があります。

それに対する今度は取り組みなんですけれども、非常に零細企業も多いということもありますが、いちばん基本的な安全・環境というのがありますので、とにかく整備技術力を強化するということを最重点に取り組んでおります。

特にご承知のようにハイブリッド車、電気自動車、いろいろな新技術がこのところ出てきておりますので、特に電子制御の塊みたいになっております。そういった整備内容も変わってきておりますので、スキャンツールという、そういった診断機器等があるんですけれども、そういったものでやる内容が変わってきているということになっておりまして、そのためにはやはり高度な知識だとか技術が必要ということになっておりまして、その辺の普及促進なり取り組みをやっておりまして、今の整備専門家全体で言うところのスキャンツールの保有というのは今4割程度ということで、今どんどん増やしている状況で今取り組んでおります。

それに対する取り組みにつきましては、研修会だとか認定制度だとか、整備業全体非常に情報が多岐にわたりますので、FAINES というシステムを持っておりまして、そのレベルアップをしながらとか、そういったこと等でやっておりまして、最近若手の人と話していると、「動画でこういうのを配信してほしい」とかですね、新しいニーズがどんどんやっばり出てきておりまして、そういった状況にも対応をお願いしているということでもあります。

そういったことで、まず1点目が整備技術の評価というのが大事な1点目ですが、あとは非常に零細企業、中小企業が多いものですから、根本であるこの環境変化に合わせてのCSへの取り組み、それからESへの取り組みを今地道に行ってるという状況でありまして、お客様が減少しておりますので、特にCSに関するいろいろな取り組みを今お客様ニーズに合わせてやらせております。

お客様の使用状況の把握だとか、例えば保有の、超高齢化した車の、車の高齢化も出てきておりますので、そういった車に合わせたご提案をしていくという、それに対する、実際それが提案できるようなことだとか

CSなんかこの前もやってますと、山間部などは24時間対応しなきゃいけない。そうすると、当番でお酒を今日は飲まないとかですね。本当に真剣な地元で、田舎のほうでもいろいろな取り組みをやっていているという現状でございます。

あと、いろいろな技術大会とかですね。いろいろやりながら全体のレベルアップを図っているというところでございます。

それから、ESにつきます。言わずもがななんです、やっぱり雇用の問題は非常に出てきておりますし、定着の問題等出ておりますので、それとお客様が女性の方も増えてきてますので、いろいろな設備の問題、職場環境だとか、そういった、そこに縷々書いてありますモチベーション、雇用の問題、教育。特に人材育成が特に地元では最重点課題で、今あらゆる角度で取り組んでいるというところでもあります。

というところで、技術の話、それから CS、ES を申し上げましたけれども、昔は小さい規模だと、人間関係、地域の人間関係でできていましてけれども、お客様が変わりますし、われわれも変わるということで、やっぱり新しいマーケティング力だとかそういったことも中小企業も教えながら今取り組んでいるところでございます。

それでは、高齢化先進県の事例になるかどうか、ちょっと取り組みを発表させていただきたいと思います。サブタイトルに「人口減少・高齢化先進県における豊かな未来企業づくり」と書いてありますが、実は私どもの会社のビジョンでは「いちばん古くて、いちばん新しいディーラーでありつづける」というビジョンがあるんですけれども、常に時代と合わせて取り組みながら倒産しないと。

というところで、ちょっと歴史が書いてあります。1929年、これ大恐慌の年、昭和4年。大恐慌の年にフォードの代理店として創業しました。戦前のフォード。日産の創業者が山口県出身ということもあって、山口で日産のディーラーをやり始めたということで、過去何周年ごとに通常いろいろなイベントをやるんですけど、私はそのときにお客様にとって社員にとって会社を構造改革することが大事だということで一貫して26年社長をやったんですが、取り組んでまいりまして、縷々はお話しできないんですが。

それと実は山口県の人口は1985年160万いたんですが、2029年、約100周年を今目指して今取り組んでいますが、約2030年、このとき120万を切るということが今もう見えておりますので、これは相当前から取り組んでおります。

それで、高齢化も全国4位、人口減少今8位となっておりますが、将来予測では高齢化が全国2位になってるというシミュレーションも1つあったり、実はそんな県であります。もう1つはそういうことだけではなく、右にですね、県の特徴、山口、下に地図、わかりにくい地図がありますけれども、実は隣が北九州という、97万人、福岡149万人、合わせて246万人なんですが、これは福岡県全体の47%くらいを占めてまして。この2つのとかなりの広島は116万人、これは40%広島県を押さえています。

5つの中枢都市のうちの3つに囲まれている。その中で実はもう30万の都市がもうない。それで13の市と6町であります。その中である意味ではコンパクトな都市。それはそうなんです、実は地元でいろいろ取り組んでますけど、いろいろな意味で機能を再編成しながら、リストラクションしながら、こういうことをやってほしい。

それから都市化のネットワークもいろいろ。実は地方で相当提言していますが、なかなか

かこれのハードルは高いというふうに思っております、自分たちでできるところはやろうということでやって、消費・人財・資本がほとんど流出してます。それでどうするかということでありまして、まず1995年ぐらいからずっと取り組みはありますが、まず山口県の2030年の人口動態予測をしまして、それに合わせたネットワークがどうあるべきなのか。

実は、日産は4チャンネルあったんですが、2チャンネルになり、今は1チャンネルになってるんですね。それがみんな残ってきてるという、それはメーカーの都合ではあるんですけども。その中で現場があると。

非常に厳しい県なんで、私ども地場会社で生きてるんですけども、残り3社が全部行き詰まっている。直営会社なんで。「このままでは私どもの存在はない」と。その中でどうするかということでありまして、元気のあるうちにというのが再編できるポイントだと思うんですけども。

実は2006年、総人口が減ったそのあとぐらいから、相当いろいろと議論をしまして、2007年スタートしましたけども、従来51店舗を31店舗まで再編いたしました。なおかつ3社あったんですが、よりさらに15年、20年後は2社すら、3社を2社にただけでは単純な合併だけでは無理だろうというので、そこは3社を一気に1社に持っていったエリアを2カ所つくりました。

そんな中で、再投資もし、店舗も再統合して大変な投資であったんですけども、それでだいたい終わったのが2008年の半ばぐらいに何とか再編の形ができた。そのときに実はリーマンショックが起きまして、2030年の需要になっちゃったと。だから、それからある意味高収益が出たと。

それと合わせて、雇用を守らなくちゃいけないので、アジアに出るとか、いろいろあると思うんですが、そういう意味では地域密着なんで、地域のチャンネルをどんどん増やしていこうということで、日産にあわせてやっぱり外車も、最近では軽自動車が半分超えていますんで、軽自動車販売店、その辺も全部取りながら、あと自動車関連企業も5社くらい持ちながら、その辺仲良く雇用を守りながら回していくと。

さらに次に道州制がどうなるかというのをずっと前から言われていて、もうなってるはずなんですけれども。実はこれも変な話準備しております、そうすると、大半のお客さんが北九州や広島に全部逃げられるという、たぶん山口なくなるんじゃないかと思って、それを提言して言ってるんですが、どうも危機意識がないんで、もう自分のところで先にやろうということで、実は5,500坪本社がたまたまありましたんで、今2年ばかりで再開発してまして、ここに全ブランドのショールームから、ただその中にギャラリーだとか、コンサートホールだとか、スタンウェイ・ピアノをはじめ今ピアノ3台入ってますし、最高の照明まで入っていると。アロマだとかいろいろ起業の、起業家の、地元で頑張っている人のみんなのショールームにここになってまして、全体の中で五感、われわれは大量生産、という言い方しましたが、たぶん21世紀は感性の時代、脳の時代だろうと思っております、そういった中で今これを今いろいろやっている最中でございます。

それで、そのあとに実は KIDS の話もありまして、キッズニアみたいに自分の中でこういった CM を流したり、子どもたちも呼んでそこで体験をやってということも将来に向けて始めてる。

最後に、やっぱり地元の振興会の関係なんですけれども、皆さんと一緒に何とか将来を、10 年先をやろうということで、まず日整連と協力しまして、実は 2010 年に、整備ビジョンというのは実はサンプル調査、全国大きいんでサンプリング調査をやったんですけど、1 度だけ申し訳ないけど全国調査してくださいということをお願いして、府県別データも全部フィードバックいただきました。

そこで非常に業態分析を全部しまして、それを山口県の特徴はこうだ、やっぱり 20 年先はこうなる、こういう県があつてこうなると。それを全部会員とともにまず共有した上で、いろいろな取り組みを今展開しているということでありまして、それともう 1 つ、後継者の問題がありますので、後継者のアンケートも全部しました。

今だいたい 59.5 歳なんですけど、この方たちも今ご指導していますが、次の世代というものもあるので、後継者になって数年以内の人、これから数年以内に後継者になる方々、それも集めて、今地区ごとに 3 年かけて全支部回りまして、いろいろな意見を聴いたり、あれをしたりということをやっております、それを日整連、国土交通省なり、支局なり、日整連、それから県の振興会、自分たちで解決することと、いろいろなことを今仕分けしながらとりくんでいるところでございます。

実はもう今日時間がありませんが、実は道の駅の、いろいろな地域がありますが、道の駅の発祥地は山口県なので、何とか何か 1 つのモデルができないかなというのを以前から模索しております。

最終ということで、国交省への要望ということでちょっととりまとめさせていただきましたけれども。いちおう自動車整備業はこれまでも地域密着の地域産業でありますので、自動車の安全確保、それから個々のユーザーニーズへの対応、雇用の活性化を図るために技術力の強化、CS・ES の向上を整備業界として、ご紹介しましたように、自助努力できるところは一生懸命やっております。

それで、国におきまして、この定期点検制度の励行のための消費者施策、それから人材育成のためのご尽力、それからいろいろ環境変化に合わせて、指定整備制度も事業規制の見直し等も、事業の規制の見直し等のお願いもいろいろしておりますので、その辺もあわせて今後ともご支援をお願いして、ご要望とさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

(山内委員長) どうもありがとうございました。

それでは、今の末富様のご発表について、ご質問あるいはご意見がありましたら、お願いいたします。

(秋池委員) 整備士さんになりたいという方が減っているというお話があったんですけども、2 ページの整備士志望者の減少というのを拝見しますと、一般的な、若者はいず

れにしても少ないわけで、どの産業でも経営ノウハウ不足だというお話になるわけですが、整備士に関してはそれ以上の速度で減っているというふうに理解してよろしいでしょうか。

(末富会長) 私の現場感覚で言いますと、どの時代で変わったかという、携帯電話が非常に普及し始めて、昔、携帯電話がないときは、残業しながらデートするのが若者の常識だったんですけれども、そういう生活スタイルが変わってですね。携帯電話、スマホのほうにお金はずっと行きだしたという経済的な面も実はあるのではないかと考えてます。

最近調べた中で意外だったんですが、車に乗るのが怖いとかですね、事故が怖いとか、そういう発想の若者が出てきたのかなという感想は最近受けています。どちらにしても、やっぱり自動車って非常に魅力的なものだと思っておりますので、魅力発信の活動をこれからも続けていきたいと。

(秋池委員) 続けてなんですけれども、非常に事業者の数が多いうか、7万 3,000社もある。しかも零細な事業者さんが3割ぐらいあって、後継者も不足状態であるということなんですけれども、地域で、別に会社として統合しないまでも、何らか提携するようなことによって、人不足が多少なりと解消されるというようなことというのは考え方としてあり得るものなんでしょうか。

(末富会長) 実は蛙の「ゆで蛙」ってありますけどね、人口とか自動車の保有ってジワジワしか変わりませんので。やはり早め早めに情報を流しながらいろいろなことに取り組んでいくということが大事かなと思っています。ちょっとお答えになってなかったかもしれませんが。

(秋池委員) ありがとうございます。

(山内委員長) どうぞ、川端さん。

(川端委員) 実は私自動車のジャーナリストをしていて、自動車の記事を書いているんですけれども、そうするとよく雑誌で補修とか整備っていうのを取り上げたいという話になるんですけど、何となくグレーな感じがして、料金もわかりにくかったりとかというイメージがあるんですね。

(末富回答) そうですか。

(川端委員) 御社はそんなことないと思うんですが、事業者が7万もあって、要は高いんだか安いんだかわかんないとか、いつ仕上がってくるんだかわかんないとか。例えば、言い方を悪く言ってしまうと、納期が不明瞭だったり、料金制度がクリアじゃなかったりとかというのが、今の時代の中ではそういう風にとられ方をされてしまっているの、たぶん大きな事業者さんはそんなことがないんですけど。

例えば女性の場合、旦那さんに内緒でぶつけちゃったから内緒で直してほしいとか、あまり表だって修理に出したくない事情も場合によってあると思います。だから、補修とか整備に関して、もう少しクリアなイメージとか、積極的なイメージというのをつけていくのかいいのかなというふうな気はします。

御社の取り組みはとて面白いなと思いました。例えば子どもたち向けのサービス工場のイベントをしてあげたり、すごく明るいイメージだったりとか、あと多ブランド化することで、地域の大きな都市からの、わざわざ県を越えて買いにくるという実情が実は輸入車の場合特に多いんですよね。隣の県まで行ってでもいいものを探したいなんていう方もいらっしゃるったりとか、いい営業マンから買いたいという方もいらっしゃるの、こういったものをもう少し明るいイメージと一緒に展開するといったのかなというような気はします。

(末富会長) 私どもだけではなくて、ディーラーの方も事前に見積もりを出したりとかですね、いろいろなことを取り組んでいると思っっているんですが、一部はわかりませんが。ただ、整備業者さんの中でも、例えば大手で非常に大きなチェーン店だとかいろいろ出てきてですね、価格はこう書いてあるんですけど、実際やったら違ったっていう、そういった問題は一部あるかもしれません。

ただ、逆にそういうところになると価格競争になっちゃってますので、本当にもう少しきちんとして説明して、きちんと納得してもらおうということが大事だと思っってます。これからもそういった透明性はいちばん大事だと思っます。業界として取り組んでまいります。

(山内委員長) 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。

(山内委員長) それでは、最後になりますが、一般社団法人日本自動車工業会技術管理委員会、副委員長でいらっしゃいます、樫目喜久さんから発表いただきたいと思っます。

それでは、どうぞよろしくお願ひいたします。

(樫目副委員長) 日本自動車工業会技術管理委員会副委員長を務めさせていただいております、トヨタ自動車の樫目と申します。本日は小委員会の皆様に自動車メーカーの立場からこれからの自動車の動向についてご説明をさせていただきますので、今後の議論の一助にさせていただければ幸いです。

資料は、お手持ちの「資料6」というところで、進めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

では、スライドの1に行きまして、自動車を取り巻く環境でございます。現在、ここに書いておりますような3つの大きな環境変化というのが自動車を取り巻いております。1つは安全環境意識の高まりから事故のない安全な社会の実現、温暖化の抑制、省エネルギー指向の高まりでございます。

そして、先ほどから話に出ておりますけれども、若者の車離れ、高齢化等への対応ということで、新たな自動車の魅力の創出が必要になってきております。そして、このような取り組みをグローバルに展開していくためには、国際基準調和を進める必要が挙げられます。本日はこの3点について、順次、自動車工業会としての取り組みをご紹介します。

2ページに行きまして、まず始めに事故のない安全な車社会の実現に向けた取り組みでございます。先進安全技術の方向といたしましてはすでに普及しておりますエアバッグのような衝突時の傷害軽減技術から、衝突時の被害軽減ブレーキといったような予防安全技

術と呼ばれるものに移ってきておりまして、昨今ではさらに高度な運転支援技術の導入や最終的に自動運転を視野に入れた技術開発が進められております。

ここでは自動運転の議論の状況について少しご紹介をさせていただきます。次のスライド3にまいります。この上の表は自動化のレベルを示しておりまして、いちばん左のレベル0といたしますのは、ドライバーが全てを運転操作するレベルでして、逆にいちばん右端のレベル4と呼ばれるものは車自身が運転を行う全自動レベルのレベルを示しております。

真ん中のレベル2までの技術はすでに確立されてきておりまして、その横のレベル3のような特定レーンの自動走行も技術的には可能な状況になりつつあります。自動化のための技術として道路ですとか、あと車の位置、信号や標識といったそういうものを正しく認識する必要がございます、下の左の写真についていますようなカメラですとか、レーザーレーダーですとか、センサー等の技術開発の推進をしております。

自工会としましては、これらの自動運転技術というものはあくまで高度に運転支援をする技術でありまして、運転の責任はドライバーに課せられていると考えております。右下の写真にありますような Google が発表しております Google Car といった、完全な無人運転を目指しているというところもございますけれども、運転にまつわる法整備も必要でございます、まだまだ時間を要すると考えております。

それでは、自動運転実験車の1例につきまして、トヨタ自動車のビデオでご紹介いたしますので、前の画面をお願いします。

(ビデオ上映中)

(ビデオナレーション) 自動運転実験車両はレーダーで前方の総合環境、レーザーで周囲 360 度の周辺監視、そして車両前方に取り付けたカメラで信号機や交差点を走行する車両などの情報を得て状況を判断。次にどこに進むのかを決定して、自動的に走行します。

歩行者検知、障害物検知。トヨタでは高度運転支援システムの早期実用化に向けて、自動運転技術の研究に力を注いでいます。

(樫目副委員長) このようにですね。高度運転支援技術というのは日々進歩してきておりますけれども、自動車会社のみならず様々な業界と実現に向けての取り組みを進めております。

また、自動車だけではなくて、インフラですね。IPS といわれておりますけれども、そういった情報通信の世界も必要になってきますので、そういったインフラ整備につきましても計画的に進めていただきたいというふうに考えております。

次、スライドの5ページにまいりまして、温暖化の抑制、省エネルギー志向の高まりへの取り組みについてのご説明です。環境意識の高まりに対しまして、自動車各社は次世代自動車と呼ばれる車両の開発と普及拡大に努めてきております。次世代自動車の中でもマルで囲っておりますけれども、プラグインハイブリッド車ですとか、電気自動車、燃料電

池自動車といった電動車両への期待が大きくなってきております。

しかしながら、電動車両につきましては充電インフラですとか、水素インフラ等の整備が必要で、普及拡大に起きましてはこのインフラ整備等とあわせて考えていく必要がございます。

6 ページにまいります。次に若者の車離れ、高齢化等への対応として、新たな自動車の魅力の創出についてご説明をいたします。IT 技術の進展に伴いまして、自動車も様々な情報の授受を行うことで、魅力的なサービスが提供できるようになりつつあります。

交通情報や天候情報、対話サービス等の新たなサービスが始まっており、特にスマートフォンを直接ナビゲーションシステムにつないで操作することができたり、スマートフォンと同じアプリケーションがナビに搭載されていたりと、スマートフォンに慣れた若者たちが簡単にナビゲーションシステムを使えるようになりつつあります。このようなシステムを各社すでに発表をしております、新たな自動車の魅力作りに努めております。

7 ページに参ります。また自動車から発信される情報等を収集いたしまして車の位置ですとか、速度、走行状況などの、いわゆるビッグデータを活用した新しい情報サービスの提供というのも始まっております。このビッグデータをもとに加工した交通情報ですとか、統計データなどを自治体や企業が交通量の改善ですとか、地図情報の提供、防災対策などに利用することができます。

8 ページ目に参ります。自動車の走行情報の活用事例についてご紹介をいたします。左の写真の例は急ブレーキが多発しているという情報をナビの走行データから抽出をいたしまして、交差点の見通しを改善して事故削減に貢献した例でございます。

また、右の写真は東日本大震災でナビの走行情報から通行可能な道路情報を素早く提供し、被災地の避難ですとか救援ルートの確保に成功した例でございます。Facebook ですとか Twitter などに流れる情報ですとか、車載カメラの情報から、今までは考えつかなかったような付加価値を提供できる可能性があります。IT 技術は急速に進化しております、さらなるビッグデータの活用の可能性について研究開発を続けてまいります。

9 ページに参ります。続きまして新たな自動車の魅力の創出の1つでありますけれども、超小型モビリティというのがございます。超小型モビリティと呼ばれますものは一般的な乗用車よりコンパクトで、1人から2人乗りの小回りのきく、一般的には電気自動車でございます。省エネ・低炭素化に寄与するとともに高齢者、子育て世代など多くの方々に新たな地域の手軽な足となって、生活・移動の質の向上をもたらす可能性を持っております。

次、10 ページに参ります。高齢者や子育て世代の方々の足のほか、ここに図で示しておりますけれども、中心市街地ですとか観光地での回遊に使ったりですとか、気軽に使いやすい車両として地域社会全体に活気、賑わいを生み出す新たな交通手段になる可能性もございます。

ただし、本格的な導入におきましては、この超小型モビリティに対する車両のカテゴリーをどうするのかとか、適用法規の検討といった、まだまだ交通にかかわる法規整備を進

める必要がございます。

11 ページに参りまして、今までご説明したような新たな技術ですとか、新たなモビリティの導入に際しましては、安全性等を確保するために基準ですとか標準を定めていく必要があります。昨今の自動車のグローバル化に伴い、基準・標準類も国際化をして基準調和していくことが重要となってまいります。基準調和することによりまして、自動車メーカーにとっては仕様統一によるコストの削減、またユーザーにはその結果として購入しやすい自動車価格、また行政側にも基準策定の作業ですとか、審査の作業の効率化といったいろいろなメリットがあります。

また、真ん中に書いてございますように、従来は認証の相互の承認という仕組みにつきましては装置・システムごとであったところを、今後は車両全体として行う、相互承認の制度の検討が日本政府の提案により国連において進められておりまして、この作業を積極的に推進いただくとともに、国内への受け入れ準備をお願いしたいと思っております。

次、12 ページに参りまして、今までご説明したような新技術、新モビリティ、新サービス等々の導入におきましては、ここにいくつか事例を示しましたような項目につきまして、基準化・標準化等を検討していく必要がございます。この際、昨今複雑化してまいります自動車の電子化等を踏まえまして、使用過程における基準の検討といったところも必要となってまいります。

こういった検討におきましては、国際的な場で議論をいたしまして、国際基準・国際標準として成立するように、官民で協力して進めていきたいと思っております。

13 ページ。ASEAN 諸国におきましては、ご存じのように日本の自動車メーカーのシェアは 90%台でございまして、これからも市場拡大が見込まれております。その一方で急激なモータリゼーションの発展に伴いまして、安全・環境の問題が顕在しております。こうした中、市場実態と乖離した独自の基準制度導入の動きがございます。

これを防ぐためには官民が一体となって総合的な安全・環境施策の提言、導入支援活動を講じることで、日本企業、日系企業がより活躍できる公平な競争環境の整備と ASEAN 諸国における安全・環境の向上を目指していきたいと考えております。

最後のページ。14 ページですけれども、次世代自動車、安全技術、新技術、ソフトインフラといったものを、日本がイニシアチブをとって世界に発信して、豊かな未来社会に向けた自動車の新たな展開に貢献していけますように、これからも努力を重ねてまいります。

以上、ご清聴ありがとうございました。

(山内委員長) どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの発表につきまして、ご質問あるいはご意見などございましたらどうぞ。

(秋池委員) 若者の車離れという言葉をよくお伺いするんですけれども、その実態をもう少し詳しく教えてくださいませんか。要するに何を言っているかということ、地方だとやはり若者も車に乗らなければ移動手段がないんじゃないかと思うんです。

ですので、要は都市部の若者が乗らないということなのか、あるいは免許すら取らない人が増えているということでしょうか。そのあたりを教えてくださいませんか。

(樫目副委員長) はい。ちょっと統計的な数字は覚えておりませんが、おっしゃられるように都市における若者の車離れというのが顕著だというふうな認識は持っております。今おっしゃられたように、確かに地方はいつまでたっても自分の足としての車の必要性というのがありますので、まだ比較的車離れというのは、必要性があるということという少ないかと思えますけれども、都心におきましては、車を所有する、保有するコストの問題もありますし、先ほどから出ておりましたけれども、スマートフォンとかですね、それ以外に若者たちの興味が向いているというところもございますので、やはりそのあたりで都心のほうが少し車離れというのが顕著なのかなという認識は持っております。

(篠原委員) ちょっといいですか。

(山内委員長) どうぞ。

(篠原委員) 2つばかり。自動運転というのはイメージがもうひとつわからないんですね。結局運転席に誰もいなくてもいいということですか。後部座席で本を読んだり、寝転んでソファみたい、後ろの席にいても、そのまま安全に行くというのが究極の姿なのかどうかということが1つと。

それからもう1つ、ぜひメーカーの方におたずねしたいと思ったんですが、騒音。車のドアの開け閉めの騒音と振動ですね。最近のアメリカなんか静かに閉まる車もあるようですけども、まだそうではない車のほうが多いですね。

ドアの防音技術というのを全車で普及するとか、そういうようなことは今後あり得るのでしょうか。

(樫目副委員長) 1点目のご質問ですけれども、スライドの中でもご説明させていただきましたけれども、あくまで自動運転というのは言葉が一人歩きしておりますけれども、やはり高度な安全運転支援技術というふうに位置づけをしております、あくまで車に運転者がいるというのは大原則だというふうに。

(篠原委員) 運転席に。

(樫目副委員長) はい。その前提でいかに安全性向上のために、例えば脇見ですとか、居眠りとかになったときに、車線を逸脱するところをサポートするですとか、あとは高速道路での長時間での疲労の軽減による事故防止とかですね。やはりあくまでもドライバーが車にいるという前提で、いかに高度に運転を支援するかということなんです。

もちろん、技術開発の究極としては全くの無人の自動運転というのも技術開発としてはあり得ますけれども、そういうところを世の中に出すというのはまだまだ先ですし、社会の受容性といった面からもかなりハードルが高いというふうに思っております。

あと2点目のほう、ご指摘はごもっともですね。ドアの閉まる音というのは、好みもございまして、もちろん「バタン」という安っぽい音で騒々しいのはもちろんだめなんですけれども、重厚感のある音とかですね、そういう閉まり方というのも実は設計面では配

慮はしておるんです。

全く音がしないと、今度は逆に「閉まった感」がないとかという話も出てきますので。ただ、おっしゃられるように、ご存じかと思えますけど海外なんかだと夜中で「ボタン」と風で閉まったりとかした瞬間にアラームが鳴って、サイレンが鳴りまくるとかですね、そういうようなクレームも当然ございますし、逆にボタンと強く閉まるシステムですと、その場でアラームが鳴ってしまったりとかですね。ご意見は、よくわれわれの開発のほうにも活かしていきたいと思えます。

(篠原委員) 今音をたてない、あまり音をたてない車種もあるんでしょう。

(樫目副委員長) 技術的には可能です。例えばミニバンとかの後ろのバックドアなんかは電動で閉まるというふうにも今やっておりますし、高級車なんかではトランクそのものも電動で閉まるようになっていきます。そういうのもできますので、技術的には当然可能ですけれども、やはりその部分のコストの問題等ございまして全車に採用するという部分では課題がございます。

(酒井委員) ありがとうございます。いろいろ関心を深くさせていただきました。

2つあるんですけど、先ほどの若者の車離れの中で、ご説明がスマートフォンが対比に上がってるんですけども、実は都市部にいると、ほかの機関のほうで遙かに便利になって来ちゃっていて、わざわざ車で都心へ行こうとは思う人が少ないのかもしれない。こういったことが少しネックになってるんじゃないかというふうに思っています。

もう1つは、ご説明を受けて、どんどん新しい技術を開発するのは必要なことであるし、大事なことだというふうに思えます。自動運転も含めて。

ただ、実際の事業用の自動車の経営者からの観点ですと、やはり買った以上は10年なり20年回さなければいけないわけで、そうするとその後いろいろな先進技術が付いていくんですけども、やはり後付けできるということ、企業の皆さんとして儲かるかどうかはわかりませんが、でもやはり先進技術を使った安全装置を後付けできるようにしていただくこともとても大事なことなんじゃないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

(樫目副委員長) 最初の車離れの話ですけども、われわれ自動車メーカーとしても、やはり都心部のモビリティというところにおいて、やはり車以上に便利で時間が確実という交通機関というのは当然かなりたくさんありますし、その部分の競争というのは実は非常にハードルが高いというふうには思っています。ある意味そこはもう争わない部分だというふうに認識はしております。

ただし、その中で超小型モビリティですとか、今後新たな取り組みというのも始めておりまして、例えばそういう車両のシェアリングで、最寄りの電車の駅まではそういったような形で新しいモビリティ等を出かけていただくとか、車のシェアのプログラムも今始まってきますけれども、それでパーク&ライドみたいな形をやっていただくとかですね。

やはりすべてが例えば電車だとか地下鉄に変わるわけではないというふうに思っていますので、そのあたりはうまく競合できるように、共存ですかね、できるようなことをわれわ

れも考えていくことだと思っております。

もう1つ、後付けの話はですね、おっしゃるとおりなんですけれども、なかなか新技術というのは、搭載面とか制約を受けた上で非常にセンシティブに設計されていますので、すでに売られた車に対してすべて開発の性能が保証できて、後付けでレトロフィットで出せるかというのは正直非常に難しいです。

先ほど、自動運転のビデオも少しお見せしましたけれども、最先端のシステムですとか、あと、少し専門的な言い方をしますと、車の中の電子制御のプラットフォームとかですね、やはり今車はほとんどそういう電子制御になってますので、最新の電子制御システムを前提にしてつくられてくるのがだいたい新技術になってきますので、やはり古い車ですとまだそういった部分に対応できていなくて後付けというのは非常に難しいとかですね。そういう問題はございます。

ただし、それ以外の部分で、新技術とは言えませんがレトロフィットできる部分というのはなきにしもあらずなので、今後車の寿命はどんどん延びていきますので、そういったところはメーカーとしても1つ考慮する余地はあるかなというのは確かにあります。(酒井委員) ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

(樫目副委員長) はい。

(川端委員) ユーロ NCAP の中に、2016 年から 20 年に向けて自動運転の普及というカロールアウトに関して支援していこうというのがあるんですね。要は高度な操舵回避までついた ADS の普及率を上げていこうという施策、デュアルレーティングの施策が入っているということと、自動運転のロールアウトを支援していくような安全基準をつくっていこうという施策があります。そのようなことを日本でも JNCAP もありますので、何かそのようなことを。要はせつかく開発しても普及しなきゃしょうがない、そういうことがちゃんとやれていくかということと。あと日本から発信してということだったので、日本がデファクト・スタンダードを取れるのは、DS ぐらいなんです。そういう意味ではこれこそ国として、チームジャパンみたいな形でデファクト・スタンダードをとれるような何か施策をしていかないといけない。ただ新技術がいいからデファクト・スタンダードを取れるかというところではないと思うので、そういった何かお考え、技術側のほうであるようでしたらお願いいたします。

(樫目副委員長) 1 点目のユーロ NCAP ですけれども、おっしゃられたように、新たなレーティング・システムというのは自動車メカニズムととも競争にもなりますし、あとそういうレーティングを取ることで普及につながるというのは間違いないと思っております。

日本のほうも当然 JNCAP が開始されておりますし、自動運転というわけじゃありませんけれども、今予防運転、先ほど説明したような予防運転技術の JNCAP の取り組みというのも始まっておりまして、たしか今月にもそういうレーティングの発表も行われることになっておりますので、今後ますます将来の高度な安全運転支援技術の導入促進に向けたレー

ティングのシステムというのは、当然のことながら日本でも継続して進めてまいりますし、われわれとしてもサポートしていきたいと思っています。

あとデファクト・スタンダードの話はですね。それも当然のことながら、自工会としましても問題意識は持っておりまして、今実は自動車工業会の中にもそういう標準の検討をするというような検討会みたいなものを立ち上げてまして、やはり今まではどうしても競争領域だということで、各社抱え込んでいた部分が何とか協調できる領域はないかというところの議論を始めておりまして、そういった中からやはり日本として協調しながら海外にも対抗、あまり「対抗」っていうと逆に海外の人がカチンと来ちゃうんですけども、日本の中で言いますと、そういう海外に負けない日本の優れた技術が外に標準化を取れるような活動というのも始めておりますので、そういったところを継続していきたいと考えております。

(山内委員長) ありがとうございます。まだご質問等あるかと思うんですけども、時間のほうがなくなってまいりました。どうもありがとうございました。

(樫目副委員長) どうも失礼します。

(山内委員長) それでは、ヒアリングはこれで以上でございますけれども、続きまして、小委員会に先立ちまして、第一交通産業株式会社の代表取締役社長でいらっしゃる田中亮一郎様より、事務局が事前にヒアリングを行っております。また本小委員会での検討事項につきまして、関係団体からも意見が提示されておりますので、それらについて事務局からご説明願いたいと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

(広瀬総括) それでは資料7でご説明いたします。第一交通産業株式会社、田中社長のご報告をかいつまんでいたします。

まず、1 ポツ、地域における取り組み提案といたしまして、宅配業者の方が荷受人不在のために配達できなかった荷物について、宅配業者が配達できない時間帯をタクシーでフォローして配達したらどうかといったご提案がありました。

次に2 番目の活性化の取り組みといたしまして、妊産婦向けの送迎サービス「ママサポート」の利用が最近急激に増えてきていると。出産後はお子さんの定期検診でも利用してもらえたり、さらには通常のタクシー利用にもつながっておりますということはありました。

次に3 番目。人材の確保・育成に関しましては、新規採用した運転者について、必ず管理職が運転者の方の家庭を訪問して家族に協力してほしいことをお願いして、理解を得るように取り組んでいますということでございます。

また大卒者で事務職で入った方についても、二種免許を取れる年齢になった場合には通算で2 カ月間乗務させており、一方で高卒の方には直ちに二種免許は取れませんので、管理職補助を3 年間やって、その間3 年間固定給を支払うようにしていると。そして二種免許が取れるようになったら3 年間乗務してくれというように取り組んでおりますというこ

とでございます。

そして、また二種免許が取れるまでの間、例えば地域限定のタクシー免許のような形で認めてもいいのではないかと、そういったご提案もございました。

また、女性の採用につきましては、田舎では女性が働く環境が整備されていないので、例えばトイレを改装したりですとか、女性用更衣室を必ずつくるといった、そういった環境整備にも取り組んでおりますとのことでございます。

4番目のオリンピック対応といたしましては、外国人客向けに実施しております、同時通訳オペレーターサービス、現在3カ国語でやっているそうでございますが、スペイン語、フランス語の2カ国をさらに追加していく予定だということでございます。

最後に、沖縄県で取り組んでおられることということでございまして、3カ月に1回、公募で選んだモニターの方の会議を開催しておるようでございます。自ら社長がご自身で必ず出席しておるとのことです。そこで出された意見につきましては、実行する場合、いつまでにやるかというのを、期限を付して取り組んでおりますということございました。

資料の7につきましては以上でございます。

引き続きまして資料8でございますが、関係団体からのご意見ということで、全国レンタカー協会様からいただいておりますご意見をご紹介します。

レンタカー事業につきましては、その事業規模、年々拡大して来ております。また今後ますます訪日外国人旅行者が増加していくことなどが見込まれておまして、今後もレンタカーを安全かつ安心して外国人の方が利用できる環境づくり、こういったものに縷々取り組んでおりますと。

さらにレンタカーの営業拠点ですとか、乗降場、駐車場の空港周辺での適正配置につきまして、こういった空港レンタカーアクセスの改善、特に特段のご配慮をお願いしたいと思っておりますというご意見をいただいております。

(池光課長) 引き続きまして資料の9-1、9-2について、自動車情報課長をしております池光と申しますが、私のほうからご説明をさせていただきます。

この点は前回第1回の資料の中で事務局のほうからお出ししたものの中に、車の魅力向上という観点で現状のナンバープレートについて、例えばデザインが入ったような諸外国で行われているようなものを今後そういうふうなものの取り組みの1つとして検討していくことについてはいかがと、このようなことをお出しさせていただきました。

その点につきまして、全国でナンバープレートの販売をやっておられるメーカー、業者の団体であります一般社団法人全国自動車標板協議会から意見をちょうだいしております。それが9-1でございます。

この中身でございますが、中段のところでございますが、この当自動車標板協議会でも調査をしていただいたようございまして、図柄入りのプレートについてはアメリカ、カナダ、オーストラリアなどの海外諸国では、すでに導入が行われており、中にはナンバープレートの交付にあわせて寄付金を収受をし、その寄付金収入で観光や地域振興など様々

に活用されているということがございます。

またわが国においてもご当地ナンバー等、ある意味ナンバープレートをそういった多様な目的に使っていくという取り組みを進めているということでもありますので、図柄入りのナンバープレートの関心やその活用の可能性は相当程度高い。その積極的な導入が望ましいと。こういった意見をちょうだいしております。

参考に9-2というのが付いてございます。これは諸外国のデザインが入っているプレートの例ということで、全国自動車標板協議会が調査をされたものということでちょうだいしておりますが、簡単にだけざっと見ていただきますと、アリゾナ州。アメリカの場合は州ごとにナンバープレートを出しておりますのでかなり多様なものがございます。アリゾナ州の例は観光振興ということでこういうサボテンの絵が付いたものが出ている。

次、めくっていただいて、カリフォルニアもこれはヨセミテ公園の野生生物、生息地、歩道維持ということで寄付金は20ドルぐらい上乗せをされているというものであります。コロラドのほうは、真ん中に動物の手形がありますが、これはホームレスの動物の保護というようなものに使われているようであります、これも寄付金が付いてございます。

それからフロリダのほうは、これは海洋科学の研究・教育といった目的に使用するというようなものでありますとか、下はビーチの安全性の確保というような形で非常に多様なプレートが出ております。

めくっていただいて、10ページというのがありますが、ネバダ州というところがありまして、ラスベガス、カジノの州でありますけれども、これはラスベガス100周年の歴史保存プロジェクトということで、記念ナンバープレートのこういったことを出しているというものであります。

最後にもう1点だけ、16ページ、それからその裏の18ページ、これはオリンピックのナンバープレートでありますけど、シドニーオリンピック、それからカナダはバンクーバーのオリンピックということで、こういうものが出ているということでございます。以上でございます。

(山内委員長) それでは今のヒアリングとそれからご要望事項につきまして、何かご質問、ご意見ございますか。どうぞ。

(川端委員) 私、この諸外国のデザインプレートというのに非常に興味があつて拝見したんですけど、つい先日アメリカの内陸のほうに行って、やっぱりいろいろなプレートがあつて、逆に言えばこういったもの、しかも寄付金もかなり多額が得られるみたいで、自然保護とか目的があつて使えて、アメリカでは非常に好評だということも聞いたんですけども、日本で逆に導入するときに何か課題のようなものがあるんでしょうか。現状の例えば法律だったりとか、申請の問題とかで。

(池光課長) 日本ですと実は、技術的にプレートの作り方が違います。アメリカはアルミと言いますか、金属の板の上にシートを貼ってるんです。日本はまさにペイントで塗っておりますので、それに対応したようないろいろな工場の設備ですとか、いろいろな関係

機関の設備でありますとか、今回導入するに当たって、やはりそういうところのいわゆる準備、あるいは確認というのをしていって、その上で当然導入していくということであります。

諸外国でもうやっているの、日本で物理的にできないかということになりますと、多少モデルチェンジする部分はあるとは思いますが、基本的にはやれないというものではないのではないかと。ただ、いくつか課題という点については調整をしていくということが、導入するというだけでは必要になってくる、こういうふうに思っております。

(川端委員) 自動車離れとかをこういうことでも防げるかなと思ったので。何か若い人に興味を持ってもらうとか、あと女性とかもきっと自分の名前、海外なんかよく名前をナンバーに書いてたりしますよね。「705」とか、この人「ナオコ」さんかなとか、「884」で「ハヤシ」さんという名字なのかなとか、ゴルフでパーが取りたいのかなという人がけっこういるので、こういうところで寄付金になる分には、皆さん税金はなかなか納めるのを反対するんでしょうけれども、目的があれば喜んで納税するんじゃないかなというふうに思いました。

(山内委員長) ありがとうございます。ほかによろしゅうございますか。

それでは議事の2番目に進みます。2番目はこの前回の第1回の小委員会で、委員の皆さんからご指摘の事項がございました。これにつきまして、議事の3の中間整理案に向けた論点とまとめまして事務局から資料説明をいただいて、意見交換をしたいと思っております。

それではどうぞよろしくお願いいたします。

(総務課長) はい。説明いたします。

時間の都合でかなり駆け足になるようではございますけれども、よろしくお願いいたします。2番目の議事、取り急ぎ前回いただきましたご指摘の事項のうち、事務局が整理しました3つの項目について説明いたします。

資料10-2という1枚紙をご覧ください。前回、矢ヶ崎委員より貸切バスがウィラーのように新たな需要を開拓していくような取り組みがほかにも多くあるのではないかとのご指摘をいただいてございます。本日のヒアリングにもかなり様々な具体的な例がご紹介がございました。

そのほか、この資料では福岡駅で九州新幹線の開業に合わせて、タクシーコンセルジュを設置して、外国人観光客の取り組みを図っている例ですとか、東京のはとバスで高級車両を導入しているですとか、自動車整備業等においてサービスの拡充等で顧客を増やしていると、そのような事例があるということを書かせていただいております。

今後、様々な調べていきますと、さらにいい事例いろいろあろうかと思っておりますので、また改めて説明させていただければと存じます。

次に資料の10-2とごございます1枚紙をご覧ください。前回、篠原委員より若者の車離れは都市部と地方部では状況が異なるのではないかとのご指摘をいただいております。また先ほど秋池委員からも同じご指摘をいただいたところでございます。

間接的なデータでございますが、ソニー損保の調査によりますと、新成人、これの運転免許の保有率というのが、都市部が4割、地方部が6割、若干の差がございます。地方ほど成人になってからすぐに免許を取得する傾向があるという状況にはなっているようでございます。

また、人口当たりの鉄道とバスの輸送人員、この数字を拾いますと、当然でございますけど大都市圏ほど当然数字は高くなります。また、世帯当たりの乗用車の保有台数、もうこれは地方圏ほど当然高い傾向にございます。こうしたデータからしますと、都市部と地方部では車の活用ですとか利用形態などには若干差異があるのかなというようなことは間接的ではございますけど、伺えるところでございます。

3点目、資料の10-3、A3の1枚紙でございます。前回、加藤委員より多くの課題が事務局から説明されてございますけど、それぞれ課題ごとに取り組みの時間軸というのは異なるのではないかとのご指摘がございました。この資料は委員のご指摘もありまして、つくれる範囲でつくってみたものでございます。

いちばん左側の欄に11ごとの問題意識および、例えば例示として個別施策と書いてございまして、それを1年後、2～3年後、10年後あたりに伸ばしてみてもうどうだろうかということを書いてみましたが、結果といたしましてはなかなか金太郎飴みたいな線になって、わかりにくくなっているかと思えます。

これも結局現段階ではこの資料中の個別の施策の記述というのはどうしても抽象的にならざるを得なくて、ただ、これを細分化していけば、時間軸はそれぞれの各個別の施策ごとに当然異なっております。

また時間軸の中でも検討期間中というふうに整理されたら検討だけしときゃいいかと言うと、そういうものではなくて、要は可能な事項はすぐにでも実施しなければならないということが出て、なかなかきれいに整理できないというような取り組みもあろうかと思えます。

さらにまちづくりと連動しながら交通を考えていかなきゃならない部分はかなりありますけれども、小さな拠点づくりなどのまちづくり自体のスケジュール感というのも現在いろいろなご議論がまだ出されている段階でございます。なかなか決めつけられない部分がございます。

そうした意味では、この資料はあくまでもとりあえずのものということでご容赦いただきまして、今後委員会でのご審議ですとか、事務局内での検討を深めていく中で、必要に応じて改めて整理させていただければというふうに考えてございます。

引き続きまして、議事3についてのご説明をいたします。資料は11番。「中間整理に向けた論点整理」と題されました冊子でございます。

前回の委員会におきまして、国際競争力の強化ですとか地方創生などへの対応は喫緊の課題でございまして、優先的に検討を進めて、年内の中間整理に向けたご議論を、議論を行うことにつきまして、ご了承をいただいたところでございます。

前回の委員会では11の多岐にわたる問題意識を事務局のから説明させていただきましたけれども、このうちいくつかに絞り込みまして、次回以降に可能であればとりまとめなり考え方を中間整理の対象とさせていただければと考えております。中間整理自体は次回の委員会以降でとりまとめたいと考えてございますので、本日はその中間整理に向けて、これにかかわるいくつかの論点を説明させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただくと、目次がございます。全体構造を説明いたしますが、まず、前半の部分が地方創生に関する事項でございます。

現内閣の最重要課題でございます地方創生につきましては、総理を本部長といたします、「まちひとしごと創生本部」におきまして、年内にも50年後を見据えた長期ビジョンと、それから今後5年間の施策の方向性を提示する総合戦略の2つを決定すべく、現在本格的な議論が始まっていると承知してございます。

こうした中、自動車の分野に起きましても、例えばネットワークをどうしていくか。このネットワークというのも、この小さな拠点におけるネットワークをどうするかということですね。コンパクトシティにおけるネットワークをどうするか。また、高次地方都市連合におけるネットワークをどうするか。地方都市連合においてはネットワークをどうするか。

この3つの議論があるかと思っております。

さらに最後、地方創生の最後のほうには、地域産業としての自動車運送事業をどう考えていくのかという課題があるかと思っております。

それから、後半部分。後半部分の2番では地方創生以外に速やかに対応すべき事項で3項目。具体的には自動車産業国際競争力の強化、独立行政法人の統合等、最後にナンバープレートの多様な活用、これら3項目あるかと思っておりますので、これらについてご説明いたします。

4ページをお開きください。

まずは、小さな拠点におきます周辺を支える自動車交通ネットワークをどうしていくかという課題がございます。

小さな拠点づくり、繰り返しでございますけれども、今年7月にまとめられました「国土のグランドデザイン2050」の重要な基本戦略となっております。中山間地域などの過疎地域で商店、診療所など日常生活に不可欠な施設機能というのを歩いて動ける範囲に集めた、いわゆる「小さな拠点」を形成し、これと周辺集落とを交通ネットワークで結ぶことによりまして持続可能な地域作りを推進していこうというものでございます。

これにも2つの面があるかと考えてございます。1つ目は資料の左側の部分でございますけれども、交通のネットワークのあり方ですとか、サービスレベルを確保しようとしていく中で、例えば貨客混載、すなわち1両の自動車で旅客と貨物を同時に、または違う場合に混載していくとか。それから、コミュニティバスなどの旅客輸送の代替をどう図っていくか。そういう課題があり得ます。

2つ目は資料の右側の欄でございますけれども、運送事業者が従来から提供しています輸送サービスに加えまして、これにとどまらない例えば生活支援サービスなどを追加的に展開していった、地域作りに貢献していけないかと、そういう課題でございます。

5ページをお開きください。この課題につきましては、現在の法制度や先進事例でございます。資料左上、(1)の貨客混載につきましては、現在資料に記載されておりますような一定の限定的な場合にのみ認められておまして、一般的に認められているものではないでございます。

資料右上、(2)コミュニティバスなどにつきましては、地域の実情に応じて現在でもかなり柔軟に運行を認めておりますけれども、やはり一定の要件は課さざるを得ないという状況でございます。

資料の下段、(3)でございますけれども、生活支援サービスの先進事例としてはタクシー会社が買い物代行や介護サービスを提供する事例、高齢者の救援サービスを実施している事例などがすでに実施されているところでございます。

6ページをご覧ください。事務局が考えております今後の取り組みの方向性でございます。資料左側、(1)まず貨客混載につきましては、旅客などを運ぶわけですから安全運行のために必要な措置などを講じた上で、改革客混載を可能にすることについて検討したらどうか。また、資料右側の上段、(2)でございますけれども、コミュニティバスなどを導入しやすくするための手続きの緩和ですとか、実施主体の拡大などを検討したらどうか。

また、その下の(3)ですが、タクシーの生活支援サービスなどの一層の推進を図る方策は何か、こういうことを考えているところでございます。

8ページをご覧ください。ネットワークコラムの2番目。コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークをどうするかという課題でございます。コンパクトシティの形成に関しましては、今年度の法律改正によりまして、中規模程度の都市圏におきまして、居住・医療・商業などの各種機能を集約したコンパクトなまちづくりを目指しますとともに、これと連携をいたしまして、地域の公共交通ネットワークの再構築を目指す取り組みが今後本格化することが見込まれているわけでございます。

このネットワークの再構築に当たりまして必要となる事項として、この資料では5つの項目をそれぞれ整理させていただきます。この5つの項目について、各項目次のページ以降で簡単に説明します。

まず9ページでございます。地域との連携を強化することは当然必要になっております。その場合、資料上段でございますとおり、今般「地域公共交通活性化再生法」という法律を改称いたしまして、地方自治体が主体的に取り組める制度が新たに整備をされております。したがって、この制度を今後しっかり活用していくことがまずは重要ではないかと思っております。

また、資料の左側でございますけれども、地方自治体に主体性を発揮していただくに当たりまして、国もコーディネーター役として一定の役割を果たす必要があるのではないかと

という問題意識を提示してございます。

10 ページでございます。2 番目に従来からのバス、タクシーは当然でございますけれども、それに加えてレンタカー型カーシェアリングや超小型モビリティなどの多様な移動手段の活用を目指すことが今後の方向性となるのではないかという課題でございます。

まず、大きな交通需要に対応した基幹的な公共交通、これはバスとかタクシーが考えられるわけでございますけど、これにつきましては質の高いサービスの提供が何よりも今後不可欠となってまいります。

資料の左側でございますけれども、ただ質の高いサービスを提供するに当たりましては投資負担というのが必要になります。そうしますと事業者が躊躇する場合もあろうかと思いますが、これを打開すべく、例えばでございますけれども、運賃とは別に料金を収受することにより投資負担を軽減することができないかなどを検討する必要があるのではないかというふうに考えてございます。

また、資料の右側部分でございますけれども、今後の基幹交通の柱として期待されます、バスラピッドトランジットにつきましては、手続きの簡素化などによる、さらなる導入促進方策を検討する必要があるかと考えられます。

11 ページでございます。今申し上げた基幹的な交通に加えて、これを補完する交通サービスの問題がございます。この補完的な交通サービスといたしましては、移動手段として近年期待高まってございますレンタカーの活用が考えられますけれども、これについては先般乗り捨て方式によるレンタカー型カーシェアリングを可能としたところでございます。

今後はさらに資料の左下部分でございますけれども、さらにレンタカーの活用拡大を図るため、車両の返却場所となる事務所のあり方について、多様かつ柔軟な取り扱いができないものかの検討も必要と考えられます。

また資料の右側でございますとおり、多様なニーズに対応した超小型モビリティにかかわる制度構築や普及促進なども検討したらどうかと考えております。

12 ページでございます。最後に都市内の交通全般にかかわるサービス向上施策でございますけれども、バス停留所での表示の改善や時刻表の改善。

さらに 13 ページになりますけれども、ノンステップバスやユニバーサルデザイン・タクシーの導入などによるバリアフリー化の推進。子育てタクシーなどの普及促進。さらには、短距離の移動であっても高齢者などがタクシーを気軽に利用できるようにするための、初乗り距離の短縮運賃の普及を進めることなども検討課題になろうかというふうに考えられます。

また、14 ページでございますけれども、ハイグレードなバス停留所の整備ですとか、バス停留所や交通結節点におきます沿線企業、商業施設などとの連携方策の検討推進というのも必要ではないか、必要となるのではないかというふうに考えてございます。

16 ページをご覧ください。地方創生のネットワーク論の 3 番目でございますけれども、

高次地方都市連合におきますネットワークをどうするかという課題でございます。

「国土のグランドデザイン 2050」におきましてはコンパクトになった都市間の相互を連携させまして、圏域を拡大することで都市機能の維持を図っていこうということで、この相互に連携をいたしました都市圏全体というのを高次地方都市連合と称しているところでございます。おおむね1時間圏内の人口30万人以上の都市連合をイメージしてございます。

17 ページでございます。今後の取り組みの方向性ですが、都市間相互を結ぶネットワークとしてはまずは高速バスあたりが考えられるわけでございますが、その高速バスの路線の拡充や高頻度化を図るため、現在認められている管理の受委託制度の拡充などで事業者がさらに機動的かつ柔軟な対応が可能となるような取り組みを検討すべきではないかというふうに考えられます。

さらには、高次地方都市連合というまったく新しいまちづくりを目指すわけでございますから、例えば公設民営方式を採用するなど地方自治体をこれまで以上に巻き込んだ形で、新たなネットワーク構築を目指すという議論もあり得るものと考えています。

18 ページでございます。高速バスなどの利用者利便の向上を図る施策といたしまして、ハイグレードな待合設備や座席の整理、インバウンド客向けの乗り放題バスの発行、リフト付きバスの導入加速化などが考えられます。

19 ページでございます。バス単体でのサービス向上の取り組みにあわせまして、高速バスの乗降場所におきます交通結節機能を強化いたしまして、市内交通と高速バスとの円滑な乗り継ぎを実現していく。また、まちづくりと連携し、多様なサービスの提供を行うなどの取り組みを強化していくというのも検討していく必要があるのではないかというふうに考えております。

21 ページでございます。地方創生の4つ目の課題でございます。自動車運送事業などは、当然経済雇用面などで地域密着型産業として一定の役割を果たしているものと考えられますけれども、今後人口急減などが見込まれます中で、地域産業としてその維持活性化をどのように図っていくべきかという課題がございます。

このページでは経営の効率を進めるですとか、サービスの付加価値を高めるとかの努力が必要ではないかという、そういう視点からいくつかの例示としての取り組みを記載してございます。

左上のバス事業につきましては、ビッグデータを活用した経営改善の取り組みが、また右上のタクシー事業につきましてはアプリを活用した配車システムの効率化などの取り組みがあります。

左下のトラック事業につきましては、空車情報システムによる輸送の効率化などの取り組みが、また右下の整備事業につきましては自動車情報化に対応してスキャンツールを活用した顧客満足度向上のための取り組みなどが必要ではないかということの例示として書かせていただいています。

22 ページでございます。このページは地域産業の維持・活性化のために経営形態を変革

することですとか、経営環境を改善していくという、そういう視点で取り組みの方向性を整理したものでございます。

左上のバス事業につきましては、収益性の向上が期待できない場合には産業競争力強化法の枠組みなどを活用いたしまして、経営統合を含む事業者再編などの取り組みを行う。右上のタクシー事業につきましては共同配車センターの設置やGPSを活用した営業効率化などの取り組みが、また左下のトラック事業につきましては運賃・料金の適正收受を実現するための経営環境の改善のための取り組みが、また右下の整備業につきましてはトータルカーライフサポートなどを通じた新たな収益源の確保の取り組みを進めることが必要ではないかというふうに考えてございます。

23 ページと 24 ページは経営維持の前提となります、人材の確保・育成の課題でございます。23 ページではすでに雇用した人材の定着を図るための、例えば労務管理・人事管理システムの改善などについていくつかの例を記載させていただきます。

また 24 ページでは女性や若年層の採用定着に向けました取り組みといたしまして、資料の中程でございますけれども、広報などによる業界イメージの改善など、また資料の左の下の部分でございますけれども、トラックの中継輸送の導入促進などによる働き方の見直しですとか、トイレ使用に関する関係業界などの協力の、労働環境の改善などの取り組みなどを問題提起させていただいているところでございます。

ここまでの説明は地方創生関連でございます。

次に、地方創生関連以外に、今後速やかに対応すべき事項について説明いたします。27 ページをご覧ください。自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定の改正への対応の課題でございます。

わが国の自動車産業は申し上げるまでもなく日本の製造業GDPの約2割を占める基幹産業であります。資料の右側部分にもございますように近年は円高などの影響により海外生産比率が高まっており、すでに台数ベースでは約3分の2が海外生産されている状況でございます。

一方では国内の生産台数は約1,000万台で横ばい状況にはございますけれども、うち約半数は海外に輸出されている状況でございます。こうした状況でございますから、輸出競争力の維持を図り、もって国内での産業立地や雇用の確保を図っていくことは極めて重要な課題となっております。

このため、ページの下のほうでございますけれども、政府もインフラ輸出戦略の中で国際機関における連携などを通じて、わが国の制度・技術の国際標準化などを推進することを決定しているところでございます。

28 ページをご覧ください。国際協定の動向でございますが、わが国の提案によりまして、「国連の車両等の型式認定相互承認協定」というのが改正されまして、再来年の3月には発効することになってございます。その内容、先ほどご紹介もございましたけれども、従来の制度というのは装置ごとに相互承認を、国ごとの相互承認を行っていったところで

ございますけど、これに加えて新たに車両単位で相互承認を行う制度が創設されることとなります。

これによりまして、従来より国の審査項目も3分の1以下に低減するということが期待されます。このため資料の右下の部分でございますけれども、まずは速やかにこれに合わせた国内制度を創設し、わが国自動車メーカーの認証にかかるコストを低減することによりまして、国際的に競争できる環境を整備することが必要になるものと考えられます。また、あわせまして日本の相互承認の審査機関となつてございます交通安全研究所の審査体制を強化することも必要になると考えられます。

30 ページをご覧ください。独立行政法人の統合などの課題でございます。自動走行自動車につながります先進安全技術でございますとか、燃料電池自動車などの商品化などの革新的な技術開発の国際競争が激化しているところでございます。わが国の技術というのは特に安全・環境分野に強みを持ってございますけれども、国際環境が激化する中、どのように国際標準の獲得につなげていくかという大きな課題がございます。

一方ではこうしたわが国の先進技術につきましても、実際にリコールが出された事例も出てきておりまして、先進事例の、先進技術のさらなる高度化、複雑化に適切に対応した基準作りというのも急務となっております。

31 ページでございます。資料の右側部分、これは自動車検査独立行政法人……、失礼しました。資料の左側部分は現在の独立行政法人交通安全環境研究所の業務を並べているものでございます。

この研究所では国際基準を含む自動車等の基準策定等に資する調査・研究など、多様な業務を行っているところでございます。また資料の右側部分は自動車検査独立行政法人の業務でございます、新車時および使用中の段階での基準に適応性の審査を行ってございます。

現在は相互の法人が連携しながら業務を遂行しているところでございますけれども、革新的な技術開発の国際競争が激化する中で今後わが国の国際標準の獲得ですとか、迅速かつ適切な基準策定のためには両法人の一層の連携強化が急務となつていたところでございます。

32 ページでございます。こうしたことも背景となりまして、昨年2月に両独立行政法人を統合することなどがすでに閣議決定されているところでございます。

33 ページでございます。両法人が統合する効果ということです。統合によりそれぞれの試験技術を従来以上に相互に活用することが当然可能となります。

例えば使用過程での不具合情報を設計段階にもフィードバックする、そうしたことにより使用段階も見据えた基準策定が可能となりますし、また技術進歩に対応した高度な検査手法の確立などもこれまで以上に容易になります。こうしたことから、安全環境に関して総合的かつ一体的な実施が期待できるものというふうに考えてございます。

資料の下の部分でございますけれども、今後はさらに革新的な検査手法を導入し、検査

の高度化や検査時間などの短縮を実現すること、またリコール対応の迅速化、実効性の高い基準策定を通じた国際標準にかかわる日本の提案力・発進力を強化することなどの施策に取り組むことが寛容になるというふうを考えてございます。

35 ページでございます。ナンバープレートにつきまして、自動車の魅力創出の1方策といたしまして、ナンバープレートの様式にある程度の自由度を持たせることはどうかという課題でございます。資料の右側でございますけれども、近年地域の要望に応じましてご当地ナンバーの導入を進めるなどの多面的な活用もとられてきてございます。

特に若者を中心に図柄入りのナンバープレートの交付を希望するものも多く、自動車の魅力創出につながる可能性もございます。

36 ページでございますが、こうした中、今後図柄入りナンバープレート導入のために必要となる制度のあり方を速やかに検討したらどうかというふうを考えてございます。またあわせて、表示の視認性を低下するカバーなどの装着の問題に対応するために、現在有識者を交えた検討会で検討を進められているところでございますので、これにつきましてはその結果を踏まえて必要な対応を行いたいというふうを考えてございます。

37 ページでございますけれども、先月行いました図柄入りナンバープレート制度に関する、地方自治体……ご当地ナンバー導入済みの地方自治体へのアンケートの調査結果でございます。「ぜひとも導入したい」という自治体、かなりの数にのぼってございます。

最後の38 ページでございますけれども、これは今週でございますけれども、世田谷区長から寄付金付きの図柄入りナンバープレートの導入を求める旨の要望書が大臣宛に出されましたので、ご参考までに添付させていただいています。

説明は以上でございます。

(山内委員長) どうもありがとうございました。もうすでに時間が経過しておりますが、もう時間もないので皆さんからとりあえずご意見を出していただいて、何かご回答あるようなことがあれば事務局のほうから答えていきたいと、こういう形にしたいと思うんですが、いかがでしょうか。どうぞ。

(矢ヶ崎委員) はい。すいません。質問だけさせていただきます。ご回答はまた次回でもお願いいたします。

今の資料、よくおまとめいただいてありがとうございました。いろいろあるなという感じですが、12 ページにですね。バス停についてわかりやすい、新しく見やすいものにこともあって、バス停というのは、まちの中で活用の仕方によって景観にも非常に貢献しますし、バス停の造りたてによってはそれ自体が情報メディアになっていくという、非常に活用のしがいがあるものだと思っておりますし、かつ新しい収入源ということの路も探していけるかと思うんですけれども、何かバス停を好きに活用するときには規制とかがかかっているのかどうか。1つそういうところについて知見がないものですから、また機会があったら教えてください。

(山内委員長) 今回のご発言いただいて、回答はまた次の機会です。

(秋池委員) 2点ございまして、地域産業としての自動車運送事業等のところなんですけれども、今日ヤマト運輸さんからもお話がありまして、あのような全国規模のかなり収益を上げている大規模な会社さんも地域の見守りでありますとか、さまざまなお買い物サービスとかに進出していこうと、そのことによってより競争力を増やそうという側面で見られるところもある一方で、バス事業者でありますとか、トラック、タクシー利用者などが、まあ整備さんもそうかもしれませんが、自分たちが事業を維持して行くために、そういったことにもやはり事業の領域を広げていかなければいけない。

また地域からすれば、だれが地域を支えていくんだという中でそういった事業者さんが網の目のように張り巡らされているものを活用したいというのはあるんですけども。いずれも重要なことだと思うんですが、むしろニーズがあるがゆえに、みんながそこを目指して、またそこで過当競争が起きてしまってなかなかうまくいかなくなるというようなことがあっても良くないというふうにも思っております。

これは有望な領域ではあると思うものの、うまく棲み分けが行われてそれぞれが、例えばバスの路線なりタクシーが維持されることに使われる等、資するといいいというふうに見えるところが1点と。

それから、人材につきまして23ページの資料を拝見しますと、それほど全産業の平均に比べて報酬の水準が低いわけではありませぬので、やはり労働時間の部分でありますとか、何か魅力を伝えていくことによって人材がよりここに集まってくるようなことっていうのをまた議論をさせていただければと思います。

(山内委員長) ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。どうぞ。

(鎌田委員) 前回欠席ちょっとしたので、そもそもこの小委員会で何をアウトプットするのかというのが、いまいよいよわからなくなってきました。前回、割と総花的にいろいろな着眼点というかそういうものを並べていただいて、今回少しその中で絞って、どちらかといえばすぐやるべきことということで整理していただいたわけですけども。

ここで議論して何か結論を出す話なのか、あるいは今後の国交省さんでやるべきことの課題のリストアップをすればいいのか、あるいはいい事例をたくさん集めてきて役に立つような冊子ができればいいのか、何か、その辺何をやったら、どういう議論をして何を求めていくのかというところがいまいよいよわかんないというのが率直な感想でございます。

(山内委員長) なるほど。ありがとうございました。ほかにいかがですか。どうぞ。

(加藤委員) 10-3について、ありがとうございます。しかしながら、やっぱりおっしゃるとおりで、的が絞れていないのでこういう書き方しかできないと思います。だから、このそれぞれの項目の中で、問題意識「例」とありますが、「例」じゃないですよ。個別施策は「例」だと思います。この個別施策「例」というところをもっとリッチにして、特に何が重点的に早くできるかとかというのをやっていかないといけないんだろうなという

のを思いました。

あとは資料 11 の中身のほうについては、例えば前のほうで言うと今小学校の統合であるとか、施設の集約というのは田舎のほうではもうものすごい勢いで行われている。ところが、そこでスクールバスを入れようとする、それは乗合に使えないとか。だから、両方とも乗合もやらなきゃいけない、デマンドもやらなきゃいけない。ただスクールバスも買わなきゃいけないという、こういう現実にもそういうことが起こっていたりとかですね。そういう非常に差し迫ったものがあったりします。

9 ページなんて、地域公共交通再編実施計画出ていますけど、こういうのを使えて言われても、ここの中にどう使うとか、そういう交通網を目指すかということは何も書いてないわけで、今日まさにイーグルさんとか、みちのりさんがお話しされたようなああいうことに使っていくということだと思っで、こういきなり制度だけ出されてもわからなくて、一体何のためにそれをやらなきゃいけないかという前段のほうと、後ろのほうをつなげていかなきゃいけないと思っで。

過疎地、地方部中心に、バス、タクシー、トラックっていうそれぞれがなり立たなくなりつつあるということが非常に問題だと思っでいます。それは貨客混載っていうと、部分的に乗り入れればいいのかも感じなかもしれませんが、もっと根本的に業界とか業態というのは、都市部で需要が多いところと、地方部、田舎では違うということもきちんとしてここで直視していただいて議論していただければいいなというふうに思っでます。細かいことはまた改めて。

(山内委員長) そのほかいかがですか。どうぞ。

(村木委員) 簡単に拠点のところだけ申し上げたいのですが。拠点をどこにつくるのかとか、まちの側に対して土地利用のほうは何をしてほしいのかということをもう少し明確にされてもいいのかなという感じがしました。

というのは、バスのターミナルなど最適な場所にできないような状況は絶対的にあると思っでいます。たぶん高齢化が進んできたときに最適でない場所にそういうものをつくっていくというのは望ましくないと思っでいます。しかしながら土地がないとすると、それをどうやって整序していくのか、土地のほうにもっと踏み込んだことを書いてもいいのではないのかと思っでました。以上です。

(山内委員長) では事務局のほうで何かお答えになるようなことがあればお願いいたします。

(岩崎課長) いくつかご指摘いただきまして、1 点だけ、鎌田委員のご質問について。私どもといたしましては、施策といっても、すぐにやらなきゃいけない、またすぐに結論が出るものから、そうでなくて少しずつ段階的に取り組む非常に多様なものがこの中に盛り込まれているというふうに認識をしてございまして。

そういう意味では、とりまとめの段階におきまして結論が出るものは結論が出ればいいのかと思っでいます。そうでないものは、結論の方向性と課題だけでも、また方向性のないとい

うのはなかなか書きにくいんですけども、そういう意味ではいろいろ個別の内容に応じて、その熟度、書き方の熟度というのも自ずと違っていき、そういう形で最終的に整理ができればということで、すべて結論が出るものだけを整理をしていくということだけでも必ずしもないというふうに私どもは考えてございますけども。

(山内委員長) よろしゅうございますか。

(田端局長) 少しだけ捕捉しますと、鎌田先生からございましたように、だいぶ欲張りで自動車業界全般に広げて委員会という形にちょっとさせていただいたので、もう少しどういうテーマで何をやっていくかという時間軸とともに、考えなくちゃいけないとは思っています。

なのでそのやり方なども、事務局とも今後相談しながら、方向性をどのように出していくかというところをもう少しわかりやすく、総花的にならなような議論をしていただけるように、私どものほうとしても整理をしたいと思えます。よろしく願いいたします。

(山内委員長) ありがとうございます。ずいぶん時間も経過しておりますので、今日の議論はこの辺にしたいと思えます。今いくつか指摘いただきましたので、その辺は事務局のほうでまとめていただいて次の議論につなげたいと思えます。よろしく願いいたします。

それで、議事は以上でございますけれども、これをもちまして終了させていただきいますが、最後に事務局からご連絡があるようです。どうぞよろしく願いいたします。

(広瀬総括) 長時間にわたる活発なご審議、どうもありがとうございました。事務局から2点連絡事項、ございます。まず、本日の小委員会の議事概要につきましては国土交通省のホームページにて公表いたします。また、詳細な議事録につきましては、後日各位の皆様にご了解いただいたうえで公開をする予定でございます。

次回第3回の小委員会は12月3日10時からの予定でございます。以上をもちまして、本日の小委員会を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。