

令和元年9月9日

【松平企画調整官】 皆さまおはようございます。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。

委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、また大変足元の悪い中お集まりいただきまして、まこと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地域交通課企画調整官の松平でございます。当面の議事の進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず本日の会議でございますけれども、このような天候状況、交通機関の状況を考慮いたしまして、11時開始とさせていただきましたが、終了につきましても12時15分までということにさせていただきたいと思っております。なにとぞご理解のほどよろしくお願いいたします。

それでは議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。資料でございますが、議事次第、配席図、地域公共交通部会委員等名簿、資料1地域交通公共部会の開催について、資料2地域交通をめぐる現状と課題について、資料3想定される基本的な論点（案）、資料4地域公共交通に関する計画制度、資料5岡山市からご提出いただいた資料、資料6吉田委員からご提出いただいた資料、資料7今後の進め方（案）、そのほか参考資料1、2といたしまして地域交通フォローアップ・イノベーション検討会の提言の概要、本文、それぞれをつけてございます。

不備ございましたら事務局までお知らせいただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

本審議会につきましては、傍聴可、冒頭のみカメラ撮り可とさせていただいております。報道陣の皆様におかれましてはあらかじめご了承くださいますようお願いいたします。

また、交通政策審議会運営規則第7条におきまして、資料、議事要旨、および会議の議事録を公開するということとされてございますのでご了解をいただきたいと思います。

本部会につきましては、前回の開催は平成26年でございまして、それから5年を経過してございます。本日から新しい議題をご審議いただきますので、改めて委員及び、臨時委

員の皆様を事務局よりご紹介させていただきたいと思います。

まず岡山市長、大森委員でございます。

【大森委員】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 モビリティジャーナリストの楠田委員でございます。

【楠田委員】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役の清水委員でございます。

【清水委員】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の住野委員でございます。

【住野委員】 住野でございます。よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系特定准教授の中道委員でございます。

【中道委員】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 東京大学大学院工学系研究科教授の原田委員でございます。

【原田委員】 よろしくお願ひします。

【松平企画調整官】 東京女子大学現代教養学部教授の矢ヶ崎委員でございます。

【矢ヶ崎委員】 矢ヶ崎です。よろしくお願ひします。

【松平企画調整官】 流通経済大学流通情報学部教授の矢野委員でございます。

【矢野委員】 矢野です。よろしくお願ひします。

【松平企画調整官】 一橋大学大学院経営管理研究科特任教授の山内委員でございます。

【山内委員】 山内です。よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 福島大学経済経営学類准教授の吉田委員でございます。

【吉田委員】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 なお、本日はオブザーバーといたしまして第三セクター鉄道等協議会会長の出田様。

【出田オブザーバー】 よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 東日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長の喜勢様。

【喜勢オブザーバー】 喜勢です。どうぞよろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 一般社団法人日本旅客船協会理事長の堀家様。

【堀家オブザーバー】 よろしくお願ひします。

【松平企画調整官】 一般社団法人日本民営鉄道協会副会長。地域交通委員長の椋田様。

【椋田オブザーバー】 よろしくお願ひします。

【松平企画調整官】 以上の皆さまにご出席をいただひてござひます。

なほ、大井委員、大橋委員、鎌田委員、小役丸委員、杉本委員及び常石委員は本日は所用によりご欠席でござひます。また、事務局のほうに今ご連絡をいただひておりまして、石田委員、大串委員、加藤委員、中村委員、土井委員は遅れてご到着とのご連絡をいただひてござひます。以上のとおり、委員につきましては、現在まだ遅れて到着される方もいらっしやひますので、現時点では大変恐縮ながら事務局からの提案ではござひますけれども、まず準備会合という位置づけで事務局からの資料の説明でござひますとか、委員からの提出資料のご説明を進めさせていただきまして、遅れてご到着された委員も含めて正式な審議会として部会長の選任等の議事を進めさせていただくという進め方とさせていただきたいと思ひますけれども、よろしゅうござひますでしょうか。

なほ、写真撮影につきましては審議会として進行を開始する時点からとさせていただきたく、改めて事務局よりご案内をさせていただきたいと存じます。

それでは、議事にござひます2地域公共交通部会の開催趣旨について、3地域交通をめぐる現状と課題、4想定される基本的な論点案、5地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方①につきまして、事務局からまとめてご報告、ご説明をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

【片山地域交通課長】 事務局の総合政策局の地域交通課長の片山でござひます。ちよつと10分ぐらいお時間いただきましてご説明させていただきます。

まず資料1の地域公共交通部会の開催の趣旨紙でござひます。これまで地域公共交通の活性化再生につきましては、平成19年の地域公共交通活性化再生法の制定、また26年の改正を踏まえまして、地域公共団体をはじめとする地域が主体となって取り組んでいくということで進んできております。一方でその間、人口減少、少子高齢化がさらに進むという状況、そして昨今では高齢運転の問題の顕在化、バス事業者等による運転手不足の深刻化、さらには公的負担の増加の傾向は歯どめがかかっているというふうなこと等があるわけでござひます。さらには良いほうではござひますけれども、インバウンド急増による観光地移動ニーズの向上、さらにはAI技術の進展、スマートフォンの普及によるいわゆるパーソナライズされた移動サービスも実現可能になっているという状況にござひます。

こうした状況を踏まえまして、国交省におきましては地域交通フォローアップ・イノベー

ション検討会を開催しまして、本年6月に提言を取りまとめたところをごさいます、本6月には閣議決定レベルで成長戦略フォローアップの中で地域計画、支援制度等のあり方の検討を行い2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討するとされておきまして、法的枠組みのあり方につきまして本部会を開催してご審議をいただくこととさせていきたいと思っております。

主な審議事項としては、先ほどの法的枠組みをはじめ、道路運送法の制度のあり方、またMa a S等ということをごさいます。

次の資料2でごさいます。地域交通をめぐる現状と課題ということをごさいます。資料でごさいます、急いで説明させていただきます。

まず1ページ目の人口の減少の進展でごさいます。今後も減少を続けることが予想されておりまして、2ページ目でごさいますけれども、人口構造の推移でも、2025年までの高齢者の急増から現役世代の急減というふうに局面も変化していくような状況でごさいます。3ページ目でごさいます。自家用車、年代を問わず地方部において分担率は高くなっておりますけれども、地方部では70歳以上の高齢者のバス分担率がほかの年代と比べて高いということをごさいます、次の4ページでごさいます、高齢者の免許返納の数が近年大幅に増加をし、公共交通がなくなると生活できないのではないかとこの声が起こっているところでごさいます。

5ページ目でごさいます。この受け皿となります主要路線バスの状況でごさいます、非常に厳しい状況でごさいます。三大都市圏では下げ止まっておりますけれども、地方部の減少というものは下げ止まっていない状況でごさいます。廃止も全国のバス路線の3.5%程度が2007年以降に廃止をされている状況でごさいます。6ページでごさいます。さらに運転手不足の深刻化ということでごさいます。有効求人倍率は自動車の運転業務は全職業平均の約2倍というところにも達している状況でごさいます。

7ページ目でごさいます。地方部の乗り合いバスの収支等に注目して整理をさせていただきました。平成19年から平成28年の間で三大都市圏の事業者は収支改善しておりますけれども、地方部の事業者は収支が悪化しております。特に政令市が存在しないような山陰、四国についてちょっとサンプルをとって、より厳しい状況が見て取れるかと存じます。8ページはちょっと飛ばしていただきまして9ページでごさいます。この構造、収支構造でごさいます、三大都市圏は補助金なしでも費用は賄えておりますけれども、地方部は国の補助だけでは賄い切れず自治体独自の補助をようやく入れて黒字化がまかなえるという

状況でございますし、10ページでございますが、ほかの産業と比べましても乗り合いバスの地方部というのは11%の赤字でございますが、これはほかの交通事業の中でも厳しい地域鉄道、離島航路の6、7%の赤字に比べたり、あとは介護事業、ここは3%黒ということとここに比べても非常に厳しい赤字構造になると理解してございます。

11ページでございます。このように地方の路線バスの撤退というのが相次ぐということでございますので、地方部においては自治体が公的負担によりコミュニティバス、乗合タクシーさらに自家用有償旅客運送等で確保しているような状況でございます。12ページを飛ばしていきまして、13ページでございますが、このコミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村は近時大きく増加をしております。ことに乗合タクシー、ロットが小さいところにおいては非常に伸び率も高いと理解してございます。さらにもう1つの新たな担い手でございます自家用有償旅客運送については全国の4分の1の市町村が導入している、そんな状況でございます。

15ページでございますが、担っていただいている自治体の交通担当の専任の方々というのはまだまだ人材が不足でございます。特に小さい自治体ではなかなか人材、専任で置くことができない状況でございます。関連制度でございますが、17ページから予算等でございます。需給調整規制の平成12年以降の廃止でございますが、それに伴いまして地域が主体となって幅広い主体が連携で取り組むというスキーム、この計画制度と支援制度というものを整備していきたいというのが今までの流れでございます。18ページは平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定をしまして、市町村が中心となった協議会を設置して進めていくという枠組みができてまして、19ページでございますが、平成26年の改正でまちづくりとの連携等々でより強めたものになってございまして、20ページの今の姿になってございます。これは大きく申し上げますと、国土交通大臣等が策定する基本方針に基づきまして地域の関係者の協議を踏まえて、地域の地方の自治体がマスタープラン、いわゆる網形成計画というのを策定いたしまして、そこに特定事業というのを記載して、その実施計画というものを国の認定を受けた場合には法律の特例措置、予算等々で支援をしていくとそういうスキームになってございます。

21ページでございますが、これも順調に一応、網形成計画、再編計画とも年々増加をしてきている状況でございます。予算でございます。22ページでございますが、これは陸海空の運行費の維持が中心になりますけれども、令和元年度で220億円の計上をしてございます。特に陸上交通につきましては、次の23ページでございますが、市町村をまたぐ広

域の幹線バスへの支援がございまして、これは24ページでございましてけれども、大体毎年90億程度で推移をしているところでございまして。さらに25ページでございまして、この幹線交通に付随をした形で市町村内での移動をするコミュニティバス、デマンドタクシーへの補助というものがございまして、これは、26ページでございまして非常に需要が急増しております、要望は60億ぐらいあるわけではございましてけれども、実は予算の不足等もございまして30億ぐらいしか交付できていない状況でございまして。

さらに27ページでございまして、自治体サイドでの今の国の制度と連動した形プラス自治体が独自に補助をした場合には特別交付税の交付をいただいているわけではございましてけれども、これも毎年増加傾向で9年間で50%の増加をみております。

それを踏まえまして資料3でございまして、想定される基本の論点ということで示させていただいております。1番目、法的枠組みのあり方ということで(1)地域の実情に応じてどのように地域公共交通の確保、利便性の向上に取り組んでいくのか。(2)輸送サービスを持続的に継続するためには、いわゆる関係者の役割をどうしていくのか。(3)このいわゆる法定計画制度の活用というのをもっと促していくということに加えて、計画に基づくいわゆる特定事業等を確実に効果的に実施するためには、現行制度というものをしていけばいいのか。(4)さらにいわゆるこの実際の中身を計画に従って進めていく場合において、事業の改善に向けたマーケティングでありますとか、いわゆるPDCAサイクルをどう回していくか。さらに公的支援のあり方についてどのように考えていくのかということが考えられると思っております。

2の道路運送法の関係、3のMa a Sについては第2回目以降、状況を説明した上で論点、ご議論していただきたいと思っております。

さらに中身のほうで資料4の計画制度についてまで入っていきたく思っております。

1ページ目、2ページ目は先ほどご説明したとおりでございまして、2ページのところでいわゆる網形成計画というマスタープランと再編実施計画というものをイメージだけちょっとつかんでいただければと思っております。再編実施計画、右側のほうは数字が運賃、運行回数等々具体的に入っている形になってございまして。3番は現状として網形成計画、マスタープラン524件、再編実施計画33件というところでございまして。4ページ目でございまして、網形成計画、マスタープランの部分でございましてけれども、これは効果的に活用されてきていると理解をしてございまして。これ具体的に5点ぐらい上げておりますけれども、次の字面を読みながらちょっとご説明させていただきたいと思っております。次のペー

ジでございます。地域戦略との一体性の確保ということで熊本市の事例でございますが、まちづくりである立地適正化計画における都市機能の誘導等に合わせまして、網形成計画で基幹交通軸の機能強化をして、その周辺に居住誘導を図るということで連携するツールとしては使われてございます。

次のページでございますが、多様な輸送サービスの活用という意味では常陸太田市の事例でございますが、いわゆるバスのみならず無料の通院バス、スクールバス等のサービスが重複しているというところについて、それを統合したり、わかりやすい運賃・ダイヤへの見直しをしているというふうなことになってございます。

さらに7ページでございますが、地域の多様な関係者ということで通常は自治体、行政当局と事業者だけで決めがちなところであるわけですけれども、岐阜市におかれましては地域の住民が主体となって運行計画の見直しや利用促進などをやっていくというふうなことがございます。

8ページでございますが、あとは広域の連携という意味では彦根市を中心としますこの湖東圏の定住自立圏でございますが、一部の市町が別々に運営していた乗合タクシーというものを圏域全体で運営するようにしたツールとして使われてございます。

さらに次の最後でございますが、いわゆるデータの把握とか目的の共有ということにも使われてございまして、この目標の設定の際、いわゆる利用者数とか公共交通そのものの利用のみならず、数はまだ少ないわけでありましてけれども、公的負担というものをどういうふうにしていくか、さらには例えば町なかのにぎわいとか、都市機能集約とかそういうほかの政策分野への貢献を目的とした目標も設定をしている、そういうふうなところもあるわけでございます。

10ページでございますが、それに基づきたいわゆる再編計画という事業のほうでございます。これは対象が物理的な路線を改定していくということで、そういうものが対象になっていきまして、これにより合理化、利便性向上を図っていくというものでございます。

次のページでございますが、この再編計画はバス事業者の全員の同意を得た上でつくるわけでございますけれども、国交大臣の認定を受けた場合には事業者さんは計画期間中のサービス水準を維持することが義務づけられるわけでございます。さらに12ページでございますが、外からこの計画の中に入ってこようとされる新規参入については、国交大臣が、この再編計画の維持が困難となる等々のことで審査した上で判断をするようなスキームにもなっているわけでございます。

13ページでございまして、それに加えて、手続きのワンストップ化というのも行われることとなっております。14ページ目でございますが、再編実施計画、これは当初よりも30年以降、人口規模が多い自治体での認定が非常に増えている状況でございます。

次のページでございますが、当初は左側にあります長大路線の分割ということでございましたが、②③でございますように中心市街地におけるダイヤの調整とか、路線の調整ということで非常に複雑なものが取り込まれるようになってございます。これは16ページ以降、16ページが①の例でございますけれども、17ページ、18ページ、佐世保、広島、八戸については、これは吉田委員のほうでも詳しくご説明があると思っておりますけれども、こういう複雑なことをやっているような状況でございます。

この次の20ページでございますけれども、この計画の立案、執行について大きく影響を与える流れとして2つございます。

いわゆる自家用有償旅客運送を、過疎地における自家用有償旅客運送の関係、また都心部の複数事業者における上にごございます独占禁止法の関係、2点ここでご説明させていただきたいと思っております。いわゆる自家用有償旅客運送、ここは地域の輸送の手段というのはまずは道路運送法のバス、タクシーによる輸送でございますけれども、これが困難な場合には市町村等がやる自家用有償旅客運送の仕組みがございます。

21ページでございますが、こちらは平成18年に創設をされまして、種類としては交通空白地の有償運送というものもございます。そして登録の要件というものでバス、タクシーによることが困難であることに加えて、地域の関係者が合意をし必要な安全体制の確保が求められるわけでございます。ここで新しい動きとして22ページでございますが、この未来投資会議のほうで3月から議論をされているところで自家用有償旅客運送について論点になってございます。これちょっと経緯はいろいろございますけれども、結論においては次のページでございますが、国交大臣のほうで提案をした中で自家用有償旅客運送の実施の円滑化ということでございまして、これは方向性としては交通事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みの構築や観光客の輸送対策として位置づけるということ打ち出しております、これが1枚飛ばしていただきますと25ページのところでこの6月での成長戦略実行計画、閣議決定レベルでオーソライズをされている状況でございます。

最後に独占禁止法の関係でございますが、こちらでも未来投資会議において昨年秋から地方銀行と並びまして、地方バスの議論が開始をされているわけでございます。27ページでございますが、これは共同経営ということに関することでございますけれども、いわゆる乗

合バス等の交通事業者間で運賃、料金、運行回数等々を制限する調整というものをやる場合には原則として、独禁法のカルテル規制に抵触をするということになってございました。さらに28ページは個別具体的な運賃、料金等々を協議するいわゆる地域公共交通の法定計画の中で協議をすること自体も独占禁止法に一定の場合には抵触するというふうなことはございます。29ページでございますが、これはまさに持続的なネットワークを実現するためには、定額制の運賃でありますとか、乗り継ぎ無料割引とか、等間隔運行などの取り組みが有効でありますけれども、ここで独占禁止法のカルテルに抵触する恐れがあったということで、なかなか円滑かつ柔軟に取り組むことが困難であったわけですが、30ページでございますが、6月に閣議決定されました成長戦略実行計画の中で、この公共交通事業者が行ういわゆる共同経営等につきまして、独禁法の適用を除外するとの特例措置を設けるために次期通常国会に特例法の提出を図るということが明記をされているところでございます。

以上でございます。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。続いて大森委員からご説明をよろしくお願いいいたします。

【大森委員】 岡山市の状況をお話をさせていただいてよろしいでしょうか。

では資料の5をごらんいただきたいと思います。岡山市の取り組みと制度上の課題ということで、1ページをごらんいただきたいと思います。岡山市は中四国の交通のクロスポイントにあります。もちろんいろいろな課題は持っているわけですが、経済的には大きく見れば順調に進展をしていると思っています。2ページ目でありますけれども、人口動態を見てみると、72万ということで毎年着実に増えてきております。右下、政令市20市の状況であります。政令市といえども8つの市はもう人口減少になっているところであります。そういう中で一定の何て言いますか、順調な動きはしているのではないかなというように思っています。

こういう岡山市で路線バスがどうなっているかということをご説明をしたいと思います。4ページをごらんいただきたいと思います。最初のところですが、公共交通の利用者は20年前から比べて3割減少しています。また運行区間は20年間で24%減少しております。直近の1年間を見ても中心部と周辺部の生活拠点を結ぶ路線25キロが休止をしているところであります。右下の図を見ていただきたいと思いますが、平成6年と平成28年のところに休止とか減便とか書いていると思います。近々のものだけ上げるようにということで

資料整理させてもらいましたけれども31年の4月から減便になったり、今年の8月から減便になったりしているところでもあります。じゃあ、どういう要因でこうなっているか。人口としては増えているものの、路線バスの利用がうまくいっていないのはどういうことかということではありますが、1つには5ページで自動車分担率が高いという議論もあります。ただ、私としてここで申し上げたいのは6ページであります。岡山の市内の路線バスというのは9社が運行しているところでありまして、非常に多数の運行業者がまず存在をいたします。そして各社の路線バスが集中する中心部では競争により認可運賃ではなく、実施運賃で100円区間で運行している。認可運賃は140円から150円取っているというふう聞いておりますけれども、それが実質的に100円で広がっております。①のところ、真ん中の緑のところではありますが、めぐりんと書いていますけれども、100円で運行されている。

もう1つの問題として、今、今回我々が参加するきっかけにもなったと思いますが、平成30年2月、両備バスが1日120往復する区間、これは岡山の駅から西大寺という岡山の市の東部にございますけれども、一定の利益が見込める路線であります。その区間で八晃運輸が1日50往復の路線新設が認可されたということも、こういった形で非常に競争が激化し、周辺部の路線バスが休止ないしは減便に迫いやられているという状況でございます。

実は7ページをごらんいただきたいと思いますが、この9社のバス事業者を含んで我々なんとかうまく再編できないだろうかということで法定協議会を設置いたしました。そして、路線再編等の具体策について検討したわけでありまして。大きな話としては現在9社の事業者が運行している路線を幹線部分と支線部分に分けて、重複区間の強い幹線を簡素化し、支線部分を充実させようという視点から再編案を提示しているところでもあります。8ページをごらんいただきたいと思います。そういう提案をした中、今4回法定協議会を行っていますが、もっとも近々の第4回の事業者の意見をここに参考までに載せております。具体的な会社名は書いておりませんが、ある社は供給過剰の地域への新規参入を認めておきながら再編しろというのはいかがなものか。それなら新規参入を認めるべきではない。コンセンサスができていない事業者同士で再編しろと言われてもとてもじゃないけど難しい。別の会社はバス路線の再編を実施するために事業者間の協力が必要ということであれば、議論の前に事業者間の調整ができていないために一步も前に進まない、当社のバスの岡山駅前広場への乗り入れについてまずは進めるべきだ。こういうような話をしております。これは

感じでありますけれども、私としては少なくともすぐに事業者間の調整が可能という状況にはないものと理解をしております。

こういう状況下で今日私がこの審議会にお話を申し上げたいのは4点ございます。1つは新規路線の許認可の件であります、先ほど申し上げましたように岡山駅、そして岡山の東部の西大寺というところの岡山、西大寺線の新規路線の認可が今回の混乱と言っていいかどうかわかりませんが、そういう一端になったということは否定できないのではないかなというように思います。路線の認可において、今国のほうで技術的な基準等々に合致すれば認可をするということになっておりますけれども、我々関係自治体の意見を尊重するそういう仕組みをつくっていただきたいというのが1点であります。

2点目は先ほどの国交省からの説明にもございましたけれども、独禁法で我々としては、市と複数事業者での調整が難しいということがあります。先ほどの料金についても、非常に岡山デリケートな状況でございます。そういう面で独禁法を見直しをしていただいて地方自治体と複数事業者が同時に同じ場で協議、調整するということが可能となるようにしていただきたいということでもあります。運賃のプール制、収入の再配分等を可能にしていきたいと思っております。

3点目なんですが、これ公共交通を維持するための新たな制度と言っているのですが、実は今国土交通省の説明の中でも再編実施計画をセットすればその路線の維持が義務づけられるという話がありました。再編実施計画というのは事業者間、それぞれの事業者が合意をする、了解をとる、そういったことが前提になるわけであります。もちろん私的の企業でありますから、そういった大きな面では私有財産の保護等々の観点から事業者の意向を尊重するのはもちろんでありますけれども、公共交通というのはやはり市民の移動を確保するという意味で単なる私的財産というにとどまらない、私はそういう要素を持っているのではないかと考えております。先ほど、岡山、自動車分担率が高いということで自動車よっての通勤、通学が多いということは事実であります、これから高齢化がどんどん進展をしております。そういう面では高齢者の免許返納等々の問題もあり、バスや電車に乗らなければ生活ができない人が多く存在をしてくるわけであります。したがって私はそういう公共交通、バスも岡山で言うと路面電車、電車、こういったところに関して特に周辺部でいくとバスであります。このバス網の整備及び維持と言いますか、地方自治体が責任を持って維持するために行動ができる、こういう制度をぜひとも創設をしていただきたいというように思っているところであります。

次に利用促進に資する取り組みへの国の支援拡充ということではありますが、我々としては今高齢者割引等々の提案をしているところでありますが、今後相当のこういう市民の足を確保するために市のほうも財政負担をしていかなければならない状況になってまいります。こういった点に対して国による財政支援をぜひとも一層充実をしていただきたいということでもあります。

私からは以上です。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。続きまして吉田委員からご説明をよろしくお願いいたします。

【吉田委員】 福島大学の吉田です。よろしくお願いいたします。資料6に基づいてご説明差し上げますけれども、済みません、ページ番号を振るのを失念しておりましたので、丁寧に行っていきたいと思っております。

まず1枚おめくりいただきまして1枚目ですけれども、地域の移動とお出かけ何が問題かということで、私も地方大学におりますので、特に地方都市を中心に物事を見ているわけですけれども、3つほど解決しなければいけない課題があるなという認識をしております。

1つ目がやはり自家用車に依存をしているという構造がございますので、特にやはり高齢者の事故ということがクローズアップされる中で、車の運転を続ける生活とやめる生活というところでは、明らかにギャップというものが存在をしているわけです。したがってこのギャップというものをいろんなモビリティサービス、あるいはそういうツール、それから制度というものが連関してこのギャップというものを埋めていかなければいけないだろうというふうに認識をしておるわけです。

一方で、そのギャップを埋めるというところに当たって、ニーズが非常に多様化あるいは小口化をしているというところを認識しています。私も大学院時代から公共交通を研究しておりますけれども、ちょうど道路運送法の規制緩和の時期に当たっているわけですけれども、その時期には言ってしまうと駅からそれから団地とそれから総合病院とスーパーというところを結ぶ路線ができれば、言ってしまうと勝利の方程式のような形で需要をカバーすることができるというところがあったわけです。今の場合、例えば医療機関の受診にしてもかかりつけ医ですし、あるいは駅周辺じゃないところに目的地が少なくないということもありますので、移動のニーズというものは多様化、小口化をしているわけです。しかしそれを支えるということになりますと、たくさんの担い手が必要になるわけですけれ

ども、担い手不足ということは深刻化していますし、すぐさまそれが自動運転ですとか、新たなツールというところに移行することができないということですから、その辺の調和というのも喫緊の課題かなというふうに認識をさせていただきます。

次のページですけれども、公共交通サービス、特にバスサービスを中心に念頭においてこれからご説明差し上げますが、実は青森の八戸の話が後ほど出てまいりますけど、八戸での公共交通のサービスの整理というところでよく私は松竹梅という言葉を使っております。この松というところが言ってしまうえば交通事業者がかなり自律的にサービス提供することができる領域ですけれども、多くの皆さんに使っていただけますし、あるいは土地利用計画というところで立地的成果計画の誘導区域で与件にもなり得るということで非常に都市にもあるいは暮らしにもインパクトが大きいわけですが、そこに政策的な関与というものが実はほとんど行われていないということが現状としてであろうかと思っています。おそらく今の岡山市の事例でもそうですし、それから広島であった事例もそうですし、競争政策の調和というところもそうでありますけれども、この松でしかもサービス水準が高いというところについてどう制度的に考えていくのかということは議論していかなければいけない課題だろうというふうに思っています。

他方でサービスレベルは低い、採算性もあまりよろしくない梅といったようなところというのは本数を増やせば人が乗ってくれる、利便性が上がるというところではなくて、むしろマイカーを前提とした地域ということになりますから、マイカーを使えない人、あるいはマイカーで無理に出かけなくてもいいようなサービスというところで、顔が見えるサービスというものを創造していく必要があるだろうというふうに思っています。こういうツールというものはたくさん生まれ始めてきているわけでありまして、アイデアもたくさんあるわけですが、そこを制度をどうなじませていくのかということも論点かと思えます。

この2つに的を絞ってお話を差し上げたいと思います。

次おめぐり下さい。青森の八戸での話でありますけれども、八戸市は八戸駅とそれから周辺市街地の間が6キロほど離れてございます。主には南部バスという民間のバス会社、今、岩手県北自動車になっておりますけれども、南部バスとそれから八戸市交通部公益企業体の合わせて2つの事業者が当時22系統で運行しておりました。従前のダイヤということで書かれておりますけれども9時台に八戸を出発する、駅を出発するバスの時刻でありますけれども、2社で合わせて1日に112往復余りありました。これは東京、新大阪ののぞ

みの定期運行の本数と同じぐらいの本数が22万都市で運行されていたということになるわけですが、例えばここに9時3分と次が17分とあります。ここで14分時間が空きます。ところが9時40分、43分、46分、ここでは3分おきになります。なぜこうなるのかと申しますと、それぞれの事業者が収入を最大化させたいわけです。八戸駅では乗り場が違っておりました。しかし途中の停留所は乗り場が共用されております。ですから事業者としては最初に、ほかの事業者よりも1分早く乗客をかつさらったほうが収入としては上がるわけでありまして、おそらく9時43分の事業者は次のダイヤ改正では9時38分にするはずですが、そうなっていきますと、ダイヤとしてもものすごく団子状態で入ってくるところもあれば、ものすごく運行時間が空くということもありますので、多くの市民の皆さんにとってみたら15分に1本ぐらいしか来ないよねという認識を持っておられたというふうに向っております。

それを2005年に提起をしまして2006年から7年にかけて議論をして、2008年の4月1日から現在の10分間隔の運行ということになったわけでありまして、八戸の場合には運賃プールというものは行っておりません。ですから、現金乗車あるいは回数券の乗車の部分につきましては、それぞれの事業者の固有の収入になります。しかしながら定期券については運送収入の配分を行っております。定期券につきましても共通定期券ということにしておりまして、これは公正取引委員会からの助言が入ったわけでありまして、枚数割、販売枚数割で5割、運行本数割で4割、残り1割というところが運送収入が大きく変化した場合の激変緩和のプール部分ということになります。従いまして、5割が販売枚数での案分ということになりますので、実質的にはよりきれいな定期券を売ったほうが収入が上がるといういびつな構造があるということになっております。ですから、その収入というものがうまくいかない、案分としてこれは満足いかないということになればいつでも共同運行化が解消されてしまうリスクというものも抱えながら、しかし11年やってきたということでありまして、その結果、赤字路線であったものが黒字転換をしたということで成果が上がっているわけでありまして、次のページに同じような形で公共交通網の軸というものを共同運行も含めて設定をしておるわけでありまして、10分ないし20分等間隔運行ということが22万都市でありながら比較的広範に実現できているということでもあります。1枚おめぐりいただきまして、その成果ということが書かれておるわけでありまして、10年来こうした取り組みを進めてきまして、やっと人口のシェアというものが歩留まりをしております。ですから、ようやく都市の郊外化というものに若干の歯止めを

かけることができたということになります。ですから、10年ぐらいこういうものが安定し続けられるような制度設計というものが求められているということになるかと思えます。

次でございますけれども、これ実は八戸の場合運賃を下げいております。通常ですと、競争政策で考えますと、結局なぜ独占の弊害というときに調整が行われた場合に結局は運賃が上がるのではないかと、価格が上がるのではないかとということがあるわけですが、逆に価格を下げてございます。と言いますのは、実は八戸の場合路線バスについては全路線協議運賃を行っています。市内には初乗りの150円から50円刻みで上限が300円という4階級しかないというような状況になってございます。

次おめぐりいただきたいと思いますが、その中で実際に運賃を下げたときにどういったところで乗車密度が上がったのかということなのですが、1時間に1本ぐらいのところ、つまりここで赤く囲っていないところは総じて密度が高くなっておりますから、それだけ増客をしているわけでございますけれども、1時間に1本を下回るところですと正直言いますと増えているところもあれば減っているところもあると、つまり価格に響かない領域というものが存在をしているということになるわけです。ですから教科書的なサービス水準の向上というものを図っても集客成果が表れにくい領域というものが存在しているわけでありまして、そうしたところと、それから路線としてしっかりと磨き上げをしていかなければいけない領域というところではっきりとしたコントラストがあるのではないかとこのように見ております。

次でありますけれども、そうしますと言ってしまうと路線としてサービスが展開したとしても厳しい領域というものが存在するだろうというふうに認識をしております。そうなりますと、例えばこれ左側の図がございまして、行政であったり、交通事業者であったり、さまざまなプレーヤーが移動ニーズをカバーしようとしているわけです。ところがなぜ地方で車をやめることができないのかと言いますと、おそらく誰もカバーしていない隙間の領域というものがかなり大きいからということになるわけです。したがってこの隙間、ニッチと書いてございまして、これを埋めていくということが求められるわけです。じゃあニッチをどうやって埋めていくのかというときに、例えば交通事業者が全部埋められるかというのと、とてつもない領域をカバーしなければいけません。もしかしたらそこまでの乗務員さんというものがあてがうことが難しいかもしれませんし、あるいはそれが必ずしも効率的とは言えないかもしれません。むしろ、それぞれがやれる領域というものを少しずつ増やしていく、例えばバス会社がやれる領域を少し増やす、タクシーがやれる領域を

少し増やす、あるいは自家用車がやれる領域も少し増やす、お互いがやれる領域というものを少し増やしあうことによって、むしろ能率的にさきほどの松竹梅で申し上げたら、竹あるいは梅の部分ということもカバーすることにつながってくるのではないかというふうに思うわけです。そう考えますと、例えば公共交通が不便な地域はどこか、そこを有償運送を議論するときに考えるわけです。必ず出てくるのは鳥観図です。駅から離れているところはどこか、バス停から離れているところはどこか、そういう鳥観図が出てくるわけです。しかしどうも鳥観図でそうした交通が不便だ、あるいは個人にとって交通が空白だというところを考える意義というのは薄いのではないかというふうに思っております。

いくつか例をご紹介します。次のページですけれども、実は私がかかわった中でも埼玉県飯能市というところがございます。この赤く囲っているところに吾野地区東吾野地区というところがございますが、ここは西武秩父線が30分に1本ございます。ただ、駅待ちタクシーもありませんし、並行するバス路線もありません。ですから駅まで皆さん何らかの手段でアクセスしなければいけない。ですからかなりその移動が難しいという事情がございました。ということで実際このエリアの中で交通空白地の有償運送というものをやってみないかというところが立ち上がり始めるわけでありまして、実際タクシー会社が飯能市ですからある状況です。じゃあどのように合意形成に至ったのかと言いますと、まず1点目としては飯能市の網形成計画の中にタクシーを補完する有償運送を導入するということが位置づけられたわけです。実際タクシーの営業所は飯能市の町なかという、さまざまな矢印が集まってきている町なかというところに集中をしてございます。したがって吾野、東吾野から配車の呼び出しがあるときにはそこまで回送しなければいけません。多くの需要は実は吾野駅までということになりますから、呼ばれても数メートルぐらいということになりますので、実はタクシーとしても供給効率が非常に悪かったというところがございます。ですからこの赤く囲われた吾野、東吾野地区、ここは有償運送が担うと、東吾野、吾野地区から町なかに来る、これも有償運送が担う、しかしながら、有償運送がじゃあ町なかで待って、何時間も待って帰っていくというのはあまり効率がよくありませんので、逆に駅から吾野、東吾野に帰っていくということはタクシーにお願いしようという形でタクシーと地元の有償運送というものがうまくかみ合うような形で制度設計をして12月から運行を開始してございます。

次ですけれども、今度は路線バスと市町村運営有償運送のハイブリッド化ということでここも私かかわりましたけれども、長野県高山村というところで行ったケースであります。

緑色が地元の長電バスの時刻です。ところが黄色の部分というものが高山村の自家用有償旅客運送です。自家用有償旅客運送は昼間を中心にカバーをし、朝晩の需要が多い時間帯というのを路線バスがカバーをするということで、それをハイブリッドに使えるようにいたしました。ハイブリッドに使えるというのはICカードも共通化をしております。運賃も停留所も共通化をしております。そうすることによって、利用者にとっても利便性を担保しつつ、長電バスさん、事業者にとってみても効率的に運行することができるということで自分自身で1から10まで全部サービスをしないという形を貫いたことによって、むしろお互いに効率化が図られたケースというふうに認識をしております。

次ですけれども、タクシーを使ったサービスということも展開をしております。これは福島県の南相馬市で行っている定額タクシーサービスであります。現行法では認められておりませんので、メーター運賃との差額というものを市が負担をするという形態で導入をしているというところでございます。次のページですけれども、実際にどのぐらいの利用があるのかということで毎月の利用が増加している傾向というものがあるのですが、少し特徴的なのは往復とも定額タクシーを使っているとは限らないということでもあります。折れ線グラフがでございます。丸で打ってある55.3%、これが往復とも定額タクシーを使っている方です。43.4%これは片道のみ利用されている方です。つまり片道をバスを使ったり、あるいは家族送迎を使ったり、いろんなシーンに合わせてモビリティツールを使い分けているということが実際地方部においても行われているわけでありまして、ですから、オールインワンで全てカバーするのではなくて、いろんなサービスを重ね合わせることによって、移動の自由度が高まるということがおわかりいただけるかというふうに思います。

次のページに少しめんどくさい論文的なものがございますけれども、何が言いたいのかと言いますと、タクシーを定額制サービスを導入することによって、運賃をただ値下げするというよりも、定額制サービスというところで安心感を与えることによって、タクシーの需要増につながっているというところでございますが、それはのちほどまたお読みをいただければと思います。

最後1枚まとめでございますけれども、今申し上げてきたことを制度にどうなじませていくのかということで3つほど論点を上げさせていただきたいと思っております。1つ目が冒頭に申し上げた八戸、あるいは岡山の課題とも共通するケースかと思っておりますが、自律的なサービス提供ができる、いわゆる松竹梅で言ったら松路線、これの調整機能というもの

必要だろうというふうに思っております。そのときに品質を合理的に保持することを目的としたサービス調整というものを法定協議会が委縮せずに行える制度設計というものが必要かというふうに思っております。当然、再編実施計画の認定ということで調和させていくというのは有力な選択肢でありますけれども、八戸も14の事業者と調整を行いました、ほとんどの事業者の方々がこの制度をわかっておりません。したがって非常に形式的なものになっていると。実質的な議論が全くできていないということになります。ですからこの辺のさまざまな事業者の合意をどう取り付けるのかということについても、少し制度の設計の仕方を考える必要があるというふうに思っています。

それから交通空白の発想転換と移動の自由を高める支援制度というふうに書きました。鳥瞰図で交通空白を判断し、交通空白が認められれば有償運送が行われる。あるいは交通空白が認められれば新規制として地域内フィーダー系統が認められるという考え方からやはり転換を図る必要があるのではないかというふうに思っております。既に自治体によって、キャップ、補助制度の上限金額というものが現在の地域内フィーダー系統補助にはございます。そうすると例えばキャップの範囲であれば、網計画、あるいは再編実施計画に位置づけられた多様なモビリティサービスに充当することができるような支援制度のほうがなじむのではないかと。ただそうした時に、それがうまく機能しているかどうかという自己評価を重視するというのも必要かというふうに思います。

最後でありますけれども、最後に定額タクシーの話もいたしました。実際タクシーがやれる領域というものはまだまだたくさんあるのではないかとこのように思っております。逆にタクシーの運賃料金制ではできない制度というものが自家用有償旅客運送だとしてできるというねじれもございます。そうなりますと特に地方では流しではない、言ってしまうと競争性が低い、そういったような乗用タクシーの使われ方というものがしておるわけありますので、移動の自由を高める方策としてもっとタクシーの運賃制度というものは柔軟にしてもいいのではないかと。今ですと例えばMa a Sの文脈の場合、旅行業の活用をすることで包括代金制度によってカバーしようという動きがあるわけですが、それですと事業者が値付けの意思決定に参画をすることができません。そうであれば公共交通会議の協議運賃制度を拡大するということが有効ではなかろうかというふうに思っております。以上です。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。ここで事務局より石田委員、大串委員、加藤委員、中村委員にご出席いただきまして、委員、臨時委員21名中14名ご出席をいた

きまして、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たことを報告いたします。また、写真撮影につきましては、ここから意見交換の前まで可とさせていただきます。

それでは改めまして議事に沿いまして瓦林大臣官房公共交通・物流政策審議官からご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【瓦林審議官】 おはようございます。公共交通・物流政策審議官の瓦林でございます。事務局を代表しまして一言ご挨拶申し上げます。

本日は本当に昨夜来のこの首都圏直撃の台風15号ということで、その後の交通網の混乱もありました。その中でお集まりいただきましたことにまずもって感謝申し上げます。ありがとうございます。いろいろイレギュラーな状況はございますけれども、そこは事務局として柔軟に乗り切ってもらいますので、よろしくお願いいたします。

本日はもう既にプレゼンテーションもいただきました。地域公共交通をめぐる現状ですけれども、今までこの制度については平成18年以来いろいろ改正がなされてきたということがございますけれども、やはり状況がここへきて先ほどの人口、また高齢化も2025年からいよいよ人口減少のほうに舵が切られていくと、こういう状況でございます。その中で、ドライバー不足でありますとか、自治体における負担の増加とか、あるいは良いほうの話としてはさっきもありましたがインバウンドでありますとか、AI技術等々、スマートフォンの普及もございます。これを踏まえてどうするかということで、もう既に今日のプレゼンテーションの中で幾つか貴重なご示唆をいただいていると思いますけれども、審議会の先生方のご意見をいただきまして、やはりこの新たな環境にしっかり対応しながら地方を中心とする足の問題を解決できるようにやっていきたいと思っております。委員の皆様方に置かれましては、このご趣旨をご理解いただきまして積極的なご議論、ご助言を賜りますようお願い申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。

続きまして議事(1)の部会長の専任でございますが、交通政策審議会令第7条第3項によりまして、委員の皆様から互選していただくことになってございます。どなたかご推薦いただければと思いますが、いかがでございましょうか。矢ヶ崎委員。

【矢ヶ崎委員】 大変僭越ではございますが、やはり中村先生をご推薦申し上げたいと思います。中村先生は国交省の数々の審議会の委員をお務めになられ、大変豊富なご経験をお持ちでいらっしゃいますことから、本部会の部会長としても大変適任であると思ひ推薦申

し上げる次第です。よろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。ただいま矢ヶ崎委員から中村委員のご推薦をいただきましたが、皆様いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【松平企画調整官】 ありがとうございます。ただいま異議なしというご発言をいただきましたので中村委員に部会長をお願い申し上げたいと存じます。それでは中村部会長から一言ご挨拶をお願いいたします。

【中村部会長】 ただいま部会長にご推挙いただきました横浜国立大学中村でございます。この種の部会長は多分初めてなんですけれども、課題、今までのプレゼンテーション、岡山市長それから吉田先生からもお伺いし、非常に大事な点だと思いますのでしっかりと議論ができるように運営していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。続きまして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ございます。恐れ入りますが、中村部会長から部会長代理のご氏名をお願いいたします。

【中村部会長】 部会長代理としては名古屋大学の加藤博和先生をお願いしたいと思います。

【松平企画調整官】 ありがとうございます。それでは、写真撮影のほうはここまでとさせていただきます。以降の議事進行を中村部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【中村部会長】 それでは残りの時間というのがすごく限られているんですけれども、意見交換のめど、台本では12時05分と書いてあるのですが、ちょっとそれは、もう少しやりたいと思っております。今回、初回このようにイレギュラーなことになっておりますけれども、このあと何回か開催するところでは少し時間をとって今回議論足りないところも次回にしっかり議論続けられるようにしたいと思っております。ということで、限られたお時間ですが、ただいまのお二人のご発表、全体、国交省からのご説明等通して質問等がございましたら、まず委員、臨時委員の皆様から、それからオブザーバーの方からという順番にしたいと思います。限られた時間ですので、次回にまとめてお話をしたいという向きの方は次回でも構いませんので、何があっても今回ということではないとは思いますが、ただやはり初回ですのでこの点はもっと議論すべきだのような発言はむしろ歓迎したいところでございます。それではまず委員、臨時委員の皆様からご発言のある方、挙手の上、ご発言いただきたいと思

います。いかがでしょうか。では山内先生から。

【山内委員】 ありがとうございます。先ほどご紹介のありましたフォローアップの検討会のほうをまとめましたので、そういう立場からも僕が最初に発言と言いますか、考えを述べさせていただこうと思います。

今日の論点というのは資料3にあって、一応今日は制度的な枠組みを議論するということだと思うんですけども、我々議論してきて、これについてのある程度感覚といえますか、感触というのはつかんだのでそれについて申し上げますと、今、公共交通の活性化再生法があって、法定計画になっているんですけども、そもそも振り返ると、2000年の初めぐらいに道路運送法改正して、それで需給調整をやめて、規制緩和したということなんでしょうけども、それからずっと来ると、やっぱりそれでいろいろ問題があって、活性化もできなし、いろいろな制度的な枠組みをつくって、網計画もつくって、法定計画もつくって、こうやってきたんですね。それはその時点で、その状況と、世の中の状況と交通の状況というものを見ながら制度をつくってきたと思います。

我々、このフォローアップやってわかったことは、やっぱりもう1回それを見直す、そのために今日ここに集まっているんですけども、必要があるということだと思います。それは冒頭に説明あったように、例えば社会構造の変化みたいなのがどんどん深刻になってきて、人口減少はその典型ですけども、そういうこととか、それから都市構造も変わってきているということがございますのでそれがあります。それからもう1つは交通のほうで言うと、やはりそもそも採算をとって民間事業者がやるという構造自体が難しくなって、公共交通というのが難しくなってきて、それを補完するいろんな自家用有償もそうですけれども、そういうものを使わなきゃならないような状況になってきているということがあると思います。法定計画というのはその辺のことというのはちょっと前につくったものだから、制度自体がね、だからそのところを取り込めていないというのは非常に重要ではないかと思っていて、そういうことを取り込んだ上で新しい計画のあり方みたいなものを見直す必要があるのかなというふうに思うわけです。それが1つです。

それからもう1つは、それは論点のところにもありますけれども、今だと再編実施計画をつくっていくわけですが、それも要するに網計画の内容というか、名称が変わるかどうかは別にして、内容自体が変わるんだったらば、再編計画みたいなものを見直さなければいけないとそういうことになりますよね、当然。それもだから、今までの既存の公共交通だけじゃなくて、新しい枠組みのものとして公共交通の実施計画つくらなきゃいけない。その制度を

考えなきゃいけないという時期に来ているのかなというふうに思います。時間もないので簡単に言うとそういうことなのかというのが1点ですね。

もう1つは、先ほども岡山の事例で市長さんからはありましたけれども、新規参入どうかというそういうことですね。それで、これはまさに道路運送法の改正にかかっちゃうんだけど、許可要件だけでやるというのは基本にしたので、許可というのは以外に透明で客観的な基準に基づくということなんだけれども、それはそれで素晴らしいことだと私自身も道法改正やったからそう思いますけども、ただ一方でこれだけ状況が変わって、地域交通の維持自体が複雑になってくると、やっぱり地域の状況とか地域の情報とか、そういうものをちゃんと勘案した上で許可を考えるとかね。そういうところまで来ているんだろうというふうに思います。だからこれは一方的に事業許可を国が出すだけじゃなくて、地域の実情とか状況とかそういうことと連携をさせながら考えていかなければいけない時期に来ているということだと思います。一方で独禁法の問題というのは1つツールとして1つの方向性が出たわけだから、それを利用しながらこれをこう考えていくという、そういうことなのかというふうに思っています。全体的な感想申し上げました。以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。この2000年以降の流れ、その中で検討し、特に指導的な立場でやっていた山内先生のほうから流れと課題を整理いただきました。ありがとうございます。ほかにご発言ございますか。原田先生。

【原田委員】 東京大学の原田ですけれども、フォローアップというかそういうところでも検討されていて、山内先生のまとめで提案も出ていますし、今日も非常に中身のある議論がされていると思うんですけれども、交通計画をやっている立場から、それから僕は人の交通行動の変化を見ている立場から言うと、今人は動かなくなっているということを少しどこかで考えておいてほしい。土井先生がおくれていますけれども、愉しみの交通とか言うことでも、そういう流れでもいいのですが、あるいはもうちょっと大きな言葉で言うと孤独な社会というような形で、人が一人で住んでまちな出ないでというような形のものが非常に多くなっていると。あるいは車で動いていても、人と会わないで暮らすというような、そういう暮らし方が多くなっていて、そういう暮らし方の傾向が何も気を使わないで、公共交通のところだけ、ちょっと極端な言い方をすると、いくら頑張っても、公共交通に乗って出かけて、みんなと会って楽しく暮らそうということが進まないで何も実質的にうまくいかないようなそういう気がするということですね。

もう1点気になったのは資料のまとめ方としては普通のまとめ方なんですけど、三大都

市圏と地方都市圏というような分け方で、非常に地方都市圏厳しいということで三大都市圏に比べれば地方都市圏厳しいというのはそれは間違いのないことですが、大都市圏のほうでもパーソントリップ調査をすると、予想以上に原単位が減っていて、それを将来の人口と組み合わせると、三大都市圏の中でも公共交通の利用は大きく減ると。これは、これもおこなっている土井先生のどこかで計算されていましたが、そういうこともあるので、その辺も考えてほしい。だから暮らしやすいまちをつくるためにさまざまな交通サービスを提供してやっていって、その中で公共交通の、みんなが自由に乗れるようなサービスの組み合わせを充実させていくというのが必要で、それはまちづくりと連携して、先に行く場所があって、することがあって、そしてそれを支える交通サービスがあるという、そういうまちづくりの目標の中でそれぞれの自治体が責任を持ってやるということだと思っただけです。もちろん、それ今までの議論の中でその方向で出てきたと思うんですが、ちょっといきなり細かいところに入ったかなと、ちょっと今日感じがしたのであえて申し上げました。よろしくお願いします。

【中村部会長】 ありがとうございます。実際の交通行動の実態、それから大枠としてのまちづくりのところ、課題として私も大事だと思いました。ほかに。石田先生お願いします。

【石田委員】 今日から始めて議論に参加させていただきます石田と申します。よろしくお願いします。

資料が大体ここ20年とか10年から始まっているんですけど、バスの乗客数なんかで見ますと、ピーク1970年ぐらいですね。それからバスは6割減っちゃっているわけですよ。そういうふうな現実をどう見るかと。マーケットが4割に縮小しているのに同じビジネス環境とかビジネスモデルとか制度でやっていけるわけがないと思っているんですけど。今、懸命の努力でやっていると。何とか水平になりつつあるというそういう状況なんですけれども。そこを本当に抜本的に改革する、大胆に考えるということが必要ではないのかなと思いました。私ここに呼ばれた理由でもあるんでしょうけれども、世の中にはMa a SとかCASEとかスマートシティとか、スーパーシティとかという大胆に変えていこうということが充ち満ちているというか、なかなか形にならなくてそこはそこで困ってはいるんですけども、そういう流れに乗っかるというとちょっと変ですけども、がんがんやっていくということが大事かなというのでお願いだけしておきます。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございます。大胆な動きということで、今幾つかのはやりの、はやりといったら、流れている言葉もそう理解していくということと、やはり長い目でどうなってきたかというところで考えなきゃいけないところもすごく肝に銘じなければいけないところだと思います。ありがとうございます。

お時間は過ぎつつあるのですが、委員、臨時委員の皆さんで今日どうしてもという方がまだもしいらっしゃれば。お手を挙げた方どうぞ。

【楠田委員】 モビリティジャーナリストの楠田でございます。済みません、時間が迫っている中、失礼いたします。

先ほどの石田先生のお話にもあったように、いろいろと抜本的な改革をしていかないといけないということがございますが、残念ながらそれをできる今人材、人、もの、金が地域にはなかったりとかしまして、さっきMa a SとかCASEとかということで、多分野の方がかなり地域の課題であったりとか、公共交通の分野に参入したりと、一緒に連携して何かをしようとするべく懸命に考えてくださっているんですけども、そういった経営戦略とかマーケティングとかデジタルテクノロジーの活用とか、基本的なスキル不足が自治体とか公共交通の方々になんかということがせつかくの機会を損失している大きな問題になっているかと思えます。皆さん、先生方が再生塾とか公共交通マーケティング研究会など人材、スキル育成プログラムが一生懸命やってらっしゃいますが、それが各エリアで一般的になるような必要が非常に今迫られているかと思えます。また、これまで維持という観点だったんですけども、生み育てるプログラムという考え方、また目的が公共交通とても大切に私も一生懸命何かしたいと思っているんですけども、それらの維持ではなく、暮らしと社会の問題、課題解決のために移動手段は総動員して何ができるかという観点から考えていただく必要が今トレンド的にあるかなと思えます。

ですので、そうすると公共交通だけではなく、ほかのセクターの方々との連携、医療とか観光とか、都市開発とか、そういったところから一緒に収益性のあるものであったり、持続可能なことを考えていかなければ、皆さん共倒れしちゃうような状況にもなりかねませんので、そういったもう少し広い視野で柔軟に考えていく必要があるかと思っておりますので、ご参考にしていただければと思っております。よろしく願いいたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。人材の話というのは全体のことを持続的にさせていく上でもとても大事な視点だと思います。後半の話も広範囲ということで受け止めるべきだと思えました。ありがとうございます。委員、臨時委員の皆さん。

【住野委員】 最後1点いいですか。住野でございます。この間私もフォローアップ・イノベーション検討会でさまざまな議論をしてきまして、今日ようやく地域公共交通部会で、今日の論点も含めて具体案を取りまとめるわけですが、先ほど大森市長と吉田先生からいただいた課題についてですが、会議の回数も実はあまりないものですから、是非議論していただきたいのは、資料を見ますと網計画は524で再編実施計画が33。策定団体は単独市町村が圧倒的であり、基本的にこれは事業者主体でずっと計画の中でフォローアップをしてきたと思うのですが、2014年の地域公共交通活性化・再生法の改正があった時に、交通政策基本の理念をしっかりと入れた中で網計画を策定しましょうと、それはどういうことかということ、地方自治体の責務、いわゆる役割をしっかりと果たそうということであったと思います。1つは市町村単位じゃなくて県単位の広域的な計画もやりましょうということが1つ。もう1つは市町村単位が非常に多いのですが、今回網計画を見ていると、企業の利害調整をどうやっていくかということが最大の課題になっています。現在の許可制度は一定の条件を満たせば参入できるのですが、ぜひ地方自治体の意見をまず踏まえた上でどう、支局なり運輸局が制度的に許可できるかということを考えていかないと、なかなか自治体の皆さんが調整をしても今の制度では難しいんだろーと思いますので、許可制度のあり方を見直さないと難しいと思いますので、ぜひこの議論はこの会議で方向性を出していただきたいと思います。また、法定協議会の合議制の問題はフォローアップで意見を言いましたけれども、2つしかないと思うのですが、合議制と言うよりは採決方式で、半分なのか3分の2にするということと、ある程度協議が整ったところについては実行に移すことも必要だと思います。全体像という中では難しい課題もありますが、自治体の役割だと思っていますので、どれだけ権限を与えて前へ進めるかということを実体的にしていかなければならないと思う。

最後に1つ、私はある法定協議会に出ている人から聞いたのですが、ある学者の先生が法定協議会はまちづくりがあつて、交通の議論をするところが会議の趣旨ではないかとの意見を聞きました。表裏一体だとはおもいますが、何のための法定協議会だということの趣旨を理解しないと、なかなか公共交通法定協議会というのは機能しないと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。済みません、長くなりました。

【加藤部会長代理】 名古屋大学の加藤です。新幹線がおくれまして大変失礼いたしました。2点だけ申し上げたいことがあります。この会議できっと制度をどうしていくかという

ことを、あるいは技術をどういうふうに導入していくかということについては特にいろいろ言わなくても何か出てくるんだろうと思います。が、私は現場で、現場泥だらけやろうと言っていますが、本当に泥だらけでいつもやっているわけですけど、何が問題かということと公共交通がどのくらい大切なのかということとをちゃんと本当にわかっている人はどのくらいいるのかという話ですよ。

それから、もう1つは、それは実は法律の中でも、具体的にどういうふうに進めるかというのもさることながら、目的であるとか理念であるとか、そういうところがとても大事だと思っていて、今日は交通政策基本法のことを何も出ていないようですけど、やはりあれが何を言おうとしているか。もしかすると言っていることが適切でないかもしれない。ここはきちんと見なきゃいけない。それから活性化再生法もそうです。それから各事業法、そういったもので一体何を指そうとしているかというところは1回レビューしておく必要があるし、それが絵空事じゃなくて現場の皆さんが共感できるような内容になっていないといけないというふうに考えています。

その意味で、国と現場の間でどう意思疎通するかというのが本当に苦労していることです。私なんかはこういう国の委員会に出て、一方で地域公共交通会も今34カ所やっていますが、同じ日本かと思えます。全く別世界で、エスカレーターの60階から地下3階ぐらいまでを行ったり来たりしているような状態です。伝えるというのはどうやったらできるかということがとても大事と思っています。本当に私とかいろんな方々が、これは運輸局、支局の皆さんもそうですが、本当に苦労しているわけですが、なぜそれだけでうまく伝わっていかないのか。こういうことはきちんと考えて次の制度というのは考えていかなきゃいけないんじゃないのかなと思っています。とりあえず以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。もう閉じるんですけど、今来ていただいた土井先生に、このまま終わるのはあまりにしょうがないので、土井先生一言どうぞ。

【土井委員】 ありがとうございます。大変遅刻いたしましてまことに申しわけありませんでした。基本的には皆さん既に議論されているかもしれませんが、いただいた資料の3の基本的な論点4つということで、この4つについて話し出すと長くなるので簡単に意見を差し上げたいと思います。

1つ目の論点なのですが、今加藤先生が言われたこととほぼ同じですけども、地域公共交通をなんで支えなあかんのやということを明確にしていくことが必要だと思っています。もう要らんの違うかという人も結構いるわけです。自分たちは使わないのに、なぜ社会的に

支える必要があるのかという人たちに対しても、公共交通を支えることは社会的に意味があることについてわかりやすく伝える必要があります。私たちは既に公共交通を重要だとして、この議論をスタートしているわけですが、もう一度なぜ必要なのかということをご一緒に共有して、公共交通を支えるというのは実は社会を支えることとほぼ同じだと思うんですけども、そういう物語をきちんと私たちが持つということが大事だと思います。ぜひここにいる皆さんと一緒に公共交通が大事だよという物語＝社会的に共有できる認識をつくり上げていきたいと思っています。

それから2つ目です。これまでよく出てくるのがまちづくりとの連携が大事だという話が出てきます。ただ、そのときにまちづくりという言葉があいまいになっている可能性があります。まちづくりというと、すぐに立地的適正化計画などや都市施設計画と結びつけられることが多い。これも大事なことですが、まちの賑わいや、地域の人たちが自律的な地域をつくっていくということもまちづくりの重要な分野になるわけですから、ぜひまちづくりということをもう少し豊かなもので定義をしていくということが大事だと思っています。

それから3番目の協議会の話です。これも重要な話で、せっかく地域公共交通網形成計画つくっていても読んでみると実はダイヤをパターン化しましょうとかというのは書いてあるけども、合併した市町の状況はそのまま放置されているところが時々あつたりします。あるいは、市のコミュニティバスの停留所の密度が高くて、しかもうねうね曲がっている長大片側循環路線については何も言及されていない網形成計画あつたりします。そういうものは本当は網形成計画として認めてはだめなように思います。ただ地方自治を原則にするとそれぞれの自治体がやられるということに事情があるのであまり口をはさみにくいというのも事情としてはあるかもしれませんが、例えばこれは府県なり運輸支局の皆さんとも一緒になって、もう少しいい計画つくしましょうというサポートをすることが期待されると思います。運輸支局や府県の人たちは、この計画についてもうひと頑張りしましょうという後押しはなかなか言いにくいかもしれませんが、でもそれを言わないとなかなかいい計画はできていかないということがあります。ぜひ協議会の活性化ということも含めて、あるいは出来上がった計画に魂を入れるという意味でも形だけの計画ってまことに失礼な言い方ですけども、そういうものを変えていくことがいるのではないかと思います。

これと関係するのですが、人材育成はすごく大事な項目で、熱量のある人たちであっても地域公共交通を変えるために、最初の一步をどこから踏み出していいかわからないという人たちが結構いらっしゃいます。いろんな難しいことをたくさんいっぺんにやるのではな

くて、このまちなら最初の一步はここからやっていったらいいですよということをきちんとアドバイスしてあげることが大事です。その役割は、運輸支局も府県、あるいは学識経験者や専門家の役割だと思います。そういう位置づけをきちんとつくっていきましょうというのが気になるところです。

最後の4番目です。長くなって申しわけないです。計画策定の目的の設定とそれを評価する指標の関係はすごく大事で、フォローアップ・イノベーション検討会の際にも利用者数と収支だけではなくて、外出回数の増加、あるいは外出目的の多様性ができましたとか、送迎が減りましたなどです。送迎というのは、送迎やる人も大変なので、その人たちが送迎をしなくてもいいようになることでフルタイムで働けるとか、地域の仕事をいろいろやることができるとかという可能性が広がることを期待できます。この路線や計画は何のためにデザインしているのかという目的を明確に持ち、その目的に対して評価をする指標をきちんとつくっていきましょうといったようなことを考えています。

最後に来て時間とりましたけれども、とりあえず詳しい話はまた何か事務局の方とお話しできればと思いますので、よろしくお願ひいたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。想定のお時間を超えてしまったところでございます。委員の皆さんで発言、今日なされなかった先生方申しわけございません。それからオブザーバーの方々、申しわけございません。次回に向けてということであれば後でインプットいただければと思いますし、次回以降回数、事務局と今後何回かまだ調整しますけれども、少しでも多く資料に対する意見交換が具体的にできるように運営していきたいと思っておりますので、本日のところはこれで閉じさせていただきたいと思っております。済みません。

では、議事6、今後の進め方をお願いします。

【松平企画調整官】 資料7でございます。今後、次期通常国会への法案提出を目指してございまして、年内目途で中間取りまとめをいただけますよう年内はあと3、4回の開催を予定しておりまして、プレゼンテーション、ヒアリング等も行っていたいただきながら議論を進めさせていただければと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【中村部会長】 それでは、この進め方に関するご質問ございますか。よろしいですか。では事務局案に沿って、ちょっと回数に関しては時間できるよりも中身でやりたいと思っておりますので僕も調整いたしますがよろしくお願ひいたします。

本日はさまざまな視点、考え方などいろんなご意見、先生方からたくさん励まし、お叱りも含めて、あともっとこういう点からということがたくさんあって私もすごく勉強になり

ました。限られた時間の中で運営も、これ次回から立てる形にやりますけれども、スムーズにやれるように努力いたしますので今後ともよろしく願いいたします。

それでは最後に事務局から連絡事項をお願いします。

【松平企画調整官】 部会長ありがとうございました。事務局より2点ご連絡申し上げます。

1点目は議事録の公開でございますが、本日の部会の内容につきましては後日各委員の皆様方にご確認をいただいた上で公開をさせていただきたいと考えてございます。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たいと存じます。

2点目が次回の日程でございますが、9月27日金曜日の13時から15時を予定してございます。詳細は追って事務局よりご連絡させていただきます。また第4回目以降の日程についても現在事務局より日程調整させていただいてございますので、どうぞよろしくお願いいたします。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。どうもありがとうございました。

— 了 —