

令和元年9月27日

【松平企画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、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。どうぞよろしくお願いたします。

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ます。資料は、上から順に議事次第、配席図、この部会の委員等名簿及び出席者名簿、資料1 想定される基本的な論点(案)、資料2 前回の部会におけるご意見(概要)、資料3-1 杉本委員ご提出資料、資料3-2 それに関連する提言、資料4 熊本都市バス・熊本県・熊本市様ご提出資料、資料5 網走バス様ご提出資料、資料6 加藤委員ご提出資料、資料7 M a a S の普及に向けた課題等について、資料8 W I L L E R 様ご提出資料、資料9 菰野町様ご提出資料、資料10 今後のスケジュールでございます。

また、本日、本来であれば事前に委員にお送りさせていただくべきところ、本日配付されまして、申し訳ございません。不備等ございましたら、事務局までお知らせいただければと存じます。

なお、本審議会におきましては、傍聴可、冒頭のみカメラ撮り可とさせていただきます。報道陣の皆様におかれましては、あらかじめご承知おきいただき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、議事要旨及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っております。

委員、ご出席の皆様につきましては、大変恐縮でございますけれども、お配りしております出席者名簿をもちましてご紹介に代えさせていただきます。

以上のとおり、委員、臨時委員21名中14名のご出席をいただいております、交通政策審議会令第8条第3項による会議の開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、今回は関係者からのヒアリングといたしまして、熊本都市バス株式会社代表取締役社長の高田様、熊本県交通政策課長の重見様、熊本市交通政策課長の土屋様、網走バス株式会社代表取締役社長の小澤様、WILLER株式会社取締役の横溝様、菰野町総務課安全安心対策室長の瀧見様にお越しいただいております。なお、瓦林公共交通・物流政策審議官におきましては、公務のため2時40分ごろに退席をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【瓦林審議官】 どうぞよろしくお願いいたします。

【松平企画調整官】 それでは、写真撮影の方はここまでとさせていただきます。

以後の議事進行につきましては、中村部会長にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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

まず議事1、前回の部会におけるご意見についてということで、事務局から説明をお願いします。

【原田地域交通課長】 地域交通課長の原田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。私の方から、資料1、資料2、あわせてご説明させていただきたいと思います。まず資料1の方をご覧ください。今回の部会で、ご議論いただきたい点、主に3点を考えています。1つ目は、活性化再生法の計画と法的枠組みのあり方をどうしていくのか。2つ目は、道路運送法の関係、特に自家用有償についてのあり方の議論であります。3つ目は、新しい考え方としてMa a S、この普及についての制度のあり方、この3つを主に議論という形で想定をしております。

1つ目の法的枠組みのあり方でございます。本日、ここをご議論いただきたいと思います。前回はこの議論をしていただきまして、前回と同様の内容を書いておりますけれども、(1)、(2)にありますように、現状と課題、関係者がどういう役割を果たしていくのか、そういうところから始まりまして、(3)協議会方式における法定計画制度、この現行制度の様々な計画の内容の見直し、これをどう進めていくのか。

4つ目は、計画をつくった上で、それを確実に実施していくためにマーケティングであったり目標設定、評価・モニタリング、さらには予算的な支援を含めて、どういうふうの実効性を持たせていくのか、こういうところが争点だろうと思っております。

2つ目の道路運送法の関係でございますが、これは次回、第3回目以降でご議論いただく

というふうを考えております。

3つ目のM a a S、これは今日新しくご議論させていただきたいと思っておりますけれども、M a a Sの制度的な課題というのはどういうことが考えられるのか。その中でも、特に月額制・定額制、いわゆるサブスクリプション、こういうものについて導入の場合の課題というのは何か。それから、M a a Sもいろいろな課題がありますけれども、そのあり方として、都市型、地域型、さまざまなものが考えられますけれども、そういう地域類型に応じた制度的な課題を考えていくべきではないかと。

4つ目に、M a a S、モード横断的な特徴がございますけれども、そういう特性を踏まえつつ、行政手続のあり方自体どう見直すべきか、そういうところを論点としてご提示させていただきたいと思っております。

続きまして、資料2をご覧いただきたいと思います。前回の部会におけるご意見の概要をまとめさせていただいております。まず、大きく1つ目は、公共交通の意義、重要性かと思っております。公共交通の意義というのを、現場の方々とどういふふうに関感できるようにするのか、公共交通を支えることは社会を支えることだ、こういう認識を社会的に共有していかなければならない、そういうご意見をいただきました。

2つ目のカテゴリーはまちづくりとの連携でございます。まちづくりの方でも、立地適正化計画を進めておりますけれども、もっと広い意味でのまちづくり、そういうものとの連携を考えていくべきではないか。さらに自治体が責任を持って、まちづくりと連携して交通サービス、これらを組み合わせて提供を充実していくことが必要である、こういうご意見をいただきました。

それから、バスの関係でございますけれども、今までどおりのビジネスモデルはなかなか立ち行かないということも踏まえて、M a a Sであったり、スマートシティ、さらにはスーパーシティのような新しいモデルを踏まえて、大胆に変えていく必要があるのではないかと考えております。

それから、人材育成等の関係であります。人材育成、非常に重要な課題でありますので、単純に事業者だけではなくて、運輸支局であったり、都道府県であったり、そういうところがサポートするということは当然でありますけれども、さらに進んで、交通だけではなくて、暮らしと社会の課題を解決する、そういう視点から、交通に加えて医療であったり、観光であったり、都市開発であったり、そういうものと連携していかなければならない。

その際には、経営戦略であったり、マーケティングであったり、今まで以上のスキルが求

められるということで、そういうものをみんなで考え合って、話し合う、そういう場づくりが大事なのではないかというご議論をいただきました。

裏面を見ていただきまして、これは各論になります。法的枠組みのあり方についてのご意見でございます。1つ目は、自家用有償運送の話でございますけれども、これまでの民間事業者が採算性の上で公共交通を支えていくと、こういう構造がなかなか難しくなってきた中で、それを補完する形で自家用有償というのを地域の交通計画の中にも取り込んでいかなければならないというご意見であります。

それから、バス等を含めた新規参入の観点であります。道路運送法、需給調整を廃止して、自由な競争ということでもございますけれども、こういう状況を踏まえまして、国が一方的に事業許可をするのではなくて、地域の状況を踏まえながら考えていく必要があるのではないかと。さらには、事業者間の利害調整、こういうものを自治体であったり国はどう踏まえて許可を出していくのか、そういうところについての方向性が必要だというご意見がありました。

最後に、PDCA、目的の設定であったり、評価する指標、こういうのもさらに新しいものを考えていかなければならない、そういうご提言をいただいたところであります。

前回の議論も踏まえながら、今回、幾つかの議論をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【中村部会長】 ありがとうございます。特に資料2につきましては、前回の台風の日でしたけれども、そこでご発言いただいた方々、委員の皆様のご発言をまとめたもので、これは事前に確認をいただいているものと思います。

それでは、早速ですけれども、議事の2、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について、委員からのプレゼンテーション、関係者のヒアリングに移ります。議事の進め方ですが、本日、4本、ご説明を4ついただきます。それぞれ10分で時間を厳守していただきたいと、弱気ですけれども、希望を申し上げます。限られた時間で4つ発表いただいて、その後、質疑の時間をとります。前回、時間の関係でご発言をお控えされた方もいらっしゃるかと思いますので、積極的にご発言いただければと思いますが、それも時間も限られておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、まず杉本様の説明から、知事、よろしくお願いいたします。

【杉本委員】 ありがとうございます。福井県知事の杉本でございます。前回、ちょっとお休みをいただきまして、恐縮でございました。今日、またこうして発言の機会を与えてい

ただきまして、心から感謝を申し上げます。

それでは、早速資料に基づきまして、ご説明をさせていただきます。この「幸せ度いちばん福井県」と書かれた資料をご覧いただきたいと思います。3ページをお開きください。福井県が置かれている交通の状況がここに書かれております。今のところ、新幹線は金沢まで北陸新幹線が開通しております、おおむね3年半後、令和5年3月に福井、それから敦賀まで開通します。それから、福井のまちから右下に出ていますけれども、点線で描かれている中部縦貫自動車道がおおむねそのころに開通されるだろうということで、道路と、新幹線の両方の整備が大きく進んでくると考えているところでございます。

続きまして、4ページは今の大きないろいろな鉄道とかバスの路線図でございます。

5ページをお開きください。今、公共交通がどう使われているかということです。JRについては少し利用者が戻っていますが20年前に比べれば落ちているということ、乗合バスはご案内のとおり、半減している状況になっております。

一方で、地域鉄道につきましては、福井鉄道、それから、えちぜん鉄道というのは、以前京福電鉄と言っておりましたけれども、えちぜん鉄道はちょっと切れ目がありますのは、この京福電鉄が事故を起こしまして、一時的に事業を行われていなかった時期がございます。その後、えちぜん鉄道が引き継ぎまして、鉄道の関係を見ていただきますと、20年前に比べて大分減ってきましたが、その後、巻き返しをして、当時よりも増えている、そういうような状況になっているところでございます。

7ページからが、現在、策定し終わった、もしくは策定している網形成計画の中身でございます。まず、えちぜん鉄道ですけれども、この右の地図を見ていただきますと、福井が下にあります。ここから、右の恐竜博物館のある勝山に伸びております。もう一つは、上の三国、東尋坊のほうに向かって伸びている、そのような鉄道となっております。

それで、今回の網形成計画の中では、平成33年、令和3年度までの7年間といたしまして、1つには、後ほどご説明しますが、福井鉄道との相互乗入れですとか、それから、パーク・アンド・ライドとか、バスロケーションシステムの導入といったこともありますけれども、ここでは、目標3のところにあるアテンダントによる車内での観光案内、こういうことも1つの特徴として取り組んで、先ほど申し上げたように利用者も伸びてきているところでございます。

次のページ、8ページが福井鉄道の網形成計画になります。このところは、ずっと南北に伸びているJRに、ほぼ並行する形で、福井市の田原町から並行して走っています。利用

者が、先ほど申し上げたとおり減っていないというのは、特徴として、1キロぐらいずつに駅がございますので、JRに比べても利便性が高いということと、それからバスに比べて定時制が確保されているというような特徴があろうかと思っております。ここの目標と施策のところも、先ほどのえちぜん鉄道とよく似ておりますけれども、えちぜん鉄道との相互乗入れがございます。

9ページは、平成28年に実施をいたしておりますけれども、左側の図にあります。えちぜん鉄道は北、福井鉄道は南に伸びていて、別々の鉄道が、しかも福井鉄道は軌道区間があるのですけれども、この軌道区間を経て、ブレーキシステムを統合いたしまして、ここの福井鉄道の田原町駅というところで相互乗入れを実施しました。この乗入れを実施することで、南北へ乗り継ぐ人たちが3倍以上に増えている状況になっております。

それとともに、右側の図ですけれども、福井鉄道が福井駅西口広場に乗り入れたことで、これでもまた乗客を徐々に伸ばしてきているという状況になっているところでございます。

現在、策定中なのが10ページでございます。嶺南地域といいまして、いわゆる若狭地方、福井県の南西になりますけれども、2市4町で現在網形成計画を作っている最中でございます。ここは主にJR小浜線と、それに並行する国道27号線に沿っていろいろな交通網が作られている環境でございます。

私からの提言といたしましては、11ページ以下でございます。ここにふるさと知事ネットワーク緊急提言と書かせていただきましたが、12ページをお開きいただきますと、大都市のない13県の知事が集まりまして、この10年間、地方から日本を変える政策集団ということでやらせていただいています。その中で、新しい交通ネットワークのあり方ということで提言をさせていただきました。

13ページにその概要を書かせていただいています。先日、藤田次官に要請をさせていただいたところでございます。

14ページをお開きいただきますと、主なポイントということで、ここからご説明をさせていただきます。1つは、現行のバス補助スキームが、乗車密度が5人を切ると減額・減便になっていくという形から、やはりある点を超えてしまうと、本当に使いにくいバスになってしまって、誰も乗らなくなる。その限界点を超えていってしまうというのが、今の地方の実情としてはある。

現状で一番下のところに円グラフを描いていますけれども、東京と地方でバス停が、医療機関までが遠い高齢者がどれだけいるかを書いています。現実には、人が少ないから、それ

でいいということにはなかなかならない状況でございます、1キロ以上が40%と、そういう面積が非常に広がっているところでございます。

15ページは、特に山形県さんからのご提案ですけれども、この中にありますが、乗合バスとか、コミュニティバスとか、デマンド交通がありますけれども、本当に人が減ってくると、通常のタクシーを補助の対象にしてバス代わりに使ったほうが負担が小さい、もしくは個人の皆さんに合っている、そういうこともぜひお考えいただきたいということでございます。

17ページをお開きください。これは福井県の状況でございますけれども、広域路線とか市町のコミバス、乗合タクシー、デマンドバス、こういうことをやらせていただいております。さらに現状は高齢者が集落に点在しているとか、それから事業者に頼ることができないなどで、徐々に町役場が買ったバスで、住民の方が運転手になるという動きが出ています。

18ページに書かせていただいておりますが、池田町、高浜町の過疎、もしくは非常に限界集落的なところで、役場がバスを買って、住民の有償ボランティアの方が運転をするというようなパターンです。これは徐々に全国に広がっているかと思えます。

こういったことをぜひお考えいただきたいということでございますが、その上で1つのご提案が19ページでございます。私、今年4月23日に知事に就任させていただきました、今進めておりますのが、住民相互の助け合いで足を確保するということです。今までは役場がバスを買って、誰か10人ぐらいの人がチームになってそれを運転するような形態でやっておりますが、そういう形ではなく、地域のお年寄りで足が必要な人に対して、地域全体の人たちが多対多で、自分の自家用車を使って、事前にシステムだけ構築しておいて、有償ボランティア、もしくは地域通貨みたいなものを活用しながら、前の日に予約をしておくと、誰かが手を挙げて、自分の車で迎えに行き、そこへ連れて行ってあげるとか、このような方法を今制度として、やろうとしてくれる方も見つかってきましたので、今進めているところでございます。

これに、さらに周りのところを書かせていただきましたが、例えば配食とか配達は、幾つもの業者が配食・配達を全部やろうとすると、それは全部成り立たない。買い物支援も幾つもの業者が入ると成り立たないですけれども、特定の方に配食も、買い物支援も、見守りもお願いするという方法だと、それなりに成り立つのではないかと思います。地域の足だけではなくて、生活支援全体を有償ボランティアなどを使ってできないかと考えているところで、具体的に検討しているところでございます。

それで、20ページに書かせていただきました、これまでの制度・発想から転換した柔軟な対応ということです。一言で申し上げますと、これまでの制度は、道路運送事業者、この人たちに着目して、まず制度があって、それにどういうふうの実態を合わせるかという考え方であったかと思いますが、発想は全く逆で、地域の皆さんの足をどう確保するのかというところから入っていく必要があると思っております。

そういう意味で、事業者や制度から入るということではなく、地域で考えた仕組みを、それに柔軟に対応できるような制度にしていくということが大事なのではないかと思っております。事業者に当たるところを、先ほど申し上げた多対多の、住民の皆さんにさまざまな形のプレーヤーとして入り込んでいただく、こういう方法に対して網形成計画を作ったら、その計画で認めたものに対しては補助を出すとか、大きな形でゆったりというか、やわらかく認めていただけるような、そういう方式に変えていただけないかと思っております。

以上でございます。

【中村部会長】 知事、ありがとうございました。

それでは、続きまして、関係者からのヒアリングということで、熊本都市バス代表取締役、高田様よりご説明をお願いいたします。

【熊本都市バス(株)高田代表取締役社長】 熊本都市バスの高田と申します。今日は、私のほか、熊本のバスの事業者のほうから2名参加しておりますので、まずはご紹介させていただきます。まずお一方目が九州産交バスの宮田部長でございます。それと、熊本電気鉄道の坂本部長でございます。

それでは、私のほうで代表いたしまして、本日の資料の説明をさせていただきます。資料4でございますけれども、1枚おめくりいただきたいと思っております。

まず、話題提供ということで、2点ほど話題を提供するつもりで記載しております。1点目が、熊本市の中心市街地で「SAKURAMACHI」の再開発事業という事業が完成いたしました。この再開発事業は、敷地面積が大体3ヘクタールのところに16万4,000平米ぐらいのビルが建ったというものでございます。機能といたしましては、150店舗ほどある商業床、それと、熊本市のほうで設置いたしましたMICE施設、それとホテル、それとマンション、こういったものの複合施設でございますけれども、その1階部分に、熊本桜町バスターミナルというバスターミナルが設置されております。29バースありまして、1日に4,300台ほどのバスが行き来する日本最大級のバスターミナルというものがオープンしたところでございます。

それに伴いまして、次のページでございますけれども、9月14日にこの再開発ビルの商業施設がオープンいたしましたので、事業者でございます九州産交さんが1,700万ほどのお金を投じられまして、県下一斉、バス・電車の無料の日を設置したところでございます。この9月14日のことにつきましては、これから九州産交様のほうで詳細な検証がされてまいりますけれども、今お聞きしている範囲だと、通常、この日、土曜日だったんですけれども、9万人ぐらいが公共交通を利用している日なんですけれども、おそらく25万人以上の方が乗られた、活用されたということでございました。

その声として、乗務員とか利用者の声をここでご紹介しておりますけれども、乗務員の皆様はここに書いてある以上に疲れたと。ふだん乗っていない大量の方々を乗せたので、とにかく疲れたというのが本音だったみたいでございます。お客様も、大変好評ではございましたけれども、一部のお客様におかれましては、例えば仕事や通院等々で定期などをお持ちの方にとっては、2台も、3台も待っても満員ということでございまして、そういった方々については、お叱りの声も受けたところでございました。以上でございます。

それから、次のページでございますけれども、本題でございます。まずは、熊本におけるバス事業の現状と課題をご紹介しております。4ページ目は、記載しておりますように、熊本には九州産交・産交バス、熊本バス、熊本電鉄バス、熊本都市バス、この5社がございまして、この5社によりまして、図のようなバス網を引いていると。その中心が、ただいまご説明しました桜町のバスターミナルであるということでございます。このバスターミナルを出て、そしてバスターミナルに帰ってくるというような、都市の構造上、どうしても中心部になりますと、バス事業者が輻輳して重複する区間ができているというような現状にございます。

その代表的な重複区間というのが、いわゆる電車通りと呼んでおりますけれども、次のページ、熊本駅から桜町バスターミナル、そして健軍電停前、この区間でございます。ここは市電が通っております。そのほうに県内5社のバスがまた入ってきますので、どうしてもここが混雑してしまうという問題を起こしていると。しかも、市電は大体今、年間1,100万人ほど運んでございまして、しかも年々微増する傾向にございます。

ただ、雨が降った日などは、市電の電停を乗り切れなくて、路上にお客様が立たれるみたいな感じでございまして、その横を必ずしも満タンではない、すかすかのバスが通っているという状況もございます。これをどうにかしたいというのが、我々の問題意識にございます。その原因というのは、1つは定時制の問題と、あと一つは、ここにご紹介しておりますけれ

ども、料金の差ということ。この辺を解決して、何とか公共交通機関としてバスと市電が協調してお客様を運べるような体制にできないかと考えているところでございます。

次のページでございます。ここではバスの利用者の状況とバスのサービス水準の状況が2015年からどういう推移を経ているかのご紹介をしているところでございます。熊本のバスはピーク時の大体4分の1ぐらいに減っているんですけども、この3年間でも14%ほど利用者が減っていると。また、非常に運転手不足も続いておりまして、それに伴いまして、減車だったり、廃止だったりすることによりまして、運行実車走行キロも減ってきているというのを、ご紹介しているところでございます。

次のページでございますけれども、ただいま申し上げました運転手不足の深刻化の現状なんですけれども、2015年に約1,000人弱、988名の乗務員がいたのですが、2018年には899人というふうには減っていると。特に2016年、熊本地震が発生いたしまして、その後の復興需要もございまして、バスの運転手に手を上げられる方がますます減ったということもございまして、こういう厳しい状況になっていると。

先ほど申し上げましたように、運転手不足になって、減便だったり廃止なんかして、交番といいますけれども、仕事量は減っているんですけども、それにもかかわらず、定員はその上では減っているんですけども、それを満たし切れない状況がこのように赤で書いております、2018年で45人不足と、こういった状況がいまだに続いているというのが現状でございます。

次のページでございます。8ページにおきましては、この運転手不足は10年後どうなるだろうかということ、ちょっとシミュレートしたものでございます。2018年、899名おられる方がこのペースで減りますと、10年後には750人ぐらいに減るだろうと。しかも、これに生産年齢人口がだんだん減ってまいりますので、それを加味してシミュレーションしますと、もっと減るということでございます。この数字は必ずしも架空のものではなくて、現実に近いのではないかなと、我々は危惧しているところでございます。

こういった状況もございまして、次のページでございます。平成31年、今年の3月に県内のバス事業者5社の社長さん方と、熊本市からは市長と副市長、県からは部長をお招きいたしまして、熊本におけるバス交通のあり方検討会というものを設置したところでございます。このページの検討会の概要の一番下の黒ぽつに目的を書いております。ちょっと読ませていただきますと、県内全域のバス路線を対象に、あるべきバス路線網や、利便性向上のためのバスサービス、それを実現するためのバス事業のあり方を検討するということを目

的として発足させたところでございます。

次のページをお願いいたします。このあり方検討会を動かすためにプロジェクトチームを設置させていただきました。このチームに各社、県内のバス事業者から2人ほど担当の方を選んでいただいております。それにかたて加えて、熊本県熊本市からお一方ずつ専門の職員の方を選んでいただきまして、熊本都市バス株式会社においての会議室を使いまして、資料づくりだったり、会議だったりを重ねているところでございます。

次のページでございませうけれども、この検討会の基本的な考え方をご紹介しております。まずは記載しておりますとおり、5社の連携のもと重複区間の効率化を図ると。効率化を図ることによりまして、バスや人を生み出しまして、今後の需給バランスがとれた持続可能なバス網をつくろうではないかというような考え方に立っております。

それをあらわしているイメージ図をご紹介しておりますけれども、重複区間を合理化することによりまして、出てきたものを、ただいま申し上げましたように、乗務員不足ということもございませうので、労務環境の改善や、あるべきバス路線網の実現に資するような施策に充てたいというふうにご考えて、今作業を進めているところでございませう。

次のページでございませう。あと1つ、12ページでございませうけれども、重要な観点で進めているのがバス事業のあり方、事業形態をどうにかならないのかということでご検討しております。このことを考えるにおきましては、熊本県でのバス事業者さんの歴史を少し振り返らなくてはいけないということで、ご紹介させていただいております。

まず平成15年でございませうけれども、九州産業交通が経営危機になりまして、産業再生機構によって再生を果たしております。あと、平成20年、27年と、熊本電気鉄道株式会社も、熊本バスも、同じように経営危機に陥った歴史がございませう。一応は経営は健全化されまして、立ち直っておりますけれども、厳しい経営状況であるということは変わっておりませう。このような中にありまして、民間バス事業者が非常に厳しい状況にあるということで、熊本市営バスを民間に移譲してくれないかというお声もございませう。

また、熊本市営バスといたしまして、熊本市といたしましても年間10億ほどの赤字といひませうか、一般会計から企業会計のほうに繰り出しをしている状況もございませうので、それではということで、平成21年から27年までにかけてまして、順に公営バスを民間バス事業者のほうに移譲していったと。そのときの受け皿となったのが、この民間のバス事業者3社が出資していただき、新しい形として熊本都市バスというバス会社をつくっていただいたと、そこに市営バスを移譲していったという歴史がございませう。

路線バスをこういった形で民間バス事業者さんが、独自に立ち上げたのは、多分日本では熊本だけかなと思っているところでございます。このときに、熊本都市バスに与えられた使命といたしまして、単に市営バスの受け皿づくりだけではなくて、県内のバスの路線網だったり、あり方についても、都市バスで中心になって考えていったらどうかという使命が与えられたところでございます。設立以来10年ほどたちましてが、その2番目の役割がなかなかうまくいかなかったというようなこともございますが、熊本地震も少し落ちついたところで、実はここ一、二年前に各社の社長さん方にお集まりいただきまして、経営の統合ができないかという話を、6回ほど会議をしたところでございます。

ところが、そのときに出たご意見としては、ドイツの運輸連合だったり、韓国の事例だったり、ソウルの事例だったり、そういったもので、こういう感じで統合していくのならば非常にやりやすいんだけど、日本の場合、独禁法等々があってそういうことができないよねと。各社、各社にはやはりかつての歴史もございますし、事情もございますので、なかなか5社が急に一つに経営を統合していくというのは非常に厳しいという状況にございました。

ちょうどそのころに未来投資会議での議論が国のほうで行われまして、今回、共同経営というようなご提案、サービスの調整だったり、運賃のプール制も可能になるようなことまで含めたご提言が始まりましたので、我々といたしましては、そういった方向で各社の気持ちの一つにならないかということで、今勉強をしているという状況にございます。

この勉強をする中での課題の大きなものを、13ページに記載させていただいております。1つは、独禁法の話。これ、どうしても、今いろいろなことで重複区間、重なっているようなところを調整するにしても、やっぱりバス事業者間で不断に話さないといけないわけでございます。これで独禁法上で引っかかるとか言われますと、非常にやりにくいということもございますので、ぜひ今国の流れで、そういったバス事業に対する独禁法をちょっと例外扱いしていただくという動きについては、私どもとしては法制化を非常に期待をしているところでございます。

それと、2点目が、先ほど申し上げましたけれども、乗務員不足ということからシミュレーションをしていったときに、10年後、今は2,800万人ほどの方を運んでおりますけれども、このまま乗務員が先ほど出ていったような表のように減っていくとなりますと、約500万人ほどの方に影響が来るというのを、ちょっと計算、推計したところでございます。そうなりますと、今あるバス網を維持して、バスによって維持するということは、非常に厳

しい状況にあると。

先ほど福井知事もおっしゃったように、ほかの交通モードだったり、違った仕組みでこの住民の足を守る必要があるのではないかということ、この作業をしながら痛切に感じているという状況でございます。そういったことで、今課題を整理して、記載をさせていただいたところでございます。

以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、網走バス株式会社代表取締役、小澤様よりご説明をお願いいたします。

【網走バス（株）小澤代表取締役社長】 網走バスの小澤と申します。本日はよろしくお願いたします。私のほうからは、網走の公共交通の現状をお話しさせていただこうと思っております。早速1ページめくっていただきまして、1ページ目、簡単に網走の紹介をさせていただきます。ご存じの方も多と思いますけれども、網走市はオホーツク海に面しておりまして、山、川、湖に込まれた自然豊かなまちです。人口は約3万5,000人、これは年々減少しておりまして、各種統計によりまして、減少ペースは想定よりもちょっと早い状況で進んでいると。

次に2ページに進んでいただきまして、網走バスの市内での路線図になっております。網走市内で6路線運行しておりまして、さらに近隣の市や町へ4路線、郊外線を運行しております。大きく分けて3つエリアがありまして、上のほうに高校と書いてあるエリアと、右下のほうの駒場ショッピングタウンと書いているエリアと、左側の観光施設密集エリア、この3つのエリアに分かれていまして、この駒場ショッピングタウンというところの地域が一番人口が多い状況です。

網走バスのメインのお客様は、東京農業大学のオホーツクキャンパスが約1,600名の学生さんがおりまして、大学生、そして、高校が2校ありまして、基本的には通学の利用がメインになっております。また、生活路線以外には、道の駅や各種観光施設をカバーする観光のお客様向けの路線も配置しております。

次に3ページに行ってくださいまして、年度別の輸送実績です。ご覧のとおり、年々下がっていております。ちなみに網走市では、自動車の保有台数、昭和60年は1万1,600台だったところが、平成28年では倍の2万2,000台までふえておりまして、人口が減っているけれども、自動車保有台数は増えているというところからも、なかなか公共交通

を利用していただけていないというところがあります。

また、簡単に弊社の現在の経営状況としまして、弊社は3つの部門がありまして、1つは路線バス事業、もう一つが札幌と網走を結ぶ都市間バス事業、そして観光貸し切りバスの事業。収入の割合は、ざっくりですけれども、ほぼ三等分になっております。特に路線バス事業は、国、北海道、網走市、さらに近隣のまちから年間合計で約1億円の補助金をいただいていますけれども、さらに4,000万円が赤字になっております。ですので、その赤字を都市間バスと貸し切りバスの収益で埋めているという状況です。

続きまして、4ページに行ってくださいまして、乗降調査の結果で、大体どの時間帯に乗っているかというところが示されております。一番下のところが時間帯別なんですけれども、基本的には朝と夕方の通学のところに合わせて。ただ、これ、お昼のところも若干高くなったりしているところもありまして、実はあまりこれは現状の状況とは合致していない部分も正直あります。それは後ほどちょっとお話しさせていただきます。

続きまして5ページに行ってくださいまして、現状の課題、問題点というところでは、網走市は3万5,000人ですので、人口5万人に満たない都市であると。北海道バス協会に属しているんですけれども、毎年各種セミナーがいろいろなところで行われていますけれども、基本的には10万人以上の都市の事例ばかりを扱ってまして、5万人以下の都市の事例を今まで正直見たことがありません。そういったところから、情報量が少ないということが1つ、挙げられます。

もう一つ、先ほどお話ししましたとおり、データの部分に関して信憑性に疑義があるというところでは、乗降調査、年に3回、1回につき1週間程度行っておりまして、1年通しても約3週間から1カ月ぐらいのデータで、1年でこうですということを言っています。そのため、正しいデータを保有していないので、路線を再編するにしても、感覚とか、乗務員によるヒアリングですとか、そういったもので正しい数字を誰も見ていない状態で路線を組んでいるというところでは、

実際問題、ここで何が出来るかといいますと、大きなまちですとキャッシュレス化が進んでいて、カードですとか、携帯ですとか、そういったものでお支払いができる。そのときに、自動的にデータがたまっていくんですけれども、網走ではそういったものを導入するコストになかなか見合わないというところがありまして、それのかわりになるのが乗降センサーというものです。乗ったりおりたりするときに、自動的にカウントしていただいて、データまでしっかり出していただけるといいますところがあります。1台につき約30万から40万

するものですから、弊社でも初期導入するのに1,000万超えてしまうというところで、赤字の部門に投資をするという考えはなかなか難しいところがあります。

4番目、車両なんですけれども、そういった中、市民からも大きいバスを走らせている意味がないのではないかというお声をいただきます。実際問題、そういうところもありまして、朝、そして夕方以外は、大きいバスは実は必要がない状況です。そのため、弊社ではマイクロバス、さらにハイエースを路線バス仕様に変えて1台ずつ運行しております。ハイエースは約350万から400万ぐらいの車両価格に対して、運賃箱ですとか、路線バスの装備を持たせると、改造費も入れて1,000万円を超えてしまうという状況です。さらにマイクロバスも1,500万近くの改造費も入れた価格になりますので、簡単にぽんぽん入れられないという現状があります。

さらに生活路線だけでは非常に厳しいので、網走市は女満別空港から約30分の距離がありまして、空の玄関口が近くにありますので、そういうところから、観光のお客様に路線バスに乗っていただくということで、観光の部分で網走市とも連携したりしているんですけれども、実際空港から始まって網走に入っていただく中で、表記を外国語表記に変えていかなければいけないと。ただ、それも非常に広範囲にわたったりとか、英語だけではなくて、台湾のお客様が非常に多いんですけれども、例えば中国語ですとか、そういったのをそろえていかなければいけないというところにも非常にコストがかかって、なかなかバス会社1社のみでは難しい現状になっております。

続きまして、6ページに行きます。6ページは、今現在、網走市では地域公共交通網形成計画の真っ最中でありまして、本年度と来年度の2年をかけて網計画を策定していくという状況になっております。現在、住民アンケートを2,000枚行っておりまして、直近のスケジュールでは10月の頭ぐらいにバス、そしてハイヤー2社と市役所、道、国、今回、NTTドコモさんと組んで新しい取り組みをしようとしているんですけれども、そのメンバーでバス部会を開催して、来年度の1月ごろには詰めの段階に入りまして、次年度に実証実験をしていくというスケジュールになっております。

続きまして、7ページ、これからどういったことをしていくかというところで、以前、同じ北海道の帯広にあります十勝バスさんが、住民の家を一つ一つ戸別に回っていく戸別訪問というものをやって、お客様、住民の声を聞いていったということがあったんですけれども、網走バスも過去にそういった経験をして、地域の方々のお声を聞いたりとか、回ったり、あと、集めてお話を聞いたりとか、そういったことをしていますので、今後もそういう部分

で住民の方の声をしっかり拾って、住民の方も参加できる網形成計画にしていきたいと思っております。

続きまして、8ページ目です。この網走の規模に合った公共交通というところで、図が2つあるんですけども、左側のほうが現状のバスです。バス停を決められたルートで、決められた時間に走っていくと。今後は、この右側にありますように、目的に合わせて自由にバス停間を行き来できるということを考えております。

これ、次のページにもあるんですけども、9ページ目です。A I 運行バスという名称でNTTドコモさんと連携して、どういったものかといいますと、携帯のアプリで今自分がいる場所と、行きたい目的地を設定すると、今自分がいる場所に一番近いバス乗り場、そして、行きたい目的地に一番近いバス乗り場を示していただいて、そのバス乗り場のところに、例えば10分後に車が来ますという形で、その車両もハイエース以下の小さい車両で、そこから乗って目的地まで行くと。その目的地の間にまた別のお客様がオーダーした場合は、その経路上にある場合は、そのお客様をさらに拾って、乗せて、乗り合って運行していくというところがあります。ただ、網走市は当然バスを使うメインのお客様は高齢者ですので、そういったところをアプリの導入プラス電話対応もしていかなければいけないのかなと考えております。

続きまして、10ページです。網走市の公共交通のこれからということで、書かれているとおり、先ほどもお話ししましたけれども、まずデータ収集に対して、正しいデータ収集するために予算が必要であるということ。そして、まちの規模に合った車両を導入するにも、それもコストがかかるということ。そして、新しい取り組み、このA I 運行バスを実証実験としてやって、どういった結論が出るかというところをしっかりと体験すること。そして、インバウンド対応の部分に対してのところ、それぞれにコストがかかるので、そういったところを支援していただけると、非常に助かります。

一応補足資料として、次のページと、その次のページには、観光向けの利用促進の取り組みということで、補足資料をつけさせていただきました。1日券、2日券、3日券というふうに、フリーパスの券を発行しております。特に2日、3日のほうには、宿泊していただいて、宿泊施設や観光施設と一緒に使っていただけるような取り組みをしております。

最後に、弊社の乗務員の状況です。これは、済みません、資料にありません。乗務員の人員確保の問題という部分で、現状、弊社では実は不足している状況ではありません。どちらかというと、地方にありながら人員確保は成功していると言えるのではと思っております。

今から約5年ぐらい前から取り組みを始めました。

それはなぜかといいますと、現在から5年後までに約二十数名が退職する予定になっております。そのまま進んでいくと、バスが運行できなくなるのは目に見えておりますので、今から約5年ほど前から、10年後を見据えた人員確保ということで進めてきております。今現在、全乗務員が約70名おります。その取り組み内容としては、まず、以前は日給制の臨時採用が多かったんですけれども、正社員化して待遇を改善したところ、今はいろいろなところで導入されているんですけれども、乗務員養成制度、免許の取得費用を会社で負担するというところ。現在は、採用した約7割がこの部分に該当します。

そして、高卒の新卒採用をしました。ただし、高卒の場合は、採用して3年間は大型二種免許を取得できませんので、3年間は弊社にあります整備工場ですとか、窓口ですとか、あと座学で経路を学ぶですとか、そういったことを3年間学ばせています。

さらに、地元の運転免許試験場とタイアップしまして、バスの運転体験会ということで、普通自動車免許を持っていれば、バスの運転体験ができると。実際、今まで4回実施しまして、4名採用になっていきますので、高いお金をかけて広告を出すよりも非常に効果があるというところなんです。

こういった結果、弊社の、特に若いドライバーの比率なんですけれども、20代のドライバーが全乗務員に占める割合が北海道で約平均2%と言われているんですけれども、弊社では今10%、約七、八名、20代のドライバーがおります。ただし、先ほどの高卒とか、そういった運転がまだできない人員も抱えておりますので、非常に人件費が重くなっております。特に、昨年のような胆振東部地震によるブラックアウトの影響で、貸し切りですとか、都市間ですとか、そういったものがとまったときに、そういう突発的な事象には、正直あまり対応ができないという状況で、重い人件費を吸収できなかったというのは昨年ありました。

ただ、どちらにしましても維持していかなければいけませんので、今後もいろいろな手を使って採用活動は続けていこうと思っております。

網走バスとしては以上です。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、加藤先生のほからお願いいたします。

【加藤部会長代理】 こんにちは、名古屋大学環境学研究科の加藤です。42枚ありますけれども、効率よく10分で頑張りたいと思います。タイトルは「地域公共交通改革のため

いまこそ殻を破ろう！」ということですが、この42枚は最近私が考えていることを、あまり深く考えないで、ずらっと並べたみたいなスライドです。

めくっていただいて、「使いやすく、それゆえに多くの方に乗り合っていただける公共交通づくり」は、今後の日本が生き残っていくためにとても重要なもの。それを何とかしようとする人たちは重要なミッションを背負っているという認識を、一般に持ってもらうということが、まず大事かなと思っていて、これをいつも最初に言っています。

その尊い行動を後押しできるよう、私自身も細腕ですけれども戦っているというつもりです。そのどう戦っているかということ、地域公共交通をプロデュースするということを行っています。そこにいろいろ書いてあるんですが、要は現場に入って、今全然乗ってもらえない公共交通をどうやって乗っていただけるようにするか、あるいは経費を落とすとか、そういったことをどうしたらできるのかということを考える仕事をしています。ほんとうは教員です。これを言っておかないと、忘れられやすいんです。

3ページ、この会、国の審議会なので、私自身はとても発言に気をつけています。何でもかということ、ここで言ったことが中途半端に制度になる可能性があるということなんです。多くのこういうところに出てこられる方は現場の仕事はされないで、被害はありません。けれども、私は現場の仕事をしているので、いつも、何か今度新しいのが決まったけど、こんな変なのができ、おまえ、かかわっているのかといつも怒られるという、そういう役回りです。

これは、どうしてそうするかというと、すごくディテールが大事だということなんです。この会は、大枠を決めるとは思いますけれども、実際には我々がバス路線をつくったりだとか、ダイヤをつくったりだとかするというのは、非常に細かいいろいろなことがあってやっています。そこへ来ると、ここで議論していたことと全く違う制度になっていることがあるんです。一番典型的なのが、地域公共交通再編事業だと思っています。ここ、言っているのかわかりませんが、そういうのがあるんです。

だから、ここに出てきている皆さんに、後ろのほうに物すごく細かいことがいっぱい書いてあるんですが、ぜひ1回読んでいただきたいなど。こういうところで詰まっているということを書きましたので、ぜひ後で見ていただきたいと思います。

4枚目、これは何を目標にしてやっているかということを書いているんですけども、簡単に言うと、若い人は外出しなくなっているので、どうやって引っ張り出すか。年寄りも、実は外出したい人が多いんだけど、車が不安だし、公共交通も不便だからどうしよう。

こういう人たちにどうやって動いてもらうかと。この2つのターゲットをどうやって確保しようかというのが、私の狙いどころです。

実はそのために、めくって5ページ、「Ma a Sって何」という、これは私が勝手に定義したMa a Sの定義で、まだ誰も賛同していただけないんですけれども、「もっと、あなたらしく、あんしんして、せいかつできるために」と、これが私のMa a Sの定義です。そんなMobility as a Serviceなんていう舶来の言葉はあまり得意じゃないので。あるいは、Sがもしかしてスマートフォンと思っている人がいるかもしれません。

そうではなくて、移動利便性を高めることで、さっきの若者、あるいは年寄りの皆さんにどんどんまちへ出てきていただいて、楽しんでいただけるような、そういう下支えするにはどうしたらいいかということをやらなければいけないと。そのためにこのMa a Sという概念があるのではないかと考えて、仕事をしています。

6ページ、そうすると、実は私が世界で一番完成されたMa a Sだと思っているのは、吉田先生も賛同していただけると思うんですけれども、近鉄さんの「まわりゃんせ」という切符があるんですけれども、これが一番Ma a Sだと考えています。1回、ぜひ使っていただけるとわかると思うんですが、何から何までできるという、そういうものです。ただし、これは紙Ma a Sなんですね。なので、紙がいっぱい袋の中に入っていて、これは何が使える、これは何ができるというのがいっぱい入っているので、買うと戸惑います、どうやって使ったらいいかわかりませんと。

だけれども、これがスマホになったらとても便利だよねと。なので、紙Ma a Sは便利かもしれないけれども、使い勝手が悪い。だけれども、スマホに乗れば、とても使い勝手がいいということになります。こういうのを、Ma a Sをやられるという方は、この「まわりゃんせ」よりもすごいやつをぜひつくってほしいんですけれども、どうやったらできるかというと、実は地域のソーシャルキャピタルにきちんと入り込んで、その中で皆さんと一緒に手をつないでやらないと、これはできません。

なので、Ma a Sをやるというのは、そこなんですよ。テクノロジーがどうだとかではないです。そこで、いろいろやっている方をどうやってうまくつないで、皆さんがそれぞれいいなと思ってもらえるかという、そういう1つのまとまりをつくるということが大事なんです。

めくって、7ページは、それが上辺をとると統合型予約配車システムだよねということですが、それだけで使ってもらえるとは、ちょっと私は考えていないということです。

つまり、下の単に運送業、運んでもらう、運んであげるということから、やりたいことをやるためにお出かけをする、あるいはお出かけをしていただけるような、そういう路線網、サービス網をつくるという、こういう発想に変えていかないといけないということだと思っています。

8枚目を見ると変なのがでますけれども、日本の公共交通は全然そんなのではないと。一見さんお断りばかりですねと。どこへ行ったって、何がどう走っていて、どこへ連れていってくれるか。一体この地域のバス網は何を提供してくれるかというのはさっぱりわからないと。わからないだけだったらいいんですけども、知らないんだったら乗るなど言わんばかりの、そういう状況ではないですかと。

でも、それは実は9枚目、見ていただいたら、これ、ボタンのかけ違いだと思っています。結局、事業者はたくさんの方に乗っていただいて、ちゃんと事業としてできることがいいなと思っているし、利用者は使える路線ができて、それに乗ったら、すごく便利でいい生活ができるなと思えばいい。それって、本来同じベクトルのはずなのに、お互いにコミュニケーションできていないから、だからうまく回らない。

実はそれは解決策は2つあって、1つはITでつなぐ、もう一つは、地域でコミュニティーをきちんとつくってつなぐと、この2つがあると思っています。このどちらかがだけでもできないと思っています。この両方で攻めていかなければいけません。

そして、10枚目、そうやって公共交通の事業、あるいは、それをつないだMaaSの事業というのは、ライフスタイルを提案するというをやらなければいけない。実はこのライドというのは15年前から使っています。15年たっても、ちっともできないという、そういうものです。でも、これは私の夢です。

一応それを実現するために11枚目、公共交通マーケティング研究会というのを無謀にも立ち上げて、2カ月に1回、例会をやっています。実は今度、帯広ですので、網走からあまり近くはないんですが、来ていただけるといいんですが。私も、今晚、網走へ偶然行きますので、ぜひ帯広にも来ていただけるといいんですが、こんなのもやっています。

12枚目は、実はマーケティングをやろうとするときに、とても積極的にやる会社と、全くやってくれない会社があります。やってくれないところは簡単で、やって何の得があるんですかと。やったって補助が減るだけでしょうと。下手すると、もうかった額より補助が減る額のほうが大きい場合があります。だったら、やるわけないと。これは補助制度の考え方が間違っている。細かい説明はしませんけれども、私は補助制度を知り尽くしていて、今ま

でさんざん補助を最大化するような路線をつくってきました。

だって、そうしないと守れませんから。だけれども、それがおかしいんです。いい路線をつくったら補助が増える、そういうのだったらいいんですけれども、いい路線をつくったら減るって、これはやる気がなくなるではないですか。そこが問題だと思っています。

そして13枚目、そのことと、補助をもらおうとすると、それだけでいっぱい書類を書かなければいけないとか、いい路線をつくるために路線を変えようとする、また書類を出さなければいけないというふうに、それだけですごい事務量です。これがきちんと電子化されて、例えば補助をもらうんだったら、この間申請した、この路線の番号のこの番号のところ補助をもらえますよといったら、別に距離だって全部計算できるとか、運行回数だってそこに全部入っているのも自動的に補助額が出るとか、そうならいけば、すごく運輸局だって、バス事業者だって、事務量が削減されて、その分をいろいろなことを考えるのに使えるはずなんです。だから、私はこの国への申請の電子化、標準化、オープンデータ化というのを絶対にやらないと、これをやらなければ公共交通の革新はあり得ないと考えています。

実はこういったことというのは、やっていくと国交省が標榜しているコンパクト・プラス・ネットワークとすごく親和性が高いと思っています。ただ、それをやろうとしたときに、実はこういうところの議論で抜け落ちるのが15ページの、よく出てくる図なんですけれども、要は公共交通というのはばらばらで走っているだけだと効率が悪くて、下手をすると、自家用車より効率が悪い場合があります。けれども、まとまって乗ってくれば、すごく効率がよくなって、しかもそこが便利なところになるので、そこに人が集まって住むと、またそこが住みやすいところになっていくという、そういうスパイラルに入ります。

だから、そういう路線を少しでも頑張ってつくらなければならない。つまり、16枚目のMass Transit、大量乗り合い輸送機関ですね。これが、そういう路線が早く定刻に着き、大量に運べ、それゆえに土地が要らず、低炭素で、そして乗ったらとても安全安心だと。そういうものがきちんとそれぞれの地域に幹線がないといけない。

そうすると、日本は、17枚目の例えば左側の図が、福井県さん、あれですが、私が日本のLRTの代表と考えている福井鉄道、それから、右が日本のBRTの代表と考えている名古屋の基幹バスです。私しか言わないと思うんですが、私はそう思っています。LRTとかBRTというのは本来こういうものだと。皆さんが間違っているだけと考えていますけれども、こういうものが実はお金をあまりかけないのに、先ほどの1枚前の速達、定時、大量、小土地、低炭素、安全安心を実現できる。つまりその地域で、低コストで、環境にも優しく、

豊かな暮らしをしていくことができるための幹になるための交通機関。

こういうものをいかにたくさんつくっていくかということが、本来、公共交通政策の目的でなければいけない。実は18枚目に、これ、地域公共交通活性化再生法の中の特定事業とありますがけれども、その中の上から1番目、2番目、トップというのは、LRTとBRTを日本でどんどんつくっていくためにこういう事業をつくったよというのがあるのに、実はほとんど使われていないし、こういう会議でも話題に出てきません。だから、話題に出てこないのも、私が話題に無理やり出しています。でも、これをどんどん使って、日本中にいい幹の路線をつくっていかなければいけないということを考えています。

それで、19ページですけれども、そういう幹の路線をつくり出すための改善だとか、マーケティングの仕組みが実は日本では全く機能してこなかった。実はローカル鉄道なんかも典型です。ローカル鉄道もうまくやれば、回復してもっと利用が増えるところもある。まさに福鉄、えち鉄がそういうスパイラルに入っている。これは、日本中でできるのではないかと。ただやっていないだけ、気づいていないだけだと思っています。

ただ、これは線だけしかカバーしないので、面をカバーしようと思うとフィーダー路線が要るわけで、そのときにさっきのAI運行バスみたいなものとかも出てくるのではないかと考えています。

あと、ちょっといろいろ出ているので飛ばしますけれども、24枚目、そういうことを議論するために協議会。私、今35カ所の地域公共交通会議、法定協議会の委員をやっています。優良協議会から不良協議会までいろいろあって、ほんとうに手を焼いていますけれども、やはりこういうステークホルダーのそれぞれ利害が違う方が年に何回か集まって会議をやると思ったら、それはそう簡単にはうまくいかないです。

だけれども、地域にとってこれが大事だということを、例えばこれをまた見てください。中部運輸局のホームページに載っているのでも見てもらいたいですけれども、左上のほうの住民のおばさんが、スーパーにバスが入ってくれば、便利になって乗る人がいるよと、この願いから、この会議にいるたくさんの人たちがそのために何ができるかということを考えて、これを実現することができる。これが1年かかったっていいです。できれば、それによって救われる人がいる。これをとにかく繰り返すということが、日本の公共交通を救うことじゃないかと考えています。

そういうことに気づいてもらおうと。これ、先ほど中村先生ともこちらで話していたんですけれども、ほんとうに日本でいろいろないいいことをそこら中でやっているのに、その地域だ

けしか知られていない。先ほどの杉本知事がおっしゃったような仕組みも、私の現場でも既にやっているところがあるんです。そうやって考えると、もっと横展開していかなければいけないということで、こういう「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」というのもやっています。これも来月ありますので、ぜひ来ていただければと思います。

あと、言っておきたいことが26ページ。これ、皆さんご存じでしょうか。活性化再生法の4条に、それぞれにそれぞれの方々が持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務というのは何があるかというのを書いてあります。要は、市町村が一番頑張らないといけないよ、次は都道府県だよというふうに書いてあって、実は交通事業者は持続可能な公共交通網形成そのものではなく、自分たちがやっているサービスをよくしていくこととか、情報を出すことに頑張ってくださいと書かれているというのに注意してください。ただ、国の役割というのは、情報収集とか、研究開発とか、人材育成とかいったら、これは大学の教員のやることであって、国のやることではないと思っています。

やはりここは、今回ちょっと考えていただきたい。これは、私も、吉田先生も、大井先生も、ほかの先生方もみんな頑張りますので。国がやらなければいけないことは、もう一つぐらいはあるはずだと。ここでは言いませんけれども、また後に言う機会があったら言いたいと思っています。

あとは、28ページ、運輸連合が書いてあります。何でヨーロッパでMa a Sが出てくるかといったら、運輸連合の仕組みがあるからだと考えています。日本で今のままMa a Sが進んでいけば、旅行会社さんがやられるMa a Sか、大きい私鉄さんがグループでやられるMa a Sかがどんどん増えてきて、自治体がやるようなMa a Sというのはすごくマイナーなものか、あまり使えないものしか出てこないかもしれません。

だけれども、Ma a Sで一番大事なのは、その地域でいろいろ動こうとしたときに、どれに乗ったって使えるということが大事だと思っています。さっきの近鉄の「まわりゃんせ」というのはそういうものなんです。あれは近鉄だけではなくて、コミュニティバスだとか、鳥羽市さんの定期船だとかにも乗れる。そんなことを考えなくても、それを見せるだけで乗れるというものです。

そういうものをつくらうとしたら何が必要かという、実は料金をプールするであるとか、協働でダイヤを考えるであるとか、乗り継ぎの運賃を考えるとか、そういうことになる。つまり共同経営のほうへ行く。これが、ヨーロッパでいったら運輸連合。僕は日本でもこれをやっていかないと、Ma a Sはうまくできてこないと考えているということです。

あと、31ページ以降にそれぞれの分野についていろいろとお願いというか、やらなければいけないことが書いてあります。1、2は再編実施計画というのはこう変えていったらいんじゃないか、3はクリームスキミングについて、これは国が言っていかなければいけないところもあるのではないかと、それから、フィーダー補助について。

35ページ、そしてタクシーは、やはりもっと頑張ってもらわないといけない。特に乗用タクシーの役割があるのではないかと。タクシー業界が乗り合いタクシーのことを言っていたら、それは乗り合いじゃないですかと。乗用であることがいっぱいあると考えています。

自家用車は次回ということなので、あと、協議組織の話は37ページ、先ほどしました。

データについては、これは網走バスさんからも出ましたけれども、データをとることに對して補助を出すという仕組みをつくってほしいなと思っています。

ということで、40ページ、地域公共交通の「あいうえお」、これ、今売り出し中で広めようとしているところです。私は、公共交通というのは、すごく国の根幹だと考えているので、ぜひこの機会に公共交通がよりよくなっていくようなきっかけが、またつかめればいいなと思っています。以上です。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございました。これで前半の4名の方の発表が終わりました。台本では14時15分に意見を打ち切れと書いてあるんですが、それは無理なので、こうしましょう。前回、特にご発言いただけなかった委員の皆さんを先に優先したいと思います。

質問もあるかもしれませんが、質疑応答一つ一つやりとりしていると、また時間がかかりますので、質問も含めて要点を絞ったご発言を、前回ご発言いただけなかった委員の方を優先的にして、何名かさせていただければと思います。若干時間を超過することは、あらかじめお許しください。

それでは委員の方、挙手をお願いします。いかがでしょうか。

【中道委員】 東京工業大学の中道と申します。私、交通計画なんですけれども、都市計画にも寄った研究をしてまいりましたので、その観点からコメントになると思うんですけれども、させていただきます。

議論を前回からお聞きしていて、前回も先生方からまちづくりとの連携という観点からいろいろコメントがあったかと思っています。この後あるMaaSの話等も考えると、MaaSアプリを入れることとか、キャッシュレス化を進めることとか、そういうこと自体が目的ではないですし、そういったICT技術も活用しながら、交通を便利にすることが目的でもなくて、交通すらもあくまでも手段であって、それでどういう都市、まちにするかが目的のは

ずだと思っています。

前回話のあった平成26年の改正のときは、加藤先生の資料にもある「コンパクト・プラス・ネットワーク」を進める上で、コンパクト、土地利用のところは立地適正化計画で、それを結ぶネットワークのところは網形成計画で、両輪を進めるというはずで、それはかなりの政策の大転換だったと思っているんです。実際進んでいる現状を見ると、交通の側は土地利用は所与のものとして考えがちですし、土地利用のほうも、交通が所与のものとしてどうしても考えがちというところがあって、今までどうしても幾つかの自治体は、今までの計画の延長で考えているところが多いのかなと考えています。

前回の資料でご紹介があった熊本市であるとか、ほかにも愛媛県松山市であるとかは、かなりその両方に踏み込んだ計画を立ててはいるんですけども、そういったところをほんとうに連携できているかというのをフォローして、紹介などもしなければ、ほんとうの意味で本来の目的が達成されないのではないかなということを思っています。

このあたり、MaaSの話とも関連させて考えると、例えばWhimの上位プランでタクシーが5キロとかいうのは、居住の密度を行く行くは影響を与えるかもしれないですし、そういったWhimに関しても、車以外の手段への誘導というところを示したからこそ、世界的にも注目されたのだと思うので、そういった現場で進めていくうちに見失いがちなことを明確に示す必要があるのではないかなというのが、コメントです。

【中村部会長】 ありがとうございました。

ほか、ご発言。じゃ、どうぞ。

【矢野委員】 流通経済大学、矢野でございます。私は専門が物流ということで、どうしてもこちらの部会においては人の流れが中心かと思いますが、物流自体が地域生活、あるいは地域経済を支えていると、非常に重要な役割を果たしていく中で、物流に関しても、人流と同じようにどうやって維持していくかと。これが、特に過疎地等でどうやって維持していくかというのが非常に問題になっていると。これはドライバー不足はどこでも起きていますが、特に過疎地においては配送密度が非常に低いということで、例えば宅配便なんかも、1つの荷物を配達するために、都市部に対して過疎地では大体6倍ぐらいのトラブルの走行距離が要するという状況です。

ということで、今宅配便はある意味では相当ユニバーサルサービスの動いているわけですが、私なんか思うのは、今再配達問題なんて非常に問題になりますが、それ以上にこの過疎地のサービスをどういうふうに効率的に行っていくか。この辺が宅配便サービスを

ユニバーサルサービスの維持していくためには非常に重要な課題だと考えています。

実際に物流について事業者が共同で行うと。複数の事業者がある事業者へ一括して頼むと、こういうことは少しずつ検討されていますし、さらには、まさしく人流と一体となっていくか、貨客混載ということも少しずつ進んでいます。

いずれにせよ、サービスを維持していく中で、物流という中だけではなくて、人との話をいかにうまくくっつけていくか。つまり、限られた交通資源をうまく有効に使っていくか、こういう議論が必要ですし、人の有償活動運送と、この辺とどうやって連動させていくか、この辺も議論なのかなと思います。

さらには、先ほど福井県なんかありましたけれども、例えば見守りサービスとか、あるいは店舗間の宅配とか、こういうようなことも含めて、さまざまなものをくっつけていく。そして、最終的には地域の生活に貢献していくと、こういう視点が必要です。やはり地域における物流交通体系というのは、今までなかなか検討されてこなかったということで、この部会でも物流も含めて少し検討していただければ幸いです。以上でございます。

【中村部会長】 物流をどう扱うか、また考えてまいりますけれども、普通に考えると、供給側でうまくいく話と、需要側で買い物に行くと、売り物が来るところもありますから、全く全然別なことはよくわかりますので、少し受けとめていただければ。

もう一方ぐらい。どうぞ。

【清水委員】 日本政策投資銀行地域企画部、前回から参加させていただいております清水希容子と申します。よろしくお願ひいたします。

私は、今まで、地域活性化の側面から産業、地域資源、観光、文化などで全国を回らせていただいております。交通は国の根幹だと思いますし、地域活性化においても最も重要な分野であると思っております。地域の捉え方というのは多様で、市町村や都道府県といった基本自治体の単位はもとより、通勤圏、定住自立圏などで形成される地域があり、それらが多層になり存在しています。

それぞれの地域の規模もありますし、地形、気候、歴史や文化、経済状況など、それぞれ異なるため、前回からお話がありましたように、まさに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かは、重要なポイントになると思います。

地方部や中山間地域では、自動車の分担率の高さが指摘されておりますけれども、今後自動車が利用できない高齢者が増え、また自動車中心の方であっても、公共交通がより利用しやすくなることで、公共交通の利用が増える可能性はまだあるのではないかと思います。乗

り変えが不便だったり、わかりにくかったりと感じることなどがまだあるように思います。

本日の杉本委員や熊本市や網走市のお話を伺い、地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰で表彰された地域のお取組みを拝見しますと、試行錯誤をしながら、ハード・ソフト面でさまざまな工夫をされて実績を上げていらっしゃる地域が多くあります。今回の議論の法的枠組みのあり方の中で、複数事業者の方々に協議ができるようになり、利用者の声を聞きながら実行できる場となって、地域公共交通を利用する人が増えることを期待しております。

【中村部会長】 ありがとうございます。オブザーバーの方々に、もしご意見がある方がいたら、今挙手いただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、後半、M a a Sの話関連に入ります。今、前半のところでご意見をいただきましたけれども、やはり1つには、情報の共有も含めたいろいろな形のコミュニケーションの議論が1つ、それから、中道先生のお話もそうですけれども、枠組みの捉え方が大きな、そもそも都市の話、地域の話、そこから始まって、自家用輸送の話、物流の話がありますけれども、そこも少し整理が要するところは全体に感じたところでございます。

それでは、後半に行きたいと思います。議事の2、M a a Sの普及に向けた制度のあり方について。このタイトルのことはいいとして、まず国交省からお願いします。

【重田モビリティサービス推進課長】 モビリティサービス推進課長の重田と申します。資料7についてご説明申し上げます。まず、M a a Sの話なんですが、先ほど来、いろいろな委員の方からもご指摘いただいておりますとおり、アプリをつくること自体が目的ではなくて、地域の移動の利便性向上のための1つの手段、これがM a a Sなのだと考えています。

その上で、まずM a a Sの概念について、これもいろいろなご意見があると思いますが、1ページですけれども、大きく最大公約数、皆さんのご意見をまとめると、こういうことかと思っています。

まず、普及が広まったスマートフォンアプリを活用するということ、それから、一人一人のモードごとの移動単位でニーズを捉えるのではなくて、出発地から目的地までのトリップ単位の移動ニーズに応じて物事を考えるということ。それから、複数の公共交通だけでなく、それ以外の移動サービス、シェアサイクルであったり、レンタカー、そういったものも含まれると思いますが、そういったものを最適に組み合わせて、それで検索・予約・決済を一括に行うことを可能とするサービス、これが多くの方の述べるM a a Sというもので

はないかと思っています。

そのメリットとして、先ほど申し上げたとおり一括の支払いができるということ以外に、アプリを使うものですから、目的地での関連サービス、これは物流であったり、医療であったり、小売であったり、観光であったり、いろいろなものが組み合わせられると思いますけれども、そういった関連サービスともひもづけすることができるということ。それによって、単なる移動だけではなくて、外出機会をどのように促していくか、こういったこともあわせて考えるのがMaaSではないかなと思っています。

それから、もう一つ、メリットの一番下の丸ですけれども、MaaSによってリアルタイムで膨大なデータを集めることができますので、これをその後の再編計画を含めた交通計画、それからまちづくりの計画に細かく活用することができるということがメリットではないかなと思っています。

次に、緑の箱ですけれども、課題について幾つか述べさせていただきます。デジタルの話なんです、実は現場での事業者の方々の個別の調整——アナログな調整と申し上げましょうか、そういったものが課題になるかなと。これが、うまくいくかどうかの鍵になるかなと思っています。それから、データ化の進んでいない事業者の方も当然多くいらっしゃると思いますので、そういったデータ化の問題、そういったものが大きな課題ではないかなと思っております。

それで、この下の箱にありますとおり、MaaSみたいなもの考えることによって、一番下のところにありますが、個別の、例えばタクシー以外の交通手段がない地域があるとか、自家用有償の問題とか、こういった個別の課題も洗い出せるのではないかなと思っています。

2ページ目ですけれども、有名なフィンランド、ヘルシンキのMaaS Global社の出している、このWhimというアプリについてご紹介をします。これは2016年から実用化されたものですけれども、検索から予約、それから決済まで、ヘルシンキ市内の交通機関について一括でできるといったようなサービスになっております。

特に特徴的なのは、真ん中にあります499ユーロのWhim Unlimitedというメニューですけれども、これを使うと、下の黄色い箱の真ん中ですが、ヘルシンキ市交通局の1カ月の定期券、それからタクシーの5キロまで、レンタカー、シェアサイクル、これが使い放題と、こういったサービスになっております。ただ、私どももこのMaaS Global社とコミュニケーションしているんですけれども、なかなかビジネスモデルとし

ては現時点では厳しい状況だというふうに聞いています。

3 ページ目です。こうしたM a a S といった新しい概念が出てきたものを踏まえ、昨年10月から、都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会というものを開かせていただきました。この中で、3月には中間取りまとめを行い、4 ページ目に行っていたいて、その中で今後の課題についてまとめていただきました。

1 つは、先ほど申し上げましたが、事業者間のデータ連携がM a a S にとっては不可欠なわけですけれども、それに至る前のまずデータ化されているかどうかという問題、それから、それぞれの事業者間によってデータの形式が統一されていないという問題、連携以前にそういうような課題があるということがわかりました。

次に、真ん中の緑の箱ですけれども、運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化、これに課題が出てきています。特に先ほどのM a a S G l o b a l 社が提供しているW h i m のサービスのような1カ月の定額制、こういったものに対応できるような制度は現時点ではなかなか難しいというところがありますが、それについてどう考えるかといったような課題があるかと思っています。

それから、3 つ目、赤の箱ですけれども、まちづくりやインフラ整備との連携といった課題があるかと思います。新しいモビリティが出てきたことで、これまでの交通結節点の整備のあり方とはまた違ってくるのではないかといったようなことや、先ほども申し上げましたが、データが細かくとれることで、今後のまちづくり、それから交通計画、こういったところへの活用がこれまで以上に細かくできるのではないかと考えております。

データについては、5 ページ目ですけれども、国としての一定のデータ連携のルールといったようなものを明らかにするために、この9月から有識の方に集まっていたき、またオブザーバーに各事業者の方に集まっていたき、データ検討会というものを立ち上げております。なかなか難しい課題は各事業モードごとに、それから事業者の方ごとにいろいろあると思うんですが、一定のガイドラインといったようなものを、今年度中にはつくりたいというふうに思っています。

それから、6 ページ目ですけれども、今年度はこの新モビリティサービス推進事業という形で、各地のこのM a a S のパイロットプロジェクトについて支援をさせていただいております。7 ページの地図を見ていただければと思うんですけれども、今年度はこの19事業を選定させていただきまして、後ほどプレゼンテーションもさせていただきますが、W I L L E R さとか、菰野町さんとかを含んだ19事業について支援をさせていただくところで

あります。

特徴的なのは、さまざまなモデルについて実証実験し、課題を発見して、いいものは横展開していくというのが基本的な考え方でありますので、ここでは大きく3つぐらいの類型に分けさせていただきまして、地方都市型の6事業、それから地方郊外・過疎地型の5事業、それから観光地型の8事業、こういったさまざまな類型のものを選ばせていただいております。今年度中にこの結果について分析し、来年度につなげていきたいと思っております。

それから、最後のページ、8ページですけれども、まだ事務局として確固とした制度的な課題は洗い出しておりませんが、幾つかこの普及に向けた制度のあり方というのを考えていかなければいけないと思っています。

1つ目は、その制度的な課題というのはそもそも何なのかというような話。旅行業法との関係を整理するというような課題もあるかと思っています。2つ目、月額制・定額制みたいなものを導入する場合の課題はなにかというようなこと。それから、3つ目、やはりMaaSといっても全国統一で何か新しいルールをとるというよりは、地域の特性に応じて制度的な手当てもすべきではないかと考えておりますので、そういったこと。それから、4つ目、先ほども委員の方からもご指摘いただきましたが、こういったAIとかIoTと、新しい技術、サービスを活用したMaaSを使うに当たっては、これまでの既存の行政手続についても見直すべき点がないのか、こういったことを考えていきたいと思っております。

私からは以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。それでは、今のところでもご意見、ご質問のある方々も多いかとは想像しますが、先に関係者のヒアリング等全て行ってから、その後、まとめて残った時間を精いっぱいやりたいと思います。

まず、WILLER、横溝様からお願いします。

【WILLER（株）松岡 MaaS Business Development Dept. 事業アライアンスチームチーム長】 WILLERの松岡と申します。本日は、お呼びいただきましてありがとうございます。WILLERのほうから、本日、取締役の横溝と、このMaaSの事業を担当しております松岡が参加させていただいております。こちらの内容は松岡のほうから発表させていただきます。よろしく申し上げます。

お手元の資料の1ページ目のところを、まず見ていただきたいんですけども、WILLERがこのMaaSの取り組みをなぜやっているのかというところを話をさせていただきまして、その後、先ほど重田様からありましたように、新モビリティサービス推進事業と

いうところで、京都丹後のエリアで今実施しているものがありますので、そちらを説明させていただきまして、最後に、この進めていく中で事業者が課題として感じているところを話させていただく、こういった流れで進めさせていただければと思います。

まず、1枚目のこのWILLERがMa a Sをやっているものなんですけれども、大きく2つ書かせていただいております。移動体験を変革、社会課題を解決と書かせていただいております。今、この社会課題というところでいくと、京都丹後エリア、まず地方でいくと人口減少というところであったり、高齢化というのが大きく課題としてなっております。

特にこういったところで、交通のところで地元のバス事業者様であったり、鉄道もそうなんですけれども、運転手不足、乗務員の不足ということから公共交通が廃線になっていっている部分というのであったり、もしくは利用者が足りないということでの廃線、ここが課題としてなっているところになります。こういった課題を解決するということで、こういったMa a Sという取り組みをしながら貢献ができていけないかなというのを考えているところであります。

次、めくっていただきまして2枚目、WILLERがこのMa a Sで取り組みをしていながら、こういった価値を提供していきたいか、そういったことを、このイノベーションピラミッドで記載をさせていただいております。大きく、このインフラストラクチャーイノベーション、ビジネスイノベーション、ソーシャルイノベーションという形で書かせていただいているんですけれども、一番下のこのインフラストラクチャーイノベーション、ここの統合型Ma a Sにおきましては、出発地から目的地までの移動、ここを案内していくというのが当然ではあるんですけれども、先ほどお伝えした交通空白地、こういったところに向けても新たな交通、これをオンデマンドというものであったり、タクシーの相乗り、自動運転など、手段はいろいろあるかなと思うんですけれども。

ただ、今ある既存の交通をつなぐだけではなくて、新しい交通、こういったものを用意していくということをしなくてはいけないかなと。これをやっていくのは、ひとえにお客様が移動したいところに対して、必要な交通を準備していくというのが今回のMa a Sに求められているものではないかなと思っていますので、こういったところを今取り組みをしていきたいと思っています。

ここの既存のインフラストラクチャー、交通基盤がしっかり形成できると、そのほか、サービス——ショッピングであったり、観光、こういったところに横のつながりが出てくるかなと思いますので、まずは移動をしっかりつくりながら、お客様が行きたいと思ったとき

に、そこに行ける交通を準備していく、こういったことをやっていきたいと思っております。

次、めくっていただきまして3枚目です。このWILLERのMa a Sというので今取り組みをしていることでいくと、バス、鉄道、タクシーというふうにマルチモーダル、これらの交通モードを一括で経路検索をし、予約し、決済することができる。ここの既存のものをつないでいくというものと、新たな交通をつないでいく、こういったことを今はスマートフォンのアプリが一番普及されているところでもありますので、こういったものをベースにしていきたいと思っております。

次の4枚目が、先ほどからお伝えしている交通空白地における新たな交通というところで、今弊社が考えているものをご説明させていただきます。この交通のところも、ひとえに交通と言ってしまうのではなく、距離ごとに求められているサービスが違うかなと思っていますので、1マイル、駅から家までという短い距離のものというのであったり、市内を回るような市内交通、最後に都市間を移動するような都市間交通というふうに分けて記載させていただいております。

黒字のところは既に既存の交通サービスとしてあるものになるんですけども、弊社としては、ここに新たなサービスとしてオンデマンドというものであったり、自動運転、タクシーの相乗りといったものを入れていながら、交通サービスを提供していきたいというふうに思っております。

次、めくっていただきまして、5枚目になるんですけども、実際に今京都丹後のエリアで取り組みをしているMa a Sについてご説明をさせていただきます。こちら、9月17日に京都丹後鉄道沿線地域Ma a S推進協議会という協議会を設立しております。こちらの目的としては、沿線自治体の方もそうなんですけれども、地元の交通事業者様と一緒に連携をして、お客様が求めているサービスというのを提供していくことをしなくてはいけないと思っておりますので、こちらの沿線地帯、京都府様、兵庫県様というところを中心にしながら、沿線の5市2町に入っていたいただいたような形になります。

実際に交通事業者でいくと、丹後海陸交通様と全丹バス様というバス事業の2社と、鉄道を行っている弊社のWILLER TRAINSが入っているような形になります。

あとは、お客様が移動するのに目的地、観光地というところも必要になってきます。そういった観光を取り仕切っている方、こういった主な参加者で構成しております。こちらの協議会の目的というのが、次のページ、6枚目に書かせていただいております。

今回、こちらが地方郊外型のMa a Sというので、先行モデルとして選出をしていただい

ているところになります。実際にこの地域の交通の課題としてあるのは、1つは交通空白地帯となっている部分があるという話もさせていただいたんですけれども、既存の交通、今走っているところでも、網走バス様からもありましたように、データをとるということであったり、新しいところに投資をしていくというのができていなくて、なかなかキャッシュレスも進んでいないというところがあります。

こういったところに対して、ただこういったデータをとっていく、PDCAを回していくということであったり、シームレスな移動をやっていかないといけないというのは、この地域でも重々承知しているところになります。こういったことを解決するために、QRコードでの一括予約、決済というのを導入して、この既存の交通のデータをとる、シームレスにしていくというのを進めていくというのをしております。

ここに書かせていただいているように、地域公共交通の課題、1つは利便性、2つ目が高齢者をはじめ、今マイカーがないと移動ができていない。ほんとうは免許返納したいと思っ
ていても、生活をするためにはマイカーを手放すことができないというような方、3つ目が、チケットレスの投資の負担が大きいところで、地元の事業者がなかなか手を出すことができないといった課題を抱えています。

こういったところに対して、このMa a Sで今注目されている、こういったアプリを使ったQRシステムの導入であったり、データの利活用から、ほんとうにお客様が求めているサービスとは何なのかというところの改善をしていきたいというのが、この京都のモデルで行っていることになります。

じゃ、これができたときにどういった社会が実現できるのかというのが、次の7枚目に書かせていただいているところです。ここは書かせていただいている経路検索、一括予約という、ここの予約というところは、今でいくと実際にキャッシュレスであったり、そういったところが対応できていない事業者というのは、現地に行って、現地で切符を買わなくてはいけません。

こういうことをやらなくてはいけないのが観光客、特にインバウンドの方からいくと、このチケットというのはどう買うの、どう乗ったらいいのと、そういった課題を、アプリを使ってタクシーに乗る、そこで決済をする、鉄道に乗る、観光施設に入る、こういったことができるようになればとWILLERとして取り組みをしているところになります。

最後、8枚目のスライドになるんですけれども、こういったMa a Sの取り組みをしていく中で、今弊社が課題として感じていることを書かせていただいております。先ほどからお

伝えしている人口減少や高齢化、独居高齢者に向けた運行サービスで、今はタクシー、もしくは路線バスというのが中心になってくるかなと思うんですけども、実際にこの京都丹後のエリアでいくと、タクシー自体がそもそもないということで、タクシーの台数が足りていないということもあり、路線バスでいくとルートが固定になっていて、これはほんとうにお客さんが使いたいときに、使いたいルートが走っているのかというと、なかなかそうはできていない。

こういった頻度も、ないし先ほどいった台数であったりも固定になっているので、なかなか使いたいときに使えないという状況のものに対して、じゃ、実際に料金というのはどうなのかということ、タクシーというのは毎日使うものにしては高くなっているということであったり、路線バスは固定運賃で事前にわかりはするんですけども、先ほど言った、使いたいときに、使いたいところで使えるかというのが課題としてあります。

弊社としては、ここがタクシーと路線バスの中間的なもののオンデマンドというものは必須だろうなと思っていて、ここ、自分の家から目的地まで行きたいときに行ける移動手段というのは、お客さんだったら欲しいよね、沿線の住民の方だって欲しいと思っているよねというところに対して、今の法律でいくと、バスの法律、タクシーの法律というふうに2つに分かれてしまっていて、ほんとうは使いたい人に対しての使いたいサービスができるようなものになっているのがよいのではないかなと思っています。

ただ、ここは実際に整理しなければいけないところで、必要な法的整理項目というふうに書かせていただいているんですけども、じゃ、これをバスを固定路線を持たない形で運行できるかということ、今は事前にルートを申請して、走る場所を決めていないといけない。停留所というところも決まっていて、ここで乗ってください、ここでおりてくださいというふうな形になっている。こういったところを、固定路線を持たないオンデマンドのバスという形の運行ができるようにしていきたいと思っているということです。

あとは、ここのバスのところで、1人当たりの単価で販売をしていく。ここは実際お客様にわかりやすい運賃、使いやすい運賃で販売をしていくというのが課題かなと。ここの料金面での課題。あとは、ここの定額制の導入というふうに書かせていただいているんですけども、実際にここはお客様が交通機関を使っていくのに、1回幾らというような形ではなくて、定額で幾らという形にしていけないといけないのではないかな。

これは、実際に弊社の中で話をしている中で出てくるのは、通信キャリア、通信の携帯電話というのでいくと、昔はこれ1回当たり幾ら、1通話幾らという形だったときに、これっ

て、じゃ、通話時間をどうやって減らすか、どうやって回数を減らすかという話になっていたのが、今は定額制のサービスになっている。今というのは通話し放題で、これってどんどん使おうとなっているというのが、公共交通も定額制にして、1回幾らではなく、何回でも乗っていいんだよとふうにすると、外に出ていく機会を増やすのではないかなと思いますので、ここはどちらかという、使ってもら回数を増やしていくために、こういった定額制というのは検討できるのではないかなと思っております。

最後に書かせていただいているのが、道路運送法と旅行業法との整合性ということですが、今お伝えしたこういうオンデマンドの運行、それこそお客様が乗りたい場所から乗って、行きたい場所に行くというのを今やろうとすると、これ、旅行業法でやるしかなくて、そういうふうになると……。

ただ、これって、もともとこの目的というのに合っているのか、京都丹後鉄道沿線に住んでいる住民の方が生活として使うと考えると、旅行業ではないよなというところもありますので、こういった課題を思っております。旅行業法でやってしまうと、ここの安全の担保というのを誰がするのか。ほんとうはこれは、路線バス会社、鉄道会社がしっかり安全ということに投資をしてやっているもの、こういったことをしっかり使っていながら……。ただ、お客様が使っていただくのが中心ではあるかなと思います。

ここを、お客様が使ってもらうために対しても、今なかなか自由にできないことを解決していく。ここは、じゃ、旅行業でないといけないからといって、旅行業でやってしまっているのかというのは課題として思っていますので、こういったところを今後、解決をしていきたいなと思っているところになります。

WILLERの取り組みとしては以上になります。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございました。

それでは、本日、最後のプレゼンになると思いますけれども、菰野町役場総務課安全安心対策室長、瀧見様からのご説明があります。その後、残った時間で委員の皆様からお受けしたいのですが、特に前回ご欠席された大井先生はじめ、何名かの方は積極的にお願いします。

では、済みません、菰野町の瀧見様、お願いします。

【菰野町総務課安全安心対策室 瀧見室長】 三重県菰野町総務課安全安心対策室長の瀧見と申します。よろしくお願いたします。

今回は、新モビリティサービス推進事業、申請させていただいたところ、ご採択いただきましてありがとうございます。総務課安全安心対策室では、地域振興の関係で、公共交通の

関係、防災対策で、災害対策本部対応があります。9月4日から6日にかけて集中豪雨があり、記録的短時間大雨情報が発表され、100ミリを超える雨が降り、河川が氾濫開始水位を超え、国道306号線という幹線道路が冠水したという状況がありました。その中で、警戒レベル5の発令もしたというところですが、幸いにして人的被害と、あと公共交通の運行に支障が出るようなことがなかったことが幸いだったと思います。

今回、菰野町の公共交通の現状とMa a Sの取り組みということで、町民が気軽におでかけできるまちを目指してということで、4点、菰野町について、菰野町の公共交通の現状と課題、Ma a Sの取り組み、実証実験の内容ということについて説明させていただきます。

1ページあけていただいて、菰野町の概要、それと図のほう、下に3ページというところが菰野町の図になっています。それを照らし合わせて見ていただきますと、菰野町は三重県の北部に位置する県内人口最大の町で、人口は平成31年3月末現在で4万1,738人、面積としては107平方キロメートル、東西南北10キロ四方の正方形の町であります。県内最大の市、四日市市に隣接しており、中部地区の中心市であります名古屋市まで約40キロというところで、三大都市圏に入っているような状況であります。

あと、本年3月には新名神高速道路が開通し、菰野町内にもインターチェンジが設置されたという交通状況の大きな変革がございます。ただ、菰野町につきましては、この下の図のように山側、鈴鹿国定公園、この山地が町の4割を占めております。それと、ほとんどは農業のまちでありますので、農地が多くあり、住宅地域というのは菰野町の南のほうのエリアに集中、そちらのほうに人口が40%集中しています。あと、鈴鹿山脈には主峰である御在所岳があり、そこには御在所ロープウェイがあります。そこには、昨年開湯1,300年を迎えた湯の山温泉街もございまして、観光の町でもあります。

菰野町の人口の推移としましては、この図にありますように、平成30年をピークとして、31年は若干減少傾向になり、これから人口減少を迎えるというような状況にあります。

その図にありますように、町内の公共交通としましては、鉄道として近鉄湯の山線、主なコミュニティバスの路線を示してあります。あと、三重交通さんによります路線バスと高速バス路線を図に示してあります。

続いて、4ページ目です。菰野町の公共交通の現状と課題ということです。現状として、鉄道、近畿日本鉄道、湯の山線が近鉄四日市駅と湯の山温泉駅を結ぶ朝夕15分、日中は20分から30分間隔で運行しているという状況です。路線バスにつきましては、1路線が隣接する四日市と町の北部を結ぶ地域間幹線系統のバスと、もう一路線は、観光客を輸送する

湯の山温泉街と湯の山温泉駅を結ぶ路線がございます。

高速バスについても、2路線、名古屋駅を結ぶ路線が走っております。コミュニティバスにつきましては、町内7路線を運行させております。以前は複数のバスが運行しておりましたが、民間事業者が平成15年に撤退をし、平成11年から町内に福祉施設が開設されたことと、基幹病院への高齢者の移動の手段として、福祉バスを無料で運行を開始し、町内に点在する集落を守るために多数の路線を運行しておりました。

その中、平成15年に路線バスが3路線廃止されたことによって、代替バスとして自主運行して、平成16年から福祉バスと代替バスを統合して、現在のコミュニティバスの運行を開始しております。

オンデマンド交通につきましては、平成30年度から試行運行をしております。コミュニティバスの運行の効率化、効率向上を図るため、タクシー型の車両を使用して、事前予約制の乗り合い運行、エリア内のミーティングポイントへの総合利用という形で運行しております。町内のエリアを3分割して、人口の集中している地域からまず試行運行を昨年度始めました。本年度10月1日から次のエリアをはじめ、翌年度には全エリアをカバーしたいと考えております。

公共交通空白地輸送につきましては、社会福祉協議会が事業主体となりまして、あいあい自動車として運行しております。2016年2月から試行運行を始めておりまして、有償ボランティアの団体が中心となり、運行しております。15分で500円という運賃での運行となっております。これは軽自動車1台によって、会員制での利用となっております。

あと、索道として御座所ロープウェイがあり、観光客輸送として年間53万人の利用があると聞いております。そのほか、有償ボランティアの互助活動の形で病院の付き添いや買い物支援という形の支援が動きつつございます。

次のページ、課題としまして人口の4割が居住する町南部は鉄道駅とか住居が近接しているため、公共交通に対する満足度は高くなっております。6割の町民が居住する町北部は公共交通の充実を求める声が高い。鉄道駅、基幹病院、保健福祉センターが、町南部に存在するため、町北部から南部への移動手段の充実が課題となっております。朝夕は通勤・通学輸送が主体となっており、日中は高齢者の利用が多く占めております。

高齢化率につきましては、平成29年10月1日現在、全国では27.7%、三重県は29%、町は26.2%と、全国平均よりは低い状態になっておりますが、今後、2025年問題と言われるときには27.3%、2035年には30%を超えるということで、国立社

会保障人口問題研究所の将来人口推計等はお出しておりますので、今のうちに公共交通のほうを何とかしないと、ということが課題となっております。

コミュニティバスを南部と北部で結ぶ幹線として、運行系統の集約をコミュニティバスは図ること。コミュニティバスとオンデマンド交通を結節点で接続し、オンデマンド交通は支線の役割を担って、集落付近への輸送を担わせる。午前は通勤通学輸送、続いて病院や保健福祉センターへの高齢者の移動が集中しております。オンデマンド交通は午前中の予約が集中するとともに、乗り合わせ運行が多数発生、運行効率の向上が必要となっております。

オンデマンド交通は事前予約が必要であること、乗り合わせ等も考慮した運行案内を行わなければならないこと、利用者、運行委託事業者、双方に予約の簡素化が必要。利用者の最終目的地が町内だけでなく、近隣市町村であることが多く、複数の交通手段を利用して移動が必要なため、乗り継ぎ案内が重要であるところが課題となっております。

そのような中、M a a Sの取り組みとしまして、次のページですが、菰野町M a a S「おでかけこもの」は、菰野町地域公共交通会議が主体となって取り組んでおります。当町の地域交通会議には三重県、中部運輸局、交通事業者として三重交通株式会社、有限会社尾高タクシー、近畿日本鉄道、御在所ロープウェイ、あとバス協会、タクシー協会が入っております。

あと、町民代表として区長というのが自治会長になりますが、その方とか、老人会の会長、PTA、福祉会さん、障がい者団体というのは、心身障害者福祉会の代表の方を入れて組織しています。あと、学識経験者として加藤先生にもいろいろご指導を賜っているところでございます。

そのような中、今後のM a a Sの取り組みにつきまして、8月21日にはキックオフイベントを開催し、新たな組織を立ち上げて、今回の事業を進めていく形となっております。

それに関連しまして、あと公共交通網形成計画をつくる場所も視点に入れて地域懇談会を開催したりとか、障がい者団体の方からは、乗り合いタクシーについての説明会を開催してほしいということが、もう既に依頼がありまして、いろいろ意見を聞いているところでございます。

その中で、実証実験、今年度ですが、一番目としてM a a Sシステムの構築及び実証ということで、対象交通手段として町内を運行する全公共交通機関、現在はそれぞれが運行案内を行っていること。コミュニティバスとオンデマンド交通、ロープウェイ、バス、鉄道乗り継ぎがスムーズでないという現状がございます。

検索、出発地から目的地までの交通手段（特にオンデマンド交通とコミュニティバスの乗り継ぎ）。予約、ウェブ上での予約を受け付ける。ただし、従来の電話予約受け付けは継続して行う。言語として、5カ国語を検討しております。観光客も、住民も、日本人も、外国人も、高齢者も、それ以外の層も（特に若い層）各セグメントの利用喚起を念頭に、システム構築と普及を進めること。

次に、2番目としてAI予約・配車システムによるオンデマンド交通実証運行。乗り合いタクシーを運行させたことによって配車システムが必要ではないかという考えを持っておりました。この中でこの事業がございましたので、申請させていただいたところがございます。菰野町内全域を対象として、現在の町南部エリアのみ運行を10月から、北部エリアを拡大、来年度には全域を運行する予定と。対象者は、町民及び町への通勤通学者及び観光客ということで、どなたでも利用できるような形となっております。実証期間としましては、翌年度の1月、2月という形となっております。

地域懇談会の中で高齢者からの意見の中では、ネットが使えないとか、アプリが使えない者はどうしたらいいのかということで意見をいただきました。電話予約を残し、オペレーターを配置し、対応するというような説明をしてきております。あと、移動の幅を広げていただくためには、インターネットにもなれていただく必要もございまして、アプリにもなれていただく必要もあります。そういうところで、取り扱いの説明会とかいう仕組みを検討しているところでございます。

あと、若い世代につきましては、やはりこのような仕組みというのはいいねという意見を既にいただいているところですので、利用しやすいシステム構築に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。時刻は今3時になったんですけれども、事務局、若干延長してよろしいですか。

【事務局】 お願いいたします。

【中村部会長】 では、若干延長いたします。もし、ご用事のある委員の皆さんがいらっしゃったら、適宜ご退席はやむないと思います。済みません。

それで、ここまでで発表がございました後半、Ma a Sの普及に向けた制度のあり方ということで、国交省からの説明、WILLER株式会社様、それから菰野町役場様からありました。ここまでのところ、あるいは先に戻ってもいいですけども、ご発言を賜りたいと

思います。

前日も台風の関係で時間がすごくなかった中で、ご発言できなかった、あるいはここに来ることもかなわなかったということで、前回、今回を通してまだ発言していない方で、今発言したいという方を先に募集します。いかがでしょう。

はい、ではどうぞ。前回、今回と、まだ……。大橋先生、お願いします。

【大橋委員】

前回、欠席して申しわけございません。1点、M a a Sから始めて、全体の思ったことを述べさせていただきます。M a a Sの定義は、複数の交通機関やそれ以外の交通サービスを最適に組み合わせるといった定義が書かれているのですが、実はこの中に2つの異なるものが入っているなという気がしています。

1つは、異なる交通モードにおけるサービス、これは補完的なサービスと捉えられると思いますけれども、補完的なサービスというのは、ある意味、つなげることによって利用者メリットというのは明らかにあるということなので、こうしたものというのは何の心配もなくどんどん進めていくのは重要だろうと思います。

他方で、競合するサービス、つまり同じ交通モードの中でのつながるという話に関しては、これはいわゆる統合とか、合併とかに近い効果だと思えますけれども、これにはそもそも2つの異なる効果があるというふうに言われているんだと思います。

1つは、当然のことながら、今日もご報告がありましたけれども、経営効率を高める面というのはあるだろうと。それは明らかにプラスの効果だと思えます。他方で、これは間違えると利用者の利便性を害する側面というの、やっぱりないとは言い切れないだろうと思います。基本的には、このトレードオフを全体としてどう考えて、消費者利便を考えるかということというのは、非常に重要な視点だと思えます。経営統合であれば、通常の行政手続にのっとれば企業結合の届け出をするということなんだと思えますけれども。

他方で、この認定のスキームなりに乗せるということであれば、この認定のスキームの中に競争の部分を取り出して、そこの部分をきちっとこのスキームの中で解決をして、最終的にオーソライズするという形に持っていけないかと思えます。具体的に言うと、公正取引委員会に表の場で問題点を発言してもらおうと。発言してもらった上で、意見を公開の場で戦わせて、最終的に認可をするという形にすれば、二重の行政にはならないし、一本化をするのではないかと思います。私見ですけれども、ちょっと短い時間で何とかしゃべったんですが、そういうふうに思いました。

【中村部会長】 ありがとうございます。

では、大井先生、どうぞ。

【大井委員】 大分大学の大井です。こういう場に呼んでいただきまして、ありがとうございます。まず、それをお礼申し上げます。時間がないということですが、3つほどお話をさせていただきたいことがあるので、簡単にお話しさせていただきます。

まずMaaSの話に関して言いますと、ほんとうに素朴な疑問なんですが、私は、技術のほうの話ばかりどうも先走っている嫌いがあるなど。単一のモードですらちゃんと融合ができていないのに、技術の話をするというのは、何の課題をどう解決するのかというところを完全に抜け落ちているような気がしています。

例えば九州でいくと、高速バスのネットワークということで、「サンキューパス」という乗り放題の乗車券があります。確かにこれ、バスと一部のフェリーしかくっついていません。レールをくっつけるというのは課題ですが、高速バスと路線バスというのをくっつけて移動を円滑化していくというところの中に、時刻の検索システムを統一化したりとか、高速バスの予約センターを一緒にしていくとかいう、九州では、そういうところで円滑化を進めていくという裏の取り組みを物すごくなさっているんですね。

バスの時刻表のフォーマットですら各社違うものを、西鉄さんが中心になってご苦労してくっつけていらっしゃる。ただ、それでもまだ実際できていないところとか、検索のシステムの中に入っていない事業者さんがあるというところをどうとるべきなのかというのは、多分きちんと考えていかないと、そこですらできていないのに、上から国が全部束ねますよというのは壮大な挑戦になっているような気がするんですね。

まず、多分そういうところを見ていかないといけないんじゃないかなというのが、1つ、私見です。

2つ目は、1番目の課題に戻ってしまうんですが、最近、私も直面しているところで、事業者さんを守るほうに動くべきなのか、路線とかネットワークを守るというほうに動くべきなのかというところが、何かちょっと変な話になってきているんです。ともすると、事業者さんを守るためにいろいろしないといけないみたいな動き方をせざるを得ないというところがある。私は、地域経済のためにはそれはそれで必要だとは思いますが。

ただ、それはやっぱり産業支援とか、地域経済の支援というところを含めてちゃんとやるべきであって、ここで多分議論していくというのは、どちらかというと、やっぱり路線とか、ネットワークという、人の移動というのをどう守っていくかというところに、もう少し注視

していかなければいけないですし、補助金の仕組みとかも、多分そこを目指して変えていくという作業をしないと、個々で皆さんがいろいろ言われていることが、多分水泡に帰すんじゃないかなと思います。

それで、最後に1つあるのは、先ほど福井県知事がお話をなさっていましたがけれども、残念ながら、見ていると、県が実は動いていないというところが結構あるんです。地元をきちんと育ててくれている。県というところが一番束ねて動いてほしいんですけども、やっていただけなくて、そこを動かすのがなぜか大学、大学の教員になっているという、ちょっと変なことが正直起きています。それに入ってくる大学の教員がたまたまちゃんとやる人だったらいいですけども、残念ながら理想論しか言わない人もいらっしゃるんで、それで結局事業者さんからも相談を受けるし、自治体さんからも相談を受けると、私たちが板挟みに遭うという、今おかしなことになっているんです。

先ほど加藤先生のスライドの中で国の役割というところ、私はすごく大事だと思っているので、そういうところをサポートしていただけるような仕組みづくりもここで議論できないかなと、若干期待と、済みません、愚痴めいたことですけども、申し上げさせていただきました。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございました。大事な点が3つ出てきました。

まだ、前回、今回とまだご発言をしていない委員の方で、いらっしゃいますか。では、前回、今回は発言したけれども、また発言を。

じゃ、楠田さん、お願いします。ちょっと待ってください、ほかに。そうすると、じゃ、そこまで今日は。吉田先生と土井さん、そこまでいいですか。じゃ、3名ですね。では、順番にどうぞ。

【楠田委員】 失礼いたしました。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、たびたび失礼します。大井先生、加藤先生、大橋先生のお話にもありました、Ma a Sのベースについてなんですけれども、熊本市さんのお話もありましたが、欧州も日本のようにインフラとサービスが重複して、魅力的なサービスが提供できなくなった歴史があって、そこから出てきたのが組織体制のあり方、共通運賃、利用者利便性に言及した運輸連合とか、運賃連合という考え方で、多様なものももっとあります。

また、中村先生のご専門である都市交通の考え方がかなりベースとしてちゃんとあって、その上にテクノロジー、Ma a Sが展開されているということが、取材を通してわかりました。なので、欧州の先行的な事例を見て、よしあしもありますから、それを分析してみてもか

ら、いろいろこれからの、熊本市さんにもありました経営統合や共同経営などの参考にされてみるのがとても大事なかと、最近思います。

また、済みません、2つ目なんですけれども、議事録にも関連したことを1つ、申し上げたいんですけれども、資料2の表面の一番下の発言は私のものです。地域の交通の検討会のあり方も見直す、考え直す必要があるのではないかと思います。大井先生のお話にもありましたし、皆さんのご発言にもありましたが、地域の暮らしをこれからどうするのか、ともに学び、ともに悩んで、ともに協働する時代です。

今検討会の委員をさせていただいているんですけれども、結果報告だけで、しかもご発言も全然なくて、集まって、忙しいのに終わりましたみたいな検討会もたくさんありますので、忙しい皆さん、せっかく競合する皆さんが顔を合わせて来る会議ですので、勉強会とか、最新テクノロジーだけでなく、情報の最先端の各地域の取り組みとか、座学とか、実践とか、経営戦略とか、マーケティングみたいなことの勉強、各社、お金がなくて、勉強にすら時間を割いたりすることもできないので、そういったことであつたりとか。

みんなで、地域をこれからどうするかというワークショップとか、グループワーク的なものが入ると、もっと建設的な時間になるかなと思いますので、何かそういったご検討をいただけたらなと思っております。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した。

それでは、吉田さんが先かな。

【吉田委員】 福島大学の吉田でございます。2点ほどお話ししたいと思っております。前段の活性化再生法と後段のM a a Sの多分共通したキーワードは、束ねるということかなと思っております。M a a S自体、私もよく説明するときに、パーツの選択肢を増やすということと、それらを束ねるところに因数分解をしてお話しすることが多いんですけれども、その束ねるところをさらに見つめなおしていきますと、多分、競争政策も含めた同一業種内での対話システム、これがいわゆる地域公共交通会議ということとか、あるいは活性化法の法提供だと思います。

この辺の制度というものをどうしていくのかということも1つですし、具体的にどうディスカッションしていくのかという楠田さんの話もありましたけれども、その辺のやり方というのも、やっぱり研究していかなければいけないだろうと思っております。

2つ目が異分野統合ということで、加藤先生の詳細というところにもちらっと入っているんですけれども、例えば異分野統合というと、M a a Sの文脈でいくと、目的地とか、お

出かけの先にある、例えば何かの特典がありますというところの、全然交通と違う産業分野の結びつというのに注目されがちで、それも重要なんですが、他方で、やっぱり鉄軌道と、それからバスというところ、あるいはバスとタクシーというのが切り離されてきたというところもどうするのかということも考えていかなければいけないと思っていますし、当然、人流と物流という話も入ってくると思います。

3つ目なんですが、ローミングというのがあるかなと思っています。これは後段のMaaSというところにもあるわけですけども、今、いろいろなMaaSアプリが新モビ事業にも出てきているはずですが。私たちの会津も9月、おとといからパイロットで走らせ始めましたけれども、考えてみたら、みんな共通して使うデータというのがあるんですね。それぞれのアプリかそれぞれのデータというものを購入したり、使っていたりとか、開発したりとかする、そこ自体がもったいないし、そこが実はコスト高になって、結局は展開できないんじゃないのかという危惧を、私はいつも持っています。

そう考えると、やっぱり共通して使うデータというものを、これは私ももう一つ部会にかかわっていますけれども、そこをちゃんと議論していかなくはいけませんし。

もう一つ、ローミングという観点で決済。考えてみたら、最近こういう資料の中に、いつのまにか点カードという言葉がなくなっていると。考えてみたら、Suicaっていろいろなところで使えます。私もモバイルSuicaユーザーで、私も東北でばりばり使っていますが、あれって結局、外国人の観光客の人も成田、羽田でかわいらしいカードを買って、乗って、東北とか、北関東の観光地をびっぴっやっている姿を私もよく見ます。

ですので、実はそういう種があるはずなんですけれども、一気にそれができないからといってQRに行くとか、スマホ決済に行くという形というのは、非常にもったいないのかなと。WILLERさんにもありましたけれども、コストが高くて地方事業者が耐えられないからQRにするという消極的な……。積極的かもしれませんよ。それが消極的な話だということであれば、やっぱりそのところをフォローするのが国の役割なんじゃないのかなと思っています。これが大きな1点目です。

大きな2点目ですけども、リスク分担という考え方です。実際この数年で見ると、多分バスの価格というのはほとんど上がっていないというふうに見ています。多分物の物価よりも上がっていないだろうと。そう考えていったときに、例えばMaaSとか、新たなパーツを導入していくときに、今までだったら人件費というのが全体の6割を占める構造だったものが、多分ほかのところにかかるコストというものが増えてくると。

そうすると、今の総括原価とか、そういう枠組みのところで考えれば、消費者保護という文脈ですからなかなか値上げができない。そう考えると、じゃ、その新たに発生するコストというものを誰が負担するのかというのは、ちゃんと議論していかなければいけないです。

他方で、網走バスさんの話もそうですけれども、地方バス路線を維持するときに、運賃料金は固定なわけです。そうすると、運賃料金は固定なわけですから、じゃ、それで収支比率10%です。残り90%というものは誰が負担するのかというときに、専ら補助になると。場合によっては、バス会社さんが内部補助という形で実施的に負担されている例というのでも少なくない。

そう考えてみれば、例えば網形成計画の中で、こういったうちの地域のサービスというものを、例えば皆さんから負担する割合というもの、運賃負担にする割合がこのぐらい、租税でみんなで負担し合う割合がこのぐらい、あるいは行政というか、事業者としてやる割合がこの割合ということの、実はリスク分担ということをちゃんと議論できていないし、そもそも今の運賃料金制度というのは、それが前提となるたてつけになっていない。そのあたりと、いうところが課題なのかなと思った次第であります。以上です。

【中村部会長】 ありがとうございました。

それでは、最後に土井先生、お願いします。

【土井委員】

済みません、時間のないところを申しわけありません。土井でございます。2点ぐらい話したいと思います。1つが、MaaSのことです。加藤先生からもあったように、MaaSというのは既にいろいろ、形は違うけれども、地域公共交通の皆さんが頑張ってサービスを提供しているというのはたくさんあるわけです。紙ベースであったり、磁気カードでの提供などもあります。

ただ、複数の事業者が関わって連携ができると良いのですが、競合するケースも結構あります。これでは協力して移動を支えるMaaSなどなかなか実現しない。鉄道、バスあるいはタクシーの利用者数を固定的に考えて、自分たちの領域の利用者数を減らすのは困るということに目が行く場合も多いからです。同じようにこの地域公共交通会議等でバスのサービス向上を図ると、他の交通手段の方からはお客さんがバスに取られるから困るという反応があることもよくあることです。こうした公共交通の利用者総数を限定して考えるのではなく、公共交通のサービスを上げることで利用者のパイを大きく広げていくという発想をす

ることが必要です。パイを拡大するためには何をするのかを考えることが重要です。

サービス向上の努力をすると利用者が増えていくというのは、幾つかの事例を見ても、明らかです。そういうことは可能なわけです。ですから、パイをいかに広げていくかということとMa a Sの機軸に置かないと、いろいろなアプリなどの仕組みを考えていくということのほうにどんどん入っていくと、これはこれで値打ちはあるんですけども、本来何をやっているのかというのがわからなくなっていく。ということで、公共交通の利用者のパイを大きくすることについては、共通する認識を持ったかどうかということをごをぜひ考えたいと思います。

そういうことを考えていくと、先ほどの加藤先生の話にもありましたが、データの話になります。道路の場合は、道路交通センサスというものがあって、それで渋滞の状況を把握して、ここの道路を順番に整備していきましょう、という話がわかりやすく説明できるわけです。公共交通の場合は、事業者さんがそれぞれデータをとっていたり、あるいはとらなかつたりというのが多いので、まずはきちんとした共通した仕様に基づいてデータをとっていきましょうということをベースにして、それをもってこれからの計画を考えていくというようにしておかないと、どうもそのときそのときの話になりがちだと思います。

特にそういう利用者数のデータで重要と思うのは、地域間幹線で補助落ち寸前の状況で次の手を考える際にも十分なデータがないため、適切な対応策が考えられない。常に先手の計画を考える、対応策を持つためには、共通したデータを持つこと、このデータ取得を制度としてサポートすることが大事だと思います。

最後に、これは非常に簡単な話です。この部会の前庭になっているのが、多分フォローアップイノベーション検討会の成果だと思うんです。あの成果をもっと国交省の皆さん、それに我々も含めて、多くの人々に共有し理解していただけるような仕組みをどんどんつくってほしいと思います。あの報告書は非常によくできていると思います。今国はこういうことを考えているよということをご共有できると、多分前回も少し物語を共有しようという話をしましたけれども、まさに物語の素材になるものだと思います。

【中村部会長】 ありがとうございます。どうしてもという方は、今日、あと、いいですか。よろしいですか。

それでは、委員の皆様からのご発言はこれで閉めたいと思います。部会長のほうから一言だけ申し上げます。特に後半、大橋先生から始まってのご発言の中には大事な点がたくさんありまして、それは繰り返しません。その上でですけども、やはりこれまでもいろいろ努

力をしてきた。いろいろな法律体系、その条文の中で、先ほど加藤先生の話にありましたけれども、少し確認しなければいけないことが幾つかあるのではないかなということ、1つ思ったのと。

それから、今日もプレゼンの中でも話を聞いていると、今の最後もそうですけれども、情報の共有がまだまだ足りなくて、それは楠田さんがおっしゃったようないろいろなやり方も含めてですけれども、その部分というのは常に要るなと思いました。

Ma a Sに関しては、いろいろな事例があちこちで紹介されているけれども、ほんとうに地域全体が全部参加する形になっているのか、いないのかというあたりがわからないときもあり、やっぱりモビリティサービスというぐらいですから、全体でほんとうになっていく、そのための議論というのはもう少し要るだろうと。それにかかわるところは、今、最後、先生方がおっしゃった話、そのとおりだと思います。

そして、あと、やっぱりプレゼンの本数が多いと、どうしてもこうなってしまうので、委員会の時間を伸ばすか、プレゼンの数を絞るか、次回はぜひ考えていただきたいと思います。私の力量のないことは認めるものの、ちょっとつらかったです。

それでは、以上でご意見を閉じさせていただきます。事務局にお返しします。

【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、事務連絡でございます。1点目、議事録については、前回同様、事務局の方で簡単な速報版をつくらせていただいた上で、委員の皆様の詳細版についてご確認いただいた上で公表ということにさせていただきます。

2点目、次回の日程でございますが、資料10にもございますとおり、10月25日、金曜日、10時から12時を予定してございます。詳細は追って事務局より場所等ご連絡させていただきます。以上でございます。

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 —