

令和元年10月25日

【瓦林公共交通・物流政策審議官】 委員の先生方、おはようございます。大変な大雨の中、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。事務局を代表して御礼申し上げます。本日もどうぞよろしく願いいたします。

【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、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、事務局を務めております地域交通課企画調整官の松平でございます。よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、お手元の資料でございますけれども、議事次第に記載のとおりでございます。不備がございましたら、事務局までお知らせをお願いいたします。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、会議の議事録を公開することとさせていただきますので、ご了解をいただきたいと思います。委員、ご出席の皆様につきましては、恐縮ですが、お配りしております出席者名簿をもってご紹介に代えさせていただきます。現在、委員、臨時委員21名中、12名ご出席をいただいておりますことをご報告申し上げます。また、本日は関係者からのヒアリングといたしまして八幡浜市役所石河様、北越急行株式会社岩田様、佐川急便株式会社萩原様にお越しいただいております。

それでは、写真撮影は、ここまでとさせていただきますと思います。

以降の議事を中村部会長をお願いしたいと存じます。先生、よろしくお願いいたします。

【中村部会長】 皆さん、おはようございます。それでは、議事次第に従っていきたいと思います。前回の反省を込めて、時間段取りを先に決めておきますが、本日、議事が1、2、3とありまして、1が石田先生、2のところは国交省及び八幡浜市、北越急行、佐川急便の方々からのプレゼンで、それぞれ質疑応答の時間をとります。そこでは、それぞれのご発表に対する質疑をお願いします。その3番のところが、これまでの論点整理と対応の方向性、

ここではぜひいろいろなご意見をいただきたいと思っております。

それでは、早速でございます。最初の議事1でございます。「M a a Sの普及に向けた制度のあり方」ということで、石田先生からご説明をお願いします。

【石田委員】 おはようございます。石田でございます。いきなり文句を言うようで申しわけないですけれども、M a a Sの普及に向けた制度のあり方、私、これからご報告させていただきますけれども、文句というよりは、おわびかも知れませんが、実はM a a Sってまだ日本ではごく一部でしか社会実装されておられません。そこに向けていろいろなところで、いろいろな試みとか努力が積み重ねられてある中でありまして、これからこの会、具体的な話っていっぱい出てくると思うんですね。ですから、そういうことを踏まえて、この交通部会は次の通常国会でできることから法改正していくという非常に前向きなことで大歓迎するものではありますけれども、そこだけで終わるのではなくて、しばらく、これからいっぱいデータが出てきますので、そういうふうにお考えいただくとありがたいなと思ひまして、私もそういう観点から具体的な制度への踏み込みという話は実はあまりありませんで、もう少し政策論的、あるいは基本的考え方みたいなものをまとめておりますので、文句ではないな、おわびですね。よろしくお願いいたします。

資料3でございます。M a a Sだけではなくて、新しいモビリティという、広く捉えたほうがいいのではないかなと思っております。どうしてかということ、M a a Sを巡る誤解って、もう既にいっぱいあるなという印象を持っておりまして、例えば書いてありますけれども、M a a Sで交通問題が解決できるという誤解が、あるいはこれは宣伝かもしれませんが、もう少しファンダメンタルなところもしっかりやらないとなかなか解決できないとか、あるいは私自身も国交省のM a a Sの推進支援事業の審査をさせていただいて、そこにM a a Sアプリ、要りますよみたいなことを書いてしまったのですが、これもおわびでありますけれども、ほんとうに必須なのだろうかというふうに最近思っております。究極の目的を考えると、M a a S自体も道具でありまして、M a a Sアプリなしに立派にやっている都市も国もあります。ヘルシンキが非常に有名ですが、例えばシアトルとかパリもストラスブールもM a a Sアプリをやらずに、いろいろないい交通環境、快適なサービスを提供されておられますので、その辺、どう考えていくか。

あるいはM a a Sは旅客中心であるという誤解でありますけれども、サービスをどう一貫して提供するという観点からすると、あるいはこれからの我が国の地域とか都市を考えると、人も物もやっぱり同じような課題を抱えているわけで、そういうことをどう考えてい

くかということですね。あるいは既存の交通サービスを連携するのがM a a Sであるという誤解もあろうかと思えますけれども、それだけではなくてやっぱり、新しいモビリティ、ここは多分、道路運送法の改正作業にも深くかかわってくる部分だとは思いますが、そういうことをどうするのかということと、あと、これも自戒を含めて申し上げるのですが、オランダ人の女性の研究者が提案されているM a a Sのレベルというグラフがありますけれども、あれで東京をすぐ想定しますと、あんな複雑なことを首都圏でできるわけがないとすぐ思ってしまうのですけれども、あの図式の一番の問題点は、私は、あそこに空間概念が全然ないと思っております、空間を適切に定義する。自動運転のあの部分では、ODD—Operational Design Domainということがありますが、そういうところをやるといいのかなと。

そういう意味において、国交省の委員会で日本版M a a Sということで地域を5種類に分けてやりましたけれども、そういうことをどうやっていくかということが大事だと思います。そういう誤解を考えた上で、これから基本的なスタンス、これは自戒を込めてと書いてありますけれども、先ほど申しましたように反省をすることも多々ありますので、そういうことを踏まえて何点か申し上げたいと思えますけれども、1つは目的とか、追求する価値を常に考える。既に先ほども申しましたけれども、目的、手段、勘違いというのがM a a Sの中でも起こりつつあって、データ連携すればいいんじゃないのとか、M a a Sアプリを導入すればいいんじゃないのという考えがありますけれども、ほんとうに何のためにやるのだということを常に考えんといかんということで、最近、講演でよく使うスライドですけれども、人の幸せとモビリティみたいな青臭い議論もしております。

それと、我が国のモビリティの現状を正しく認識するというものでありまして、ほんとうに適切な個々の交通手段があるのか、あるいは全く不足している領域ってあるのではなからうかなと。例えば鎌田先生と一緒にやらせていただいております10キロから20キロぐらいの低速の速度帯で非常に小さな車両で、かつ安全性が保たれるようなところって、道路運送車両法でしたっけ、それにも、あるいは道路交通法にもそういう規定がありませんので、そういうことをどう考えていくかということでもありますし、反面、これも最近思うのですが、電動アシスト自転車というのが非常に発達してまいりまして、お母さん、あるいはお父さんでもいいのですけれども、子供さんを2人乗せると総重量100キロをはるかに超える。

そういうものは自転車という名前がついていますので、あまり何も議論されていません

けれども、そういうので見ると電動キックボードとほんとうにどっちがいろいろな意味での影響とかインパクトが大きいのだということもありますので、そういうことも含めてモビリティの現状を正しく認識するということでしょうし、ほんとうに衰退する公共交通をどう立て直していくのだということ、これはこの分科会の大きな検討課題だと思いますけれども、それともう一つは、モビリティ資源を有効に活用するということでありまして、地域には物流とか、人の輸送に関してもいろいろなモビリティ資源があつて、現実には有効に使われておりますけれども、その連携というのがいろいろな意味でしにくい。例えば営業車は貸し借りできないし、自家用有償もいろいろな、安全上、仕方がない面もあるのですけれども、そういうところがありますので、それをもう少しうまく活用すると資源の活用性ということが生きてくるのではないのかなと思ひまして、この部会に期待するところでありませぬ。

それと、言葉は悪いのですけれども、今、Society5.0とか、イノベーションとかということで、国の科学技術基本計画にも、未来投資戦略にも、あるいはイノベーション統合戦略にもモビリティとか、あるいはそこにおけるITの大活用ということについての期待が込められておりますので、そういうところにうまく乗って予算を獲得する。あるいは一気に制度改革を進めるという、そういうしたたかさも必要かなと思ひてございます。世界に学ぶということでもありますけれども、やはり日本は遅れていまして、いろいろな国でいろいろな努力が真剣にやられていて、そのための法制度とか組織改編ということも数多く行われております。もちろん、新しいビジネスが非常にたくさん興ってございます。

そういうふうなことの仕組み、あるいはビジネスモデルのあり方とかということをやんと学ぶ。そうした上で、これも大事なことだと思ひますけれども、アジャイルなアプローチをとる。アジャイルというのは、フットワークの軽いつつとか、気軽なとかというIT業界でよく使われる言葉でありまして、日本人、特に私、土木とか社会資本担当者は影響が大きく、長く、広く続くものだから、やっぱり慎重になる必要はあるのですけれども、なり過ぎている面も多分あるのではないのかなと。気軽に進む。そうしないと何か考えていると、足が出なくて、どんどん世界との距離が広がる一方である。だから、そういうふうな気軽さも要るのかなと思ひました。

最後に、あまり時間ありませんので、特に強調したいことということでございます。冒頭申し上げましたように、これからいろいろなところで実験とか、リーディングモデルが国の支援も、民間の発意でも、あるいは自治体のご苦勞、工夫によってどんどん進んでまいり

ますので、その知見をどう広く活用するかという、仕組みはもう既にでき上がりつつありますけれども、それをさらに発展をしていって、アジャイルに、まあ、法制度だからあまりアジャイルというふうにも言えないと思いますけれども、結びつけていくということと、ICTの活用、データ連携の進展はやはり非常に重要だと思います。

そこで少し思ったのでありますけれども、国交省の支援事業、あるいは経産省の支援事業、あれ、少し毛色が違いますけれども、同じく国交省と支局のスマートシティ事業の審査のお手伝いをさせていただきまして、たくさん申請書を読ませていただいたのですけれども、データ連携モデルとか、あるいはアプリに重点を置かれていて、そこは大事だとは思いますが、限られた予算の中で言うと、ほんとうにこれは使えるのだろうかということで、何かおもちゃモデルみたいなものが非常に多くて、その辺で誰かが、民間であれ、国であれいいのですけれども、ほんとうによって立つような、そういう基幹的なモデル、当然、カスタマイズができるような工夫は要と思いますけれども、そういうことがいいのではなからうかなと思います。

あと、次がインフラ、施設インフラだけではなくて制度インフラとか、社会的重要性とかいっぱいあると思いますけれども、そこに聖域を設けずにどんどんやっていくという、そういう大胆さも要るのかなと思います。例えばで言いますと、最後のページでありますけれども、これはGoogleのToronto Tomorrowから無断で引用しておりますけれども、こういうところでカーブサイドのマネジメントをどんどんやっている。これのGoogleのすごいところは、Googleが都市開発に乗り出す。それも我々が慣れ親しんだモデルではなくて、あらゆるデータを取る。それでもって人の移動とか、地域の活性化とか、魅力とか快適さに寄与して、その分、広く薄くお金をちょうだいよねというふうな全く新しい都市開発モデル、地域経営モデルであります。

ですから、世の中はもう既にそういうことを志向している人がいるということも一方で事実でありますので、こういうことをちゃんと、それこそ都市経営のインフラでありますので、そういうことも参考にしながら頑張るとのこととか、いっぱい書いてありますけれども、そんなことが大事だなと思っておりまして、時間が少し超過をしてしまいましたけれども、ありがとうございました。

【中村部会長】 石田先生、ありがとうございました。

それでは、ただいまの石田先生の資料3に基づいたご発表について、ご質問、ご意見等のある委員の皆さん、札を立てていただければと思いますが、いかがでしょうか。

【土井委員】 では、いいですか。

【中村部会長】 はい。どうぞ。

【土井委員】 石田先生、お話、ありがとうございます。M a a Sのことについては、ほとんど同感をするところが多いのですけれども、少しつけ加えるという感じになるかもしれません、1つはデータの話です。前回のこちらの会議でもデータは重要という話をさせていただきました。もう少し中身を考えていくと、この前も交通事業者の人と話をしていくと、バス停における乗降データとODデータの違いがよくわかっていない。乗降データもすごく大事なのですが、ODデータでは、例えばボリュームゾーンがどうなっているのかとか、それから、価格設定をどうしたら更に収入増が可能になるなど、乗降データでは見ることができないことを把握することができます。

M a a Sをやっていこうとすると、事業者の方もこうしたODデータをきちんと把握し、分析できるようなノウハウを持つことが重要になります。今、I CカードのログデータからODデータを取ることができる場合もあるので、MaaSという前に、現在あるデータをうまく使っていくこと、そのノウハウを持つことが必要だというのが1つ目です。そういう基盤ができていくことでM a a Sの話というのは、より皆さんと情報共有できるのかなと思います。

それから、2つ目の話なのですけれども、最後に言われた道路空間の再配分です。これも極めて大事なことだと感じています。これは道路サイドの人たちと一緒にやっけないといけないと思うのですが、例えば都市部における公共交通の走行空間の確保であるとか、過疎地においてもグリスロの走行空間をどう確保するかということも基本的には道路空間をどう再配分していくかという話になります。財源の分担という視点も含めて、こうした点について道路の皆さんと一緒に議論していくということで、公共交通の走行環境を整えるインフラ部分についての投資として国土交通省全体で支え、仕組みをつくっていくといったようなことも要ると思います。都市局さんでも、現在W E D Oということで道路空間の再配分を一生懸命やられているということですので、まさにそういうものに一緒に勧めていくということも要るのかなと思いました。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。ご意見ということで、まず。

【土井委員】 はい。

【中村部会長】 それで、私は大変失礼だけれども、石田先生の話聞いてすぐ議論を始

めたくなって、1つ大事なことを飛ばしました。重田課長、申しわけございません。ご説明
いただいて、それからまた議論を再開いたします。お願いいたします。済みません。

【重田モビリティサービス推進課長】 ありがとうございます。モビリティサービス推進
課の重田です。私から簡単に、今、国交省のほうで考えていることをご説明したいと思いま
す。資料4の1ページをごらんください。M a a Sについての現状認識です。まさに石田委
員からご指摘いただいたとおり、今、多様なサービスが提供を始められつつある段階と認識
しています。そのため、各地の実証実験の成果などを分析して課題を整理し、まさに委員が
おっしゃったようにアジャイルにいろいろな対策をとっていくことが必要だと感じていま
す。その上で、M a a S自体が目的ではないということは皆さん一致されていると思いま
すが、地域の移動の利便性向上のために、その地域ごとに課題を解決し、そのためのM a a S
が必要なのではないかと考えています。したがって、その地域のマスタープランとかに今後、
M a a Sの取り組みや、それによって解決すべき課題みたいなものが盛り込まれていくの
ではないかと考えています。

それから、データの話がありますけれども、データについては別途、国交省でM a a S関
連データ検討会というのを立ち上げさせていただいておまして、今、交通事業者の方々、
それ以外の関係の方々との議論をさせていただいているところであります。年度内には一定
の方向性をまとめたいと考えています。その上で並行して現時点でいろいろな課題が出て
きていると思いますので、そういった声を拾って必要な措置を講じていくことが必要な
のではないかとということで2ページをごらんください。幾つかM a a Sを取り組む、始められ
ようとしているときに旅行業に当たるのではないかとというような懸念を持たれて躊躇され
ているようなケースを幾つか聞くことがあります。それで、まず類型1ですけれども、運送
契約が利用者と交通事業者との間で締結されて、そのM a a Sオペレーターはアプリの提
供のみ行う。それから、アプリの予約確認画面に移行するまでに利用者と交通事業者との間
での取引となる旨が明確に表示されているような場合、こういった場合をはじめとして、旅
行業に該当しないようなケースについてはきちんと整理をして、それは通知などによって
明確化していきたいと考えております。それが1つです。

3ページをごらんください。あと幾つかいただいている声があります。類型2で、今も多
くの民鉄の事業者の方がM a a Sアプリを通じてデジタルフリーパスのようなもの、これ
は企画乗車券のタイプを使って出されているところがあります。これにつきましては、今の現
状では実施運賃の届出は各モードごとになっていて、これがもう少し効率化できないかと

いう声もお聞きします。こういったことの役所側の手続の効率化みたいなものは検討すべきと考えています。それから、類型3ですけれども、これはまさに旅行業者が提供する3日間のフリーチケットを販売するような形で、完全に検索・予約・決済まで一括で行って、価格をみずから決定するような場合、こういった場合は現状では旅行業法の企画旅行契約に該当すると考えておりますので、この部分を旅行業法、旅行業関連制度と法律だけでなく、省令だったり、あるいは約款のような話もあると思うのですけれども、そういったものと整理していくことが必要だと、このように考えております。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。大変失礼いたしました。

手が挙がっているのが、大串先生、鎌田先生、楠田さん、吉田先生、中道さん、では、この順番でお願いいたします。

【大串委員】 私からですか。

【中村部会長】 はい。

【大串委員】 ありがとうございます。石田先生のご提言、ほんとうに今必要なことだなということを感じました。

【石田委員】 ありがとうございます。

【大串委員】 2点だけ石田先生にコメントさせてください。最近、海外の研究者との研究会でスマートツーリズムをどうしていくかという話をしたのですけれども、そのときにスマートシティがあってこそそのスマートツーリズムで、お互いオーバーラップしているはずなのに何か議論が分断されているような気がする。特に日本でということがありまして、日本はいろいろな課題を抱えていますけれども、交通先進国でもありますので、スマートシティもいろいろな試みがなされております。そうしたところ、スマートシティで実現させたものを一部スマートツーリズムに開放するような形で、しっかり予算を分散させないで厚みを持って、この2つを一挙に実現させていくような仕組みというのが足りていないのかなというふうに、いつも何か違って報告をされているかなと思いましたので、これが1点目です。

あと2点目ですけれども、特にMaaSなどに関しまして高度な交通モードの組み合わせというのが必要になってきます。そうすると何か災害とか、1つのモードが欠けてしまった場合には成立しないということがあるのですけれども、アプリ上それが成立しているのに、実際、乗れないということが起こってしまう可能性があるんですね。そうすると、やっ

ぱり1つのプラットフォームか何かで非常にわかりやすく、今、ここがだめだから、ここは代替手段のこれでいきますとか、そういったことの提示までしていかないと非常にストレスがたまるばかりのものになるのではないかなというのを思いましたので、ぜひそういう視点も入れていただきたいというのが2点です。

あと、今、推進課からご説明がありましたもので、3ページ目ですけれども、この類型2の手續のさらなる効率化を検討するのではなくて、すぐ実施してください。これはお願いします。類型3の整理もぜひすぐやってください。

以上です。よろしくをお願いします。

【中村部会長】 ありがとうございます。

では、続いて、先生、お願いします。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございます。1回目、2回目を欠席して、今日初めて参加させていただきます。石田先生と国交省、経産省のMa a Sの関係、それから、経産省の多様なモビリティの関係、一緒にやっていますし、あと自動運転とか、それから、警察庁の高齢者の免許制度の関係、それと厚労省の老健局の参与としていろいろ活動させていただいています。

石田先生への質問を1点とコメント1点ですけれども、石田先生と前に学会の座談会をやったときに、もっと過激なことを言われて、バスもタクシーも事業モデルは昭和の時代で、もうこんなに輸送人員が減っているのにこのままやっていいのかというようなことも言われたので、それぐらい発言されるのかと思ったのですけれども、それはともかくとして、今後考えていく際にこういったMa a Sとかのツールを使ってどんな、あるべき論という目指すべきところが事業モデルもあった形でどうやったら成立するのかというあたりについてのご意見をお聞きしたいというのが1点。

それから、もう1点はコメントなのですけれども、ここの議論が何かどんどん進んでいってしまっているのですけれども、周りの状況をちゃんと考えないで行ってしまっているのかなと。例えば今申し上げた、私は警察庁の免許問題をやっているのですけれども、実車試験を導入するという事は公表しているようだけれども、そのレベルによって免許を失う人が大きくなったり、小さくなったり、その辺のところのボリューム感と公共交通がどこまでカバーできるのかという、そういう議論が全くないまま、今、目先にある課題をどうやって解くかということだけで進んでいて、そんな話でほんとうにいいのかなというのがすごく心配です。カバーできないとすると、もう自力で動くしかない。

そうすると、今度、経産省がやっている多様なモビリティのああいいうものがカバーしないといけないのですけれども、規制官庁の国交省や警察庁は少しネガティブで、経産省が1人やっているというような、そんな感じなんです。そういったところをもっと融合した形できちっと、どういうボリューム感で、どういうふうなことが必要でということをやちゃんとやらないと、きちっとした制度にならないのではないだろうか。そういう意味で、国交省はグランドデザイン2050といういいものを出しておられるので、2040年、2050年に向けての何かビジョンというのは、グランドデザインというか、ビジョンというのはほんとうにつくってほしいなというのが私のコメントです。もちろん、来年の国会に間に合わせることは粛々とやると思うのですけれども、それ以外に少し長期的な展望というのを別途何か議論する会議体をつくってやってほしいなと思っています。

とりあえず、以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。

石田先生、質問が1個あったのですが、もしよろしければ。

【石田委員】 おっしゃるとおりなんですよね。そういう意味でいくと、ほんとうにボリュームも、あるいは何ができるのということとは地道に積み上げていくということも大事なのですけれども、ほんとうにそれに足り得るちゃんとしたデータを我々は持っているだろうかということが私は少し疑問でありまして、ですから、アジャイルなアプローチがいいのではないのかなと。その意味で今、全国で実践が始まっていると思うのですけれども、経産省の支援事業、あるいは国交省の支援事業、あるいはそれを連携してスマートモビリティチャレンジ推進協議会というのを国交省と経産省で連携して推進されておりますけれども、そういうところでの情報をどううまくきちんと仕入れられて皆さんにフィードバックするかということが極めて大事かなと思っています。逃げておりまして済みません。

【中村部会長】 そんなことはないですよね。

【石田委員】 はい。済みません。昔のモデルも全くそうございまして、国交省のデータは、ここ20年間の推移しか出ていないのですけれども、ピークから比べると6割減なんですよね。もう50年ぐらいのオーダーで見ると。そういうことがやっぱりもう少しちゃんと踏まえないといかんかなとかと思ってみたりもします。

【中村部会長】 ありがとうございます。

【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。ありがとうございます。日本のMaaSの特徴は、恐らく周辺サービスとの連携かなと思っています。医療、福祉、

観光、住宅とかとの連携、移動手段だけを掛け合わせていってもイノベーションは起こらなくて、もうからないモデルになってしまう。そこを多分、しっかりと予算の確保であったりとか、連携をスムーズに行くようにしていくというのが一番ポイントかなと思っています。あと、やはりそういったことができるMaaSということを理解して、人材、データとか、周辺の方々と連携できる人材育成という必要性も第1回からも話しているのですけれども、そこがすごくもう一つポイントかなと思っています。

加えて、皆さんのお話を聞いていて、そうだなと私も思うのが、交通を維持するというわけではなく、人とか物の移動手段は今の社会においてMaaSかという考え方がやはり必要なのではないかなと思います。よろしく願いいたします。

【中村部会長】 では、続きまして吉田先生。

【吉田委員】 福島大学の吉田です。石田先生の2ページ目のレジюмеのところ、私も先生のお話を伺いながら、自戒を込めて私も反省しないといけない部分もあるなと思いつつ伺っていましたが、2ページ目の下から2ポツ目にモビリティ資源を有効に活用するということがあって、特に後段のところ中山間地域のような条件が不利な地域というところの話が挙げられているかと思うのですけれども、恐らくこれってアプリが別になくても、多分、こういうようなことというのはできなければいけないと思いつつ、むしろ、やっぱりアプリというよりも制度上の問題というところが大きいかなと思っています。

例えばそういう形でアナログの中でうまく連携ができないという環境の中でアプリが実装された場合、実際に仙台、私、住んでいますけれども、仙台とか福島あたりにいますと、例えばタクシーのアプリも複数ありまして、うちのゼミ生はさすがにやりませんが、隣のゼミ生に聞きますと、早く来るのに乗るので3つアプリで予約するらしいんです。ですから、全くもって最適な配車ができるわけではない。むしろ、アプリがあることによって効率が悪くなるという、こういうことが供給が少ない地域ですと起こり得るので、むしろ、アプリというところを前提に考えるのが難しいのではないかなと思いつついました。

そう考えますと、2ページ目の上のところのMaaSの成長モデルというところも、考えてみたら、日本というのはアナログのレベル3というのは、実はたくさんあるはずで、連絡運輸にしてもそうですし、それから、独禁法にかかわるような部分で、例えばタクシーの共同配車というところもそうですし、あるいは目的、例えば観光や居住というところと結びつけて公共交通が提供されたという文脈もそうで、実は日本のお家芸的なところがレベル3

というところにあったのに、それが分社化だったり、制度的な要因というところで崩されていって、結局はお家芸が失われてしまったと。だから、今回のこれを契機にしてM a a Sという言葉を引きっかけにして、このアナログのレベル3を強化する。でも、そのアナログのレベル3というところの足元のところにデータとか情報ですとか、その分野が日本は欠けているので、その1、2というところを、むしろ3をちゃんと成り立たせるために、復活させるために強化をするという日本独特な何かM a a Sの成長モデルがあるのではないのかなと思っています。そういう感じを受けました。

それからあと、重田課長がおっしゃったところの資料の中で、済みません、最後ですけれども、類型2はほんとうにちゃんとやっていただきたいと思います。類型3は軽くて、これは結局、M a a Sオペレーターが値付け親になるんですね。そうすると、鉄道会社、バス会社というのがどういう立場なのか。そうすると例えば鉄道会社、バス会社とかが結びついて、例えばそういう普通の複数のモビリティの包括的な協議運賃制度のようなものを例えばつくって、それをオペレーターが変えるような仕組みですとか、要するに値付けとして、公共交通事業者が値付け主体となれるようなものは担保していただいたほうがいいのかなと思っています。

以上です。

【中村部会長】 では、中道さん。

【中道委員】 M a a S全般に関してなのですがすけれども、その前の段階のJ T F Sとかは日本にとってはすごい進歩で、それでバスのハードルがかなり下がったので、それを既存アプリで調べ直してもらっただけでもかなり意味があると思うのですがすけれども、今、M a a Sアプリをつくるということになっているので、その意義を考えたときに供給側のサービスをアプリで束ねるといふ話はよくされているのですがすけれども、需要側の移動データをどう活用するかという議論がまだ十分熟していないのかなと考えました。

私の考えでは3段階ぐらいあるかなと考えていまして、まず1段階目が移動履歴とか検索履歴の把握、活用という面です。今、統計調査、既存のパーソントリップ調査とかも精度が確保しづらくなっていて、携帯キャリアとかのデータも一元的には取りづらいため、今、海外製のOSとかが結局は共通しているものなので、全体の移動を把握できるものがないという状況の中で、M a a Sアプリをつくるということで、国としてデータを取り返すというか、ちゃんと取って、それを地域で活用するチャンスなのかなと考えています。技術的には、その移動履歴だけではなくて、検索履歴も取ることができるというふうに、現場に実際

聞いてみると聞いていますので、それで法的なハードルが、その後活用とかしていくときにないのかという確認とか整理をしておいて、そういう取得方法とかで支援すべき点がないかというのは国としても把握しておく必要があるのかなと考えています。

2段階目で、車からの転換のためにどう活用するかというところなのですけれども、これは身分の上位概念ですし、それが世界的にも賛同を得た理由の1だと思っているのですけれども、日本では技術ばかりが着目されてしまっているのです、ほんとうにそれをどうするかというところで、例えばアメリカのマイルズというアプリは環境にやさしい徒歩とか自転車とかを利用するほうが距離当たりのポイントが高いとなっているのですけれども、例えばそういう使い方もあるかと思えますし、それが決済とかにもポイント制度でかわってくるので、一案ですけれども、そういう方向性も考えておいたほうがいいのかと思います。

3段階目で、さらに需要を束ねるための活用というのも視野に入れておいたほうがいいのかと考えています。例えば定額制がうまくいくものが出たとして、元を取ろうとすると自動的に全体の移動が効率化されるとは限らないと思うので、そのときにただ地方では公共交通の維持が難しく、ある程度の需要を確保しないと維持できないという喫緊の課題があるという中で、すごく極論を言えば網形成計画で軸とするようなところに需要を束ねるという方向性もありとすればありなので、それは地域にいろいろな、さまざまな交通事業者がいるので、基幹交通やフィーダー交通などの役割のすみ分けであるとか、その利用者層というのを整理した上で、少なくとも1段階目で言ったデータの活用というのを分析評価にちゃんと使えるかという視点でちゃんと考えておく必要があるかなと思います。

Whimも、実はまだ2年たっていないのですけれども、1年間のものをWHIMPACTという報告書を出してしまっていて、それで地図に落としてちゃんと利用状況を確認しているので、そういう活用ができるかというものを考えておくというのと、現場ではいろいろなIT企業の話とか聞いているとおもしろくて、本来の目的を忘れそうになるので、そういったどういうふうに活用すべきかという方向性をちゃんと示しておく必要があるかなと考えました。

以上、コメントです。

【中村部会長】 ありがとうございます。

それでは、石田さん、改めてありがとうございます。たくさん刺激をいただきました。

【石田委員】 ちょっといいですか。

【中村部会長】 はい。どうぞ。さらに。

【石田委員】 ありがとうございます。おおむね言うとおりでと言っていた方が。それと、データをハンドリングする人をどうするかということ、極めて大事な問題で、交通の中だけで閉じていると、多分、成立しないということもかなり明らかでありまして、では、そういうときにどのようにモビリティを超えていくかということをごきちんと考えるということが必要だと思います。

私、この中で都市経営とかという舌足らずなあれですけれども、載せておりますけれども、そのときにデータとかを誰がどうするのだということ、土井先生がおっしゃったけれども、交通事業者って地域によってはかなり零細なところもある。タクシー事業者さんなどもそうありますけれども、それ以上にもっと零細なのは観光業でありまして、そこの連携をするときにこういうアプリができたからデータを挙げろなんて言ってもなかなか難しい。そういうところのきめ細かさ、気配りというのが問われているのだらうなと思います。ICTとか、IoTとかって冷たい感じがするのですけれども、そこにどう気持ちを通わせるかということまできちんと考えないとだめなのかなと思います。

それと、最後、長くなりますけれども、この国交省のMa a Sの検討委員会というのは、総合政策局が主に事務局機能を、働いていただいたのですけれども、都市局も道路局の3局が共同で事務局をやるという、そういう体制ができて、最近少しトーンダウンしているかなと思うのですけれども、これをきっかけにまた盛り返していただければありがたいなと思います。ありがとうございました。

【中村部会長】 ありがとうございます。

それでは、ご発言ご希望の方もいらっしゃるかと思いますけれども、議事の3のところでもう一度全体を通してのチャンスがありますので、ここでお願いいたします。

では、議事の2です。ラストマイルの足の確保、道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方についてです。まず、ご説明の皆様からそれぞれ10分ご説明いただき、その後まとめて質疑応答の時間という形にします。限られた時間でございますので、ご説明される皆様におかれましては、時間を守っていただきたいということと、委員の皆様も質問、発言は要点を絞っていただければと思います。

では、順番にお願いしたいと思います。最初が八幡浜市様ですね。お願いいたします。また何か、意図的なものはないのですけれども、済みません。まず国交省からお願いいたします。

【早船旅客課長】 自動車局旅客課の早船でございます。私から自家用有償旅客運送の制

度見直しにつきまして説明をさせていただきます。右肩、資料5となっている横紙の資料をごらんください。1枚おめくりいただきまして、まず自家用有償旅客運送の位置づけでございますけれども、1ページです。地域内の移動を担う交通手段といたしましては、安全性が担保された許可事業でありますバス・タクシーが基本としてありまして、バス・タクシーもその地域のニーズに従いまして、さまざまなバリエーションがございますけれども、バス・タクシー事業が成り立たない地域、そういった場合におきまして、また、この表の一番下でございますような人件費などもとらないような、いわゆるボランティア輸送でもない。そういったものについては、やはり地域において、それでも輸送手段の確保は必要だということであれば、必要な安全上の措置をとった上で市町村やNPO法人などが自家用車を用いて提供する運送サービスでございます。

1ページおめくりいただきまして2ページをごらんください。こちらは自家用有償旅客運送制度の説明でございます。こちらについては平成18年に創設されております。過疎地域などの、いわゆる交通空白地におきまして地域住民の方の生活に必要な輸送、また、身体障害者の方などを対象とする福祉輸送、この大きく2つを対象として行う制度でございます。この実施に当たりましては、道路運送法に基づきまして登録をすることが必要となっております。一番下の部分ですけれども、登録要件といたしまして①バス、タクシー事業によることが困難であること、かつ②地域の関係者により地域住民の生活に必要な輸送であるとの共通認識があること。また、3点目として必要な安全体制を確保することとなっております。

②の最後ですけれども、共通認識と書いております。ここ、実は従来は「合意」と書いておりまして、実際、道路運送法の条文にも合意と書いてあるのですけれども、合意といわずと全員合意でなくてははいけない。誰か1人でも嫌だったら実現しない。そういう誤解がございました。この点、昨年3月にこういった自家用有償制度の協議プロセスのガイドラインを策定いたしまして、こちら全員合意を求めるものではないということを明確化しておりますので、ここは共通認識と書かせていただきました。

続きまして3ページでございます。これは交通空白地での輸送にかかりますこの自家用有償制度を導入している団体数、車両数の推移であります。平成21年までは市町村合併がありましたので、見かけ上、数が減っておりますけれども、その後、増加傾向にございます。市町村におきましては440市町村ということで、全国1,700強の市町村の約4分の1が導入しているというものでございます。

続きまして4ページでございます。福祉輸送のほうの推移でございます。福祉輸送につきましては、NPO法人などが中心となっております、こちらも増加傾向でございます。

続きまして5ページをお願いいたします。この自家用有償旅客運送制度なのですが、使い勝手も含めましてさまざまな議論、ご指摘をいただいております。指摘されている点といたしましては、自治体が取組もうとしても、さまざまな交通事業者との関係でうまく調整が進まない。そこは法制度によるサポートが必要ではないかといったご指摘ですとか、これはバス・タクシー事業とも共通でございますけれども、ドライバー不足が深刻化しているですとか、自治体の交通担当者の方がこれも不足している。

また、この制度が地域住民の方を対象としているけれども、旅行者も対象としてより柔軟な運用をしてもよいのではないかとといったようなご指摘をいただいております、こういったご指摘を踏まえまして、本年6月の地域交通フォローアップ・イノベーション検討会における提言におきましては、交通事業者と自家用有償旅客運送の関係、これまでややもすると二者択一的に語られることが多かったのですけれども、交通事業者と有償旅客運送を連携してはどうか。タクシー事業者が運行管理を担当して、運転を住民のボランティアが担うサービスというのは、今後の地域の暮らしの足として期待できるモデルであるというご意見、そういったものを進めるために交通事業者が委託を受け、また、参画する場合には手続を容易とすべきという提言をいただいております。また、観光ニーズへの対応についても、これも観光客も対象となることを明確化すべきという提言をいただいているところでございます。

続きまして6ページでございますけれども、こういった点につきましては、政府全体でも未来投資会議などで議論がされまして、本年6月21日の成長戦略実行計画におきまして、同様の内容が閣議決定をされているところでございます。

続きまして7ページでございます。こういった取り組み、制度のイメージでございます。市町村などの実施主体などから交通事業者が委託を受けたり、また、そのNPO法人などの実施主体に参画をすることによりまして、交通事業者が自家用有償の運行管理ですとか、車両の整備管理の部分を担当する仕組みといたしまして、その場合には、これはもう事業者が協力するという前提でございますので、合意形成手続を容易に、手続の容易化を図ったり、申請手続を簡素化するという特例措置を講じることを検討しております。これによりまして一番下の部分ですけれども、利用者目線ではやはりプロの交通事業者が参画するということが安全、安心な交通サービスが提供されるということが期待されますし、自治体などの実

施主体の目線で言えば、みずからやらなくて済むということで業務負担の軽減ですとか、サービス持続性の向上が期待されるところでございます。また、交通事業者目線では、ドライバー不足、人手不足への対応が図られること、また、委託費の継続的な確保ということが期待されるところでございます。

続きまして8ページでございます。こういった交通事業者が運行管理を担っている事例をご紹介します。兵庫県養父市の事例でございます。養父市の交通状況としては、右上の図がございますが、点線に鉄道がありまして、赤の線が全担バスさんによる路線バスとなっております。そして、タクシーと3つの事業者さんがいらっしゃいますけれども、タクシーと自家用有償が役割分担をしております。タクシーのほうは、こちらの鉄道、JRの八鹿駅中心の運送、市内の東西の運送ということを担当しております。自家用有償につきましては、市内の西部、この緑の矢印、こういった市内の西部における運送を担当するという役割分担をしています。自家用有償のほうの運行主体はNPO法人であります養父市マイカー運送ネットワークというところがやっておりますが、その運行管理、車両整備管理、配車といったところにつきましては、その市内の3つのタクシー事業者がそれぞれ協力をするという形で連携して地域の輸送を担当しております。こういったことによりまして安全性の高い移動手段の確保というものが実現されている例でございます。

続きまして9ページでございます。次に観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化についてご説明させていただきます。これまでこの自家用有償制度の輸送対象の考え方というものにつきましては、法律上は地域住民となっております、道路運送法の省令のほうで市町村長が認めた場合には、観光客を含む来訪者の方も運送してよいというような仕組みになっておりまして、法律上はよくわからない仕組みになっていましたが、これも観光客の方は輸送できないというような誤解もございました。

この点、法律で明確に観光客を含む来訪者の方も輸送対象として明確化することを検討しているところでございます。これによりましてインバウンドを含みます観光ニーズの取り込みということによって、生活交通と一体で地域交通の持続性が高まることが期待されますし、観光という面におきまして、現在、個人観光客の方が増えている中で、せっかくよい観光資源があるのに駅などからの二次交通が整備されていないので観光地にたどり着けないというような状況がございます。こういったニーズにしっかり対応することで、地域の観光資源の活用を図ることは地域の活性化にもつながるものと期待をして、できるのではないかと考えております。

最後に10ページでございます。これは観光ニーズに対応した事例でございます。宮古島市でございますが、宮古島市ではバス事業者が7路線を運行し、タクシー事業者が13事業者いるということで、ふだんは十分に交通事業者、対応できる状況ですが、大型クルーズ船がこの平良港に寄港したときには、そのニーズにしっかり対応できないというような状況でございました。かなりの待ち時間、タクシー待ち時間があるといったような状況でございまして、これを受けて宮古島市がこういった大型クルーズ船の寄港時に限って運行をする。それも宮古島タクシー事業協同組合に運行委託をして自家用有償運送を使うということで、自家用有償で観光対応を図った事例でございます。

以上でございますけれども、こういった制度見直しも含めまして自家用有償運送制度が必要なところでしっかり活用できるよう、不断の見直しを行いまして地域の足の確保を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。大変失礼いたしました。先ほど申し上げましたように、質疑応答は後でまとめてということです。

それでは、八幡浜市役所、石河様からご説明をお願いいたします。

【八幡浜市政策推進課 石河主任】 おはようございます。愛媛県八幡浜市政策推進課の石河と申します。本日は、公共交通が空白となった地域で、なぜにここにこ日土さんは誕生し、地域住民が主体で取り組むことができているのか、そして行政とどのようにかかわっているのかについて実務者の目線でお伝えできたらと思います。拙い説明となりますが、よろしくをお願いします。

それでは、資料6の1ページをごらんください。まず、八幡浜市の概要についてなのですが、愛媛県の西側、佐田岬半島の付け根に位置しておりまして、人口約3万3,000人の小さな町です。海と山に囲まれた地形になっておりまして、平地が少なく、その少ない平地に都市機能が集中しているというコンパクトな町が形成されています。そして、ここにこ日土さんが活動しておられます日土町につきましては、八幡浜市の北東部に位置しておりまして、人口1,595人の典型的な中山間地域となっています。

2ページをごらんください。こちらの図は現在の市内の交通網になるのですが、さまざまな種類の交通手段がある状況です。以前は山間部でも路線バスが運行していたのですが、自家用車の増加による収支の悪化と運転士不足により現在では廃線となってしまっています。そして、そのバス路線が廃止となった山間部などの過疎地については、市やここにこ日土さんが運行を担っているという状況になります。

では、3ページをごらんください。それでは、次に、にこにこ日土さん誕生のきっかけについてになるのですが、それはやはり路線バスの廃止がきっかけとなっています。平成19年に日土地区の全バス路線廃止という話が持ち上がり、特にバス通学をしていた小中学生に与える影響が深刻な状況となってしまいました。そういうバス路線廃止の話が出たときに、普通でしたら住民の皆さんは行政がどうにかするという考えになることが多いのではないかと思います。日土町の皆さんは主に農業に関することを協議するために結成されました住民組織である日土町振興協議会というところが主体となって、自分たちで何かできないかということ行政に相談しながら考えました。

その結果、まだ周りに同じようなことをしている団体がない中、公共交通空白地有償運送の運行を決意しました。決意してからすぐさま事務に関する県や市の全面的なバックアップを受けながら準備を進めていきまして、地区住民への説明をみずから行い、理解と協力を得ることができまして平成20年の6月から運行を開始し、地域住民がみずから地域の移動手段を確保することができました。これはまさに地域住民の皆さんの熱意と行動力によるものです。

4ページをごらんください。こちらは現在の実施事業になります。運行当初は、公共交通空白地有償運送のみだったのですが、その後、住民の方のニーズを受けて無理のない範囲で実施できる事業を増やしていきました。これらの事業はNPO法人の総会で承認を得ることで最終的に決定されます。

5ページをごらんください。こちらは路線図及び時刻表になります。にこにこ日土さんでは、日土地区内限定のデマンド運行と市街地まで運行する定時、定路線運行を行っています。少しわかりづらいのですが、水色の網かけ部分がデマンド運行のエリアになりまして、赤色の線が定時、定路線運行になります。なお、無駄な運行をなくすため、全て電話での予約制としておりまして、予約のない便は運行しません。

6ページをごらんください。次に、こちらが料金表になります。にこにこ日土さんでは、料金は基本的に出発地と目的地の距離によって決めております。こちらには書き切れませんでしたので、最低料金と最高料金のみの記載としています。また、こちらの料金には市が発行している各種助成金を使用可能としています。

7ページをごらんください。次に特徴的な取り組みとしてスクールバス運行についてご紹介します。にこにこ日土さんは、スクールバスの運行を市から委託を受けて実施しています。これが特徴的な取り組みであり、自家用有償旅客運送の収入だけでは厳しいところを、

この委託料で補うことで安定した本事運営が可能になるなどさまざまないい効果が生まれています。料金についてですが、スクールバスに乗る場が、もちろん無料なのですが、自家用有償旅客運送便を利用するには料金が発生します。児童生徒たちは、にこにこ日土料金表の通学定期料金を支払うことになるのですが、市の教育委員会が補助をしますので、実質負担金はゼロになります。市では、これまで枝分かれした複雑な地形の日土地域全域を対象に無事故でこの事業を続けていることもあって、今後にもにこにこ日土さんに子供たちの運送を担っていただきたいと考えています。

8ページをごらんください。こちらは取り組みの様子になります。この写真を見ると、地域の子供たちを大切にしているのではないかなと伝わるのではないのでしょうか。また、高齢者の方も皆さん、にこにこしていらっしゃいます。やはりこういった住民の方の笑顔があるということが取り組む意義として一番なのではないかと思っております。

9ページをごらんください。こちらは運行実績になります。左上の表は、バス利用者全体の人数になるのですが、平成20年度の運行開始以降、現在も安定して利用者の方が多くいるということがわかります。右上の表は、先ほどの利用者の内訳になります。次に下の表になるのですが、こちらは法人全体の事業収支になります。運賃収入、法人の入会費、年会費、スクールバス委託収入のみで事業開始以降、11年間、黒字運営を継続中です。

10ページをごらんください。次に行政との協働についてですが、行政のにこにこ日土さんに対するサポートについてご紹介します。まず、法人が車両を購入する際には、金銭的な負担が大きいため、市が窓口となって宝くじの助成金や愛媛県の補助金などを活用しながら補助を行っております。金銭的な補助は車両購入時のみで、その他の運営費に関する補助は行っておりません。次に事務所の無償貸与を行っております。この事務所なのですが、とても居心地がいい空間となっており、地域住民の方が一休みされたりするたまり場となっています。それが人とのつながりの創出にもつながっており、地域との信頼関係を築くことができているのではないかと考えられます。

11ページをごらんください。次に事務に関するサポートについてです。にこにこ日土さんでは、自家用有償旅客運送を行うに当たり、このような2つの大きな事務が発生しています。なかなかこのような事務をしたことがない方で構成された法人には負担が大きいのではないかと感じるころなのなのですが、八幡浜市の場合、幸いにも公共交通とNPO法人の担当課が同じであることから、相談窓口の一本化とサポート体制が充実し、法人の事務の負担軽減を図ることができているのではないかと考えていますし、運転業務で手いっぱい

いの法人にとっては、非常に重要であると思います。

12ページをごらんください。それでは、最後のまとめに入ります。まず、今後の課題についてなのですが、にこにこ日土さんにお伺いしたところ、現在、事務と運転を60代の地区住民3人が主体で行っており、今後は後継者の確保と育成が大事になってくるとのことです。市の課題としましては、にこにこ日土さんという優良な取り組みを行っている団体があり、サポートするノウハウはあるにもかかわらず、第二のにこにこ日土さんが誕生していないことです。地区住民の方がみずから地区のあり方を考え、行動するためには、機運の醸成を図るための取り組みが必要と考えています。また、共通課題として、スクールバス運行を行うに当たっては、保護者の方の理解が必要であること。自家用有償旅客運送を行うに当たっては、既存交通事業者さんの理解が必要であるため、常に対応を心がけています。

13ページをごらんください。次に、にこにこ日土さんの取り組みはさまざまな方がかかわることで実施できているということです。地区住民の方は、ご自身がまだ運転ができて、バス利用の必要がない人でも地域の方を支えるために、また、いつか自分も支えてもらうのだからという思いで積極的に会費を払って運営を支えているところがすばらしい点だと思います。次に市の全面支援についてです。クロスセクター効果による便益向上を目指しているのですが、にこにこ日土さんが現在行っている地区住民の移動手段の確保、スクールバス運行、高齢者の外出支援などのさまざまな事業をもしやめられた場合なのですが、その場合、行政の各分野がかわりに事業を行うことになると思うのですが、そうするとそれぞれで事業費が発生することで、トータルすると余分に費用がかかることが予想できます。結果的ににこにこ日土さんを全面的に支援することが市の財政的な負担軽減にもつながっているということになるのではないかと考えております。

14ページをごらんください。次に「自分たちのまちは自分たちで」ということで、高齢者から児童生徒まで、地域の移動手段をトータルで確保しています。このことにより地区の幅広い年齢層の方のご利用があることで、地区住民で知らない人はいないほど活動内容を知っていただいています。それに加えて右側にあるような、このようなチラシを使って利用者の方への呼びかけも行っています。次に持続可能な運行についてです。事業を開始して11年間黒字運営なのは、スクールバス運行を委託されていることが大きな要因となっています。スクールバス運行を行わずに行政が欠損額を補助するやり方もあるのですが、にこにこ日土さんがおっしゃるには、スクールバス運行を業務としてしっかり行うことでやりがいを感じることができ、モチベーションが違ってくるということです。常に高いモチベ

ーションで取り組まれていることで、地域住民の満足度が高い活動ができたり、無事故で事業を続けられているのではないかと考えています。

最後に15ページをごらんください。「運転手さんありがとう」ということで、運行を続けていかれている中で、このように小学生からお礼状などをもらったり、地域内での表彰を受けるなど地域の皆さんに愛されているということがよく伝わります。これも行政のサポートを受けながら、地域住民のニーズを吸い上げて、同じ地域住民ならではのきめ細やかな対応で安心・安全な運行を続けているからだと思います。

以上で取り組みの紹介を終わります。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。

では、続きまして北越急行の岩田様、そして佐川急便の萩原様からということで、ご説明をお願いいたします。

【北越急行(株)岩田係長】 北越急行運輸課の岩田といいます。よろしくをお願いいたします。それでは、当社が取り組んでおります佐川急便殿との協業事業についてご説明させていただきます。それでは、資料なのですけれども、7-1とありますけれども、これは両面刷りのものなのですが、7-2をまとめたものになっておりますので、ご説明の資料につきましては、7-2のほうでさせていただきたいと思っておりますので、お願いいたします。

それでは、貨客混載列車につきまして、北越急行は新潟県の鉄道会社でございまして、越後湯沢から日本海側の直江津駅までを運行しております。一部JR東日本殿に乗り入れを行っておりますけれども、第3セクターの小さな鉄道会社でございます。営業キロが60キロ程度でございます。線路名は、ほくほく線と平仮名で書きます、かわいい名前の線路となっております。

では、次の資料になります。概要としまして、北越急行は宅配事業を営んでおります佐川急便と一般のお客様が乗車する定期列車を利用し、荷物を輸送する貨客混載輸送を平成29年4月18日から実施しております。宅配便の輸送をモーダルシフトすることにより温室効果ガスの削減などに期待がされております。背景としまして、北越急行は北陸新幹線開業に伴いまして在来特急の「はくたか」が廃止になったことを受けまして、大幅な収入ダウンとなりました。これを補完するために輸送余力と書いておりますけれども、スカスカの列車を夜間運行しているわけですけれども、それを何とか活用できないかということで検討しておりました。

一方、佐川急便では輸送ネットワークの効率化、または昨今のドライバー不足などがござ

いますので、そちらのほうの改善等、配送品質の向上を実践しておりました。両者、話し合いの結果、意図が合致をいたしまして、平成27年12月から協議を開始いたしました。下の図は輸送のイメージになりますが、営業所から当社の駅まで荷物を運んでいただいて、列車に荷物を積みかえて次の営業所の最寄りの駅まで荷物を運ぶというようなイメージとなっております。

次の資料となります。特徴としまして、同じ車内でお客様とカーゴと書いてありますが、荷台車をお運びしています。下の図はまさしく車両に積んだような状態なのですが、車椅子スペース1つに最大2個のカーゴを設置して運んでおります。

次の資料となります。安全の確保としまして、カーゴの固定は北越急行の全車両12両にラッシングレールという固定金具を改造で取りつけました。そのレールにラッシングベルトという固定のベルトで締めつけを行って、ラチェット式のベルトでがっちり固定をするような仕組みとなっております。下の写真、うろこ状になっておりますのがラッシングレールになります。その下がベルトで爪をかけまして、実際にカーゴを固定した、締めつけた画像となっております。

隣の資料になりまして、特別な仕様のカーゴを作成しました。ホームから線路内にカーゴが転落するというのは絶対防止をしないといけないので、車輪が転がらないようにストッパーを設置しております。また、お客様との接触防止のため、カーゴの角には緩衝材をつけ、あと盗難防止、個人情報保護のためにも荷物が見えないようにカーゴは全て金属板で覆われております。下の写真、ストッパーと書かれております部分は握らないと車輪のロックが外れないような仕組みとなっております。

次の資料となります。現車を使用したトライアルやテスト運行の実施を行いました。試運転列車を設定し、カーゴの搬入から搬出までトライアルを複数回実施することで課題の改善や検証を実施しております。カーゴが最大で300キロ程度の重さになるという想定をしておきまして、実際にカーゴに300キロほどになるようにウエートを積み、試運転を行いました。列車は急発進、急停車を何回も繰り返しまして、その状態でもカーゴがしっかり固定状態にあるということを確認して実施しております。また、実施の1週間前からお客様の周知を兼ねまして、実際に営業列車に空のカーゴを載せ、また、専用に対応の係員と一緒に乗せまして、最終確認を実施しました。下の写真はホームの動線上、点字ブロック等の動き、カーゴの動き等を確認した写真になります。また、右の写真は、列車に積み込む際、ホームと車両に段差がございますので、スロープを用いまして、それを使い、搬入、搬出の確

認をしております。

次の資料になります。お客様の事前周知では、車内放送やホームページ、また、各駅に設置しております運行情報システムというのがございまして、そちらのほうにテロップを流し、周知を行いました。また、前述のとおり、実施の1週間前から実際に列車に載せておりますので、一般のお客様の目に触れるような形で理解を得られるように努めておりました。下の写真は、ほくほく線、ほぼ無人駅ですので、そちらの無人駅の全てに設置しております運行案内画面になります。

次の資料になります。特徴としましては、列車の運転士は運転の業務のみを行います。トラックドライバーはカーゴの搬入、搬出、固定等を行います。現在、運行の中で行っておりますと、3分の時間の中で全てこの作業を行っております。また、列車運転士は運転に専念をしないといけないので、前方の注視、信号の注視、また、ダイヤが乱れるといけませんので、時間のほうを十分に注意して運行しております。今現在、大きなおくれ等もなく、良好に運行がされております。両者の役割を明文化することによって、万が一作業に誤りがあるなどということがないようにしております。

次の資料になります。トラブルがないように努めてはいるのですけれども、万が一、輸送障害等でどうしても荷物をおろさなくてはならない。無人駅、他の駅でおろさなくてはならないとなったときには、運転士がカーゴをおろすような訓練をしております。おろされた荷物は無人駅で誰も監視がない状態になりますので、おろした荷物は駅の鉄柵に固定するような形で盗難防止を図っております。写真は実際にロックワイヤーでホームの柵に固定したような状態となっております。そこに佐川さんのドライバーが来られて荷物を回収していく、そのような運びになります。

次の資料となります。北越急行はカーゴの設置スペースを貸し出す業務のみを行っているというような形になります。列車に載せるカーゴ数に関しましては、スペースの使用料としまして毎月一定額をもらっておりますので、荷物の個数や重さによって金額が動くということはありませんので、事務作業を軽減しております。

次の資料になります。実施に向けて日本初の取り組みであったため、最初のうちは必要な手続と要領がわからず苦労しましたが、北陸信越運輸局をはじめ、関係の皆様にはアドバイスをいただきまして、一步一步進めてまいりました。安全性の確保のためのトライアルや関係事業者等の調整に時間やコストがかかりますが、平成28年10月に物効法が改正され、この認定に向けて作業を進め、実際に認定をいただいたことで鉄道事業法にかかわる届出許

可等、手続が簡素化されたことによりまして比較的スムーズに進めることができました。貨客混載事業の実施について10以上の契約書等を作成しましたが、JR東日本におきましては駅舎を一緒に使っていることや、駅の待合室などは市町村の持ち物であったりしますので、そちらのほうとの覚書等を結ばせていただきまして、多くの関係者の皆様のご協力により実現することができております。

最後になりますが、効果と課題になります。効果としましては、トラック輸送が短縮することにより温室効果ガスの削減につながり、地球環境の改善、また、ドライバー不足の解消を期待しております。弊社としましては、夜間のお客様の少ない時間帯の輸送余力を活用し、収入向上を図っております。両者がWinWinとなるような、このようなモーダルシフトが推進されることを期待しております。課題としましては、実施2年を超えまして、おおむね良好ではあるのですが、非常に雪の多い地域を走っておりますので、雪による輸送障害等で荷物が運べないなどということも何度か起きております。あと、貨物輸送力の拡大ということで、もう少し作業の見直しを図り、ドライバーの負担軽減を図るのはもちろんですけれども、輸送行路の延長、今現在、ほくほく線、うらがわらという駅で行っておりますけれども、そちらをもう少し長い距離を運びたい。直江津駅、JRさんにも乗り入れるのですけれども、そちらのほうも延長したいと考えております。

私からの説明は以上となります。ありがとうございました。

【佐川急便(株)萩原課長】　　続きまして、佐川急便から同様の事案になりますけれども、運送事業者目線でのお話をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

目的につきましては、先ほど岩田さんから説明があったとおり、弊社、輸送ネットワークの効率化であるとか、配送品質の向上、そういったことを主に主体として考えております。特にこのほくほく線につきましては雪深い豪雪エリアというところもあって、我々、雪の部分につきましては、非常にトラック輸送は苦慮しておりました。それが先ほどほんとうの豪雪のときはとまってしまうこともありますけれども、通常の常に雪が深い時期につきましては、トラックで輸送するよりもしっかりと安定した輸送というのが担保できるというところが非常に感謝しているところでもございます。

それでは、資料に沿ってご説明を申し上げたいと思っております。7-3の資料をごらんください。まず2ページ目になります。こちらは今、岩田さんからご説明がありました実際の全体の流れになりますので、詳しくご説明申し上げたいと思っております。同様の内容につきましては割愛しながら、ポイント、ポイントを踏まえてご説明したいと思っております。

次ページの取り組み実施までの難題というところをごらんになっていただきまして、3ページです。上段に地図がございます。実際、今回、運用させていただいておりますのは、弊社上越営業所と六日町営業所、営業所間の幹線輸送をこのほくほく線で担うというような運用になっております。配置図、ごらんになっていただければわかるとおり、六日町営業所につきましては、六日町駅から非常に近いということと、上越営業所につきましては、実は直江津駅につきましては非常に近いんですね。実際、今やっているところというのは、うらがわら駅までになっています。ここは先ほどから岩田さんからあったように、JR東日本の乗り入れというところもあって、契約の問題であるとか、料金の問題、さまざまな課題というところが、後ほどありますけれども、ありまして、今の段階でうらがわらまでというところ運用させていただいております。将来的には直江津までつなげていけば、さらに効率化が図れるというところで、今、これから進めていきたいなというところがございます。

次ページ、4ページ目をご確認ください。この事業につきましては、主にやっぱり安全面というところを配慮しなければいけないというところで、我々運送事業者側としては、旅客事業者、要は人に対する安全というところの概念がもともと荷物を運ぶ上ではないものですから、その部分については非常に配慮する必要があって、先ほどからお伝えしているようにストッパーがついている。手を離したらかご車が動かない。かつ、角には安全用の緩衝材を置いたりとか、いろいろとこのかご車をつくることに関しては苦慮しておりまして、いろいろ試作品を何回かつくって、何とか今の現状の形になったという背景がございます。固定につきましても、先ほど説明したとおりラッシングレール、そしてラッシングベルトを使って絶対に動かないような状態で輸送をさせていただいているというものでございます。

続きまして次のページ、5ページ目、最後になるのですけれども、ここで少しポイントを口頭ベースでご説明させていただきたいと思います。そもそもこの貨客混載輸送の事業のメリットとしましては、これは貨物、旅客ともに同様だと思うのですが、ドライバー不足、今今問題はないのですけれども、将来起こり得る人員不足、こちらの対応につきまして効果があるということと、働き方改革、また、CO₂の削減という環境に配慮したものなどさまざまあると認識しております。記載してあるのですけれども、トラック輸送につきましては、営業所間の幹線輸送というものは、基本中継拠点、ハブセンターと言われているハブ機能のところを経由して集約して、荷物を集めて一括で輸送するようなスキームをとっております。実際に長距離間を輸送するような流れになってしまうので、これが、この貨客混載輸送で最短の距離で輸送できるというところではCO₂の削減というところに大きく効

果が出ているのかなということで期待しているところでございます。

また、営業所間の幹線輸送につきましては、通常、夜中に発送して翌日、荷物が着くような流れになっているのですけれども、今回のほくほく線につきましては、当日中に荷物が着いてしまうということでリードタイムが非常に短くなっているというのも効果の1つになっております。また、先ほど申し上げましたとおり安定した輸送、鉄道はなかなかとまらないので、しっかりと毎日同じ時間に安定した輸送が担えているというところ。そして、さらにドライバーの業務の緩和、やっぱり仕分けですとか、そういった手間、二次仕分けとかしていますので、そういった部分でもかなり効果が出ている。さらには、減便というところも可能であるということから、さまざまなメリットがあると認識しております。

続きまして、課題につきましては先ほど申し上げました安全面、それから、輸送費や実施する場所、ここにポイントがあるのかなというところで記載しております。実際、この貨客混載輸送の実例というのがまだまだ少ないので、指標となる定義というか、ルールというものを1件1件、各関係企業と調整していかなければいけないというのが非常に苦慮しているところでございます。また、我々貨物事業者はトラックに荷物を積むというところの動線は考えていますけれども、今回、鉄道ですけれども、駅を通るという旅客の動線というところの安全面というところがどうしてもしっかりと担保しなければならないというところは非常に課題なのかなと。また、現状は乗客の少ない時間帯に載せさせていただいていますけれども、やはり人がいっぱいいるというような時間帯では、安全面のところで非常に懸念しているところでありまして、特に都心部ですとか、たくさん人が乗っているところではなかなか実現は難しいのかなというところが課題であるととらまえております。

また、今後の展望につきましては、当然、輸送量の拡大であるとか、地域の拡大ということとは進めていきたいなと考えているというところでございます。ほくほく線につきましては、先ほど申し上げましたとおり、できれば直江津のほうまで進めていきたいな、拡張していききたいなというところでございます。また、直近の事例で言えば、JR北海道さんと宗谷線で新たな貨客混載輸送を実現しましたけれども、やはりこういった環境改善であるとか働き方改革、省人化または効率化につながるような事例がつかれるものであれば、できる限り積極的に進めていきたいというところが、弊社物流事業者側が考える今後の展望でございます。

私からの説明は以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。

それでは、今の国交省のご説明、そして八幡浜市、北越急行、佐川急便からのご発表についての質問、意見等がある方は挙手、あるいは立ててください。

【田中オブザーバー】 全国ハイヤー・タクシー協会でございます。M a a Sの話からしたいのですけれども、今の議論だとか、世の中で行われていることというのは、利便性を高めるためのシステムをどうつくるかということで、働く側の観点がないかと思います。例えばタクシー会社というのは、今、日本全国47都道府県の平均1日売り上げって3万8000円なのですけれども、これを超している地域というのは東京、大阪、愛知、神奈川、埼玉、千葉しかないんですね。残りは2万円中盤から1万数千円のところの間でそれぞれのところでカツカツやっているとというのが今の状況なんです。そこで、人手不足は人手不足なのですけれども、例えば最下位のある県は、平均1万4,000円ですから、1日、一生懸命頑張っても1万4,000円の中でやらなければいけないのに、働き方改革みたいなところで時間が制限されてくると、多分、そういうところのタクシー会社がなくなっていってしまうだろうと。

今、それはそうだけれども、タクシー会社、業界とすれば、もう10年ぐらい前から、やっぱり私たちの生きる道というのは地方で認可をもらっているのだから、地方の交通体系をどう守っていくか、地方の人たちをどう運ぶかということを念頭に置かなければいけないということで、この10年間、交通不便地帯のうち四千数百カ所を埋めてきたわけです。しかも、いろいろな先生方からは、タクシー、足りないじゃないかと言われているんですね。いや、足りないのではなくて減らされたんです。要は規制緩和で27万台に増えたものが、今、23万台前後で、その一番減らされていないところは東京なのですけれども、東京は5万台、23万台のうち5万台が東京で、残りは全国に分散しているわけですね。

その分散している地方部に、最初にはライドシェアみたいなもの、U b e rとかD i D iが入ってきた。うちも提携はしていますが、タクシー事業と組むというからやっている。自家用有償をやるためのルールづくりとしてバスとタクシーがやらない地域に関してはというところで今進んでいっているわけですね。今、タクシー業界としては地域交通サポート計画というのを立てて、全国に1,700以上の地方自治体があります。その自治体に今の問題点とこれからやりたいことというのをヒアリングしてしまして、約700カ所の自治体からの課題等の集約が終わって、では、タクシーとしてどういうことができるか今検討している最中なんです。

それからもう一つは地方自治体、小さくなるほど担当者がいない。何か資料をつくるのも

非常に大変で、それを何とかしなければいけないということで、うちの会社は富士通さんと組んで、お出かけ交通に関する地方自治体と事業者と乗る人たちが予約して乗った段階で全ての必要な書類が出るというような仕組みをつくって、今、石川県の加賀市で全面的な運用を始めました。まだこれは1か所しかやっていないので、費用は月額30万円と高いのですけれども、いろいろな形で中身をカスタマイズできるようになっていますので、こういうものがどんどん進んでいけば、その富士通のやつではなくてもいいのですけれども、こういうところをしていかなければいけないと考えています。

もう一つ、自家用有償の問題というのは、例えば事故が起きたとき、責任は運行管理をしているタクシー会社にあるのか、それともそれを委託した市町村にあるのか、もしくは自己責任で乗った人が決めるのかということ、そういう基本的なことを決めてもらわないとなかなか手を出せない話なんですね。しかも、例えばUberというのが出てきて、今、日本でもタクシー事業者と組んでいます、Uberの本家本元のカリフォルニア、ロサンゼルスでもUberは違法であると。要は従業員として雇用した上でやりなさいというようなものが出たわけですよ。ヨーロッパでもほとんどのところが自家用有償と違うけれども、ああいうライドシェアみたいなのが規制になって、いろいろなルールができた中で、要は自家用有償が知らないうちにライドシェアに変化するような気がして、これが非常に困ることだなと。

では、例えば地方で自家用有償をやったときに、今、タクシー会社と組んでやっていますけれども、じゃあ、軽自動車に保険が一体幾らついているのでしょうか。同乗者保険だとかというのは、どれぐらいものをつけているのでしょうかということ、要はそういう基本的なことを全部やっていかないと、乗って事故が起きたら、事故に遭った人が損をするという形になっては絶対いけないと思っています。だから、そういうことをぜひ考えていただきたい。今、各地方がやっていてスピードは遅いけれども、確実にいろいろところで理解が少しずつ進んでいるような状況になってきている。もしくは仕事をやってもらいたいけれども、地方自治体としては担当者がいないからできませんというところが多いので、やっぱりこれは地方の運輸局と支局が指導をしていただきたい。要はそれをやっていかないと、地方自治体だけに任せると、みんなただだったらいよいよというようなライドシェアだとかにいってしまう。広告宣伝で使い勝手がいいよと見せておいて、ライドシェアが全体的に解禁になったら、絶対、そこは捨てます。

。ライドシェアの車が1時間離れた山里に迎車料金なしで行くかということ絶対行きませ

ん。だから、そういうことを考えた中で、その地方の交通というのを考えていただいて、M a a Sも都会型、一見さん型、ビジネスマンの利用型と地域交通のところを別々に議論をしていかないと、1つのものでポンとやってしまうと、どっちにもできるようなところになると、タクシー50台で、自家用有償100台の会社ができる可能性だってあるわけですね。それ、大丈夫なのかなというようなことも含めて全部、その基本的なことをもう一度、その利便性だとか、どこどこがくっつけばいいということではなくて、何が問題だからできないのかという、できない理由を解決していくようなきめ細かい法律だとか、条例だとかというのをぜひつくっていただきたいなと思います。

とにかく今回、あまり運賃のことは言いたくなかったのですけれども、運賃申請が認められなかったので、多分、廃業するような会社が出てくると思います。それはなぜかという、片方でITだ、何だかんだという設備投資をしないとやっていけないU b e rだとかD i D iを使うと配車回数が増えています。増えているけれども、それはあくまでD i D iだとかU b e rがキャンペーンをして、タクシー会社が負担せずに広告宣伝費でキャンペーンをしているから、タクシーが安く乗れているという感じになっているんですね。だから、例えばうちもD i D iさんと、今、全国で14カ所ぐらいやっていますけれども、1カ月で配車回数が17万回いきました。でも、これはキャンペーンをD i D iさんが打ち出した日だけがダーッと上がっているわけですね。

だから、それが便利なのか便利じゃないのか、今は手数料が安いですがけれども、その先、手数料が上がるかもしれないということを考えると、その地域のそれぞれのほんとうに小さい交通不便地帯に対する自家用有償のあり方だとか、それから、運賃のあり方だとか、それから、安全性、特に安全性というのを担保していただかないといけないと思います。もう少しだけ言わせていただくと、今、うちは全国で180路線、お出かけタクシーをやっています。年間に約50万人以上の65歳以上のお年寄りを乗せているのですけれども、自動運転になったらどうすると聞きました。そうしたら、いや、怖くて乗りたくないと言うんですね。今、お出かけ交通で何をやっているかという、要は家まで迎えに行つて肩をかして、荷物を持ってやっているし、自動運転だったら、途中でおなかが痛くなったらどうするのかというような不安のほうが今の人たちは多いです。

ただ、30代、40代の人が70歳、80歳になれば多分、違和感なくいくとは思いますが、単純に人が足りないのだったら機械に任せればいいというのは、多分、現状ではなかなか利用が促進されないのではないかなということだと思います。

ぜひ今の自家用有償の基本的なルールというのは、変えないでいただいて、の中で利便性があるので、ぜひよろしく願いいたします。ありがとうございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。

いろいろな数字も出していただいて、状況も説明いただきました。自家用有償に関する議論は引き続きやりますけれども、全体のバランス、それから、冒頭のM a a Sの議論も含めたところ、そしてそれぞれの事業の状況で今後起こり得ることも踏まえた議論を深められればと思います。たくさん参考になりました。ありがとうございます。

では、加藤先生。

【加藤部会長代理】 では、まず質問だけしたいのですけれども、国交省さんのほうの資料5、こちらですが、養父市さんの例を出されましたけれども、実際、どういう利用状況かというのを教えていただきたい。というのは、とても鳴り物入りで、地域が非常に困っていて、これをやらなきゃいけないということで国家戦略特区までやってやられたものですが、これに続くところがそんなに出てきていないとも思いますし、できて、こんないいことがあったという説明をしてほしい。できてよかったなんていうレベルで喜んでいたら全然意味ないので、これができたことで、この地域がどう改善されたか、実際、どう利用が出てきたかというところを説明してほしいというのがお願いです。お願いで、その上でどうですかという質問をします。

それから、その裏にこの輸送対象明確化とあるのですけれども、私からすると、これは田中さんと後で議論したいのですけれども、そもそも「地域住民または観光客を含む来訪者」以外の人って誰ですかということなんです。だから、何で「不特定多数」じゃダメなんですかと思っています。これが緑ナンバーであったら、例えばデマンド交通ですと、通常だったら誰でも乗っていいのだけれども、会員制にしているとか、町民だけ限定だとかにするというふうに地域公共交通会議で決めてやっていると思います。ところが、自家用有償の場合は逆で、ここしかだめという言い方をしている。

私からすれば、地域公共交通網形成計画などでどうやって組んでいくかという、この地域にどういう移動のニーズがあり、その中でここは鉄道さんが得意、ここはバスさんでやっていただける、ここはコミュニティバスをもっと変えればいける。あるいはタクシーさんができる。だけど、できないところ、やっていただけないところがあるよねと。そういうときに補助を出してタクシーさんにやっていただくとか、バスさんにやっていただくとか、それでも無理なら、最終手段として自家用があるというふうな考えでとられているとすれば、そ

の最後に残るところの自家用のところというのは、原則としては、そこにいるどういう人が救われないのかということで定義すべきであって、何か最初から法的にここしかできない、ここしかできないというようなので書いていくということが、意味がわからない。

ちなみに、地域公共交通会議や法定協議会は先ほど議決要件の話もありましたけれども、実質的にはバス会社、タクシー会社さんが、あるいは業界団体さんが納得されないと自家用有償運送できない仕組みだと思っているので、そこでとめていただければいいわけで、原則は不特定多数であって、だけど、この地域ではバスさん、タクシーさんでこれだけできているので、これだけで、その残りのここの部分をやっていくというふうな形で、これはいわゆる協議路線であるところの乗合タクシーとか、コミュニティバスなどと同じように考えていかれたらいい。ただ、大原則は緑ナンバー優先という、そういう立て付けであったら、皆さんの誤解が多いこの自家用有償運送の制度も、とても単純化するのではないかと考えていますが、いかがですかということ伺いたい。

それから、もう1個、八幡浜市さんに伺いたいのですが、はっきり言うと、こういう事例は全国にたくさんあるわけです。たくさんあるのですけれども、みんな言っているのが、同じ市でもほかに横展開できない。あるいは10年、15年たったらできなくなるという、そこが今問題です。その中で、この中にもいみじくもリーダーシップをとれる人が必要とあるのですけれども、そんな人が衰退している過疎地域で出てくる確率って非常に低いわけですよね。ましてや、その人たちが輸送に対して興味を持つかということまた確率が低くなるんですね。そういう意味で、八幡浜市さんはどういうふうにお考えなのか。リーダーシップ教育をやるとか、研修をやるとかそういう話なのか、私がやっているところだと、タクシー会社にもう1回お願いして戻っているところがあります。そういうやり方をせざるを得ないかもしれないです。だから、その辺どういうふうにしたら横展開できるか、あるいは持続可能なのかということについて、担当されている、しかも、NPOと公共交通と両方とも担当されているというお立場なので、そういうお立場からどんなご意見かというのを伺いたいと思います。

以上です。

【中村部会長】 3点ありましたが、2点目はほとんど意見だったので、1点目のところ、養父市の確認と、それから、八幡浜市様から一言お願いします。

【早船旅客課長】 兵庫県養父市の件ですけれども、今、具体的な数字は持ち合わせていないのですけれども、委員ご指摘のとおり、必ずしも回数はそんなに多くございません。1

日せいぜい数件、そういった回数だと認識しております。ここでは、一方でこういった交通事業者がそういった運行管理を担うことの事例として紹介させていただきました。こういった仕組みがもっとほかの地域でも広められないかという観点からご紹介をさせていただいたものでございます。

【加藤部会長代理】 ありがとうございます。

【中村部会長】 はい。では。

【八幡浜市政策推進課 石河主任】 やり手がいないというところなのですけれども、にこにこ日土さんの活動についてなのですけれども、日土地区内においては、こういう活動がされているというのはすごく認知が高いのですけれども、実際、ほかの交通不便地域の区長さんとかと話をすることで、にこにこ日土さんというのは知っているのですけれども、実際、何をしているかというのは、実はまだあまり浸透していないところがありまして、現在はそこのところを個別で細かく説明をして、興味はすごく持たれている感触はありますので、そちらを何とか、すごく難しいことをするというイメージがあるので、そこを実際、サポートしながらできますよというところを丁寧に説明していきたいなと今考えているところです。以上です。

【中村部会長】 いいですか。

【加藤部会長代理】 一言だけ。やはり有名になると、どんどん視察が来たりとかして、その地域における取り組みが市役所も、NPOも疎かになってより衰退が早まるということがよく見られる。それより横展開をきちんとされたほうがいいと思います。僕は、今日、来ないほうがよかったと思っています。正直言って。マイナスになる可能性があります。いや、でも、いい話、ありがとうございます。いや、このNPOさんの取り組みはすばらしいです。だけど、ほんとうにそれを生かしていくために、ここでそういう事例をもてはやすことがいいのかどうかという点は、国交省の皆さんに考えてもらいたい。これが一部のすごくいい人たちのすばらしい、身を粉にして私を捨ててやったことによってできたというのではだめなんです。そんなことではだめで、普通にできるようにならなければいけない。そのために何をしたらいいか、あるいはタクシーさんとかバスさんに、そういうことをやっていただけるにはどうしたらいいかというのを、そこを話し合うのがここなので、変にこういう人たちがいるから、こういう人たちをどんどんたきつけてやったほうがいいのかというのはよくないと僕は思っています。

ついでながら、運行管理をどういうふうに行われているかというのもきちんと話してい

ただかないと、みんなそこが不安なんです。さっき田中さんもおっしゃったように、交通事業者が例えば自家用有償を運行管理するといったら、通常、自分のところのドライバーであるとか車であったら、そこでやるだけやって事故とか起こったら自分たちの責任だとわかる。そういうふうになんて思えるけれども、ほかのところの自家用でやや緩いやり方でやっているところについて運行管理をやっていたら、事故が起こったら当然、運行管理をしている事業者の責任になるので、なかなか手を出せないと思うんです。だから、そういうふうにと考えると、実は自家用有償というのは、運行管理というのは、こういうふうにやると、そのフルスペックの緑ナンバーよりは簡素なのだけれども、こういう地域でやる分にはやれるというような仕組みをここで言うていただくと非常に参考になるし、タクシー会社さんとかにも安心して協力していただけるということになるので、教えてください。

【中村部会長】 ありがとうございます。

自家用有償の話に係る幾つかの視点だと思います。そして、あとはもう一つ、出だしのところは、この事例の扱い方、すばらしいということは、ほんとうにそう思うし、私、来ていただいてよかったと思っているのですが、ただ、これ、その後でいろいろなことに振り回されてしまうようなことはないよということも私も思っています。ですので、今後に関しても、この分科会だけではないかもしれませんが、思い出すと過去から確かにわっと持ち上げて、それでそこにみんなで見に行くと、幾つかそういうのがありますね。

【加藤部会長代理】 ほとんど続いていないですね。

【中村部会長】 持続していくということがすごく大事で、持続というのは、そこにかかわる人たちとか、仕組みとかだと思えますから、特定の人がかかると、それが有名になってしまったりとか、何かということがないよということも、私も肝に銘じたいと思います。

それから、養父もそうですけれども、事例の出し方とか、その評価の仕方のほうはやっぱり、きちんと使われて何ぼのものだし、続いて何ぼのものだし、一方でそれぞれ苦労されているところというのにキーがあるので、そのところの共有というのも一方では大事だということも思いました。

毎度タイムマネジメントがうまくなくてごめんなさい。次の議題に先に行かせていただいて、それでその後、質疑応答にし、先ほど来てくださいましたけれども、可能であればお願いは、10分ほど延長いたしますので、もしご用事のある方がいらっしゃいましたら、先に発言してということでも構いませんので、そこもご理解ください。

それでは、最後の話題ですけれども、これは事務局、蔵持課長、原田課長からのご説明で

す。お願いします。

【原田地域交通課長】 地域交通課の原田でございます。私から資料の8、これまでの論点整理と対応の方向性ということで、たたき台をご説明したいと思います。3ページありますが、1ページ目が地域の足のオーバーホールという形で、全体像を示したものでございます。2ページ目は、その中でも特に法律、制度改正につながるものを詳しく説明したものでございます。3ページ目は、現在の法律のスキーム図ということで、主にこの1ページ目を今日は中心にご説明させていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

1ページ目でございますけれども、真ん中にテーマをまず4つ整理しております。左側に法改正、制度的な改正にかかわるもの、それから、右側が運用改善であったり、支援、予算の関係であったり、そういう形の仕分けをしております。真ん中のまず課題4つでございます。まず1つ目は、地域が自分で地域の足を考える。これをより進めていこうという考え方でございます。2点目は、さらにその量だけではなく質を上げるということで、移動者ニーズ目線による既存サービスの改善という観点でございます。3つ目は、これまでネットワークという形でつくってきましたけれども、さらにそのネットワークから漏れる交通空白地帯への対応をどうするかということ。さらにそのネットワークを維持するためにどうするかという観点でございます。4つ目は、計画を今までいろいろつくってありますが、それをより実効性のあるものにするにはどうするか。さらには、先ほども議論がありましたように、これを持続的に続けていくためには制度的、財政面的にどうしていくか。この4つの課題をまず提案させていただきたいと思います。

それに従って、まず左側の法改正でございます。一番上の計画の関係でございますけれども、今現在、活性化法では計画については各自治体がつくることできるという形でありまして、既に500以上の計画がつくられております。大分その周知が進んできたということも考えて、これを努力義務化したい。基本的には原則自治体の皆さん、自分の交通の計画をつくってください。そういう形に進めたいと思います。それに加えまして定量的な目標、PDCAであったり、そういうものをしっかり書いてほしい。それから、先ほどのサービスの改善という観点でございますけれども、これも新しく利便増進計画、今、再編実施計画という形で再編を主に考えておりますけれども、それに加えてダイヤの調整であったりとか、使いやすい運賃の設定でありますとか、それに支えるような形で運賃プールでありますとか、そういうものについても幅広くできるような、そういう計画に広げていきたいと思っております。それを制度的に支えるべく、独禁法の適用除外規定、適用除外の法律も考えて

いきたいと思います。これは後ほどまた詳しくご説明したいと思います。

それから、空白地帯につきましては、先ほど旅客課からもお話がありました自家用の有償、これをどういうふうに工夫して進めていくか、これが課題かと思っております。さらにはM a a Sです。こういうものについても、都市も当然ですけれども、地域について少し中長期的な課題になりますけれども、これも進めていきたいということでございます。制度的にも法律に組み込めないかということです。最後に計画の実効性でございますけれども、やはり計画をつくって、それをしっかりみんなで実行していくときに、例えば新しく新規参入が入ってくる。そういうものに対してどういう手続的な調整ができるか。そういう自治体と国とちゃんと意見交換するような、それを踏まえて国としてもどう受けとめるか、そういう制度も考えたいと思いますし、さらには例えばバスをやめます、急にやめますと計画をどう持続していくかということに対して、どういう代替措置を考えるか。例えば公募型で誰かやっってくださいということを考えるか、そういう仕組みについても考えていきたいということでございます。

それから、右側の運用改善・支援強化のところでございますけれども、やはり人材育成・ノウハウ、こういうものも大事でございますけれども、これを協議会の中でどう取り入れていくか。今までのメンバーに加えてマーケットターでありますとか、コンサルでありますとか有識者の方々、より幅広い観点で協議会で議論する、そういうことが考えられるかどうか。さらには、その中でマーケティングという観点をより強く考えていく必要もあるかと思えます。あわせまして、まちづくり等の強化、こういうものもしっかりこれまで以上にやっていかなければいけないということでございます。それから、M a a Sでありますとか新技術、最終的には自動運転をどうするか。これは少し中長期的な課題ではありますけれども、こういう新しい技術もどう地域に取り入れて考えていくか、これも重要な観点であろうかと思えます。それから、先ほど申し上げました新規参入申請に対してどういう基準を明確化していくのか。

さらには予算との関係でございます。交通計画と運行費補助の連動化と書いておりますけれども、現在、予算は予算で計画をつくって、また、マスタープランはマスタープランで別にあるわけですが、今回、これを機会にちゃんと計画を、マスタープランをつくった人に対して補助をする。マスタープランでこういうところをこういうふうにしっかり支えていきたい、そういう位置づけをしているものに対して国としても絞って支援をしていく。そういう形に変えていきたいと思っております。その上でしっかりと持続的に支えていき

たい。最後に、それに合わせまして車両をダウンサイジング化するような、そういうインセンティブも仕組みとして組み込んでいきたい。こういうようなことを考えております。今申し上げましたのは、あくまでたたき台でございますので、これをベースにまたいろいろとご議論をいただき、また、次回以降詳しくこれをたたき台にして議論を進め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。

続きまして、独禁法の関係、よろしくお願いいたします。

【蔵持交通政策課長】 それでは、資料の最後になりますけれども、取扱注意ということで、このA4横長の白黒の紙を置かせていただいております。今、この独禁法の特例、原田よりご説明がありましたけれども、内閣官房を中心に6月の成長戦略実行計画、閣議決定に基づきまして検討を進めているところでございます。まだ中身がオープンになってございませぬけれども、今回の議論の参考になるということで今の検討状況についてご説明させていただきたいと思っております。卓上だけ配付しておりますので、取り扱いには十分注意をお願いしたいと思います。

まず、この法律ですけれども、目的につきましては地域の基盤企業、バスと地銀ということになりますけれども、これがサービスを将来にわたって維持するというところで消費者の利益を確保するというところで設定をしております。構成としては総則があり、合併とカルテル、それで附則という、そういうことになっておりまして、次期通常国会がメインに法案を提出する方向で今検討を進めております。この対象となりますのは、乗合バスというふうに、これは内閣官房の紙なので書いてありますけれども、乗合事業でございます。あとは、その地方の銀行ということで、その定義をしっかりと書くのですけれども、この連携できる対象といたしましては、活性化再生法に記述のございます公共交通事業者等が対象となるということになっておりまして、そういうことで、地域でカルテル、共同経営をやるときは、そういうところと一緒にできるという立てつけにしたいと考えております。

バスに関しては、合併の認可の特例、3に書いてある共同経営の認可の特例、両方とも対象になってございます。両方とも同じような形になっておりまして、申請者である事業者が計画を策定していただき、それを主務大臣である国土交通省に出してもらう。それで国土交通省が公取と協議をして、それで実際に効力が発生する。主務大臣は事後的に是正命令をかけることができる。公取からも措置請求ができるという内容になってございます。カルテルのほうは、それに加えて、その申請を出す前に法定協議会での承認を取ってもらうということになってございます。

ということで、カルテルのほうから先にご説明したいと思います。最後の4ページでございます。サービスの内容といたしましては、これはそのサービスなので、利用者に対してということになるということで、利用者の利便が上がるような運賃、料金の設定。それから、利用者の利便が上がる路線や運行系統の見直し、それから、その利用者の利便が上がる運行回数や運行時刻の設定、この3つがサービスとして共同経営が可能になるものでございます。ここに書いてある乗り放題だとか、ハブ・アンド・スポーク型だとかというのは例示でございます。

それから、あとは、これに必要な共同経営の内容として運賃プール、これはサービスではないのでサービスの定義には出てきませんが、その収入の再配分を行う行為、これも含めてできるようにするということが今回の玉となっております。共同経営のその計画を提出していただくのですが、先ほども申し上げたように法定協議会で1回承認を受けてもらってから大臣に提出をしていただくということでございます。この中では、共同経営することによって何がよくなるのか、収支がよくななくても、例えば人員がそれで浮きます、運転手の回しがよくなります、車両の回しがよくなりますという改善効果と、それをどこに充てるのかということを書いていただく。それを我々のほうが審査をするということになってございます。それを公取に協議をするということでございます。

2ページ目に戻っていただきまして、これが合併のほうのスキームでありまして、これもほぼ内容としては一緒であります。法定協議会にかけるといふ部分がないということと、あとは、その合併については非常に地域の需要が厳しいところ、それから、赤字会社が片方あることなどが条件として追加されるというところで、あとは基本的には変わってございませぬ。ということで、今、こんな形で検討しているという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す。

そうしましたら、ただいまのご説明に対しての意見、ご質問、あるいは全体を通してのご発言ということをお願いしたいのですが、まず、お急ぎの方がもしいらっしゃれば、お急ぎというのは、すぐ帰らなければいけない。いいですか。では、ご発言の希望の方、では、1番、土井先生から。では、まず土井先生。

【土井委員】 土井でございます。では、今日いただいたこの資料の8番目の1ページをベースに意見を述べたいと思います。1つは、非常に熱の入った資料だなと思っていますので、まず資料をつくっていただき、ありがとうございます。地域公共交通計画ということの

ようですけれども、この中身をどうするかというのがすごく大事だと思います。2番目に書いてある定量的な目標の設定とか、分析・評価の明確化というところがあります。この一番大事なところは、多分、私が考えたところで言うと、その地域公共交通はインフラなのか、ビジネスなのか、よくこういう疑問を、ある質問があるわけですが、インフラかビジネスかの境界線は簡単には引けないですね。いろいろ研究的な視点から境界線を引けないかなというのを、トライをやっていることがあるのですけれども、やっぱりなかなか難しい。

では、これ、境界を誰が決めるのかというと地域の協議会の人たちが、ここの移動に関しては地域として支える必要があるから、公的な補助を入れる路線だということであれば、それはインフラとして位置づけていくということが明確になります。ビジネスである路線を決める必要はあまりないと思うのですけれども、地域を支えるために必要な路線はインフラとして決めていくことが必要だと思います。ビジネスで運行される路線は収支などを評価の指標にすることができますが、インフラの路線に収支で評価するよりも、例えば1人当たりの輸送コストみたいなものもきちんと出して行って、適正に予算が使われているのかということを見ていきたいと思いますということであるとか、外出回数が増えましたかとか、クロスセクター効果を算定するなど地域公共交通の目的に対しての評価指標をきちんと対応づけるということが必要だということを計画の中で位置づけていくことが大事だと思います。

それから、今の協議会で不足している点では、撤退であるとか減便のアラートがなかなか把握できない。できたら、事業者さんに早目に減便であるとか、この路線は撤退だよということをお伺いしないと、対応策をつくっている時間がない。あるいはその対応策ができないまでも、これをどうしようかということ議論していくということがかなり大事なことだと思いますので、そういう意味での協議会の充実ということも必要だと思います。

それから、協議会の充実の中にいろいろなメンバーを加えるということがありますけれども、協議会で人材育成の研修をやっていったらどうかと思います。せっかく、多様な分野から委員が出ているのに、委員の皆さんも地域交通に関する理解をしてもらうための研修ですね。そしてこれを実施する予算も、現在はありませんが、今後は必要となります。

あと幾つかあるのですけれども、この文言だけは、今日は必ず削ってほしいと思うのが1つあります。それは右側の2つ目、一番下なのですが、満足度調査の実施です。こういう記述があると、多分、全国の自治体で満足度調査をやることになると思うのですが、満足度調査をやっても、多分、いろいろな前提を適切にデザインしないとあまり意味あるデータになりません。計画目標として、今年度の満足度5割だけれども、5年後にはこれを8割にし

ますという目標は全くナンセンスですね。5年後は調査対象者も変われば評価の基軸が変わります。借りに同じ人であっても満足度のベースラインが変わってしまう。非常にあやふやな指標なので、満足度を聞くとするならば、多様なサービスについて相対評価を設問するか、あるいは不満があるのなら、その不満を聞いていくというようなことで、ここではできたら地域内の移動に関するデータの分析の実施ぐらいのことを書いていただいて、満足度を前に押し出すということは、避けてほしいと思います。

あとは、有償の話も少し思っているところはあるのですが、まずはそれぐらい。あと1つだけ。真ん中のところで、交通空白地域の対応の強化と書かれていますけれども、これをどう定義するのかというのをきっちり議論しておかないといけないと思うんですね。なぜかという、例えば市町村合併して路線はあるのだけれども、あるいは合併前のやつが残っているけれども、これをどう扱うかってすごい苦労しているのです。実際には使えないような路線があっても、ここは路線があるから空白地ではない、というところが結構あります。もう一度、この空白地域の再定義を皆さんでしていくことも重要だと思っています。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。

今、私の立っている3人の委員の方、楠田さん、最後で今日は閉じたいと思いますので、それぞれ手短にご意見をいただきたいと思います。資料の中の、今、土井先生がおっしゃったところを含めて、言葉の定義は1個1個ほんとうに怪しいところがたくさんあると思いますので、それは一々言いませんが、そのつもりで次回に向けて作業をしてもらえenと思います。

では、順番に。

【大井委員】 大分大学の委員です。時間が無いということですので手短に3つ質問というか、お願いをさせていただきます。資料8から2つと独禁法の分から1つです。

1つが、資料8の1ページ目の、これはお願いに近いのですが、課題テーマの真ん中、移動者ニーズのところから枝が来ている利便増進のところの話の中で、ぜひお願いをしたいのは、移動者ニーズという先ほどからずっと言っているとおりで、目的を創出したり、目的と連携するという話が恐らく必要になると思いますので、それで多分、利便増進ということを書かれているということは理解できました。せっかくですので、観光であるとか、あるいは教育のスクールの予算だったりとか、医療系の移動支援の予算とかが多分、そういうところにもあるので、そういうものと連携して一緒にやっていくのもオーケーですよという

ことまで含めて、ぜひこの利便増進事業というのを位置づけていただけると、自治体の方も、それは教育だ、それは医療だということを言わずに移動というものを全部一緒に個々で考えることができるのだという仕組みになって、ほんとうに利便増進という言葉どおりになると思いますので、ぜひご検討いただきたいというのが1点目です。

それから、2点目ですけれども、2ページ目の紫の囲みのところ、右下の囲みのところの2番目の白丸です。これは先ほども出ていたので少し重複しますけれども、運行継続を円滑にする仕組みというところで、公募で代替輸送を募るというのも大事なのですが、それより前に、今、鉄道も含めて、バスも含めて問題になっているのが、減便をすとか、運転手不足とかに急に対応しないといけないということになったときに、突発でアラートが出てくるので、結局、再編とかの話ができなくなったり、これが実を言うと再編計画のところでもボトルネックになったりしているところがあるので、事情を適切に明示してアラートを出してくださいと。1年前とか半年前には必ずアラートを出してくださいねという、それまで入れていただけると、このいきなり公募するという前に、それをまずやってくださいねというところを入れていただけるとすごく助かります。現場も多分助かると思いますのでお願いしたいと思います。

最後は独禁法の話ですが、今ご議論なさっていると思うので、なさっていただければ結構です。なさっていただければ今後していただきたいのですが、一番後ろのページ、4ページ目のところを代表にしますけれども、ここの真ん中の1の例えば⑤とか、あるいはここの2のポチのところの②とかで、利便増進だとか目標とか、あるいは前の2ページ目で採算を取るのが困難ですよというところがありますね。これ、一体どう判断するのかなというのがすごく悩ましいんですね。例えば現状、研究とかでこういうのをやろうとしたときに鉄道だけはデータがオープンなので、こういう議論を客観的にできるのですけれども、残りのモードってオープンになっていないので、恐らく客観的に議論ができないです。かといって、では、これ、国の方が全部ほんとうにできるのか、自分たちで計算してできるのか。

もっと言うと、先ほど零細企業さんとかも多いと言われていた事業者さんに、これ、計算して出してくださいって、ほんとうに言えるのかということやっぱり、多分、三者総すくみでやらないといけない部分が出てくるのかなと思いますので、実際の運用のところ、そういう何らかの判断する仕組みを、その判断するための例えばデータをつくる支援とかをするようなものまで入れていくと、この法改正というのがすごく実効性が上がるのではないかなと思っていますし、我々もそういうところでお手伝いしたいところがいっぱいあります

ので、ぜひそのあたりまで含めて、懸念でもありますけれども、検討いただければ幸いです。
ありがとうございました。

以上です。

【中村部会長】 では、続きましてどうぞ。

【大串委員】 私は2点です。1点目は簡単な話で、合併特例法適用スキームですけれども、ぜひ推進していただきたいのですが、サービスが向上するというのもすごく大事ですし、値段が保たれるということも大事なのですけれども、しっかりデータの開示をお願いして継続的に認可を認めていただいて、10年で特例を廃止みたいになっていますけれども、追っていただきたいという意味において、法令の中に特例法で合併なり、共同経営の場合にはきちんと当該データを提出すること的なのが多分入るのだろうなと思いますけれども、一応、それはお願いしておきたいということが1点です。

2点目ですけれども、観光ニーズに対応した例ということで、自動車局のほうから宮古島の例が出されているのですけれども、これは何か見てみると、マイクロバスをわざわざ出してあげているのにすごい安い値段というのはどういうことみたいな、普通、需要が非常に上がっているところでは、取れるところからは取るというのも1つの手ではないかなと思うのですけれども、何でこういう値段に設定されているのかというようなことが不思議で、わざわざないところに出してあげるといった意味においては、プロが普通取っている値段よりも高く取って、それを公共交通をよくする部分のほうに回すというのもいいのではないかなと思うのですけれども、そのあたりが少しわからなかったので次回よかったら教えてください。

以上です。

【中村部会長】 では、続いて加藤先生。

【加藤部会長代理】 3点ほど言いたいと思います。まず、利用者ニーズ目線という言葉がありますけれども、今日のプレゼン全体が全然利用者ニーズ目線ではないということを皆さんお気づきかどうかということですね。そこははっきり言って全部、供給者目線ばかり、利用者目線なんか全くありません。最低でもやってほしいのは、公共交通マーケティングも出ていますけれども、やはりどこに特に困っている人たちがいるのかということはきちんと押さえておいてほしい。私などは、免許を持っていない人よりは、持ってたくない、あるいは持っていてもらっては困るという人たちをどういうふうに公共交通に誘導していったらいいかということ。あと、子供さんが自由に動けないのは、人口流出の一番の原因なの

で、通学さえできないなんていうのは論外。

だから、こういう人たちにどうやって乗ってもらって、地域に残ってもらうとか、大人になっても適度に公共交通を使っていただくようにするかって、この2つだと。あとプラス観光客なのですけれども、と私は思っているのですが、例えばそういうところを見たときに、もっと深まると思うんですよ。ここの考えが。よくわからない人たちを相手に利用者目線、利用者目線といったって、みんな違うので、そういうアプローチをずっと続けていてはなかなか前進しないのかなと思っています。

あともう1点ですけれども、もともと活性化再生法が2007年にできたときには、マルチモードというか、いろいろなモードを総動員して地域公共交通としてどう組み上げるか、あるいは連携するかということが非常に大事だということになっていたし、今も変わらないと思うのですけれども、以前の連携計画に比べたら大分網計画ではよくなったとはいえ、例えばタクシーについて網計画にどれだけ書かれているかということ、僕は地域交通サポート計画もいいですけれども、網計画にタクシーを書いてもらいたい。僕はタクシーが主体の網計画もつくってきましたけれども、そういうのが例えばこういうところで好事例に出ない。何で出ないのかなと。それこそ好事例ではないかなと思うのですけれども、そういったいろいろなモードがそれぞれ適材適所でうまく連携して、全体として地域公共交通網としてサービスを提供する。これをM a a Sと言うと思うんですね。

そういうものをここで好事例として議論して、どうやったらそれがいろいろな利害関係者の中で議論してつくり上げられるのか。それをサポートするためにどういう法律の仕組みが必要なのか、あるいは財政的な補助制度だとか、そういうのが必要なのかということが、これは全く欠如している。もしかすると、今回、法律を変えるところがこうなので、もともとマルチモードとか、そういうことは2007年からそうなので変えていないだけかもしれませんが、みんな現場はそんなことは思っていないので、そういうことが大事だというのをもう1回、大上段から変えていただきたい。それをさらに連携して情報技術とかも使ってやるのがM a a Sなのだ。それを具体的にやっというくとすると、こういった細かいことがいろいろ出るよというふうに組めないかなというのを少し思ったので、ぜひお願いしたいと思います。必要があればもちろん協力しますので。ありがとうございます。

【中村部会長】 では。

【楠田委員】 ありがとうございます。楠田でございます。資料8のところたくさん出てきている、2つありまして、1つが地域版新モビリティサービス(M a a S)事業(仮称)

の創設というのを読んで、済みません、たくさん記事を書いている私にとって何を指しているのかわからなかったのがわからなかったので、定義が何かぐらついている気がするので、これが何を指されているのかという定義を整理し直されたほうがいいのか、少し危険な臭いがしますというのと、あともう一つが、交通空白地域への対応の強化というところなのですが、乗せてもらう移動というのにもやはり限界がどうやらある気がするので、それはやはり難しいときは無理という決断も必要で、では、そうした場合どうするのかという議論をしないといけないかなとも思われるので、そういった観点がどこかあったらいいかなと思います。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。

それぞれすごい大事なところを言っていたいただいて、本来ならここでやりとりしていった議論をしたいところですが、ほんとうにごめんなさい。まだあと2回あるので、あと2回は、今度こそ議論をたくさんできるようにしたいと思います。ほんとうに済みません。

それでは、意見、言い足りない方は別な場、また、個別でも事務局にお伝えして、それは議事録には載らないですけども、受けた意見として反映していただいて次回の資料をつくっていただければと思います。

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】 ありがとうございます。2点、連絡事項でございます。1点目は、議事録については前回同様、後日、各委員の皆様にご確認をいただいた上で公開をさせていただきます。また、速報版については事務局の責任で簡潔な議事録を国交省のホームページに掲載させていただきます。

2点目は、次回、第4回の日程でございますが、資料9にも記載がございますとおり、1月22日、金曜日、13時から15時を予定してございます。場所等、詳細については、追って事務局よりご連絡をさせていただきます。

以上でございます。

それでは、本日は、これをもちまして閉会とさせていただきます。ありがとうございます。

— 了 —