

社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会

交通政策基本計画小委員会（第9回）

令和3年2月1日

【交通政策課企画室長】 皆様、お疲れさまでございます。定刻となりましたので、ただいまから第9回交通政策基本計画の小委員会を開催いたします。

冒頭、進行を務めさせていただきます交通政策課の河村でございます。皆様におかれましては、大変お忙しいところをご参加いただきまして、まことにありがとうございます。本日は、小委員会、9名の委員の皆様全員にご参加いただいております。会議の定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は、運営規則によりまして原則として公開するとされております。本日の会議も公開で開催しておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、ここで開会に当たりまして公共交通・物流政策審議官の久保田よりご挨拶申し上げます。

【公共交通・物流政策審議官】 公共交通・物流政策審議官、久保田でございます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご参加をいただきまして、まことにありがとうございます。実はこの小委員会、このような形の開催は昨年2月以来、約1年ぶりということでございます。この間、新型コロナウイルス感染症が日本はもとより世界全体を覆い、いまだに終息のめどが立っていないという状況でございます。公共交通の分野におきましては、これまでも人口減少を背景としました地域の公共交通のサービスの維持がなかなか大変になってきている。それから、人流や物流の労働力不足、さまざまな課題を抱えてきたところでございますが、今般のコロナによりまして、こういった課題がかなり前倒しされ、より切迫、深刻、緊迫化しているというように私どもとしては思っております。

また、その一方で、このコロナというような事象に対して、大都市部においては混雑緩和でありますとか、多様なモビリティサービスの普及、それから、公共交通や物流分野におけるデジタル化や標準化といった、いわゆる長年にわたる課題、こういったものが利用者や事業者はもとより、社会全体がこうした課題についての認知度が深まり、何とかしな

いといけないというような機運も生じてきているのも事実だと思います。こういった機運をポジティブ、前向きに捉えて長年の課題の対応を一気に進めていく、そういう機会とも捉えていきたいと考えてございます。こうした課題への対応につきましては、多様な関係者が連携、協働してあらゆる施策を総動員していく、そう取り組む必要があると考えてございます。次期交通政策基本計画は、その道しるべとなるものだと考えてございます。本日は、事務局におきまして計画の概要案を作成いたしました。先生方におかれましては、ぜひ忌憚のないご意見をいただければ幸いです。どうぞよろしくご審議のほどお願いいたします。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

【交通政策課企画室長】 続きまして、資料の説明及び質疑応答に関してご案内いたします。事務局より説明する際には、資料を画面に配信させていただきます。委員の皆様には、事前にメールでも資料を送付させていただいておりますので、画面共有にもし不都合等ございましたら、そちらもぜひご参照ください。また、進行途中で不明な点等ございましたら、画面上部の吹き出しのメッセージ機能などでお知らせいただくか、あるいは緊急連絡先まで、事務局までご連絡ください。

それでは、これ以降の進行は家田委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、どうもご苦労さまでございます。家田です。今日はよろしくお祈りします。予定では6時まで予定してございます。6時直前を目標に審議終了したいと思います。今日は基本計画の下案を事務局で取りまとめていただいて、前に議論した結果が多くは反映されていると思いますが、再度改めて議論をいただきたいと思います。あらかじめ皆さんにお送りしているものでもございますので、一字一句というよりは資料1と2をまとめて30分以内ぐらいで事務局にざっと説明してもらって、その後2つに分けて議論をしたいと思います。1章から3章までのところで一区切りで、それから、4章、5章を一区切りで、それぞれについて皆さん、どうぞご忌憚のないご意見、修正ポイント等々言っていただけたらありがたく存じます。そういう運びでよろしいでしょうか。

それでは、早速、事務局よりご説明いただきます。どうぞよろしくお祈りします。

【交通政策課長】 総合政策局交通政策課長、中村でございます。では、資料1と2で概要をご説明させていただきます。まず、資料1では計画案の全体構成についてご説明をさせていただきます。まず、1枚目でございますが、まず、交通にも大きくかかわる我が

国全体の課題としまして、人口減少・超高齢化社会の対応ですとか、デジタル化・DXの推進、防災・減災、国土強靱化、脱炭素社会の実現、新型コロナウイルス感染症対策といった課題がございまして、これらを計画の第1章に記載することとさせていただきます。

また、次の四角の第2章の部分につきましては、交通が直面する課題を危機として記載しておりますが、コロナ以前より顕在化しておりました課題が、今回のコロナによりまして大きく影響を受けて、より切迫、深刻化している。また、あるいは逆にチャンスにもなり得るという趣旨の記載をさせていただきます。具体的には地域におけるモビリティ危機がさらに厳しさを増している。一方で、大都市での混雑はテレワークの普及等で緩和の可能性も見てきたこと、デジタル化のおくれと必要性が明確になったこと、物流の労働力不足がeコマースの進展でさらに厳しくなること、自然災害等の安全・安心の課題にさらに今回のコロナの感染によりまして防疫といった観点も追加されたこと、それから、CO₂の約2割を占めます運輸部門の地球温暖化対策は喫緊の課題であることなどを挙げてさせていただきます。

このような危機を乗り越えるために多様な主体の連携・協働のもとであらゆる施策を総動員して取り組む必要があるということで、次の第3章におきましては、この第2章の危機に対応する形で基本方針をA、B、Cの3つの柱を立てた上で、計画期間を超えた中長期的な取り組みを含めまして今回の計画から新たにに取り組む政策を主に記載することとさせていただきます。具体的内容については、次の資料2でご説明いたします。

続きまして2枚目のほうでは、第4章の記載でございますが、3つの基本方針に沿ってさらに詳細な目標を各A、B、Cの3つの基本方針ごとに3つないし4つ設定した上で、各国交省をはじめとした関係部局が計画期間内に取り組む個別の具体的施策を記載してございます。コロナ施策につきましては、可能な限り数値目標を設定いたしまして、今後も継続的にフォローアップする予定とさせていただきます。

続きまして資料2によりまして、もう少し詳しく進めてまいります。アンダーラインをしたところを中心にご説明したいと思います。まず4ページ以降の第1章でございますが、これは繰り返しですが、我が国を取り巻く課題について簡単にまとめてございます。まず、16行目、人口減少、超高齢化社会が到来する中で、高齢者や障害者を含めた全ての人が人生100年時代の充実した働き方、暮らし方を通じて真の豊かさを実感することが重要であるという記載にさせていただきます。また、23行目以降においては、我が国経済が世界の中で相対的に伸び悩んでいる中で、「稼ぐ力」を維持向上するにはデジタル化やイノベー

ション力の強化が必要だと。イノベーション力の強化が重要だという問題意識を記載して
ございます。

続きまして5ページに移りまして、11行目においては巨大地震の頻発、激甚化する自然
災害から国民の生命、財産を守るために防災・減災、国土強靱化への徹底的な対応が必要
であるということですか、事故防止、老朽化対応の必要性について記載してございま
す。

続きまして20ページ以降においては、地球温暖化対策については、我が国においても
2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱
炭素社会の実現を目指していることや、28行目以降においては、SDGsにも記載され
ているような各種目標の達成に向けて取り組みを強化する必要があるということを書い
てございます。

すみません、画面がおくれておりまして申しわけございません。続きまして7ページ以
降、第2章の部分でございます。第2章では、交通が直面する危機やそれを乗り越える決
意を記載してございます。まず、4行目におきましては、地域公共交通は人口減少の影響
などによりまして、輸送需要の縮小、運転者不足等の厳しい経営環境に置かれているとい
うことを書いてございます。

また、18行目では、今後、地方部においては人口減少などがさらに加速すれば、交通
事業が独立採算性を前提として存続することは、これまでも増して困難である。危機意
識に加えまして28行目以降におきましては、さらに今回のコロナ感染の拡大の影響によ
りまして、外出や移動の自粛による輸送需要の大幅減少等に直面して、今までも増して
深刻な危機に瀕しているという問題意識を記載してございます。また、31行目におきま
しては、そうした中でも、誰でもみずから運転しなくても自由に外出と移動ができるよう、
地域公共交通をしっかりと維持・確保していく必要がある旨を書いてございます。35行
目においては、自家用車の割合が高い地方都市などでは、公共交通の利用促進等によりま
して、交通手段のベストミックスを実現していく必要があるということを書いてございま
す。

続きまして8ページ目でございますが、7ページ以降、交通のサービスについては、こ
れまで大都市においては慢性的な通勤ラッシュやサービスの不連続性といった課題を長年
抱えてきたということを書いてございます。11行目以降、これまで交通事業者は混雑緩
和や乗り継ぎ利便の向上、バリアフリー、さらにはMa a Sなどの取り組みを進めてきま

したが、まだまだ課題も残っておりまして、またコロナによる需要も減少する中で、いかに財源を確保しつつ、取り組みを継続するか、その必要があるということを書いてございます。24行目以降に移りまして、その一方で、大都市圏では今回のコロナ感染を契機としましたテレワーク等の普及によりまして、交通集中が緩和されたことから、引き続きこうした取り組みを推進するとともに、密の回避にもつながる多様なモビリティの普及、こういうことを進める必要があるということを書いてございます。

9ページに移りまして4行目以下でございます。新型コロナ感染症による生活様式が変化する中で、移動そのものを目的とした本源的需要の喚起のために移動が楽しくなるようなモビリティを実現する必要があるという記載を設けてございます。さらに11行目以降でございますが、我が国経済に直結する交通産業を活性化させるためには、デジタル化や新技術の開発・実用、生産性の向上の取り組み、さらには——済みません。ページの移動がおくれておりまして申しわけありません。9ページ目に移りませんか。ネットワークの調子がよくなくて、済みません、共有のスピードが落ちているようでありまして、今、変わりましたが、タイムラグが発生しておりまして申しわけございません。9ページに移りました。

まず11行目におきましては、交通産業の活性化のためには、デジタル化や新技術の開発・実用、生産性の向上の取り組み、さらにはインフラ・システムの海外展開など積極的に進める必要があるということを書いてございます。17行目以降では、特にデジタル化につきましては、個々の事業者の閉鎖的な取り組みでは、世界的なモビリティ革命から立ちおくれるおそれもあるということ、さらに25行目においては、利用者利便の向上にもつながるようデータのオープン化を進める必要があるということに記載してございます。28行目では、自動運転技術やドローン技術などの技術開発は、現在、着実に進捗しておりますが、本格的な実用に向けた、さらなる技術開発や制度検討等が必要としております。

続きまして10ページ目でございます。まず8行目です。物流につきましては、電子商取引、eコマース市場の成長やトラックドライバー不足、災害の激甚化・頻発化という厳しい環境に加えまして、13行目以降のところコロナを契機としまして、非接触・非対面型物流への転換や抜本的な労働力不足への対策を加速する必要があるという記載にしてございます。また、20行目以降においては、自然災害については交通インフラが被災し、長時間途絶した場合には、救援、救急や生活に甚大な被害、影響が出るということから、事業者の災害対応力の強化ですとか、強力な交通マネジメントによる輸送サービスの確保

を図る必要があるという記載を設けてございます。また、32行目以降においては、交通インフラ・システムのメンテナンスの継続実施ですとか、11ページ目に移りまして経営が厳しい事業者のサービス維持について、地域がしっかりと検討する必要があるというような記載をしてございます。

さらに11ページ以降でございますが、防疫対策というところで、交通は新たな日常を支えるエッセンシャルサービスとしまして、感染症の蔓延下においても必要な機能維持が求められていることから、10行目以降でございますが、行政と事業者が一丸となって感染予防の徹底や接触機会の削減を進めるとともに、利用者の安心感を醸成していくことが必要という記載をしてございます。さらに20行目におきましては、重大事故の防止にしまして、事故については事故発生時の原因究明の徹底ですとか、再発防止の徹底が必要という記載を設けてございます。最後、地球温暖化対策につきましては、26行目のところで、先ほど申しましたとおり、運輸部門がCO₂排出量の約2割を占める中で、29行目のところで、省エネ化や再生可能エネルギー、水素等の利活用拡大など脱炭素化に向けた取り組みを強化する必要があるという記載を設けてございます。

続きまして12ページに移りまして、ここから第3章となります。第3章では、第2章のこういう危機、課題を踏まえまして、今後の交通政策の基本的な方針を3つ掲げまして、現行計画から新たに取り組む政策を主に記載してございます。まず、12ページ以降の基本方針Aでは、公共交通を維持・確保することで誰もが車に頼ることなく移動できる環境づくりですとか、その際のまちづくりとの連携の強化、高齢者や外国人を含めた全ての人への快適で質の高いモビリティサービスの提供を目指すという、このような方針を掲げて施策を盛り込んでございます。

まず、12ページ、23行目以降でございますが、地域公共交通の持続可能性の確保に向けて、昨年改正法が施行されました公共交通活性化再生法や新しく制定されました独占禁止法の特例法などの枠組を活用しながら、地域がみずからデザインしつつ、行政も一体となって支えながら、競争から協調に転換することで地域の輸送サービスを維持することとしております。

13ページに移りまして19行目ではありますが、またページが動かなくて済みません。先生方、お手元には、済みません、13ページのご説明をさせていただきますが、19行目のところで、そのような場合に地域公共交通計画の策定、実施に当たっては、地域ぐるみのマーケティング手法の活用ですとか、PDCAサイクルの徹底などを促すということ。

さらには25行目以下におきまして、地域における交通のベストミックスの実現の観点からは、公共交通指向型の都市開発の促進、30行目においては、居心地がよく歩きたくなるような町中環境の創出を進めるという記載を盛り込んでございます。

続きまして14ページ目に移りまして、まず1行目のところで、モビリティサービスの質の向上については、特に大都市部の鉄道等で通勤時間帯等の混雑緩和のために、例えばダイナミックプライシング等の新たな対策の効果や課題について検討する方向という記載を盛り込んでございます。なお、この箇所及び次の項目につきましては、現在、事務局において技術を引き続き検討中の部分がございます、(P)という記載をつけてございます。7行目以降のMa a Sやバリアフリー化などの利用者サービスの高度化に取り組むというところも(P)をつけてございます。

なお、バリアフリー化につきましては、昨年法律改正が行われるとともに、新たに令和3年度以降のバリアフリー化の目標が設定されまして、鉄道分野においても移動等円滑化の対象となる駅やホームドアの整備目標が大幅に拡充されるなど非常に高い目標が設定されました。この目標達成には、これまでをはるかに上回る財源の確保が必要な状況にございます。鉄道のバリアフリー化につきましては、これまで国、自治体、鉄道事業者が連携して推進してきたところでございますが、国、自治体については厳しい財政状況が続いており、関係予算の大幅な増加は極めて困難であること、また、鉄道事業者についても今後の人口減少や経済活動の変容等による中長期的な利用者減の見直しや新型コロナウイルス感染症の影響により経営状況の大幅な悪化により、当初先送りの動きが出ていることなど、そういったような状況がございまして、新たな財源の確保についての検討が必要な状況となっているという状況でございます。

バリアフリー化というのは、年齢や障害の有無にかかわらず、全ての利用者が安全・安心かつ円滑に移動できる環境の整備に資するものでありまして、先送りすることなく着実に進めていく必要があると認識してございます。そのための財源をどのように確保していくかについては、さきの臨時国会で赤羽大臣からも答弁を申し上げておりますとおり、利用者負担を含めた、聖域なく検討を進めていく必要があるということでございまして、本日、委員の皆様のご意見もちょうだいした上で、具体的な記述について次回の小委員会でお示ししてご議論を賜りたいと、このように考えてございます。少し補足の説明をさせていただきました。

続きまして、同じく14ページの14行目でございますが、小型電動モビリティや電動

キックボードなど多様なモビリティの本格的な普及に向けてさまざまな検討を進めるとして
ております。それから、23行目ではインバウンドやワーケーション等による滞在者が公共
交通を利用してストレスフリーで快適に移動できる環境整備について取り組むという記
載を設けてございます。

続きまして15ページ以降につきましては、基本方針のBでございます。こちらでは、
我が国の経済成長を支える基幹的な高速交通網など広域的な旅客交通・物流ネットワー
クの構築を進めるために交通産業強化のためのデジタル化や新技術の開発・実用、さらには
物流のサプライチェーン全体の徹底的な最適化や労働環境の改善等に取り組むというこ
とをまとめてございます。

新たに取り組む施策としましては、まず15ページの17行目以降でございますが、公
共交通のあらゆる関係者におけるデジタル化を促進することとしまして、その一環として
国の運輸行政手続のオンライン化を加速するという記載を盛り込んでございます。さらに
24行目以降においては、データのオープン化や相互連携によりましてオープンイノベ
ーションを促進することにより、新たな価値やサービスの創出を目指すという記載を入
れてございます。また、31行目以降につきましては、自動運転車の早期実用化に向け
ては、先行的・段階的な導入のための制度整備やインフラ側からの支援などに関する技
術検討を進めるということとしておりまして、加えまして自動運航船やドローン等の
実証や制度検討を進めるということを盛り込んでございます。

続きまして16ページ目に移りまして、まず8行目以降でございます。いろいろと書い
てございますが、空港、鉄道、港湾、道路などそれぞれの各現場での効率化、生産性
向上の取り組みを進めるということをそれぞれ記載してございます。また、18行目
以降におきましては、造船業、海運業といった海事産業の競争力強化を図ることを
まとめてございます。23行目以降におきましては、川上段階からの政府の関与を
強化するなどによりまして、インフラ・システムの海外展開を推進するということ
を盛り込んでございます。

また、31行目以降については、物流に関して物流デジタル・トランスフォーメ
ーションの実現に向けまして、デジタル化によるデータの可視化・共有や自動化・機
械化の推進とともに、その前提としての各種要素の標準化といったものを推進す
るという内容のほか、17ページに移りまして、1行目以降でございますが、物流
の労働力不足への対応として、リソースの有効活用などによる生産性向上やそれ
による労働環境の改善などの構造改革を

進めるとともに、12行目以降の災害等に備え、強靱性や持続可能性を確保した物流ネットワークの構築を進めるといったような記載を盛り込んでございます。

続きまして18ページ目以降でございます。こちらは基本方針のCでございます。ここでは災害や事故、パンデミックなどの異常事態の発生時にこそ、真価を発揮できるように公共交通が平素から備えを万全にすることや輸送サービスがクリーンで持続可能なものとなるような人材確保等に取り組むこと、さらには、地球環境は経済社会で持続可能性の確保に向けて取り組みを加速することなどを掲げてございます。

新たな施策といたしましては、まず17行目以降、自然災害に対する運輸事業者の防災力向上、事業継続の取り組みを促進・支援する運輸防災マネジメントに取り組むこととしてございます。さらには21行目以降、さらに災害時に統括的かつ強力な交通マネジメントが行えるよう、平素より関係者間の連携体制の構築に努めることとしてございます。また、35行目以降、交通インフラ・システムの老朽化対策としましては、予防保全への本格的な転換のほか、新技術の活用や既存インフラの集約・再編等に取り組むとしてございます。

19ページに移りまして6行目以降ですが、防疫対策としましては、現在も行っておりますコロナの業種別ガイドラインにつきまして、実践・改善に努めるとともに、公共交通の防疫上の安全性について国民の理解を得るよう努めることという記載を設けてございます。また、15行目以下であります。重大事故等の防止に関しましては、事故原因調査・分析手法の充実や再発防止の取り組みの充実、深度化を図ることとしてございます。25行目以降については、では、高齢運転者による事故の防止・被害軽減に資する先進安全技術を搭載した安全運転サポート車の性能向上・普及促進に取り組むという記載を入れてございます。

また、29行目以降、地球温暖化対策の加速でございますが、地球温暖化、次世代自動車の一層の普及や公共交通機関の利用促進などによりまして、運輸部門の抜本的な脱炭素化を推進するほか、33行目以降に記載のとおり、海事・港湾分野のカーボンニュートラル化に向けた取り組みとしまして、港湾機能の高度化や船舶分野での低・脱炭素化技術の開発・実用化を検討するという記載を盛り込んでございます。

第3章は以上のとおりでございます。また、21ページ以降は、第4章といたしまして、今ご説明をさせていただいた第3章の基本方針A、B、Cの大きな3つのくくりのもとに目標及び個別の施策をKPI、数値目標とあわせて記載することとしてございます。それ

ぞれ基本方針ごとに目標を3つないし4つ設けまして、それぞれその下に個別の施策及び本日は数値は書いてございませんが、KPIを設定しようとするものについては、どのようなKPIの設定にしようかという、その案を括弧書きで、その施策の下に記載しているところがございます。時間の制約もございますので、個々の説明は割愛させていただきますが、こちらについても後ほど幅広くご意見をいただければ幸いです。

最後、飛びまして48ページ、49ページでございますが、最後に第5章というところで、こういった第3章、第4章にまとめました基本方針のA、Cにまたがって、今後施策を推進するに当たりまして必要となる取り組みについて6項目に整理して記載させていただきました。済みません、駆け足で大変失礼いたしました。私からの説明は以上とさせていただきます。

【家田委員長】 どうもご苦労さまでした。ご説明、ありがとうございました。それでは、これから議論ということになるのですけれども、当初予定で1から3と4、5を分けようかなと思っていたのだけれども、説明、前のほうと後ろのほう、結構、密接につながっているのです、どうでしょう、1から3と4、5で分けるのではなくて、柱として言うと、A、B、Cに内容が分かれていますよね。Aの部分、Bの部分、Cの部分、それに付随して目標とかこうなっているのです、全般に関するところをまずやって、それから、Aをやって、Bをやって、Cをやって、例えばAの議論をするときには、別にそれが2章のところでも、5章のところでもどこでもいいよと、こんなふうなことでいかがかと思っておりますけれども、いかがでしょうか、よろしいですか。多分、そのほうが能率がよさそうなので、2重、3重にならないためにそうさせてもらうようにします。

もう何回でも発言できるようにいたしますので、一遍に全部言おうなんて思わないで細切れにして、それぞれなるべく短めにご発言いただきながらと思います。今回のこの概要ですので、これをやって、その次に今後はそれを本文化してくるということになるのですが、概要で大体のところの重要事項が入っていれば、文言自身はまたもむことになるので、細かな文言というよりは事柄というところで認識違いがないかとか、こういうものが抜けちゃっているのではないかとか、そういうのが一番ありがたいご発言ではないかと思われれます。

それでは、早速始めましょうか。では、まずA、B、Cの個々に入る前に、この概要レポート全般に関して何かご注意いただく点、今のうちに変えておいたほうが良いところがありましたら、まずご発言いただきたいと思っております。手を挙げるというのをやってもらう

と、その他の操作ですね。その中に手を挙げるというのがありますので、挙げてくださると私のほうで分かるはずですよ。分かりますね。加藤さんがもう挙がっていますね。森下さん、加藤さん、お2人でよろしいですか。では、個々の話ではなくて全般の話、それから、小林さん、このお3人でよろしいですか。では、ここまでとしましょう。この順で、加藤さん、森下さん、小林先生、この順でそれぞれご発言ください。できましたら、1回、1回の発言を短めをお願いいたします。では、早速、加藤さん、お願いします。

【加藤委員】 こんにちは。私、17時15分までしか出られないので、申しわけありません。今、1個だけ質問というか、指摘させていただきます。2章のタイトルに「決意」とあるのですけれども、2章の中で決意は書いていないと思うんですよ。でも、決意という言葉はとても大事だと思っていて、ぜひ書くべきだと思うのですが、現状では書かれていないので、入れなければいけないと思っています。

だらだら書くのではなく、一言だとか、1フレーズみたいな、そういうふうなもので入れるといいかなと思っていて、これはあくまでも思いつきなので、皆さん考えていただきたいのですけれども、例えば「モビリティ革命推進戦略」とか、そういうのでいいのではないかなと。どうでしょうか。本文の中でモビリティ革命に非常に日本は遅れていると書いてあるのですけれども、この計画を実行することで、これを一気に進めて前に出るという、例えばそういうふうなキャッチフレーズを言ったらいいのではないかな。僕はセンスがないかもしれませんが、そういうふうに思いました。決意を書くことと、書くのだったら、シンプルにキャッチフレーズを書いたらどうかという提案です。お願いします。

【家田委員長】 ありがとうございます。このレポートのメインタイトルにもかかわる話になるね。

では、続きまして森下さん、どうぞ。

【森下委員】 ありがとうございます。第2章のところの1)の文面で、それほど大きなところではないので、本体そのものにすごく影響することではないのですが、少し認識が違うかなというのがありまして、第2章、1)地域におけるモビリティ危機、ここの中の21行目から22行目にかけてのところだと思いますが、「近年、外出率やトリップ数は減少傾向となっている。特に若年層で、その傾向が著しく」というふうに出ているかと思うのですけれども、若年層は近年、少なくともトリップという意味では減っていないんですね。逆に底を打って伸びてきているようなところもありますし、それから、コロナ禍でさらに加速されることが予想されるというようなこともあるかと思うのですが、これは高

齢者というか、割と年配の方たちにおいては外出を見送るというようなところがありますが、逆に若い人たちでは割と外出といますか、旅行に関しては意欲が結構高いということが出ていますので、この若年層でその傾向が著しくというのは、少し認識が違うのではないかなと思いますので、この文面からいきますと、ここはそんなに重要ではないので何かいっそ取ってしまったほうがいいのかないかなという、そんな気がしております。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

小林先生、どうぞ。

【小林委員】 全体を通じて、公共交通を取り巻く危機感に関する記載状況が、私の感覚とずれているように思います。すでに、公共交通事業者が存在していない地域が結構存在します。関西でも、例えば奈良県などでは、バス事業の空白地帯が広範囲に存在します。タクシー事業者も撤退し、公共交通の空白地帯が随分広がっています。今までは、通勤者は自家用車でモビリティを確保していました。しかし、近年では免許返納者も増えてきて、文字通りモビリティが確保できていないような地域が随分増えてきている。さらに、新型コロナの影響で交通事業の収益性が極端に減少し、事業継続が困難になっている交通事業者もたくさんあります。文章等を読ませていただいた感覚と現場の感覚の間に、ずれがあるように思います。もう少し緊張感のあるような書き方に修正できないかなと思います。以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

今、3人の方から全般的なお話で、最初に加藤さんが言ってくれたのと、今、小林先生が言ったのと共通するところがありますよね。ほかには全般的な話でご発言ございませんか。

それでは、僕も一言言おうかな。ある種の危機になっている。これは公共交通の危機というよりは、モビリティの危機になっているのだと思うんですね。それを明瞭に打ち出していくということと、それと同時に今回のインパクトで社会全体が変わらんとしている。そこにモビリティも、これはいい意味での面も含めてですけれども、変わらなければいけない。そういう両面をかつちりと書くという前提になるのですが、その場合に今の公共交通が苦勞しているという中で、いろいろなストラグルがされているわけで、そのストラグルのところ、もう少し書いてもいいのではないかなと思っているんだけど、もちろん公共交通事業自身が苦境に陥っているというのは、そのストラグル、それを何ぼかいい

ほうにしようではないかというのはもちろん大事なだけでも、それとあわせて必ずしもうまくいっているわけではないのだけれども、法制度を柔軟に解釈したり、いろいろな手を使いながら、共助的な動きを努力しつつあるところもあるという話とか、助け合い交通というんですか、大仙か何かでやっているようなやつ、ああいうようなものとか、それが直ちに解決策になるということをお願いしたいのではないですよ。

だけど、公助だけでいくだけではなくて、共助とか自助の世界も追っていかなければいけないのだと、こういうベクトルを若干前のほうでは言っておいたほうがいいのではないかなという感じはするんですね。特に後ろのほうで、これは個々の話を例で言うだけですから、そこを殊更に言うつもりはないのですが、安全運転サポート車みたいなものが大事だねということを書いて、これも全く僕も同感なのだけれども、それは何のことかということ、高齢になったら、もう運転できないよね。はい、もう公共交通ということだけではなくて、高齢になってもみずからモビリティを何ぼか確保できるような手段というものを、つまり、自助のモビリティを伸長させるということも重要なことではあるので、すぐできるかどうかは別ですけれども、そんなようなことから、前座のほうで、1章か2章のところで、そういうようなことも、さっき小林先生がおっしゃったような危機感とあわせて、もう少し書いてもいいのではないかなみたいな感じは、私は受けているところがございます。

ほかには、全体のことでよろしいですか。それでは、今まで幾つか出たご意見、それから、ご質問もあったかと思しますので、事務局からお答えをいただけたらと思います。よろしく願いいたします。

【公共交通・物流政策審議官】 久保田でございます。私から幾つかいきたいと思えます。加藤先生、小林先生、ありがとうございます。2章のところ、決意、その対応、例えば2章の1)とかのところと言うと、7ページ、35、36とか、実現する必要とか、結構、やっていかなければならないとは書いたのですけれども、確かに1フレーズで、こうするんだというような表現がないので、そこは工夫していきたいと思えます。

それから、小林先生、危機感がずれているという話について、済みません、耳の痛いところでもございまして、これも例えば7ページ、2章の1)の28から30とかには、ほんとうはもう深刻な危機に瀕しているという、そういう認識も書いたつもりなのですけれども、いろいろと埋没しているのかもしれない。自助、共助、公助、そこも例えば1.のところ、「はじめに」というところで3ページ目の4行目とか5行目に、「自助・共助・公助

に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいかなければならない」、決意を示したのですが、それに対応するところ、散りばめ過ぎているのかもしれないと思うわけであります。

それから、森下先生のトリップのところについては、もう1回データを拾っていきたいと思います。巣籠もりということもあるので、出ていかないような傾向も出ていたというふうに思っていましたので、こういう表現にしたところなのですが、もう1回、そこはデータをチェックしていきたいと思います。その上で、確かに本質のところとは少しずれるかもしれないと思うので、削除を含めて考えたいなと思います。

私からは以上ですが、ほか、補足があったら言ってください。お願いします。

【家田委員長】 補足はございますか。よろしいですか。

【交通政策課企画室長】 大丈夫でございます。

【家田委員長】 大丈夫ですか。はい。ご発言いただいた委員の方々、いかがでございましょうか。加えてのご発言はよろしいですか。書いてあると言えば書いてあるんだよね、大体のことは。だけど、それが恐らくエグゼクティブサマリーというか、前のほうにガチッとした、どうだろうな、せいぜい20行ぐらいのがあると、そこで危機感なり、覚悟なり、決意なり、あるいは基本的な転換の方向性みたいなものが書けるので、そんなふうにやっておくと、それ以降の部分をより安心して読めるかもしれませんね。というようなところで、今出たようなご意見については対応が可能なのではないかなんて思いますけれども、事務局、いかがでございましょうか。

【公共交通・物流政策審議官】 家田先生、ありがとうございます。確かにエグゼクティブサマリーのようなものがあると、これ、対外的にも説明しやすくなりますので、少し工夫したいと思います。またお知恵をかしてください。お願いします。

【家田委員長】 多分、さっき出たご意見はどれもバッティングしているご意見というよりは、もっと鮮明にしようぜと言っているやつだから、うまく対応可能だと思いますよ。

【加藤委員】 家田先生、よろしいですか、加藤です。

【家田委員長】 どうぞ、どうぞ。

【加藤委員】 私、さっき、覚悟と言ってしまったかもしれない。決意のことです。

【家田委員長】 決意だね。

【加藤委員】 要は、あの章はほとんど危機のことが書いてあって、危機も非常に大事で、小林先生がおっしゃったように、危機だったらもっと危機らしく書くべきだと思います

し、だけど、決意も非常に大事で、ただ危機だけ言っていてもしようがない。何かやらなければいけない。これはもうもっと鮮明に言わなければいけないという、そういう意味で申し上げました。済みません、誤解を与えたかもしれません。

【家田委員長】 いや、大丈夫だと思いますよ。ありがとうございます。

それでは、次、行っていいですか。それでは、全体的なつくりについては、今、何人かの先生方から出たようなご意見というのは、より鮮明に、より迫力あるつくりにしませうねということだから、私の案としては、エグゼクティブサマリーと言うかどうか別ですよ。だけど、少なくとも前のほうで大局の決意なり状況認識に関する危機感なりをまとめておくというふうにするので、とりあえずの対応を図るということではいかがかと思っております。また前に戻って全体で相談するときにやりましょう。

では、続きまして内容的な柱としては、AとBとCとあるのですけれども、まずA的な話、もちろんそこから関連してBに入ったって何だっているのですが、主としてAのあたりからまずご発言いただきましょうか。Aというのは、割と身近的な話ですよ。Bが割と国際競争力みたいな感じで、Cが地球環境のような、大体そんなような感じになっているかと思いますが、Aについて順にご発言いただきましょう。またさっきと同じように手を挙げていただいて、今、3人挙がっているのかな。挙げた順がわからなくなりましたのですけれども、見えている順で言いますね。まず伊藤さん、大屋さん、村上さん、小林さん、この4人、連続してご発言いただきたいと思います。ここで一旦切って事務局にお答えいただきます。どうぞ、まず伊藤さんから。

【伊藤委員】 はい。伊藤です。Aの中、地域がみずからデザインする持続可能で多様かつ質の高いモビリティの実現、これは目標自体、非常にいいなと思うのですけれども、これがやはり、ここをちゃんとデータを用いてというところ、あるいはファクトに基づいてという、そこが非常に大事なかなと思っています。例えば13ページ、19行目などを見ても、「移動データの把握・分析等を通じて」みたいな、結構、大変そうなことが書いてあるのですけれども、実情はどうなっているかという、今、この町にバス停が何個あるかとか、何ならこの県にバス会社は何社あるかとか、そういうレベル感の数字、データというのがないんですね。これを把握しているところばかりではない。把握していないところのほうが多い。

なので、実はここ、移動データといった、こういった複雑な高度な話をする前に、基礎データをオープンデータとして整備しておいて、このデータを利用してまず計画を立てる

ことが非常に大事なのかなと思います。このオープンデータの話はBの話ともつながってきているのですけれども、似たような話は例えば第4章の21ページも、地域公共交通計画を策定するというのがある、この策定も最近、策定そのものの時間の大半がデータをつくることだったりだとか、策定の目標としてデータをつくることだったりするのですが、ほんとうはデータを使って策定するはずなんですよ。そういったデータの活用、特にこの計画において基礎的なデータをちゃんと活用するといった視点への言及がもう少しあるといいかなと思っております。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

続きまして、大屋さん、どうぞ。

【大屋委員】 大屋でございます。内容全体については、よくまとめていただいている、あまり大きな異論はないのですが、Aの範囲でも例えばサブスクリプションであるとか、ダイナミックプライシングを検討しなきゃいかんという話が出てきているわけですよ。これらいずれも現金で切符を買ってという方法では基本的に無理なわけで、決済システムの向上といいますか、オンライン化と密接な関係があるということは踏まえるべきだと思います。その意味でやっぱり現金からオンライン型とか、非接触型への誘導という話をもう少し強めに書いたほうがいいのではないかと思います。

私からは以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。大変明瞭なご意見ですね。

続きまして、村上さん、お願いします。

【村上委員】 村上です。基本的方針のAのところ、12ページの後半部分なのですが、後半部分のところ、過疎地における交通のあり方といいますか、その部分に言及いただいていると思うのですが、この部分を拝見しますと、公的支援というか、先ほどの家田先生のお話にありましたように、公助という、そこに少し絞った書き方になっているのではないかなと感じました。例えば過疎地における移動支援の取り組みとして、共助の取り組みなどもこれまで取り組まれてきたものとしてありますし、確かに人材不足ですとか高齢化の課題などはありますけれども、そういった課題と向き合いながら、地域の足の確保に向けて、共助の取り組みで推進しているというのがありますので、例えば共助による取り組みを支援するとか、そういった共助の視点もこのあたりに言及していただくといいかなと思いました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

続きまして、小林さん、どうぞ。

【小林委員】 まず、本文全体を通じて、全て主語が書いていない。誰が担当するのかを書いていない。主語がないのは、日本の行政文書の1つの特徴ではあります。普通であれば、文面を読めば誰が担当するのかがおのずと浮き上がる場合が多いのですけれども、地域公共交通、モビリティの場合は、なかなか主語が見えない、あるいは主語になるべき主体自身が存在しないことが大きな問題になっている。誰がそのような役割を担うのか、あるいは役割を担うためのプラットフォームを構築すること自体が課題なのですね。先ほど、共助の重要性について話がありましたけれども、共助をどう束ねていくのかとか、それを具体的に意識してマネジメントを実施する人材を養成しないといけない。そこが1つポイントだと思います。

最後の箇所でも人材の育成について書いてあるのですが、いろいろな人材、少なくとも、地域のステークホルダーのニーズや意向を調整する人材もいますし、事業を推進する事業者としての人材も必要です。さらに、先ほどから出ていたいろいろな分析、そういうことができる人材が必要になってくる。これが地域に圧倒的に不足している。そういう人材をつくる場所というか仕組み、そういうことが必要になってくると思います。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

今、森下さんも挙がっているのですが、多分、このAのテーマ、全員が話をしたいと思うので、まずここまで、小林さんまで4人の方のご発言につきまして、事務局からお答えいただきたいと思います。

【交通政策課長】 ありがとうございました。中村でございます。伊藤先生、大屋先生、それから、村上先生のご指摘は、ありがとうございます。私どももそのような認識は共有しているつもりではありましたが、ご指摘のとおり明確になっていないところもあるのかなと思いますので、もう少し際立つように少し記載を工夫したいと考えております。

また、小林先生からご指摘いただいたところ、この主語が文言上ははっきりしないだけでなく、そこをやる人の育成というか、その人材なりが不足しているという点は非常に大きな課題だなと受けとめておりまして、なかなか何をどう書くかというところではなくて、まさに、今回、そういう人材については、最後の49ページのところで地域の交通

をデザインする人材の確保・育成ということで、もちろん担い手としてのドライバーさんとか、従事する方の人材不足というのも非常に深刻な課題であります。ご指摘いただいたような、地域に入って調整したり、事業を行っていただくとか、さらにはデータを分析するとか、そういったところは最後には書いてございますが、大きな仕組みをどうするかというのは前から小林先生にご指摘いただいているところでございまして、今すぐにどうこう、どうしたらいいかというのは、済みません、なかなかアイディアが浮かびませんが、もう少し何か書けないか検討したいと思います。ありがとうございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【審議官（公共交通・物流政策）】 済みません、審議官の金井です。

【家田委員長】 どうぞ。お願いします。

【審議官（公共交通・物流政策）】 今の村上先生のご指摘の共助のところ、まさにコミュニティでいろいろな取り組みが行われているという実態がすごく広がってきていますので、この地域交通の話、この共助の部分、どう捉えているかというのは非常に重要だと思います。そのときに小林先生のおっしゃった人材、まさに市長が音頭を取っている場合もありますし、事業者が将来を見据えてやっているようなところもありますし、そういう意味でコーディネーターであるとか、そのプレイヤーとしての人材とそのコミュニティというか、共助、その仕組み、これを行政と民間と地方自治体とどうやっていくかって、極めて重要なテーマだと思っていますので、その問題意識も含めて少し工夫して入れ込められればと思います。

以上です。

【公共交通・物流政策審議官】 公流審の久保田です。あわせてですが、村上先生の共助のところ、これ、実は今、第3章のところって結構、新たに取り組む施策ということで、今までにないことを中心に書いたというのが実情でございます。その意味において、昨年のその地域公共交通活性再生法の改正の中身の1つが、要するに公助をもっとやっていこうではないか、そこにスポットを当てたような表現になっているのかなと思います。そこは第4章のところ、それをさらに具体化するようなことでやっていきたいと思っていますので、3章、4章を合わせたような形でどう表現するのか考えていきたいなと思います。

私から以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかに事務局からお答えいただく方はいらっしゃいますか。よろしいですか。ご発言い

いただいた4人の方、いかがでしょうか。とりあえず、よろしいですか。それでは、次に手が挙がっている方々にご発言いただくようにしましょう。

まず、森下さんで、次が加藤さんで、お2人、お願いします。

【森下委員】 ありがとうございます。この後ろのほうの目標と講ずべき施策の4章とかというような、これはまた別に議論ですか。

【家田委員長】 いや、やりません。

【森下委員】 一応、話をしてしまってよろしいですか。

【家田委員長】 いいの。Aの関係のところだったら、どこでもどうぞ。

【森下委員】 はい。ありがとうございます。まず、14ページのところの基本方針Aのところの23行目のところなのですが、訪日外国人とワーケーションの話が出てきていまして、これに対するインフラを進めていくというような話だと思うのですが、ワーケーションが特にそうかと思うのですが、インフラをつくっただけではだめで、当然、ホテルに籠もられてもいけないので、周回を促す仕組みというのも一緒につくっていかないといけないのかなというところですね。だから、モビリティを充実させるとともに、ワーケーションなどの周回を促すような仕組みもあわせてやっつけていかないと、せっかくのお客さんが回らないなというようなところがございます。

このワーケーションの話は、その後ろのほうに出てきます実際の4章の施策のところの目標④のところですか、ここにずっと観光の話が出てきていまして、26ページからでしょうか、ここにさっきのワーケーションの話って実は入ってこないんですね。入ってきていないんですね。なので、せっかくこのところ、最初のところで書いているのであれば、施策のほうにワーケーションの周回を促す仕組みづくりのようなこと、それも一緒に入れてほしいなというようなところがございます。

それと、実際の目標④の26ページの観光に関する記述がずっと出てきている中で、やや気になる点がありまして、それは、1つは27ページのところの11行目から始まるころなのなのですが、例えばこれ、訪日外国人旅行の国内観光地への訪問や周回を拡大するためというようなところで限定をしているのですが、実際にこの地域内の観光コンテンツをつなぐ交通アクセス云々というような、この13行目以降の話というのは、訪日外国人だけではなくて、国内の旅行者も同様なことが言えると思うんですね。なので、この辺の言葉の整理をしないと、訪日外国人に対して言っているのか、国内の旅行者も含めて言っているのかというのが、ややごちゃごちゃになっているようなところがあるかな

と思いますので、この辺は地域内の観光コンテンツをつなぐなんていうことは、両方とも入れていいと思いますので、その辺の言葉の選び方をやったらいいかなというようなところ です。

それから、同様に27ページの31行目のところに観光交通自体の魅力というような、観光資源としての魅力というようなところがありますが、これ、やはり観光バスとか観光船とかという、そのインフラ的なこととともに、やはりルートの整備といいますか、観光ルートというものの整備をしていくというんですか、単なる箱だけではなくて、どういうルートを通すのかということも重要だと思いますので、ぜひそのルートというような言葉も入れてほしいと思います。

それに関連してなのですけれども、当たり前の話なのですけれども、こういった交通のインフラが進みますと、観光客を呼べるという点もあると思うんですね。これは当たり前の話だと思うのですけれども、意外に何かそこら辺って一般には、いま一つ理解をされていないようなところがあって、そんなインフラばかり進めてみたいところがあるかと思 いますので、新たなこういった観光交通の整備が新たな観光客を呼ぶのだというのをどこかに明記してもいいのかなというようなところもご ざいます。

それから、28ページに行きまして、4行目のところでこの道の駅のところもそうなのですけれども、キャッシュレスとか多言語というようなことが出てきていて、インバウンドの利用を想定しているのかなと思うのですけれども、この辺も現実的には国内の旅行者のほうが多いとかというようにところで、先ほど申し上げたようなインバウンドと国内旅行者、どっちの話をしているのか、もしくは両方の話をしているのかというのもわかりづ らいなところがあります。それとともに、このキャッシュレスの導入などとともに、情報発信をしないとインバウンドは取れないので、環境整備だけではなくて、情報発信というようにところもぜひ入れていただきたい。それとともに、ここでもそうですね。この道の駅を中心としてどうやって周回を促すかという、そういったルートづくりみたいなものも重要だと思っています。なので、そんなところ、少し細かいところでもあるのですけれども、ワーケーションの話、きちんと入れてほしいなというようなことと、やっぱり言葉のところを少し整理、整備をされたらどうかなというような点です。

それともう一つだけ、済みません、長くなって恐縮なのですけれども、ほかのところ に環境対策というようにところで、いろいろなことが出ているかと思うのですけれども、観光って、今はこんな感じなのですけれども、インバウンドの方たちがたくさん来ますので、例

えば電気バスの導入とかというのは、観光地とかから進めていくと世界への発信になるんですね。それは例えばハワイとか何かはそんなふうな形で、電気バスの導入などはむしろ観光客向けのバスから始めているようなところがありますので、世界への、日本はこれだけやっているんだぞというところの発信に使うというようなのは、観光でもできるかと思えますので、むしろ、観光地からそういったものを進めていくという考え方があってもいいのかなというようなところでございます。

済みません、長くなりましたが、以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。今の森下さんがおっしゃった移動そのもののところが大事というところで言及されたので、あれ、観光列車からスタートしているけれども、ほんとうは徒歩であるとか、自転車であるとか、要するに旅そのものに回帰しようよというのがあって、それに付随して観光列車だの、観光船だのって言うんだよね、きつとね。何か妙に旧運輸省の管轄しているところだけがここに書いてあって、つまり、旅の原点は徒歩と、自分の体で動くというところだというのは何か入れてもいいような、今、森下さんの話を聞いていて刺激されたので、少しつけ加えさせていただきました。旅そのものに脚光を浴びせるというのね。

それでは、加藤さん、どうぞ、ご発言ください。

【加藤委員】 私、21ページと23ページを見ていました。21ページのところにKPIとして地域公共交通計画の策定件数とか、特定事業の実施計画の認定総数というのが上がっています。これは極端に言ったら、策定件数というのはすごくいい計画でも何も考えていない計画でも策定されたら1件ですね。それでもいいのかもしれないけれども、もう少し何か中身をきちんと考えて、できたものは何なのかというので評価していかないといけない。この上にいろいろ「目標設定」とか、「PDCA」だとか、「実情に応じた」とかいろいろ書いてあるのですが、その結果として件数が増えるわけではないので、ちゃんとその中身をどれだけ評価するかということを考えなければいけないのだけれども、きつとそれが大変だろうから、この数字になっていると思うのですが。1つ私が考えたのは、例えば地域公共交通会議とか、法定協議会がありますけれども、それらの年間の平均の対面開催の回数とかを目標にしてもいいのではないのかなと。

これだってシャンシャンもあるので、シャンシャンなのか、すごく熱心にやっているかというのはあると思うのですけれども、それでも年1回とか、1回も集まらないところもあれば、年4回も5回もやっているところもあって、4回も5回もやっているようになっ

たら、かなりまじめに話していると思うんですよ。と思ったら、PDCAサイクルとか、実情とかということを考えたら、必ず回数が多いほうが考えていると思うので、例えば今のような会議の開催回数というのを1つ、KPIとして上げてもいいのではないかなと今思ったので申し上げます。

それから、地域公共交通特定事業の数がありますが、いろいろありますよね。利便増進計画とか、サービス継続計画は今回できたものなので、これについて特出しするとかということを考えないのか。一方でLRT導入を支援する軌道運送高度化事業とか、あるいはBRT導入を支援する道路運送高度化事業といったものというのは確かに今、5年とかで見ると玉があまりまだ見えてこないかもしれないので、ここで書けないのかもしれませんが、KPIとして上げなければ、これが大事だというふうに見ないと思います。結局、いろいろ言っているけれども、LRTとかBRTというのは、日本は推進しないのかというふうなメッセージに受け取れると僕は思うんです。だから、特定事業を全部十把一からげにして総数を目標とするのではなくて、LRTはこれだけ頑張るとか、BRTはこれだけ頑張るといったら、それぞれの件数をやっぱり上げていかないといけないのではないかなと思います。これは意欲的な目標値でもいいと思うので。

あと、24ページに、これは一番変えてほしいところですが、6行目に「LRT車両の導入割合（低床式路面電車の導入割合）」とありますよね。この上のところが今言ったようなBRTとか、結節点とか、駐車場とかいろいろ書いてある。幾らMa a Sをやったとしたって、あるいはサブスクをやったりしたって、結節点がきちっとしていないとだめだし、幹線もフィーダーもきちんとしていないとだめだとなったときに、それぞれの部分をどのくらい頑張れたかを評価しなきゃいけないのに、そのまとめが「LRT車両の導入割合」というのは、どう考えてもいただけない。これはやっぱり変えるべきだと思っていて、これもあってもいいのですけれども、この2から5行目のところの指標としてこれ1つというのは余りにもプアなので、もっとそれぞれの、幹線だったら何が目標か、LRTだったら何が目標かということを上げていかなければいけないのではないかと思います。そういうふうにしてこそ、上のほうに戻って3章とか4章、3章などで上げてあるようなことが実現されるような推進力になっていくと思いますので、ぜひ考えていただければと思います。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

Aのパートについて、ほかの方はご発言ございませんか。よろしいかな。では、私から少しつけ加えて1つ2つ申し上げて、それで事務局からお答えいただきましょうかね。1つは、これ、Aで言っているのかわからないんだけど、例えばUber Eatsなんてやっているじゃないですか、今。すごいやっているよね。だけど、自転車を使っているドライバーみんなとは言いませんよ。だけど、それが交通違反をやっているとか、そういう草の根的というか、ボトムアップ的というか、ガチッと業者がやってビリッとやって、一部の間もないようにカチンとやるぞというのがタクシー事業とかバス事業だとすると、そうではないのも、それなりの存在感と活躍をしつつありますよね。

だけど、そういう種類の活動、僕はブレーキをかけろというんじゃないですよ。だけど、そういうところで生じてくる場所の安全上の問題というのに対して、我が国はどう考えるのかというのは避けて通れないんですよ。だから、便利な交通を自助、公助、共助でできる限りやっていかなければいけないのだけれども、そこにおけるボトム的な安全の確保というのに対して、我々がどう考えるのかというのが、ちょっと青臭い議論ではあるんだけど、それを放ったらかしておく、結局、あれはだめだからとかいうだけで忌避したり、あるいは外国でやっているんだから何でいけないんですかというだけで走ったりするという不毛なことになるので、少しお考えいただけないかなというのが、これが1点です。

それとも関係して言うと、地域公共交通が非常に苦境に陥っているので、私は大局的には公助のエリアを広げるとするか、深くするとか、そういうふうにしない限りはだめだろうな。もちろん共助、自助もやってもらうんですけども、と思っているんですよ。だけど、そのときには、じゃあ、地域公共交通の「公共」というのは一体何なんだよというのを突き詰めた議論が恐らくほんとうは必要なはずですよ。ほんとうはそんなものは交通政策基本法に書いてあればいいようなものなのだけれども、そんなことは書いてありませんので、少なくともそこが重要ポイントであってと思っています。例えば各市区町村でやっている図書館なんていうのは、基本的に借りるのはただなんですよ。コピーなんかすれば10円とか、そういうのは払うんだけど、ただなんですよ。あれはある種の公共ということも割ときっちり考えてきたような世界だから、それはただでしょうということになる。つまり、公共がうんと手を出すわけですよ。

だけど、一方で我々が地域公共交通と言っているところの「公共」というのは、決して図書館と同じような意味で公共と使っているとも限らなくて、むしろ、誰でもお金を払え

ば拒絶されずに使うことができるという「公衆」に近い言い方で使ってきた。内容的にはやっつけて。それを地域公共交通と称してきたわけです。ところが、さっき言ったような図書館のような公共という意味と公衆に近いような地域公共交通の公共というのは相当に開きがあるので、その開きが人によって理解が違うからすれ違ってしまいう面があるので、ぜひこのレポートの中で悩ましいことではあるのだけれども、じっくり考えなければいけない事項としてどこかに書いておいたほうがいいのではないかなんて、これが1つ目。2つ目になるかな、1個目と2個目のトピックです。

それから、3点目で多様なモビリティというのが出てくるのは、これはAだったか、Cだったか、どっちか忘れたけれども、どこかに出てくるので、恐らく便利さということを考えて、Aでも関係していると思うのですが、多様なモビリティはいいんですよ。だけど、何のためなのというのがあまりはっきりしないような気がするんですよ。つまり、自分で運転できない人、いるじゃない。だから、こういうのをつくらなければいけないよねというのはもう一つわかる。だけど、電動ボードとかいうのは、そんな人が使うかよと。じゃないよね、きっとね。それはもっと移動とか何かを楽しもうよという世界もあろうかと思うんですね。

もう少し、何の目的だからこういうような多様なモビリティ、別の目的については、こういうような多様なモビリティ、しかも、何か現時点では、いろいろな思いつきみたいなものが、ちょっとつくってみてはうまくいきませんでしたみたいなことを繰り返しているだけにすぎない面があって、この小型モビリティ的なやつというのが、そろそろその意図と、それから、開発目標と、どういうところに適用して、どのくらい世の中が変わり得るのかという遊びを超越したようなところというのを何か書かないといけないなんていう気がいたしました。

以上、3点申し上げました。

途中から司会の私も発言しましたね。今、Aの部分について加えてご発言の方、いらっしゃいませんか。よろしいですか。では、ここまで森下さん、加藤さん、私の発言などを意識していただいて、事務局からお答えいただければありがたく存じます。いかがでしょうか。フリーズしていますか。

【公共交通・物流政策審議官】 いや、そんなことはございません。久保田でございます。

【家田委員長】 大丈夫？

【公共交通・物流政策審議官】 ええ。森下先生のご指摘、ワーケーションのところ、確かに第4章のところになかなか書けることがなかったのですが、そこにとどまっていたかというか、要するにそこで巣籠もりだとあまりワーケーション、我々の進む意味もないので、出歩いていただくようなことを考えていきたいと思えますし、そのときにルートというのが重要だということで、この交通政策基本計画でどこまで観光について書くかという問題とも関連してくると思うので、その分量の程度を少し考えたいと思います。

それから、旅行の関係でいくと確かに旧運輸的な発想に偏っていたような気がしますので、レンタサイクルとか、そういうのもいろいろと書いたつもりなのですが、もう少し書いてみます。

それから、KPIの関係については、ご指摘をいただきましてありがとうございます。例えば24ページのところのLRTというのは、これは1行目から4行目を、それをLRTで全て代表しようというわけではなく、この中で我々、今、事務的に考えている中で、KPIとして置けるとするとこれかなというふうに思ったというのが本音のところでございます。そこは検討をさらに深めたいと思います。

それから、交通計画ですけれども、これは法律のKPIで地域公共交通計画何件というのを目標値ともしていたので、これはKPIとして絶対外せないと思えますけれども、その個々のものがどうかということについては、どこまで、これも具体的にできるかは検討をさせていただければと思います。

それから、家田先生がおっしゃったような新しいサービスの安全上の問題がどうかというのは、確かにあまりここは触れていないですね。触れていません。その問題、避けては通れないと思うので、そこはわかりました。考えようと思えます。

それから、新たなモビリティの出現がどういう目的かということについて、確かに第3章のところのモビリティ、例えば14ページの14行目以下については、はっきり言って何のためというのはあまり書いてなくて、それを普及させるためにまちづくり等の社会システムと一緒に検討するというふうにしてしまっていますが、第4章のところでは、例えば世の中、出歩いていただくためのものとしての事業とかというふうに少し書いていたところもあります。直ちに出てこなくて申しわけございません。目的をはっきりさせるということを考えていくということだと思います。

済みません、取りとめもありませんけれども、私からは以上でございます。ほかの方、

コメントがあったら、ぜひ積極的にお願いします。

【交通政策課企画室長】 すみません、河村でございます。今の家田先生の、今ございました目的、多様なモビリティの目的で、8ページのところの28行目でございますけれども、これは経産省さんからいただいた文言ではあるのですが、「積極的な外出機運をもたらす」、冒頭に「密の回避にもつながる」というようなところもございますし、あと外出を促進する、またさらに公共交通機関と既存のものと連携することで交流を促進するとかと書いてございますが、ただ、これ、何が何だかよく、それぞれもう少しわかりやすくしたいと思います。

【家田委員長】 何かやっぱり、もちろん言いたいことは何かというと、何かを新しい機会というか、物をつくり出すというのは、それ自身が大きなインパクトになるから、それ自身の発想も悪くはないのだけれども、この国土交通省でやる交通基本計画というのは、ニーズなり社会の変化に必然的に対応しなければいけないことにどう先に手を打っていくかということだから、何か物をつくる、それを開発することが目的ではないんですよ。だから、外出機会、いいじゃないですか。それ、幸せになるよね。幸せになろうよ。だから、外出機会、こんな道具も要るよね。あるいは高齢で、100年時代で、自分で運転できない人だって当然出てくるんだから、こういうようなもの、要るよね。これならわかるんだけど、何か少し違う、それが混ぜこぜで怪しい感じもしませんか。まあ、少し鋭く書いていただけたら十分ですけどね。密の回避の話ではないと思うけれども。

【交通政策課企画室長】 済みません。あともう1点、Uberのお話、交通安全の話、そもそもどこまでここに、計画に書くのかというところで、前回計画では交通安全基本計画との関係で、交通安全自体は基本計画のほうに書いてということで整理はしたのですが、今回、そういったお話がどこまで書き込めるかは整理したいと思います。

【家田委員長】 だから、例えばこんなことは書かなくていいですよ。例えばUber Eatsの自転車の運転者は交通違反するのでけしからんだとか、そんなことを書く必要ないのよ。だけど、ああいう種類のをどこまで社会として容認していくか、あるいは推進するか、あるいはブレーキをかけるかというのは、それがどんなような安全をどういう手法によって確保できるかによって方針が変わってきますよね。ということを書かなければいけないということね。

【交通政策課企画室長】 はい。よく考えてみたいと思います。ありがとうございます。

【家田委員長】 ほかには補足のご説明やご回答の方、いらっしゃいますか。よろしい

ですか。それでは、とりあえず手が挙がっていませんので、次のBのところに入りたいと思います。B、国際競争とか、いろいろ幅広の話が出てきたところですね。どうぞ、ご発言の方、手を挙げていただきたいと思います。大串さん、伊藤さん、お2人挙がっていますね。では、大串さん、伊藤さんの順でご発言をお願いします。

【大串委員】 はい。よろしくをお願いします。私、物流に関して発言をしたいと思います。さっき、バリアフリーのところ、バリアフリー化の費用をどう捻出していくのかという話もあったと思うのですけれども、この物流に関しても例えば、今、10ページのところで物流における労働者不足であったりとか、16ページ、17ページのところで物流機能の確保というところが出ていますけれども、特に物流機能の確保のところサブライチェーンやDX、リードタイムの見直しなどの文言が見られるのですが、じゃあ、これは誰がやっていくのかということになると、物流事業者そのものよりもやっぱり荷主との連携が欠かせないのだと思います。荷主というのは、物のモビリティサービスの利用者ということになりますので、ただ、その荷主の過度な利用の要求が、特にジャストインタイムですね。

例えば平時では路駐を促進させてしまって渋滞の一因になっていたりとか、高速道路上の駐車場がなくなってしまうような駐車スペースの不足が起きてしまったりとか、また、大雪などでは、最近もありましたけれども、大雪だということで非常に不要不急のとは言われていたのですけれども、どうしても荷主の要求でジャストインタイムを守らないとペナルティがあるからということで、無理な運行による事故が起きてしまい、そこから大渋滞が発生してしまったり、3日ぐらい路上にいななければいけないような状況が作り出されたりということで、大きな外部不経済を生んでいるのではないかと思います。労働力の無駄になっていますし、CO₂が増大する要因にもなっていますので、このところをしっかりと書き込んでいただいて、どちらかというと、内容を見ていると、運行事業者が頑張りなさいよみたいな内容になっているような側面もありますので、きちんと荷主の役割というのも言及していただけたらいいかなと思いました。

あと、それにつけ加えて言うと、担い手のダイバーシティ化というのをもっと進めていくという話が、以前は結構書き込みがあったのではないかと思います。今回、そういうのが出ていないのも少し気になりました。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

続いて、伊藤さん、どうぞ。

【伊藤委員】 伊藤です。交通分野の産業力の強化、これはすごく重要な課題で、日本は車両、車もつくれるし、道路も橋もつくれるし、交通にかかるありとあらゆる産業を国内でつくれた国がデジタルという1つのピースを失うことで、そこから始まってほぼ全ての国の産業が弱くなってしまわないかなとかなり危機感を持っています。これは交通以外の分野では、ほぼ、パソコンとかスマホとか、いろいろなところで起こったことが交通でも起こるだろうというのがかなり予測される未来なので、ここは何とかかなり危機感高くやっておくべきだと思っております。

そういった意味で、例えば15ページ、交通産業の産業力強化と書いていろいろと載っている点、これはオープンデータの話や、それから、運輸行政手続のオンライン化、こういったことを書いていただいたのは非常にいいのですけれども、これが4章が十分受けていなくて、これがどこで進められているのかがわからない。非常にこういった目標がいいにもかかわらず、4章以降のところでは何か縦割りのまま、特にデータというのは、先ほどから申し上げているように、いろいろなところで共通で使える土台になる話ですので、そういったその共通の土台としてデータを使うのだ、活用していくのだという、これは官民間問わず、そういった部分がなくて1つの縦割りの一要素になってしまっているのが非常に残念で。

もう少し言うと32ページ、例えばETC2.0みたいなところに言及があるのですけれども、こういった1つのテクノロジーにあまり肩入れし過ぎると、これは時代おくれになってしまっているのですけれども、こういった古いテクノロジーをいまだに守り続けなくてはいけなくなってしまう。こういったところがむしろ足を引っ張るので、国として、産業政策としてこういった形の部分に関与するべきか。そうしないとなかなか世界をリードするどころか、何か足手まといが増えてしまう。そういった問題を考えています。そういったところをぜひご検討いただければと思います。

【家田委員長】 よろしいですか。

【伊藤委員】 はい。

【家田委員長】 ありがとうございます。伊藤さん、もう少し説明をしていただきたいんですけども、ETC2.0あたりはもう全然古くさくて話にならないという感じなんですかね。

【伊藤委員】 そうですね。

【家田委員長】 なるほど。もう少し説明をお願いしますか。

【伊藤委員】 はい。通信の話、それから、データの話、アプリケーションの話、いろいろな複数の構成要素に基づく技術というのを全体を通して、一貫して作り込んでしまっただけのために個々の技術の進化に対応できなくなっていると思うんですね。なので、ある部分によって非常にいいですし、アイデア全体として悪いものではないのですけれども、モジュール化が十分できていないというのは、私は今の問題だと思っています。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

藤原さんが、手が挙がりましたね。どうぞ、ご発言ください。

【藤原委員長代理】 ありがとうございます。提案が思いつかなくて躊躇していたのですけれども、基本的方針がA、B、Cとあって、これが加藤さんが言うところの宣言に近いように読み手は映ると思うのですが、AとCは交通なんですね。Bはネットワークとサービスに特化して話をしているのですけれども、中身は結構制度のこととか、いろいろなことが書いてあって、「ネットワーク・サービス」という言葉について注意をしたほうがいいか、あるいはわかりやすく記述したほうがいいかなと思います。「インフラ・システム」という言葉が途中に出てくるのですが、それが制度などを言い当てているのかなとも思うのですが、済みません、代替案が見つからなくて困っていますが、ここだけほんとうにインフラ・サービスというふうに限定していいのかという気がいたします。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

加えて手の挙がっている方はいらっしゃらないかな。いらっしゃらないですね。では、このパートについても、私も1つだけ申し上げようと思うのですけれども、これからどうするかというところについては、今、藤原先生や伊藤先生がお話しいただいたようなところを参考にしてシャープに書いていけばいいと思うのですが、このBの分野についての、ここまでの現況認識については、私のおりみんなが思うとも限らないし、事務局がそのとおり思ってくれという意味ではなくて、私が思っていることを言っているだけ、言おうとするだけなんですけれども、感覚的に言うと、日本の高度成長期プラスアルファくらいまでの時期は、日本もいろいろなことを思いついたり、開発したり、制度的にもいろいろ新しいものをつくって、まあ、悪く言えば大して、ろくに考えもせずにやってみるみたいなことを結構やってきたんですね。

だけど、そのころは世界の中でもトップとは言わないんだけど、少なくともトップ

の一員としてこの地域公共交通系のものが随分出てきたと思うんだけど、新しい技がね。それは制度も含めてね。だけど、何かその後は、M a a Sなんてその典型ですけども、人が言っている、どこかでやっていることをうちもできないかなとかいってやるのにすぎなくなっていたり、技術の面で言うと電子情報工学のようなものが少々足踏み状態になってきてしまったというのが典型なんだろうけれども、ただ、それが足踏みになる理由というのは、新しいものをつくったり、開発したり、思いついたりしたことをパッと導入してみるというマインドが社会から低下してしまって、何か前例がないんだったら、うちではできませんよと。国のお墨つきをもらってからやらせてくださいみたいな感じになっていたりして、業界も地方自治体も、もっと言えば国も、もういやという感じでやってきたんじゃないかなという感じがするんですよね。悪く言うと。

でも、それがさっき、加藤さんのあれであれば、あるいは小林先生ので言えば、危機感をもたらしているわけで、危機をもたらしているわけであって、そういうマインド自身をやっぱり変えなければ次のこの、それこそ加藤さんだったら革命とつけるのでしょけれども、とにかく大転換はできないよというようなところをこのBに関しては前のほうで少し言っておいた上で、じゃあ、何をやるのだというのが後ろのほうで出てくるというつくりにならないかなと。そこのところをはっきり言わないと、何かジャパン・アズ・ナンバーワンで技術だけは負けちゃいないなんていうことに国民が間違っと思いつつ、後ろのほうを見ると、ああ、こんな細かいことをちょいちょいとやれば、またトップになれるのみに思われても、少し違うんじゃないかなという感じもするんですよね。それはちょっとほわっとしたことを言って申しわけないのですけれども、日本の技術競争力みたいなものに関する、それは決して技術の問題以上にマインドの問題と社会の安全に関する物の考え方と、行政というものは一体何を危機と考えて、何に挑まなければいけないのかというところの違いではないかと思っています。

加えて、先ほどK P Iについて加藤先生から話があったので、それに関しても言うと、個々のものについて、僕は特にこれをこうしなさいという意見は持っていないのですけれども、ともすると、この種類のいろいろな指標や何かの設定が、その指標を設定して、それをやっていますということを行うための目的になる嫌いが常にあるんですよね。それで、いろいろなトライアルをやっては、日本のあちこちでやってみて、何か半年もすれば忘れちゃったようなものになったりとか、実を言うと、私は埼玉県南のほうに住んでいるんですけども、うちの近所で、住宅地ですよ。観光地でも何でもなくて、駅の近所

とか公園のあちこちに自転車シェアリングが置いてあるんだけど、使っているやつなんて1人もいませんよ。

というような、うちもやっていますというだけのために妙なことをやっているというような面が多過ぎないですかと。そうするとKPIというのも実質を取れるようなものじゃないかと、何をやっているのと。数年たつと、結局、何も変わっていないじゃないと言われてしまうのではないかと。というようなことも少し頭に置きながら、KPIについては少し踏み込んだり、あるいはKPIをつくれないうようなものでも、定性的でいいから物を言うとかいうのが後ろのほうでは要るかなと思います。特にこのBの部分については、そんな気がいたしました。少しつけ加えさせていただきました。

ほかの方からご発言がなければ、ここで事務局からお答えをいただこうと思いますが、よろしいですか。では、お願いします。

【審議官（公共交通・物流政策）】 審議官の金井です。ありがとうございます。大串先生からの物流についてのご指摘がありました。ご指摘ごもっともで、言葉が少なくて書き切れていないところもありますけれども、荷主との連携、当然重要だと思っています。ただ、今現状、誰がやるかというところ、物流においては非常にいつもテーマになるところで、もちろん官がやる場所と民がやる場所があるわけですが、その民の中でも荷主があり、物流事業者があり、そしてさらに卸があって小売があって、これが横串で、一貫通貫でどこまでできるかというのが今の最大の課題だと思っております。その中でこのDX化、この現場のリアリティをどうやってDXに乗せていくかということと、それにあわせて我々1つ重要なのは、やっぱり標準化、一貫して標準化を前提として、標準化のリアルハードとソフト両方でも標準化を進めながら、このDXにどう持っていくか、こういう問題意識でやっております。そこら辺まで書き込めていないのですけれども、そういったときに当然、荷主の過大な要求であるとか、やり過ぎであるとか、そういった話もありますし、担い手の部分を担い手の部分をどういうふう工夫してデジタルの部分で効率化していくか。現場とデジタルとの関係みたいな非常に難しい議論がありますけれども、そこら辺に切り込んでいきたいと思っております。そこら辺、もう少し書ければ書いていこうと思います。

あと、伊藤先生のお話にありましたオープンデータの話、これも非常に議論になるところでございますけれども、まさに国がどこでどう関与していくかという意味においても、やはり競争領域と協調領域、これをどういうふう整理していくかというのが大きな課題

になっていくと思いますし、それをどこまで書いていくかというところは、やはり過去の経緯とか利害が対立するところもあるので難しいところではありますけれども、伊藤先生の問題意識、我々よくわかっておりますので、そこら辺、もう少し整理して書ければと思っております。

あと、家田先生からの非常に難しい話題ですけれども、まさにマインドの問題ではないかという、私もそういうふうに思いますし、どこまでしっかり思ったことをパッとできるのかということについては、1つは、個人的な感想ですけれども、最も深刻な課題に目を向けて、それを解決するためにどういうことにトライしなければいけないか、それほど深刻なものを放っておくのか、どうするのかというところでトライする。そういうときにやはり誰が、どういうプレイヤーが、どういうコーディネートをする人がどんな問題意識で1人1人の住民の意識とか、事業者の意識とか、それを統合していくみたいな、これも統合していくプロセス、そこら辺がすごく重要だと思っていまして、そういう意味では、これを今言ったところの、いかに深刻な事例に即して課題解決型に行政も持っていくかというところかと思っています。

あと、K P Iのことはまさにおっしゃるとおりでして、どうしてもK P I、形式的になってしまうということだとは思いますが、どのように、K P Iそのもので立てるのは難しいですけれども、どのように実現していくか。K P Iを立てるということとそれを実現するということにあわせて、どういうふうにそれを実現するかって、How toというか、そこに目を、意識を持っていったK P Iの立て方みたいなのが重要だとは思っていますので、それは運用の問題だと思いますけれども、そういうふうにしていきたいと思いません。

私からは以上です。

【家田委員長】 ほかの方はご発言ございますか。

【交通政策課長】 課長の中村でございます。

【家田委員長】 中村さん、どうぞ。

【交通政策課長】 藤原先生からご指摘いただきました基本方針Bの立て方でございますが、済みません、ご指摘ごもっともであります。どうしても特に4章で書いてあるこの具体的な施策の中身はインフラ整備とか、そういうネットワークの強化が多かったものですから、このようなネットワーク・サービスの強化ということになっておりますが、ご指摘のとおり、今回、デジタル化とか、そういう交通産業の強化という面もございますし、

いわゆる交通のあり方という、ありまして、少しそこは工夫させていただきたいと思いません。

私からは以上です。

【家田委員長】 お願いします。

【公共交通・物流政策審議官】 公流審の久保田ですけれども、済みません。

【家田委員長】 はい。どうぞ。

【公共交通・物流政策審議官】 大串先生から物流の関係、いろいろとご指摘、ありがとうございます。人材のところ、実は人材はCの項目のところに結構、担い手という形でまとめを今回したところにあります。例えばページ45の交通関係事業の担い手の確保といったところで、女性、それから、多様な働き手の確保というのは、こちらのほうで整理をしたというのが実態かなと思っています。

それから、家田先生、マインドの問題、確かにおっしゃるとおりかなと思います。例えば第5章のところの④新技術の開発、利活用の促進と国際展開というところで、「行政は新技術を積極的に活用するマインドへと転換し」とはっきり書いたつもりの部分もありません。

【家田委員長】 書いてありますね。

【公共交通・物流政策審議官】 先生からヒントをいただいたエグゼクティブサマリーとか、そんなところでちょっとエッジの効いたまとめをしたいと思います。問題認識は、例えば最初、1ページ目の「はじめに」というところの、要するにあまり活用されないみたいなのも書いたんですよ。書きまして、いずれにしてもサマリーで、はっきりさせるようにしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【家田委員長】 ありがとうございます。

Bの項目について、ほかにご発言ございますか。よろしいですか。

【大串委員】 済みません、今の回答に一言。

【家田委員長】 そうだね。はい。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。45ページに書いてあるということなのですが、KPIが女性の運転手や女性の整備士となっているんですね。でも、運転手や整備士さんって、これから外国人材も入れていこうという分野でもありますので、そこから一歩アップグレードしていただいて、ダイバーシティの人員が増えているというふうな、まあ、ダイバーシティではなくてもいいと思うのですけれども、女性というふうにごだわ

られると何かまた違うかなという気がしますので、その辺、K P I もぜひアップグレードしていただければと思います。よろしくお願いします。

【家田委員長】 なるほどね。女性とは限らないからな。なるほど。ありがとうございます。

ほかにはご発言ございませんか。次のCに行っていていいですか。よろしいですか。では、Cと、それから、全部振り返ってどこでも結構なので、C及び全てということでご発言いただきましょう。どうぞ、お手を挙げていただけたらと思います。大屋さん、村上さんが挙がっています。それから、小林さん。では、この順でお願いしましょうかね。大屋さん、村上さん、小林さん、ここまでまずはご発言いただきましょう。大屋さんからどうぞ。

【大屋委員】 大屋でございます。ここはコロナ対策関係、防疫対策のところだけ私は意見があるのですが、読んでみると安全性を確立して利用者の理解を得ようとか、利用者にとって安全な交通を維持しようという話が正面に出ているような気がします。これはもちろん重要なのですけれども、大江戸線みたいに運転手さんのほうの集団感染が発生しているとか、あるいは場合によっては、要するに乗客から労働者を守るということも必要になってくる。要するにマスクもしないで乗ってくるような人間をどうするかという話も考えなければいけないというわけで、エッセンシャルサービスとしての公共交通を守るという観点からの対策を打つのだと。運行継続と安全確保ということをやるといふ話を強調していただきたいなと思いました。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ごもっともな話ですね。

では、村上さん、どうぞ。引き続きお願いします。

【村上委員】 村上です。18ページ、基本方針Cの自然災害への対応の部分になると思うのですけれども、この点に関して例えば都市計画とか、まちづくりとの連携という視点も必要かなと思っていました。これに関しては第4章での書き方にも関わってくるかもしれないのですけれども、例えば後ほど立地適正化計画の策定数をK P Iとして掲げていらっしゃる書き方をされていますけれども、例えば今、立地適正化計画策定に当たって、自治体によって防災指針の策定なども義務づけられたことですし、例えば福島県のとある自治体でも、災害リスクを分析したときに浸水時に避難路の確保が難しいとか、そういった分析もされています。例えばこの後、23ページのところで立地適正化計画の策定した市町村数などもK P Iとして掲げられていますが、コンパクト+ネットワークだけではな

くて、防災などの観点からも都市計画とかまちづくりとの連携を図るべきという、そういう点も必要というか、言及していただいてもいいのかなと思いました。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

続きまして、小林先生、お願いします。

【小林委員】 先ほど家田先生からマインドというキーワードをいただきましたので、それに付随して2つ話題を振ってみたいと思います。1つはスローモビリティというのか、これは場所、場所によるんですけれども、例えば自動運転とか、そういう小型のモビリティを入れてくると、走行速度はものすごく低下するんですよね。それが普通だという意識を醸成することが必要だと思います。

京都府の長岡京市では、例えばバスの路線で2車線、対面通行なんですけれども、昔はバスベイを設置し、バスの停車スペースを歩道のほうに少し引き込んで、バスが停車しているときに後ろから追い抜けるようにしていた。しかし、今、それを全部廃止しようとしています。バスベイがあると歩道が狭くなってしまいます。高齢化社会では、バスは通院で利用される場合が多い。バスが停車中には後続車は停車して、高齢者の乗降を待ちましょう。それが普通だというマインドを醸成していかないと、なかなか自動運転を都市部の生活、そういうところに入れていくというのがやっぱり難しい。そういうマインドを醸成することが必要です。

それからもう一つは、デジタル・トランスフォーメーションに関する誤解です。デジタル・トランスフォーメーションの必要性を議論すると、それぞれの組織のデジタル化のほう先だという認識を持っているところが結構あります。ところが、このような考え方が日本のデジタル・トランスフォーメーションの遅れにつながっている。それぞれの組織がデジタル化を独自に進めてしまった結果、組織ごとにガラパゴス化してしまって、結局、組織間で情報が流れなくなっている。最初から組織を超えてつなげることが必要だというマインドを持っていただきたいと思います。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

伊藤さん、挙がっていますね。今、小林先生が発言されたのに便乗させていただいて、僕も一言言って、それから、伊藤さんに行こうと思いますけれども、今、小林先生はスローモビリティという言葉で、ある種、社会がそのスローさのある種アクセプトすることに

よって社会全体がハッピーになる面があるというお話だったと思うのですが、ご参考までに申し上げますと、アメリカやカナダでやっているスクールバスって、あれは非常に厳しい連邦や州の法律によって車体の構造から何から、道路交通法的なものから非常にうるさく決まっているのですが、ご存じの方、多いと思いますけれども、とまって子供が乗ったり降りたり、歩道でするじゃないですか。その間は車体の反対側のところに腕木みたいなものがペロッと上がって、ストップって出るんですよね。つまり、後ろの後続の車がこれを抜くんじゃないぞということなんですよ。

何で抜くんじゃないぞと言うかという、降りた子供が道路を横断して反対側に行くかもしれないでしょう。危ないから抜くなよねというルールになっているんですよ。しかも、塗色も全部黄色でわかりやすいというか、すぐにわかる自動車でしょう。というふうにある種のモビリティというのは、社会としてかくあるべしというものを合意した上で、かなり強いメッセージとかなり強い道徳的マインドを前提にしている。こういうのがあのアメリカですら——まあ、すらなんて言っただけは偏見のある発言になりますけれども、やっているんですよね。今、小林先生のを伺っていて、そういうところにも通じる話だなと。日本の中ではややそういうところが弱いかもしれないなんて思いながら伺いました。少し便乗させていただきました。

それでは、引き続き伊藤先生、どうぞお願いします。

【伊藤委員】 45ページ、人材ですね。交通関連事業の担い手の確保の話で、運転手さんの不足に関してはかなりいろいろところで聞く話で、まさに女性だけではないという部分を含めて非常に大事だなと思う一方で、それだけではなくやっぱり、企画にかかわるだとか、運転ではない、現場ではない部分の人材の不足だとか、あるいはスキルの転換みたいなものの必要性もかなり高まっているのかなと思います。例えば私もデジタルの話なんか持っていても、コンピュータのことがよくわからないみたいな方が上に行けば行くほどたくさんいらっしゃるけれども、この先、この産業としてそういった形では支えていけないからには、そういったところの人材の流動性であったりだとか、再教育みたいな機会も必要なのかなと思います。ぜひそういったところに関しても考えていただいて、これは関連交通事業者さんだけではなくて、例えば行政も含めた、運輸局とかそういったところも含めた部分で、人材のアップデートが必要なのかなと思っています。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかの委員の方々、ご発言ございませんか。どの部分でも結構ですが、よろしいですか。多分、ご意見ございませんかというのは、これがラストチャンスになるかもしれませんが、言い忘れたところ、ないですか。大丈夫ですか。どこでもいいですよ。一番前から一番後ろまで、よろしいですか。一番しゃべる人が出ちゃったからね。少し静かですが、よろしいですか。

【藤原委員長代理】 済みません、では、一言だけ。

【家田委員長】 藤原さん、どうぞ。

【藤原委員長代理】 自然災害のところだったと思うのですけれども、38ページだと思えますけれども、この i)、ii)、iii) の書き方はとてもいいと思います。何でこの i)、ii)、iii) を書いたかというのが伝わるように、例えば災害に対する抵抗力と復元力が重要である。したがって、次の対策をとるというふうな形で1行入れておくとわかりやすいのではないかなと感じました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかの方は、よろしいですか。出ていないですよ。それでは、事務局から、ここまで4人の方にお話しいただきましたので、お答えいただけたらと思います。

【交通政策課長】 では、課長の中村でございますが、大屋先生からいただきました感染防止とか防疫の点は、利用者だけではなくて、むしろ、従事する方を守るという点をご指摘いただきまして、その点に関しましては現在も各事業者が取り組んでおります各業種別のガイドラインの中に当然、そういったことも入ってはおりますが、その趣旨がもう少し明確になるように少し追記するようなことを検討したいと思います。

それから、村上先生からご指摘いただきました立地適正化計画とその計画策定で防災の観点からも非常に重要というお話は、まさに21ページのところで、まず地域公共交通計画をつくっていくという施策がございまして、そこでも8行目のところには「防災・減災の観点を踏まえて」と書いておりまして、ご指摘の点を踏まえて、そういった点、非常に重要だという認識は私ども持っているところでございます。

それから、小林先生からご指摘いただきましたスローモビリティ、これは家田先生からもお話がございましたが、まさにそういうマインドセットというか、社会が受け入れるというところで、まさにバスペイを廃止して、確かに歩道が狭くなっているというので、今回、歩きやすいまちづくりといたしまししょうか、歩きたくなるような、まさに徒歩というの

も1つの交通という点で改めて捉え直して、まちづくりでも歩きやすいような環境づくりというのも盛り込んでおりました、そういったものとも通じるところがあるだろうなと認識しております、もう少しモビリティの観点からもどう書くか工夫したいと思います。

それから、デジタル化について、このつなげるというマインドが大事だと。組織ごとにするというのは、まさに我々も、それは霞が関で非常に痛感しているところでございまして、おっしゃるとおりだと思ひまして、少し考えたいと思います。

それから、伊藤先生からご指摘いただきましたデジタルなどもわかる人材がというところで、もちろん会社で交通事業に従事する人での人材というのもというご指摘なのかもしれませんが、もう少し企画面も含めてという意味では、最後の49ページの、いわゆるデザインする側、企画側の人材育成というところ、最後の横断的な課題と書いておりました、そこにデジタルという言葉もないので、そういった点も非常に重要だと思ひますので、こういったところで少し補足したいと思ひます。

それから、最後、藤原先生からご指摘いただいたところ、ありがとうございます。これはこの防災関係は、社会資本整備重点計画の書き方と平仄をとっていきたいと考えてございしますが、これはまだ概要でございしますので、個々のところにはご指摘のような補足も含めて書くことも少し検討したいと思ひます。

私からは以上でございします。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

大体、審議の時間、予定しているところまで来たのですけれども、皆さんから加えてのご発言はよろしいですか。伊藤さんが、手が挙がっていますね。お願いします。どうぞ。

【伊藤委員】 今日のこのテレビ会議、我々自身は非常に円滑にできたのですけれども、今日、90人くらい聞いている方がいらっしゃるらしくて、そこは非常に音質、画質が悪いらしくて、ぜひここもアップデートできればなと思ひているのですけれども、何なら私、お手伝いできますので。

【家田委員長】 それは心強い。

【伊藤委員】 3万円と3時間あれば何とかできるので、そこはまた別に相談させていただきます。

【家田委員長】 それはぜひサジェスションをお願いします。

【伊藤委員】 今日、非常に悪かったらしいです。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【伊藤委員】 こういった取り組み自体、非常にいいと思います。

【家田委員長】 ほかにはご発言ございますか。あとは今後のスケジュールなどになるのですが、1点だけ最後補足させていただくと、何か第2次ということでまとめるとなると、しかも、今、こういう日本というか、世界が危機になっている中で物を言うわけですから、インパクトの非常に鋭いものでなければほとんど意味がないので、ぜひ冒頭で小林先生や加藤先生からもありましたけれども、お考えいただきたいと思います。そんなことだけつけ加えさせていただきたいと思います。

それでは、事務局に回しますので、今後のスケジュール等々の話をお願いします。

【交通政策課企画室長】 家田委員長、委員の皆様、どうもありがとうございました。引き続きどうぞよろしく願いいたします。最後に事務局からスケジュールを含めて連絡事項を申し上げます。スケジュールにつきましては、資料3のとおりでございまして、次回、3月ごろを予定してございますが、計画の原案ということで文章化された、あるいはKPIも入ったような、数値も含めて入ったようなものをお示ししたいと思っております。そこでご議論をまたいただきまして、その後、パブコメ等の手続ということで、最終的には何とか春と言われる時期の間に閣議決定をしたいと思っておりますが、スケジュール、どうなるかありますけれども、そういったところを目指してございます。

あと2点目、本日、小委員会の議事録につきましては、後日、皆様に内容のご了解をいただいた上で、ホームページで公開する予定となっております。

それでは、以上をもちまして第9回の小委員会を閉会させていただきます。本日は大変熱心にご議論いただきまして、まことにありがとうございました。また引き続きどうぞよろしく願いいたします。

【家田委員長】 どうも皆さん、ご苦労さまでした。

— 了 —