

令和4年10月7日

【有賀課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、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。委員の皆様方におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、誠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きます、国土交通省総合政策局交通政策課の有賀でございます。冒頭、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

議事に入ります前に、会議への参加方法についてお伝えいたします。会議中はオンラインでご出席の委員の皆様におかれましては常時カメラオン、マイクについてはご発言時のみオンにさせていただくようお願いいたします。国交省のオンライン出席者は、発言時のみカメラオン、マイクオン、傍聴者については常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、配席図、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿、資料の1から7、参考資料1から2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願います。

なお、報道陣の皆様におかれましては、議事（1）終了後までの撮影及び傍聴とさせていただきますので、あらかじめご了承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条において、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとされておりますので、ご了解いただきますようお願いいたします。

前回の地域公共交通部会は令和元年度に開催され、それから3年経過しております。本日から新しい議題をご審議いただきますので、改めて委員及び臨時委員の皆様を事務局よりご紹介させていただきたいと思っております。

まずは、本会議室にお越しいただいている方からご紹介いたします。

本部会の部会長を務めていただいている、東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授の中村委員でございます。

【中村部会長】 中村です。よろしくお願い申し上げます。

【有賀課長補佐】 梶山女学園大学現代マネジメント学部教授の大串委員でございます。

【大串委員】 大串でございます。よろしくお願い申し上げます。

【有賀課長補佐】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の住野委員でございます。

【住野委員】 住野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 筑波大学名誉教授の石田委員でございます。

【石田委員】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 西村あさひ法律事務所弁護士の河合委員でございます。

【河合委員】 河合でございます。よろしくお願い申し上げます。

【有賀課長補佐】 福島大学経済経営学類准教授の吉田委員でございます。

【吉田委員】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 次に、オンラインでご参加いただいている皆様をご紹介します。

本部会の部会長代理を務めていただいている、名古屋大学大学院環境学研究科教授の加藤委員でございます。

【加藤部会長代理】 加藤です。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 東京大学生産技術研究所教授の須田委員でございます。

【須田委員】 須田でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 東京大学大学院経済学研究科教授の大橋委員でございます。

【大橋委員】 大橋です。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授の神田委員でございます。

【神田委員】 神田でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 一橋大学名誉教授の山内委員でございます。

【山内委員】 山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 また、本日はオブザーバーとして、一般社団法人日本旅客船協会理事長の天谷様。

【天谷オブザーバー】 天谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 第三セクター鉄道等協議会会長の小池様。

【小池オブザーバー】 小池と申します。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員長の竹谷様。

【竹谷オブザーバー】 竹谷です。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員会委員長の田中様。

【田中オブザーバー】 田中でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 一般社団法人日本民営鉄道協会、椋田副会長の代理出席としまして、

同協会常務理事の野澤様。

【野澤オブザーバー】 野澤と申します。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 東日本旅客鉄道株式会社、渡利常務取締役の代理出席としまして、同執行役員の高岡様にご出席いただいております。

【高岡オブザーバー】 高岡でございます。よろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 なお、清水委員、矢ヶ崎議員、竹内委員、羽藤委員は、本日所用によりご欠席でございます。

以上のとおり、委員、臨時委員15名中11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。

それでは、公共交通・物流政策審議官の鶴田から、ご挨拶を申し上げます。

【鶴田審議官】 おはようございます。国土交通省の鶴田です。委員の皆様方におかれましてはご多忙のところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

この数か月来、国交省の鉄道局と、それから総合政策局で、それぞれ地域交通に関する検討を行ってきました。皆様方には、その議論をリードいただきまして、大変ありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。本日から、その2つの場で行われてきた検討を合流させて、さらに深めていこうということでございます。

地域交通の重要性は申すまでもない一方、危機的状況にコロナで拍車がかかっておりますが、これはコロナによるものだけでは当然ありません。私事になりますけれども、私が就職活動していた頃はバブルの末期で、バブルが崩壊した直後に社会人になりました。それ以来30年余り地域交通は徐々に弱ってきている、この流れを何とか変えたい、今コロナの状況もそのきっかけにしたい、という思いでございます。

今、私事を申し上げましたけれども、これは私一人の問題ではなくて、この三十数年というのはそういう時代だったのでしょうか。つまり現在を生きる世代の責任としても、次世代によい公共交通を残していく、そういう気持ちでおります。活発なご議論をいただければと思います。

閣議決定されています骨太方針でも、法改正も視野に、従来とは異なる実効性のある支援ということになっております。これを目指して、一緒にご議論させていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 次に、本部会の中村部会長から、一言ご挨拶をお願いいたします。

【中村部会長】 ただいまご紹介あずかりました、部会長を務めさせていただきます、東京大学大学院新領域創成科学研究科におります、特任教授の中村でございます。よろしくお願いたします。

今、審議官のお話がありましたように、この部会はこの2月、3月からこの間までやっていた2つの検討会の成果を受けまして、地域交通に関して具体的なところに進めていくということで、3年前にこの部会がありました。そのとき私は部会長を初めて仰せつかりまして、そのときは最終的には地域公共交通活性化再生法等の法改正等まで、至るところで先生方にすごくお世話になり、あのときも、もう本来なら私よりずっと偉い大先生たちがいる中で、何とか部会長をやらせていただきましたけれども、今回も、もうすぐ横に石田先生がいらっしゃいますけれども、先輩方がたくさんいらっしゃる中で何とか部会長として、まとめというところで頑張りたいと思っております。

なかなか、鉄道の話にしてもバスの話にしても、昔から課題は多いものの、今これも審議官がおっしゃいましたように、コロナという流れの中で課題のある面がかなり出てきました。一方で技術、特に情報通信技術の流れは、コロナになる前から大きく変わってきています。一方で、日本の中では、労働の問題や高齢化の問題も顕在化してきています。いろいろなことが重なっていますけれども、それは逆にここでしっかり議論をして決めていかないといけないタイミングなのかと思って、非常に重い役目を仰せつかったなと思うところでございます。諸先輩方、先生方、今日いらっしゃる皆様のお力を借りて何とかまとめていきたいと思いますので、ご協力のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

【有賀課長補佐】 ありがとうございます。

それでは、以後の議事の進行を中村部会長にお願いしたいと存じます。先生、よろしくお願いたします。

【中村部会長】 かしこまりました。それでは、議事に入ります。

議事（1）として、国土交通省において今年度開催した2つの検討会の概要の説明から始めます。本日の進め方ですが、委員の皆さんのご意見・ご質問については、議事の（1）、（2）、（3）を終えてからまとめてお受けさせていただこうと思っておりますので、ご理解のほどお願いいたします。

それでは最初に、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」について、鉄道局鉄道事業課より説明をお願いいたします。

【田口課長】 皆様、おはようございます。鉄道局で鉄道事業課の課長をやっております

田口と申します。「モビリティ検討会」の事務局をやっておりましたので、その立場からご説明申し上げます。座ってご説明いたします。

【中村部会長】 お願いします。

【田口課長】 皆様にお配りしております資料1に基づいてご説明申し上げます。1枚めくっていただきまして、検討会の背景でございます。今年の2月14日に設置をしております、5回の審議を経て7月25日に提言を取りまとめていただいています。今日のこの会合にもご参加いただいています竹内先生に座長を務めていただきまして、加藤先生にもご参画をいただいて議論してまいりました。また、関係事業者、団体の方々にもご参画をいただき、自治体に対しても悉皆でアンケート調査をしたり、あるいはヒアリングにもご参加いただき、事業者・自治体の双方のご意見を踏まえながらまとめさせていただいたところがございます。

1枚めくっていただきますと、この検討会の設置に至った背景が簡単にまとめてございます。よく言われますのは、コロナによる経営悪化に対する対策をまとめたのかということですが、そうではなくて、それ以前から進行していたある種の構造問題に対する対応策を議論したということがございます。

もともと地域鉄道、全国95社ありますが、中小の民鉄、三セクなどの経営が厳しいということは、かねてから指摘をされていたわけでありましてけれども、JR、あるいは大手民鉄のローカル線においても、内部補助構造の中で見えにくくなってはいたのですが、とりわけ国鉄改革から35年という時間の経過を経て、大きく取り巻く環境が変わったのではないかという問題意識でございます。

左下の箱にありますように、昭和62年のJR発足当初に比べて、輸送密度が低い路線のシェアが非常に膨らんできています。また個別路線で見ても、毎年JRで発表していただいておりますが、輸送密度が9割以上減ってしまったという路線もございます。

これは人口減少だけで説明できる減り方ではなく、やはり道路整備、マイカーへの転移、それからそもそも都市構造がマイカーフレンドリーな形に変化した。そしてライフスタイルも変化してきたわけですが、その中で鉄道は、社会インフラの一部を形成しながら、民間事業者の自主経営の下で運営されてきたわけでありまして。なかなか民間事業者の自主努力のみに頼っても、仮に路線が維持できたとしても、民間事業者ですからコストカットのための便数の削減であったり、投資の先送りということは避けられず、このまま放置していけば、ますます地域公共交通としての機能が低下してしまっていて、結果的にそれがさらなる利用者

の逸走を招くという、ここに書いてございますけれども、負のスパイラルを招いてしまうのではないかと。したがって、まだまだ続くこの人口減少社会を見据えた上で、より持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築が不可避ではないか、という認識でございます。

次のページでございます。上に「基本原則」と書いてございますけれども、たとえ鉄道であれ、それがJR・大手民鉄の線区であれ、本来は地活法において、地方自治体が地域の公共交通に関するグランドデザインを描き、それを国が支援するという基本的な考え方がございますので、原則としてはこのローカル線の在り方についても、自治体を中心となってご議論いただくというのが基本原則だということを確認させていただいた上で、一方で現実を見たときに、鉄道というのは非常に広域的な公共交通機関であり、また社会インフラの一つという側面があって、なかなかその路線を簡単に変えたり、1回剥いだものをまた戻したりはできない、ある種不可逆的な性質のものであります。

したがって、なかなか地方自治体が単独で、特に大手の事業者と向き合いながら対等な立場でその在り方を議論していくというのが、今の地活法の中で行われてきていないという実態がございまして、ゆえに、この提言の中では、これまでの方針を改め、より国が積極的に前に出て、この再構築の流れを進めていくべきではないかというご提言がなされたところでございます。

とりわけJRのローカル線につきましては、一番上の丸にありますように、完全民営化後もこの大臣指針というものが法に基づいて定められておりまして、国鉄改革後の輸送需要の動向を踏まえる必要があるものの、原理原則としては路線の適切な維持に努めるように定められております。

実際JRはこの原則を守っていただいております、国鉄末期において、黒字か赤字かというのは輸送密度8,000人基準というのが当時あったわけでありまして、はるかにそれを切るような路線についても、この35年間、路線の維持に努めてきていただいたという現実がございまして。またその延長線として、地域公共交通とは言えないような広域的な基幹的鉄道ネットワークについては、引き続きJRが、内部補助によって何とか維持に努めてくださいということを書かせていただいております。

その上で、地域のローカル鉄道につきましては、鉄道事業者からの要請、または自治体からの要請をまっとうして、国が新たな協議の場を設置すると。また、その協議の基準につきましても、検討会の中で提言として示されたわけでございます。

次のページをお開きください。これをスキームに落としますとこのようになっていまして、左方が自治体が自ら取り組むケース、右方が事業者か自治体からの要請を受けて、国による新たな協議会を設けるケースでありますけれども、いずれのケースにおきましても、実証事業などを通じて地域のコンセンサス・ビルディングに努めて、その上でしっかりと方針を定め、それを地域公共交通計画にも反映させつつ、新たな特定事業の実施等によってその再構築を支援していきます。

これに当たって、この右にございますように、合意形成に向けた国の支援として、協議会の運営や線区評価の支援、実証事業の支援などの財政措置を取るべきである。また、その下にございますように、鉄道を残す場合、あるいはバスに転換する場合、いずれについても規制・運用の緩和見直しや必要な新規投資、安全投資の促進のための新たな財政措置を設けるべきというご提言をいただいたところでございます。

それをそれぞれの関係主体の役割ごとにまとめたものが、次のページでございます。これによって、その次のページにございますように、自治体と事業者の協働関係を促進し、今日のお話にもあったDX、GXなどの取組を意識しながら、またモード横断的観点から、あるべき公共交通への再構築を支援していこうということでございます。

最終ページですけれども、交流審の鶴田からもご挨拶ありましたように、現在この上の箱にある形で、予算としては事項要求をさせていただいております。背景には、骨太の方針の中で「従来とは異なる実効性ある支援等を実施」ということが書かれておまして、これを実現するためでございます。また、法制化の議論にも取り組んでおまして、来年の通常国会への法律の提出も視野に、現在準備を進めております。

この中で論点になっているものを幾つかご紹介申し上げれば、1つはこの提言の中で、自治体が主役であることを基本原則としつつも、そこに国が新たな関与をしながら協議をしていくということが打ち出されているわけですが、自治体の主役である地活法法の体系の中で、国が主催する協議の枠組みというのはどのような位置づけになってくるのかというのは、一つ大きな論点になっているところであります。

また予算面におきましては、私どもが、今、関係省庁と議論している中であるのは、1つは面的にあるべきモード選択を議論すべきではないのか。つまりローカル線の線区だけでいけば赤字ということが強調されるわけでありましてけれども、その地域において、地域の将来戦略の中でどういう公共交通のあり方が最適なのかということ議論するような仕組みをどうやってビルトインしていくのかということです。

それからもう一点は、最適なモード選択をするための枠組み、すなわち鉄道を再投資して強化した場合、他のモードに転換した場合、いずれがまず地域にとって理想的な交通モードなのか。地域の交通実情を踏まえて、より優れた輸送モードは何なのかということを選択する仕組み。そして、鉄道だけではなくて、バス・タクシー等も含めた様々なモードミックスの考え方。

これらをしっかりと法制度・予算制度の中に位置づけて、この先将来にわたって、持続可能性と利便性の高い公共交通が最も適当な形で選択されていくように、また、それが自治体の納得の下で、そして自治体と事業者の適切な役割分担の中で行われていくための仕組みづくりに今取り組んでいるところでございまして、ぜひ、この部会の中でも、様々なご示唆を賜れば幸いです。

私からは以上でございます。

加藤先生にもご参画をいただいていますので、何かございましたら、ぜひ一言いただければと思います。

【加藤部会長代理】 名古屋大学環境学研究科の加藤です。本来でしたら竹内先生が座長でしたので、補足説明は竹内先生からのはずですが、今日ご欠席ということで私に託されておりまして、私のほうから簡単に補足させていただきます。

議論はかなり集中的に行って大変だったのですが、委員の中では、先ほども説明があったように、JRのローカル線はほかの民鉄や三セクと比べても衰退が著しいということで、それは何かというと、やはり地域とJRとの間でコミュニケーションがあまり行われていないと。私も現場で常に感じていることですが、そのことと、逆に言うとモラルハザードが非常にあったと。誰かがやってくれるというところがありました。

そうではなく、ほかの公共交通で既にかなりやられているように、地域が積極的に取り組まないといけない。そうでないと残らないということについては、委員の中で問題なく合意ができ、それから、地域公共交通活性化再生法はそういうスキームで回せるようになってるので、それをきちんと活用しなくてはいけないということも合意されました。

それから、今のローカル線をただ存続するか否かという議論でやっていること自体が不毛で、これが難しいのであったら、新しい違うモードに転換していく、あるいは残せるのであれば、より便利にしていくことをやらないといけないのですが、そのスキームがそもそもきちんとないということで、意識が高いところでも、そういうより前向きなことをやっていくためのスキームがきちんとないことは問題であるということが言われました。

あと、こう言うと、常に地域に押しつけているのではないか、責任転嫁しているのではないかということが出てきます。それは、地域だけで今の財源ではできないことが多いので、それにこそ国がもっと積極的に関与していただきたいということもあるし、さらに便利にしていくという先ほど申したことについても、スキームを示していただきたいということが議論されました。

先ほどの資料の3ページの基本原則というところがあります。資料を見ていただくと短く上のほうにありますけれども、そこに集約されています。実際、この検討会は非常にマスコミとかでも注目されて、報道もかなりされましたが、基本原則のところはあまり報道されていないと思います。むしろ輸送密度1,000人未満や特定線区再構築協議会という部分がクローズアップされて、いろいろな報道だと、輸送密度1,000人を下回ると、もう死刑宣告というようなことを言っているところもありましたけれど、議論の中では1,000というのはそれほど重要視されていなかったと私は認識していて、むしろ、先ほど田口課長からもご説明があったように、活性化再生法で既に協議会の仕組みがあって、自治体が主体的に議論できる場を作ることができるんだけど、なかなかできない。北海道なんか典型的で、全くできなかった。

できなかった結果、非常に大変なことになったということ踏まえたときに、鉄道の場合だと敷居が高いので、自治体がもちろん主体的にやらなければならないのですが、国もきちんと入って議論できて、新しい方向を見いだせるような特定線区再構築協議会の制度が提案されて、とりあえず非常に状況の悪いところをやっていこうということで出てきただけのことです。

そういう話がとても大事なので、もっとこれを皆さんに分かっていただく必要もあるし、今回その具体的な進め方についてもっと詰めていけるといいなと考えております。具体的には財源は今のところきちんと整備されていないところなので、よく議論する必要があると思っています。まちづくりも、今日、後でお話があると思うんですけども、鉄道の駅とか線区の空間的な構造と地域の状況が遊離してしまっていることをどうしたらいいのかということなんです。

あと運賃についても、観光だったらもっと単価が高くできるのではないかと、通学定期券はどうしてその割引を事業者が負担しなければならないのかとか、いろいろなことがありますので、そういうことも考えていかななくてはならない課題として残っていると思います。

以上です。ありがとうございます。

【中村部会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

続きまして、もう一つの検討会ですが、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会、及び今後の方向性についてということで、総合政策局地域交通課のほうから説明をお願いします。

【倉石課長】 地域交通課長の倉石です。よろしく申し上げます。時間の都合もありますので、手短にお話しさせていただきます。

資料2をご覧くださいますと、地域交通のリ・デザインのほうですけれども、中村部会長が座長をやっていただきまして、3月にスタートをしております。8月に提言公表ということで、主としてデジタルの技術も活用しつつ、3つの「共創」ということの具体的な方策、政策の方向性についてご議論いただきました。

次のページ、2ページ目が提言の概要になっております。本文は今日おつけしていますので、またご参照いただければと思いますけれども、3のところ、真ん中ですが、3つの共創、それから4のまとめのところ、太字の部分にありますけれども、交通DX、交通GX、それから3つの共創、それから最後にまちづくりとの関係ということで、非常に重要な点として幾つかまとめをいただいております。

3ページ以降は参考として、DX、GX等と3つの共創の具体的な事例ということで掲げさせていただいていますが、4ページ左上の「官民の共創」というところ、これは「エリア一括長期運行委託」というような言い方をしていますけれども、長野県の松本市から提言があるものでございます。本文で言うと提言10ページ辺りになりますけれども、これはまさに官民共創で、その地域に必要なサービス水準などを協議会の議論も経て決定して、複数年で自治体も国も支援すべきだということです。一方で事業者に対してはインセンティブということで、こういった新しい制度の必要性のご提言もかなり詳しくいただいております。

ちょっとかなり駆け足ですが、リ・デザイン検の概要は以上でございます。

続いて、資料3の「今後の検討の方向性」ということで、今、田口のほうから説明した検討会、それから私のほうからざっと説明した2つの検討会を受けて今後の検討の方向性ということですが、最初のページが、6月に閣議決定された3つの文書載せています。その中で、左上の「骨太方針」ですね。冒頭鶴田からもありましたけれども、太字の部分を見ていただきますと、4行目「法整備等を通じ」、一番下の「従来とは異なる実効性ある支援等を実施する」ということで、右側のデジ田のほうにも、ここには載せていませんが、同じよ

うな文言があります。

それから新しい資本主義の「フォローアップ」にも、今申し上げた複数年エリア一括のような新しい制度の設計の記載もございます。この政府の大方針にも沿って、次のページですけれども、今年8月に概算要求を行っております。左側がいわゆるサバイバル予算と言っている通常の予算で、それをベースにしたものの概算要求を約263億円、前年比27%増でしております。

それから右側は、いわゆる事項要求ということで、こうした新しいリ・デザインの内容も組み込みながら、年末に向けて予算の編成過程で詳細設計を議論していただくということで、まさにこの審議会でご議論いただいたことも踏まえて、詳細設計を決めていくという立ち位置にちょうどありますということです。

最後の3ページ目、木の絵とベン図があるページですけれども、先ほどのローカル鉄道の話、幹・枝・葉となぞらえた左側は枝の交通で、モード別のそれぞれの特性を生かしつつ、あくまで利用者目線ということで、右側のベン図があります。リ・デザイン検討会の提言でもありました交通DX、交通GX、それから3つの共創ということで、特にベン図の重なり合う部分に力点を置きながら、制度の詳細設計についてこの審議会でもご審議いただくということで、よろしくお願ひしたいと思っております。

リ・デザイン検討会のほうの座長もやっていたいただきました中村部会長に、一言、検討会についてコメントいただければと思います。よろしくお願ひします。

【中村部会長】 ではご指名ですので、この検討会の座長を仰せつかった立場でのコメントを手短にさせていただきます。

私どもの検討会は、資料にございますように学識4名による会議で、いろいろなヒアリングをさせていただきながら、今、話にありました松本市はじめ鉄道事業者等々、あと自治体も多くのヒアリングをさせていただき、その中で、委員4人プラス国土交通省のメンバーでかなりいろいろな議論を自由にいたしました。

特に印象的なことは幾つかあって、1つが、地域が元気であることがゴールで、そのために交通ってどうしていくのか、公共交通が延命すればいいのではなくて地域が残る。そのときに、バスは何をするのかという、そこら辺のロジック。そして当たり前ですけれども、お出かけする先に活動があって、だからこそ出かけるということ。

よくこの四、五年、ラストワンマイルという言い方をよくしますけれども、ラストというのは新幹線を降りた先から見ればラストかもしれないけれども、地域から見ればむしろフ

ファーストであり、その最初の一步というところをどう考えていくのか。そういう辺りのところの議論は割と細かいところまで、委員会の場が足りないときはほかの時間も使って、メンバーの4人でいろいろな議論をしていた記憶があります。

その先のゴールは、今、倉石課長からお話しいただきましたように、まず官と民と一緒にやっていく部分、それから、いろいろな交通手段と一緒に組み合わせる部分、そして、その先に地域の活動、産業と組み合わせる部分。その仕掛けを具体的にやっていくということが必要だという思いで、検討会の取りまとめは、先生方にかなり細かく赤を入れていただきました。もう一つは、地域と言ったときには、都市計画・地域計画の中で、先ほど加藤先生が前半のところでおっしゃっていましたが、地域の中の空間構成と交通の体系がいろいろな意味でずれてしまっている。そこを具体的にどうしていくのか、そこまで踏み込んだ議論をしていかないといけない。こんな議論をたくさんさせていただき、まとめをさせていただきました。

私からのコメントは以上でございます。

【有賀課長補佐】 冒頭にご案内いたしましたとおり、報道陣の皆様におかれましてはここでご退出いただきますよう、お願いいたします。

【中村部会長】 それでは再開いたします。冒頭申し上げましたように、議事の（2）、（3）まで行きますから先生方の意見をいただくタイミングがありますので、もうしばらくお待ちください。

では、次に議題（2）「地域交通の現況について」ということで、総合政策局地域交通課より説明をお願いいたします。

【倉石課長】 倉石です。引き続きまして、ちょっと時間が押していますので、この資料自体は、あくまで今後の議論のご参考にしていただきたいという趣旨で、7ページまでは経営上、公共交通の収支とか輸送需要減少とか、それから経営状況の厳しい状況を載せています。

それから8ページ以降には、地活化法の概要や過去の改正の変遷を載せていますので、また議論の際に参考にしていただければと思います。

【中村部会長】 では議題（3）「まちづくり政策と地域交通政策について」ということで、今度は都市計画課のほうからご説明をお願いいたします。

【鈴木課長】 おはようございます。国交省の都市計画課長の鈴木でございます。どうぞ

よろしくお願いたします。座って失礼させていただきます。

資料の5をお願いしたいと存じますけれども、都市計画の基本問題小委員会につきましてご紹介を申し上げたいと思います。この小委員会ですけれども、上の箱にございますように、都市に起因をいたします構造的な課題についてご議論いただくものでございます。

この小委員会におきまして、中段にございますけれども、今年度はコンパクト・プラス・ネットワークを主軸といたしまして、これに絡む広域性の問題、また都市経営との関係などを扱っていただくほか、下にありますような都市における緑の問題、また都市におけるDXの問題などをご議論いただくこととしてございます。

本日ですけれども、9月20日に開催されました「都市構造の『軸』と『拠点』の高質化・多様化」のテーマでの議論につきまして、特にこの交通政策審議会と関係の深い部分についてご紹介を申し上げたいと存じます。

1枚めくっていただきまして、「計画制度」とある資料ですけれども、これはよく目にさせていただくこともあるかと思いますが、まちづくりの方向性と地域公共交通の確保・充実の方向性を連動させるというものであります。

この左側ですけれども、立地適正化計画ということでございますが、一言で言いますと、密度の経済という言葉キーコンセプトといたしまして、病院あるいは商店などの都市サービスの立地を一定の地域に誘導いたしまして、これは左側の赤い部分ですけれども、これらの都市サービスを持続的に成り立たせるためにも、その周辺に住民の皆さんの居住を誘導する。これが青い部分になりますけれども、そういうものでございます。

このことで、住民の方、あるいは地域にとっては経済の活性化であったり、行政コストの削減、また環境負荷の低減といった効果が期待できるのですが、同時に都市サービス側にとりましても、住民の方が周囲にいることで商圈が確保されまして、生産性が維持・向上されて持続的な環境が整っていくことを狙いとしてございます。

地域公共交通はこの右側のところでございますけれども、先ほどからご議論もありますように、都市構造に大変大きな影響を与える要素と認めてございますが、それと同時に重要な都市サービスの一つでもございます。その意味で、まちづくりにおける密度の経済のコンセプトと連動するように、地域公共交通の計画と立地適正化計画を効果的に連携をさせていくということが必要と考えてございます。

このような問題意識に基づきまして、1枚おめくりをいただきますと、論点ということで掲げてございますけれども、1つは公共交通軸と拠点の在り方とが、両方の計画におきまし

て、先ほどからご議論も出ていますが、具体の場所やサービス内容にまで踏み込んで表記をされて、整合していくために何が重要かという論点。また拠点につきましては、都市の中心部だけでなく、多極という言葉がございますけれども、それぞれの地域特性に応じまして多様な拠点というのが考えられるわけですが、必要な拠点を守って、また育てていくということのためにも、公共交通の軸とどのように手を取り合っていくのかということを取り上げてございます。

1枚まためくっていただきますと、具体的な好事例、これは神奈川県厚木市の例でありますけれども、これを見ていただきますと、居住誘導区域というのが茶色というか黄色の部分で左側にお示しをしてあります。オレンジ色の線とこの黒い点がバス停なんですけれども、この居住誘導区域をバス路線の沿線に張るということで、密度の経済の発揮を促している、そういうふうにご理解いただければと思っております。

当日こういった資料を示してご議論いただきましたが、両計画がどのように実効的に連動していくべきなのかということ、また中心部、あるいは拠点とどこをつないでいくかということが、地域にとって非常に重要だというようなご意見をいただいたところでございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでの国土交通省からの説明について、まず、委員、臨時委員の皆様よりご意見等をお願いしたいと思います。会議室において現地出席している方は挙手、それからオンラインで出席されている方は「挙手ボタンを押す」でお知らせください。ぱっとうまく気づかないかもしれませんが、私から指名させていただきますので、よろしく願いいたします。多くの委員の皆様からの意見を求めたいと考えていますので、国土交通省からの回答は最後にまとめていただくことといたしますので、国交省の方々、ご了承ください。

それでは、どなたからでもご発言いただきたいと思います。

それでは、石田先生からお願いします。

【石田委員】 石田でございます。中村先生のご挨拶の中でも言及していただきましたけれども、支えて協力するという立場に徹したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

今までのご説明とか冒頭のご挨拶の方向性には全く同感でございます、どんどん進めていくということが大事だと思います。ただちょっと心配なのは、スピード感に欠けるなどということ、範囲がやはりちょっと狭いという気がいたします。

地域のこれからのことを考えていく上では、手段別に捉われることなく、地域が生き延び

るために、そこで人が幸せに暮らして産業が活発に生産できるように、モビリティサービスをどう捉えるかということだと思います。

そういう観点からすると、モビリティサービスを支える資源にはまだまだ隠れた資源、使い切っていない資源がいっぱいあると思います。そういう意味でいくと、元気なバス会社の方に伺いますと、やはりフリートマネジメントという観点からするともっといろいろな使い方ができる。それがDXの力で可能になる、技術的にはなるのだけれども、社会的なアクセプタンス問題とかビジネス慣習の問題とかルールの問題で、なかなかうまくいかないことがままあると。

そういうお話はいっぱいあると思いますので、それをどう丁寧に拾い集めて、時間はあまりありませんが、法改正という言葉も出ましたけれども、そこに向けて大胆な議論を進めていただければなというふうに思っています。ヨーロッパの人とか北米の人に日本のそういった元気な在り方、MaaSの本当に活発にやっていた例をご紹介申し上げますと、非常に感心されます。だから新しい世界モデルを目指すという、それぐらいの元気があってもいいと思います。

それとともに、DX、スマートということに関してですが、スマートって何かというと、いろいろなところの境界がなくなっていくことだろうと思っております。これは貨物と旅客の境界がなくなっていくというようなことを支えるデータ連携が可能になっていく。あるいは市町村といった境界もなくなってまいります。

今国土形成計画で、地方生活圏の検討もされておりますけれども、従来の自治体単位の議論ではなくて、もうちょっと実質的な生活圏とか交通圏を考えた議論をすべきだという意見があると伺っておりますので、意思決定上、自治体という重い単位もありますけれども、そこも視野に入れながら、本当にいい意思決定、あるいは政策決定がどうすればできるかということをぜひお考えいただければと思います。

【中村部会長】 ありがとうございました。

それでは、ほかの委員の皆様いかがでしょうか。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。やはり財源の問題で、あたりなかつたりというのは困ると思います。滋賀県のように、交通税を旗印に掲げて再選された知事もおられますので、財政的な確保の様々な在り方・資金の確保の在り方に関しても、もう少し形にさせていただく必要があると考えています。国からの支援だけではなくて、いろいろなやり方があるということも併せて示していただきたいと思っております。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

【住野委員】 住野でございます。財源の問題が出ましたので、まさしくどういった形で確保していくかという具体策が見えません。また、今までの縦割りのな予算を総動員しながら、財源確保をしていくというところはあまり見えないということが1つです。

もう一つは、官民共創であったり事業者間の共創ということの中で、どういった形で連携・協働して、それを実現させていくのかということが一番私は重要だと思っています。また、新たなエリア一括方式とかいろいろな施策は出ているのですが、これまで地域公共交通会議の中で結構計画策定はできていますが、実行までの時間がかかることや計画倒れになっていることも多いのではないかと思います。

一つの原因は、事業者間の利害が絡んでなかなか実現できていないところが結構あるというのが実情であり、今後5年計画を立てたとしても、スピード感を持って対応していかないといけないと思います。

また、計画策定後の実施段階においても、計画を推進するうえで、自治体をはじめ各関係事業者が連携して、利用促進に向けた啓発等も含めて利用者等に発信することも大事であると思います。

【中村部会長】 ありがとうございます。大事なお指摘ですね。

ほかの委員の皆様、須田先生お願いします。

【須田委員】 東大の須田でございます。オンラインで失礼いたします。また、途中で所用があつて出なさいいけないので、ご理解いただければと思います。

今回のお話を伺いまして、公共交通を活性化して維持していくということに対して、国が支援をしていくというスキームができてきたことは非常に喜ばしいことと思っています。

実は、我々東大のモビリティのグループで、いろいろポストコロナに関してモビリティビジョンということをして2年前に提案していて、何らかのそういうような方向性が望ましいのではないかということを検討していたので、そのような形で進んでいることについては喜ばしく思っています。

それで、そのときいろいろ議論したのですが、やはり技術ですね。技術革新をいかにうまく取り入れていくかということが重要ではないかと思っています。特にコストダウンをしていくということに対して、新しい技術を入れるとコストダウンは可能であると。もちろん、その初期コストをどうやって負担するのかというのは非常に問題ではあるのです

けれども、そういうことです。

それから、同じ鉄道のコストでも、例えば富山ライトレールのように、昔の体制で残すのではなくて、ライトレールという形で再生した。駅の数を増やすとか、乗りやすくすると、運転本数を増やすということが実践できてきた。そういうことですので、今後もそういう新しい技術をいかに取り入れていくかということが重要かと思えます。それについては、先ほどのDX、GXということですので、そこら辺が重要ではないかと思っています。

あと最後、もう一点、MaaSのことを中村先生、石田先生ともいろいろ議論させていただいています。神田先生とも議論させていただいていますけれども、やはりモビリティだけで完結するというのはなかなか無理があります。

モビリティというのはもともと目的ではなくて手段ですので、目的とうまく連携するということが視野に入れることが重要ではないかなと思いました。

現場の雰囲気はよく分からないので、余計なことを言ったかもしれませんが、どうぞよろしくお願いいたします。

【中村部会長】 須田先生ありがとうございました。大丈夫です。

それでは、ほかに挙手されている方、いらっしゃいますか。神田先生、どうぞ。

【神田委員】 神田です。ありがとうございます。私も今日オンラインで、しかも途中で中座いたします。大変申し訳ございません。失礼いたします。

手短に申し上げます。まず1つは、誰のための交通かという目線の整理をやはりずっと意識しておきたいというのがあって、地方に行けば行くほど、通学とか通院とかに、要は車の使えない方の交通に視点がぐっと狭くなりがちというところを非常に心配するところであって、そうではなく、幅広く使ってもらえる地域交通を目指すというところは、目線としてやはり発し続ける必要があると思って見えています。

2つ目に、1とも関連しますけれども、交通サービスがないがゆえに抑圧されている移動需要が多々あって、それをいかに捉えることができるのかというところを、その交通サービスの改善というところも含めて意識をしておきたい点です。

最後3点目ですけれども、やはりまちの構造との関係というのが非常に大きくて、先ほど都市局のご説明にもあったように、都市と交通とセットで考えるという話はずっと前からありつつ、なかなかできていない現状があって、大都市だとスケールが大きくなり過ぎてなかなか動かない。地方だと、交通と都市という発想に行きづらい、あるいは何か財政的にも整備しようと思ってもなかなか行けないところがある中で、そのハードルをクリアでき

るような方向性、あるいは制度を示すことができたらいいと考えております。以上です。

【中村部会長】 ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。河合先生、お願いします。

【河合委員】 恐れ入ります。弁護士をしております河合と申します。普段の業務内容としましては、会社の再編・買収・投資、あるいはデータ・個人情報保護というところで、地域公共交通についてこれから勉強させていただく立場で、大変恐縮でございます。

今日のお話を伺いまして、2つ申し上げたいと思います。1つ目は、特定線区再構築協議会を設置されるというところについて、設置された後3年間という期限は設けていますが、設置するかどうかの検討段階では特にデッドラインがないようにも見受けられます。既にご議論済みなのかもしれませんが、先ほどお話ありましたとおりスピーディーに行うという観点からは、一つ一つのステップごとに期限を設けていただく、あるいはもう機械的に判断ができて速やかに次に進めるような基準を考えていただくのがよろしいかと、僭越ながら思っております。

もう一つは、DX化・スマートモビリティ・スマートシティという話も周辺にありますけれども、日常的に事業者側にアドバイスを差し上げている立場から申し上げますと、やはり地域住民の方の個人情報を事業者が大々的に利用することに慎重になり、萎縮的になれる傾向が一部見られると思います。事業者としてこれ以上取り扱おうと法令に違反したりハレーションが起きるのではないかと、どうしましょうかと。せつかく国が主導的にこの改革を進められるということですので、個人情報の取扱いも何らかの方法で、これをやっても法律に抵触することはない、個人のデータを利活用しても問題はない、と整理できる基準や考え方が示されると、個人情報保護の観点からも前に進みやすくなると思えました。

以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。吉田先生、どうぞ。

【吉田委員】 よろしいですか。福島大の吉田です。

私も2つお話しします。1つ目は、神田先生も先ほどおっしゃいましたけれども、やはり地方に暮らしていると、高齢者の移動手段をどうするかは今も課題となっているのですが、最近少しフェーズが変わってきたと感じています。若い世代が、自分たちがこの地域に残ることを意識したときに、やはり交通がネックになっていることがあります。

若い世代ほど、コミュニティから助けを受けることが難しいというグラフが、今日の資料

の中にありましたが、今までであれば、家族とかご近所さんとかそういうところで力が借りられていたのが、だんだん核家族化が進んで、お父さん・お母さんが自分のために送迎していることにすごく苦勞していることを身に染みて感じて、自分がこの町で生き続けようとするときに、やはり自分もそういう苦勞をしなければいけないのかとなってくると、やはり交通の利便性が高い東京に出よう、大阪に出ようとなってくると。

そうすると、やはり地方の生き残りという文脈から言っても、実は公共交通の、あるいは地域モビリティの優先順位というのは、今まで以上に高めなければいけないというところは言っていかなければならないだろうと思っています。

もう一つですが、先ほど鉄道の話もありました。石田先生からもスピード感という話もありましたけれども、やはり広域にいろいろなことを検討すればするほど、交渉すべきプレーヤーがどうしても多くなります。そうすると、いろいろディスカッションしていくことは非常に重要ですが、スピード感というところから見ると、どうしても対立してしまうというところがあるかと思います。

そのときに、DXという話が出てきますが、これも何か目的化してしまっているような気がしていて、例えば鉄道やバス等の補助制度、何かの機器を買うという制度はあるにしても、それを使っていろいろなサービスの改善に資する、あるいはそれが補助を受けるときの前提となるような仕組みにはなっていませんので、結局機器を入れて終わりというところで済ませられてしまっているというのが非常にもったいないですし、そうであるがゆえに、サービスの限界費用も分からなくなっています。

例えば鉄道の経営を改善していくときに、1本増やす、減らすといったときに、どのくらいコストが変わってくるのかというところが地域の中で見えない議論になってくると、やはり鉄道を生かして何ができるかというところも分からなくなりますし、あるいは交通、バス・タクシーも含めて改善を図ろうとするときに、そこがブラックボックスになって人の移動のデータが取れないということになると、やはり打ち手も限られてしまいます。

だから、DXというのを目的化するのではなく、どうやって地域交通の改善にうまく結びつけられる、役立てられるようにしていくのかという戦略を描くことが、むしろ国の役割としても大事になってくると思っています。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。ご指摘の一つ目でメンションされたところは資料4の6ページですので、後でご参照ください。

ほか、オンラインの先生方でありますか。よろしいでしょうか。

【石田委員】

国からの支援に関してですけれども、この中に技術支援をどうするかということがあまり書かれていません。地域の小さな事業者がDXをやろうとしても、Ma a Sをやろうとしても、なかなか難しいので、そういった意味での技術支援をどうするかということは、結構大きな課題だと思っております。

まだ決まっていないんですけれども、私は中村先生と一緒にS I Pのスマートモビリティプラットフォームの構築の計画策定中のごさいますて、来年度うまくいけば、かなり大きなお金を使えますので、そういう意味でまた連携させていただければと思います。

2番目、財源ですけれども、国土交通省所管の補助金等の流れは本当に正確にお持ちですが、例えば福祉医療予算から交通事業者にどの程度のお金が流れているのか、あるいは教育予算からどの程度のお金が流れているのか、ということをとータルに把握することも、非常に大事なことだと思います。

役所から把握するのは難しいですけれども、バス会社の社長さんに聞けば、私は4人ぐらいに聞きましたが、二、三分考えてすぐ答えてくれましたので、ですからそういう観点からのうまいトータルとしての支援の在り方、あるいはその支援を最大限活用して、先ほど申しましたフリートマネジメントをちゃんとやるときの契約形態とか運用を、今、乗合と貸切と混乗できないとかありますが、そういった問題がどの程度邪魔しているのか考えることは重要なことではないかなと思しましたので、追加で発言させていただきました。

【中村部会長】 ありがとうございます。大事なところのご指摘、さらにありがとうございます。

お時間の配分の都合がございまして、オンラインの先生でご発言いただけていない方がいるやにも思いますが、また、オブザーバーの方にもチャンスを今ご用意できなかったところですが、ここまでのところで、一旦前半の議論、先生方からご意見の部分は閉じさせていただきます。国土交通省からの回答という部分ですが、手短にお願いいたします。

【倉石課長】 貴重なご意見ありがとうございます。逐一というのもお時間の都合がありますけれども、いただいたご意見、大いに我々も踏まえさせていただきたいと思います。中でもDX、GX、それから財源の話がありましたけれども、いずれにしても、やはり限られた資源の中でいかにリソースシェアしていくかという観点も重要だと思っております。それから、今日も都市局の話がありましたけれども、国土形成計画の話が石田先生からありま

したけれども、そういった我々ヘッドクォーターもまず隗より始めろで、しっかりとタッグを組んで総動員でしっかりやっていきたいと思えます。よろしくお願いします。

【中村部会長】 ありがとうございます。先生方の意見、割とつながっていることが幾つかあって、これをきちんと整理していただくことで、ここまでのところで少し足りないことも含めてたくさん出てきて、僕もすごくうれしく思っているところです。よろしくお願いいたします。

それでは、まだ数分遅れていますので、議事のヒアリングのほうに移ります。本日は、公益社団法人日本バス協会様、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会様へのヒアリングを行うということで、ご用意をいただいているところでございます。

バス協会竹谷委員長におかれましては、11時半頃の退席とお伺いしておりますが。

【竹谷オブザーバー】 申し訳ございません。

【中村部会長】 ということで、まずバス協会からご説明いただき、質疑、先生方のご意見、コメント、その後、今度は全国ハイヤー・タクシー連合会のほうからのお話とコメントということで、30分刻みくらいで進めます。

それでは恐れ入りますが、日本バス協会からのご説明ということで、お願いいたします。

【竹谷オブザーバー】 お手元の資料6をご参照ください。ただいまご紹介いただきました、日本バス協会では地方交通委員長をしております、三重交通の竹谷と申します。よろしくお願いいたします。

まず初めに、このような貴重な時間をいただきましたことに対しまして御礼を申し上げます。また、平素より、中村部会長はじめご出席をいただいております委員の皆様方には、バス事業の運営に格別のご理解、お力添えをいただき、厚く御礼を申し上げます。

それでは、お手元の資料に基づきまして説明をさせていただきます。表紙をおめくりいただきまして、1ページ目をお願いいたします。これは令和2年度、コロナ真っ最中の頃ですけれども、令和2年度における全国の乗合バス事業の現況について、簡単にご説明いたします。令和2年度は年間を通じコロナ禍の影響を受けており、資料にありますとおり、輸送人員と営業収入が大幅に落ち込んでおります。また、右下の原価構成を見ていただきますと、費用に対する人件費の割合が約6割、典型的な労働集約型産業であります。

2ページをご参照願います。こちらは令和2年度における全国の貸切バス事業の現況でございます。資料にありますとおり、貸切バス事業はコロナ禍の影響により、実際仕事がなくなってしまうということでありまして、輸送人員と営業収入は乗合バス以上の大幅な

落ち込みとなっております。

左下の車両数別事業者数を見ていただきますと、保有車両数十両以下の事業者が6割を超えており、中小事業者の占める割合が非常に多い業種になります。これは平成12年の規制緩和の影響が大きな要因の一つと考えております。

3ページへお進みください。バス事業の現状についてももう少し説明をさせていただきますと、バス事業はこれまでも地方部・都市部を問わず、過疎化と少子高齢化の進展により旅客が年々減少傾向にあり、また運転者をはじめとする労働力不足という課題を抱えておりましたが、新型コロナウイルス感染症により人流抑制が行われたことにより、乗合バス、貸切バスとも苦境に立たされております。

これからのお話、9ページに資料を付けてございますので、これと併せて3ページをご覧くださいと思います。乗合バスの収支状況ですが、一般路線で約2割の収入減となり、令和2年度と令和3年度の2年間で約4,000億円の赤字を計上しております。この2年間分で、コロナ禍以前の年間損失額のおよそ10年分に相当する巨大な損失となっております。貸切バスについても、この2年間分でコロナ禍以前の年間収支額のおよそ6年分にも及ぶ赤字を抱えました。コロナ禍に加え、昨年来からの燃料高騰によりコスト負担が拡大し、収支は大幅に悪化している状況であります。

この乗合バスのほうの表を見ていただきましたら分かりますように、コロナ前からもう既に赤字の収支ということになっております。卑近な例で失礼ですけれども、当社においても、当社全体の収入の半分ぐらいが乗合バス収入ですが、これはずっと赤字。あとの半分の事業、例えば不動産事業でありますとか保険事業でありますとか自家用有償の事業、いろいろなほかの事業でこの赤字を埋めていると、補填しているという状況でありました。

その中の一つの高速バス、貸切りバスがこれを補填していましたが、この2つも今回はもう全く駄目になりましたので、乗合バスの赤字を補填し切れないという状況になってきておるといところでございます。

続きまして、4ページへお進みいただければと思います。本年8月に取りまとめられました地域交通の「リ・デザイン」検討会の提言について述べさせていただきますと、この提言においては「幹の交通」、「枝の交通」そして「葉の交通」のうち、バス事業は「枝の交通」を担うものとされておりますが、この枝の部分が立ち行かなくなると地域交通全体が成り立たなくなり、まさに交通崩壊が懸念されると考えております。

ポストコロナにおける新しい生活様式の中で、恒常的な利用減が見込まれるバス事業を

継続していくためには、固定費用の削減が必須であります。このため、バス事業の運営においても、鉄道のように固定資産税の減免などの支援の強化をぜひともお願い申し上げたいと思います。

また、提言においては意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設というものが示されております。この支援制度において事業者を選定する場合、価格のみの競争とならないよう、安全性や事業継続性などの要素を重視すべきと、そのように考えております。各地域においては法定協議会を活用して、関係者の共創を目指す過程で検討を進めるべきと、そのように思っております。

次に5ページをお願い申し上げます。こちらは本年7月に取りまとめられました、鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言について述べさせていただきます。BRT、あるいはバス等によって公共政策的意義が実現できる鉄道の線区について、方向性としてBRTやバス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により、鉄道と同等またはそれ以上の利便性を実現していくとされておりますが、この対応については、先ほどからも少し出ておりますけれども、行政、あるいは鉄道側にご負担をお願い申し上げたいと思います。また、バスへの転換の検討が行われる場合には、地元のバス事業者の意見をよく聞いていただきますようお願い申し上げます。

6ページをお願いします。労働力不足の解消に向けた取組についてご説明いたします。バス事業におきましては、運転者不足による減便が行われることで、利用者の方々への影響が顕在化しております。日本バス協会におきましては、非正規で働く就職氷河期世代を対象に、正規雇用役に役立つ資格を短期で取得していただき、安定的な就労を促進しようとする厚生労働省の事業を受託しております。今年度は3か年計画の最終年度として、バス運転者として就職を希望する方が大型二種免許を取得し、募集する事業者への就職を支援することで運転者の確保に努めているほか、運輸事業振興助成交付金を活用した各種事業を引き続き実施していきます。

加えて、運賃改定による給与改善、働き方改革の実現に向けた改善基準告示の見直しへの対応、また、求職者が就職先を選ぶ際の参考とするため、事業者の申請に応じて優良事業者を認定する働きやすい職場認証制度というものがございしますが、この制度の認証団体として運営に取り組んでおるところでございます。

7ページをご参照ください。ICTを活用した運行管理の効率化についてでございますが、バス事業は運転者のみならず、運行管理者の不足という課題も抱えております。これは

運行管理者の多くがバス運転者から出てきていて、その中で試験を受けて優秀な運転者が運行管理者になっているのが全国的とっております。このバス運転者自体が少なくなつた。したがって、運行管理者も少なくなっていくということでございます。

運行管理をICT化することにより、点呼のデータを載せることによる証拠の見える化や、記録の改ざんをできなくするといった効果があるものと認識しておりますが、一方で、運行管理は安全の根幹であり、運行管理者の質の維持向上を常に図っていくことが重要と考えております。一定の効率化は必要と思いますが、運行管理者の質と維持向上を図ることのバランスが大事と思っているところでございます。

続きまして、8ページをお願いいたします。最後になりますが、地域交通の充実に向けた取組について、2点述べさせていただきます。

1点目ですが、カーボンニュートラルの実現に向け、EVバスの導入に取り組んでおります。EVバスの普及促進のためには、支援制度の充実が不可欠であります。予算の大幅な拡充をお願いしたいと思っております。

これも当社の例ですが、中国のEVバスを購入しようとしていますが、なかなかそのままの補助が付かないという状態であります。やはり各社いろいろ聞いてみますと、EV化を図っていきたい。こんな非常に厳しい成績の中で、EV化も図っていかなければならない。だから投資を抑えたいけれども、やはりそちらのEV化を図っていく。そのためには、やはり十分な補助をいただければと思っているところでございます。

2点目は観光であります。貸切バス業界は換気性能に優れたバス車両を保有しています。さらに感染予防にも留意した運行にも取り組んでおります。来週火曜から、待望の全国旅行支援が開始されるわけでありまして。貸切バスを利用した団体旅行に対する国からの息の長い支援をぜひお願い申し上げたいと思うところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。駆け足の説明となり、お聞き苦しいところがあったかと思いますが、ご容赦いただければ幸いです。ご清聴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。

私、先ほどの前半の議論のところで大変失礼なことをしてしまいまして、オンラインの山内先生、大橋先生それから部会長代理の加藤先生のご発言の意思を確認できずにおりました。

それで、3人の先生におかれましては、もしお許しいただければ、バス協会のお話に対する質疑応答の後にご発言の機会をとっておりますが、もしお急ぎのご用事等があれば今で

もと思いますが、先生方、よろしいでしょうか。

それではもう一回戻しますが、今、竹谷委員長からお話しいただきましたので、これに関する質疑応答の時間を取りたいと思います。今のバス協会からのご説明に対してのご意見・ご質問のある方は、挙手、あるいは挙手ボタンをお願いいたします。いかがでしょうか。

加藤先生、お願いします。

【加藤部会長代理】 名古屋大学の加藤です。

1点気になったことがあったので伺いたいのですが、資料の4ページが一番最後に、「日本バス協会としては、バス事業者が自ら主体的に、ダイヤやサービス内容を決めて事業を行うことが、本来の姿」と書いておられて、その後、「法定協議会を活用して関係者の共創を目指す過程で検討を進める」と書いてあるのですが、ここはいろいろな意味に捉えられるのかなと思います。今でしたら、むしろ事業者も含めていろいろな関係の方が集まった法定協議会がその地域の公共交通サービスの在り方について検討して、それを考えたときに、バス事業者がやる場所はどのようなところなのかということ、あるいは鉄道も同じになると思いますが、そういうことをやって、それが公共交通計画に書かれることを意識していると思います。一方で、このことと、「自ら主体的にダイヤやサービス内容を決めて事業を行う」ということがどのように整合するかきちんと説明されないと、取り方によっては、バス会社にとって有利なダイヤで運行したいので、地域公共交通計画は全然別だという話と捉えられる可能性もあると思います。

【竹谷オブザーバー】 バス事業者としては、先ほど申し上げましたように、現時点でも乗合事業は赤字でやっているわけです。当然事業者は事業をやっているわけですから、少しでも黒字にしていきたい。それで皆努力をしているわけですが、ここに書いてあるのは、もう一元的にこうだということ、バスはこうやって走りなさいということではなく、やはりバス事業者としては、労務管理面、乗務員の運用、管理者、全部含めて多くのいろいろな課題があるわけです。それを整合させて、効率的なバス事業の運営としての、これは書き方がどうと言われたらそれまでですが、一緒に参画して一緒に作っていくことが大事だという意味でございます。

【加藤部会長代理】 そこは大事なところだと思うので、誤解を生まないように、きちんと書かれたほうがいいのではないかと思います。

【中村部会長】 はい。確かにこの4ページの下から3行目の日本語は、今日こうして説明を受けている分にはいいですが、この資料を見たときに少し危ういところがあるかなと

思いました。

【加藤部会長代理】 あともう1点ありまして、結局これは自治体と事業者の契約関係がどうかということに対するコメントでもあると思います。そこにさらに補助が絡むとどうあるべきかということは、やはり今回のこの会での大事な議論になると思っておりますので、そこは問題提起していただいております。

【中村部会長】 段落としてはその段落ですから、今先生がおっしゃったとおりだと思います。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。最近もうかる路線だけ参入するクリームスキミング問題がハイライトされていますが、例えば協議会を利用することによって、サービスレベルを協議会で決めてもらって、その路線を誰が運営していくのか、どういうふうに分けていくのかということも協議会で決めていくことを理想とお考えなのか、バス協会のスタンスとしてどうお考えなのでしょう。

【竹谷オブザーバー】

例えば一番黒字の路線を安く参入すると。法律としては、そういう参入は過去あまり認められなかったのではないかと記憶しています。

ただ、そういうことになると、例えば先ほど言いましたようにコロナ前ですが、貸切バスや高速バスの黒字で、一般乗合バスの赤字を補填していたのが現状でした。今はちょっと違いますけれども。路線で見ると、黒字路線の黒字で、過疎の赤字路線を補填しているわけですね。

【大串委員】 明示的にルールはなかったにせよ、そういうふうに使っていただいていたというところで、企業努力のおかげで赤字路線は守られていたわけですね。路線バスは認可制ということになったときに、利益が出ている路線だけに集中すれば、新規参入の事業者は儲かりますし、地域の方たちの享受するサービスレベルは上がりますよね。

【竹谷オブザーバー】 企業としてはそうですね。

【大串委員】 そうですね。

【竹谷オブザーバー】 過疎路線を廃止にして、黒字路線だけ残しておけば黒字が出ます。でも、それだと、やはり公共交通としての使命を捨てることになってしまうので、そういうわけにはいかない。

【大串委員】 その辺りを法定協議会でしっかり話し合ってもらいたいというご意向はあるということでしょうか。

【竹谷オブザーバー】 はい。

【中村部会長】 ありがとうございます。

そのほかございますか。よろしいですか。オンライン側の方々も大丈夫ですか。

【鶴田審議官】 今お話があったので、関連する制度の説明をしておいたほうが良いと思います、今その指示をしました。

【森課長】 道路運送法上は参入規制をなくしていますから、おっしゃるとおりで、クリアスキミング、別に狙うか狙わないかは別として、結果的にそうなるような参入もあり得ます。ただその部分は別途、地活化法のほうでいわゆる計画阻害を防止するという仕組みもあるといえはる。ただ、うまく機能していない部分があるのも事実だと認識しています。

【倉石課長】 今、話がありました地活化法の利便増進計画の話は、これは計画を阻害するような行為があった場合は、一定の制限がかかるというのは利便増進事業の中で今現状は位置づけられていますということです。

【中村部会長】 この話題、本当は話したいことはたくさんありますが、バス協会としてのお考えはすごくちゃんと伝わりましたし、その部分では、今日はこのヒアリングとしてはいいのかと思っております。よろしいでしょうか。大丈夫ですかね。

それでは、ご質問ありがとうございました。一応ヒアリングということでは、ここで閉じさせていただきます。

改めまして、日本バス協会竹谷委員長、どうもありがとうございました。

【竹谷オブザーバー】 ありがとうございます。

【中村部会長】 それでは次に行く前に、先ほどまでの議論のところ、山内先生、大橋先生、加藤先生からのご意見があると理解しておりますので、お一人ずつここでご発言いただいてよろしいでしょうか。

山内先生からいいでしょうか。

【山内委員】 ありがとうございます。時間もないので簡単に申し上げたいと思います。この資料3の論点を中心にお話ししたいと思います。まず今回こういう地域交通の抜本的な検討をするということ、すごくいいチャンスだと思っています。

2つ理由があって、1つはコロナがあって構造が変わりましたということです。これはいろいろなところに書いてあります。

もう一つ、実は私自身重要だと思っているのは、岸田首相が新しい資本主義と言い出しました。これは成長と分配の好循環という話、マクロの話ですが、ミクロの産業政策で言うと、

いろいろなところで新自由主義と決別してという話をされています。運輸政策については、2000年前後で事業法を直しました。さっきもちょっと話が出ましたが、需給調整規制をやめて競争を促進していこうということになったのですが、今回の岸田首相の「新しい資本主義」というのは、こういう世界と少しフェーズが変わるんだというようなことをおっしゃっていると私は思っています。

その意味では、地域交通というのは新しい資本主義の中で、安心・安全、あるいは地域の生活の基盤のようなものを守っていくという点では、広い意味での分配政策なので、それを重視していくことは「新しい資本主義」にかなうものであることをもっと強調されたほうがいいのではないかと考えています。

資料2の「位置づけ」というところに、確かに骨太とかフォローアップとかデジタル田園都市とか書いてあります。これはこの中に地域交通のことを入れていただいた、すごく国土交通省も努力されて非常に重要な成果だと思いますが、もう一つ上のレベルでの議論をされたほうがいいのではないかと考えました。これが1点目です。

それから2点目は、先ほど中村部会長がおっしゃった3年前に法律を変えて、その制度をやったが、うまくいっているところもあるけれども、いかないところもあるという話で、それをどううまく生かせるようにするか考えないといけないと思っています。

その1つは、先ほどの岸田首相ではないけれども、新しいフェーズに入ったということ意識すると、私は今回の議論も今までの繰り返しではなくて、もうちょっと抜本的なことを言ったほうがいいと思っています。それは、例えば協議会制度をつくって云々という話もありますが、例えば地域交通の提供の仕方自体を新しい制度的なもの、あるいは今までの制度を組み合わせることによってできる新しいシステムということ为例示として作っていくことだと思っています。

私が頭に描いているのは、例えばドイツのシュタットベルケや運輸連合というものです。地域公共交通の確保はああいう形で進化していったわけです。進化というか変化していたわけです。恐らく日本も同じようなことになるだろうと考えていて、そのくらいのことができるような、これは制度改革が必要か必要でないかと言ったら、ちょっと調べてみないと分からないけれども、それをやりやすくするとか、そのくらいのことをやるのかなと思っています。

恐らくそのときに既得権の問題が出るだろうが、今回コロナでこれだけ変わるのであれば、やはり既得権のところはある程度皆さんにご同意いただいて、それを進めていかなければ

ばいけない。そういう時期だと思っています。それが2つ目です。

3つ目は、この資料3の最後のページはよく書けていると思います。交通DX、GXで、それからまちづくり等と共創で、という話だと思うが、話を見ていると、どうもスタティックという感じがします。

スタティックという意味はどういうことかということ、例えば先ほどの骨太とかフォローアップで、DX、GXというのが今非常に大きなマクロの政策の流れだから、それを入れてきて、その中でという話はよく分かるが、この先それをどうやっていくとか、あるいは例えば2030年でどういう姿になっているとか、そういうことをもう少し頭に入れて、工程表とは言わないけれども、そのために何をしようかという議論をしないといけないと思います。

特にDXについては、皆さんから大切に導入という話もありましたが、今の話とは逆になります。公的依存度を非常に強めていくとDXに悪い影響が出ないかという懸念があります。DXのようなイノベーションというのはやはり事業者間の競争の中から出てくるので、一方では、そういった競争をいかに担保するかというのが必要になってきます。あるいはそのインセンティブが必要になってきます。そういうことを盛り込むという、その意味でのダイナミックなプロセスを議論しなければいけないと思います。

それからGXの話も、ここに書いてあるように再エネや電動化という話がありますが、基本的には公共交通をちゃんと使ってもらえればGXに寄与するところをもう一度見直して、そういったところも、先ほどの例えば2030年の目標がこうだというときに、それを生かしていく。そのためにどうするという議論が必要と思いました。

すみません、早口で。以上でございます。

【中村部会長】 ありがとうございます。大事な指摘、たくさんいただきました。

では、続きまして大橋先生、お願いします。大変お待たせしました。

【大橋委員】 ありがとうございます。私も手短かに2点だけですけれども、まず1点は、交通需要も変わっていく中で、バス・鉄道というモードごとではなくて、需要に合わせて公共交通のアクセスに着目して検討するという視点は、大変重要だと思っています。

他方で、公共交通だけに閉じた話をすると、これは結局のところ再分配の話にならざるを得ないと思っています。冒頭にまさに鶴田審議官がおっしゃったように、マイカーがありますということになるとすると、そこで抜ける部分というのがあるということだと思っています。

他方で、今日、都市局からのお話がありましたけれども、地方都市が機能として成り立っているからこそマイカー需要があると。地方都市が成り立っているところには、公共交通が成り立っているというふうに考えてみると、ある意味マイカーの需要も公共交通があるからこそ成り立っているという論理も成り立つのかなという気がします。

そこも含めて、公共交通の在り方をちょっと風呂敷を広げて考えないと、出口が相当狭くなってしまうことを懸念していて、せっかく2つの検討会をやられたわけですから、その上に立った大きな話をしていく必要があるというのが、私が思ったところです。そういう意味で言うと、先ほどの山内先生のところにも若干通じるところかもしれません。

以上です。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。

それでは、加藤先生、お待たせいたしました。

【加藤部会長代理】 短く申し上げます。

資料1、鉄道の検討会の一番最後のところの「頑張る」という言葉。これについて、いろいろなところからご質問とか、あるいはご批判をいただいています。ありとあらゆる突っ込みが考えられますが、例えば頑張るというのは無償だとしたら、それに依拠するのはそもそもおかしいのではないとか、頑張れと言われたって地域に頑張る基盤がないのではないとか、あるいは頑張らない地域には公共交通や鉄道がなくていいのかとか、そういうことを言われます。

この「頑張る」というのがいろいろなことを想像する言葉になっているので、もっと具体化というか、あまり違う意味に捉えられない言葉にしていくことが今回やるべきことだと思っています。

私の個人的な意見として、「頑張る」の反対は「溶かす」と言っています。地域の役に立つとは到底考えられないもののためにお金を要求して、プレゼンではいかにもバラ色のようなことを言っておきながら、結局結果を出せないで何年かするとどこかに行ってしまう、役に立たない機械だけが残っているということをそこら中で見てきました。その尻拭いをさせられてきた私としては、そんな金があるのなら、地道にこの地域ではこういうのが大事で、こういうことをやればできるけれども、いまいちお金が足りないのもう少し助けしてくれるところがあったらいいな、というところを助けると。それが「頑張る地域を支援」ということだと私は思っているし、一番の早道だと思っています。

もちろんこれについて、そうやって言うとそれ自体に異論がよく出てきます。支援は、こ

ういった地域がやりやすくなるように仕組みを変えることですが、やはりそれを「頑張る」という一言で言ってしまうところに問題があると思っています。今回皆さんにも問題提起をさせていただいて、議論できたらいいと、個人的に地域で頑張っている自分としては思っています。

以上です。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。

では、進行を元に戻します。ハイヤー・タクシー連合会田中副会長、お待たせいたしました。では、ヒアリングということで、ご説明をお願いいたします。

【田中オブザーバー】 ありがとうございます。まず、この会議に出席できたということは、ちょっとタクシー業界にとっては画期的なことかなと。

今まで、やはり鉄道とバスというのが中心だったところで、法律改正があってタクシーも公共交通機関だということが入ってきたわけですが、今では、例えばバス・鉄道の廃止路線だとか減便したところをタクシーが補ってきているという中で、実態をちょっと申し上げますと、私が地域交通委員長になったのが約10年ぐらい前です。その10年前に国土交通省から言われたのが、交通空白地帯が日本全国で約4,500か所ありますと。これを埋めるのが、タクシーが生き残る道ではないでしょうかということ、この10年間の間に、実はタクシー事業者とすれば4,700か所、4,500か所を大きく超える4,700か所でおでかけ交通を今でも運行するようになってきました。でも、これでも交通空白地帯がどんどん増えていまして、今では6,000か所以上そういうところがあって、これをどう埋めていかなければいけないのかということ、今やっているわけです。

日本のタクシーで言えば、規制緩和の前というのは約9,000社あって、27万台ぐらいありました。ところが今、規制緩和から今の時期になると約7,000社ぐらいで、19万台までタクシーが減っています。

そういうことを考えながら、ただ、今こういう形でコロナで非常に厳しい状況になっているわけですが、実はこのコロナの時期にこのおでかけ交通の要望・要請というのはかなり増えています。当社だけで言いますと、例えば第一交通産業において、今全国で260路線のおでかけ交通をやっていますが、このコロナの時期に100路線増えました。

それは、やはりコロナの時期で人流だとか町の在り方が変わってきたので、そのためにバスが減便されたとか、商店街だとか大規模な集客施設がなくなったとか、こういうものに対して地域が本当に必要性を感じた中で、おでかけ交通で高齢者だけじゃなくて、その地域の

人たちを何とか運んでもらえないかという要望に応えた中で、タクシー業界とすればこれを4,700か所やっている。

今、タクシー業界がやっていることというと、自分たちの営業エリアの中にある市町村・自治体にご用聞きに行っています。それは、当然最終的には法定協議会だとか地域協議会で決まっていくことですが、何か今困っていることありませんかということをしめ細かく、今、四、五年前からやり始めています。そんな中で、では、やりましょうということで、今4,700コースやっているわけですが、そういう中で結構いろいろな問題が出てきています。

そのいろいろな問題は何かというのを二、三挙げたいと思うんですが、例えば先ほど委員の方々からもありましたけれども、現行のタクシーの営業エリアと生活圏が変わってきているので、要は行けない場所ができています。例えば山に囲まれて真ん中に川が走っていて、左と右の営業エリアが違う、県が違うとなると、右側のところに大きな病院、集客施設があって、左側の人たちは山を越えないとできない。でも、生活エリアとすれば川を越えたこっちに行っているのですが、ここは県が違う、運輸局が違うとなると、なかなか協議会を開くタイミングがない。相手は大規模集客施設があるので、必要性を感じない中で、要はこっち側のところがやりたいと言っても、それに応じてこないような場合もあるし、なぜ出なければいけないのというのもあると。

もう一つは、例えば今こういう新しい制度ができて、おでかけ交通をやると言えば、申請すれば、お金もある程度出てくるのですが、やっているのが小さな市町村が多いので、まずそういうところに行くと、お金がないからできない、人がいないからできないと。要はその主体として、そういう答えが返ってきます。それが、こちらのほうでこういう形でやればお金が出るのではないですか、県に相談に行きましょうという形にすると出てくるのですが、そこまで行き着かないで諦めてしまう場合が多いと。

だから、ぜひ法定協議会だとか地域協議会には、政令市以外は県の人に参加していただきながら、参加でもいいけれども、事前とか事後にこういうことがありますのでということを伝えていきながらやるための調整を、今も各運輸局、運輸支局はしていただいています、よりちょっと強力でそれはお願いしたいなということです。

それともう一つ、つい最近国交省のほうから、遠隔点呼というのがオーケーになってきました。これはバス協会さんからも先ほどありましたが、遠隔点呼は、おそらく通常のタクシー会社はあまり必要ないと思います。ところが、おでかけ交通をするときに、営業所から1時間先のところがスタート、そこで1日働いて帰ってくるといったときに、タクシーの運転

手は1回営業所に来てから、要はそのスタート地点まで行く。それが往復1時間、2時間あるので、それが毎日の残業時間になってしまうと。

だから、やはりこういうものに対して、安全性・安心性をきちっと担保する仕組みの中で、DXやITを使ったものを、同一グループ・同一資本の会社だったらできますが、その地域にその小さなタクシー会社しかないときに、やはりそこを、今トラックなどは荷物だからできるのでしょうか、例えばほかの運行管理を持っているタクシー事業会社ができるとかです。要はグループ間じゃなくても、きちんとした制度があればできるというような形にさせていただくと、もっとやりやすくなると。

もう一つは、やはり基本的には旅客運送というのが安心・安全とかいろいろなものを担保するためには、いろいろな制度はありますけれども、緑ナンバーがやるべきだなというのは僕らが思っているところで、これに対して助成とか補助というのがもったいないとか言う先生たちもいますけれども、やはり公共性というものをどう考えられるかということを見ると、今は赤字補填で頑張っている会社がいっぱいあるわけで、これをどういうふうにして考えるかという、1つはやはり新しくその地域にタクシー会社が行こうと思っても、最低保有台数というのがあって、例えば2台でいいのに5台持たなきゃいけないとか。

それから、そういうのが出てきているので、できれば、これは別にどこのコンセンサスも取っていませんが、要はその地域に二種免許を持ったタクシーの運転手さんが住んでいれば、要は地域交通に限って個人タクシーのような形の法人のぶら下がりでも構わないのですが、そういう仕組みを作っていただければ、その地域は生きていくのではないかなと。それをするために、やはり遠隔点呼もそうだけれども、個人がやったときに誰が点呼するのかという問題になるかもしれないので、そういうところはその地域の法人会社がぶら下がりでやっていただいて、点呼するとかいうことも、もうこれから必要になってきているのではないかなと思います。

だから、その法人が受託が無理なときに、今、東京では日本交通さんとかKMさんが法人の中に個人を抱え込むという仕組みを作っているんで、地方でもそういうものの中で、責任の主体だとか安全の主体をきちんとしたところに頼みながら、そういうことができる仕組みが欲しいなど。

それともう一つ、やはりそれを受けていく中で問題があるのは、先ほど言ったように市町村にお金がないというところから始まるので、補填したくてもお金がないと。もう一つは、小さな市町村に行けば行くほど、要はその担当者が何でもやる課みたいなところに集約さ

れていて、ちょっと余計な仕事が増えるという感じになっています。

だから、やはりこの辺のところを、これはどうやって解決するかというと、うちが今話をしているのは、要は助成金とか補助金もらうときに、5万円もらうのも500万円もらうのも同じだけの申請書類が必要なんです。

そうすると、毎日仕事をするとなると、毎日の仕事のデータを取っていつているわけですが、これがかなり市町村に大きな負担になるので、今、実際富士通さんと組んで、運行するごとに申請書のデータが積み上がって行って、1か月終わったら、その申請書が、例えば自治体用、それから例えば運行者用という形で出てくる仕組みを今作っています。こういうものがDX・ITでどんどん広がっていけば、これは今までの根本的な話とはちょっと違いますが、実際そういうところを担うのに当たって、まだまだこういう問題があるというところをちょっと皆さんにご披露したいところです。

こういうところに対して、今、制度的には、例えば高度運行管理システムに関しての助成がありますけれども、とても締切時間が短くて、1か月の間にやれとなると、中小の事業者ではとても無理です。しかも運行主体とすれば、自治体がやるので、自治体と何かやっても自治体にそういう知識がないので、こういう申請をすとかというところが、例えば1か月で終わってしまうとか、その期間に入っていなければその申請がもらえないというその実態があるので、その辺のところを何とか期間をぜひ長く取っていただきたいというのがあります。

もう一つは今回のバスで起きたことですけれども、名古屋のバスが高速道路で炎上してしまったというようなことがあったときに、ドライブレコーダーがそのバスにしか付いていなかったの、ドライブレコーダーをもうクラウド化して、要はそこでいろいろなものが検証できるようにしたいのですが、やはりこういうものに関しても、これからおでかけ交通もそうだし、スクールバスもそうだし、こういうものに関して、そういう安全性を担保するようなものに関して、何か助成とか補助が出ていただけるともっとやりやすいかなということ。

今、警察庁が進めている高齢者の免許返納割引というのがあります。これについては、実はタクシー業界が全負担です。要はどこからも補助金も助成金も出ていません。これは最低10%、多いところでは20%。これに関して、任意でやってもいいと言いますが、みんながやったら自分のところだけやらないというわけにはいかないの、ほとんどの会社が10%割引になっています。

大都会だとあまりこれが適用されることはありませんが、1日の運行が10回ぐらいのところで、7人が運転免許を返納した人だと、かなり売上が落ちます。運賃改定で10%上げていただいても、地方はこういうところで吸い取られていくという状況ですので、僕らのところに上がってきている話の中での問題は、その公共性、もしくはほかの省庁がやったことでも、ぜひこの辺のところの助成をいただかないともうできないということになってきています。

今、コロナの時期で言うと、直近で言うと、戻ったとしてもコロナ前の総売上の8割しか戻っていません。8割といってもよく戻っているじゃないかと言っても、例えば京都なんかはまだ戻っているのは50%ぐらいです。沖縄も戻ってきてはいるけれども、6割台です。

だから、平均的にビジネスが動いてきている売上の大きいところが戻ってきているので、総売上が80%ですけれども、まだまだ地方はそういうことになっていないということです。これがタクシー業界の現状で、あとは九州で今取り組んでいることをちょっとだけお話しします。

まず、Ma a S系で、福岡Ma a Sというのが今、JR九州さん、西鉄さん、当社でやっています。これは3社で、例えば災害時とか、先ほど委員の方が言いましたけれども、もうラストワンマイルじゃなくてファーストワンマイルからだよと。バス停まで行けない、駅まで行けない人たちをどう連れていくのかということを考えて、それをきちっと整備しておけば、その地域でインバウンドが来て観光客が来ても、そのボードに乗ればできるということをして3社で合意しまして、これを今始めています。

そのような中で、今、その次の段階に行こうと。それは何かというと、九州Ma a Sということを考えています。これはこの中に書いてありますが、まずJR九州さんが九州全県を網羅されているので、JR九州さんにメインになっていただいて、例えば大分だったら大分交通さん、宮崎だったら宮崎交通さん、それぞれの地域に私鉄の会社があるので、そこにはバスの部分を担っていただくと。その次はそれぞれのタクシー協会が、その後の観光であれば2次交通、過疎地・交通不便地帯であればおでかけ交通を担っていこうというような仕組みを今作りました。

これから今後、この中で何ができるかということをしてその中でスピーディーにやっけていながら、最終的には同じプラットフォームの中で予約ができ、利用ができということをして、今、九州で取り組み始めています。これをモデルにして、全国でそういう地域別、もしくはそういうところでできればということで、今、それを進めているところでございます。

とにかく、今1日か2日に1社ぐらい、タクシー業界は廃業しているところがあって、要は地域交通をやっている、そこが廃業してしまう可能性もあるので、やはりまずは、もう何十年前に決まったかちょっと分かりませんが、地域交通に関しては営業エリアというのを生活圏、もしくは人の動くエリアの中でのものにぜひ変えていただくと。これはできないわけではないですけれども、今もいろいろ手続を取ればできますが、もう少し地域のことを考えれば、なるべく早い時間にそれが現実に行えるようにしていただきたいということがお願いでございます。

とにかく、今、タクシー業界のドライバーが高齢化していて、地方は平均でもう65歳を超えています。65歳を超えている中で、今コロナの中で家族から、もう一般の人を乗せるのが怖いから辞めちゃいなよと言う声もありますけれども、人手不足の原因というのは、今、例えば我々の北九州で言えば、北九州の平均1ヶ月1台当たりの売上げは35万円ぐらいなんです。35万では1人しか雇えないんですね。

だから、やはりそういうことを考えていながら、雇い方とか、それから雇用の仕方というのをちょっとこれから考えていかなきゃいけないけれども、やはりそういう人たちが地域の交通をしっかりと担っているんで、ぜひその辺のところも何かいろいろな形でご支援いただければなということでございます。

とにかく今一番困っているのは、免許返納割引の人がどんどん増えていて、この人たちに対する助成を何とかしていただきたいなということ、今考えております。お願いします。

【中村部会長】 よろしいですか。ありがとうございました。予定している時間から大分遅れておまして、12時までということでご予約されている方々も多いと思います。ただ一方、今、非常に貴重な情報をたくさんいただきまして、本当にありがとうございました。部会長判断ですけれども、ご意見ある先生方がいらっしゃるかと思っておりますけれども、ご意見は事務局で後で集めて、少し原稿化させていただくという形の処理をさせていただきます。では、改めまして、田中副会長、どうもありがとうございました。

それでは最後のところに行きます。議事の今後の進め方、これまた倉石課長のほうからお願いします。

【倉石課長】 たくさんのご意見、ありがとうございました。今後ですけれども、次、11月18日、日程調整させていただきますので、11月18日に中間骨子案ということで予定しています。その後、1月下旬頃に中間取りまとめ、本文案ということで、また今日、2つの団体の方にヒアリング、プレゼンいただきましたけれども、ヒアリングについては部会

長ともご相談して、他の方々からも話を伺うという機会も含めて柔軟にさせていただければと考えております。よろしく願いいたします。

以上です。

【中村部会長】 ありがとうございます。というような進め方でございます。時間が限られている中で、日程もなかなか難しいですが、私としてはその間でも委員の先生方と事務局の間は必要に応じて適宜やり取りをしていただいて、意見の集約、コミュニケーションしていただき、この場ではそれを上手にまとめたところでまた意見をするという形で時間を有効に使っていただければと思いますが、特段、こういう進め方でよろしいでしょうか。

では、ご了解いただいたことにさせていただきます。いろいろな意味で臨機応変に対応していこうと思っておりますので、ここは事務局ともやり取りしながら調整していきます。

本日は、本当に長時間ありがとうございました。様々な視点、考え方、いろいろいただきまして、私も大変勉強になりました。いろいろな意見があった反面、割と共通なところも幾つもあったので、これはきちんとまとめていくといいものができる可能性はある。ただ、何人かの先生からご指摘いただいたように、気をつけなければならないことも幾つもありました。事務局ともやり取りし、よく整理していただいて、それぞれの先生方の意見の大事なところをきちんと組み立てて仕上げていただければということは、私からもお願い申し上げます。

長時間にわたってご議論いただきまして、ありがとうございます。最後に事務局から連絡事項等あれば、お願いいたします。

【有賀補佐】 中村部会長、ありがとうございます。

事務局より2点ご連絡申し上げます。

1点目が議事録の公開でございますが、本日の部会の内容につきまして、後日、各委員の皆様方にご連絡・ご確認をいただいた上で公開したいと存じます。また、速報版につきましては、事務局の責任で簡潔な議事概要を作成いたしまして、国土交通省のホームページに掲載させていただきたいと考えております。

2点目が次回の日程でございますが、11月18日金曜日13時から15時を予定しております。詳細は追って事務局よりご連絡させていただきます。また、第3回以降の日程についても、現在事務局において日程調整をさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。

以上、2点でございます。

【鶴田審議官】 事務局としていいですか。

【中村部会長】 どうぞお願いします。

【鶴田審議官】 本日は欲張ってたくさん議題を詰め込んだので、事務局からほとんどお答えできませんでしたが、大事なご指摘をたくさんいただいたと思いますので、改めてしっかりお答えしていきます。今後ともどうぞ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。

【有賀課長補佐】 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。

【中村部会長】 ありがとうございます。

— 了 —