

令和7年9月29日

【小野寺補佐】 それでは定刻となりましたので、ただいまより第3回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開会いたします。皆様方には、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

議事に入るまでの間、私が進行を務めさせていただきます。国土交通省総合政策局交通産業室の小野寺でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

御出席の委員の皆様方の御紹介につきましては、審議時間の制約もございますので、配席図の配布をもちまして代えさせていただきます。一部の委員の方はオンラインでの参加となります。

また、本日は、冒頭から部会長の御挨拶までの間、報道関係者が入室しておりますので、よろしくお願ひいたします。

開会に当たり、山内部会長から一言御挨拶を賜りたく存じます。

【山内部会長】 どうも、部会長を仰せつかっております山内でございます。この地域公共交通の問題というのは最初の時に申し上げたと思うんですけど、これは古くて新しい問題というか、だんだんいろいろな状況、変わる中で、その重要性が増してきている問題だと思っています。これまで2回にわたって皆さん、御議論いただいて、大体の方向性が見えてきたと思っています。今日もう一度、あれですね、関係者の方からいろいろお話を伺って、そして我々の仕事としては大体まとめの方向に入りたいと思いますので、御協力、それから忌憚のない御意見を皆さんから賜りたいと思います。どうぞよろしくお願ひをいたします。

【小野寺補佐】 山内部会長、ありがとうございます。

それでは、頭撮りはここまでとさせていただきます。記者の皆様は御退席願ひます。

（報道関係者退室）

【小野寺補佐】 ここから議事に入りますので、議事進行は山内部会長にお願ひいたします。

【山内部会長】 承知いたしました。それで本日の部会でありますけれども、先ほど申し上げたとおりでありまして、新しい制度的枠組みの構築、これに関わる事項について事務局が、お手元にあると思いますけれども中間取りまとめ（素案）、これを作成していただきま

した。基本的には、これらについて検討、御議論いただければと思っております。

その議論に先立ちまして、これも先ほど申し上げましたけれども、関係者の取組についてさらにヒアリングを行いたいと思っております。本日は、ハピラインふくい、それから両備ホールディングス、ネクスト・モビリティ、全国自治体ライドシェア連絡協議会の取組、これについてヒアリングを行います。それで、そのヒアリングを行った後に事務局から先ほどの中間取りまとめの素案、これを御説明いただいて、その後、意見交換とさせていただければと思います。

それでは、まずハピラインふくい様より御説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【ハピラインふくい（小川様）】 皆様、こんにちは。ハピラインふくいの小川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。私からはお手元の資料に沿って、弊社の共同化・協業化に係ります3つの取組に関しまして御紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、資料の2ページでございますけれども、北陸新幹線の並行在来線を運営する第三セクターの鉄道会社の一覧でございます。昨年3月16日の北陸新幹線、金沢・敦賀間の開業に伴いまして、北陸線の福井県区間内をJR西日本さんから経営を引き継ぎまして、ハピラインふくいとして鉄道の運行を開始したところでございます。

3ページを御覧ください。1、メンテナンス作業の連携について御説明を申し上げます。弊社は開業2年目の、まだほやほやの鉄道会社でございます。JR西日本からの出向社員が半分程度はいるものの、鉄道施設の保守等に関する技術や知識について、経験の浅いプロパー社員の技術力向上が喫緊の課題となっております。特に列車の安全運行を支える基盤となりますレール保守のうち、レール探傷は折損を防止する上で非常に重要な手段でございますが、レール探傷機器等の操作や解析には高度な技術力を要してございます。

そのような中、中部運輸局の御指導、御助言の下、令和7年1月に創設されました鉄道施設総合安全対策事業補助金を活用いたしまして社員教育を強化してございます。具体的には、JR西日本のグループ会社で鉄道のメンテナンス業務について高度な技術と豊富な経験を有しております株式会社JR西日本レールテックと技術指導に関しまして協定を締結したところでございます。

4ページを御覧ください。7月に2回、レール探傷機器の操作や管理手法等に関する技術講習会を開催するとともに、来月にも2回開催を予定してございます。連携の成果といたしましては、探傷業務での疑問点、課題等につきまして詳細な技術指導を受けたことによりま

して日常の業務に対する不安が解消されたと社員からは聞いております。また、試験レールにて模擬探傷を行い、傷の波形等を習得するとともに、レール探傷データの検証を行いました。効果的なレール交換計画を今後策定することとなっております。

なお、課題といたしましては、安全、安定的な鉄道輸送を確保するためには社員のさらなる技術向上や最新機器の購入等が不可欠でございます。今後も国において継続的な御支援が必要と考えておりますので、引き続きよろしくお願いを申し上げます。

5 ページを御覧ください。2、保守業務に関する連携支援協定について御説明を申し上げます。地方の鉄道におきましては沿線人口の減少、施設の老朽化、維持管理等に係ります要員の不足等の課題を抱えている状況でございます。将来にわたりまして鉄道を安全に運行していくためには、各事業者が保有する鉄道施設や車両等の維持管理に係る業務、社員教育や各種実務訓練等の技術力、維持向上に係る業務につきまして事業者間で相互に連携し、各業務の効率化、合理化を図っていくことが極めて重要と認識しております。

そういうような中、令和5年度から国より御提案をいただきまして、北陸新幹線の並行在来線事業者をモデルケースとして具体的な連携項目を検討することとなりました。令和6年度を取組状況といたしましては車両備品や軌道関連予備品のリストの共有、共同購入や相互利用、また、隣接事業者区間の除雪支援などを行ってまいりました。連携の成果といたしましては、車両予備品の相互融通によりまして車両故障時に部品の交換がスムーズとなりまして、長時間の運休を回避することができました。また、軌道関連予備品をそれぞれの会社で分担し合って所持するなど効率を図ったため、購入費用が約50%削減できました。さらには相互除雪によりまして、I R いしかわ鉄道との境界付近の雪の影響による運休休止をなくすことができました。

6 ページを御覧ください。令和7年度を取組状況としましては、本年4月の業務効率化検討会議におきまして、国よりJ R との協定締結による取組の強化方策の御提案がございました。その後、各ブロック別のワーキンググループ会議を開催しておりまして、業務効率化に向けた課題等を整理し、検討しているところでございます。今後連携に向け、期待することといたしましては、保守効率化、体制強化に資する人的支援や教育的支援、及び新たな技術・検査機器等の導入に伴います情報開示等につきましてJ R 西日本の協力体制が不可欠でございます。国におかれましてはJ R 西日本との協定締結に向けた調整役をお願いするとともに、地方鉄道のメンテナンス体制強化に向けた継続的な御支援を引き続きよろしくお願いしたいと思います。

7ページを御覧ください。3、福井県鉄道協会の取組について御紹介いたします。福井県内には福井鉄道、えちぜん鉄道、そして弊社、ハピラインふくいとの3つの地域鉄道会社がございます。人手不足などで厳しい経営環境になる中、利便性向上と経営基盤の強化につなげるため、昨年の6月に任意団体ではございますが福井県鉄道協会というものを設立いたしました。なお、都道府県内の地域鉄道全社で団体を設置したのは全国で初めてと聞いております。

8ページを御覧ください。協会として実施している事業を御紹介いたします。まず、人材確保事業につきましては3社合同の就職相談会、見学ツアーなどを開催しております。PR活動につきましてもいろいろと各種のPR動画、ホームページ等を開発しております。その他の事業としましては、利用促進のための広報とか鉄道フェアを開催しております。また、資機材等の共同調達に伴いまして、スケールメリットを生かしたコスト削減に努めております。

連携の成果としましては、3社合同の説明会によりまして、本年度3名が入社いたしましたし、材料が高騰傾向の中、PC枕木を3社で共同調達した結果、2%ほど縮減できました。なお、課題としましては、福井県鉄道協会は福井県の財政支援を受けながら3社からの負担金により運営を維持しております。今後、共同化をさらに推進していくために協会の組織運営に対する国の財政支援、また、国の補助制度の創設、拡充による資材等の共同調達や設備投資等の工事一括発注等へのインセンティブを付与していただきますよう、国におきまして御検討をよろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは次に、両備ホールディングス様から御説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

【両備ホールディングス（大上様）】 皆さん、こんにちは。両備ホールディングスの大上でございます。今日はよろしくお願いいたします。

次のページをお願いします。まず、簡単に弊社グループの運輸交通業がどんな感じなのかということの全体像をお示しさせていただきます。

弊社、もともと岡山に115年前に鉄道会社を始めた会社なんですけれども、今は中四国の中でも岡山、広島、香川、それから沖縄、それから関東、特に東京、あと近畿、中部の辺りで陸・海・空に関わるモビリティサービスを広く展開させていただいておる事業者でござ

います。

次のページをお願いします。今日は、特に事業者含めいろんな方、ステークホルダーとの連携ということで話をしてくださいということで今回御依頼を承っておりますので、今日は、まず3つについてお話をさせていただきたいなと思います。

一つが今、岡山市を中心に、その周辺地も含めて地域交通を維持できるような仕組み、スキームをきちっとつくることできています。特に我々、弊社は岡山市を中心とした交通事業者なんですけれども、交通事業というのは周辺の地域と非常に関わり合いながら交通ネットワークが存在している構造なんで、ある程度、人流全体を考慮した上で、どこかの交通ネットワークが毀損をしないような形で広域である程度、公共交通網が守れるような形の対応してきたのが1個目の話です。

2つ目が、その中でも中核になる岡山市がどういう形で今、目的も含めて連携が進んでいるかというお話が2つ目。

3つ目が弊社は岡山県の中でも県南の事業者なんですけれども、岡山県全体で見た時に県北が、特に山側ですね、岡山県の中でも。かなり交通のサステナビリティが危機的な状況になっているので、今後、県北の事業者とも連携をしていきながら、県内全体の地域交通のサステナビリティに少しでも貢献できないかなということを考えていまして、その話を今日、3つ目としてさせていただきます。

まず、1つ目のお話をさせていただきます。次のページをお願いします。今、岡山市が大体71万人、その東側に瀬戸内市という4万人弱の町があつて、岡山市の南側に玉野市という5万人ぐらいの町があります。この辺りは通勤、通学、通院、それから観光という意味で非常に人の行き来が多い関連している地域になりまして、ここを我々としては一つのエリアの固まりと捉えて、このエリア単位で地域交通がきちっと守れる形のスキームを一生懸命つくってきました。

まず、ちょうど真ん中にある岡山市については都心と郊外という形でエリアを分けています。都心については、そもそも人口が71万人ぐらいの町なので今でも結構、公共交通の利用があつて、ここについては民間のバス事業としてまだやっていけるレベルにあります。一方、岡山市の中でも郊外に入っていくと、だんだん地域住民の方も少なくなってきていて民間単独での公共交通運営というのは非常に難しくなってくると。さらに平成の市町村合併でかなり過疎化したようなエリアも岡山市にありますので、大きく言うと市内を都心と郊外の中を2つに分ける形で公共交通の設計をやっています。

都心は民間でやるんですけれども、郊外に入っていくと公設民営の形をとっていて、さらにその先の郊外に出ていくと、もうバスではなくデマンド交通という形に切り替えて、これは公設民託というやり方をとっています。その公設民営、公設民託の部分については行政さんとの連携が前提なんですけれども、バス事業者とタクシー事業者が役割を分けながら、郊外のかなり人口が少ないエリアも交通空白地帯ができないような形で全体の役割分担をしていながら岡山市の交通体系をつくっていきます。

その周辺市、右側の瀬戸内市、南側の玉野市については、コロナの以前は民間のバス事業と市営バスのものが混在をしていたんですけれども、コロナの間に市内で閉じている市内交通については公設民託型に瀬戸内市も玉野市もいずれも、そういった形で集約をしています。ただ、運行事業者って、バス事業者が路線をやるのが両備バスしかありませんので、運行の委託を受ける形で両備バスが運行しているところです。

地域をまたぐ路線については、地域間幹線系統補助を活用させていただきながら地域もしっかりつないでいくということで、こういった形の3つのエリアをまたいだスキームをつくって、地域全体の公共交通が維持できるような形にしているのが今の岡山でございます。

次のページをお願いします。その中でも中核になる岡山市でどんなことを考えて動いているかというのが、この4ページになるんですけれども、左に実現したいことと書かせていただいておりますけれども、地域交通のサステナビリティの確保というのは当たり前のこととして、特に利用者を増やしていく観点でいうと、維持をするだけではなくて利便性をしっかり上げていこうという話で、利便性をなぜ上げるんだという地域の方々に暮らしやすいまちをつくっていくとか、都市には渋滞の問題含め、いろんな課題がございますので、こういった地域の社会課題もしっかり解決できるような存在になりたいということで、その先には、もっと大きな目標としては選ばれる町、都市としてサステナビリティを確保できるように、そういったことに地域交通も貢献をしていこうというところが大きな実現したいこと目の目線感かなと思います。

そういった中で、真ん中のグレーのところを書かせていただいておりますけれども行政とか事業者の連携、事業者の協調、個別の事業者の経営努力ということがある中で、具体的にやっていることがあります。それが真ん中の進めているところというところに書かせていただいておりますけれども、この4月から約2年間をかけて岡山市内は17路線の路線を新設していきます。これを公設民営型でやっていきます。この目的が交通空白地帯の解消とか、

あとは鉄道・バスのネットワークの構造をしっかりと強くしていくとか、さらにその先に岡山市民の方々がしっかりと生活しやすいようにしていくような目的で17路線をこの2年間で岡山市内、新設をしていきます。

併せて、サービスレベルの再設計とか標準化をやっていきます。これ、郊外の路線でも最低でも1日25往復をミニマムでしていくとか、いろんな公共交通の利便性を損なわないようにサービスレベルを実は市内で事業者と行政で決めて、そういった下に使いやすい交通をつくっていかうということを今、進めています。それから色や番号を使って、もっと使いやすいようにしていったりとか、路面電車の駅の乗り入れ、あとは乗り継ぎ拠点の整備とか、あとは事業者の共通システムを入れていくようなことなんかも踏み切っています。今、どんどん進めています。

今後はこれだけじゃなくて、一番右に書かせていただいているんですけども、右下のサステナビリティの確保ということに関して言うと、これはまだ我々の案というか、両備グループの妄想みたいなところも多分にあるんですけど、交通需要マネジメントができるようになって自家用車と公共交通の役割分担がもっと進められないかなと思っていたりとか、あとは上に書かせていただいていますけれど、利便性確保の観点で今後運賃体系の再構築をしていこうと思っているのと、あとはバスとか路面電車だけじゃなくて自転車なども含めた複数の移動モードがきちんと連携をしていけるようになっていこうとか、こういった、まだまだやりたいことが山ほどあって、こういったことも含めて行政さんと地元の事業者、あと利用者さんも含めて、いろんな調整をさせていただきながら使いやすい公共交通、それから地域の方々に利用される公共交通をつくっていかうと思っております。

次のページをお願いします。最後、何かこれ、何やりたいのっていうスライドかもしれないんですけども、今後、我々のような県南の岡山県の南側の事業者と県北の事業者の連携を強化していこうと思っています。特に県北というのは、もう人口が少ないエリアで、これまでも地域の行政さんとの連携の中で地域交通を維持してきたんですけども、地域の行政さん自体の財政が大分厳しくなってきたところもあるので、県南の我々の事業者の事業の一部を県北の事業者さんに支援をしながら、県北の事業者さんもある程度、行政の連携に加えて内部補助ができるようなスキームをつくっていけないかなというこの5ページです。

あまり具体的なことは書けなかったのですが、こういう何かふんわりしたスライドになっているんですけども、具体的に言えば、県北の事業者さんに高速バスとか貸切バスの我々が

持っている事業の一部をもうシェアして、県北の事業者さんの収益構造を少し変えていくような打ち手を県北、県南の事業者で連携してやれないかなと思っています。こんなこともやりながら、岡山県全体の地域交通のサステナビリティを確保していこうと思っております。

以上でございます。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、次はネクスト・モビリティ様ですね。ネクスト・モビリティ様から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【ネクスト・モビリティ（日高様）】 皆さん、こんにちは。ネクスト・モビリティの日高と申します。本日はお声かけいただきましてありがとうございます。早速ですけれどもお手元の資料に沿いまして、A I デマンド交通・公共ライドシェア等の自治体様との取組の事例、御紹介を申し上げたいと思います。

次、お願いします。ありがとうございます。こちら、会社紹介でございます。弊社2019年に九州、福岡で立ち上がった会社でございます。西鉄と三菱商事、交通事業者と総合商社を両株主で持っております。私は2017年頃から、このプロジェクトにはほぼ一貫して携わらせてもらっております。主に自らオンデマンドバスを運行する事業を行うことと、それを事業者、自治体様向けに関係サービスも含めて横展開をする、そういった2つの事業を行っております。

次、お願いいたします。こちら、足下の導入実績でございます。おかげさまで、全国で60か所以上のところで運行の実績がございます。立ち上げ当初から九州運輸局様はじめ国の皆様、多くの方々に御支援いただいたおかげだと思っております。足元は利用者数が月間で10万人を突破するような形で、毎年15から20ぐらいの市町村様、事業所様に御採用いただいていると、そういった状況でございます。

次、お願いします。こちらが事例の御紹介でございます。まずは、共同化・協業化関係ということで複数の自治体様との取組でございます。こちらは能登北部での複数自治体におけるA I デマンド交通、それからタクシー、ライドシェア等を一緒に取り組みましょうという事例でございます。

こちらは石川県さんの主導をもとに広域面積、大体1,300平方キロぐらいあると聞いていますけれども、それぐらいの面積で最大で運行台数20台弱程度を想定しております。2市2町でA I デマンド交通等を共同導入する検討を今、行っている事例でございます。



今後、そこに新組織と書いておりますけれども、広域運営組織の設立も含めて今、検討をしているところでございます。

個別の自治体でそれぞれ導入いただくよりは、こうやって新組織等を立ち上げてワンストップで行わせていただくことのメリット、2つあると思っております右に書いてございます。一つはコスト面でございます。こちらはあくまでも弊社の試算になりますけれども、2市2町がそれぞれ独立して入れてくださる場合と比べて、ワンストップで入れた場合はシステム関係の構築費用、それから電話受付等の、こちらも初期設定の費用でございますけれども大体50%ぐらい低減できるんじゃないかと思っております。

これは単にボリュームディスカウントがきくということだけではございませんで、それぞれの町、市でサービスを構築しますと、どうしても運賃だったり、細かいサービス内容が微妙に違ってきます。それぞれに設定する手間がかかること、それから一度設定したサービス内容がきちんとプログラム上、振舞うかどうかで、これ、きちんと検証してからサービスに移ることになります。そういった手間を大きく減らすことができる、こういったところをコスト面に反映することができると思っております。非常にメリットが大きいかなと思っております。

あと、2つ目は人材育成の観点です。地域交通をコーディネートできる人材の育成も含めて今回、この北部能登地域には弊社から1人人材を派遣したいと思っておりますが、2市2町それぞれに複数名を送るのは弊社の体力から非常に難かしゅうございます。こうしたワンストップの組織がありますと、そこに1人送り込むことで、その人間がハブとなっているノウハウを蓄積したりすることにつながっていくかなと、そういった人材面でも非常にプラスがあるかなと思っております。

次、お願いします。こちらはデータ利活用の取組の事例でございます。3点でございます。一番左側、導入ですとか、実証実験から本格運行に向かっていく中での合意形成をするに当たってデータの有効活用を行っておりますという事例です。こちら、各地で取組はあっているかと思えます。人流データも含めて分析をしまして、例えば交通不便や空白地がある程度あると、あった中で、リソースに限りがある中で、まず、どこに入れたらいいのかみたいな、そういった算定をするあたりに使ったりもしております。

それから真ん中、こちらは弊社、幾つか、例えば福岡県下でいきますと10以上のエリアに入っているわけですが、似た規模の自治体さんの状況のデータを横に並べて、それぞれ比較すると、その上で特定の、例えばこのエリアにおいてはこういった取組は有効では

ないかみたいな、そういった知恵を出すみたいなところに活用させてもらっています。

載せているグラフは、エリアごとのオンデマンドバスの稼働率の推移をあらわしたものでございますが、エリアによってこのようにある程度、差があります。その中で例えばうまくいっているエリアとそうでないエリアがあるとして、こういったところに違いがあるのかというのを、データを中心に明らかにしまして、それを中心に次の打ち手の考えていくことをやっております。こういったものにもデータ活用は有効だろうと思っています。

あと一番右側、他交通、例えば路線バスですとか、あるいは他分野との連携にもデータ活用しております。例えば協賛を地元事業者をお願いしに行くにしても、ただ漠然とお願いしに行くだけじゃなくて、お宅の近いミーティングポイントで毎日これぐらいの利用者、これぐらいの年齢層の方々が使われていますと、これだけ利用が増えてきていますみたいな話をセットで持っていくと、それだけ前向きに聞いてもらえる確率が高いかなというところが経験的に分かってきております。

次のページお願いします。一方、数字だけではなくて、こういった例えば乗客の方々へのインタビュー、こういったものも集まるデータとしてすごく大事だろうと思っています。数字以外のデータもすごく大事にしたいと思っています。稼働率とか、あるいは収支率みたいなところだけではなくて、自治体様には総合的に御判断をいただくためにこういったデータも積極的に集めているところがございます。

次、お願いします。こちらが最後のページでございます。以上のような取組を踏まえまして弊社として課題認識、それと提言というとはばったいですがけれども、御提案みたいな形で3点挙げさせてもらっております。

一つは、事業者、自治体における日常的なデータの利活用でございます。各地のデータ、特に交通データは結構アナログ的な手法で管理されているケースが多ございまして、例えば交通再編を議論したい時にデータのクレンジングですとか、その読み解きに非常に大きな工数がかかっております。自治体様だけでは、これ、なかなか難しく我々も頼られたりするんですけども、我々の目線からいっても、それを整えていくのはなかなか大変な状況でございます。ですので、まずは自治体の職員さんが自ら活用できる軽量というか、いいですか、運用負荷の低いようなデータの整備の在り方みたいなものを御検討いただける、あるいはそういった体制作りを御支援いただくとありがたいかなと思っています。また、どの事業者が、どの交通事業者がこういったデータを持っているかみたいなのを明確化、メニュー化していただくだけでも、データを引き出しやすい状況がつかれるのではないかな

と思っております。

それから2つ目ですけれども、AIデマンド交通みたいな新交通を入れるに当たっては、当然ランニングの費用というのも一定程度かかってまいります。複数の自治体様がいらっしゃる中で自治体様の体力もそれぞれでございまして、例えば体力的にちょっと厳しいところが一つでもございまして、なかなか足踏みがそろわない状況になってくるかと思えます。また、こういった新しい交通はサービス定着までに1から2年かかるのが大体見えてきておりますので、そういったところも含めて御支援をいただけるような形をとっていただけるとありがたいと思っております。

最後に、複数の自治体様が共同化・協業化を進める中で、こういったワンストップの協議会があって、例えば広域協議会みたいな形を設けていただいて、そういったところが補助金申請ですとか地域公共交通会議みたいなものを運営して、手続はそこでワンストップで終わるみたいな形でいきますと工数、時間の面から非常に有利かなと思っております。

以上、3点申し上げました。よろしく願いいたします。

【山内部長】 どうもありがとうございました。

それでは最後になりますが、全国自治体ライドシェア連絡協議会様から御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【池上オブザーバー】 私ども全自連からは、具体的な事例を基に全国の首長、そして自治体の関係者が今、どういう状況にあって何を必要としているか、この辺り御報告させていただきたいと思えます。

まず、1枚目です。交通空白への対応です。路線バス廃止など、今、直面している地域では、交通のデータを活用して住民とともに最適解を探る取組が始まっています。ここで重要なことは自治体、交通事業者、そして地域の住民が連携をして交通問題を我が事として捉えて考え続けるプロセスがあるということです。同じ地域であっても、住民を取り巻く環境というのは日々変化しています。一度出した結論もすぐに古くなってしまいますので、だからこそ常にその時々の最適解を探し続けなければいけないと、そういった状況にあります。今、ようやくそうした動きを始める地域があらわれつつあるところです。

2枚目です。2点目としては、他分野の連携でございまして、まず、佐賀県武雄市、こちら、子供の塾や習い事の送迎を地域の住民が共助版ライドシェアで担っている事例です。生まれた家の交通環境というのは子供が選べませんので、子供の可能性を狭めない、そんな思いから一人一人の子供たちへヒアリングをして、塾や習い事の先生との意見交換を積み重

ねながら、i-Chanキッズサポートというものが誕生しました。今、開始から約1年でございますけれども、利用していた保護者自らが今度は自分がドライバーになろうというような動きも出ております。地域の中で役割分担の変化が起き始めている一つの事例であります。

次に、京都府舞鶴市です。3ページ目です。こちら、住民同士が4年間にわたり様々な取組の議論を重ねた結果、住民が住民を支える仕組みとして公共ライドシェアを導入しました。この写真に写っている協議会のメンバーの皆様、それぞれが運転手や運行管理者の資格を取得して集落内の移動を担っています。事前に時間が確定しにくい病院へのお迎え、これ、いろいろな地域で課題となっておりますが、それについては午前中と、そういった緩やかな予約を可能として柔軟な対応を実現している事例です。

そして、おめくりください。富山県南砺市の事例です。こちら、部活動地域移行に伴う送迎需要を把握するために、中学生約200人おりますが1人ずつ調査をしております。その結果、市営バスの時刻表を変えることで何とか対応ができないかなど、市長部局と教育委員会が連携して動き出している事例です。

一枚おめくりください。5ページ目、これが具体的な調査の最中ではありますが、こういったアナログな調査を非常に力を込めてやっているところです。他分野の連携というのは非常に重要ではありますが、しかし実際やろうとすると、このように簡単ではありません。また、その前段階として複数の分野にまたがるニーズ調査、そして最適解に導く作業、こういったところに大きな負担がかかっている現実も見えてきております。

6ページ目です。3点目としまして、観光の移動を挙げさせていただきたいと思います。こちら、大分県別府市の事例ですが、オーバーツーリズム対策として応援タクシーや日本版ライドシェアに加えて今年の4月から公共ライドシェア、いわゆるインバウンドライドシェアを開始いたしました。特徴はタクシー協会との協議に基づき、タクシーより700円高い価格設定とし、まずはタクシーへ利用者が流れるように制度設計されているということです。

そして最新の実績、一枚おめくりいただきまして5か月、21週間ですが5,187件、1か月1,000件の実車がありまして、これは公共ライドシェアとしては全国的な数値よりも2桁多い数字であります。インバウンドの強いニーズを捉えていることもよく分かります。別府市はウーバーとGOの2つの配車アプリを導入しておりまして、ドライバーへの聞き取りも加えてデータをダッシュボード化しました。

8 ページ目です。オレンジの棒グラフ、これが公共ライドシェアの実車数であります、その山があります。山を調べてみると、共通点がクルーズ船の寄港日であることが分かりました。特にノルウェー・スピリットという船が寄港した日は、別府においては個人輸送の需要が急増することも分かりました。このデータを用いることで、地域の課題と打つべき対策が明確になっている好事例です。

一枚おめくりください。ODデータについての精度向上も重要です。現在、配信アプリが吐き出すデータはエリア単位でしかありませんので、例えば、この場所で言いますと、「霞が関」という大きなくくりでしか分かりません。行き先が国交省なのか財務省なのか、全自連も同じ霞ヶ関にございますけれども、一体どこへ行くのか、それによって意味が全く異なってきます。こういったところを今後、どういうふうに変化としてとっていくかということが重要になってきます。別府市で行っているこういったデータ分析は現在、ほとんどがアナログで行われております。これを配車アプリの皆様とも連携しながら、今後デジタルで行っていくことが重要になっていきます。

そしてもう一つ、公共ライドシェアというのはタクシーの補完であります。補完である以上、両者のデータを組み合わせてこそ、真の交通実態が見えてくると考えております。

最終ページです。最後に国への期待として3点申し上げます。

第1に、需要と供給をデジタルで把握できる環境整備です。塾通いの子供たちのニーズ把握や観光客の急増にどう対応するか、データに基づいて最適な政策を考える自治体を増やすためにもデータの標準化、そしてルールの整備、共通基盤となるツールの支援をぜひお願いしたいと思います。

そして第2に、他分野連携の促進です。「病院が終われば迎えの車が来る」という、当たり前の中を実現するためには、省庁間の連携や地域間の連携が不可欠です。さらに、異なる制度を理解して異なる主体をつなぐ人材を育てる仕組みも必要です。

第3に、自治体や住民にとって地域交通が我が事になり始めている今だからこそ、国交省本省の皆様、そして地方運輸局、運輸支局の皆様の寄り添いが求められております。ぜひ、できない理由ではなく、できる理由をこれまで以上に共に探していただきますよう、さらなるお力添えをお願いできればと思います。こういった地域交通の最適化を模索するプロセスそのものが、最終的には私たちの暮らしの幸福度、すなわちウェルビーイングの向上につながると確信をしております。

御清聴ありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

以上、ヒアリングということで4者といたしますかね、4つの団体をお願いいたしましたが、次に事務局から中間取りまとめの素案の内容を御説明いただきたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

【廣田参事官】 事務局の交通産業室参事官の廣田と申します。それでは本日、中間取りまとめの素案というものを、すいません、資料で御用意しておりますので御説明を申し上げます。すいません、文書で説明しておりますして全体17ページに及ぶものでございますので、ちょっと駆け足なつてしまいますけれども、要点かいつまんで御説明させていただくようにさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

それでは、1ページ目をおめくりいただきまして目次のところでございますけれども、はじめに、それからこれまでの取組、それから3ポツ、制度的枠組みの方向性という形で(1)から(6)まで項目を整理しております。一つは共同化・協業化の推進、それから2つ目が自治体を支援する外部組織の活用、3つ目が公共ライドシェアの実施主体、それから4つ目がデータの利活用、5つ目が法定協議会の運営、6つ目が観光需要を踏まえた相乗効果の発揮という形で、これまで私どもで論点としてお出ししたものに従って整理をしております。

1ポツのはじめにと2ポツ目のこれまでの取組につきましては説明を省略させていただきます、4ページ目から順に説明をさせていただきます。

4ページをお開きください。制度的枠組みの方向性の1つ目は共同化・協業化の推進でございます。そちら、4ページの18行目でございますけれども、ポイント(方向性)というところでございますけれども、共同化・協業化の推進としては交通事業者の共同化、それから自治体の共同化、それから交通事業者以外の関係者との共同化、輸送資源のフル活用と別名振っておりますけれども、その3つの観点から推進が求められるとしております。

1つ目の交通事業者の共同化のところでございますけれども、24行目、事業の効率化や生産性の向上を図る上で、企業合併、事業譲渡などのM&Aもその手法の一つとして挙げられますので27行目、それらM&Aが適切に活用されることが望ましいことも冒頭触れております。

それから29行目、バス事業者が他の交通事業者と連携した取組を行う場合における共同経営に関する独禁法の特例法というのが令和2年に施行されているところでございます。こういったものを活用しまして、5ページ目のところになってしまうんですけれども、これ

まで9件が認可されているところでございますけれども、こちら、サービス面での共同経営の取組が一層進められることが期待されているところでございます。

それに加えて、これらの取組のほかにございますけれども4行目、近年、特に顕在化している運転者等の人員の圧倒的不足や、中小企業が大宗を占めることによる投資余力の少なさ、それから後継者不在という問題に対処し、地域旅客運送サービスを適切に確保また維持するためにはサービスの提供に必要な資源である人員、それから自動車・車両・船舶、それから施設、システム、データなどを共同で活用し、事業の効率化を図ることが重要であるとしているところでございます。

もちろん担い手の確保自体は重要な取組でございますので、こちらに官民連携して取り組むことがまずは必要でありますけれども、採用・育成段階においてこういった関係者が共同して、これら担い手の確保に取り組むことが求められることも付記しているところでございます。

以下、自動車分野でございますとか、鉄道の共同化の例でございますとか、あるいは航路事業の共同化の例でございますけれども、すいません、今日、時間の関係もございまして説明は割愛させていただきますけれども、前回まで、あるいは本日も御紹介いただいた内容などをここにしているところでございます。

それから自治体の共同化というのが6ページ目の下から7ページ目にかけてでございますけれども、自治体の共同化ということでございますれば7ページ目、複数の市町村による地域旅客運送サービスの共同実施ということが挙げられようかと思っております。

5行目、市町村が単独で実施主体となるケースが多ございますけれども、このような中で、これらの運送サービスが複数の自治体により共同で運行されるケースも見られるということでございまして、前回のヒアリングでは、つくば市の事例も御紹介をさせていただきましたし、本日、ネクスト・モビリティさんから石川県の奥能登地域の事例についても御紹介をいただいたところでございます。限られた輸送資源を有効活用していくためには、広域運営体制の構築というものも必要であろうかと思っております。

また、広域自治体による旅客運送サービスの実施という形でくりますれば前回、長野県知事から御説明いただきましたけれども、長野県の南信州広域連合ではエリア運行管理組織として共同運営化を推進し、サービスの見直し、一元的な運行管理等を実施することを予定されておりますので、こういった取組もここで御紹介をさせていただいているところでございます。

それから交通事業者以外の関係者との共同化というくくりも、少しここでは取上げをさせていただきます。29行目からでございますけれども、担い手不足にある現状に鑑みれば、交通事業者によるサービス提供のみならず、教育、医療・福祉、それから商業など交通事業者以外の施設運営者が施設利用者向けに提供している運送サービスも地域の輸送資源として考えるべきであるとしているところでございます。サービス稼働時間に偏りがあるケースもこういう場合、見られますので、そういったものを含めながら輸送資源としてどうフル活用できるかについて、ここでは3つほどアプローチも挙げておりますけれども、全国各地でさらなる普及が図られることが必要であると、こういうふうに行っているところでございます。

ここで挙げているアプローチは、施設運営者が保有する輸送資源を公共ライドシェアで共同して使用するアプローチ、これ、すいません、8ページ目の3行目から4行目にかけてでございますけれども、そういうアプローチがあるほか、こういった輸送資源を当該運営者に負担がしわ寄せされない形で、お客さんを無償で乗せるようなアプローチもあろうかと思えます。また、バスや公共ライドシェアといった比較的公共交通機関に近いサービスと施設利用者のニーズ、こういったものを一体的に捉えて路線サービスを統合するようなアプローチもあろうかと考えているところでございます。

まとめのところでございますけれども、28行目以下でございますが、担い手不足をはじめ供給面の制約から、地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには自治体、それから交通事業者、それから交通事業者以外の関係者との共同化・協業化を進めていくことが必要であり、32行目でございますけれども、これをより一層軸としたものに促していくべきであるとしているところでございます。

34行目、このためでございますけれども、共同化・協業化につきまして、例えば地域公共交通計画に共同化・協業化に係る取組を新たに位置づけた上で、これ、私どもが想像しておりますのは地域公共交通計画の制度概要、地域交通法体系にもございますけれども、この中に共同化によってサービスを確保していく取組を新たに事業として位置づける、こういったものも考えているところでございますけれども、そういったものを制度的に位置づけた上で、かつ、体制整備や設備投資を支援するようなことも我々、関連の予算要求もしておりますけれども強力に推進すべきであるとまとめているところでございます。

それからすいません、早速でございますが、続きまして(2)の自治体を支援する外部組織の活用というテーマでございます。10ページ目にも背景とか書いておりますけれども、



11 ページ目を御覧ください。我々、外部組織のイメージは、以下の2つに大別されると考えているところでございます。

①、②と振っておりますけれども、①は広島のパラドックスの御紹介もさせていただきましたけれども、これをイメージしながら考えた整理でございます。自治体と交通事業者等による共同体なるものが設置されるケースでございます。想定されるイメージでございますけれども、交通事業者と関係者の連携の強化を図りながらデータ分析を行った上で、路線やダイヤ等の調整を実施しながらエリア内の旅客運送サービスの確保や利便性の向上を図るものでございまして、自治体も同時に参画されていることで必要な基盤施設、例えば車両でございますとか、停留場でございますとか、システムでございますとか、こういったものの整備、あるいは、その後の維持もこの共同体が実施してバス事業者に使ってもらうようなことが想定されます。

そして1つ目のポツで述べました、この調整された路線やダイヤ等は地域の法定協議会に提案がなされ、地域公共交通計画等に位置づけられるということでございまして、この文脈からは自治体の業務を支援していると位置づけられると考えております。

それから2つ目でございますけれども、民間事業者が地方公共団体を幅広く支援するケースと記述しておりますけれども、前回のヒアリングで日野自動車さんから御説明があったような事例ですとか、あるいは本日、ネクスト・モビリティさんから御説明があったような事例、こういったものをイメージしております。

具体的に申し上げますと1つ目のポツでございますが、例えば乗り合いバスの路線廃止等を受けて旅客運送サービスの確保構築を図るために、民間事業者が自治体に対して路線・ダイヤ・運賃といった運送サービスの内容についてデータ分析を行った上で、実現に向けて検討、提案する、こういった業務が考えられます。その上で、関係する交通事業者や隣接自治体など関係者との連絡調整も行っていくと。こういった場合、運行を担うのが実際バス会社やタクシー事業者のケースがあるかと思っておりますけれども、そういった方々と調整を行うほか、場合によっては自ら公共ライドシェアの登録を受けて実施主体となったり、あるいはならない場合は公共ライドシェアの実施主体の運行支援側に回ることも考えられます。上記のように自治体に対して相当程度、支援を幅広く実施するのが、この②の形態のイメージでございます。

上記1、2のケースとも、計画の策定や変更でございますとか、あるいは協議会の主催というものは引き続き自治体の事務権限とするのは前提としてあるかと考えております。

その上で、この外部組織の役割でございますけれども、12ページ目でございますが、求められる役割としては大きく以下の2つに分類されようかと考えております。

(1)は地域交通施策の企画立案、それから関係者との連絡調整と分類しているところでございます。計画の素案でございますけれども、そういった作成や提案でございますとか協議会への参加、それから作成に当たってのデータ分析でございますとか計画の実施状況の調査、分析、それから地域旅客運送サービスの企画、これは路線ですとか運行計画ですとか、あるいは運賃とかの内容の企画に当たるところでございます。それから運送サービスの企画や実施に当たっての関係者、交通事業者、隣接自治体との調整や住民への説明、こういったものが役割として考えられようかと思っております。

それから地域交通施策の実施というのが(2)で分類しておりますけれども、地域旅客運送サービスの実施主体になったり、あるいは2つ目でございますけれども、そういったサービスを実施する者への支援、公共ライドシェアの運行管理等の支援がこれに該当するかと思えます。

25行目以下でございますけれども、自治体の役割を補完する組織と銘打つのであれば、と整理するのであれば、この(1)の企画立案・関係者調整というのが特に外部組織に求められる役割として重要と考えられますことから、私どもとしては外部組織が担う役割はこの(1)のみなのか、あるいは(1)に加えて施策の実施まで含めた(2)と、こういう2パターンが考えられるのではないかと今回素案では記述をさせていただいているところでございます。

それから外部組織の位置づけでございますけれども、13ページ目の2行目でございますが、この外部組織は、それから3行目に飛びますけれども、自治体から例えば指定のようなものを受ける、指定を受けられるなどの位置づけが与えられるべきであると考えておりまして、この位置づけを与えることで地域公共交通計画の素案の提案でございますとか、法定協議会への参画でございますとか、これらを行うことができるようにするのがこの指定の効果であろうかと考えているところでございます。

まとめのところでございますけれども20行目、外部組織が自治体の役割を補完する存在として地域の関係者に受容され、取組を円滑に実施することが可能となるよう、その役割や業務等について、地域公共交通計画に係る制度におきまして何らかの形で位置づけることが必要である。我々、例えば指定という話を先ほどしましたけれども、そういう形で考えているところでございます。

すいません、ちょっと長くなっておりますけれども、次3つ目、公共ライドシェアの実施主体ということでございます。こちら、2回目の論点出しのところで出させていただいておりますけれども、改めて復習でございますけれども14ページ目の21行目から、公共ライドシェアはバス、タクシー事業、一般旅客自動車運送事業によるサービス提供が困難な場合に導入される性格及び役割を有しているのが前提でございます。

この上で今、自治体が公共ライドシェアを実施する場合は市町村のみが実施主体となっているところでございますけれども、広域での輸送ニーズに対応するために一部事務組合でございますとか広域連合、それから都道府県をこれら実施主体に追加することも検討すべきでありますし、また、自治体が出資または参画することで当該自治体が自主的に意思決定に深く関与して、短期的な営利性を追求するものではないような法人団体も併せて実施主体に追加することを検討すべきであるとしているところでございます。

それから4番目、データの利活用でございますけれども15ページ目、ポイントに書いてございますけれども、19行目でございますが、自治体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。その上で21行目でございますが、自治体が交通事業者等からデータ提供を受ける際に必要となる個人情報保護法上の手続、あるいはデータの外部組織への共有、それから公表の取扱い、それからアクセスの範囲、それからデータの使途や必要性の明示などのプロセスを明確化するため、何らかのガイドライン化が必要であろうかと考えております。

この上記のプロセスの明確化を図られることを通じまして、データ提供を受ける側のルール順守を前提に、合理的理由がある場合を除いて交通事業者がその必要性や重要性に鑑みながら、自治体からの要請に応じるよう努めることが望ましいのではないかと、我々、ここでは記載、打ち出しをしていきたいと考えております。

また、今日も議論がありましたモビリティデータの標準化でございますとか、31行目、データを非専門家でも容易に活用できるような汎用的なデータ分析環境の提供も必要であろうと考えておるところでございます。

それから16ページ目でございますけれども、これ、法定協議会の運営というテーマでございましたが、路線等の休廃止に係る情報提供につきましては、この辺もすいません、前回既に論点出しておりますけれども25行目、交通事業者が地域公共交通計画に位置づけのある路線等の休廃止の届出を行う場合には、事業者が事前に法定協議会に情報提供するように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることが望ましいことを基本方針に

において明確化する。

それから協議会の議決方法でございますけれども、31行目でございますが、必要な関係者の意見聴取の機会を確保した上で、多数決も含めて協議会としての議決を行うことが可能である旨を基本方針において明確化するなど、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営、これを検討すべきであるとしているところでございます。

6つ目、観光需要を踏まえた相乗効果の発揮というところでございますけれども、こちら、観光の重要性は論をまたないと思っておりますけれども、ポイントの方向性でございますけれども21行目からでございますが、地域住民の移動に加えまして観光旅客の移動も考慮して両者を複合的、統合的に捉える必要性が高まっており、これを促していくべきである。24行目、具体的には例えば地域公共交通計画の策定に当たって、住民の移動と併せて観光客の移動のための需要を考慮することを明確にすべきであると、こういう内容にしているところでございます。

すいません、長くなっておりますけれどもデータの関係で一部補足ございますので、モビリティサービス推進課長からお願いします。

**【星課長】** モビリティサービス推進課の星でございます。本日配布の関連資料について御紹介させていただきます。

こちら、これまでの議論及び中間取りまとめの素案、今日、お示しておりますが、これらについての共通理解を図る上で助けになろうと思われる点、肝要な点、幾つかかいつまんで資料としてまとめさせていただいております。

おめくりください。まず、1ページ目が独占禁止法、これ、法の概要ということでございます。先ほど4ページのところで交通事業者の共同化、M&A、あるいはこういったカルテルを利用する、いろんな業務について人材育成などにおいて共同化するなどの類型をお示したところでございますけれども、この前回の法改正において措置しました独占禁止法の特例法について現在、先ほどの資料でも申しましたが9件の既に運用が図られようとしているところでございます。ぜひこういった取組をさらに進めていただき、サービスの持続可能性の向上、さらに言えば地域の価値向上に努めていただければ大変ありがたいと思っております。

共同運営の認可という形で3点お示ししております。運賃・料金の共同設定、そして路線等のハブ&スポークの再編も併せた共同・分担運行、さらには運行回数や運行時刻の共同設計ということでございます。こういった取組について、ぜひ各地で進めていただければと希

望していることをごさいます。

2 ページ目、3 ページ目に本日御参加の両備ホールディングスさんの事例、ないしは鉄道やバスなどノードを超えるような連携なども進めることで取り組んでいただいている事例を御紹介させていただいておりますので、ぜひこういったものを御参考にしていただきながら議論していただければ大変ありがたく思います。

次に、5 ページ目のところに飛ばさせていただきます。本文でも自治体の共同化、複数の自治体あるいは広域で連携をしていただくような取組、あるいは交通事業者以外の方々との連携なども御紹介させていただいたところをごさいます。こちらに様々な事例、御紹介させていただいておりますけれども、必要に応じて外部組織も活用いただきながら共同体をつくったり、あるいは支援組織をつくったりすることで、こういったものを効率的に推進しようというような事例、御紹介させていただいているところをごさいます。先ほど本文の14 ページでも御紹介した公共ライドシェアの広域化に対応するための方策、こういったものについても有用な事例を改めて取りまとめさせていただいております。

こういったものを踏まえて、7 ページ目に飛ばさせていただきます。交通空白地域での対応例として様々な施設がごさいますけれども、こういったところで抱えている車両、ドライバー、さらにはこの顧客の需要をうまく統合調整しながら共同運営化していく、そういった取組を通じて公共ライドシェアによる共同利用・相乗り化を行い、交通空白地域を解消していくことの取組が1 例として挙げられるところをごさいます。

8 ページ目をごさいます。次のページになりますけれども、同じようにそういったものの移動需要を増強し、需要を集約化しながら公共交通を積極的に活用し、持続可能な公共交通サービスの再構築していくこと、バスやタクシーなどを活用いただいて、持続可能な地域を一緒にみんなでつくっていくことがとても大切だと考えているところをごさいます。

次のページをごさいます。地域資源のフル活用ということをごさいます。ばらばらに運用、管理されている車両やドライバーを統合的に共同化することで、これを効率的に支えていくということをごさいます。

次のページにごさいますけれどもデータ活用、そのためには大変重要であるということをごさいます。地域公共交通の計画策定及び実行のためのデータ利活用の環境整備、15 ページでも本文でも御紹介させていただきました。ガイドライン化をすることで共通理解を確認し、そして、それが容易に使えるような標準的なツールや普及促進を図ること、さらには、そのデータの標準化などを進めていくことが肝要だと考えているところをごさいます。

11ページでございます。こういった議論を進める上では、どのようなデータをどう活用するのかということについての共通理解の醸成が大変大事だと思っておるところでございます。ぜひ皆様に静的なデータから動的なデータ、さらに交通以外のセクターのデータも組み合わせることによりまして、官民で共創して地域価値を、共通の価値をつくっていく、そういった取組をぜひ皆様に進めていただければと思っておるところでございます。

12ページに、その関連の実例、御紹介させていただいているところがございます。ぜひこういった取組を全国で進めていただきますよう、今回環境整備を進めさせていただきたいと思っております。

今のようなことを進める上では13ページでございますけれども、データ出力の標準化、14ページでございますような分析や公共交通政策計画を策定するための支援ツールなどを標準化し、それをさらに活用いただく形で、どなたでも円滑に省力化した形で交通計画の策定及び実践ができるような環境整備をぜひ進めていければと思っております。

15ページに、そういったことを取り進めるための地域交通DXの推進を御紹介させていただいているところがございます。

最後に16ページになりますけれども、本文17ページにありますような観光需要を踏まえた相乗効果の発揮、事例を2件ほど御紹介させていただいております。

左側、湯沢において様々な需要を路線バスに集約化することで観光、さらには自転車なども含めて一体的にそういった足を確保していくような取組、右側の佐世保の事例も、観光協会や佐世保市などが連携して観光や生活の足を公共ライドシェアで実証的に、これを進めていこうといった取組、御紹介させていただいているところがございます。

以上のような資料を参考にいただきながら、皆様に本日の議論をいただければ大変ありがたく思います。以上です。

**【山内部会長】** どうもありがとうございました。

これから、委員オブザーバーの皆さんの御意見、御質問いただくということなのですが、阿部知事、阿部委員が16時といっても時間がないんですが、もし可能であれば、まず最初に御意見、御質問いただいて、それ、事務局からお答えいただきたいと思います。いかがでしょうか。大丈夫ですか。

**【阿部臨時委員】** 阿部でございます。すいません、私の都合で早く御指名いただきましてありがとうございます。

まず、事務局の皆様方には、お取りまとめいただきましてありがとうございます。共同化・

協働化に係る体制整備や設備投資に対する支援であったり、あるいは公共ライドシェアに係る主体の多様化、こうしたことにお取り組みの方向性を出していただいていること、大変感謝したいと思います。

そうした上で3点ほど御要請したいと思います。まず1点目、データの関係であります。基本的にこの方向性で異存があるわけではありませんが、私ども、心配しておりますのは、まさにこのデータの標準化とか進めていくときに、地方の小規模な事業者等が取り残されることがないようにしっかり支援をいただきたいと思っております。

デジタル化が進んでいるような大規模事業者と、なかなかそこまで手が回ってない事業者があると思います。地域の公共交通ネットワークを考えていく上では、本当に地域で頑張っている事業者がこうしたデータをしっかり取っていただける、我々、行政もしっかり協力しなければいけないと思いますが、まず、そこがしっかり行われないとどんどん科学的な計画策定から遠ざかってしまいますので、ぜひここは国の広域的な観点で牽引をしていっていただきたいと思っております。

それから2点目であります。法定協議会、16ページでありますけれども、私としては法定協議会の役割は極めて重要だと思っております。長野県から発表させていただいたときに地方分権、それから規制緩和の話をさせていただきました。国において、例えば今のデータの標準化みたいなところは全国統一で進めていただくことが効率的であります。例えば7ページにあるような輸送資源のフル活用みたいなところを考えたときに、これ、例えば東京都の状況と長野県の状況、全く違います。そういう意味では同じようなルールの下で我々、考えなければいけないということだと、なかなか最適化できないと思っております。

そうした中で、ぜひ法定協議会があるわけでありまして、そこにできるだけ国の許認可権限に属しているようなことも含めて協議会でしっかり考えろと委譲、分権をしていただく、あるいは国の関与による規制改革、規制緩和になると思っておりますけれども、そうしたことをしていただくことが極めて重要だと思いますし、その受皿として、まずこの法定協議会を前より強い形で位置づけていただけるとありがたいと思っております。

長野県の法定協議会でも例えば日本版ライドシェアについて、もっとこの協議会でしっかり議論するべきではないかといったような御意見も出されていますので、そうしたことも含めて、ここの書かれている内容は休廃止の情報提供と法定協議会の議決方法だけ書かれているんですが、より法定協議会をしっかり充実させていこうという方向性を出していただければありがたいと思っております。

それから最後3点目であります。これはこの今回の案には書かれていないわけですが、前回、私から申し上げた中で公共交通については考え方、パラダイムシフトをしていかなければいけないんじゃないかと思っています。特に地方部はもう運賃収入で賄いますということからもう現実はかけ離れている状況でありますから、ので、公的関与を強化する方向性を全体のトーンとしてしっかり打ち出していきたいと思えますし。

なかなか国土交通省の事務方の皆さんからは書きづらいところだと思いますが、ぜひ公共交通に関わる財源については前回も申し上げたように飛躍的に増大をさせていただかないと、これは単に交通の問題だけじゃなくて通学であったり、通院であったり、観光であったり、本当に地域の生業、あるいは地域の生活、成り立たなくなってしまうので、ぜひそうした方向性も全体のお取りまとめの中では書くの難しければ、長野県知事からこういう意見が出ていたということでも結構でございますので、ぜひ、そうしたこともしっかり記載をしていただければと思っております。

私からは以上3点でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【山内部会長】 ありがとうございます。これ、事務局、何かコメントございますか。

【廣田参事官】 すいません。頂いた意見もちょっと踏まえて、どういう取り入れ方ができるか、考えたいと思えます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、これから通常のといたしますか、議論に移りたいと思えますけれども、ただ、委員の方が非常に多いわけですし、大変恐縮ですけどお一人様3分程度、これで御意見頂いて、3人か4人の方の御意見頂いたところで事務局から何かコメントということにしたいと思えます。

それでは、いかがでございましょう。どなたか、いらっしゃいますか。どうぞ。

【大串委員】 すいません、ありがとうございます。入っていないですか。大丈夫ですね。お取りまとめ等ありがとうございます。これは多分、今、基本、御発表いただいた方にというよりも素案の取りまとめについての意見ですよね。ありがとうございます。

私これ、読んだときに、何かこの中身の順番が違うのではないかなと思えました。何かテクニカルな話でいうと、例えば12ページだと、これ、流れからいうと①、②でやらないと、この両括弧のものから次に3の公共ライド実施主体とかなどにつながってしまうような番号の振り方になっていきますし、まだ中身が粗々だなという認識のもとでお話するんですけども。



これまでこういう取組を行ってきました、それでこれからどうするのかということの方向性を3で示していただいているわけですが、まずは地域の、それこそ今、知事がおっしゃったように法定協議会とか地域公共交通の協議会、地域公共交通会議などで、地域でどれぐらいのサービスレベルの公共交通が必要なのかって議論をまずしていただかないといけないと。

そのためにこの2つの組織体を生かして、きちんと地域に必要な量、サービスレベルを見極めていただくことをやっていただいた上で、データを入手して今、どれぐらいのサービスが足りていないのか、どの辺りに重要ポテンシャルがありそうなのかというデータをどう入手するかって話が来て、最後に自分たちのサービスレベルを自分たちだけの組織だけではできないものだから、共同化・協業化の方向性をしっかりつくり上げていきたいと思います。これ、何かばらばらと、これ、必要だよねって順番を並べましたと見えてしまうので、そういったストーリーと言いましょか、流れに従ってつくっていただくといいのかなと思いました。

そういう意味では、この補足の関連資料の10ページのところにモビリティデータの流れというところで図示されているんですね。こういう方向性でデータを収集し、活用していきましょう。そして途中に地域公共交通計画が策定されますよ、みたいなのがあるんですけども、そういう流れに従って体制を構築する。まずはサービスレベル、どれぐらい必要だよ、うちはと、これはもうバスとかタクシーだけじゃなくて海運、船とか、いろんなものの交通体系、考え合わせた上で、これぐらい必要なのにデータ見ると足りてない、どこにどういうものをどれだけ手当てできるのか、現在の資源では足りないところをどう補うのか、体制含めて足りないところは共同化という形で少し書き直していただけたらいいかなと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

じゃ、どうぞ。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。この中間取りまとめの素案の関係について、何点か気になる点もありますので発言をさせていただきたいと思います。

まず、4ページ目にあります交通事業者の共同化で、内容的には理解ができるものでありますけど、記載の順番として、この段落の冒頭に企業合併であったり企業譲渡といったところが入っているのは優先順位としていかがなものかと。まずは、この中にある施策を記載し、

後段で手法の一つとして記載すれば、企業合併・企業譲渡ありきとの誤解を招かないと思います。

また、交通事業者以外の関係者との共同化で、8ページの中に施設運営者が所有する輸送資源を活用して、施設利用者以外の旅客を無償で輸送するアプローチとしての記載とありますけど、この無償、無料。無料って結構書いてあるんですけど、これって既存のバスやタクシーに影響が生まれやしないかという懸念があります。無償にする場合であったとしても例えば定義であったり、既存の公共交通に影響が出ない、そういった施策を明確にする必要があるのではないかなとは考えています。

また、16ページ目の法定協議会の議決方法の関係でありますけど、多数決による議決は現に可能であると、それは、理解はしていますけど、その時々々の議題の重要性に照らし合わせて審議期間を確保した上で、通常事項は過半数、または計画改定だったり運賃の休廃止などについては3分の2にするなど、その協議会の議決のルールを明確にするべきではないのかなとは思っています。

最後にですけど、17ページの終わりの中に地域住民の移動のみならず観光客の移動需要を考慮することの記載がありますけど、観光客の移動をおろそかにするつもりは全くございませんけど、交通空白の解消を図るためということに考えた時に、まず地域住民の移動を確保した上で観光客の移動を考慮する、そういったことをきちんと明確に、両論併記ではなく、まずはその地域住民の確保が重要なんだといったところをアピールする必要があるんだと思いますので、その辺を御検討いただきたいと思います。

以上です。

**【山内部長】** ありがとうございます。もう一方、いらっしゃいます？

どうぞ。

**【越臨時委員】** 3点申し上げます。

一つは共同化についてですが、これはとても良いことだし、進めるのがいいかと思えました。また、今日の事業者様のお話の中にたくさんヒントがあるなと思えました。

その上で8ページ末尾36行目の今後の共同化・協業化に係る体制整備や設備投資を支援について、せっかくやるのであれば実際にどうしたら進むのかというところをぜひ具体的に御検討いただいて、例えばインセンティブ、補助金ですとか、また独禁法については一定解決されていると理解していますが、制度的な支障があるのであればそれをなくすとか、これを今後、ぜひ本当に進むように御検討いただければと思います。

2点目は12ページの真ん中あたりです。これは前回、申し上げたことと重なりますが、12ページの真ん中あたりに外部組織の役割について1つ目と2つ目が記載されています。これは理解をした上で前回の繰り返しにはなりますが、特に1つ目の中で、自治体が丸投げにならないようにしないといけないんじゃないかなと思っているところが2つあります。

「地域公共交通計画の提出」とありますが、組織から提案を受けても最後決定するのは自治体が責任を持って決定しなければいけないし、また、「関係者の調整」や「住民説明」は、最後は自治体がちゃんと責任を持って住民の皆さんに説明をしないといけない。私の経験上、本当に厳しい計画であればあるほど、首長がちゃんと説明をする、そうじゃないと変わらないと思っているので、その辺りは実際、実施する上での注意なのかなと思っています。

最後3点目は法定協議会ですが、16ページの30行目以下の多数決で可決できる仕組みとするのは、これは、これまでやってないような新しい取組をスピーディーに進める上では非常に重要だと思っています。

以上です。

**【山内部会長】** ありがとうございます。

それじゃ須田委員、御発言いただいて1度ここで区切りたいと思います。よろしく願いいたします。

**【須田委員】** それでは、東京工科大学の須田でございます。基本的には書かれていることは非常に重要な話だということで基本的には同意するのですが、幾つかコメントと御質問をさせていただきたいと思います。

一つは、いろんな取組、それが例えば共同だとか、そういうのができますよということですが、本当にどれができて、ルール改正が必要かどうかとか、そういうことがやっぱり分からない。いろいろ試してみたけど、やっぱり駄目でしたということにも成り兼ねないので、そこら辺の話を最終的には整理していただければと思っているところです。

具体的なことを言うと、例えば5ページに交通事業者間での共同化という話で、このサービスに必要な提供するのに必要な資源ですけど、これは先ほど鉄道、ハピラインの話聞いてメンテナンスというのは非常に重要だということですね。だからメンテナンス要員というのも、例えば自動車でも整備職というのが必要だとかいうルールがあると思うので、共同化もあると思います。

それとあと自治体同士の共同ですね。こういうことについては市町村でいろいろやりますというのはあるのですが、県またぎ、そういう話って本当は大丈夫なのかなというのが

あるのですね。たまたま今、私、八王子に大学があるのですが、すぐ隣が町田市で、さらにその隣が相模原市ですね。それで今、相模原にリニアが来るということで、三市で何かうまくやっついていかないかという話も出ているのですが、これ、神奈川県と東京都ですね。そういうところについて教えてほしいなと思っているところです。

あと最後、私は法律的な知識がないので教えてほしいのですが、この13ページに外部組織の位置づけというところで公共団体から指定ということが書いてありますね。この指定というのはどういう意味なのかというのが私もあまりよく理解できてないので、何か法的な根拠のある言葉なのかどうか、そこら辺を教えてほしいなと思いました。

以上でございます。

**【山内部会長】** ありがとうございます。

それでは事務局から、今の御質問ありましたけれども、基本的にはコメントが多かったんで何かありましたらどうぞ。

**【廣田参事官】** ありがとうございます。いただいたコメントを対応してまいりたいと思います。

幾つか、まとめですいません、法定協議会の件について池之谷委員、あるいは越委員からも御指摘がありました、多数決で今もできるところは確かにそれはございますので、それを明確化したいのが私どもの意図なんですけれど、もう少し実態見て、我々がメッセージとしてはそういうメッセージを出したいんですけれど、自治体側で最終的に協議会の議決方法を決めるときにどういった形のほうが決めやすいのかということも、ちゃんと整理をした上で今後、検討していきたいと思っているところでございます。少し実態も見ながら今の点も踏まえて、多数決、全会一致じゃなくてもいいことのメッセージは出したいんですけれども、ただ、そのメッセージをどういうふうに伝えるかということについては、より精査を深めていきたいと思っているところでございます。

それから、越委員からありました外部組織の役割のところでございます。すいません、自治体に丸投げをしないようにという御趣旨だと、まず受け止めにさせていただきます。それで特に住民説明のところにつきましては、これは自治体によってもかなり状況が違うのかなと思っているところでございます。かなり自治体職員が人員上、課題を抱えているようなところにつきましては、それはそれで課題も多いんだろうと思いますけれども、一方で自治体がしっかりこういったものについて住民に発信する必要性自体は、これは全くおっしゃるとおりだと思いますので、どういう制度設計すればいいのかということは引き続き考え

ていきたいと思いますが、少し現場によっても状況が変わるのかなとは御指摘も受けて考えているところでございます。

それから、須田委員からお話がありました指定のところでございますけれども、これはまさにこれから検討していきたいと思っていますので、我々も今、こういうことを考えていますよということなんですけれど。例えば地域公共交通計画を自治体がつくるときには、この組織を協力してくれる組織として指定しますということは何らか自治体が策定する計画に位置づけると、この人は、この地域の交通計画に基づいてこういう仕事やるんだということが明確化されると、彼らも仕事、業務がしやすいのかなと、そういったイメージを持っているところでございます。

また、大串委員から構成のお話も御指摘いただきましたので、すいません、構成の在り方も含めてもう一度検討していきたいと思います。

すいません。簡単ですが、まず以上でございます。

**【山内部会長】** ありがとうございます。よろしゅうございますかね。

ほかに御意見、御質問ございますか。お二人いらっしゃる。じゃ、どうぞ。レディファーストで。

**【河合臨時委員】** 恐れ入ります。弁護士の河合と申します。今日はお時間いただきありがとうございます。私からは、ほかの委員の先生方がおっしゃっていないところとして1点申し上げなければと思いました。

素案の15ページのところでデータの話が出てきます。その19行目辺りからの方向性のところ、ガイドラインを策定するところは全く異存のないところなんですけれども、策定に当たって個人情報なのか、そうでないデータなのかというところは区別して定めていただくべきかと思っております。仮に個人情報に該当するような場合には、単にガイドラインが出されているだけでは、それを理由として事業者さんは出せない情報がたくさんあるかと思えます。それは仮名加工や匿名加工をするのに事業者側に費用がかかりますし、あるいはユーザーから同意を取るのかと、そんな話になってしまいます。

片や個人情報でないものであれば営業秘密などは別段ですけれども、もっと緩い手続で提供すること、可能かと思っておりますので、プロセスを分けていただくほうが良いかなと思っております。

その関係で、先ほど御説明をいただいた関連資料の11ページというところで、どのようなデータが必要となり得るのかということで計画の策定にエッセンシャルなのか、それと

も実行にエッセンシャルなのか、それとも各地域ごとの必要に応じて重要なのかと区分けされて色分けされていますけれども、この点もヒントに、どこで、どのタイミングであれば個人データが必要で、そうでないところで足りるのか、その辺り、色分け、区分けしていただくのが有益かなと思いましたが御指摘申し上げます。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。

それじゃ、中村委員、お願いいたします。

【中村臨時委員】      臨時委員の中村文彦です。今日、資料説明ありがとうございました。3分なので、3分間で6点あるんですがちょっと頑張ってみます。

素案に関してのいろんなコメント、順番にいきますがページでいきますと、まず7ページ辺りで能登のことが出ておりますが、能登は県が主導、頑張っていたいただいて地域公共交通計画を3月に策定してもらっています。これ、いろんな形で見せてもらったのですが非常によくできていて、これをすごく有効に活用していただきたい。

その中で、例えば珠洲市のすずバスであるとか、ふるさと里山タクシーのような、ああいいう事例を生かしつつ、今日、日高さんで出てきたようなものも上手に組み合わせるいいチャンスだと思いますので、ぜひ先進例として使っていただいて、そこの中で県が本当に、国交省の執行の方もいらっしゃっていますけれども、大事な役割を果たしているところも、そういう話をちゃんと全国で共有できればと思いました。これが1個目。

2個目ですけれども、8ページや11ページ辺りのところでちょっと細かいことなんですけれども資源を活用する、資源を最大限有効活用するって時に、少し広めに考えると例えば岡山も広島もそうだと思うんですけれども、都市部での幹線路線でバス優先、その他をしっかりやることで速達性が上がると、そこで車両と運転予算が少し浮くかもしれません。そういう方々を地方の少し違うところに回すなんていう形で、幹線バスの話は全体のトーンの中では出てこないんですけれども、あれを使う、ほかの海外でそういう例を幾つか見たんですが、あそこをきちんとやることによって余剰の能力を回すことはもう少し言ってもいいんじゃないかなと思いました。

それから3点目ですけれども、S I Pの中で仕事をしていまして、その中では私ども、石田先生の御指導の下、やっているんですけれども特にデータの話と人材の話、それからいろんな、あとヒント集を共有するということは一生懸命やっているんですが、データのところでいくとデータ使いましょう、こうやりましようって話は出てくるんだけど、そのデータを

使ったら何ができるんだというイメージがなかなかみんな、具体的に持てない。

とそうすると、先行的なもののユースケースといいますか、それをきちんと見せて、こういうことができるんだ、データを出すと何か自分のデータを出さなきゃいけない、嫌だなじやなくて、出せばこんないいことがあるんだという具体の例を見せるって努力をもっと僕もしなきゃいけないし、関係の方も必要だと思ったので申し上げました。

それから協議会に関しては知事のお話が本当にそうなんですけれども、日常的なところでの議論の中で一体何が課題なのか、何ができるんだろうか、それぞれ、わがままなことを言っている場合もあるんだけど、実は話し合うとそこの調整ができる点で協議会の活用のところは私からも強調しておきます。

あと2つですが、あと観光のところなんですけれども能登で勉強していて分かったのが、観光というと観光なんですけど、そうじゃなくって例えば自分の1年間のうちのある季節だけ千枚田のところを助けに行く、この種の関係人口というのがあり得て、その関係人口の方々にはいろんなパターンがあって、農村集落もあれば、いろいろありますね。もう3分が来た。その関係人口の話、入れてくださいが5つ目です。

最後はもう5秒ぐらいで行きますけど、星さんのこの資料はすごく面白かったです。ただ、この中身がなかなか、みんな知らないんじゃないかなと。これを、いかに多くの方が整理をするかって努力をぜひお願いします。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございます。

ちょっと待ってください。リモートで神田委員が手を挙げていますので、神田さんどうぞ。

【神田臨時委員】      神田です。リモートで失礼します。幾つかコメントがございます。

まず一つはマネジメントなり、いろいろ官民で分担していったり調整する範囲が、例えば個別の交通手段あるいは公共ライドシェアの範囲なのか、それとも地域公共交通全般のトータルを対象でマネジメントするのかって結構、官民の役割分担の在り方は変わってきそうな気がしています。その中で基本、今回の資料の構成の個別の中身については異論はないんですけれども、今後、落とし込もうとして行った時に、どの範囲をどうしようとしているのかという議論を細かく見ていく必要があるなと感じました。

2点目ですけれども、データ整備については物すごくこれは必要だと思っていて、でも一方で、この時点でこういう議論をしているということは今、各事業者あるいは現場にデータがそもそも共通して整っていない裏返しでもあって、データに基づく議論は重要であると

ともにバックオフィス業務の効率化とか、今、そこが非効率になっているんだということも含めて、データの議論、整備というところが業務そのものの改善につながる思想が含まれてもいいなと思っております。

あとは3つ目ですけれども、組織をつくった時に行政が主導でいくとどうしても民間の現場感が落ちてしまって、うまく回らない事例が幾つか現在、見ていたりしていて、その中での現場感を大切にする組織の在り方、誰がどうイニシアチブをとっていくのかということも今後の議論のポイントになっていくように感じます。

あと最後ですけれども、こうした仕組みは地域の交通を長い間ずっとやっていかなければならないので、そうなる持続可能な仕組みづくりという、5年、10年の長期にわたって安定的にどういうふうに行っていくのかという視点も必要になってこようかと感じました。

以上、すいません、ざっとしゃべりましたが以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは原田委員、どうぞ。

【原田委員】 政策投資銀行の原田でございます。私からは3点申し上げます。

まず、4ページのところでございまして、こちらの独禁法のお話、それから共同化のための、まさにM&Aが最初に出てくるのが違和感、それはちょっと私も確かにそうだなと思いました。まずは、この共同化というのはできるだけ効率化をしてコストを共有化して、また利便性を高めるところがまず出発点で、それで単体として連携ではどうしても難しいようなところでM&Aが出てくるのかなと思いました。

その効率化のところの一つ、この中全体であり、何と申しますか、資金調達みたいな話が出てきていないんですけれども、例えばネクスト・モビリティさんの資料の中の6ページで、社会的インパクト評価というところでかなり非常に面白いデータをお出しいただいています。まさにこういうものを活用すれば例えばソーシャルインパクトボンドですとか、ペイフォーサクセスといったような新たな金融手法の活用ができるのかなと思いますので、少しこういうものを今、資金をどう調達するのかとか、その辺りも何かコメントを、この案の中に入れてもいいのかなと感じております。

それから、その並びでこちら、独禁法のところがある意味、規制緩和の代表で出ていただいていますけれども、これ、実際にこの仕組みをつくっていくの、相当の労力とノウハウが必要になってきて、実効性を持たせるためにはまだまだ非常に事務手続が煩雑なところは



ないのかとか、より使いやすいようなルールにしていく検討の余地があるのかなと思います。これも事業者様の方から御意見頂くのがいいと思うんですけども、さらに何かやりやすくするようなルールづくりを仕組みとして入れていただくことも、御記載ができるのであればしていただければいいかなと思います。

3点目は、これは両備さんですとか、いろいろな御説明の中でありましたけれども、どのくらいの何といいますか、一旦仕組みをつくったら、どのくらいでカスタマイズできるかということを多分、最適な大きさみたいなものが一般的にあるのかなと思います。それを、だから全国的になるべく統一することと、それから阿部知事が御指摘いただいたように地域の実情の反映ということの、うまくバランスをとっていくのは当然重要ですが、とはいえ、いろんなことでコストは共通化できると思いますので、そういう、どのくらいの大きさで何をすればいいのかというようなことを少し意識するといいいのかなと思います。これ、事例はたくさんあって非常にいいんですけども、結局どうなのというのはもうちょっとあっていいのかなと思いました。

以上でございます。

**【山内部長】** ありがとうございます。それでは、この辺で事務局からコメントいただければと思います。

**【廣田参事官】** ありがとうございます。

まず、河合委員からのデータの個人情報の取扱いでございます。ありがとうございます。まさに個人情報に当たるものと当たらないものを峻別することは意識してガイドラインづくりしたいと思います。

少し先取りしますと、交通計画に必要な情報の中で本当に個人の情報、個人まで特定しなきゃいけない情報というのはかなり限定されると思いますけれども、というのが大宗かなと思っておりますけれども、一部小さい情報を取り扱う場合もあるかもしれないので、そこは御指摘いただいた点をちゃんと踏まえてガイドラインをつくっていきたいと思っております。

中村委員からも例えばもう少し周知でございますとか、そういったところについての御指摘いただきましたのでしっかり対応してまいりたいと思います。また、関係人口のお話につきましても、記載内容で対応してまいりたいと思っております。

それから神田委員から御指摘をいただいた上で、バックオフィス業務の共同化につきましては今日説明しませんでしたけれども、6ページ目に少し我々の地域交通DXのCOM

mmmONSの取組で乗り合いバス事業者、タクシー事業者の業務モデルやシステム構成の標準化、私ども、進めております。非常に大事な取組だと思っておりますし国も一歩前に出てやっておりますので、ここ、記載しておりますけれども取組しっかりと進めてまいりたいと思います。

また、長いスパンで考えたほうが良いというお話がございまして、それを外部組織の指定制度の中でどう書けるかというのは、また御意見を頂いてちょっと悩んでいるところではありますけれども、指定を受けて外部組織として活躍していただく以上は、ある程度の期間をやってもらいたいという思いはもちろんございますので、制度化に当たってよく留意したいと思っております。

あと、原田委員から御指摘をいただいている、確かに資金調達の話がなかったかなと思っておりますので、どういう記載ができるか、施策面の洗い出しも含めて対応してまいりたいと思います。

以上です。

【山内部長】 ありがとうございます。

リモートで御参加の皆さんはあれですね、手挙げ機能を使っていただくと非常に私分かりやすいので、御発言御希望の場合は手挙げ機能でお願いいたします。

【吉田臨時委員】 吉田でございます。よろしく申し上げます。取りまとめありがとうございました。大きくは2点ほどお話ししたいと思っております。

1点目ですけれども、7ページに共同化・協議化のところ複数市町村とか広域自治体というところ、話がありますが、文章をよく読んでみるとバスの廃止がどんどんと進んでいて、どんどんとダウンサイジングされていくことが前提になっているんですね。でも複数の自治体で運行しているのは、もともとのハピラインさんとかもそうですけどローカル鉄道もそうだし、それから通常の路線バスもそう。だから本来、そういうところって、そもそも複数の市町村で共同実施しておくべきだったところが全然できてないから、これだけ地方の交通が痛んでいるという、そういう現状にある中で、何でオンデマンドとか、何でライドシェアだったらできると強調されるのかというところが、いまいち理解ができなかったところがあります。

場合によっては、この議論を知らない方だと、国としてはもう自治体行政をまたいだ、先ほど能登1,300平方キロと話がありましたけど、もうそれを一つの仕組みのライドシェア、これはシステムを共通化させるというだけじゃなくて、もう運行形態も全て共通化させ

て、もう珠洲から輪島まで行けるみたいな、そういうところをもうエリアを超えてやるものを国が推奨しているんじゃないかと読み取られてしまう。でも、それというのは果たして供給効率として適切なのかということ、全くそんなことはないということ踏まえていくと、ここはしっかりとそういうふうに誤解をされないように描くことが必要になってくるのではないかと考えていますし、そもそもローカル鉄道も、それから通常の市町をまたぐような路線バスというのも本当に一緒に考えておいてしかるべきだということについては、言っておかなきゃいけないと思っています。

あした、9月30日ですけれども、栃木県内の作新学院から延びている、かなり長距離な路線バス、茂木まであるんですが廃止になります。これは沿線の自治体の補助金がまとまらなかったから。補助金が高くなるんだったら、もううちはデマンドでいいとした自治体があったから廃線になると、そういうことが地方では起きているわけですから、そういうところを踏まえていただきたいと思っています。

それから2点目です。外部組織の活用ですけれども、11ページ目です。ごめんなさい。11ページ目の②に民間事業者が地方公共団体を幅広く支援するケースと書いてありますが、これ、本当に理想形なんでしょうか。いや、そもそもこれをやってくれる方がいらっしやるんだったら、私も家族から誕生日を忘れずに済んだと思うんですけれども、これが理想形なのかどうかというのは非常に疑問を持ちます。

今日、たまたまネクスト・モビリティの日高さんが分かりやすい図、つくっていただいたんで、それを踏まえてお話ししますと4ページ目の左側に奥能登の新組織の話があるわけですね。例えばこういうところで、ネクスト・モビリティさんがかなりの部分をサポートしてくれるから安心と思っはいけないんだと思っています。というのは、多くは補助金を出しながら運営していくことになる上側の側にある自治体と新組織の間、あるいは、それをサポートするような、そもそもベンダーでもあるネクスト・モビリティさんとの緊張関係を持っておく必要があると。そうすると自治体もこの新組織に対して出資をしたり、あるいは人も出すよと、でも、そうすると自治体も人材難ですから、そういうところをフォローできるような仕組みというものをむしろ国交省としても手当てをすることができないだろうか。

先ほど長野の阿部知事が零細の事業者というものを守れる体制って話もありましたけれども、単独の事業者ができないことがあまりにも多いんです、DX化も含めて。そういうところをサポートしていくことをこの新組織の中でうまくまとめ上げることができれば、文字どおりの輸送資源の創造になると。ですから、そういうところの新組織というものがうま

くテイクオフできるような仕組みということ、ぜひつくっていただくところで、幅広く支援するケースというものがあるんじゃないかということをお願いしておきたいと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

次、加藤さん発言していただいて、それから吉田さんが発言していただくと思っています。それで、ここちょっと多いので3人で切って、それで事務局からコメントいただきます。

では加藤さん、どうぞ。

【加藤臨時委員】 私、あしたも、あさっても、しあさっても地域公共交通会議に出るとい、そういう人間で、こういうふうに法律が変わったりすると、それを現場で使う立場なので、ここで、私がこういうのに関与して何かできる時に、何でこんなの、つくったんだとか、もっと使いやすいのをつくってこいよとか言われるという、本当にそうなんです。自分ももどかしいことがある。あるいは使えるのに使っていないことも多い。そういうことにならないようにと思って、そのためにこの3分も既に30秒ぐらいたちちゃっているんですけど、どう使えるかというのは、すごくそういう意味で泣きそうな感じなんです。

まず、大串先生の発言にすごく救われたというか。大きくはサービスをどこまで提供するかということを決め、それを地域でどういうふうにやっていくかということ、協議会でマネジメントし、そこに外部組織であるとか、あるいは、いろんなところと一緒にやるとかがあって、具体的なツールがいろいろあるんだけど、公共ライドシェアとかもそうだし、いろんなものがありますけれど、そのツールが今回また増えるんだと思ったら、各ツールと今まである制度と合わせると有効性が増すと感じているので、この内容そのものについて特に異論とかは申しません。

ただ、書きぶりはとても大事で、今、私が申し上げたようなことがよく分かるように、つまり今回増えたところだけ見て何かやるというんじゃなくて、今までのいろんな仕組みにこれが足されることで、こんなにいろんなことができるようになります。私、自信持って現場でできると思っているんで、そういうふうに見えるように取りまとめが書かれるといいなと思っていますので、それは全力で支援したいと思っています。

その上で細かいことだけ何点か言うんですけど、データの話が出てはいるんですけど正直、交通空白のところだとデータを取ったって大して交通機関の利用がないためデータも分析するほどはないとか、もともと交通機関がないので事前のデータもないわけで、ほぼ意味がないと思っています。データが非常に大事なのは中核市とか、定住自立圏のレベルで渋滞と

かが問題になるようなところ、つまりモーダルシフトしなきゃいけないところこそ大事な  
んで、そういうところだと事業者も強い。だからなかなかデータを出していただけないんで  
すけれど、そこにある種の強制力、あるいはインセンティブがあるようなものを作って、協  
議会でマネジメントする仕組みが必要と考えています。

それから日本版ライドシェアについては阿部知事も言っていたんですが、自治体  
がコントロールできないのは非常に問題だと思っているんですよ。私自身はタクシーさん  
にライドシェアもやっていただくことで、公共交通計画のやりたいことに資するようなこ  
とがいろいろできると思っているので、その地域公共交通会議からコントロールできるよ  
うな日本版ライドシェアの在り方、あるいは事業者協力型とかも含めて活用できるような  
ものに広げていっていただけると現場でいろいろできるなど。要するにタクシー会社運  
手さんの足りない中で生き残っていける、あるいはできればマネジメント機能を持ってい  
ただけるように進化していただけるんじゃないかと考えています。

それから、自治体同士というのは、平成の合併から20年たちましたけど、もともと仲悪  
いところがくっつかず分かれているので共同化するわけじゃないんですよ。あるいは事業者だ  
って合併とかいろいろしているところはしているんで、別のところは仲悪いところばっか  
りなんです。だからそう考えると、実は仲を良くするのは県であるとか運輸支局の役割が大  
きいと考えているんですが、今回はその部分は書かれていないんじゃないかと思っていま  
す。

それからMaaS協議会とかエリア一括とかサービス継続事業について活用されてない  
んじゃないかということも前回申し上げて、今回その答えはいただいてないんですが、MaaS  
協議会というのはモード横断をもっと突き詰めていくとこれになると思えるので、こ  
こでリバイバルできるはず。今回出てくるいろんな新しいものを合わせれば。それからエリ  
ア一括も広域でやることによっていろいろと国が助けてくれる仕組みにもっとしていけば、  
使っていただけるんじゃないかと考えます。

あと、サービス継続事業はバスでもあまり使われていないんで、ぜひやっていただきたい  
ですし、私はこの制度を提案する時にタクシーでもやれるようにとお願いしたんですが、や  
っていただけなかったと。タクシーは本当に何が問題かという、今、ある地域のタクシー  
会社のオーナーさんが、「おれの代でこのタクシーは終わり」と言って絶対にほかに譲って  
くれないということに直面している。そういう場合、その後、急いで公共ライドシェアとな  
るということが多いんですよ。そんなふうには個人の勝手にバスとかタクシーがなくなるっ

て、あってはならないんですが今はできる仕組み。もちろん御本人が辞めるのは構わないんですが地域としてあってほしいんで、だからこそ、そこにサービス継続事業が使えるのであれば、これから、それがなかったら本当に交通空白はどんどんと広がっていくと思っておりますから、ここは、ぜひ対策をしていただくためにもサービス継続事業をもっと大きく使えるようにしていただきたい。

最後ですけど、もう1個、人材養成については繰り返し言っているんですが、今日は私のほうでもやっているプロジェクトについてチラシを配らせていただいたんですけど、こういうものをもっときちんと活用して、こういうスキルを持っている方がこういったところに参画していただくことを徹底していただけるといいなと思っています。

最後です。10月に貸切バスの運賃が上がる。これは全産業平均の給与水準に貸切バスの運転手も持っていくために上げていくということで、私が国交省の貸切バス運賃料金ワーキングの座長ですのでやってきたところなんです、これによってまた乗合バスの運転手が減る可能性があると思っています。そこに対して支援が必要であるとも思いますし、同様にインフラも社総交は使えるようになったはずなのに、あまり使われていない。こういったところだって今回の新しいいろんなものを合わせればもっといろんな応用が効くはずですので、そういうふうな、これがもっとこんなことができるんだということをいろいろお示しながら進めていくことが大事かと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【山内部会長】      ありがとうございます。

それでは石田委員、どうぞ。

【石田臨時委員】    石田でございます。ありがとうございます。

これから申し上げること、すぐ実現するのは難しいと思いますので、何かどこかに課題とか、こんなことも検討すべきだみたいなことの希望として申し上げます。

一つは今回、共同化ということが非常に前面に打ち出されたわけですが、何か交通事業者内の共同化というのが強いんじゃないかなと思うんですね。人口減少と輸送密度の低密度化が起こってくると、交通事業者内だけの共同化とか連携というのは非常に厳しくなってくると思うんですね。ですから、領域を超えた拡大連携というのが必要になってこようかと思っています。これは例えば、もう出ていますけども医療モビリティ、商業とモビリティ等の連携を組織的にどう推進するかということがもうちょっと強調されてしかるべきだと思います。

そういうふうに考えますと輸送資源というのはどう考えるかということですが、この文章の中では動くもの、輸送手段がもう資源と捉えられていると思うんですけど、例えば、これから重要になってくる、まちづくりとの連携における、あるいは地域づくりとの連携におけるハブ拠点機能というものがどういうふうに組み込まれているかということも大事な視点だと思います。

それと最後になりますけれども、データをどう取るかということは非常に大事だと思います。これは、どこまで輸送サービスを提供するんだということとも関連するんですけども、現在、顕在化している需要ではなくて、何か潜在需要にとどめられてしまっている需要というのはどれで、どれぐらいあって、それが住んでいる方々のウェルビーイングにどうつながっていくかとか、あるいは地域の持続可能性にどういう効果を持つであろうかみたいなところも研究テーマとしては非常に大事ですので、それに資するようなデータ収集ということもぜひお願いしたいと思います。

以上です。

【山内部会長】      ありがとうございました。

それじゃ、今、3名の方御意見ありましたので、よろしくお願ひいたします。

【廣田参事官】      ありがとうございます。

まず、吉田委員からの御指摘で、確かに複数自治体のところで公共ライドシェアだとか、コミュニティバスといった事例を出しているんですけども、本来、公共交通というのは自治体の行政区域をまたぐものというか、それにとらわれずに移動の概念というのはあるものの中で、伝統的には我々、地域間幹線系統のバスなんかが代表的ですけども、こういったところは都道府県を中心に御議論がなされてきて、我々運輸局単位でもサポートしてきたようなところでございますけれど、確かに振り返ってみるとそういうところが抜け落ちているのかなと。

確かに今、御事例があった栃木の事例なんかも、これは沿線自治体の考え方が違うというところで広域自治体としての調整の必要性、そこに国もサポートすることは必要だと思いますけれど、そういった必要性はこれからも変わらないと思いますし、むしろ広域移動ニーズがあると、ここで仮定していますので大事だと思いますので、そこはぜひ項目としては入れていきたいと思ひます。手法としては、しっかりそういったところの地域間幹線系統のネットワークが維持されることをまず対応すべきなんだと思うんですけど、そこは意識して取りまとめまでに修正をしたいと思ひているところでございます。

あと、自治体を民間事業者が助けるケースというのが本当の理想形なのかというところでございますけれど、確かに自治体がそういった役割を果たすことができれば全く問題ないわけでありまして、それがなかなか難しくなっている現状の中で、人材育成も含めてどういうふうにフォローしていけばいいのかという御示唆もいただきましたので、もう少し制度設計に当たりまして少し意識をしてつくり込んでいきたいなと思っているところでございます。

あと、加藤先生からも、加藤委員から幾つかいただきましたので、日本版ライドシェアの話は道路運送体系のお話もございますので、そこは併せて検討したいと思います。あと、自治体同士や事業者同士が共同化できない背景があるわけで、そこに運輸局や県の役割があるろうということについてはおっしゃるとおりだなと思いましたが、そこは少なくともまとめる段階におきましては何らかのメッセージを伝えられるようにしたいと思います。

あと、既存の事業の3つ事例をいただきましたけれども、その活用の状況だとか、こういう面にも活用できる範囲はあると思いますので、そこはこの取りまとめの中にも生かしていきたいと思っているところでございます。

あと、石田委員からも輸送資源の話、確かに私ども、施設の車両をどう使うかというところに着目をしてしまいましたけれども、ハブ拠点機能とか、これ、外部組織の例の共同体的ところでも議論になり得るようなところだと思いますので、取りまとめに当たりましては、そこは留意したいと思います。入れ込んでいきたいなと思っているところでございます。

取りあえず、以上でございます。

**【山内部長】** ありがとうございます。

それでは、もう一巡、まず、清水委員、どうぞ御発言ください。

**【清水委員】** 島根大学の清水です。阿部委員、阿部知事から法定協議会を充実させてほしい、それから公的関与、財源について国の公的関与を考えてほしいという切実なお話がありまして、これは多くの自治体の首長さんの意見、切実なお話ではないかと思いました。

なぜ法定協議会をもっと充実させるようにしなきゃいけないのか、公的関与、財源を求めているのか、それはなぜなのか。どうしてそういうふうな切実な思いがあるのか、その地域の実態というのはどういうものなのか、どうしてそういうことが切実に求められているのかという地域の実態について、もう少し深掘りして丁寧に、できれば今回の報告でも、そういったところから地域の実態といったものを深めていっていただきたいと思ったところです。



あと、先ほどほかの委員の方もおっしゃっていたのですけれども、計画の企画立案というのはデータも必要なのですけれども、それだけでは難しく現場感というのが大事です。そういった現場感がなかなか落ちてしまうことによって逆に難しくなってしまうという事例を見ておりますので、そういったところがすごく大事と思っております。

サービスの確保やサービス水準の話について今後丁寧な議論が必要だというお話がありました。サービスの確保については、自治体がどれだけ補助をするかしないかという問題も絡んできます。

それから、最低水準として通学は確保するなどの話があると思うのですが、例えばほかに通勤の場合、東京中心部では5分でも地下鉄が来ないと文句が出るけれども、地方都市では、バスの本数が減り30分に1本になってしまって、ちょっと不便になっても、その線路やバス路線がなくなってしまうのは困るので、そういった不便も受け入れて、そしてサービスが提供されているところもあるという実態がありますので、サービスの確保やサービスの水準という考え方のところも丁寧な議論が必要と思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

あとお二方なんですが、大井委員、何かありますか。

【大井委員】 先、いいですか。そうしたら。大分大学の山内でございます。いろいろ御対応いただいてありがとうございます。事前のレクを私、受けることはできませんでしたので、この場で発言をさせていただきます。メモを書きましたので、全部はここで言わずにメモを後でお渡ししたいと思います。大きなことを2つと小さいことを1つ。

先に小さいことなんですが取りまとめの1ページで、よくこれ、マスコミとかでもよく出てくるんですけど、バスとか鉄道の廃止キロ数の話が出てくるんですけど、これ、御存じだと思わんですが定義は一旦廃止届を出したら、その数がひたすらカウントされているだけなんですよね、実は。だからこれ、埋め合わせをされている部分を引き算しているわけではないので、これがあまり出過ぎちゃうと、この路線がごっそり消えたって勘違いされてしまうんですよね。周りからすると。以前の審議会でこれ、実際のキロ数に引き算して出していた資料があったような気がするので、直しておいたほうが我々の部会としては、メッセージとしては誤解のないメッセージになるかなと思われましたので、これ、一つだけ指摘させていただきます。

大きなポイント2つ。一つは今日、連携と共同という話があったんで、それに関しての2

つなぐんですけれども、事業者数が多かったり、昔の設立経緯とかで競争の関係があったりとか、すごく強い事業者があったりしてて、なかなか連携共同やってくさって言うても進まないところがあるんじゃないかなと思うんですよね。

でも、そういったところで実際、今まで想定していた連携協働のやり方じゃなくて、もうちょっと緩いというか、小さいところで例えば人材とかスキルとかコストの面で、共同でやったほうがいいようなことというのもあると思うので、そういった項目とか内容だけを分割して連携共同できるような仕組みをつくるとか、そういうものをインセンティブとして投資してもらおう形もあってもいいのかなと。

例えば頭脳舞台だけ共同化するとか、施設整備の共有の部分だけを共同化するとか、あるいは、それプラス運行とかまで含めて共同化するとか、幾つかの共同化のパターンというのがあるんじゃないかなと思いますので、先ほど来、出ているM&Aが全てじゃないと思います。

それから頭脳部隊の共同化というところで行くと、これ多分、完全公共とか完全民間じゃ恐らくできない話だと思うので、それこそ第三者を入れるような、例えば大学ナレッジとかを入れていくような外部組織というのが多分求められるんじゃないかなと思っています。これが1点目です。

2点目は、自治体の共同化と計画の共同化って話に加えて、産業側の共同化というのが、3つがつながってないイメージがあって、これをどう見るのかということだと思うんです。これまでも生活圏で組んでいいですよとか、協議会やっていいですよって話をずっと言われていて、やっているところあるんですが、それでやっているのってほとんど例えば幹線とかだけで、末端の計画になるとすごい小さい自治体がスキルも人材も予算もないのに無理してやっているという、本当は共同でやったほうがいいのにというところで。

共同でやってところも、どこかキーになっているところがあればいいんだけど、あったらあったで、またそこに依存してしまうし、ないと瓦解してしまうと、お金出したりするのでも補助金をもうちは出せない、出せるとかでもめてしまって全然共同にならないと。事業者さんの側からすると1個1個の経営判断でしかももう見てないので、時間、はい。見てないので判断してしまうというところで、共同化が全然ばらばらの回り方をしているんじゃないかなと思いますので、もう少し自治体の共同化と計画の共同化というのはある程度、ひもづいてきていると思うんですが、もう少し産業側も一緒に回っていくような仕組みというのを作るべきじゃないかなと思っています。それが地域全体の収益拡大というところにも

つながってくるんじゃないかなと思いますので。

仔細は書いたものをお渡ししたいと思います。時間が来たみたいです。

【山内部会長】      ありがとうございます。

最後になってしまいました。松井市長、あれですか、何かコメントありますでしょうかね。

【松井臨時委員】      ありがとうございます。多角的な意見聞かせていただいて、私自身は今、広島で具体的なモデル事業を展開しております、このモデル事業が法的な裏づけいただき、例えば先ほどの言葉で言う指定とかという要件設定の上でね、一定の効果が発動できるようなものにしていただくという、そんな視点でお話聞かせていただいております。

それぞれ自分たちがやりたい、やれる仕掛け、こういったものが、具体的な展開ができるような法的な担保、それから具体的な実務面でのいろんな御意見、出ていますので、それをある意味で網羅したようなものができる、と非常にありがたいなと思っております。いずれにしても、議論を聞かせていただいて相当、ためになっているということでございます。ありがとうございました。

【山内部会長】      どうもありがとうございました。

ちょっと時間の関係ですいません、オブザーバーの方に御発言いただける時間がなくなりましたので、何かありましたら事務局に別途コメントのメモを出していただければと思います。

それで個人的な感想を言わせていただくと、非常に今日、何というんですかね、実質的な議論ができたと思っております。基本的には事務局につくっていただいた案について御賛同いただいたという上で、何か抜けている、あるいはこういうふうにしたほうがいいのか、かなり実態的な御意見頂きましたので、事務局におかれては、その方向でさらに取りまとめをお願いできればと思っております。ありがとうございました。

それでは最後になりますが、池光審議官から御挨拶いただけるということでございます。よろしく願いいたします。

【池光審議官】      本日も長時間にわたりまして、委員の先生方から多岐にわたる非常に有意義な御意見を賜りましてありがとうございました。今日、素案の形で出ささせていただいておりますけれども、まだ法律の議論も法制局とは始まっている段階でありますし、また、中身の事項についても関係のいろんなステークホルダーの方々と今、コミュニケーションをとりつつある段階です。

そういう意味では、本日は、私どもがこういった方向性で今後取りまとめていきたいとい

う考えを形にしてお出ししましたが、これに対し色々な御議論をいただいたのは大変ありがたかったなと思っております。文章の書き方の順番もそうですし、いろいろ過去やってきたこととの積み上げとの関係ですとか、大変我々も足りない部分、非常に今日、気づかされたところがあったかと思っておりますので、できる限り反映してまいりたいと思います。

今回、共同化とかいろいろ考えておりますが、例えばキャッシュレスというものを入れようとした時も個別で皆さん、おやりになるんです。これ、一般的だと思いますが、そうすると、システムを更改しようとしたときに、また、相当のコストがかかってしまうと。これからどんどんいろんなシステムが増えれば増えるほど、そういうことになっていく懸念があります。

こういったものをできるだけ標準化していく努力を国主導でやっつけていかないといけないと思って、我々、そういうことを進めています。標準化したならば皆さんにできるだけ一緒に使って効率化できるところは効率化していきましょと。また、サービスの利便性を上げるためだったら、ある種、共同でやっていただきましょとということを、これは、地方はもちろんですし、都市部においても進めるべきだと思っています。こういったことをやる仕掛けというのは制度的に位置づけたいですし、予算もしっかりそういうところを重点化するようにしたいと思っています。

また、小さい自治体においては、そういうことを分かっても具体化できない、調整もできないところも大変多くございますので、そういうところたちのサポートをするような体制というのも整えていきたいということで、外部組織というのを今回検討させていただいたところであります。今日頂いた意見も非常に大変参考にさせていただきつつ、引き続き具体的に検討してまいりたいと思います。本日はありがとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは今、お話がありましたように、さらにこの方向でまとめを進めていただくということで今日の議論はこれで終わりたいと思います。

本日の議事、これで全て終了ですので、この先の進行は事務局でお願いしたいと思います。

【小野寺補佐】 山内部会長、委員及び御出席者の皆様方、長時間にわたり、ありがとうございました。本日の資料につきましては、会議終了後、速やかに国土交通省のホームページに掲載いたします。

また、本日の議事概要につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省のホームページに掲載いたします。

以上をもちまして、第3回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

— 了 —