

第8回 地域産業活性化ワーキング・グループ 議事録

1. 日時：令和6年2月21日（水）09:30～11:12

2. 場所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）林座長、芦澤委員、川邊委員、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員

（専門委員）青山専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、宮木専門委員、村上専門委員

（政府）河野大臣

（事務局）松本参事官

（説明者）別府市 長野 恭紘 市長

特定非営利活動法人 気張る！ふるさと丹後町

東 恒好 専務理事

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

伊藤みどり 事務局長

国土交通省 鶴田 物流・自動車局長

国土交通省 森 物流・自動車局旅客課長

活力ある地方を創る首長の会

樋渡 事務総長

4. 議題：

（開会）

中間答申を踏まえた自家用車・一般ドライバーの活用について

（閉会）

5. 議事録：

○事務局 定刻となりましたので、ただいまから規制改革推進会議第8回「地域産業活性化ワーキング・グループ」を開催いたします。

本日は、ウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。また、本日のワーキング・グループは、内閣府規制改革推進室のYouTubeチャンネルにおきましてオンライン中継を実施しております。御視聴中の方は動画の概要欄にあるURLから資料を御覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートでお願いします。御発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言ください。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、林座長、芦澤委員、川邊委員、青山専門委員、井上専門委員、國峯専門委員、宮木専門委員の所属の委員の方々と、落合委員、中室委員、堀委員、間下委員、村上専門委員が御出席です。中室委員はデジタル行財政改革会議の構成員でもあります。また、河野大臣にも御出席いただいております。

それでは、河野大臣から御挨拶を頂きたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

○河野大臣 おはようございます。今日は、お忙しい中、ワーキング・グループに御参加いただきまして、ありがとうございます。

今日は、各地域における移動が制約されている、移動の足がないという問題について、自家用有償旅客運送制度に焦点を当てて、自治体をはじめとする実施主体の方々に現場の声を伺って、この制度の改善について御議論していただきたいと思えます。

自家用有償旅客運送制度につきましては、昨年末に、時間帯交通空白を導入する、あるいは地域の公共交通会議、この協議の迅速化、こうした内容とする一定の取りまとめをしたところがございます。9日でしたか、国土交通省から全ての自治体について検討の呼びかけを行っていただいていると思えます。実際に自家用有償旅客運送制度の活用を予定している、あるいは検討している自治体が次々と出てきて、既に20を超えているのだと思えます。機運は非常に盛り上がってきている。それだけ今、困っている国民が多いということなのだと思います。こうした状況を現実にそれぞれの地域での移動難民、買物難民、あるいは病院への難民、こうした問題の解消につなげていくためには、ルール細部のしっかり使いやすさのものにしていくというのが大事、利用者起点、利用者目線を徹底する必要がありますので、今日は忌憚のない御議論をお願いしたいと思えます。

また、タクシーが不足する地域について、タクシー会社が自家用車を活用する自家用車活用事業については、国交省がパブコメを先週末から実施していただいております。今までよく「なんちゃってパブコメ」も、出しているものがそのままルールというのがありましたが、今回はそういうことではなく、国交省があくまでたたき台として出したものに皆さんの御意見を頂いてしっかりと、移動できない、移動の制約を解消するためのルールにしていきたいと思っております。寄せられる御意見、あるいは規制改革推進会議における議論をしっかりと考慮して、制度の実施までにルールをきちんとつくる、また、実施した後も移動の困難が解消されていなければルールを速やかに次々と見直しをしていくことを国交省には改めてお願いしたいと思えます。

それでは、今日の自家用有償旅客運送制度の議論をよろしくお願ひいたします。

○事務局 河野大臣、ありがとうございました。

以後の議事進行につきましては、林座長にお願ひいたします。

○林座長 ありがとうございます。林でございます。

それでは、本日の議事を始めます。

本日は、「自家用有償旅客運送の制度改善等について」、実施主体の皆様からヒアリングさせていただいた上で、国土交通省からの説明及び質疑を行い、本議題について御審議

いただきます。

これらのうち、国土交通省からの説明及び質疑応答とその後の審議については、現時点では非公表で作成中の国交省資料について議論するものであるので、会議運営規則第2条を準用する第9条の規定にのっとり、実施主体の皆様へのヒアリング以外の議事を非公開とし、実施主体の皆様御提出資料を当初から公開・配信することを除き、資料及び議事録は国交省資料が公表された後、速やかに公開することとしたいと思いをします。

本日御参加の委員の方々におかれましては、御異議ございませんでしょうか。

(首肯する委員あり)

○林座長 ありがとうございます。御異議なしと認め、そのようにいたします。

なお、国交省におかれましては、会議体としても本日このような配慮をいたしております。議論に使う資料につきましては、真夜中に送るのではなく事前にお送りくださるよう、質疑の成果を上げるためにもよろしくお願ひしたいと思いをします。

それでは、早速、本議題につきまして、自家用有償旅客運送に関して実際の現場の声を伺うため、自治体とNPO法人の皆様からヒアリングしたいと思いをします。最初に、別府市長、長野恭紘様から10分ほどで御説明いただきたいと思いをします。よろしくお願ひします。

○別府市(長野市長) 皆様、おはようございます。別府市長の長野でございます。今日は貴重な機会を頂きました。ありがとうございます。

道路運送法第78条2号による自家用有償旅客運送を活用した移動の足の不足の解消ということについて、別府市の現状と、最後は提案ということとさせていただきますと思いをしております。

公共交通事業者の皆さん方と常日頃からコミュニケーションを取って一緒に地域課題の解決を図っております。しかしながら、地域特性の実情があるにもかかわらず、12月28日に改定されました交通空白地域の例示をもって、交通空白地としてそれは認められないという御主張をされておまして、それが障害になって、なかなか議論が前に進まない現状があります。

交通空白地域の例示というものでありますけれども、具体的には半径1キロメートル以内にバスの停留所が存しない。タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域、あるいは一般旅客自動車運送事業者の営業時間外ということが挙げられております。

実態との相違ということで別府市との相違点を書いておりますが、勾配などの地理的な条件で1キロどころか300メートルも歩けない方々がたくさんいらっしゃる。それから、タクシーが利用できない方がたくさんいらっしゃる。これは後段でデータをお示ししたいと思いをしますが、運賃が高くて払えないという方がいらっしゃる。別府のタクシー事業者の皆さん方は24時間稼働ということなので、営業時間外がないということなのですが、それでもタクシーの配車がなかなか間に合わないというのが現状としてあると思いをします。そして、多くの皆さん方が公共交通に不満を抱えていらっしゃる。事前予約も取れない。急病人に対応できない。また、別府は港がありますので、大型客船が最近、年に30隻ほど

入ってきます。2000人とか3000人、多いときは5000人近い方々が一気に降りてこられるという状況がありますけれども、ここにもほとんど対応できないというような状況があります。

次のページをお願いします。公共交通アンケート調査、意識調査を含めて様々なアンケートをエビデンスを取るという意味で別府市は取っております。別府市内在住で免許を持たないもしくは返納予定の方、70歳以上で急勾配地域にお住まいで、狭隘道路が多い地域、こういう区切ったアンケートを取っております。428件の有効回答がありました。

「普段の移動手段は」というのは、公共交通は多いのですけれども、何もないので徒歩で行くしかないという方が37%以上いらっしゃるという現状があります。「自宅から徒歩何分以内であれば公共交通を利用しますか」という問いに関しては、5分以内という方が75.2%、高齢者の方の歩く距離に換算すると200メートルから300メートルぐらいです。

「普段、利用する公共交通は」というのは、バスが一番多くて、次にタクシーというデータが出ております。「公共交通で妥当な利用料金は」ということでありますが、300円以内ということで、年金の方が多い、あるいは低所得の方が非常に多いという現状が別府市にあり、こういう地域は多いのではないかと思いますけれども、こういう現状が出ています。「今後の公共交通についてどのようにしていきたいか」ということでありますけれども、行政に主導してもらいたいという方が半数を超えております。行政が主導して、そこは民間の皆さんとの連携ということも含まれると思いますけれども、とにかく行政が主導してやってほしいということが非常に求められていることが数字でも出てきております。

次のデータは市民意識調査で、別府市内在住、18歳以上の方々、有効回答は695件ということです。交通政策の市民満足度を調査しましたが、15政策中14位ということで、つまり非常に満足度が低いというデータが出ております。しかしながら、交通政策の重要度で見ますと15政策の中で5位、満足していないけれども、重要だと市民の皆さん方は思われているというデータであります。「地域交通で困っていることは」ということで、バスの便が少ないというのが33%以上で非常に多い。歩道が通りにくい、坂がきついというようなデータになっております。

次のページは、改めてであります、別府市の高齢者を取り巻く現状ということで、全国に比べても高齢化率は34.5%と非常に高い地域であります。また、独居、単身高齢者率で見ましても29.3%と非常に多いというデータが出ております。特に数字を赤で囲っている地域、中部地区、山の手地区、浜脇地区、この地区はバスの本数が非常に少ないとか、これからバスの廃線を迎える地域、そもそもバス、タクシーがなかなか通れない地域というエリアです。生活が苦しいと感じている高齢者の方々や、そもそも独居高齢者でありますから家族がいない、民生委員の皆さん方が定期的に来られる現状があったとしても、近くにサポートしてくれる相手がないという方々が非常に多い現状があるという数字もここで浮き彫りになりました。

次のページからが最終的な提言であります。人口減少、高齢化に伴いまして、高齢者の

移動がこれからさらに大きな地域課題となっていくと思います。しかしながら、誰でも気軽にタクシーが利用できるわけではありません。先ほど申し上げたように年金暮らしの方や低所得の方々が利用したくてもできない。潜在的にそういう方々がたくさんいるという現状が浮き彫りになりました。バスも慢性的な運転手不足でございまして、先ほど申し上げたように減便あるいは廃線という現実が今、別府市にはあります。

国が全国一律の基準をお示しになると、逆にそれがまた一つの基準となってしまうので、それを盾に取られるというようなことがありますので、やはり地域の様々な課題に対しての最終的な責任を負うのは首長という思いで我々首長は一生懸命地域でやってきておりますので、ぜひ地域の実情に応じて首長が交通空白地というものの定義自体を決定するというようなことをこれから考えていただければ、我々としては地域事情を組み入れた政策が組み立てやすいということが言えるのではないかと思います。

先ほども申し上げましたが、その要件、判断基準というのは、高齢化率や閉じ籠もり傾向、独居率などの居住者の方々の条件、それから、現実の移動距離や勾配、別府は坂の町なので、こういった坂道などの地理的な条件、それから歩道の整備や狭隘な道路環境などのインフラの条件、こういったものをしっかりエビデンスとして取らなければいけないと思います。こういったものを一つの基準として、それぞれ首長が独自に考えていくということが一番いいのではないかと考えております。

交通空白地の定義というのは、別府市だけではなくて多くの地域が苦慮しているところでもあります。私は事務総長の代行を拝命しておりますが、「活力ある地方を創る首長の会」では、タクシーの優先配車というものを前提といたしました準交通空白地という概念を用いまして、既存の交通事業者の皆さんとの共存共栄を目指す新しい仕組みについて研究を行っているところであります。

仕組みの概要につきましては、本日オブザーバー参加をさせていただいております当会事務総長の樋渡さんからお話を頂きたいと思っております。ここからは樋渡さんにバトンタッチいたします。よろしくお願いいたします。

○活力ある地方を創る首長の会(樋渡事務総長) よろしく申し上げます。長野市長の補足をいたします。

私ども「活力ある地方を創る首長の会」300人の政策提言を行いたいと思っております。

タクシー優先配車の仕組みでございまして。

資料の1ページでございまして。今日も御説明があろうかと思うのですが、12月20日の「自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する」という概念を私ども首長の会ではこれは一体何だろうかとずっと議論してきました。その際に、2ページのこの論文を見つけました。準交通空白地有償運送(仮称)ですけれども、これはもとより12月20日の前に出ているものですので、全くオンタイムではないのですけれども、これが非常に参考になりました。

これを踏まえて「準交通空白地」という新しい概念を考えたときに、現在、タクシー等、

あと交通空白地、今でもこれは走っていますけれども、2号の「自治体ライドシェア」ということで世界が2つあって、これがそごを来してというのは先ほど長野市長からあったとおりでございます。そこで、私どもとしては「準交通空白地」という新しい概念を考えてみました。これはタクシーと2号の両方が走る地域です。例えば別府市でも武雄市でも普通にタクシーも2号も両方走っています。この中で、ここからがポイントなのですけれども、タクシーが優先して走っているところはそのまま、もう一つポイントは、交通空白地の2号「自治体ライドシェア」、ここの部分も現行のとおりですので、今まで例えば200円とか300円で交通を維持するというのであれば、それはそれで公共の福祉としてなされるべきであろうと思っています。そこで、タクシー配車が困難な地域・時間等を自治体が2号「自治体ライドシェア」で配車支援をする。

これはどういうことかということ、具体的にはタクシー会社に優先配車をするというシステムでございます。このシステムの主な概要は現在はこのように分かれています。ただし、令和6年10月から、システム構築に時間がかかると聞いていますので、そういった中で、このシステムで、例えば優先配車ですが、住民・来訪者がどこどこまで乗りたいと言うと、システム上から優先配車する。しかし、タクシーによっては、あそこは行きたくないとか、もともとタクシーがないとかいったときに、配車の可否を行う。これが否になった場合について自治体ライドシェアが発動するというところで、あくまでもタクシー等の補完という意味で自治体ライドシェアが動くというシステムを考えております。

そこで大事なものは、タクシー運賃と同額にするということでございます。タクシー運賃と2号の自治体ライドシェア、これは目安がタクシー運賃の8割となっていますので、ではこの2割分をどうするかということについては、「タクシーと同じ地域（準交通空白地）は、タクシー運賃と同額に」と書いたものがございますが、8ページの②の「協力金」に着目していただければと思います。これについてはゴルフや運転免許更新のときにある協力金と同じで、支払いはもちろん拒否することができます。全体の基本パッケージがエコシステムとなっております、この協力金を全国組織に集めるということです。この協力金を全国組織に集め、それを原資に公共交通の利用を促す割引クーポンを発行したり、ここがポイントなのですけれども、地域交通の担い手育成の事業に充てることを考えています。今、この毛細血管がズタボロに切れていて、ここが全く死んでいる状態にありますので、ここを協力金という形でとにかく担い手の育成に努めるということでございます。これは1つの自治体で容易に進まない、全国組織をつくり、同じ課題を持つ自治体が束となって取り組むことで地域公共交通の担い手不足という命題を解く鍵が生まれてくると考えております。

終わりになりますけれども、この仕組みについて私も誤解していました。市長のとき、地域公共交通会議が最大の壁だと思っていたのですけれども、実際、今でも多数決だったり首長が主導権を持って決めることができる。これをなくすのではなくて、地域公共交通会議にしっかりかけるということが議論として必要だろうと思っています。そういった

中で、今回、準交通空白地やタクシー優先配車の仕組みを国交省の12月20日の方針の中から導き出して提案させていただくものであります。大所高所から御指導を賜ればありがたいと思います。

以上です。

○林座長 別府市の長野市長様、また、樋渡様からの御説明を頂きまして、ありがとうございます。

長野市長様は御公務のため、10時には退出されるということですので、ここで別府市の御説明に関して各委員から御質問があればお願いいたします。

それでは、間下委員、堀委員の順番でお願いします。

○間下委員 御説明いただきまして、ありがとうございました。

2点、質問させてください。

これをやっていく中でキーになるのはやはりドライバー確保ということもあると思いますが、このドライバーの確保をどのようにしていこうとされているか、まずお伺いしたいということでございます。

もう一つは、現状8割、今回御提言いただいているのは10割ということだと思いますけれども、もし8割だった場合もしくは現状の5割だった場合に、そもそもドライバーにちゃんと給与が払えるのかどうなのか。あと、もう一個気になるのは、タクシーに優先配車した場合には、いわゆる自家用有償旅客運送のドライバーには仕事が回ってこないことが往々にして出てくるとなった場合に、出来高で渡す以上、ずっとお金が入ってこないみたいなことが出るのではないかという懸念もあるのですが、そのところをどうお考えか、教えていただけると助かります。

以上です。

○林座長 では、堀委員、お願いします。

○堀委員 首長の会の提案についてお伺いいたしましたが、タクシー優先配車であるというような仕組み、タクシーのあくまでも補完にすぎないということや、タクシー運賃と同額という制度を求められているとお伺いしました。それであれば、2号ではなく3号で行っていただくべき話になるのではないかという印象を持ちました。

私からは国交省様に御質問ですが、この首長の会の提案の準交通空白地を実現するためにはまず法令改正が必要になるということと、国交省様として、タクシーが走る地域、2号でやるべき地域、3号でやるべき地域、並走してもいいということなのか、混在することにはあり得るのか、あり得るとすればどのような考え方の整理で行われていくのか、そのお考えについてお伺いしたいと思います。

○林座長 ありがとうございます。

まず、長野市長様への質問について、長野市長からお答えいただければと思います。お願いします。

○別府市(長野市長) 後段の樋渡さんの出番が多いのかなと思いますので、私の立場か

ら申し上げたいというか、申し上げることができることをお話ししたいと思います。

結局のところ、お二人の方がおっしゃったように、要は、料金が高くなって、ある一定程度稼げるようにならないと、ドライバーの確保は難しいと思っています。2号であろうと3号であろうと、ある一定程度、特に夜間はダイナミックプライシングみたいなものを導入していかないとなかなか人は集まってこない。どんなにタクシー事業者が関与するか、もしくはフリーな状態で完全自由化になったとしても、要はお金が稼げないとそこに人は集まってこないのです、それは相対的に無理だと思っています。

もう一つ言えるのは、タクシーのドライバー不足というのは底を打っています。別府市の場合でも間違いなくそうだし、恐らく全国的にそうではないかと思っています。別府の場合でいうと、観光がかなり盛り返してきていますので、観光である一定程度稼げるようになってきて、需要が高まってくると、そこが将来的に希望が持てる職種になってくるのではないかということが恐らくあるのだと思います。私はタクシーに乗りますが、乗ったところで聞くのですが、「私も復帰しました」「実は私も先月復帰しました」みたいな方々がたくさんいらっしゃるのです、これは底を打って回復基調にあると思います。ですので、完全にタクシー無視、既存事業者無視というよりも、既存事業者と連携しながらやっていくというのがやはり大事なことかなと思っています。ただ、それでも解決できない場合は、そこは首長が大なたを振るう必要があるのではないかと考えているということで、これは相対的な話になるかもしれませんが、一応こういう話でとどめておきたいと思いません。

○活力ある地方を創る首長の会(樋渡事務総長) 補足してもよろしいですか。

○林座長 では、お願いします。

○活力ある地方を創る首長の会(樋渡事務総長) 先ほど委員から御指摘のありました2号の自治体ライドシェアのドライバー確保ということで伺ったのですけれども、いろんな自治体に聞いていると、夜間、代行業者は、御存じのように地方になると1台について2人やっているのです。しかも、ここで言うのが適当かどうか分かりませんが、車は要らないから、人だけ乗せてくれと結構言われているのです。そういった中で、代行業者に話をすると「代行が必要な人は必要だ。できればこっちも一緒に副業としてやりたい」という話であったり、主婦の皆さんたちが空いている時間でぜひこれをやりたいと。これは今、台北とかシンガポールもまさに同じ話なのですね。ですので、そういった隙間時間にできるというのが、これは雇用ではありませんので、できるのだろうなというのは思っています。

それと、ドライバーに運賃を与えられるかということに関していうと、これは非営利の自治体が主導しますので、運営企業については自治体から補助をちゃんと頂く。今でもそうなっていますけれども、その中で、分かりやすく言うために、例えば2割は協力金という形で、8割の部分についてはほぼ全額、私個人としては運転手にお渡ししたいと思っています。そういった中で、ここはドライバーに与えられる制度設計は、国土交通省に指導

していただきながら、きちんとつくっていきたいと思っています。

最後になりますけれども、優先配車は需要があるのかということ、これはごもったもな御指摘でございます。これについては、大都市と中核都市と地方と過疎地、分けて考えるべきことだと思っています。正直言って、これは大都市ではあまり機能しないと思います。これは地方都市、なかんずく人口5万から20万ぐらいは、ざくっといって恐縮ですけれども、そういった中では十分補完し得ると考えております。いずれにしてもタクシー等々の補完が自治体ライドシェアとっております。これを担保するのは優先配車だと申し上げたいと思っております。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

堀委員からの先ほどの御質問は国交省に対して、いわゆる準交通空白地域に関する点についての御質問があったと思うのですが、国交省様は今お答えになれますか。

○国土交通省(鶴田局長) 国交省の鶴田でございます。

今、堀委員からの御指摘で、タクシー補完を2号でできるのかということに関しては、先ほど樋渡さんから御提案あったような内容というのは現行法令の中でも運用の改善で十分できるのではないかとってお聞きしておりました。

2号と3号が混在という御質問でしたけれども、同じ地域で同時に混在というのは、今、ぱっとこういうふうには可能というのは正直思いつかないのですが、ただ、御紹介しますと、神奈川県三浦というところで検討がされている中で、初めは2号でタクシーを補完して、それを一定期間やった後でタクシー事業者がちゃんと責任を担っていけるというような状態になったら3号に移行しようかという議論がされているので、それは時間軸で取ってみるというのも一つのアプローチかなと思います。

以上です。

○堀委員 すみません。準交通空白地を実現するために法令改正が必要ではないかという御質問だったのですが、今のお答えだと、運用の改善でできるというようなお答えでよろしかったでしょうか。

○国土交通省(鶴田局長) はい。ディテールまで含めて準交通空白地というやり方なのかどうかは別として、さっき御提案があったような内容、趣旨を生かしていくというのは、法令改正しなくても可能なのではないかと思いますというふうにお答えしたということです。

○堀委員 明白に交通空白地と政令で規定されているという理解でございます。それを広げていくというようなことも可能なかどうか、タクシーが走っているというような地域について、そうすると、2号や3号の法令上の文言をある意味拡大解釈されていくというような形になってくると、2号と3号のすみ分けがよく分からなくなってしまうという感想を持ったものですから、どのような場合にどの制度があり得るのかというようなことについてはよく御検討いただいたほうがいいのかという印象です。いずれにせよ、地域交

通課題解決のために柔軟に考えていただくということはよろしいかなと思いますが、あくまでも制度という問題でございますので、感想を申し上げます。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

24時間タクシーが稼働していることになっている地域でも交通空白はあるということがさっきの別府市長様からの市民意識調査の中でも出てきているので、空白ということと移動難民ということを実質的に考えることが必要なのかもしれないですね。

それでは、順番で別府市長への御質問のところを先にやりたいと思うのですが、落合先生は別府市長への御質問でしょうか。

○落合委員 樋渡事務総長と両方ありましたので、市長のほうを先にやらせていただければと思います。

○林座長 別府市長への質問を先にお願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

市長のほうに御質問ですけれども、2点ございます。

半径1キロ以内にバスの停留所や鉄軌道は存在しないが、タクシーが30分以内に配車されない地域ということについて、別府市なんかですと坂道もかなりあると思いますし、そういう意味では移動にかなり苦しい場合があるのではないかと思います。どのような地域でも特に高齢者の方が増えていて、最終的な目的地まで移動するのが難しいということがあるかなと思いますが、そういう意味では、別府市の御事情を踏まえた場合に、どのような内容で2号の取組ができていくような形になっていくと合理的な制度になるとお考えなのかというのが一点です。

もう一点は、先ほど金額の点、夜間については特にダイナミックプライシングを実施できるぐらいでないとうまく需給がマッチできないのではないかと、というところがあったかと思いますが、具体的にどういう状況、金額的な変動もどのくらいあったりすると本来的にちょうどよい形で運用できそうか、お伺いできればと思いました。

以上です。

○林座長 実は別府市長が既に退出されたという連絡を事務局から頂きまして、ただいまの質問についてはもし樋渡さんのほうでお答えができるようであれば一言伺って、NPO法人様のヒアリングに移りたいと思っておりますが、國峯委員もそれでよろしいでしょうか。

○國峯専門委員 一瞬だけよろしいでしょうか。さっきの堀先生と鶴田局長のやり取りで、法令の改正が必要かどうかというのは私も関心があって、道路運送法の79条の4でタクシー事業者によることが困難であるという文言があったり、実費のところも法律で書かれているので、多分、混在するという場合は法律改正が必要なのではないかと考えたのですが、ここはすぐ答えが出る場所ではないと思うので、また議論させていただけたらと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

すみません。樋渡様、先ほどの落合委員からの御質問への御回答があれば伺いたいと思いますけれども、どのような内容であれば地域住民のためになるとお考えかということですね。

○落合委員 あと、プライシングの点です。

○林座長 はい。

○活力ある地方を創る首長の会(樋渡事務総長) 別府市長と密接に協議しているわけではないのですけれども、仄聞する限り、やはりこれは走らせながら考えていく必要があるだろうという話はしています。ですので、タクシー運賃と同額に、これは準交通空白地の考え方なのですけれども、あと、市長からありましたダイナミックプライシングにしても、実証的に走りながら、住民の皆さんたちは様々なレイヤーがいますので、そこをどうやって満足させていくかというのは、試行と実装というのは少し分けたほうがいいのではないかというのは2人で話をしています。まず始めてみるということが大事だと思います。

○林座長 空白地の考え方については特にお答えを頂かなかったということで、次に行きたいと思います。時間が押してしましまして、すみません。

続きまして、特定非営利活動法人「気張る！ふるさと丹後町」の専務理事、東恒好様から5分ほどで御説明を頂きたいと思います。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) 皆様、おはようございます。京丹後市丹後町で「ささえ合い交通」を運行しておりますNPO法人「気張る！ふるさと丹後町」の専務理事を務めております東恒好と申します。本日は、このように発表させていただく機会を頂きまして、誠にありがとうございます。

実は、この会議では京丹後市の中山市長様が既に「ささえ合い交通」について紹介していただいておりますけれども、本日は、直接運行管理団体としまして、8年近く運行しておりますので、その実績を踏まえまして、現状の問題点や制度の改善点についてお話しさせていただきたいと思っております。

それでは、資料を共有させていただきます。画面が共有されましたでしょうか。

○林座長 共有されております。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) それでは、説明に入らせていただきます。時間がかかり限られておりますので、ポイントの中でも重要なポイントに絞りまして、お話しさせていただきたいと思っております。

まず、2ページ目を見ていただきたいと思います。「ささえ合い交通」の運行概要についてですけれども、「ささえ合い交通」は2016年5月26日に運行開始しております。住民がドライバーとなりまして、マイカーを使って運行しております。

この中で、特に運送区域についてお話しさせていただきます。ピンク色で囲みました枠がありますが、これは国土交通省さんへの登録申請書に記載のとおり表現です。運送の区域というのは京丹後市丹後町なのですけれども、備考欄で制限されているということで

す。これは地名ではなくて運行の仕方までを制限されていると感じております。丹後町から乗れますけれども、丹後町外からは乗れません。京丹後市内を着地とするというのは、要は市外には出られませんということです。これは当初なのですけれども、7年たってようやく町外の弥栄病院から帰れるようになったということです。そして、ただし書きがあるということで、地域公共交通会議で協議の結果、こういう結論になったのですけれども、利用者が、行った人が帰りは乗れるというような表現なのですが、実はこれをするによって、バス・タクシー事業者によかれと思ったことが結局あだになったという状態が生じています。

免許返納される方が進んでいまして、よく歩かれる方も多く存在するようになってきたのです。そういう方は、できたら安いバスに乗りたいと思われています。ただし、「ささえ合い交通」は運賃がそれなりに高いのですけれども、行きに「ささえ合い交通」を使わないと帰りに「ささえ合い交通」を利用されないということで、行きに安いバスを使いたいだけでも、帰りを考えると高い「ささえ合い交通」で行かざるを得ない。何ということかというような現象が生じているということなのです。いたずらに制限することによって選択の幅を狭めていて、かえって事業者さんにも不利益を被っているような状態が多分ほかでもあるのではないかと、そういうような事例です。

次に、3ページ目を御覧ください。「ささえ合い交通」では安全運行管理を徹底して行っているのですけれども、その中で保険についてお話しさせていただきます。現在、NPOが2種類の団体保険に加入しています。これはドライバーの個人保険に優先して補償するものなのですけれども、一つは移動サービスの団体対象の対人・対物無制限で掛けています。もう一つは賠償責任保険ということで、運行ということを考えると、乗車前後、乗る前と降りた後の状況も生じるわけです。そこで転んでけがしたとか骨折したということも考えまして、その補償ができるような形で充実させております。ほか、点呼の面、安全運転講習の面とか、いろいろ取り組んできております。

以上のことで「ささえ合い交通」を運行することによるメリットを9点、挙げております。その中で1点だけ特にお話ししたいのは、発熱等緊急時に、ドライバーが近くにいるので、すぐ移送できる安心な運行ということでございます。これはおとといもあったのですけれども、夜、けがして病院に行くときに、タクシーとか救急車が来るまでの時間がかかるので、すぐ近くにいる「ささえ合い交通」に頼めるので安心できるという信頼感を置いているということです。安心の運行といえますけれども、ドライバーへの信頼感をもっともなのですけれども、さらにそれ以上に、呼べばすぐ来てくれて移動できるという状態が利用者にとっては一番安心感を持ってもらえるということです。これを実現できるということがまさにライドシェア型で運行するというところで、この条件は日本各地、絶対だと思います。そういうことで、安心な運行に最も求められるのは何かということを考えていただきたいということです。

続きまして、これからは以上のことを踏まえまして、提案についてお話しさせていただきます。

きたいと思います。

まず、1つ目です。往復ができるようにということを言われたりしますが、左に現在の国土交通省の自家用有償旅客運送の通達の文言を書いております。ここを読みますと「発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要する」ということで、現状の通達でも既にどこにでも行けてどこからでも帰ってくるのが可能なわけです。改めて往復運行できるようにという状態ではないと思います。そこからさらに運送の区域を限定することができるということで、実際に先ほどの表で見ていただいたように京丹後市丹後町になっている。これはいいのですけれども、結局、備考欄で運行の仕方を制限するところが問題だということです。

これまで利用者からも、なぜ病院から帰れないのか、外に行けないのかとか、特に観光面でいいますと、今、一番課題になっているのが、京丹後市の東側に舟屋で有名な伊根町があるのですけれども、そちらに行きたい、伊根から丹後町のほうに入りたい、そういう要望が「ささえ合い交通」のほうに入ってくるわけです。そもそもバスやタクシーのほうで十分対応すべき話ですけれども、それが十分でないと思うので、「ささえ合い交通」のほうにそういうふうな要望が入ってくる、そういう状態があるということです。それについては、お互いに何とかうまくいくようにしていただきたい。

実はこの備考欄がなければ、丹後町から伊根町に行くことは可能なのです。発地が丹後町であればどこでも行ける。そして、着地が丹後町だったら、要は伊根町から丹後町に乗って来ることはできるということで、一番右に書いていますように、備考欄の表現はなくしてもらいたいということです。そして、運送区域につきましては、地名のみの記載、京丹後市丹後町だけとか、そういうふうにするように全国市町村の地域公共交通会議で徹底していただきたい。備考欄というのは非常に裁量が入るところなのです。各市町村の会議でどうにでもなる状態のものと感じられるということです。この点につきましては、規制改革推進会議で12月26日に出された中間答申の中のエの制度改善の中の③と⑥に関連するので、この備考欄がなければ③と⑥は大方改善される話になるということです。その点を後ほど国土交通省さんがお話しされるそうなので、その辺を確認していただければと思います。

次に、2つ目、ドライバー点呼の方法についてです。通達上の表現は「確認、指示は対面により行うよう努める」という文言になっているということです。「ささえ合い交通」は町全体の各地に散らばっておりまして、点呼を受けるのに手間が生じているということです。それに対しまして、最近、国土交通省さんで。

○林座長 すみません。東様、ちょっと時間が押しておりますので。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) 分かりました。要は、2号でも遠隔点呼を明記していただきたいということです。

提案の3つ目です。「ささえ合い交通」ではウーバーのアプリを使って配車しておりますので、デジタル技術で配車する中で、報告の中で「輸送人員又は運送回数」とあるので

すけれども、輸送人員を把握するためにはドライバーから電話か書面で報告してもらおうというアナログの手間が生じているので、アナログの手間が生じる場所は省かせてもらえないかということです。

提案の4つ目です。登録の更新につきましては、有効期間2年、事故等がない場合は3年ですが、期間が来たら地域公共交通会議でその都度承認を得て国土交通省に申請しているのですけれども、特に条件が変わらない場合は自動更新にしていいただきたいということでございます。

私からは以上です。ありがとうございました。

○林座長 東専務理事様、ありがとうございました。

続きまして、特定非営利活動法人「全国移動サービスネットワーク」事務局長、伊藤みどり様から5分ほどで御説明を頂きたいと思います。

○特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク(伊藤事務局長) 御紹介いただきました「全国移動サービスネットワーク」で事務局長をしております伊藤みどりと申します。よろしくお願いいたします。

画面を共有いたします。

1枚目のスライドにあります写真は、両脇が福祉有償運送の様子で、真ん中が交通空白地有償運送の様子です。いずれもNPO法人が実施しておりまして、ドライバーは有償ボランティアで行われています。

「自家用有償旅客運送の制度改善等」ということでお題を頂いておりますけれども、自家用有償旅客運送には交通空白地有償運送と福祉有償運送がありまして、当法人は福祉有償運送を行う団体が主な構成員となっております。交通空白地有償運送を行う団体や福祉・介護タクシーの事業者さんも含まれております。

初めに、私たちの基本的な考え方、スタンスですけれども、交通手段は生活者が選べる状況になればならないと考えております。しかしながら、道路運送法というバスやタクシーを規定する法律でこれをどこまで目指せるかというのは疑問の残るところかと思っております。自家用有償旅客運送は市町村が行う行政サービスとされている面もあると思っておりますけれども、非営利団体による地域福祉の活動という面もあります。「気張る！ふるさと丹後町」の東さんのところも同じような団体さんというふうに認識しております。そうしますと、道路運送法でどこまで組立てがすぐにできるのかというのは若干難しさも感じているところです。

次のスライドですが、運送の主体の数を国土交通省調べでということで情報を頂いております。それから、守備範囲は、イメージですけれども、実態としてはこういうふうになっていると思っております。図にしたものです。福祉有償運送ですと介護保険や障害福祉サービスの団体が多い、交通空白地有償運送ですと市町村が事業者等に委託運行していることが多いという形になっています。一部に重なり合っているところもありますが、多くは使えるサービスがすみ分けられてしまっていて、これは東さんの問題提起と重なるとこ

ろもありますが、移動困難な人が選択できる状況にはなっていない、そういう地域が少なくないと感じております。

そのような中、昨年2月から「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」が国交省の自動車局において設置、開催されました。当法人からも副理事長が委員として参画いたしました。検討会の取りまとめでは、タクシーの活用に向けての規制緩和の方向性、同時に自家用有償旅客運送の制度運用の見直しも示されたところです。これらについて、実態がどのように変化していくか、変化がなければ見直しもさらに必要かと思っているところですが、一定議論は尽くしたのではないかと私どもは捉えておりました。

また、その後「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」についてということで、通達見直しの勉強会も旅客課のほうで設置、開催されて、これについては、今、通達の発出を待っているという状況にあります。1月25日の締切りで行われたパブリックコメントでは歓迎する御意見のほうがたくさん寄せられたとお聞きしておりまして、地域の互助活動の推進や、地域活性化につながる取組が広がることを期待して待つところでございます。

では、自家用有償旅客運送について改めて考えてみたいと思います。交通空白地有償運送ですが、こちらは東さんから、別府市長からもありましたけれども、対象地域の限定という問題が長らく続いております。

今回、ラストワンマイル・モビリティのほうで示されたものは、最低限の目安、少なくとも交通空白地に該当するという示されたのは、半径1キロメートル以内にバス停や鉄道駅がないとか、恒常的にタクシーが30分以内に配車されないという地域だと思っています。最低限ということですね。本来、考え方は長らく示されていて、バスやタクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合と示されていますので、きちんと考えれば半径1キロメートル以内にバス停や鉄道駅がないところだけというような判断にはならないはずだと思っているのですが、実際には例1、例2のような極端な解釈で制度が運用されてきたという状況はあったかと思っております。

私どもとしては、市町村や地域公共交通会議が偏った解釈をしているのではないかと、これを是正するために、とても前向きに積極的に地域の住民の利便性を高めようとする市町村の方々はさておいて、そうではない難しい、厳しいほうに判断してしまう、そういう市町村に対して、「地域交通の把握に関するマニュアル」といったようなものも出ていますので、これらを活用してボトムアップを図っていただきたいと思っております。

続いて、福祉有償運送についての課題です。福祉有償運送は皆様には耳なじみがないかと思いますが、道路運送法施行規則では「他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者」ということで、イ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ、トという、要介護、要支援、障害者等、7つの区分で利用対象者が限定されている状況です。これは施行規則の書き方にもよるのだと思

いますけれども、例1、例2のような、これもまた極端な解釈と思われるかと思いますが、実際にこのような運用がされているのもさほど珍しくはないところです。なぜこのようなことが起きるかという、やはり解釈が分かれてしまうような記載に今はなっていると思っています。

耳が遠くて電話予約ができないという人は、タクシーそのものには乗り込めるのだけでも、そもそもタクシーの予約ができない状況にあります。福祉・介護の専門職の方々から見れば当然サポートが必要なのですけれども、単独でタクシーに乗り込めるのだから対象にはならないといったようなことになっています。この辺り、かなり利用者が限定されていて、福祉有償運送の使い勝手をよくすれば、拾える高齢者のニーズがもっとあるはずだと考えておりました、何らかし注釈をつけるといったようなことをお願いしたいと思っています。

下の4つ、旅客の範囲の確認等というのもいろいろ手続が求められておりました、正確に利用者の状態を把握して、そのことを、例えば手帳のコピーといったものを取って会議に諮る。個人情報については配慮されていますけれども、それらを集めなければいけない団体さんにも非常に多くの負担がかかっているところがございます。セダン等運転者講習というのは大臣認定講習ですけれども、交通空白地有償運送の3倍以上の時間が求められています。この辺りも実態に合っていない。サービスがさほど重度者を対象としていないにもかかわらず、実態より過重になっているのではないかと考えております。

続いて、会議のことです。地域公共交通会議と運営協議会と書いてあります。今は地域公共交通会議に一本化されておまして、運営協議会は昨年統合されたという状況です。福祉有償運送においては、それ用のメンバーが。

○林座長 やはりちょっと時間が厳しいので。

○特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク(伊藤事務局長) 分かりました。では、ここは飛ばします。

最後、ローカルルール(オーバールール)というところです。先ほどの解釈が偏ってしまうということで例示を3つ出しております。法令には定めがないのに、会議や市町村のほうでルールが上乘せされてしまうというような状況があります。これについては、地域で決められたことなので、国のほうで是正するのは難しいことなのかもしれませんけれども、明らかなこういったルールについては是正する方法として、何か第三者的な会議が設置されて介入できるといったような、そういう仕組みも検討していただきたいと思っています。

以上です。

○林座長 伊藤事務局長様、ありがとうございました。

それでは、ただいまの2つの団体からの御説明について各委員から御質問があればお願いいたします。

では、川邊委員、芦澤委員の順でお願いします。

○川邊委員 御説明ありがとうございました。

まず、東さんのほうにお伺いしたいのですけれども、実情が分かって非常に勉強になりました。いろいろ質問したいことはあるのですけれども、座長から時間がないということですから、1問に絞らせていただきますと、最後のほうでおっしゃっていた許可の更新は自動更新にしてほしいということでしたが、これは現状、自動更新ではなくてどんな不都合が生じているのかということをお教えいただければと思います。

あと、伊藤みどりさんのほうは、飛ばされてしまったのですけれども、地域公共交通会議が結構重要なのではないかと考えていて、さっき飛ばしてしまった資料を、30秒でいいので、何をおっしゃりたかったのか、ここでもう一回教えてもらえればと思います。

以上、2点です。

○林座長 すみませんでした。

それでは、芦澤委員の御質問をお願いします。

○芦澤委員 ありがとうございます。

現場の声を聞かせていただいて、ありがとうございます。

時間が押しているようなので、私からも一点だけ。先ほど別府市の議論の中にもあったのですけれども、ドライバーの確保がどのような現状になっているかについて改めて教えてください。今回、対価についてですが、目安がタクシー運賃の5割から8割に引き上がるということではあるのですけれども、やはり地域で人手が減ってきていると思われまじし、ほかのよい収入が見込まれる業種だったり、人手不足の業界との人材の奪い合いということも見通しが出てきている中で、最終的にボランティアベースの人しか集まらなくてなかなか難しいのではないかと考えているのですが、その辺りのところ、現状をお聞かせいただければと思います。

○林座長 それでは、御回答をまずは東様からお願いします。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) それでは、私のほうからお話しさせていただきます。

自動更新の関連なのですけれども、時間がなくて説明で触れられなかったのですが、毎年度末に国土交通省さん、実際には支局さんのほうに輸送実績報告書というのを提出しております。どのような運行状況があったのか、併せて何か問題があったらというふうな、いろんな件数を書くのですが、要は毎年度末に実績報告書を出す。実は、町外の病院からも帰りが可能になるようにということで地域公共交通会議で1年前に承認してもらって内容を更新したわけなのです。2年から3年の有効期間になっているのですけれども、その都度、会議にかける内容は変更してきているという状態がありますので、変わらない状態のことをわざわざ、更新登録も会議で承認されないといけないので、それに対してその会議に向けての資料をわざわざ作るとか、そういう手間とか発生していますので、更新前に状態が変わらなければ自動更新にさせていただくのがありがたいと思っているという次第でございます。

○川邊委員 ごめんなさい。もう一個だけあったのですけれども、そもそも地域公共交通会議に「気張る！ふるさと丹後町」の取組が上がるまでにすごく時間がかかったという話を小耳に挟んだのですが、数年単位でかかったという話を聞いたのですけれども、それは事実ですか。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) そのとおりです。最初のピンクで囲った表の中で、最初の条件では丹後町から乗って京丹後市内で降りるという、最初はこの黒い文字のところ¹だけだったのです。運行開始早々、利用者のニーズに合わなくなってきて、何とか病院の帰りも乗れるようにならないかということで、赤字の部分²が7年たってようやく実現された。運行開始して早々から、少なくとも病院からの帰りも利用できるようにならないかというふうにならずと市を通じて関係者に働きかけたのですけれども、7年たってようやく病院からの帰りの1か所の部分だけ実現したという、それだけかかるということです。

○川邊委員 それを組上に上げてもらうのに地域公共交通会議で7年かかっているということですか。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) はい、実際に承認までに。

○川邊委員 分かりました。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) ³タクシーが利用されないというデータをそろえて出してくれと言われて、データをそろえて出したのですけれども、データをそろえてからでも3年かかったということです。

○川邊委員 分かりました。私は、首長の判断が2か月待ってからだと遅いので、1か月にしてはどうですかという提案をこの後、国交省さんに対してもしようと思っているのですが、それ以前に、組上に上がるのに数年かけられてしまうということが非常に問題があるように感じました。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町(東専務理事) かなり関係者の事前調整をされますので、「ささえ合い交通」は運行開始当初にいろんないわくがあった事情もあるので、年数がかかったのですけれども、ほかでもそうだと思います。

○川邊委員 7年かかる話ではない。すみません。座長、時間がかかってしまって。

○林座長 ありがとうございます。

では、川邊委員からの御質問について伊藤様のほうからも御回答いただけますか。

○特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク(伊藤事務局長) 飛ばしてしまった会議のところでもよろしいですかね。私たち、地域公共交通会議に出ているメンバーは少なく、福祉有償運送の運営協議会に出てきたメンバーが多いのですが、聞くところでは、

¹ (資料1-2内「京丹後市丹後町を発地とし、京丹後市内を着地とする」)

² (資料1-2内「京丹後市弥栄町弥栄病院を発地とし、京丹後市丹後町内を着地とする」)

³ 「3年後からですね。では、」と発言しているが、事実誤認を招く恐れがあるため削除

ローカルルール（オーバールール）の温床になっている会議が結構多いということはすごく問題視してしまっていて、東さんがおっしゃっていたような、恐らく事業者さんに対する付度、配慮というような中で、ルールを守らないのであれば申請を認めないというようなことになってしまう。これはなぜ起きるかというところ、今日、資料には書いてありませんけれども、県の協会の方などが委員になっていたりして、地域の実情というよりは立場的に譲れませんといったような中で協議が進んでしまうこともあるかなというところで、構成員に対する問題意識は強く持っております。

もう一つは、資料に書きましたけれども、協議が調うことを登録申請の要件にされていますので、協議が調わないと申請できないという、この要件⁴を外していただかないと、会議の権能に偏り過ぎて、本来的な地域の困り事について話し合うという協議ができない。これについては問題意識を持っているところです。少しずつそれが改善されてきているので、今、地域公共交通会議に対する期待感を持っています。

以上です。

○川邊委員 構成メンバーについては、要するに既得権益者だらけになっているから話が進まないという理解でいいですか。

○特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク（伊藤事務局長） はい。

○川邊委員 分かりました。ありがとうございます。

○林座長 芦澤委員からの御質問について、ドライバー確保が見込めそうかという点については東様のほうから御回答でしょうか。

○特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町（東専務理事） ドライバーの確保につきましては、実は地方ではいろんなドライバーの需要があるのです。学校の統廃合による送迎バスとか、福祉施設による送迎とか、病院の送迎とか、そんな中でドライバーを確保していかないといけないということです。結局、報酬額による差が出てくるのが実態です。ただし、その中でなぜ「ささえ合い交通」の自家用有償旅客運送をやってくださっているかというところ、かなり過疎地でもありますので、高齢者の移動を助けないといけないというボランティア精神の高い方ですとか、自治会とかの役目に就いておられる方に多くやってもらっています。確保のために、まず資格だけは取ってもらっている。すぐ運転できなくても資格だけは持ってもらっている。講習会を毎年やっているということです。

○林座長 ありがとうございます。

ここで、申し訳ありません。公開部分の議事を終えて、この時点で河野大臣から一言賜りたいと思います。

○河野大臣 活発な御議論をありがとうございました。

地域公共交通会議について、今、年単位の時間がかかっているという話がございましたが、中間答申で、一定期間を経れば首長の判断で進めることができるというように答申で

⁴ 「ルール」と発言しているが、事実誤認を招く恐れがあるため「要件」と修正

しているわけでございます。また、交通空白地、これは国交省の不注意で、あくまで目安だということが誤解を受けるような通知が出されておりました、国交省のほうから、これはあくまでも最低限の目安だということはしていただきましたので、各地の御議論では、そこは最低限で、これに縛られるものではないということを明確にして御議論いただきたいと思います。交通空白地は全国一律で決められるものではないというのは当然のことで、坂道が多かったり、バスが1日に1本通っているから交通空白地ではないというような議論にはならないと思いますし、24時間タクシー会社が営業しているから交通空白地ではないというようなことではないと思っております。

これまで、つい最近も、御高齢の方が交通事故を起こされるという痛ましい事件がございました。免許の返納をお願いしている中で、逆に免許を返納された御高齢の方の足をどう確保するのかというのがこれから非常に大事になってまいります。東京でも高齢者の割合が次の30年間に30%増えるという状況の中で、都市部、地方、いずれにせよ、御高齢の方をはじめとする国民の足をどう確保するのかというのは非常に大事で、現状、ニーズに供給が応えていないという状況の中で、我々が大事にしなければいけないのは国民の移動の自由を守ることであって、立場や既得権というのは保護の優先順位としては優先されることはないということを明確にしておかなければいけないと思います。政府として守るべきは国民の移動の自由であって既得権ではないということを明確にしなければいけないと思います。

これからの議論の中で、国民の、世の中の当たり前、常識が通るといえるのが大事だと思いますし、細かなルールをいろいろつくっても、100のルールをつくれれば101個目の妨害が出てくるということにならないように、細かなルールをつくるのではなくて、首長さんがきちんと判断することができるようにしていかなければいけないと思っております。

それから、これから2号のルールを議論する中で、何か新しいものをつくるつもりは私にはございません。今ある2号のルールをいかに使いやすくするのか、それをいかに早く現場に使ってもらうのかという視点から議論していただきたいと思います。新しいものは新法の議論の中で一緒にやっていただきたいと思っております。先送りすることがなく、3号に続いて2号も新たなルールで国民の足をしっかり提供できるように、スピード感を持って取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○林座長 河野大臣、ありがとうございました。

本日のワーキング・グループにおけるヒアリングまでを終えました。御出席の皆様はこのままお待ちください。

○事務局 では、座長、お続けください。よろしくお願いいたします。

○林座長 それでは、続きまして、国土交通省、鶴田局長様から5分ほどで御説明をよろしくお願いいたします。

○国土交通省(鶴田局長) ありがとうございます。

今、大臣からもお話があった2号についてです。資料を共有いたします。

これは、12月20日のデジタル行財政改革会議での資料です。このうち、年度内にやる、6月までにやるといったものについて、これは6月といわず、もっと早くやっていきたいということで、4点、御説明します。

1点目がダイナミックプライシングということで、下に書いているようなことを導入できるように通達上明記したいと思います。具体的には、これはタクシーで制度化したものを基本的に準用しています。①では通常対価に対して5割増を上限、5割引を下限、②にありますように、リアルタイムに注文するたびに変動するのでもいいですし、時間帯とかをあらかじめ決めておくということでもいい。③では、法律上、自家用有償の対価の額は実費の範囲内ということで、一定期間内で収受した額、対価の総額と実費の総額を比較するというのでやっておりますので、これは3か月ごとに確認するという案でございます。

2点目がタクシーと自家用有償の共同運営ということです。これは、前半の部で樋渡事務総長からお話があったものと異なった点もありますが、近いのかなと思っております。タクシーサービスの補完としてということで、①を御覧いただきますと、タクシーと自家用有償をワンストップで配車できるようにということにして、タクシーの配車ができない場合に自家用有償を配車する。これは先ほどの優先配車と同じことかなと思います。②は、タクシー補完ということで、利用者が払う額はタクシーと同額として、その上で約8割、つまり実費相当額は自家用有償の運営主体、市町村やNPO等が収受して、約2割は地域公共交通の確保改善に活用するというのはどうだろうか、先ほど協力金というお話があったのと近いのかなと思います。

3点目が先ほど来話題になっていきます地域公共交通会議の運営手法の見直しです。従前のプロセスは、自家用有償に至る場合を抽出してフロー図にしております。まず、首長さんから交通事業者に改善の提案を募集して、これで2か月提案がなかったら自家用有償の検討に入る。つまり、左の図の右のフローを申し上げます。そこで数か月議論を経て自家用有償の開始というのが最短で、仮に提案が事業者からあった場合にはその提案内容でやってみようではないかというのを議論していただく。ただ、これも最長4か月としております。それで結局結論が出なかったら自家用有償という、自家用有償が法律上、交通事業の補完になっているということを表した体系になっております。これを新しいプロセスとして、昨年末の中間答申にあるように、スタートラインで首長さんが自家用有償導入の提案をしていただくこともできるようにする。会議に上げる前に時間がかからないということでそういうふうにして、2か月程度の議論で結論が出なかったら、協議内容を踏まえて、首長の責任により判断できることを明記するという案でございます。

最後、4点目が運送区域です。これも先ほど東専務理事からお話があったように、発地または着地のいずれかが運送区域内にあればよいというふうにもともなっているのですが、実際そうになっていないので、その旨を改めて通達上明記するというのでございます。まさに先ほどのような丹後町から旧峰山町の病院に行くような、そういうものも

いいですよ。備考欄にあったような、行きに乗った人とか、そういうことではなくて、病院から帰るだけの人でもいいというようなことを明記させていただく。

ただ、そのときに、お互いの地域で自分の地域のことを考えていると思うので、状況を知っておいていただいて、必要に応じて連携してもらおうということで、①の「また」以降ですけれども、関係市町村、今の例でいうと病院のある峰山町、これは同じ京丹後市ですが、これが仮に違う市町村であればちゃんとお知らせはしてくださいということです。②は、京丹後市は同じ市なので例はよくないかもしれませんが、隣り合った別の市町村をまたぐような生活圏がある場合は、自家用有償旅客運送を共同化したほうがいいのかと思います。いろんな地元のいきさつもあって難しいのかもしれませんが、そこは広域を見る立場にある地方運輸局や都道府県が共同化を促すということも明記すべきではないかと考えております。

以上です。

○林座長 御説明ありがとうございました。

ここからの議論は非公開でございますので、国土交通省におかれては検討途中のものも含めて御議論いただくようお願いしたいと思います。また、申し訳ございませんが、11時の期限がございますので、質問のほうは簡潔にお願いいたします。

まず、御質問のある方、お手をお願いいたします。今、お手が挙がっているのは4人ですね。まず、川邊委員の御質問を頂いて、回答を頂いて、それで大臣からのお話を頂きたいと思います。

○川邊委員 簡潔にいきます。もともとは今回の規制緩和で首長が2か月待った上で判断できるというふうにしたのはすばらしいと思う一方で、2か月というのは意味不明かなと思ってしまして、1か月でいいのではないかとということを申し上げようと思っていましたし、申し上げます。それについてどう思われるか、伺いたいです。それ以前の問題として、先ほどの東さんの証言にもあるように、地域公共交通会議の俎上に上がるのに数年単位を要するという、アジェンダの上げ方自体が相当まずいと思うので、これは改善可能なのですかという質問です。

それが結局、もう一個の伊藤みどりさんのほうの回答にもつながっていたと思うのですが、それは既得権益者だらけのメンバーで、多数決らしいのですが、事実上全会一致を重んじられている運営方法では、そういうものが俎上に上がるのに数年かかるというのもうなずけるので、今日の実態などを聞いていただいて運営自体を相当変えられたほうがいいのかと思います。その辺り、どう思われるかというのが質問です。

○林座長 ありがとうございます。

では、鶴田局長、御回答をお願いします。

○国土交通省(鶴田局長) 2か月を1か月にとという点に関しては、現実、なかなか難しいと思います。会議の日程調整するだけで多分1か月先しかそろわないというときに、実質、検討時間がどれぐらい取れるかということなので、こういうオンラインでやるという

のも実際有力な手法だと思しますので、その辺を含めて、2か月でスタートして、さらに早められるのなら早いにこしたことはないのですが、考えたいと思いますが、まずは2か月ということで始めさせていただければというのが今の考えです。

2点目は、俎上に上るまでの、アジェンダとして上がってくるまでのプロセスですけれども、これが実は今の2か月、1か月問題ともリンクしてくるのだと思います。今回新しく、首長さんが、例えば自家用有償をやるという提案なら、それをストレートに議題に上げていただけるというふうにしようと思っていますので、その意味では、そもそも会議の主催者は市町村なので、その市町村の中で議題にのせてもらうのを数年待たずにやってみようということではないかと思っています。それを担保するために最後は首長さんが決められますからという、みんながいいと言わないと決められないとなると、結局、自治体の中でみんなのコンセンサスを得てからとなりがちなのだろうと今のお話を伺って思っていましたので、最後、決められるということとセットで、必要なことは速やかに議題にのせていただくということかなと思います。そのために国としても何かお手伝いできることがあれば、さらに一緒にやっていきたいと思っています。

○川邊委員 でも、首長が決められるといっても、既得権益者だらけの前で本当に決められるかという、選挙のプレッシャーがある中でどうなのですかねと思うのと、あと、樋渡さんたちとも対話させていただいたのですけれども、そういった意思ある首長が今、200ぐらいでしたか、首長の会の方々は。

○活力ある地方を創る首長の会(樋渡事務総長) 300。

○川邊委員 では、残りの1000ぐらいの自治体はそこまで意思を持ってできるのかというのは、既存の公共交通会議のメンバーをもう少し、地域の既得権益に限らず、困っている人たちのために変えるというメンバーに替えないと、同調圧力という意味で難しいのではないかと思います。

○林座長 川邊さんの御質問の中の3点目は地域公共交通会議の構成員の在り方についての御質問があったと思いますが、この点、局長から御回答いただけますか。

○国土交通省(鶴田局長) 構成員の在り方も大事な課題だと思うのですが、要は、本質は今おっしゃっていた既得権者の集まりとにならないようにということで、ただ、メンバーから落としても、結局、その考慮をされるだろうなというふうにも逆に思いますが、その上で、先ほどの樋渡事務総長からもお話があったような、一番前向きな首長さん方というのは上手に折り合いをつけて現実のソリューションを導き出し始めていると見ていますので、その成功事例を早く形にして広めていくということかなと思っています。

○中室委員 座長、それに関連して一点だけよろしいでしょうか。

今、実は私学審のほうでも同じことが起こってしまっていて、私学審議会という私学の新規設置をやる審議会に地元の私学の人たちが入ってきて、新規参入を許さないという仕組みになっているという話が規制改革会議で問題になっているのです。文科省がそれについてどうしたかという、私学審のメンバーを地元の私学の人を何割以下に抑えるというふう

に数字を決めてやっているという話があるので、同じように地元の交通関係の人は10%以内に抑えるとかというような形で、地域公共交通会議のメンバー自体に既得権のある人たちが入ってこれないようにするというふうなルールを設けられないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○林座長 鶴田局長、お願いします。

○国土交通省(鶴田局長) 貴重な御提案ありがとうございます。

その話は私も存じ上げませんでした、一つ重要な参考になるかなと思います。どうもありがとうございます。

○林座長 ありがとうございます。

○川邊委員 今の中室さんとの関係もそうですし、私が言ったのもそうですけれども、もう少し直截的に言うと、運輸局の方々が地域公共交通会議に入っていて、その人たちが案を上げるかどうかの生殺与奪権をどうも握っているらしいのです。運輸局の方々が、要するに、地域交通を維持したいという正しい思いももちろんあるのは分かっていますけれども、やはり既得権益に対して有利に働くようなジャッジをして上がらないという問題があるので、せめてメンバーのところで運輸局の方を入れるのかどうかというのはぜひ真剣に考えられたらいいかなと思います。

○林座長 ありがとうございます。

手がいっぱい挙がっているのですけれども、会議自体は延長したいと思います、お時間の制限がありますので、ここで大臣に一言頂きたいと思います。

○河野大臣 ありがとうございます。

2号を使ってかなり交通空白地で困っている自治体の問題が解消できるような制度にしたいと思っております。これも、制度を直しました、結局、使いませんでしたでは意味がありませんので、これも同じように、やってみて駄目ならどんどん変えていくということにしていかなければならないと思いますが、少なくともスタートするときには多くの自治体で、これならいける、実際にそれですぐに対応ができる、そういうものにしなければいけないと思っておりますので、国交省にもしっかりと御協力を頂いて、スタートからこれならいけるぞと多くの方が思っていただけのものにしなければいけないと思っております。

それから、川邊さんがおっしゃいましたように、前向きな首長さんと、何となく様子を見ている首長さんがいて、様子を見ている首長さんだと、結局その地域の皆さんの移動の自由は制約されたままになってしまうということもありますので、首長さんが動かないときにどうしたらいいのかというようなこともひょっとすると考えておかなければいけないのかもしれない。そういうことを含め、なるべく早く結論を得て前に進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○林座長 河野大臣、どうもありがとうございました。

それでは、質問を続けさせていただきます。堀委員、落合委員、青山委員の順番でお願いいたします。

○堀委員 先ほどの質問にも関連するのですが、国交省様の2号のさらなる検討の案のところで、タクシーとの共同運営についてはタクシー運賃と同額という点が明記されていると思います。79条の8で対価は実費の範囲であることというふうに明記されていること、それから、旅客から収受する対価の基準が施行規則の51条の15で自家用運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内と明記されてしまっていることから、法令に明確に反してしまうのではないかというような気がしております。タクシーと同額で、2割は協議会の原資になるということが御提案のかなり根本的なところであったように感じましたので、後で駄目だったということになってしまわないか、あるいは法令違反だというようなことになってしまわないかどうか、気になっております。今日お答えいただかなくても結構なのですが、どのような考え方で整理されているのかということについてはお答えいただければ幸いです。

○林座長 ありがとうございます。

では、落合委員、質問をお願いします。

○落合委員 ありがとうございます。

私も手短にと思います。先ほどまでの議論と重なるところもございますが、例えば都道府県のハイヤー・タクシー協会などが参加されていたり、一方で代行事業者が入っていなかったり、そういった点、地域公共交通会議の構成というか、組成の考え直しというのにも必要ではないかというのが一点です。

あと、もう一点が、2か月ということ、1か月というお話も川邊委員からありましたけれども、そもそも起算点がどこになるかということも重要なように思っておりまして、最初に実際の会議を開催するまでに時間がかかってしまっということが起こるとすると、結局1か月なのか、2か月なのかというより、その時間のほうが長くなるおそれもあると思いますので、例えば招集してから2か月以内に全て終わらなければという形に定義することが重要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

以上、2点です。

○林座長 では、青山委員、お願いします。

○青山専門委員 青山です。

局長にお聞きしたいと思います。お聞きしたい点は、堀さんが言及された金額のところなのですが、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、8割が実施主体で、2割が地域公共交通の確保に使うということなのですが、先ほどの京丹後市や別府の方のお話とか聞くと、金額が払えないというお年寄りがすごく多かったと思うのですが、タクシーと一緒にしてしまったら、諦めるというか、使わないという人が多いと思うのです。この2割をむしろ利用者に還元するとか、あるいは自治体の公共交通に必要であれば、別の形で利用者に割引チケットとか、そういうものを出してあげないと、せっかく新しい制度をつくっても使えないという人が非常に多いのではないかと思うのです。京丹後市の東さんのお話でも、あそこはたしか5割ぐらいの運賃でやっているとお聞きしました

し、ボランティア的な方が、やってあげないと、ということで、アクティブシニアの方が運転手として稼働されているという話を聞いても、タクシーと同額というのはあまり機能しないのではないかと思います、その辺りをお聞かせいただければと思います。

以上です。

○林座長 ありがとうございます。

では、鶴田局長、御回答をお願いします。

○国土交通省(鶴田局長) ありがとうございます。

いずれも貴重な御提言でありがとうございます。

まず、堀委員からの法令違反にならないようにというところは、それは当然の御指摘だと思います。今、改めてこちらのリーガルチェックも進めようと思いますけれども、今、考えていますのは、樋渡さんがおっしゃったような、協力金みたいなイメージです。要は、自家用有償の運営主体には8割しか入らないので、これは営利事業ではないだろうということですが、引き続き、詰めたいと思います。

それから、落合委員からのメンバーシップの話、2か月の起算点の話、これもいずれも貴重な御意見としてしっかり検討していきたいと思います。

それから、青山委員からあった、そもそも払えない人、タクシーと同額では高過ぎるのではないかということに関しては、そういうケースは多々あると思います。さっきの樋渡さんからの説明でもクーポンというアイデアもありましたし、これは交通政策の根本になってくると思いますけれども、ライドシェア的なものを認めると公的負担がなくて需要に応えられるというのは多くの場合において幻想だと思います。今のような考え方が成り立つ地域もありますから、そういうところはどんどんそうやっていくということですが、例えばダイナミックプライシングの議論でもありましたけれども、ドライバーを確保するために運賃を上げるというふうにすると、今、タクシーでさえ高いというのが、それがさらにまた高くなるということにもなるので、結局、300人の首長の方に御期待申し上げているのは、交通を我が事として考えると、お金の話は絶対に切っても切れないわけです。そこをみんな悩みながら、そういう首長さんの皆さんとか、国のほうでも予算を何とか増やすということでやってきている。ただ、少ない予算でも効果的にできるようにということで、なるべくビジネスでできるところはそうするし、そうでないところも上がりが増えないような再構築をしていく、そういう政策の流れですので、高過ぎる場合にはしっかり公費で負担するということも、これは首長さん方にも真剣に考えていただかなければいけないし、それを国としていかに応援できるかということかなと思います。

○林座長 御回答ありがとうございました。

議論は尽きませんが、予定の時間が過ぎておりますので、議論はここまでにしたいと思います。

座長としましても、本日御紹介のあったように地域の移動の困難性というものは市民の意識調査などでも示されているところであり、移動の困難性についてはこういった一定の

証明がされておりますので、むしろ行政として、税金を頂いて、移動困難を解消する責任のある国として講じる施策の有効性、フィージビリティを証明するのは国の側であると思っておりますので、今後、エビデンスを含めて、国の側から御提案をお願いしたいと思っております。

国土交通省におかれましては、本日のヒアリングで出された自治体やNPO法人からの御意見を受け止め、また、本ワーキング委員からの御質問や御意見をそれぞれ踏まえて、今後の国土交通省における交通政策審議会での御議論やパブリックコメントに生かしていただくようお願いいたします。

以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。御参加いただいた皆様、誠にありがとうございました。委員の皆様はこのままお待ちください。