

第7回 経済活性化ワーキング・グループ 議事概要

1. 日 時：令和3年12月8日（水）10時00分～12時03分

2. 場 所：オンライン会議

3. 出席者：

（委 員） 武井一浩(座長)、御手洗瑞子(座長代理)、夏野剛

（専門委員） 井上岳一、落合孝文、後藤元、竹内純子、堀天子、小針美和、戸田文雄

（政 府） 山田大臣政務官

（事 務 局） 井上内閣府審議官、村瀬室長、辻次長、山西次長、渡部次長、
天田参事官、赤坂企画官

（ヒアリング対象者）

根本 勝則 一般社団法人 日本経済団体連合会 専務理事

安部 雅哉 株式会社 NTT データ 第一公共事業本部 デジタルビジネス推進室長

町田 宜久 株式会社 NTT データ 第一公共事業本部 デジタルビジネス推進室 課長

中川 優 株式会社 NTT データ 第一公共事業本部 デジタルビジネス推進室 主任

小杉 直 公益社団法人日本バス協会 IT情報化推進特別委員会

國峯 孝佑 一般社団法人 日本 IT 団体連盟

横内 陽子 一般社団法人 日本 IT 団体連盟 事務局長補佐

大辻 統 国土交通省自動車局旅客課長

谷合 隆 国土交通省自動車局安全政策課長

日野 祥英 国土交通省自動車局貨物課長

土田 宏道 国土交通省総合政策局情報政策課企画官

仲澤 純 国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課企画官

石川 雄基 国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長補佐

4. 議題

（開 会）

議題1．MaaS推進に向けた交通関連データ共通フォーマット（GTFS-JP）の活用

議題2．取組状況のフォローアップ

（タクシーの利便性向上、生産性向上に向けた物流改革）

議題3．規制改革ホットライン処理方針

（閉 会）

5. 議事概要

○武井座長 定刻になりましたので、ただいまより、規制改革推進会議、第7回「経済活性化WG」を開会いたします。

本日は、モビリティ関連の3つの議題について御審議いただきます。

なお、牧島大臣は公務のため御欠席ですが、メッセージをお預かりしておりますので、代読させていただきます。

本日はモビリティに関連した議題をご議論いただきます。

第一に、MaaS促進に向けた交通関連データ共通フォーマットの活用です。

バス事業者が国土交通省に行う許認可申請の多くは、現状、書面で行っています。本年6月の規制改革実施計画により、令和7年までに手続のオンライン化が求められる中、申請者の効率性や利便性をできる限り追求すべきと考えます。

国土交通省は、本日の議論を踏まえて、オンライン化の検討を早急にお願いします。

第二に、タクシーの利便性向上と物流の生産性向上のフォローアップです。

まず、タクシーについては、コロナ禍で人流が大きく減少し、業界全体として厳しい状況にあると承知しています。

こうした中、国土交通省は、規制改革実施計画を踏まえ、新たな需要を喚起すべく、ソフトメーターとダイナミック・プライシングの実証実験に取り組まれています。

また、これまで、運行管理者が対面で行うことを原則としてきた乗務員に対する点呼についても、ICTを活用した遠隔での点呼を拡大すべく、検討を重ねています。

物流については、コロナ禍の巣ごもりもあって宅配需要が増え、2019年から2020年にかけて宅配個数が8.8%増加している一方で、トラック運転手は年々減少しており、2028年度には、需要に対して28万人不足するとの報告もあると承知しています。

こうした中、国土交通省は、規制改革実施計画も踏まえ、顧客に荷物を届ける物流の最終区間である、いわゆるラストワンマイル配送に求められるニーズについて、荷主、貨物事業者へのヒアリング調査を実施しています。

本日は、これらの進捗状況をご報告いただきますが、検討結果を中間とりまとめに反映するとともに、取りまとめ結果を踏まえ、引き続きスピード感をもって取り組んでいただきますようお願い致します。

委員の皆様には本日も活発なご議論をお願い致します。

牧島大臣からのメッセージは、以上となります。

それでは、早速ですが、第1の議題に入ります。

第一の議題「MaaS促進に向けた交通関連データ共通フォーマット（GTFS-JP）の活用」について、でございます。

日本経済団体連合会の根本専務理事、株式会社NTTデータの町田様より、合わせて15分前後ぐらいで御説明をお願いいたします。

本日は、大変お忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

では、早速ですが、御説明のほうをお願いできましたらと思います。よろしくお願いたします。

○根本氏 ありがとうございます。経団連専務理事の根本でございます。

本日は説明の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。私から申し上げる趣旨は、既に牧島大臣のメッセージの中で紹介されています。経団連は9月に「2021年度規制改革要望」を公表させていただき、本日は、その中から「交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用」について御説明を申し上げるという形でございます。

改めて申し上げるまでもなく、交通関連データは、MaaSなどデータ連携を必要とする新たなサービスの普及拡大に必要不可欠なものと理解しております。交通関連データの集積、共有を進めるためには、データの機械可読性の確保、標準フォーマットの採用による利用者の利便性の向上や、データ連携基盤の充実などの取組が必要であることは申し上げるまでもございません。

本日、この後、NTTデータ様より「交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用」について詳細を説明申し上げますけれども、要望が実現いたしましたら、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の普及が促進され、標準化した状態のバス情報データが集積可能になることにより、MaaSなど新たなサービスの活性化、ひいては日本経済の活性化にも貢献するという期待をしているところでございます。

導入の部分は、この辺にさせていただきまして、詳細はNTTデータ様から、お願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

○町田氏 それでは、経団連行政改革推進委員会委員のNTTデータから、本件の御説明をさせていただきます。

それでは、今回の要望内容について御説明します。

アジェンダとしましては、最初に背景的なこととお話しした後、今回の要望の概要や、その詳細、実現した場合の効果などをお話しさせていただきます。

バスは、特に地方においては、公共交通の中核として、地域の移動を支える基盤となっていますが、7割以上のバス事業者は赤字となっているなど、収支改善や業務負担軽減が課題になっており、自助での解決が極めて難しい状況となっています。

それに対して、国交省様は、業界の経営改善につなげるべく補助という形でデジタル化を推進したり、デジガバ実行計画において手続の見直しを推進しているものと理解しています。

今回の要望内容は、そういった国交省様の取組に資する事項の1つとして提言させていただいているものです。

改めまして、今回の要望の内容ですが、旅客自動車運送事業者から国交省様への申請に関して、まず1つ目として、許認可等の手続を電子化すること。

2つ目として、こちらが特に重要なのですが、申請の中身一つ一つの内容をマシンリーダブル、つまり、書類の画像などではなく、各記載項目がデータとして取り扱えること。

また、業界で推進されているGTFS-JPという共通フォーマットを活用すること、その2つを提言させていただきました。

なぜ、このような要望を挙げているのか、その背景としましては、申請手续をするバス事業者様も、それを受ける運輸局様も、中身が紙であるがゆえ、双方に大きな業務負担が生じているからです。

例としまして、バス事業者様については、前橋市の比較的小さな規模である永井運輸様においては、申請件数は年間31件。提出している紙の量は、申請内容にもよりますが、200ページぐらい掛ける6部に上るなど、年間700時間の業務時間をかけていると聞いております。

また、後述しますが、最近是对利用者サービスにおいては、バス業界も一部デジタル化が進みつつあるため、その気運に合わせて、行政手続もデジタル化を行っていくということが有益と考えています。

先ほどの背景を詳しく図示しますと、このような感じになっておりまして、真ん中のバス事業者様から左側の世界は、主に利用に関するものとなっておりますが、バス事業者様は、路線や時刻表をGTFSデータで公開し、利用者は、乗換検索などを利用して乗車し、その利用、支払いはICカードで支払うといった感じで、バスを利用する側の世界は、近年急速に電子化が進行しつつある状況となっております。

それに対して、右側や下の世界、対国交省様の手続や、各地域、各自治体、各警察や道路管理者関係は、まだまだアナログな手法が取られておりまして、今回の要望は、このうちの国交省様への許認可申請の電子化についてとなっております。

こちらは参考ですが、先ほど触れさせていただきました、GTFSとは何なのかというのを、簡単に御紹介します。

路線や時刻表、運賃のデータを標準化したものとなっております、バス事業者様は、これをオープンデータとして公開することで、第三者が乗換検索やサイネージ、交通分析、交通計画に活用でき、いわばMaaSを実現するためのベースとなっているデータとなっております。

そのGTFS-JPは、今年6月時点で約400事業者が導入しております。また、導入数のグラフを見ても分かりますとおり、2018年には20件ぐらいしかなかったものが、2年間で400弱と、約20倍となっております、急速にGTFS-JPの導入が進みつつある状況となっております。

そういった普及しつつあるGTFS-JPを国の手続にも活用しましょうというのが、今回の提案になっていますが、ここでその手続というのとは何なのかについて御説明いたします。

この表は主に手続を示していますが、大きく分けると申請と報告があり、申請には事業を行う際の事業許可申請と、一度許可をいただいた内容が変わる際の変更認可申請というものが分かれています。

表の提出書類というところの赤い字で示している部分、路線であるとか、停留所、路線図、運行系統や時刻、運賃といったところは、先ほど述べましたGTFS-JPフォーマットで代

替できる、そういうことによってバス事業者様は、わざわざ書類として作成し直さなくてもよくなるということで、省力化が期待できると思っています。

もちろん、その他、青字の書類も紙ではなく、電子フォーマットでの提出が行えること。それは期待しているところです。

こちらは、先ほど述べました許認可申請の詳細になっていまして、申請の中身によって許可、認可、届出の分けがあります。

簡単に述べますと、運賃や時刻表の変更などの比較的頻度が多そうな手続については、届出の取扱いとなっていますので、手続電子化の実現に当たっては、この届出を先に対象にしていくなど、優先順位をつけて対応していくのがよいのかと思っているところです。

こちらは現状の申請書類のフォーマットとなっております。参考までに載せさせていただきました。

ここで手続のプロセスについて、簡単に現状とあるべき姿を御説明いたします。

現状では、バス事業者様は、申請準備として道路管理者からバス停を置いてよいかや、バスが通れる道路幅かの証明を取得したり、地域のステークホルダーとの協議を、まず、行います。

それをもって、先ほど紹介したような書類を作成するのですが作成に当たっては、エクセルや画像、手書きなどで対応し、運輸局様に持参をする。

その書類は、内容によっては数百ページのものを数部など用意する場合があります。

それを提出された運輸局様では、ベースが紙ですので、目視確認や形式確認が中心となり、その結果、手続によってですが、最長3か月かかるものがある。

それを今回、提言させていただくあるべき姿としましては、申請形式のところにおいて、GTFSフォーマットを活用したり、また、その他の項目もマシンリーダブルな形式で、申請内容を電子化する。もちろん電子化を契機に、真に必要な情報は何かといったところを見直し、内容のスリム化も行う。それで電子申請します。

受け付けた運輸局様側は、申請内容が電子化されているので、審査も短縮することができる。自動審査までできれば省力化も期待できますし、その結果、リードタイムも短縮することができると思っています。

また、副次的効果として、GTFSの普及や利活用もさらに促進されていくと考えています。

先ほど御説明したことを実現することにより、この図で示したような青い部分の、バス事業者様と運輸局様との間の業務負荷が軽減されますが、それだけではなく、両者のデジタル化が促進されることによって、例えば、一番右の旅客課様においては、データ分析によって政策や、施策検討に活用し、その結果を、バスの利用者やバス関連企業に発信・適用していく、ということで、新サービスの創造というのも含め、利用者利便を向上させる。

それによりバス利用が増加するといった好循環が生まれるのではないかと考えているところです。

実現のためのITシステムの整備については、まず、左側のバス事業者様側においては、

申請内容を電子化するための運行計画や、管理業務システムが必要となりますが、資金が潤沢な業界ではないため、クラウドサービスなどによって事業者側のコストを抑制した仕組みとすることが重要と考えています。

次に、国交省様側の仕組みですが、申請を受け付けるシステム、これは、現在でも汎用オンライン申請システムが存在しますが、それをエクセルやPDF等の添付といったものではなく、項目レベルでデータ化された申請内容を受信できる仕組みとする必要があると考えています。

最後に、一番右の国交省様側で、審査を行うためのシステムが新たに必要になりますが、職員の業務負荷を軽減するためには、審査を自動化する機能が必要と考えます。

また、せっかくデータで申請されるため、蓄積したデータを確認・分析し、政策に活かしていく、そういった機能も必要と考えています。

今後の検討をどう進めていくかについて簡単に述べさせていただきますと、今、国交省様は、デジガバ実行計画に従って電子化を進められようとしておりますため、それと同期していくことが重要と考えています。

具体的には、こちらに挙げますとおり、まずは現状の業務分析を行い、費用対効果を勘案して、電子化の対象範囲を特定する。

次に、段階的・継続的な対応というのを前提にロードマップを策定する。

最後に、国交省様側のBPR（業務改善）とバス事業者様側のデジタル化の取組、これらを連動させていくことによって、官民それぞれが連携して相乗効果を発揮させていくということが重要なのではないかと考えているところです。

参考ですが、本内容の実現によってバス事業者様としては、仮に前述の永井運輸様を基にした試算をしますと、全国トータルで56万時間が削減可能と試算しています。

その申請を受け付ける各運輸局様も電子化によって審査や監査の時間というのが削減できるのではないかと考えているところです。

最後、まとめとなりますが、本要望は、国交省様の申請手続、申請内容を電子化するというものではありませんが、それにより、バス事業者様、業界全体のデジタル化の促進につながって、その結果、交通全体に係るMaaSの活性化にも貢献するものと考えています。

その結果、国民の新たな移動目的というのが掘り起こされ、地域経済の活性化や持続可能性のある循環型のバス産業の構築にもつながると思われ、ぜひ、本要望の実施を御検討いただきたく、よろしくお願い申し上げます。

ありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございました。

なお、本日は、日本バス協会の小杉様にも御出席をいただいております。お忙しい中、御出席いただきまして、ありがとうございます。何か補足とかでお話しされることはございますでしょうか。

○小杉氏 小杉でございます、よろしくお願ひいたします。

今、御説明いただいた内容、非常に的確に説明していただいております。とりあえず、また、後のディスカッションの中で、いろいろとお話をしていきたいと思いますが、バス事業者の業界を代表して事業者という立場で出席させていただいておりますけれども、バス事業者のデジタル化とか、そういったものというのは、総体としてなかなかまだまだ進んでないという中で、ちょっと官民とも、いまだにまだファクスが飛び交っているような世界でございます。

いろいろな取組を、今後、加速していくというのは非常に重要なことだと考えておまして、この提案についても、非常に重要なものだと整理させていただいております。

また後ほど、いろいろとお話の中で整理をさせていただきたいと思います。

とりあえず、以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

では、続きまして国土交通省の大辻旅客課長様より御説明をいただきます。本日は、大変お忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。10分前後ぐらいで御説明をいただけましたらと思います。

では、よろしくお願いたします。

○国土交通省（大辻課長） ただいま御紹介いただきました、国土交通省で、バスと、ちょうど議案に挙がっていますタクシーの担当をしております、課長をしております、大辻と申します。今日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、手短に、国交省側からの資料に基づいた御説明をさせていただきます。

まず1枚目、行政手続オンライン化に向けた申請システムの構築ということで、これは冒頭、牧島大臣のメッセージの中にもありましたとおり、政府全体として規制改革実施計画の中で、令和7年度までに書類提出については、行政手続をオンライン化していくということで、まさに国交省においてもそのスケジュール感をもって、その申請の受付、納付確認、審査、決裁・承認、通知と、一連のこの行政プロセスを処理できるシステムを、現在、構築に向けて検討しているということでございます。

こういった動きを連動する形で、今回、御提案をいただいております、バス事業者と行政当局のやり取り、手続に関しても、まさにどういう業務フローで、今やっているものをどう改善していくのか、業務効率化に資する在り方というものを検討しているということでございます。

その際に、当然、今回御提案いただいております、共通フォーマットでありますGTFS-JPデータの活用も、当然、俎上に上がってくるということでございます。

2ページを御覧ください。

今、まさに我々としましても、先ほどお話がありましたけれども、バス事業者、これは本当にコロナで、今、大変厳しい経営環境に置かれております。正直申し上げて、国の、もしくは自治体の支援なしには交通網が維持できないという危機的な状況に陥っている中で、やはりこういった業務フローを見直して、デジタル化を図っていくということでコス

ト削減を図っていくことが、今後やはり重要な課題になるのだろうとっております。

私どものほうといたしましても、そういう問題意識でもって、今年度から、具体的にICTの活用によりましてデジタル化を図っていく、こういった実証の調査をしております。図らずも、これは、先ほど御説明いただきましたNTTデータ様にも御協力いただきながら、調査をしておりますけれども、状況といたしましては、皆さん、やりたいというのはあるのですけれども、なかなか何らかの国の行政的な支援がなければ難しいというのが現状でございます。

次、3ページ御覧ください。

バス事業者のDXの状況でございますけれども、今申し上げたとおり、収入が、今回のコロナの影響もありまして、減少で投資の余力がないというような状況の中で、どうやって、この課題を解決していくかということでございます。

現在、私どもでは、先ほど御紹介しました実証調査の中で、具体的に、現状で一部普及が進みつつあるデジタル機器を、ほかに展開していくために、実際に募集をかけて、やる気のあるところに実際使っていただいて、その効果検証というのを今年度やっているところでございます。

こういったものをフィードバックして、今後の取組につなげていきたい、このように考えているところでございます。やはり、何といたってもコストをどうやって捻出するのかというようなところが一番の課題ということでございますし、あとは、これは、なかなか現場サイドの問題ではありますけれども、ITリテラシーというのですかね、そういったものがなかなかないような現場の方々もいる中で、どうやってそれをうまく柔軟に着地して進めていくかというのが問題になるのだろうとっております。

次のページ御覧ください。

この調査の中でも、当然、事業者へのいろいろなヒアリングもしておりますけれども、有識者の先生方の意見もいろいろ聴取しております。

やはり、先ほど申し上げたとおり、コストの部分にどうしても目が行くわけですが、やはりデジタル化によるメリットというのものもあるわけでありまして、そこら辺どうやってバランスを取っていくかということ。それから、やはり事業者さん、中小は特にそうでありますけれども、DXを進めることでもって、効果が実感できるような環境づくりというのが、やはり重要であろうということでございます。

そういったことを前提といたしまして、今後、業務分析、業務フローを見直していくということが必要になるのだろうと、このように考えてございます。

5ページを御覧ください。

それで今後の方向性ということでございますけれども、まさに今回、行政の手續に焦点を当てていただいたわけでございますけれども、バス事業者のDXの取組と、それから、国の、冒頭申し上げました、令和7年度までの取組を両輪としまして進めていくということが重要になってくるのだろうとっております。

その中で、今回御提案いただいていますGTFISの活用についても、どういう形で活用できるのかということも検討していきたい、このように思っているところでございます。

最後でございますが、これは、まさに今、国交省といたしまして、GTFISのフォーマットを活用して、経路検索等の情報の受け渡しで、より利用者利便になるような形の取組について御紹介しているものでございます。

こういったものについて、ますます普及させることによって、まさに、MaaSの環境整備につなげていきたいと、このように考えているところでございます。

国交省からの説明は、以上でございます。

○武井座長 大辻課長様、ありがとうございました。

それでは、質疑応答に入ります。質疑応答の際は、いつものようにカメラをオン、それ以外の方はマイクをミュートにしてお願いいたします。

最初に私のほうからですが、議論のスコープということで、国交省さんに最初に御確認したいのですけれども、先ほど経団連さん、NTTデータさんの資料の10ページのところで、現在乗り合いバス事業者から国交省への手続という箇所があります。

今、まさに国交省さんがおっしゃったとおり、バス事業者の方は、いろいろ苦しい状態にある中で、デジタル化が苦しい状態のプラスになる、助けになる、むしろその苦しさを脱するのに有力なソリューションになるという理解を得ていくということが大切なのだと理解しています。

その中で、この電子化のスコープについての確認なのですけれども、「令和7年までに向けて」ということと理解しておりますけれども、まず10ページのスコープで、この赤字の箇所で代替できると書いてあるのですけれども、この電子化のスコープは、今、右側が全部紙となっていて、赤字以外にも紙となっているデータがあるのですけれども、どこまでのデータを電子化するのかは、この赤字の箇所に限られる話になるのか、それとも今後の状況によっては、ほかの箇所なども電子化があり得るというお考えなのかと。この点、スコープに関する1点目の御質問ですが、現時点でお答えできることがございましたら、お願いいたします。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

今、御指摘いただいたスコープの関係でございますけれども、当然のことながら、今、御提案いただいているのは、この赤字の部分については、GTFIS-JPで代用できるのではないかという御提案でございますけれども、当然のことながら、この一部分だけではなくて、できれば、すべからず全部、何らかの形のデータで代用できるものは代用したいということでございまして、当然、そういった前提でもって検討を進めていきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。

次に2点目として、少し別の意味のスコープの御質問なのですけれども、今、紙でしか受け付けていないという世界を、デジタルでも受け付けられるようにすると。しかも、デ

デジタルは、単にPDFにするとかではなく、データの利活用がされる対応で受け付けるということなので、そういう意味でのデジタルでの受付ということですが、これはデジタルでしか受け付けられないということなのか。データの利活用をしようと思ったら、紙でもなお申請できるとなると、データの利活用は進まないわけですが、紙では受け付けられないというか、デジタルでしか受け付けられないという世界について、どのようにお考えなのか、国交省さんのほうで、もし、今、お考えとか、何かおっしゃれることがあれば、お願いできればと思います。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

それは、大変重要な課題、問題の1つでございます。当然のことながら、私どもといたしましても、紙ベースのものと、電子化ベースのもので併存した形の手続というのは、行政側にとってもやはり事務負担がかかってまいりますので、ただ、最終的にはそこは統一したいと思っておりますし、これは本当に今後業界と相談ということになりますけれども、そういう方向に向けて取り組みたい。

ただ、いきなり5年後に、例えば電子化、電子申請のみということになってしまいますと、当然、これは、大手のバス事業者さんは対応可能かもしれませんが、地方の中小の、本当にもうぎりぎりで行っておられるところが、対応が本当にできるのかというところがございまして、そこはやはり現状の進捗も踏まえながら対応していきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。そういう意味で、今の点を含めて、デジタル化が今の苦しい状況のプラス、ソリューション、いい方向に働くという理解、伴わせる形でやっていくというのがより重要なのだということなのだと思います。

私のほうから先に、スコープのところの明確化の観点から御質問させていただきましたが、では井上委員、よろしく願いいたします。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。ありがとうございます。

先ほどバス協会さんのほうからも、国交省さんの方からも、コロナ禍において非常に厳しい中で、なかなかデジタル投資が進まないというお話がございましたけれども、コロナ以前から、やはり、この中小のバス事業者のDX、デジタル化、電子化はどう進めていくのだというのは、大きな課題だと思うのですが、2,000以上のバス事業者がある中で、2025年末までに、契約事業者に入れていきますよ、GTFISを入れていきますよと、今、400程度ですね、だから5分の1ぐらいのものと、これは、もう少し野心的な目標にならないのですかというお話と、あと中小事業者、特に地域の場合、一社一社入れていくのは、結構難しいと思っていて、何かその地域をまとめてある程度入れていけるような、そういう事業者間連携みたいなものを作れないのかというのが、それが国交省及びバス協会さんに対する質問でございます。

あと、NTTデータさんの先ほどのお話の中で、申請を電子化していくに当たっては、道路情報の電子化なども前提になっていきますねというお話がありましたけれども、そこら辺

の、道路局側になるのだと思うのですけれども、ここら辺、NTTデータさんが、ある程度電子化の状況とかを把握しているのであれば、これは、どんなふうに進めそうかというところを、国交省さんか、NTTデータさんか、状況をお知らせいただくとありがたいかなと思います。

いずれにせよ、国交省の側が、申請の受付のところを電子化していかない限り、勤怠管理とか、申請面で、すごく効率化が図られるという形にならないと、単に検索しやすいからというだけでGTFSフォーマットにするかというところ、なかなかそうでもないというところもありますし、既に古いシステムを入れてしまっているところは、このレガシー問題をどうするかということもありまして、ここら辺の切り替えは、国交省さんがある程度主導してやっていかない限り、なかなか民間頼みだと進んでいかないのかなと思ひまして、このお考えも国交省さんにお伺いしたいところです。

以上です。よろしく申し上げます。

○武井座長 ありがとうございます。

まず、より幅広い事業者に入っていただくことについて、国交省さんのほうから、最初にお答えをいただいてもよろしいでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

まさにGTFS-JPのフォーマットの利活用、普及を進めているのは、私どもと、あと、うちのほうには総合政策局という部署で、そちらのほうでも中心的になって進めていただいています。

私のほうからお答えできるのは、個別の話になってしまいますけれども、当然のことながら、これの普及を広げていくということは、個々の事業者のメリットになるだけではなくて、さらに、より利用者にも利用しやすくなる、その環境を提供するというところでございますし、それによって、従来、なかなか需要が伸びなかったバスの利用を伸ばす可能性もあるということで、担当課長といたしましては、そこをしっかりと広げていきたいと思ひています。

先ほど先生からお話があった、野心的な目標設定ということでございますけれども、ここは、正直申し上げて、今、現実的な数値設定ということで、これは総合政策局のほうで設定されているのを承知しておりますけれども、いずれにしても、ここは今後、積極的に広げていく必要があると思っております。

それから、事業者連携もそうでございますけれども今回手続にフォーカスしていただいておりますけれども、先ほどお話がありましたように、道路管理者もそうですし、あと、道路交通の関係では警察なんかも入ってまいります。

それから、路線の改廃に関しては、当然、その地域の大変関心の高い問題でありますので、自治体もそこに関与しますが、その関係者の中でのデータ交換がスムーズに行くように、そういう活用の仕方というの、今後、俎上に上げていく必要があるのではないかと思っています。

ひとまず、以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。今、道路情報の電子化の話も一緒にお話をいただいたということかと思えます。

道路情報の電子化に関しては、警察とか自治体とか、いろいろ多数の関係者が出てくる中で、どこかが旗振り役になってやっていくと。国交省さんのほうで、そういった旗振り役というのをやっていっていただく可能性はありますでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） 今、私の立場から、なかなか申し上げにくいのですが、いずれにしても、関係者が複数にわたりますので、そこは、しっかり連携を取る必要があると思っております。

○武井座長 ありがとうございます。

あと、日本バス協会さん宛ての御質問、1つが地域をまとめていく連携とか、バス協会を挙げて、この話に取り組んでいくに当たっての工夫の在り方の話、その点に関する御質問がございましたけれども、いかがでしょうか。

○小杉氏 バス協会の小杉でございます。

先ほど御質問等ございました、冒頭も少しお話ししましたけれども、バス事業のデジタル化、事業者デジタル化、DXというのは、なかなか総体としては進んでおりません。

そういった、ちょっと意気込み的なところもあるのですが、やはり先ほどから、いろいろ話が出ていますが、中小から大手、都市から地方ということで様々な事業規模の会社があったり、また、支えている地域交通というのは、非常にいろいろな状況があって、これが同じ旅客事業なのかと思うほど、非常に多様な状況になっております。

そういった中で、やはり歴史的な経緯だとか、それぞれの事業の特性とか、そういったところの中で異なる交通モードとか、業種との連携、いわゆるそのオープンとか横串とかというのは、なかなか得意とは言えない業界で、業界外も含めた標準とか、共通とか、コラボとか、そういった言葉に非常に耳が痛いというか、弱いところは否めないと思っております。

そういった中で、なかなかコロナのせいで全て整理してしまうというのも、現実としては、なかなかつらいところなのではございますけれども、実際のところ、やはり、コロナの収入減で、非常に苦しい状況にあるものの、やはりこの中で、同じ共通フォーマット、デジタルフォーマットという整備というのは、なかなか大変ではあるのですが、これは、もう遅々として何もデジタルというのは進まなくなってしまうと、MaaSとか夢の話になってしまいますので、それはちょっといかんなどといった中で、GTFS-JPのような共通デジタルフォーマット、標準化されたフォーマットというところが、非常に画期的なものでありまして、その取組について国交省さんと一緒になって、今、推進させていただいているところなのではございますけれども、規格だとか、維持管理などで、まだまだ課題は多いのですが、1つの共通フォーマットとして、様々なデジタル化の推進には必ず役立つツールだということで、これからもそこに力を入れてやっていきたいというような連携という意味では、非常に重要な

フォーマットだと考えております。

ちょっと答えになっているかどうか、分かりませんが。

○武井座長 今、井上委員から検索しやすくなるぐらいだったら、あまり取り組む動機がバス事業者側に薄いのではないとか、いろいろなレガシーなシステムもあって、いろいろなボトルネックがあるとか、あと国交省さんの資料の中でも、バス事業者における、なぜデジタル化を進めないのか、進まないのかというヒアリングの結果も出ていますけれども、実際、どういった動機で、さっき申し上げた、デジタル化が今の苦しい状況を救うメリットになるという点の腹落ちは、バス事業者さんには、なかなか難しいのですかね、それとも本音で分かっているけれども、とりあえず、目の前が手一杯だから、なかなかそこに手が回っていないということなのか、どういう感じなのですかね。

○小杉氏 やはり、レトロだ、アナログとか、そういうところがまだまだ多いのですけれども、でも、これだけの電子申請だけに限らず、デジタル化というのは避けて通れない、逆にそれがないと、世の中に置いてきぼりにされてしまうというような危機感を持っている事業者はたくさんいるのです。

ただ、先ほど先生が言われたように、目の前でコロナというとんでもない状況になってしまって、それが遅々として進まないところがあるのですけれども、まさに、今、MaaSだとか、世の中たくさんいろんな言葉が出てきますけれども、やはりデジタル化が遅れているというところが、まだまだデジタルに対する認識というか、有用性というのが、なかなか内外に知れ渡っていないのかなというところがあるので、業界として取り組めないとか、取り組みたくないとか、そういうことではないという整理でよろしいかと思います。

○武井座長 ありがとうございます。

井上委員、いかがでしょうか。

○井上専門委員 コロナ前からずっと言われていたことだけれども、なかなか進まなかったもので、今、コロナでというところでは、本当に、より進まなくなってしまうのではないかとものすごく危惧しているので、これは、本当にどう進めていくのかなというのを検討しています、検討していますだと、なかなか進んでいかないなというところを、どう旗振りしていきますかというのは、国交省さんが主導するしかないのかなと思っているのですけれども、そこら辺の国交省さんの意気込みというのを伺いたしたいと思います。

○武井座長 では国交省さんから、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

意気込みといえば、我々は本当に意気込んでいきたいと思っておりますけれども、まさに、こういうシステムを作るに当たっては、当然、行政、国のほうも予算取りとか、そういったいろんな手続もありますし、それから、我々の中の体制もいろいろ見直していかなければいけないと思っております。

その意味で、私どもの資料に書かせていただいたとおり、バスのほうと、それから、我々、行政のほうと、電子手続を両輪で進めていくということが、まさに重要だと思っております。

その意味で、今も当然のことながら、バス業界団体とは、コミュニケーションを取りながら、いろいろと課題に向けて、どうやって取り組んでいくかという話をしておりますけれども、引き続き、議論を深めて、スピード感を持って対応していきたいと、このように考えております。

○武井座長 すみません、国交省さんに御質問したいのですが、令和7年までかかるという点でまだ3年あるのですけれども、結構、ほかのデジタル化に比べると、令和7年というのは長い目標です。最近すごくスピード感が上がっていて、政府を挙げて進められていますけれども、この3年をすごく貴重にというか、3年もかかると、逆にすごくいろんなことをやっていただくということなのですから、令和7年までかかってしまうという背景には、どういうことがあるのでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） いいえ、かかってしまうということではなくて、今、現行、まず、国交省の取組そのものは、また、別の部署、総合政策局の情報政策課を中心にやっておりますけれども、その取組に、それぞれの業所管の部署は、それに歩調を合わせて取り組むという意味においての令和7年ということでございます。

○武井座長 この話は、逐次、着実に令和7年にこだわるというか、逆に1年、1年きちんとできることをやっていくと、そういうことということによろしいですね、あまり待たなしの気がするのですけれども。MaaSが3、4年後にできていないと、地方経済的にもよくないと思うので、令和7年にかかわらずと、そういうことによろしいですね、意気込みはお持ちであるということかと思っておりますので。

では、続きまして、戸田委員、よろしく申し上げます。

○戸田専門委員 ありがとうございます。

データを集めて、それを分析することで、多くのバス事業者様の経営効率化や、地域のモビリティの高度化に活用できると思うのですけれども、国交省様の補助金のスキームで、地域ごとでそれを考えるというのは、なかなか厳しいものがあるのではないかなと思います。日本全体や地域ごとのモビリティの高度化を考えていく上では、国交省様自身が、プラットフォームづくりなどに着手される必要もあるのではないかなと思います。

特にリアルタイムデータを活用することで、申請手続を省略できるものも出てくると思いますので、それによってバス事業者様の負担を軽減するという発想も必要ではないかなと思います。

もう一点、GTFS-JPのほうはかなり普及しており、RTも普及が始まっておりますが、ODデータについては、技術的な課題もあってその活用がなかなか進んでないという状況があるので、そうした技術的な検討も含めて国交省様に音頭をとっていただいて、標準化を図っていただくと、なお一層いいのではないかなと思います。

以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

ちなみに今、戸田さんが途中でおっしゃった、リアルタイムデータにすることで申請デ

ータが減るといのは、例えばどういうイメージでしょうか。

○戸田専門委員 例えば、運行態様について、申請者に対して国交省様の方からアドバイスするといったことも可能ではないかなと思います。情報を集めて分析した中から、最適な運行計画はこうですといったことを、国交省様のほうから示すこともできるのではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○武井座長 ありがとうございます。

先に今のお話について、日本バス協会さんにお話をお伺いしてから、国交省さんにも思います。今のお話を伺って日本バス協会さんのほうからお願いします。いかに事業者の方に、前を向いて進んでいただくかという話、いろいろな工夫が必要だという話だと思うので、今の戸田委員のお話を踏まえて、日本バス協会さんのほうで、何かコメントはございますでしょうか。

○小杉氏 ちょっと後段でお話のあったJPとかRTとかODデータとかという話がございましたけれども、これからRTに関しては、事業者側のほうもこれから取り組んでいく中心課題になってくるのかなと思っております。

ODデータに関しては、やはり事業所ごとの、なかなか整理というの、非常に厳しいところがありまして、その中では、いろいろなシステムに関わってくるところも多くて、ODデータに関しては、現状では、どういう形で整理していったらいいのかなというの、不透明なところがありますけれども、とにかくデジタルデータとしてのフォーマットというの、今、なかなかまだ確立され切っていないところがありますので、今後、それに乗っかるような形で推進していくということは、限りなく間違いない話だろうと考えています。

○武井座長 今のお話で、国交省さんをお願いしたいこと、それに関する御発言も戸田委員からありましたけれども、その点に関する何かコメントはございますでしょうか。

○小杉氏 いろいろ問題とか、維持管理の問題とか、非常に厳しいところ、大変なところがあるわけですがけれども、業界全体としてどういうところに落ち着くのかなというの、もう少しちょっとまだ議論が必要なのかなというのが、今、第一印象です。

○武井座長 既に一部あるシステム等であるとはいえ、これから作るシステムでもあるので、今度こそというか、事業者の方に本当に、あと利用者の方にとってもそうですけれども、便益を感じるような形のシステムを作っていくとはいけない大事なフェーズだと思います。いろいろなバス事業者さんの目線からのインプットも相当大事かと。業務の効率性という観点がないと、なかなか前に進めないバス事業者さんが多いという中で、そういう何か細かいインプットも相当していけないのかなという気がしますので。

○小杉氏 おっしゃるとおりです。やはり、デジタルでお客様が利便を得られるところと、事業者または行政さん、手続に関わっている行政さんの方々、三位が全部デジタル化によって効率よく、リアルタイムでいいデータがとれて、それでデジタルによって合理的に進められるようにすると、ここは非常に重要なテーマだと思っておりますので、業界内でも、まだまだその認知が足りないところはあるので、お金がある、ないは別として、業界内

でそういったデジタル化を進めることが、いかに合理的に業務を進められるようになるのか、また、国交省さんのほうの受け手側のほうも、合理的に進められるようになって、どんどんリアルになっていくのだということは、説明していききたいなと思っているところです。

○武井座長 ありがとうございます。

国交省さんは、今の御議論を踏まえて、コメント等ございましたら、よろしくお願ひします。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

まず、先ほど冒頭で戸田委員のほうからお話をいただきましたけれども、実態だけを申し上げます。今、国として、このデジタル化に向けた補助金制度というのはございません。

今、我々にありますのは、それ以前の問題なのですけれども、赤字路線の補助、赤字バス補助ということで、根本的にその路線を維持するための補助金を、我々津々浦々、全国必要な幹線のバス補助をしております。というのが現状でございます。

したがって、まさに先ほどからありますように、いかにこういうデジタル化に向けて、国が支援していくかということがありますけれども、なかなか今般の厳しい財政状況の中で、どういった形で捻出できるのかというのが、別途、別問題としてあるということでございます。

いずれにしても、ここについては我々としても、何らかの形で支援していきたいと思っておりますし、まず第一歩としまして、先ほど説明の中で御紹介させていただきましたが、実証調査という形ではありますものの、まさにそのバス事業者さんにとっても、今回のデジタル化というのが、相当インパクトがあると、メリットがあるのだということを御認識いただくために、NTTデータさんと一緒になってやっておりますけれども、そういう形で、ちょっと進みはゆっくりかもしれませんが、いずれにしても前にしっかりと進めていきたいと思っております。

○武井座長 補助金がないと前に進めないということではなく、まずは、そのお金の前の効率性、知恵のところから前に進める。そのいろいろな情報を取る実証調査を早急に今、やられていると、そういうことだと理解しました。

戸田委員、よろしいでしょうか。

○戸田専門委員 はい、ありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございます。では、続きまして、後藤委員、お願いします。

○後藤専門委員 どうも御説明、いろいろとありがとうございました。

国交省さんからの御説明の中で、バス事業者のDXを進めていくに当たって、やはり費用がかかるので二の足を踏まれる事業者が多いと、それでイニシャルコストもあるし、ランニングコストもあるというお話がありました。それは確かにそうだろうなとも思うのですが、問題は、その規模感というのでしょうか、本当にどれぐらいの負担なのかということかと思ひます。恐らく小さな事業者さんは、日々の業務で手一杯で、ほかのことを

する余裕がないということは容易に想像がつくところなのですが、それが資金的にもどうやっても持ちきれないようなものなのか、ただ、目の前のことで精一杯で、そんなほかのことをやっている余裕がないということなのか。

もし後者なのだとすると、それは背中を押してあげるというのでしょうか、目を向けた方がいいよということを経営がプッシュするということもあるでしょうし、また前者だとしても資金面の補助とかも考えられるのかなとも思ったところです。

他方で、NTTデータさんの資料を拝見すると、そのところが、どれぐらいなのかということが見えてこないように感じました。例えば18ページに、ある事業者さんだと1年700時間ぐらい書類を作っていて、それが800事業者あるので日本全部で56万時間です。これはランニングコストのほうに入るのだと思うのですが、これを電子化すると、書類でやっている場合と比べてランニングコストがどれぐらい減少するのか。電子化であっても一定の作業は必要だとすると、ランニングコストがゼロになるというわけではないのだと思います。また、これとは別にインシヤルコストがあるのだと思うのですが、このNTTデータさんでは、インシヤルコストをどれぐらいと見積もっておられるのか、均一的に高いのか、実は、それほどでもないのか、その辺りがもうちょっと数字として見えてこない、これはもちろん事業者の規模にもよるのでしょうけれども、何かちょっとイメージがわきにくいなと思いました。この点は、国交省さんというよりバス協会さんとNTTデータさんに、もう少し具体的な数字とかがあったら教えていただければと思いました。

他方で、国交省さんの御説明でバス事業者も大変な状況なのだというように聞こえたところもあったのですが、そのバス事業者のDXがなかなか進んでないとしても、行政のDXを進めないという理由には、やはりならないだろうと思います。むしろ事業者のほうが大変だからこそ、行政が先行して行って、少しでも意欲のある事業者に対応できるようにして行ってあげるべきなのかなと思ったところです。

そういう意味では、もちろんこれは御検討いただいているということだったかと思うのですが、令和7年までというスケジュール感について少しお伺いしたいと思います。例えば自動運転とかですと、1年ごとに何をしようという細かいロードマップを作成されていたかなと思うのですが、自動運転よりはスケール感は小さい話だと思いますので、令和7年までのあと3年間というスケジュールで進んでいくのか、ロードマップを作れるのではないかという気もするのですが、その辺りどういった御感覚なのか、もちろんシステム開発に時間がかかるということはあると思うのですが、では、どの段階で発注するのかとか、発注のための仕様をいつぐらいに固めるのかということも逆算していかないといけないのかなと。もし既にされておられるようでしたら、その辺りの見通しをもう少しお示しいただけるといいのかなと思いました。よろしく願いいたします。

○武井座長 ありがとうございます。まずコストに関わる点について、NTTデータさんのほうから、お答えできる範囲内でお答えいただけましたら幸いです。お願いします。

○町田氏 コストに関しましては、正直申し上げまして、試算はできていないところです。

先ほど国交省様からの御説明もありましたが、今、調査をされているという中で、こういったことをやったときに、どれだけ効果が上がるのかというところは、そういう調査の中でも試算できるといいのではと思っていますところです。

また、コストの考え方については、積上げ式というよりも、やはり、そういった効果というのを基に、かけられるコストというのを勘案して、実現方式を決めて、そこに見合ったシステムにしていくというのが必要なのではないかと考えておりますので、まずは調査・試算をするといったところが重要なかなと思っていますところです。

以上です。

○武井座長 インitialコスト、ランニングコストの関係については、どんな感じになるのでしょうか。考え方として。

○町田氏 インitialとランニングに関しては、どういう実現の仕方にするのかによってだと思っているのですが、我々のほうで申し上げたのは、例えばバス事業者様側のシステムであれば、行政に係る手続のところ、みんな各社同じことやっていると思うのです。ですから、クラウドサービスなりといった各社共通のシステムというのが実現できれば、インitialというよりも、サービス型というかランニング型で実現できる、そのように思っていますところです。

そういった方法で、インitialのところの負担感を下げていくというのは重要なかなと思っています。

○武井座長 ありがとうございます。最近、話が全然違いますけれども、「取付けゼロ円」とかそういうサービスが世の中にあるかと思えますので。

今の話について、バス協会さんのほうはいかがでしょう。

○小杉氏 バス2、3台の会社から、2,000台を超えるバス会社までございまして、私の所属している会社というのは400台ぐらいの会社ですけれども、様々な事業規模がございします。

ただ、今、NTTデータの町田さんからお話があったとおり、道路運送法という法律のもとでやっているのは、2、3台の会社も2,000台の会社も同じなのです。ベースは同じところにあります。ただ、業容が様々でいろいろな地域でやっている、その違いだけです。

ですから、全員が一斉に明日から、2,000台の会社も2、3台の会社も明日から一斉に全部同じ形で、例えば電子化するよというわけではないので、本当はロードマップみたいのを作ってステップを踏んでやっていくということは非常に重要だし、業界としてのまとまりというのは非常にいいと思っていますので、そういう先進事例をみんなで取り込みながら前に推進していくというスタイルでやっていけば、そんな無茶苦茶難しい話ではないと、私は、そう信じております。

一方で、地域ぐるみで、例えばGTFS-JPもそうですけれども、デジタルデータに関しては、例えば県単位で取り組んでらっしゃる都道府県もいらっしゃるし、また、地域、大規模市

などで、そういった面での、事業者の垣根を越えて面でのデジタルデータ化に取り組んでいらっしゃるところも日本全国たくさんございます。

そういった必ずしも画一的な事業者対国とか、事業者対システムというピンポイントのところだけではなくて、そういった地域連合とか面とか、そういったところでの取組をしていらっしゃる例もたくさんございますので、そういった複合的なところを加えて、どんどんボトムアップしていくこと、こういうことが私は必要ではないかなと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。

では、国交省様、今のお話を踏まえて、コメント等をお願いできればと思います。

○国土交通省（大辻課長） ただいまいただきました手続、今後の進め方の部分に関わりますけれども、やはり私どもといたしましては、今、業界がなかなか苦しい中で、やはり背中を押してやる努力、あとそれから資金面の支援というのも、今後、我々としても真剣に考えていかないといけないことだと思っております。

いずれにしても、まず、行政側の受け手のほうの手続、こちらのほうは、まさに国交省全体の取組として、今、情報システムを統括している情報政策課というところで、まとめてシステムの導入を今検討していますので、そのスケジュール感に我々は合わせるしかないということでございます。

他方、バスの部分の業務フローに関しては、今、バス協のほうからもお話があったとおり、各種、様々な規模感の事業者がおられる中で、どういうふうに進めていくかということをしっかり詰めていった上でのロードマップ作成かなと思ってます。現状では、なかなか、すみません、そういう意味で具体的な数字というのはお示しできませんが、当然我々としても、時間軸をしっかり意識した形で進めていく必要があると思っております。

○武井座長 ありがとうございます。ロードマップのほうは、お作りいただけるということで、よろしいですね。

○国土交通省（大辻課長） 今後、日本バス協会と、それから我々受け手のほうの現場の運輸局、そういった関係者を集めて、そういう形で、これからちょっと議論を深めていきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。

後藤委員、いかがでしょうか。

○後藤専門委員 どうもありがとうございました。今の国交省さんのお話、省内のいろいろな関係等あるのでしょうかけれども、もし今後、どこかでフォローアップをしていただくときに、省全体のほうのスケジュールというのを、もし可能であれば、情報を取ってお見せいただけると議論がしやすくなるかなと思いましたので、ぜひ御検討をいただければと思います。

先ほどの費用のほうなのですけれども、イニシャルコストというときに、何かシステムを各社で導入しなくてはいけないということなのか、それとも入力する手間すら取れないということなのか。もしバスが3台しかないのであれば、路線もそんなに多いわけでは

なくて、2,000台の会社よりも作業量は、はるかに少なからうと思いますので、人手ももちろんその分少ないのでしょうけれども、逆にやりやすいのか、ただそうは言っても、規模とは関係なく、やはりやらなくてはいけない作業が複雑なのか、その辺もよく分からないのですが、その辺りは、NTTデータさんとバス協会さんのほうでも支援を考えていていただけるといいのかなと感じました。

とりあえず、以上です。ありがとうございます。

○武井座長　そういう意味で、国交省さんが進められる、いろいろな制度設計の前提となる実態調査と申しますかそのところで、本当に皆さんが、しっかり前に進めるような方向で、双方向でコミュニケーションを取りながらやっていくことが重要かと思えます。よろしくをお願いします。

では、落合委員、お願いいたします。

○落合専門委員　御説明いただきまして、ありがとうございます。

GTFSの実装は、私もモビリティサービス推進課のほうで検討した際に、参加させていただいたので、非常に重要なポイントだと思っております。

コストだけではなくて、例えばグーグルマップだとか、そういうのに掲載してもらわないと、なかなか使ってもらえないという課題もあって、そちらの標準のほうも改定したりということをしておりました。単純にコスト削減だけではなくて、売上の維持、もしくは拡大といったところにも重要なものだと思っております。

その上で、ちょっと何点かお伺いしたいなと思っております。1つが、既にかなり各委員から議論されているところではあるとは思いますが、現状で国交省さんのほうでこういうことを把握されているか、もしくは今後調査をしていただくということがあるかを伺いたしたいと思います。例えばGTFSのフォーマット等に沿った、データ化をしていただくときにどのぐらいのコストがかかるか、また、電子申請に当たって、どのぐらいのコストがかかるのかです。GTFSと申請の電子化と併せて評価をした上で、補助の話等々もあり得る分野だと思えます。そうしたときにどういった補助政策がいいのかというのを検討するに当たっては、この辺りの情報が基礎的で必要な情報になるのではないかと思いますので、どのように考えられるかというのが、1つ目です。

2つ目が、申請を行うときに、できる限りGTFSで一度作っていただいた場合には、もう一回書き直すということは必要がないという形にできないかです。つまりGTFSのフォーマットで作られたデータに含まれていない項目だけ、例えば別途申請していただくとか、その際にGTFSのデータは添付で出していただくとか、こういった形で申請の内容を整理合理化していただくということも必要なのではないかと思います。今後のことだと思うのですが、御検討される御予定があるかというのが2つ目です。

最後が、先ほど後藤委員との関係でもお話をいただいて、今後のロードマップを策定いただくということで、大変ありがたいなと思えます。一方で令和7年ということでもありまして、かつ、今回補助であったりですとか、様々な調整も多くなるという、こういった

御説明も踏まえますと、令和3年度中ぐらいには、ある程度スケジュールを示していただくというのが、現実感を考えると重要ではないかとの思いです。そういったところを目標にして、まず、ロードマップを作成していただけないでしょうかというのが3つ目になります。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

では、まず国交省様からお願いできますでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） 今いただいた御質問3つのうち、GTFIS-JPの推進の関係、それは、私どもよりも総合政策局のほうで、今、取り組んでいるので、そちらのほうから、後ほど御回答をいただければと思っておりますけれども、2つ目、3つ目に関しまして、お答え申し上げますと、申請内容の中身、現在、いろいろ事細かに添付書類を含めて規定されておりますけれども、当然その電子化に当たって、単純に紙を電子にするわけではなくて業務フローをしっかりと見直していくということも重要だという認識しておりますので、そういった部分、できるところについては、やはり合理化が必要だろうと思って、その前提で検討を進めたいと思っております。

今後のロードマップの関係でございますけれども、こちらのほうも当然、我々が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。ここについては、実際、受け手となるバス協会を通じて、いろいろな個別事業者に、幾つかお話を聞いた上で進めていきたいと思っておりますので、いずれにしても、今、この場でなかなかお答えは難しいのですが、スピード感を持って対応させていただきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。落合委員、いかがでしょうか。

○落合専門委員 ありがとうございます。いずれも前向きに進めていただけるということはありがたいと思っております。1つ目の質問については、今の届出の自動車局の所管する部分での届出の業務で、どのくらい紙の作業で時間がかかっているのかというところの計測もあるのかなと思っております。GTFISそのものだけではなくて、そちらのほうも、はかっておいていただき成果を確認することも必要なのかなと思っております。そちらのほうは、自動車局様のほうで、確認をしていただければと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。今後は、この話をアップデートするときに、規制改革会議は横串を刺す会議なので、総合政策局の方にもお越しいただいたほうがいいのかと思われました。

続きまして、御手洗委員、お願いできますでしょうか。

○御手洗座長代理 よろしくお願ひいたします。

先ほど、適切な場所か分からなかったのですが、チャットで情報共有したのですが、GTFIS-JPのフォーマットでデータ公開している事業者数を都道府県別に簡単に調べました。

これを見ると、都道府県によって、ものすごく普及度合いに差があるということが見て

取れるかと思います。

都市部で広がっているとか、地方が広がりにくいといったことでもなく、例えば東京や神奈川ですと、GTFS-JPでデータ公開をしているのは、東京2社、神奈川2社と少ないのですけれども、これは意外だったのですけれども、一番事業者数が多かったのは北海道で、データ公開しているのは69社。次に沖縄が多く46社です。

一方で、例えば、私は宮城県に居住しているのですけれども、宮城県は2社、隣の岩手県は0社で、なぜか山形は31社とすごく多かったです。ほかにも多い県は割と局所的にあって、群馬38社とか、愛知28社、高知24社とか、ところどころすごく普及している都道府県があるなというのが見て取れます。

これを見ると、バス事業者が都市型か地方型かとか規模の大小よりも、何らかの地域的取組によって、GTFS-JPの利用が普及しているということが言えるのではないかなと思うのです。多分ある地域では、ネットで検索したときにいろいろなバス路線が出たほうが便利だからと、それを都道府県庁や、県のバス協会など、地域でだれかしらの旗振り役が出てきて、この地域はみんなバスも電車みたいな検索できるようにしましょうとやったところは、こういうふうみんな公開してできているのではないかと想像します。

特に広まっている北海道や沖縄を見ると、多分、かなり小さいだろうなという事業所もデータ公開しているので、規模が小さくても多分GTFS-JPの利用はできて、むしろ旗振り役や何らかサポートをする人がいるかどうかなのだと思うのです。

できている県があるからには、ほかの県もできるであろうと思いますので、国土交通省さんとして、普及している都道府県は何があったのかというのを調べて横展開をできると良いのではないかなと思いました。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。先に、日本バス協会さんのほうで、このデータを御覧になって、感想というのも変ですけれども、何かコメントなり、読み解くものがあれば、よろしくをお願いします。

○御手洗座長代理 これは、何でこんなに差があるのか、バス協会さんの御見解もお伺いできたらうれしいです。

○小杉氏 これもはっきりしていることで、例えば北海道ですと、北海道自体で主体的に旗振りをして、GTFS-JPのデータ整備を行っているからです。ですから、極端に数字が大きいのは、県や大規模市が主体的に、事業者がやっているわけではなくて、旗振りをして、そこはお手伝いすることで、中心的な役割を担ってやっている。

ただ、1つ、大事なことというか非常に課題としては、そういったところであっても、バスのダイヤとか、路線だとかというのは、今日作ったら10年後も同じではないですから、リアルタイムでどんどん変わっていきますので、その維持管理とか、人材の問題だとか、コストの問題、そういったところで課題がありますので、出したからもうそれで終わりというわけではないので、普及が進んでいないところというのは、そういったランニングの

部分も含めて、進んでないところもあるのが実情でございます。

○天田参事官 事務局でございます。山田大臣政務官が、ここから御参加されますので御報告のみさせていただきます。

○武井座長 ありがとうございます。

今の旗振りがあるところは、旗振りをする人がいたら進むというか、事業者側で旗振りをすれば、旗振りをする動機というのは、どんな感じだったのですかね。

○小杉氏 当然やはり、先ほど御手洗委員からもありましたけれども、地方のバス路線というのは、非常に御利用が少なく、収支が厳しいところも多いわけです。そういった中でデジタルデータをオープン化することによって、バスの利用促進につなげていこうという危機感を持って、お取組になられているところが、そういった旗振りをするというところで、きっかけとしては、そういうところになっていると思います。

○御手洗座長代理 単に推測なのですがけれども、北海道や沖縄で、これが進んでいるところを見ると、観光客の利用というのが結構見込まれる地域で、特に先に進めたのかなという気もしました。住民利用だけでなく、外からの観光客の人は、多分ネットで調べるので、そういうことへの意識、観光に力を入れている都道府県で、こういう旗振りの事例があったかなと思いましたが、どうなのでしょうね。

○小杉氏 オープンデータは、たくさんの方に活用していただくことによって、先ほど御手洗委員がおっしゃったように、観光客であるとか、いわゆる外から来た方、一見さんが、御利用しやすくする、これはもう間違いなく目的の1つでございます。

○武井座長 そういう意味で、観光の観点からも大事だという切り口をバス事業者の方が持っていただくと。観光というのは、結構大きな収入源だと思いますので、その観点で、逆にやらないところは、なぜやらないのかと、逆に不思議なのですがけれども。いろいろコロナとかもあったかもしれませんが、逆に北海道や沖縄とかの取組をほかの県にも広がっていく素地はあると、そういうことでいいのですかね。

○小杉氏 はい、おっしゃるとおりです。今まさに普及中でございますので、これからこういう取組がどんどん広がっていくということを、もちろん願っているし、そういう取組も進んでいるということでございます。

○御手洗座長代理 旗振りというのをもう少し具体的に細分化して、どういったサポートをしたらこれが実現したのか、現在の課題は何なのかというところを、精緻に見て横展開していくということをするというのではないかなと思います。

各県がということであると、まず、国交省さんのほうでこれを調べて、各都道府県の担当課に奨励していくということにもなるのかなと思いますが、いかがでしょうか。

○武井座長 小杉さん、いかがでしょうか。

○小杉氏 もうまさにおっしゃるとおり、ただ、いろいろそれぞれ地域事情、事業規模いろいろなことがあるのですがけれども、とにかくGTFS-JPデータを活用していくというのは、もう間違いのない話ですので、今、委員が言われたような方向で、ぜひ、私も努力していき

たいなと思っております。国の政策にはしっかり協力していきたいと思っております。

○御手洗座長代理 国交省さん、今のはいかがでしょうか。

○武井座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（石川課長補佐） すみません、モビリティ課、石川のほうから御説明申し上げたいと思います。GTFSの普及の担当をさせていただきます部署になってございます。

すみません、入るタイミングを逃してしまいまして、それこそ最初の落合先生のほうから御指摘いただいたGTFS導入のコスト感ですとか、これまで我々も御支援申し上げてきていますので、ある程度、大体数百万ぐらいかなという印象を持っております。

○武井座長 数百万円。

○国土交通省（石川課長補佐） 数百万円です。当然、バスの事業者さんの規模とかにもよってきますので、一概になかなかお答えしづらいですが、それぐらいかなというのが今までの。

○武井座長 1年当たりということですか。

○国土交通省（石川課長補佐） 最初のシステム導入です。

○武井座長 インシヤルでですか。

○国土交通省（石川課長補佐） はい。その上で、今、御手洗委員のほうから御指摘をいただいていた、都道府県レベルで見ると結構差があるというのは、バス協の小杉様のほうからも御説明いただいておりますけれども、やはりおっしゃるとおり、北海道であれば観光の観点で観光を担当している団体が旗振りをして、GTFSデータを整備いただいたりだとか、あとは、そういう観光団体ではなくて都道府県レベル、県レベルのところでは旗振りをしていただいている場合があるとか、我々もそういったところ、これまでセミナーですとか、費用の支援も含めて、これまで普及を進めてきておったところがございますので、今日御指摘いただいたところも含めて、今後も引き続き推進していきたいと思っております。

もともとGTFSのデータ自体がグーグルマップですとか、そういった海外の利用者、インバウンドの方がお使いいただける、検索とかに御活用いただいていたということもあって、やはり北海道とか沖縄とか、インバウンド関係のところは進んでいるのかなというのが印象としてございます。

すみません、以上になります。

○武井座長 御手洗委員、お願いします。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。何をして広まったか、多分、初期の導入費用の補助だけではなくて、結構、例えば手取り足取り、人的サポートをするとか、そういうこともあったのではないかなと想像します。広まったところでどういうサポートがあったか、細かく見て横展開の参考になるのではないかなと思います。

同時に、北海道や沖縄は、観光需要も多くて、インバウンドも多くて、ちょっと飛び抜けた例かもしれないですけども、GTFS-JPを利用することによって、具体的にどれだけ利用

者が増えて、その事業者側の収入のプラスになったかというようなデータがあったり、事例を紹介したりできると、ほかの県や地域で導入する際の、アペタイトというか、導入したいなと思ってもらえることにつながるのではないかなと思います。

例えば、岩手とか宮城とかは全然導入が進んでないのですがけれども、多分GTFS-JPを利用した際のメリットのイメージがつかないということもあると思うのです。そういった効果の事例紹介ということも効果的かなと思います。

○武井座長 ありがとうございます。

では、すみません、大辻課長が、次のタクシーのアジェンダまで含めて11時半までだとお伺いしているので、ここで議論を巻きたいと思います。堀委員、お願いいたします。

○堀専門委員 すみません、お時間限られている中で。御説明ありがとうございます。

私のほうから1点、国交省様のほうに御質問ということになりますけれども、GTFSが、今、現状経路検索ができるということだと思いますけれども、やはりそれだけだと、普及がなかなかしていかない、ある一定の数までいった場合にはそこで止まってしまうということがあるかと思ひまして、やはり申請システムとの連携というものを早く進めていただくことにより、全事業者に向けてインセンティブが出てくるのかと思ひました。

国交省さんの資料の1-3の1ページ目で、このオンライン申請のシステムというのが、現状を既にベンダーさんに委託されている状態なのか、選定済みなのか、これから選定していくという話なのか、どのような状況にあるのかということをお教えいただけますでしょうか。

○武井座長 お願いします。

○国土交通省（土田企画官） 情報政策課の土田からお答え申し上げます。

1ページ目に計算しているのが、これから構築するシステムでございまして、今からベンダーなりを決めていく状況にあります。

一方で、受付だけを汎用的に行うシステムは、既に省庁でも稼働はしているところがあります。

という状況ですから、資料にある1ページ目のシステムについては、今後構築ということになってございます。

○堀専門委員 なるほど、令和7年までかかるということを見て、ちょっとびっくりしているのですがけれども、4年もかかって構築していくのかというような印象で、やはり使い手の意見も含めて、ぜひ構築していただきたいと思うのと、アジャイル型でもいいと思いますので、今、受付のシステムはあるということですから、そこから、1つずつ、小さな機能からでもいいので、どんどん使いながら使い勝手がいいものを構築していただきたいと思います。

何か物流でも、大手ベンダーさんにぼんと委託したのだけれども、結局誰も使い勝手が悪く使わなくて、民間でそれぞれやるしかないねということで、何か別のシステムを作り始めているとか、結構不効率なことも多くなってしまうと思いますので、ぜひ、当事者間

で連携して、いいシステムを作っていただきたいと思います。

以上です。

○国土交通省（土田企画官） ありがとうございます。令和7年といたしますのは、あくまで規制改革計画のほうで決められている最終年度が目標にしておりますけれども、それに向けて国交省はたくさん行政手続がありますので、簡単なものから複雑なものまでございます。複雑なものまで一応包含的に受け付けられるようなシステムを目指して令和7年としておりまして、御指摘のように簡単な手続について早めに、来年度にも受付が開始できるようなシステムとして、構築していきたいなと思っているところです。

○堀専門委員 ぜひよろしくをお願いします。

○武井座長 ありがとうございます。では所定の時間となりましたので、第一の議題を総括いたします。

本日は、GTFS-JPを活用した申請について、活発な御議論をいただきました。

バス事業は、地域内の移動手段を提供する担い手として、MaaS実現には欠かせない存在です。

交通関連データを整備することは、バスの利用促進はもとより、MaaSによって住民や旅行者のシームレスな移動や利便性の向上につながります。

国土交通省様におかれましては、本日の議論を踏まえて、利用者の利便性向上を第一の目標に据え、事業者のコスト負担にも配慮しながら、GTFS-JPの活用を含めた申請についてスピード感を持って検討をお願いします。

本日は、お忙しい中、経団連の根本様、町田様をはじめ、NTT データの皆様、日本バス協会の小杉様、国交省の皆様におかれましては、懇切な御説明をいただき、誠にありがとうございました。

では、経団連、NTTデータの皆様、日本バス協会の皆様には、ここで、御退出いただければと思います。本日は、どうもありがとうございました。

（説明者入替え）

○武井座長 続きまして、第二の議題の「取組状況のフォローアップ」のうち「タクシーの利便性向上」に移ります。

引き続き、国土交通省の大辻課長様より5分程度で御説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○国土交通省（大辻課長） 私のほうから、タクシーの利便性の向上の取組について、現状を御報告させていただきます。

3つございますけれども、まず、ソフトメーターの関係でございます。こちらのほうは、前回9月にワーキングが開催された際に、今後こういう形でやると御紹介させていただきました。

内容については、ここにあるとおりでございますので、省かせていただきますけれども、現在は、この実証実験の結果を、取りまとめていくという状況でございます。

2 ページです。このような形で、実際に装置を取りつけて、実証運行をしたという状況でございます。

3 ページを御覧ください。

今後の作業方針でございますけれども、今回実証実験をしまして、主に走行距離と運賃、この2 つについて正確性がどの程度あったのかということで、今回、状況を確認しているという状況でございます。

今後、具体的に、現行のタクシメーターの誤差でありますとか、実証実験を行った8 グループからそれぞれソフトメーター、デモ機を御提供いただきましたけれども、それらの誤差の確認、また、誤差が生じている原因について分析を進めていきたいと思っております。

そういったことを通じまして、ソフトメーターとして必要な基本仕様、こういったものを具体的に検討していきたいと、このように思っております。

今回、我々としては、現行のタクシメーターを動かしながら、その裏で、このソフトメーターを実際に動くかどうかということを実証実験したわけですがけれども、実際にこれを使って運賃收受するための実装機というものを今後作成していきたい、このように思っております。

そのためには、当然のことながら、実際に利用されるお客様にも分かるような形、運賃表示システム、こういったものの検討もする必要がありますし、また、普及につなげていくためには、現行のタクシメーター、いろいろな機能がついております。自動日報など、他の機能がいろいろついてはおりますけれども、そういったものもソフトメーターに搭載できないかということも実際問題としてありますので、これも併せて検討を行いたいと、このように思っています。

それで、制度設計の方向性、これについては実証実験と並行して、検討会のほうでもいろいろ議論をさせていただいておりますけれども、今回、利用者にとって、やはり信頼に足るものにならなければ、幾らこれがソフトメーターですと言ってもなかなか御理解いただけない、場合によっては現場でトラブルになる、そういった可能性もあるだろうということでもありますので、こちらについては、現行でも、JISを使って正確性を担保しておりますけれども、ソフトメーターについても、このJIS取得といった制度上の措置を考えていきたいと、このように思っているところでございます。これがソフトメーターでございます。

続いて4 ページのほうでございますけれども、事前確定型変動運賃、いわゆるダイナミック・プライシングの実証実験のほうでございます。

こちらのほうも、結果的に、2 社、2 グループの参加ということになっております。我々といましては公募をかけて、できる限り広く、現在存在する配車アプリ会社のほうに、お声をおかけしたのですが、残念ながら、この2 社の参加ということになってしまいました。

場所につきましても、私どもといましては、幅広くいろいろな地域でということも

期待を持っていたわけでありませけれども、結果的に、両グループとも、ある程度需要と、それから供給、そういったものが確保されている地域で、まず、取り組みたいというお話で、結果的に東京都ということで、場所を特定して実証実験をしていただいているということでございます。

最後のページでございますけれども、今後の制度の在り方ということでございます。現在、実証実験をしていただいておりますけれども、具体的に、1ポツの①②③ありますけれども、それぞれ変動運賃の推移がどうだったか、それから変動運賃を採用したことによって実際にタクシー事業者の経営に与える影響はどうだったか。それを利用された利用者、それから運転手側、そういったものの意向調査を確認したいと思っております、こういったものも踏まえて、今後、制度設計の在り方を考えていきたいと思っております。

いずれにしても、こちらの制度設計につきましては、大前提として、タクシーが公共交通機関となるような役割を損なわないように、かつ、生産性、利便性を上げていくということで、そういう前提でもって検討を進めていく必要があると思っております。

こちらについては、いろいろ実は先般の通常国会のほうでも、いろいろな先生方からも、この件については御質問がありまして、やはり利用者サイドに立ってとか、あと組合員の中もそうなのでございますけれども、そういった方々のほうの懸念なども示されたところでございますので、在り方については、今後、有識者からなる検討会を新たに設置しまして、今般いただいた実証実験の検証結果も踏まえながら、制度の在り方について議論を深めていきたいと、このように思っています。

以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。11時半になりましたが、大辻課長はもう少しお時間よろしいでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） 多少、5分ほど。

○武井座長 では、5分ほどで、どこかでフェードアウトして、ほかの方に代わっていただいて、質疑応答自体まではやっちゃって、もし、答えられないことは、後で御回答をと思えます。よろしく願いいたします。

○国土交通省（谷合課長） すみません、IT点呼のほうも。

○武井座長 すいません、では、お願いします。

○国土交通省（谷合課長） 自動車局の安全政策課長でございます。

IT点呼の拡大についての検討状況について、簡潔に御説明をさせていただきます。

運行管理高度化検討会というものを本年の3月に設置しておりまして、ここでIT点呼の機器の性能要件などの設定に向けた課題抽出を行うために、4月から実証実験を行っております。

この実証実験を踏まえまして、IT点呼機器の性能要件などの最終化に向けたパブリックコメントを11月末から実施しているところでございまして、このパブリックコメントの結果を踏まえまして、本年の末、もう12月ですけれども、本年末までには、IT点呼の拡大に

係る規定を措置しようということで、今、準備しているところでございます。

以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。では、質疑応答をお願いいたします。

夏野議長、お願いします。

○夏野委員 ありがとうございます。

国交省さんに、実証実験をやられているのですけれども、通常、民間であれば実証実験をやるときには、実証実験の前に、これぐらいの誤差だったらよしとする、これぐらいだったらよしとしないという仮説を実証実験前に立てるのが普通なのですけれども、例えばソフトメーターに関しては、どれぐらいの誤差だったらよしとするとか、こういうIT点呼なども、どういう状況になったらこれはよしとするという、そういう基準を持たれているのでしょうか。

○武井座長 いかがでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） お答えします。ソフトメーターのほうに関しましては、もともと今回実証で使うデモ機そのものが、まだ開発途上だったということもあって、実際にどういったものが出てくるかというのは、各社さんにそれぞれ委ねた部分がありましたので、具体的にどこまでの誤差であれば許容できるのかというところまでは、なかなかそこまでは判断がしかなったところではあるのですけれども、現状のタクシーのハードメーターの誤差は、JISによりますと、実際の実測の距離と0.2%程度の誤差ということでありまして、そこまでの誤差を追求するのかどうか、そういったことを含めて、今後検討していきたいと思っております。

○夏野委員 GPSの精度などというのは、もう数学的にある程度計算できると思いますし、それから料金の段階というのを見れば、その数学的に出てきた数字が一体どれぐらいの確率で次にまたいでしまうかというのも、ある程度数学的に仮定できると思うのです。

ですので、結果を見てから考えるというのは、逆に言えば、どうにでもなるし、政治的にもいろいろと干渉が入る可能性もあるので、ぜひ今後、IT点呼などの問題に関しても、こういう状況だったらよしとなるだろうという仮説を、ぜひ立てていただいて、その上で実証実験に取り組んでいただきたいなと思います。ぜひよろしくをお願いします。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。御指摘ごもっともでございます。ありがとうございます。

まさにGPSの位置情報そのものは、正確性が高いと思いますけれども、我々としてすごく懸念しておりますのは、情報が取れない場所、トンネルですとか、それから電波の弱いところ、山道といったところ、そういったところも含めて網羅的にしっかりと正確な情報が取れるかどうかといったところも懸念材料としてはございましたので、そういったことも踏まえて、引き続き検討を進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

○武井座長 お願いします。

では、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明ありがとうございます。それぞれ取組を進めていただいております。感謝申し上げます。

ソフトメーター、ダイナミック・プライシング、IT点呼それぞれ現状を報告していただきました。それぞれ実証実験の終了後に、どういう計画でさらに次の手を打っていかれるか、また、さらに社会実装はいつのタイミングになるのかというのを、それぞれ教えていただきたいというのが共通としての質問です。

またソフトメーター、ダイナミック・プライシングについて1つずつ質問があります。ソフトメーターについて重要になってくるのが、特定のメーカーだけが参入しないような形で利用できるようになるというのが重要だと思っております。この辺りのある種の技術中立性を持ったような形の標準の設定だとか、ガイダンスの整備はされているでしょうかというのが1つです。

続いて、ダイナミック・プライシングについては、どうしても実施している地域が、2事例だけなので偏るのは仕方がないと思います。自治体でもこういった仕組みを実施したいと言われているところがあると承知しておりますので、そういった自治体も巻き込んだりですか、ほかの地域でも実施する、こういったことも実施されたらどうなのかと思います。都心部と地方部で課題も異なっていて、例えば料金の幅も違う設定の仕方が必要なのではないかという、こういう御意見などもあるかもしれないと思いますので、それぞれお答えいただけるとありがたいです。

○武井座長 ではお願いします。

○国土交通省（大辻課長） ありがとうございます。

まず、1点目のソフトメーターの関係でございますけれども、まさにそういう偏りが起こらないように、今回実証実験に参加いただいたグループ、既存のメーターを製作している会社やIT系の企業も加わっていただいて、それぞれやっております、こういった幅広く参画いただいたということで、中立的な制度設計を進めていけるものだと思っておりますし、そのように心がけていきたいと思っております。

2点目の変動運賃でございますけれども、残念ながら、都市部に限られてしまいました。今、先生がおっしゃったとおり、地方でもそういうお考えを持っているところを承知したので、今後制度設計に当たっては検討会を立ち上げますけれども、そういった実証実験も、もしできるようであれば、そういうものも考えていきたいと思っております。

○国土交通省（谷合課長） あと、IT点呼につきまして、先ほど実証実験をやったということなのですが、本年末までに、規定は措置をしまして、それを実際に事業者に周知を図って、来年の早期には運用を開始したいと考えております。

以上です。

○落合専門委員 ありがとうございます。ソフトメーターとダイナミック・プライシングのほうも、ちょっとスケジュール感を教えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） ソフトメーターは、まさに議論を引き継ぎということであり、ますけれども、ポイントになるのは、その利用者、消費者の信頼性を獲得するためにも、その基準の設定というのは必要になってまいりますので、現行のJIS制度ということで御紹介させていただきましたけれども、そういった制度を含めて、これから検討を進めていきたいと思っています。

一般に、このJISですけれども、聞いているところによれば、数年単位を要するとの話も聞いておりますけれども、私どもとしては、当然、事業者サイドからも、ぜひ早くやりたいという話も聞いておりますので、スピード感を持って対応していきたいと思っております。現状では、その程度のお答えしかできませんけれども、現状ではそういうことでございます。

変動運賃につきましては、検討会を立ち上げますけれども、少なくとも4年度、来年度の中で、その在り方の検討を進めたいと思っております。

以上です。

○武井座長 井上委員、お願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。変動運賃のほうなのですけれども、これは実証実験が終わったばかり、あるいは、まだやっているというところで、なかなか取りまとめはできていないと思うのですけれども、ここまで利用者並びに事業者側の、やってみての感想とか、何かいろいろな声が聞こえてきているのであれば、少し御紹介いただきたいのですけれども、いかがでしょうか。

○国土交通省（大辻課長） 変動運賃の声の話でありますけれども、逆に、特に現場サイドではトラブルになっていないということは聞いていますので、そういった意味で1つの感触というか、感じだと思っております。いずれにしても、まだ結果が事業者から出てきていないので、それを踏まえて改めて御説明の機会をいただければと思っております。

○井上専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。では、すみません、お時間なので、ここで総括いたします。

本日は、ソフトメーターや変動運賃制度、IT点呼の拡大に向けた取組の最新の進捗状況を御説明いただきました。

国土交通省様におかれては、ソフトメーター及び変動運賃制度の実証実験の課題整理を丁寧に行ってください。その結果を踏まえ、1月以降に経済活性化WGで今後の対応について改めて国土交通省様に御説明いただきたいと思っておりますので、引き続き、審議への御協力をお願いいたします。

本当に、お時間超過して申し訳ございませんでした。よろしく願いいたします。

ということで、ここで御説明者の入替えをお願いいたします。

（説明者入替え）

○武井座長 続けまして、「生産性向上に向けた物流改革」のテーマに移ります。ここか

らは、日本IT団体連盟の國峯様、横内様にお越しいただいております。

また、国土交通省様の日野課長様にもお越しいただいております。お忙しい中を誠にありがとうございます。

国土交通省日野課長様より5分程度で御説明いただきまして、その後、質疑応答を行えばと思っております。

では、日野課長、お願いいたします。

○国土交通省（日野課長） 国土交通省の貨物課長をやっております、日野と申します。今日は、どうぞよろしくお願いいたします。

では、資料の2-2を御覧いただければと思います。

規制改革実施計画の中で、国土交通省は、ラストワンマイルの配送において、当該通達というのは、繁忙期通達のことですけれども、繁忙期通達でもカバーできない具体的なニーズについて実態調査を行い、報告書を取りまとめるとされたところでございます。

これを受けまして、国交省のほうで関係省庁とも連携いたしまして、事業者に対して、現在、ヒアリングを行っているところでございます。コンビニエンスストア、ECモール事業者、農業関係者。

運送事業者側として、大手の宅配事業者、軽貨物、農業関係の物流子会社ということでございます。

進捗ですけれども、先月末現在で、ユーザー側につきましては6社、運送事業者側については6社についてヒアリングを実施してございます。

今後、運送事業者の軽貨物の宅配、大手2社、ユーザー側も大きなECモール事業者とかフードデリバリーの関係者、それから大手のスーパーマーケット、それから大手のコンビニ、これらに対して、また、さらにヒアリングを進めていきたいと思っております。

次のページを御覧いただければと思います。

まだ、ヒアリングを進めている最中ですし、これまでヒアリングした結果を精査中ではありますけれども、どんな内容だったかということを簡単に御紹介させていただければと思います。

主なヒアリング内容の①でございます。繁忙期通達の活用状況という、これは運送業者に対して聞いた話でございますけれども、繁忙期通達は、運送事業者の6社に聞きまされたけれども、簡単に言うと、4社は活用しているけれども、2社は活用していないということでありました。

そのうちの、活用していると言っている1社につきましては、繁忙期通達の許可の対象期間が、現在、90日となっておりますけれども、もう少し物流が多いので拡大してほしいというような意見がありました。

2番目として、配送に求めるサービス品質、これはユーザー側の意見でありますけれども、安くて速い配送サービスがほしいと。

それからユーザーが言ったことで多かったのは、EC事業ではお客様と接するのは配送員

のみとなりますので、会社の顔となってしまいます。したがって、接遇面での一定のルールは求めたいということは言うておりました。

それから、ドラッグストアは2社が言ったことですがけれども、事故の際の補償ですとか、トラブル対応というのは、自分たちではなくて、運送事業者側でやってほしいという話がありました。

また、左下の3番目、個人による自家用車を使ったラストワンマイル配送の可能性ということでもありますけれども、条件つきで、個人による自家用車の配送を使うことも考えられるといった会社が2社ほどございました。ただ、一方で、この2社もギグワーカーといって、いわゆるギグワーカーですね。何の教育も受けていないようなギグワーカーを無条件で使いたいという声はございませんでした。

条件つきで使ってもいいと言ったのは、大手のECモール事業者と大手のコンビニ事業者の2社でありました。

そのうち1社につきましては、個人による配送を活用するためには、接客面とか、商品管理について一定のレベルが必要だと、②の配送に求めるサービス品質とかぶるところでございましてけれども、したがって、ギグワーカーに配送を依頼することは難しいのではないかという問題がある。

ドライバーを評価できる仕組みが必要なのではないかということは言うておりました。

最後④ですけれども、ラストワンマイルの配送に関連してということで、旅客事業者による貨物運送についても意見を求めていました。これは、今、タクシーで、タクシーデリバリーといって、タクシーの中に食品を積むというサービスを特例的に認めているものがございましてけれども、それについても意見を求めていましたが、3社ほどから旅客事業者、タクシーであれば、個人による配送と比較して安心感があるという意見がありました。

一方で、同じ会社が言うているのですけれども、そうはいつでも、タクシー事業者が貨物運送、価格面、コスト面での折り合いがなかなかつかないのではないかというようなことを言うておりました。

以上が、現時点での簡単な紹介ですけれども、引き続き、ヒアリングを進めて報告の取りまとめに向けていきたいと思っております。

私からの説明は、以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

では、質疑応答に移りたいと思っております。よろしく申し上げます。

夏野議長からは、いかがでしょうか。

○夏野委員 ありがとうございます。

ヒアリング、立場によって、皆さん、全然違うと思うのですが、これも、先ほどのときにもあったのですけれども、実証実験のときにも申し上げたのですが、ヒアリングでどれぐらい要望があったら前向きに検討するとか、そういう基準を、ヒアリングをする前に、ぜひ決めておいていただかないと、ヒアリングの結果というのを、何か聞き取る聞き方に

よっていろいろと変わってくるので、これを受けて国土交通省さんとしては、どういうふうに進めるのかというのは、ちょっとお聞かせ願えますでしょうか。

○国土交通省（日野課長） ありがとうございます。なかなかヒアリング前に、例えば何分の何でやりましょうということは、ちょっとそこまで考えていなかったものですから、ちょっと分からなかったものから、いろいろ大手の事業者から聞いてみて、大手であれば、大体それが大宗であろうということで、聞き始めたのですけれども、ちょっと今のお話は、申し訳ないのですけれども、事前にそこまで定量的に考えていなかったものから、ちょっと踏まえて、ちょっと中で議論をしていきたいと思います。

○夏野委員 特に新興のところと、既存の従業員の使い方とか、配送網の使い方がもうかっちりしてしまっているところでは大分スタンスが違うと思うので、その意味では、新興のところを中心に要望があるということも、何か予測できると思うのですね。ですので、できれば、新興のところを厚めに聞いていただくといいかなと思いました。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

では、後藤委員、お願いします。

○後藤専門委員 御説明ありがとうございました。今の夏野委員の御指摘とも重なるのかもしれないのですけれども、ヒアリングでユーザー6社、運送事業者6社ということで、ちょっと途中聞きづらい部分があったので、ひょっとしたら御説明があったかもしれないのですが、どういう基準でこの6社を選定されたのかということが必要なと思います。特に繁忙期通達の対象期間をどうするか、といったことについては、事業者の規模によっても必要となる度合いというのは違ってくるでしょうし、そのときに割とシンプルな質問項目ですから、どちらかというと、アンケート調査とかのほうが本来であれば適しているような気もしなくもありません。

それで、運送事業者の数を考えると大手6社で代表させてよいのか、大手ほど何とかやりくりできるのではないかなという気もするのですね。繁忙期にふだんから余剰リソースをかかえている余力がないところこそ、繁忙期通達などで何とか一時的に増やそうとするのであれば、むしろ中小に聞くべきなのではないかなという気もするところです。

大手のほう为抓手り答えてくれるだろうという期待が持てることは間違いないと思うのですけれども、これでニーズがあります、6分の1なのでニーズはありませんと言ってしまっているのかというと、それは大分乱暴な議論かなという気もしまして、感覚が分からなかったということであれば、この先に、さらにもっと深い広げた調査をしていただくこともあり得るのかなと思うのですけれども、その辺り、どういうふうにお考えでしょうか。

あと、この選定の基準ですね、どういうふうにされているのか、もう一度お願いできればと思います。

○武井座長 すみません、お願いします。

○国土交通省（日野課長） ありがとうございます。運送事業者側は、我々所管業種ということで知見があります。宅配をやっている会社は、ほんのわずかでして、ここで大手4社と申しあげましたけれども、これでほとんど尽きているような状況です。

あと軽貨物の宅配をやっている事業者が幾つかありますので、ちょっとそこはまだヒアリングから漏れていますので、そこを今後やっていきたいと思っています。

それからユーザー側は、我々は所管業種でもないので知見がありませんので、経産省さんとか農水省さんと協力して、その業界の大手ということでやらせていただいて、スーパーマーケットとコンビニについては、まさに一番の大手の会社で聞いております。

それから、ECモールも幾つかしかありませんので、1つの大手と、今後はもう一つの大手に聞きたいと思っていますが、ドラッグストアは幾つか分かれているとは思うのですけれども、とりあえず、御紹介をいただいた2社ということで、それが上2つかどうかちょっと私、分からないのですけれども、そこから聞いております。

ちょっとそれで足りないということも、そういう御意見もあるかもしれません。ちょっとまた経産省とか農水省と相談して、ヒアリング先については考えていきたいと思います。

○武井座長 後藤先生、いかがでしょうか。

○後藤専門委員 ありがとうございます。ユーザー側は、大きなニーズがあるところという意味では、そういう大手に聞くというのでいいと思うのですけれども、むしろ運送事業者側を、宅配便4社に聞くということで本当によかったのでしょうかと、そこはもちろん大きな必要性があることは間違いないのですけれども、中小のトラック事業者さんが、これを必要としている可能性というのを、最初から聞きもしないというのは、果たしてどうなのだろうかと、ちょっと思われますので、そこも御確認いただいたほうがいいのではないかなと思いました。

○国土交通省（日野課長） そうですね、宅配は、この大手4社がもうほとんど全部コントロールしていて、この事業者が直接やっている場合もありますし、協力会社に頼んでいる場合もあります。いずれしても、ほとんど、この大手で尽きているという状況だと思っていますので、これで足りているかなとは思うのですけれども、ちょっとまた御意見があれば伺わせていただければと思います。

○武井座長 1点御質問なのですが、都市部と地方との違いみたいなものが、このアンケートにどこかで出ているのでしょうか。このアンケートは、ユーザーは荷主のことであって、住んでいる人といいたいでしょうか、お客さんというか配送を受ける個人の方の側は多分ヒアリングの対象に入っていないのだと思いますけれども、そうした個人の方の声は、一定程度ユーザー側に反映されるのかもしれませんが、都市部と地方部で何かニーズの違いとか、そこら辺のことで何かお気づきになるような点とか、この現状までの調査の中で、国交省さんのほうで何かございますでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 都市部と地方部ということで、明確に都市がどう、地方がどうという意見はなかったのですが、①で申し上げますと、もともと繁忙期通達を使ってい

る会社は別に都市だから使っている、地方だから使っているということではなくて、もともと使っているから使っていますという話でした。

それから、主に使っている、これは農業系の大きな物流子会社ですけれども、ここは要するに必然的に農産物の関係がありますので、地方部が多いということがございました。

②の配送に求めるサービス品質、これは都市だろうが、地方だろうが、特に変わりはないかと思えます。

それから、③の自家用車の配送ですけれども、1つは、大手ECモール事業者さんは、特にその違いはなかったように感じます。

大手のコンビニ業者さんは、まさに今、ネットコンビニという形で、一部の店舗で実験的にコンビニの商品を自宅に配送するようなサービスを実験的にやっているようなのですが、そこでおっしゃっていたのは、基本的には運送業者にオンデマンドで頼むような仕組みを今後考えているようなのですが、北海道のある町を、網走市という例示を出していましたが、そういう網走市ぐらいの地域になると、なかなかオンデマンドでやってくれる運送事業者が、もしかしたらないかもしれないということは言っていましたね。そういう意味で地方部において、そういった個人を活用するニーズはあるのかもしれないようなことは言っておりました。そんなところです。

○武井座長 ありがとうございます。

では、続きまして、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 御説明ありがとうございます。私も3つほど伺いたいことがございます。1つが、今回御発表いただいたヒアリングの中でも、繁忙期通達の期間の拡大といったものも意見として、運送事業者からも出ていたということもありました。この辺りはユーザー側も、本来的な要望があるところなのかなとも思いますので、期間の見直しというのも考えられるのではないかと思っております。どういった形で今後検討していったら、結論を得るようなタイミングをどのように設定することができそうかというのが1つ目です。

2つ目が、先ほど武井座長のほうからもお話があった点ですが、地方と都市部で違いがあると思われれます。広い意味での交通、人流の場合もそうですし、物流の場合も地方と都市部とで構造が違うという部分もあると思います。このため、自家用有償であったり貨客混載についても、やはり都市部と、特に過疎の地域ですけれども、規制を分けていたりするということもあります。やはり地域によって、そもそも供給量に差があるといったところもあると思いますので、今後、より詳細に課題を拾っていただくとはいえないでしょうかというのが2つ目です。

3つ目が、報告書の最終的な取りまとめのスケジュールだったりとか、ネクストステップ、繁忙期通達に限らず、どういう形で進めていかれるのかを伺えればと思いました。

以上です。

○武井座長 よろしく願いいたします。

○国土交通省（日野課長） まず、1点目の期間の話だと思います。

これは、具体的には、この農業関係の大きな荷主の物流子会社から出ている話でして、これは、農産物の収穫とか、農薬とか肥料の配送で結構白ナンバーを活用しているのだけれども、現行の通達の90日では足りないので、もう少し使いたいのだという話がありました。ちょっと農業関係の特有な事情によるものなのかなと思ひまして、ほかの運送事業者からは、特にそこまで言っていませんでした。ちょっともう一度精査をしてみまして、それが一般的な話なのかというのは、ちょっと聞いてみたいと思います

それから2点目の都市と地方ということで、そういったそれぞれの地域の実情で詳細に拾っていくべきではないかという御指摘だと思います。ちょっと都市と地方という問題設定でヒアリングをしていたわけではありませんので、ちょっとそれも念頭に置きながら今後のヒアリングは進めていってもいいかなと思います。

最後、報告書の取りまとめは、ヒアリングは、冒頭申し上げたように、年内にとりあえず一段落して、また、ここが足りないのではないかと、ここから聞くべきだというお話があれば、それに追加的にやっていきたいと思ひますし、それは年内を一応目途にやっていきたいと思ひます。そのスケジュールは、また、ちょっと事務局とも相談させていただければなと思ひます。

以上でございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。1点目のほうは、ユーザー側のお話もあると思ひますので、ユーザー側も含めて聞いていただければと思ひます。取りまとめの時期については、物流については、非常にニーズも高まっている部分もあると思ひますので、早めに整理をしていただきたいという部分も、特にユーザー側は大きいと思ひますので、ぜひできる限り前倒しをしながら進めていただけるとありがたいなと思ひます。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。あと、ご参加されています日本IT団体連盟様のほうから、何かコメントその他ございますでしょうか。

○國峯氏 IT団体連盟の國峯です。今日は、お呼びいただきまして、ありがとうございます。

検討を進めていただいて大変ありがとうございます。

先ほどの繁忙期通達の話ですと、我々の方でいろいろヒアリングをさせていただいていゝる中で、期間を限定せずに、セールをやる時期などニーズがある時期が異なってくるというところがあるので、期間の限定をなくしてほしいという声は幾つか聞いたところでありまゝす。

あと、この御提案自体、もともと我々のほうでもニーズがありますし、いろいろなニーズがあるということを知りて御要望させていただいたところ、さらにコロナで、特にこの1、2年でもテレワークが増えてきて、すぐ家に届けてほしいというニーズが社会的にもかなり高まってきていて、したがって、フードデリバリー業界などは急成長をしていますが。こうした社会の変革に合わせて、例えばフードデリバリー業界は、今、飲食品だけな

のですけれども、今後、日用品を運ぶというような話も聞いておりますし、例えば、雨の日とか、雪のところでは自転車だと危なかったりとか、地方で坂道があるとなかなか自転車だと運べないとか、いろいろなそういったニーズは聞いておりますので、そういった社会の変革に合わせた制度改革ということ、もちろん、無条件で自家用車を使うということは難しいと思うのですけれども、いろいろな要件をつけた上で、そういう改革をしていただけると非常に有意義ではないかと思っております。

今日は、ありがとうございます。

○武井座長 国土交通省様から、何かこの段階でコメントはございますでしょうか。

○国土交通省（日野課長） 我々も輸送の安全とニーズの兼ね合いの中でしっかり取組を進めていきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。ほかの皆様からは、よろしいでしょうか。

では、物流部分の総括をいたします。

本日は、ラストワンマイル配送に関するニーズ調査の最新状況につきまして、御説明いただきました。

国土交通省様におかれては、まずは年末までにニーズ調査のとりまとめを丁寧に行っていただきますよう、よろしく願いいたします。その結果を踏まえ、1月以降に経済活性化WGで今後の対応について改めて国土交通省様に御説明いただきたいと思っておりますので、引き続き、御審議への御協力を何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、モビリティ関連の今日の3つの審議をこれで終了したいと思います。

国土交通省の皆様におかれましては、本当に時間も超過して、懇切な御説明をいただきまして、誠にありがとうございました。では、これにて御退出をお願いいたします。委員の方は、お残りいただければと思います。

○国土交通省（日野課長） どうもありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございます。

では、3つ目の議題に移ります。

それでは、第3の議題「規制改革ホットライン処理方針」に移ります。事務局から御説明をお願いいたします。

○天田参事官 事務局でございます。

今回、令和3年8月23日から11月4日までの期間に、各省から回答のあった提案につきまして、事務局で、資料3のとおり処理方針を確定いたしました。この方針案については、事前にメールで、委員、専門委員の皆様にご確認いただいております。今回処理方針を決定する事項は、この資料の1件となっております。

本ワーキング・グループにおいて御決定いただければと存じます。

以上です。

○武井座長 ただいまの御説明につきまして、資料3のこちらにつきまして、御意見などございますでしょうか。

これは全くの新規というより、ほかにも絡む話ということですね。

○天田参事官　そうです。

○武井座長　ということで、異議なしということによろしいでしょうか。

では、資料3のとおり、規制改革ホットライン処理方針を決定いたします。

以上で、本日のワーキングを終了いたします。ありがとうございました。