

第4回 地域交通制度革新に関する検討委員会

日時 : 令和 6 年 10 月 1 日 (火) 13:00 ~ 15:00

会場 : 運輸総合研究所 2F 会議室 (対面・オンライン併用)

委員 :

委員	宇都宮 浄人	関西大学 経済学部 教授 (ご欠席)
委員	仮井 康裕	広島電鉄株式会社 代表取締役社長
委員	小嶋 光信	両備グループ代表兼CEO 一般財団法人 地域公共交通総合研究所 代表理事
委員	林 秀弥	名古屋大学大学院 法学研究科教授 (リモートでのご出席)
委員	松本 順	株式会社みちのりホールディングス代表取締役 グループCEO
委員	松本 義人	西日本鉄道株式会社 専務執行役員 自動車事業本部長
委員	森 雅志	富山大学 客員教授 (ご欠席)
委員	宿利 正史	一般財団法人 運輸総合研究所 会長
委員 (座長)	屋井 鉄雄	一般財団法人 運輸総合研究所 所長 東京科学大学 特命教授
委員	奥田 哲也	一般財団法人 運輸総合研究所 専務理事 ワシントン国際問題研究所長・アセアン・インド地域事務所長 (ご欠席)
委員	金山 洋一	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 研究統括 富山大学 学術研究部都市デザイン学系 特別研究教授
委員	藤崎 耕一	一般財団法人 運輸総合研究所 主席研究員 研究統括
委員	城福 健陽	元京都府副知事 一般財団法人 運輸総合研究所 特任研究員

議事

- (1) 第3回委員会におけるご意見等(概要と対応)<資料1>
- (2) 地域交通産業の基盤強化・事業革新のためにめざすべき法制度のあり方<資料2>
- (3) 地域交通確保・維持・改善のために法改正を待たずに対応すべき事項<資料3>

上記、資料1～3について事務局からの説明に続いて、小嶋委員より<参考資料>についてご説明の要旨は以下のとおり。

- ・ 地域公共交通総研のアンケート調査では、赤字体質から事業構造を転換し、黒字事業にしていく必要があるという意見が大勢を占めた。
- ・ 需給調整規制の廃止、規制緩和の流れの中で、需給調整が悪い言葉のような意識になった。競争のある一部の地域と、それ以外の地域社会の中では需給の最適化、調整をしなければ地域交通の維持は無理である。既に交通政策基本法があるので、それに沿った法改正をしなければならない。
- ・ 法改正しないで出来る制度変更として、1番目に運転士・乗務員の問題がある。大型二種免許保有者は全体的には7割程度減少だが、新規に大型二種を取る人はピークの1割しかいない。これは10人抜けたら1人しか供給がないことを意味し、これではバスの運行を維持できない。一方、大型一種免許はなだらかに増加。大型二種免許保有者は、郡部にはほとんどいないが、大型一種保有者はいる。人口閑散地域でのバス路線の維持のために、自治体の自家用有償旅客輸送があり、これは大型一種免許の乗務員でよい。これを準用し、当該バス会社が補助路線である場合は、自治体からの依頼があれば過疎地域を乗合バス事業者による自家用有償旅客輸送とみなして、運行の乗務員を大型一種免許者で認めることを提案したい。有償輸送の法第78条の3号と道路運送法施行規則の第51条の16。少し対象枠を広げることで、農村地域でも乗務員を確保でき、みなし行政による公設民託みたいな形をしてはどうか。
- ・ 2番目、運賃問題は、規制緩和の前には運賃3原則がある。しかし、利用者利益として運賃が安いことがよいという法律になったために、この3原則も失われた。これを復活する必要がある。理由は、利用者には分かりやすい運賃がよい。今後、均一運賃のようなものを市内で実施する際、ばらばらの運賃が市場に輻輳するということは、決して利用者の利益になるものではない。同一路線同一運賃の原則。また、賃率の異なる他社競合路線の適用運賃というのは、路線の主体事業者の賃率、10の路線を運行している事業エリアに新たに1の路線で参入する事業者がいて、そこが100円運賃を実施すると、全体が成り立たなくなる。路線の主体事業者の賃率というのを両者が適用するような形の原則。さらに、郊外の事業者と、市内事業者、都市型の事業者の条件の違いはある。都市型の事業者は平均時速10キロでしか走れないのに対し、郊外事業者は平均時速40キロぐらいで運行できる。事業者によって約3～4倍のキロ当たりコストが違って

る。それを市内のところに適用されてしまうとどうにもならない。市内においては都市型事業所の運賃に調整する。これは利用者の利益の観点から見ても決しておかしなことではない。供給を維持することが利用者の利益であることを考えれば、事業者が健全に競争できるような体制をつくることが好ましく、運賃3原則の復活がないと問題解決は難しい。

- ・ 3番目に、平成18年の道路運送法改正により、協議運賃が導入された際、協議に参加しない事業者の存在がある。今の法律では拘束力がないが、中央から地方へという流れがあり、利用者の利益を考慮すると、資料2にあるように、法定協議会における自治体の首長に総合調整権限を認めることが必要ではないか。多数決原理にならない今の協議会の制度を、公平な競争ができるように改めることが大事である。
- ・ 4番目に、運賃、便数、時間帯だけではなく一部の黒字路線だけを狙った申請はクリームスキミングの対象に加えることが挙げられる。欧米でもそうになっているが、日本はここが欠落している。一部の競合の黒字路線だけを狙った申請というのはクリームスキミングであり、それは資料2にあるように、法定協議会において進出を認めるか認めないかということを判定し結論することが必要ではないか。
- ・ 5番目に、利用者の利益の観点から、競合で輻輳する路線での便数とダイヤの調整がある。運転士不足の中で、便数とダイヤの調整は競合会社と一緒にやらないとできない。ところが、それをやると特例法を活用する対応をしないと、公正取引委員会より処罰対象になる。同じ時間帯にたくさんの便数が輻輳して走ることは、決して利用者の利益になるものではない。これは過当競争によって生じているものであり、このようなケースは恒常的に独禁法の適用除外が基本という形にして、競合で輻輳する路線での便数とダイヤの調整というのを早急に認めることが運転士不足と路線維持のために必要である。複数の市内路線があるところでは、通勤・通学時間帯にバスが隊列走行のように来る形が見られる。

対して、各委員からの主な発言の要旨は以下のとおり。

1. 資料2（めざすべき法制度のあり方について）関係

- ・ 資料2の中の一番大事な法律で定められることが必要なコンセプトとコンテンツのところで、17ページの14番に、今までにないコンセプトが加えられたことを大変高く評価するので、よろしく願います。特に地域交通事業の基本的な具備要件として、地域の需要に適合する量・質のサービスの提供の責任ということ、地域との共生等の社会的な責任の実行が定められている、このコーポレートガバナンスコードを背景とした、特に地域との共生に企業として責任があるところを明確にさせていただいたという点である。
- ・ さらに、評価する点として、22ページの21番で、「自治体の公的負担の根拠」につ

いて、国の負担の根拠も含まれると思うが、これは「支援（補助）ではなく委託への対価である」としており、これもコンセプトとして非常に大切である。これを明確にすること、また、「委託内容・対価の水準を適正にする」ということもコンセプトでベースとなる部分で非常に大切と思う。

- ・ 一方、違和感があったのは、資料2の9ページ、コンセプトとかコンテンツの前の段階で、「公正で秩序ある競争を通じて」という従来の考え方が、この後も適用されるといふ趣旨で記されている。どうやって供給を維持していくのが最大の課題である以上、もはや競争を通じて維持していくことは考えづらい。特に運転手不足に起因して、ここでイメージすべきことは、生産性の向上、公共交通事業を職業として魅力的なものにすることを通じて、供給を最低限維持していく制度であることが重要というふうに考え方を変えたほうがいいのではないか。
- ・ 自治体が責任を持つということで、自治体の責任となった暁には競争環境が多分生まれる気がする。「公正で秩序ある交通」は、持続可能などの点で重要な視点である。既に地方部では公共交通に公費が必要となっているが、今後、路線存続のためとしても人口減社会にあって公的資金は増加する方向といえ、更には、地域を持続可能にするネットワーク型コンパクトシティ政策のための利便性向上を図るなら更に公費が必要になっていく方向にある。つまり、輸送企業へのいわゆる「補助」の域を超えて公的事業に近づいていくことから、公的事業では一般的なコンプライアンス、コンフリクトや公平性などが強く要求されることになっていく。なお、公共交通の責任が政府にある欧州では、1990年代に統一的に鉄道が上下分離された経緯があるが、その背景のひとつに運営の非効率性による政府財政の圧迫があり、2007年のEU指令によって一般競争入札が基本となってきている。さて、「公正で秩序ある交通」は、第一にこのような形態がイメージされたが、中長期的な姿といえる。第二に、短中期的なこととして、公費を受け入れる法定協議会の独禁法の除外規定のあり方、また、事業の再編・連携のあり方など、こうした観点も踏まえて時間軸上で考える必要がある。
- ・ 先程の資料2の22ページ21番の「自治体の公的負担の根拠は、支援（補助）ではなく委託への対価である」ことが法律で明確になると、自治体はかなり頭が変わるのではないか。これとは別に、ただし、仮に法整備が進んだとして、法整備ができて解決できないと思うのは運転士不足の問題である。C地域はコロナでもあまり影響を受けなかったし、人も減らなかった。ある一定のところは人口があり、次は自動運転という話が出ている。逆に難しいのはB地域のところが、だんだん人口減になって運転士がいなくなり、一方で観光客は来て、収益性の高い高速バスや貸切バスは乗客がいるけれども乗合を維持していかなければならない問題が発生している。健全な地域交通事業者を作っていく必要がある。今のままで、今いる事業者が、法整備によってそれに従えばできるかという事業者の中の整理がある。このため、めざす法律は事業者に対するもの、自治体に対するもの、利用者、働く人、全員に関係してくるので、この次のステップも

考えながらの整理が必要ではないか。競争原理も、対価を払ってただ運行するだけ、サービス水準を維持するだけで、知恵やアイデアがなくなっている。それはまずいという思いで、それを残しながら、不当な競争、過当な競争を避けながら、アイデアは出していく、そういう枠組みになっていけばよいのではないか。

- ・ 健全な事業者をしっかり育成する、見極めをしていくことが肝である。自治体と話をしてほかの事業者にお願ひできないかという話をしていく中でも、コンプライアンス的にも、安全運行、乗務員の質も含めて、健全な事業者がなかなか見当たらないのが自治体としても悩みがある。コストには代えられない中で、健全な事業者を作っていくために、例えば、自治体の支え方として、規格、運賃、リスクも含めて自治体がどういう形で委託をすることについてもルールづくりをしていく必要がある。運転士の問題についても、弊社の実情として、50歳以上の運転士が全体の55%である。20代は5%未満で、40代も30%ぐらいしかいないのが現状である。それを踏まえての今後の乗務員数の推定を出すと10年間で約20%減り、15年間で約35%減る。輸送力が減少せざるを得なくなることを、自治体等の行政にも直接話をしている。都市部も含め課題が大きい中で、現状認識の中に運転士不足は現段階でも入れていただくことが非常に重要である。例えば大型二種の運転士でなければならない路線はそれで残さざるを得ないが、10人以上の利用客のいない路線があるエリアや、もしくは自治体等々でしっかり教育ができて、二種でなくても対応できる、スクールバス等々と連携しながらできるところは、大型二種の運転士で運行する路線から外し、そこから漏れたところの例外規定を設けるなど、本当に大型二種でないといけない路線はどこなのかという観点で法律の整理をすることがいいのではないか。コミュニティバスでも利用者が少ないところは、タクシー事業者によってさらに小型で対応できないかという話もしている。
- ・ 「公正で秩序ある競争」については、その趣旨は、一部の地域交通については既に独禁法でも協働という考え方に転換し、特例法でカルテルも認められている時代になっているが、まだ時限の特例法であることもある。委託契約の中での競争はもちろんある。大きな考え方、上位の考え方として、この言葉がいいかどうかは、議論を踏まえた検討が必要。
- ・ 資料2、19ページのカテゴリーについて1日数本などのバスは利便性という観点から公共交通として成り立っていない現状がある。需要に応じてという言葉は非常に多く、政策的に出てくるが、その需要の定義が重要である。利便性があると需要は増える。不便なこともあって需要が少ないのに、例えば1日4本で良いのかという議論も出るだろう。カテゴリーの分類では、サービスレベルも含めて自治体が決めることと記載していること自体は良いと思うが、そうした関係性がある中で、カテゴリーA、B、Cを固定的に決めてしまうところではもっと整理できないか。同じエリアでも時間軸上でカテゴリーが変化したり、また、空間的には、Aでも虫食いのようにBもCも混ざったりする。また、都市を持続可能にするために、例えばコンパクトシティ化など、都市政策のツール

としてもっと公共交通を便利にするというような戦略、政策上の行動を取れるようになるということを記載しておくといいのではないか。

- ・ 資料2の重要なポイントの1つに、自治体が確保責任主体であると明確に記載してある。さらに、どうしたら自治体を確保責任主体にできるのかについて、法定協議会がその地域のある交通サービスの中身を決めるという形にしてあり、それによって、確保責任主体が自治体という形にできるという構成になっている。この形の中で、13 ページの一番上の5番の2つ目の二重丸に、法定協議会の主催者である自治体の長に、事業実施に関する総合調整権限が付与され、その総合調整権限による措置への既存関係事業者の応諾義務が定められている、これでもって完全に自治体を確保責任主体にしている。これは、現状そうっていないからわざわざ記載してあると思われる。ここが、実はいろいろな事業者の反対を惹起しそうであると考えている。まさにそういう事例が起きていて、我々の運行エリアでコミュニティバスを我が社が一部運行しているある自治体において、徐々に利用者数が減少したためコミュニティバスのエリアの一部にAIオンデマンドを導入するという提案をした。それが法定協議会にかかり、地元のタクシー会社が自分の事業の需要が減少するとして大反対している。自分たちだけでは否決できないため、これが可決されたら30日間ストライキをやると主張している。このようなこともあり、重要なポイントとして、自治体の長の総合調整権限による措置への既存関係事業者の応諾義務で対応できるようにしないとこの仕組みは成立しないので、力を込めて手当ていただけることが必要である。
- ・ 9ページの最後のボツである「公正で秩序ある競争を通じて」について、競争をこの法目的を達成する手段として捉えられているが、法目的を達成する手段としてそれを競争に限定すると、どうしても競争が自発的に要請されるように捉えられがちであり、書きぶりとして狭いのではないか。競争は地域公共交通の各種市場がうまく機能した結果として生じる帰結、あるいは便益というふうに捉えて、サステナブルな地域公共交通の維持のために手段としての競争という枠組みに限定されないようにしたほうが、今の地域公共交通をめぐる危機感が伝わってよいのではないか。仮に競争という手段を前提に置くとしても、ある種管理された競争というか、需給調整や需給最適化という余地を含めた競争感を打ち立てる必要がある。「公正で秩序ある競争」はよく考えられたワーディングであるが、これまで公正かつ自由な競争という考え方に引っ張られてきている。今回の「公正で秩序ある競争」は、それとは全く別物だということをどこかで明確にしておいたほうがよい。
- ・ 「QOL」をもっと高めること、そして「ウェルビーイング」について、これは地域交通の議論に当たって最も重要なワードである。欧米、特に欧州に比べて、日本の国民の生活の質は、交通サービスの水準が下がったことによって、現実には生活の質が低下してしまっている。本来、同等かそれ以上のQOLを実現していてもいいのに、現実には交通の事情によって下がっている。だから、ウェルビーイングが実現できていない。そこま

で危機的な状況に置かれているという認識をもっと表に出し、考え方を整理していくことが大事である。そうすると需要が何かということがもっとはつきりする。今は、本来あるべき QOL を実現するために必要な交通サービスが実現されていないので、何か需要が低くなっているように見えるが、本来はもっと潜在的な需要があり、QOL を高めようと思ったときに出てくる交通需要はもっと大きいはずで、それに応えられるような供給を確保する仕組みを考えるという視点で物事を整理すれば、より本質に近づいていく。まず、そのことを工夫していただきたい。言葉にするのは難しいが、しかし我々はそのために議論している。もっと本質に立ち返って考えてはどうか。

- ・ 運転士の問題は致命的である。道路運送法の問題ではなく、道路交通法も含め、抜本的に考え直す必要がある。今回の整理も、道路運送法を念頭にいろいろ整理しているが、この枠も取り払い、地域の交通産業あるいは地域の交通サービスをこれから持続可能にするためには、待ったなしの運転士の資格の問題、運転士の確保の問題に踏み込む必要がある。どの法律で手当てするかは、政府の中の便宜上の問題であり、我々としては一体のものとして大胆な提言をしたほうがよい。
- ・ 何のために交通の問題が重要かという中に災害の話があるが、災害の観点では、貸切バスが実は非常に重要な役割を担っている。そのことは自明の理であり、貸切バスあるいは貸切サービスという形で、自動車運送事業の公共交通の一角に、そのポテンシャルを基盤として持つておくことが必要であり、この資料の整理では貸切バスの位置づけが弱過ぎると考えている。一般的な平時の公共交通サービスではないかもしれないが、非常時においては、貸切バスがなければ公共的な特殊な需要に対応できないものであるということを表に出していただきたい。かつての需給調整規制の失敗として、貸切事業はもう自由競争に任せていいとして行き過ぎた規制緩和をしてしまったために、本来の公共交通サービスを維持するための内部補助財源が損なわれた、あるいは、ガバナンスがなっていない交通事業者が乱立してしまった。どういう場面で登場するかが違うだけで、貸切と路線はバスとして実は一体である。
- ・ 交通政策基本法に則った法改正については、非常に重要である。交通政策基本法には、必要なことはほとんど記載されている。利用者・国民の責務、あるいは国の財政措置も記載されており、交通政策基本法が定められた後、時間を置かず道路運送法などの抜本的な改正をすべきところが後手後手になり、地域公共交通活性化再生法の累次にわたる改正で何とかしのぎをしているが、それではもう足りず、もはや待ったなしになってしまった。10 年遅れぐらいで、本来やるべきであったことに今着手していると考えたほうがよい。交通政策基本法をよくにらみながら整理していくことをお願いしておきたい。その場合には、地方公共団体がどういう意味で責任を負うのかという点もあの法律の中に記載されており、それに基づいて責任を負い、実際に地域交通の場面で有効に実現するための場が地域公共交通協議会という法的協議会であるという構図も明確になる。応諾義務を課し、その自治体の責任者が実際に実行できるための財政措置を

用意するという手当てもこれからするということを考えて、ぜひもう少し細部を進めていただきたい。

- ・ 交通政策基本法の13条に、法整備と財源確保が入っている。ところが、政治家の中には、自由競争はすごくよい、原理主義のように言われる方がいる。こういう改正をするときには必ず抵抗勢力になるが、交通政策基本法に則ったとなると、根拠として13条に法整備をする、財源確保をすると法律に明記されてあると明確に言うことができる。この交通政策基本法で外堀を埋めていった根拠があるが、これがなかなか使われなくて、マイナーチェンジだけで済んでいるが、もうやらないといけない。もう一つは補助金制度である。補助金制度の中で、自立しない経営ということが行われてきているところにメスを入れなければならない。中国バスと井笠鉄道が倒れたときに、私は公設民営と公設民託という方法を使って整理をし、コロナのときも公設民託でほとんど赤字を出さないで乗り切ることができた。その法則を使って、両備グループにある東備バスという会社を公設民営として瀬戸内市の公共交通を担っていたが、運転士不足などで回らなくなったため両備バスカンパニーで吸収し、これを公設民託の会社に切り替えた。瀬戸内市が運営主体、両備バスが運転士を派遣する形にし、路線のサービスレベルを思い切って上げたら利用者が増加した。したがって、ただ補助金制度で赤字のままずるいくやり方を取るのではなく、3年から5年で制度改革ができなければ新しい制度、公設民営や公設民託で自立して健全な経営ができる形にすることが事業革新ではないか。補助金制度のいい面と悪い面というもののうち、いい面は生かし、悪い面はしっかり整理しておかないと、今、9割も公共交通事業者が弱ってしまっている理由は、補助金慣れし過ぎてしまっている今の事業形態があるのではないか。
- ・ 今回のポイントは、確保責任自体が自治体という点にあり、計画の制度と事業の制度の2つに分けると、事業段階の要件を担保していくのは分かるが、一方で、自治体が様々な施策のある中で当該分野に一定程度の財源も確保する、あるいはそれを地域、議会も含めて、合意形成を図ることを考えていくと、計画制度も重要である。すぐにヨーロッパなどと同じやり方はできないが、まちづくりとの関係など様々な関係の中で、この公共交通の位置づけをより高めていく、上位に置いていくことが必要である。その点で、様々な法定計画の中の多くは補助金を得るための計画づくりであり、自治体の多くの部分を占めている。本来あるべき計画の中で、国の各府省の担当部署に対して、各自治体の計画は本当に必要か、ほかの計画と一体的に策定が可能か、と地方分権委員会が昨年問い合わせた結果が返ってきている。その中に、特に地域公共交通計画に関しては、都市マス、立地適正化計画、実行計画（環境計画、交通安全計画、自転車計画、バリアフリー計画）と一緒につくって差し支えないと国が回答している。少なくとも総合的な計画の中に公共交通を一緒に入れて、そこでその地域の上位計画の中に公共交通という概念をしっかりと計画としても位置づけることができる状況にある。我々がここで提案するのは、少なくともその先を行っているぐらいの必要がある。それが実効力を一

定程度伴って、地域において、自治体が自らの財源を確保しながら地域の公共交通を委託し、一定程度のサービスが提供されるようになることが重要である。また、自治体にとっては何をやればよいかということが、実際の事務として想定できる、想像できる形にしておくのは重要である。

- ・ 自治体からの委託ということは、逆に言うと、委託される事業者が変わる可能性はある。事業者が変わるときに前の委託事業者で雇用されていた運転手などが、新しい委託先にも引き継がれることもあるのではないか。また、11 番で、重要性の理解促進が記載されているが、今の交通政策基本法に国民などの主体的な取組は記述があるが、自治体に言われたから協力するのではなく、国民、住民、あるいは利用者が利用しないとなかなか厳しいという、情勢認識も記載があってもよい。そこは実はヨーロッパの法律ではなく、記載するとしたら日本独自になる。
- ・ 利用者の協力、利用が必要であることは賛成である。ただし、それとセットで、その地域が方針や計画を決める前から、潜在的な利用者にこの地域は皆さんが公共交通を使わなかったら駄目になるということも伝えて計画を決めることが重要ではないか。そのセットでないと、ただ利用しろと言うだけでは厳しく、そこも一緒に記載できるとよい。
- ・ 自治体が確保主体として、自治体主体に変えていく場合に、今の自治体の地域公共交通計画を、事業計画的なものから、Sustainable Urban Mobility Plans に変えていくことは法律を改正せずともできるのではないか。
- ・ SUMP の背景に、各ヨーロッパの国がそれぞれの計画制度、交通計画や都市計画の制度を持っているということがある。基本的には各国、道路や街路の空間をどう使うかまで 1 つの計画の中に入っている。例えば新しい道路を建設することからバスをどれだけ運行するかというサービス水準の決定まで入っている計画もある。それは国によって違いはあるが、日本でこれから考えるときに、今の法律で十分かということ、道路はどうするかなど、都市計画法などで決めているところをどこまで一体的にできるか、インフラに比較的近い部分をよりよく統合的にできると、空間の使い方も変えながら、利便性の高い公共交通をサービスできる。
- ・ 国の制度では、旧建設省の都市・地域総合交通戦略は予算制度の計画として策定されており、街路・道路に関係するものとして地域交通も含まれており、これが日本では SUMP に近い計画として、中長期の視点で公共インフラやウェルビーイングも考えた計画としてある。地域交通法の法定計画はその総合戦略の後にできたので、本来は総合戦略と一体的であるべきなので、内容の連携はすることとなっている。法定計画自体を SUMP のような内容にするには、大臣の定める策定方針の告示などを変更すれば、法律の改正をしなくても、法定計画の内容自体は告示レベルあるいは指針レベルで決めているので可能である。なので、法定計画を SUMP のようにすることもでき、一方で、総合戦略も既に制度としてあり、うまく連携すればできる。

- ・ 資料2では、交通政策基本法との関係も、可能な限りその根拠規定や関連性を記載しているが、さらに整合も取りながら、交通政策基本法との考えを踏まえて、どういうふうに行っているのかが分かるようにする。自治体の確保責任の法定の重要性については、地域交通の維持確保のための国・自治体の公的負担の要求段階での大きな壁は、国の予算要求では、地域交通は自治体の問題であり、かつ、民間のビジネスであるので国の負担は不要との指摘であり、自治体においては、地域交通の確保は本来民間事業者のサービスであり、民間の責任との指摘である。地域交通に比べて、旧建設省の公共事業は必ず、国の直轄事業は国、それ以外は都市計画も含めて自治体が責任主体として法律で明確になっている。法律で責任主体が明確であるということで、負担の問題や本来負担を負うべき自治体の意識自体が全く異なってくる。地域交通の確保責任主体が法律で明確でないと、その意識の醸成はできず、地域交通の確保は根拠となる基礎がなく、いつまでも応急措置しかできない、というのが実感である。そこを明確にした上で、責任を果たそうとすると、委託や競争も含め、ある程度のツールを整えれば、本来は実行ができていくはずであるが、ガイドラインなりで国がサジェスションしながら進めていく必要がある。

2. 資料3関係

- ・ 3ページで外国人運転士の登用とあるが、自動運転が導入されると、運転そのものはその車両では人は必要なくなる。ただし、20年ぐらい前、トルコの田舎で、コミバスのようなものが各家庭の軒先の近くまで行って止まると、運転士とは別の人が乗っていて、高齢者の荷物の荷下ろしを戸口まで手伝うというのを見たことがある。運転士は仮に不要になっても、高齢者の乗降を介助する人のサービスはあり得る。運転士の資格を持たなくても済む人によるそういうサービスも将来的にはあり得るのではないか。

以上