

第10回 「新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会」
議事要旨

日 時：2022年1月18日（火）13:00～15:00

場 所：運輸総合研究所2階会議室

出席者：座 長 石田東生 筑波大学名誉教授、特命教授
委 員 伊藤慎介 株式会社 rimOnO 代表取締役社長
河田敦弥 国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課 課長
谷口綾子 筑波大学大学院 システム情報系 教授
東 智徳 国土交通省 都市局 都市計画調査室 室長
(リモートでのご出席)
牧村和彦 一般財団法人 計量計画研究所 理事
中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
(リモートでのご出席)
宿利正史 一般財団法人 運輸総合研究所 会長
佐藤善信 一般財団法人 運輸総合研究所 理事長
山内弘隆 一般財団法人 運輸総合研究所 所長
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

事務局 運輸総合研究所 君塚・伊東・竹島・川上・小泉・安達・岡部・小林・
嶋田・高橋・三浦・南・安田

欠席者：委 員 越塚 登 東京大学大学院 情報学環 教授
岩倉成志 芝浦工業大学 工学部土木工学科 教授
軸丸真二 東京大学 公共政策大学院 特任教授

議題

- 1 提言について <テーマ：周辺環境>
- 2 とりまとめについて

配布資料

議事次第

配席図

委員名簿

事例ヒアリングについて

第9回検討委員会議事要旨

資料 1 周辺環境に関する提言案

資料 2-1 検討委員会とりまとめ作成作業方針

資料 2-2 新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会とりまとめ 素案

<議事要旨>

事務局から、資料1周辺環境に関する提言案、資料2-1検討委員会とりまとめ作成作業方針、資料2-2新しいモビリティサービス導入のススメ（仮）新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会とりまとめ素案、および参考資料とりまとめ構成案（第3章）、事例ヒアリングについて説明した。

（交通事業法の変革について）

- 公共交通はマイカーよりも安全であり、整備も入念に行われているため車両の故障も少ないというメリットはとりまとめ資料の中でうまく表現されていると良い。
- 権限を誰が行使するか決める前に、どのような権限が必要か明確にする必要がある。安全や利用者保護については誰が適切な行為者かということが重要な問題ではあるものの、まずはどのような権限やそれを支える仕組みが必要かを決め、その後に誰がそれを行使するかを考える方が良い。
- 仮に公共交通の許認可権限を地方に委譲した場合に、地域公共交通維持確保の責任も丸投げにならないかが懸念される。マイカー依存の地域では、みんな車で良く、意思決定をする人を含め、地域公共交通は不要でマイカーでよいと思っている。そのような地域では公共交通に対する関心がさらに弱くなり、負のスパイラルでマイカーを持ってない弱者がもっと困ることになる。
- 公共交通事業である限りは利用者保護の観点から運送引受義務を課するのが当然だと考える。
- 事業側の規制だけでなく、バス停の使用許可など事業以外の課題もある。道路管理者、交通管理者と一緒に考えていくことを記載してほしい。
- 日本では地方に権限も財源もないという指摘がある。財源や権限自体を地方に移譲していく必要性を可能であれば盛り込んでいただきたい。
- 特別地方交付税の中で地方バス路線の運行維持に要する経費がカバーされている。一般的な意味での公共交通を支える財源はどうあるべきかについて、国民の支持が得られる制度化を考えていかないといけない。
- 公的資金が地域公共交通事業に交付税も含めてどう流れているかは、国に聞いたがわからない。ファクトを整理することが重要である。
- 権限を与えるエリア分けとして、市町村単位から都道府県単位、関東といった運輸局単位も考えられ、権限をどのようなエリアで移譲していくかという課題も考えていく要素として大きい。
- エリアが小さすぎると、既存事業者の反対に対して首長が決断できなくなる可能性がある。また、参入の透明性も確保する必要がある。権限を渡すにあたってのハードルのようなものを書くことを検討してほしい。

- 過疎地のボランティア輸送をめぐっては、なにを以て規制対象となるのかが非常に重要である。有償だが営利ではない領域はあるのではないか。
- マイカー普及前後の公共交通の位置づけの図はわかりやすい。現在のあとに将来・未来の形というのを何パターンかあると思うが示していただきたい。
- マイカーの普及と公共交通をめぐり規制の変化には時間差があったのでその点を反映してもらいたい。
- 携帯電話でのユニバーサルサービス制度と同様、交通についても大都市での収入を活用して地域交通を立て直すということも考えられる。

(技術規制について)

- 電動キックボードを含めた新しい端末の販売による経済活性化を目的とした規制緩和には反対である。電動キックボードは体力のある若者で無いと活用が難しい。誰のための移動手段なのか、本当に安全性を担保できるのか、きちんと検証・整理しないまま経済界からの圧力に負けてなし崩しのような形ですすめるのは反対である。

(周辺環境に関する提言のとりまとめ方針について)

- 現行の制度を運用している人に対しても提言が必要ではないか。制度そのものを変えなくても、経営・運用の変更によって良い結果が生まれる提言であることが望ましい。
- 現在の制度を十分に理解したうえで、課題を明確にすることで、提言の説得力や信用度が増すと考えられる。
- かつての道路運送法では、需給調整である程度独占的な権限を与えたうえで、そのかわりに安定供給を課してきた。供給する人が減っているということ为背景として書く必要がある。
- 困難であると思われていることでも、運用の改善や自治体が覚悟を決めればできることもあると補足していただきたい。
- 法制度等に関する課題の整理は、網羅的にしようとする数年必要である。そのため、とりまとめ資料案では個別の体験、意見をピックアップしたものを基に整理されると認識している。一方で、個別の体験と提言では水準が異なるため、再整理が必要である。
- 制度・ルールの問題よりも、ビジネス慣習が柔軟な動きを妨げている可能性がある。また、個々にどのように受け入れてもらうかという、アクセプタンスや行動変容の話も大切である。
- 提言について、現在国会に道路交通法の改正法案が提出されており、そちらで対応される部分があるかもしれない。
- 一般の人にとって読みやすいことは重要である。一方で、法制度を担う行政の立場で

今回の提言を受け取っても、如何なる対応を求められているのか、分かりづらい印象がある。

- 明確ではないことを記載すると全体の質が損なわれるため、不明確な点を含めて枝葉末節は除外し、本筋のところを整理しエッジを効かせたものにできないか。内容については事実を確認し、背景をチェックして、あまり抽象化しないようにした方がよい。
- 事実関係については、委員の中で法律に詳しい方にチェックいただくのが良いのではないか。
- 2000年前後に運送法の議論をしていた時からアップデートした上で、読み手にとって理解できる形にできれば良いのではないか。

(委員会資料のとりまとめについて)

- 過激になりすぎないよう、また、網羅的というのもわかるがある程度エッジをきかせた内容にしてもらいたい。
- 誰が見てもわからない提言にしても誰も読まないと思う。公表する際の資料は極力わかりやすいメッセージで作成いただきたい。
- 幸福、安全、公平性は大事である。それを実現するためにいろいろなことを変えていかなければいけない。
- ITF のレポートでは、相乗りするシェアライド、シェアカーやシェアバイクのようなシェアアセット、あるいは MaaS を含めた統合化、という分類のされ方をしている。更に細分化としていくと自治体での運用などについても言及されている。必要に応じて参考にしていきたい。
- 新しいサービスが登場したことを表現したいのだとすると、既存サービスに対して、新しいものが出てきたということを明確に打ち出してほしい。
- 過去から存在するものと近年出てきた新しいものが対比的にわかり、その事例も紹介するという整理の仕方が良いのではないか。
- コロナの移動需要に対する影響についても触れていただきたい。
- 既存のサービスと新しいサービスを対比するという意味で新しいサービスだけに重点が置かれていると解釈されるのは望ましくない。そのため、委員会のとりまとめ資料のタイトル案として「新しい」をつけないことには同意する。「新しい」とつけるとすぐに古くなってしまう。
- 参考資料の十勝バスの物語はとても良い。いろいろな事例も同様の形式で載せてほしい。
- 最後のコラムなどについて、いつ時点の情報かということを入れておいていただきたい。
- とりまとめ資料の 2 章に十勝バスの事例も入れてほしい。既存事業者も輪の中に入れるということが大事である。

- 関連文献が入っていないが、より深く学べる書籍、JCOMM の URL など、参考文献をたくさん載せていただけるとよい。
- 新用語についても説明があった方がよい。

(多様化・高度化するモビリティサービスのイメージ図について)

- 情報が細かい。この図をわかりやすく伝えることが重要である。
- 資料冒頭、先行研究に依拠した書き方を検討してはどうか。
- 図に注釈が無くわかりにくい。図の中に番号を入れてはどうか。また矢印の意味も分かるようにした方がよい。
- サービスの広がりとして記載し、さらに具体的なサービス名や事例を入れるとよりわかりやすい良い図になるのではないか。
- とりまとめ資料としては、概略がわかる図と付録として詳細な図の 2 段階構成にできるとよいのではないか。
- 新しいモビリティがいろいろ出現していることを知ってもらうという目的、それを既存のモビリティとうまく組み合わせることによって、より課題解決に資するモビリティサービスに近づいていくという目的、の大きく 2 つの目的がある。それぞれを理解してもらうために、図を一度分けてみてはどうか。本文にも文章としてわかりやすく記載し、詳細な解説は付録の方に記載するように段階をかけて考えてみると分かりづらい点が解決するのではないか。

以上