

## 観光・交通政策調査特別委員会会議記録

観光・交通政策調査特別委員会委員長 吉田 敬子

- 1 日時  
日 時 令和7年4月16日（水曜日）  
午前10時2分開会、午前11時29分散会
- 2 場所  
第4委員会室
- 3 出席委員  
吉田敬子委員長、村上貢一副委員長、五日市王委員、郷右近浩委員、  
菅野ひろのり委員、岩崎友一委員、川村伸浩委員、福井せいじ委員、松本雄士委員、  
高橋但馬委員、ハクセル美穂子委員
- 4 欠席委員  
上原康樹委員
- 5 事務局職員  
菊地担当書記、古澤担当書記
- 6 説明のため出席した者  
モビリティジャーナリスト 楠田 悦子 氏
- 7 一般傍聴  
なし
- 8 会議に付した事件  
(1) 調査  
地域の稼ぐ力を高める二次交通  
(2) その他  
ア 委員会県内調査について  
イ 次回の委員会運営等について

### 9 議事の内容

○**吉田敬子委員長** ただいまから観光・交通政策調査特別委員会を開会いたします。

なお、上原康樹委員は欠席とのことですので、御了承願います。

これより本日の会議を開きます。本日は、お手元に配付しております日程のとおり、地域の稼ぐ力を高める二次交通について調査を行いたいと思います。

本日は、参考人としてモビリティジャーナリスト、楠田悦子様をお招きいたしておりますので、御紹介いたします。

○**楠田悦子参考人** 楠田悦子と申します。モビリティジャーナリストとして活動しております。どうぞよろしくお願ひいたします。

○吉田敬子委員長 楠田様の御略歴につきましては、お手元に配付している資料のとおりでございます。

本日は、地域の稼ぐ力を高める二次交通と題しましてお話しいただくこととなっております。楠田様におかれましては、御多忙のところ、このたびの御講演をお引き受けいただき、また、本も御提供いただきまして、改めて感謝申し上げます。

これからお話をいただくことといたしますが、後ほど楠田様を交えての質疑、意見交換の時間を設けておりますので、御了承願いたいと思います。

それでは、楠田様、よろしく願いいたします。

○楠田悦子参考人 このたびはこのような機会を設けてくださり、誠にありがとうございます。お手元の書籍なのですけれども、ことし2月10日に二次交通の教科書という本を発行させていただきました。何でこの書籍を書いたかという、電動キックボードとか、数年前からよく聞くMaaS (Mobility as a Service) という言葉だったり、自動運転、デマンド交通とか、新たなデジタルを使ったモビリティサービスについていろいろ勉強したいというお声が観光業界からありまして、講師として招かれることがありました。あれ、何で私だけこんなに呼ばれるのかなと思って調べてみると、このようにまとめた情報を提供する本であったりサイトがないということに気づきまして、それで発行したという経緯がございます。皆様の周りには観光業界の方がたくさんいらっしゃると思うので、読んで、次の方に渡したいということがございましたら、バトンみたいな形でこの書籍をつないで、活性化につなげていただければと思っております。そういった思いで参考資料として皆様にお届けした次第でございます。

これから講演をしてみますが、よろしければ、先に皆さんがどういうことに興味があるのかということをお伺いしたいなと思ひまして、2名、3名くらい、きょうはこういうことに興味を持って参加しましたみたいなお声がありましたら非常に助かるのですけれども、いかがですか。

○吉田敬子委員長 もし何かあれば。

○楠田悦子参考人 お願いします。

○ハクセル美穂子委員 私の地元でも、住民の足のデマンドタクシーと、観光客の方々が使う二次交通がいつも分けて考えられています。最近では観光客の方が使っているケースも見受けられるのですけれども、住民向けのデマンド交通は1時間前に予約して乗るとか、あまり相互に使うような形になっていないのはなぜなのだろうと思っております。

○楠田悦子参考人 相互というのは。

○ハクセル美穂子委員 観光客用と住民用とでずっと分けて使われています。最初に見たらそういうことも書いてあったので、そこを円滑に統合するための方法のようなものがあれば教えてもらえたらいいなと思ひます。

○楠田悦子参考人 わかりました。

○吉田敬子委員長 ありがとうございます。そのほか、岩崎友一委員どうですか。

○岩崎友一委員 岩手県は大きいわけですが、四国4県と同じ大きさですから、一通り高速道路もありますし、新幹線は内陸を通過して、電車もいろいろとあります。県では周遊型観光と言いますが、どういった手段を活用すれば上手に周遊型観光の施策をつくれるかといったあたりを聞ければいいなと思います。

○楠田悦子参考人 わかりました。

○吉田敬子委員長 五日市王委員、何かありますでしょうか。教科書をぱらぱら見られていて、せっかくです。

○五日市王委員 先生の書籍の中で言うと、デジタルと新しい移動手段の現在地と未来のあたりが聞きたいです。地域住民の足をいかに確保していくかということですね。

○吉田敬子委員長 すみません、突然。ありがとうございます。

○楠田悦子参考人 ありがとうございます。一方的に話すのは結構つらいもので、非常に参考になりました。

では、お話を始めたいと思います。私は、車が好きとか、バスが好き、絶対自転車だというタイプではなくて、皆さんと同じような形で地域の活性化や地域創生といった地域の課題を解決するためにはどうしたらいいのかということを考えてきました。その中で、たまたま専門として持つことになったのが移動とか、移動手段、サービスということで、頭の中にそういう構図がありましたので、2013年からこのような形で独立してお話をしております。

多くの場合、バスを維持するためには、鉄道を維持するためには、車を維持するためにはといった発想で、研究やサービスを提供する方とか、あと政策も結構維持という観点でサービスとつなげる流れがあります。バスは国土交通省の物流・自動車局旅客課のタクシーと隣り合わせにあるのですが、鉄道は鉄道局の所管であって、車は民間の自動車メーカーや関係する方々が商売として保安や道路交通法に守られながら基幹産業として出していて、できるだけ使ってもらっています。自転車は道路局の中に自転車活用推進本部というものがあって、そこが今、一生懸命道路の整備を中心に、環境とか、経済活性化、災害対応といったことを基軸に計画を立てていて、それを推進しようという形を出しています。

この流れでもう少し言うと、車椅子となると歩行補助の話になるので、自転車でもなくて原動機付自転車や電動キックボードというものともまた別のカテゴリーになっていて、法律が別々なのです。政策を推進するために、子育ての課題をどう解決するかということと、移動手段をどう活用するかということは、別の話になってきます。行政でいうと、子育てとか健康増進、福祉といったところが移動手段をどう活用するかというような発想で、上の層と下の層が一緒になって話をしないと動かないのですけれども、今、下の層のレイヤーの人たちが個別に話をしているような感じです。ですので、バス会社はバス会社、タクシー会社はタクシー会社というように、民間サービスだから要綱もばらばらで、別々に話をしているので、これを全体的にマネジメントする人が今必要になってきているので

す。何でもかという、人口減少社会において、民間サービスの需要と供給のバランスが崩れてしまっている、それを一民間企業であつたり乱立する業界の中で、うまく話し合いをしながら調整して活性化してくださいねということが難しくなっているのです。

ですので、子育て、福祉、産業活性化、観光と、どうまちを再構築するかということを経営判断で提示しながら、この移動手段をうまく使って行って、足りないのならつくっていく、もしくはデジタルも使って、家の中でも医療が受けられるとか、観光してもらえとか、新たな発想でつくっていくことが求められてきています。これまではベクトルが下から上だったのですけれども、上から下にとすることで、全体をマネジメントする時代であり、移動手段もそういう時代に来ていて、私がこういう活動をしているのも、全体マネジメントという発想でやる人が少ないためです。ですので、こういう発想でやっていきましょうねという話をしているのが私の特徴となっています。

もう少し私の活動を紹介しますと、いろいろな国の委員をしています。先ほどお話したように、業界横断的にそれぞれの話もちよこちよこさせていただいているのが特徴で、書籍もデジタルを活用した本や二次交通の教科書など、あと免許返納後の移動手段をどうするかという本も書いたりしているところです。

きょうの目次なのですけれども、地域観光と二次交通にフォーカスしながら全体的なお話をして意見交換につないでいきたいと思っています。先ほどちょっと触れようかと思ったのですけれども、観光の足や地域の足というのは、何が移動手段で、何が二次交通かといった定義があやふやになってしまうので、それは置いておいて、もうぎっくばらんというか、移動とは何かということ生活そのものだと思っていただければいいし、経済活動には欠くことのできないものですし、観光にもなくてはならない、観光そのものが移動だと思っていただければいいのではないかと思います。

なぜかという、私はきょう、兵庫県姫路市から来たのですけれども、姫路市から来ようとする、全て移動しているのです。家から駅、駅から空港、空港から空港、空港からここまで全部移動ですよ。ここからまた観光地に行こうとすると、全て移動を伴います。バスなのか、タクシーなのか、徒歩なのか、車なのか、レンタカーなのか、全て移動です。暮らしの中で一歩外に出れば、全て移動を伴っていて、車に乗るのか、タクシーに乗るのか、何でもいいのですけれども、乗って買い物に行く、病院に行く、友達のところに行く、全て移動を伴います。

けれども、これまで移動というものはあまり問題視されてこなかったのです。元気なときは車に乗ったら問題なかったし、問題としてこなかったから、あまり考えてこなかった。それが地方都市では結構当たり前のので、何でも今さらバスなの、タクシーなの、自転車なのと思うわけです。そのように置いていった結果、移動手段をどうしよう、車に乗れなくなったらどうしようといった問題になっているのが現状です。

先ほどお話したように、人口がふえていって、民間事業者がサービスを提供するのに十分な人口、観光客の数、経済の規模があれば、全部民間事業者に任せておいても困らない

かもしれない。もしくは、自治体とかが民間事業者のサポートに当たるくらいでよかったかもしれないのですけれども、今はもう歯が立たなくなっているのが現状です。ただ民間事業者だけでは任せられないところがあるので、そこを担っていくものとして公的なものが必要になってきていて、今地方公共団体もいろいろなことが求められているという状況になってきています。

観光客もそうで、インバウンドの方を中心にこの書籍を書いているので、もう少しインバウンドの方にもフォーカスすると、インバウンドの方はさらに、絶対的に移動手段が必要になってきます。何でかという、日本は島国だからです。基本的に空港に飛行機で入国するのです。飛行機で入国する国というのは、入国すると自分の車がないから、何か使わないといけません。新幹線なのか、エアポートエクスプレスなのか、空港バスなのか、絶対に何かを使わないといけないのです。そこから先の主要な地域からも移動手段が必要になってくる。ですので、全て移動手段が伴います。

さらに、旅行の形態も変わってきていて、団体旅行でバスを借りて、ツアー型で土産物屋や観光地を巡るということを皆さんあまり好まなくなってきました。そうすると、皆さん自分でインスタグラムなどのSNSを使って、どこに行こうかと決めて、ばらばらにいろいろなところに行くような観光スタイルがふえてきています。要は今問題になっているように、所得が上がらないのに物価が高騰している中で、お金がなくてもいろいろ楽しめるとなると、車を持たない方も多い大都市の方は、公共交通機関が発達しているので車を持ってなくて、そのままの感覚でやってくると移動手段がない。どうしよう、どうやって行ったらいいのだろうかとなります。車に乗って行ったらいいのではないかということも、難しい人がふえてきています。

さらに、施設の中で完結する旅行が多かったのです。どういうものかという、大型の観光ホテルで朝御飯を食べて、お風呂に入って、夕方御飯を食べて、その後の二次会もまたその中でやってもらうという、囲い込むような観光スタイルをとってきたところは、その地域を巡ってもらうという発想がなかったのです。そういう囲い型のほうが多いということは、その地域の中で競合相手がたくさんいらっしゃるから、話しましよとならなかつたり、周りを歩いてもらうことがなかつたり、観光地がどこにあるか、どう行ってもらおうかといった手段を整備していなかつたりします。本来、そこには仲介役のような人が必要なのですけれども、仲介役がいらっしゃらなかつたり、仲介力や企画力にたけていなかつたりすると、うまくいかない地域が多いというのが現状です。こういうことがあって、今二次交通が注目されている状況かと思います。

観光客の話だけではなく、住民の足という話も今たくさんあったかと思います。先ほども話をしたように、住民の足も全て移動を伴って生活が構成されているのですけれども、行政は基本的に住民の足を中心に施策をつくっているわけです。何でかという、やはり税金をもらっている、いわばお客さんだからです。地域で移動手段のサービスを担当しているのは地域交通課とか企画課といったところになると思うのですけれども、その方々は

地域の高齢者の足の確保が今までの最大の命題みたいな感じでやっていたので、今もそうだと思うのですけれども、それをどうするかということで精一杯だったわけです。一方で、観光はその部署の方々にとっては全く別の仕事なのです。観光客という発想で別物として切り分けていらっしゃる。私は富山県とか福岡県太宰府市、愛知県名古屋市とかの会議に出ている、名古屋市は住民政策というところがやっていたのですけれども、とにかく地域の交通会議となると住民の足の話しかしないのです。観光の力の字も出てこない。地域住民の話しかなくて、観光は私たちの話ではないと言って一緒に話をするのがないのです。

ではどうするかというと、その二つの課と一緒に話をする機会を設けるとか、地域観光計画をつくるとか、今そんな状況かと思えます。この本を書いたのも観光の方にもしっかり来てもらって、地域の足も支えてもらえないかという思いがあったからです。

では、各移動手段について今どういう状況なのかを追っていきたいと思います。ライドシェアなのですけれども、ライドシェアの定義というのが幾つかあります。①、②、③とありまして、一つ目は日本版ライドシェア、二つ目は自家用有償運送の規制緩和、これは公共ライドシェアとも言われています。三つ目は海外版ライドシェア。ウーバーとか、一般的に海外で使われているライドシェアのサービスは、皆さんいいよねとおっしゃるのですけれども、それを海外版ライドシェアとって、大きく三つに分けて話をされています。

一つ目の日本版ライドシェアは、タクシー会社を中心となって、一般ドライバーを活用し、今までどおりのタクシー運行をしますよというものです。二つ目は自家用有償運送の規制緩和で、先ほどハクセル美穂子委員がおっしゃっていたようなところも、こういった自家用有償運送が使われていた可能性があるのです。バス会社やタクシー会社が商売できなくなったような地域は、ボランティア的な形で募って、バスやタクシー会社の経営に影響しないような料金などの設定をしながらやっているというものになります。でも、今の状況だとかなりお金がかかり、公共ライドシェアの維持が難しくなっているのです。運送対価の目安の引き上げなどが行われて、自家用有償運送との規制が緩和されている感じでは、今は1番と2番をやりつつ、3番をどうやっていくかということが考えられている状況にあります。

この図ですが、運送体系を説明したものになります。国土交通省が示している体系図なのですけれども、旅客自動車運送業の中でこれだけ区切りがありまして、バス、タクシー、AIデマンド、あと公共ライドシェアという種類がいろいろあって、この法律の体系の中ではこのように位置づけられています。

AIデマンド交通なのですけれども、第4条の中で規定されていて、実証実験は第21条で規定されています。日本版ライドシェアや公共ライドシェアが一番下のところに位置づけられていて、民間事業者が行うものと公共ライドシェアは業法が異なっています。

AIデマンドというのは何かというと、乗合タクシーに当たるものです。タクシーを1人1台で乗ったりするのではなくて、乗り合わせていきましょう、それを効率的にAIを

使って運行しましょうという内容になっています。気をつけたいところがあって、ユーザーからすると、ライドシェアいいよねというのがあるのですが、タクシーとかバス会社にとっては、業法の中できちんと商売のルールが定められているのに、緑ナンバーではない白ナンバーの一般ドライバーがそのルールを逸脱して運行しようとしていて、本当に許し難いわけです。業界団体が集まって話をする場でも、白ナンバーの事業はもう断固として許しませんみたいな形で政治活動が行われているくらいですので、言葉の使い方には非常に気をつけたほうがいいです。これだけのルールの中でぎちぎちに決められてやっているということをきちんと理解した上で、ライドシェアをやっていきましょうと持っていけないと、厳しいと思っています。

どういう順番で考えていったらいいかというと、まずはやはり運行のノウハウをお持ちであるバス、タクシーを使い倒すことが一番大事です。そのノウハウを生かすために足りない車両の購入とか、人を採用してくるとか、交通系ICカードの導入とか、事業者間の調整とか、そういったものは、仲介役として自治体とか、議員の方々も含めてなのかもしれないのですが、皆さんが入って仲介したり、マネジメントをするようなことが求められているかと思います。

こういった公共ライドシェアとか、ほかの移動手段を新たにつくろうとすると、ノウハウというものが全くないわけです。携帯のキャリアとか銀行を経営するとか、議会運営とか、何でもそうなのですが、立ち上げる、運営する、それをずっと存続してやっていくのは、非常に難しいですよ。それを難しいから終わりねとしてしまうと、では行政のほうでやりますとなって、ゼロ、1からやらないといけないわけです。それをやったり運営するということは、全て税金を突っ込んでやっていけないといけないので、難しい話になってきます。

バス会社とかタクシー会社でなかなか難しいとなると、新たな経営コンサルみたいな方を連れてきて経営を活性化するとか、経営戦略の勉強会をするとか、そういうことも必要になってくるかもしれないです。乗務員の雇用とか、維持存続が難しくなっている地域で最近話されているのが、もう半分公務員にするくらいの気持ちでやっていったほうがいいのかもしいねみたいなお声を受けるほど厳しくなっているのです。

できるだけバスとかタクシーを使いながら、それでも配車するにはドライバーや車両が足りないところでは、白ナンバーをつけた一般のドライバーを活用していくということも出てきています。ですので、プロとして、商売として生計を成り立たせている方と、一般のドライバーをうまく取り入れながら調整していくことが求められていると思います。

例えばi-Chanという公共ライドシェアのアプリを開発した石川県小松市の市長にお会いしたり、職員の話をお伺いしたのですが、そこはタクシー会社と一般ドライバーの運行管理をうまく一緒にして、タクシー会社で全て賄えない場合は、一般ドライバーを活用した公共ライドシェアを取り入れるというような運行管理の仕組みを取り入れられています。ただ、ドライバーの雇用や活用はなかなか難しいとおっしゃっていて、

例えば市の職員の規定を少し変えたり、退職した職員を活用してドライバーになってもらうとか、消防で働かれている方に退職後のお仕事としてやっていただくとか、そういうドライバーの確保がとても大事になってきているのが昨今です。それがタクシーでは賄えなくなったときの話になっています。

バスも同様に、雇用とか採用が難しくなっていて、県が一緒になってバスのドライバー確保のために全国の採用イベントみたいなところに出展したりしています。例えば富山県では、うちを提供しますので、来てもらえませんかということをやったり、いろいろな取り組みをして採用を促したりしています。あと岩手県でもされているかもしれないのですが、ドライバーのなり手不足で確保できないということで、ドライバーのリストをつくったりしながら、広域で確保できないかということをいろいろされたりしています。これは議員の方がやるのではないのですかということも地方公共団体が手を貸したり、自分たちがやることだと言ってやるような状況になってきています。

そのあたりは参考に見ていただいて、最近注目されているA Iデマンドは、先ほどお話しした乗合タクシーの話なのですが、乗合タクシーもA Iを活用して、需要と供給をマッチングさせられないかという取り組みがいろいろ動いています。主なサービスとして、高齢者、旅行者、子育てに強いサービスというものに分かれます。先ほどお話ししたように、高齢者の足の確保が命題になっているので、高齢者の足の確保としていろいろ出てきて、その後に旅行者の足とか、子育ての足に重きを置いたサービスが続くという構造になっています。

チョイソコは、トヨタグループの株式会社アイシンがやっていて、トヨタのディーラーが採用しながら全国に広がりを見せています。のるーとというのは、福岡県福岡市の天神を本社とする西日本鉄道株式会社という交通事業者がやっているもので、運行管理や導入支援などしながら、海外のデマンド交通のシステムを活用して展開しているものです。株式会社未来シェアという会社は、A Iデマンド交通を北海道函館市のほうからやられていて、老舗の会社ですが、そんなにまだ件数は少ないのですが、私としては結構好みのサービスを展開している会社です。m o b iというのは、高速ツアーバスから始まったW I L L E R株式会社が展開するものです。マーケティング力とか、新しいことをするのが得意なW I L L E R株式会社が自動運転なども見据えながらA Iデマンド交通をやっている感じですね、先ほどお話しした公共ライドシェアのドライバー確保なども含めてやっている感じです。

次に、旅行者向けのものなのですが、N e a r M eがあります。N e a r M eは空港までの送迎を強みとしたデマンド交通をやっていて、自宅を回りながら、ビジネスマンを拾って羽田空港まで連れて行くといった、旅行者を中心に空港をカバーしながら展開しているものです。

最近では、子育て層の移動支援というものもかなりふえていて、学校や習い事の送迎とか、そういったものやっています。

AIデマンドは、これいいねと導入するところがふえているのですけれども、気をつけたいのは高いということです。高くて、まだ完成形とは言い切れないので、まだまだ試行錯誤が続いているというのが注意点です。デジタルを入れれば何でも解決するという話ではないということです。

現在地とこれからも書いているように、高齢者がスマートフォンをうまく使えないので、電話で対応するコールセンターや使い方講座といったものが必要になっていて、結構展開に手こずるということも、AIデマンドに限らずあります。

一方で、出張者や若い旅行者、インバウンドの方々とは、AIデマンドはかなり親和性が高く、広がりやすい。これは、ライドシェアもそうです。ほかの話も一緒だと思うのですけれども、アプリを使うサービス全般で共通するのが、そういったスマートフォンを使えない問題です。

導入の仕方なののですけれども、AIデマンドを入れたいねとか、ライドシェアいいねとか、グリーンスローモビリティいいねというように、移動手段から飛びついて導入してほしくないのです。入れること自体が目的化してしまうからです。ですので、まずはきちんと実態把握をしてほしいと思います。来ている観光客の実態を把握すること、地域の交通の実態を把握すること、そしてその地域と観光の両方をうまく結びつけながら限られた資源を活用して、どう移動を実現するかということを企画していただきたいと思います。運賃だけで判断してしまうと、絶対に成り立たないのです。運賃以外のことも取り入れていただきたいのです。

お金の取り方も、必ず週に1回買い物に行くのであれば、本当はスーパーが独自に送客という考え方で送迎サービスをやってもいいかもしれないです。なぜかというと、車に乗れなくなってしまったお客さんが来なくなってしまうからです。けれども、小売店もそこまで送迎サービスをやれないから、地域の交通サービスというような発想なのです。生協は宅配サービスをしていますけれども、そこには送料が含まれているではないですか。それと同じようにお金が取れないかというものです。病院も同じような話です。医療とか、介護、小売、観光、何でもそうなののですけれども、移動までひっくるめたサービスを一体的に発想しながら入れていっていただきたい。それを1者1者でやっていると難しい。1者1者を基準に考えるのが一番簡単なののですけれども、それを少し横断的に考えられるような発想でやっていったりとか、あるいはいろいろ移動することで介護予防につながるとか、そういったエビデンスが出てくれば、ほかの予算が使えるかもしれません。必ずしも運賃とか、乗る、乗らないというものではなくて、それがなければ生活が成り立たないものですので、もう少し広い視野を持って検討していかなければなりません。今の人口減少の時代ではそもそももう利用者が少ないので、民間だけでサービスを維持するのは難しくなっていると思います。

自動運転の話をしたしたいと思います。今、力を入れて自動運転の取材を始めたところなののですけれども、国土交通省などが中心となって、全国で100カ所を募集して自動運転の導

入の促進を図っています。どういう発想かという、自動運転というのはまだまだ無人で運転ができず、なおかつ車両がまだ高額なので、1台当たり1億円程度普通にかかってくる。それを地方公共団体とか民間の会社が自主財源で導入するというのは難しいので、初期投資の部分を国が賄って促進を図っていくという取り組みが行われています。

先ほどの委員会が始まる前に吉田敬子委員長とお話ししたのですが、長野県塩尻市ではレベル4のバスを運行される中で、いろいろな先進事例をお持ちでいらっしゃいます。何をされているのかという、子育て中のお母さんたちを集めて地図を作成する業務を代行しているのです。塩尻市だけではなく、全国の地図です。自動運転は今どこにいるのかを正確に把握しながら運行していくので、特殊な地図をつくらなければいけないのです。また、先ほどお話ししたデマンド交通、のり一との配車の電話受付などもされています。そういった業務を受ける拠点として、人材育成とか働く機会を提供する会社を設立されていて、そういうことも含めて自動運転の促進をされています。

レベル4とはどんなものかという、これまではドライバーが運転をして、ハンドルを持ちながら手を離したりするものが多かったのですけれども、レベル4になると遠隔で監視です。監視する方々がいらっしゃって、モニターを見ながら勝手に走行するという自動運転バスが今走り始めています。そういうものがちらほらと出てきているのですけれども、バスを走らせるのはまだそんなものなのですよ。

自動運転バスを走らせるためには何が必要かという、やはりそれができる道路環境が必要になってきます。もっとどんどん走らせる必要があります。バスやタクシーのドライバー不足が社会問題になってきていて、簡単に解消もできないし、単純な労働だったりするので、デジタル化をどんどん入れていきたいのです。レベル4でなくても、私も個人的にいろいろ見てきて思うのが、人が乗って運転するけれども、その運転を少し楽にしてあげるとか、いろいろなテクノロジーを入れていくということをどんどんやっていかないといけないと思います。だからこそ、活用していくための練習をどんどんやっていていただきたいのです。自動運転の実証実験は、せつかく国がお金を用意してくださるのであれば、どんどんそれを活用しながら道路空間をどうするか、運行をどうするか、ドライバーをどう育成するのか、遠隔監視室は誰が担うのかといった点を考えていく必要があるのではないかと思います。

例えば、岩手県の運行管理を盛岡市の1拠点だけにしてしまっ、ほかは何もしなくてもいいかもしれない。それだけ集中させてセンターを設けて、バスを運行させる時代がやってくるかもしれない。そうなれば、効率化を考えていろいろなところに遠隔監視室を設けるよりも、一つにまとめたほうがいいので、その拠点をどうするかということいろいろ考えないといけなくなります。実証実験をやっていくと何が必要かということがわかってくるので、来る将来に向けて住民交通網をどうしていくかということを考える機会になっていくのではないかと思います。

観光の話でいうと、地域をぐるっと周遊しましょうというくらいだと、もうどんどん進

んできています。例えばBOLDLY株式会社を事例に書いているのですが、BOLDLY株式会社は自動運転専用のかわいい車両を使った実証実験をいろいろやっています。恐らく一番実証実験をやっている地域なのですが、本当に普通の景色の中にかわいい、デザイン性のある車両が入ってくると、それだけで楽しく周遊できてしまうような自動運転バスの形があります。それを今三重県多気町のVISIONや羽田エリアで入れたりとか、地域交通では茨城県境町が一番最初に入れたりとか、いろいろなことをされていらっやいます。導入のプロセスについても連絡対応、組織体制の検討、資金の確保といった点まで全般的に一括してやってくれるので、やる気があるかどうかということが大事だとおっしゃっていました。

電動キックボードとシェアサイクルの話はまとめてやってしまいます。電動キックボードとシェアサイクルというのは、一緒だと思ってもらっていいと思います。何が一緒かというと、走る場所とか、貸し出し場所を設けるという点です。貸し出し場所をどこに置くのか、どの電動キックボードを使うのか、あるいはシェアサイクルのサービスを使うのか、車両はどれにするのかという話だけなので、別々に分けて話をしなくてもいいものだと思います。

この電動キックボードとかシェアサイクルの位置づけなのですが、鉄道があって、バスがあって、その次に鉄道やバスからの移動手段をどうしますかという話があります。先に考えられたのがヨーロッパのほうで、鉄道やバスからの移動手段で初めて使われたのがシェアサイクルなのです。フランスのパリから始まったのですが、それまでは人が手で貸し出しをしていたのですが、個人でクレジットカードなどを使って利用できるといいのではないかと広がっていきました。そして、シェアサイクルの次に、新たな未来的な移動手段は何かということで、電動キックボードが登場しました。

自転車と電動キックボードは、法律が別なのです。自転車は自転車の区分がありますが、電動キックボードは2023年7月から特定小型原動機付自転車という区分で登場したものです。この特定小型原動機付自転車は電動キックボードという形でなくても、4輪でも3輪でもいいものなのです。だから、導入しようとする地域で、シェアサイクルなのか、電動キックボードなのか、あるいは2輪なのか3輪なのか4輪なのかということを考えればいいと思います。

ただ、問題なのは自転車政策です。自転車政策の中でも問題になっているのは、やはりヘルメットをかぶりましょうとか、交通ルールをきちんと守りましょうといったことです。自転車でも人を殺してしまうような凶器にもなりかねないので、保険にきちんと入りましょうとか、歩道は走らずに車道を走りましょうといった交通安全教育が重要となります。盛岡市の道路にもありましたけれども、矢羽根型路面表示ですね、しっかり青色のものが引かれていたのですが、どこを走ったらいいかわからないようなものではなくて、事故を起こさないようにここを走ってねとわかるように道路整備することも必要です。自転車が通るところに電動キックボードも入ってくるのですが、私自身、自転車の活動をい

ろいろ行っている中で、自転車か電動キックボードかというように優先順位をつけて話をしていくとすると、まずは自転車の政策をしっかりと行うことが重要だと思っています。例えば自転車を通学に使っているのであれば、市民向けに自転車の交通安全教育をしっかりとするか、通勤の自転車政策についてもきちんとしながら、道路整備をして、シェアサイクルを導入してから、電動キックボードもやりましょうという形が美しいかなと思っています。

観光地に導入する場合は、その地域の速度帯をどうするかだと思います。ゆっくり歩きたい、周遊したいというエリアに自転車が入ってくると、自転車は楽しめなかったりします。車椅子の方もゆっくり安心して移動しようかなというところに、自転車とか電動キックボードがすごい速さでビュッと入ってくると、ちょっと混乱を招いてしまうようなところもあります。

一方で、アクティブに周遊したいという方には、自転車は非常にお勧めだし、電動キックボードもちょっとそこまでという乗り方だと非常に楽しいので、どんどん使っていっていいのではないかと思います。だからこそ、安全対策がしっかりできているということがポイントだと思います。

先ほど岩崎友一委員から周遊をどうしていったらいいかというお話があったかと思いますが、周遊してもらうためには、まず誰が来ているのか、誰に来てほしいのか、しっかり相手を把握して、自分たちの地域を知ることが大事だと思います。

インバウンドの場合ですけれども、まずは空港からの入りをしっかり整理することが重要です。一番近い国際空港がどこなのか、その空港の入国、出国の動線をしっかり調べて、どの国、どの地域からどのような方に来ていただくべきなのか。例えばJNTO—日本政府観光局の訪日マーケティング戦略がありますが、これは国を挙げてマーケティング戦略をつくって活動している機関ですので、そこがどの国や地域を誘客しているか。先ほど申し上げたように、日本に来るインバウンドの多くは空港から来ていて、ビザの緩和などによってどこから来やすいかというのがある程度決まってきます。そのマーケティング戦略に沿って人が入ってくるので、自分たちの地域はどこの国や地域と相性がいいか、連れてきやすいかを見きわめながら周遊していただくように持っていくのがいいかと思っています。

例えばバスの活用というのは、広域での移動においては結構有効で、書籍の中でもWILLER ACROSS株式会社の事例を載せているのですけれども、飛行機みたいな感覚でバスを使うわけです。バスターミナルを空港のような拠点として使いつつ、乗っていて楽しいバスを使いながら、いろいろな地域を巡って周遊するフリーパスというものもつくってたりします。ですので、バスの活用という点では、マーケティングにたけている事業者を活用して比較するのも一つあるかなと思います。

ぜひ、流れの中でしっかり捉えていただきたいのです。地域の足でも、観光の足でもそんなのですけれども、足だけで考えがちです。特に地域の足。病院に行く、観光地に行く、買い物に行くというのは、移動を伴うということを忘れずに、しっかりパッケージにして

仕組み化してお金を流すことが大事になります。旅行の場合も、旅の前から飛行機や新幹線、宿泊地、そして現地での移動手段までを一体としてパッケージにして提供することが重要となります。移動手段がわからない、あるいはないかもしれないと思わせない仕組みをつくる必要があります。どこで検索して旅行を企画しているかということも押さえるといと思います。

病院に行くとか、買い物に行くとかもそうです。病院に行く、次の予約をとるときに、移動もセットで考えてしまえば、どうやって移動しようということがなくなるわけですし、移動する人の情報を束ねられるわけです。けれども今は、病院に行って終わり、帰りはどうしようと、別々で連絡しているわけです。移動サービスの側から送迎を考えましようと言っても病院の話は別で、いつ病院に行くのかもわからない中で予約を待つという形になってしまいます。そうすると、乗り手とサービスを供給する側が両方数が弱くなります。だからこそ、とにかく分散せずに束ねていくということが基本になってくるので、それを気持ちよくできる方法、そしてそこにきちんとお金を流す仕組みをどうつくるかということ、しっかりセットで考える必要があると思います。

観光もそうです。その体制をどうするかということが肝になってきますので、マネジメント力を高める。市や県の職員、まちづくりの方々こういったマネジメント力が求められると思いますし、さらに企画力やお金を取ってくる資金調達力というのも求められると思います。

最近、M a a Sという言葉がいろいろ出てきていて、これまでいろいろお話をしてきましたけれども、全てにおいてM a a Sという言葉が当たります。地域をどうマネジメントして持続可能なものにするか、需要と供給をきちんと把握して、データで見える化しながら改善していく。新たな移動手段が必要だったら、新たな移動サービスを入れていくということが大事になってきています。M a a Sはアプリをつかって簡単な経路検索を提供するといった発想にとどまるものではなくて、地域のビジョンをつかって、戦略を持って移動手段を活用していくものだと思っていただければと思います。

お時間になってしまいましたので、一旦ここまでとさせていただきます。

○吉田敬子委員長 大変貴重なお話をいただきまして、ありがとうございました。

これより質疑、意見交換を行いたいと思います。ただいまお話しいただきましたことに関しまして、質疑、御意見等がありましたらお願いいたします。

○高橋但馬委員 この委員会でも長野県塩尻市に行って自動運転の実証実験を見てきたのですが、基本的にレベル2の走行路線が非常に多くて、令和7年度からレベル4に移っていくという話を聞いてきました。やはりレベル2だと前の車にぶつからないようにとか、自分のレーンをキープするというレベルなのですけれども、そこからレベル4まで行くというのは、結構ハードルが高いのかなと思っています。また、令和7年度以降、実際にレベル4まで到達することができるのかということのも知りたい部分がありまして、そのあたりは先生としてはどのように考えていますか。

○**楠田悦子参考人** どういう環境でやるかということや、システムを持っていらっしゃる会社にもよるところがありますし、どこからどこまでの区間をやりたいのか、本当は全部だと思えるのですが、思っている以上に正直時間がかかってくると感じています。一般道でやるのは結構厳しく、時間はまだまだ要すると思います。ですので、専用道を設けて走らせていくというところから実用化していくことが現実的で、例えば茨城県日立市でやっていらっしゃる取り組み、要は廃線した鉄道路線を一般道化して、そこにBRTという形で車両を通す。そして、自動運転車両を走らせるようなところから活用していくというのは、環境的には容易ですよ。けれども、まちの中ではどこから人が出てくるかわからないし、駐停車車両が多いといったこともあり、その環境をつくっていく方法はいろいろあると思いますが、まずはたくさん走らせて、それを慣らしていくという方法もあると思います。

茨城県境町では、レベル2の形で継続的に運行が行われています。レベル2の形で走らせていくと、駐停車の車がなくなったりとか、自動運転バスを応援する人たちがたくさんふえてきて、その結果、走りやすい環境がつけられてきていると感じています。長野県塩尻市の場合は、まだ決められた2週間とか、区間の中でやられているので、まだまだ環境としてはつけられていないですし、住民もまだ慣れていないところもあるので、さらに難易度は高くなると思います。

ですので、たくさん走らせて、住民や道路環境を慣らしていくことで走りやすい環境がつけられていくものだと思いますし、あるいは、がつんと専用道という形からやっていくということが大事ですので、難しいからやめたほうがいいという状況ではないと思います。レベル2からでもいいからどんどん走らせて、環境が整い次第レベル4に切りかえるという発想でやるのが賢いと思っております。

○**高橋但馬委員** 例えば岩手県でレベル4をやりたいということで、国土交通省の助けも受けながらやるためには、やはりBRTといった専用道をつくって運行するのが現実的というか、近道というか、早い可能性があるという認識でいいでしょうか。

○**楠田悦子参考人** そうですね。やりやすいのはやりやすいです。人が飛び出してくるとか、雨が降るとか、雪が降るとか、いろいろな障壁があるとやりにくくなるので、それが全部なくなるとやりやすいですよ。ただ、そういう環境を整えないとできないかというところではなくて、それと似たような状況のところだと、例えば石川県小松市は、空港から市内まで結構な距離があるのですが、運賃をもらってずっと走らせています。主要な駅から中心市街地までどんどん走らせて、とにかくやってみる。そうやって長く定常運行させて、レベルアップしてきたら、その車両を入れていったりとか、システムを入れていくというように柔軟な発想でやればいいと思います。完全に整ったらという考え方はなかなか入れられないと思いますし、完璧なものではない中で、既に入れているところもあるので、実現に向けて一緒にやっていきたいと思いますという思いでやっていくのがいいと思います。

長野県塩尻市以外のところもごらんになってみていただくと思います。このあたりだと、株式会社みちのりホールディングスが自動運転とか、ライドシェアをいろいろやっていますし、茨城県日立市では専用道でBRTをやっています。ほかのところも恐らくいろいろやっていますと思うので、そういったところに行かれるとか、いろいろ情報収集してみたいかと思っています。

○ハクセル美穂子委員 私の住んでいる地域のところと重ねながらお聞きしていたのですが、MaaSとか、いろいろな二次交通をつくって行って、それらが連携していくというイメージもあるのですが、地域住民が少なくなってくると、デマンドバスくらいしかないかなとも感じます。電動キックボードとか、シェアサイクルみたいなものがあったら、距離がすごくあるので。

○楠田悦子参考人 そうですね。

○ハクセル美穂子委員 雫石町というところなのですが、例えば、雫石駅から私の家まで16キロあり、電動キックボードで行けるのかとか。

○楠田悦子参考人 絶対無理です。

○ハクセル美穂子委員 そうすると。やはりタクシーとか、車とかバスといった乗り物になってしまうことがあります。それからもう一つは天候の問題があり、5キロくらいでも晴れた日は電動キックボードとか自転車でもいいけれども、雨とか、雪になると難しくなります。シェアサイクルを構築していったとしても、冬は一切使えなくなってしまう。そうすると、バスもやり、自転車もやり、電動キックボードもやりと、夏場は結構充実するけれども、雨の日や冬になると使える選択肢が一気に少なくなってしまう。そう考えると、行政コストとして全てにお金を入れるよりは、例えばバスを充実させていくのか、どういう形がいいのかということを考えてしまいます。北東北や北海道とか、あるいは過疎というか、利用人口が少なめのところは、今のところどういう形が一番フィットしているやり方なのか。先生がこれまでごらんになってきた中で、欧州とか、別の国でも全然大丈夫なので、教えていただければと思います。

○楠田悦子参考人 政策的に言うと、公共交通の会議となると、車のドライバーとか、地域住民一人一人という視点がなくなってしまうのです。バス事業の維持とか、地域交通の形態の維持をどうしようかというくらいにとどまってしまう。車を運転している人とか高齢者の方が、例えば免許を持って車を運転している人が何人いて、どこに住んでいて、いつ免許を返納しそうなのか、どこからどこに買い物に行ったり、病院に行くのかということなどを丁寧に把握されていないのです。地域住民が少ないということは、確かに維持は難しいけれども、把握はしやすいではないですか。誰がどこに住んでいて、何歳で、あのおっちゃんもうちょっとで返納しそうだということがわかる。その人が返納してしまったら、ずっと家にいないといけなくなるのです。ひとり暮らしだと最悪で、誰かが買い物や病院に連れて行ってあげないといけなくなります。だから、その数をまず把握したいのです。どこに行って何をしているのかをざっくりでいいので把握したいわけですね。それを把

握しないで、デマンド交通を入れようか、バスを入れようかと考えても、いつ使われるのかもわからないし、乗るかどうかもわからないのにつくっても仕方ないでしょう。

田舎は病院とスーパーが少ないというのは、逆に言うとやりやすいのです。マネジメントしましょうと言ったら、多ければ多いほど行き先がふえて、マネジメントすることもたやすくふえるではないですか。スーパーが2カ所しかない、病院も1カ所しかないのだとしたら、3人に話したらいいのです。あとは、送り手をどうするかとか、何人移動させるかということを考えればいいので、逆に言うとやりやすいのです。

おばあちゃんが困っていると言っても、本当に困っているかわからないではないですか。同居していたら、誰かが買い物に行っているかもしれません。でも、その同居している家族がいなくなってしまうたら困るわけです。その家族が負担と思っていなければ願いすればいいし、負担を感じていらっしゃったら、どんどん外に出てきていただくように話を持っていく。そうすると、病院に行くとなったら予約がありますので、いつ行くのかわかるではないですか。その情報を使わずに配車をしている場合も結構あるわけです。

スーパーも毎日行きますか。行かなかったりする日もあるではないですか。午前中に行きますとか、毎週1回ですとか、私は土日に行くのですけれども、何となく決まっているではないですか。送迎する側からすると、みんな集中する時間、例えば朝はやめてほしいわけではないですか。そういう移動と行動パターンをきちんと可視化して、その人が出かけたとか、買い物することによって地域が活性化したりとか、介護予防になったりするのだったら、単に移動確保という発想ではなく、どんどん連れ回すという発想に切りかえてもいいはずなのです。

ですので、そこの実態をまず把握してから、例えば20人とかまとまっているなら、それに合った移動手段を用意しましょうとか、これだけいらっしゃるのだったら、介護のほうで賄ってもらおうとか、いろいろなやり方が出てくると思うのですけれども、今はそれが見えない。対象が多過ぎるのです。

学校の送迎サービスもそうなのです。スクールバスなどになると把握はできているかもしれないですけども、学校と交通の話が別々にされていて、ことしは何人入学するのか、どこのバスに乗るのかもわからずに運行していて、乗るのか乗らないのかもわからない。減便しますとなって、初めて誰が困るのかを調査しますみたいなことも結構起きているのです。

ですので、乗りそうな人、つまりその地域の方をまず把握してから、サービスを組んでいってほしいと思います。詳しいデマンド交通にするのか、どういう座組みにするかはその後かなとは思いますが。答えになっていますか。

○ハクセル美穂子委員 よくわかりました。今お話しを伺っていて多分そうなのだと納得したのは、必要な人のニーズを把握しながら、各部署でそれぞれ対応しているということなのだと思います。病院に行きたい人向けには患者輸送バス系のサービスで、スクールバスはスクールバスで。自分のまちを考えれば把握はしているけれども、横のつながり

はあるようではぼないのではないかと思います。高齢者の方々の生活リズムみたいなものというのですか、買い物に行かれる日であったり、そういったことも本当は把握してからやらないといけないけれども、そのあたりは社会福祉協議会が一番詳しかったりします。そういう情報のシェアリングがないから、何となくで話をしてしまって、結果としてわからないのかなというのもすごくよくわかりました。まずはそこから本当のところを見きわめるのと、あとはそういうものをマネジメントするときに、結局市町村が運営する場合、企画部門とかでやって、それが本当にうまく回るのかどうかというのが一番ポイントになるのではないかと思います。熱量があればいいのかもしれないですけども、というところがあるということを今お聞きしながら感じました。

追加でお伺いしたいのですが、過疎地で何か成功事例的なものはあったりされるのか、もしあれば教えていただきたいなと思います。

○楠田悦子参考人 過疎地の成功事例は、例えば秋田県上小阿仁村などがあります。

秋田県の取り組みが成功されているのかちょっとわからないですけども、どこの地域もそうなのですが、取材しに行ったときはいいなと思いました。その地域も、どこもそうだと思うんですけども、ドライバーのリストをつくって、病院の送迎とか買い物をお手伝いしているのです。片道が結構な距離なので、いくらか忘れたんですけども、往復5,000円くらいかかるという話だったと思います。それでも、先ほどお話ししたように民間の方のサービスや商売の邪魔にならないような形で、かかった経費の分だけお金をもらうという形でやっていらっしゃるわけです。

それから、民間事業としてやらなくても、生活実態がわかっていて、誰が困っているのがわかれば、その地域でどれくらいのドライバーがいるのかも見えてきます。その地域で困っている人を手助けしながら生活をサポートするためには、ちょっと余った時間が皆さんありませんかという形で、女性の方とか、リタイアした男性の方とか、地域のことを何とかしたいという方をドライバーとして募って、病院へ行ったりとか、買い物に行ったりとか、ちょっとした雑用とかも手伝ってあげるという形でやっていくということも一つあると思います。

ただ、そういうにするとときに気をつけていかないといけないのは、初めにやっていた人の思いがずっと続いていかないので、数年後にまたドライバー不足とか、担い手不足とか、できなくなる人が出てきたりします。その際にまた少し刷新したりというのは、どこの地域でも出てくると思います。

○吉田敬子委員長 ほかにございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 ほかにないようですので、本日の調査はこれをもって終了いたしたいと思います。

楠田様、本日はお忙しいところ御説明をいただきまして、誠にありがとうございました。

○楠田悦子参考人 ありがとうございます。

○吉田敬子委員長 委員の皆様には、次回の委員会運営等について御相談がありますので、しばしお残り願います。

○吉田敬子委員長 次に、6月に予定されております当委員会の県内調査についてであります。お手元に配付しております委員会調査計画（案）のとおり実施することとし、調査の詳細については当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次に、8月に予定されております当委員会の調査事項についてであります。御意見等がありますか。ありませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 特に御意見等がなければ、当職に御一任願いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○吉田敬子委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

以上をもって本日の日程は全部終了いたしました。本日はこれをもって散会いたします。