地域交通対策特別委員会会議録

令和８年７月24日

場　所　第４委員会室

令和８年７月24日（金曜日）

午前10時０分開会

会議に付託した案件

○意見聴取

国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局

１．道路運送法の旅客運送に係る制度概要について

２．国の地域公共交通政策について

３．国の主な補助制度について

○協議事項

１．県内調査について

２．県外調査について

３．次回委員会について

４．その他

出席委員（10人）

委員長	荒神　稔
副委員長	下沖篤史
委員	山下博三
委員	川添　博
委員	本田利弘
委員	黒岩保雄
委員	渡辺正剛
委員	重松幸次郎
委員	工藤隆久
委員	岩切達哉

欠席委員（なし）

委員外議員（１名）

議員	松本哲也

説明のため出席した者

国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局

首席運輸企画専門官（企画調整担当）	寺次英修
首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）	尾川陽介

事務局職員出席者

政策調査課主幹	野中啓史
政策調査課主査	藤原諒也

○荒神委員長　それでは、ただいまから地域交通対策特別委員会を開会いたします。

本日の委員会の日程についてでありますが、お手元に配付の日程（案）を御覧ください。

本日は、３の意見聴取として、国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局に御参加をいただき、近年の地域公共交通政策における基本的な方向性や主な支援制度等について御説明をいただきます。

その後、４の協議事項として、県内調査等について御協議いただきたいと思いますが、このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのように決定いたします。

では、説明者入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時１分休憩

午前10時２分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

本日は、宮崎運輸支局より、首席運輸企画専門官（企画調整担当）寺次英修様、同じく首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）尾川陽介様に御出席いただきました。

御出席いただいた皆様におかれましては、大変お忙しい中、本委員会にお越しをいただきま

して誠にありがとうございます。

それでは、私から一言御挨拶を申し上げます。

私は、この特別委員会の委員長で、都城市選出の荒神稔でございます。

当委員会では、持続可能な地域交通の在り方に関する所要の調査活動を実施しております。本日は国の地域公共交通政策の動向や支援制度等について御説明をいただき、今後の調査及び県への政策提言などに生かしてまいりたいと考えております。

短い時間ではございますが、どうかよろしくお願いいたします。

次に委員を紹介いたします。

最初に、私の隣が小林市・西諸県郡選出の下沖篤史副委員長です。

続きまして、都城市選出の山下博三委員です。

宮崎市選出の川添博委員です。

宮崎市選出の本田利弘委員です。

日南市選出の黒岩保雄委員です。

東諸県郡選出の渡辺正剛委員です。

宮崎市選出の重松幸次郎委員です。

延岡市選出の工藤隆久委員です。

宮崎市選出の岩切達哉委員です。

以上で委員の紹介を終わります。

それでは、宮崎運輸支局様から、道路運送法の旅客運送に係る制度概要について、国の地域公共交通政策について、国の主な補助制度について御説明をお願いしたいと思います。

それでは、よろしくお願いします。

○尾川首席運輸企画専門官　改めまして、宮崎運輸支局の尾川と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

資料を御覧ください。１ページから４ページには、私ども九州運輸局の組織の紹介と、地域公共交通を取り巻く現状について記載しております。こちらにつきましては後ほど御確認いただければと思います。私からは、道路運送法の旅客運送に係る制度概要について御説明いたします。

資料の５ページを御覧ください。

地域交通を担う各種モードについて、道路運送法上の区分ごとに一覧としてまとめた資料でございます。

一番上にございますのが、道路運送法第４条、緑ナンバーと書いてありますけれども、許可を受けた事業者が行う事業でございます。中段に乗合バス事業がございます。乗合バス事業の中にも、旅客運送の対応として３種類ございまして、路線定期、路線不定期、区域といって主に３つの対応がございます。

路線定期といわれるものは、宮崎県では宮崎交通さんが運行している形態になります。

路線不定期といわれるものは、道路――路線は決まっているのですけれども、予約があったときだけ走るといったもので、一番下にあります区域というのは、路線に対しまして、線ではなく区域で捉えて運行するものでございます。ですので、路線不定期、区域といわれるものは、地域公共交通会議といわれる会議体の中で承認を受けて、各自治体の中で実施されているものが主なこの対応となっております。

続きまして、中段に道路運送法第78条、白ナンバーがございます。こちらが自家用有償運送といわれるものでございます。そこに注釈がございますけれども、バスやタクシーにより十分な輸送サービスが提供できない場合には自家用車を活用して地域住民の方々の移動手段を確保するという制度がございます。

その下にございます自家用有償運送にも種類がございまして、交通空白地有償運送と福祉有

償運送の大きく２つに分かれております。

交通空白地有償運送が、主に市町村が実施主体となって地域住民の方々の移動手段を確保しているもので、これを最近では公共ライドシェアと呼んでおります。公共ライドシェアというのは、すなわち自家用有償運送であると御認識いただければと思います。

その下に、黄色い枠囲みにあります自家用車活用事業は、タクシー事業者の管理の下で行う事業になります。こちらを、日本版ライドシェアと呼びます。ですので、公共ライドシェアと日本版ライドシェアが道路運送法上の枠組の中で制度化されているというところでございます。

一番下は、道路運送法の規定範囲外で、許可・登録を要しない運送という言い方をしております。先ほど申し上げました緑ナンバーと、白ナンバーの自家用有償運送というのは、道路運送法上の手続を経て、許可や登録を受けて行うものです。一番下に記載がありますのは、無償運送とか互助輸送、ボランティア輸送といいます。有償性がない助け合いの運送で、道路運送法上の手続を経ずに行うことができる手法です。これは後ほど、細かく御説明差し上げたいと思います。

続いて、資料の６ページを御覧ください。

先ほど日本版ライドシェアと公共ライドシェアと申し上げましたけれども、呼び名が似通っていて、混同される方もいらっしゃいますので、分かりやすく整理したのがこちらの表です。

まず、右側から御説明させていただきますと、公共ライドシェアは、平成18年に制度が創設されています。導入実績を一番下に記載しておりますが、宮崎県内は26市町村のうち14市町村で導入されております。

左側の日本版ライドシェアは、タクシー事業者が実施主体となって、タクシー事業者の管理の下で行われるものとなっております。こちらについても、宮崎県内のエリアの中で導入が進んでおります。

次に、７ページには、公共ライドシェアの概要について少し細かく記載しております。

こちらの公共ライドシェアを実施するに際しては、地域公共交通会議に諮った上で各種合意をしていただく必要がございます。そのエリアにどういった運送サービスが必要なのか、運送の対価といわれる運賃に該当するものとか、そういったものを協議していただいて、合意を図られて導入ができるというものになっております。

この運送の対価というのは、基本的には実費の範囲内ということが定められておりまして、国土交通省としましてはタクシー運賃の約８割が目安であるとガイドラインの中でお示しをしております。地域によっては、地域公共交通会議の中で承認が得られれば、必ずしもこの８割にこだわらず設定することができるものになっております。

続いて、８ページを御覧ください。これは日本版ライドシェアの概要になっております。

こちらにつきましては、タクシー事業者の管理の下で行うものでございまして、基準や条件は基本的にはタクシー事業者のほうで認識していただくものになりますので、今日はこの説明は割愛させていただき、資料は後日御確認いただければと思います。

次に、資料の９ページを御覧ください。今までの説明は道路運送法の手続を経て行うものでしたけれども、許可登録を要しない運送である互助輸送、ボランティア輸送といわれるものに対して国土交通省がガイドラインとして示して

いるものになります。

国土交通省としての考え方としては、ガイドラインの前書きに黄色く着色しているところがありますけれども、自動車による移動手段の確保は、日常生活に限らず、いろんな場面で必要があるので、こういったものについては地域の関係者が地域公共交通会議の場を利用して議論していくことが重要であると。

赤く着色しているところに移りますけれども、地域の公共的な運送というのは、サービスの安全性や持続可能性という観点から、まずは公共交通機関の活用を第一に考えていくことが重要です。それでも不十分な場合には、先ほど御説明しました自家用有償運送、公共ライドシェアを組み合わせることで移動手段を確保することを検討すべきですというのが前段にあります。

一方で、緑色に着色しているところに移りますけれども、地域における移動手段の確保が非常に厳しくなってきているという状況の中で、道路運送法における緑ナンバーとか自家用有償運送だけでは十分なサービスが提供できないというような場合、エリアについては、ここで許可登録を要しない運送、道路運送法の適用を受けない運送で、互助輸送とかボランティア輸送というのを組み合わせることで確保していくことが必要です。いわゆる自家用有償運送、公共交通機関を補完する役割として導入するものが必要であるということが示されております。

右側に箇条書きで記載しておりますのは、運輸支局に地域の方々などいろんな団体の方から、互助輸送とかボランティア輸送をやりたいのだけれども道路運送法上問題がないかという御質問をいただく際に、無秩序にいろんなところで導入が進んでいきますと、地場にありますバス事業者やタクシー事業者に影響を及ぼすというところから、まず確認していただく必要がある事項です。運輸支局としては、十分なプロセスを経て、その導入を検討されてくださいとお伝えしているところでございます。

次の10ページ以降は参考ということでおつけしております。宮崎県内の幹線系統といわれる複数市町村にまたがる広域的な移動をする系統の数です。昨年度と比較しまして、今、宮崎県内では国庫補助を受けている系統は20系統ということで、昨年度バス事業年度からは変わりがないという状況になっております。

資料11ページの参考の２は、宮崎県内のタクシー事業者の営業所の所在地を示しております。宮崎運輸支局で調べましたところ、直近７年間でタクシー事業者が７社廃業されているというところで、市町村によっては、もうタクシー事業者が存在しないという自治体も実際に発生しておられます。そういった自治体は、公共ライドシェアなど、いろんな移動手段の検討を進めていらっしゃるところです。

資料12ページの参考の３に、日本版ライドシェアの導入状況を記載しております。宮崎県内ではこれらのエリアの中で日本版ライドシェアの導入が進んでいるところです。これは許可期限が付されておりまして、２年間でございます。今年度が前回許可を受けてからちょうど２年目に差しかかりますので更新をするタイミングになるのですけれども、タクシー協会のほうに事前に確認をしましたところ、引き続き日本版ライドシェアについては取り組む意思があるということを伺っておりますので、申請があれば、また更新がなされる見込みとなっております。

〇寺次首席運輸企画専門官　宮崎運輸支局の寺次と申します。

13ページを御覧ください。

まず、地域公共交通政策の根拠法であります地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、通称地域交通法についてお話しいたします。

この法律は平成19年に制定されました。地域の主体的な取組によって、公共交通の活性化、既存交通の利便性向上であるとか再生・存続のための交通再構築、これを進めることを目的としております。

この中心となりますのが地域公共交通計画です。これは地域にとって望ましい公共交通の姿、これを明らかにする設計図の役割を果たすものでございまして、全ての地方公共団体に対して作成の努力義務がございます。

計画は、地域公共団体が地域の関係者である住民、交通事業者、道路管理者などを構成員とする協議会を組織して、その中で協議してつくるものになっております。

計画には望ましい公共交通を実現するために行う事業を定める――位置づける必要があります。法律では、この活性化や再生の取組につきましては、地域の関係者による協議会で協議して、行う事業を決めて、それを地域公共交通計画に反映させる、必要に応じて国の補助等を受けながら進めていくということを予定しております。

続いて、14ページを御覧ください。

法律上での各主体の役割について書いております。

それぞれ役割がございますが、一番重要なのは市町村となります。市町村は、地域の実情に応じた最適な公共交通の在り方について、自らが中心となって、また、他の市町村や都道府県と連携して、関係する事業者、住民等と検討、合意形成を図り、主体的に取り組むとされております。地域交通の司令塔は市町村であるというのが法律の基本的な考え方です。

都道府県につきましては、ここには書いてございませんが、複数市町村にまたがる広域的な交通の維持・形成、市町村への支援や調整といった役割が期待されております。

続きまして、15ページをご覧ください。

地域公共交通確保維持事業、これは従前からある補助の制度になります。

そのうち、地域間幹線系統補助、これは複数市町村をまたがるバス系統の運行を支援するものになっております。

補助内容につきましては書いてあるとおりです。後ほど御覧ください。

対象となっております系統につきましては、先ほど10ページに載せてあるところを御紹介したところでございます。

予測される費用から予測される収益を差し引いた欠損額、これの２分の１を国が補助するものとなっております。

続いて、16ページを御覧ください。

地域内フィーダー系統補助についてです。

フィーダーといいますのは、幹線に対しての枝の線、枝葉といった意味合いになりまして、幹線バスや鉄道駅に接続する地域内の交通、これを支援する制度になっております。

補助対象につきましては、バス交通だけではなく、先ほど説明した公共ライドシェアなども含んでおります。市町村等が実施するこれらが、幹線系統への枝葉として機能している場合、この補助を受けられる可能性がございます。

補助率につきましては、経常費用から経常収益を差し引いた欠損額の２分の１以内となっております。

この２つの補助制度を活用することで、幹線から地域内の交通までネットワーク全体を国の

補助で下支えするといった仕組みになっております。

17ページを御覧ください。

次に、国の交通空白解消に向けた現在の主な取組、６つについて紹介いたします。

現在、国におきましては、令和７～９年度を集中対策期間と位置づけておりまして、全国に所在する交通空白地区全てについて、解消の見通しをつけることを目標としております。

６つあるうちの右側の上下、こちらの新たな制度的枠組みの構築、そして財政支援につきましては後ほど説明いたします。

上段の左側、地方運輸局等による伴走支援、こちらは首長への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、また交通事業者との橋渡しなどを行いまして、地域のニーズを把握しまして、解消に資する制度や補助の活用についての助言を行っております。

上段の真ん中になります。

情報や知見の提供、「ＭＯＢＩＬＩＴＹ　ＵＰＤＡＴＥ　ＰＯＲＴＡＬ」というホームページを用意してございます。

ここでは、地域交通の実務者を支援する機能を公開しておりまして、例えば人口データと交通データを重ね合わせて地域の現状を把握できるツールや、先ほど説明した地域公共交通計画について、全国で作成されているものを閲覧できる仕組みもございます。

下段の左側になります。

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム、これは国土交通省が主導する組織で、地方公共団体、交通事業者、あと民間企業などが加入しております。

ここでは、全国の地域交通の好事例の共有や、技術・サービスを持つ企業と地方公共団体のマッチングイベント、こういったものを行っております。本年５月末時点で1,800を超える団体、企業が参加しておりまして、全都道府県と市町村の過半数が加入しております。

以上のような取組を行ってございます。

18ページを御覧ください。

先ほど、令和７～９年度が集中対策期間というふうにお話ししました。

ここは令和８年度の対策方針になってございます。前のスライドと内容的に連続・重複するものとなっておりますので、説明は省略させていただきます。

19ページを御覧ください。

本年の６月に成立しました地域交通法の改正法についてのお話です。先に申し上げますと、改正法は成立いたしましたが、施行の時期であるとか運用の詳細につきましては、現時点でまだ決まっておりません。

では、主な内容を３つ御説明いたします。

資料の法案の概要を御覧ください。

１つ目が、１の丸１つ目になります。自動車地域旅客運送サービスの再構築事業、これの創設でございます。これは、地方公共団体が主導して、複数の主体、バスやタクシー、スクールバス、病院送迎などの輸送資源、人員であるとか車両、システムなど、こういったものをフル活用して、最適な運送サービスを提供できる枠組みを新たに定めております。例えば、病院バスと路線バスの統合であったり、スクールバスと地域のデマンドバスを一体的に運行管理したり、こういったことが法律の後押しで可能になっております。

続いて、１の丸２つ目、施設利用者用運送サービス提供者、こちらは学校、病院、福祉施設などで送迎サービスを行うものをこのように位

置づけまして、地域交通との連携について、この者に対しての努力義務を定めております。

大きな内容の２つ目としまして、連携促進団体の活動推進になります。交通事業者以外の企業・団体、例えばＮＰＯ法人、まちづくり団体、民間ＩＴ事業者、こういった方々が現在市町村とか事業者の間の調整役として重要な役割を果たすケースが増えてきたというところを踏まえまして、このような団体を連携促進団体として法律上に位置づけまして、法定の協議会への参加であるとか地域公共交通計画策定等への提案権などを定めたものになっております。

３つ目は、モビリティデータの利活用になります。地方公共団体が計画や事業を作成する際に必要となるデータ、例えば車両の走行データであるとか利用者の乗り降りの実績データなどの提供について、正当な理由がある場合を除き、交通事業者は要請に応じなければならないこととしまして、これによって、データの共有・活用によって事業の実施を促進するといったことが定められました。

20ページを御覧ください。

ただいま説明しました輸送資源フル活用の全体イメージ図になります。

地方公共団体が中心となって、運送の主体となる公共事業者、これに加えまして、学校、病院、福祉施設などの施設利用者用運送サービス提供者、ここが連携する。また、連携促進団体のサポートを受けながら、地域に最適な形の輸送サービスを組み立てていくという構造になっております。国は、これに対して、伴走支援、財政支援を行っていくという形になります。

繰り返しになりますが、現時点におきましては、詳細についてはまだ未確定でございます。

続きまして、21ページを御覧ください。

本年度の補助、概要について御説明します。

先ほど６月の改正法の話をいたしましたけれども、これは令和５年に行われた１つ前の改正のときに、従前からありました既存バス路線を維持するための補助、地域間幹線補助、フィーダー補助といったものに加えまして、地域全体で交通を再設計、リ・デザインすることを支援する補助という考え方が出てきました。

これにつきまして、令和８年度は、「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト事業として、４つのタイプを用意しております。

それぞれ説明いたしますけれども、基本的には１と２の活用が中心になるかと考えております。

22ページを御覧ください。

「交通空白」解消タイプですが、交通空白地区において、公共ライドシェア、デマンド交通、乗合タクシー等、新たに導入する取組について、調査や計画段階から実際の運行まで一貫して支援する補助となっております。

補助率500万まで定額、超過部分は３分の２、商業・福祉・教育など他分野の関係者が、実質的に運行に係る人的であるとか物的であるとか、金銭的に関わるような取組の場合は定額上限が上がるというふうになっております。

続いて、23ページになります。

こちらは共同化・協業化促進タイプといいまして、複数の地方公共団体や交通事業者が連携して、運転者であるとか車両、システムといった輸送資源を共同利用してサービスを提供する取組について支援するものになっております。

補助率は1,000万まで定額、超過部分は３分の２、都道府県主導で２以上の地方自治体が共同化するような場合は定額上限が上がるようになっております。

３つ目になりますが、地域交通ＤＸ推進タイプ、こちらはタクシーの配車管理システムとかデマンドバスのシステムであるとか、事業者や交通モードごとに分断されているデータやシステム、これを統合とか標準化することによって事業生産性、サービス品質の向上、こういったものを実現する、デジタル技術を活用した高度なサービスを実装していく取組について支援するものとなっております。

補助率につきましては、人口要件ごとに変わっておりまして、人口10万人未満の自治体は500万まで定額、人口10万人以上の場合は３分の２となっております。

続いて、25ページです。

モビリティ人材・組織育成タイプ、こちらは、地方公共団体におきまして、集中対策期間以降も新たに交通空白を生み出さないように、持続的な地域交通を実現できるように、地域交通の企画・立案を担う人材の育成であるとか専門組織の立ち上げを行う取組を支援するものになっております。

補助率は定額、上限3,000万、人材の採用費であるとか業務マニュアル整備、外部専門家の招聘費用等が対象になっております。

この４タイプについて簡単に御説明いたしましたけれども、本補助の応募に当たっては必須となる要件であるとか応募前に事業の内容を確認するという意味合いで、運輸局との事前協議が必要でございます。この件につきましては、まずは運輸支局まで御相談いただければと思います。

次が26ページ、令和８年度自動運転社会実装推進事業につきまして、自動運転につきましては、国土交通省と経済産業省が連携して、制度整備であるとか実証実験、これを推進してございます。

自動運転のレベルはゼロから５までであって、令和５年度の道路交通法改正によりまして、レベル４、特定の地域や条件の下で運転者がいない状態での自動運転、これの公道走行が法的に認められております。

現在、地域交通分野では、人口減少が進む過疎地域において、将来的には運転手不足であるとか高齢者の移動手段確保の切り札として、レベル４の実用化を目指して実証が進められております。

令和８年度につきまして、公募期間は終了しているのですが、国交省では自動運転社会実装推進事業としまして、地方公共団体による自動運転移動サービス実装の初期投資への補助を行っております。

以上、旅客運送に係る種別であるとか国の地域公共交通政策、そして主な補助制度についてお話をさせていただきました。

交通空白の解消につきましては、住民の日常生活を守って、地域を維持していくための喫緊の課題というふうに認識しております。国、県、市町村、事業者、そして住民の方、これが一体になって取り組むことが不可欠でありまして、宮崎運輸支局としても全力で支援してまいります。今後も委員の皆様の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

○荒神委員長　ありがとうございました。

それでは、これまで御説明いただきました内容につきまして、委員の方から何かお聞きしたいことがあればお願いいたします。

○本田委員　４ページのデータについて確認します。バス運転者数の推移について、宮崎県の説明では、宮崎県内の状況は右肩下がりとなっているのですけれども、令和４年から令和５年

に全国では増えております。これは何か要因があるのでしょうか。もし、お分かりであれば教えていただきたい。

○尾川首席運輸企画専門官　結論から申し上げますと、今ここでお示ししているものの詳細についての分析は、私どもとしても把握ができておりません。

ただ、一方で宮崎県内においては、おっしゃったとおり、バスだけではなく、タクシー事業者についても運転者数が減少傾向にあるということは認識しております。

申し訳ありませんが、右肩上がりになった要因は把握しておりません。

○本田委員　コロナの影響か何かですかね。

○尾川首席運輸企画専門官　申し訳ありません。どうしても全国的な統計ですので詳細のところまで把握できておりません。コロナ禍において運転手が減少していく中で、国としましても、各自治体におかれましても、二種免許を取得するための補助制度がございまして――これも臆測でしかないのですけれども、そういう補助制度の活用によりドライバーの確保につながったのであれば、功を奏したのかなと思いますが、個別具体的にどこかのエリアが何かをしたかというところまでは存じ上げておりません。

○工藤委員　24ページの地域交通ＤＸ推進タイプについてお尋ねします。これはタクシー業者が共同で配車管理システムなどを使って運行を円滑にするものだと思いますけれども、今、宮崎県で応募したところはございますか。

○寺次首席運輸企画専門官　応募の実績は今のところございません。

○工藤委員　これは、タクシー業者などが協力して配車管理を一括して引き受けて、円滑に皆さんに届けるような仕組みの構築ということでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　こちらにつきましては、配車アプリや運行管理のシステムなどが、個々の会社で個別に導入されている場合がございます。本事業は、地域として同じようなデータを活用することができるように、システムの標準化を進め、運送のデータ等を共通して取得することができる環境を整備するものです。そういったものが地域公共交通の施策にも活用できるというところで、複数の事業者や地域が連携して、こういった標準化を進めるような取組を後押しするものでございます。

○工藤委員　大変有用だと思いますが、宮崎県タクシー協会さんとは連携を取っていらっしゃるのでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　公募の情報自体は宮崎県タクシー協会さんにも当然展開はされておりますけれども、私どものほうから直接何か働きかけたということは今のところございません。

○工藤委員　承知しました。

○岩切委員　細かい話になりますが、例えば施設送迎車両や通学用のバス等がございます。それに民間事業者の協力をいただくという流れが今後進んでいくというお話ですけれども、民間事業者であって、送迎バスもそれぞれに運転士確保の課題や、運転士も高齢の方がやってらっしゃる現状があろうかと思います。そうした事業者に協力を要請し、御協力いただくことで、交通空白エリアの交通手段を確保するというのが今の全体的な組立てであるという理解でよろしいでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　今おっしゃっていただいた内容については、令和８年の交通法改正の部分に絡んでくるかと思います。

これも最初に申し上げました、市町村が中心となって、病院バス、スクールバス、当然、路線バス、公共ライドシェア、こういったものの輸送支援を組み合わせて、最適な運送サービスを提供できるような仕組みになっております。

どのように連携を図っていくかというところにつきましては、市町村が適切な地域のニーズや実際の供給の部分を把握しながらお話を進めていく必要があると考えております。この部分をどういうふうに進めていくか、詳しい内容についてはまだ情報がありませんので、本日は大まかな制度面についてお伝えしたところでございます。

詳細が分かりましたら、運輸支局としましては、県を通じて情報提供等をしたいと思っております。

○岩切委員　フィーダー系統の枝のその先の小枝のエリアは、自家用車以外では、送迎バスなどが現実的だろうと思います。それが、デイサービスとかデイケアとか通学のサービス以外にも御協力いただけるとなれば、移動の確保につながるだろうと思います。ただ、その人たちも事業者ですから、なかなかそこに参画できない可能性もあると思います。

そういう小さい集落を抱える市町村においては、役場の人も少ないわけですが、交通の専門担当がいない場合もあるのではと思います。国として、県または市町村の、交通に関する専門担当の現状について、問題意識等をお聞かせください。

○尾川首席運輸企画専門官　これは感想的なところになるかと思いますけれども、私どもは各自治体の交通担当部署とやり取りをさせていただいております。おっしゃるとおり、交通担当部署として交通に力を入れている自治体もいらっしゃれば、なかなか手が追いついていない自治体もあるかなとは思っております。

特に、交通政策課のような名前のある課は、地域公共交通計画の策定や、積極的に補助活用を検討して御相談いただくケースがあります。一方で、別の組織名で、交通というのがあまり見えない部署の方々は、まず優先的な業務が別のところにあり、地域公共交通会議を開催して今ある地域の見直しすらままならない、特に今何も問題が起きてないから現状維持でということで、数年間、地域の交通の見直しが行われていないという自治体もあるのが現状かなと思っております。

○黒岩委員　５ページ上の旅客自動車運送事業のところに、路線不定期でコミュニティバスなどの記載があります。大体どこの自治体にも導入されていると思います。次に、下のほうに公共ライドシェアについて記載されておりますが、これらの違いを教えてください。

○尾川首席運輸企画専門官　上段に書いてあります路線定期・不定期というのは、道路運送法上の許可を受け、緑ナンバーをつけた事業者が行うものになります。

御質問のありました公共ライドシェアは、緑ナンバーの事業者がそこに存在していても、地域の輸送に御協力いただけない、対応できない場合に、市町村が主体となって、自家用車、白ナンバーの車両を用いて、道路運送法上の登録を受けて行うものになります。

ですので、原則としましては、道路運送法上の考え方としましては、車両を使って旅客を運送し運賃を収受するというものであれば、当然ながら許可を受けないといけません。その特例で、78条の自家用有償運送の登録を受けることによって、緑ナンバーではなくて、自家用車で

も旅客から運賃、対価を収受して運ぶことができるという制度になっております。

○黒岩委員　自動運転について、５ページのカテゴリーに当てはめるとしたときに、形態によってはどこでも当てはまるということでよろしいんでしょうか。

○尾川首席運輸企画専門官　御認識のとおりで、誰がやるかということにもなるかと思います。例えば、緑ナンバーを持ってらっしゃる許可事業者が、自動運転ができる車両を用いてやるとなれば、事業の中でやられると思いますし、自治体が保有する自家用車として登録した車が走れば、公共ライドシェアとして運行する可能性もあると思います。

○黒岩委員　自動運転に変わることによって、車両の車検など、現行の法制度を変える対応が必要になる場合があるのでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　先ほど、令和５年度の道路交通法改正により、走れるようになったとお話しました。実際に走らせるに当たっては、国土交通省側としては車両が規格に合っているかというような保安基準の確認をし、警察、公安委員会の方では、保安上の問題がないかを確認して、許可を出すような形になっております。

今後、新しい車が出てくれば、それに応じて国交省側の基準が策定されるものと認識しております。

○渡辺委員　12ページの日本版ライドシェアの導入状況についてお尋ねします。私は国富町に住んでいるんですが、あまり白ナンバーでのライドシェアが動いているのを見たことがありません。

宮崎交通圏で12社ほど事業者が許可されているのですが、実際の運用状況について教えてください。

○尾川首席運輸企画専門官　日本版ライドシェアの稼働状況についてお答えします。

まず結論から申し上げますと、宮崎県内の実績はほぼない状況です。

これはなぜかと申し上げますと、日本版ライドシェアの制度趣旨としましては、まず、タクシー需要に対して供給が追いつかない場合に補完することを目的として導入されるものになりますので、原則としては、緑ナンバーのタクシーが配車できれば、そちらで賄っていただくのが前提になっているからです。

宮崎県内で導入が進んだのも、２月にプロ野球キャンプが開催される際に、今のドライバー数では稼働ができないおそれがあったということが背景にあります。

プロ野球キャンプシーズン中も、実際にはそこまでの稼働がなく、その後、通常の状態では、基本的にタクシー車両でカバーができているので、日本版ライドシェアの稼働はなかったというふうにタクシー業界から報告を受けているところです。

○渡辺委員　その話に関連して、今度は10ページを御覧ください。国富町と、綾町も含めた宮崎交通圏についてです。現在、宮崎市内から県道を通って綾町まで行く路線は１路線であり、枝分かれしていたバス路線は軒並み廃止されております。

では沿線の方はどうやって移動しているかというと、国富町の場合も綾町の場合も、距離に関係なく一律400円というデマンドタクシーが行政によって運用されています。400円でバス停留所まで移動し、そこから今度はシルバーパスを使って100円で宮交シティまで移動している。例えば、法華嶽公園のような非常に遠いところか

らでも、片道500円で宮交シティまで行けます。これは、交通空白地域の住民の方にとっては非常にメリットがある制度になっております。

ところが、時間帯についていうと、100円で国富町、綾町から宮崎に来る最終バスは、夕方の５時とか５時半なんです。つまり、夜はもう使えない、動けない、食事とかにも行けない、こういう状況があります。

タクシーはどうなのかというと、運転手が非常に不足しているため、夜間になるとなかなか電話がつながらない。しかも、夜遅くなるとタクシーは宮崎市内に行ってしまうため、タクシーを呼んでも30分ぐらいかかるという非常に不便な現状があります。一方で、今言われたようにライドシェアが稼働していないのは、制度に問題があるからだと思います。

例えば、運転免許の条件や、タクシー会社の管理体制、８割程度とされる料金設定、事前契約の要件など、このあたりの制度が非常に使いづらい。あるいは、タクシー会社に自分の自家用車を提供していろいろな手続きをして、仕事をしようという方が使いにくいような制度になっているという声も聞きます。２年間の免許制ですので、２年たって見直すような話があるのでしょうか。

先ほど言われたように、実際にこれだけ日本版ライドシェアをやりながら、県内での利用実績がないというのは、制度に使いづらい面があることが原因ではないかという意見は出ていないのでしょうか。

○尾川首席運輸企画専門官　おっしゃるとおり、使い勝手の悪い制度面が、実績の無い要因の一部と考えられますが、私ども運輸支局のほうに対しては、今のところ、制度面に対する御意見、御要望はいただいておりません。

タクシー協会からの報告によりますと、ライドシェアが稼働していない理由は、タクシーが稼働しているからだとのことでした。日本版ライドシェアとして運転できる方というのは、二種免許を持ってなくても、一種免許でもよく、タクシー事業者の管理の下で運転することになります。具体的には、タクシー事業者としての雇用契約がある方、役員クラスや事務員の方、日本版ライドシェア専用のドライバーとして確保した方が運転できます。一方で、日本版ライドシェアとして稼働するためのドライバーがなかなか確保できないということもお聞きしております。その点も踏まえて、２年間の更新が今後行われるのですけれども、今のところ、大きな制度改正が行われるという情報はありません。けれども、こうした実態については、私どもの上局であります九州運輸局にも情報共有しております。今日、こういった場で御意見をいただきましたので、上局にもその旨は伝えていきたいと思っております。

○渡辺委員　海外では、ウーバーが広く使われるようになってまして、しかも自動運転のウーバーまで出てきております。アメリカでも、無人で呼んで無人で向かうとか、そういう事例があるという紹介も受けております。

これから、特に田舎のほうでは、交通空白地域がどんどん増えていくことになるので、ぜひとも、もっと使いやすい制度にするという観点でお考えいただければと思いますので、よろしくお願いします。

○下沖副委員長　12ページですが、これは日本版ライドシェアという名前になっているものの、実質的に代行運転に近いのでしょうか。時間帯を見てもそうですし、許可を得ているのは代行業者ではありませんか。

○尾川首席運輸企画専門官　日本版ライドシェアの許可を受けているのは全てタクシー事業者であり、タクシー事業者しか活用できない制度になっております。

御質問の趣旨は、稼働する時間帯が、代行事業者がメインで動かれる時間帯と重なっている点に関するものかと思います。

この時間帯では、タクシーがつかまらないということがあるので、日本版ライドシェアを活用し、二種免許を持たないドライバーでも運転ができるよう設定されております。事業をやっているのは、許可を受けたタクシー事業者です。

○下沖副委員長　小林市には代行業者が２社あるので、そのことかと思った次第です。

ほかの地域を見ても、この時間帯でやっているところでは、タクシー事業者が代行を含めて交通事業者の免許を持っており、それをライドシェアという形で許可をもらっているのかなと思いました。

○荒神委員長　運転代行はライドシェアと違うわけですね。

○尾川首席運輸企画専門官　代行業とは全く別のものになります。

○荒神委員長　全てタクシー会社ということ。

○尾川首席運輸企画専門官　はい。

○下沖副委員長　自分は、この２社がライドシェアという白ナンバーで走っているのを小林市で見たことがありません。白ナンバーで走っているのは代行業者しかいなかったので。

○尾川首席運輸企画専門官　小林交通圏で許可を受けている２社は、宮交タクシーさんと三和交通さんというタクシー事業者です。ただ、先ほど申し上げたとおり、日本版ライドシェアの許可は受けたものの稼働はしていないので、実際にお見かけされていないのだと思います。

ただ、タクシー事業者側としましては、いざタクシー需要に供給が追いつかなくなったときに、タクシー事業者の使命として輸送サービスを提供できるよう、日本版ライドシェアの許可を受けて稼働できるような状況にしてあるというのが現状です。

○下沖副委員長　分かりました。実態はなくても、許可だけもらっているということですね。

○尾川首席運輸企画専門官　現状は御認識のとおりです。

○下沖副委員長　次に、22ページについてお伺いします。今回、宮崎県内で４か所採択された、交通空白解消タイプの補助の内容ですが、定額500万で上限１億円となっております。この補助というのは単年度１回限りの交付なのか教えてください。

○寺次首席運輸企画専門官　この補助につきましては、継続的に支援するものではなく、基本的には、交通空白といわれる地域において新しい交通を入れるであるとか見直しをするというような取組に対して、単年度補助をするものになっております。

申請いただいて、交付の決定が下りた後に事業を進めていただくのですが、来年の２月末までの間に実施された事業について補助するものになっております。

○下沖副委員長　段階的に伴走して支援もしていくということなのですけれども、単年度でかなり計画をつくり込んで予算を上げていかないと、補助を受けることができないのではないでしょうか。

説明会や会議を行うだけで１年が経過して、そこで事業が終了してしまうのではないですか。

○寺次首席運輸企画専門官　どこまでが対象になるかは、それぞれ確認が必要ですけれども、

例えば、今年度に補助を受け、実施のためのデータ収集などの調査を行い、運行自体は来年度以降に実施する場合、基本的には今年度調査の部分だけが対象となります。

来年度、運行の部分に関して、当初予定していたものよりもさらに進んだ取組であるというようなことが認められれば、再度補助の対象となる可能性はあります。しかし、基本的には、今年度実証運行までたどり着かないような御計画であれば、その部分までしか対象とならない仕組みになっております。

○下沖副委員長　国の補助事業で同一事業が２回採択を受けるという話は聞いたことがありません。

トータル支援とありますが、調査・研究だけで１年使ってしまいます。単年度ということは、一番お金のかかる実証運行まで見据えた計画をつくり込んで、市町村を含めて団体、協議会の体制を立ち上げておかないと、申請が間に合わず、十分に活用できないのではないかと思いました。

あともう１点お伺いします。これに関して、地域公共交通会議をここに入れる必要はありますか。

○寺次首席運輸企画専門官　まず、本日の冒頭で、地域公共交通計画であるとか、法定の協議会というようなお話をさせていただきました。

この申請自体は、自治体であるとか、あと事業者から出してもらう形になりますが、その要件の中に、実施する事業が地域公共交通計画に位置づけられていること、こういった事業をやるんだと位置づけられている、もしくは位置づける予定があるということが条件になっております。今回の補助の申請を出された自治体以外のところを想定してお話ししますけれども、その自治体が法定の協議会を立ち上げてらっしゃるかどうか、立ち上げた上で法定の地域公共交通計画をつくられているか確認しなければなりません。そこに事業として位置づけられているかが関係しますので、公共交通会議が関連してくるかというのは、そういう段階のお話だと思います。

○下沖副委員長　小林市の事例ですけれども、すでに交通会議が発足しているので、別途新しい組織を立ち上げて、そこに交通会議も入るという形を取ったほうがいいのか。地域公共交通計画もあって、協議会も立ち上がっている場合、交通計画に今後位置づけるという条件があれば、この補助を使えるということですか。

○寺次首席運輸企画専門官　新しく何か別の協議体を立ち上げる必要はございません。地域公共交通計画には、地域の交通利便に資すること、地域の交通を守っていくことを目的として行う事業を、協議会の中でしっかりと協議していただき、書き込んでもらう必要があります。

○下沖副委員長　以前聞いたときには、いろんな団体や病院、交通事業者を入れて、協議体を新しく立ち上げるという趣旨だと思ったのですが、いかがでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　昨年度の事業を踏まえてお話をさせていただきます。

今年、共同化・協業化促進タイプというものがあるんですが、去年も同じようなものがありました。これは複数の自治体や関係者によるスキームの下で申請していただく形になっており、申請スキームをまず組んでもらう必要がございました。共同化・協業化促進タイプについては、対象の主体が協議会・連携スキームとなっておりますので、そういった場合は、法定の協議会がないところについては新たにスキームを立ち

上げてから申請するという形になっておりました。

○下沖副委員長　最後にお伺いします。交通空白のところで、関係者が連携して、とあるのですが、申請は各交通会社などが個別で行うのでしょうか。連携して、その主体となるところが代表して申請するのでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　現状ですと、申請主体は自治体等です。

○山下委員　19ページについてお伺いします。資料には、背景や必要性、課題等が書いてあり、令和７年から９年度の集中対策期間の、ちょうど中間年になるので、課題に向かって取り組まれていることが整理されております。それで、年間これだけの廃止路線が決まってきており、令和７年度もかなりのキロ数が廃止路線になったのだろうと思います。

御案内のとおり、人口減少で、農村部の地域がどんどん疲弊してくる。その中で、今年、地域交通対策特別委員会を立ち上げて活動を始めたところです。宮崎県の人口も、今年で100万人を切るだろうと思います。そうなってくると、農村社会において、人口減少により交通インフラの維持、確保が遅れてくる。対応としては、「一人は万人のために、万人は一人のために」ということで、１人の弱者も見逃さないというのが基本的な考え方なんです。

その中で、交通弱者をいかに救っていくかということで、様々な制度について説明がありました。デマンド交通やライドシェア、コミュニティバスなど、様々な取組について資料に書いてあります。３か年の中で、交通空白、約2,500地区の全てについて解消の目安をつけるために、集中対策期間として計画を出されたのだと思います。３か年計画の２年目を迎えた中で、対応は十分なのか。まだまだ課題が出ているのか。整理されていたら教えてください。

○寺次首席運輸企画専門官　３か年の取組となっておりまして、本年度が２か年目でございます。昨年度、令和７年から始まったんですけれども、交通空白という言葉は多分、昨年度の段階では自治体もまだあまり御認識されていなかったと思います。

交通空白地区はどういうところがあるかというのは、自治体へのアンケート等、調査を基に御報告いただいたものを積み上げている形になっておりまして、まずは交通空白がどういったものでどういう対策をする必要があるのかというところの御認識がまだ薄い時期で、今年、第２回目の調査をして積み上がってきたのがこの数字です。

実際に我々もいろんな自治体とお話する中で、こういった現状がありますよ、こういった支援の制度がありますよ、補助の制度がありますよという御説明の中で御認識が深まって、今回、各自治体においてこういう地区が対象になり得るということで御報告いただいたものと考えております。

実際に地区の具体は公表されてないのですけれども、各自治体から出された中で、交通空白と認識している地区だけれども、解消に向けて着手している、計画しているという数も上がってきております。それは昨年に比べて増えてきたと感じております。また、３か年は、今年度、来年度とありますので、まずはめどをつけるというのは、検討だけではなく、何らかの施策に着手していただく、準備していただくというところまでを目指しております。そういったところにつながるように我々も働きかけていきたいと思っております。

○山下委員　例えば買物難民についてです。免許返納者のデータも出ており、毎年増えております。そのような中、買物難民対策ということで訪問販売車の取り組みが十数年前から行われておりました。

私も都城市の片田舎に住んでいるのですけれども、地域の商工会などに参加されている方が、買物難民をなくそうということで訪問販売をしてくれていたのですが、３年目に辞めました。なぜかというと、支援が足りない、結局物が売れない、なかなか採算が合わないということがネックなんです。

皆さん方も交通弱者をなくそうと、制度改正をやりながら、様々な地域を挙げて取り組んでおられるのだろうと思いますが、継続することが非常に難しいと感じております。スタート時点ではハード面での補助があっても、継続していくことが見通せないというのが皆さん方の課題だろうと思います。

「一人は万人のために、万人は一人のために」というきれいな言葉がありますが、継続する事業として成り立たせるために、するべき対策は何なのかということを、この３か年の中でしっかりと分析していただきたいと思います。

地域を１年でも長く維持し、医療難民や買物難民をなくすための制度の定着が必要だろうと思うんですが、皆さん方の正直な考えをお聞かせください。

○尾川首席運輸企画専門官　御指摘のとおりで、持続可能な、そこに定着したものがないと、一時的に何か対策を取っても意味がないと思います。

先ほど前段で御質問いただいた、２か年目に際して、国として、運輸支局としてどう捉えているかについてですが、今２か年目に差しかかった段階であり、何か結論を出せているわけではありません。まだまだ課題は山積していると思います。私ども宮崎運輸支局としましては、各自治体交通担当部署の方との協議や、地域公共交通会議には委員として参加させていただいており、そういったところでいろんな御意見や御相談をいただきますので、それを丁寧に拾い上げて、伴走支援をしていきたいと思います。

今、国は３か年を集中期間として定めておりますけれども、必ずしもこの期間に限らず、今後も自治体や地域の課題に寄り添って対応していきたいと考えております。

○川添委員　26ページの自動運転については、東京都内で社会実装が行われていると聞いておりますが、地方自治体で今後レベル４の本格的な自動運転の導入を検討している動向を把握されておりますか。

また、本県でもいろいろな相談があると思います。来年度以降、いよいよそういった導入――これはいろいろ予算面もあるとは思うんですけれども、相当な経費で動かすということを聞いているんですが、そういったところの情報というのはいかがでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　自動運転の実装に向けた取組が全国各地で行われているというのは承知しております。１月の時点で、レベル４自動運転実装地域は全国で９か所ありましたが、その時点では、九州にあるとは把握しておりません。

国としましても、自動運転については、2027年度までに100か所の実装地域をという目標がありましたが、昨年末に新たな方針が出まして、30年度までに自動運転車両を１万台にするという目標が出ております。その中にはトラックも含まれているのですが、そういう形で増やして

いくという話は聞いております。書いてあります事業につきましては、今年も採択を受けた地域がありますので、その情報も確認していきたいと思っております。

県内の自動運転の実証の状況については、西都市が2024年度からやっておりまして、昨年、2025年度も２回目の実証をしたと聞いております。それはまだレベル２の段階での実証だったと承知しております。

また、今後レベルを上げていくような取組もされるというロードマップをいただいておりますが、今年どういうふうな取組をされるかは承知しておりません。

○川添委員　バスやタクシーの運転手不足についてお伺いします。今後、外国人の労働者で、バスやタクシーの運転手に対して行政としてどのような対応をしていくのか教えてください。

○尾川首席運輸企画専門官　外国人運転手の確保につきまして、国としましては、現在、特定技能要件を、運送事業について緩和しております。宮崎県内で実際に外国人運転手が乗務を始めたという話はまだ聞いておりませんけれども、九州内では着実に導入が始まっているようです。

今、運転手不足は非常に危機的な状況にあります。制度が緩和されたところもありますので、必要に応じて、外国人運転手が導入されて地域の交通が担えるよう積極的に取り組んでいきたいと考えております。

○川添委員　そういう申込みがあれば、採用があれば、行政としては全く問題ないということですよね。

○尾川首席運輸企画専門官　御認識のとおりです。要件等を満たしていれば、順次、外国人ドライバーの採用が進んでいくものと考えております。

○川添委員　よく認識されているとは思うのですけれども、中山間地の西米良村は、最後の個人タクシーが廃業されました。先ほどもいろいろな意見がありましたけれども、交通空白に対しては、ライドシェアの導入をはじめ、市町村と県が協力して、あとは利用者や採算面も考慮して、国としてもいろんなやり方で協力をしていくということでよろしいでしょうか。

○尾川首席運輸企画専門官　おっしゃるとおりで、私どもとしても全力で協力していく方針は従来から変わりはありません。

今、事例としてありました西米良村に限らず、タクシー事業者が不在になった地域においては、西米良村のように自治体自らが、職員もドライバーとして、公共ライドシェアによる移動手段の確保に取り組んでいらっしゃるところもあります。

タクシー事業者が基準を満たさなくなってしまうとか、経営状況が厳しくなるので撤退してしまうという現状がありましたので、国としましては、これまでのタクシーの基準を緩和し、少しでもタクシー事業者が今後もその地域に残れるような制度改正を行っております。

今、タクシー協会ともそのことについて確認を進めており、もし基準を割ってしまって、本来であれば廃業や撤退をしないといけない事業者についても、制度が変わっているため残ることができるということを御案内しております。何とかタクシー事業者に存続していただいて地域の交通を担っていただけるように取り組んでおります。制度改正があったことを踏まえ、引き続き協力していきたいと考えております。

○重松委員　26ページの自動運転社会実装推進事業についてですが、補助対象経費が５段目に書いてあります。最後のリスクアセスメント、

ルート選定等の調査費について、内容をもう少し詳しく教えてください。

○寺次首席運輸企画専門官　この部分につきましては詳細を承知してないので、この場でお答えはできません。申し訳ありません。

○重松委員　そうですか。分かりました。

自動運転を導入するためには、道路の改良や、電磁スポットの整備など、いろんな方策が必要になると思います。そういうことに対しても、宮崎運輸支局をはじめとする関係機関と連携を取ることになるのでしょうか。

○寺次首席運輸企画専門官　国土交通省には、地方運輸局と地方整備局があります。我々地方運輸局は、自動運転に関しては、主として車両の構造の部分について確認をする立場であります。

一方、地方整備局は、国道の自動運転であれば、例えばマーカーや信号など、そういった部分について確認をします。自動運転について検討する場には、そういった道路部署の者も参加しております。

○荒神委員長　いろいろとお尋ねしましたが、１点確認させてください。先ほど外国人の二種免許の問題が出ました。今、外国の方に依存しなければいけない状況が目前に迫っております。今まで外国人の二種免許や、長距離フェリーの移動は駄目とかいろんな制約があってスタートが遅れていたのだと思います。この中で、「要件がそろえば」という「要件」とはどのような要件でしょうか。また、何がネックとなっていて、どの部分が緩和されて現状に至ったのか教えてください。

○尾川首席運輸企画専門官　今ここで詳細な要件を全て把握はしていないのですが、日本語能力が１番のネックだと聞いております。

そもそも運送事業に対する外国人運転手の参入が、制度上認められるようになったという経緯があります。その中で、運送事業のドライバーとして運転していただくためには、日本語能力がネックになっていると聞いたことがございます。特に、旅客とトラック、貨物のモードで求められる能力のレベルが異なり、旅客のほうはトラックよりも高いレベルを求められると聞いております。

また、既に国際免許をお持ちの方についても外国免許切替えに所定の費用や期間がかかると聞いております。そのあたりがクリアできれば、外国人ドライバーの採用につながるものと考えております。

○荒神委員長　ありがとうございます。先ほどの事例でもありましたように、時代に即した柔軟な対応が必要であると感じております。二種免許がなくても、ライドシェアなどが活用できる時代になり、今や、外国人の方々にもお願いしなければならない時代に突入しています。地方においては、人手不足というのはどこの都会よりも喫緊の課題です。外国人材の登用にあたっては、差別みたいな取り方にならないように、必要に応じて規制を緩和していただければと思っております。

ほかにございませんか。よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　特にないようですので、これで終わりたいと思います。

それでは、私のほうから一言お礼を申し上げます。

宮崎運輸支局の皆様、本日は大変お忙しい中、大変貴重な内容について御説明をいただき、誠にありがとうございました。

先ほど質問にも上がりましたが、今後の活用

においては、制度の見直し等、様々な意見を持ち帰っていただきたいと存じます。また、集中対策期間２年目ということでございますが、これが実になる政策になりますことを御祈念申し上げます。私たちも本日の内容を今後の調査において十分に活用して、本県の実情を反映した、より具体的な県への政策提言に結びつけたいと思っております。

本日は誠にありがとうございました。

それでは、暫時休憩いたします。

午前11時26分休憩

午前11時28分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

協議事項に入らせていただきます。

協議事項１の県内調査についてでございます。

お手元に配付の資料１、資料２を御覧ください。

前回の委員協議において行程案をお示しし、皆様から御了解をいただいたものを調査先と調整し確定したものになります。

県北調査では７月28日火曜日から29日水曜まで、県南調査では８月25日火曜から26日水曜までの日程で実施しますので、よろしくお願いいたします。

次に、協議事項２の県外調査についてであります。

暫時休憩いたします。

午前11時30分休憩

午前11時33分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

県外調査の日程、調査先については、正副委員長に御一任いただくことで御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのような形で準備を進めさせていただきます。

次に、協議事項３の次回の委員会についてであります。

暫時休憩いたします。

午前11時34分休憩

午前11時35分再開

○荒神委員長　委員会を再開いたします。

次回委員会につきましては、正副委員長に御一任いただくことで御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　それでは、そのような形で準備を進めさせていただきます。

最後に協議事項４のその他で委員の皆様から何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　次回の委員会は、９月定例会中の９月24日木曜日午前10時から予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で本日の委員会を閉会いたします。

午前11時36分閉会

署　名

地域交通対策特別委員会委員長　　荒　神　　稔