

# グループ討議

## 協議会における地方運輸局職員の役割

---

合同会社萬創社 福本雅之  
合同会社ビジュアライト 井原雄人  
合同会社MoDip 諸星賢治

# 地方運輸支局に求められること -有識者ヒアリングから

- 学識や自治体は法律や補助制度を知っているとは限らない
  - 「積極的」なフォローがないと各種制度は活用できない
  - 法律や制度の話をする時は「難解な用語」を使いがち
- 自治体は他の地域の状況を知らないことが多い
  - 優れていることは評価する、参考になる取組を紹介する。  
外圧がないと偉い人を動かさないことも
  - 地域に合っていないければ**成功事例をコピーしても失敗**する
  - 調べて出てくるのは成功事例だけ、「**失敗事例**」も**参考になる**（これだけはやってはいけないこと）
- 協議を円滑に進めるためのポイント
  - 資料の作り方（**何を議論して、何を決めるか**）
  - データのまとめ方（**データで決められないこともある**）

# 地方運輸支局に求められること -とある運輸局職員の問題提起

## 1. 法制度の規定や趣旨に基づいて発言できる事項（法令判断的な事項）

- ① 法制度適用に関すること  
例) 手続き、遵守事項等に関する法令規定適用の説明
- ② 他の交通事業等との整合性に関すること  
例) 競合路線や他交通事業などへの影響に関する意見
- ③ 安全性に関すること  
例) 安全確保面の懸念や安全性向上の取り組みに関する意見
- ④ 利用者利便に関すること（路線・ダイヤ等のサービス水準ではない）  
例) サービスの明確さ、情報提供、公平性等に関する意見
- ⑤ 持続性（安定性）に関すること  
例) 収支改善や人材確保等に関する意見

## 2. 運輸局の知見に基づいて発言できる事項（価値判断的な事項）

- ① 参考情報に関すること  
例) 他地域の事例等の情報提供
- ② 地方自治体に関すること  
例) 市町村の関与の方法や計画の具体性等に関する意見
- ③ 利用者への働きかけに関すること  
例) 利用促進の方法等に関する意見
- ④ サービス水準に関すること  
例) 路線、ダイヤ等検討の考え方に関する意見
- ⑤ 費用負担に関すること  
例) 運賃や補助のあり方に関する意見

**参考意見を述べることはできても  
意思決定を強いることはできない**

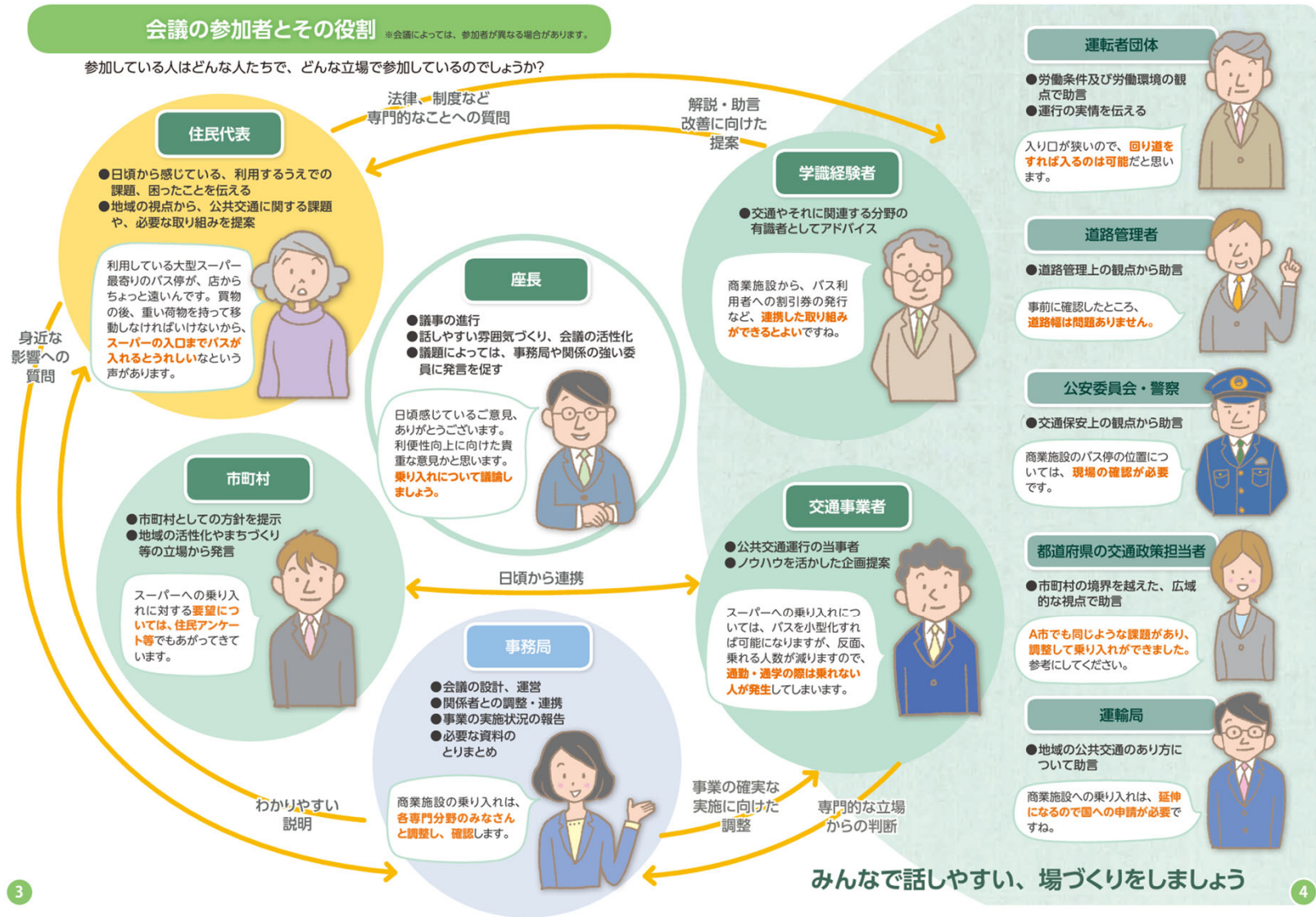
# 協議会の形骸化は誰のせい？

協議の場であるべきだが、実態は承認の場になっている

- 意思決定という責任を伴うことを自覚しないから発言しない委員（宛職住民代表）
- 意思決定という責任を伴うから発言を控える委員（行政機関代表）
- 特に異議もなく承認されたのだから正当性が認められたと判断する事務局

三すくみの結果の「合意形成らしきもの」によって責任の所在が曖昧に・・・

# 運輸局・支局職員に期待すること - 「協議会とは何か」の説明は委員改選時に行う



【参考】中部運輸局パンフレット, [https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk\\_leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/kkk_leaflet.pdf)

福本雅之



- 所属：合同会社萬創社 代表社員、名古屋大学 客員准教授
- 関係自治体：関市、北設楽郡、沼津市、一宮市、上田市、塩尻市など
- 地域公共交通に関する計画策定、評価に関する支援、地域公共交通に関わる人材育成に取り組む

井原雄人



- 所属：合同会社ビジュアライト 共同代表、早稲田大学 研究院客員准教授
- 関係自治体：南足柄市、大井町、三田市、気仙沼市、瀬戸市、小田原市
- 電動車両の開発や自動運転車両の評価など、新技術を用いたモビリティサービスの導入や、それらを用いた地域公共交通計画の作成に従事

諸星賢治



- 所属：合同会社MoDip 代表、（出向先：株式会社ドーコン）
- 関係自治体：栃木県、広島県、沖縄県、青森県、山形県、湯沢町 等
- 経路検索サービス提供事業者在籍時の経験を活かし、GTFSデータを中心とした公共交通の情報提供分野で活動。官民組織のアドバイザー、有識者委員などを務める。



# グループ討議の例題

- ① 新技術（デマンドや自動運転）の実証試験
  - 市町村が計画にない実証試験をやると言い出した場合の対応方法とは
  
- ② 運転手不足による減便・退出
  - 道路運送法としては不要な、バス減便について協議の意味とは
  
- ③ DXを活用した利便性の向上
  - MaaSに取り組みたいというが、それは利便性の向上につながるのか
  
- ④ その他
  - 自分たちで設定しても構いません

# スケジュール

8

	時間	備考
イントロダクション	14:50-15:05	今ここ
役割分担	15:05-15:10	進行1人、発表1人、質問3人
グループ討議	15:10-16:20 (休憩適宜)	法制度からの整理 運輸局の知見からの整理
発表・質疑	16:20-16:50	発表5分＋質疑5分×3班 担当は必ず質問またはコメント
講評	16:50-	



# オンライン参加者への課題

-運輸局・支局としてどのようなことができるか記述してください

提出はNCE高橋へ

T-Takahashi@nceinc.co.jp

9

## ① 新技術（デマンドや自動運転）の実証試験

- I. 自動運転バスの実証試験をやりたい自治体に対して、なにを実証（明らかに）するべきか助言しますか？  
ポイント：実証試験の目的と導入技術の整合、実証試験で明らかにすべき項目とそのための指標
- II. デマンド交通の運行区域と既存の乗合バスの系統が競合している場合、市町村に対してどのような助言をしますか  
ポイント：デマンドと定時定路線との役割分担、実証試験ではなく持続可能な運行をどう考えるか

## ② 運転手不足による減便・退出

- I. 減便の協議について協議会で運輸局としてどのような発言をすべきか、あるいは参加者の発言を促すべきか？  
ポイント：道路運送法上の手続きとして、事業者の届出で済むので協議は必要ないにもかかわらず、協議会で減便を「承認」することの意味とはなにか
- II. 減便の申し出に対し市町村はどう対応すべきか？ 運輸局として助言できることはないか？  
ポイント：事業者が悪者になるのではなく、市町村がその申し出をどう受け止めて対応するか

## ③ DXを活用した利便性の向上

- I. 交通事業者から提案のあったMaaS事業において、自治体がどのような役割を担ったらよいと助言しますか？  
ポイント：地域輸送資源の総動員・役割分担、交通モード間の連携、合意形成の促進
- II. 国の補助を活用し事業者より駅構内の空いたスペースでサイネージによるバス情報の案内を行いたいと提案があった。運輸局としてどのような助言を行うか？  
ポイント：人の動線と情報提供の実施場所、サイネージに表示するデータの流用