

地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第4回）議事要旨

日 時：令和6年2月9日（金）10:00～11:55

場 所：中央合同庁舎3号館10階共用会議室

議 題：1 開会

国土交通大臣挨拶

2 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について

3 地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について

4 意見交換

5 閉会

国土交通大臣政務官挨拶

配付資料：資料1 室蘭工業大学 有村教授 提出資料

資料2 熊本共同経営推進室 高田室長 提出資料

資料3 名古屋大学 加藤教授 提出資料

資料4 鳥取県 平井知事 提出資料

参考資料1 長野県 阿部知事 提出資料

参考資料2 株式会社アイシン 鈴木取締役 提出資料

参考資料3 「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会について

出席者：齊藤 鉄夫 国土交通大臣（議長）

こやり隆史 国土交通大臣政務官

阿部 守一 長野県知事

越 直美 三浦法律事務所弁護士

喜勢 陽一 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長

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

仮井 康裕 広島電鉄株式会社代表取締役専務

森地 茂 政策研究大学院大学客員教授、名誉教授

山内 弘隆 一橋大学名誉教授

鈴木 研司	株式会社アイシン取締役・執行役員
萩川 直也	内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局次長
河村 直樹	内閣府地方創生推進事務局次長
小林 豊	警察庁長官官房審議官（交通局担当）
村上 敬亮	デジタル庁統括官（国民向けサービスグループ長）
山越 伸子	総務省地域力創造審議官
淵上 孝	文部科学省大臣官房審議官（総合教育政策局担当）
宮崎 敦文	厚生労働省大臣官房審議官（総合政策担当）
吉田健一郎	経済産業省地域経済産業政策統括調整官
石原 大	国土交通省公共交通政策審議官
菊池 雅彦	国土交通省大臣官房技術審議官（都市）
岸川 仁和	国土交通省道路局次長
村田 茂樹	国土交通省鉄道局長
鶴田 浩久	国土交通省物流・自動車局長
河田 敦弥	観光庁観光戦略課長
鐘水 洋	環境省総合環境政策統括官
有村 幹治	室蘭工業大学教授
高田 晋	熊本共同経営推進室長 (熊本都市バス株式会社代表取締役社長)
加藤 博和	名古屋大学教授
平井 伸治	鳥取県知事

1. 開会

○事務局

皆さん、おはようございます。まだ定刻より少し前ですが、冒頭から来られる方々は皆さんおそろいですので、ただいまから第4回地域の公共交通・デザイン実現会議を開催させていただきます。

事務局の交通政策課長の八木でございます。構成員及びプレゼンいただく有識者や事業者、それから自治体の皆様方におかれましては、御多忙のところお集まりいただき、あり

がとうございます。

議事に先立ちまして、斉藤国土交通大臣より、御挨拶いただきます。斉藤大臣、よろしくお願いいたします。

○斉藤国土交通大臣

皆様、おはようございます。国土交通大臣の斉藤鉄夫でございます。今日は、第4回地域の公共交通リ・デザイン実現会議の開催に当たり、御挨拶をさせていただきます。

本日は、御多忙のところ御出席を賜り、皆様には厚く御礼申し上げます。また、今回は、先駆的な取組を実施していらっしゃる自治体・事業者、有識者の皆様にもお越しいたっており、大変感謝申し上げます。熊本共同経営推進室の高田室長、室蘭工業大学の有村教授、鳥取県の平井知事、名古屋大学の加藤教授から、今日お話を聞かせていただくということで、本当にありがとうございます。

昨年は、地域交通法の改正にあわせ、地域公共交通再構築元年として、地域交通のリ・デザインの取組を進めてまいりました。本年は、この取組をさらに本格化させてまいりたいと決意しております。

これまでの3回の会議におきまして、地域交通のリ・デザインを進めるためには、様々な分野の関係者との連携・協働が必須であることにつきまして、関係省庁の皆様も含めて共通認識を得たものと考えております。

本日は、前回の議論を踏まえ、地域交通の再構築をより実効的なものとするため、様々な組織が保有している移動に関するデータをどのように集め、活用していくのか、また、再構築に向けて、行政の縦割り組織に横串を刺し、外部の関係者を巻き込んでいく地域の司令塔をどうつくり上げていくのか、自治体、事業体、有識者の皆様からの御発表も踏まえ、議論・検討を深めてまいりたいと思っております。

地域交通のリ・デザインを通じ、誰もが、行きたいときに、行きたいところへ行くことのできる社会を真に実現するために、本日も活発な御議論をお願い申し上げる次第でございます。

私も、この会議をいつも楽しみにしておりまして、今日も最後まで出席する予定だったのですが、予算委員会の一般質疑があり、退席させていただきますけれども、その点、お許しをいただきたいと思っております。私も、皆様とともに、しっかり考えていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

今日は本当にありがとうございます。

○事務局

大臣、ありがとうございました。

斉藤大臣は、公務の御都合により、こちらで退席となります。

(斉藤国土交通大臣退室)

○事務局

カメラ撮りの方は、このタイミングで御退席をお願いいたします。

なお、報道関係者の方は、会議終了までオンラインによる傍聴が可能となっております。

(報道関係者退室)

本日は、構成員の皆様方やプレゼンいただく有識者や事業者の方、自治体の皆様に御参加いただきありがとうございます。

なお、日本郵政の増田社長は、御都合により御欠席となっております。また、JR東日本の富田会長、それから広島電鉄の椋田社長、アイシンの吉田社長は、御都合により代理出席をいただきありがとうございます。また、名古屋大学の加藤教授におかれましては、オンラインで御参加いただきありがとうございます。また、本日プレゼンをお願いしております鳥取県の平井知事におかれましては、10時半頃からの御参加予定でございます。

また、国交省のこやり大臣政務官は、同じく公務の都合によりまして、前の予定が終わり次第、途中出席の予定となっております。この後、皆様方が御発言の途中に、こやり大臣政務官が入室するというようなことになる可能性がございますが、そのような場合でも、お気になさらず、そのまま御発言を続けていただければと思っております。

本日の資料につきましては、議事次第に記載のとおりでございます。いずれもお手元にご覧いただけますタブレットのほうに保存しておりますので、各自で操作を行っていただければと思っております。

本日の資料につきましては、参考資料も含めまして、後日、国土交通省のホームページに掲載する予定としております。また、議事につきましては、後日、事務局から皆様に議事概要案の御確認をさせていただいた上で、国土交通省のホームページに公表したいと考えております。

それでは、議事を進めさせていただきます。

本日は、地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組、それから、リ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組、これらにつきまして、有識者や事業者、自治体の方々より御説明をいただくこととしております。発表につきましては、議事次第の記載順に基づき、私のほうから御指名させていただきます。発言される際には、事務局よりお渡しいたしますマイクを用いて御発言いただこうと思います。発言が終わりましたら、マイクを事務局に戻すようお願いいたします。

2. 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について

○事務局

それでは、まず1つ目の地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について、室蘭工業大学の有村教授、よろしくお願いいたします。

○室蘭工業大学 有村教授

室蘭工業大学の有村です。本日は、よろしくお願いいたします。

それでは、「地域交通のり・デザインに向けたデータの利活用」と題しまして、室蘭工業大学有村から報告させていただきます。

2 ページを御覧ください。講演内容はお手元の資料のとおりでございます。本日は、室蘭市をケーススタディとして、今までの取組を御説明していきたいと思っております。

4 ページを御覧ください。室蘭市は 1970 年には人口が 16 万あった都市です。今、この人口は 76,623 人と約 50 年間で半減したのですが、まちとしては製鉄や製鋼の技術が集積しており、住んでいる市民の皆さんは非常に生き生きと暮らしているまちでもあります。

6 ページ、本年度 1 月からパナソニック ITS の全国CM枠にて、室蘭MaaSプロジェクト「いってきマース」が放映されておりました。YouTube再生回数が 713 万回再生ということで、それなりのインパクトを残した形で、我々のプロジェクトは進んでおります。こういうCMで取り上げられると、一見よくやっているように見えるのですが、ここに至る経緯について、6 ページを御覧ください。

もともとのきっかけは、2011 年、市長の最初の公約が「コミュニティバスの実現」ということございまして、そのとき私はこの委員会の座長に就任しております。結果的に、

これがなかなかうまくいかなくて、資料7ページ目にありますが、2014年と2015年はほぼ活動が止まってしまう中、その後パーソントリップ調査、立地適正化計画、また、網形成計画の策定が進み、いろいろなデータが揃っていくことになります。

8ページを御覧ください。2016年に室蘭都市圏のパーソントリップ調査が実施されました、実査から3年かけてマスタープランを策定しました。また、2019年には、立地適正化計画と公共交通網形成計画が策定されます。

この時期に、北海道大樹町で自動運転実証実験が国交省新道路技術開発の一環として行われており、またITSボルドー大会等の動向を含めまして、自動運転やMaaSというキーワードが北海道の中でも浸透していきます。

それを踏まえながら、このマスタープランの中には、MaaSや自動運転等、新技術導入に関する調査を進めましょうということをしかりと明記いたしました。上位計画でこれを書くことによって、ぶれないような形にしました。あわせて、パーソントリップデータですとか、人口分布データ、都市計画基礎調査データ等のマイクロジオデータが、都市圏レベルでそろっていくことになります。

9ページを御覧ください。網形成計画を策定している中で、当然、将来の人口減少・高齢化の状況が明らかになっていくのですが、あわせて、バス利用者・タクシー利用者も、将来すぐ急減していきだろろうということが予測されました。また、室蘭市民の免許の保有状況を年齢別に把握したり、交通事業者側の制約としての人口ピラミッドを調査したりいたしました。この段階で、バス運転手さんは50歳が平均年齢になっており、タクシー運転手さんがもう65歳代ということがわかります。つまり2023年は、もう70歳を超えているという状況になります。網形成計画では、結果的に、幹線と支線の役割分担を将来にわたってこれを再編していく必要があるでしょうということビジョンとしてまとめました。

10ページを御覧ください。この中で、やはり新しい取組を行う必要があるということで、室蘭市のMaaSのプロジェクトがスタートします。

11ページを御覧ください。2020年度に経産省の北海道産業局の補助をいただきながら、MaaSのプロジェクトをスモールスタートしました。この年にパナソニックITSが室蘭市に支店を開いております。ここで官と民の連携、また室蘭工業大学が連携するような座組が既に出来上がっております。

12ページを御覧ください。この3つの実証実験を踏まえて、これを実績として、スマートモビリティチャレンジに申請いたしまして、無事採択されています。

座組としては、室工大、室蘭市、室蘭テクノセンターが調整や合意形成を図っていくところ、真ん中にあります。3つの主体がありまして、運行主体はハイヤー協同組合と道南バスとなります。図の右側ですが、スーパーアークスさん等のスーパーと連携を図りながら、パナソニックITSとWILLERの2社と包括連携協定や連携協定を結びながら、MaaSの実証実験を行いました。

13 ページを御覧ください。図は先ほどの図と一緒にありますが、真ん中に他の図を被せております。この令和3年度の実証実験は、実証エリア1と2と3、左側が白鳥台、昔のニュータウンがオールドニュータウン化してしまった白鳥台エリアです。2つ目が、都市間バスと相乗りタクシー、2つの異なる交通手段を組み合わせた実証実験を実証エリア2で実施しております。実証エリア3ではスーパーとタクシーを組み合わせた相乗り実証実験を行いました。

14 ページを御覧ください。実証実験1は、エリアゾーン型のAIオンデマンド交通町「ちよい乗り白鳥台」です。オールドニュータウン化した白鳥台エリアにおいて、おおよそ人口が6,000人ぐらいのコミュニティの中に、幾つか図中にある相乗りポイントを設定いたしました。予約は15分間隔、また、道路上に相乗りポイントとして旗を立て、ある程度エリアを絞って相乗りを促進させる効果を狙いました。ドアトゥドアではなく、乗降ポイントを決める形で実証を行いました。

15 ページを御覧ください。大体72か所ぐらいの乗降ポイントを設定しています。白鳥台の中心には病院とスーパー、また郵便局があるということで、おおよそここを目的地と設定し、市民の皆様が移動する実証実験となりました。

16 ページを御覧ください。これは都市間バスと相乗りタクシー連携の「らくらく相乗りタクシー」というものでございまして、内容については17ページを御覧ください。札幌から室蘭に向かう高速バスは、高速道路を走行した次に国道36号を走ります。ここには国道上のバス停で降りてから自宅まで、人によると3キロとか、5キロとか、山側の宅地まで移動しなくてはならない方々がいらっしゃいます。こういう方々がバスに乗る前、また、バスの中で相乗りのマッチングをアプリで行い、マッチングが成立すると自動的にタクシーの配車が行われ、バス停の横に既にタクシーが待っていて、一緒に乗車して同じ方向に帰るといような、一連のアプリケーションを作成し、実証を行いました。

18 ページ目からは、買い物連携型相乗りタクシー「買い物相乗りタクシー」についてです。

19 ページ目を御覧ください。これはスーパーの中で同じ方向に帰宅する方々がいらっしやった場合、その方々に店頭のタブレットや御自分のスマホを用いてマッチングを行うものです。マッチングが成立すると同じ方向に相乗りで帰ることができる仕組みの実証実験を行いました。

20 ページを御覧ください。各実証実験に関しては、細かいアンケート調査を行っております。図は全体の満足度ですが、3つの実証実験に対する市民の満足度や期待度は非常に高いという結果になりました。

ここまでの取り組みは普通に行うべきものですが、この室蘭MaaSプロジェクトでは、アンケートだけではなく、この実証実験で得られたデジタルデータや室蘭市で進めているオープンデータをうまく組み合わせながら活用しました。

22 ページ目ですが、左側の図が国総研のツールを使って 100 メートルメッシュで現在の人口を将来人口に置き換えたものです。現況データから、2030 年や 2040 年に人口減少が各エリアにおいてどのように変わっていくかということが 100 メートルメッシュの解像度で分かります。この図にGTFIS-JPのデータを組み合わせると、バス停の緯度経度が分かりますので、仮にバス停までのアクセスを半径 300 メートルで取ったときに、人口に対するカバー率がどれくらいあるか推定できます。左側の図は、よく他の地域公共交通計画の中でも使われていますが、あえて我々は、右側の人口減少の過程を可視化しました。

23 ページを御覧ください。先ほどの人口分布を用いまして、バスネットワークに対する交通量配分計算のシミュレーションを室蘭工業大学のチームが行いました。

左側が 2020 年のケースです。この計算はパーソントリップデータや、幾つかのオープンデータを組み合わせて 5 年間隔で推定したものです。2045 年になると、もしも仮に現行のバスネットワークかつバスダイヤを維持したまま人口が減った場合、結果的には、支線や絵鞆半島、この左側の半島のところで利用者がいなくなることが分かるということでございまして、こういう資料を協議会に提出しております。

24 ページを御覧ください。時間が押してきていますので、簡単に述べますが、一応シミュレーションとの精度を図りながら、説明責任を果たしたということです。

25 ページ目を御覧ください。白鳥台のオンデマンドの結果です。オンデマンド実証実験のデータをいただきながら、我々は図のシミュレーションも構築しました。このシミュレーションがあることで、例えば、今、苫小牧でも同じようなオンデマンド交通導入に関する案件があるのですが、事前の段階での評価が非常に簡単になりました。

26 ページを御覧ください。これはアンケートで、オンデマンド交通に対する利用意思を聞いております。

27 ページを御覧ください。例えば、サブスクで実証実験のサービスを使うなら、お幾らぐらいで皆さん使いますかですか、都度払いではどうですかということ聞いて実証を行っております。

28 ページを御覧ください。令和3年度の実証実験の結果を踏まえながら、令和4年度MaaSプロジェクト、白鳥台の中で改めて有料で実証実験を行いました。結果的には、登録者数が246人だったのですが、実利用者数が99名ということでございまして、事業収支の中でもコールセンター費用が非常にかさむということで、なかなか難しい結果になりました。結果的には、導入は見送りの判断となっております。

29 ページ目を御覧ください。本年度は、全市域を対象に、パナソニックITSが中心となって、タクシーの割引、相乗りの促進ですとか、スーパーだけではなくて、レストランや居酒屋を含めて、市内の店舗と連携した形でのサービス展開を行っております。この実証から期待できるデータは、資料のとおりでございます。

時間が押してしまいますので、ここから少し割愛しますが、30 ページ目で、網形成計画、本年度改定ということで、今まで得られたデータを使いながら、これに踏まえながらKPIの比較を行っております。

31 ページを御覧ください。結果的に、我々はいろいろな事業者さんからデータをいただくのですが、都市全体の問題を本当に解決していくときには、例えば、エネルギーとか教育ですとか、病院に送迎とか移動、ここで行われる移動のデータを考えながら、全体の限られた輸送力、このリソースをシェアリングしていく必要があると考えております。

33 ページを御覧ください。現在、私自身、苫小牧スマートシティ構想に委員として入っていますが、例えば、再生可能エネルギーをどう水素に置き換えて、それをどのようにモビリティに活用していくべきかとか、図の右下のほうには医療MaaSと書かれておりますが、遠隔での医療、時々通院するときに、どのような輸送力を使うべきなのか、ここのシェアリングを都市全体でどのように考えるかということが現在の課題と考えております。

最後となります。福祉運送、スクールバス、商店街の輸送力も、使おうと思えば使えますが、なかなかデータが公開されないため連携されないというところが、やはり課題と考えております。やはり、全体のリスクがこうなっている、市域全体の問題はここにあるということ共有することで、共創のための「気づき」が誘発されると考えます。

機械可読性、マシンリーダブルという言葉がありますが、こういうデータをしっかりデジタル化していくことによって、スマートシティ等で議論される都市OSと接続させる、そのための仕様を将来的には考える必要があると考えております。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、熊本共同経営推進室の高田室長、よろしくお願いたします。

○熊本共同経営推進室 高田室長

御紹介いただきました熊本都市バス社長と共同経営推進室長を兼ねております高田と申します。本日は、こういう機会をいただきまして、ありがとうございます。

資料2の1ページを御覧ください。まず、熊本の路線バス事業者5社でございますけれども、その共同経営の内容を御紹介しております。

この取組は、持続可能なバス事業を目指し、「会社間の垣根を越えて」を合い言葉にいたしまして、2020年4月から準備室を設置し、翌年3月に推進室に移行し、現在取組を進めているところです。

その特色といたしましては、左のほうの体制図がございますが、各社及び県・市から派遣職員を得まして、組織化を図り、継続的に取り組んでいるということにあると考えております。

現在4年目に入っておりますけれども、右側の施策として紹介しておりますが、重複区間の最適化、共通定期の導入、中心部均一料金の設定、また、バスデータ公表は、各輸送人員の推移、バス会社の収支、今40億円ほどの赤字ですが、それを埋めていただいている行政支援額の推移、それと、運転士が今非常に減っておりますけれども、その推移を御紹介するなどしているところです。

2ページを御覧ください。ただいま申し上げましたような施策を実施いたしますには、毎月開催している社長会、ここには県・市・市交通局にも参加していただいております、ここでの合意が不可欠です。また、大臣認可を得る事項に関しましては、県内の複数の地域公共交通協議会での意見聴取が必要ですし、実際に実現に際しては、周知し、御理解を賜ることが最も重要です。そこで、データを使った説得力のある説明が必要でございます。

して、それに心がけているところです。

どのようなデータを活用したかについては、3ページを御覧ください。まず、バスのデータといたしましては、ICカードのデータとバス運行実績データ、いわゆるバスロケデータですが、これらを紐付けまして素早く活用できるシステムを分析システムと我々呼んでおりますけれども、これを2020年度にまず開発し、導入をいたしました。これに、PTデータ、プローブデータ、断面交通量情報、いわゆるトラカンデータですが、そして、人流データといった外部データを組合せながら、エビデンスの構築に努めてきたところです。

4ページを御覧ください。それでは、バスデータの活用事例を御紹介いたします。左側のグラフは、路線再編の際に用いたものです。青の棒グラフは、バスの車内人口を表しております。灰色の折れ線グラフは、旧の運送可能な供給量、オレンジ色の折れ線グラフは、新しい運送可能な供給量を示しております。8時台のところを御覧いただきますと、3便減便しているけれども十分対応はできると見てとれます。こういうデータを使って御説明をしていったという事例です。

右側の表は、バスの運行時刻の適正化に活用したものです。バスの遅れの状況を示すために、会社別・時間体別に最大遅延時間を整理しております。こうした整理を行い、5分以内にはバスが到着する時刻表作成を目指し、現在作業を進めているところでございます。

そのほか、共通定期や均一運賃区間の実施に際しましては、まず計画段階で効果の予測をし、実際に実行したら、効果検証についてバスデータを活用しているところです。

次に、バスデータと外部データを組み合わせた事例ですが、5ページを御覧ください。この事例は、第一種市街地再開発事業で完成いたしましたサクラマチビルのオープンの日が、2019年の9月でこの日に施工者の九州産交ホールディングスが実施しました国内で初めてとなります県内バス無料の日に関するもので、この試みを検証した内容について御紹介いたします。

この当日は、バス・市電はふだんの2.5倍ほどの利用があり、県内各地の商業施設がにぎわい、交通渋滞は見られないといったような状況になったため、そのことを交通事業者の集計結果、利用者アンケート、産業連関表、人流データなどを使い、経済効果やCO₂削減効果なども含め、結果を公表したところです。

この公表結果の成果というわけではありませんが、以後、全国各地で公共交通無料の日が実施されることになったように思っております。

熊本でもこれを機に、6ページを御覧いただきたいと思っておりますけれども、子供無料・大人100円の日を含めまして、今年の3月までに、今後の予定も含め、計9回実施されることになっております。

この試みは、交通事業者や熊本市の主催で実施され、必要な費用は主催者が負担しております。共同経営推進室の役割といたしましては、例えば、市外にあります温泉施設に向きまして、料金の割引をお願いするとか、多くの商業施設に参りまして、イベントの企画を同時にやっていただくとか、そういった参加者の増加に向けた役割を果たしているところです。

そして、右側に記載しておりますが、これらの取組が一過性のものなのか、それとも、継続性はないのだろうかということを検証しようと思ひまして、100円の日の実施に際しまして、180円のデジタル1日乗車券を作りまして、それを購入していただいた方の中から、合意をいただいた方々に、ICカードとのひもづけをお願いしました。それにより、その後の乗車動向を調査した次第です。

サンプル数は400ちょっとということで、そんなに多くはありませんが、御協力いただいた方は、その後の月におきましても、公共交通の利用回数が前年を上回るというような結果にもなったところです。

7ページを御覧ください。ここでは、TSMCが進出する熊本県菊池南部地域のセミコンテクノパークの大変厳しい交通渋滞を、無料の通勤バスを運行させることで軽減させることができなにかどうか、それを検証することを目的に、昨年の1月に実施した社会実験について御紹介申し上げます。

この工業団地へは1日8,000台ぐらいの自家用車が一定時間に集中するため、大変厳しい交通渋滞を起こしております。私どもは、この右下の図面に表しておりますように、「バス・電車無料の日」の試みから、公共交通は渋滞解消の力になり得るということを実感しております。また、その上の2種類の棒グラフ、JARTICのトラカンデータとホンダのプローブデータから見ましても、車が1割削減されると渋滞緩和が実感できるということも教わっておるところでした。

そこで、この社会実験に際しましては、全車通勤者の1割、約800人の参加を目標に臨んだところです。結果は、残念ながら200人程度の参加にとどまりまして、渋滞の緩和ということにはなりませんでしたが、令和5年度、本年度の熊本県主体による社会実験へと発展させることができました。その県予算による実験は、第1弾は終え、第2弾は現在実

施中です。

特に第2弾では、ここにも記載しておりますが、1乗車500円、もちろん全額通勤手当として還付されますので実質個人負担はないのですが、とにかく有料にした結果、参加者がとても少なくなって、今、大変苦勞している最中です。

このような経験を通しまして、私どもといたしましては、車通勤から公共交通への行動変容を促すには、企業の皆様方のさらなる協力体制の強化、あと、交通渋滞、CO₂削減などの社会課題に取り組む企業への何らかの支援制度、そういったものが要るのではないかと思う次第であり、さらには、こういった取組と併せまして、ナンバープレート制などのいわゆるTDM施策も併せて行わないことには、行動変容にはなかなか難しいのかなという経験、感じを持っているところです。

8ページを御覧ください。これまでデータの活用事例を御紹介してまいりましたが、公共交通への社会的投資によりサービスレベルを向上させ、利用者目線に立った運賃施策を行えば利用が増えるということ、バスなどの内部データから確認したところです。そして、利用が増えますと、社会課題である渋滞対策や環境改善に好影響を与え、そしてまた、地域、経済の活性化にも資するということ、外部データから確かめたところです。

熊本県では、今、170万人の人口に対して、105万台の車が保有されております。そこで、例えば、熊本市においては、70歳以上の方々を対象に、2割負担でバス・市電に乗れる制度を、元気な高齢者づくりということを目的に実施されておられます。今後さらに分野を広げていただいて、教育など他分野でもこうした取組を実施していただければ、過度な自家用車への依存が軽減され、社会的な便益も増すと期待しているところでございます。

9ページを御覧ください。若干繰り返しになりますが、共同経営など多数のステークホルダーに納得していただき、個社の風土を乗り越え協働していただくには、様々なデータからの説得力ある根拠が必要だと考えております。

セミコンテクノパークの社会実験の際に、どのルートに無料通勤バスを通したらよいかを悩んだのですが、企業従事者の住所が把握できれば説得力のあるルートが提示できるという経験もしたところです。

また、現在熊本でも実施中ですが、PT調査、そのデータはトリップ数に応じた交通モードの再整理、ひいては公共交通全体のリ・デザインの資料となる非常に重要な材料ではないかと思っておりますので、こういったものが容易に活用できればなと願っているところです。

いずれにいたしましても、様々な調査から生み出せる外部データが分かりやすく簡単に入手でき、かつ、専門家の皆様方とも容易に連携できるような環境が生み出されればいいなど考えているところです。

以上でございます。ありがとうございました。

○事務局

高田室長、ありがとうございました。

3. 地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について

○事務局

続きまして、2点目の「地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について」に移らせていただきます。

では、まず名古屋大学の加藤教授、よろしくお願いいたします。

○名古屋大学 加藤教授

名古屋大学環境学研究科の加藤です。今日はそちらに行くことができなくて、申し訳ございません。

では、私のほうからは、「地域公共交通リ・デザインの司令塔を全国津々浦々に！～自治体、協議会、そしてプロデューサーの役割～」ということで話をさせていただきます。

表紙に出ていたものは、京都府南部の公共交通の協議会ですが、3町村と京都府がやっているもので、シンポジウムも今表紙に出ているような感じでやっています。JR関西本線というのがありまして、京都府南部の区間は非常にローカルな鉄道ですが、これを中心に地域公共交通を3町村と府で一体なって守っていくということで、法定協議会でやっているものです。シンポジウムは、2ページ目のQRコードからも見ていただけますし、先ほど出たように、全体として一体的に住民の皆さんと一緒にやっているということなので、ぜひこういうことをやっているということを見ていただきたいなと思います。

こちらに今出しているのが、金剛バスという、昨年12月20日をもって事業廃止になった事業者の写真を出しましたけれど、これは非常に衝撃的だったと思いますが、私としては、いつかそういうことになるんだろうなと以前から思っておりました。

なぜかという、先ほど協議会のことを紹介しましたが、この事業者は、ずっと地

域公共交通会議に委員を出さないということで、自治体の政策とうまくリンクする形で公共交通をやるということをしなかったということです。結果的に、コロナ禍とかもありまして、12月でやめたということですが、9月に廃止発表になったため、そこから3か月で全てやめちゃうというので、代わりの策を考えなければいけないということで、いい代替交通ができるわけないんですけど、そういうことをやってしまったということです。

ですが、私が担当しているところで同じようなことがあるんですけど、こんな3か月でやめることはしていないと。西日本ジェイアールバスさんが京都府中部で運行する園福線という路線があるんですけど、これをやめるということをおととしの12月に申し出て、そこで沿線の3市町と京都府の協議会において、これも本来、山陰本線の活性化、それから、その沿線の公共交通の活性化を目的としているんですけど、その中にこの路線が入りますので、非常に大事な路線でもありましたので、これをどうしていったらいいかを1年かけて議論して、国の支援制度も使って地域公共交通計画も改定して、この4月から新しい交通に切り替わるということをやすることで、地域の公共交通、特に大事な路線についてみんなで議論して死守するということをやっているんです。

それは何でできるかと言ったら、もともと地域公共交通協議会をきちんとやって、沿線の関係者の皆さんが意識共有をして、この沿線の交通をどういうふうに守っていくかということについて、それぞれが役割持ってやらなければいけないと。それにおいては、みんな立場が違うので、けんかすることもあるんですよ。そういうことも含めて、きちんと議論した結果、やると決めたらやっていくと。また、何か起こったら、そこで方針を変えていくということ、会議をきちんと開いてやっていくということ、その中で計画策定もしているということです。

6ページに出している計画は、園福線がなくなる前にできた計画ですが、なくなる後のことを前提に、11月に計画を改定したところとなります。

こんなふうに対応できたのは、協議会がしっかりしていて、まさに協議会が地域公共交通の司令塔として活動できているからなんです。特に、ここは3市町の協議会なので、府が非常に大きな役割を果たしていただいています。

こんな形で、公共交通の法定協議会や地域公共交通会議というのは、地域の公共交通に関わるプレーヤー、ステークホルダーの皆さんが、例えば、8ページは中部運輸局さんが作ったリーフレットの絵で、左上に住民代表の方が、スーパーまでバスが来てないんで来てくれたら乗れるのにということを言っていたら、いろんな方々が、それを実現す

るために一体何をしたらいいのかということも議論して、結果的にそれを実現したら、住民さんも言ってよかったなとなるという形で、まさにステークホルダーが話し合っ、立場が違うので、当然熟議には時間がかかります。しかし、その中で新しいことを生み出していくというワークショップ、計画推進本部としてやっていかなければいけないんだと、私はこれを昔から「一所懸命」と言っています。

最近では共創ということが多いですけど、住民、利用者、交通事業者、沿線企業、市町村といったプレイヤーが、人を出し、金を出し、心を出し、口を出して、公共交通を支える、負担する、支援する、みんな対等で、言いつ放しにはせず、できることをやって、信頼関係をつくり、まさに一所、地域に必要な公共交通は地域で守り育てるということが、まさにコミュニティの交通をつくるし、これを日本の津々浦々に浸透させることができれば、日本の公共交通はよくできると。逆に言うと、今これがあまりできていないのではないかと感じます。

まさにその意味で司令塔となる地域公共交通会議や協議会は、様々なステークホルダー、プレイヤー間の利害調整、共創、そして、そのときに関係が深いメンバーが入っていないといけない。例えば、高校生なんて入っているべき。高校生が一番利用しているのだったら、高校生が意見を言えない、あるいは、高校生も一緒になって何かやっていくということがなかったら、よくなるわけがないということです。そういったところで、熟議、まさにひょうたんから駒です。それから、作戦会議をやることで、公共交通政策を進めるのであれば、協議会というより「計画推進本部」という名前に変えていったほうがいいのではないかと私は思っています。これからの私の現場ではそう変えていこうかなと思っています。

そこで計画ができます。計画は、本気で取り組むなら当然なればいけません。場当たり的でない政策推進のためには必要。そして、目的、適材適所となる交通、それから、一所懸命、先ほど言いました「カイゼン」していくということの流れが計画にきちんと書かれていないといけません。それから、担当者はどんどん替わるので、遺言にもなるということです。

そう考えると、例えば、典型的な「ダム計画」として、これはある県庁所在地の自治体の計画ですが、計画で何をやるか書いてあるんですけど、協議だとか、維持だとか、全く新しいことを何もやろうとしていない。しかも、一番上のところは、2026年以降でさえ、また協議、調整、検討。いつまで協議しているんですかと。全くり・デザインになってい

ないわけですよ。全く協議会においてステークホルダー、プレーヤーが話し合っただけで何かやろうということを議論できていない。だから、計画にも何も書けないとなります。

じゃ、国が丸抱えしてくれたいものができるかといったら、やはりそれは、昭和時代はそれでよかったですけど、今はまさに地域で力を出して考えてやっていくということをしないと、地域こそが公共交通に何が必要かということが分かっている、あるいは、自分たちで地域のニーズが分からなかったら、いいものできるわけがない、それこそ協議会で話し合うことはできません。

その一つの例をごく簡単にお見せします。これは岐阜県で一番人口減少も激しく、高齢化も進んでいる2つの町村、ここで運転手が足りなくなって高校通学ができない地域が出ました。町長に投書で、「この町に、私たち高校生は住んではいけないんですか」というのが出ました。こんなことを高校生に言わせるのがもう本当に駄目なんですけれど。それで、私も入りまして、協議会で本当にすごい議論をしたんですけど、1年半で既存のバス、デマンド交通、それから、スクールバスを使って、高校生が高校に通えるように駅へ接続する便、これらをうまくつくることのできた。運転手が足りないから運行できなかったのを、地域からも運転者を出していただいて、この3つをうまく結合して、公共交通をつくり直すということをやりました。これはまさに「総動員」です。

結果としてどうなったかということ、17 ページを御覧ください。2017 年が左で、2022 年が右、これは平日朝の7時の駅前なんですけれど、以前は全く公共交通がなくてなかったので、こんなにたくさん車が駅前に集まっていた、事故も起こっていました。今は何かすっきりしているんですけど、みんなバスで通うようになったので、駅は全然車でごちゃごちゃしてなくて、スムーズに高校生が通っています。

こういうふうに、以前は自分たちで移動してくださいという移動自己責任社会だった。これを、おでかけウェルカム社会、出かけることをもっと楽しんでやってくださいね、それだったら、この田舎だって住んでいけるでしょう、そういう社会に、協議会でいろいろ議論して、リ・デザインをすることによって、変えることができた。

しかし、協議会には総合病院さんが入っていなかったんです。病院さんは町の交通政策を信じておらず、病院自ら通院バスを走らせていたと。これも、うまく病院と町と一緒にやったほうがお金を節約できて、通院している方も買物とかをして帰ることができるようになるよということを提案させていただいて、今それをやって、経費も下がったし、病院へ行かれる方も気兼ねなく行けるようになったので、通院される方も多くなったということ

もできるようになりました。

住民、自治体、事業者の皆さんが協議会で話し合っ、人を出したり、金を出したり、あるいは、意見を出したりということをする。最初は言葉が通じなくても、話をしていれば、熟議をしていけば、行動できるようになると。これを皆さんやるべきじゃないかなと思います。

まさにそのために、今、私自身はプロデュースということをやっています。こんなことをやっていくことが、まさに司令塔を持つために必要です。

私がやってきたことも一応お見せしますが、こんなことをずっと20年やってきました。

まさに人と金をどうまとめるか。地域でまとめる、IT・DXでまとめる。そのためにも、例えば、路線バスでも既にデータはいろいろ取れるので、取れるデータを使って、これらを活用することを協議会と一緒にやれば、いいものができるはずですよ。

あと、私のような活動をできる人が足りないというのはあるんですけど、今、国から予算をいただいて、活動できる方をたくさんつくっていくというプロジェクトもやらせていただいています。

こんな感じで、いろんな方が支援することで、自治体も計画をつくり、ネットワークを維持し、それから、各システムをサポートすることで、公共交通をリ・デザインしていくことを協議会で進め、計画に書くということもできる。事業者さんも企画力、提案力、サービス力を高めることが、この協議会の中で、皆さんと話し合う中で、できるのではないかと考えています。

こんなことで、非常に短くしゃべってしまったので、なかなか理解していただけなかったかもしれませんが、こういう形でやっていけば、地域に司令塔ができて、地域公共交通をよくできるような、そういう起点になるのではないかと考えています。

以上です。どうもありがとうございました。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、鳥取県の平井知事、よろしくお願いたします。

○鳥取県 平井知事

皆様、こんにちは。本日は、こやり政務官はじめ、政府の皆様、このような席を設けて

いただき、本当にありがとうございました。我々現場の声をぜひ聞いていただきまして、いい方向へリ・デザインを進めていただければ大変ありがたいと思います。

多分、毎回、我々の同僚であります阿部知事のほうからも、地域の実情についてはお話をさせていただいているかと思います。

今、加藤先生からかなりエネルギッシュなお話がありました。現場はどうやっているかというのをちょっと見ていただく、そういうことをしていただければありがたいのかなというふうに思います。

「バスが行く漁村石蓐も少し干し」という高浜虚子の句がございますが、これは、バスがくねくねと漁村を走る、そこに石蓐が干してあるというような光景ですが、これがもうなくなるかもしれないと。それぐらい、実は地方のバスをはじめとした交通が非常に厳しい状況にあるということだと思います。

それで、いろんな工夫を、加藤先生もおっしゃいましたけれども、地域で話し合ってる、それが地方自治だと思います。かつて地方分権は、熊本でバス停がずらせないと細川知事がおっしゃったということから始まったわけがございます。

そのようなことを考えれば、地域の目線で交通を組み立て直すのであれば、我々地方自治体も一定の責任を持ってまとめていく、こういうような決意でやらざるを得ないというのが今の実情であります。

この1ページ目に砂丘の絵がございますけれども、実は砂丘に行くバスも、今ナンバリングをしました。当然砂丘ですので、39番線でございます。このようにいろいろ分かりやすく、我々としても提示をさせていただこうと思います。

2ページ目に、これが鳥取県の公共交通であります。鉄道を黄色の線で示しています。この鉄道も、いろいろこれまで改革をしてきました。例えば、右下のほうにあります智頭急行、これはローカル線で、もともとAB線です。そのAB線を兵庫、岡山と一緒につくりました。全国でも少ない、黒字の第三セクターです。どうやって黒字にするかという、言わば地域のローカル鉄道の、当然赤字はあるんですけども、それを特急のリンクで補っていくと。そこでお金をペイさせていくということが実現できています。

それから、そのちょっと上に若桜鉄道、これは国鉄から経営分離をされたものであります。長くローカル線として第三セクターでやっていましたが、実は、この若桜鉄道が、全国で最初の上区分離であります。これは平成21年ぐらいだと思いますけれども、最初に手を挙げさせていただきました。今でもいろいろと工夫をして、観光列車を走らせたり、そ

れから、様々なグッズを売ったりしまして黒字化しているところではありますが、なかなか厳しい状況でありまして、最近、例を挙げれば、この横に民間バスとかが走っていますけれども、このバス路線と協調させて、どっちへ乗ってもいいよというようなMaaSを我々としても始めております。

鳥取県は、この鉄道のネットワークを起点としまして、2ページの図中の星印の3つが基本的なターミナル、ここからバス交通が走ります。放射線状に走るということですが、山の中へ入っていく路線など、採算が合わない。そこで、赤丸で囲ってありますが、タクシーも撤退、バスは廃止だとか、こんなことが次から次へと起きています。ただ、申し上げますが、この赤で囲ってあるところ、いずれも何らかの解決策を地域で見つけてきております。

そのきっかけとなりますのが、3ページ目でございますが、先ほど加藤先生から大分お叱りをいただいたものであろうかと思いますが、地域公共交通活性化協議会というのを実は鳥取県西部から始めまして、東部、中部と、それぞれのゾーンごとに1年ごとにつくり、この交通網の形成計画、そして、その後は再編の計画、これを大体2年ぐらい検討して、全部それぞれ出していきます。それがまた、この後バス路線が再設定されたとしても、乗っている具合を鑑みまして見直していくんですね。こうやって今、動かしているということでもあります。

それで、3ページの上のほうの赤い箱の中にちょっと巻物風に入っているのが、先ほどのお話と近いのかもしれませんが、実は、西部の計画をまずつくろうということになりました。そのときに、学校の生徒の利用が多いんですよ。ですから、学校のPTAを入れようということで発足しました。そうしたら、いろいろと意見が出てきまして、例えば障害者だとか、あるいは、高齢者の利用が多いんで老人クラブも入れたらどうだとか、こうやって実は協議会の主体をどんどん増やしていきました。こんな形で、鳥取県は、いろんな主体が集まって議論をする。その中で、例えば、買物の便がいいのはこんな路線だとか、話し合っつけてきたということでもあります。

それで、4ページはバスの路線向上のもので、バス系統のナンバリング2桁の数字を付番させていただいて、10番台、20番台というところでやっているんですね。これは鳥取駅であります。この30番台のところの39番が砂丘に行くという、さっきのお話でございます。ピクトグラムなどでも分かりやすくしております。

それから、4ページの下のほうにあります。我々、実はバスロケーションシステムの

ようなことを鳥大の先生と一緒にまずつくりました。ただ、なかなか使い勝手だとか、汎用性がないのかもしれないというふうにだんだんなりまして、「標準的なバス情報フォーマット」に基づいて今組み替えて、時刻表なんかをまず入れる。それから、バスロケーションシステムも入れるよう今作業しています。これをグーグルマップに連動させるようにできないだろうかと、今そのようなことをさせていただいております。

それから、ユニバーサルデザインタクシー、5ページであります。これは日本財団の御協力をいただきまして、小型タクシーの半分を全部導入しました。全国で一番早いタイミングで実は導入をしています。東京よりも早かったです。ただ、実はタクシーの台数が少ないんですね。200台入れると小型タクシーの半分になると。全県で400台しかないものですから、そんなことでできたのかもしれませんが。

本県の場合は、日本財団さんの示唆もありまして、後ろから車椅子で入れるというものに限定してやっております。非常に評判もよくて、実は障害者のタクシーの利用率は高まっています。また、インバウンドなどにも使えるということでありまして、右下のほうにあります。当時の石井国土交通大臣から表彰をいただいたことがございました。

それから、次であります。6ページの地域交通体系鳥取モデル構築というものでありますけれども、鳥取県はいろいろ試行錯誤しまして、令和2年から共助交通やタクシーやバス、自由に組み合わせて、全部トータルで県が補助しますというやり方をさせていただきました。これは全国でも珍しい取組であります。これによって、今、いろんなところで、先ほど申しましたが、解決策を見つけてやっていると。共助交通であったり、タクシーにつきましても、その助成を進める等々であります。

それから、次の7ページであります。これがその一つの例であります。例えば、左側のほう、これは地元のNPOがやっているものでありますけれども、こういう共助交通の中で、それで買物の、例えば、お店が閉まるというものの代替にもなるわけです。結局、交通があれば、お店が閉まって、あるいは、お医者さんが遠くなくても何とかなると。その最後のとりでが、実は交通だということです。そういう意味で、我々としては、こうしたことを支援しようとさせていただいております。ただ、なかなか採算が合わない。

それで、7ページの右側のほうを見ていただきますと、これは最近始めたんですが、大山町という町で、佐川急便さんと連携をしまして、人を乗せるだけじゃなくて、宅配も乗せています。戸別配達を組み合わせることによりまして、収入がぐっと上がったというような例であります。なかなか中山間地は難しい中で、こうした交通を維持するのは大変な

ので、こんな工夫もしているということです。

そして、8ページであります。コミュニティ・ドライブ・シェアという考え方で、今、鳥取県は始めておるところであります。そうした交通事業者と住民ドライバーの協働型とか、共助交通型や、市町村が実施するもの、あるいは、先ほど病院の話がありましたけれども、そうしたいろんなバスなどを活用するようなやり方、それから、タクシー事業者自体に、人手不足を補うために、その就職支援のお手伝いの資金を出すと。これで、最近も一遍に20人ほど採用した会社も出てきました。

いろんなタイプのやり方があると思うんですね。8ページの左側のほうは、最近ちょっと報道もされたものであります。智頭町という中山間地の事例であります。もともとは、町営のバスを、それを民間事業者に委託してやっていた。ただ、なかなか採算の問題等もある。それから、それぞれのお宅から考えると、バス停までの距離もある。それで、オンデマンド乗合タクシー、これを全域でやって、運転手には住民の皆さんになっていた。だくというタイプです。

これに対しまして、日野自動車という大型車を造っている会社がノウハウを持っておられまして、皆さん住民が出勤しようと思えば、そこでアルコールチェックをしなければなりません。こういうものを遠隔、デジタルで集計したり、あるいは、遠隔の画面で朝礼を行うみたいなことを実際やってみました。今、このノウハウを県内でも、あるいは全国でも広げられないかなということで、日野自動車さんと一緒にやっているわけでありませぬ。

次の9ページを御覧いただきますと、この辺は皆さんもそれぞれあると思いますが、左上、AIオンデマンド乗合交通の実証を駅近くでやってみました。それから、右側のほうはローカル線でありますけれども、それを活性化しようということで、農業用地の規制緩和をかませまして、周辺開発をしてお客さんを増やした例です。

それから、左下のほうは、このたび始めるわけですが、自動運転、これを今県庁の近くでさせていただいたり、右下にありますけれども、米子駅という地域の鉄道の拠点を自由通路化・橋上駅化をしまして、賑わいづくりに今着手をしたというようなことでもあります。

それから、次の10ページでありますけれども、これは、きっかけは、JRが採算が合わないローカル線をどうしようかという議論を始めたものであります。今、芸備線が課題になっていて、協議会の設置ということになりました。実は、それに先駆けて、鳥取県の場合

は、JRさんを中心にして、ほかの事業者も入っていただいて、東部地域交通まちづくり活性化会議ということをやリ、鉄道の活性化やMaaSなどを今議論し、現にキャッシュレス化は結果が出てきております。

それから、10 ページの右側であります、同じようなことで、これはJRさんと一緒にいろんな観光列車などの企画をさせていただいているということでもあります。

次の11 ページであります。左上のところは、これは先ほどちょっと申しましたが、若桜鉄道というローカル線と並行して走っている日本交通のバスがあります。こういうものを共通パス化してみようということになりました。そうすると、往復数が、鉄道とバスを足し算して増えるわけですね。便利になって乗りやすくなる。こういうことで、御利用を促進しようという試みを今やっているところであります。

ICOCAもなかなか入らなかったんですが、ようやく鳥取県にも入りまして、東京では笑い話かもしれませんが、地元では一面に出るような大きなイベントでございます。それから、キャッシュレス決済も導入したいというようなことであります。

いろいろ地域で、やはり決意を持ってプランを立て、それを実行し、PDCAで回して、よりよい方向へ持っていくということでない、なかなか出口がないわけでありまして。ただ、我々も努力するんですが、やっぱりお金の問題などもございまして、ぜひ政府のほうでも、こういうデジタル都市国家構想の一つとして、こうした地域の取組を柔軟な形で御支援いただくようお願いを申し上げたいと思います。

ありがとうございました。

○事務局

ありがとうございました。

なお、今回御発表いただいております事項に関連しまして、私のほうから1点、御紹介でございます。

本日の資料の参考資料3でございます。ちょっと順番が前後してしましますが、今日の資料の最後の2枚でございます。

こちらにつきましては、国土交通省におきまして、現在、「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会」というものを実務レベルで開催しております。これにつきましては、先ほど来、話が出ております地域公共交通計画につきまして、実効性を高めることを通じまして、持続可能な地域交通が実現するよう、先ほど出ましたデータの活用、あるいは、

人材育成、都道府県の役割等々に係る議論を行っているところでございます。春頃に予定しております検討成果につきましては、本実現会議のとりまとめにも活かしていきたいと考えてございます。

4. 意見交換

○事務局

続きまして、意見交換のほうに移らせていただきます。本日御出席の構成員の皆様から御発言をお願いしたいと思います。原則としまして、名簿順で私のほうから御指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

発言される際には、事務局よりお渡しいたしますマイクを用いて御発言いただければと思っております。発言が終わりましたら、マイクを事務局に戻していただければと思っております。

それでは、長野県の阿部知事、よろしく願いいたします。

○長野県 阿部知事

ありがとうございます。初めてリアルで参加をさせていただきまして、大変ありがとうございます。また、4名の方から事例発表、御提言いただきまして、大変ありがとうございます。

私のほうから、今日のテーマについて端的にお話を申し上げ、かつ、長野県としてどんな視点で取り組んでいるかということをも5分で簡単に御紹介したいと思います。

お手元の資料の参考資料1というところにまとめております。

1ページ目では、今日のテーマである、地域交通におけるデータの取得・共有・利活用、それから、司令塔の2つについて書かせていただきました。後ほどお読みいただければと思いますが、1点目のほうの結論だけ申し上げますと、最後の丸のところに記載させていただいておりますように、地域交通を活性化させていく、あるいは、他の分野の政策と連動させていく上では、データ利活用は不可欠だと思っております。

ただ、地域ごとにそれぞれ頑張っているという状況がありますが、しかしながら、デジタル化の部分は、これは平井知事も私もばんばん地方分権を進めるべきだというスタンスでありますけれども、とはいえ、デジタルはやっぱり共通化・標準化ということが極めて重要だというふうに思っております。

今、地方団体の基幹系情報システムの標準化は、政府のリードで進めていただいているところでありますけれども、この公共交通に係るデータの取得・共有・利活用、こうした部分については、国において統一的な手法の確立やシステム改革を進めていって、我々と共有いただければありがたいと思っています。

それから、もう1点の司令塔のほうでありますけれども、結論としては、総合的な行政主体としての都道府県、市町村にもっと任せていただきたいと思っています。

先ほど名古屋大学の加藤先生からもいろいろお話あって、私どもの協議会にも御参画いただいています、加藤先生、ありがとうございます。まさにこのリ・デザイン実現会議も、関係省庁の皆様、非常に多く御参画をいただいています。また、事業者と行政、あるいは、地域の皆さんが、まさに共創・協働で取り組んでいかないと地域交通の最適解は見いだし得ないと考えています。

私どもとしては、地域公共交通は、宇沢弘文先生のおっしゃったような社会的共通資本だという位置づけで取組を進めてきているわけでありますけれども、こういうことを考えると、地域の総合的な行政主体であります都道府県あるいは市町村が、これは我々の義務が重くなる部分はもちろんありますけれども、より責任を持って取り組んでいかなければいけないというふうに思っています。

ただ、現状がどうなっているかという点、まだ自治体、都道府県も市町村も試行錯誤しているレベルだと思っています。そういう意味で、加藤先生のように、やはり交通の専門家の皆さんにアドバイスをさせていただき、指導・支援をしていただくということが必要だと思いますが、しかしながら、今後の方向性としては、やはり我々、都道府県、市町村も、よりノウハウを持った人材をしっかり育成・確保して、そうした中で、地域の司令塔として取り組んでいくということが極めて重要ではないかと思っています。

海外の事例でも、交通オーソリティみたいな組織もありますので、この部分については、国土交通省においてぜひ研究をしていただいて、我々、都道府県、市町村が、そのままの形で担うのがいいのか、あるいは、もう少し公社のような形で進めていくのがいいのか。その上でも、行政としての都道府県、市町村の役割はいずれにしても大きいと思いますけれども、そこら辺、少し研究をしていただければありがたいなと思っています。

加藤先生、先ほどおっしゃっていただいた協議会を推進本部みたいな形にしたほうがいいのではないかというのは、私も全く同じ思いでありまして、多分、協議会という形ですと、責任と権限が必ずしも明確になっていないので、やはりがんがん牽引していく組織に

なっていないといけないと思います。その辺はちょっと御検討いただければありがたいと思っています。

それから、ちょっと簡単に、長野県の問題意識、今のお話にも関連して申し上げたいと思いますが、3ページ目として、左上に「新時代創造プロジェクト」と書いた紙をつけています。これは長野県の総合計画の一部の抜粋であります。これは昨年策定した計画に書いてある大きな8つのテーマが、当面の長野県の最重要テーマという位置づけで取り組んでいます。

右側の7番目のところに、県内移動の利便性向上と書いていますけれども、まさに、どちらかというと交通政策は国土交通省中心に進めてきていただいていますけれども、今や我々都道府県にとっても、もう一丁目一番地の政策課題になっているという状況であります。

4ページが、県内移動の利便性向上ということで、つい先日、予算を発表しましたが、その予算のときに発表した資料であります。

まず、プロジェクトのめざす方向性と書いていますが、これについては、加藤先生にも御指導いただいている長野県の地域公共交通計画と平仄を合わせています。通院・通学・観光、こうした移動については、我々、責任を持って保証していくという観点で、施策を進めていきたいと思っています。

それから、5ページ目、②と書いてあるほうは主な取組であります。

まず、左上に公共交通の担い手確保。今回、バスの運転手さんが移住されてくるときに、移住支援金を長野県は出そうと考えています。

真ん中のところでありますけれども、持続可能な交通ネットワークをつくろうということで、都道府県レベルではあまりやっていないと思いますが、県有民営バス、車両を購入して貸付をしています。

また、県内の高速バスもかなり厳しい状況になってきましたので、基幹的なネットワーク、まず長野市と飯田市を結んでいるバスについては、県がしっかり支援をする中で維持をしていこうというふうに考えています。

また、交通空白地帯においては、自家用有償旅客運送を行おうとする事業者、NPO等に対して支援をして立ち上げてもらおうと思っていますし、日本版ライドシェアも、タクシー業界と連携して進めていこうと思っています。

一昔前は県レベルの予算で、こんないろんなメニューは交通に関してはなくて、大体国

土交通省の皆さんがやっただけしている施策をそのまま右から左に流すというような感じの施策が多かったですけれども、かなり我々、独自に踏み込んだ施策も盛り込ませていただくようにしています。そういう意味で、先ほど申し上げたように、ぜひ、国と地方の関係性の在り方、それから、地域の司令塔の在り方、しっかり御検討いただければありがたいと思っています。

例えば、道路行政は、国道、県道、市町村道、大分性格は違いますけれども、国と都道府県が役割分担しながら、道路ネットワークを維持しています。国土全体のネットワークは、国においてしっかり取り組んでいただく必要はありますが、ローカルな部分においては、私どもにもっと任せていただくということが必要だと思っています。

最後の6ページについていますのは、本県、JR三社入っています。JR東日本さん、東海さん、西日本さんと三社にまたがっていますので、ここは今でも我々県が主催して、こうした協議会をつくっています。そういう意味で、我々都道府県もかなりいろんな工夫、努力をしているということをぜひ御承知おきいただいた上で、今後の司令塔の在り方を御検討いただければと思います。

私からは以上です。よろしくお願いいたします。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、三浦法律事務所の越先生、よろしくお願いいたします。

○三浦法律事務所 越弁護士

ありがとうございます。私から、まずデータ活用について、3点申し上げます。

1点目は、感想ですが、室蘭、熊本のお話をお聞きして、データ活用の非常に大きな効果というのを改めて実感しました。利便性の向上、さらには、減便や相乗りなどの効率化、そして、重要なのは、それを市民の方に公表することによって、行動変容につなげていくところにすごく大きな効果があると改めて感じました。

2点目は、このデータ活用に関連して、交通とまちづくり全体を連携させることの重要性も感じました。これは、室蘭の中でも網計画と都市計画マスタープランを一緒につくられて、データを活用されている。そのようにすることによって、まず自治体を持っているデータ、人口動向ですとか、どこにどれぐらいの年齢の方が住んでいるとか、そういった

ものを都市計画マスタープランと連携させることによって、取得できると思います。

ただ、課題として述べられていたように、それ以外の交通データや、自治体が持っている以外のデータをどのように取得するかというところについては、これから検討すべきことかなと思います。学校や教育委員会ですとまだ取得しやすいですが、私立の学校や、さらには介護や福祉の事業所、そういった方のデータをどういうふうに取り得るのかということで、自治体が主体的にそういった事業所に働きかけるということもありますし、国全体で何らかのルールですとか御支援をいただくということもあるのかなと思いました。

データ活用の3点目としては、これは今後だと思いますが、自動運転とか、そういったものが入ってくる中では、よりリアルタイムのデータの取得・活用というのが重要になってくると思います。これはこれからの検討事項だと思います。

それから、司令塔について、今日は加藤先生と平井知事から本当に素晴らしい事例を御紹介いただいて、本当にすごいなと思ってお話をお聞きしていました。そういった中で、なかなか全ての自治体がそういうふうにはできていないとも思っています。地域公共交通活性化協議会、この法定協議会の課題として、前向きな事業者の方もいれば、一方で、例えば既存の事業を存続させることに意見が集中する、バスの補助金を増やすとか、そういったことに議論が集中してしまったり、または、新しいこと、例えば自家用有償運送などをやろうとすると反対が多かったりということも現実問題としてあると思います。この法定協議会の在り方として、やはりリ・デザインというものを前向きに進める、首長のリーダーシップを発揮できるような形にするべきなのではないかと思っております。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、JR東日本の喜勢副社長、よろしく願いいたします。

○東日本旅客鉄道株式会社 喜勢副社長

JR東日本の喜勢でございます。本日、富田が所用のため欠席をしておりますので、代わってお話をさせていただきます。

今日いろいろお話を伺いまして、これまでの議論から私どもなりに整理をさせていただきますと、改めて言うまでもないことだと思いますけれども、このリ・デザインを検討し

ていく上での視点は次の5つぐらいであろうかと思えます。

1つは、やはり地域のニーズを起点として、その制度設計をしていくということ。

2つ目は、フレキシビリティといいますか、柔軟に対応していくということ。既存の制度や規制等がありますけれども、やはり柔軟性ということ。

3つ目は、やはり何といても持続可能性がどうやって図られるのかということ。

それから、4つ目は、これは持続可能性と裏腹であります。人手不足とか、あるいは、周知という意味での効率性。

最後は、やはり地域のデジタル化を推進していくということ。

ほかにもあろうかと思えますけれども、こういうような視点というものが、検討に当たっての課題になろうかというふうに考えてございます。

今日のテーマであるデータの利活用と司令塔について、3点ばかり申し上げますと、まずデータの利活用について、私どもでは今Suicaを使いまして、様々なデータというものが私どものところで把握ができます。もちろん、これは個人情報に関わりますので、個人としての識別がないような、統計情報として処理をした上でございますけれども、これをダイヤの設定でありますとか、あるいは、駅の構内の様々なお客様に対するサービスを向上させる、そういう基礎データとして活用してございます。

さらに、これを「駅カルテ」という形で、駅勢圏でビジネスをされる方のいろんなビジネスのためのデータとして御活用いただけないかということで、そういう取組もしてございますが、地域の活性化ということで申し上げますと、やはりまだまだSuicaのデータや、そのほかの私どもがお客様からいただいている購買データ等では十分ではないというのが認識でございまして、そういう意味で、この様々なデータをいかに統一的に集約していくのかという意味で、今日のお話がありましたような司令塔というものが、やはりサステナブルな仕組みをつくる上では非常にキーになってくるのではないかと考えてございます。

データについてですが、データをいかに集約していくのか。私どもの経験から申し上げますと、今、越先生のほうからリアルタイムというようなお話がありました。今、私ども主要路線で列車の遅延情報を反映したリアルタイムの経路検索という取組をしてございまして、この対象範囲や事業者を徐々に拡大をしてございます。

徐々に拡大していくということについて申し上げますと、やはりデータというのは活用するためにはコストがかかるわけですから、このデータをいかに出していただくのかということが、私どもの取組において課題になっております。

ネットワーク全体の利便性を向上させていく、あるいは、地域のお客様の利便性を向上させていくという大義ももちろんございますが、やはり個々の事業者にとって、例えば、現場の社員の負担が軽減されるとか、そういう事業にもちゃんと返ってくるんだという意味での目的と、それから、そのデータを共有することによるメリットというものをしっかりとインセンティブとして示していくということが、非常に重要な視点になるのではないかと考えております。

それから、司令塔という点で申し上げますと、これも既に御案内のところだと思いますが、私どものエリアの群馬県の前橋市におきまして、独禁法の特例法に基づきまして、国交省様の認可をいただいて、バス事業者6社の11路線のダイヤを調整いたしまして、私どもの両毛線の運行ダイヤに合わせて15分間隔で運行するというようなバスのダイヤを作っただいて、バス路線そのものの維持と利用者の利便性向上というもの、鉄道との接続の利便性というものを図っていただいているということで、これは市がまさに司令塔になって、地元の商工会議所等の経済界等も巻き込んで、そのような取組をしたということです。

司令塔というのがいいのか、調整機関というのがいいのか、言葉はございますが、やはりこういうものを進めていくに当たっては、今、阿部知事のほうからもお話がありました、どのような形がいいのかというのは、それぞれ先ほども申し上げたように、地域のニーズや、それぞれの実情に応じて、様々な地域の関係者が役割や責任をどのように分担していくのがいいのかという観点からになります。地方の自治体が主導になっていくものがあるのか、あるいは、様々なパートナーが連携して協議会のような形をつくって進めていくものがあるのか。いろいろな観点があると思いますが、いずれにしても、繰り返しになりますが、やはり地域の実情をしっかりと踏まえた上での司令塔の在り方、それを国の皆様がサポートしていくと、そういうような形が一つ望ましいのではないかとこのように考えております。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、みちのりホールディングスの松本CEO、よろしくお願ひいたします。

○株式会社みちのりホールディングス 松本CEO

今日は、鳥取や長野や、また、冒頭室蘭の事例などもいろいろ御紹介いただきまして、本当にありがとうございました。デジタル技術を活用した生産性向上、交通インフラのサステナビリティに資するいろいろなアイデアを頂戴したので、私ども事業者としても活用していきたいと思えますし、また、ほかの地域にとっても、参考になるのではないかと思います。

熊本の共同経営のことも今日お話しいただきまして、政令指定都市・熊本市でこれだけの取組がなされる、大変な御苦勞があるんじゃないかなと思って聞いておりました。例えば、合意形成がなかなか難しいのではないかと思います。バス会社が5社あるということになりますと、資本力にも差がありますし、企画力であるとか、場合によっては、意欲であるとか、そういったことにも差のある事業者間で調整をして、それで一つの交通ネットワークをつくっていく、これ、そんな簡単なことではございません。こうした苦勞を不要とする手段が、私がこの会議の第1回のときに意見として挙げさせていただいた、交通インフラ企業の集約・統合でございます。

そこに、さらにタクシーであるとか、または貸切りバス、高速バス、軌道やローカル鉄道まで加わった形で集約・統合が実現すれば、より広い圏域でのモビリティサービスの一体化、文字どおりのMaaSに近づいていくと考えております。

しかし、なかなかこの集約・統合は進まないという実情があります。集約・統合を促進していくような政策、これを立案することがそもそも難しいということなのではないかと思います。

そうしますと、今の業界構造といいたしましょうか、日本国中にかなりの数の交通インフラ企業がばらばらに存在するということを前提として、特にバスのことについて申し上げますと、今の最大の問題は、運賃収入で運行経費が賄えないということでもあります。聞くところでは、国からの予算でいうと70億円ほど、自治体からの分で約700億円、合計で770億、これが、その赤字の補填のために1年間で使われている公費であります。

しかし、これで実際に路線バス事業の赤字が埋まっているかというと、埋まっておりません。だから、その内部補助に頼るといったような形になるわけです。そんな中で、民間のバス事業者は、賃上げまでしていかないと運転手が確保できないというのが実情でございます。

要は、何が申し上げたいかというと、公費の投入の拡充が必要であるということです。

その公費投入の形として、せっきやくエリア一括協定運行事業が制度化されていますので、それを活用したらどうか。

熊本の取組も、ある種のエリア一括協定運行事業でございます。行政が交通事業者から交通サービスを複数年購入する、その考え方がエリア一括であります。したがって、そこで払われる対価というのは、サービスの対価であります。赤字の補填ではありません。

民間の赤字を補填するための公費という形で出すのが難しいということであるならば、公共性の高いサービスの対価を賄うという形で、公費の予算枠を大幅に増やしていく必要がある。特に国の予算を増やしていく必要があると考えます。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、広島電鉄の仮井専務、よろしくお願いいたします。

○広島電鉄株式会社 仮井専務

ありがとうございます。広島電鉄の仮井でございます。今日、椋田の代理で出席させていただきます。

地方の事業者の代表として今日出席させていただいておりますけれども、室蘭の事例、熊本の事例、そして鳥取県の事例、それから加藤先生のいろんな事例を聞かせていただいて、大変参考になることがたくさんあったと思います。

本日、データの活用と、それから、司令塔というところがキーワードということでございますけれども、まずデータの活用につきましては、先ほどからも皆さんおっしゃっているように、結構様々な地方によってデータはありますけれども、標準的なフォーマットにできているか、活用できているかという点、なかなかそうではありません。

一つあるのは、事業者、先ほど松本さんからもありましたけれども、例えば、乗合バスとかタクシーとかというのは、小さい会社が結構多いので、これのデータのセキュリティ管理であるとか、活用方法というのをやっていくには、はっきり言って、かなりコストがかかるということで、この活用、それから管理に関して、そのコストを自治体なりそういうところ、本当は国のほうから標準的なフォーマットを示していただいて、それに合うような形でデータを取っていけるということ、それをまたフィードバックしていただいて、

活用するというようなものができれば理想的かなと思っております。

それから、さっきの熊本さんのように、データを活用して、それを政策につなげる。要は、データを活用して、それを実際にやってみることが大切だろうと思っております。熊本さんも、自家用車の渋滞緩和であるとか、それから、自家用車からの公共交通への転換など、地方では相当ハードルが高いことだと思いますが、そういうことに取り組んでいらっしゃるということは、頭の下がることです。

私どももそうなのですが、自家用車の方から公共交通へというのは、地方では非常にハードル高いので、いろいろ考えていることは、福祉とか、通学とか、自動車の運転をふだんしないいわゆる交通弱者と言われる方が、いかに公共交通を便利に使ってもらうかというところ、その施策をまず取り組んでいこうと考えております。

一方、司令塔の話で、地域公共交通会議の話が先ほど出ておりました。これも地域公共交通会議の中でいろいろ議論をしておりますけれども、中のテーマとして、実は2つに分かれているのではないかと考えています。

一つは、先ほど言いましたように、通学であるとか、福祉であるとか、集落をちゃんと守っていくというような施策、それともう一つは、観光であるとか、外から来る人の交流の方、入り込みの方の公共交通をいかにして便利に使ってもらうかという、この2つは、実は分けて考える必要があるのではないかなと思っております。

ですから、今の公共交通会議の中で、これを司令塔とするということで位置づけるのであれば、先ほど鳥取県の知事からもありましたけれども、もっとふだん使いのコアな人の意見を聞く必要があります。先ほどの交流、観光に関しては、やっぱりそれは入ってきた人の、外からの人の意見を聞く必要があって、その聞くところというのが、細かく、もうちょっと分けて考えるべきかなと考えておるところでございます。

それと、司令塔の関係も、データ活用の問題もそうですが、ここで議論になっておるのが、前回もちょっとお話ししたかも分からないんですが、いわゆる事業用自動車とか、鉄道もそうなんですけれども、自動車交通で言うと、緑ナンバーについてのところの議論になっておるんですが、白ナンバーも、スクールバスであるとか、通院バスであるとか、介護とか、そういうもののデータも、それらをいかに活用するかも、これは法律の問題も含めて、一緒に地方では検討していかないと、現在のような運転士不足の中で地域の足を守っていくというのは、今の枠組みの中では非常に難しいのかなというような、これは感想でございますけれども、ここも含めて検討をしていただければかなと思っております。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、政策研究大学院大学の森地教授、よろしくお願いいたします。

○政策研究大学院大学 森地客員教授、名誉教授

ありがとうございます。4点申し上げたいと思います。

1点目は、今日鳥取のすばらしい話があったんですが、多くのまちでは、行政界と公共交通のサービスの転換で齟齬を来たしていることがありますので、こういうことが一つの課題かということでございます。

2点目は、もう前に申し上げたので繰り返しません、要するに、安い自動運転、公共交通の自動運転をどうやって開発し普及させるかというのは非常に大きな課題で、今の社会実験のシステムでは高過ぎて、過疎地ではとても使えたものではありません。

それから、3点目は、鉄道をバス転換する、例えば三陸のBRTはまだものすごく抵抗がある。実際は、連結バスが走っていると。鉄道とバスって変わらないはずなんですが、しかしながら、実態としては2つ問題があって、2000年以降、国鉄民営化のときもそうですが、鉄道からバス転換したとき、大幅にお客が減っています。三陸のBRTも、それほどではないけれども、何割か減少しています。実質は変わらないのに、なぜバスはそれだけ信頼性がないのか。ここの意識改革とか、あるいは、サービスのやり方に工夫の余地がまだあるかと思えます。

もう一つ、皆さんの抵抗があるのは、かつて、特に国鉄民営化の後のバス転換した後、そのバスの料金を上げ、サービスを下げ、ついになくすというようなことがあって、そうなるかという不安感が非常に大きい。JRがやっている、かつては国鉄がやっている、その信頼感と、小さなバス会社がやっている信頼感にもあるかと思えますが、この辺で、最低限のサービスを維持するというのをどうするか、保障をどうするかという問題があるかと思えます。BRT化は避けられない問題ですから、本格的に取り組んだほうがいいかと思えます。

最後ですが、実は、先ほど加藤先生から社人研の人口データのお話がありました。ところが、政府がやっているいろんな交通関係のデータの使い勝手は、普通の人から見ると、

非常に使い勝手が悪いです。例えば、使える人が限られているとか、研究にしか使ってはいけないとか、あるいは、鉄道のように、民営化したときにデータを公表しなくなってしまったとかですね。航空はちゃんと公表していますし、海外では公共交通のデータは基本的には公表しています。

それから、本来は集計データではなくて個票データが欲しいんですよね。これまた個人情報への制約があって、なかなか使い勝手が悪い。それから、情報系でスマホからのデータが取れるんですが、これがまたものすごい高いコストになっています。

したがって、データの収集法とかの課題、個人情報の課題、それから、公表の義務とか、あるいは価格、あるいはその分析をするためのツールとか、提供の仕方、こういう意味で、統計政策自体をもう一回見直す、このDXを見直す必要があるのではないかという気がしております。

かつて全国幹線旅客純流動調査を提案してやるときに、国勢調査に都市間の移動も入れられないかということを経験したことがあります。統計局から断られたんですが、その断られた理由は、答える人の負担が増えるから増やしちゃいけないということです。

これぐらい公共交通の問題が生活に関わってきて、人口問題とも関係しているときに、どちらが重要だという問題でもありますので、個人情報の扱いも含めて、統計政策自体を、どういうルールならとか、どうやったら公表できるかということを経験いただければと思います。

ちなみに、中国は全てのデータが把握されています。ICチケットとか、ETCとか、スマホとか、全てのデータが統合されて公表されますし、韓国も、KOTIでそういうトライをしています。

したがって、うまく個人情報を隠すような格好でできるような方法はあると思いますので、ぜひそんなことも御検討いただければと思います。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、一橋大学の山内名誉教授、よろしくお願ひいたします。

○一橋大学 山内名誉教授

山内でございます。

今日の2つのテーマで、データ活用と司令塔というお話だったんですけども、両方について私が必要だなということを感じたのは、いわゆる横展開という言葉が最近よく使われますけど、その必要性です。

こういう会議でヒアリングをするというのはよくある話で、基本的にそれをどういうふうに政策に生かしていくかということなんですけど、一言で言うと、横展開なんだろうなと思っています。

それで、まずデータのほうから言うと、今日2つの非常に優れた事例を御紹介いただいたわけですけども、こういうことをやっているところは、今日の2つだけではなくて、ほかにもたくさんあるわけです。それぞれが地域の実情に合わせて、データを活用して公共交通の改良をやっていくというのはあるんですけども、それを今の言葉で言うと、横展開できるような、それぞれが手づくりでやるのではなくて、もう少し手間を省くと言うと変ですけども、そういう方向性が必要ではないかなとつくづく感じます。

これは2つあって、一つは分析の手法です。今日のお話も、両方とも非常に優れたお話ではあるんですけども、それぞれやっていることが違うんですけども、究極の目的は恐らく同じことなんです。その分析することは、一体何をするかということです。そうすると、もう少し汎用的に、皆さんが使えるようなものをつくれませんか。それはそれぞれの地域の責任ではなくて、これはやっぱり国の役割なのかなというふうに思います。そういったことをまとめていく必要があるのかなと思いましたし、その基になるそのデータについてもそうでした。森地先生も今おっしゃいましたけど、データのプラットフォームみたいなものをきちっとつくってあげる。それによって、どこの地域でも、最低このくらいのことではできる。それで、その上に、その地域の実情に合わせて、こうこうこういうふうにしていくというようなことを、それぞれが工夫してやっていくということで、かなりやりやすくなる、あるいは、そういった分析が地域的にも進むのではないかなというふうに思いますので、その辺、やっぱり国の政策としてやる必要があるのではないかなと思います。

経営学の世界でよく形式知と暗黙知という言葉を使うのですが、形式知というのは、例えば、企業が何かやるときに、こうこうこういうマニュアルをつくって、こうこうこういうふうにするとか、こういうふうに行くよということを皆さんが理解できるような、企業が持っているノウハウとか、そういうものです。暗黙知というのは、そういうことができる

いような、かなり人的な側面に限ったような、そういうノウハウとか、そういうものの蓄積、これを暗黙知と言いますが、少なくともその形式知に当たるようなものをまとめてつくってあげるといことで、かなり政策の立案の過程のデータ分析は進むのではないかなと思っています。

それから、司令塔のほうも、実は目的は同じだなと思って、今日すばらしい事例をたくさん紹介していただいて、それをどういうふうに横展開するのかということです。一つ言えるのは、司令塔という言葉、前回だったか、私も言いましたが、協議会があって、協議会をいかに実行に移していくかということ、今日皆さんのお話を伺っていると、それが恐らく司令塔みたいなものの形成に役に立つのかなと思ったんですね。

そのときに特徴的なのは、協議会というのは、大体交通の関係者プラスアルファであるわけですが、実行に移そうということになると、そのステークホルダーの範囲が広がっていくということが多かったです。これは加藤さんの話なんかもそうなので。そうすると、要するに、より広い視点で結論を出していくというようなこと、これ一見難しいように見えるんですけども、より広い視点で何か結論を出すということは、行政といますか、政策といますか、そういったものからすると、かえって有効ではないかなというふうに今日思った次第です。

ですから、協議会、さっき加藤先生は住民、自治体、事業者の皆さんが話し合う協議会をプロデュースしているというお話をしていましたけど、ああいう形に移していくというのは、要するに、実効性を持たせると同時に広い視点を入れて、その実効性の決定プロセスみたいなもの、あるいは、有効打を上げるような、そういう意識を非常に持ったんです。ですので、そういったことも、ある意味では、これは横展開だと思います。その地域独特の事情はあるかもしれないけれど、そういったことを少しノウハウとして我々が共有するという必要性があるのではないかなと思ったわけです。

こういう地域の問題をやると、よくある議論は、やっぱり人だよなという話になって、誰か優れた人がいると、それによって優れた結果が得られるということなんですけれども。加藤先生みたいな人が 100 人ぐらいいると日本中よくなるかもしれないんだけど、いや、そうじゃなくて、やっぱり加藤先生が持っている暗黙知みたいなものをより形式知化して、それを展開していく。こんなようなことを国の政策としてやられたらいいのではないかなと思った次第です。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、アイシンの鈴木取締役、よろしく願いいたします。

○株式会社アイシン 鈴木取締役

株式会社アイシン、吉田の代理で参りました鈴木と申します。よろしく願いいたします。

議論になっておりますデータ活用・司令塔の件に関しまして、私どもは70か所でAIオンデマンド交通の事業をやっておりますので、その地域の声も踏まえて整理したいと思います。

一つは、私どもの「チョイソコ」というのは会員制でして、多様なニーズにお応えするために、会員のデータも持っています。最近ですと、地元のほうから、通学、部活、そこの子供さんの移動とか、介護や車椅子移動といったニーズも出てまいりました。ここは一つ一つデータをいただくために、いろいろ工夫してやっています。

そういった観点でいきますと、データの形式の標準化／オープン化、先ほどから議論がありますような所有権の整理、それから、個人情報に関する整理、そういったことがなされると、非常にここはスムーズに拡大できると考えてございます。

資料の「2. 道路補修に関わるデータ活用」のところに表現しておりますが、オンデマンド交通というのは、会員の要望に応じて車両が向かいますので、幅広い道路を網羅した走行をしております。地図の赤いラインがチョイソコが1か月で走行した履歴になっています。この網羅性を利用して、全国12か所の自治体で、カメラを使って、道路のどこが破損しているかといったことを地図上に表現して、自治体の道路補修を御支援するというようなサービスを展開してございます。せっかく交通で移動していますので、そういった取れるデータを多用途に使っていただくという意味で、一つ、データの可能性と申しますか、それで表現させていただきました。

次のページに、司令塔に関するところがございます。先ほどの議論とよく似ておりますが、学校の送迎とか、観光での移動と、せっかくの移動の手段を多様に使いたいといったときに、これが偶発的な需要として、もしくは、自治体さんのリーダーシップでできておりますが、オンデマンド交通の可能性として、幅広く司令塔が見えて、多用途に使いまし

ようということができるといいなと考えている次第です。

下段に掲載いたしましたのは、広域連携というところでありまして、今、市町村を単位にオンデマンド交通を立地しておりますが、市境・県境を越えると、行きたいところがあるけど、別のチョイスに連携しなくちゃいけないということで、もう少し広域で司令塔がリーチすることができる、地域の皆様の使い勝手もよくなるのではないかと、地域の声として感じているという例です。

総合いたしまして、データの標準化の問題と、リーダーシップといいますか、司令塔の指示に基づいて柔軟に連携できるという形を取りたいと思っていますので、ITシステムとかデータ形式とセットで司令塔が動くという形が望ましいのではないかと、実務の例としては感じているというところでございます。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

これまでの各構成員の皆様方の御発言も踏まえまして、全体を通じまして、御出席の皆様、御意見などございましたら、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

(発言なし)

それでは、関係府省庁の皆様も含めまして、御意見などございませんでしょうか。

(発言なし)

ありがとうございました。

5. 閉会

○事務局

それでは、御意見等ないようですので、最後に、こやり大臣政務官より一言お願いしたいと思います。

○こやり国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官をしておりますこやりでございます。斉藤大臣が退席しておりますので、代わりまして、一言御挨拶をさせていただければと思います。

本日は、有村先生、高田社長、加藤先生、そして、平井知事、素晴らしい現場の取組の

お話を頂戴いただきまして、ありがとうございます。また、阿部知事はじめ有識者の皆様におかれましては、示唆に富む御意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

この会議も、今日は4回目でございます。1回目でご説明させていただいた検討の視点に沿って、各現場の取組について、お話を聞き、そして、取組の方向性や留意点などについて御議論を頂戴してまいりました。今日は、各地域において取り組んでいただく基礎となる情報の利活用や、司令塔機能の必要性についてお話をいただき、これらを横展開していくための様々な工夫が必要であるというようなお話をいただきました。

こうした御議論も踏まえまして、今日はデジタル庁をはじめ、関係省庁に来ていただいておりますが、まさに政府を挙げて、そうした御議論いただいた事項について、一定の方向性を取りまとめる段階に入らせていただきたいなと思っております。次回会議では、その骨子案を提示させていただければと思っております。

有識者の皆様、そして、関係省庁の皆様の引き続きの御協力をいただきながら、地域の公共交通のり・デザインの実現に向けて、しっかり取り組んでまいり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。

○事務局

ありがとうございました。

構成員の皆様方におかれましては、様々な御意見をいただき、ありがとうございました。本日いただいた御意見を事務局の方で整理いたしまして、関係府省庁の皆様方とも御相談しながら、春の取りまとめに向けまして論点整理を進めてまいりたいと思っております。

次回の会議につきましては、3月頃行うことを予定しておりますが、日程につきましては改めて調整をさせていただきます。

それでは、第4回地域の公共交通り・デザイン実現会議を閉会とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。