

地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第6回）議事要旨

日 時：令和6年5月17日（金）14:30～16:10

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 とりまとめ（案）について

3 意見交換

4 閉会

国土交通大臣挨拶

配付資料：資料1 地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ（案）概要

資料2 地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ（案）

参考資料1 長野県 阿部知事 提出資料

参考資料2 東日本旅客鉄道株式会社 富田相談役 提出資料

出席者：齊藤 鉄夫 国土交通大臣（議長）

阿部 守一 長野県知事

越 直美 三浦法律事務所弁護士

富田 哲郎 東日本旅客鉄道株式会社相談役

増田 寛也 日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長

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

椋田 昌夫 広島電鉄株式会社代表取締役社長

森地 茂 政策研究大学院大学名誉教授

山内 弘隆 一橋大学名誉教授

吉田 守孝 株式会社アイシン代表取締役社長

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

須永 敦雄 警察庁交通局交通企画課理事官

藤原 朋子 こども家庭庁成育局長

鈴木 康郎 デジタル庁国民向けサービスグループ企画官

西中 隆 総務省自治行政局地域政策課長

望月 禎	文部科学省総合教育政策局長
宮崎 敦文	厚生労働省大臣官房審議官（総合政策担当）
神田 宜宏	農林水産省農村振興局農村政策部長
吉田健一郎	経済産業省地域経済産業政策統括調整官
田中 一成	経済産業省大臣官房審議官（製造産業局担当）
石原 大	国土交通省大臣官房公共交通政策審議官
岡 良介	国土交通省都市局総務課長
四童子 隆	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
村田 茂樹	国土交通省鉄道局長
舟本 浩	国土交通省大臣官房審議官 （公共交通政策、物流・自動車局担当）
中村 広樹	観光庁観光地域振興部長
鐘水 洋	環境省総合環境政策統括官

---

## 1. 開会

### ○事務局

それでは、ただいまから、第6回地域の公共交通リ・デザイン実現会議を開催させていただきます。

国土交通省交通政策課長の八木でございます。構成員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大変ありがとうございます。

それでは、議事に先立ちまして、斉藤国土交通大臣より御挨拶申し上げます。それでは斉藤大臣、よろしく願いいたします。

### ○斉藤国土交通大臣

委員の先生方、今日は大変お忙しい中、御出席くださいまして、本当にありがとうございます。いよいよ今日が最後の回ということで、これまでの議論を総括し、とりまとめに向けて御議論いただければと、このようにお願い申し上げます。

ゴールデンウィークが終わり、今国会も終盤になりましたが、今国会では、地域公共交通について非常に多く取り上げられました。予算委員会、決算委員会、国土交通委員会に

おきまして、いろいろな議論がございました。ローカル鉄道について再構築協議会がスタートしたことや、バスの運転士の不足で多くのバスの減便・路線廃止が相次いでいることも新聞で大きく取り上げられ、それに対して大きな危機感を持った議員の方からの御質問が多くありました。それから、ライドシェアについても国会で議論されているところでありまして、大きな関心を持って議論が進んでいると思っております。

先日、G7の交通大臣会合があり、イタリアに行っていました。昨年、G7交通大臣会合を日本で開催した際に、誰もが行きたいところに容易に行けることは本当に大事だと、各国と認識を共有しまして、今年もそれに続いて議論をしました。昨年は日本が議長国でしたので、G7各国が地域公共交通の維持・発展のためにどのようなことをやっているのかという政策事例集を作り、それを今回の会合に持って行き、各国の皆さんに見せたところ、大変喜ばれました。他の国ではこういうこともやっているのだということで、各国とも同じような課題を持って、地域の公共交通をどう守っていくかという議論をしているということ、感じたところでございます。

今日は忌憚のない意見を述べていただき、最終的なとりまとめが良いものになるよう、どうかよろしく願いいたします。

各省庁の皆さんも議論に加わっていただきまして、とりまとめ案の作成に、大変な御協力をいただきました。そのことに対しても感謝を申し上げます。ありがとうございます。

#### ○事務局

ありがとうございました。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、報道関係者の方につきましては、会議終了までオンラインで傍聴いただくことが可能となっております。

(報道関係者退室)

本日御参加いただいている方の御紹介につきましては、お手元の配席図に代えさせていただきます。

なお、一橋大学の山内先生におかれましては、15時半頃オンラインで御参加いただく予定となっております。

本日の資料は議事次第に記載のとおりです。いずれもお手元のタブレットに保存されておりますので、各自で操作を行っていただくようお願いいたします。

本日の資料については、後日、国土交通省のホームページに掲載する予定です。また、

議事要旨につきましては後日、事務局から皆様に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。

## 2. とりまとめ（案）について

### ○事務局

それでは、議事を進行させていただきます。議題のとりまとめ（案）について、事務局より御説明いたします。とりまとめ（案）については、資料2としていますが、時間の都合もありますので資料1のとりまとめ（案）の概要に基づき、公共交通政策審議官から御説明させていただきます。

### ○国土交通省 石原公共交通政策審議官

公共交通政策審議官の石原でございます。ただいま、司会から資料1概要でという御説明ありましたが、資料2のとりまとめ（案）と資料1を適宜両方使いながら御説明させていただきます。

それでは資料2のとりまとめ本文、1ページめくっていただければと思います。1ページ目、はじめにということで概略、このとりまとめの内容、思想をまとめさせていただきます。地域公共交通は住民の豊かな暮らしの実現、地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であります。しかし、これまでのように特に地方部ですが、公共交通事業者の自助努力のみに委ねていては、将来にわたってこのサービスを維持・確保していくことが困難であるという認識に立っています。また、この足の問題については、公共交通機関のみの問題にとどまるのではなく、学校や病院、介護施設の統廃合、こういった動きが本格化していることを考えると、児童、生徒、患者、高齢者の方といった交通弱者がより遠距離の移動を日々強いられるような状態も生じているところです。全国各地で移動の足が様々な面で深刻化しており、こういった課題への対応については自治体を中心に多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要であるとの考え方を打ち出しています。

この考え方は特に新しいものではなく、去年の地域交通法の改正にも同様の考え方が盛り込まれたところです。昨年6月にこうした流れを受けて総理から国土交通大臣に対し、この会議の設置についての指示があり、半年間御議論いただきました。最後の段落では、このとりまとめは今後地域の移動手段をどう維持・確保し、そして利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築していくか、その大前提となる多様な関係者の連携・協働をどの

ように作り出して進化させていくか、こういう点を中心にとりまとめをさせていただきます。

2ページ目、3ページ目は現在の地域公共交通の置かれた厳しい現状につきまして、グラフ、データ等でまとめたものです。これまでも説明をしてきたものですので、今回は割愛させていただきます。

次の4ページ目、5ページ目は地域類型ごとの方向性ということで、課題と方向性を整理しています。公共交通事業者のサービスがない交通空白地、あるいは極めて限られているA地域については、地域のあらゆる輸送資源を総動員して、この資源を地域の関係者で上手に使っていく、効率的に確保して運行していくことが必要なもので、このようにまとめています。

主に地方中心都市を想定したB地域については、バスやタクシーといった公共交通事業者のサービスがありますので、こうした地域では、例えば各施設が個別に行っている送迎を公共交通事業者にアウトソーシングすることも考えるなど、今あるバスやタクシーを徹底的に活用していくという方向性が考えられるのではないかとまとめています。

主に大都市を想定したC地域については、交通事業者により非常にレベルの高い交通サービスが提供されています。これをもっと利用者にとって利便性を上げるためにMaaSのようなデジタルの活用が一層必要なのではないかとまとめています。

そして、こうした地域を結ぶ地域間の交通ですが、これについては、将来のことを考えますと複数地域による広域的な機能分担、連携が必要であり、これらをつなぐ幹線鉄道ネットワークの役割が重要な要素になります。国土強靱化などの観点も踏まえて幹線鉄道ネットワークの高機能化を進めていく必要があるとまとめています。

6ページ目以下ですが、これは資料1にもあるとおり、今、申し上げたAやBという地方部を中心に連携・協働の取組が必要であるということで、この点を中心にこれからの方向性、取組についてまとめています。

まず、6ページの1. ですが、こうした連携・協働を進めていくために必要となる環境醸成ということで、今回のとりまとめでは政府共通指針を策定したいと考えております。当然、冒頭申し上げましたように地域の移動手段の確保は公共交通機関だけの問題ではないので、地域の様々な関係者が自分事としてこの移動手段の確保について考え、行動を起こしていく必要があると思っています。こういう考え方から、今回この会議にお集まりいただきました各省庁構成員の連名で移動の足の確保に向けた考え方、取組について指針と

いう形でとりまとめて、全ての地方公共団体、関係の団体に周知をしたいと思います。こうしたことで意識改革を促して、移動手段の確保について連携・協働という動きを具体化させていこうというものでございます。

具体的な地方公共団体等に対するメッセージとして、大きく4点まとめています。まず、6ページの①ですが、地方公共団体における交通部局と関連部局の連携推進ということで、交通部局のみならず教育、子育て等々のあらゆる関係部局を巻き込んで組織の総力を挙げて、移動手段の確保に取り組んでいただきたいということです。この移動手段の確保について議論が行われる地域交通法に基づく協議会にも積極的に参画をいただきたいということを書き込んでいます。

そして6ページの②ですが、こうした議論、検討を行うに当たっては、それぞれの部局が担当・所管している様々な制度、予算、支援措置を縦割りの中で閉じることなく横串を刺して相互に共有して、前向きに共有、提供、利用していただきたいということです。特に、これらの部局だけではなく、民間の事業者の持つ様々な交通、移動に関するデータについては相互に共有して活用することが重要であり、その基盤、仕組みづくりに努めていただきたいということも考えています。

6ページの③ですが、自家用有償旅客運送の積極的な活用ということで、これは既に今ある制度ですが、自治体、NPOのほか様々な公的な団体が運送主体として活用できるようになっています。そうしたことも改めてしっかり確認をしていただきたい、積極的に活用していただきたいということです。

6ページの④は、地域の輸送資源の活用推進ということで地域にある輸送資源について、ないものねだりをするのではなく、あるものをとにかく徹底的に有効活用するという考え方に立ってバスやタクシーを積極的に利活用するのはもちろんですが、様々な輸送手段、スクールバスや通院バスなども含めて、どのように活用ができるか前向きに検討していただきたいと思っています。主にこの4点について政府共通指針という形でまとめて、これから発出をしたいと考えています。

そして、今、申し上げたことは総論的な話になりますので、各分野の指針は、政府共通指針とは別に国土交通省と関係省庁連名で分野ごとに具体的な取組について促していくことを考えています。これを7ページ目から11ページ目にかけてまとめています。

詳細は申しませんが、それぞれの分野ごとに、その分野で持っている輸送資源について、例えば教育の関係でいえばスクールバスですが、これに地域住民を乗せていただく、混乗

させる、あるいは空き時間に活用することもできます。また、自ら運行するのではなく、交通事業者に委託をしたり、あるいは輸送そのものを取り止めて地域公共交通に集約したりというようにいろいろな形が考えられますので、地域に合った形でこうしたことを検討していただきたいと考えております。

また、検討するに当たって、これまで必ずしも明確ではなかった運用や制度、手続をこの半年間、各省庁と調整をさせていただき、だいぶ明確化することができましたので、ここにはその内容を記載しています。内容は省略をさせていただきます。

そして、このような輸送手段を活用している事例、取組というのが、数はまだ多くありませんが、いくつか先進的な事例がありますので、12 ページになりますが、こうしたものをカタログという形でとりまとめて公表、利活用、横展開していきたいと思っています。

「地域の関係者による連携・協働のカタログ」は、既の実装されている取組、それから実証実験という形で行われている取組、合わせて54の事例を取りまとめましたので、併せて周知をしていきたいと考えています。

このような取組で環境の醸成ができましたら、あとは具体の取組に移るというフェーズになりますので、資料1の右側の部分、「取組の実装」という部分になりますが、資料2の12ページ目から13ページ目にかけて先ほど申し上げた法定協議会、これに対して多くの関係者が実質的に参画していただいて、機動的な運用をしていただきたいということです。この地域公共交通の目指すべき姿を公共交通計画として策定していただくことになっていますが、これもよりシンプルで一貫性と実行力のある計画にアップデートしていくことを求めていきたいと思っています。

そして具体の取組、施策については、13ページからの①から⑨に記載しましたが、例えば自家用有償旅客運送制度につきましては、昨年末からこの春にかけて制度の見直し、運用の緩和が行われています。交通空白地で認められるこの仕組みですが、夜間など「時間帯による空白」という概念を取り込んだり、対価の目安もこれまでタクシー運賃の5割程度となっていたものを8割に引き上げたりしました。これにより、(採算面の懸念が小さくなり)より多くの地域で導入を検討するきっかけになるかと思っています。また、この導入に当たっては、地域公共交通会議で議論がまとまらないと導入できないという問題もありましたが、2か月程度協議して、結論に至らない場合には首長の責任で実施できるということも明確化しています。その他、記載のとおり、様々な運用の見直しが行われているところであり、こうしたものを柔軟に活用していく、あるいは次の②ですが、タクシ

一が不足する地域や時間帯においてはタクシー事業者の管理のもとで自家用車を活用する自家用車活用事業を今年の4月に創設したところです。こうした仕組みの活用なども考えられるのではないかと思います。14 ページの③ですが、極めて安価な対価、あるいは無償でボランティア的に輸送活動している団体などが全国各地にあります。こうした取組を進めるために、道路運送法における許可・登録を要しない運送についてどこまでならば許可・登録なしでできるのかということも、3月にガイドラインで明確化しました。こうしたものをしっかり周知をして利活用していただくことや、何より地方部でこそ効果のある新技術、デジタルを積極的に活用していく必要があると思います。

15 ページの⑤ですが、人がいなければ荷物も一緒に運ぶということで、これも地域の足を守っていく取組になってくるかと思います。特出しして記載しましたが、郵便局が全国のネットワークをお持ちですので、信書の秘密保持という点は十分配慮する必要がありますが、うまく郵便局の輸送支援を活用することを考えてもいいのではないかと考えています。

15 ページの⑥ですが、地域公共交通ネットワークを考えていくに当たって、今あるバスの路線再編などを考えていく際にも、拠点ということが大事になってくるので、拠点とハブ、スポークというような形で機能強化することも考えていく必要があるのではないかと考えます。

15 ページの⑦は、今、熊本や広島などで進んでいます。独禁法の適用除外、特例の仕組みを使ったバス事業者の共同経営という取組、そして16 ページの⑧はエリア一括協定運行ということで自治体とバス事業者などとの間で複数年間、エリアでの運行契約をつくることで一定のサービス水準を一定期間確保するという取組もあるのではないかと記載しました。そして、16 ページの⑨は、自転車の活用などについて触れています。

こうした取組は基本的には基礎自治体である市町村が中心になって行っていただくわけですが、人員、予算、ノウハウが不足している点もありますので、都道府県におかれてはこれまで以上にこうした取組についてしっかり牽引、伴走してほしいこと、そして当然、国においても人材確保あるいは様々な制度の見直し、データ・デジタルの利活用といったあたりで、しっかり予算措置その他の面でサポートしていく必要があると思っています。

また、こうした取組を各自治体にお願ひし、期待をするわけですが、前向きな取組につきましても各省庁の御協力もいただき、なるべく優先的に応援していくことも必要ではないかと思っています。

最後 18 ページ目ですが、こうした取組を行うに当たり、これが絵に描いた餅に終わらないようにデジタル田園都市国家構想総合戦略の期間である令和 9 年度を目標年次として数値目標、KPIを設定して進捗管理を定期的に行っていきたいと思っています。まず、一番身近な取組として、各施設で行われている様々な送迎の見直しに新たに取り組む自治体として 100 自治体、それから制度が大幅に緩和されました自家用有償旅客運送に取り組む団体数が令和 4 年度末で 700 弱ありますが、これを 1,000 団体に設定しています。また、自動運転移動サービスに取り組む箇所数については、従来の政府目標ですが 100 か所以上とし、AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数が令和 4 年度末は 233 ありますが、倍増させて 500 団体に設定しています。それから他分野との連携・協働に先導して取り組む自治体数を 100 団体として設定しています。

そして、とりまとめの最後の 19 ページ目、20 ページ目、その他という形で今、申し上げたような多様な関係者の連携・協働に向けた取組以外についても、これまでの 5 回の会議において、引き続き政府で検討していくべき課題として貴重な御意見を頂戴していますので、それを最後にまとめています。

1 点目は、地域の交通事業者の集約・統合です。どうしても事業規模の小さい事業者が多い現状にありますが、効率的な経営や必要な設備投資が行いにくいということで、ある程度の規模をつくって、これを政策として行っていくべきではないかという御意見を頂戴しています。

それから国と自治体の役割分担です。まずは一義的には地方公共団体が主導して考え、動いていただくこととなりますが、そうである以上、これまでの権限、予算の関係ではなく、権限移譲も含め、地域交通に係る国と地方公共団体の権限の在り方などを柔軟に見直していくことも考えていくべきではないかという御意見を頂戴しています。

それから自動運転の数値目標を立てましたが、今の自動運転は事故のリスクを極力減らす、完全になくすようなことに近い、非常に高度なレベルを求めています。例えば交通量が極めて少ないエリアや周辺の交通環境なども踏まえて人間の運転と同等以上の安全性が担保されていけば問題ないという考え方のもと、実用化・普及を早期に行うべきという考え方も必要なのではないかと御意見を頂戴しました。

そして、地域交通維持のための財源負担の在り方ということで、これまで民間事業者を中心に地域公共交通のネットワーク維持、また、サービス面での様々な自助努力を行っていただきましたが、今後のことを考えると安定的な財源の確保について、あるいは担い手

の処遇改善なども含めて見直していく必要があるのではないかという御意見を頂戴しました。

そして最後、毎年のように発生しています自然災害による鉄道の路線の不通については、ネットワーク維持の観点から、例えば鉄道建設・運輸施設整備支援機構が持っています技術的知見をもっと活用すべきではないかという御意見を頂戴したところです。

駆け足になりましたが、とりまとめの案について御説明をさせていただきました。皆様からの貴重な御意見いただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### 3. 意見交換

#### ○事務局

それでは、本日御出席の皆様方から御発言をお願いしたいと思います。

いつものとおり、私から名簿順で御指名させていただきたいと思います。また、御発言いただく際には、事務局よりお渡しいたしますマイクを用いていただければと思います。

発言が終わりましたらマイクを事務局にお戻しいただきますようお願いいたします。

それでは最初に、長野県の阿部知事、よろしくお願いいたします。

#### ○長野県 阿部知事

斉藤大臣はじめ国土交通省、そして関係省庁の皆様方にはこの間、大変な御尽力いただいておりますこと、心から敬意と感謝を表したいと思います。

参考資料1ということで、私どもの意見をまとめさせていただいておりますので、こちらも御覧いただければと思いますが、全体的には非常によくまとめていただけたと思って感謝をしているところです。共通指針の策定やカタログ化による支援など、ここでの議論も踏まえて方向性を示していただき、ありがとうございます。本県もしっかりこの方向性を踏まえながら、地域公共交通の活性化に向けて、より踏み込んで対応していきたいと思っています。

そういう中で何点か、特に19ページの「その他」、今後の引き続きの検討課題ですが、斉藤大臣も御出席いただいているのでぜひ重ねてお願いをしたいと思います。まず、国と地方の役割分担ですが、これは我々、都道府県も市町村もこの公共交通の問題は従来になく自分事として責任持って取り組まなければいけない重要なテーマだと思っています。そういう意味ではいろいろな許認可事務等、国土交通省が行う事務と、それから我々、地方

公共団体がどこまでやるのかということ、ぜひ一度しっかり整理をいただけるとありがたいと思っています。

かつてと違い、このリ・デザイン会議自体が関係省庁御出席のもとで開かれているように、我々、都道府県、市町村が総合的な行政経営主体としてしっかり向き合うべきテーマだと思っています。今までは交通部局などが頑張る課題でしたが、教育や福祉、観光など様々な分野に関連しますので、それだけ都道府県、市町村の関わり方は大きくなっています。ぜひ、その国と地方の関係性の在り方はしっかり検討いただければありがたいと思っています。

それから地域公共交通維持のための財源負担の在り方を記載いただき、ありがとうございます。特に、私が問題意識を持っているのは、今まで事業者負担で実施していた通学割引や福祉割引など、交通事業者がギリギリのところ頑張っていた状況なので、実は、我々も県で何とかできないかという議論も始めています。ぜひ、国においても事業者の自助努力で頑張っていたところに関する公費負担の在り方を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。

加えて、地域公共交通の維持のための安定的な財源確保も記載していただけていますが、国の中における財政配分の優先順位をどうするかという議論になると思います。我々、都道府県の立場としても、必要に応じ、国土交通省と一緒にこの地域公共交通の財源確保に向けて関係方面にしっかりお願いをしていきたいと思っていますので、問題意識を共有して財源確保と一緒に取り組ませていただければありがたいと思っています。

あと、記載はありませんが、地域においては交通事業者の人材確保が非常に課題になっていること、それから幹線鉄道も含めた鉄道ネットワークの維持の在り方、この人材と鉄道ネットワークについては、我々も責任を持って取り組むべき課題だと思っています。この点は国の支援も必要な分野ですので、ぜひここも一緒に取り組ませていただければと思っています。

長くなりましたが、総合的には非常によくおとりまとめいただきましたし、このリ・デザイン会議の設置自体が国土交通省を中心としながら、関係省庁が入っていただいた議論ということで、大変素晴らしい議論の場をつくっていただけたということで改めて感謝申し上げます。この実現に当たっては、我々、都道府県もしっかり役割と責任を果たしていく覚悟がありますので、ぜひ一緒にこれからも取り組んでいただきますことを心からお願いを申し上げて私からの発言とさせていただきたいと思います。どうもありがとうございます

います。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、三浦法律事務所の弁護士、越先生よろしく願いいたします。

○三浦法律事務所 越弁護士

私も今、阿部知事がおっしゃったとおり、本当に素晴らしい計画をまとめていただいたと思っています。交通を超えた連携ということで、人口が減る中で自治体でもこれからそこにあるリソースを総動員していかないといけないと思っています。本当に御尽力いただいた皆様に心から感謝申し上げます。

その上で、3点申し上げます。1点目は、今回計画の中で自治体の交通部局と関係部局の連携ということが記載されていまして、まさにそのとおりだと思います。そして、そのためにも今日は国の省庁の方がたくさんいらしていますので、様々な省庁からもぜひ自治体への支援を頂きたいと思っています。例えば、リ・デザインするためには、そのためのインセンティブも必要だと思っていまして、こどもが公共交通に切り替えるときの支援などに対して国の予算措置もあるとより進むのではないかと考えています。

2点目は、素晴らしい計画ができましたので、これをぜひ自治体に周知していただき、自治体で取り組めるようにしていただければと思っています。また、取り組んだ後には、今回のカタログでも素晴らしい事例が共有されていますが、そういった事例を共有し、取り組めない自治体があるときには、どういう課題があるのかを聞いていただきたいと思っています。

3点目は、この計画の中にあるデジタル化やデータの活用は今後、ますます重要になってくると思います。そういったときにも、例えば自動運転でいいますと自治体だけでは技術的な面、財政的な面、なかなか取り組めないところも多いと思います。今、国交省から大変御支援をいただいていますし、大津市も御支援をいただいたのですが、さらにそういった前向きなデジタル化やデータの活用に対する御支援をこれからもぜひお願いできればと思います。

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、JR東日本の富田相談役、よろしくお願いいたします。

## ○東日本旅客鉄道株式会社 富田相談役

どうもありがとうございます。富田です。参考資料2ということでまとめて出しておきましたので、御参考にいただければありがたいです。具体的な連携・協働の在り方、リーフレットやカタログ集を含めて、とりまとめていただき、国土交通省をはじめ各省庁の皆様様の御努力、本当に感謝したいと思います。ありがとうございます。私も鉄道事業を長年やってまいりました。そういう交通事業者の立場から、改めて3点お願いしたいと思いません。

1点目は、持続可能な公共交通を実現していくうえでサービスの価格の適正化、それに伴ってサービスを担うエッセンシャルワーカーの待遇改善をやはり実現していくことが重要だと思えます。運輸だけではなく健康、医療、介護、教育、防災、こどもといった準公共領域のエッセンシャルワーカーの待遇改善、あるいは適正な価格転嫁が十分ではないと思えます。この点について、今後、持続可能な公共交通を実現するうえで適正な、また、柔軟な利用料の設定ができる仕組みを構築して、そして担い手の待遇改善を進めていくことをぜひお願いしたいと思えます。

それから2点目は、今回は人流を中心に交通の地域交通のリ・デザインが議論されましたが、一部このとりまとめ案におきましても貨客混載、物流の問題が記載されていますが、これをさらに深めていただきたいと思います。私どものJR東日本も今、「はこビュン」という新幹線あるいは在来特急を使った地域特産品、地産品、医療薬品、機械類、電子部品などの輸送を鉄道で行うことを進めています。非常に有益な方法だと思えますし、モーダルシフトあるいは物流の2024年問題の観点から意義があると思えます。幹線鉄道ネットワークを活用した貨客混載などを今後、国の強いリーダーシップのもとで進めていただきたいと思います。

3点目は今、越弁護士からもお話ありましたが、今回まとめていただいたことを世の中に広く周知していただきたいと思いますということです。様々な地域に必要なかつ有益な移動手段の確保の方法があるのだということをぜひ伝えていただきたいと思います。

カタログも大変意味があると思えますし、マスメディアを使ったテレビコマーシャル、

SNS、新聞広告といったものを使って、ぜひこれまで接点がなかった層、なかなか関心を持ってもらえなかった層にメッセージを伝えていただきたいと思います。誰が発信しているかということも大事だと思います。影響力の強いインフルエンサーを起用するとか、動画素材を使うとか、これまで接点がなかった層にメッセージを伝えていただいて自分も地域のために何ができるのか、何かできることがあるのではないかと考えていただけるような当事者意識の喚起をお願いしたいと思います。

以上3点であります。本当に具体的な中身のあるとりまとめをしていただきました。ありがとうございます。以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。

では続きまして、日本郵政の増田社長、よろしくお願いいたします。

#### ○日本郵政株式会社 増田社長

今回のとりまとめに対しまして、斉藤大臣はじめ、関係者の御尽力に心から敬意を表したいと思います。カタログという形にされていますが、大変有益なものと思いますので、現在、54 事例ですが、これから各地域の事例をさらに収集していただいて、1年ごとにリバイスした事例をどんどん入れて充実をさせていただきたいということが1点目です。

それから、あと12省庁のこの場での一堂に会した議論から成果を出していくという枠組みが極めて重要だと思います。特に先ほど石原公共交通政策審議官から御説明がございました、引き続きの検討課題というものが19ページに示されておりますので、そういったものをこの12省庁の枠組みを維持しつつ、ぜひ深掘りをしていただければと思います。

それから、従来ともすれば中央では交通事業者と国交省、各地域では自治体と交通事業者が、その中でどうしようかという議論になりがちでしたが、今回非常に関係者の範囲を広げて、とにかく総力を挙げて知恵を出すということになりました。それぞれの事業者のところに入っている補助金や交付金、それから自治体で言えば交付税のようなものを様々な形で組み合わせることによって、うまく今後につながるが出てくると思います。

補助金や交付金、交付税等々が組み合わせさってくる場合には、例えば自治体でいえば財政当局と事業部局との間では、いろいろ見解も異なったりすることもございますので、ぜひその辺りをうまく使う方向で、このお金がこの組合せでも使えるとか、これだけはどう

しても乗り越えられないところがあるとか、その辺りをぜひ柔軟に、かつ分かりやすく明示をしていただければ、各事業者も自治体も非常に助かるのではないかと思います。

それらとの関連になりますが、やはり冒頭、阿部知事もおっしゃっていましたが、こういったことを考える上で今後、国の役割や責任、地方の自治体の役割や責任等々、再整理をする必要も出てくるのではないのでしょうか。特に先ほど非常にいい形で4つの場合分けをしていましたが、Aの地域、それからやがて間もなくBの地域もそうなりますが、とにかく全てを総動員して何でもありという格好にしていかないと、公共交通を維持できないような局面になると思いますので、そこの辺りの権限、役割、責任も含めて変わってくる可能性があります。そういったことも今後、念頭に置いていただければと思います。

最後に、資料2の15ページに私どもの企業グループの郵便局の実証実験について、記載がありました。これにつきましては、私どももグループの力を挙げて早急に実施して、その知見を広める観点で取り組んでいきたいと考えています。

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、みちのりホールディングスCEOの松本様、よろしく願いいたします。

#### ○株式会社みちのりホールディングス 松本CEO

今回のリ・デザイン実現会議を通じて行われたことが国交省と関係省庁の横断的な連携のための基盤の整備につながったということであれば、とりまとめの中に記載されているような、もろもろの施策の実現にも非常に大きな期待ができるのではないかと思うところです。

ただ、運転手の労働時間制限の強化がこの春に行われましたが、そうしたことを通じて、それまでも減便や廃止が行われてきた地方の路線バスがさらに減便・廃止されたことは厳然たる事実でありまして、最初に大臣が触れておられたG7の交通大臣会議で出されたような、行きたいときにどこにでも行けるサービスの維持というレベル感の話ではなく、何とかして最低限必要なサービスを提供することが危機に瀕しているということでございます。このため、ここで盛り込まれた施策にとどまることなく、資料2の19ページの「その他」のところ引き続き検討する課題として5点ほど明記をしていただきましたが、特に1点

目の「地域の交通事業者の集約・統合」、それから4点目の「地域交通の維持のための財源負担のあり方」、この2点については、ぜひ省庁間の連携をベースにして強いリーダーシップを国で発揮していただいて、政策の実現につなげていただきたいと、切に思うところ です。

民間の交通事業者、地方の地域の交通事業者としてはデジタル化も含めた生産性の向上などの努力に邁進していく覚悟でございますので、ぜひ省庁の皆様方にも引き続き御指導、また様々な御検討いただきますようによろしくお願いいたします。

以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。

では、続きまして広島電鉄の棕田社長、よろしく願いいたします。

#### ○広島電鉄株式会社 棕田社長

私も先ほどからお話出ておりますように、今回のとりまとめいただいたことにつきましては本当に細部までいろいろと考えていただき、本当にありがたいと思っています。

ただ正直なところ、資料2の15ページに「交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化」ということが載っていますが、実際のところ現在、地方のバス事業者の場合は非常に規模が小さいです。事業者からすると目の前が精いっぱいです。将来のことを考えてほしいという議題を出しましてもなかなか乗ってもらえない実情が各地方にあるのではないかと思います。

そうすると、補助金や交付金を欲しいということになり、将来の議論などを考える時間がないといったような地方の実態がありますので、このとりまとめの概要をできるだけ早く外に出していただき、地方で自治体も入れて一緒に考える場を早く実現できるような環境をつくっていただきたいと思います。

正直なところ私どもは、国といいますか、大都市から見た地方と、地方から見た地方というのは違っていて、その点を考えてくれなければ机上の空論という感じで捉えられてしまい、全く地方で議論が進まなくなります。それだけに、実際に地方でどのようなことに悩んでいるかが今後の課題としてありますので、19ページに出ていることが具体的に議論できるような環境づくりを、地方の運輸局と自治体と事業者、さらには、できれば利用者

も含めたそういった会議体ができたらなと思います。

現在、AIオンデマンドの社会実験を3年間やっているが、路線バスだけでなくAIオンデマンドで連携して繋ぐということも可能性があると思います。

また、決済システムについても、いわゆる10カードと全く違う物を広島地区で導入します。利便性を説明すれば分かっていた方もいますが、新しいものに対するアレルギー反応もあり、問題点が多く取り上げられてしまいます。しかし、新しいことが出来るようになる面は、リ・デザインの考え方に沿うものがあると考えており、地方の事業者がまとまるためには、この取りまとめ案が早く地方へ浸透するように説明していただきたいということが最後の願いです。

#### ○事務局

ありがとうございました。

では続きまして、政策研究大学院大学の森地先生よろしく願いいたします。

#### ○政策研究大学院大学 森地名誉教授

非常によくとりまとめていただいて画期的なことだと思います。その上で、こういうことを追加して考えて、あるいは可能なら文章の中に入れてらどうかということをお5点申し上げたいと思います。

1点目は、資料2の6ページに「個人・組織の意識改革」という言葉がございますが、先ほど富田相談役からお話ありましたように、住民の理解や協力が大変重要です。例えば、サブスク料金による運賃制でもっと利用してもらおうとか、あるいは有償ボランティアの輸送に協力してもらおうとか、こういうことが重要だというメッセージがもう少しあったほうがいいかなというのが1点目です。

2点目は、12ページに「各地方公共団体が、首長のリーダーシップのもと、……」という文章がありますが、公共交通の場合、複数自治体の間をどうするかということ、それから自治体の首長が変わったときに継続的にどうなるかという問題が大変重要な気がすると思います。

3点目は、13ページに「モデルアーキテクチャ」という言葉がございますが、前回も申し上げましたが、ネットワークや頻度、運賃など、具体的なプランにすることによって自治体の方々の負担や協力といったこともより具体的に話が進むのではないかと思います。おそらく明示的にやると縛りが強くなり過ぎるのかも分かりませんが、このモデルアーキ

テクチャの中身について説明が全くありませんので、何か書けないものかなという印象を持ちました。

4点目はKPIのところ、これは十分かと思いますが、例えば自動運転なんかも社会実験のための社会実験で、実装後の料金負担とか、いろんな負担を考えて本当に長期的に実装できるのか、特に過疎地で実装できるのかということ、今すぐは難しいですが実装されたところのKPIを入れていただくことが将来は重要かという気がいたします。

それから最後、「その他」でございますが、「引き続き検討する課題として、(略)以下の意見が提示された」というのは、もうやりませんとも読めたくない気がいたします。したがって、ひっくり返して、意見が出されたがこの計画がまとまった後も引き続き検討することが必要であるとか、そんな文章に変わらないかなという気がいたします。もちろん、「その他」なので本文に入らなかったのは法制度上、財政上、関係省庁、あるいは組織の合意形成など、まだ課題がたくさんあるからだと思います。しかし、大変重要な内容ばかりでございますので、ぜひ大臣のリーダーシップでまとめていただければという気がいたしますし、メッセージとして、もうやりませんという印象を与えるレポートはいかがなものかと強く思います。ありがとうございます。

#### ○事務局

ありがとうございました。

続きまして、アイシンの吉田社長、よろしくお願いいたします。

○株式会社アイシン 吉田社長 まず、この全6回のリ・デザイン実現会議では、かなり本音で良いディスカッションができた、担当から聞いています。また、今回のこのとりまとめ、かなり具体的に書かれていました。本当にありがとうございます。

せっかくですのでアイシンが今、進めているAIオンデマンド交通のチョイソコをベースに、今回のリ・デザイン実現会議がどうだったか、それからこれからどう進めていってほしいかということについてお話をしたいと思います。初回も少しお話ししましたが、デマンドも含めてチョイソコについて説明した後でリ・デザイン実現会議の話をしたいと思います。

チョイソコというのは、「チョイと ソコまで ごいっしょに」という意味でして、先ほどの地域でいうとA地域、B地域、あるいは免許返納者の外出手段に貢献するデマンド型の

交通手段です。目的の創出に特徴があり、ただ単に移動手段を提供するというのではなく、高齢者の心身の健康増進につながる外出促進のコトづくりに徹底的に地域毎にこだわっていることが特徴でございます。

そして、地域主体で進めている自治体、地域を支える地域事業体、住民、そこにアイシンが入って、皆で協力して地域の活性化を促進しており、チョイソコの導入実績の推移としては、この5年間で68件まで増えております。先ほど御説明がありましたが、233件の内の68件ですから3割弱ぐらいがこのアイシンのチョイソコということと、サービスを開始してから1件も閉じたところがないというところで、地域の方々の皆さんの満足度が非常に高いものであり、これは地域主体でやっているからだと思います。

ただし、今日ここにみえる方の多くが男性なのですが、男性は大体仕事を辞めて少し元気がなくなり、免許を返納して移動ができなくなるとさらに元気がなくなるのですが、このチョイソコの利用者は80%が女性で、男性はほとんど利用しませんので、今後、男性が移動したくなるような形にしていきたいと思います。ちょっとずれてしまいました。

それで、今回のリ・デザイン実現会議で、我々から見た成果という点で言いますと、移動それから教育、健康、福祉、物流など、様々なニーズに対して組織や業界の垣根を越えていろいろディスカッションをしていただいたことは非常によかったのではないかと思います。特にこの移動と教育につきましては、AIオンデマンド交通の車両を朝は通学専用にも使ってもいいということになったことは、我々にとっても具体的な成果だったと思います。そして先ほど、石原公共交通政策審議官からの話にもありましたように、KPIとしてAIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数が500団体と明記されて、カタログにもアイシンのチョイソコが3つほど取り上げられていただいたことは、今後、我々がよりさらに地域のために進めていく上で、大変光栄だと思っています。

課題と今後について、3点ほどお話をしたいと思います。1点目は、このリ・デザインの実現のために垣根を越えた柔軟な運用について議論されましたけど、これを実現していくことが今後、非常に大事になっていきます。一つ一つ実現していくために我々のこれまでのノウハウなり経験値、地域の声というものを具体的に出していきますので、一緒に頑張って実現に向かっていきたいと思います。

2点目は、特に地域の交通事業体がこういうことを続けていこうと思うと、やはりサステナブルな形にするため、ある一定の収益の確保が必要になります。これには当然、我々のような事業者側の努力が必要なのですが、事業者にとっても、また特に規模の小さい自

治体にとっても簡便で分かりやすく、かつ長期的に活用できる支援制度を期待しておりますので、よろしくお願いします。

3点目は、この利便性の高いAIオンデマンド交通がどんどん進化をしていくと、ただ単に移動のニーズということではなく、様々な用途に対して、必要なときに、安全に、行きたいところに、行けること、最初に斉藤大臣が言われたこと、かつ、安い値段で行けるといふところにつながってきます。これは、高齢者の免許返納による交通事故低減とか、あるいは空荷の状態で走ることはないのだから走行時のCO2低減とか、あるいはドライバーの不足への対応といふところにもつながってきますので、そういう幅広い議論にもできれば参加させていただきたいと思っております。

最後になりますけど、アイシンは自動車部品メーカーで規模も日本で2番目に大きいということで、経営理念は「“移動”に感動を、未来に笑顔を。」です。このデマンド型の交通をやっているのは少し違和感があるかもしれませんが、免許を返納された方にも移動に感動を供給していくのが我々の使命であると思っています。引き続きこのチョイソコを通じて貢献していきたいと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。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。

続きまして、本日オンラインで御出席いただいております一橋大学の山内先生、よろしくお願いいたします。

#### ○一橋大学 山内名誉教授

山内でございます。本日は授業の関係でそちらまで参れませんので、オンラインで失礼いたします。

まず、今回のとりまとめの内容につきましては、これは前回も申し上げましたけれども私自身の考え方とか、あるいは経験してきたことをうまく完全に取り込んでいただいて、さらに様々な意見を取り込み、そういう意味では非常にレベルの高いとりまとめになっていると思っています。

第1回の会議において、私自身、こういう分野のことを学生の頃から研究といいますか、勉強してきたのですが、学生のときにフィールドワークに出たという話をしたと思っております。

フィールドワークで路線バスが廃止されたときにどのように地域が対応しているかという点に関して、もう40年以上前ですが、その中でスクールバスとか患者輸送車という公共交通以外の移動手段と、いかに連携させるかということも非常に有効だと考えました。それから、そのときは申し上げたかどうか分かりませんが、ライドシェアのような自家用車の有償運送というのもボランティアで実際やられていた現場を見まして、こういうものもあるのだなということで報告書を作りました。

それから時が経ち、今回のとりまとめはそういった垣根を越えるところまで来たということだと思います。これは裏返せば、それだけ地域の交通問題、あるいは交通に限らず経済、行政、こういった問題点が非常に大きくなってきたことの裏返しであって、そのためにこういう大胆なとりまとめをする必要があったということかもしれません。

ただ、基本的に人口減少の中で地域の経済が駄目になっていく、あるいは生活が苦しくなっていくといったことを行政側から、あるいは政策としてこれに対応するには、やはり今回のとりまとめにありますような範囲の経済とか、集約化による規模の経済とか、いかに効率的に効果を出していくかということだと思いますので、その意味では今回の内容がうまく表現されていると思っています。

内容については、資料1の概要でいうと2段目に「環境の醸成」と「取組の実装」というところがありますが、言うまでもなく、この「環境の醸成」はいろいろな政策を打って具体的な内容を皆さんにお伝えし、それをうまく使っていただくということであり、行政側とすれば情報を発信するということです。特に今回とりまとめによって国としての方針をこういうふうに考える、あるいはこういう指針をつくる、通知をするということですので、それを具体的に皆さんにお知らせするという、それからカタログ化というの、これは民間の事例も含めていろいろな具体的な施策をお知らせするということだと思います。まずは、これを徹底することが一番重要なことだと思います。

2番目の「取組の実装」のところですが、これについては実際にどういうふうに動かすかということですが、言ってみれば資料1の左側で政策をつくったわけで、資料1の右側で実装する、実際に行く、ある意味ではこれは自治体の方々に非常に大きな期待と責任を持って、実行していただくということだと思います。

そこで、この「取組の実装」の内容を見ますと、まず法定協議会のアップデートというのがありますが、私どもの同僚の先生方の話を聞くと協議会に参加されている方も多いのですが、協議会というのはどうも現状だと、利害調整の場などにとどまっている感じがし

ます。ここで、私が、「司令塔」という言葉を使わせていただきましたが、各地域でどういった具体案をつくっていくのかを決めていくことが、協議会の位置づけだと思います。このため、自治体の責任が重くなった、大きくなったということです。

ただ、自治体の責任といっても特定の市町村だけの話ではなくて、これもとりまとめの中にも出てきますが、それを支える、より広域の県や、あるいは国の運輸局等もバックアップしていくということであり、そういった重層的な構造の中で進めていくことが大事だと思います。

それから「地域公共交通の計画のアップデート」と「施策のアップデート」というものがありますが、これは法定協議会の内容と関わっていて、この法定協議会についても「多様な関係者の参加」というのはありますが、私は、以前、この法定協議会等については地域交通のQCサークル、要するにその地域の交通の内容、レベル、水準をいかに効率的に向上させるかという、そういう組織であってほしいと思っています。その意味でQCサークルにはいろんな人に参加していただいて、それを改善していくこと、それが計画自体のアップデートであり、施策のアップデートであると思っています。

いずれにしても、元に戻りますと方針としてつくられたということなので、それを担保していく、そのために周知徹底と、それから実行力ある組織づくり、環境づくりということが大切なのではないかと考えています。

私からは以上でございます。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。

それでは、一旦これまでの御発言も踏まえまして、さらに有識者の皆様方から御発言等ございましたらお願いしたいと思います。

それでは阿部知事、お願いします。

#### ○長野県 阿部知事

どうもありがとうございます。各委員の皆様方の御発言を伺う中で再度、私からも強調させていただきたいと思います。先ほどお話があった、「その他」の部分は、しっかり今後の検討課題ということで明確に位置づけていただき、関係省庁協力して進めていただきたいと思っています。

それから先ほど森地先生から、複数自治体にまたがる場所をどうするかというお話がありました。今、長野県もそこを実は重要な課題だと思っていまして、いろんなバスネットワークがある中でどの部分を県が支援して、どこの部分を市町村が支援するか。今までどちらかという市町村の皆さんが頑張っているわけですが、県ももっと責任を果たそうということで、今、ちょうど議論をしているところです。そういう意味では、ぜひこの国と地方だけでなく国、県、市町村の大きな方向性の感覚はぜひ御議論いただいて一定の整理をいただくと良いのではないのでしょうか。

最後、ちょっと違う話になって恐縮ですが、例えば全国知事会で問題意識を持っている子ども医療費について、子ども医療費助成はどここの都道府県、市町村もやっていますが全部バラバラな制度です。これを全国統一的な制度にするべきだと私は思っていますが、現実動いているので、国としては手をつけづらい課題になっているのかと思います。この交通の部分もまさに新しいシステムをつくるタイミングでありますので、これは都道府県とか市町村とか事業者がそれぞれに動いて仕組みをつくることは、各地方の観点からは最適かもしれないですが、例えば財源をどう入れるかや、権限をどうするかという観点だと、動き始めてからだとなかなかの修正が効かなくなってくると思います。

そういう意味で分権的な視点も必要なので、あまり事細かに決められても逆に困りますが、大きな役割分担とどういう体制で支えていくかという方向性の議論は、国において、まさにこれからの段階なので、そこをしっかりとお願いできればと思っています。

以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。ほかによろしいでしょうか。

それでは、これまでの御発言も踏まえまして関係省庁の皆様方からも御発言をお願いしたいと思います。私から名簿順で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いただければと思っています。発言が終わりましたら、マイクを事務局にお戻しいただきますようお願いいたします。

最初に、内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局からよろしくお願ひいたします。

○内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 萩川次長

今日は、とりまとめありがとうございました。今回のこのリ・デザインの取組ですが、地方の魅力向上とか、いろんな社会問題の解決につながってくる重要な取組だと思っていますし、今、私ども進めていますデジタル田園都市国家構想を実現することにも非常に関連が強いと思っています。このため、こうした自治体の主体的な取組をこれからもしっかりと支援して一緒にやっていきたいと思っています。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、内閣府地方創生推進事務局からお願いいたします。

○内閣府地方創生推進事務局 河村次長

地方創生推進事務局でございます。地域の公共交通リ・デザインの取組は地域の魅力向上や社会課題の解決に資するものでありまして、地方創生の推進においても重要な役割を担っていると考えています。そのため今回、本会議のとりまとめを踏まえましてデジタルの技術等も活用しつつ、多様な関係者による連携、協働を加速化させ、交通のリ・デザインと社会課題の解決に向けた取組を進めていただきたいと考えています。私ども事務局といたしましても、そうした自治体の主体的な取組につき、デジ田事務局とも連携しながらしっかりと後押しをさせていただきたいと考えていますので、よろしくをお願いいたします。

○事務局

では続きまして、警察庁よろしくをお願いいたします。

○警察庁 須永交通局交通企画課理事官

警察庁交通局でございます。交通局といたしましては交通安全の観点から参加させていただいておりますが、今回のとりまとめ案の中では交通空白地における移動手段としての自動運転移動サービスの活用等に係る記載が盛り込まれているところでございます。警察といたしましては道路交通法上に特定自動運行の許可制度というものがございまして、こちらを円滑に運用するとともに引き続き技術開発の動向などを踏まえつつ、関係省庁と連携しながら必要な取組を推進していきたいと思っています。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

○事務局

では続きまして、こども家庭庁からよろしくお願いいたします。

○こども家庭庁 藤原成育局長

こども家庭庁成育局長でございます。こども家庭庁に関しましては教育・子育て・スポーツ分野の部分でございますが、特に放課後児童クラブの送迎における工夫につきまして、とりまとめ案に記載をさせていただきました。放課後児童クラブ送迎支援事業という事業がございます。放課後児童クラブを学校外で実施いただいているときに児童の安全安心を確保するために、授業終了後の学校からの移動時などにバス、タクシーなどによる送迎を行うことができるようにする取組を行っているところでございます。今般のとりまとめ案といたしまして、地域公共交通のり・デザインの方向性を示していただいたところでございますが、本事業における交通事業者への委託が可能であることについて、地方公共団体の関係部局への周知などを通じまして連携・協働の推進に向けた環境醸成に、こども家庭庁としても取り組んでいきたいと考えています。

以上でございます。

○事務局

では続きましてデジタル庁、よろしくお願いいたします。

○デジタル庁 鈴木国民向けサービスグループ企画官

デジタル庁でございます。本日のとりまとめにありましたように、今後急速に人口減少が進んでいくことが予想されている我が国においては地域のモビリティサービスの維持、強化というのは差し迫った現実の課題であり、特に需要密度が低下する局面では需要を的確に捉え、限られた供給資源をこれまで以上に効率的に運用していくことが不可欠であると考えています。そのためにはデジタル技術の活用による生産性の向上が避けられず、自動運転者はもとよりドローンやサービスロボット、そういった地域のモビリティを支える技術の同時かつ一体的な事業化を検討する必要性に迫られると思っております。

そのため現在、デジタル庁でもモビリティ・ロードマップの策定を進めているところでございます。今後はこの地域の公共交通り・デザイン実現会議をとりまとめしております国土交通省

をはじめ、関係府省庁の皆様と連携をしながら、地域のモビリティサービスの維持・確保に向けて必要な政策を着実に推進してまいりたいと考えています。

以上でございます。

○事務局

続きまして総務省、よろしくお願いいたします。

○総務省 西中自治行政局地域政策課長

総務省では、従来から地域公共交通の維持・確保のために地方自治体の取組に関しまして、地方バス、デマンドタクシー等に対する地方財政措置を講じてきたところですが、先般の地域交通法の改正を踏まえまして、ローカル鉄道の再構築に係る国土交通省の補助事業の地方負担についても新たに地方財政措置を講じています。

本会議におきましては、人口減少が急速に進む中でいかに多様な主体が連携して地域住民の足を確保していくかという視点で提言をまとめられておりますが、全国各地の地域のコミュニティにおきましては、地域住民やNPOなど多様な主体が連携・協働して地域課題を解決していこうとする地域運営組織の取組の中でも、地域の足の確保のための取組が大きな位置を占めているところです。総務省として、これらの取組を引き続き支援してまいります。さらに本報告書を踏まえまして、国土交通省とも連携をさせていただき、郵便局の車両を活用した貨客混載等の実証実施に向けた検討を進めてまいります。

以上でございます。

○事務局

では続きまして、文部科学省からよろしくお願いいたします。

○文部科学省 望月総合教育政策局長

文部科学省総合教育政策局長でございます。少子化の中で、学校の統合によってかなり通学の便が悪くなっている地域もあったり、学校の働き方改革の中で、従来、学校の中で行われた部活動について、地域のスポーツ活動や文化活動と一体となって行ったりする観点から、教育活動、文化・スポーツ活動について、子供たちが等しく教育を受ける、あるいは活動に参加できるように、多様な交通手段を活用しながら、関係者との連携や工夫によ

って、子供たちの移動手段の確保に向けた取組を進めていく必要があると思っています。

今回のとりまとめではスクールバスの有効活用、あるいは地域交通、公共交通の効率的な運行の促進という観点や、先ほど申し上げました部活動の地域連携、地域クラブ移行も踏まえた移動手段の確保などについて具体的に記載があり、国土交通省をはじめ関係省庁とも連携をしながら、こうした活動が十分できるような環境を公共交通機関という観点からも、こちらとしても考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

#### ○事務局

では続きまして、厚生労働省からよろしく願いいたします。

#### ○厚生労働省 宮崎大臣官房審議官（総合政策担当）

厚生労働省でございます。構成員の皆様にはこの地域交通を取り巻く現状や先進的な取組、あるいは医療や介護分野にも共通する課題などにつきまして大変幅広い貴重な御知見を賜りまして、心から御礼を申し上げたいと思います。また、事務局の国土交通省にもこのような連携の場、プロセスを御用意いただいたことに感謝申し上げたいと思います。

本日のとりまとめの中では、厚生労働省の関係では介護サービス事業所や障害福祉サービス事業所による送迎、あるいは医療分野でへき地患者輸送車による送迎などについての記載が盛り込まれています。これらの点を含めまして、今後関係者による連携・協働の取組が現場で円滑に進むためには自治体の関係部局などへの丁寧な周知が大変重要になってくると思っています。本とりまとめを踏まえまして、引き続き関係者の皆様とよく連携をさせていただいて取り組んでまいりたいと考えています。引き続きどうぞよろしく願いいたします。

#### ○事務局

では続きまして、農林水産省からよろしく願いいたします。

#### ○農林水産省 神田農村振興局農村政策部長

農林水産省農村振興局でございます。私どもが担当しております農村地域につきましては、特に人口減少、高齢化の進行によりまして集落の機能自体が大きく低下し、農業生産の停滞と地域の衰退が大きく懸念されているということで、地域の活性化を図るためにな

るべく都市部から多くの人を呼び込んで関係人口を増やすといった取組とともに、今、住んでいる方が農地を守っても生活できないといったことにならないようにコミュニティの維持を図っていく必要があると考えています。そういう中で地域公共交通の問題、非常に深刻な問題と受け止めをしているところです。

今回のとりまとめの中におきまして、私どもは都市部から人をお招きするため、農泊ということで農山漁村での滞在と体験活動を組み合わせた活動をしているわけですが、せっかくそのコンテンツを磨いてもそこまで到達する足がないといったことにならないように取り組む必要があります。

そういう中で今回、国交省でそういうアクセスなり、柔軟に対応している事例をとりまとめさせていただいたということで、これについても関係者に周知をしていくとともに、その地域で移動手段の確保について取り組むべき地域に根差した主体として、いわゆる農協（JA）も位置づけていただいておりますので、農協グループに対しても今回の自家用有償旅客運送制度の見直しについても周知をしてまいりたいということで、このとりまとめに盛り込んで頂いているところです。

農林水産省といたしましても、今回のとりまとめを契機といたしまして、少しでも多くの地域で課題解決につながるように国交省、その他の関係部署とも連携して取組を進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。

#### ○事務局

では続きまして、経済産業省からよろしく申し上げます。

#### ○経済産業省 吉田地域経済産業政策統括調査官

経済産業省でございます。経済産業省といたしましても、このとりまとめに位置づけられました政策の推進に向け、国交省をはじめ関係省庁としっかり連携をし、貢献をしてまいりたいと思います。

具体的に2点申し上げます。まず、インフラの共通仕様、規格等の策定等を目指しておりますデジタルライフライン全国総合整備計画に関しましては本とりまとめにも盛り込まれております、駅やバスターミナル等のモビリティハブの整備としっかり連携し、重複投資を回避し、官民で効率的な投資を行うための大きな構想にしていけるよう取り組んでま

いりたいと思います。

2点目ですが、経産省では国交省とともにAIオンデマンド交通や自家用有償旅客運送制度等を活用したMaaSの実証実験、実証支援にこれまで5年間で85の地域で取り組んでまいりました。自動運転、MaaSはビジネスモデルの構築が普及の鍵であり、業種連携やバリューチェーンのデータ連携等、さらなる取組についても当省のモビリティDX検討会において検討を行っているところです。引き続き、国交省はじめ関係省庁と連携して取り組んでまいります。

以上でございます。

#### ○事務局

では続きまして、環境省からよろしく願いいたします。

#### ○環境省 鏈水総合環境政策統括官

環境省でございます。まず、とりまとめ案の冒頭部分に、地域公共交通は脱炭素社会の実現という観点からも重要であるとの御認識を示していただいたこと、大変感謝申し上げます。

地域公共交通はCO2 排出削減ということはもちろんでございますが、それだけではなくて地域において循環共生型社会の実現を目指す上で持続可能な地域の基盤となる重要な地域資源と考えています。今月中に閣議決定を目指しております第六次環境基本計画におきましても、この会議のメインテーマでございます地域公共交通のリ・デザインにつきまして、我が国の国土のストックの価値を向上させ、持続可能なものにするための重要な取組の一つと位置づける予定です。

環境省といたしましては今、申し上げました新たな基本計画、それから今回のとりまとめを踏まえまして、引き続き脱炭素先行地域におけるLRTやBRT等の取組、それから自治体における電動バスの導入支援などを通じまして地域の脱炭素化と地域公共交通の維持発展に貢献できるよう取組を進めてまいりたいと思います。

#### ○事務局

それでは、最後に国土交通省からよろしく願いいたします。

○国土交通省 舟本大臣官房審議官（公共交通政策、物流・自動車局担当）

私は公共交通政策部門と物流・自動車局を兼ねておりますので、今日は物流・自動車局の局長の鶴田が所用により欠席のため、審議官の舟本から、物流・自動車局の立場で御挨拶をさせていただきますと思います。

今回おまとめをいただきました、とりまとめでございますが、中身は当然のことながら私どもの物流・自動車局で実際、現場でやっていく仕事というのがたくさん盛り込まれているところでございます。皆様、御案内のとおり、自家用有償旅客運送制度や、4月から始めました「日本版ライドシェア」と言われております自家用車活用事業も今年に入りまして新たに大幅な見直しをしたり、新たな制度化をしたりということで、この制度自体も大きく動いているところです。

これはもともと各地域のコロナ禍もありましてドライバー不足等々、急激な状況の変化に応じて、私どもとしても急ピッチでいろんな制度を設計させていただいたところです。まだまだ不十分なところがありますが、最終的な目的はこのリ・デザイン実現会議の目的でもございますが、地方の足をしっかり確保していくことだと思っておりますので、私どもとしても制度改善を不断に行いながら、またこの会議の主眼であります交通部門だけではなく多様な方のお力を借りながら地域の足をしっかり守っていけるようにやっていきたいと思っております。引き続きの御指導、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○国土交通省 村田鉄道局長

鉄道局長でございます。まず、全体のことから申し上げますと、鉄道に関しましては地域間のところで幹線鉄道ネットワークの高機能化といった方向性を改めてとりまとめていただきありがとうございます。途中の回で山形県やJR西日本からも御説明がありましたけれども、この地域間の交流人口の拡大、あるいは経済の活性化といった大きな効果がこの幹線鉄道ネットワークにあること、こういった認識を共有していただいたことは非常に私どもとしてもありがたかったと思っております。また阿部知事、富田相談役からも重要性について度々御指摘いただいたことを踏まえまして、私どもとしてもしっかりとこういった取組を進めてまいりたいと考えています。

それから併せまして今日、富田相談役から貨客混載の話もございました。新幹線を活用した物流に関しましては比較的新しい取組だと思っていまして、これはJR東日本だけでは

なくて東海道新幹線、あるいはJR九州の九州新幹線も含めてある程度ネットワーク化が進みつつあると認識しています。このような取組は、富田相談役がおっしゃったように物流2024年問題の対応のみならず、地域の産品を様々なところで速やかに活用いただけるという地域活性化の取組にも大きく資すると考えております。こういった取組を私どもとしてもどんどん後押ししてまいりたいと考えていますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

以上です。

#### ○国土交通省 石原公共交通政策審議官

公共交通政策審議官の石原でございます。事務局を代表しまして、改めて有識者、そして各省庁の構成員の皆様はこの半年間にわたる御協力、熱心な御討議に対して感謝を申し上げます。本当にありがとうございました。

私自身も特に各省庁との調整、対話を通じましていろいろ勉強になりましたし、様々な制度がこうなっているのかという気づきもあったわけですが、一言でまとめてしまうと、実は今の仕組みでも結構できることがあるんだなということを改めて再認識した次第です。それをこの会議を通じまして今日、少し分かりやすく整理整頓をさせていただいたのがこのとりまとめかと思っています。大事なことは今日も多くの方から御発言いただきましたが、しっかり周知をして分かっていただくことだと思います。そのためのPR、広報、説明をこれからしっかり我々事務方がやっていかなければいけないという思いを強くしたところでは。

そういう意味では、とりまとめの資料2の18ページ目までに書いてあることは着実に迅速にやっつけようと思っておりますし、そして今日、多数御指摘いただきました19ページ目ですが、これはしっかり今後の検討課題として受け止めて、また各省庁にも御協力いただきながら進めていきたいと考えております。本当にこの半年間、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。これまでの御発言も踏まえまして、全体を通じて御出席の皆様方、御意見や御発言ございましたらお願いいたします。

(発言なし)

ありがとうございました。

それでは、構成員の皆様方から頂いた御意見につきましては、趣旨を踏まえさせていただきまして事務局で整理をし、本日のとりまとめ案に反映させていただこうと思っております。そして反映させたものをもって本会議のとりまとめとさせていただきます。

とりまとめに当たりましては、事務局において各構成員の皆様方にも内容を御確認いただきながら作業を進めたいと思いますが、内容の大幅な変更を伴わないような修正につきましては、議長である国土交通大臣に御一任いただきたいと考えていますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。それでは御異議がないようですので、そのように進めさせていただきます。

#### 4. 閉会

##### ○事務局

それでは、最後に斉藤国土交通大臣より一言お願いいたします。

##### ○斉藤国土交通大臣

地域の公共交通リ・デザイン実現会議は、昨年9月に第1回の会合を行いました。以来、今日も含めて6回、有識者委員の先生方には、本当にお忙しい中御参加いただき、御熱心に御議論いただきました。また各省庁の代表の方にも御議論に加わっていただき、本当にありがとうございました。

私は議長をさせていただきましたが、議長と言いながら、フルに参加させていただいたのは1回目と、そして今日の6回目でございます。心苦しいところはございますが、皆様のおかげで議論をまとめさせていただくことができました。この場をお借りしまして、改めて、議長として心から御礼を申し上げる次第でございます。今日、頂きました御意見の中には、議長のリーダーシップでしっかりやってください、という御意見もありましたので、しっかりと反映させていただきたいと思っております。

今日、冒頭、G7の話をさせていただきました。G7交通大臣会合は歴史ある会合ですが、誰もが、つまり高齢者の方も障害を持った方も行きたいところに自由に行けるということ

は、実はこれまで、このG7 の会合でもあまり話合われることがありませんでした。昨年、日本が議長国をしたときに問題提起をして、これは非常に重要なテーマであるという認識を得たところでございます。

本当に自由に議論をいたしまして、アメリカのピート・ブティジェッジ運輸長官からは、アメリカにもそういう問題意識はまだあまりなかったが、アメリカにおいても非常に重要な課題であり、今後考えていきたいという発言もあったところでございます。そしてヨーロッパのG7 各国等5名の方からは、確かに以前からそういう意識を持って交通政策をやってきたという御発言がございました。ヨーロッパでも、最終的には環境とも調和した、そういう公共交通体系が必要なだろうという議論もしたところです。

私は、こうした意識を持って交通政策に取り組む一つの典型として、先日私も訪問させていただいた、シンガポールがあると考えております。シンガポールは、車を持つ権利を買うためだけに1,000万円ぐらいかかるようにしており、全体の自家用車の総数を抑えています。その上で、公共交通機関である鉄道、バスは本当に充実していて、そして本当に安い値段で自由に使えるという社会だということです。

今回の結果を、個人が本当に移動の自由を持つような社会を目指していくための、大きな一つのステップとさせていただきますので、今後とも御指導をどうかよろしくお願いたします。本当に御議論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、本日も活発な御議論いただきましてありがとうございました。

本会議も本日で最終回ということですが、先ほど申し上げましたとおり、とりまとめについては調整の上作成し、今月公表できればと考えています。本会議でとりまとめました解決策をこれから実現していくわけですが、引き続き有識者の皆様方、そして関係省庁の皆様方の一層の御協力をいただきたいと思いますので、引き続きよろしくお願いたします。

それでは、これをもちまして第6回地域の公共交通リ・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。