

## 地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）議事要旨

日 時：令和5年9月6日（水）15:00～16:10

場 所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

議 題：1 開会

国土交通大臣挨拶

2 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題について

3 意見交換

4 閉会

配付資料：資料1 地域の公共交通リ・デザイン実現会議の開催について

資料2 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題（国土交通省資料）

参考資料1 東日本旅客鉄道株式会社 富田会長 ご説明資料

参考資料2 株式会社アイシン 吉田代表取締役社長 ご説明資料

参考資料3 長野県 阿部知事 ご説明資料

出席者：斉藤 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取締役会長

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

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

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

小林 豊 警察庁長官官房審議官（交通局担当）

高田 行紀 こども家庭庁成育局総務課長

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
里見 朋香	文部科学省大臣官房審議官
鹿沼 均	厚生労働省政策統括官（総合政策担当）
長井 俊彦	農林水産省農村振興局長
飯田 健太	経済産業省地域経済産業グループ長補佐
浦田 秀行	経済産業省大臣官房審議官（製造産業局担当）
石原 大	国土交通省公共交通・物流政策審議官
天河 宏文	国土交通省都市局長
丹羽 克彦	国土交通省道路局長
村田 茂樹	国土交通省鉄道局長
鶴田 浩久	国土交通省自動車局長
加藤 進	観光庁次長
堀上 勝	環境省大臣官房審議官

## 1. 開会

### ○事務局

皆さん全員おそろいになられましたので、ただいまから、第1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、御多用のところお集まりいただき、ありがとうございます。それでは、まず、議事に先立ちまして、斉藤国土交通大臣から御挨拶いただきます。

大臣、よろしく願いいたします。

### ○大臣挨拶：斉藤 国土交通大臣

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。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。

地域の公共交通については、人口減少などによる利用者の減少が続く中、コロナ後も回復の見通しは厳しく、将来にわたって安定的なサービス提供をいかに実現していくのかが大きな課題となっております。その一方、都市圏内や地域間の交通については、インバウ

ンドの急速な回復などを踏まえた対応も求められているところです。

このため、国土交通省においては、本年を地域公共交通再構築元年と位置づけ、先般の地域公共交通活性化再生法の改正も踏まえ、交通事業者と地域の多様な関係者との連携・協働を通じて、利便性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築、リ・デザインを進めているところでございます。

このような中、先般、総理より、関係大臣と連携し、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置するよう御指示がありました。これを受け、交通や地域の実情に知見を有する有識者の皆様方、さらには、関係する11の府省庁にお集まりいただき、この会議を立ち上げました。

この会議を通じ、政府一丸となって地域の抱える足の問題について検討を深め、デジタルも活用して地域の実情に寄り添った解決策を見だし、具体的な取組を実行していくことで、お年寄りから子供まで誰もが行きたいときに行きたいところへ容易に行くことのできる社会を実現していきたいと考えております。

先日、G7の交通大臣会合を伊勢志摩で行いました。今年は日本が議長国ですので、私が議長をさせていただき、私からは、まさに人口減少・少子高齢化の中で地域公共交通をどう守っていくかが日本の今抱えている一番大きな問題であり、今国会でこのような法律を改正したと、こう問題提起をいたしました。

EUも含め、ほかの国も、正直に申し上げると、まだ日本ほどの危機感はないという様子でした。けれども、日本がこのような現状にあるということは皆さまにも認識いただき、移動の自由というものは自由と民主主義の基本である、G7は自由と民主主義という共通価値観を共有する国々の協議体であり、そのような中で地域の公共交通を守っていくことは民主主義を守っていくことにも通ずるのではないかと、そういった議論を、このG7の年に、交通大臣会合でもさせていただいたところです。これからの日本にとっていかに重要な課題であるかということ、改めて実感いたしました。

構成員の皆様には、ぜひ忌憚のない前向きで活発な御議論をお願い申し上げ、私からの御挨拶とさせていただきます。

どうかよろしく願いいたします。

○事務局

ありがとうございました。

では、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、報道関係者の方々につきましては、会議終了までオンラインの形で傍聴が可能となっております。

(報道関係者退室)

本日は、有識者の皆様や関係府省庁の皆様方に構成員として御参加いただいております。

なお、構成員のうち、広島電鉄の棕田社長におかれましては、御都合により代理出席となっております。また、長野県の阿部知事におかれましては、あちらのほうですけれども、オンラインで参加いただいております。

本日の資料につきましては、議事次第に記載のとおりです。いずれもお手元のタブレット及び窓際の方に設置したスクリーンに投影いたします。また、構成員の方から御提出いただいた参考資料につきましては、皆様のお手元に紙媒体でもお配りしております。

本日の資料につきましては、参考資料も含め、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、議事につきましては、後日、事務局から皆様方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。

その他、本会議につきましては、資料1にまとめております開催要領に基づき進めてまいります。

## 2. 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題について

### ○事務局

それでは、議事を進行させていただきます。資料2につきまして、公共交通・物流政策審議官の石原から説明いたします。

### ○石原公共交通・物流政策審議官

公共交通・物流政策審議官の石原でございます。改めまして、お忙しいところ、皆様には本日御参集いただき、大変ありがとうございます。

今日の会議をきっかけに、地域の抱える足の問題について、ぜひ皆様のお知恵とお力をお借りしながら、一緒に前向きに考えていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、着座にて進めさせていただきます。お手元のタブレットの方、資料2の投影をお願いいたします。

まず資料の1ページ目、本日は、地域の公共交通を取り巻く現状と、「連携・協働」を進める視点及び検討の方向性の二部構成で御説明させていただきます。

次の2ページ目、地域の公共交通を取り巻く環境をまとめています。

我が国の人口は、地方部を中心に減少が続いており、結果として、長年住民の生活を支えてきた商店が廃業してしまう、また、病院や学校の統廃合ということが起きており、日常生活における移動の足をどう確保をするのかという問題は、年々深刻化してきています。

高齢ドライバーの運転免許返納の動きも進んできていますが、生活の足として自家用車に頼らざるを得ない地域においては、免許返納後の足をどう確保するのかを懸念して返納をためらっている方も多いように伺っています。

一方、外国人旅行者が急速に戻ってきており、一部の地域では、バスやタクシーが不足して住民の生活にも影響が出ている状況も生じているところです。

3ページを御覧ください。公共交通事業者の現状についてです。

公共交通の利用者数について、元々、人口減少などもあって右肩下がりだったところに、先般のコロナ禍によって利用者が大幅に落ち込み、現在もコロナ前の水準には戻っていないという状況です。

このため、多くの事業者の経営状況は依然厳しい状況にあり、また、こうした状況に、昨今のドライバーをはじめとする人手不足が追い打ちをかけている、その結果、公共交通サービスの提供にも影響が生じてきている、こういう状況にあります。

一方、公共交通分野におけるDXの取組状況は他の産業に比べて遅れており、依然としてお客様との間では現金によるやり取りが主流であるというような事業者も多いですし、また、運行ダイヤの編成、あるいは、車両や設備の管理といった面でまだまだ多くの人手を割いている現状にあります。

こうした現況を踏まえて、地域公共交通の利便性と持続性を高めるため、関係者がどのように連携・協働を進めていくべきか、その視点と検討の方向性について、この次のパートで御説明をさせていただきます。

資料の5ページ目を御覧ください。

ただいま述べた公共交通を取り巻く環境については、地域ごとに現状や課題は、様々であり、その結果として、処方箋も異なってくると思いますので、今回は、この図のように、AからCの3つのエリア、Aはいわゆる田舎、過疎地など、それから、Cが東京など大都市、その間のBという、この3つのエリア、それから、このエリア同士を結ぶ地域間輸送

というD、この4つのカテゴリーに分けて現況を整理し、取組の方向性について考えていきたいと思っております。

6ページを御覧ください。まずは、中小都市、交通空白地であるAです。

この地域は、公共交通事業者によるサービス提供が著しく不足している、または、存在していないエリアです。したがって、地方自治体やNPO法人などが、この住民の移動サービスを提供、あるいは補完している現状にあります。

こういった地域であるため、取組の方向性の案として、5つほど列挙しております。まず、こうした地域では、その地域にある人材や車両、施設といった資源が限られているため、現在ある資源を最大限に活用する資源のマルチタスク化という方向性。

2点目として、地域内の移動サービスについて、民間の交通事業者には頼れない現状があるため、自家用車による旅客サービス、現在、自家用有償旅客運送という仕組み、制度があり、交通空白地における輸送や福祉有償運送などにおいて全国で活用されていますが、ここの活用をもっと図るべきではないか。

3点目として、こうしたエリアでは、定時・定路線・大型車という典型的な乗り合いバスサービスは不向きですので、地域内にあちこち点在している小さな移動需要をうまくすくい上げて、それを効率的に組み合わせる移動サービスを提供するAIオンデマンドという取組が全国であります。こうした取組の活用、あるいは、将来的に、このようなエリアは人や交通量が少ないからこそ、自動運転の実用化を積極的に進めていくべきではないか。

4点目として、近年、各地域でカーボンニュートラルに向けた取組が拡大していますが、太陽光や風力由来の再生可能エネルギーの発電事業を行っている地域では、こうしたエネルギー事業で得られた収益を当該地域の足のサービスに活用することで公共交通の持続性を高めることができるのではないかと。

最後に、特に交通空白地などが中心になりますが、免許を返納した高齢者自身が安心・安全に利用できる新たなモビリティの開発というようなものも必要ではないかと。

以上5点、方向性として考えられる案を挙げさせていただきました。

次に、資料の7ページ目と8ページ目に、こうしたエリアで行われている先進的な取組事例を紹介させていただいております。

まず7ページ目の左側は、茨城県の常陸太田市で行われている、通院バスやスクールバスを路線バスに統合して、輸送に係るリソースの効率化と公的負担の抑制という効果を出

すことに成功している事例です。

右側は宮崎県の西米良村で行われている、貨客混載の取組と、それから、様々な機能を集約させたモビリティ拠点というものを整備して、にぎわいの創出に成功している事例。

次の8ページ目の左側は、北海道の上士幌町で行われている自動運転やオンデマンド交通の取組、右側は、脱炭素先行地域にも選定されている岩手県宮古市で計画されている、再生可能エネルギー事業によって得られた収益を公共交通機関の維持・確保に活用しようという取組です。

続いて、9ページを御覧ください。Bのエリア、地方中心都市などをイメージしたエリアですが、このBというエリアは、Aとは異なり、交通事業者によるサービスがそれなりに提供されているエリアを考えています。

しかしながら、住民の移動手段は専ら自家用車という地域が多いように思っております。地域にもよりますが、利用者が多かった昔の名残もあって、現在においても街の中心部では複数のバス事業者が同じ区間に重なり合って路線を引いている。一方で、郊外では、利用者の減少に伴って、赤字路線を抱え、どの事業者も厳しい経営状況にある、このようなところもあります。

また、昔から現在に至るまで民間事業者による公共交通サービスが提供されているということもあり、総じて、地域の足の問題が見えにくい。その結果、地方自治体においても、この問題を我が事として積極的に対策を考えて取り組むという自治体がなかなかない、こういう状況にもあろうかと思えます。

また、一部の観光地では、インバウンド客をはじめとして多くの観光客が集中して、バスに乗り切れない、あるいは、タクシーがつかまらなくて病院に行けない、こうした地域住民の生活にも影響が出ているところもあります。

こうした地域の取組の方向性の案として4点、まとめております。

まず、複数事業者によるサービス提供が行われているエリアを念頭に、交通事業者の連携・協働を促進していくというもの。令和2年に独占禁止法の特例法が制定され、乗合バスの運行路線、本数の調整、共同運営などについては、独禁法の適用除外となっており、幾つかの地域でもこうした取組が進んでいるところです。こうしたスキームをもっと活用すべきではないか。

次に、病院や福祉施設、あるいは学校などが自ら車両を保有して送迎のサービスを行っているような場合に、その地域にあるバス事業者と連携して、例えば、そのバス事業者に

アウトソーシングするとか、トータルで資源の有効活用、サービスの効率化と質の担保、コストの抑制、こういうものを図っていくようなことも考えられないのかというのが2点目。

3点目として、生活サービス機能と居住を集約して、人口を一定のエリアに集積させて、そこを公共交通ネットワークで結ぶという、コンパクト・プラス・ネットワークという考え方でまちづくりを推進していく。

最後、4点目として、デジタルの活用によって輸送サービスの効率化と高質化を両立させるという、この方向性を打ち出しております。

先進的な事例として、次の10ページ目です。左側は、広島市内中心部を運行している複数のバス事業者による共同運営体制の構築。右側は、先日開業しましたが、LRTを軸としてコンパクトなまちづくりを推進している宇都宮市の事例です。

11ページ目を御覧ください。東京圏、大阪圏といった大都市を念頭に置いたCのエリアです。このエリアは複数の交通事業者によって一定水準のサービスが提供されていますので、個々の事業者が提供している輸送サービスそのものに特段の問題はないと思われま

す。

ただ、交通ネットワーク全体で見ると、個々の鉄道やバスの路線が非常に複雑に絡み合っている。あるいは、拠点となるターミナル駅は、日常的に混雑が激しい上に、地上から地下まで空間をフルに活用した、一種迷宮とも言えるようなつくりになっているところもあり、特に出張者ですとか旅行者など外から来た方には、利用に当たって戸惑ってしまう、使い勝手が悪いというような面もあらうと思われま

す。

したがって、こうしたエリアでは、デジタルを有効に活用することで、個々の利用者が必要としている情報を簡単に得られるような仕組みとか、事業者間の垣根を越えた乗車券やパスを設定して、運賃の支払いなどの負担を軽減するというようなソフト面での改善を行って、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充していくというようなことが必要なのではないか。

次のページの事例ですが、左側は、1つのアプリで複数の交通モードの情報を得たり、予約・決済まで実現するということを目指している関西Ma a Sの取組、右側は、混雑情報を様々な段階で提供している京都市の事例です。

最後に、Dのカテゴリー、地域間の輸送です。資料13ページを御覧ください。

地域間を結ぶ公共交通ですけれども、これも状況は様々でして、例えば、東京と大阪や



福岡といった大都市間については、新幹線や航空ネットワークなど複数の選択肢があり、それぞれ高いレベルのサービス提供が行われているところですが、地方都市間ということになると、距離の割に時間がかかるなど、大都市間の移動サービスの水準と比較して、相対的に少し低い状況にあると言えます。

2つ目の丸ですが、本年7月に閣議決定された「国土形成計画」においては、「シームレスな拠点連結型国土」という概念を国土構造の基本構想として打ち出し、地方への人の流れをつくり出す、拡大していくとされたところです。

コロナ禍も経て暮らし方や働き方に対する人々の意識も変わり、生活の質、クオリティ・オブ・ライフを重視するという考え方も浸透してきたこともあり、地方への移住や都市と地方の二地域拠点居住への関心も高まっているというデータもあります。そのほか、急増しているインバウンド旅行者をいかに地方に誘客していくかという課題への対応も必要になってきています。

このため、広域圏内あるいは広域圏間の交流促進を図る観点から、幹線鉄道をはじめとする広域的な公共交通の高機能化、サービスの質の向上を図る必要があるのではないかと、いう方向性を打ち出しています。

次のページには、左側に、JR西日本と兵庫県丹波篠山市が連携して取り組んでいる移住促進の取組、右側には、JR東日本が取り組んでいる観光客を地方へ誘客するためのMaaSの構築について取り上げております。

以上、これまで4つのカテゴリーごとに、公共交通の現況とそれを踏まえた取組の方向性の案ということを提示させていただきました。

ただ、こうした取組を実際にやっていく、実施していくということは、なかなか容易なことではありません。今回御説明した各事例に取り組んでいる事業者、あるいは、自治体に対して当方からヒアリングを行い、事業を始めるに際しての御苦勞や、現在事業を実施している中で感じている課題などについて整理しました。

15ページを御覧ください。

まず、人材・体制面の関係です。

人材不足、連携不足、データ不足という3つの不足について声が上がっています。人材は、バスやタクシーのドライバーのみならず、交通を担当する自治体の職員の方がなかなか確保できない。あるいは、当該地域の足をどうこれから変えていくのかというグランドデザインを描いて、関係者を巻き込んで引っ張っていくという指令塔役まで、ありとあら

ゆる人材が地域・地方には不足している。

連携面という意味でも、例えば、鉄道とバスの連携という交通事業者間の連携や、自治体と交通事業者間、あるいは、自治体内の交通部門と他部門の連携まで、様々な場面で連携をもっと図っていくべきではないかという声が聞かれているところです。

また、地域の交通に関する現状やニーズに関する基礎的なデータがなかったり、あるいは、同じエリアでも、事業者が異なるとデータがあったりなかったりというような声も聞かれているところです。

続きまして、資金面です。

特にAやBのエリアでは、輸送サービスの提供において、民間事業者の採算ベースに合わないところが多いだけに、地域の公共交通の維持のためには、公的セクターによる一定の負担が不可欠となってくるところですが、公共交通の果たしている多面的な役割、価値を理解してもらうのが難しいということで、自治体の中でも公共交通へ財政支援の優先順位を上げるというのは難しいというような声、それから、移動や輸送に関係する各省庁の支援制度は実はいろいろあるものの、補助対象や要件が様々で、全てを理解するのが難しい、整理されたものもないということで、うまく活用しきれていないという声もありました。

そのほか、様々な関係者と新たな取組を始めるに当たっての資金調達、ファイナンスに関する知見が乏しいとか、DXやGXの推進の必要性や意義は理解できるものの、初期投資の負担をどうするか、あるいは、実証実験後の実装段階における資金繰りをどうしていくかという不安についても意見が寄せられています。

その他、AIオンデマンド交通などの新しい取組を行おうとすると、既存の交通事業者との調整が難しく、地域で合意形成に至らない、あるいは、ほかの用途に供している車両とか施設、これを一般交通の利用にも使用するという場合に、制度面や運用面における制約も場合によってはある。また、移住や二地域拠点居住の推進という観点から、幹線交通における長距離移動の負担が制約となりかねないという声もあったところです。

以上、地域の将来にわたってどう維持して利便性を高めていくのかという議論をこれから始めるに当たり、地域の公共交通を取り巻く現状と、検討に当たっての視点・課題について御説明をさせていただきました。

### 3. 意見交換

## ○事務局

それでは、続きまして、本日御出席の有識者の皆様方から順次御発言をお願いいたします。時間の都合上、おおよそ1人3分以内を目安に御発言いただければと思っております。また、順番につきましては、この場に御出席の方々から名簿順で、また、その次に、オンライン参加の阿部知事に、それぞれ順次、御指名させていただきます。

それでは、最初に、三浦法律事務所弁護士の越先生、よろしくお願いいたします。

## ○三浦法律事務所 越弁護士

よろしくお願いいたします。三浦法律事務所の越でございます。

私は、2012年から2020年まで滋賀県大津市で市長をしていましたので、今日は特に基礎自治体の立場から、現状や課題をお話いたします。

まず、大津市は、今日御紹介いただいた中では、AとBの地域に該当しており、深刻なのはAの地域であると思います。

具体的には、駅から10キロ、20キロあるような地域で、公共交通がない、またはバスが廃止されて、高齢者の方が病院や買物に行く手段がない、80歳、90歳になっても運転せざるを得ない。こういうことがAの地域の現状かと思えます。

そのような状況の下、大津市で取組を行った中で、公共交通のリ・デザインがすごく大事だと思ったことをお話しさせていただきます。

こういった地域でバスがあったけれども、1日に3本とかしかない。先ほど斉藤大臣からお話があったように、行きたいときに行きたいところへ行けるということがすごく大事だと思いますが、1日に3本とかないと、全然行きたいときに行けない。

そこで、バスが廃止になった代わりに、デマンドタクシーを入れたことがありました。そうすると、それまで高齢者の方はバスを待ったり、お買物に行かれても帰りが3時間後だったりとかいったことがあったんですけども、デマンドタクシーだとおうちまで行ける、帰りも重い荷物を持たなくていい、行きたいときに行って、帰りたいときに帰ってこられる。また、市でバスの補助金も出していたんですが、デマンドタクシーに変えることによって、市の補助金も減った。

ただ、実際やってみると、決して容易ではなく、地域の方は鉄道とかバスがなくなるということに対する恐怖感がある。すごく反対もある。しかし、将来の姿の、実際にタクシーのほうが便利になりましたよねという姿を見せることにより、リ・デザインができて、

実際は行きたいときに行きたいところに行けて便利になる、そして、予算的にも少なくともあることができると思っています。こういった対応は自治体の責任でもありますし、こういうことを地域の方に説得していくというのは首長の責任でもあると思います。

そういう中で、3点、思うところを述べさせていただきます。

1つ目は、公共交通と交通以外との連携が、今後ますます重要になってくるという点です。御紹介いただいた事例の中にもありましたが、基礎自治体レベルでは、特に大きいのは福祉、学校関係。学校のスクールバスのほか、介護事業所などが送迎バスを出していたりします。地域の方の自主的な送迎も既に行われている。それに高齢者の方が乗れるようになると、まさに地域の範囲で、今あるものをリ・デザイン、再構築することによって便利になると思います。

2点目は、デジタルです。大津市では、自動運転、MaaSを実施し、国交省からも補助金をいただきました。運転士不足の中、地域で自動運転に取り組むためには、国の支援は大変ありがたかったと思います。自治体には新しい技術に対する知識がなかなかないため、金銭的な支援とともに新しいデジタルに関する支援をいただくと、MaaSも含めてですが、自治体としては、ありがたいと思います。

また、これに関連して規制緩和もあると思っていまして、大津市ではカーシェアリングはやっていたんですけども、やはりライドシェアの部分、その辺りがもう少し、今でも自家用有償運送でできる部分はあると理解しているんですが、その範囲が広がると、もっとできることがあるかと思っています。

最後に、3点目です。子育てとか、福祉とか、各省庁でばらばらになっているような補助金について、もう少し自治体で自由にリ・デザインするときに使えたりとか、あとは、バスだけに結構補助金が出ているんですが、それを新しい形に自治体が変わるときにも補助金が出たり、特に自動運転とか新しいものに補助金とか技術的な御支援があると、自治体も新しいことに取り組めるのではないかと思います。

私からは以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。続きまして、JR東日本の富田会長、お願いいたします。

#### ○東日本旅客鉄道株式会社 富田会長

ありがとうございます。富田でございます。

参考資料1として資料も用意しており、私からは3点申し上げます。

先ほどの石原審議官からの御説明にもありましたが、都市間の交流人口の拡大を行うための幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上は極めて重要と考えています。新幹線計画だけではなくて、山形・秋田新幹線のような新幹線と在来幹線を結びつける、こういったものの利便性を高めることは非常に重要ではないかと考えています。

今後、幹線鉄道の整備はもとより、幹線鉄道と地域交通、ローカル線、バスやオンデマンド交通、あるいは、これからのライドシェアといったものをどう結びつけていくのが極めて重要な課題です。同時に、幹線鉄道と他業種との連携、具体的には観光業者、トラック等の運輸業者、あるいは農林水産業者といった方々との連携について、デジタルの力を使って広めていくこと。これを国の強いリーダーシップで実現していただきたい。そのことが地域を活性化する非常に大きな力になると確信しています。

2点目は、デジタル技術を活用した地域の公共交通の利便性や生産性の向上の問題です。

具体的には、デジタルインフラ環境整備の一つとして、S u i c aを使った地域連携I Cカードについて私どもの管内13地域で実施済みです。S u i c aの機能プラス地域交通の割引など地域独自のサービスを組み込んだサービスの提供を行っています。

さらに、マイナンバーカードとS u i c aを紐づけることで、マイナンバーカードを持たずにS u i c aによるタッチで、属性に応じた交通料金の支払いや、将来的には地域の商店街での割引特典の享受といったことを可能にできるのではないかと。群馬県前橋市でスタートさせた取組みを全国的に広げる。

それから、M a a Sの導入について、交通系だけではなく、様々な他業種を組み合わせ、広域サービスを提供することで、地域のデジタルインフラ環境をつくっていくことができるのではないかと。こういった点について、国を挙げての推進、御支援をお願いしたいと思います。

私どもも、地域ローカル交通のプラットフォームとして、M a a Sを幾つか実施していますが、採算的に非常に厳しい。自治体の方々とも大変苦勞をいただいておりますが、なかなか現実的にはうまくいっていない。やはり、スタートアップ企業や、地域住民の皆さんや地域の方々との連携、また、国の規制緩和というようなものを合わせて、関係者が一体となって取り組むことが必要だと痛感しているところです。

最後に、地域の課題解決に向けた交通以外の分野との連携ということで、一つは202

4年問題の解決や脱炭素の観点から、いわゆるモーダルシフトの推進をお願いしたい。トラックと鉄道の連携や、旅客用の鉄道車両での荷物運送について、私どもも一部、新幹線や在来特急で始めましたが、こういったことの推進について、ぜひ御支援をいただきたい。

それから、二酸化炭素を発生させない水素電車について、鶴見線で実証実験を行っています。規制もあり、実用化に向けてのハードルが高いのですが、こういった問題の解決にお力添えをいただきたいと思います。

最後に、“デジタルステーション”ということで、デジタルの力で駅の機能を幅広く展開する、例えば、私どもで今、対面とオンラインのハイブリッド型のクリニックやエキナカカレッジ、英会話教室、あるいは、ワークプレイス等々を駅に展開しています。そうしたことを通じて地域を元気にしていく。そうしたことも、これからの方向として必要かと思っています。

以上3点申し上げました。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。続いて日本郵政社長の増田様、よろしくお願いいたします。

#### ○日本郵政株式会社 増田社長

ありがとうございます。

まず、第1回目の会議ですので少し理念的なお話になりますが、この会議の立ち位置についてです。内閣として、交通分野で交通弱者を日本からなくす、交通分野で誰一人取り残されることのない社会をつくるために、多くの関係各省が集まる会議の場をつくって、全ての持てるリソースを出していくための会議を今回設置した、政府全体のみならず、各界各層で確認し合って、そういう国柄にしていくための会議であるというように、きちんと位置づけておくことが必要ではないかと思っています。

デジタル田園都市国家構想実現会議では、私と今お話しされました富田委員がメンバーになっていますが、あちらでも、デジタルテクノロジーを最大限活用しながら、誰一人取り残されることのない社会づくりをしていこうとしており、これから人口減少社会の中で、きちんとこういう国づくり、国家づくりをしていく、交通弱者ということをもう我が国においては生み出さないということを改めて確認しておきたいと思います。

その上で、先ほどお話のあった地域別にABC、それから地域間の連携のDと、こうい

う類型で考えていくことは、私は大変適切な問題の捉え方だと思います。これまで、交通事業者ごとに問題解決を探っていくというアプローチで、必要な補助金等々も投入するということでしたが、そこには限界があって、地域ごとにきめ細かく、交通の望むべき方向性を考えていくべしと、このように思います。

その際の手がかりとして、参考資料の2ページに、先般、公表されました社人研のほうの2070年の将来人口推計が出ていますが、今年の12月ぐらいに、社人研のほうで、市町村別、男女別、5年ごとに5歳刻みで極めて詳細な2070年までの将来人口推計を公表されると聞いています。それが公表されましたら、極めて詳細に、地域ごとの今後の動向、その中で、高齢者65歳以上とか、交通弱者的な75歳以上のお年寄りの数も将来的に出てきます。そうしたデータを使いながら、エビデンスベースに将来のあるべき交通の姿を、きちんと地域ごとにきめ細かく議論していくことが必要だろうと思います。

公共交通の在り方について、ともすれば、危機感を持つのはAの地域と考えられがちですが、例えば、Cの地域、大都市でも、先ほどのお話のように外国人は交通弱者の立ち位置になりますし、それぞれの地域ごとにデータに基づいてきちんと議論する、その上で、デジタルテクノロジーの最大限の活用を図っていくということが適切かと思います。

最後に、そうは言っても、やはりAの地域、過疎地域の公共交通の在り方が極めて逼迫した問題です。この会議は関係各省、多くの関係者が集まっていて、繰り返しになりますが、こういう地域でトータルで適切な公共交通機関の在り方も切り替えていく。ある時期は鉄道だったものが、やがてバスになり、そして自家用車になり、その先が自動運転車になるかもしれませんが、そういったものを瞬時に切り替えていくようなことをきちんと行えるかどうかということだと思います。

私は、Aの地域のようなところには、今後、地域公共交通機関維持基金のような、税金のみならず、いろんな人たちの金を集めて、国交省などが音頭を取られて地域でフレキシブルな活用ができる基金のようなものをつくって、時々に応じた公共交通の足を確保していく、そのための財源的なものを、大きな公共という立場で、公平に考えていくといったようなことを、今検討してもいいのではないかと思います。

第1回目ですので、少し理念的な話になりました。私からは以上です。

○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、よろしくお願いいたします。

○株式会社みちのりホールディングス 松本CEO

私から3点、お話をしておきたいと思っております。

まず混乗とエリア一括運行委託の効果についてです。

それぞれの目的で域内を移動する方々に一つの交通手段に混乗、混ざって乗っていただく。例えば、スクール輸送をスクールバス専用、生徒さんたち専用にするのではなくて、一般路線バスで担い、親や住民の方の一般の買物や通院や通勤について、生徒さんたちと一緒に同じ系統で移動する。同時に、病院や工場の送迎バスも同じように措置をすることで、利用者全体の利便性、運行頻度も高まるし、かつ、交通インフラ事業の生産性を上げることができます。

その上で、地域一帯の交通インフラ、交通ネットワークについて、既に法制化されているエリア一括長期運行委託の制度を用いて、運行事業者と自治体が協定を締結してサービスレベルを定めてしまえば、住民から見て、予測可能で、ある一定のレベル以上で、かつ経済的にもサステナブルな交通インフラにすることができると思います。

それから、2点目、デジタル化についてです。今申し上げたような輸送の生産性向上の実現にはデジタル化はもちろん必須です。AIオンデマンドとかダイナミックルーティングと呼ばれるような仕組みの導入が各地で進められています。これは乗客とのコミュニケーションを改善することによって混乗を促して、輸送の生産性が向上するという取組であり、さらなる拡大が期待できます。

また、事業者内部で、運行管理の効率化や、さらには、複数の事業者をまたぐ交通ネットワーク全体のシームレスな連携を進めるためにも、デジタル化やデータの共通化が肝になります。

ただ、ITベンダーが交通インフラ事業者を使う形でデジタル化してしまうと、これはベンダーロックインの状態を招きます。交通事業者自身が、いわゆるDX、デジタルトランスフォーメーションを果たし、自治体と組んで、その時々で地域の特性に合ったシステムを活用するすべを身につけることが、最適化につながると考えています。

3点目、地域の交通インフラ企業の経営改革について、簡単に触れたいと思います。

都市鉄道がないような地方都市は多くあり、バスが住民の足となっています。それぞれの地域のバス会社はほとんどが非上場で、経営情報は開示されておらず、企業というより



も家業のようなガバナンス構造になっているケースも少なくありません。その結果、経営の質にかなりの幅、優劣があると言っても過言ではありません。

例えば、コロナ前5年間、都道府県別に路線バスの売上げの推移を見てみますと、地域によって結構大きな開きがあります。路線バスは危機に瀕していると言われますが、その5年の間に売上げが増えている県もあるし、減っている県もあります。その後、3年続いたコロナ、ここからの回復についても、早い企業と遅い企業があります。運行コストについても、説明がつかないような大きなばらつきがあります。売上げを上げることができない、または、コストを最適化できない、すなわち生産性を上げることができない企業は、賃金を上げられませんから、一層人手不足が深刻になって、路線を減らし、減便するという悪いサイクルに入っていきます。

そこで考えられるのが、地域の交通インフラ事業者の集約・再編です。事業経営もろとも地域の交通インフラが衰退していくというような事態を防ぐために、集約・再編を通じた経営改革があつてしかるべきではないかと考えています。

以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。少しずつ全体に時間が押しており、おひとり3分以内、時間厳守をお願いいたします。続きまして、広島電鉄・椋田社長の代理で今日お越しいただいております仮井専務、よろしくをお願いいたします。

#### ○広島電鉄株式会社 仮井専務

ありがとうございます。今日、椋田が所用で、代わりに仮井でございます。よろしくをお願いいたします。

今日は1回目ということで、広島の現状も含めて、地方の事業者からみた課題について、お話しさせていただきます。

まず一つは、今、一番大きな課題として、人手不足、運転士不足です。政策的に何かをやらうとして財政的な支援をしていただいても、運転士不足が解消されないと運行する人がいないというような状況に地方はなってくるということです。

地方で、先ほど、AとBとCがありましたけれども、Aのいわゆる中山間地域というところが今から増えてくるということで、Aの地域の公共交通をどのように維持して

いくのか。どのようなモードで、何で人の移動を確保していくのかというところを、マイナーチェンジではなく、フルモデルチェンジで考えていかなければ進まないのではないかと思います。

これについては、今の道路運送法とか、免許制度の問題や区分、緑ナンバー、白ナンバー、いろいろありますけれども、そういうものを含めた形で、その地域の移動をどう確保していくかということが非常に大事だと思います。その課題が解決できないと、なかなか前へ進まないと思います。

その上で、やはり、運行する人、動かすことに携わる人をどう確保するかということが非常に大きな問題と思っています。

それと、もう1点、地方の都市、先ほど事例で広島市の例が出ていました。広島市の中で、現在、広島市さんを中心に、自治体・事業者で、もうこれまでの競争でなく、一緒につくる共創を進めていこうということで話していますが、今まで民間で競争していたから、事業者間で考え方がかなり違うわけです。輸送に関する考え方とか、バス事業に関する考え方、運送業に対する考え方といったものを合わせていくということに、今、非常にエネルギーを使っています。

このような考え方を統一していくため、行政さんや地方の議員さんの考え方、今の危機的な状況についての認識というものを、行政も、地方議会も持っていただくようなスタート、まず、その土壌というのが必要と考えております。

今から議論していただいて、日本で全体が危機感を持っていただくこと、これが次のステップに進む原動力になると思いますので、この会議に期待しております。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、政策研究大学院大学の森地先生、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。3点申し上げたいと思います。

1点目は、地域公共交通は、欧米では行政が主導しているという状況に対して、日本は民間が主導してきましたが、今後、特にA地域では、行政の関与を深めざるを得ない。一

方で、欧米の公共交通、地方公共交通はものすごく非効率ですので、今後、行政が関与するけど、非効率にしないためにどうしたらいいかというのが、一つのポイントかと思いません。

2点目は、自動運転です。今の日本の自動運転、レベル1からレベル4という分類がありますが、完全を求める高度な技術開発に偏っていて、多くの日本の過疎地、離島、こういうところでは高価格過ぎて自動運転を入れられないという状況にあります。

したがって、例えば、何人の運転士さんの代わりに1人の運行管理者が担当できるかというようなことを考えると、同時に何十か所ものところが自動運転を村でやるなんていうことが現実的ではないわけで、ここをどうやって突破するか。例えば、千人ぐらいの離島ですと、村人がみんな自動運転の公共交通は優先すると合意して、しかも、子供たちが近寄ったときは速度をうんと落として、ぶつかっても安全に、交通事故がなるべく軽くなるようなことを考える。それから、サービスの安定性はあまり求めないで、止まったときは警報が鳴って村役場の人助けに行くとか、そういう安価な自動運転の技術開発が欠けているのではないかというような思いです。もちろん今の三重系の自動運転のバックアップシステムなどではなく、白線誘導だけでやっていくようなこと、レベル2でも自動運転ができるようなことができないかと考えております。

3点目は、都市間交通です。地域交通と言うと、どうしても生活交通で、村の中の交通だけに目がいきがちですが、地域間交通のことも大変重要です。特に鉄道を考えると、貨物の問題も絡みますので、こういうことを一体我々はどう考えていけばいいのかということが大変大きな課題です。

増田社長がおられるところで大変申し訳ないんですが、例えば、JR貨物と郵政と日通が一緒になって、輸送業ではなくてロジスティック企業になるようなことを、デジタル化に合わせて本当に目指せないのか。海外ではロジスティック企業というのは、輸送業、物流会社とは言わない、全く違う業態になっていますので、そんなことができないかとも思っております。

以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。続きまして、一橋大学の山内先生、よろしく申し上げます。

○一橋大学 山内名誉教授

私は、今日議題に上がっている公共交通のリ・デザインについて交通政策審議会のほうで取りまとめをさせていただきました。今日の内容、資料についても、そこがベースになっておりますので、少し整理をして、皆さんに考え方をお分かりいただきたいと思っております。

それで、少し大げさな話になりますが、岸田首相が新しい資本主義というふうに言われて、理論的には、基本的に労働分配分を増やして、それによって有効需要を増やして成長軌道に乗せていくという、マクロの話がされています。一方で、私は、新しい資本主義というのは、マクロの話だけではなくて、もう少しミクロ的な考え方といいますか、その転換であると思っています。その一つの典型的な事例が、地域の公共交通の問題であると思っています。

先ほども何人かの方がおっしゃっていましたが、日本の場合には、民間事業者が中心になって公共交通サービスを提供してきましたが、こういう社会的な状況、あるいは、人口の問題によってそれが成立しなくなってくる。今までのやり方のように、マーケットだけではうまくいかないわけですから、何らかの形で公的な関与をする、これは当たり前のことですが、ただ、それも、いわゆる昔の言葉で言うと、大きな政府で全部やってしまうという話ではないだろうと。

今日の資料にあるような連携とか共創というのは、新しい公的なコミットメントを増やしていくけれども、それを効率的にやっていくということだと思っています。

幾つかの事業者さんが一緒になるというのもそうですし、それから、ほかの分野と一緒にするというのもそうですし、そういう形で状況の厳しいところでサービスを提供していく。これは、一方では公的なコミットメントを強めると同時に、ある意味では規制を緩和していくということも必要。こういうふうな組合せによって、新しいサービスを効率的に提供していくということかと思っています。

A、B、Cと、それから、Dというものもあり、それぞれについて必要なことはあると思いますが、今申し上げたように、協働とか共創という形をとると、今まで問題だったことは、新しいサービスとして生まれてくるということだと思えます。

私は今から50年近く前、学生のときに、地域の公共交通のフィールドスタディをやったことがあります。そのときに、バスが撤退した後で人々がどう動いているかという調査をした。そのときに、今でいう白タクみたいなことをやっている地域もあつたりしました。

法令違反ですから、あまり言うてはいけないけれども、そういうのがありました。それから、もう一つは、例えば、スクールバスに混乗する、あるいは、患者輸送など医療系の輸送手段に混乗するというようなことをやる。50年前にそういう提言をしたのですが、やっと例が幾つか出てきているぐらいの話でありまして、事ここに及んで非常に重要な、社会の人口動態の変化の中で交通をどう捉えようかという、こういう時期になって、やっと出てきたということだと思んですが、これをやはり速度を持って進める、実行力を持って進める、そういうような必要性を感じています。

それと、もう一つは、こういったことをやるときに、公的なコミットメントするわけですから、それを主導する人が必要です。よく言われるのは、地域で非常に優秀な方がいて、その人たちがそれを、例えば、地方の行政の方とか、それに準ずる方がやっているということですが、そういう人たちが出てこないとなかなかできないという人的な問題もある。

そういうことも含めて、今回はコミットメントと効率化ということを使いながら地域公共交通を守っていく、そのような議論ができればと思っています。

以上です。

#### ○事務局

続きまして、アイシンの吉田社長、お願いいたします。

#### ○株式会社アイシン 吉田社長

ありがとうございます。吉田でございます。

アイシンはグローバルな自動車部品会社ですが、今日御説明のカテゴリーAの移動サービスも実際やっておりますので、その概要と課題とお願いにつきまして簡単に御説明したいと思います。

概要のところだけ、今添付の資料のほうで簡単に御説明いたします。

1つめの特徴は、最初に斉藤大臣が言われた、地域の高齢者の移動の自由を確保することによってミートしたものをやっております、かつ、それをAIオンデマンド型の交通システムでやっているということで、走行ロス等がないというところです。

もう1つの特徴は、運行システムの提供ということよりも、我々がこだわっているのは、特に高齢者の心身の健康促進につながる、外出を促進するという事づくり、ニーズづくりということなんです。

それをやるために、実際に地域の自治体と、地域の各事業者様と、それから、地域の住民の方、こことアイシンが一緒になりながら、特に住民様のいろんな声を聞きながらサービスをどんどん改善しているというところが一番の特徴かと思います。

右端に書いてありますように、現時点で、56自治体で実際に展開しております。特に急にここ2年間ぐらいで増えているということと、今までこの56自治体、1か所もやめたところがないというところが特徴ですので、ある程度は評価されているのではないかなと思っておりまして、今後とも進めてまいりたいと思います。

しかし、実際やっている上において、課題もあります。1つ目は、さらなるサービス性の向上、それから、2つ目は、持続性、特に収益面でどうするかというところの悩みです。

1つ目のサービス性能のさらなる向上ということについては、今までは、どちらかというと高齢者の外出のニーズを出して、それに対応していくという形をメインで進めてきましたが、最近では、共働き世代の負担低減につながるような、学童、あるいは、地域のクラブ活動、子育てに関わる、そういうニーズが今どんどん増えてきて、それに対して対応しています。

さらに、今後、人流に合わせて一緒に物流もしたらどうかというニーズが出てきていますが、学童というと学校の許可、そして、物流というと物流の様々な規制があり、やりたいことが全部できているというわけではありません。

そして、持続性、特に収益性という点、今、現時点では、公共交通の枠組みの中で、自治体さんからの予算を少し使わせていただいているわけですが、実際、アイシンはまだいろんな事業をやっているからいいのですが、ここ単独で考えたときに言うと、持続的にやっていく上においては、若干苦慮しているというのが実情です。

それで、せっかくですので、本会議、皆さんへのお願いということで言いますと、今言ったような課題というのは、民間、あるいは、自治体だけではとても解決できるようなものではありません。今日たくさん御出席になられている各省庁、各省庁間が横断で、ルール面とか、あるいは、経費面、こういうところで一緒になって、支援も含めた議論をしていただくということと、もう一つが、やはり福祉面、それから、教育面、それと、公共交通、この3つの枠を超えた形でのディスカッション及び具体的な実行につながっていくことを期待しておりますし、我々アイシンも、今この移動サービスを実際にやっていますので、この中にしっかり入って貢献してまいりたいと思いますので、よろしく願います。

以上です。

○事務局

最後に、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

それでは、時間があまりないと思いますので、簡潔にお話ししたいと思います。

参考資料3ということで、論点を整理させていただいております。

まず、この公共交通のり・デザイン実現会議、斉藤大臣はじめ、国交省の皆さん、そして様々な省庁が集まって開催されますこと大変画期的だと思っておりますし、縦割りを排して地域交通のために力を合わせていただきたいと心から願っております。

1 ページ目のところは、長野県の取組と課題ですが、特に、一番最初に長野県の総合計画で公共交通は「社会的共通資本」、これは宇沢弘文先生が提唱された概念ですが、社会的共通資本というふうに位置づけています。事業者が頑張ればいいというような今までの発想から脱却して取り組もうとしています。そういう観点でこの4月に交通政策局を設置して、我々都道府県、そして市町村と、それから交通事業者との新しい関係をつくるべく取組を始めています。

課題のところは今まで出てきたものとほぼ同じですので、飛ばさせていただいて、2 ページを御覧ください。

論点と方向性ですが、時間が限られておりますので、1 番目、3 番目、5 番目を中心にお話しします。

まず1 番目、これは安定的・恒久的な標準的な財政スキームという形で、「財政」が抜けていますけれども、どちらかというとお金の話です。

例えば、道路整備にしても学校をつくるにしても、地方公共団体が取組をするときには、標準的な財政スキームというものがあります。国の補助金がどれぐらい入って、地財措置がどれぐらいされてと。公共交通の部分は、そうした部分はあまり確立していませんが、これから安定的に地域交通を進めていく上で、こうした標準的な財政スキームが必要ではないかと思っています。

ぜひ、国土交通省、総務省、力を合わせてこうした観点で御検討いただければありがたいと思います。社会資本整備総合交付金を入れていただくことになったのは大変大きな前進だと思っておりますので、今一步財政面で踏み込んでいただければありがたいと思いま

す。

それでは、3点目、中山間地・過疎地において、交通の話は死活的に重要な問題です。そういう意味では、自家用有償旅客運送の更なる活用であったり、あるいは地域輸送資源のマルチタスク化、ライドシェアのようなものも含めて、ありとあらゆる地域の資源をどう動員するかということ、ぜひしっかり方向づけたいと思っています。

それから、5点目ですが、地方創生の観点で公共交通をぜひいろいろ生かせるようにしていただきたいと思っています。例えば、宿泊施設で旅行商品を買ってもらう、観光バスを買ってもらうような仕組みができればもっと利用促進になりますが、旅行業法の関係でそうしたことができていません。

ぜひ、こうした問題点、国と地方との関係性の在り方、それからこれまでの規制改革にもぜひ踏み込んでいただき、各省庁が連携して地域公共交通のために御協力いただければありがたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

ありがとうございます。

#### ○事務局

ありがとうございました。

私、司会の不手際で時間を超過してしまっておりますが、これまでの御発言を踏まえまして、全体を通じて、御出席の皆様、関係府省庁の皆様含めまして、何かあるようでしたら、コンパクトにいただければと思います。

(発言なし)

#### 4. 閉会

#### ○事務局

それでは、最後に、斉藤大臣より一言お願いいたします。

#### ○斉藤国土交通大臣

皆様、今日は、本当に貴重な御意見をありがとうございました。

お一人お一人の御意見を聞きながら、もっとお聞きしたいなど、そして、これから2回目以降、今日いただいたいろいろな課題等を深掘りして議論していけたらと、このように思っております。どうかよろしくをお願いいたします。



改めて、行きたいところに行きたいときに、軽い負担で行けるということは、まさに民主主義国家の基本だと思います。そういう社会をどうやってつくっていくか、今後とも、御指導をよろしく願いいたします。

今日は本当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、活発な御議論ありがとうございました。

本日いただきました御意見を踏まえ、関係府省庁の皆様とも御相談しながら、さらに具体的な検討を進めてまいります。

次回の会議についてですが、10月25日水曜日に行う方向で調整しております。本日の議事を踏まえ、関係省庁の皆様の御協力をいただきながら、交通分野と他分野との連携・協働に対する取組の実態、今後の取組方針について御議論いただくことを予定しております。

それでは、以上をもちまして、第1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。