

## 地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第3回）議事要旨

日 時：令和5年11月16日（木）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

国土交通副大臣挨拶

2 地域交通における連携・協働に関する取組について

3 地域間交通における連携・協働に関する取組について

4 意見交換

5 閉会

国土交通大臣挨拶

配付資料：資料1 前橋市 提出資料

資料2 常陸太田市 提出資料

資料3 山形県 提出資料

資料4 西日本旅客鉄道株式会社 提出資料

参考資料1 東日本旅客鉄道株式会社 富田会長 提出資料

参考資料2 長野県 阿部知事 提出資料

参考資料3 株式会社アイシン 鈴木取締役 提出資料

出席者：齊藤 鉄夫 国土交通大臣（議長）

國場幸之助 国土交通副大臣

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

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
大辻 統	内閣府地方創生推進事務局参事官
小林 豊	警察庁長官官房審議官（交通局担当）
麻山健太郎	デジタル庁統括官付参事官
山越 伸子	総務省地域力創造審議官
滝波 泰	文部科学省総合教育政策局政策課長
宮崎 敦文	厚生労働省大臣官房審議官（総合政策担当）
長田恵理子	農林水産省農村振興局農村政策部農村計画課農村政策推進室長
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	国土交通省公共交通政策審議官
天河 宏文	国土交通省都市局長
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
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）
河田 敦弥	観光庁観光戦略課長
大川 正人	環境省大臣官房総合政策課企画評価・政策プロモーション室長
山本 龍	前橋市長
田中 慈和	常陸太田市副市長
吉村美栄子	山形県知事
春名 幸一	西日本旅客鉄道株式会社地域まちづくり本部専務執行役員

## 1. 開会

### ○事務局

おはようございます。交通事情などにより少し遅れておられる方もいらっしゃいますが、ただいまから第3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。

国土交通省の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、ありがとうございます。

斉藤大臣は公務の都合により、前の予定が終わり次第、途中出席となっております。

議事に先立ちまして、國場副大臣から御挨拶いただきます。國場副大臣、よろしく願いいたします。

#### ○副大臣挨拶：國場 国土交通副大臣

おはようございます。国土交通副大臣の國場幸之助です。議長である斉藤国土交通大臣が公務で外出しておりますので、第3回地域の公共交通リ・デザイン実現会議開催に当たりまして、大臣に代わりまして私より御挨拶を申し上げます。

本日は御多忙のところ御出席を賜り、皆様に厚く御礼申し上げます。また、本日は先駆的な取組を実施している自治体や事業者の皆様にもお越しいただき、大変感謝しております。

地域交通の問題については、先月下旬に招集されました今国会でも既に度々議論がなされております。国民の皆様から非常に高い関心が寄せられている政策課題について、このように識者の皆様方や関係省庁の方々にお集まりいただき議論を深められますことは、非常に時宜を得たものであると考えております。

本日はこの会議でのこれまでの御議論を踏まえ、自治体、事業者の方から、地域交通、地域間交通、それぞれの分野における連携・協働に関する取組について御発表いただきたいと思っております。地域の足の問題を解決するためには、現場の声に耳を傾け、国民のニーズをしっかりと捉えることが重要だと考えております。本日の発表を拝聴しながら、地域の公共交通をリ・デザインしていくためにどのようなことができるのか、どのようなことをすべきなのか、検討を深めてまいりたいと思っております。

最後になりましたが、構成員の皆様には本日も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。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○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、報道関係者の方々におかれましては、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、有識者の皆様や関係省庁の皆様に構成員として御参加いただいております。

なお、広島電鉄の椋田社長、それからアイシンの吉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、11 時頃からオンラインでの御参加の予定でございます、それまでの間、長野県交通政策局の小林局長に代理で御参加いただいております。

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と設置しましたモニターに投影いたします。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です。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。

## 2. 地域交通における連携・協働に関する取組について

### ○事務局

それでは、議事を進行させていただきます。

本日は、地域交通及び地域間交通のそれぞれにおきまして、連携・協働に関する取組について、自治体の方々、そして事業者の方より御説明をいただく予定としております。発表につきましては、議事次第の記載順に基づきまして御指名させていただきます。発言される際には、事務局よりマイクをお渡しいたしますので、そのマイクを用いて御発言いただくようお願いします。発言が終わりましたら、マイクを事務局にお戻しいただければと思っております。

それでは、まず、地域交通における連携・協働に関する取組について、前橋市の山本市長、よろしく願いいたします。

### ○前橋市 山本市長

群馬県の前橋市でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先日、隣町の宇都宮のLRTに乗ってまいりましたけれども、交通というのはまちを変えるなど実感したところです。ところが、前橋市はどこまでも広がる住宅街の中にぼつんぼつんと大きな病院がある、大学があるみたいな都市で、なかなか難しい課題を持っております。高齢化による移動の需要が非常に大きくなります。移動の様々な需要が出ております。その中には、ストレッチャーでなければ動けないみたいな方もおられるということ、そしてタクシーのドライバーの不足、こういう課題の中で、何をしたら人々の移動をした

いという需要がかなえられるのかということ考えた中では、やはり新しい交通をつくらなくてはならないのだろうと思います。それが、今回の「ぐんま共創モビリティ」という形です。これを基にいろいろなプラットフォームを作っていく、事業者の連携、他分野との連携、そしてICTのテクノロジーをどのように使いこなしていくかということを目指しております。

移動するというのは基本的人権である、移動の自由とは人権だというのが、我々の考え方です。その中で、まずはこのようにバスの独禁法の緩和をいただいて、バスの会社の皆さんに、スケジュールを調整して均等なタイムスケジュールで基幹交通を動かすような形を進めてみたところです。バス会社の共同運営まで目指してまいりたいと思います。

その中で我々が取り込もうとしているのは、何よりもデータです。移動のデータをどうやって取るのかということだと考えております。そのために我々が考えたのは、マイナンバーカードと連携したSuicaやバスカードをどうやって作っていくかということです。

今日はJRの富田会長もおられますけれども、Suicaとの連携が前橋は大変進んでおりまして、そのSuicaの中にマイナンバーカードの個人的な情報がいくつか入っている。したがって、その方が学生なのか、あるいはいわゆるハンディキャップの方なのか、あるいは妊婦の方なのか、様々な連携がSuica上に我々の情報として提供できる可能性がある。何よりも移動経路、トリップの集積を行うことができる。そういうことで進めてきております。

次のページでございますけれども、それらを基にMaaSという考え方で、人々に対して移動環境を簡便に提供していければいいなと考えております。それにおいても、いちいち電話でおじいちゃんがストレッチャーだといったことを説明する必要もないわけです。何しろ、マイナンバーカードとスマホを活用して呼ぶことによって、この交通需要はストレッチャーの方だ、妊婦の方だ、といった様々なことを事前に我々が把握、グリップしながら、そこに合ったサービスの交通を提供する。MaaSというのは交通手段としてのサービスですから、その人に合ったものが来なければ乗れないわけですので、車椅子の方に自転車で迎えに行っても乗れるわけではないわけですし、このようなデータ活用と我々のマイナンバーカードとの連携というのは、非常に大きな意味があるのだろうと考えております。

実は、前橋市のマイナンバーカードの取得率は非常に高く、特にシニアの方々の取得率が高いのです。それはシニアの方々が、こういうマイナンバーカードと移動のバスカードとSuicaとを連携することによって、非常に便利になるということをお感じいただい

るゆえだろうとっておりますし、ここには書いておりませんが、タクシーの補助事業、マイタクと言いますが、これも支払いの資格証明は、マイナンバーカードで一本で行っておるということです。

Suicaのマイタクの登録者は、高齢で免許を返した方、あるいは75歳以上は無条件で提供しておりますし、また一時的な交通難民、おなかが大きくなればその方は運転できなくなるわけですから、当然そういう方々に対して提供する形でタクシーの補助事業を行っております。そういう意味で、便利な交通を得るためには、マイナンバーカードの取得が好ましいとお考えになっている方が多いのだらうと感じております。

次は多分野連携についてのお話ですが、とにかくいろいろな交通資源があるのですから、みんなで乗り合わせようよ、あるいはいろいろな事業者が連携しようよということを私どもの職員が考え、いろいろな形でチャレンジをしました。

皆様方は、朝の8時半頃からいろいろなマイクロバスがまちを走っている御様子を見て分かる通り、ほとんどがデイサービスの送迎車です。朝の9時頃と夕方4時頃がピークで、それ以外のデイサービスの送迎車は、デイサービスの事業所の脇でただ止まっているだけです。もったいないです。これをタクシーの方々に代替してもらったらどうだろうかということを、実験的にやらせていただいております。

ここに事業者の声が書いてありますけれども、せっかくのヘルパーさんが朝の送迎で取られなくてよかったという介護の方のお考え。また、タクシーの方も新しい運行需要が生まれたというお声。そういうことも含めて、利用者にとってWin-Winだったのだらうと今感じております。タクシーについても、もうちょっと介護のテクニックをトレーニングしておくことが、タクシードライバーも必要だという前向きな声も出てきております。先ほど冒頭申し上げたように、もしこれがストレッチャーでしか移動できない方であったとするならば、ストレッチャーが乗っている介護タクシーのようなものも、我々のこの共通資源の枠に入っていただけであればありがたいなと考えております。

このあたりのことは、今日は厚生労働省の方もおられますが、できる限り現場の需要に合わせていろいろな輸送サービスのチャレンジができるという弾力的な運営がなされれば、かなり広がっていくのではないかと感じております。

同じことで言いますと、前橋市のいくつかあります福祉施設、これが実は山間部で走っていますAIデマンドバス、これを代替手段とすることによって、ある施設の送迎バスを廃止することができました。こういうこともいろいろな意味で大変合理的なものではないか

と考えております。福祉センターとAIデマンドバスの連携によって、福祉センターの自前のバスの運行をこのAI乗合バスに委ねることができたというのも大きな進歩だろうと思っております。

次のページのように、デジ田におきまして、前橋市の取り組んできていたMaeMaaSが群馬県のGunMaaSに拡大しました。これも知事が我々の取組を見て、前橋でやっていることをもう少し県域全体に広げようというお考えをいただいて広がったものだろうと思っております。

これは実は前橋市にとっては非常にありがたいことで、前橋市の市民でも、市の境にある高崎市の施設に行きたい、伊勢崎市の施設に行きたい、太田市の施設に行きたい、こういう人が市外であることによってMaeMaaSの恩恵が得られなかったということが、この知事の英断によって解決できたと考えております。

いろいろな形で、次のページのように共創しながら市民の移動を担保していく。そういうメッセージをこれからも出してまいりたいと思いますし、これらの共同運営によりまして得をするのは市民であり、新しい交通事業をビジネスで取り込める方々ではないかと思っております。

最後になりますけれども、このようなことを皆で考えていくということは、ある意味、いろいろな交通資源の固まりをみんなで使い倒す、交通をシェアするという概念で進めていけるものではないかなと考えております。それぞれにとって必要な交通の形があるわけです。車椅子の方、ストレッチャーの方、あるいは介護の必要な方、あるいは多分これからフリースクールに通いたいという子供の送迎とか、前橋市は特別支援学校を市立として運営しておりますけれども、そこに通ってくる学生、子供たちも様々な特性を持って通ってきております。そういう子供たちを、今、前橋市が持っている特別支援学校の4台のバスでぐるりと拾ってくるわけですが、長い子供によっては1時間以上、拾い拾い、行きますし、夕方は降ろし降ろし、そういうのも一つの固まりとして、何か新しい交通資源を提供してあげたいなという気持ちに、見ていてなつたところです。

これも教育委員会のマターですので、文科省の方の補助で多分その4台のバスは運行させていただいているのだろうとは思いますが、私とすれば、いろいろな形で現場の交通を様々なマイナンバーカードと交通カードによってグリップしているわけですから、その人に最適な組合せを提供できるという自信を持っております。

私からのメッセージは以上でございますが、最後にマイナンバーカードの発給に向かっ

て、増田社長の日本郵政の郵便局群を大変重宝に使わせていただいていることを御礼を申し上げます。前橋市としての報告は終わりたいと思います。

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、常陸太田市の田中副市長、よろしく願いいたします。

#### ○常陸太田市 田中副市長

茨城県常陸太田市でございます。国交省にはいつも格別な支援をいただいておりますほか、本日は本市の地域公共交通に関する取組の御紹介をさせていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。早速、説明に入らせていただきます。

まず、本市の御紹介をさせていただきたいと思います。常陸太田市ですが、それほど全国的にメジャーとは言えないかと思えますけれども、茨城県の北東部にある市です。平成16年に旧常陸太田市、金砂郷町、水府村、里美村というこの4市町村が合併してできた市で、実は茨城県内では最大の面積を有しております。さらに、その総面積の実に76%が森林ということになっておりますほか、南北に40キロという地形的な特徴があり、その分、これから申し上げる課題も多いということになってございます。人口は、今年の4月時点では4万7,000人、4万8,000人弱ですけれども、この1年間で実に1,000人ほど減っているという人口減少にも直面している市でございます。

次のページを御覧いただければ一目瞭然ですが、大変な高齢化に直面しております。41.2%ということで、茨城県内の市の中ではトップ、町や村を含めても県内では5位という高い高齢化、少子高齢化にも悩んでいる市です。こういった点もありまして、地勢的な面、それからいろいろなこういう人口動態等々もあります。

再編前の地域交通なんですけれども、平成28年当時、種類は路線バス、コミュニティバス、それから患者輸送バス、スクールバスという4つの種類のバスが運行されていまして。運行事業者は実に5社、運行日はそれぞれの路線ごとに違いまして、運賃も全く違うという状況にありました。

次のページでもう少し詳細を御説明させていただきますと、先ほど申しあげましたように、私どもの市は4市町村が合併しましたので、里美地区、水府地区、金砂郷地区、それ



ぞれの昔の町・村単位の輸送ルートがありましたけども、この輸送ルートについて、路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが同じように運行していました。重複していたのです。さらには限られた路線バスですが、運行時間が特に朝方、通学通勤の時間帯には重複してしまうという問題が生じていました。

次のページは、昔の里美村という地区の料金表になりますが、同じ地区内でも路線ごとに410円の差がありましたほか、ここにある地区外というのは、今は同じ常陸太田市内ですが、里美北部の地区から現在の常陸太田の市街地まで出てくるのに、実に900円の差があるという問題もございました。

こういったこともありまして、公共交通に対する市の負担額は徐々に増加していました。平成24年、平成25年は8,000万円弱、平成26年に至っては1億1,000万円を超えるような状態になりました。御覧いただければ分かりますが、増加した大きな要因はスクールバスです。平成25年から26年にかけて2倍以上に増えていますが、実はこの際に小学校の統廃合を一つしました。2校を1校に減らしたのですが、それによってスクールバスの運行が必要になりまして、それを導入したことが大きく影響して、2倍以上に増えたという結果になっています。

こういった課題を解決するために、複数ありましたバスの種類を路線バスに一本化させていただくことにしました。一本化することによって、実は便数は増え、走行距離も増えています。統合化したのになぜ増えたのか、いぶかしく思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、実はコミュニティバス、それから患者輸送バスは、里美地区、水府地区、金砂郷地区ごとに曜日を区切って、また時間も限定して運行していました。これを路線バスに統合することにより、地区ごとに曜日が限定されていたものが毎日運行できるようになりましたので、利便性が高まったとともに、各地区の利用者の方にとっては、曜日を気にすることなくバスを利用することができるようになったという面もあったと捉えております。

また、先ほど申し上げましたように、料金体系がばらばらでかなり差が生じておりましたので、同一サービス同一運賃、受益者負担を原則とした分かりやすい運賃体系に見直しをさせていただきました。スクールバスについては、当然といえば当然かもしれませんが、無料を継続し、他方で75歳以上の利用者の方には、バス運賃の半額助成を開始させていただきました。

バス利用者数の推移ですが、再編前から再編後3年ぐらいは微減というところですね

ども、おおむね横ばいの状況が続いております。コロナ禍によりまして一時的に少し減りましたが、令和4年にさらに市内の小学校を統廃合しました。これにより、路線バスの利用が増えています。ちなみに、小学校の統廃合は、ここは結構大胆に6校から2校に減らすという統廃合をしています。

次のページは、市の負担額になります。再編前、1億1,000万円ほどかかっておりましたが、再編後は御覧のような推移を示しております。コロナ禍は若干減っておりますけれども、令和4年度については1億2,000万というところで少し増えておりますけれども、効果としては、走行距離は増えましたし、費用自体は若干上昇しておりますけれども、走行1キロ当たりの公費負担については181円から168円と減額しておりますので、効率性が上がったとともに利便性が向上していると捉えております。

また、先ほど申し上げましたが、平成26年に小学校を統廃合したときに、スクールバスを導入した際に2,000万円以上の費用の増加があったというところですが、令和4年に先ほど申し上げましたように6校から2校に大幅に減少させましたが、スクールバスがなかったからという語弊があるかもしれませんが、費用の増加というのはそれほど起きなかったと捉えることもできるかと考えております。

そのスクールバスにかかっていた費用の、再編前と再編後の比較をちょっと御紹介させていただきます。再編前、先ほど申し上げましたように4,200万円ほど総額としてはかかっておりましたが、国からの補助などありまして、市の負担額自体は2,100万円程度の金額となっていました。

再編後のこの価格はどういう形でお示しているかというのと、スクールバスを運行している時間帯の路線バスの経費を抽出して、比較しています。その結果、運行経費自体は3,100万円以上の削減となりまして、市の負担額につきましては1,300万円を上回る減となる770万円ということに、大幅に市の負担額が減少したことになっています。

ですが、こういった取組は実はやはり簡単ではなく、とにかく市民の皆様の理解と合意を取るためにそれなりに苦勞もしましたというところです。この取組を進めるのに短期間とありますが、約1年3か月かけて市民との合意形成を図らせていただきました。計画の段階からいろいろなところへ赴きまして、160回ほどの説明会をさせていただいています。

それから、運賃の統一をいたしましたと申し上げましたが、実は先ほど来御紹介させていただいている茨城交通に加えまして、今御紹介していなかったほかの路線が本市にありまして、それを日立電鉄交通サービスが運行していたんですが、そちらとの料金サービ

スも統一しなくてはならないということで、独禁法のカルテルには当たらないような調整をさせていただいたというところがございます。

とにもかくにもそうは言っても大変だったのは、やはりスクールバスの路線への統合なのですが、ここはやはり学校、特に保護者との調整が苦勞した点で、学校側はやはり路線バスをスクールバスに使うという意識がなかったという点があります。また、保護者は、やはり本市の特徴上、どうしてもマイカー県でございますので、保護者自身がまずは路線バスをあまり利用しないということもありましたので、子供たちを一般の人と同じバスに乗せることにかなり抵抗があるというところがありました。

このため、まずは保護者に対しては説明会の開催ですとか、試乗会を実施したり、再編後は半年間、バスに添乗員を乗車させることにしました。さらに、いろいろな場を通じまして、教育関係者にも保護者への理解促進に向けて努力していただけるように協力をお願いしたところがございます。

次のページについては、路線バスの利用促進に関する取組ですので、御覧いただければと思います。

その次のページは路線バスを補完する取組としていろいろな取組をしていますというところなので、こちらは後で御覧いただければ結構です。

結論だけ申し上げます。スクールバスの路線バスへの統合につきましては、需要を集約することで公費の二重投資をやはり回避できるものと考えておりますし、持続的な地域公共交通の構築につながるとともに、子供たちの交通教育の観点からも望ましいのではないかと考えております。

したがって、国から、例えば、運賃補填をはじめとする路線バスへの統合に係る支援制度の明確化や、学校関係者に対して子供たちの通学手段として路線バスを活用することの通知・連絡、3点目として、交通事業者や教育部局に対する統合の取組事例の横展開などを後押ししていただけると、こういった取組も進むのではないかと考えております。

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。

### 3. 地域間交通における連携・協働に関する取組について

## ○事務局

続きまして、議事次第の3番目、地域間交通における連携・協働に関する取組について、山形県の吉村知事、よろしくお願いいたします。

## ○山形県 吉村知事

ありがとうございます。山形県知事の吉村でございます。本県の取組について説明させていただき貴重な機会を頂戴していること、ありがとうございます。

山形県には、この会議のテーマの一つとなっている地域間交通を担う幹線鉄道として、山形新幹線がございますが、本日は山形県における鉄道を軸とした地域活性化の取組として、山形新幹線を中心とした鉄道に関する本県の取組を紹介させていただきます。

1 ページを御覧になってください。まず山形県の基本的な御紹介です。人口は今年の10月1日で約102万6,000人、南東北の日本海側に位置している県です。県土の特徴として、鳥海山、月山などの名峰や県土を縦断する最上川など、豊かな自然に恵まれ、四季の彩り豊かな土地柄です。県都山形市を擁する村山地域、山形新幹線の終着駅新庄が所在する最上地域、そして米沢藩から続くものづくりのまち、米沢市がある置賜地域、さらに鶴岡、酒田二大都市を擁する海側の庄内地域、この4地域に分けられます。

産業面では、県産米つや姫やサクランボに代表される果樹など、農業が基盤産業となっております。また、東北地方有数のものづくり県でもあり、電子部品や情報機器などの産業が集積し、首都圏からも多くの企業が立地しております。観光の面では四季折々の豊かな自然や、美食・美酒、温泉や精神文化など、国内外の観光客を引きつける観光資源が豊富に点在しております。

2 ページを御覧ください。地域公共交通は、産業・地域の活性化や県民の豊かな暮らしを実現する上で重要な社会インフラであり、交通施策の推進は非常に重要であると考えております。ちょうど先週、山形県が目指す交通の将来像やその実現に向けて取り組む施策の方向性を示した「山形県総合交通ビジョン」を策定したところです。このビジョンでは、国内外との交流や産業発展の基盤となる広域的な交通と、通学通勤や買物、通院などの日常生活を支える地域交通の双方を充実・発展させていくことを交通の将来像の2本柱として掲げております。

加えて、こうした交通の充実を図るためには、その裏付けとなる需要が必要ですので、交通の充実に合わせて利用拡大にも取り組むことで、機能強化と需要創出の好循環を生み

出していくことが重要であると考え、地域課題の解決等と一体となった交通の利用拡大を3つ目の将来像に掲げております。

3ページを御覧ください。こうした公共交通の中でも、広域交通と地域交通の両方の役割を担う鉄道は大変重要です。山形県では内陸部を奥羽本線、庄内地域を羽越本線が幹線鉄道として縦断し、横軸の路線とともにネットワークを形成しております。本県の場合、内陸部と庄内地域の間を山岳地帯が隔てており、横軸のネットワークには大きな課題がございます。

一方で、縦軸である奥羽本線を走行する山形新幹線は年間300万人以上が利用する首都圏との大動脈であり、山形県の発展に大きく貢献してきました。この山形新幹線ですが、平成4年に開業し、平成11年に新庄駅まで延伸されております。東京―福島間を走行する東北新幹線が、そのまま在来線特急として乗り入れる新在直通方式、いわゆるミニ新幹線として、全国で初めて整備が実現したものであり、開業によって山形県と首都圏の往来が大きく増加いたしました。

4ページには、山形新幹線の開業や延伸による効果を載せております。観光の面では、開業や延伸を機に観光客が増加したほか、首都圏から山形を訪れるインバウンドの多くが鉄道を使っており、首都圏からの誘客の要にもなっております。また、産業面では、開業や延伸を機に沿線で企業誘致が進み、首都圏企業進出も増加するなど、大きな経済効果をもたらしております。教育の面でも、新幹線開業と同年に開学した東北芸術工科大学で首都圏の人材を教授等に招くことが可能となるなど、特色ある教育機関の立地に寄与しております。

5ページをお開きになってください。県ではこの山形新幹線を軸として、鉄道ネットワーク全体を生かして鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組むことで、地域活性化と鉄道事業の発展の双方を実現することを目指し、やまがた鉄道沿線活性化プロジェクトを推進しております。JR東日本との間で昨年10月に鉄道沿線活性化に関する包括連携協定を締結したほか、市町村や経済界などの地域の関係者が一丸となって鉄道沿線活性化の取組を推進するために、県内全市町村や商工・観光団体などが参画する協議会を新たに立ち上げております。さらに、県として地域の取組を後押しするための助成金を創設し、まちづくりや観光、産業、住民利用の4つの観点から取組を進めております。

6ページをお願いします。こうした鉄道沿線活性化の取組のうち、他分野との連携による地域課題の解決を図っている事例を御紹介します。

まず、産業と連携した取組ですが、県内外の人が集まる鉄道駅の周辺でビジネス環境を整備することで、県内外の企業の交流によるイノベーションの創出を進めております。県では令和3年11月に、山形駅直結のビル内に創業支援とコワーキングスペースの機能を兼ね備えた「スタートアップステーション・ジョージ山形」を整備し、首都圏企業からのメンターの招聘やセミナーの開催、首都圏企業との連携協定の締結などにより、県内の企業が首都圏企業と交流する場を提供しております。

こうした動きは市町村にも波及しておりまして、例えば首都圏企業の工場が多く立地しビジネスマンの往来が多い米沢市では、米沢駅の2階にコワーキングスペースを整備し、セミナー等を開催しており、製造業が盛んな同市におけるイノベーションの推進を後押ししております。JR東日本においてもビジネス環境の整備に御協力をいただいております。山形新幹線の各駅で「STATION WORK」拠点を整備していただいております。

7ページでは、農業と連携した取組になります。農業は山形県の基盤産業ですが、人手不足が深刻化し、全国に視野を広げた労働力確保の取組が必要となっております。そこで県では、1日農業バイトアプリを活用したアルバイト形態での労働力確保を進めております。資料左側の取組は、JR東日本などと連携して、このアプリに法人向け機能を追加する実証実験を行い、人手不足の解消とともに副業推進や交流人口の創出を図るもので、JRとの包括連携協定に基づく取組として実施しております。

右側は、JA全農や山形とJTB、県の3者で協定を結び、アグリワーケーション等により、首都圏企業等から人材を呼び込む取組であります。JTBが企業とのつながりを生かして呼び込みを行い、県が様々な産業との交流の機会を提供することで、農家だけでなく、地域や来訪する企業にもメリットを感じてもらって、事業の継続性を高めようとしております。こうした取組を行う上で、地域間を結ぶ幹線鉄道の存在は不可欠となっております。

8ページを御覧になってください。こうして山形の発展に貢献してきた山形新幹線ですが、在来線特急であるがゆえの課題も存在しております。

1つ目の課題は、雨・雪などの自然条件や動物との衝突などによる運休・遅延が多いことです。年間平均で170本以上の運休・遅延が発生し、特に福島―米沢間の県境部の山岳区間は、JR東日本の管内でも最も急勾配な難所であるため、この区間に起因する輸送障害が多く発生しております。

もう一つの課題が速達性です。全国各地の新幹線整備の進展により、山形新幹線の時間的優位性は大きく低下してございます。28年間ほとんど変化なし、1分のみ短縮と出てお

ります。山形県のさらなる発展のためにはこれらの課題の克服が不可欠ですが、山形における整備新幹線計画の一つである奥羽新幹線は、昭和48年に基本計画路線となって以来、動きがない状態です。

9ページを御覧になってください。こうした課題を大きく改善する事業として県が最優先の課題と位置づけるのが、米沢トンネル（仮称）の整備です。これは県境部の山岳区間に約23キロの短絡トンネルを整備するというものです。輸送障害が大幅に改善されるほか、所要時間も10分強短縮されるなど、大きな効果が期待される事業です。

平成29年からJR東日本と協議を開始し、令和3年には時速200キロ以上での高速走行が可能な線形での整備を検討するために共同調査を実施することについて、JRから提案がありました。県としてはこれが将来の奥羽新幹線整備にもつながり得ると考え、提案を受け入れまして、令和3年度から共同調査を開始し、昨年10月にはトンネル整備計画の推進に関する覚書を締結しております。調査は令和6年度中に完了する予定であり、調査によってトンネルの想定ルートを確認することができれば、事業化に必要な調査は完了する見込みですが、工事費が概算で1,500億円と多額であるため、JRからは整備に当たって公的負担が必要との考えが示されております。

県の財政状況を踏まえれば、一部の負担でありましても大きな負担でありますので、県としては先ほど御説明した鉄道沿線活性化の取組により、トンネルの整備効果を高め、収支採算性を高めていくことでトンネルの事業化を図ろうとしているところであり、従前より政府に対しても財政支援のお願いをさせていただいております。

10ページでございますが、最後にまとめとして、こうした取組の更なる推進に向けて政府で御検討いただきたい事項について意見を申し上げます。

まず、地方部における幹線鉄道は、地域間・地域内双方の移動の中核を担う重要な交通インフラです。米沢トンネルのように、デジタル田園都市国家構想の実現や、全国的な鉄道ネットワークの強化などに資する機能強化を政府としても推進すべきではないかと考えております。

また、本県の鉄道沿線活性化の取組のように、こうした機能強化に併せて交通需要の増大に結びつく取組を行うことで整備効果を高め、整備を円滑に進めることができると考えられますので、そうした取組についても併せて推進する必要があるのではないかと考えております。

最後に、米沢トンネルは時速200キロ以上での高速走行が可能な線形での整備を考えて

いるわけでありますが、こうした形で部分的に高速化・安定性向上に資する整備を進めていくことで、高速鉄道を整備していく手法も検討できるのではないかと考えております。

以上3点申し上げ、私の説明を終わらせていただきます。御清聴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、JR西日本専務執行役員の春名様、よろしくお願いいたします。

#### ○西日本旅客鉄道株式会社 春名専務執行役員

JR西日本の春名と申します。弊社は安全を最優先の上、鉄道事業をはじめとした事業を行っております。今日お越しの皆様方には、平素、鉄道事業並びに当社の事業に御支援、御協力をいただきまして、誠にありがとうございます。今日はこのような機会に発表の場を設けていただきまして、ありがとうございます。それでは、御説明させていただきます。

本日は幹線鉄道を中心に、趣旨でございます各関係者との連携による価値創造を通して地域課題の解決につながる、表題に書いております「持続可能で暮らしやすい地域づくり」と「長期的な関係・交流・定住人口の拡大」の取組について発表させていただきます。

まず、弊社の今の取組概況です。弊社は今年4月に、コロナ禍を経て、価値を創造し続ける企業グループとして存在意義を改めて見直し、私たちの志ということで、ここに記載しておりますような心を動かす、未来を動かす、各皆様方とのつながりを進化させることで実現すると、志を策定したところでございます。この志の実現に向けてありたい姿ということで、2032年長期ビジョン、この4つのビジョンを策定いたしました。

安全・安心での優しい交通、まち、暮らし、社会、この4つの軸で実現したい未来ということで、ここにも書いておりますけども、先ほど申し上げたような定住・交流人口の拡大や持続可能な社会システムを構築する未来を目指していきたいと考えております。

次のページは、当社の概観を知っていただければということで、西日本エリアにおいて弊社は地域と連携いたしまして、それぞれのエリアで需要喚起をするような取組をいたしまして、交流人口、関係人口の拡大、さらには定住人口、定着に向けた取組を進めております。その肝になるのはやはりデジタルの活用ということで、当社のWESTERというアプリを用いて、いろいろなコンテンツを開発してマーケティング活動を行っているという状況



です。

その中で、本日のテーマの幹線鉄道について、まず振り返りをさせていただきます。弊社においては、幹線鉄道につきましては、一つは高速化によるサービス向上、一つは需要開拓という二本立てでやっております。

まず高速化ですが、左の図面にあるとおり、おおむね特急が走っている線区につきましては、赤いところが輸送改善をした線区であり、それぞれ特に国の補助や地域からの支援を頂きながら高速化を行ってまいりました。その結果の表定速度といったものが記載されております。

一方、御利用状況が右のグラフであり、この中で、サンダーバードが薄いブルーで一番上に記載されています。特に下がっておりますのが、南紀に行っている「くろしお」や、京都から山陰に行っている「きのさき」、こういった列車については非常に御利用が減っているというような状況が見てとれます。

これから分かりますこととしては、一つはやはり一定の速度がないと、なかなか高速道路に対して優位性が保てないと考えておまして、一方で、例えば新幹線とのフィーダー線区、ここで言いますと「やくも」については、大阪―米子については大阪から新幹線を使うことで、結果表定速度としては100キロ程度になりますので、そういう意味ではやはり絞った形で幹線鉄道というのは効果を発揮するのかなと考えております。

一方、需要の誘発ですが、当初はマスマーケットを意識したようなプロモーションから、現在は地域の皆様との連携をしております。今後は観光ニーズの多様化に向けた対応が必要かと考えております。

これから、現在の取組をお話しさせていただきます。これはこの3月に開業いたします新幹線延伸に合わせて、弊社が考えております様々な地域との需要の掘り起こしということで、特に福井エリアにおきましては、観光列車や、「XR技術による「新感覚ツアーバス」と書いておりますけれども、これはVRを活用いたしまして、バスの中で、例えば恐竜博物館に行く間に恐竜のVRがバスの中で見られる体験をできるとか、文化施設に行く間に歴史を学ぶとか、そういう自然・文化を学びながら体験できるというツアーを今検討しているという状況でございます。そういう意味では、観光コンテンツの磨き上げ、並びにデジタルを使った多様なニーズへの変化対応といったものが今後キーになるのかなと考えております。

これも需要の掘り起こしですけれども、一つは地域ファンづくりということで、スポー

ツ、プロサッカーチームや文化施設と連携いたしまして、地域のファンを掘り起こしまして、活動量を拡大させて交流・関係人口を増やしていこうという取組です。

具体的にはその下の赤い箱の中で、スポーツチームや施設、並びに周辺の商店街とも連携をいたしまして、私どものWESTERと連携していただく。それによって、訪れたお客様にスタンプラリーのような形で回っていただく。その結果、いろいろな特典が得られる、ポイント還元をする、そういう繰り返しをすることで、再来訪の促進の仕掛けをしていくというふうなことで、周辺施設だけではなくてまちと一体となって、お客様掘り起こしということをやっております。施設への公共交通利用の促進といったものを各施設の皆様にも呼びかけております。

右側は鉄道車両を活用した荷物輸送ということで、これはやはり鉄道の場合は即日性だとか高品質、揺れが少ないということで、こういった機能から選ばれる農産品でございますとか水産物、並びに医療関係のものを今お運びさせていただいております。現在、右下に記載させていただいているエリアについて展開をさせていただいております。私どもといたしましては、基本的には、事業というよりは、地域活性化への貢献という観点で、今、進めております。

次に、地方中核都市でのコンパクト&ネットワークによって、活性化によって人の交流を増やしていくという取組です。広島都市圏、私どもシティネットワークと呼んでおりますけれども、現在広島駅を中心として、これまで図中の赤いところでいろいろな改良並びに可部線の延伸電化、これは国交省の御支援をいただきながらやってきたところでございます。

一方で広島につきましては、広島市と今連携しております、楕円形の都心づくりということで、鉄道のネットワークと併せて広島駅周辺の整備といったことも現在進めております。その中で、今日お越しの広電と連携をいたしまして、今、広島駅ビルの建替えを行っておりますが、左の絵にあるとおり、広島電鉄が今駅前広場で止まっている電車を2階のデッキにそのまま乗り入れていただいて、駅ビルのど真ん中に乗り入れるといった事業をしているところで、シームレスな乗換えを実現しようと進めております。また、アストラムラインとJR山陽線との結合点についても新駅を造っているなど、各事業者との連携を進めているというのが1点です。

もう1点は、可部線の延伸のところで安佐市民病院とありますが、これは本当に駅前広場の横に安佐市民病院を誘致されております。非常に鉄道とのアクセスが便利になりまし

た。さらに、広島駅前に、これは広島県のほうで県立病院とJR病院、中国電力の病院、その他の病院を統廃合して持ってくるといった御計画も考えられておりました、弊社もこれに合わせて土地譲渡に対しての御協力や、病院関係の御協力をさせていただいております。また、広島ではマツダスタジアムが周辺にできたということで、新幹線並びに鉄道輸送と文化施設並びにスポーツ施設、そういったものの融合が図られているということでございます。

次は富山の取組でございます。富山につきましては、もう既にコンパクト&ネットワークということで非常に教科書のような都市ですが、私どもが取り組んでおりますのは富山駅、既にLRTが南北で貫通しておりますが、南北一体的なまちづくりに向けて、駅前のビルを増設したところですが、それに合わせてプラットフォームづくりをし、周辺との連携を進めているという取組をしております。現在どんどん周りに広がっております、北側につきましては環水公園や駅周辺のビジネス街との連携、南側につきましても旧市街地との連携を図っております、私どもとしては、やはり郊外に対する駅並びに周辺市街地を巻き込んだ形での広域的なまちづくりを目指しております。

これはもう少し点の話ですけども、御承知のとおり、駅前につきましては、これからは人の広場だろうということで、都市局を中心にそういった取組みをいただいておりますが、我々もその流れの中で、駅前広場を車だけではなくて、人を中心とした使い方にいろいろなところで進めているということです。自治体の皆様の御支援、御協力を頂きながら、いろいろな駅でベンチや芝生、あといろいろなマルシェ、そういった地産地消の場、そういったものを地域の個性を表現するような動きをしており、これからはどちらかと言うと公共空間の柔軟な活用並びに地域周辺の商店街といかに連携するか、そういったことを考えていきたいと思っております。

次は、もう少し広い形で新幹線を生かした地域づくりということで、これは富山県の資料を掲載させていただいております。新幹線によって御利用者数並びに企業立地数、移住者数というのが増えているという中で、今回の新幹線延伸に合わせて、県のほうで基本戦略が四つほど作られております。

これに呼応するような形で、私どもといたしましても、北陸エリアでまちづくりについては先ほどの富山での取組ですとか、ビジネスにつきましては現在金沢駅の西口で新たに弊社の土地を活用いたしまして、日銀の誘致や、私どものビジネスのためのオフィスといった新拠点を整備して、そういう基盤づくりをしているというところなんです。加えて、観光、

暮らしも連携して進めております。

次は地域における地方エリアの取組ですので、先ほどお話があったような地方版MaaS、そういった面でのシステム供与といったものを行っている例ですし、右側はBRTということで、野洲市で弊社の専用コースで一度実証実験を行いました。現在、東広島市、広島大学と連携をいたしまして、公道での実証実験を進めており、2020年代の完成を目指したいと考えております。

次のページは、地域の掘り起こしです。ECモール等を展開して地域産品を掘り起こすといったもの、並びに地域ポイントで地域の経済の循環を行うといった取組を通して地産地消、地域活性化を行っていきたいということで、デジタルのインフラがやはりこれはキーになるのかなと考えている次第です。

次のページは、コロナを経て社会構造が大きく変容しているといった観点で、新しい暮らし方に対応した様々な取組を今しているという御紹介です。働き方、暮らし方が様々になっている中で、それに応じた形で、今それぞれで実証実験を行っているという御紹介です。特に右側の「おためし暮らし」につきましては、5都市と連携いたしまして、弊社のほうで通勤費の支援を行いながら移住体験をしていただいて、そこからまた本格的な移住につながるような取組をしているということです。

次のページはデジタルを生かしたZ世代への取組ということで、これはサイコロを振って行き先を決めるという、これまでなかったような取組です。意外と若い方に受けておられて、割引率も高いということで、行った先で、これまで鉄道旅行にあまり御縁のなかった若い世代に対して非常にヒットして、そこから情報拡散して広がっているという取組の御紹介です。デジタルを活用したコンテンツ開発がやはりキーになるのかなと考えております。

まとめといたしまして、面的な広がりと言線の話と需要喚起というこの3軸で整理しております。

これまでも都市のコンパクトシティを進められておられます。ただ、それぞれの都市において人口減少というのはやはり加速しているという中で、それぞれの都市の中における公共施設などの維持が非常に苦しくなっているというような状況です。

その中で、やはり今後は都市間の移動ということも減っているということですので、それぞれの都市圏を大きなくくりにして広域的なまちづくり、その中で効率的な施設配置、そういったことをやれないかという形でお示しをさせていただいております。併せて、やは

り新幹線の効果は絶大ですので、これにつきましては地域と連携した取組がやはり必要ではないかということで、右側に都市機能の再配置や二次アクセスといった広域コンパクトシティ&ネットワークの政策をぜひともお願いできないかということで書かせていただきました。

線の問題につきましては、やはり高速道路の整備で非常に厳しい状況が続いており、これからはやはり新幹線とのフィーダー路線の活性化や、幹線鉄道の役割、観光や物流に対しては利用が期待できるということで、やはり社会インフラとしての必要性というのは変わらない。その中で、維持管理政策の面で御支援いただけないか、労働力不足の中でもあり、何とかお願いできないかということです。

最後は需要喚起ということで、多様化への対応、これはやはりデジタルコンテンツの活用であります。また、幹線鉄道というのはどちらかというと山間部を走っており、情報インフラ整備が遅れております。そういった部分での推進もお願いできればということで書かせていただきました。

交通、まちづくりと地域、セットになって課題解決、安全最優先の上で進めていきたいと思えます。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。

#### 4. 意見交換

○事務局

それでは、本日御出席の有識者の皆様方から御発言をお願いしたいと思います。名簿順で私から御指名させていただきますが、途中、長野県の阿部知事におかれましては御都合により4番目にお話しいただき、御説明後、退席される予定でございます。発言される際は、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。そして、御発言が終わりましたら、マイクを事務局にお戻しいただければと思っております。

なお、程なく大臣が到着し、皆様方の御発言の途中に入室される見込みになってございます。恐縮ですが、そのような場合でも中断されず、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。

それでは、まず三浦法律事務所の越弁護士、よろしくお願いたします。

○三浦法律事務所 越弁護士

本日は御説明いただきありがとうございます。私からは、議事次第2番目の地域交通について申し上げます。

今日、前橋市と常陸太田市のお話をお聞きして、行政サービスや福祉サービスを民間に委託したり、路線バスを活用されて、自治体がその中で調整をされたりということで、公民連携のすばらしい形であると思いました。その上で、私から大きく2点申し上げます。

1点目は、このようなすばらしい取組を全国で広めるために、どういう制度があったらいいかということです。一つは、やはり今ある様々な障害をなくしていくということ。具体的には前橋市のお話の中でも、介護報酬とか介護保険の制度が障害になっているというお話がありましたので、介護の制度、さらには障害福祉サービスの制度の中で障害になっているものがあれば、そういったものをなくしていくということだと思います。

もう一つは、こういったすばらしい取組をしている自治体に対して、インセンティブを与えるということはあると思います。常陸太田市から、スクールバスから路線バスに転換されたときの通学補助のお話がありました。そのように転換された場合はもちろん、また統廃合の場合は今も補助があります。こういったところについて、やはり国からの支援は必要だと思います。大津市では、中学生のスクールバスはなく、電車やバスで通学をしています。大津市で2分の1や4分の3の補助をしていますけれども、保護者の方からこれを全額補助してほしいという要望は非常に強いです。子供の学習権を確保するためにも、そういった公共交通で通学している子供に対する国費での補助というのは非常に重要であると思っています。

最後にもう一つ、デジタル化をさらに進めるためにどういうことがあるかということですが、一つ目は、今日、お話をお聞きして、MaaSの取組などもすごくすばらしいなと思いました。前橋市のお話ですとか、Suicaとマイナンバーカードの連携やJR西日本のWESTERの取組などがさらに進められるといいと思いました。

もう一つは、常陸太田市やJR西でもやっつけらるる自動運転バスについてです。これは大津市でもやっていたので、これをさらに進めるために必要なことを申し上げます。これは、今いろいろな自治体で、全国で実験をしています。ただ、実証実験にとどまって、なかなか実装に行かない。一番は事故が起こったときに止まってしまうという問題があると思います。これを越えるためにどうすればいいかということで、一つは事故が起こった

ときに検証をして公表する制度を、やはり国であったほうがいいのではないかと思います。現在も交通事故総合分析センターなどが分析されるということになってはいますが、事故が起こったときに再出発するために、国でそういった検証ができるといいということです。

それからもう一つは、今も自動運転の補助があります。これは国から自治体への金銭的支援という非常に重要な意味があると思います。さらに自動運転を進める、自動運転の安全性を国から保証していただいているという意味もあるので、自動運転の補助というのも非常に重要だと思っています。

以上です。

#### ○事務局

ありがとうございました。

続きまして、JR東日本の富田会長、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ということで資料を出させていただきます。

まず第1点は、前文に書いておきましたけれども、交通のリ・デザインというのは、地域が抱える課題の解決の切り口として大変重要な課題であり、これまでの議論を通じても非常に関係者が多く、官民の多様な関係者が連携していかなくてはいけない問題だと考えておりますので、この会議の場でさらに議論を深めることがとても重要だと感じております。

個別の課題で、私ども鉄道事業者でございますが、今日山形県知事からも山形新幹線の例を出していただきましたけれども、やはり幹線鉄道ネットワークの利便性、あるいは速達性の向上は非常に地域経済の活性化につながる重要なテーマだと考えております。具体的に資料も先ほど出していただいておりますけれども、インバウンドをはじめとした観光者の増大、企業誘致、あるいは定住者の拡大、地方移住といった効果は間違いなくあるわけです。こうした点をやはりさらに促進するという意味で、幹線鉄道ネットワークの強化に対しまして、既存のスキームによらず、新たに国あるいは自治体の積極的な関与を強くお願いしたいと思いますし、私ども事業者としても、こうした問題にさらに地域の皆様

と一体となって議論を深めていきたいと考えております。

それから、2つ目のテーマとしておりますが、幹線鉄道ネットワークの利便性の向上を通じてどういう形で地方経済に貢献していくかという課題があるかと思えます。あるいは地域交通、地方・地域間交通をさらに強化していく、そのきっかけづくりを進めていく必要があるかと思えます。今日お示しさせていただいた参考資料の別紙1において、私どもも列車による荷物輸送サービスというのを、先ほど吉村知事からも御紹介いただいたんですが、山形県にも御協力をいただきながら、NTT、あるいは東北電力と連携しまして、農繁期の人手不足解消、地域農業の振興、そして交流人口の拡大ということで「はこビュン」という荷物輸送サービスの取組を進めています。今後も、こうした形で地域の活性化に向けて様々な主体が連携していくことの重要性を感じております。

それから、3番目のポイントですが、やはり地域間及び地域内の交通網の利便性の向上のためにデジタルの力を活用するのは重要だと思えます。別紙2という資料をつけてございますが、私どもはこれも今日前橋市の山本市長、あるいは吉村知事からも御紹介をいただきましたが、地域連携ICカードの展開を今進めております。Suicaと地域の交通サービスの利便性の向上、これを結び合わせて、Suicaの機能に加えて地域のバス事業者の様々な割引サービスなど、独自サービスの機能を持った「2in1 カード」と呼んでおります。山形県の場合には「Cherica」という名前で行っておりますが、こうしたサービスを展開することで、デジタルを使った交通モードの変革を進めていきたいと思っております。

それから、こうした地域連携ICカードの例を「その他」という資料で、東日本エリア内での展開を書いておりますが、こうした地域交通事業者への導入の促進をぜひ進めていきたいと思えます。

それから、同じく地域経済の活性化にデジタルの力をということで、MaaSの展開を次の資料に入れております。先ほど御紹介いただきましたGunMaaS、あるいは東北地方全体のTOHOKU MaaSといったものを通じて、デジタルの力で交通チケットや観光チケットの電子チケットの販売等ができるプラットフォームづくりを進めております。

ただ、やはりこのプラットフォームづくりには非常に大きな課題があります。正直に申し上げます、一定のインシャルコストは当然かかるわけですが、こうしたプラットフォームの展開については我々も自治体の御協力をいただきながら、今順次進めておりますが、自治体、そして国としての御支援をいただけることが、地方における地域交通のデジタル化、あるいは地域交通の流動の活性化、あるいは地域間交通の流動の活性化に資するもの



と考えておりますので、ぜひ御検討をいただきたいと思っております。

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、日本郵政の増田社長、よろしく願いいたします。

○日本郵政株式会社 増田社長

ありがとうございます。今日の会議の冒頭、前橋市の山本市長から、移動の自由は基本的人権そのものであるというお話があり、まさにそのとおりであるということで深く感銘をいたしました。今政府が進めている「誰一人取り残されない」社会の構築が、まさにこの地域公共交通のり・デザインの一番基本にあるということを再認識をし、そのために様々なリソースを全て投入していく必要があると改めて感じたところであります。

そのために、一つは、各自治体、特に前橋市などは大変進んでいて、8月に総理視察に行かれたとお聞きしておりますが、DXによって様々な困難さを克服していくことが一つ大きなやり方だと思います。

二つ目は、まだやはりこれまで作り上げてきた制度の見直し、あるいは柔軟化を図る必要があるということです。今日聞いて思っておりましたのは、常陸太田市のほうでいろいろ御苦労されて、スクールバスであったり、様々なものを路線バスに全部統合するというお話がありましたが、その際に運賃の統一について、茨城交通のバスと日立電鉄の鉄道の運賃を統一する際に、独禁法上のカルテルに当たるのではないかと、おそらく今の解釈だとそうなると思うんですが、それで2事業者と個別に調整を行ったということがありました。

私も以前そのメンバーになっておりましたが、地方の様々な課題の解決に、どうしても独禁法上、多少引っかかる部分があって、地方バス路線と地銀についてはそこを特別に法律で手当てをして解決したと思っておりましたが、確かにバスと鉄道事業者ですと、またこれからそういう話も出てくるなど聞いておまして、さらにきめ細かく課題を抽出して、場合によっては公正取引委員会といろいろ話をして、独禁法上で手当をさらに進めていく必要がある、この分野でまだ残されている問題がこれから新たに出てくるのではないかと考えた次第です。

3点目ですが、先ほど越委員もおっしゃっていましたが、インセンティブの付与という

ことで山形の知事が山形新幹線のトンネル建設の話をしておりました。既にある公共交通機関は二つ、一つはやはり高速化が大きな課題になってくると思ひまして、もう一つは特に赤字のローカル線等々の持続可能性をどう高めていくか、この二つだと思います。いずれにしても様々な地域で取組を行っていく際にインセンティブ、それはもちろん規模感もいろいろありますけれども、やはり国として移動についてのインセンティブをどのようにそれぞれ付与していくのかということをお考えをいただければと思った次第であります。

最後に4点目ですが、いずれにしても大事なことは、もう既にある公共交通をいかに人口減少、利用者減の中で守っていくかということで、来月、社人研の市町村別の将来推計人口の非常に詳細な、5年ごとに2050年までのものが出ると聞いておりますが、あれを拝見すると、以前、『地方消滅』というのを私も書かせていただきましたが、今、私どももその10年後のことをやろうと思って、来月の数字を見たらまた作業に取りかかりたいと思っておりますが、おそらく市町村ごとに相当、かなり事態がさらに深刻化することがあると思ひます。

であれば、もう既に各地域で行われている貨客混載ですとか、既にあるネットワークをどう維持していくかについて、非常に柔軟な取扱いをどんどん各地域で進めていく必要があると思ひますし、例えば公共的な機能を担っている郵政グループ、郵便局での郵便の集配なども含めて、できるだけローカル線を使って、今は軽四輪や地域間では大型の8トン車を使っていますが、貨客混載でまた鉄道に振り替えるところが、CO<sub>2</sub>の関係とか2024年問題を考えるといろいろ出てくるのではないかということをお今、課題として検討しているところです。

JR東とはこれまでも随分連携をしてきましたが、速達は非常に物数も少なくなってきました。あまり容積を取りませんので、今航空便でやっているところをきめ細かく見ていくと、鉄道輸送、例えば新幹線で切り替えられる部分も出てくるのではないかと思いますので、そうした既にある地域公共交通、あるいは幹線について、より持続可能性を高めるために様々な企業サイドが努力していくということをお、政府の大きな声かけの中でやっていくということをお今後必要になってくる。まさに我々としてもそういうことをやっていきたいと感じた次第であります。

私からは以上です。

## ○事務局

続きまして、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

長野県知事の阿部でございます。毎回オンライン参加で大変失礼しておりますが、私のほうからは参考資料2に基づいてお話を申し上げたいと思います。

まず1枚目、2枚目にいろいろ書いておりますが、今日は特に我々地方公共団体は同じ行政として、国と連携しながらいろいろな取組を進めていく立場でありますので、特に国にお願いしたいこと、あるいは全国的な視点で御検討いただきたいことに絞ってお話をしたいと思います。

まず、1ページ目のバス路線の最適化ですが、ここはエリア一括協定運行事業といういい制度を作っていただいています。国土交通省をはじめ、国を挙げてこの交通に力を入れていただいていることは、大変ありがたいと思っておりますが、ぜひよりインセンティブをしっかりとつけていただいて、いろいろな地域が積極的に取り組もうという方向になるように牽引をしていただきたいと思います。資料には補助率引上げということを書かせていただいておりますけれども、ぜひ地方の意欲を喚起する方向でお取り組みいただきたいと思います。

それから、2点目のところ、運賃割引ですが、これについては、例えば子育て支援の観点から、今通学定期の割引は事業者の努力で行っていただいておりますけれども、なかなか事業者だけで維持していくのは難しい状況になってきていると思っております。我々自治体レベルでも、常陸太田市のように支援策を講じるところが増えてきていますが、やはり子育て支援というのは全国的な共通課題でありますので、まずこの通学定期、あるいは子供に対する割引はナショナルミニマムとして、国としてしっかりと方向付けをしてもらいたいと思っております。

加えて、地域はもうだんだん高齢化が進んでいる中で、免許返納ということで車の運転を差し控えようという方たちも増えてきています。こうした中で地域の暮らしを守っていくためには、高齢者に対する割引支援ということも重要です。これも我々地方でも努力はいたしますが、これもこの超高齢社会においてはナショナルミニマムという位置付けになると思いますので、この子供と高齢者の移動についての様々な割引の支援を事業者や地方に任せるということではなくて、国として本格的な検討をいただきたいと思います。

交通DXについては、若干ローカルな視点になってしまいますが、しかしながら全国的な視点で議論していただきたいのは、例えば長野県はJR3社が乗り入れています。交通系ICカード、それぞれ完結している地域はいいですが、JR各社の末端部では通し利用ができないということで、インバウンド客の呼び込みであったり、あるいは地域連携ICカードを様々な施策に使っていかうということを考えたときには、極めて取り組みにくい状況であります。ぜひこうしたものを全国的な視点で、これはJRの皆さんだけではなくて、国土交通省も含めてこの統一化、そしてより低コスト化を御検討いただきたいと思っています。

最後、鉄道ネットワーク、特に全国的な鉄道ネットワークのほうであります。吉村知事からもお話があったかと思いますが、幹線鉄道のこれからの在り方は極めて重要だと思っています。富田会長のペーパーにもありましたが、例えば長野県においてはJRの中央本線や篠ノ井線の高速化というのはかねてからの課題であります。これを事業者と地域だけで進めるのは、極めて困難だと思っています。脱炭素社会を作っていくためにも、地方創生・地域活性化を進めていく上でも、いま一度、国において、この全国的な幹線鉄道ネットワークをどう充実するのか。しっかりと財源スキーム、財源確保を含めて御検討いただくことが重要ではないかと思っています。

各省庁いろいろな地方創生の施策を講じていただいておりますが、そうした地方創生の個別の施策以上に、この幹線鉄道のネットワークをしっかりと評価していただくことが地方創生に確実に繋がると考えておりますので、この視点をぜひ皆様方と共有をさせていただければと思っています。

私からは以上です。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。

では続きまして、みちのりホールディングスの松本CEO、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

私からは、今日御説明いただいた中で、常陸太田市の取組、それと前橋市の取組についてコメントさせていただきます。

常陸太田市さんの、路線バスにスクールバスやコミュニティバス、病院に行くバスを集約・統合、我々は混乗と呼んでいますけれども、この取組は、実は私どものグループ会社

である茨城交通が常陸太田市といろいろ連携をさせていただいて実現した取組ですが、現状、バス会社の運転手不足は非常に厳しい中で、バス事業者の労働生産性を上げることができると同時に、路線バスやスクールバスに対する公の負担を抑制することができる。さらに利用者にとっても、常陸太田市は結果として運行頻度の増加も実現しているので、利用者の利便性も向上させることができる。まさに三方よしの特筆すべき施策であると思います。私どものグループでも、ほかの地域でもこういった取組が実現できるように、自治体との協議をしておりますけれども、ぜひ一つのモデルケースとして取り上げていただければと思います。

それから、前橋市につきましては、まさに市のリーダーシップの下で地域の複数の交通事業者が共同経営を実現する。独禁法の特例の制度を活用して、データの連携やデジタル化も最新のデジタル技術を取り入れられて、生産性を高めておられる。非常にすばらしい取組だと思って拝見しました。

その御紹介の中で、「デイサービス×タクシー」のことについて課題があるというお話がありましたが、その点について私も全く同感です。私どもも介護施設、塾、保育所といったところに相乗り型でその施設を利用される方々を送り届けるサービスを、交通事業者側として提案をしたことがあります。どうしてもコスト感が合いません。前橋市のケースでいうところのタクシーが、例えば30分当たり3,040円とか、またはメーター運賃ですとか、または介護報酬制度における料金設定。私はタクシー事業も経営しておりますが、その視点で言うと、運転手の1日の仕事の密度を上げることができれば、3,040円はもっと下げることができます。また、同時に介護報酬制度もぜひ見直しをさせていただいて、双方が経済性が合うポイントを見いだして、こうしたサービスが成立するように導いていただければと思います。

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、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。私のほうも、二つ、みちのりの

松本様のほうからもありましたけども、常陸太田市の公共交通の再編、そして前橋市の取組を非常に興味深く聞かせていただいて、大変御苦労だっただろうなと感じております。

このコミュニティバスとスクールバス、路線バスの輻輳の問題は全国のほとんどの自治体で起こっている問題です。これは本当に縦割りの関係から来ているものだと考えていまして、これを効率的にできているということ、もう本当に頭が下がります。本当にどうやったらこのようにやれるかというところまで聞きに行きたいと思っております。

本件に関して所感ですが、一つは先ほどもありましたけども、今一番の問題は、財政支援の問題というよりも、人手不足の問題のほうが事業者としては喫緊の課題です。その人手不足を解消するためには、今輻輳しているいろいろなバス、タクシーを含めたものの再編、走り方の効率化が必須です。

これを進めていくこのスピード感というものをどうやって出していくかというところを、実は広島も今、広島市を中心に共創協働プロジェクトということで、各社、会社が集まって議論はしていますが、やはり行政がまず本気になっていただけて、取り組んでいただくこと、これがキーになっていると思います。

それともう一つは、バス・タクシー事業者というのはやはり地方に行くと中小企業が多くて、実際にこういうプランニングをやっていくという人材としてはなかなかいらないとか、不足しているということがあるので、大学の学識の方なども入っていただいている議論はしますが、どうしても事業者は、株主への目先の説明もしなくてはいけない、損得の話もあるというようなところで、今ここらですごくエネルギーをつぎ込んでいるような状況です。今の常陸太田市の取組のように、変革をするところに関してのインセンティブというのを、できれば国のほうからお願いができれば、その推進力になるのではないかなと考えております。

それともう一点ですが、このいろいろな今日のお話、いろいろ参考になる意見、取組が紹介されておりますけれども、各地方のバス・タクシー事業者が、どこでこういうことをやっているんですよというところを理解しているかというところ、そこまで伝わっていないのかなと。

そこで、国交省で言えば運輸局や整備局、経産局、地方にはそういう各省庁の出先機関もありますので、そこを自治体とも併せて積極的にこういう取組などを広く事業者の皆さん、利用者も含めたところでどうやって伝えていくかというところがスピードを速める一つの方法ではないかと考えております。私たちもそういうことでは努力はしてまいります

ので、また国交省のほうでもお願いしたいと考えております。

私のからは以上でございます。

#### ○事務局

続きまして、政策研究大学院大学の森地先生、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

森地でございます。

第1点は一般論ですが、地域内とか地域間の公共交通への支出が各省庁の課題解決に役立つとか、そのための支出減に資するとか、あるいは利用者負担も含めた社会的総費用の減少に役立つという認識を各組織とか政治家の先生方とか国民が共有することが、まず出発点だろうというのが第1点です。

それから、前橋のタクシー料金の話がありましたが、これは規制によるものと、タクシー会社が希望してもっと下げたいというもので話が違ってくるかと思いますが、今ライドシェアの議論がよくされております。タクシーサービスがないところはもう当然そういうことをやればいわけですが、タクシーサービスがあるところでも、タクシー会社自身がライドシェアのサービスを始めるという可能性も議論するべきではないかと思えます。

なぜなら、車両費は自家用車と兼用ですから、そのコストダウンになります。ライドシェアの運転手から見ると、保険料、これが特に高齢者の場合非常に高いですから、これをタクシー会社全体の中で負担するとか、あるいはもちろん料金収受も含めたソフトウェアのサービスをタクシー会社が持つとかということでWin-Winの関係ができれば、そういう格好のことが可能かも分かりません。

当然、タクシーの今までのメーター料金とライドシェアの料金の間をどうするかという問題はありますが、それもタクシー会社の全体のコストが下がるということであればいいかと思えますし、そもそも地方のタクシーの運転手さんの収入というのは、どう考えても生活できないようなレベルです。これが長続きするとは思えないですね。すると、要するに年金生活者でないとタクシー運転手はできないということで、こういうときにライドシェアのサービスをしようという人が出てくるということは、一つの可能性でございます。ちなみに、昔からドイツは学生がタクシーアルバイトとして働いています。そういうことを考えたときにどうかということです。

それから、山形の新幹線について、トンネルと同時に、ぜひ踏切解消や線形改良、これは本線の線形改良も、それから駅の出発・到着両方の加減速の関係で少しでも時間短縮できるように、そんなことも併せてやればもっと効果が出てくると思いますし、もし可能なら、踏切があっても無人運転が可能だというシステム開発も同時にやっていただくといいかと思います。鉄道も自動車と同じでレベル4と言っていますが、運転士がいる程度の安全が保てる、あるいはそれ以上に安全が保てるとやれば、踏切があっても十分可能です。そういうことを議論していただければと思います。

最後、JR西日本がおっしゃったように、生活サービスの維持向上は人口減でもう本当に難しくなってきた、広域で共用しなくてはいけないということですが、それと併せて、地域と都市間の交通をもっといいサービスにしないと、ユーザーから見るともうたまったものではないですね。そのためには、もう地方の鉄道では無理な、本当の地方線はやはりBRT化して、その代わりにサービスをうんと上げるということを追求しなきゃいけないのではないかと考えております。

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、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。今回は会議3回目ということで、まず最初の回ときに私が発言したのは、こういった新しい取組の必要性や合理性はあるということを申し上げて、それは前回の参考資料として配らせていただいた文章にお示したところであります。

最初のときに申し上げたのは、私は、50年近く前の学部の学生ときに群馬県でワールドスタディをやったら、今と同じ問題があったという話をして、早くやりましょうということを言いました。そうしたら、2回目のときに事務局から事例の紹介があって、ある程度進展もあるということでありました。そのときに申し上げたのは、やはり制度とか仕組みを適合させる必要性を申し上げたところですが、今日のお話はまさにその具体例を伺ったと思っております。

ちょっと話は違いますが、私は先日、千葉県のある市を視察いたしまして、JRの駅に郵



便局を作り、それを合体すると、人が集まる郵便局が駅にあって、便利だということです。それから、その郵便局がなければその駅は無人駅だったということです。まさにWin-Winの関係でこれができたということでありました。それから、これもある意味では一つ我々の大きな考え方の中で、統合する、あるいは効率化する、そういうことによってサービスを残していくということだと思います。

また、日本郵政の関係では、この間、松本さんのところで、貨客混載でも最近はものすごくなくなって、バスに貨物室を作ってしまった、そこにコンテナ的に貨物を入れて輸送するということが始まっているという話を伺って、なるほどなと思いました。これも同じで、統合することによってサービスを残していくということだと思います。

今日お話を伺って、基本的にやはり制度、組織、に加えてインセンティブをどう作っていくのかということだと思います。制度については今日、特に地域交通については、前橋市と常陸太田市の話の最後に課題が出てきました。これをやはり具体的に受け止めて、それを実現できるような形に直していくというようなことが必要ではないかと思いました。その意味では、これは前にも言いましたけども、昔やっていた総合特区の中で出てきた問題を法制度を変えていくということをやりましたが、それと同じような発想の必要性を感じたところです。

それから、先ほどから出ているインセンティブです。視察した千葉県のある市は、実はこういう総合的なことはまだできていません。路線バスとチョイソコのサービスについては、地域の全体の計画を立てられてうまく組み合わせていますが、それでももちろん地活化法の協議会も持って、そこでそういうことをやっていますが、それよりもう一步進んで、例えば先ほどのスクールバスの話も同じことをおっしゃっていましたが、やはり学校統合でスクールバスをどうするか。それは今まだ統合していませんから別々にやっていると。福祉輸送もそうですが、そのような全く同じ問題を抱えているのが、おそらくそれぞれの地域の交通ではないかと思います。

その辺をうまく先導できるような組織やインセンティブ、前回、私は司令塔みたいなものが必要と言いましたが、今申し上げたように、地活化法の協議会はそれはそれで今機能しているわけですが、それ以上に何か全体を見られるような、前橋市とか常陸太田市みたいに首長の先見性があって、しかも行政体の能力があるところはできますが、そういったところばかりではないわけですから、そうやって一つ押してやる、そういう組織を作るとやるということはすごく重要ではないかと思った次第です。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、アイシンの取締役の鈴木様、よろしくお願いいいたします。

○株式会社アイシン 鈴木取締役

株式会社アイシンの鈴木でございます。本日、吉田の代理で、コネクティッド&シェアリングを担当しておりますので、御説明申し上げます。

まず、前段の議論の重複領域があるかと思いますが、私どものフォーカスは、地方で公共交通機関が立地しないエリアでの交通ということで、特に免許返納後の高齢者の移動ということで、私どもの従業員がイノベーションの中で社会課題として提案しましたところ、ここからは使命感と情熱ということで続けてまいりまして、ただいま全国 69 か所に広がっております。その間に1か所もストップすることなく継続しておりますので、本日はその中で少しよかったなと思えるところと、今後こうしたいと思えるところをまとめてみたいと思います。

1つは、参考資料の(1)の中段に書いてございますが、オンデマンドの予約、コールセンター、会員管理、地図を利用したルートなど、これらをプラットフォームで実現しております。全国の69か所、これから展開していくところもほぼ1か所の集約管理でやっております。地方を越えてプラットフォーム化するのは重要ではないかと考えています。

参考資料の2ページ目はチョイソコの概要ですが、この中で御説明したいところがあります。一つは先ほど申し上げた会員管理です。高齢者とかこの先出てくる小学生、中学生ということを考えますと、どういった人が乗っているかというのは非常に重要で、会員管理が重要ですということと、右側の絵にありますが、協賛金を頂いております。事業の存続という意味では交通の料金だけでは大変ですので、こういったお医者様とかスーパーとかドラッグストアとか、体操教室とかやりますので体育館とか、そういったところにバス停を設けることで協賛金を頂いております。そういうことで、地域の活性化、高齢者の健康増進とセットで移動を支援しているということはよかったのではないかと考えております。

次のページが少し課題といたしますか、今直面している現場の声です。特にこの事業を継

続・拡大していくときには、利用する方々を増やしたいと思っておりますが、特に児童・生徒、それから介護施設、地域農産物や宅配便などの貨客混載等の可能性があるわけです。今回、下のほうの写真の事例は熊本県熊本市、福岡県越前町などの、子供の移動に活用したいという事例で、既にオペレーションを始めておりますが、ここの子育ての問題を含めて地域の活性化にもつながりますので、引き続きサポートをお願いしたいということです。次のページにより具体的な課題がございます。小・中学校の課題ですが、遠距離通学といいましても、通学になりますと、生徒の数も多くなり、希望者全てを乗せるにはオンデマンドの車両では容量が足りません。計画的な業務をしたいので、遠距離通学の定義とかをしっかりといただくと、計画的な立案で業務ができて、スクールバスと同じように乗合バスが提供できるということがあります。

2番目も現場の声ですが、保護者の方々と議論しますと、学校へ通うのに有償かということで、お金はなかなか出せないという御意見もあります。特に遠いところ、近いところで格差がありますので、こういったところのガイドラインも設定して頂きたいと考えております。

3番目も児童に関係するところですが、スクールバスとすると一般の方はなかなか乗れません、オンデマンド交通という枠組みですと、一般の乗客の方が児童と一緒に乗ることになります。一般の方がいる中で児童を優先するのは、乗車数の問題で難しいということで、ここの問題も少しガイドラインといいますか、方向性をはっきりさせていただきたいと思っております。

次は安全安心ですが、小学生を運ぶとなると、いわゆる子供さんの問題ですので、乗降時に保護者に向けたメール送信等の安心サービス、子供さんにお金を持たせないキャッシュレス化、安全の観点での自宅送迎ということも実現していますが、こういったところにも、他のオンデマンド交通に対して、少しコストがかかっております。

次は高校生ですが、安全安心の観点は一緒です。高校生になると部活などもあり、帰りが夜になりますので、夜間での交通安全を確保するという問題がございます。

次のページは、利用のきっかけとなる目的づくり、先ほど申し上げました体操や薬局ですが、せっかくですので、利用していただく人たちの体操教室とか料理教室、化粧教室といったことを用意して、お年寄りの方に、より外に出ていただくというようなことをやっております、健康増進に貢献できていると考えております。しかしながら、ここもお金もかかりますので、御支援いただくと助かるということです。

最後のページ、少し課題感をまとめてございます。「等しく」のところは、実際の自治体では、住民だけやってほしい、高齢者だけやってほしいといった制限を設けたいという自治体が多くございます。この辺も幅広くいろいろな方に利用していただきたいという観点から、少し幅広い利用に向けた仕掛けがあるとうれしいなと思っています。

2番目、「安全に」ですが、ここも今回、自動運転の議論がありましたけども、既に自動運転に資する装置はいっぱい存在しておりまして、例えば幼児置き去り検知みたいなこともできますが、ここも少しコストがかかりますので、安全配慮に関する投資ができないかということも考えております。

最後のところは「効率的に」ということですが、オンデマンド交通そのものは効率的なのですが、さらに電動車とかいろいろな車の装備も、私ども自動車業界でございますので、そういうのも考えたいと思っております。

以上、良かったところと、今後こうしていきたいというところを申し上げました。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。構成員の皆様におかれましては、活発な御議論をいただきましてありがとうございました。いただいた御意見を事務局で整理しまして、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たいと思っております。

これまでの各構成員の皆様方の御発言を踏まえまして、全体を通じて御出席の皆様、御意見ございましたらお願いいたします。よろしく申し上げます。

#### ○前橋市 山本市長

ありがとうございます。前橋市や常陸太田市の取組を評価していただいて、ありがとうございます。どうやってマッチングしたのかというと、簡単です。どんな人がどこからどこまで行きたいのかという需要さえ分かれば、空いている交通資源なんていくらもあります。駅で寝ているタクシーなんかもったいないです。ああいうものをどんどん使ってやればどうかなると思っておりますので、お金よりも、地域交通をデザインできる自由を自治体に与えてくれると、結構お金はなくてもやれることはやれると思っておりますので、大臣、ぜひ信頼してやらせてください。

○事務局

ありがとうございました。

ほかにかがででしょうか。関係府省庁の皆様も含めまして、御意見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、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、本当に熱心な御討議をありがとうございました。私は、このリ・デザイン実現会議の議長でありながら、今日は公務が立て込んでおりまして、遅れて参加したことを、まず、おわび申し上げたいと思います。

本日は、御多忙の中、遠方より御出席いただき、自治体、事業者の皆様方から、各地の現場における交通をめぐる現状、課題解決に向けた様々な連携・協働の取組等について、発表をいただきました。それらを踏まえ、有識者の皆様方より、それぞれのお立場から貴重な御意見を頂戴し、誠にありがとうございました。

私は直接お聞きできなかったのですが、前橋市の山本市長から交通事業者間の連携、多分野での連携などの取組を、また、常陸太田市の田中副市長からスクールバスを路線バスに統合する取組について、山形県の吉村知事から幹線鉄道の機能強化と沿線活性化の取組について、JR西日本の春名専務執行役員から公共交通を活用した広域コンパクトシティ化の取組について、御説明があったと聞いております。

私も、実は昨日、その皆様方の内容について事務方から詳しく話を聞いて、いずれも本心にすばらしい取組であり、これからの方針について、そのとおりで、と思ったところがございます。こうした取組が全国的に広がるよう、さらに検討してまいりたいと思っております。

現在開かれている臨時国会においては、地域の抱える足の問題について度々質疑がなされておられ、また連日のように地域交通をめぐる現状や課題について報道も行われておりま

す。この会議におきましては、第1回において検討の視点を整理し、第2回、第3回において、関係省庁の皆様、自治体、事業者の皆様から発表いただくとともに、取組の方向性を提示いたしました。これまでの御議論、各構成員からの御意見も踏まえ、取りまとめに向けて、国土交通省としても検討を加速させてまいりますので、関係省庁の皆様におかれましても、引き続きの御協力をどうかよろしくお願い申し上げます。

本当に今日は活発な御議論、ありがとうございました。今後ともどうか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。

次回の会議につきましては、来年1月頃を目途に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、以上をもちまして、第3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。