

地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第5回）議事要旨

日 時：令和6年4月5日（金）14:00～15:35

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 自家用有償旅客運送制度の改革について

3 とりまとめ骨子（案）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 自家用有償旅客運送制度の改革

資料2 地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ骨子（案）概要

資料3 地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ骨子（案）説明資料

資料4 地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ骨子（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

参考資料3 株式会社アイシン 鈴木取締役 提出資料

参考資料4 地域の公共交通のり・デザインのリーフレット

出席者：斉藤 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

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

| | |
|-------|------------------------------|
| 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） |
| 鈴木 康郎 | デジタル庁国民向けサービスグループ企画官 |
| 山越 伸子 | 総務省大臣官房地域力創造審議官 |
| 淵上 孝 | 文部科学省大臣官房審議官（総合教育政策局担当） |
| 安藤 公一 | 厚生労働省政策統括官（総合政策担当）付政策総括室参事官 |
| 長井 俊彦 | 農林水産省農村振興局長 |
| 川村 尚永 | 経済産業省地域経済産業グループ地域経済産業政策課長 |
| 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 |
| 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 |
| 鶴田 浩久 | 国土交通省物流・自動車局長 |
| 中村 広樹 | 観光庁観光地域振興部長 |
| 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 |

1. 開会

○事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第5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。

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。

それでは、議事に先立ちまして、斉藤大臣より御挨拶申し上げます。斉藤大臣、よろしくお願いいたします。

○斉藤国土交通大臣

斉藤でございます。お忙しいところ御出席を賜りありがとうございます。また、オンラ

インで参加の阿部知事、越先生、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

これまでの4回の会議を通じ、移動の足を確保するためには、関係省庁が連携し、交通のり・デザインと地域の社会的課題の解決に向けて、一体的に検討を行うことが不可欠であり、必須であるとの認識を共有できたのではないかと思います。本日は、これまでの議論を踏まえ、とりまとめ骨子（案）を作成いたしましたので、構成員の皆様からの御意見をいただき、内容を深めてまいりたいと思っております。

今国会の審議においても、地域の足をめぐる問題について、非常に多くの質疑がなされております。人手不足も相まって、各地の移動の足をいかに確保していくのが、政府全体としても非常に大きな課題となっております。本日の御議論も踏まえて、関係省庁との連携・協働を一層深めつつ、地域の課題解決に資する実効性のあるとりまとめを策定してまいりたいと考えておりますので、皆様には、本日も活発な御議論をお願い申し上げます。

本来であれば、議長である私は最後まで出席しなくてはならないのですが、公務の都合で、御挨拶のみさせていただきます、退席させていただくことをお許しいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○事務局

斉藤大臣、ありがとうございました。

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）

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ので、よろしくお願いいたします。

（報道関係者退室）

それでは、続けさせていただきます。

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、アイシンの吉田社長は、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、それから三浦法律事務所の越弁護士におかれましてはオンラインで御参加いただいております。それから日本郵政の増田社長におかれましては、御都合により途中で退席予定と伺っております。

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きますよう、お願いいたします。

なお、本日の参考資料4といたしまして、リーフレットをおつけしておりますが、今後、自治体など地域の方々向けにリ・デザインについて説明するものとして用意しておりますので、お時間のあるときに御確認いただければと思っております。

本日の資料全体につきましては、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、事務局から皆様方に議事要旨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. 自家用有償旅客運送制度改革について

○事務局

それでは、議事を進行させていただきます。これまで4回にわたりまして、地域の足を確保するための様々な取組、特に交通と他分野とが連携した先導的な取組について有識者の方々からヒアリング等を実施してまいりました。本日は、これまでの議論を整理しまして、とりまとめの骨子（案）として御提示させていただこうと考えております。

それに先立ちまして、地域の足を確保する取組の一つとして、今般、国土交通省におきまして、自家用有償旅客運送制度の見直しを行っておりますので、まず資料1の自家用有償旅客運送制度改革につきまして、物流・自動車局長から御説明いたします。

それでは、鶴田局長、よろしくお願いいたします。

○鶴田物流・自動車局長

物流・自動車局長の鶴田です。自家用有償制度改革について御説明申し上げます。

まず、表紙の次、1ページをご覧ください。制度の概要です。

自家用有償旅客運送制度は、平成18年の法改正によって導入された制度です。タクシーやバスの維持が困難な場合に、市町村やNPO法人などが自家用車で移動サービスを提供できるというものであり、交通空白地タイプと福祉タイプがあります。

交通空白地では、全国で約700の団体が、地域住民や観光客のニーズに応えるために、白ナンバーの自家用車と一般ドライバーによって、この移動サービスを提供しています。法律の規定により、運賃は実費の範囲内とされている非営利型の移動サービスで、その解

積として、具体的にはタクシー運賃の約8割を目安としています。一定の安全体制を確保することと、交通空白地に該当するかどうかを含めて、地域の関係者における協議が調うことが要件となっております。

2ページを御覧ください。

昨年10月の国会で、岸田総理からライドシェアの課題に取り組むと発言がありました。もう少し詳しく御覧いただきますと、その下、斉藤国交大臣への指示は、地域交通の担い手不足や移動の足の不足といった深刻な社会問題に対応するためということで、地域の自家用車、ドライバーの活用などの検討という内容です。

この指示を受けまして、その下、昨年12月に、この非営利型の移動サービスの制度につきまして、様々な改革を決定して、できるものから年内に、それ以外も6月までに実施をすることとしました。

この12月の第3回デジタル行財政改革会議では、営利型のタクシーを補完するために自家用車を活用する事業についても方針を決定しまして、これは東京などで来週から走り始める予定となっております。

本日は以下、非営利型の自家用有償旅客運送について、具体的に御説明します。

3ページをご覧ください。

昨年末に既に実施した制度改善を活用いただきまして、例えば、石川県の加賀市や小松市で、先月16日の北陸新幹線の延伸に間に合うようにということで実装が始まっております。どちらの市も人口10万人前後の規模を有していて、タクシーが数十台ありますが、これと共存する形で、昨年末に新たに導入した「時間帯による空白」という概念を活用して、タクシーが減る夜間などに、この非営利型を実施しています。また、先ほど申し上げましたとおり、運賃は実費の範囲内とされる非営利型の制度で、従来はタクシー運賃の約半分としていましたが、昨今のドライバー不足に対応するために、昨年末に、これを約8割としたところです。どちらの市でも、運賃についても、この新たな制度が活用されています。

4ページを御覧ください。この非営利型の移動サービスのさらなる改善ということで、昨年末には、今年6月までに実施すると決定しましたが、これを前倒ししまして、今月中に実施すべく作業を進めています。

第1に、ダイナミックプライシングの導入です。通常の5割増と5割引の範囲内で変動させることを可能とします。

第2に、その右の箱ですが、タクシーとの共同運営です。タクシーと自家用有償旅客運

送の両者が共存しやすいようにということで、図のように、利用者からの注文窓口をワンストップとして、同じ運賃でどちらも利用できるような、そういった一体的な運用とすることで、全体として十分な車両数を確保しようというものです。

第3に、地域公共交通会議の見直しです。先ほど申し上げましたとおり、この会議で協議が調うことが、この運送を行うための要件になっていますが、2か月協議しても結論に至らない場合には、首長の責任により御判断いただけるようにします。

第4に、運送区域の柔軟化です。出発地、目的地ともにエリア内にある場合だけでなく、どちらかがエリア内にあればよいということにいたします。

資料は以上ですが、本日、私が特に申し上げたいことを一言付け加えさせていただきますと、これらの制度の柔軟化・拡充は、いわばパーツを磨いているわけです。地域交通を維持するためには全体最適が大切で、それがこのリ・デザイン実現会議で目指しているところだと承知をしています。その中で、ただいま申し上げましたようなパーツも、ぜひ生かしていただければ幸いです。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、御質問等ございましたら、お願いいたします。

(発言なし)

3. とりまとめ骨子（案）について

○事務局

では、議事を進めさせていただきます。

続きまして、議題のとりまとめの骨子（案）について、事務局より説明させていただきます。資料2から4といたしまして概要、説明資料、そして骨子の本体案を配付しておりますが、時間の都合もありますので、資料2のとりまとめ骨子（案）の概要に基づきまして、公共交通政策審議官から御説明させていただきます。

○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。本会議の関係では、昨年9月より、皆様に

大変お世話になっております。本当にありがとうございます。本日もどうぞよろしく願いします。

それでは、資料の説明をさせていただきます。

資料2としまして、これまでの4回の議論を踏まえ、とりまとめの骨子を1枚にまとめました。

まず一番上ですが、検討の背景・必要性ということで、これは第1回にも御説明さしあげたとおり、今、地域公共交通の現状が非常に厳しくなっています。右上のほうに数値も入れておりますが、2050年には全国の約半数の地域で人口の50%以上減少することなどが予想されている中、既に昨今の人手不足、利用者の減少ということもあり、バスや鉄道で路線の廃止が相次いでおります。バスについては、この4月1日をもって、また全国各地で大幅な減便なども行われている状況です。

このドライバーの不足ということですが、タクシーについては一部の大都市で少し増えつつあるという現象も見られておりますが、総体としては、バスドライバーもタクシードライバーも不足している状況にあり、そしてお住まいの皆様も、公共交通の関係でいろいろ不安を抱えている状況です。こうした課題を解決していかなければいけないということで、この会議では、第1回にお示ししましたとおり、地域の類型ごとに交通の置かれている状況も違うであろうということで、A、B、C、Dと4つに分けて、議論の整理をしてきたところです。

最も移動の足の問題が深刻化している緑色のAの交通空白地は、民間のバス・タクシーといった公共交通事業者だけでは、移動手段を十分に提供することができないという地域・エリアですので、こうしたところは、地域のあらゆる輸送資源を総動員する、あるいは自治体をはじめとする公的関与をもっともっと強化していくことが、方向性として必要になってくると思います。

Bの地方の中心都市ですが、ここはまだ民間による公共交通サービスが提供されているエリアでもございます。ただ、将来のことを考えますと、今から、この公共交通のサービスというものを関係者でしっかり再評価をし、そして徹底的に利用・活用していくという方向性が必要ではないかと考えておるところです。

そして、すみれ色の大都市圏、3大都市圏や政令市などを想定していますが、こうしたところは、基本的には、まだまだ民間事業者によるサービス提供で十分対応はできると考えております。しかし、昨今のライドシェアの議論にもありますように、一部の時間帯や

エリアでは供給が不足していると指摘されているところでありまして、こうしたことへの課題対応なども必要になってきているところです。

そして、これらの各地域を結ぶ地域間の公共交通、これは主に幹線鉄道ネットワークがその役割を担っているわけですが、ここについては、将来の自然災害リスク、あるいは地域間連携による地域づくりというようなことを実現するためにも、今まで以上に、幹線鉄道ネットワークの機能を強化、強靱化や高速化を行っていく必要があると考えています。

ただ、今4つの類型に分けましたが、当然、例えば1つの市や町の中でも、Aと呼ばれるエリア、Bと呼ばれるエリア、あるいはBとCが併存しているところが普通であろうかと思えます。現実には、それぞれの地域ごとに、きめ細かく足の問題については対応していく必要があると考えておりまして、そうした課題解決に向けた実施方策の選択肢を広げるために、先ほど物流・自動車局長の鶴田から御説明さしあげましたが、自家用有償旅客運送制度の見直し、あるいはこの4月から開始されました、タクシー事業者の管理監督の下、自家用車を活用していく自家用車活用事業の創設といった対応を講じてきているところです。前者はAやBの地域で、後者はBやCでの活用が想定されるのではないかと思います。これについては、この資料ではグラデーションで表現をしたところでございます。

そして、エリアに限らず、デジタル技術の活用やドライバーの確保、高齢者、障害者の移動手段の充実といった点は、移動の足の確保を考えていく上で、必須の事項だと思っております。

そして、地域の実情に応じて足の問題をきめ細かく対応することを考えていくに当たって、AとBのエリアの中心に四角で描きましたが、このエリアでは関係者の連携・協働という取組が、これからますます不可欠であろうと思っており、その動きを具体化させるために、資料の下半分にある「環境の醸成」、「取組の実装」、「取組の加速化」、この3つをうまく好循環させていく必要があるのではないかと考えております。

まず、環境の醸成ですが、地域の足の確保は、日々の住民生活や地域の経済活動を維持・存続させていく基盤そのものであるという認識に立ち、様々な関係者との連携・協働により、総合力で課題解決に対処する。このため、具体的には資料の左側にありますとおり、この会議での議論なども踏まえ、政府一体で公共交通のR・デザインを推進するための連携・協働指針というものを策定して、全ての自治体に、この考え方、具体の取組への働きかけを行っていきたいと考えております。

一方、この指針は総論的なものとなりますので、実際には、分野ごとに、例えば、スク

ールバスの活用については、どこまで、どのような活用ができるのかとか、学童以外の利用者を混乗させる場合の条件とか留意点とか、その辺りをしっかり整理をしないと現場も困ってしまいますので、こういったことについて、当方と文部科学省との間で考え方を整理して、指針や通達という形にして、交通部局、教育部局にも周知していくと、このようなことを行っていきたいと考えております。

また、数としてはまだ多くありませんが、こうした連携・協働の動きは幾つかの地域では実践されて、それなりの成果を挙げているところもございますので、こうした取組については、カタログ化による支援という形で、その取組や効果をなるべく具体的に数値で示した形で、各地域の参考にしていただけるようなこともやっていきたいと思っております。

そして、この環境の醸成ということができると、次は取組の実装というフェーズに入るわけですが、ここでは3つのアップデート、すなわち法定協議会、地域公共交通計画、具体の施策のアップデートを図っていく必要があると考えております。

まず、法定協議会ですが、これまで以上に多様な関係者に参画してもらって、様々な観点から、新たな発想で、この地域の足の課題解決を検討する場にしていく必要があると思っております。

そして、地域公共交通計画ですが、これは計画に必ず盛り込むべき目標とかKPI、こうしたものを明示した「モデル・アーキテクチャ」、一種の凡例、お手本のようなものを国のほうで策定をして、これを踏まえて、よりシンプルで実効的な計画に各地域自治体がいっぱいできるように、関係者間でデータ共有を図っていく仕組みや体制を構築する、また、それを支援していく仕組みをつくっていききたいと思っております。

最後に、連携・協働施策のアップデートですが、これは日進月歩するデジタル技術なども活用して、先ほど申し上げたようなカタログ支援のような形で他の地域に学ぶということも大事ですが、連携・協働の取組の中で、旧来の手法にとらわれず、地域ごとに柔軟な考え方で新しいやり方を構築していきたいと思っております。

もちろん、こうしたことを進めていくために中心となるのは市町村、各基礎自治体になるわけですが、自治体によっては人員、組織、財政、あるいはノウハウ、こうした面で不十分のところもございますので、こういったところを都道府県のほうはしっかり下支えする、中小の市町村との連携・協働ということも必要になってくるかと思っております。

こうした環境の醸成や取組の実装ということ、これを意欲的・先行的に行う地域自治体については、資料の下段の「取組の加速化」というところですが、関係府省庁による、そ

れぞれが持っている様々なツールや支援策、こうしたものを重点的に行っていく。例えば、補助に当たって優先採択するとか、そんなことも検討できないかと考えております。

今申し上げたようなこと、これを絵に描いた餅に終わらせないようにするためにも、一番下の欄ですが、継続的な連携・協働の取組を確保するために、取組の進捗状況を管理していくためのKPIを設ける必要があると思っています。ここには事務局で考えました4つの項目を掲げておりますが、これ以外にもあるかもしれませんし、また、最終的な形にするためには、もちろんここに具体的な数値も入れていきたいと、このように思っております。

ざっと全体についての説明をさせていただきました。いろいろ御意見を頂ければ幸いです。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。

それでは、本日御出席の構成員の皆様方から御発言をお願いしたいと思います。途中退席の御予定を伺っている方から先にお名前を指名させていただきまして、その後、名簿順で、順次、お願いさせていただくようにいたします。

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。また、発言が終わりましたら、マイクを事務局にお戻しいただくようお願いいたします。

それでは、最初に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

どうもありがとうございます。

まず、今、御説明いただきましたとりまとめ骨子（案）の概要ですが、A、B、C、Dと地域を分類して、それぞれについて処方箋をまとめていただきましたが、その方向感には私は賛成をするものです。さらに最終的な決定まで深掘りをしていただいて、この方向感で決めていただければと考えております。

その上で気がついた点だけコメントいたしますが、これから人口減少と地域の過疎化が我が国におきましては相当長期間進んでいく。それから全体の人口の分布を見ておると、やはり都市部への人口移動ということも進んでいくかと思っております。その中で、今回、

問題になっているような、特にAのような地域が一番足の確保が問題になるわけですが、テクノロジーの最大限の活用を図っていくということ、地域にどういう資源、車両がどこにどれだけ使えるものがあるか、そして地域のニーズとの最適のマッチングをしていく上でも、テクノロジーを最大限活用するという必要があると思いますので、それに向けての、まさに開発と社会実装について、ずっとこれからも国なり地方支分部局のほうで継続的に支援していただければと思います。

それから、各ステークホルダーが非常に多岐にわたる。これまでの交通に関係する人たちの枠をどれだけ広げられるかが鍵だと思いますので、そうした人たちが議論をするという参加の場づくりが必要になってくると思います。この場づくりのやり方は各地域によって、いろいろ変わってくると思いますが、基本は一番住民のニーズを受けている自治体などが声をかけて、場づくりをしていくということになろうかと思います。期限とか参加者の範囲等々について、自治体のみならず、いろんな全国での知見などを適切に提供して、この参加の場づくりをスピーディーにしていくことが必要かと思います。

なお、自治体も今、職員数も非常に減ってきておりますし、それから任期のある職員の人たちも大分増えてきていて、従来、期待されるような知見がだんだん薄まってきているということも懸念をされますので、できるだけそういう、まず動き出すであろうところを、いいモデル地域と力量のある首長などをよく選びながら、こうしたA地域、あるいはB地域などの場づくりをスピーディーに行っていくことが必要かと思います。

ちなみに、私どもの日本郵政グループ、特に日本郵便に、北海道の上士幌町から幾つか御要請も来ておまして、最大限協力しております。貨客混載ですが、通常のバスに貨物を積むというよりも逆の、私どもが運んでいる荷物と一緒にお客様が乗っていただくような、そういうパターンの貨客混載などの要請も来て、これも我々としては、当然のことながら前向きに取り扱っていくということです。上士幌町は言わずもがなですけど、竹中町長、大変意欲的にこれまでも取り組んできておりますし、そこでうまく進むことが全国の他の市町村へのいい展開につながっていきますので、いい自治体をうまく選んで、それで成功例を、スモールであっても、アーリー・スモール・サクセスをどんどん広めていくことが大事かと思うところです。

それで、この分野においても、やはり知見を非常にお持ちになっている地方支分部局から積極的な支援をどんどん出していただければと思います。

最後に、財政的な問題です。こうした問題については、なかなか収益を期待することが

できませんし、かといって、どれだけ様々な財政手段が使えるかというのも、どうしても限界が来るところが、みんなの閉塞感にもつながってくるということです。今日、御参加になっていますが、いわゆる地方創生の支援金とか交付金など可能なものは活用していくということになるかと思います。やはりこの場合も、特にAの交通空白地域は何でもありということだと思いますが、BのようなところがどんどんこれからAに変わっていくことなので、やはり各省の財政的な垣根を超えて、非常に流動的に、そして柔軟な財政的な対応というものも積極的に行っていくということが、トータルで見れば地域での問題の解決につながります。さらに全体として見て、マクロで見ると財政の効率的な活用につながってくると思いますので、俯瞰した目で、こういった財政についても、きちんと国なり自治体が責任を果たしていくということにつなげていただければと思う次第です。

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、オンラインで御出席いただいております、長野県の阿部知事、よろしくお願いたします。

○長野県 阿部知事

どうもありがとうございます。私からは参考資料1も御覧いただきながら、意見申し上げたいと思います。

まず、今回のとりまとめ、非常に国土交通省の皆さん、各省庁としっかり連携してとりまとめていただいておりますこと、心から感謝申し上げたいと思います。

冒頭御説明のあった自家用有償旅客運送についてですが、これは先ほどもお話あったように、地域公共交通会議でまとまらなければ首長の責任で判断していいということで、地方の背中を押していただいたこと、大変ありがたく思っています。また、日本版ライドシェア等についても、極力、地方が主体的に判断できるような仕組みにしていただきたいと思いますので、ぜひよろしくお願いたします。

それから、とりまとめ骨子（案）についてであります。全体的には、これまでの議論を踏まえて、いい形でとりまとめていただけていると思っておりますが、何点か申し上げたいと思います。

1 ページをご覧ください。(1) の丸の2つ目に書いておりますように、交通の分野は、これまで都道府県・市町村があまり関わらずに来ていたところ、ここに来て、都道府県・市町村が待ったなしで関わっていかざるを得ない。そういう中で、地域交通法をつくっていただいて、我々の背中を押していただけていることは大変ありがたいことだと思っています。

ただ、先ほどもお話ありましたが、法定協議会のアップデート、あるいは地域公共交通計画のアップデートという方向性は、ぜひそうしていただきたいと思っておりますが、改めて市町村、都道府県、それから国の交通政策に関する責任・権限・財源、この辺もぜひ再構築を検討いただければありがたいと思っています。一定程度、これまでよりかなり踏み込んだ方向性を出していただいておりますが、ただ、まだまだ基本的な権限と役割のところはまだ踏み込め切れてはいないのではないかと思います。

我々地方側も、もうこれは待ったなしで取り組まなければいけませんので、責任を持って対応していかなければいけないと思っています。分権の議論からすると、地域公共交通計画、努力義務にとどめておくのが望ましいとも思いますが、一方で、あまねくどこの地域でもしっかり取り組むということを考えれば、こうしたものも、もっと権限と責任をセットで与えて、義務化していくということも含めて、さらに踏み込んだ検討を行う必要があるのではないかと思います。ぜひ、その点について、ここに書いたように補完性の原理ということで、地域でできることは地域、市町村が頑張って、広域的なところは都道府県で取り組んで、さらにそのバックアップを国が行っていただくというような形で、この関係省庁間、分野をまたいだり・デザインを大分進めていただいておりますが、市町村と都道府県と国との関係性のリ・デザインも、ぜひ踏み込んで検討いただきたいと思いません。

それから、今後の課題ということで、このとりまとめ骨子(案)に記載をしていただいている点は何点もあるのですが、ここの論点、非常に重要なテーマがたくさんあると思っています。財源の問題であったり、運賃割引に関する国の関与などです。ここは、我々、長野県としても、しっかり地域でも検討していかなければいけない課題だと思っておりますので、ぜひ、継続的な議論をしっかり行っていただいて、早急に結論を得られるようにお取組をいただきたい。今後の課題ということで、ちょっと横に置いて、しばらく塩漬けという形にならないように、ぜひお願いをしたいと思います。

ここに書いてない点、2点だけ申し上げますけれども、地域間交通の話については、こ

これは例えば利用客数が伸び悩んでいる鉄道については再構築協議会ということで、新しいスキームの下で議論する形になっているわけではありますが、ぜひ、こうした地域間交通の前向きな議論もできるような場が必要ではないかと思えます。

例えば、本県の場合でいけば、中央線の高速化、あるいは利便性の向上も非常に重要なテーマではありますが、なかなか議論が十分進まないということもあります。地域間交通をマイナスの方向性じゃなくてポジティブな議論をするような場も、ぜひ、今後、御検討いただければありがたいと思えます。

それから最後、いろんな制度改正がこれから出てくると思いますが、ぜひ総合的な行政、教育、福祉、あるいは観光など、様々な分野と交通、我々都道府県、市町村一体で取り組んでいますので、制度改正等を行う際には、知事会、あるいは市長会、町村会、全国レベルのそうした組織の意見も十分聞いた上で、具体的な制度改正を行っていただければと思えます。

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。

続きまして、オンラインで御参加いただいております、三浦法律事務所の越弁護士、よろしく願いいたします。

○三浦法律事務所 越弁護士

今回はとりまとめていただき、本当にありがとうございます。整理していただいて、感謝を申し上げます。その上で3点、まず申し上げます。

1つは、この法定協議会は、実際にリ・デザインが進むかどうかの非常に大事な部分だと思っています。そして、これまでも申し上げたのですが、実態としては、地域の事業者の方も経営が厳しい中で、リ・デザインという前向きの議論にならずに、これまでの事業を維持するための補助金の話になったりということもあると思っています。どうしても構造的に、新規事業者よりも既存の事業者の意見が反映される構造にあります。

そういう中で、最初に御説明いただいたように、自家用有償旅客運送について結論を出す期限を決めるとか、より多様な方の意見を聞くということは、とてもよいことで、前に進んでいくだろうなと思えました。

その上で、今すぐということでもなく、この法定協議会に、ここで決めるという強い権限が本当に必要なのかとは少し思います。多くの人の意見を聞くことは大事なのですが、駄目だといって進まなくなることもあるので、最後は首長が責任を持って決めるような仕組みというのができないのかなと思います。すぐには難しくても、とても重要な課題ではないかと思っています。そのため、ぜひ、リ・デザインに前向きに取り組みたいと思っている自治体や首長の意見であったり、そのときにうまくいかないというような自治体の課題を聞いていただきたいと思います。

2点目は、すごく瑣末なのですが、今回、地域公共交通の状況ということで、ドライバーの数も書いていただいているのですが、ここで挙げていただいているのは、2019年から2021年となっているのですが、人手不足の問題は、今後、加速度的により深刻になると理解していますので、将来予測があったほうが、より深刻な状況が、この計画を見られた方にも伝わるのではないかと思います。

3点目は、これも言葉だけの問題ではあるのですが、Aについて、「輸送資源の総動員」、Bについて、「再評価・徹底活用」ということが述べられていて、この会議自体は「リ・デザイン」ということで、再構築となっているのですが、Bのところとか、Aも含めて、これまでのものを維持すると読めてしまったりもするので、そこの表現は工夫する余地があるのかなと思います。

それと、最後に、最初に御説明をいただいた自家用有償旅客運送についてなのですが、このことは、私が市長のときにはやろうと思ってできなかったもので、これだけ短期間で進んだことにすばらしいと思っています。前向きに取り組んでいらっしゃる自治体の方がすごく多いと思うので、少しでも、このことによって、移動で困難を感じている住民の方が移動できるようになればと思います。

その上で、これも3点あるのですが、1点目は、今回、道路運送法第78条第2号、3号ともですが、実施した上で、実施した自治体の意見をぜひ聞いていただきたいと思います。例えば、台数がタクシーの台数と同じで、本当に地域の需要を満たせるのかとか、例えば、大津市だと、バスが1日に数本しかなくても交通空白地ではないとか、そういう地域別の課題というのを、実施した上で聞いていただきたいと思います。

2点目は、今回、前向きに取り組む自治体が多いということは、本当にこの改正の効果であってすばらしいと思うのですが、一方で取り組めない自治体もあるし、そこには移動に困難を抱えていらっしゃる方もいると思います。その理由の一つとして、さっきも申

し上げたような法定協議会が一つのハードルになっているということもあると思います。また、自家用車活用事業がタクシー事業者に限定される。その中で事業区域という制限があったり、実施するタクシー事業者が本当にいるのかという区域もあると思います。そういった中で、新しいことを実施してみて、各自治体で前向きにやるが、それができない自治体にどういう課題があるのか、それを踏まえて、例えば、全国一律の制度や仕組みができないのかということも、今後、議論していくことがあるのかなと思います。

最後に、今回、御説明あったところと別なのですが、第78条3号で、タクシー事業者に限定されているというところで、これもやってみて、本当にタクシー事業者で需要が満たされるのかどうなのかということを見た上で、4月以降の状況を見て、それでも移動難民がいる場合には、利用者の立場から、より便利になるような議論もされるのかなと理解をしています。そういうときには、タクシー事業者以外の事業者の安全性の規制とか、タクシー事業者の方にだけ過剰な規制が課されるということがないようにイコールフットィングの観点ということも重要になるのかなと思っています。

以上です。本当に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、JR東日本相談役の富田様、よろしく願いいたします。

○東日本旅客鉄道株式会社 富田相談役

ありがとうございます。富田でございます。

まず、公共交通のり・デザインという、これを関係の各省庁の皆様方が精力的に骨子(案)をまとめていただきまして、大変ありがたいことだと思いますし、ぜひ、この方向をベースに、具体的な実効性のあるものにしていただきたいと思っています。

幾つか具体的な意見を申し上げたいと思います。参考資料2を用意させていただいております。

まず、実効性のある取組としていくための1つ目の要素は、デジタル技術、これを有効に活用することだと思います。私どももICカードの決済とか、オンデマンド交通の事前予約、あるいは電子支払いができるMaaSなどの展開を進めておりますが、なかなか難渋しております。今後、オンデマンド交通などを展開するときに、AIを活用するとか、非常に高

度なデジタル技術が必要になってまいりますので、こうしたものを、後ほど申し上げますが、地方の自治体主導で展開していく上では、やはり国の積極的な関与がとても重要になってくるのではないかと思います。各省庁のお力添えをいただきながら、地域の交通のプラットフォームの構築について、ぜひ国としての御支援をお願いしたいというのが1点目です。

それから、2点目は、先ほど来御説明あった、いわゆる日本版ライドシェアの議論でございます。自家用有償旅客運送の拡大ということだと思いますが、これはぜひ、やはり自治体の主導の下で、日本版ライドシェアを拡充していただきたいと、このように思います。もちろん、都市部でのタクシー不足という問題がございますけれども、一番の課題は交通空白地や地方都市などの地域で、本当に移動の足がないという問題です。ここはなかなか、いわゆる採算性の問題もあったり、あるいはどうやって具体的な自家用車、そしてドライバーを集めるか、かなり難しい課題があると思います。そういう意味でも、自治体が主体となって、関係方面の創意を集めて、そして時間軸についてスピード感を持って議論するということがとても重要になってくるのではないかと思います。今回の自家用有償旅客運送の見直しも、そういう方向で行われていると理解しています。ぜひ、自治体が主体となった、柔軟性のある日本版ライドシェアの拡充をお願いしたいと思います。

それから、3点目です。地域の公共交通、あるいは日本版ライドシェアも含めてですが、これを持続可能な公共交通とするための財政基盤の問題が避けては通れないと思います。これまでの考え方を少し発展させ、今、日本全体が質の高い商品・サービスには必要な対価を支払っていく、マークアップの議論が展開されております。ぜひ、この価値観をこうした地域の公共交通の世界にも展開していただきたいと思います。柔軟な利用料を設定できる仕組み、あるいは一定の制約のある方に対する国の支援、あるいは自治体の支援、こういったものを組み合わせる中で、採算性の確保をしつつ、特に重要なのは、やはり公共交通の担い手の方々の賃金の問題、あるいは待遇の問題、こうしたものに配慮していただきながら、まさに持続可能な公共交通の実現を図る財政基盤を工夫していく必要があるかと思います。

それから4点目は、これは何人かの方が御指摘されていたことと共通しますが、こうした地域の公共交通の問題を自治体が主体となって進めていくことが基本だということは事実ではありますが、なかなか自治体だけの力では進められない部分もあると思います。ぜひ、各省庁の地方支分部局の方々に伴走していただき、中央官庁との連携を取りながら、自

治体が主導的な役割を發揮できる、そうした役割を地方支分部局の方々にはぜひつくり上げていただきたいと思います。

それから、もう一つ、これは地域の公共交通を考える上で非常に重要な視点だと思いますが、地域間の流動というものを高めていくことが、単に公共交通という概念だけではなく、日本全体の国土の均衡ある発展、あるいは国土の強靱化、あるいは地方創生、ひいては人口減少対策にもつながると思います。そういう意味で、特に地方都市や大都市などを結ぶ高機能な鉄道ネットワークの整備が重要ではないかと思います。とりわけ今後、脱炭素、カーボンニュートラル、こういったものを目指す中で、モーダルシフトの議論が当然起こってくると思います。これは人流、物流にかかわらず、こうした地方都市や大都市などの地域を結ぶ高機能な鉄道ネットワークや新幹線だけではなくて、先ほど長野県知事からも御指摘ありましたが、中央線のような在来幹線、これを含めてだと思いますが、こうした幹線鉄道ネットワークの高機能化、サービス向上について、ぜひ議論を深める必要があると思います。それが日本全体の均衡ある発展、地方を元気にしていく源になると思います。協議の場をつくる必要もあると思います。関係者が集まって議論をしたいと思いますし、また、その際の財政負担についても、これまでの知恵を生かしながら、さらに一歩進めたものを考えていくこと、その中で国の関与の在り方についても御議論をお願いしたいと思います。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、みちのりホールディングスCEOの松本様、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

これまで様々なお立場から、多岐にわたるお考えが示された中で、これだけのとりまとめをしていただきまして、誠にありがとうございました。

2つ申し上げたいと思います。1つは、やや目線の異なる産業政策的な話になるのですが、経営の力で生産性を上げて、社員の待遇を改善して、そして現場の陣容を維持し、地域の公共交通をサステナブルなものにしていく。そのためには一定の事業規模、高い経営能力、これが必要になります。現状、地域の公共交通事業、一つ一つの事業規模が多くの

地域、多くの場合において小さ過ぎると言わざるを得ないと思います。思い切った集約・統合を実現して、組織能力を大幅に上げ、生産性の改善を図る、それが求められている。これまでにこうした考え方について、複数回にわたって、この会議でも申し上げてまいりましたが、この点については、今回のリ・デザイン実現会議では、具体的な政策を構想するということにまでは至らなかったと思いますので、ぜひ、やり残したこととして御認識いただければと思っています。

この点が一つと、それからもう一つの点は、このリ・デザインを実現するという意味では、国土交通省だけではなく、ほかの省庁との連携が必須であるということでもあります。

一つ事例で申し上げますと、配付資料の資料3の4ページを見ていただくと、カタログ（案）ということになっていますが、スクールバスなどの路線バスへの集約・統合という常陸太田市の事例、常陸太田市の方がお見えになって説明をされたことですが、これが示されております。スクールバスの生徒の移動を一般の路線バスに集約していく。混乗ということになりますが、これを実現するためには、補助金の調整、一般路線バスの補助金、それから教育の予算に係る補助金、これの調整が当然必要になるわけでございまして、ぜひ、こういった点については、国土交通省と文部科学省の連携があって、そしてこうした事例がほかの町にどんどん広がっていくようにしていただきたいと思っています。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、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

今回のリ・デザインでとりまとめていただいたこと、非常にありがたい、かなり前進してくるという認識で受け止めておりますが、ただ、現実に地方で考えました場合に、国の熱意と中央の考え方が、地方にまでどこまで浸透するのかなという地域と地方と国の格差とございますか、そのギャップをものすごく心配しております。

と申しますのが、地方で見る中央と中央から見た地方というのが全然感覚が違うように実は感じております。自治体が取組めないのは、正直なところ首長の場合、急に人が替われば、全く前任者のやり方を否定するような首長はたくさんいらっしゃいます。そして、

役所の窓口の方、せっかく説得して理解してもらっても、二、三年たったら替わります。せっかくリ・デザインでやったものを定着させるためには、そういったことに対しては、ある程度、1人か2人、専門的な人を育てていただくような自治体への御指導をお願いできたらなということがございます。

それと、このリ・デザインのライドシェアにつきましても、正直なところ、その地区でやっていただく方が、毎日、何年もやっていただけるかどうかというのは非常に不安を感じるわけです。そうすると、逆にタクシー会社だけでなく、ある意味ではバス会社も、そして、そういったタクシー会社はもろんなのですが、一緒にやろうということで、例えば、私、3年間ほどAIオンデマンドで、こういう方法がありますよというのをやっております。最初100に満たなかったものが、3年で3倍ぐらいになっております。決して採算は合いませんが、路線だったら客がいなくても走らなければいけないが、オンデマンドだったら、ちゃんと需要があって走れるということを見んなにみていただく意味で、ずっと、わざと社会実験という名目で3年間やっております。

そして、これを皆さんに見ていただこうと思うのですが、そういった意味でいえば、人が足りない、何かあったときに、やはり安全管理、労務管理、車両の管理、整備、そういったものが自治体を中心に、事業者とか、そういったタクシー会社が入って、一緒に管理できるような仕組みができて、人もそのときに貸し借りができるような柔軟性ある枠組みができないかなと思っております。

特にタクシー、最近、人手が足りないということで、3年前にも、一緒にやりませんかと言いましたら、うちはとても無理ということで断られたのです。1年待って、もう一遍頼んでもできないから、仕方がないから、うちもタクシー会社つくろうかなと思ったのですが、総量規制で増やすことできませんでした。仕方ありませんのでハイヤーにしておりますが、非常に厳しいです。しかし、ある程度、手が届かないところを、そういったハイヤーで補うような格好でやろうということで、今、県に空港からのいわゆるハイヤーでの臨時運行の社会実験をやっておるのですが、そういった意味でいえば、タクシーは高齢者が運転されて、非常に危ない事故起きております。我々も一緒に入って、高齢者、正直なところ健康管理がきちりした人を、同じ高齢者でも安全運転で、はるかに技術が違うので、そういったことが有効に使えるような柔軟性のあるリ・デザインで枠組みを考えていただけないかなと今思っております。

とにかく今スタートですから、いろいろと実態の問題が出たら、そういったことについて

て、いろいろ議論に取り上げていただけるだろうと思いつながら、我々、これを楽しみに考えて進めていきたいと思っております。

あとは先ほどから言っております、AIオンデマンドとか、そういった新しい運賃システム、いわゆる個人認証をして、あとはクラウドシステムで処理すれば、最初は投資が要りますけれども、長期的に言えば安く済むということで、今、新しいものをやろうとして、この9月から新運賃を実施しようということなのですが、この計画は広島市長がかなり積極的に乗り出してやっているものですから、この3月22日には、バス会社8社の社長と市長で、協定書を結びまして、この4月1日から来年1年かけて、そういった柔軟性のある公共交通を維持するためのプラットフォームを協議しようということで、この4月1日からスタートしております。それに合わせて、こういったリ・デザインの方向性を地方に指導して徹底していただけるならば、我々はもっともっと有効的な方法が考えられるのではないかと考えております。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、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。4点申し上げたいと思います。

1点目は、この資料2の一番上に、「地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界」とか、それから次の欄では、Aのところだけ「公的関与の強化」があって、Bにはないようになっておりますが、基本的に欧米は地方の公共交通は、もう公的に負担をしてやっているというのが通常です。それに対して日本は民間に任せてきたわけです。しかしながら、私から見ると、欧米は非常に非効率になっています。したがって、日本公的負担をもっとちゃんとやること明記すべきではないでしょうか。そして、非効率性を招かないような、モラルハザードを起こさないような、そういうことをどうするのかという論点が大変重要かと思っております。

2点目は、送迎バスや通学、福祉などは大変重要なことですが、各省庁で御議論いただくときに、複数自治体が絡むような交通サービスございますし、それから当然、自治体の

負担ということなくしてできないわけですが、その場合に運賃とか負担をどのようにするかという話を、自治体間でなかなかまとまらないのではないかと思いますので、ぜひ国で協議されるときに、こういう場合には、こういうふうにやるといような原則を、ぜひお示しいただくことが重要ではないかと思いたすのが、2点目です。

3点目は、地域交通計画、下の段のほうにございますが、この中に、ぜひサービスレベルをクリアに提示するというをやっていたきたい。欧米は既にそういうふうに行っている自治体が多くなってきてございます。こういうネットワークの密度にするとか、どういう頻度でやるとかということでございます。これを明示することによって、当然、それに従って、その財政措置をどうするかという話を書かざるを得なくなりますので、ぜひ、このサービスレベルを地域公共交通計画の中に入れていただきたいというのが3点目でございます。

4点目は、都市間の、特に鉄道でございますが、先ほどもお話がございましたが、ぜひ3つに分けて議論する必要があるのではないかと。

1つ目はサービスのアップでございます。山陰線とか、あるいは山形新幹線とか、当然もっとサービスをアップして残していかなきゃいけない、こういう問題が1つ。

2つ目は、なかなか難しく、交通サービスをどう維持すればいいか。BRTか何らかも含まれるかと思いたすし、北海道みたいなところをどうするのかというようにもあろうかと思いたす。

3つ目は災害対応でございます。特に地方の鉄道会社、小さな鉄道会社、災害のために維持が難しくなると、しかも保険制度はあるのですが、これが非常に私から見ると妙でございますして、保険のシステムが維持されてなくて、保険料をもらうと、次の年から物すごく保険料が上がって、サービス提供が困難になるというように、つまりポートフォリオでカバーするというのではなくなっています。したがって、もし、どうしても民間の保険会社で難しいとすれば、地震保険のような自治体、あるいは国が再保険制度を入れるようなことも必要かも分かりません。

それから、地方の小さな自治体は、技術者もいませんので、この場合は、例えば、鉄道機構をこういうときにどういう格好で活用するのかということ、法改正も含めて考える必要があるのではないかと思っております。ぜひ、都市間鉄道については、この3つの観点から御議論をお願いしたい。

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

山内でございます。よろしくお願ひいたします。

今回、とりまとめの骨子をいただきまして、事前にも見せていただいたのですが、今まで議論してきたことがうまくまとめられていて、例えば、2つ目にありますがA、B、C、Dという区分の問題、それからどのように進めるかということで、環境の醸成と取組の実装、非常にうまくまとめられているなど思ったところであります。

特に、以前司令塔みたいなものをしっかりつくらなくてはいけないということを申し上げましたけれども、その辺のことも具体的に書かれている。

それから、前回のときに申し上げたのですが、横展開みたいな話も、ここにカタログ化というのも書いてありますが、その辺がうまく機能すると、私のイメージとしては、横展開がうまくいくのではないかなと思っています。

それで気がついた点なのですが、公共交通をリ・デザインするときには2つポイントがあるのかなと思っています。1つは、ここに書かれているように、多分野における交通問題というものを1つにまとめることによって効率化を図るとか、人手不足を解消するとか、規模の経済みたいなのを発揮させるということ。これはよく表現されているのですが、もう一つ重要なのはデジタルです。DXを、どのようにこれから取り入れていくかということだと思います。もちろんDXというのは手段であって、目的ではないのですが、先ほど富田相談役の議論とちょっとかぶるので、全く同じことを考えていたのですが、やっぱりこれは一つ、その次の段階に公共交通を進めるといときには、技術やデジタルをどのように生かしていくかということで、そここのところのデータの問題とか、あるいはさらにそれをうまく処理するシステムの問題とか、この辺をもう少し強調していくべきかなと思っています。事業をまとめていく、まとめていくといいますか、多機能を機能させるという問題と、それからデータをうまく使いながら、全体最適を求めていると、この辺をうまく誘導していく必要性が、もう少し強調されてもいいのかなと思いましたので、その点をお願いしたいかなと思っています。

それから、これも富田相談役の話と同じかもしれない。ライドシェアについて、先ほど鶴田局長の話もありましたけど、今、そういった手段をもう一つ、我々は手にしたわけだから、これをうまく使っていくということだと思っています。

実際に自治体とか、いろいろ実証といいますか、実装を始めているところもあるわけですので、それをうまく育てていく必要があるのかなと思っています。

その場合、AとかBの一部、Aのところですかね。第78条の2号の話と、それから3号の話というのがあるわけですが、余計なことかもしれないですが、日本の交通サービスの基本というのは安全を確保することだと思います。安全なサービスを確保するということところで、日本の安全の確保のシステムは、組織でそれを担保するというやり方を取っています。どの交通の分野でも、運行管理みたいなものを置きながら、それで監督、マネジメントするという組織を取っており、外国のように勝手に個人が安全を確保するというやり方を日本は取っていないので、これは皆さんに理解していただいて、それを維持していく必要性はあるかなと思っています。このため、3号のほうも、この4月から始める制度も、そういうことを前提とした制度になっていますので、その辺はうまく使いながら、ただ、それを有効にしなくてはいけないので、縛るだけではないかなと思っています。利用者の利便性が上がるような形で持っていくということが必要なのではないかなと思っています。それが地域交通を支える大きな役割になるのではないかなと思っています。

以上ですが、本当にここまで皆さん集まって、各省庁の方もいらっしゃるわけだから、本当にこれを動かすということの必要性を感じる次第でありまして、それは中央省庁の役目もありますけれども、自治体の役目もある、その辺を確認して動かしていただきたいなと思います。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、株式会社アイシン取締役の鈴木様、よろしくお願いいたします。

○株式会社アイシン 鈴木取締役

株式会社アイシンでございます。とりまとめ、ありがとうございました。

私どものAIオンデマンド交通、「チョイソコ」というものをずっと運営してまいりまし

て、今、全国 68 か所で事業を実施しているところでございます。自家用有償旅客運送制度も、既に利用させていただきまして、運転手が足りないような地域では非常に助かっております。ありがとうございました。

それから、私どものチョイソコの運用でございますが、先ほどの資料の中のAや、Bの一部エリア、つまり、交通空白地で既に公共交通がうまく機能しないというところで運営しておりますので、そのままではうまくいきませんでした。そこで地域の活性化ということで、地元企業様の協賛を得たり、停留所を設けたり、それから交通、移動の目的もつくるということで、体操教室だったりとか、そういったことを企画しまして、移動を活性化しようということもやっております。そういった中で、私どもの現場の声として、大きく言いますと、この3点、資料に書かせていただいたものがあります。

先ほど申し上げましたとおり、公共交通機関では十分リーチしなかった理由の一つに、どうしても利用の方々が“お客様の目線”として、少し心理的に避けたくなくなってしまった領域があるということ、それから、どうしても今までの公共交通機関と違う形でオンデマンドをやりますので、“不便なところ”が出てきます。そういったところを許容して頂かないといけないということ、それから3点目は、そういった状況を踏まえて、今回、整理していただきました中に、“カタログの利活用”というのがございますが、これは、皆さんが、この理念とか考え方を共有して使っていただくためには非常にいい方向ではないかと考えています。

もう少し詳しく申し上げます。参考資料3の1番のところ、具体的に現場で挙がっている声としまして、特に、段落中盤の「例えば」のところからです。私どものチョイソコは高齢者の移動支援で始めたのですが、子どもも運びたいというニーズがあり、そういったことも始めているのですが、現場の声として、オンデマンド交通で、若干少ない乗客のところ子どもだけを乗せるのは非常に不安であると、子どもの安全をどうするのかという声があり、心理面で少し配慮しないといけないということが、今、直面している課題です。

2番目は、そういったオンデマンドでの乗合ですので、タクシーのように一戸一戸に訪問できるわけでもないし、また、乗合ですので、他の乗客の方のために遠回りする等、少し待っていただかなくてはならないという不便性がありますので、こうしたことを許容して我慢していただかなきゃいけないという問題が出てまいります。CO2削減や、運転免許返納の促進という社会課題をしっかりと訴えて、皆さんと共有する中で進めていきたいと考えております。

そういう意味で、3番目に書かせていただきましたが、カタログという形で、そうした理念とかを共有して進めさせていただくというのは非常にありがたいと考えています。私ども、事業を実施しておりますので、こういった具体的な事例とか、数字とか含めまして、情報提供させていただきたいと思っています。今後とも貢献させていただきたいと思っていますので、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。

それでは、これまでの各構成員の皆様方の御発言も踏まえまして、全体を通じて、御出席の皆様、御意見などございましたらお願いいたします。

では、山内先生、お願いいたします。

○一橋大学 山内名誉教授

すみません。1つ言い忘れましたが、最近、デジタル化の話なのですが、沖縄でDiDiが新しいサービス（運転代行サービス）を始めるというニュースを目にしました。どんどんそういうのが出てきているので、別にそれ取り締められてわけじゃなくて、新しいサービスについては本当にうまく取り入れて、矛盾のないものにしないといけないということです。

それで、さっき増田社長が言っていたみたいに、貨客混載なんていうのも、ある意味では新しいサービスなので、どんどん新しいのか出てくる。それに目配りをしていただきたいなと思います。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、石原交政審、よろしくお願いいたします。

○石原公共交通政策審議官

石原でございます。構成員の皆様から、本当に多様な、また重要な御指摘、御意見、頂

戴しまして、ありがとうございます。この地域公共交通のリ・デザインを思い返すと、ちょうど1年前の今の時期に地域公共交通活性化再生法の法律改正を行っておりまして、私もそのメンバーの一人だったわけですが、それが昨年秋に全体が施行されて、その法律改正の重要な概念、一つの方向性というのが、「関係者との連携・協働」ということをご戴しました。法律改正が、ある意味レベルゼロの段階だとしますと、まず第1段階として、それを実践するための関係者の連携・協働をしっかりとやっていこう、その土台をしっかりとつくろうというのが、まずこの会議の最低限の一番の大事な点であると私自身は思っているところです。

したがって、今日はとりまとめの骨子をお示ししましたが、これで地域公共交通のリ・デザインがどんどん進み、様々な問題が解決されるというようなものではもちろんないと思っております。むしろ、そうした具体的な取組を進めていくための一番の基盤となる部分をまずこの会議で半年強にわたって御議論いただいて、方向性を一つこのような形でとりまとめることができつつあるのかなと思っております。

そういう意味では、今日、頂戴しました様々なご指摘は、リ・デザインを進めていくために、いずれも本当に大事な御指摘であります。非常に大きな話では、阿部知事から頂戴しました、地域公共交通ということについての国、県、市の権限の再整理というのは大事な論点だと思いますし、それから複数の有識者の方から頂戴しました、地域公共交通を将来的にしっかりと持続的なものとして、また利便性高いものとして残していくための財政措置・基盤をどのように構築していくのかという点、それから今回の自家用有償の制度の見直しは、これはこれで非常にありがたいが、ある程度県や市の首長に権限を委ねるような形をつくってほしいというお話もいただきました。一方で、しっかりと国が、あるいは地方支分部局がこうした地域の足の課題解決に前向きに主体的に関与を強化していくべきだというお話も頂戴しました。これもこれで、今の地域の現状を踏まえすと、やらなければいけない大事なことかなと思っております。

また、松本CEOからは、地域公共交通を持続可能なものにしていくための手段として、事業者の集約・統合により経営能力を上げていく、組織力を上げていく、改善していくという方向性も大事ではないかということで、これもそのとおりだと思っております。公共交通サービスの提供というのは、我が国では昔から民間事業者によって続けられてきており、そのような中で、どのように国が関与しながら、こうした集約・統合を促していくのか。過去においては海運や航空の世界であったわけですが、地域公共交通の世界で、果た

してどのようなことが考えられるのかというのは、これはちょっとまだ答えを持ち合わせているわけではありませんが、非常に大事な御指摘、観点かと受け止めているところでございます。

また、もちろん、この会議はデジタル田園都市国家構想実現会議の下に設けられているということもございますけれども、これからの地域公共交通を考えていく上では、デジタルの利用・活用というのは必須であり、これについて、これも富田相談役ほかからいただきましたけれども、基盤づくりに当たっての国の関与をしっかりと行うべきということも、そのとおりのことかと思えます。デジタル庁をはじめ、関係省庁ともどのようなことができるかということを考えていきたいと思っているところです。

自家用有償、あるいは地域間幹線鉄道の御意見も頂戴しましたので、もし関係局長のほうからお話ありましたら、よろしくをお願いします。

○事務局

それでは、鉄道局・村田局長、お願いします。

○村田鉄道局長

鉄道局長の村田でございます。いつもお世話になっております。

複数名の方から幹線鉄道、地域間交通としての幹線鉄道の高機能化、あるいは高速化、利便性の向上、こういったお話をいただいたところでありまして、このとりまとめの骨子にもそういった必要性につきましては入れさせていただき、これからもう少し肉づけできるところを、今日の御意見も踏まえて、また検討していきたいと思っております。いずれにしても非常に重要な課題でありますし、森地先生からいただきました災害対応という観点や地方の鉄道技術者の問題、JRTTの活用を含めたネットワーク化というようなことも、今少しずつ動きつつある分野もありますので、こういったことをもう少し全体的に広げていくということも考えていかななくてはいけないかなと思っております。

簡単ですが、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、鶴田局長、お願いします。

○鶴田物流・自動車局長

物流・自動車局長の鶴田でございます。

複数の方から御指摘いただきましたように、肝心なのは、新しくつくった制度に実効性があるかどうかということだと思いますので、実際に動かしてみて、その効果がどうなのか、さらにどのように変えていく必要があるのかというサイクルを回していきたいと思えます。

それから、産業政策にも言及いただき、これはまさに積み残した課題として認識せよということだと思いますので、私としても、そのように受け止めたいと思えます。

また、椋田社長から地方公共団体で首長が替わると方針が変わってしまうとか、担当の人も替わってしまうということでしたが、これは実は国の役所も、どうしても組織ですので、人は替わっているように見えますけれども、実は立場が変わって違う立場で共通の課題に取り組んでいるということでもあると思えます。

私は、たまたま1年前は地域交通法の改正に携わり、今は、法律でいうと物流の2024年問題に取り組んでいます。これらはいずれもピンチをチャンスにするという意味で共通しているかと思えます。まさに今ここで議論されている、地域の足をどうするのか、それから地域間の流動をどうするのか、この辺もいろんな危機に直面していますので、それぞれの立場でピンチをチャンスにすることを継続していくのが大事だ、ということを改めて感じたところです。引き続き御指導、どうぞよろしくお願ひします。

○事務局

ありがとうございました。

ほかに関係府省庁の皆様も含めまして、何かコメント等いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(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、こやり国土交通大臣政務官より一言お願いいたします。

○こやり国土交通大臣政務官

大臣政務官のこやりでございます。

本日も先生方、様々な貴重な御意見、活発な御議論を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。

昨年末以来、自家用有償旅客運送制度の規制緩和でありますとか、様々な取組を御紹介させていただいております。説明にもありましたように、パーツをしっかりと磨いていく、改善をしていく、そうした取組は引き続き国土交通省としてもやらせていただきたいと思いますっております。地域において、足の不足がますます深刻化しているという現状がありますが、何よりも大事なのは、地域ごとにいろんな課題があるなかで、各地域の皆様が、そうした課題に正面から取り組んでいただき、明らかになった課題について、役所もそうですし、地域もそうですし、一緒に取り組んで解決をしていく、そうした取組を各地域で行っていくことが、何よりも今、大事ななと思っています。

本日お示しをいたしました政府共通指針の策定、周知などを通じて、こうした取組が各地域で行われるように我々も促していきたいと思っております。そうした取組が行われることによって、国、県、各市町村の役割分担や、地域間交通の課題が明らかになってくると思っております。そうすることによって、日本全体、各地域含めて、よりすばらしい公共交通の構築に向けて、前に進んでいくのではないかなど、今日、お話を聞きながら感じた次第です。

次回会合では、本日の御議論を踏まえながら、今日、お示しをいたしました骨子に肉づけをし、とりまとめ（案）を提示させていただきたいと思っておりますので、引き続きの貴重な御意見を賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

本日は長時間ありがとうございました。

○事務局

こやり大臣政務官、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、活発な御議論を賜り、大変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ほうで整理いたしまして、関係府省庁の皆様とも御相談しながら、最終とりまとめ（案）を作成してまいります。

なお、次回は5月17日金曜日に行うことを予定しております。

それでは、第5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。