

第2回専門部会（負担軽減部会）議事概要

日時：2025年3月12日（水）10:00~12:00

会場：T E A M S

日本航空株式会社（議題の提示）

- 前回の議論では、費用負担軽減や経済活動促進、滞在頻度やライフスタイル設計、ふるさと住民登録制度や共通基盤、住民アプリ、税制度や保険制度の活用といった論点が挙げられた。費用負担については、「アゴ（食事）」「アシ（移動費）」「マクラ（滞在費）」に区分し、航空だけでなく鉄道などの交通手段も考慮すべきとの意見があった。滞在頻度やライフスタイル設計では、地域主体の取組が求められ、地元企業と連携して二地域居住を推進すべきとの意見が出た。ふるさと住民登録制度については、今後の連携を視野に議論を進めるべきとの考えが示された。税制度や保険制度の活用では、森林環境譲与税や損害保険の活用が論点となった。本日は、交通手段ごとの検討を進めることになり、ANA、JR 東日本が説明を行う予定である。また、「アゴ・アシ・マクラ」の議論では地域内店舗で利用可能な割引券を提供することで、地域内消費やふるさと納税による財源支援を行う取組について、ギフトが発表する。各社の発表に先立ち、移動コストを抑える損害保険の活用や、森林環境譲与税による施設整備について、国土交通省からの回答を求める。

国土交通省

- 前回の宿題として挙げられた二点について、関係省庁に確認した結果を報告する。一点目の損害保険については、金融庁に確認したところ、現行の保険業法では偶然の事故による損害を保険金の支払い対象とする必要があり、それ以外の目的での支払いは難しいとの回答だった。また、保険加入者への交通費キャッシュバックについても、保険料の割引や特別利益の提供に該当し、規制の対象となることが判明した。ただし、ニーズがあれば制度改正の検討も可能であり、引き続き調整を進める意向である。二点目の森林環境譲与税については、林野庁に確認したところ、都市部の税財源を地方部の施設整備に活用することは可能であり、国産材を使用することが望ましいとの見解が示された。ただし、国が自治体に対し用途を指示することは制限されており、自治体側の自主的な取組が求められる。しかし、実際の活用事例があれば、それを紹介することは可能であり、事例が生まれれば国としても積極的に広報できるため、ぜひ情報提供をお願いしたい。

- 森林環境譲与税について、千代田区や秋田県五城目町などの自治体を事例として活用したい。ただし、千代田区は財源に余裕がなく、他の都市型自治体も資金をため込んでいる状況がある。そのため、関係人口の増加や、都市型災害時の広域疎開先として使えるような関係性を構築する事例を作っていく。また、損害保険については、事後にホテルを案内し宿泊支援を行う形であれば、現行法の範囲内で実施可能であることを確認した。今後は、これらの仕組みを普及させるよう取り組んでいく。

日本航空株式会社

- 今後の議論の進め方として、交通費の負担軽減については移動手段ごとに検討すべきとの意見があった。そのため、航空業界と鉄道業界における負担軽減の考えや、今後の取組、必要な検討項目や課題、ハードルについて発表をお願いしたい。質問はギフトの発表後にまとめて受け付ける。

ANA ホールディングス株式会社（発表）

- エアライン業界では、航空需要が人口や GDP に連動する傾向があり、地方の人口減少により将来的な航空需要の減少が懸念されている。特に地方路線の存続が厳しくなることが予測される。また、新型コロナウイルスの影響でビジネス出張の需要が減少し、航空業界全体に大きな影響を与えている。一方で、帰省や冠婚葬祭といった VFR（Visiting Friends and Relatives）の需要は回復しつつあるが、依然としてビジネス需要の減少を補うには至っていない。
- このような状況を踏まえ、ANA グループでは新たな航空需要の創出に向けた取組を進めている。その一環として、「関係人口」の増加が重要視されており、テレワークやワーケーションの普及に伴い、二地域居住が一つの解決策となると考えられている。二地域居住者の増加は地方路線の維持に寄与し、結果として地域活性化にもつながる。
- 二地域居住促進法は、東京一極集中の是正を目的として 2023 年 5 月に成立し、市町村が主体的に施策を展開できる点が特徴である。ANA グループは 2025 年度中にモデル事業を展開し、二地域居住者や受け入れ自治体、事業者にとって有益な仕組みを構築することを目指している。
- 物理的・経済的な課題として、住居や移動手段、教育・育児、医療、コミュニケーションの確保が挙げられる。これらの課題を解決するために、事業者の参画が不可欠であり、将来的には制度改革や新規認可につなげる必要がある。特に、二地域居住者の認定制度を確立し、専用の航空運賃を設定することが求められる。
- ANA グループでは、過去に運賃定額制の実証実験を行い、二地域居住者向けの航空券を提供した。アドレスやハブと提携し、月額 3 万円で 4 回搭乗可能なサブスクリプション型の航空券を提供したが、コロナ禍もあり利用者数は想定より少なかった。しかし、利用者の満足度は高く、新規需要の発掘には一定の成果があった。また、包括旅行運賃の導入も試みたが、旅館業法の制約があり、利用が進まなかった。
- この実証実験を通じて、昼間の閑散便を活用した運賃モデルが二地域居住者に適していることが確認された。ビジネスマンには不向きな昼間の移動でも、時間に自由度のある二地域居住者には問題なく受け入れられた。結果的に、航空会社にとっても顧客満足度向上や新規需要開拓につながる施策であると評価されている。
- 今後の課題としては、二地域居住者のオンライン証明の確立や、予約・発券システムの効率化、適正な運賃設定が挙げられる。特に、現行の制度では手続きに時間がかかるため、自動化やオンライン化を進める必要がある。ANA グループとしては、今後も新たな運賃制度の検討を進め、持続可能な形で二地域居住者向けのサービスを提供することを目指している。
- 二地域居住者の移動負担軽減に関する課題として、いくつかの点が挙げられる。まず、負担を合理的なレベルまで軽減しなければ、二地域居住を検討する人が増えない。また、負担軽減

の具体的な金額が事前に明確であることが求められる。さらに、予約・購入手続きが煩雑だと利用をためらうため、利便性の確保も重要である。

- 地方自治体にとっては、対象者の選定や登録・管理が課題となる。また、負担軽減分の予算確保と管理も必要であり、地域の財源を用いる場合には、地元住民の理解を得ることが不可欠である。民間事業者側としても、誰が対象者かを明確にしなければ適正な価格を提供できないため、認識の仕組みを整える必要がある。さらに、過度な割引が既存の需要を奪う可能性があり、適切な価格水準の設定も議論すべき点である。
- これらを踏まえ、将来的な社会実装を見据えながら、以下の二点について議論する必要がある。一つ目は、割引原資の確保と自治体・事業者間の負担分担についてである。地域ごとに事情が異なるため、個別の議論が必要となる。二つ目は、二地域居住者の登録方法である。募集方法や認定基準、登録手続き、事業者への証明方法、管理の仕組みを明確にすることが求められる。これらの点について、一度議論を行うことを提案する。

東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）（発表）

- 当社の二地域居住の促進に向けた取組と今後の課題を共有したい。これまで、ワーケーション施策の推進を通じて都市住民のウェルビーイング向上や地域活性化を目指し、ワーケーション商品の販売や、コワーキングスペースの整備を進めてきた。例えば、燕三条駅に「JRE Local Hub 燕三条」を開設し、ビジネス創発や地域の企業とのマッチングの場を提供している。
- 今後は、これらの取組を基盤に二地域居住の推進を図る。ワーケーション商品は誰でも利用できる形だったが、二地域居住促進のためには対象者を特定し、自治体の空き家対策等と連携しながら Win-Win の仕組みを構築する必要がある。そのため、自治体や地域プレイヤーと協力し、駅周辺や当社ネットワークでの情報発信などを進めていく。
- また、移動費負担軽減については、自治体や地域住民、交通事業者が連携し、持続可能な制度の検討が求められる。過去に、交通費のポイントバック実証実験を実施したが、会員番号等をアナログで収集して、人的作業で、リソースを割いて提供するというところが、かなり人的コストになり、課題となった。今後は、スムーズなポイントバックやキャッシュバック制度の構築が必要であり、官民連携での制度設計が求められる。

日本航空株式会社

- サステナブルな取組の検討が今後の課題であることが理解できた。次に、負担軽減を考える上で、前回の議論で出た「アゴ・アシ・マクラ」に関連し、ギフトの取組について紹介をお願いする。

株式会社ギフトィ（発表）

- ギフトィは、デジタルギフトを提供する企業。代表的なサービスの一つとしてデジタルギフトがあり、スマートフォンの URL 形式でチケットを発行することで、アプリ不要でギフトのやり取りが可能となり、利便性を高めている。現在では、自治体とも連携し、地域活性化を支援する取組を行っている。その一環として、「e 街プラットフォーム」を展開しており、地域で利用できるデジタル商品券や子育てクーポン、バスの乗車券などの提供を行っている。これによ

り、自治体や観光客向けの施策を支援し、地域経済の活性化を促進している。

- 「旅先納税」は、ふるさと納税制度を活用した新しい寄付の形である。従来のふるさと納税では、寄付者が返礼品として物品を受け取るのが一般的であったが、旅先納税では、寄付者が旅行先で直接、返礼品として地域内で利用できるデジタル商品券（e街ギフト）を受け取ることができる。この商品券は、宿泊施設や飲食店、体験アクティビティなどに使用できるため、寄付金が地域内で循環し、観光消費を促進する仕組みになっている。寄付の手続きは簡単で、旅行者はスマートフォンとクレジットカードがあれば、その場で寄付を行い、即座に返礼品を受け取ることができる。これにより、寄付をするタイミングが旅行前だけでなく、旅行中や旅行後にも可能となる。総務省のガイドラインに基づき、寄付額の30%相当の商品券を受け取ることができるため、寄付者にとってもメリットが大きい。
- 「e街プラットフォーム」は、Go To トラベルの電子共通クーポンでは47全都道府県で使われ、Go To Eat のクーポン、全国旅行支援のクーポンとしても活用された実績がある。このプラットフォームを活用することで、バスの乗車券やインバウンド向けクーポンなど、多様な地域向けサービスの提供が可能となっている。
- 旅先納税の具体的な活用例として、「保育園留学」との連携が挙げられる。これは、キッチハイク社が提供するサービスで、一定期間、地域の保育園に子どもを預けることで、親がワーケーションをしながら地域での生活を体験できる仕組みである。このサービスと旅先納税を組み合わせることで、「留学先納税」という新しい形の地域貢献型サービスが生まれた。
- 保育園留学の利用者は、宿泊や食事などの費用を負担する必要があるが、旅先納税を活用することで、寄付を通じてその一部を地域商品券で補填することが可能になる。例えば、6万円の地域消費をする場合、20万円を寄付すると、6万円分の商品券を受け取ることができる。この仕組みを活用すれば、寄付者は税控除の恩恵を受けながら、地域経済に貢献することができる。
- 自治体にとっても、旅先納税の導入には多くの利点がある。寄付金の一部は自治体の財源として残り、保育園留学のPRやインフラ整備に活用することができる。例えば、移住体験施設の整備や、地域の魅力を発信するためのプロモーション活動に充てることができる。これにより、短期的な観光需要の喚起にとどまらず、長期的な地域振興にもつなげることが可能となる。
- また、地域の事業者にとってもメリットが大きい。通常の決済手段を利用する場合、店舗側が決済手数料を負担する必要があるが、旅先納税による商品券は手数料がかからず、全額を受け取ることができる。このため、地域の事業者にとっては、実質的に支援を受ける形で売上を増やすことができる仕組みになっている。
- 現在、旅先納税および留学先納税は全国の複数の自治体で導入されており、13の自治体ではすでにサービスが開始されている。今後もこの仕組みを活用する自治体が増えることで、地域経済の活性化や新たな関係人口の創出が期待される。
- 旅先納税メリットはふるさと納税の仕組みを使うため住民税分納の議論を待たずして、すでに活用できるモデルになっている点、総務省のルールの中で、もともと住民票のある自治体に対しては流出した住民税を補填する仕組みが整備されている点、ステークホルダーそれぞれに価値を見出してもらえるので能動的で継続的な取組になり得る点が挙げられる。
- 旅先納税のデメリットとしては補填されるとはいえ、現居住の自治体からは財源が一部出ていくこと、返礼品が使える場所は何でも使えるというわけではないためスーパーやコンビニで

自由に生活消費ができるということではない点がある。最終的にこれを二地域居住の納税という形でより柔軟にカスタマイズしていくのであれば、これらのデメリットも解消できると考える。

以下、3社の発表に対する質疑応答

- ギフティの仕組みに関して、二地域居住を推進する際の負担軽減として、交通費問題が解決すれば多くの可能性が広がると考えている。現在、総務省の解釈では返礼品が地域の特産品に限定されているが、個人版ふるさと納税を活用し、二地域居住者の移動交通費をバウチャーや割引チケットとして返礼品に含めることが可能であれば、地域の住民の税負担が軽減される。この点について、総務省と自治体間で議論が行われたことがあるか、また交通費を返礼品に含めることが可能かどうかを確認したい。

株式会社ギフト

- 現状のふるさと納税には、地産品基準の中に「地域で提供される役務」というカテゴリーがある。我々のサービスは、地域で提供される役務で使える商品券を返礼品として提供しており、地域の方が提供するサービスが地産品として認められる仕組みになっている。現在、約100の地域で展開しており、地域内の移動手段としてレンタカーやタクシーが利用できる自治体も存在する。ただし、これらの整備は各自治体の判断によるため、弊社側で直接提案できるものではない。
- また、「旅先納税」という形で JAL や ANA のふるさと納税サイトでも同じブランドで提供されており、エアラインと宿泊がセットになったダイナミックパッケージでは、移動手段も含めた提供が可能になっている。しかし、出発地や目的地の明確なコントロールが求められるため、利用範囲が自由に設定できるわけではなく、現状のふるさと納税のルールには厳しい制約がある。
- このため、二地域居住者向けに総務省のルールを一部緩和し、返礼品の率を変更できる仕組みを整えれば、既に一兆円以上の市場規模を持つふるさと納税の枠組みを活用しながら、より多くの参加者を巻き込み、スピーディーに展開できると考えている。これはゼロから新たな仕組みを作るよりも、はるかに効率的で実現可能性が高い。

- 航空券に関しては、旅館業法に基づいたパッケージツアー化が求められるが、モバイル建築のシェアハウス型利用券は旅館業法の適用外である。そのため、航空券やその他の非適用商品を商品化し、ふるさと納税の返礼品として活用できることが望ましい。過疎地域では交通機関が不足しているため、航空や JR だけでなく広域バスやレンタカーとの組み合わせができると実質的な負担軽減が期待できる。また、対象者の登録制度に関しては、賃貸借や企業の福利厚生、個人事業主としてのフリーランスなどの多様な形態があり、対象者としての証明については柔軟な解釈が求められる。居住実態に基づく証明があれば、二地域居住の活用が進むと考えられる。

- 二地域居住の理由確認が重要な論点であると考えている。具体的には、介護などの「マスト」の移動と、保育園留学のような「ウィル」の移動に対する支援方法を考える必要がある。二地域居住の推進は議論が深まっていけば、その理由を作り出すことに話が収斂するのではないかと。質問としては、全日空の実証実験において、119名がどのような目的で定期券エアラインチケットを利用したのかについて、詳細を教えてください。

ANAホールディングス株式会社

- 今回の実証実験は、アドレスとハフという二つの住宅サブスク提供者と連携しており、ANAが主体ではなく、アドレス・ハフの付加的なサービスとしての価値を試している。この実験は、出張や親の介護用ではなく、地域のユニークな物件をリノベーションし、場所を問わない働き方や暮らし方をする人々、いわゆるアドレスホッパーを主なユーザーと想定している。ユーザーはライフスタイルとして多様な地域を転々とし、特定の地域を気に入って何度も訪れることが多い。つまり、自分の第二のふるさととして好きな場所で暮らす人々がこの実験に多く参加していると考えられる。

- 今回のワーキングテーマに非常に適した実績であると感じた。マストで移動する人々に対して制約を設けつつ、ウィルで利用する人をどう促進していくかが重要な論点だと考えた。

ANAホールディングス株式会社

- 旅の目的や登録に関して、ギフトの保育園留学の例が非常にわかりやすいと感じた。子供を新しい環境に連れて行くことで、異文化体験をさせることができ、親も第二のふるさとで仕事ができる目的が明確である。この保育園留学を利用する人々は、実質的に二地域居住者と認められ、自治体はその証明を行う際にわかりやすい事例となると考えた。

日本航空株式会社

- JR東日本への質問。ワーケーションを行っている人々を二地域居住へ移行させることを考えているのだと思うが、二地域居住者とワーケーションをしている人々のそれぞれの範囲の特定方法について、考えていることがあるか。

東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）

- 自社単独で二地域居住者を特定・証明することは極めて厳しいと感じている。ワーケーションは働く場所を問わないが、二地域居住には地域のコミュニティとの関わりが重要である。地域の人々との関わりが住む動機を生み出し、ローカルハブ等自社アセットも活用して地域課題を解決することが、都市部の人々を自然に地域に住まわせる促進策になると考えている。

以下、フリーディスカッション

ANA ホールディングス株式会社

- 返礼品に関して、パッケージツアーの形態でホテルや旅館を組み合わせることは可能だが、航空券単体では返礼品にできないのかという問題がある。特に、地域に根ざした宿泊を希望する人々には、パッケージツアーでは対応しにくいニーズがある。一方で、航空券を返礼品にするためには、特定の路線でしか使用できない仕組みの準備が難しいという課題が存在する。ANA グループのピーチが泉佐野市と提携して航空券を提供した際に、使用条件が緩く他の地域でも利用できてしまったため、問題が生じ中止となった例がある。航空券やクーポンの仕組みを効果的に運用するためには、工夫が必要である。やりたくないのではなく、実現するための課題がある。

日本航空株式会社

- 同じ航空業として同様の悩みを抱えている。先ほどの JR 東日本の発表にあったように事後的にやるというのは一つの解決策ではないか。

国土交通省

- オブザーバーとして確認したい点がある。特に、ANA や JR 東日本の発表にあった負担原資について、自治体はその負担軽減を図るために求められるという意見があった。自治体側の参加者もいるため、彼らがどのように受け止めているかを尋ねたい。プラットフォーム登録部会の高橋博之座長の発言によれば、薄く広く 10%や 20%の割引では効果が薄く、地域のキーパーソンには 50%、60%、80%といった高い割引が誘因になるとのことだ。一方で、持続可能な取組のためには公共が過度に資金を提供するべきではないという意見もある。これらを踏まえ、自治体の意見を聞きたいと考えている。

- 負担の部分について、自治体を感じられるメリットが明らかになることが重要である。キーパーソンを地域に呼ぶことに対して、具体的な効果が見えてこないと説明が難しい。経済的にどれだけお金が地域に落ちるのかという点は重要で、議会からも疑問が呈されることがある。お金をかけて人を呼ぶメリットを説明できるかが鍵であるが、経済的な部分だけでなく新しい価値観を地域にもたらすこともアピールポイントになる。ノマド的な人々が新しい価値観を持ち込むことも期待されるが、一方で地域のコミュニティに深く関わる人々も求められている。自治体としては、そうした人々を呼ぶためにお金を出すことには賛成だが、継続的な支援が可能かどうかは疑問が残る。効果の見極めが必要であり、特定の人に対する継続的な支出に関する課題も存在するため、制度設計が重要であると考えている。

- 当自治体は国交省の先導的プロジェクトの実証事業に参加するため、交通に関わる負担軽減の新しい取組を検討している。東京や名古屋からのアクセスが良いため、JR 東海とサブスクリプション型の商品を協議中である。しかし JR 東海へプラットフォームへの参画を要望してい

るが難しい状況にある。二地域居住者が地域に貢献するため、ふるさと納税を利用して地域の環境整備に充当する仕組みを考えている。地域のプラットフォームへの参画に関して、仮に自治体がJR東日本に要請を行った場合、どのような対応になるのかを質問したいと思っている。

東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）

- 地域資源を活用したビジネス創発拠点、コミュニティ拠点の設立について、自治体との連携が重要であると考えている。持続可能な形での取組を進めるためには、単純な割引を永続的に提供するのは難しく、導入段階での工夫や選択肢を考える必要がある。JR 東日本としては鉄道利用を促進し、自社のアセットを活用しながら交流人口を拡大することで地域の課題解決につながるようなプロジェクトを自治体と一緒に進める可能性は考えられる。

- 横瀬町では、二地域居住に関する支援や予算についての質問が3月議会で出ている。住民にどのようなメリットを説明できるかが重要であり、町が重視する関係人口としてスタートアップ、ファミリー、フリーランス、大学生の4つをターゲットにしている。特にフリーランスや大学生にとって、滞在コストが課題となっているため、地域の担い手不足を解消するために、ふるさとワーキングホリデーのような仕組みを検討し、地域住民にも説明できるような仕組みを作りたいと考えている。
- 交通に関しては、西武鉄道との連携を通じて、沿線居住者に二地域居住のニーズ調査を行い、必要な支援や人材を明確にし、KPIの設定も検討している。現地に行くための交通費だけでなく二次交通の課題についても協議する必要があると考える。

国土交通省

- 二地域居住者先導的プロジェクトに関する審査が終了したが、交通費負担軽減に関する話題があり、自治体や民間がどの部分で負担しやすいかを明確にし、共有していくことが重要である。特に、民間企業は新規事業として支援がしやすい一方で、自治体は支援対象を市民に説明する必要がある。ウィルとマストでの棲み分けが重要であり、民間が負担しやすい部分と行政が支援すべき部分を明確にすることで、今後の協議が進みやすくなると考えている。このような負担のあり方について議論していくことが期待される。

- 高橋氏の意見に同意しており、ウィルとマストの区分が重要であると考えている。また、個人と法人の区分も重要であり、自治体は二地域居住の意図が不明確な不特定多数の個人に対する支援より、目的意識が明確な法人に対して支援を行う方が関係者の合意が得やすいのではないかと考える。具体例として、ギフティ社が提案した保育園留学について、企業の福利厚生としての形を取り入れれば、行政にも受け入れやすいのではないかと考える。法人とウィルの組み合わせがターゲットとして有効だと感じている。

- ウィルが民間、マストが行政という区分について、マストは行政が出すべきではなく、個人の都合で来ている場合に税金を使うことはできない。移住政策や関係人口政策は将来投資の観点から考えるべきであり、自治体が出すことができるのはウィルの部分であると考えている。
- 法人と個人の区分の観点について、人と人のつながりを重視する関係人口の視点から、二地域居住のターゲットは地域と関わる人であると考えている。一方で、企業ワーケーションや自治体とコラボした企業研修などは、枠組が取りやすく、二地域居住も数えやすいため取り入れやすいスキームである。ただ、企業が来る際には企業側のメリット・営業目的があつてこそその形にはなると思われる。

日本航空株式会社

- ウィルとマストの議論は、ANA が提示した二地域居住の登録に関する認定基準にも関わる内容である。ANA は認定基準、登録証明、管理方法について課題を提起され意見を求めていた。ウィルの方が自治体が支援しやすいとしたら、認定基準に関してどのような形にすることが望ましいか。

- 市町村の要望として、企業が設けるサテライトオフィスの活用を求める声もあるが、和歌山県南部では農業が主な産業であり、毎年援農に訪れる人々への交通費支援を求める意見もある。また、新設の小学校など教育分野での人の呼び込みを検討する自治体もある。究極的には、地域の自治会活動に参加する人を二地域居住者として捉え、支援の対象としたいと考える自治体も存在する。

ANA ホールディングス株式会社

- 交通事業者として、居住者限定の運賃を使いやすくし、オペレーションの負担を減らすには、長期的にはデジタルベースの居住証明が必要である。実証実験では人海戦術も可能だが、最終的にはデジタル登録の仕組みが不可欠となる。単なるエクセル管理では運用が非効率であり、官民連携プラットフォームの加盟者間で共有できる認証システムの導入が望ましい。短期的には、地域住民の理解を得るため、地域にとって重要な人を分かりやすく登録できる仕組みが必要である。例えば、保育園留学や期間就労者など、既存の事業者が提供するサービスを活用し、二地域居住者として明確に認識できる人々を登録対象とすることが考えられる。新たな負担軽減策を加えることで需要を喚起し、実効性のある仕組みとして機能させることが重要である。

日本航空株式会社

- 二地域居住の受け入れは地域ごとに事情が異なり、目的も異なるため、登録時に目的を明確にし、地域ごとに受け入れの可否を判断する仕組みが適切であると考えられる。一律の基準を設定して画一的に適用することは難しく、地域ごとの特性を考慮する必要がある。この点について、他の参加者の意見を求めたい。

国土交通省

- 参考事例として石川県は、関係人口登録システムを構築し、デジタル管理を行うことを発表している。このシステムは単なるファンクラブ的なものではなく、事業者や自治体がインセンティブを付与しやすい形で関係人口の程度を把握できる仕組みを目指している。ただし、県が直接判断するのではなく、市町村や中間支援団体が提供する情報をもとに、登録者の活動頻度や内容を把握し、県がシステム管理を行う方針である。
- また、総務省が進めている「ふるさと住民登録」についても、ある程度デジタルベースの仕組みになることが想定されており、今回の議論を踏まえ、これらの内容を総務省にも伝えていく予定である。

日本航空株式会社

- 二地域居住にはコアとなるような対象者層が間違いなくある一方で、裾野を広げるためには、ファンクラブのような入り口を並行して設けることも意味があると考えます。

- 事前認証は難しいが、過疎地域での NPO や市民農園の活動実績をスタンプラリーのように認証し、それをマイレージに換算して次回の移動費として活用する仕組みが考えられる。この方式なら、既存のエアラインの CRM を大きく変更せずに、カード会社のような形で交換を行うことが可能である。地元自治体や DMO が証明し、事後的に交通費補助としてマイレージを発行すれば、二地域居住者の地域貢献が明確になると考えられる。資金については、エアラインの負担のほか、ふるさと納税の原資を活用し、活動実績に応じた配分も可能ではないか。

日本航空株式会社

- エアラインにとって最も重要な点は、それが本当に新規需要であるかどうかである。証明付きの運賃はコストや手間がかかり、グローバルに見ても特定の運賃制度は日本独特のものである。新規需要の獲得は重要だが、二地域居住者以外にも含める考え方も社内にはある。そのため、事後的に証明されたものに対する還付や、次回の値引きをマイルで提供する方式の方が、エアラインとしては運用しやすいと考えている。

ANA ホールディングス株式会社

- 現在の仕組みでは、特定の路線や利用者に限定したマイルの償還はできない。そのため、例えば北海道で貢献して得たマイルをハワイ旅行に使うことも可能であり、原資を提供した側にとっても必ずしも望ましい状況とは言えない。ただし、制約を厳しくしすぎると何もできなくなってしまうため、バランスを取りながら調整する必要がある。路線を限定すると運用の手間が増え、専用の窓口を設けるなどの負担が生じるため、単純にマイルを返す仕組みの構築は難しい。実証実験は有意義だが、打ち上げ花火的に終わるのではなく、将来的な継続性を見据えた形で進めるべきだと考えている。

日本航空株式会社

- 二地域居住者に対してマイルを付与する仕組み自体は有効であると考えます。重要なのは、対

象者を正確に把握することであり、それは値引きにも共通する。安く移動できることで浮いた可処分所得が他の用途に使われる可能性はあるが、インセンティブを与える段階で二地域居住者を適切に判別できていれば問題はない。また、最終的に個人がどのように原資を使うかは自由であるとする。

- 日本航空さんのコメントは非常にリアリティがあると感じる。エアラインの予約システムをいじることは現実的ではない。浮いた原資の使い道については自由で構わないが、実際に訪問した実績があり、地域に貢献していることが確認できれば、それを二地域居住者として評価できるとする緩やかな発想に賛同する。負担軽減の議論であるので、現地で追加的な収入を得られる仕組みがあれば、交通費をいじる必要はないかもしれないし、それがない場合は交通費での支援を検討する、そうした点を両方から議論することが重要であると思う。

- 空港のカウンターで証明を見て割引を確認することは、航空会社の内部で反対が多く、実現が難しいと感じている。そのため、事後処理や包括旅行パッケージの形でメリットを提供することが望ましいと考えている。しかし、性悪説に基づく確認作業が増えるため、性善説で進める必要があると思う。パッケージ商品では、ギフト社の仕組みを使ってお土産など現地で使えるものを含めて販売しており、利用者の可処分所得を増やすという考え方でメリットを提供することが重要だ。ダイレクトに二地域居住を推進する航空券割引はハードルが高いため、まずはこうした取組から始めるべきだと考えている。

- 新しいことに取り組む際、百点を目指す必要はないと考えている。証明に関しては、目的、期間、頻度を事前に登録し、一定の基準を超えれば OK とする程度で十分だと思う。ヒアリングを増やすと管理コストが膨大になり、アクションが起こりにくくなるため、あまり厳密にする必要はない。新しい取組を進めるにあたり、性善説や性悪説を考慮しつつ、初めから百点を目指すことは避けるべき。

ANA ホールディングス株式会社

- 実証実験は多くのトライを行う場であり、失敗や成功を通じて良いものを作り上げていくべきだと思う。小さな成功事例を出し、満足度の高いものに育てていきたいと考えている。国や参加メンバーは、自分たちの取組を発信し、大きなムーブメントを作り出すことが重要だ。周囲が評価する中で、他の事業者も自然に参加するようになると期待している。特に、競争が激しい航空や鉄道の分野において、新しいものを作るためには協力が必要であり、先進的な取組が他社を刺激することが望ましいと考えている。また、JR などのタイアップを通じて、他の企業も参加するような動きが生まれると見込んでいる。最終的には、利用者にとって価値のある成果を一年間で出したいと思っている。

株式会社ギフトィ

- インセンティブに関する話から、私たちのサービスがどのように生まれたかを説明したい。私たちの会社はスターバックスから始まり、全国の人々が使いやすく喜ばれるギフトを追求してきた。現在はデジタルギフトを扱っており、特に Amazon ギフトや PayPay ポイントのような広く使えるものが人気である。しかし、地域で提供されるインセンティブに関しては、地産地消が重要だという意見が多くある。そこで、地域限定のインセンティブを提供し、有効期限を設定することで、行政側の説明責任を果たせると考えている。この取組が「e 街ギフト」と呼ばれ、ふるさと納税の返礼品としても利用されている。e 街ギフトは寄付の証明書としても機能し、地域への貢献を示す重要な手段となっている。地域の事業者に対してもインセンティブを提供することで、地域経済を支援し、サイクルを回す良い流れが生まれると感じている。

国土交通省

- 大前提として、私たちは二地域居住推進担当であり、他部局に対して何かを求める立場である。そのため、様々な論点を掘り起こすために意見をお聞きしたいと思っている。NG はないので、自由に意見をいただきたい。アジャイルの考え方を取り入れ、施策や実証事業についても迅速に変更できるよう努める。また、小さく始めることにも賛成しており、行政だからといって特別な制約は設けずに話を進めていきたいと考えている。

日本航空株式会社

- フリーディスカッションの中で、ふるさと登録住民制度の利用に関する中長期のビジョンについても意見交換をしたいと思っている。この制度が実現した場合、民間事業者や行政などのステークホルダーがそれぞれの役割で活用できる仕組みを考えたい。また、制度を見える化することでインセンティブとして利用したいと考えており、行政からの補助金支給においても制度の活用が望ましいと思っている。将来的には、税制面で二地域居住者の支援ができる可能性も考慮しており、長期的な課題に関する意見も求めたいと考えている。住民税の分納よりも所得控除や税額控除の方が簡単かもしれないという印象も持っており、国がそのシステムを保証することで支援が実現できると期待している。さらに、まだ発言していない方々の意見も聞きたいと思っている。

ANA ホールディングス株式会社

- やはり分割納税の導入が理想的であると考えている。登録制度をデジタル化すれば、位置情報や滞在日数に基づいて住民税を分納できる仕組みが実現できる。この方法により、ふるさと納税のような複雑な資金の流れを避け、実際に住んでいる人の税負担を明確にし、地元住民の理解を得られると信じている。財務省などを巻き込む必要があるが、最終的なゴールが分割納税だと考える。
- そこに至る手前の段階においても登録制度に証明書があれば、住民票がないと得られない権利を享受できるようになる可能性もある。例えば、漁業権の取得や教育サービスの補助を受けられるかもしれない。交通事業者も、このデジタル登録制度を活用して運賃制度を構築できると期待している。

- 現在、総務省の地域創造アドバイザーを務めているが、この制度の使い勝手には課題を感じている。こういった制度を活用して二地域居住者に対して交通費を負担するような運用を設けることが有効ではないかと考えている。特に過疎地では、クマやイノシシの駆除に関する問題があり、ハンターの高齢化が進んでいる。都心のハンターは比較的富裕層が多く、彼らが過疎地域で森林組合と連携しながら地域貢献を行うことが期待される。これに対して、自治体が公費で負担したり、農林水産省の助成金を活用することで、様々な形で地域への参加を促進できると考える。所得層や目的に応じて、議論を深めることが重要だと思っている。

日本航空株式会社

- 他にコメントがないようであれば、ここで今回の議論を終了し事務局に議事を戻したい。事務局には、今回の議論から得られた多くの論点の整理をお願いしたい。

栃木県那須町（事務局）

- 皆様に感謝の意を表す。皆様の多様な意見は大変貴重であり、事務局や市町村にとって参考になる点が多いと考えている。これらの意見を踏まえて、事務局は引き続き検討を進めていくので、今後ともよろしくをお願いしたい。以上をもって、第2回専門部会負担軽減部会を終了する。次回の日程は改めて調整の上、ご案内する。本日は誠にありがとうございました。

以上

出席者は以下のとおり（五十音順）

- ・ ANAホールディングス株式会社
- ・ 埼玉県横瀬町
- ・ 静岡県焼津市
- ・ 一般社団法人全国古民家再生協会
- ・ 株式会社南紀白浜エアポート
- ・ 日本航空株式会社（部会長）
- ・ 一般社団法人日本モバイル建築協会
- ・ 株式会社フジドリームエアラインズ
- ・ 三井住友海上火災保険株式会社
- ・ 和歌山県

- ・ 株式会社ギフティ（発表者）
- ・ 東日本旅客鉄道株式会社（発表者）
- ・ 栃木県那須町（事務局）