

地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第2回）議事要旨

日 時：令和5年10月25日（水）15:00～16:30

場 所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

議 題：1 開会

国土交通大臣政務官挨拶

2 交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について

3 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

4 意見交換

5 閉会

配付資料：資料1 交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について

[各省庁資料]

資料2 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

[国土交通省資料]

参考資料1 株式会社みちのりホールディングス 松本CEO ご意見

参考資料2 長野県 阿部知事 ご説明資料

参考資料3 一橋大学 山内名誉教授 ご説明資料

参考資料4 株式会社アイシン 鈴木取締役 ご説明資料

参考資料5 日本郵政株式会社 増田社長 ご意見

出席者：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

喜勢 陽一 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長

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・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
河村 直樹	内閣府地方創生推進事務局次長
日下 真一	警察庁交通局交通企画課長
藤原 朋子	こども家庭庁成育局長
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
望月 禎	文部科学省総合教育政策局長
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
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
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	国土交通省物流・自動車局長
中村 広樹	観光庁観光地域振興部長
鐘水 洋	環境省総合環境政策統括官

1. 開会

○事務局

定刻になりましたので、ただいまから第2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。よろしくお願ひいたします。構成員の皆様におかれましては、御多忙のところお集まりいただき、大変ありがとうございます。それでは、議事に先立ちまして、まず、私ども国土交通省のこやり政務官から御挨拶いただきます。こやり政務官、よろしくお願ひいたします。

○政務官挨拶：こやり 国土交通大臣政務官

御紹介たまわりました、国土交通大臣政務官のこやり隆史でございます。今日は、議長

である齊藤大臣が本会議に出席しておりまして、私のほうから御挨拶をさせていただきたいと思います。

まず初めに、本日本当に御多忙の中、こうしてお集まりいただきましたこと、厚く御礼を申し上げたいと思います。前回の第1回会議におきましては、構成員の皆さんから非常に多岐にわたる貴重な御意見をたまわり、齊藤大臣も、もっともっとお話が聞きたかったというふうな感想を述べておられました。本日は、前回の会議での御議論を踏まえながら、関係省庁の皆さんから、交通分野と他分野との連携・協働に関する取組について発表をいただく予定になっております。

そうした議論を踏まえまして、人口減少、あるいは人手不足等、需給両面にわたりまして危機的な状況にある地域の「足」の問題を解決するために、本日ここにお集まりいただいております関係省庁の皆さんと共に、地域公共交通のり・デザインと社会的課題解決を一体として取り組んでまいりたいというふうに考えております。

構成員の皆様には、本日も忌憚のない活発な御議論をお願い申し上げまして、私から簡単ですけれども、開会の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局

こやり大臣政務官、ありがとうございました。

それでは、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、報道関係者の皆様方に関しましては、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、日本郵政の増田社長におかれましては、御都合により御欠席、JR東日本の富田会長と、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いうことで対応いただいております。また、長野県の阿部知事におかれましては、15時45分頃からオンラインの御参加と伺っておりまして、それまでの間、長野県の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窓際に設置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、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を確認いただいた上で、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. 交通分野と様々な分野の連携・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、交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について、御出席の各省庁より、資料に沿って御説明をいただくこととしております。発表につきましては、構成員名簿に記載の順に指名をさせていただきます。時間の都合で、お一人5分程度でお願いできればと考えております。

それでは、まず、文部科学省の望月局長、よろしくお願いいたします。

○文部科学省 望月総合教育政策局長

文部科学省でございます。文部科学省から大きく2点、交通分野と、学校関係、スポーツ文化関係の連携の取組について御紹介をさせていただきます。

まず、資料を見ていただきますと、御案内のとおり、都市部ということのみならず地方のほうでも、児童生徒数が、平成元年から現在に至るまで、小学校、中学校の児童生徒数は、3分の2以下と、かなり少子化が進んでおり、それに伴って学校も、どんどんと統合が検討、実施されておりました。令和元年度から令和3年度の3年間でも、全国で437件の統合が実施されているという状況です。それに伴って、通学距離がどうしても遠くなってしまう児童生徒も生じるため、その場合には、教育の機会均等の観点から、学校の統合等に伴う措置として、スクールバスを用いて通学手段の確保を図る措置を講じております。登下校中の安全確保の観点から用いられているスクールバスについては、ページの一番下にありますように、小学校では17%、中学校では16.8%活用されている状況です。

次のページは、交通条件等により通学が困難な場合、それから山間地、あるいは離島といったいわゆるへき地学校等において、児童生徒の教育機会を確保するために、②のところですが、へき地学校等における児童生徒の通学条件の緩和を図るために、スクールバスを購入するための補助、あるいは遠距離の通学費として定期代などの補助、あるいはスクールバス運行費等の支援をしているところです。③の今後の課題に記載しておりますが、やはりそれぞれの自治体でも、人口減少、児童生徒数の減少がありますので、全体利用者

の減少、スクールバスの運転手の確保などが困難な状況も生じているということで、自治体のほうで様々な工夫をしております、スクールバスを児童生徒の通学に支障のない範囲で他の用途に使用する、あるいは他の用途で使用しているバスをスクールバスに活用するなど、弾力的な運用も見られているところです。

次のページのとおり、義務教育段階では、2の(1)・(2)のように、スクールバスの購入費とか遠距離の通学費、学校統廃合、高等学校段階の場合では離島の高校生に対する支援ということで、教育負担が重くなっている通学費などに対する補助をしております。これは、都道府県、市町村に対する2分の1補助でございます。

それからもう一つ御紹介をさせていただきたいのが、次のページの、中学校あるいは高等学校の運動部活動、あるいは文化部活動についてです。現在、文科省においては、学校の部活動というのは教育課程外ではあるものの教育活動の一環という捉えになっており、なるべく地域と連携して、地域の状況が整う場合には地域移行を進めております。この中でも、特に運動部活動の場合には、活動範囲がかなり広がるということで、例えば複数の中学校が参加しての合同部活ということもありますし、それから地域クラブ活動を活用するということがありますので、生徒の移動手段の確保が課題となっています。その場合、②の2つ目のポツにあるように、令和5年度から、部活動の地域移行が円滑に進むように実証事業を行っていますが、その際にも、やはり課題の一つとして、各自治体が生徒の移動手段を確保するために、公共交通機関とスクールバス、地域クラブのマイクロバスなど様々な手段を活用しての移動をしているところです。今後さらに部活動の地域連携、地域移行が進むということになると、今後の課題として記載しているように、やはりその自治体の状況に応じて多様な移動手段の確保ということが課題になっていきます。また、地域の公共交通機関との連携活用ということも、今後の大きな課題となっているところで、連携を図ってまいりたいと考えております。

○事務局

ありがとうございました。では、続きまして、こども家庭庁の藤原局長、よろしく願いいたします。

○こども家庭庁 藤原成育局長

こども家庭庁成育局長の藤原でございます。どうぞよろしく願いいたします。

9 ページに、こども家庭庁で行っております事業の説明資料、その後が続いて個別の資料を添付させていただいております。

こども家庭庁では、子育て支援の一環といたしまして、保育所や放課後活動クラブなどへの子供の送迎について、広域的保育所等利用事業や、放課後児童クラブの送迎支援事業といった助成事業を実施しているところでございます。

広域的保育所等利用事業につきましては、自宅の近くに入所可能な保育所が見当たらないという場合の御家庭のお子さんにつきまして、自宅から遠距離にある保育所に通うことを可能とするために、バスなどを活用した送迎を実施するために必要なバス等の購入費や運行費、運転主等の雇上費といった費用を市区町村に対して補助をする事業です。実施自治体につきましては、令和4年度で54市区町村となっております。

また、放課後児童クラブの送迎支援事業ですが、こちらは、いわゆる放課後児童クラブを学校の敷地外で実施している場合、最近では学校と連携をして敷地内に放課後児童クラブを設置するというケースも増えておりますが、敷地の外で実施している場合には、児童の安全を確保するために、授業終了後の学校から放課後児童クラブへの移動のときに、地域において児童の健全育成に関心を持っておられる高齢者などによる児童への付添いに加え、バス、タクシーなどによる送迎を行うことができるようにする事業でございます。具体的には、地域のタクシー会社等との年間委託契約を結んでいただきまして、学校から放課後児童クラブまでの移動を支援している自治体がございます。なお、クラブから帰宅の足につきましては、保護者が迎えに行く場合が多い、また、保護者の勤務の状況によって時間もばらばらということもあるものですから、片道の支援というものが基本的になっているのが実態のようでございます。放課後児童クラブにつきましては、現在も待機児童が多く発生をしております。今後、定員に余裕のあるクラブへの送迎支援を強化するということは、待機児童対策にとっても有効ですので、こういった事業についても活用していきたいと考えているところでございます。

これらの施策につきましては、現状、それぞれの施策ごとに個別の補助金事業として実施をしております。一方で、本会議においては、人口減少、少子高齢化の進展などを背景に、居住地域において移動手段に関する人々の不安が高まる一方で、公共交通事業者が従来のサービスを維持することが難しいという状況に鑑みて、関係省庁を始め多様な関係者が連携をして、地域公共交通のリ・デザイン、交通ネットワークの効率化といったものを目指すものと承知しております。こうした検討の中で、保育所や放課後児童クラブなど、

子供の安全を確保するということが大前提ではありますが、こうした送迎サービスについて、必要なリソースについても、どのような工夫を図れば最大限有効活用することができるのか、今後、国土交通省を始めとする関係省庁の皆さんとも議論しながら検討していきたいと考えております。

こども家庭庁は以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。続きまして、厚生労働省の鹿沼政策統括官、よろしくお願いたします。

○厚生労働省 鹿沼政策統括官（総合政策担当）

厚生労働省の政策統括官の鹿沼でございます。

資料 13 ページ目です。介護・医療・障害福祉関係、特に介護と障害福祉関係を中心に書いております。まず、課題といたしましては、介護全般の話ですが、高齢化、特に団塊の世代が 2025 年で 75 歳以上になりますが、介護の場合、85 歳以上はやはりすごく大変になってまいりますので、まだまだこれから高齢化の影響を受けるという状態で、介護自体の人材の確保というのが非常に大きな課題になっています。また、認知症などいろいろな問題があり、そういった中で、この送迎業務の人手、車両の確保といったことも当然ながら問題になっているという課題です。

また、併せまして、もうこの会議で再三出ていますが、地域の交通手段が非常に難しい状況になっている中で、病院への通院や施設への通所について困難となる方々が増えていきますし、また、施設自体も、そういった地域の交通と連携していく余地もあると思っております。

現状の施策が、13 ページ目の 2 番のところから書いております。

まず、最初の 13 ページ目を書いてある二つにつきましては、介護とか障害の施設の関係であります。利用者の送迎を行う場合に、いずれも介護報酬の加算等、こういった形での財政的な支援を行っているというものでございます。

14 ページ目の最初の二つは、いろいろな要支援者とか、また障害者とか障害児の方々といた方々の外出の支援、移動の支援を行うことについて市町村を通じて支援を行っているというものであります。

3番目の保険者機能強化推進交付金は、少し毛色の変ったもので、移動支援だけではなくて、自治体の財政的なインセンティブとして、自立支援とか重度化防止などについて客観的な指標を定めて、その指標の達成具合に応じて財政的な補助を行っているという仕組みがあります。この中の一つのものとして、移動支援や送迎の取組も指標の中に入っていることもあるので、担い手不足の解消に向けて、自治体の中では外出支援ボランティアの養成等を実施しているという事例もあります。あくまで、この重度化防止や自立支援センターなど、自治体で様々な取組があるので、そういった自治体の自由度を生かしながら達成状況に応じて支援を行っているというものです。

4点目は、むしろ地域の交通への支援ということです。通所介護事業所の送迎車両、これを未利用時間帯に送迎以外の目的で利用することにつきましても、利用者へのサービス提供に支障がない場合であれば構わないという形で通知を出しているところでございます。

5点目は訪問介護の関係ですが、訪問介護員の方々が、自ら運転する車で通院等の乗降介助をすることにつきまして介護報酬上の加算も行っています。また、移動の仕方も様々ですので、以前は画一的なところもありましたが、その利用の目的が適切と考えられる範囲内であれば、あまりその途中の段階についてはうるさく言わない形で、柔軟な運用を行っているところではございます。

こうした中で、15 ページ目、取組方針ですが、本年4月から介護予防・日常生活支援総合事業の充実に向けた検討会を行っているところでございます。こうした中で、先ほどの14 ページ目の一番上にもありましたが、住民主体の活動の活性化のための方策等について検討を行っているところでございます。自治体の取組状況も様々ですので、今後地域における人手や車両の確保が非常に困難になっている中で、送迎の適切な在り方について、介護部門と交通部門の連携をしっかりとしていかななくてはいけないのではないかと。また、地域での介護サービスの送迎業務、この取組状況をしっかりと我々も把握し、その中から課題を抽出していくこと、また、非常によい取組についての横展開を図っていくことが必要だと思っているところでございます。

私のほうからは以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。続きまして、農林水産省の長井局長、よろしくお願ひいたします。

○農林水産省 長井農村振興局長

農林水産省農村振興局長の長井でございます。

私の方から3点、説明をさせていただきます。

19 ページ目は、農村型地域運営組織（農村RMO）の取組でございます。中山間地域をはじめとする農村漁村におきましては、人口減少や少子高齢化が進行しておりまして、農地の保全に加えて、交通、物流、医療、福祉等の集落機能の維持に不可欠な分野について、その弱体化が懸念されているところです。こうした中、複数の集落を対象に、農地保全などを行う農業者を主体とした組織と、多様な地域の関係者が連携する組織とが、農村RMOという形で、集落機能の維持強化を図るということを取り組んでいるところです。

右側に、岡山県の吉縁起村の例を示させていただいておりますけれども、この中では、将来ビジョンを策定するとともに、そのビジョンに基づく活動に向けた実証を今始めつつあるところであり、こうした農村RMOの中には、ここの事例にありますように、デマンド交通と連携した生活支援にも取り組んでいるところもあります。この取組を始めたばかりですので、農林水産省といたしましても、農村RMOの形成の推進や、デジタル技術を活用して地域課題の解決を図るデジタル中山間地域の取組について、関係省庁と連携しながら支援をしてまいりたいと考えております。

20 ページ目は農泊と言われるものです。農山漁村地域に宿泊をして、滞在中に豊かな地域資源を活用し、食事や体験等を楽しむ農山漁村滞在型旅行、これを農泊と呼んでおりますが、これに取り組む地域は全国で621ございます。地域一体となりまして、古民家やジビエ、棚田など、農山漁村ならではの観光コンテンツを提供しているところです。農泊地域につきましても、誘客とか消費機会の拡大が重要な課題ですが、そのためには、インバウンドを始めとした、自動車の運転ができない方でもアクセス可能な交通環境の整備が重要となっております。しかしながら、観光関係者と交通関係者の連携不足によりまして、観光需要に対応したアクセス交通、周遊交通が十分確保できていない農泊地域が多く、農泊地域の地域協議会のうち、地域の交通事業者との関わり合いがあると言っているところは22%に留まっております。農水省といたしましても、農泊地域の観光関係者と交通事業者等が連携して、二次交通を確保している先進事例について調査分析を行いまして、その調査結果を整理し、農泊に取り組む地域の関係者に向けて情報発信をしていくことによって、アクセス、周遊手段の確保に向けて取り組んでまいりたいと考えているところです。

21 ページ目は、食料に関しましては、いわゆる買物困難者や、経済的理由により健康的な食生活に必要な食料を入手できない者の増加といった、食品アクセスの問題が明らかになってきているところです。高齢化や、地元小売業の廃業、公共交通機関の廃止等のアクセス状況の低下等により、過疎地域のみならず、都市部においても、高齢者を中心に、食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じている方が増えてきております。この左のところの表にあるように、食品アクセス困難人口というのは、三大都市圏での増加が顕著になってきているところです。そのため、農林水産省におきましては、買物のためのバス利用等が困難な方を対象といたしまして、地域公共交通を補完し、食品アクセス問題を解決する実証事業を行っているところです。ここに堺市の事例を載せていますが、こうした実証事業の調査結果につきましては、地方公共団体や民間事業者等が食品アクセス問題の解決に向けた取組に役立てられるよう、先進的な取組事例として積極的に情報発信をしているところです。

本省といたしましても、地域の活性化や集落機能維持を図るため、国土交通省を始めとする関係省庁とともに、地域公共交通との連携に取り組んでまいりたいと考えているところです。

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、警察庁の日下交通企画課長、よろしくお願いたします。

○警察庁 日下交通企画課長

警察庁でございます。警察庁の資料に従いまして、御説明申し上げます。

3点申し上げます。

1点目が、新たなモビリティへの我々の対応です。本年の7月1日から施行されました改正道交法で、いわゆる電動キックボードと呼ばれるもののうち一定の基準を満たすものにつきましては、特定小型原動機付自転車として、いろいろルールを定めたところです。基本的に、特定小型原動機付自転車に当たるものは、車体の構造、大きさにつきましては自転車並みということで、運転免許は要らないことにしています。ただし16歳未満は運転禁止ということで、(3)にありますように、基本的には自転車の通行ルールに従ってい

ただくということです。

1 ページめくっていただきまして、この大きさや構造は、自転車並みということで、車体の大きさは 190 センチ以下、幅は 60 センチ以下とか、性能的に 20 キロを超える速度が出ないということです。また、歩道を走る場合には、下の段にありますけど、6 キロモードにしなければならないということになっています。今、ちまたで走っていますキックボードはなかなかお年寄りにはちょっと乗りづらいかなと思いますけど、この基準を満たせば、新たなモビリティができてきて、地域における新たな移動手段としての可能性は秘めているものです。

2 点目といたしまして、地域の公共交通の担い手の方に必要な二種免許の取組です。御覧のとおり、今、普通二種免許というものはありますけど、タクシーです。基本的に受験資格は 21 歳で、免許保有歴が 3 年以上ということですが、これにつきましては、担い手を増やしていくという観点から、令和 2 年の道交法改正で、年齢基準とか経験年数を 19 歳以上、保有歴 1 年以上、特別な教習を受けることによって、条件を緩和しているところです。

1 ページめくっていただきまして、具体的には一定の教習を受けていただいて、19 歳、経験年齢 1 年以上で、この二種免許が取得できるようになると。また、一定の期間は、若年運転者期間ということで、違反等を犯した場合には一定の講習を受けていただくということで、年齢とか経験年数を引き下げた代わりに安全対策も講じているところがございます。これは、既に令和 4 年の 5 月 13 日から施行をしております、利用される方も徐々に増えているという状況にあります。

3 点目も二種免許の絡みですが、特に AT 限定免許、MT よりも取りやすい免許ですが、現行は普通免許と普通二種免許しかありませんが、バスなどはかなり AT 車が普及していますので、それに対応すべく、AT 限定の大型免許の導入に向けて調査研究を進めているところです。令和 4 年に既に報告書が出ていますので、実際にこの制度を運用すべく検討を進めているところですが、今、一つ調整中なのが、この AT の大型免許を取得してもらうための教習に使う車両を開発していただいて整備していかなくてはいけないということで、現在、関係機関等と自動車メーカーとも含め、調整を進めているところです。

簡単ですが、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、デジタル庁の村上統括官、よろしくお願ひいた

します。

○デジタル庁 村上統括官（国民向けサービスグループ長）

資料に即しまして、実は知り合いのサービスロボットベンチャーの社長さんから聞いたのですが、塩尻で、素晴らしいITエンジニアの方が牛乳配達をやっていらっしゃるということで、牛乳配達を1日経験に行ったところ、非常に実感もったという話があります。ある地区（A地区）で牛乳配達をしていた人が、もうこれは無理だという話になって隣（B地区）に譲る。すると、A地区の分も含めてB地区の人が背負いますが、当然両方の地区ともお客さんの密度が下がっておりますので、広域になることによってますますB地区は顧客密度が下がった状態で商売を続けざるを得なくなる。これがまたB地区の人も無理だという話になってC地区の人に、とチキンレースのように繰り広げていき、統合されていくたびに顧客の密度と生産性が下がる。牛乳配達をしているところは人口減少によるサービス密度の低下が露骨によく分かるということでありました。ただ、A地区にもB地区にも、例えばどうしても困る介護施設であるとか、それから上水道がない地域にとっては、やはり牛乳配達も生命線の1つだとか、そういった事情があるものですから、やめるにやめられないというチキンレースが展開されているという話でした。実はこれは牛乳配達に限らず地域のサービス業は、交通もそうですが、全体がこういう構図になっているのではないかという意味で、例えば、次のページですが、実は人口増加局面と人口減少局面で、需要が供給の事情に合わせた時代から、供給が需要の事情に合わせる時代が変わるということをデジタル庁としては、全体をものすごく意識して、政策をしております。そしてこれがデジタルが必要になる理由だと思っています。

人口が増えているときはバスの本数も増やせますので、多少の調整も利きますし、集団就職で、東京へ来るときに朝8時半に会社に来いと言っても、無理です、ということは昭和の時代にはなかったわけです。しかし、今やそこは需要側が副業を認めてくれ、働き方改革を認めてくれと言ってきて、対応しないと、そもそも人が採れない状況になってきている。併せて、さっきの牛乳配達ではありませんが、どんどん需要密度が下がっていく中で生産性を維持しようと思ったら、オンデマンド性のあることをやらない限り、バスの乗車率もタクシーの乗車率も理屈の問題として確実に下がってしまう。とすると、長野県の某市など、朝夕以外はオンデマンドで切り替えられたという話もよく聞きますが、実は交通にしても医療にしても、ある意味教育にしても、何らかの形で限られた供給側のリソー

スをオンデマンド性をもってデリバリーすることを考えない限り、絶対どの地域のサービス業も生産性が下がるわけです。

問題は、そのオンデマンド性のある取組を進めるためには、需要側のデータを押さえなければいけないわけですが、このための基盤を一体誰が投資するのかというところです。それこそみちのりさんのような立派な会社がおられる地域はいいですが、大体はそれができないので、その共助の部分が成立しないから自助の投資もできず、結局共倒れに終わる。このことをデジタル敗戦というのではないかと、デジタル庁の中で議論していますが、ここをどうやっていくかが課題であります。

次のページですが、デジタル行財政改革会議事務局のほうも、私は拜命をしておりますが、今日も御紹介ありました通り、社会福祉施設の送迎は社会福祉施設の送迎、教育の送迎は教育の送迎、バス事業、タクシー事業と、全て縦割りでやるものですから、最初から需要を横串通して設計できれば、ひょっとすると立て直せるかもしれない話も成立しない。例えば学校ですと、学校と公民館を1つの建物に合わせるなど、実は今 600 ぐらい全国で事例が出てきておまして、例えばそういうところにシェアオフィスが入ってきたらどうかとか、そういうところを指定避難所の一步手前のスポット避難所的なものに使うと緊急装備をしたとか、それくらい物事が集まってくれば電源などのインフラもそれなりに入ってくるのではないかと、そういった合わせる作業というのを今後考えていく必要があるのではないかと考えております。

それから、同様にもう一つ、これももうまちづくりでは前からある議論でございますけれども、やはり動線の集約を考えないと、とにかく色々な人が色々なところで、私も運んで、私も運んでと、何が言いたいかというと、需要と一体的に設計しないと、モビリティサービスに対する密度が維持できないのではないかと、これを本格的に考えざるを得ないのではないかと、そういう視点から、全体で見えております。

次のページでございますけれども、理屈はもうみな分かっていますが、デジタルとデータと関係者全員のやる気が必要です。やるという地元のやる気と行動がどこから叩き上げられるかという、これが問題でございますが、理屈は分かっていますが、誰がやるのかというところでらみ合っておしまいになってしまう。誰か気のいい事業者が、私、頑張りますからという、今度はその人が全部やってくれという話になって、それじゃ割に合わないよという話になってしまう。こういうことが、隣に今、萩川次長もいらっしゃいますけれども、デジ田交付金事業の少しレベルの高い取組でも非常に大きな問題になっておりまし

て、例えば社会福祉施設や公民館、学校などに協力してもらおうと、いきなり自治体の域内全体でやろうといっても大体うまくいかなくて、そういうところを少しずつ火の火を広げるように、むしろ取組というやる気の火をどうやって大きくしていくかということを考えなくてはいけないわけです。それは、例えばモビリティサービスを持っている側からすると、一体誰にアプローチをし始めればこういうたき火の火がつくのだろうか、交通事業者の立場からすると、需要はあると言われても、どうやっていけばつないでいけばいいのかという問題意識を持っています。

そういった中で、デジタル全総のほうでも少し一緒に議論させていただいているのは、ベースの需要はどんなものがあるのか、もう1回挙げてみようよと、調査を内々、デジタル庁のほうでも一般化した形でやっています。すると細街路と、町のメインストリート、町を結ぶ国道、都市を結ぶ高速というように切ってみると、意外と需要のリソースは分かるのではないかという議論もありまして、どれくらい出せるのかというのを今やってみています。日々、週次、月次、年次は括り次第というところがありますけれど。

それから後段のほうでいけば、例えば香川県三豊市は、コミュニティバスが、大きな赤字を出していることから、日曜日運休していたのですが、実は日曜日運行して、高齢者に外出していただいたほうが、5年後の医療費の削減効果のほうがむしろ大きいというのが数字で分かりまして、やはり日曜日でも走らせましょうという話になっています。こういった形で、交通価値の再評価をしないと、料金だけでやれと言ってもかなり無理がありまして、おそらく社会的に地域交通の価値が過小評価されているのが現状ではないかと思えます。それがまた、地域によっても意味とか価値が違うものですから、一体どういう形で表現するかというのはものすごく難しいという意味でも、やや足の長い話になりますけれども、地域の交通需要を見える化した上で、本当に金を出して支えるべきは誰なのかというところを、もう少し根っこを遡って議論しないといけないのではないかと、少なくとも、地域ごとにそういうコミュニケーションがいるのではないかと話をしてしています。

ということで、デジタル庁では、実証事業やデジ田交付金のプロジェクトを実施しながら、需要全体と一体的に、地域公共交通との橋渡しをするなど、一緒に再設計する機会をどんどん作っていくというような活動を、技術的な基盤の提供であるとか、そのときにマイナンバーカードを上手に使ってくださいといったようなことを含めて話を進めなくてはと思って取り組んでいるところがございますので、この会議でも方向性の御指導をいただければと思います。

以上です。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。最後に、内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局の萩川次長、よろしく願いいたします。

○デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 萩川次長

デジ田事務局の萩川です。

40 ページ、デジタル庁とよく似ていますが、デジ田事務局というのは、地方創生が一番の目的ということでやっています、手段としてデジタルも使うということでやっています。例えば今年度は、1,800 億円ぐらい予算があって、それを自治体や自治体と連携する交通事業者などに使っていただいて、いろいろいいことをやってもらおうということで、交付金を使っていただくということがメインの業務になっています。

内容的には、デジタルを使うタイプもありますし、デジタルではないけれどもハードものを整備するとか、あと物を作るのではないけれども皆さんで集まっているいろいろ知恵を出しているような取組をやってみるといような取組に対して支援をさせていただくということで、今年度だと1,800 億円ぐらいを使わせてもらっているということです。

2 ページ飛ばして、どのような例があるのということですが、この左側の宮城県の例は、デジタルも使っていいことをしていただくというパターンで、AIのデマンドバスとか、あと、ルートなんかも需要に応じて見直すとか、電子決済を入れてみるとか、いろんなことを取り組んで、臨機応変に便利なものにだんだん仕上げていくといような取組をしていただいています。右側の岐阜県の例は、デジタルは関係ありませんが、皆さんで集まっていただいて、自家用有償旅客運送という制度を使って実際のニーズに応えていくような取組を、自治体や事業者や地域の方々が一緒になって議論していただく取組に対して補助をするということをやらせていただいています。

交通の関係も全国いろいろな事例を支援させていただいていますが、この会議の成果で、具体的にいろいろな取組というのが出てきたら、それもしっかり支援させ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。

3. 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

○事務局

続きまして、議事次第の3番、多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）ということで、公共交通政策審議官の石原より御説明申し上げます。

石原交通政策審議官、よろしくお願いたします。

○石原公共交通政策審議官

国土交通省公共交通政策審議官の石原でございます。

それでは、私のほうから、ただいま各省庁からお話しいただいたようなことも踏まえまして、多様な関係者に共創の方向性について、簡単に要約した資料を作りましたので、御説明させていただきます。

資料2の1ページ目です。前回の会議で、地域公共交通の課題と取組の方向性を4つのカテゴリーに分けて整理しましたが、それを踏まえて、取組の方向性と多様な関係者による共創の取組として考えられる事項をまとめたものでございます。

中を見ていただきますと、日頃各地域で提供されている様々な送迎に係る輸送と公共交通の連携・連動ですとか、自動運転の実装の加速、公共交通とパーソナルモビリティの有機的連携、地域の再エネと公共交通機関の脱炭素化の連携など、可能性として考えられるもの、いろいろ網羅的に列挙、整理をさせていただきました。

2ページ目以降ですけれども、ただいま各省庁から御説明いただいた内容を踏まえて、地域の足の問題解決に向けて、多様な関係者による共創の方向性として早急に取り組むべき事項をまとめたものになります。

2ページ目は、教育関係です。文部科学省の資料にもありましたが、現在、全国で2割弱の公立の小中学校でスクールバスの導入がなされているということでございます。今後、小中学校の統廃合や、学校部活動の地域連携、地域クラブ活動への移行といった取組が進みますと、児童生徒の足の確保はますます重要な課題になってくると思われま。そこで、こうした児童生徒の足として、地域のバス事業者やタクシー事業者の活用、委託を進め、学校側の負担軽減と、安全で安心な子供たちの足の確保の両立を図ることをもっと考えて

いいのではないかと。逆に、バスやタクシーといった公共交通機関のサービス提供が困難な地域におきましては、スクールバスを地域の輸送資源として活用することが考えられないかと。例えば、児童生徒の送り迎えに使っていない時間帯に、地域住民の生活の足として活用する、そんなイメージで考えられないかということです。こういう検討を進めるためにも、地方自治体における交通政策部局と教育政策部局の連携をもっと図るべきではないかと考えております。

次の3ページ目は、介護・福祉の関係になります。こちらも、問題意識は教育分野と同様で、介護職員も非常に不足しているというお話がありましたが、こういう状況の中、自宅と各施設間の送迎サービスについて、公共交通事業者への委託をもっと進めて、介護従事者の負担軽減を図ることができないか。逆に、公共交通空白地域におきましては、介護施設などに活用されている車両を、地域の輸送資源としてももう少し上手に活用することも考えられないかという内容になります。

こうした取組は、既に一部で進められているというお話もありましたが、これがまたいろいろな形で幅広く展開していくに当たっては、送迎に係る介護報酬の取扱いなどについて、考え方を一部整理することも出てくるだろうと考えておりますので、こうした点について厚生労働省とも調整をしていきたいと考えております。

4ページ目は農水省の関係です。中山間地域のような公共交通空白地における足の問題、御説明いただいた食品アクセス問題をはじめとして極めて深刻です。特に移動の担い手をどう確保していくか、あらゆる方策を考えていく必要があるかと思えます。そういう中で、集落機能を補完する農村型地域運営組織、農村RMOのお話がありましたが、そうした地域に根差した様々な主体、組織を活用していくことは、有力な選択肢の一つと考えられ、農泊を始めとする交流人口の拡大に取り組んでいる地域の二次交通確保と併せて、交通政策部局とも連携しながら、具体策の検討をこれから進めていくべきと考えております。

5ページ目は警察庁・国交省の関係になります。警察庁からの御説明にもありましたが、この7月から改正道路交通法が施行されまして、運転免許を必要としない車両として特定小型原動機付自転車という区分が設けられたところです。現在は、この区分は、電動キックボードを想定しているわけですが、運転免許を返納したお年寄りの足として、また、子育て世帯が安全に移動できるモビリティとして、安全安心な車両を開発してこのカテゴリーに位置付けることができないかと。

それから、昨今のバス・タクシーのドライバー不足への対応として、二種免許の取得支

援などは今行っているところですが、バス車両のAT車化の流れも受けまして、AT限定の大型免許についても、既に警察庁で御検討いただいておりますが、我々も含めて、これから検討を進めていきたいと考えております。また、こうしたいろいろな取組を進めていく前提として、デジタル庁からお話がありましたが、真の交通需要、各地域でどういう移動需要が発生しているのか、デジタルの力で可視化していくということは極めて重要なことでもありますし、大事な視点だと考えております。

また、多様な関係者間による足の問題解決に向けた取組につきましては、内閣官房から説明いただいたデジ田交付金をはじめ、様々な国の支援制度もございますので、多様な関係者の共創の動きをこれから作り出して実装を進めていくためにも、地方自治体などに向けて、分かりやすく情報発信などもしていく必要があると考えております。

以上、多様な関係者による共創の方向、早急に取り組むべき事項について、御説明させていただきました。

説明は以上でございます。

○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、議題の4に進ませていただきます。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。原則としまして、前回同様、名簿順で、私のほうからお名前を挙げさせていただきますが、時間の都合で長野県の阿部知事におかれましては、5番目にお声がけさせていただこうと思います。また、時間の都合上、一人4分程度でお願いできればと考えております。

それでは、三浦法律事務所の越先生、よろしく願いいたします。

○三浦法律事務所 越弁護士

御説明ありがとうございます。

私からは、3点申し上げます。

一つは、様々な輸送手段、子供に関わるもの、高齢者に関わるもの、障害者に関わるも

のがあり、今日も各省庁で整理していただいたと思いますけれども、それを踏まえて具体的な方向性や指針を示していただきたいということです。これを実際にやるときには、自治体も関わってくると思いますので、実際にやるときに自治体で問題になりそうな検討事項をいくつか申し述べます。

まず一つは、実際に誰がやるのかということだと思います。現在、学校のスクールバスは、公立学校であれば自治体が行っているし、また、高齢者の施設であれば民間の事業者が行っていらっしゃると思います。それを住民が乗れるようにするといったときに、既存の事業者の方がやるのか、それは一定限界もあると思いますし、自治体が行うのか、または民間事業者の方に委託をするのか、または民間事業者が行う、さらには新しい組織を作ってやるのかとか、結局誰がやるのかというところは問題になるのかと思いました。

次に、2点目に、そのときに、今日もデジタル庁やデジ田事務局からもお話がありましたが、やはりデジタルを使うということは非常によいと思いました。というのは、民間の介護事業所も小さいところが多いですし、その地域のニーズを把握できても、より大きく需要を調整するとか、どの時間にニーズが多いとかということを経率的に把握するという意味でも、デジタルの活用というのはあるのかと思いました。

3点目に、実は今日お話をお聞きするまで、制度的な制約があるのかなと思っていました。具体的に申し上げますと、介護の車であれば介護保険の制度、さらには障害者のサービスであれば障害福祉サービスという制約があるかと思っていましたが、そこは今日御説明いただいて、今でもいろいろな手当てがされているのかなと思いました。

次に、2点目ですが、地域の住民同士の助け合い、共助を支援するような仕組みがあるといいなと思いました。具体的には、今日、農村RMOの話もありました。また、地域で既にNPOですとか自治会が、地域の住民の方を相互に送迎するというようなことをされている地域もあります。そういった場合に、自家用有償運送がもう少し使いやすくなればいいのかと思っています。

具体的に申し上げますと、1点目が、交通空白地の定義が少し狭いのではないかと。1日にバスが1本でも2本でもあれば、それは交通空白地ではないのかというような問題がある。もう一つは、実際に自治体で導入しようと思ったときの協議会で、本当にこれが実現できるのかという問題があると思います。

最後に3点目ですけれども、新たなモビリティについて警察庁から御説明をいただいた中で、新たな特定の小型原付の区分があると。そういった中で、例えば今、自転車にお子

さんを2人乗せていらっしやるとか、そういったことに対して、より安全で利用しやすいようなモビリティができないのかということでございます。

以上です。

○事務局

ありがとうございました。続きまして、JR東日本の喜勢副社長、よろしくお願いいたします。

○東日本旅客鉄道株式会社 喜勢副社長

JR東日本の喜勢でございます。本日、富田が所用のため欠席をさせていただきましたので、代理で出席をさせていただきます。

今、御説明をいただきましたように、やはりモビリティの問題というのは、地方の課題であることはもちろんだと思いますが、都市におきましてもやはり高齢化が進んでおりますし、あるいはインバウンドの急増等で、オーバーツーリズムの問題というような新たな問題も出てきているということでは、やはりスピード感を持って解決していかなくてはならない日本全体の課題であるということを改めて認識をさせていただきました。

そういう中で、今私どもが取り組んでいるその施策を踏まえて、いくつか申し上げたいというふうに思いますけれども、MaaSにつきましては、この10月に軽井沢でMaaSを再開いたしました。再開と申しますのは、昨年度、実際に実装していましたが、採算性その他の問題で1回中断をしたということで、今回は軽井沢町、行政に入ってくださいということで再開をいたしました。これは観光型のMaaSで制度設計をしておりますけれども、地域の皆様の足にもなるようにということで、地域の皆様の御要望も踏まえた上での利用環境も作っています。

やはりMaaSを実際にやっていくにあたりましては、持続的な社会システムにするには採算性の問題もございますし、地域の様々な既存の交通事業者様との共存の問題もあります。あるいは、自動運転も実装したいというふうに思っておりますが、実装するにあたっての課題がございますので、やはり事業者だけの単独の力というよりは、行政のお力もぜひお貸しいただいて、社会システムとして、このMaaSというものを実装していきたいということ、そういうものが見えてきたということでございます。

2つ目は、文科省からお話ございましたように、GunMaaSというのを今、デジ田事業

として御支援をいただいて展開をしていますが、渋川市におきまして、まさに部活や塾の送迎というものを、このMaaS事業で、保護者の方がオンラインで日時と乗降場所を予約すると、お子さんがそれを使っていく。そのお子さんがきちんと乗れたということを、デジタルで保護者の方が全部確認をできるということで、お子さんだけで御利用できるというようなシステムを、詳細はこれから制度設計をいたしますけれども、年度末から年度中にかけて、どこかの時点では実装したいと思っています。実際に運行していただくのは地元のタクシー業者をお願いするということとなりますが、AIを、デジタルを使うことによって、このような制度設計というのが実際にできるということが実証できるのではないかと思います。

今申し上げたように、やはり、この基盤、ベースになるのは、地域の皆さまのデジタルに対する知見といいますか、操作できるようになる環境をどう整えるかということでございまして、デジタル庁に御支援いただいて、駅に「デジタルよろず相談所」というのを作って、駅員等が地域の皆さまにデジタルの操作方法を御説明するという取組をやっております。この経験の中から見えてきたものとしては、意外と高齢者の方は、実際に操作方法や利便性を御説明すると、非常に素直にといいいますか、スムーズに入っていけるというのが、この取組を通じて見えてきたところでありまして、そういうことで地域のデジタル化を進めるということで、今ある様々な社会的な課題というものを解決していく一つのソリューションになっていくのではないかと思います。

あと簡単に、もう一つだけ申し上げますと、今、モビリティの問題があります。これはアクセスの問題として置き換えますと、先ほどの農水省の方のお話とも通ずる部分かと思っております。今、私ども、日本郵政と一緒に、駅や郵便局が、それぞれモビリティ、あるいは郵便事業の拠点になっておりますが、地域の生活の拠点にもできないかと考えております。そういう意味で、駅も郵便局もアクセスが非常にしやすい場所にありますので、簡易なモビリティでアクセスができる地域の生活拠点化に向けた整備が、アクセスの困難という問題を解決をしていく一つのソリューションにできるのではないかと思います。これも進めていきたいと思っておりますので、ぜひ御支援をいただければと思います。

以上でございます。

○事務局

ありがとうございました。では、続きまして、みちのりホールディングスの松本CEO、

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

今、一部の省庁の方に触れていただいたデジタル化のことについてまず申し上げますと、私どもデマンド型のダイナミックルーティングのバスサービスであるとか、また、バスロケとかキャッシュレスとか自動運転とか電動化とか、今、JRさんからもありましたようなMaaSであるとか、または遠隔で運行を管理する仕組みであるとか、様々なデジタル的な取組に臨んではおりますが、どれもコスト先行型、リターンはなかなか見通しにくいという実情もございます。こうしたことに継続的に取り組んでいくような、いわゆるR&Dの予算が、事業の中で確保できるほど収益力があるわけではございません。これは、地域の交通会社であればどこも共通であろうと思います。したがって、公的な支援を引き続きお願いしたいと思っております。

そのほか、今日御紹介のあった事柄に関していくつか申し上げますが、まず、前回も触れましたが、通学通勤だけじゃなくて、病院通いとか、買物とか、それから観光とか福祉介護、いろんな目的で利用する人が、路線バスといったような一つのモビリティサービスに混乗して移動するということになれば、交通インフラ事業の生産性は上がって、結果として利用者の利便の向上、利用者全体のネットワークの利便性の向上につながる。加えて、各種報道されていますように、社会の需要に対して運転手が不足するという供給制約、これが事業運営上の最大の課題となっている中で、複数の移動手段をそれぞれの目的別に用意するというような形が維持されてしまうと、これは望ましくないということは申し上げるまでもないことでもあります。

また、病院や介護、宿泊施設で、施設の従業員の方が運行している送迎サービスもいろいろありますけれども、こちらをコミュニティバスのような形で交通事業者に運行委託して、他の目的の移動者と混乗させる仕組みを作れば、路線バスに集約するのと同様の効果が期待できます。

ただ一方で、施設の送迎サービスのほうに集約をさせる、要は素人が運転する乗り物にたくさんの方々を乗せて移動するというようなことになると、これは当然運転する方の技量であるとか、その方の前後の働き方次第では、安全面の課題が懸念として発生すると考えています。

また、通学交通のことについて2点申し上げますが、一つは通学定期券の割引の負担の

ことですが、今般の地域交通法の改正における衆議院の附帯決議で、「通学定期や障害者割引等の社会政策に関わる費用を交通事業者が負担していることを踏まえ、文教や福祉分野においても、交通事業者支援のための仕組みづくりについて検討すること」というのがあります。通勤定期もそうですが、通学定期というのは、特にその事業者の営業施策、サービスという形で大幅な割引が長年にわたって慣例化している。これが、路線バスの収支の悪化の一つの大きな要因になっています。通学定期の割引負担を教育の観点から公が負担するという考え方があってもよいのではないかと思います。

それからもう一つ、通学支援への補助金についてですが、文科省から御説明ありましたが、定期代のほかにスクールバスの購入費であるとか運行委託費が対象になっているということですが、これがもしスクールバスから路線バスのほうに通学移動が統合した場合でも、それを充当できるようにしていただければと考えます。バス運転手の供給制約がある中で、学校統合が起こってスクールバスが導入されるというようなことになると、路線バスよりも事業性がスクールバスのほうが高いので、バス事業者はスクールバスのほうに運転手を配転します。そうすると、結果として路線バスはなくなったりダイヤが大幅に減ったりするということになります。

したがって、スクールバスを単純に導入するというのではなくて、通学のための路線バスを維持するという政策的な選択肢を用意しておくべきではないかと思います。

以上です。

○事務局

では、続きまして、広島電鉄の棕田社長、よろしくお願いいたします。

○広島電鉄株式会社 棕田社長

広島電鉄の棕田でございます。今日は、このような機会をいただきまして、ありがとうございます。

みちのりの松本さんがおっしゃったことみたいなことが起こっております。しかし、広島の場合、いわゆる補助金に頼っていたのでは今からは生きていけないという感じです。と申しますのは、広島市は大きなまちのように感じられますが、一步出れば消滅部落がたくさんあります。そうすると、大型バスで今までずっと運んでいた方法ではもたないと。大型二種の取得者が、今、多いときから言えば15分の1になっています。そういった状況

で、働き方改革、そういったことを考えていきますと、全く今の業態を続けていたのでは生きていけないということから、一応広島では、特にまたバス会社がたくさん競争しております、そこと話合いをして、先ほどのような、例えば広島のまちの大きな病院を回る。病院と繁華街をルートで回るようなまちのわらわらとか、そしてまた、広島駅が今大きく変わろうとしておりますので、まちの中心部が駅だけで終わったのではいけないので、エキまちループとかいった、そういった各社、今2社と3社で共同で運行するというのを、運輸局にも御理解いただいて実施しております。

そういった状況下で、とにかく変えなければいけないときに、正直なところ、自治体の首長が、私企業だから、自分のところでちゃんと調整せよという姿勢でやられますと、別の会社の調整は非常に難しいです。そういった中で、もう少し、今ここで話されていることが、地方の自治体の首長さんあたりにちゃんと情報として伝えていただきたいなということを感じております。

そして、私どもが一番困るのは、そういう複雑な都心部と過疎地区とを足で結ぼうと思いましたが、途中まで大型バスで必要なところまで行って、そこで乗り換えていただくような施設、道の駅があるのだからバスの駅があつていいじゃないかと。そこで小型バス、もしくはコミュニティバス、そういったものに乗り換えていただく。そういった協力を求めるためには、直接、運賃を調整する、割引運賃をするといったことも考えなければいけないのですが、それを考えようと思いましたが、今やっております交通ICカードでは、非常にハードルが高いです。もっと柔軟なシステムにしようということで、実は23日にCBTの方式からABTにするという、いわゆるクラウドシステムを使いまして、処置は全てこちらでやっていただく。あとは、車上というのは、大きいところは大きな駅、有人の駅がありますから、改札口で処理すればいいのかもしれませんが、地方のバスとか路面電車あたりは駅がないです。ですから、全て車上に機械をつくらなきゃいけないと。そうすると、非常に高い機械をつけますと、人口が少ない地方では全くコストが合わない。そういった状況下で、今新しい安いシステムでということ、厳しいですが、とにかく10年先も継続するためには投資しようということで考えておりますので、そういったシステムの変更等について、いっぺんにできる力がございませんので、複数年度でそういったことを予算化していただいで支援していくような取組をお願いできないだろうか。

それともう一つ、事業ごとに免許が違いますので、貸切と路線では全然また違う、タクシーとハイヤーでまた違います。私どもは、そういったことをずっとこの5年ぐらい経営

しておりますので、AIオンデマンドの社会実験で今3年目に入っておりますが、最近は、正直なところ補助金をもらえなくてもとにかく続けてやって皆さんに理解してもらおうと。見ていただくことに意味があるということで、いろいろやっております。そして、ハイヤーの会社もタクシー協会にお願いしましたが、どうしても今の状況では余力がないということで、やむなくハイヤーの会社を作って、これも赤字ですが、やはり公共交通を、今日お聞きした中でも、こういう方向で本当に動いていただければ、かなり工夫ができるなど思っておりますので、新しい取組について、もっと真剣に取り組むことをある程度御支援いただきたいということと、やはり今からは、キャッシュレス化に持っていけないと、なかなか例えば来年新しいものが出ますと、それに対応しようと思えば1台ものすごく高い金額の機械を入れなくては行けないと。だったら、地方の路線バスは、感染症でものすごく傷んでおります。だから、協力して話合いしましても、当面、目の前が、生きていく精いっぱいだから、そんな5年、10年先のことは一緒に考えられないと言われて断られるのが実態です。それだけに、ぜひとも、地方自治体の首長さんあたりに、そういったことの実態を伝えていただきたいというのが、今日お聞きしながら痛切に感じております。

以上でございます。よろしく申し上げます。

○事務局

では、続きまして、本日オンラインで御出席いただいております長野県の阿部知事に御発言いただきと思いますが、よろしいでしょうか。

○長野県 阿部知事

長野県知事の阿部でございます。

今日もオンラインの参加で失礼いたしますが、私のほうから資料をお配りしているかと思えますけれども、公共交通と他分野連携という観点で10項目まとめています。それぞれ簡潔に御説明したいと思います。

まず最初に、総括的な事項と書いてありますが、いろいろな取組をするに当たりまして、何と云っても地方は人材がない、担い手不足が顕著であります。そういう意味では、この公共交通の担い手不足をどう解消するか、我々地方もしっかり知恵を出しますので、ぜひ国においてもしっかり御検討いただきたいと。

それから2点目は、これは前回申し上げました財源スキームの話ですので、これは省略

いたしますが、ぜひ国レベルの地方公共交通に対する財源措置と、それから地方財源の十分な確保、この両面をお願いしたいと思っています。

それから、大きな2番目が個別政策分野に関わる事項であります。一つ目は、先ほど文科省の御説明にもあったようであります。中学校の部活動の地域移行を進められています。どこに住んでいても、自分の取り組みたい活動を子供たちが行えるようにするためには、何といたっても移動手段の確保が極めて重要であります。費用負担の在り方も含めて、ぜひ国においてもしっかり御検討いただきたいと思っています。

それから、医療の観点では、今地域医療構想を進めています。医療資源をできるだけ集約していこうということで全国的に進めているわけでもありますけれども、医療機能の集約、そして機関の分担をしていくという形になりますと、患者さんはこれまでより遠くまで移動しなければいけなくなりますので、そのための移動の足をどうするかということも重要な課題として厚生労働省にお取り組みいただきたいと思っています。

それから3点目、先ほど同じ問題提起、松本CEOから出ていましたが、公的性質を有していると思われる運賃割引については、事業者努力だけに帰するのは、もう維持できないというふうに思っています。そういう意味で、公益性に着目して、国による財政支援をしっかりと入れていただくということをぜひ検討していただきたいと思っています。

それから、地域間の交流を進めていく上では、大都市部と地方部、定期的に往来される方に対する運賃の割引制度、これもぜひ地方創生の観点からお願いしたいと思っています。

それから、農村地域、中山間地域、過疎地域におきましては、担い手が非常に少ない状況であります。RMOに限らず、農業協同組合等も含めて、幅広い主体による自家用旅客運送事業等の実施であったり、あるいはガソリンスタンドの運営だったり、こうしたものも本格的に御検討いただきたいと思っています。それから、警察関係では二種免許の受験資格を緩和いただいておりますこと、大変ありがたく思っていますが、今自動車教習所等ではなかなか二種免許の指導員の確保が難しい、また、教習を常時受講できる環境にないといったような切実な課題も地方にありますので、こうした点も今後検討いただきたいと思いません。

それから、長野県に特に顕著に出ておりますけれども、JR各社の運行区間が入り組んでいる地域では、乗継ぎの利便性が非常に低いということで、なかなか各社をまたいで移動するのが難しいところがあります。また、交通系ICカードを導入しようとしても、JR各社をまたぐ通し利用ができないということで、これは全国的に観光振興を進めようという観

点からは、ぜひ全国统一で安価なシステムを国主導で御検討いただく必要があるのではないかと考えています。

それから、最後ちょっと違う観点ですが、脱炭素を進めていく上では、例えばタクシーとかバス車両のEV化も長野県で支援をしていきたいと思っておりますが、非常に国産の車種は限定されていると。また高価だということもありますので、国産のEV車両の車種の拡充、あるいは低価格化、こうしたものも産業政策の視点も含めて取り組んでいただきたいと思います。

あと2点だけ申し上げますが、地方の観点では、いわゆる3Kと言っていますけれども、高校生と学生・生徒、それから高齢者、観光客、この3者にぜひ力を入れて各省庁連携を進めていただきたいと思いますし、それからもう1点は、今回現役の首長代表は私だけありますけれども、本当に地方にとってこの問題切実でありますので、また、地方との十分な意思疎通、協議を都道府県、市町村と行っていただきたいと思いますというふうに思っています。

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、政策研究大学院大学の森地先生、よろしく願いいたします。

○政策研究大学院大学 森地客員教授、名誉教授

時間がございませんが、5点申し上げたいと思います。

簡単な話です。交通は、市町村を越えた交通も大変重要でございますので、ぜひこういうことに御配慮いただきたい。

2点目は、先ほど郵政との話がございましたけれども、移動販売車と住民の商品要求をつなぐとか、物流についての議論がもうちょっとあってもいいかというのが2点目です。

3点目は、鉄道の自動化でして、自動車と同様レベル4ということになっていますが、完全な安全ではなくて、運転手がいると同等以上の安全を目指すということにすると、踏切のある線区でも無人化できる可能性がございます。事故時の対応ができるかということですが、3.11のときも乗客が大変な働きをして無事になっているわけですし、国民の安全意識と関係しますので、ぜひこういうことの啓蒙も始めて、何とか自動運転が世界でやっているような格好でできればと思います。

4点目は、自動車の自動運転です。前回は申しましたが、レベル4を目指してというのは、コストとか運営だとかで、とてもじゃないけど、本当の地方部、例えば離島では、同時に多くの地域では実行不可能だと思います。そこで、レベル2とか3でも、当初は運転手さんがいたままで実験しつつ何とか自動運転ができるようなことを考えたほうがいいのではないかと。具体的には、例えば、必ずそういう車が来たら人は立ち止まるということをやってもらおう。見つけたらスピードダウンする。その人が動いていたら、さらにスピードダウンして、仮にぶつかっても大げがしないようにするとか、あるいはレーンマークだけで誘導するけれども、そこが汚れている場合には住民が何とかするとか、そういう格好で、しかも、毎日サービスの安定性はやや犠牲にしても、何かのときは止まったら村役場の人が助けるとか、そういう格好で何とか安価でできるようなことがないかということを考えています。それから、最後ですが、こういうことを言ったり、今日お話しのように各活動を合体しようとする、あるいは広域で合体しようとする自治体だけでは無理で、住民の合意をどうやって得るかが大変重要です。これについては、1992年にアメリカの自動車で、PI、パブリックインボルブメント、住民同士が話し合って意思決定することが連邦の法律で義務づけられ、日本では外環がそれですごく良かったということがございます。ただし、アメリカにはPIの専門コンサルタントがたくさんありますが、日本では私の知る限り、ちゃんとファシリテーターを務められるのは1人しかおりません。しかも商売になりません。いつ終わるか分からないし、いつ仕事があるか分からない。こういうところで、そういう人間をちゃんと育て上げる仕組みが大変重要でございますし、少なくとも、いろんな活動を必要にするためには、PI的な努力、あるいは専門性を入れる必要があるのではないかと。

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。

前回二つのことを申し上げて、一つは、政府の方針としての新しい資本主義というもの

と公共交通との関係というのでございまして、それについては、今日、参考資料2で文書にしたものを配っていただいておりますので、それを御参考にしていただければと思います。これは、喜勢副社長のところの社内経営情報ですが、一般に発信して全く問題ないと思っておりますので、ここに出させていただきます。

それから、前回言った2点目は、50年前に自分が学部の学生のとときにフィールドワークをやったときに、もう既に今日出ている議論のような、例えばスクールバスと公共輸送の問題とか、それから患者輸送車とその公共輸送の問題とか、問題提起をしたという話をしましたが、今日お話を伺って感じたことは、やっぱり当時とは全然違って、かなりいろんなところでいろんなことが行われているということが分かったということです。

ただ、今日、各省庁の方お話しになったところで、すごく象徴的だなと思ったのは、こういう実証事業をしていますとか、そういうことです。それをいかに実装していくかという、こういう段階に来ているのだろうなと思って、それを実装しないと社会的なその効果が出ない、当たり前の話だと思います。

そのためにいくつか気付いたことを申し上げると、一つは、地域公共交通ですので、地域ごとにより事情が違って、それに合わせて具体的なシステム設計をする必要性だと思います。そのために、私は交通のことを勉強してきたので私の立場から言うと、交通のほうから他の分野の方々にどういうふうにしたら使ってもらえるのかとか、そういうことを近付いていかないといけない。そういう努力がかなり必要だなということを感じた次第であります。

もう一つ、必要性を感じたのは、今、森地先生おっしゃいましたけど、自治体だけではできないというところがあるというふうに思いました。特に自治体の中でも、現状でかなり成功している例とかあるわけですが、そういうことを横展開させるのは当然ですけど、もう一步踏み込んで、モビリティを統括する司令塔みたいなものが、これは自治体の中でもいいし、それからそれを超えることも必要かも分からないけど、今そういったものが必要ではないかなと感じた次第です。概念でいうと、観光庁さんがやっていたDMOです。ディスティネーション・マネジメント・オーガニゼーション、概念としてはそういうことです。ただ、DMOのほうはかなり、アメリカ的に言うと独立採算的なものが強いので、DMOとはちょっと違うものになると思いますが、そういう司令塔です。それが必要なのではないかなというふう感じた次第です。

さっき自治体で成功例というのを言いましたけども、前にも言いましたけど、私、地域

交通の議論をさせていただいたときに、いろんな自治体の方から情報をもらったりしていました。その中で非常に重要だなと思ったのは、さっきのデジタルの話もそうですが、データです。いかにその共有化するかということで、こういう地域公共交通、あるいはモビリティの進化というのができる。例えば、岐阜市は、公共側でデータを集めて、それを事業者と共有することによって路線を作ったりそういうことをしている。あれは公共交通の中ですけども、それに加えて、先ほどの介護の問題だとかスクールバスの問題、そういったところのデータまで全部集めてやれるような仕組みというのは本当に必要なのかなと。そういう意味でも、司令塔が必要なのかと思いました。

もう一つは、昔、地域創生の総合特区というのをやっていて、私もお手伝いさせていただきましたが、そのときいろんなアイデアが出てきました。ただ、私の個人的な意見では、総合特区の評価の仕方がかなりアウトプット志向だったものですから、それが認められないところがある。ただ、一部ではそういうのをうまく使いながら、制度変わったところ、例えば非営利団体に対するバスの事業者免許が可能になったのはあの制度だと思いますが、そういうことがあるので、そういった特区的発想でやっているよというのにも必要なのかなというふうに思いました。

最後、やっぱりお金の問題だと思いますが、新しい財源をどこから持ってくるかというのが非常に重要ですが、また別の機会にお金を持ってくる形をさせていただこうと思います。

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、アイシンの取締役の鈴木様、よろしくお願いたします。

○株式会社アイシン 鈴木取締役

よろしくお願いいたします。株式会社アイシンの鈴木でございます。今日、吉田が都合により欠席でございますので、代理でございます。

私どもアイシンは、ものづくりの会社でございますが、2018年から高齢者の移動の機会を、公共交通機関がリーチしないところで何とか提供しようということで、AIオンデマンド交通、当時、チョイとソコまで、ごいっしょにという名前でチョイソコというサービス

を実現しております。現在 65 か所でやっておりまして、唯一の自慢は、まだどこも止まっていますので、65 か所引き続き御利用いただいております。

その中で、私どもの従業員が、現地の自治体もしくは現地のユーザーに声を聞いてまいりまして、今回おまとめいたしました文章になっているというふうに御理解いただきたいと思っております。

大きく 4 つに分けました。先ほどから議論がありますように、チョイソコと教育の問題、福祉の問題、それから農産物といった物流の問題、それから安全とか、もう一步、環境問題の話というのがつながってまいります。

まず、教育支援のところでございますが、先ほど来議論がありますように、学校の統廃合、部活動も地域活動の実行とかいったことがありまして、現地でもニーズが高まっております。実際の具体例といたしましても、午前中、小学生を運ぶ、午後、一般の乗合いをするというサービスを始めておりますが、ここは実は時間を限ってしまうと中高生は利用できません。このような形で、できればチョイソコというインフラを、一般の乗合いと学校の生徒の輸送という幅広く使っていけるような制度ができるといいなと、私どももそういったことで事業性を確保したいと考えています。

次は福祉の面でございますが、チョイソコで運んでおりますのは、タクシーの運転手に頼んでおりますので緑ナンバーでございますが、横でちょっと空いている介護施設への通所のバス、送迎がいっぱい走っております。こういったところも相乗りできれば効率的になるのではないかというようなことを感じております。私どもの場合、高齢者の移動手段に限らず、オンデマンドでございますので、いろんな輸送ができるのではないかというようなことを考えておりまして、この結果、介護費の制度の維持にも貢献できるのではないかというようなことを考えているところでございます。

次に、物流、農産物ですが、これも実際にチョイソコを使って農家の方が道の駅に物を運ぶということも、予約をいただいて運んだという事実がございます。こちらも、幅広く、こういったやり方がいいのかということ、できればガイドラインの形でお示し頂ければ、いろんなところでこういった可能性が出てくるだろうというふうに考えてございまして、物を運ぶ、人を運ぶというところをしっかりと整備していくと事業化に資するのではないかというふうに考えているところでございます。

最後ですが、チョイソコは、公共交通が行き届かないところで、免許返納の移動というようなことで始めてございますので、交通安全という観点でも、微力ながら重要な役割を

果たしていると自負しておりますが、こういった観点では、交通事故抑制という意味でも少し財源的にお力添えいただけないかとか、一方で、シェアードでやっておりますので、環境にも優しいのではないかと。ましてや、EVとかFCVとか、そういった投資ができれば、もっと環境に資するということで、こういったところも財政面で御支援いただけると大変助かるというようなことでお願いしたいところでございます。

以上でございますが、いずれにしても、各自治体の方々にクリアな指針を示していただくと、私どもも大変進めやすいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

○事務局

それでは、続きまして、本日御欠席となっておりますが、日本郵政の増田社長から、書面にて御意見を頂いております。参考資料4ということで配付させていただいておりますけれども、私のほうで読み上げさせていただきます。

○日本郵政株式会社 増田社長（書面）

1. 急速な人口減少社会を迎えるなかで、地域において社会的弱者である高齢者や児童の移動手段を整備することは、急務を要する。

従来の考え方で作られた現在の諸規制体系とは、全く異なった対応が求められており、そうした前提で関係省庁における検討が必要である。

2. 地域交通については、事業者側の課題と認識されることが多いが、各自治体が危機意識を持ち、各自治体で好取組事例を創り出していただくことが必要となる。また、関係省庁においては、好取組事例の横展開をお願いするとともに、各自治体にも主体的な情報収集をお願いしたい。

3. 特に病院や学校、介護施設における独自の送迎網について、各組織で部分最適となっていることから、事業者間の連携も必要である。それぞれが前向きに取り組めるよう、具体的な運行計画などの情報共有の場や支援事業の検討をお願いしたい。

関係者が皆で同じ方向を向き、問題解決に向けて進んでいくことを切望する。

○事務局

以上でございます。

それでは、これまでの各構成員の方々の御意見、御発言も踏まえまして、全体を通じて御出席の皆様、あるいは関係府省庁の皆さんも含めまして、コメント・御意見などございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

(発言なし)

5. 閉会

○事務局

それでは、最後に、国土交通省、こやり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

皆さん、本当に活発な御議論を頂戴いたしまして、ありがとうございました。

まず、本当に様々な課題がある中で、今日たくさん関係省庁からプレゼンもいただきました。個別具体的に方向性が示されたような事項、すぐに対応すべき事項については、それぞれの省庁でしっかりと、さらに踏み込んだ形で御検討を進めていただければというふうに思います。また、本日は多様な関係者による共創の方向性ということで、様々なプレゼンをいただきました。今日もたくさん関係省庁がいるということは、それだけ多様な需要が存在し、そして多様な地域、事業者が存在しており、モビリティも様々なものが出てきているということだと思えます。そういう意味では本当に複雑な高次の方程式を、それぞれの地域ごとに作っていかないといけない。先ほど司令塔というお話もございました。どういう形で、この地域公共交通のリ・デザイン、これを検討を深めていって、そして加速化していくか、国交省としても精力的にしっかりと検討を進めてまいりたいというふうに思います。

いずれにいたしましても、先生方、そして関係省庁の皆様、今後とも引き続き、御支援御協力を賜りながら、新たな地域公共交通の在り方について検討していきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は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。

構成員の皆様方におかれましては、活発な御議論をいただきありがとうございました。本日頂いた御意見を踏まえ、関係府省庁の皆様ともさらに御相談しながら、更なる具体的な検討を進めてまいりたいと思います。

次回の会議は、11月16日の木曜日の午前に行う方向で調整しております。第1回の会議、そして本日の議事を踏まえ、次回では地域間交通を含めた交通分野と他分野との連携・協働に関する取組につきまして、地方自治体や事業者の方からプレゼンを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2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。