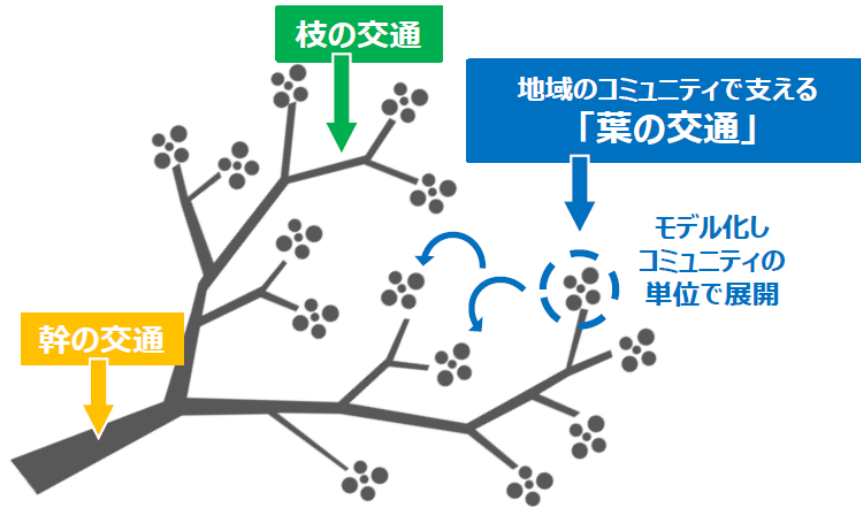


アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会

- 危機に瀕する地域交通について、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、**地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性を向上するため、地域の多様な関係者による「共創」に係る実地伴走型の研究会を設置。**令和3年11月にキックオフ、令和4年3月中間整理。

研究会のキーコンセプト



目的

- ・ **ファーストワンマイル**（自宅からの最初の移動）を発想の起点として、主に「**葉の交通**」について、**多様な主体の「共創」**を実践することにより、**暮らしのニーズに基づく持続可能な交通を実現するモデルを研究する。**

研究のスコープ

- ・ 地域の「ひと」の「暮らし」の充実を捉えた**移動の価値創出**
- ・ **持続可能な地域経営**—地域内ファイナンス・地域合意形成
- ・ 多様な主体が担う**交通セーフティネット** 等

研究会メンバー（敬称略・50音順）

【メンバー】

大下 篤志 株式会社みちのりホールディングスディレクター
 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
 田中 仁 株式会社ジズホールディングス代表取締役CEO
 長谷川エレナ朋美 株式会社 LUMIERE 代表/作家
 古田 秘馬 プロジェクトデザイナー/株式会社umari 代表取締役
 三ツ谷 翔太 アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社パートナー
 森田 創 合同会社うさぎ企画代表社員/作家
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

【オブザーバー】

国土交通省 総合政策局 総務課 総合交通体系
 不動産・建設経済局 参事官付
 都市局 まちづくり推進課
 鉄道局 鉄道事業課
 自動車局 旅客課
 海事局 内航課
 国土交通政策研究所
 各地方運輸局交通政策部交通企画課等
 観光庁 観光地域振興部 観光資源課
 内閣府 成果運動型事業推進室
 厚生労働省 老健局 認知症施策・地域介護推進課
 環境省 大臣官房 地域脱炭素政策調整官
 日本銀行 金融機構局 金融高度化センター
 株式会社日本政策投資銀行
 株式会社博報堂

【事務局】

国土交通省 総合政策局
 公共交通・物流政策審議官部門 地域交通課
 EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社



研究会のスコープ

- 感染症による交通事業者の経営悪化やニューノーマルにおける利用者のライフスタイルの変化を踏まえ、**地域交通が地域で果たすべき役割**や、**より持続可能性を高めるための方法**について、**コミュニティ、ガバナンス、ファイナンス**という切り口から議論し、**官民や分野に捉われない「共創」を交通分野で一層進展させていくための手法**を研究した。

地域交通の存続に向け、介護や教育、商業などの他分野を含めた関係者による共創を推進するべきではないか

地域の輸送資源を一層活用するためのルールの透明化や、更なる輸送資源の掘り起こしを図るべきではないか

真の移動ニーズや他分野連携の可能性を探るため、行政と交通事業者に関じない対話の場が必要ではないか

ファーストワンマイルのサービスとより上位の路線バス等の輸送をコーディネートする人材育成が重要ではないか

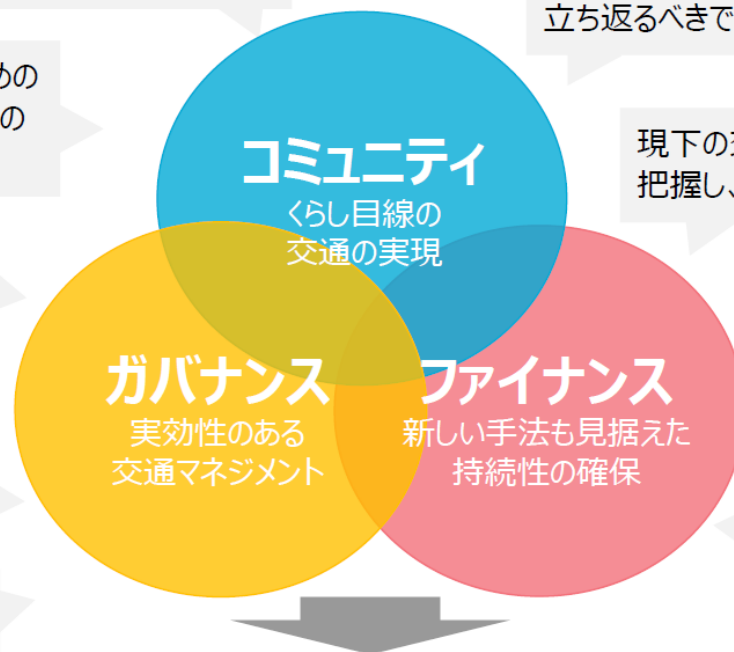
市町村や都道府県による応援の仕方を改めて整理すべきではないか

まちづくり全体から、移動に派生する本源的な生活ニーズを意識したソーシャルビジネスへ立ち返るべきではないか

現下の交通事業者の経営実態をより詳細に把握し、分析する必要があるのではないか

プロジェクト単位での融資や成果連動型の資金調達の可能性も検討すべきではないか

収益採算性や利用者数だけではない交通の価値評価に係る成果指標を検討すべきではないか



官民や分野に捉われない
「共創」の実践へ

国の検討会等における議論の概要

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理(2022年3月)

アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン —ファーストワンマイルを支える持続可能な地域交通の実現を目指して—

コロナ禍の地域交通を取り巻く状況

- ・外出自粛による移動需要の減少、回復見通しの不透明
- ・ニューノーマルにおけるライフスタイルの多様化
- ・地域コミュニティの価値の再評価、ウェルビーイングの必要性

設置時の研究の Scope

- ・地域の「ひと」の「暮らし」の充実を捉えた**移動の価値創出**
- ・持続可能な地域経営—地域内ファイナンス・地域合意形成
- ・多様な主体が担う**交通セーフティネット**

アフターコロナ時代の地域交通のミッション：共創型交通への転換

- ・交通事業者等の交通サービス提供主体が、**能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化させること**
- ・交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、**地域コミュニティの課題を解決しあうこと**
- ・地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、**交通サービスの価値を最大化する機運を醸成すること**

コミュニティを核とした 暮らし目線の交通の実現

<施策の提言>

- ① 医療・介護や子育て・教育、商業、エネルギーなど他分野との連携の推進
- ② 本源的な生活ニーズを意識したソーシャルビジネスへの立ち返りの推進
- ③ ナレッジの整理や、公共交通と多様な輸送資源との掛け合わせを推進

ガバナンスを強化した 実効性のある交通マネジメント

<施策の提言>

- ① 地域における行政と交通事業者の対話をつくり、さらに外側へ発展
- ② 地域における取組をコーディネートする人材育成の推進
- ③ 交通に対する市町村や都道府県による応援方策をリ・デザイン

新たなファイナンスの可能性の 探求による持続性の確保

<施策の提言>

- ① 交通事業者の経営・事業ポートフォリオを分析
- ② プロジェクト単位での融資や成果連動型の資金調達等の可能性の検討
- ③ 収支採算性や利用者数だけではない交通の価値評価の検討

共創における新たな官民の役割分担の方向性

【官：地方公共団体】

交通事業者等への財政支援等に加え、地域の多様な関係者を巻き込みながら、暮らしのニーズを充分反映したサービス水準の検討や、**事業者の実力を引き出し適切な動機付けを行える政策を展開**

【民：交通事業者等】

経営・事業の安定化に向け、地域の多様な関係者と連携するとともに、運営・運行に関するノウハウを能動的に発揮し、**良質で喜ばれる持続的な交通サービスを提供**

令和4年度はこれら議論を一層深掘りするため、研究会を継続併せて、令和3年度補正予算による実証事業（共創モデル実証プロジェクト）により概念実証を進める

検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

- 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「**3つの共創**」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」**し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

V-1 課題や評価結果から導かれる運行内容の改善

(3) 地域内の路線バスやコミュニティバスの見直し



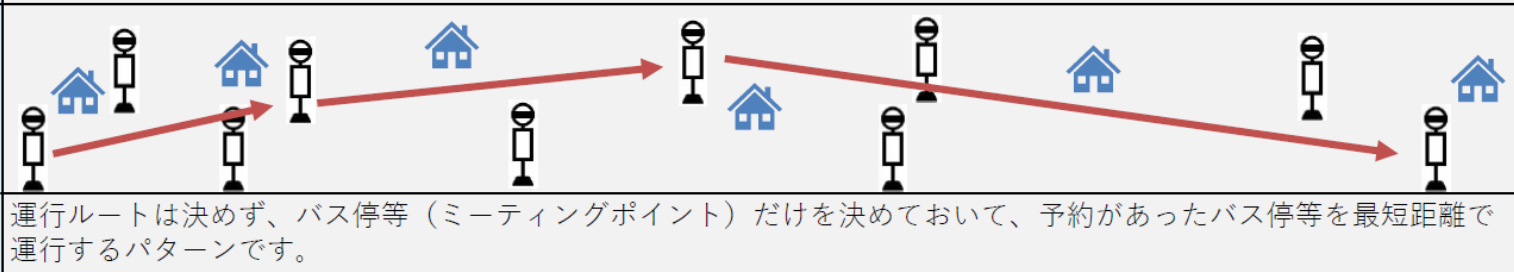
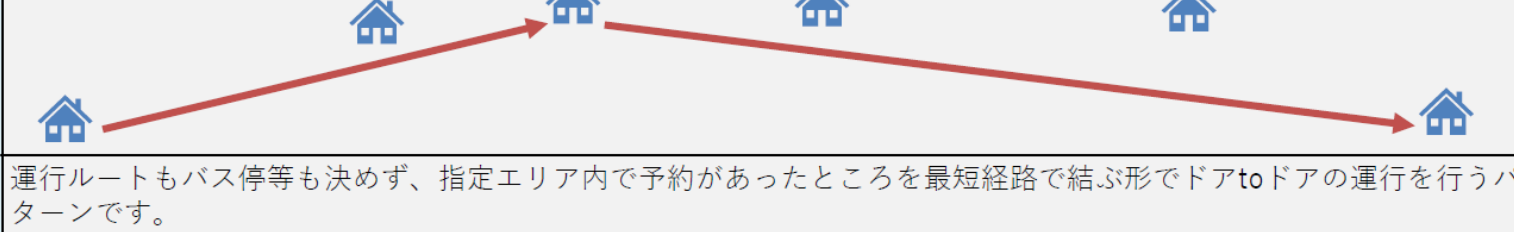
デマンド交通のポイント

- 「デマンド交通」にもさまざまな種類がある
 - 「デマンド交通」の実際の運行方法にはさまざまな種類があるので、地域の特性に合った運行方法を慎重に検討する事が必要
 - 同じ市町村の中でも、谷筋に集落が連なっているエリアと、平坦な土地に薄く広く人口が分布しているエリアでは、最適なデマンド交通の形が異なる可能性がある
- 予約受付や配車の仕組みなどについて十分に検討
 - 費用負担が大きくなることが多い「デマンド交通」ではなく、旧来型のタクシー会社受付による無線配車による運行も検討
 - 予約に際し分かりやすいスマートフォンアプリ等を導入し、その使い方を周知することで、オペレーターの負担を軽減
 - 交通事業者とも相談しながら、コストと利便性のバランスがとれた受付方法を検討
 - デマンド交通のシステムベンダーと信頼できる長い付き合いができそうか、特に運行開始後の利用状況の報告や改善提案がなされるか、その費用について確認
- 既往の公共交通との競合に注意
 - デマンド交通で自由度の高い運行を行うと、タクシーなど他の公共交通に悪影響を与える可能性。「差別化」、「利便性をあえて落とす」などの配慮が必要
 - 乗降できる場所を限定、運行エリアをいくつかに分けてエリア間をまたぐような利用は制限、運行する曜日や時間帯を限定、などの制約について検討

国の地域交通に関するガイドラインの概要

IV-7 地域の特性や需要にあった運行の「形態」を考える

運行ルートのパターン

| | |
|-------------|---|
| 定路線型 |  |
| | <p>通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便や区間のみを運行することも考えられます。</p> |
| 迂回ルート型 |  |
| | <p>定路線型と同じように基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に“迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。</p> |
| ミーティングポイント型 |  |
| 区域運行 | |
| ドアtoドア型 |  |
| | <p>運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドアtoドアの運行を行うパターンです。</p> |