

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

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
— サステイナブルな地域交通の実現を目指して —

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

令和4年3月30日

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症の拡大で、地域交通を取り巻く状況は劇的に変化した。

交通事業者は、既に人口減少等の進展で厳しい経営状況にあった中で、感染拡大を防止するための外出自粛に加え、テレワークの普及等の行動変容により、輸送需要の減少が継続しており、将来的な需要回復等の先行きが不透明な中での経営を余儀なくされている。

一方で、交通の利用者となる住民には、感染症の拡大を契機とするライフスタイルや価値観に変化がみられ、外出自粛やテレワークの普及等によって自宅近くで過ごす時間が増えたことにより、徒歩圏を核とする地域コミュニティの価値が再評価されている。

直近の地域交通に関する施策として、令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）の改正、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（以下「独占禁止法特例法」という。）の制定がなされた。地域交通は、地域のくらしと産業に不可欠な基盤的なサービスであり社会のベーシックインフラであるとの認識のもとで、交通事業者が各地で「競争」から「協調」に向かうことを目指すとともに、交通事業者以外が有する輸送資源も最大限活用しつつ、市町村が中心となって地域で自ら交通をデザインするための措置が行われた。

さらに、交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においては「従来型の商業的手法に加え、公助、共助、自助など、あらゆる手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ、まちづくり政策と連携しつつ地域モビリティ全体を将来的な人口動態の変化を見据えた形で再構築することにより、今まさに進行しているモビリティ危機に打ち勝ち、誰もが、自ら運転しなくても自由な外出・移動が可能で、豊かな生活を享受できる、そして住む人が地域に誇りを持てる社会を創らなければならない。」とされたところである。

日本全体の人口は減少傾向にあるが、65歳以上の高齢者人口は第2次ベビーブームの世代が65歳以上となる2042年までは増え続けると予想¹され、公共交通の利用者数は、仮にコロナ前の水準まで回復しないとしても、自動車免許の取得・返納の長期トレンドも相まって、中長期的には高齢者と若者を中心に増加する可能性がある。加えて、感染症が収束すれば、インバウンド需要の回復も期待される。これらに対応するため、交通事業者には更なる移動需要の創出と生産性の向上が求められている。

また、MaaS（Mobility as a Service）や自動運転など最新技術を活用した交通サービスの社会実装に向けた段階の変化、CASE概念（Connected, Autonomous, Shared and Services, Electric）の浸透による自動車業界のあり方の変化などにより、地域交通のモードや担い手が多様化する可能性があることにも注視する必要がある。

これらを踏まえ、国土交通省においては、令和3年11月より「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」を開催し、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、明日に向かう施策のフィロソフィー（根本哲学）を思案してきた。

¹ 出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成29年推計）

時を同じくして、政府において「新しい資本主義」のもと、官と民が全体像を共有し協働することで、国民一人ひとりが豊かで、生き生きと暮らせる社会を作ることが目指されるとともに、「デジタル田園都市国家構想」が推進されている。それぞれの地域において、限られた資源で利便性の高い交通のベストミックスを実現するため、デジタル技術を活用しながら、官と民、交通事業者相互間や地域の他の産業領域との適切な役割分担による持続可能なサービスの提供が求められている。

交通のために交通を考えるのではなく、くらしや生活の充実の視点から、交通がどういった役割を果たしているのか、また、これから果たすことができるのかという問題意識のもと、あるべき政策の方向性について、この度、以下のとおり中間整理を行うこととする。

2. 地域交通の役割の再考～アフターコロナ時代のミッション～

地域交通は、地域の社会経済活動に必要なベーシックインフラである。また、学生や高齢者をはじめとする自家用自動車を運転することができない・したくない地域住民の生活を支える移動手段であり、セーフティネットの機能も併せ持つ。近年の地域交通政策を振り返ると、その確保・維持に一貫して取り組んでおり、感染症の拡大に関係なく、地域における課題であり続けるといえる。

加えて、アフターコロナ時代に向けては、ベーシックインフラやセーフティネットの視点とともに、地域交通が地域のひとのくらしの充実に果たす役割の視点や、その事業運営をソーシャルビジネスと捉えた産業政策の視点が重要もなってくる。

具体的には、交通事業者をはじめとする運送サービスの提供主体には、他の交通事業者、他の交通モード、行政、他分野の事業者との「共創」を進め、地域経営に参画するとともに、ファーストワンマイル（自宅からの最初の一步）を意識した需要創出を図りながら、幹線交通を含めて地域の移動総量を増やしていくことが求められるのではないかと。交通の利用者となる住民一人ひとりには、将来にわたって生き生きとした社会生活を確保するため、ベーシックインフラやセーフティネットである地域交通を地域全体で支えていく必要があるという認識のもと、実際に行動に移していくことが求められるのではないかと。

こうした問題意識から、以下をアフターコロナ時代の地域交通のミッションと位置づけることとした。

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

これらミッションのもとで地域交通の「共創」について検討するに当たっては、交通を以下のとおり便宜的に分類し、「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な結合を意識しながら議論を進めることとした。

- ・「葉の交通」：タクシーやデマンド交通のほか、超小型モビリティ、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等の近距離・小規模需要に対応する地域交通を指す。
 - ・「枝の交通」：路線バスや地域鉄道等の一定程度の輸送量や決まった路線等を有する地域交通を指す。
- 〔 ・「幹の交通」：航空機・新幹線のような大都市間の交通を指す。 〕

3. 論点（3つの柱）と施策の提言

（1）コミュニティを核とした暮らし目線の交通の実現

地域交通の「共創」に当たっては、感染症の拡大により、あらゆる世代で心理的な疲弊や孤立感が増大し、社会的不安が増加している中で、人の暮らしを一層充実させていくため、コミュニティにおいて交通の果たすべき使命を捉え直す必要がある。

また、2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」は、「誰一人取り残さない」をスローガンとして掲げ、そのうちターゲット「11.2」には「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と規定されている。

こうした背景から、地域交通において、ニューノーマルにおける新たな移動需要の創出の観点や、コミュニティを核として地域の暮らしを充実させる観点から、官と民や、医療・介護、子育て・教育、商業、エネルギーなどの他産業との垣根を越えた取組や、移動目的を生み出すまちづくり・地域づくり全体から交通を捉えた取組を、「共創」の発想で進めていくべきではないか。

【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を推進する。

地域交通を担う事業者の中には、これまで地域の多様な関係者との接点を持たず、沿線の住民や利用者の移動傾向の変化を把握できないまま、必要な移動の需要に応じて供給を行うことができない者も存在したのではないか。

しかし、生産年齢人口の減少により運転士不足が顕著になり、また地方部においては1人1台マイカーを保有することが当たり前の社会の中で、従来のような交通事業を維持することが困難になっている事業者もいる。

また、高齢化の進行、特に後期高齢者の増加により医療・介護分野における移動サービスの需要が増加していること、通学路の安全確保や少子化による学校の統廃合により子育て・教育分野における移動サービスの役割が変化していること、エネルギー分野におけるカーボンニュートラル対応が交通にも求められていることなど、社会経済情勢の変化が地域交通の改善よりも早いスピードで進んでいる。

地域の多様な関係者がそれぞれの分野における利害だけを主張するのではなく、医療・介護や子育て・教育、商業、エネルギーなどの他分野の事業者を巻き込み、自らの資源をそれぞれが最大限活用しながら相互に連携し、まちづくり・地域づくりに共に関わることにより、まち全体の価値を高め、これまで顕在化していなかった利用者ニーズの掘り起こし、それを踏まえた新たなビジネスチャンスも到来するのではないか。

さらに、海外に目を向けると、ドイツのシュタットベルケのように、公共交通を含めた地域インフラ事業を一体経営する総合インフラサービス企業として、収益事業と非収益事業をあわせて内部補助をしつつ、人材の高度化や固定費の削減をメリットとした経営を実

現している例もある。国内においてもこうした発想を取り入れ、地域コミュニティにおける交通を含めたインフラサービスの経営を高度化していくべきである。

【提言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を推進する。

感染症を契機として、リモート環境の整備やテレワークの推進、オンラインショッピングやデリバリーサービスの利用が日常化する中、実際に現地に行かなくては経験できないことと、移動しなくても代替手段により目的が達せられること、換言すると、リアルとバーチャルのそれぞれに役割があり、それぞれが重要であることを社会が経験している。さらに、移動の必要性がなくなったことにより、その時間を新たな活動に充てることもできるようになった。

しかし、このような急速な変化は、通信環境等のインフラの整備状況にも左右される。また、感染症拡大以前に顕著であった「モノ消費」から「コト消費」への流れは、感染症によりバーチャルでは満たされないアクティビティの感動と欲求をより顕在化させ、移動の重要性が再認識させているといえる。

このような環境の変化をふまえて、交通事業者は、必要な移動ニーズに対しては的確なサービスを提供することを前提としつつ、今まで公共交通として担ってきた領域であったものが代替手段に置き換わったものは何か、感染症を契機に新たな活動に派生する移動需要は何かなどを、改めて整理・認識する必要があるのではないか。

加えて、運送収入はもちろんのこと、交通事業に付随・関連する事業の多くも人流に依存したビジネスモデルであるがため、それらの一部が成り立たなくなった際には、地域とのソーシャルキャピタルや信頼関係、地域の魅力に気が付く力などの数値化できないノウハウを活用することで、過去においてそうであったように、まちづくり・地域づくりの比較的大規模なプロジェクト、あるいはウォークアブルの視点でのエリアマネジメントなど比較的小規模なプロジェクトから収益を生み出す発想で、自らのビジネスを再定義し、役割を多機能化していくべきである。

【提言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する。

地域交通に関する道路運送法をはじめとする関係法令や関係通達は、一覽的に整理されていない。そのことによって、新たに制度を理解しようとする者だけでなく、既存の交通事業者にとっても適用範囲や事業の実施可否などについて、混乱が生じるケースが散見されている。また、全国で地域のまちづくり・地域づくりに効果的な交通に関する優良事例はたくさんあるにもかかわらず、十分に横展開されておらず、有効活用されていない。

地域において、様々な事業主体の交通に対する意欲や潜在能力が最大限発揮されるように、関係通達をウェブサイト等で公開するなどナレッジの整理を進めるとともに、スクールバスや福祉輸送、商業施設による輸送などの輸送資源を従来から捉えられてきた公共交通と掛け合わせて、新たな「交通の価値」を生み出す必要がある。その際、運営・運行が特定の個人・団体に依存している場合や、ファイナンスの原資が脆弱である場合は持続的ではなく、安全性への懸念も生じることから、その見極めが必要である。

(2) ガバナンスを強化した実効性のある交通マネジメント

地域交通の「共創」に当たっては、様々な関係者が腹を割って議論を行い、地域の真のニーズに即した交通のあり方を検討していくことが重要である。地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会がこうした関係者の連携・協議の場であるものの、地域によっては、行政と交通事業者間で協議した方針の承認の場としての性格が強く、法定計画の作成を終えた後は長期間休眠している地方公共団体もある。

また、地域公共交通計画の作成の努力義務化や補助制度との連動化を踏まえ、今後数年間で、各地における法定協議会の設置や計画作成に係る議論の活発化が想定されている。

加えて、新たなモビリティサービスの進展により、今まで以上に「葉の交通」と「枝の交通」や「幹の交通」とをコーディネートしつつ、地域における交通のベストミックスを提案し、着実に実施することができる人材が求められている。

こうした背景から、地域交通において、地域で議論する場である協議会の制度や地域公共交通計画等の既存制度を工夫して運用しつつ、真の移動ニーズを探るための分野を越えた場づくりや、交通のベストミックスの実現のためのコーディネーターの育成、地域に対する行政による新たな応援のあり方の検討を、「共創」の発想で進めていくべきではないか。

【提言①】 地域における行政と交通事業者の対話をつくり、さらに外側へ発展させる。

行政と交通事業者の対話は、事業者の利益水準が低く、補助があっても欠損全額を賄えないエリアから撤退したいという意思表示を伝え、地方公共団体が住民・利用者のために生活の足の維持を懇願するといったように、それぞれの価値観がせめぎ合う場となっており、また、多くの場合、構成員以外にも開かれた場とは言い難い状況にある。

アフターコロナに向けて、改めて地域における真の移動ニーズを再考するに当たっては、行政が交通事業者と信頼関係を強固に築きつつ、従来は交通が連携を行っていなかった分野との関係性を新たに構築し、交通事業者だけがその地域の人々の移動を必死で支えるという構造を打破し、その地域になぜ公共交通が必要であるのかを議論するとともに、交通だけでなく地域の課題全般についてのコミュニケーションを活発化する必要がある。その際には、交通をどのような価値観で後世に残すのか、まちづくり・地域づくりの中でどう位置づけるのかというビジョンを持ち、地域で実効性のある合意形成を図り、地域交通に関するマスタープランである地域公共交通計画に落とし込むことが重要である。

【提言②】 地域における取組をコーディネートする人材育成を推進する。

交通事業者は、交通が公共性の高い事業であることを認識し、自負しながら利便性の高いサービスを提供してきたところ、地域によっては、人口減少や感染症の拡大といった社会経済情勢の変化に対応したサービスの導入が必要であるにもかかわらず、地方公共団体等が行おうとする新たな運送サービス等について、交通事業者や地方公共団体等の関係者間における対話が十分に行われず、合意形成が円滑に進まないという事例も発生している。また、地方公共団体が、交通事業者の意欲的な取組に対して消極的な場合もある。

こうした状況を解決するに当たっては、地域交通に関する制度を熟知しており、地域住民の個別の移動目的を尊重し、関係者の構造的課題を理解しつつ「葉の交通」と「枝の交通」や「幹の交通」とを全体からコーディネートできる交通の専門人材や学識経験者の存在が重要となる。従前、地方運輸局等において周知の取組は見られるものの、依然として全国で圧倒的に人材が不足していることから、行政か民間かを問わず、そして交通事業者か否かを問わず、各地での目指す取組に必要な人材を養成する仕組みを整えることが重要である。

【提言③】 交通に対する市町村や都道府県による応援方策をリ・デザインする。

令和2年に地域公共交通活性化再生法を改正、独占禁止法特例法を制定し、原則として全ての地方公共団体が地域公共交通計画を作成した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を最大限活用して移動ニーズに対応する取組を推進することとされた。

しかし、依然として市町村の交通政策は、コミュニティバスをはじめとする市町村内の交通を維持することのみに注力している場合や、既存の交通ネットワークや移動ニーズを顧みず、政治的意向や隣接する地方公共団体の模倣でコミュニティバスやデマンド交通の導入自体が目的化し、結果、既存ネットワークの毀損を招いているかのように見える場合がある。都道府県の交通行政は、市町村をまたがる移動だけに関与することで、能動的な応援はなされていない場合も散見される。

今後は、地域公共交通活性化再生法の趣旨を改めて周知・徹底し、市町村は行政区域内を運行する「枝の交通」の路線バスを含めて、ネットワークの在り方を考えて必要なサービス水準を把握して運営に参画する。さらに、予算（補助）の単年度主義に縛られずに中長期的にサービスを安定化させる方策を講じるなど、交通に対する応援の仕方を改めて整理する必要がある。

また、都道府県は個々の市町村の運営限界を把握し、都道府県内を広域にカバーしている交通事業者への動機付けとなる支援を行う、あるいは、都道府県の役割を自ら規定し市町村の応援に徹するなど、今後はステークホルダーの一員であることを改めて自覚し、場合によっては主体的に交通に関する提案を行う存在となる必要がある。

(3) 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

地域交通の「共創」に当たっては、様々な関係者がお互いに適切にリスクを分担し、運行の持続性を確保していくことが重要であるが、それを実行するための時間的猶予は少ないといえる。現下の輸送需要の減少により、例えば、乗合バスの令和2年度の営業損益は、令和元年度と比較し、約2,000億円の減少が生じており、今後、交通事業者の経営悪化が徐々に地域に対して影響を与える可能性がある。

地域の足を守るためには、第一に交通事業者の安定的な事業継続を図る必要がある。現在、事業継続のための資金繰り対策として、民間金融機関からの融資のほか、政府系金融機

関による危機対応融資や実質無利子融資等も活用することにより、当面の資金繰りについては、一定の見通しが立っている事業者が多くなっているが、これらの融資により債務額が増加しているため、将来的な返済や必要な設備投資が行えるか不安や懸念を持つ事業者も多数存在する。

こうした背景から、地域交通において、現下の交通事業者の状況を分析して経営のあり方を模索しつつ、交通事業者等が地元の企業や住民と適切にリスクを分担し、既存の枠組みとは異なる方法で支援を集める手法や、そのための合意形成に必要な交通の果たす社会的な役割に関する指標の検討を、「共創」の発想で進めていくべきではないか。

なお、交通事業者は地方公共団体や地域の支援のみに頼らず、自らがCX（コーポレート・トランスフォーメーション）により組織・事業構造改革を行い、同時並行でDX（デジタル・トランスフォーメーション）にも取り組むことで、「共創」への土台作りを図ることが望ましい。

【提言①】 現下の交通事業者の経営・事業ポートフォリオを分析する。

地域交通を担う事業者は、その経営状況につき、国に対し定期的に報告を行うこととなっているが、非財務情報も考慮した実際の経営の持続可能性や、事業継続が困難になった場合の地域住民の生活や社会経済活動に与える影響など、国と事業者の間で十分に情報共有・意見交換することができていなかった。

長引く感染症による事業継続への影響はどれほどのものか、資金繰りの状況に問題はないか、借入の返済におけるハードルは何か、どのような状況になれば将来にわたって事業を継続することが可能なのか、また、どのような経営方針を立てることができれば、交通が今まで以上に地域住民の生活や社会経済活動において必要な役割を果たせるのかなどを分析し、事業者のみならず、国や地方公共団体、地域の金融機関などが一体となって交通を見つめ直すことを通じて、それぞれが一体となって交通を支えていくことを目指すべきである。

【提言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を検討する。

地域交通を担う事業者は、地場の金融機関から個別に融資を受け、沿線の地方公共団体や関係者から必要となる資源を獲得することにより、既存の地域に根差した営業を行うことができ、事業の継続を図ってきた。

一方、感染症の拡大により、金融機関からの借入等を大きく増やし、行政からの支援も膨らむ中では、この構造には限界が生じつつある。

今後は、資金調達のメニューを増やすことによって、移動手段が欲しい人、それを応援したい人や企業、それぞれの思いを叶えていくアプローチが重要となる。

具体的には、従前からの資金調達手法は継続して可能性を模索しつつ、プロジェクト・ファイナンスやソーシャル・インパクト・ボンド、企業版ふるさと納税のような別の発想での資金調達についても、その実現可能性を検討する意義がある。

また、移動の目的地となる地元の企業や法人、団体や利用者ではない住民など、今まで

は資金提供を行っていない主体に対して、交通の価値を提示し、新たな資金調達元となってもらふスキームを後押しすべきである。

その際には、SDGs や ESG 投資の機運から、企業の CSR 活動や地域貢献意欲と繋がり、賛同を得て交通を応援してもらふ発想が重要となると考えられる。

さらに、これらの可能性を検討するに当たっては、例えば、「葉の交通」においてイニシャルコストをマネタイズする際には、車両調達に対する寄付行為等は有効であり、また、成果指標の効果計測も比較的容易であると考えられるものの、「枝の交通」のランニングコストをマネタイズするにはより中長期的に安定して調達できる手法が求められるなど、規模に分けて必要な事業スキームや調達額を検討すべきである。

【提言③】 収支採算性や利用者数だけではない交通の価値評価を検討する。

既存のファイナンススキームにおいて、地域交通を担う事業者は、提供する交通サービスに係る収支状況等によって、調達できる資金の額等が左右されている。また、本来的に現在の補助金制度は単年度で変動するためプロジェクト単位でのファイナンスの担保にはなりづらい。しかし、人口減少等により移動需要が継続的に減少している状況においては、事業者単独による経営努力で収入を拡大し、活発な企業活動を行うことが困難な事業者も出てくる。

感染症を契機として、人々の移動に対する価値観が変化していることから、単に収支採算性や利用者数という定量的な指標だけでなく、移動を契機として創出される新たな価値や相乗効果に着目し、まちづくり・地域づくりの一端を担う重要なステークホルダーとして、交通事業者が果たす社会的な役割を評価したうえで、必要な資金が獲得できるように、また、地域内での支援の輪を広げるために、これまでにはない評価指標を定量・定性の区別なく検討すべきである。

4. 結び

今年度の研究会では、主として「葉の交通」について、他分野を含めた共創を中心に議論してきた。今回提言した「共創型交通」に係る概念実証を進めるとともに、今後は「枝の交通」も射程に入れながら、官民の共創、交通事業者相互の共創についても検討を進めていくこととする。

また、本提言の内容を実現するに当たっては、特に交通事業者と地方公共団体の双方が能動的に交通に関わる環境を整えることが重要となる。適切な役割分担による官民連携（PPP）/官官民連携（P²PP）により中長期的にサービスを持続するためには、

- ・交通事業者は、経営・事業の安定化に向け、地域の多様な関係者（他分野・他の交通モード）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する
- ・地方公共団体は、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、くらしのニーズを十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する

とともに、地域コミュニティの構成員においても、交通事業者・地方公共団体と連携しつつ、自らが地域交通を支えている担い手としての意識をもって、課題の解決や解決に向けた関与を積極的に実施するという意識を持って、それぞれが具体的な行動に移すことが重要となる。必要なアプローチについて引き続き検討することとしたい。

具体的には、以上の提言を踏まえ、令和4年度は以下について取り組むこととする。

【取組①】 共創モデル実証プロジェクト

地域交通を地域のくらしと一体で捉え、デジタル、エネルギー、医療・介護、子育て・教育等の分野との垣根を越えたプロジェクトを募集し、実地伴走型の支援を行う。

【取組②】 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関するヒアリング

明日へと向かう共創型交通のビジョンを策定するため、従前から地域交通を担ってきた事業者及び行政、学識経験者などの関係者や、交通分野の未来に新たな知見を取り入れるため、まちづくり・地域づくりにおける実務家等に対して、本中間整理の内容やこれからの時代の地域交通の意義について、ヒアリングを実施し取りまとめる。

【取組③】 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 Season 2

本中間整理の内容の実現可能性について、オブザーバーとも連携しながら、より専門的な見地から深堀を進めるため、研究会を継続する。また、並行して令和4年度予算を活用し、調査検討業務を実施する。

【参考資料】

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 参加者名簿

【メンバー（敬称略、50音順）】

大下 篤志	株式会社みちのリ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	株式会社ジンス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umar i 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 成果連動型事業推進室
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