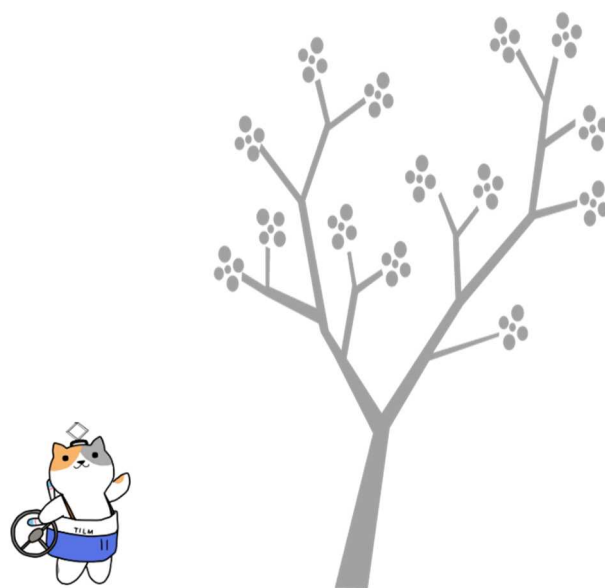


アフターコロナに向けた 地域交通の「リ・デザイン」に関する提言

— 官と民、交通事業者間、他分野との共創による
くらしのための交通の実現へ —



アフターコロナに向けた
地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

令和4年8月26日

目次

1. はじめに	・・・ 2
(1) 公共交通の経営に影響を及ぼした社会経済情勢やライフスタイルの変化	・・・ 4
(2) 運賃収入のみによる独立採算を前提とした地域旅客運送サービスの維持の限界	・・・ 4
(3) 「共創」の取組の萌芽	・・・ 5
2. 基本的考え方	・・・ 8
3. 具体的な検討の方向性	
(1) 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化	・・・ 9
【具体策】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	・・・ 10
(2) 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービスの展開	・・・ 11
【具体策】「共創」を進めるための環境整備等の推進	・・・ 12
(3) 他分野を含めた共創：くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出	・・・ 13
【具体策】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	・・・ 13
(4) その他	・・・ 14
4. まとめ	・・・ 15
(参考資料1) 「3つの共創」の取組に関する事例集	
(参考資料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研究会」について	

1. はじめに

地域交通は、住民の豊かなくらしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であり、その充実の度合いや魅力によって、地域やまちの価値が規定されると言っても過言ではない。高齢化の進展に伴い運転免許返納者が近年大幅に増加しており、公共交通による移動手段の確保は重要性を増している。地域交通は、生活の不安を解消し、くらしやすく魅力あふれる地域を作り上げるため、そして、地域間の人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を図るために必要な基盤的サービスである。しかしながら、これを取り巻く状況は、長期的な人口構造、地域構造の変化により、厳しさを増す一方であった上、新型コロナウイルス感染症の拡大により、追い打ちをかけられている。

このような中、第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）においては、持続可能な地域公共交通の実現に向けて、新たに取り組む政策として3つの政策の方向性－「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進」を掲げたが、令和2年に改正された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。）の施行後の状況にも鑑み、これらの実効性を高めるための制度的手当の検討が求められているところである。

このため、国土交通省においては、令和3年11月に「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」を設置し、主としてファーストワンマイル（自宅からの最初の移動）を担う交通について、その価値や役割を見つめ直すとともに、地域の多様な関係者による「共創」のあり方の研究を行った。本年3月に、アフターコロナ時代の地域交通に関して「共創型交通への転換」をミッションとする中間整理をとりまとめた。この中で、地域のくらしを充実させる観点から、「コミュニティを核としたくらし目線の交通の実現」「ガバナンスを強化した実効性のある交通マネジメント」「新たなファイナンスの可能性の探求による持続可能性の確保」という3つの柱から導き出される地域交通のあり方をくらしに関わる各領域の垣根を越えた「共創」の発想で進めていくべきとされた。また、新幹線や大都市間航空路のような大都市間の交通を「幹の交通」、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「枝の交通」、タクシーやデマンド交通等の近距離・小規模需要に対応する地域交通を「葉の交通」と便宜的に分類し、それぞれの有機的な結合を意識しながら議論を

進めた結果、官民の共創、交通事業者間の共創、他分野との間の共創のさらなる検討の必要性が示された。

以上のことを背景として、近年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」（再構築）するための具体的方策を探るため、国土交通省において、本年3月に学識経験者による本検討会を設置したものである。

なお、本年7月には、国土交通省に設置された「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」において、「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」がとりまとめられた。提言では、危機的状況に置かれたローカル鉄道を人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務、との認識の下、「官」＝自治体と「民」＝鉄道事業者の「共創」を促していくため、広域的・基幹的性格を持つ鉄道の特性等を踏まえて、国が新たな協議の場を設置するなど、より踏み込んだ役割を果たすべき、とされた。さらに、国に対しては、関係者の合意形成が円滑に進むよう、線区特性の評価や、増便、他の輸送モードの活用等の実証事業を積極的に支援していくことが求められたほか、鉄道を維持していく場合も、バス等に転換する場合も、自治体と鉄道事業者が共同で取り組むにあたって、規制緩和や実効性ある財政支援で応援することとされた。

なお、従来から鉄道以外の輸送モードしか存在しない地域についても、地域の足を持続可能な形で確保していくための方策を検討していく必要があることは言うまでもない。

本検討会では、以下の（1）～（3）に掲げる現状認識の下、地方公共団体や交通事業者等からのヒアリング等を通じ、全5回の本会合等を活用し、官と民の共創のあり方、交通事業者間の共創のあり方、他分野を含めた共創のあり方等について議論を行ってきた。これらを踏まえて、この度、とりまとめとして本提言を行うものである。

(1) 公共交通の経営に影響を及ぼした社会経済情勢やライフスタイルの変化

従前からの人口減少・少子高齢化の進展、自家用自動車による移動を前提とした都市・地域構造への変化等により、公共交通に対する需要が大きく減少していた中で、感染症の拡大が交通事業者の経営の悪化に追い打ちをかけている。感染拡大を防止するための外出自粛が長く続く間に、テレワークの普及等の行動変容が進み、輸送需要の減少の継続、交通事業者の赤字の拡大・経営の悪化、それに伴う路線廃止等によるサービス水準の低下により、更に利用が減少する「負のスパイラル」を避けることが困難な状況にある。一気に10年以上時間が進んだとの声もあるほど急激な変化となった。このままでは、相次ぐ路線廃止による「交通崩壊」が懸念され、地域社会にも甚大な影響が生じるおそれがある。

一方で、交通の利用者となる住民には、近年の環境への配慮に対する意識の高まりに加え、感染症の拡大を契機としてライフスタイルや価値観に変化がみられ、自宅近くで過ごす時間が増えたことで、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。特に、若い世代・子育て世代を中心とする自宅からの近距離需要の増加や高齢者人口の更なる増加等により、利用者のニーズや、それに基づく移動手段のあり方が多様化している。

こうした社会情勢やライフスタイルの変化に対応するためには、最新のデジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図るデジタル・トランスフォーメーション（DX）と、住民もステークホルダーとなり得る「共創」の取組をいかに効果的に組み合わせていくかが重要となる。さらに、脱炭素社会に向けたグリーン・トランスフォーメーション（GX）への貢献も含めて推進していくべきである。

また、交通事業では移動の目的を生み出す視点が重要であり、交通拠点機能を組み入れた公共施設や生活施設・交流施設の整備や、市民が交流する場づくりなどの都市政策等との連携が不可欠である。

(2) 運賃収入のみによる独立採算を前提とした地域旅客運送サービスの維持の限界

感染症の拡大という未曾有の危機、原油価格の高騰により、交通事業者の経営は困難となっている。高速バスや貸切バス等の従前の収益事業と路線バス事業、新幹線とローカル鉄道、採算路線と不採算路線との間のいわゆる内部補助により、交通サービスが運賃収入のみによる独立採算を前提に存続することは、これまでにも増して困難な状況にある。

一方で、交通事業における需給調整規制の廃止から20年以上が経過し、サービスの確保の面からの問題点も指摘されている。令和2年には、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。）が制定されるなど、競争政策の見直しも図られてきた。

こうした状況にあつては、交通事業者が互いに連携しつつ、経営の安定化を図るため、産業政策として交通事業の維持・活性化を支える措置が求められる。交通事業者からは、単年度の系統単位での欠損額の補填ではなく、事業改善インセンティブや、融資担保性の確保の観点から、複数年にわたる予算補助制度を求める意見があり、検討に値する。

（3）「共創」の取組の萌芽

かねてから、地域交通を地域住民も含めた様々なステークホルダーが互いに連携協働し一所懸命に持続させようとする取組は各地で見られていた。今般の感染症を契機として、上記（1）及び（2）に掲げた課題を緩和する手法の一つとして、以下の例のように、日常的なコミュニケーションや情報共有が適切に行われることを前提とした一定の緊張関係の下、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」の取組が注目されつつある。

官 民 共 創	<p><共創の例①> 長野県松本市</p> <p>需要の集約化や経営の効率化による経営力強化を図るため、一定のエリアにおいて、自治体がサービス水準（運賃・系統等）を決定し、交通事業者がエリア内路線を一括して複数年度にわたり運行する制度設計を進めている。</p>
	<p><共創の例②> 岐阜県岐阜市</p> <p>公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通の構築を図るため、新庁舎開庁に伴うループ線の新設等による中心市街地の回遊性の向上、JR 岐阜駅での路線分割及び一部路線の変更による定時性・速達性の向上、全国交通系 IC カードの導入等による利用環境の向上などの取組を進めている。</p>
	<p><共創の例③> 鳥取県</p> <p>県が複数市町村と共同して、県内全域の生活圏ごとに地域公共交通計画を策定。地域の輸送資源を最大限に活用するため、バス中心だった公共交通に対する県の支援制度を見直し、市町村のニーズに応じて、自家用有償運送・タクシー・バスを自由に組み合わせることができる新たな制度を創設。</p>

	<p><共創の例④> 山形県南陽市</p> <p>22年間交通空白地帯だった沖郷地区において、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通として、既存の乗用タクシーをそのまま活用した「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現。自治体と地域住民とが共に負担する仕組みにより、持続的なスキームを構築。</p>
交通事業者間共創	<p><共創の例⑤> 徳島県南部地域（JR四国・徳島バス）</p> <p>独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、JR四国の牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券による利用を実現。共通運賃・通し運賃の設定により、地域間移動の利便性向上を図っている。</p>
	<p><共創の例⑥> 福岡県（JR九州・西日本鉄道・第一交通）</p> <p>かつて激しい競争下にあった3社が、デジタルを活用したモビリティサービスの構築に連携して取り組み、シームレスで利便性の高い交通ネットワークの実現に向けた取組をスタート。MaaSを手段として、生活サービス・観光などの地域のコンテンツと連携することにより、移動需要を創出。</p>
	<p><共創の例⑦> 熊本県熊本市（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）</p> <p>市内の乗合バス事業者5社にて「共同経営推進室」を組織。独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、重複する4方面の路線を対象として、重複路線の見直し、待ち時間の平準化等を行い、収支改善や利用者の利便性を向上。</p>
他分野共創	<p><共創の例⑧> 青森県八戸市（八戸市営バス・南部バス）</p> <p>2つのバス事業者が運行する市街地の主要幹線軸について、ダイヤ（等間隔運行等）、運賃体系、情報提供等に連携して対応。また、2つのバス事業者等で共通して使用できるICカード「ハチカ」や1日乗車券の導入により、利用者の利便性を向上。</p>
	<p><共創の例⑨> 群馬県前橋市</p> <p>核となる「めぶく。」というビジョンの下、官民連携のまちづくりを推進。交通分野では、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受けたバス事業者6社による共同経営の実現、デジタル基盤整備をベースに個別最適化した交通サービス「MaeMaaS」の推進等が図られている。今後は、タクシー事業者と福祉事業者が連携し、デジタル技術を活用した配車システムを導入しつつ、送迎業務を効率化する取組も実施。</p>

<p><共創の例⑩> 香川県三豊市</p> <p>近年高まる観光ニーズへの対応や生活交通の利便性が大きな課題となっていたところ、デマンド乗合交通システムを地元企業が共同出資して支える仕組みづくりが図られている。今後は、買い物や教育、エネルギーなど地域の暮らしに関わるサービスと交通サービスを掛け合わせた月額サブスクリプションプランを目指す。</p>
<p><共創の例⑪> 富山県朝日町</p> <p>住民による助け合いの移動手段として、事業者協力型の自家用有償運送により、「ノッカルあさひまち」を導入。今後は、LINEアプリを活用したマッチングプラットフォームを構築し、スイミング教室内の親同士の助け合い送迎サービスを実施予定。</p>
<p><共創の例⑫> 北海道帯広市（十勝バス）</p> <p>地域のバス事業者が、帯広市の「大空団地」のコミュニティづくりに経営資源を集中的に投下。宅配業、飲食業にも進出しつつ、交通を核とした地域づくり「大空マイクロ戦略」を実践。地域が豊かになるにつれ、交通事業者もまた活性化するという新しい事業戦略を推進。今後は、デマンド乗合交通と路線バスの結節点における拠点づくりにより、人流を生み出しつつ、医療（健康診断等）や農業（貨客混載等）といった分野との共創により、地域課題の解決を目指す。</p>

2. 基本的考え方

アフターコロナにおいては、従前は必然であった移動の一部が必然でなくなり、さらに三密を防ぎ快適性・利便性を高めるなど移動の質を向上することも求められる。そのため、住民の生活の目線、来訪者の滞在を歓迎する目線に立って、誰もが気がねなくおでかけすることができ、豊かなくらしを享受できる社会の実現に資するような、移動することを喚起できる交通、言うなれば「ウェルカム交通」が求められている。一方で、地域の実情は様々であること、また、利用者のニーズも多様であることから、全国一律の「唯一解」となるモデルを創出することは不可能である。したがって、「ウェルカム交通」を提供できるようにするためのリ・デザインは、ステークホルダー間で利用状況などの関連データに係る情報の非対称性を可能な限り解消し、それぞれの課題を共有しつつ、未来志向での丁寧な調整、建設的な協議を経て、それぞれの地域においてオーダーメイドで創出する必要がある。

この際、ドア to ドアのデマンド型交通機関で全ての利用者のニーズを満たそうとすると、利用者の利便性を向上できるものの高コストで輸送力が小さく非効率であり、また、まちづくりの観点では、人の集まる場の形成に寄与しにくいことに留意する必要がある。鉄軌道や路線バス等の乗合・定時定路線型交通機関を含めて地域で全体をコーディネートすべきである。

以上を念頭に置いたうえで、「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のある支援措置を講ずるべきである。

3. 具体的な検討の方向性

(1) 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化

地域公共交通活性化再生法では、全ての地方公共団体が地域公共交通計画を作成するよう努めることとされ、その計画に基づいて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移動手段の確保等に取り組む必要がある。しかし、依然として多くの市町村の交通行政は、コミュニティバスなど市町村が運営する交通を維持・再編することに注力し、交通事業者が運営する路線を含めて地域のエリア全体をマネジメントすることに至れていない。

一方で、これまで民間事業者（地方公営企業によるものも含む）が担っていたバス路線は多くの地域で徐々に衰退し、入れ替わりにコミュニティバス等が増加してきた。コミュニティバスは、民間事業者が運営する路線バスと違い、公的補助を前提とし、地域に合った適材適所を実現するバスとして始まり、特に既存の公共交通機関では不便であったり運賃が高額であったりする場合に有効なものとして全国に広まった。大半は地方公共団体が主導するものであるが、住民組織や NPO 法人・公益法人などが主体となっているものもある。交通事業者に運行を委託する形だけでなく、自家用有償運送や、道路運送法上の許可・登録が不要な形でも運行されている。各地で適材適所が追求され、定時定路線のコミュニティバスだけでなく、デマンド乗合交通の導入や一般タクシーの活用など、各地で様々な形態のサービスが提供されるようになっている。地方公共団体や住民が積極的に価値向上に努める事例も多いが、全国的には、特に地方公共団体が運行するバス等について、導入自体が目的化されたように見えるものが少なくない。ネットワーク全体では利用者目線のサービスとなっておらず、また、同じ地方公共団体が主体のサービスであっても、コミュニティバス、スクールバス、公立病院の送迎バスのように、それぞれ所管部局が異なることで非効率な運行が生じている場合もある。

人口減少や高齢化に加え、感染症拡大の影響で交通事業者の経営環境が厳しさを増す中で、新しい生活様式が定着しつつあり、アフターコロナにおいても交通需要の回復が見込めないおそれがある中では、これまでの支援の継続に留まることなく、交通事業者が自ら積極的にサービス水準の向上や運行の効率化を行うインセンティブ設計の創設や、交通事業者が金融機関からのファイナンスを確保しやすくするための方策など、多様な支援メニューを地域の実情に応じて選択できるようにしていくことが求められる。

暮らしにおいて必要な移動手段に係る住民の不安を将来にわたって解消するため、地方公共団体と交通事業者が、一定の緊張関係・信頼関係の下、新しい形

での官民連携により、様々な輸送資源が有機的に繋がるように一体で検討し生活圏全体でサービスを改善するとともに、交通事業者の持続可能性や公的負担の適正化に配慮しつつ利用者目線での長期安定化を図るべきである。かつ、その主な担い手である交通事業の維持・活性化を産業政策として支えるという視点で、こうした取組に対する実効的な支援制度を創設する必要がある。

【具体策】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

現行の支援制度のうち、運行経費に対する支援は、地域住民の豊かなくらしや経済活動を支えるとともに、地域における公共交通ネットワークを維持・確保するための基盤として重要な役割を担ってきた。今後もサービスの確保・維持・改善を担保する役割が期待される。一方、新しい生活様式が定着しつつあり、アフターコロナにおいても交通需要の回復が見込めないおそれがある中では、これまでの支援の継続に留まらず、新たな取組を喚起する仕組みの導入が必要である。

既存の運行経費に対する支援は、単年度で系統単位の実績に応じて欠損額の補填を行うものであることから、そのままでは事業改善を行っても赤字欠損の額が減るのみで、交通事業者がサービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行うインセンティブとなりづらい。また、欠損金額が1年間の運行実績に基づいて事後に確定すること、複数年に渡って支払われることが保証されるものではないことから、金融機関から見ると長期的なファイナンスの担保になりづらい。加えて、系統単位の支援制度であることから、ネットワーク全体で官民の各種交通サービスごとに細分化して対応している交通需要を束ね、その上で利便性向上を図りつつ運行を効率化しコストを抑えようとする意識が働きづらい。そこで、一の交通事業者が、又は複数の交通事業者が共同して、自ら積極的にサービス水準の向上や運行の効率化を行うインセンティブ設計の創設や、交通事業者が金融機関からのファイナンスを確保しやすくするための方策など、移動の付加価値向上に向けた投資を喚起する多様な支援メニューを地域の実情に応じて選択できるようにしていくことが求められる。

さらに、エリア単位（可能な限り生活圏の単位とするべき）でのサービスの長期安定化を促すためには、交通事業者への事業改善インセンティブ措置を含めて、系統単位ではなくエリア一括で、かつ、複数年にわたる補助やその概算額確定が事前に行われるような制度を選択肢の一つとして導入すべきである。これにより、単年度欠損の事後補填と比較して、交通事業者の財務状況が明確化かつ安定化され、エリア全体での運行の効率化、設備投資の効率化が可能となり、運転士等の採用計画も立てやすくなるなど、長期安定的な事業運営に繋げることができる。また、見込みに比べて利用者が増加した場合、交通事業者の収益改善

努力による収益増等を交通事業者の一部還元すること等により、事業改善インセンティブが働く。加えて、複数の交通事業者が交通データを共有できるシステム整備等に取り組む場合は、当該データに基づくマーケティングを通じた収益改善が期待できる。併せて、エリア全体で黒字路線も含めて考慮した想定欠損額に対して、長期安定的な支援を可能にすべきである。

こうした支援制度の活用にあたっては、意欲ある地方公共団体と交通事業者が能動的に関わり、エリア全体でのサービスの提供について、適切な役割分担の下で運行委託等に係る取り決めを交わすことを求めることが適当である。その際、運行委託の是非、サービス水準の検討にあたって、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）の場を活用しつつ、地方公共団体が主体的に住民ニーズを的確に把握した上で、地域公共交通計画の策定段階で、交通事業者や関係者との協議を調えるべきである。

このような地域の合意を前提とした自治体から交通事業者への運行委託にあたっては、単なる価格競争ではなく、安全性、事業継続の安定性や改善能力、サービスの質、データ取得やそれに基づいた提案能力等を勘案して評価する公募型プロポーザル等により選定することが適切であり、期間中の運行実態については、デジタル技術・データの活用により適切なモニタリングを行い、複数年にわたる支援の妥当性をチェックすることが望ましい。日常的なコミュニケーションや情報共有とともに、こうした措置を通じて、地方公共団体と交通事業者との情報の非対称性を可能な限り解消し、データに基づく建設的な議論を促し、その結果、弾力的にサービス改善を行うための機動的なマネジメントを実施することが重要である。

(2) 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービスの展開

独占禁止法特例法は、利便性の高い地域交通サービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、国土交通大臣の認可によりカルテル規制を適用除外し、交通事業者間の連携の促進を図る共同経営を可能とした。特例法の適用有無に限らず、様々な交通事業者や交通モードの一体的な利用を可能とする取組を進める場合、鉄道、バス、タクシー等の交通機関に加え、超小型モビリティ、シェアサイクル等の新たなモビリティサービスも含めて利用者目線であらゆる輸送モードを一体的にとらえ、適材適所で導入しつつ、サービス提供者が相互に連携し共創することで、利便性の向上を図ることが必要である。

こうした共創にあたっては、多様な交通事業者が地域と一所懸命にコミュニケーションを行うことが重要である。法定協議会は共創のための場として機能

させることができ、さらに道路運送法体系の地域公共交通会議等と一体的に開催することで様々な機能を付加することができるものの、これまでは乗合バス以外の交通について必ずしも踏み込んだ議論ができていたわけではなかった。例えば、ローカル鉄道については、地域において古くから存在している広域的・基幹的インフラであり、所与のものとして捉えられる傾向にあるため、そのあり方について法定協議会で正面から協議されることが稀である。また、タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っていることから、地域交通の担い手として法定協議会への積極的な参画と、あり方に関する議論が期待される。

また、各社の事業の持続可能性を一層高めるためには、サービス面の連携だけではなく、GXに資するEV車両、再エネ充填、貯蔵施設等の普及も含め、車両等の共同調達等による規模の経済性、様々な輸送を束ねてコストカットを図る密度の経済性を追求すべきである。また、交通関連データは社会の共有財産であるという側面を持つことから、デジタル化の進んでいない中小・地方部の交通事業者も含め、データ取得のための環境整備を進め、そのオープン化や利活用の一層の促進を図るべきである。こうしたデジタル技術の活用(DX)を通じた移動サービス全体の効率化・高度化による生産性の向上、経営体力の強化や、場合によっては集約・統合を進めることも必要となる。特に、営業所・車庫等の輸送拠点の共有化、あるいは資産管理会社がこれらを保有する方式など、輸送に必要な施設等の新たな共有形態に係る検討は、経営の持続可能性を高める手法を提案する動きとして注目に値する。

【具体策】「共創」を進めるための環境整備等の推進

現行の地域公共交通支援制度においても、国は法定協議会の運営に係る経費の一部を補助しているが、乗合バス(コミュニティバス・デマンド交通等含む)以外の輸送モードのあり方について、地域公共交通計画に踏み込んで整理しているものはあまり見受けられないことから、地域交通に関して包括的に議論する場としての機能を十分に果たせていない場合が少なくない。このため、こうした輸送モードのあり方についても未来志向で議論し、共創を図るための環境整備等を推進すべきである。国は、上記のような、地域交通を持続可能な形態に転換するための取組を支援すべきである。

また、地域における交通事業者間の連携を効率的に推進するためにも、デジタル化の進んでいない中小・地方部事業者も含め、その基盤となる交通データ取得ツール等のシステム整備やデータ連携の高度化に向けた支援を行うべきである。

(3) 他分野を含めた共創：くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出

公共交通等の利用を促進するためには、移動の目的を生み出す施設整備などの都市政策との連携や、道路空間など公共交通機関に限らないあらゆる輸送モードに係る施設等との連携など、まちづくり・地域づくりの取組と十分に連携することが必要である。

また、「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」においては、本年3月に、医療・介護や子育て・教育、エネルギーなど他分野との連携を推進すべきとの提言が示された。近年、運賃収入と公的補助だけを原資とする従前のビジネスモデルでは地域交通が成り立たなくなった地域において、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、交通サービスの対価という形以外の収入を創出することを含め、必要な交通サービスを住民主体で再構築する兆しが見られている。交通事業者が他分野の事業者を巻き込み、また、移動の目的地となるような他分野の事業者からの提案等を契機として、互いに適切にリスク分担しながら、共創により地域交通をマネジメントすることで得られるメリットは大きい。具体的には、まさに前述の「ウェルカム交通」の発想により、これまで顕在化していなかったニーズの掘り起こしが進むこと、これまで関わることがなかった領域との連携で新たなビジネスチャンスが生じ、目的地となる施設等からの支援を得る等により、結果として交通の維持のための原資が強化されうることなどが挙げられる。また、そのような交通が生活支援サービスや物資輸送を合わせて担うことも考えられる。

一方で、創出された地域交通については、立ち上げ時の関係者が離れることで運営が困難となる場合が見受けられる。関係者が替わった後にも各地でくらしのために必要な交通が創出され持続される環境を整えることが重要である。

【具体策】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

国土交通省は今年度、交通を地域のくらしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、エネルギー、医療、教育など様々な分野との垣根を越えたプロジェクトの実証事業について、交通事業者との協議が調っていることや一定の安全性が担保されることを条件に、許可・登録不要の運送も対象に含め、支援措置を創設したところである。実証事業を通じて、事業スキームの構築やファイナンスに係る課題を整理しつつ、各地で必要なくらしのための交通が創出され、持続するよう、今後も同様の支援措置を講ずるべきである。

また、地域交通全体をニーズとシーズの両面からコーディネートできる人材の育成を目指した支援措置を講ずるべきである。その際、地方公共団体の職員、有識者やコンサルタント等のもとより、熱意をもって地域づくりに関わる他分野の人材やその団体に、交通分野でのノウハウを提供し育成することも、創出さ

れた地域交通を継続する上で効果的である。

(4) その他

本検討会においては、以下の指摘もなされたところである。

- 交通サービスの長期安定化を図る際には、複数年にわたる支援などにより将来にわたってサービスの提供を住民に対し約束するための工夫が必要ではないか。
- 法定協議会や地域公共交通計画の運用実態、スケールメリットが働きうる事業規模を把握し、地方公共団体の規模や地域交通の経営状況に応じて類型化するなど、既存制度の実効性を高める手法を検討すべきではないか。
- BRTが専用道等のインフラ整備によって高速性・定時性を発揮するなど、基幹的な交通機関がサービスを大きく改善することができれば、交通事業の中で新たなビジネスチャンスが生まれうるのではないか。
- バスとタクシーの区分、幹線補助とフィーダー補助の区分をはじめとして、現状の運輸事業の各事業区分や予算上の区分のあり方は、本提言が意図する地域交通の「リ・デザイン」を促進する立場から必要となる柔軟な事業形態の変更、新たなサービスの提供を可能とするものになっていないのではないか。
- 有意義な評価・分析のため、関連規則に定められた事業報告書等の必要なデータについて、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）等との連携も視野に入れ、情報としての信頼性確保、データ加工・分析を念頭に置いた様式设计、データ連携の高度化に向けた支援が必要ではないか。

4. まとめ

地域交通を今の形のまま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であり、本検討会における以上の議論に加え、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である。具体的には、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との間の「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求められる。これによって、個々の交通サービスや交通というセクターに着目した「部分最適」ではなく、地域交通の需要と供給が相互に合理化・創出され、さらには「エリア生活総合産業」の一環として地域交通が安定的に供給されるような「全体最適」への道が開かれる。

本コンセプトは、「デジタル田園都市国家構想」及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする「新しい資本主義」の実現にも資するものである。

今後、国土交通省にはこの提言に盛り込まれた検討の方向性に基づき、関係府省と、また関係部局間で緊密に連携し、具体的な制度設計を行い、早期の実現を目指すべきである。特に、新たな補助制度に関する事項については、令和5年度概算要求等へ適切に反映する必要がある。なお、デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、「従来とは異なる実効性ある支援等を実施する」（経済財政運営と改革の基本方針2022（令和4年6月閣議決定））観点からも、所要の財源措置を含め、予算編成過程において議論を深めていくことが重要である。

また、本検討会での検討の先には、「葉の交通」についてのさらに深い議論が必要である。特に、鉄道やバス、タクシーによる運送サービスが困難な地域においては、平成18年10月の道路運送法改正により措置された自家用有償旅客運送、及び許可・登録不要の運送なども活用しながら地域の足を確保する努力が続けられてきたが、今後も、交通事業者の輸送資源やノウハウも最大限活用しつつ、現場の声の把握やデジタル技術も活用したデータ取得等により地域のニーズを踏まえて、持続可能な「葉の交通」を支える新たな仕組みを検討していくことが重要である。

さらに、地域交通のリ・デザインにあたっては、まちづくり政策との融合及び予算事業等による一体的支援が必要であり、これらを通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組をさらに進化させていくことが重要である。

加えて、地域交通分野への PPP/PFI 等の活用や成果連動型の仕組みの導入など新たなファイナンスの可能性については、「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」の場を活用する等により、専門的に研究することが求められる。なお、金融機関との間では、資金調達における関係性に限らず、地域貢献やビジネスマッチング等の視点からも連携を深めるべきであり、そのあり方についても併せて研究することが期待される。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会
構成員名簿

【有識者（敬称略）】

（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
（交通政策課・地域交通課・モビリティサービス推進課）

【オブザーバー】

国土交通省 鉄道局 鉄道事業課
自動車局 旅客課
海事局 内航課

※ヒアリング対象（敬称略）

（地方公共団体）

臥雲 義尚 松本市長
千葉 繁 北海道 総合政策部 交通政策局長
山下 昭史 三豊市長
山本 龍 前橋市長

（交通事業者 等）

阿部 政貴 西日本鉄道株式会社 北九州グループ統括 部長代理
仮井 康裕 広島電鉄株式会社 代表取締役専務
北村 佳之 日本銀行 金融機構局金融高度化センター 企画役
木下 貴友 九州旅客鉄道株式会社 総合企画本部経営企画部
モビリティサービス推進室 室長
田中 亮一郎 第一交通産業株式会社 代表取締役社長
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
村瀬 茂高 WILLER 株式会社 代表取締役

（参考資料1）
「3つの共創」の取組に関する事例集

I . 官民共創

官民連携(PPP)による足の再編 ～まつもと公設民営バスの方角性～

「設」は行政が主体となり、
ルートや運行水準を設計(マネジメント)!!
運行を民間事業者に委託!!

1 現状と課題

- ・ 地域交通の運営には行き詰まり感
- ・ 一方、過度な自家用車依存構造はそのまま
⇒ 人口減少と高齢化によって問題が顕著化

危機感

地域公共交通活性化再生法(H19～)

市が主体的に関わり再編
・ 地域公共交通は単なる移動手段ではない
「社会インフラ」である⇒ 地域の多様な輸送資源を活用(R2)

2 将来のイメージ(松本地域公共交通計画)

「ラストワンマイル・地区内交通」

- 自家用有償旅客運送(白ナンバーの車)
- 小型車両による乗合デマンド交通 など



松本市内を走るバス

(令和4年1月現在)



路線バス(アルピコ交通)
【運行地区】松本市内



地域バス
【運行地区】
入山辺、中山、本郷、波田など



市営バス
【運行地区】奈川、四賀



タウンズニーカー
【運行地区】松本駅周辺



西部地域コミュニティバス
【運行地区】
島内、新村、南松本、新村、
梓川、波田、村井、平田

事業者間の連携強化

35路線・1,050km

5つのバス形態の官民連携

～公共交通を持続可能なものに～
※ エリア全体の再編
⇒ 松本市、山形村、朝日村の全エリアを対象に
⇒ 特定の1社に5年程度の運行委託を想定

【官民共創】 | ② 岐阜県岐阜市

- 岐阜市では、人口減少や高齢化の進展を受け、人口減少下のまちづくりを支える交通体系の実現、持続可能な地域公共交通の構築、運転士不足に伴う既存路線の維持への対応、新たな生活様式に合わせた交通サービスの対応といった課題がある。
- これらの課題に対処するため、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成、地域公共交通の利用促進、新技術の活用に取り組むことで、公共交通とまちづくりが連携した持続可能な地域公共交通の構築を目指している。

事業の内容

- ① **新庁舎開庁に伴うループ線の新設等**
 - ・JR 岐阜駅と岐阜市役所新庁舎を結ぶ、中心部を循環する系統（中心部ループ線）を新設
 - ・JR 岐阜駅と岐阜メモリアルセンターを循環する系統（市内ループ線）の新庁舎への接続区間を設ける再編
- ② **JR岐阜駅での路線分割及び一部路線の変更**

JR岐阜駅のトランジットセンターとしての機能を活かすため、JR岐阜駅を跨いで運行する路線分割（加納島線、加納南線）の検討を進める。
- ③ **平日昼間時間帯定額乗車券の販売**

利用の少ない時間帯などに使用可能な期間限定の割引サービス等の導入の検討を進める。

事業の効果

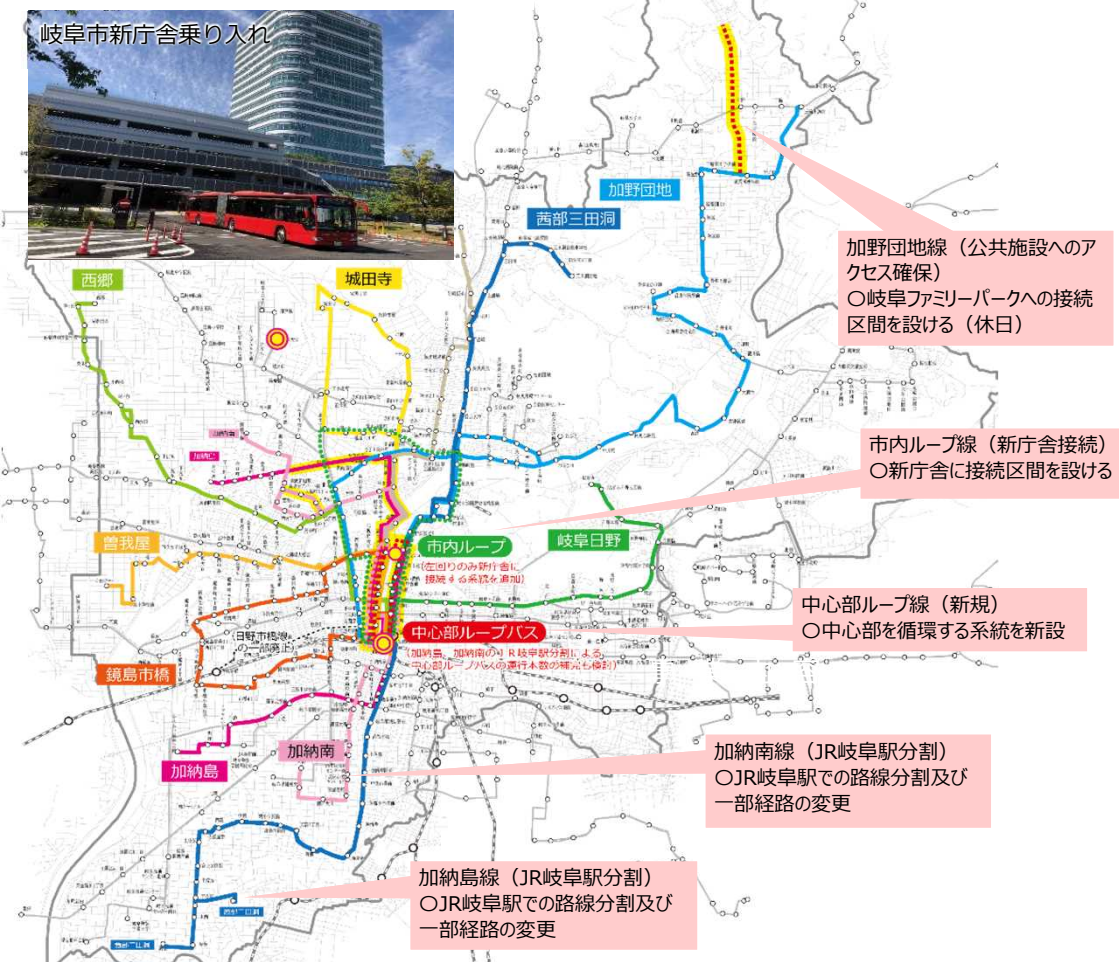
- ・**中心市街地の回遊性の向上**

中心市街地の移動を快適にし、都市全体の魅力を高めることで、利用者数の維持・改善や収支改善を図る。
- ・**路線分割による定時性・速達性の向上**

JR岐阜駅で路線分割することにより定時性・速達性の向上を図る。
- ・**公共交通の利用者数の維持・改善**

新たな券種を販売することにより、通勤・通学などの朝夕ピーク以外である平日昼間の時間帯の利用促進や、中心市街地へのアクセス向上と活性化を促し、外出機会を創出する。

■ 本計画での対象路線と再編内容



- ・作成自治体 岐阜県岐阜市
- ・事業実施区域 岐阜市
- ・事業実施予定期間 R3年度～R7年度

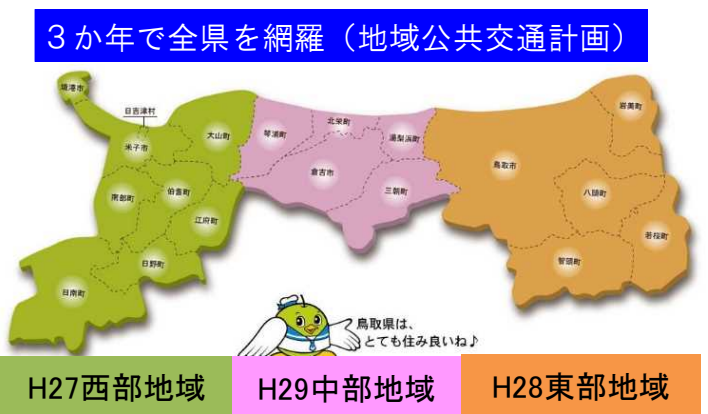
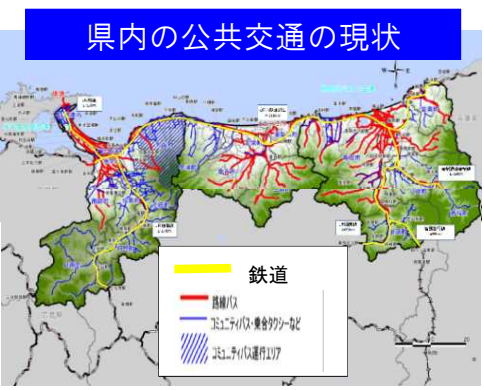
【官民共創】 | 一③ 鳥取県

全国で唯一、生活圏ごとに県内全域で地域公共交通計画を策定。また、地域のニーズにきめ細かく対応するため、バス中心だった県の支援制度の見直しや貨客混載、共助交通など、地域の輸送資源を最大限に活用すべく、「新たな地域交通体系≪鳥取モデル≫」の構築に取り組んでいる。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

●鳥取県はJR山陰本線を大動脈に、県境を跨ぐ智頭・因美線、伯備線、東中西の生活圏ごとに中心市(鳥取市・倉吉市・米子市)から放射線状にバス路線網が構築されているため、**生活圏ごとに市町村と共同して県内全域で地域公共交通計画を策定した。**



2. 創意工夫

●新たな地域交通体系≪鳥取モデル≫の構築
地域の輸送資源を最大限に活用するため、市町村のニーズに応じて、**共助交通・タクシー・バスを自由に組み合わせることができる新たな制度を創設した。**

《活用事例》大山町(町営バスの経営の多角化)

令和2年11月、大山町が佐川急便(株)と連携し、**町営デマンドバスを使用した貨客混載事業の実証運行を開始した。**自治体のデマンドバスを使用して**貨客混載で個人宅まで荷物を配送する取り組みは全国初の試み**であり、令和3年3月からは集荷サービスも開始している。

各地域公共交通計画が目指すもの

西部
【将来像】移動利便性の高い、調和のとれた公共交通環境の形成により、いつまでも安心して住み続けられる西部地域
【取り組み事例】
・商業施設、医療施設、駅をつなぐ市町村間循環線の創設
・幹線の効率化及び支線のデマンド化の実施

東部
【将来像】人々の暮らし、営みと交流を支える鉄道やバスを中心とした持続可能な公共交通網の形成により、いつまでも安心して住み続けられる東部地域
【取り組み事例】
・鳥取藩乗放題手形の対象拡大
・若桜鉄道の行き違い施設完成

中部
【将来像】生活地域を一体化する公共交通ネットワークの充実で暮らしやすさを実現し、いつまでも住み続けられる中部地域
【取り組み事例】
・高校への通学便の新設
・利便性向上のためのバスルート変更
・観光施設へのバス乗り入れ

3. 自立性・継続性

●共助交通を通じた人材育成事業 (鳥取県×日本財団共同プロジェクト)
米子市永江地区、大山町逢坂地区、倉吉市小田東区で**コミュニティ・カーシェアリング**の手法による共助交通モデルをスタートしたほか、**共助交通を立ち上げるためのマニュアル「ビタミン」を作成した。**

【官民共創】 | ④ 山形県南陽市

22年間、市内沖郷地区のほとんどが交通空白地帯だったが、地域住民自ら立ち上がり検討協議し、自分たちに必要な地域交通「おきタク」を導入。利用者の声を反映させ、需要に合わせた負担の少ない運行形態・地域住民の負担金により効率的な財政支出を実現し、持続可能なコンパクトパッケージを構築。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- 住民自ら立ち上がり地域住民全員を構成員と位置づけた協議会(当初は検討会)を設立し、視察、勉強会、アンケート調査を実施。検討開始から本格運行まで協議を21回行い、運行内容を入念に検討。
- 市交通担当がタクシー事業者等と調整、公民館が協議会の事務局となり住民主体の協議を後方からサポートし、共通認識を共に積み重ねたことで「おきタク」運行の土台を構築。



住民参加の勉強会の様子

2. 創意工夫

- 住民アンケートで高齢者小規模需要を把握し、乗合型交通では非効率な運行となることから、あえて「乗用タクシー」として運行し、利便性を確保。
- 需要に合ったサービスレベルを入念に協議し、経費、事業者の手間も含めた負担の少ない運行形態を創り上げた。さらには地区の負担金も合わせることで、より効率的な財政支出を実現し、協議会をバランサーとする持続可能なコンパクトパッケージを構築した。

3. 自立性・継続性

(1) 地域の支え合いの意識

- 対象者や利用の有無を問わず全世帯(2,513世帯)から負担金(200円/戸・年)を徴収し、継続性と住民の意識を向上。

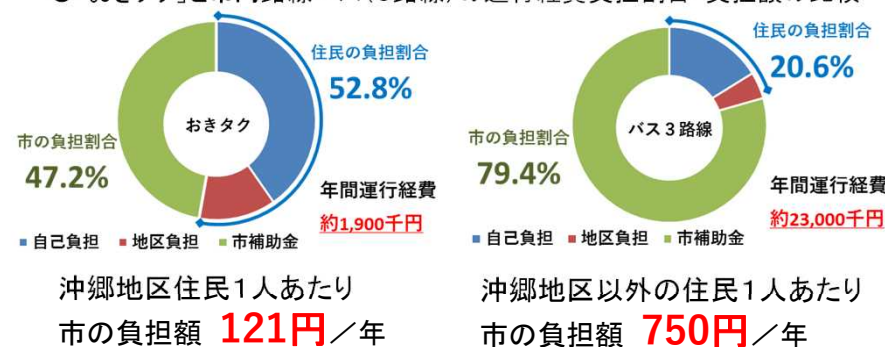
(2) 公共交通としてのタクシー事業者の維持存続

- 本事業でタクシーを利用することで事業者の収益の安定化にも寄与。タクシー事業者の存続により地域の交通インフラが維持され、観光等の一般利用者利便の維持継続が図られる。

●「おきタク」の概要

対象者	沖郷地区の60歳以上(利用登録が必要) 登録者以外の家族や知人も相乗りが可能
運行時間	平日8時から17時 ※前日予約
運行範囲	自宅とおきタクのりば間の移動
運賃	1乗車 500円(片道)
利用状況	医療66% 商業19% 金融5% 公共機関10%

●「おきタク」と市内路線バス(3路線)の運行経費負担割合・負担額の比較



II. 交通事業者間共創

【交通事業者間共創】II-① 徳島県南部地域(JR四国・徳島バス)

○ 徳島県南部地域（JR牟岐線の運行本数が少ない阿南駅以南）における公共交通利用者の利便性を確保するため、徳島バス(株)の運行する**高速バスについて、鉄道と並行して一般道を運行する一部区間において、途中乗降を可能としているところ**。今般、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、**当該区間における共通運賃・通し運賃の実現を内容とする共同経営を行う**。

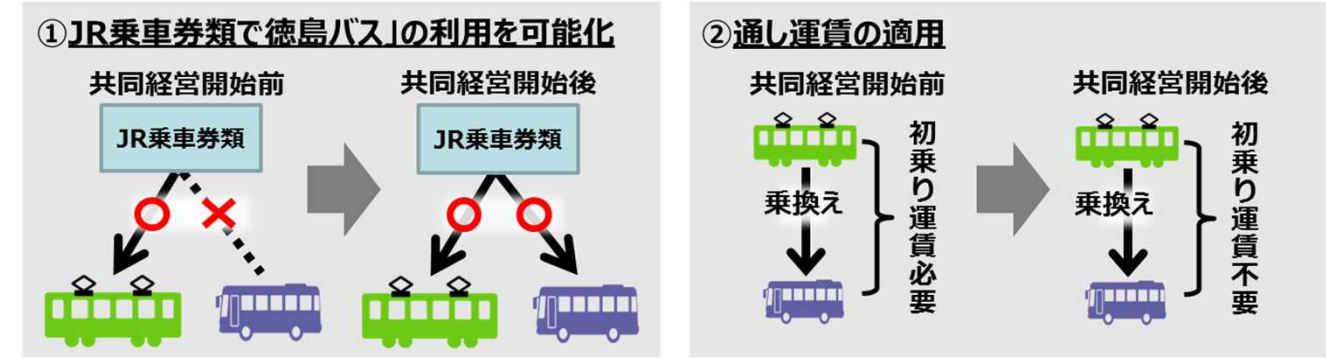
※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初。

取組の内容 共通運賃・通し運賃の設定

徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、JR牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券類による利用を実現。

- JR切符等でバスを利用可能とすることで**初乗り運賃が不要となる**。
- 事業者間での運賃差を埋める配分方法については、**徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払うこととする**。
- ・ 区 間 ：阿南～浅川

<取組イメージ>



取組の効果 利便性向上及び経営力の強化

- 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮される。
- 利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化される。



国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」を加工して作成

【交通事業者間共創】II-② 福岡県等(JR九州・西日本鉄道・第一交通)

■交通事業者が連携したMaaSの推進 ～“my route”の活用～

- ・トヨタ自動車、トヨタファイナンシャルサービスが開発・提供。
- ・福岡・北九州・宮崎・水俣・沖縄・佐賀・大分・横浜・富山・愛知で展開 約30万ダウンロード
- ・**JR九州・西鉄・第一交通を中心に各地の交通事業者と連携し九州・沖縄各県に展開。**
- ・**自社開発ではなくアライアンス**で進める（3社は利用料を支払い共に開発する「地域パートナー」）

ルート検索・提案・予約

様々な交通モードを組み合わせ、個人の希望にマッチするルートを検索。
検索結果からJR/高速バス/ANA/レンタカー/タクシー配車/シェアサイクルなどの予約・利用も可能。



デジタルチケットの発売

いつでもどこでもスマホで買えるデジタルチケット
画面がそのままチケットに

バス・鉄道乗車券
観光施設入場券
QRコード利用割引クーポンなど



イベント・スポット情報提供

るぶデータなどに掲載の全国の観光・お出かけ情報に加え、**地域と連携した「地域ならではの」情報を発信**



【交通事業者間共創】II-③ 熊本県熊本市

独占禁止法特例法による認可を受け、熊本市内の複数事業者が重複してバス路線を運行している区間を含む4方面のバス路線を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や運行便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整による待ち時間の平準化を図る共同経営を実現。

取組の概要

- ①旧3号線方面の最適化<植木・山鹿方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置、熊本駅方面の路線延伸（余剰の充当）
- ②川尻市道方面の最適化<川尻・松橋方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化
- ③産業道路・国体道路方面の最適化<長嶺方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統移譲に伴う定期券の継続措置
- ④旧57号線方面の最適化<楠・大津方面>
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸（余剰の充当）

取組の主体

九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

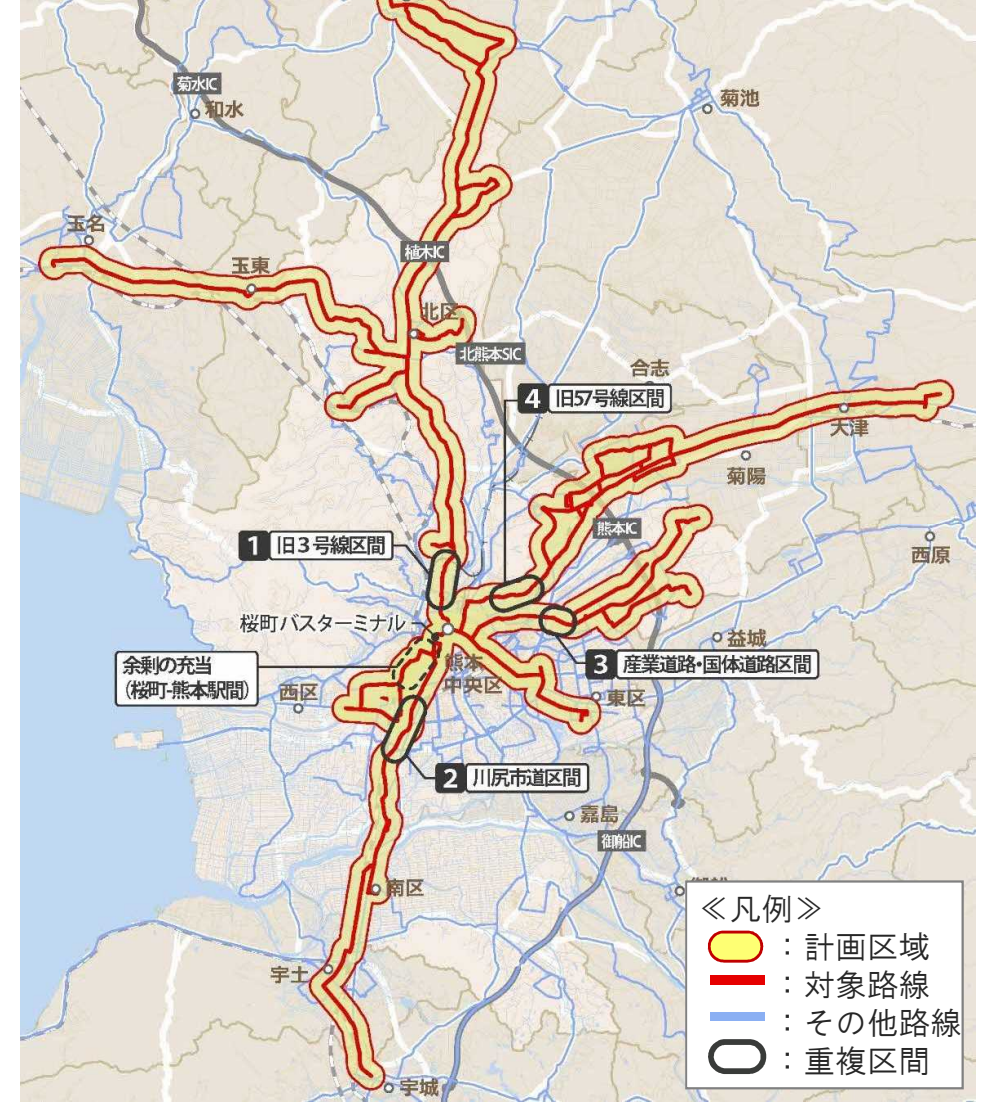
取組の期間

令和3年4月1日～令和6年3月31日までの3年間

取組の目標

- ①収益性・効率性の向上
重複区間の効率化等により、収益性は約31百万円/年の改善、サービス維持に必要な人員5.6人/日・車両4.7台/日の軽減
- ②サービス提供維持の目標
利用者利便の水準を維持しつつ、対象55系統のサービス維持

対象路線図

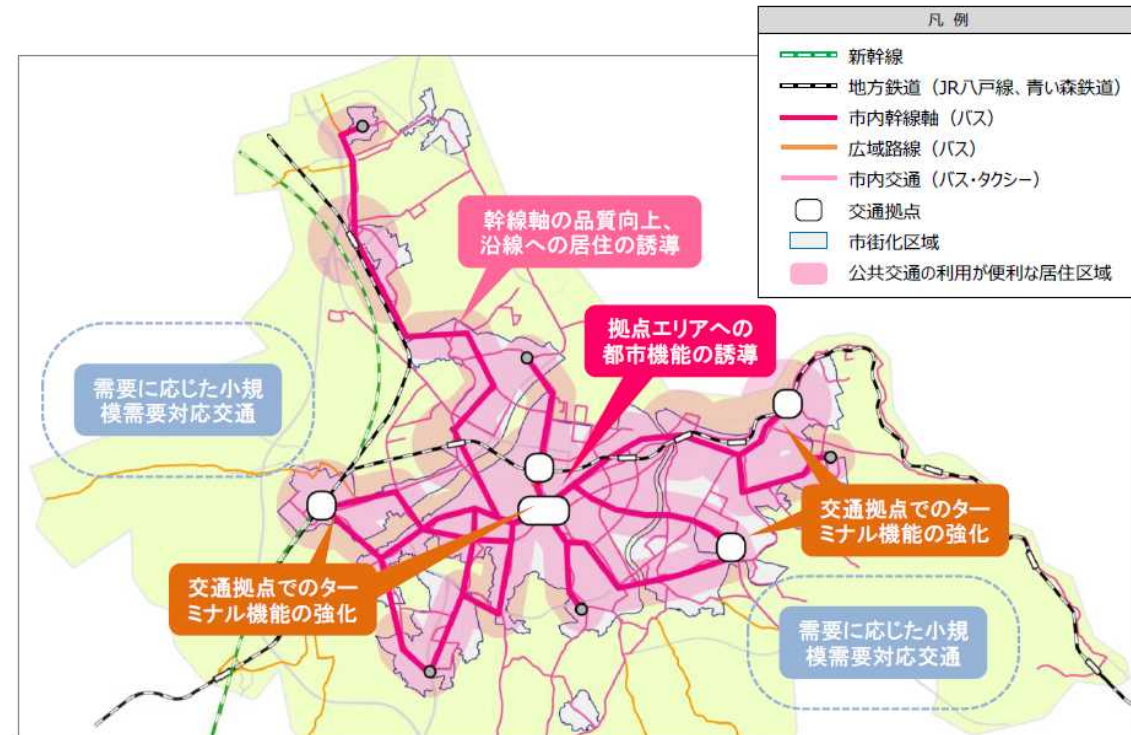


【交通事業者間共創】II-④ 青森県八戸市(八戸市営バス・南部バス)

■ 2つのバス事業者が運行する市街地の主要幹線軸について、ダイヤ(等間隔運行等)、運賃体系、情報提供等に連携して対応することとし、持続可能で使いやすい地域公共交通ネットワークを目指している。

高頻度サービスを提供する「市内幹線軸」		サービス品質を維持し向上させるための施策の検討			
幹線軸の名称	区 間	目標運行間隔	実施する施策		
①八戸駅幹線軸	中心街～八戸駅前 ※②と③の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス	
②田面木幹線軸	中心街～田面木	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス	
③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	20分間隔	等間隔運行	市営バス	
④湊方面幹線軸	中心街～労災病院通 ※⑤と⑥の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	等間隔運行	市営バス	
⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	20分間隔	等間隔運行	市営バス	
⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	20分間隔	等間隔運行	市営バス	
⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	20分間隔	等間隔運行	市営バス	
⑧八太郎幹線軸	中心街～八太郎	20分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス	
⑨市民病院・田向幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(市民病院まわり)	20分間隔	等間隔運行	市営バス	
⑩旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(国道まわり)	20分以内	高頻度運行	市営バス	
準幹線	⑪ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュータウン	30分間隔	パターンダイヤ	市営バス
	⑫多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	30分間隔	パターンダイヤ	市営バス

図 「市内幹線軸」の等間隔運行・共同運行の継続



III. 他分野共創

【他分野共創】Ⅲ-① 群馬県前橋市

【介護×交通】

群馬県前橋市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 前橋地区タクシー協議会(加盟9社)
共創パートナー : 全国介護事業者連盟群馬県支部

取組の内容

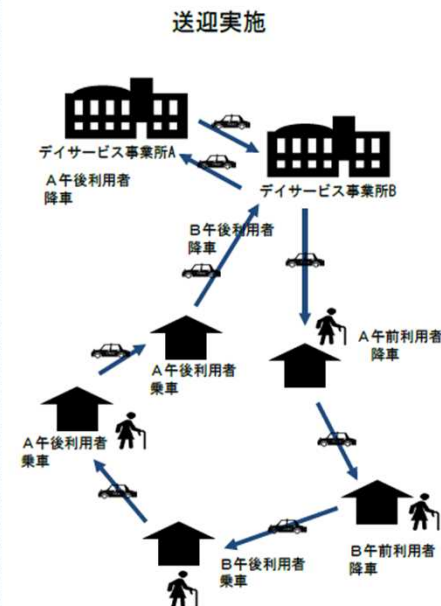
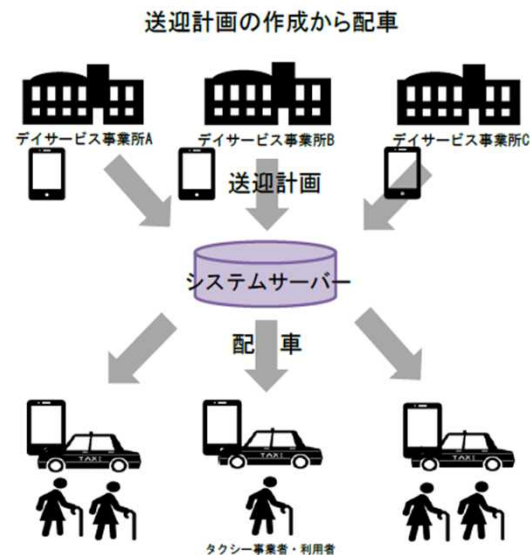
タクシー事業者と福祉事業者が連携し、デジタル技術を活用した配車システムを導入しつつ、送迎業務を効率化する。

取組により目指す内容

タクシー事業者においては定量的業務の確保による経営基盤の強化を、介護事業者においては送迎委託により効率化を図り、人材確保とサービスの充実を図る。

【事業スキーム】

介護人材の確保と介護サービス充実を目的とし、デイサービス事業所において負担となっている送迎業務をタクシー事業者に委託をする。通所者の通所送迎以外の買物支援等の在り方についても検討を行う。タクシー事業者への定量的な業務が確保でき、経営基盤を強化する。



【他分野共創】Ⅲ－② 香川県三豊市

【エネルギー等×交通】 香川県三豊市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 西讃観光(株) 等
共創パートナー : 瀬戸内ビレッジ(株)、自然電力(株) 等

取組の内容

地域のオンデマンド共有交通を、市民大学やエネルギー事業者など、地域のステークスホルダーにより運営し、交通以外の事業との連携による収益を見込めるモデルを構築する。

取組により目指す内容

買い物や教育、エネルギー等、地域の暮らしのサービスと交通サービスを掛け合わせた月額サブスクリプションプランを作り、利用者と地域事業者のニーズを踏まえた持続可能な仕組みを構築する。

【Mobiについて】

Concept (コンセプト)



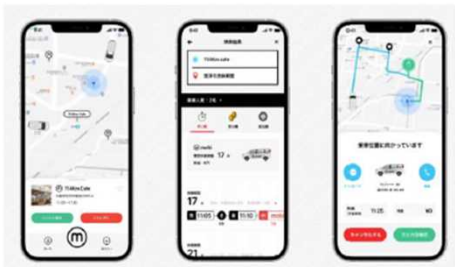
呼べばすぐ来る、エリア定額乗り放題

Community Mobility

(コミュニティモビリティ)

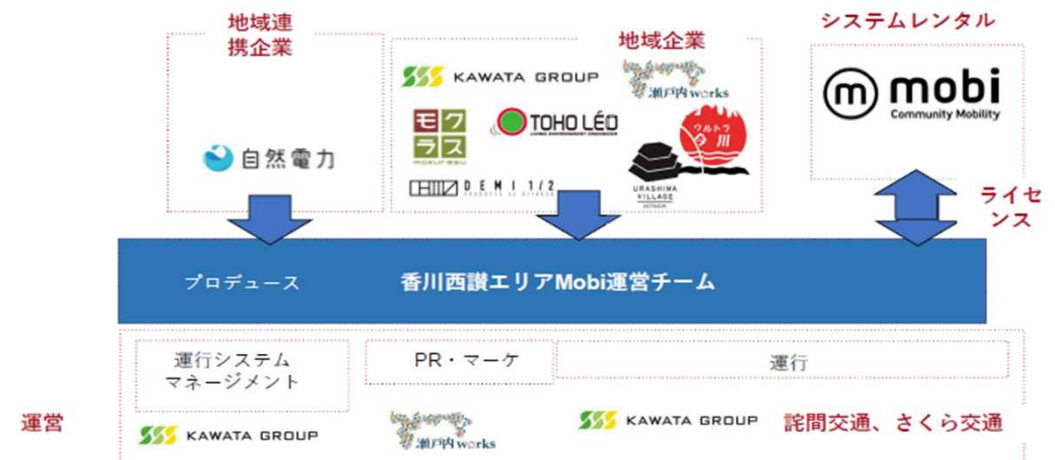
人とひと、人とまちをつなぐ
豊かで、より健康的な暮らし
地域の安心と、環境にやさしい

すべての人に優しく思いやりのある移動が
人とひとのふれあいや出会いを増やし
街に新たな文化を生む



【事業スキーム】

体制図



【他分野共創】Ⅲ-③ 富山県朝日町

【教育×交通】

富山県朝日町における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 富山県朝日町
共創パートナー : (有)黒東自動車商会、(有)あさひふるさと創造社、(株)博報堂

取組の内容

地域最大の習い事事業者と連携のうえ、LINEを活用したマッチングプラットフォームを構築し、スイミング教室コミュニティ内の親同士の助け合い送迎サービス（こどもノッカル）を実施する。

取組により目指す内容

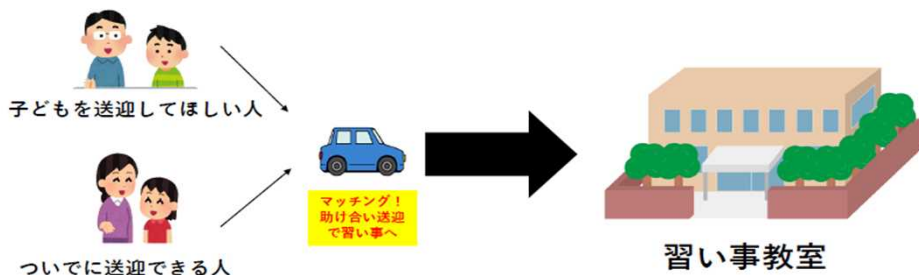
既に同町で本格運行されている「ノッカルあさひまち」の仕組みやノウハウを活用しつつ、将来的に町内全域の習い事事業者や施設と連携し、あらゆる習い事に対象を拡大したサービスにしていくことで、子どもの移動手段の持続可能性を高めていく。

【事業スキーム】

本施策で実施するサービス

子どもの習い事送迎サービス“こどもノッカル”

地域の習い事事業者と共創し、朝日町の子供の送迎課題を解決



共助・共創によって習い事送迎の課題を解決し、朝日町の共助・共創コミュニティをさらに広げる

共創による課題解決

住民×行政・交通事業者×習い事施設が連携し作る、助け合い送迎サービス
助け合いによって親の送迎の負担を減らし、習い事への移動手段を確保する



全員が共創して、こどもノッカルを作り、子育て層の移動・くらしの課題を解決

【他分野共創】Ⅲ－④ 北海道帯広市

【医療等×交通】 北海道帯広市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 十勝バス株式会社
共創パートナー : 十勝ヘルスケアクリニック、KPMGモビリティ研究所 等

取組の内容

共創拠点となるミニバスターミナル（にぎわいターミナル（以下NT））を整備し、地元医療機関等と連携したNTにおける簡易健康診断や、貨客混載バスの運行等を実施する。

取組により目指す内容

「葉の交通（オンデマンドバス等）」と「枝の交通（路線バス）」の結節点（NT）を共創拠点にすることで、そこでの人流を生み出しつつ、医療（健康診断/医療情報発信）や農業（貨客混載/販売）といった、他分野における地域課題の解決を図る。

【事業スキーム】

ファースト・ラストワンマイルの移動を支える「葉の交通」（AIオンデマンド等）と効率よくたくさんの方の移動を支える「枝の交通」（路線バス等）の間に人流を生み出し、地域の課題を解決するために、結節点であるバス停の機能を再定義し再構築することが求められる。
にぎわいターミナルの筐体は、設置場所や住民特性等の要件によりフルスペックからミニマムスペックまで複数の仕様があるものとする。

にぎわいターミナルの機能・役割（定義・一部）

バスも停まれる

路線バスやAIオンデマンドバス以外にもシェアライドや自家用車が停まれるようにし、様々なファーストライドと路線バスを結節していく。

バス利用者以外にも使える

バスに乗らない人にも開放し、路線バスを身近に感じてもらうとともに、買い物や飲食を楽しんでもらったり、思い立ってバスに乗ってもらうきっかけを作っていく。

目的地が見つかる

利用者にとって有益な情報を提供することで、たとえば途中下車をしてみたり、ひと足伸ばしてみたり、移動のきっかけを創出する。

街の安心を作る

AED、非常時浄水器や発電機、備蓄食料などの防災装備や、犯罪抑制や通報機能などの安心設備を設置し、街に安全をもたらしていく。

待ち時間が楽しく快適

快適かつ安全に過ごせる建屋を構築し、コミュニティスペースやちょっとした本棚などを実装することで、バス停で待つことが楽しくなる。

新しい収益源

ミニマルシェアカフェなど、物販や飲食サービスの提供や、スポンサーモデルの採用により、コストだったバス停が路線バス事業者の新たな収益源となる。

要件別 にぎわいターミナル筐体

■フルスペック（設置スペースがあり利用客が見込めるエリアに設置）



■ミドルスペック（路線上かつコンビニエンスストアなど連携が見込める施設に設置）



【実施区域】



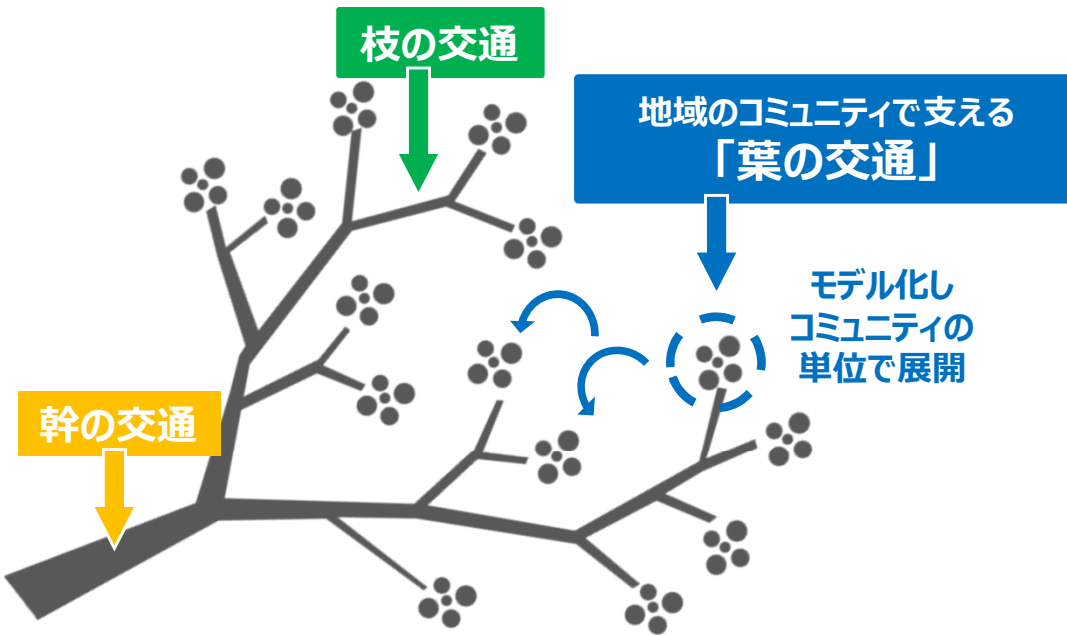
（参考資料2）

**「アフターコロナ時代に向けた地域交通の
共創に関する研究会」について**

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

- 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月にキックオフし、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

【事務局】

国土交通省 総合政策局
公共交通・物流政策部門 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



アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン

ー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ー

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**

子育て・教育 × 交通



垣根を越えた
「共創」の実践へ

エネルギー × 交通



医療・介護 × 交通



交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、**様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えたプロジェクトを募集します！**
【「共創モデル実証プロジェクト」として4月から募集、審査・選定し、実証運行の経費等を支援】