

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 検討会の設置について

令和4年3月31日(木)



公共交通利用促進ゆるキャラ
のりたろう

- 従来からの人口減少・少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要がかつてないほどに減少。**交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難**となっており、このままでは、**あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」**が起きかねない。

本検討会の出発点

地域公共交通活性化再生法（令和2年改正）の趣旨であり、交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）に掲げられた3つの政策方向性「**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**」に基づき、**コロナ禍という未曾有の危機を経て、「共創」という新しいコンセプトのもと、これらの実効性を高めるために必要な制度的手当を検討する。**

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3年11月設置）

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4年3月に中間整理。

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。

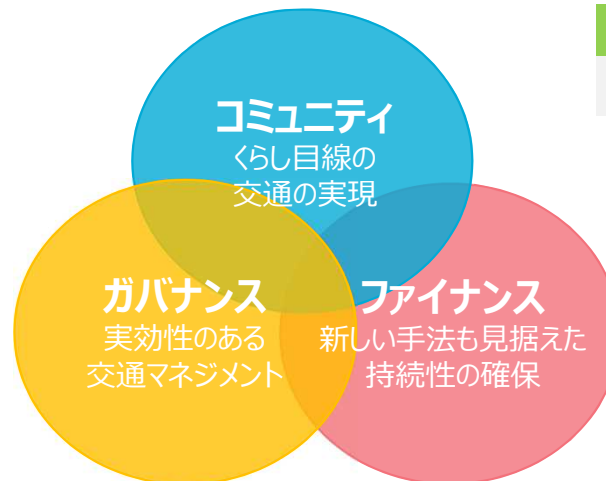
メンバー

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

中間整理

令和4年3月30日に提言、令和4年度も研究会を継続

【提言の3つの柱】



【アフターコロナ地域交通のミッション】

共創型交通への転換

官民や分野の垣根を越えた取組を推進

エネルギー

医療・介護



子育て・教育

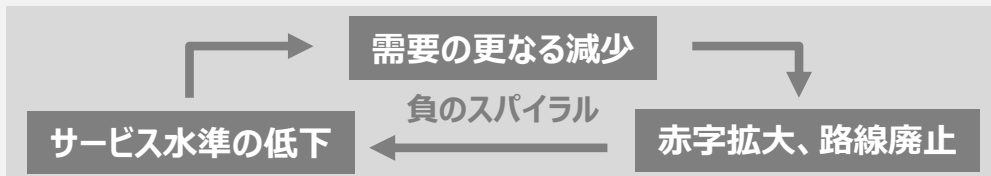


アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」について

- 住民の豊かなくらしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、**人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新の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」（刷新・再設計）する方策**を探る。

①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化

・旺盛な需要のもとで、交通事業者が独自にサービス水準を設定し運行する仕組みは、**人口減少等が進み、需要が大幅に減少する状況下で困難**に。地域公共交通活性化再生法や欠損額の補助で対応してきたものの、**負のスパイラルを避けられず、コロナ禍で危機的状況**に。



・意欲ある地域では、こうした状況の打破のため、**公的主体と民間事業者が能動的に連携して、望ましいサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、公的主体による効率的な支援のもと、交通事業者は改善インセンティブが働く状態で運行を担うようにすることで、持続可能性を高める動き**が出ており、これを後押しすることが必要ではないか。

・MaaSや自動運転など最新のデジタル技術等を中長期・安定的に実装するには、地域の魅力向上や地域活性化に加えて、**地域社会になじむ形で、生活の利便性向上を図るためのアプローチ**が必要ではないか。

②交通事業者相互間の共創：モードの垣根を超えた交通サービスの展開

・独占禁止法特例法（令和2年制定）により、**利便性の高いサービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除外し、交通事業者相互の共創の促進を図る共同経営が可能**に。

・乗合バス事業者間だけでなく、**並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチ**が必要ではないか。

③他分野を含めた共創：くらしに関わる産業領域一体での交通創出

・需要の減少により、**運賃収入だけを原資とした従前のビジネスモデルでは成り立たず、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、地域に必要な交通を住民主体で再構築する兆し**が見られている。

・交通事業者がくらしに関わる地元の企業等と適切にリスク分担し、サービスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、**既存の枠組みとは異なる方法でくらしのための交通を創出するアプローチ**が必要ではないか。

交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化について

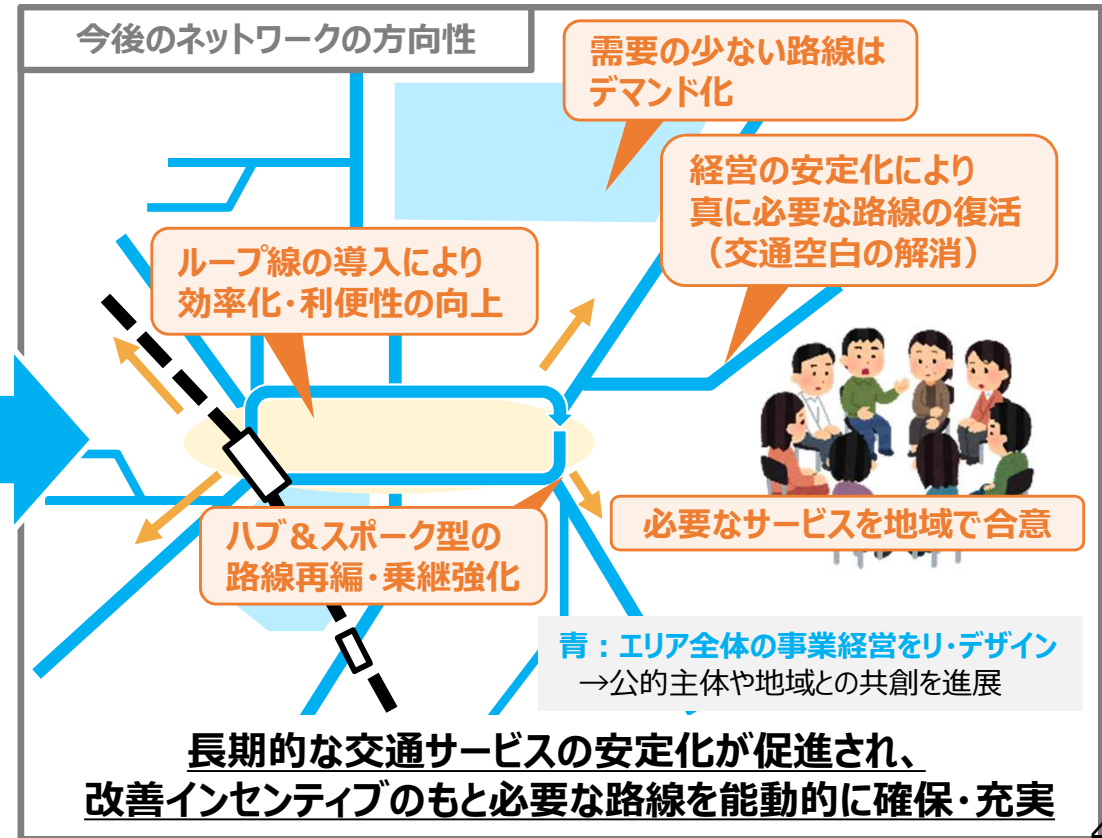
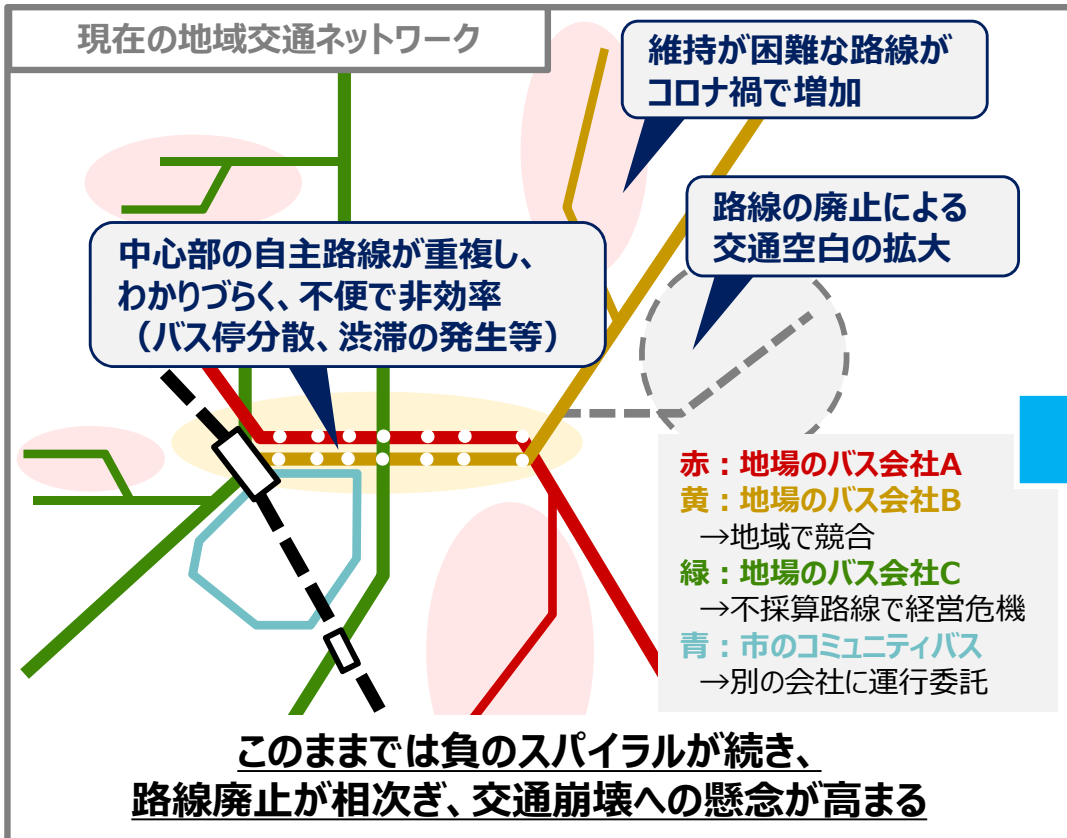
○ **交通事業者の経営が一層悪化し、危機的な状況。** 公的主体と交通事業者が能動的に関わり、**一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する方策について検討**する。

現在

- ・交通事業者が、原則として独自にサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、運送サービスを提供している
- ・交通事業者への支援は単年度で個別路線ごとの実績に応じた赤字補填であり、そのままでは事業改善が見込まれない。
- ・地域公共交通活性化再生法を工夫して活用した取組も、自治体が対応できる範囲にも限界がある。

検討の方向性（イメージ）

- ・公的主体が一定エリアで真に必要なサービス水準を地域ぐるみでデザインすることにより、**地域交通体系の全体最適化**を図るべきではないか。
- ・交通事業者の意欲を引き出すため、例えば、**事業改善により生まれた余剰の一部を交通事業者の収入とするインセンティブ**を設定すべきではないか。
- ・デジタルへの投資、積極的な採用に向けた**経営の安定化**のため、例えば、公的主体と交通事業者で**サービス提供を複数年で契約**すべきではないか。



②交通事業者相互間の共創 モードの垣根を超えた交通サービスの展開について

- 並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、**モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチを検討**する。

例：徳島県南部における共同経営計画（令和3年3月認可）

取組の背景

J R 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。**

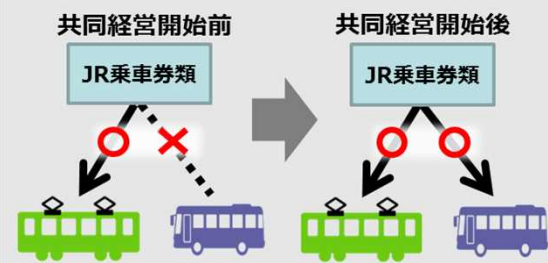
共同経営の内容 共通運賃・通し運賃の設定及び収入調整

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、**独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可により、J R 牟岐線に並行して運行する徳島バスの J R 乗車券類による利用を実現。**

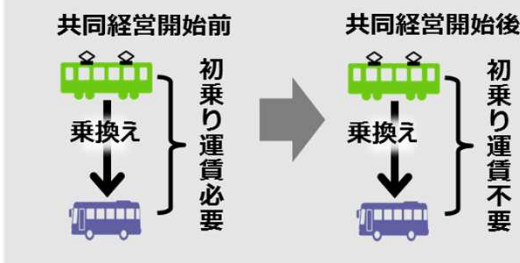
- J R 乗車券類でバスを利用可能とするほか、**初乗り運賃が不要**となる。
- J R 乗車券類による徳島バス「室戸・生見・阿南大阪線」利用時の収益は 1 : 1 で分配することとし、**運賃プール**を行うJR四国から徳島バスに配分。
- ・ 区 間 ： 阿南～浅川

<取組イメージ>

① JR乗車券類で徳島バス利用を可能化



② 通し運賃の適用



取組の効果 利便性の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。



③他分野を含めた共創 くらしに関わる産業領域一体での交通創出について

- くらしに関わる地元の企業や住民と適切にリスクを分担し、交通事業者が移動サービスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、既存の枠組みとは異なる方法でくらしのための交通を創出するアプローチを検討する。

例：香川県三豊市における検討内容

市域ほぼ全域に地場の路線バス事業者が存在せず、近年高まる観光ニーズへの対応や生活交通に大きな課題。

現在

父母ヶ浜の観光活性化に伴うサービス導入

「行きたいときに 行きたいところへ 行けるまち」を掲げ、住民のくらしを豊かにするため、「ちょい乗り」サービスを地元企業で「共創」して支える仕組みづくりを図り、実証実験をスタート。

■ 父母ヶ浜

潮が引いた干潮時の夕暮れには、南米ボリビアの「ウユニ塩湖」のような写真が撮れると話題の新たな観光地



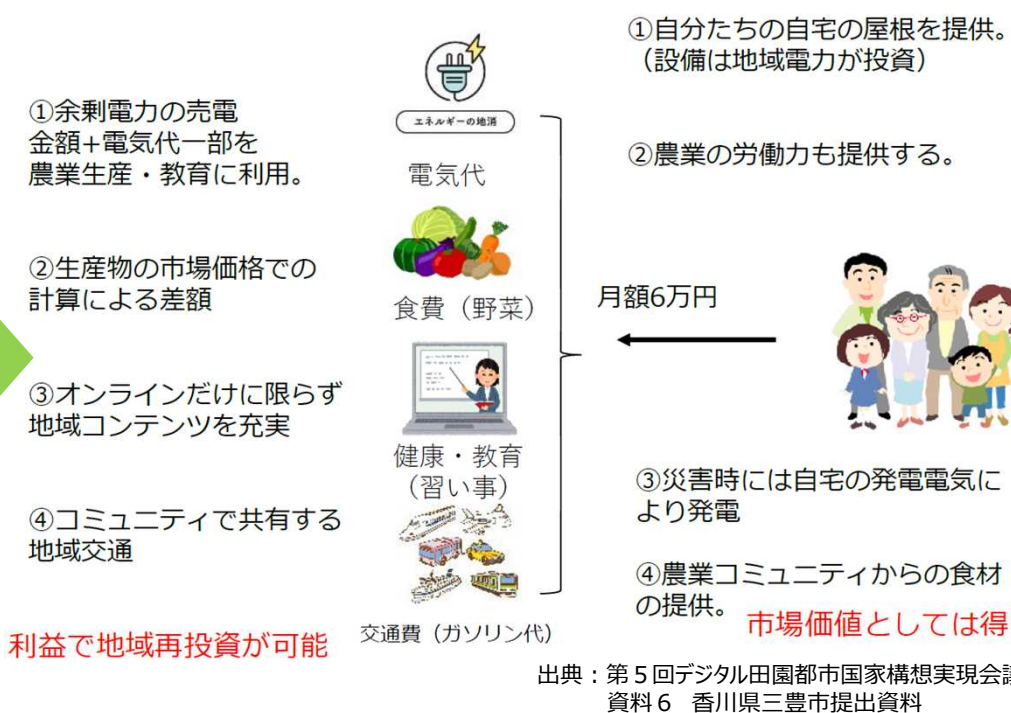
出典：三豊市HP

観光振興をきっかけとして、周囲にはカフェなどの出店が相次ぎ、移住、ワーケーションが進展

地域の生活・観光のための移動手段の確保が大きな課題に
地域に根付いた「ここにはないものは自分たちで創り出す」という精神で、
様々な産業の地元企業が共同で移動サービスを企画、誘客を促進

三豊市の目指す姿

ミニマムグリッドモデル



地域のくらしに必要なベーシックインフラを一括で提供
利益を地域に還元

○ 本検討会のスケジュールは以下のとおり。

3月31日（木）	第一回検討会 <ul style="list-style-type: none">・検討会の設置について・地域公共交通の現況について・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について
4月中旬（予定）	第二回検討会（ヒアリング） <ul style="list-style-type: none">・ヒアリングを実施
5月上旬（予定）	第三回検討会（ヒアリング） <ul style="list-style-type: none">・ヒアリングを実施・論点整理
5月下旬（予定）	第四回検討会（中間とりまとめ案の検討） <ul style="list-style-type: none">・中間取りまとめ案の提示、議論
6月中（予定）	第五回検討会（中間とりまとめ）



今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

※会議は原則非公開

※国土交通省鉄道局「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2月設置、7月とりまとめを予定）における議論と連携