

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 ヒアリング結果

- 昨年度（R3.11月～R4.3月）、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、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議論し、中間整理として取りまとめた。
- 従前の地域交通を担ってきた事業者、及び行政や学識経験者などの関係者、加えて、交通×〇〇にあたる、新たな分野の事業者に対して、中間整理についての率直な意見、これからの時代の地域交通の意義について、幅広くヒアリングを実施した。

ヒアリング対象者（敬称略）

属性	氏名	役職
学識経験者	村上 早紀子	福島大学経済経営学類准教授
	板谷 和也	流通経済大学経済学部教授
自治体	細谷 精一	群馬県前橋市交通政策担当部長
	長尾 弘巳	岐阜県加茂郡白川町 企画課長
交通事業者	村瀬 茂高	WILLER（株）代表取締役社長
	石橋 孝三	（株）光タクシー 代表取締役社長
	佐々木 忠弘	京浜急行電鉄（株）生活事業創造本部まちづくり統括部課長
他事業者	飯田 浩司	（株）ニッポン放送・アナウンサー
	成田 智哉	ミーツ（株）代表取締役社長・CEO



ヒアリング内容

自身で、アフターコロナ前後で移動・交通にどのような考え方の変化を感じましたか？

コミュニティ・ガバナンス・ファイナンス、それぞれの切り口で交通を調査することについて

共創型交通（その他、中間整理）について意見・感想・期待することは？

共創型交通（その他、中間整理）について意見・感想・期待することは？

あなたの事業者・業界は、どのように共創型交通に参画する可能性が考えられますか？

2040年（約20年後）の移動・交通の未来は、どうあるべきか？どうなっていて欲しいですか？



自身で、アフターコロナ前後で移動・交通にどのような考え方の変化を感じましたか？

- ニュース番組などを担当していて、交通業界はとにかく心配だというイメージである。当初は、都心に居住しているとそんなに影響がないのかなと思っていたのだが、以前よりも終電の繰り上げや、タクシーの減車の影響を自らで感じるが増えた。（飯田浩司さん）
- 今後のタクシーは自家用車移動が可能でありながら任意でタクシーを選択できる人達の「自家用車の補完形態」から徐々に退いて行き、タクシーを使わざるを得ない人達が使おうとする時に「そこに存在する」インフラであらねばならないと考えを改めた。（石橋孝三さん）
- 人間関係を構築する際には直接に会うことが不可欠だと考える。そうした側面を考慮すると、外出することの重要性は今後も変わらないと考えた。私は不要な外出が減る傾向は今後も継続すると予測しているので、今後の外出・交通の全体としてのボリュームは、コロナ前より若干減少するであろうと思う。（板谷和也さん）
- リモートワークやオンラインショッピング定着により、移動需要自体が大幅に減少した。新たなライフスタイル定着によりコロナ前の水準には戻らない。将来予測では人口動態などから予見されていたことだが、コロナ禍により一気に実現、定着した。（佐々木忠弘さん）
- 会社で他拠点あるシェアオフィスと契約していることも、どこでも仕事ができる環境になったことの一つの要因で、印刷スポットとしても機能した。報連相をテキストベースで行うことで、各自の仕事が見える化し、逆に仕事ぶりが良くわかるようになった。（佐々木忠弘さん）

自身で、アフターコロナ前後で移動・交通にどのような考え方の変化を感じましたか？

- コロナ禍であっても、医療機関や生活必需品の購買など移動を余儀なくされる交通弱者は必ずおり、生活の基盤である公共交通の必要性について改めて強く感じた。（長尾弘巳さん）
- 都心からの視察・移住が増えている。中には、運転免許を持たずに移住してくる人もいて、公共交通が乏しい場所で苦労している事例も目にする。（成田智哉さん）
- 地方においては、テレワークもそれほど実施されていないため、ビジネス出張者、観光利用者など外部から訪れる利用者の減少並びにイベントの開催がないことなどが減少の原因と認識している。公共交通を避けているということではなく、社会経済活動の変化によることが大きいと考える。（細谷精一さん）
- 学会や研究会のオンライン参加が激増した。さらには研究に必要なヒアリング調査を、オンラインで対応いただくことがあった。そうした意味では、移動・交通に伴う体力的かつ金銭的コストの削減にも至っているといえる。（村上早紀子さん）
- 生活に必要な通勤通学や買い物、通院等の生活に必要な移動を確保することにプラスして、新たな体験や出会いがあふれる自由な移動が提供されることで、新たなライフスタイルが創造される。（村瀬茂高さん）

コミュニティ・ガバナンス・ファイナンス、それぞれの切り口で交通を調査することについて

- 交通事業の関連法規については、とても細かく定められており、できることできないことが決められていると思うが、一般の利用者に少し説明・分かりやすくするだけでも、交通業界に対する印象は全く変わってくると思う。（飯田浩司さん）
- 当該地域が必要としている交通が、ビジネス・インフラ・福祉なのか、そこを決めずにコミュニティ・ガバナンス・ファイナンスそれぞれのスコープで調査するのは困難だと思う。（石橋孝三さん）
- コミュニティについては、教育、医療、福祉、商業等の交通と深い関係のある分野に対して交通に関わる調査を行うことは、これまで見えていなかったニーズを把握するという側面で有効と思う。これに加え、これまでも各地の交通事業者は交通以外の様々な事業を兼業することで経営を維持している部分があり、この実態を改めて整理するのもよい。（板谷和也さん）
- 地域交通や自治体との連携において現場で起こっている現状の課題について、全般的に非常に適切に分析されており、地域で交通とエリアマネジメントを担当する者として、共感できる内容や提言が多く感じた。（佐々木忠弘さん）
- ガバナンスという観点では、市町村の行政区域と生活圏が一致しないという中において、隣接する市町村の協議会とより連携するための話し合いを行うことができれば、よりよい交通のベストミックスが実現可能となりウィンウィンの関係性になる部分もあるのではないかと考えている（長尾弘巳さん）

コミュニティ・ガバナンス・ファイナンス、それぞれの切り口で交通を調査することについて

- ファイナンスについては、交通事業者が厳しい状況に置かれているのは承知しているが、自社のリソースを把握したうえで稼ぎ所となる新規事業を作ってポートフォリオを再構築していく必要があると感じる。交通事業の中でも、自助努力で稼がなければならない部分とインフラとして公共が維持する部分を切り分けて、公助も活用しながら地域交通を守っていくべきと考える。
(成田智哉さん)
- ガバナンスについて、交通事業者・行政以外を取り込む必要性はもともと感じていた。法定協議会や公共交通会議では法に基づいて委員を選定しているものの、普段から移動のことを業務としていない委員が多い中、なかなか活発な議論となりにくいため、このような調査・検討を行うことは必要と考える。(細谷精一さん)
- いずれも地域交通の「共創」を図る上で重要な切り口であるといえる。中間整理で取り上げられている山形県南陽市「おきタク」は、自身も調査に伺った経緯があるが、運行にあたっては市補助金のみならず、自己負担金・地区負担金をもって費用に充てられている。また、将来への備えとして基金も積み立てられている。(村上早紀子さん)
- ガバナンスが短期間での普及や事業化を可能にする。一旦始めてしまうとなかなか止められないという風土が日本にはあるが、新しいサービスを適正に評価して止める判断もできるようにしないと、新しいサービスが始める土壌とならない。また、評価にあたっては、地域色も考慮することが重要。
(村瀬茂高さん)

共創型交通（その他、中間整理）について意見・感想・期待することは？

- 中間整理概要の中に、交通専業で維持していくのではなく、兼業を通じまちづくりに対して事業を行っていく事例がこれだけあるのは驚いた。（飯田浩司さん）
- 従来とは逆の出発点を設け、都市政策としてではなく「外出に依る健康寿命伸張」という観点で厚生財源を元に地域交通を組み立て、インフラの領域が乗っかり、事業者がビジネスする形であれば可能かもしれない。（石橋孝三さん）
- 共創という言葉を通じて議論された内容を読む限り、交通以外の様々な分野における交通ニーズを抽出することが最大のミッションと感じる。本来、事業採算性が確保できている場合には交通事業者が自らの創意工夫で行うべきところ、利用者数が少ないために事業者側で積極的に取り組むことが困難である為に政府主導で声掛けしていくという事だろうと感じた。（板谷和也さん）
- 地域からの協賛などについてはアイデアとしては以前からあるが、実際に資金を出してもらうこと、さらにそれを継続することは相当困難であることが考えられることから、より研究が必要だと考える。（佐々木忠弘さん）
- 住民にとって、行政区域と生活圏は必ずしも一致しておらず、交通事業者の既得権域を超えた地域交通のベストミックスを考える必要がある。一つの協議会だけでは利便性の向上を図ることに限界があり、現状では隣接する協議会の連携もできていない。（長尾弘巳さん）

共創型交通（その他、中間整理）について意見・感想・期待することは？

- 道路運送法の縛りの中で連携していくことにやや難しさを感じている。利用者以外に収益減が発生し、事務方の負担もある中、運賃や車両の取扱いについて、柔軟に取り扱えるようになると共創が進みやすくなるのではないか。（細谷精一さん）
- 例えば商業や金融、福祉、教育など、交通事業者以外の分野とも連携し、各分野が専門性を発揮していくことで、地域交通を進展させていくということが望まれるが、そのためには、各分野の役割や期待される成果を明確にしていく必要がある。（村上早紀子さん）
- 共創型交通の進展により何を達成するかが重要であり、これは供給側と需要側それぞれの視点から考えられる。供給側は、各分野が連携することで、これまでの垣根を超えたサービス提供といった点が期待される。一方で需要側である住民や地域は、外出機会の創出や、安心した暮らしの実現、地域経済の活性化などが挙げられるであろう。（村上早紀子さん）
- 自治体（有識者が牽引サポート）が中心となり、生活者や地元企業の経営者、介護、医療、教育、環境関係者、交通事業者がワークショップなどで意見を出し合い、暮らしに必要な移動サービスの姿を実現するマスタープランを作成すべき。そこから生まれたマスタープランを自治体と交通事業者が一体となり実現していき、その過程を生活者に可視化していくべき。（村瀬茂高さん）

あなたの事業者・業界は、どのように共創型交通に参画する可能性が考えられますか？

- 報道においては、交通に係る法令規則についてなんとなく難しい部分を、ちゃんと一つ一つ説明することによって、交通に対する理解を深める効果はあると思う。(飯田浩司さん)
- ラジオは新たな需要を増やすために、タッチポイントを増やしているところがある。特に通勤需要、朝のニュース番組は、今までは電波の干渉などがあったが、ネットを通じた放送を提供することによって、情報提供が出来るように変わっている。移動中ではあるが、ラジオを聴いてもらうことによってプライベートな時間を作ってもらおうという考え方もある。(飯田浩司さん)
- 弊社は20数年、町の血の巡りをよくするお手伝いである「枝光おでかけ交通」に取り組んでいる。観光客を直接の対象とせず、交通事業者として、坂の上り下りの手段を提供し、商店街サービス活性化も担っている。医療や介護と連携し地域モデルとなる可能性がある。(石橋孝三さん)
- 既に三浦半島で進めているエリアマネジメントとM a a S 整備がまさに他分野連携（沿線の地域事業者との連携）を通じた共創型交通であり、引き続きこれを強化していくことで、国内のリーディング事業となることを目指す。(佐々木忠弘さん)
- 病院バスの統合によって、病院を起点に買い物等にも利用できる公共交通体系が構築できると期待している。加えて、現在もJ R の鉄道ダイヤに合わせてバスのダイヤ設定をしているが、今後はよりJ R にも関わっていただき、町外からも来訪しやすい公共交通を作っていきたい。(長尾弘巳さん)

あなたの事業者・業界は、どのように共創型交通に参画する可能性が考えられますか？

- 地域の困り事の見える化、関係値を持ったコミュニティづくりを実際に行っているため、地域の民生委員の方々との連携や、地域の思いをもった住民とのコミュニティの活性化が行われてきており、普段出会わない高齢者と若者の接点の場から、リアルな困り事を行政に伝え、改善することができるプラットフォームに育ってきている。（成田智哉さん）
- 「公助」で攻める部分と「共助」（ないし、民間サービス）で対応する部分の議論が可能になっていくことで、税金の正しい使い方・使われ方を住民と議論ができ、サービスを適切に届けることが可能となると思う。（成田智哉さん）
- 令和2年度から、地域内交通の運行のため、運賃収入、行政補助のほかに自治会費を徴収して地域自ら交通事業者へ運行委託を開始した地域がある。今年度はデイサービス事業所とタクシー事業者の連携（共創モデルプロジェクト）に取り組んでおり、本市も後押しをしている。（細谷精一さん）
- 今後、地域の交通事業者がモードを超えて連携することで、マイカーと同等以上の利便性が高いサービスを提供することが望まれる。さらに、地域の医療、介護、教育、観光などの事業者と連携することで移動と一体化した新たなプロダクトができ、まちにコミュニティが創造することが可能となり、人とひと、人とまちがつながることができる。また、この共創型交通からカーボンニュートラルや災害復旧などの取り組みに発展していくことも検討が必要。（村瀬茂高さん）

共創型交通へと転換していく中で、地域交通にはどのような役割が期待できますか？

- 目の前のバスに乗ってみて終点まで行ってみよう、というあてのない旅を次世代にも伝えたい。また、教育的な側面においても、交通が果たす役割は大きいと思う。（飯田浩司さん）
- 「葉の交通」の最大の担い手は家族だと思う。家庭内で送迎を担当する人に負荷がかかっているというのが実態ではないか。特に子どもの送迎の場合、子ども一人で乗合型の交通機関に乗せるのが不安だという理由や、子どもとのコミュニケーションの時間を確保するという理由であえて家族による送迎を維持している場合が多く、そうした交通が不自由なくできるようなことが最も重要だと思う。（石橋孝三さん）
- シェアサイクル等のパーソナルモビリティの役割は大きい。既に都心部ではアプリ等より超短距離の移動手段として定着しつつある。今後はより拠点が増加し、再配置等が機能することで主要な移動手段となる可能性も十分ある。（佐々木忠弘さん）
- 一世帯が複数台の車を所有している車社会であることから公共交通の利用が進まないが、運転免許を返納して公共交通に移行するケースが多いので、今後は団塊世代の高齢化に伴って公共交通の利用者が増えてくると想定している。若年層については、高校生の通学の足として使いやすい公共交通を作ってきた成果が少しずつ出てきており、親族の送迎から公共交通の利用にシフトしてきていると感じる。（長尾弘巳さん）

共創型交通へと転換していく中で、地域交通にはどのような役割が期待できますか？

- 役割というか、死活問題である。地域交通がないと生きていけない方がたくさんいる。当社ではその上で「共助」の範囲でできることは実施していくので、国や自治体には「公助」として最低限のインフラはしっかりと守って欲しい。（成田智哉さん）
- それぞれのニーズに応じ個別最適化された移動手段が選択でき、各運行事業者、モビリティが役割分担しながら移動を支える形（事業者間連携）。それを受けて、まちなかでの移動を“幹”として充実させて行ければ、と思っている。（細谷精一さん）
- 地域交通を取り巻く住民や行政、交通事業者をはじめとした各主体が連携し、適切に支援していくことが求められるが、単に「支援」といっても様々な形態がある。例えば行政の支援としては、補助金支給など財政的支援に留まらず、車両購入や貸出、運転手の募集、活動の周知、地域交通の「非利用者」との関係構築も考えられる。各主体の特性を活かす形で「共創」を図っていくことが重要といえる。（村上早紀子さん）
- オンデマンド交通は半径約 2 km 圏内に住む近所の人ที่乗り合わせるため、移動を通じて新たなコミュニケーションの場になり得る。また、固定された運転手が担当することが多いため、運転手を軸にお客様同士が顔見知りになるという形での関係づくりを通じて、地域のコミュニティが形成されることも期待できる。地域全体の見守りやお世話をしたいというモチベーションのある人が運転手という職業を選択することにより、運転手の魅力向上にもつながると考える。（村瀬茂高さん）

2040年（約20年後）の移動・交通の未来は、どうあるべきか？どうなっていて欲しいですか？

- 自動運転という世界は確かにすごく夢はあるが、発展すると、大量輸送より個々の移動の方がスタンダードな交通になる可能性がある。将来はまとめて移動することの方が、付加価値がついているものとみなされ、ツアー的な大量輸送は逆に見直されそう。非日常などにみんなで移動することの方が、より価値があるものとして認識される時代がくるのかもしれない。（飯田浩司さん）
- 生活圏の隅々に「動く歩道のような移動環境」が張り巡らされている。スローモビリティは真っ先に歩道を振り返り、次にはタクシーが振り返り、路線バスは「動く歩道のような交通」から域外移動者を受け取る。未来のそんな風景を夢見ている。（石橋孝三さん）
- ニーズに合わない不便なサービスを、利用しやすい便利なサービスに改善した地域だけで、便利な公共交通がネットワークとして機能するようになりそう。住民を含む関係者の、交通に対する意識の違いが、そのまま交通に関する地域間格差となって表れる世の中になり、それが定住人口や交流人口に影響するようになるのではないか。（板谷和也さん）
- 共創型交通の適切なモデルが構築されており、例えばサブスクリプションなどの手法を通じ、移動だけではなく住居やレジャーなど他事業を含めた事業者間でのレベニューシェアにより、各事業者は適切に収益確保ができています。また、利用者からみても生活圏内/間における多様な移動と滞在メニューが整備され、気分や状況に応じた他拠点滞在と適切な移動によるライフスタイルが実現されている。（佐々木忠弘さん）

2040年（約20年後）の移動・交通の未来は、どうあるべきか？どうなっていて欲しいですか？

- 広範で急峻な地域をカバーするためには、アナログの対応には限界があり、デジタルによる合理化、省力化を図る必要がある。AIによる省力化と無人化、MaaSによる合理化を図り、一つのアプリがあれば、いつでもどこでも移動できる未来が実現できると思う。（長尾弘巳さん）
- 移動・交通は、最低限に守られるべきインフラであり、人生の豊かさを感じられるツールでもある。そのためのオプションをしっかり準備していくことが、行政や民間事業者に求められる。自助で対応できるうちはいいが、公助の部分と共助の部分を把握しながら対応するのは、どこでもドアやタケコプターや筋斗雲があるからといっても2022年も2040年も変わらない。（成田智哉さん）
- これまでの一般乗合、一般乗用の形だけで旅客を輸送する形では成り立たないことは目に見えており、多様な主体が多様な形で役割分担をしながら地域の移動を支える社会づくりを進めていかなくてはならないと考える。（細谷精一さん）
- 自動運転などの技術がよりいっそう向上し、我々のライフスタイルの一側面またはそれ以上の部分に浸透している可能性がある。重要な論点は、技術が地域交通の課題解決にどのように寄与していくか、住民移動をどのように支援していくか、といった点にあると考える。（村上早紀子さん）
- 交通というものが、単なる移動手段としてではなく、街のコミュニティを形成したり出会いやワクワクする毎日の暮らしを促進できたりする機能を持つことができるよう、AIを使ったオンデマンド交通の導入を進めていくことが重要。（村瀬茂高さん）