

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

国土交通省 総合政策局 地域交通課

1. はじめに

地域交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であり、くらしやすく魅力あふれる地域をつくり上げるため、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。加えて、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。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。

具体的には、感染拡大防止のための外出自粛等により、輸送需要が継続的に減少し、交通事業者の経営が悪化、それに伴う路線廃止等のサービス水準の低下により、さらに利用が減少する「負のスパイラル」を避けることが困難な状況にある。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の目線では、感染症の拡大を契機としてライフスタイルに変化が見られ、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。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。

感染症を契機とした、交通事業における上記の課題を緩和する手法の一つとして、日常的なコミュニケーション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ーティブな連携、すなわち「共創」の取組が各地で注目されつつある。

このような中、国土交通省では、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、学識経験者による「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」(以下、「リ・デザイン検討会」という)を令和4年3月に立ち上げ、8月に提言を取りまとめた(合わせて、「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」における議論とも連携)。

現在、本提言で示された方向性をもとに、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会(以下、「交政審」という)を令和4年10月から開催し、新たな制度の具体化について議論しているところである。

本稿においては、リ・デザイン検討会の提言及び交政審における議論の内容を紹介することにより、今後の地域交通の方向性を展望することとする。

なお、本稿は、令和4年12月上旬時点の情報に基づくものであることをご了承いただきたい。

2. リ・デザイン検討会提言の概要

(1) 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。

(2) 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

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。こうした中では、これまでの支援の継続にとどまることなく、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

イブ設計の創設や、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。

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つなげることができる。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。

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

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。

加えて、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。

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（図-1）。

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。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。

国土交通省は今年度、交通を地域のくらしと一体でとらえ、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、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、熱意を持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（図-2）。

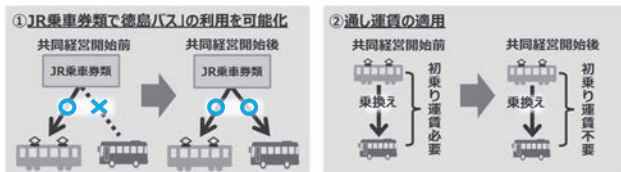
○ 徳島県南部地域（JR牟岐線の運行本数が少ない阿南駅以南）における公共交通利用者の利便性を確保するため、徳島バス(株)の運行する**高速バスについて、鉄道と並行して一般道を運行する一部区間において、途中乗降を可能としている**ところ。今般、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、**当該区間における共通運賃・通し運賃の実現を内容とする共同経営を行う**。
※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初。

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2.0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**。



図-1 交通事業者間共創の例 徳島県南部地域（JR四国・徳島バス）

【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

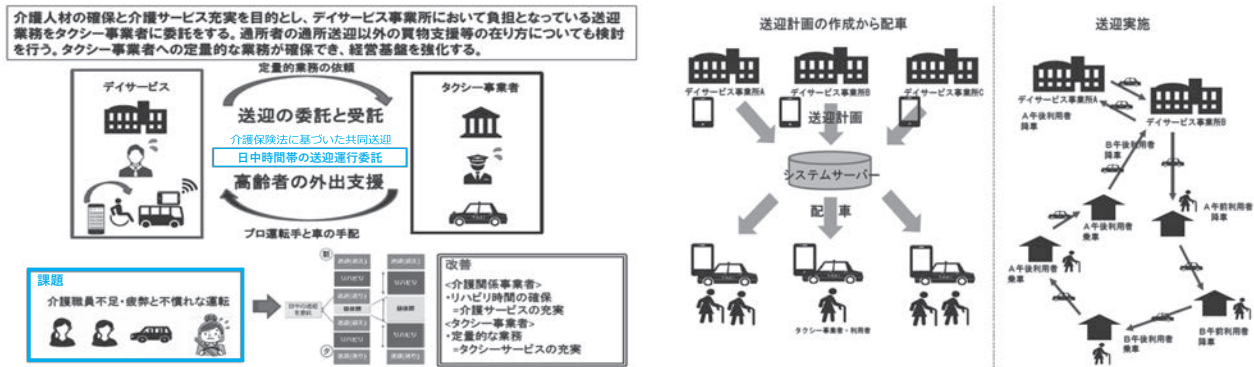
取組の内容

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、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】



図ー2 他分野共創の例 群馬県前橋市

(3) 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、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。

また、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。

※提言全文については、以下のURLで公開している (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000183.html)。

3. 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会での議論について

前項で紹介したり・デザイン検討会の提言及び令和4年7月に取りまとめられた「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」(https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html)の提言において、地域交通における今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、令和4年10月より交政審を開催し、関係者へのヒアリングなども行いながら、新たな予算や制度の具体化について議論いただいているところである。

令和4年10月上旬に第1回、11月中旬に第2回を開催し、主に以下のようなご意見を有識者からいただいております。ご意見を踏まえて、今後、中間とりまとめを行うこととされている(図ー3, 4)。

- ・多様な関係者と連携して、あらゆる分野のリソースを総動員すべき
- ・DXやGXを地域交通の改善にうまく結びつけ

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会について

目的

「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25日 取りまとめ)及び「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 取りまとめ)では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

○ 2つの有識者検討会（＝「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」、「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」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化についてご審議いただく。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）より抜粋

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、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、**法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。**

委員

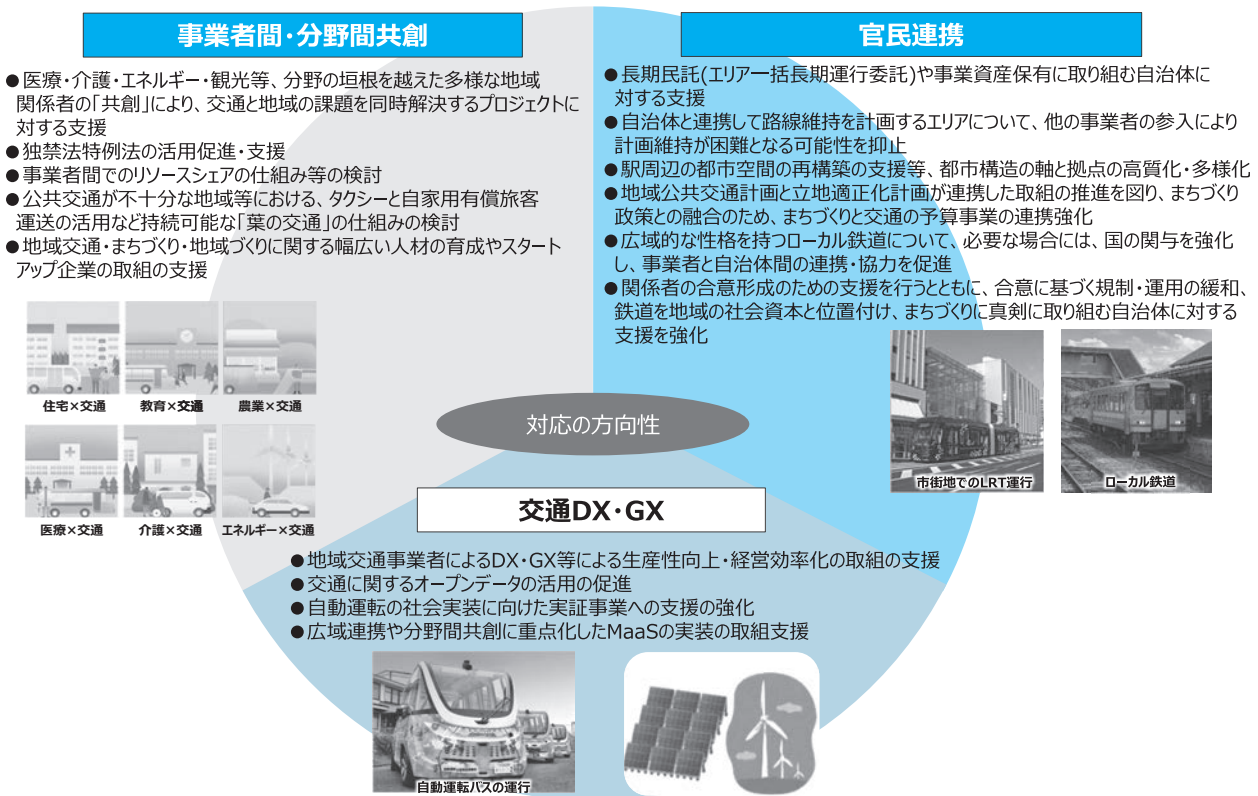
(50首順・敬称略。◎は部会長、○は部会長代理。本委員のみ記載)

- ◎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所教授
- 大串 葉子 福山女子大学現代マネジメント学部教授
- 清水 希容子 株式会社日本政策投資銀行参事
- 須田 義大 東京大学生産技術研究所教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 矢ヶ崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

令和4年	10月7日（金）	第1回 審議開始
		↓
	11月18日（金）	第2回 論点整理
		↓
令和5年	1月17日（火）	第3回 中間とりまとめ（素案）
		↓

図－3 交政審の概要



図－4 地域交通の「リ・デザイン」（再構築）に係る施策について（たたき台）
（第2回交政審（R4.11.18開催）資料より）

ることが重要

- ・まち・地域づくりと交通との連携・融合化により、都市と交通の持続可能性を同時に高めるべき
- ・交通に関するデータの基盤を整備し、政策に活かす仕組みづくりを急ぐべき
- ・アウトカムをもとに地域交通の評価を定め、あり方を考える必要がある
- ・共創を推進するためには、人材確保・育成の仕組みの構築も重要

【参考】

交通政策審議会（これまでの議事録・資料などを公開）
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

4. おわりに

リ・デザイン検討会の提言などで示されたコンセプトは、「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」の実現に資するものである。

国土交通省として本提言の内容や交政審での議論をしっかりと受け止め、コーディネートやスタートアップを行う人材・企業の育成を含む事業者間・分野間共創の支援、まちづくり・地域づくりとの連携をはじめとする官民連携の支援、DX・GXによる経営改善の支援等について、持続可能な地域交通の確保を大前提としつつ、法制度、予算等の政策を総動員して、スピード感を持って取り組んでまいりたい。