

# 地域交通の大変革期にどう臨むか？ ～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て～

神田 佑亮

呉工業高等専門学校

yusuke-k@kanda-labo.net

# 自己紹介

## 神田 佑亮 (かんだ ゆうすけ)

- 1977 広島県 庄原市 (東城町) 生まれ
- 1999 広島大学工学部 第4類 (建設系) 卒業
- 2001 広島大学大学院国際協力研究科 修了
- 2001- 株式会社オリエンタルコンサルタンツ  
(交通・まちづくり系エンジニア+経営企画室・新規事業開発担当)
- -2005 政策研究大学院大学 修了
- 2012- 京都大学大学院 工学研究科 都市社会工学専攻 助教 (2013- 准教授)
- 2017- 呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授 (現在に至る)
- 2018- 広島大学 防災・減災研究センター 客員研究員 (現在に至る)



## 専門

- 交通計画・土木計画 (特に, モビリティ・マネジメント、交通リスク論、災害時交通マネジメント論)
- 条件不利状態の交通問題対策請負人 (西日本豪雨・コロナ)

## 委員会活動・行政のアドバイザー等

- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会 幹事長
- 国土交通省道路局 バスタプロジェクト推進検討会 委員
- 国土交通省総合政策局 アフターコロナ時代の地域交通の方向性の研究 (GP研究会)
- 国土交通省総合政策局 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会
- 国土交通省総合政策局 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
- 国土交通省 交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員

ほか

# 地域交通に関する動き

## アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について

### 検討会の目的

住民の豊かな暮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。

### 主な検討課題

- ①意欲ある地域・自治体と事業者等が、**能動的に長期安定的な交通サービスの提供を実現するための制度設計**  
[ = 官民共創 ]
- ②バスと鉄道やバス事業者相互間で垣根を超えた**交通サービスの展開**  
[ = 交通事業者間共創 ]
- ③エネルギー・医療など暮らしに関わる産業領域が**一体となって支える地域交通**  
[ = 他分野共創 ]

### スケジュール

3月31日（木）	第一回検討会 趣旨説明
4月18日（月）	第二回検討会 ヒアリング
5月10日（火）	第三回検討会 ヒアリング・論点整理
5月26日（木）	第四回検討会 中間とりまとめ（骨子案）の検討
6月7日（火）	第五回検討会 中間とりまとめ（案）の検討

今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

### 構成員

- 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  
◎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  
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授（50音順・敬称略・◎は座長）
- 事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門  
（オブザーバー：国土交通省 自動車局・鉄道局 等）

※会議は原則非公開

# 地域交通に関する動き

The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (国土交通省). The page is titled '公共交通政策' (Public Transport Policy) and features a navigation menu with options like 'Home', 'About the Ministry', 'News', 'Policy/Laws/Budget', 'White Papers/Open Data', and 'Inquiries/Requests'. The main content area is titled '公共交通政策' and includes a breadcrumb trail: 'Home > Policy/Work > General Policy > Public Transport Policy > Research on Shared Regional Transport for the Post-COVID Era'. A cartoon cat mascot is on the left. The main article is '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' (Research on Shared Regional Transport for the Post-COVID Era). It includes a sub-section '研究会 ~Season2~ (令和4年度)' (Study Group ~Season 2~ (FY2022)) with a link to the homepage. A '中間整理について (令和4年3月)' (About Intermediate Review (March 2022)) section follows, with a text block and two PDF links. Below that is '中間整理ヒアリング結果' (Intermediate Review Hearing Results) with a text block and a PDF link. The '共創モデル実証プロジェクト' (Shared Model Demonstration Project) section includes a text block and a link to the project's special homepage. The final section is '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3月~8月)' (Expert Review Meeting on 'Re-design' of Regional Transport for the Post-COVID Era (March~August 2022)).

国土交通省

YouTube Twitter 本文へ 文字サイズ変更 標準 拡大 音声読み上げ/ルビ読み 英語

Google 検索 検索方法 サイトマップ

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 白書・オープンデータ お問い合わせ・申請

## 公共交通政策

ホーム > 政策・仕事 > 総合政策 > 公共交通政策 > 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



### 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

印刷用ページ

国土交通省は、危機に直面する地域交通について、感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、地域づくりへの寄与など、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直すべく、地域の人々のくらしのニーズが反映された多様な関係者の「共創」の実践などに取り組む研究会を設置しました。

#### ↓研究会 ~Season2~ (令和4年度)

● [~Season2~のホームページはこちら](#)

#### 中間整理について (令和4年3月)

これまで、感染症による交通事業者の経営悪化やニューノーマルにおける利用者のライフスタイルの変化を踏まえ、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、官民や分野にわたらない「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、この度、中間整理として取りまとめました。

● [中間整理概要\(PDF形式:2.4MB\)](#)

● [中間整理本文\(PDF形式:812KB\)](#)

#### 中間整理ヒアリング結果

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ました。

● [中間整理ヒアリング結果\(PDF形式:397KB\)](#)

#### 共創モデル実証プロジェクト

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、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した。

● [プロジェクト特設ホームページはこちら](#)

#### 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3月~8月)

#### 主な施策

- 地域公共交通活性化再生法
  - > [地域公共交通活性化再生法の改正](#)
  - > [計画作成の手引き](#)
- 独占禁止法特例法
  - > [独占禁止法特例法の制定](#)
- 地域公共交通の確保・維持・改善の推進のための支援策
  - > [地域公共交通確保維持改善事業](#)
- 地域公共交通支援センター
  - > [トップページ](#)
  - > [地域公共交通活性化事例](#)

# 地域交通に関する動き

- 関する用語解説
- モビリティ・マネジメント
  - ▶パンフレット
  - ▶エコ通勤ポータルサイト
- 大臣表彰
  - ▶地域公共交通優良団体大臣表彰
  - ▶交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰
- 情報発信
  - ▶メールマガジン
- 検討会等
  - ▶アフターコロナ時代の地域交通の方向性の研究
  - ▶過去の検討会等

## 研究会について（令和3年11月～）

- [研究会の報道発表【令和3年11月2日発表】\(PDF形式:326KB\)](#)
- [キックオフ事務局資料【令和3年11月2日開催】\(PDF形式:2.1MB\)](#)
- [オープンセッション事務局資料【令和4年3月14日開催】\(PDF形式:2.2MB\)](#)
- [オープンセッション動画1【令和4年3月14日開催】\(YouTubeへリンク\)](#)
- [オープンセッション動画2【令和4年3月14日開催】\(YouTubeへリンク\)](#)

## 研究会メンバー（敬称略・50音順）

大下 篤志（株）みちのりホールディングスディレクター  
神田 佑亮 兵工業高等専門学校環境都市工学分野教授  
田中 仁（株）ジンズホールディングス代表取締役CEO  
長谷川エレナ朋美（株）LUMIERE 代表/作家  
古田 秘馬 プロジェクトデザイナー（株）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）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（順不同）

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

※議論の内容に応じて、今後参加者の追加等を行う場合がある。

# 地域交通の大変革期

## ・ 2023.2.10付 国土交通省プレスリリース

The screenshot shows the MLIT website with the following content:

国土交通省

報道・広報

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定  
～地域公共交通「リ・デザイン」（再構築）に向けて～

令和5年2月10日

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

1) 背景

地域公共交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響もあり、大変厳しい状況に置かれています。

特に一部のローカル鉄道については、利用者の大幅な減少により、鉄道が有する大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況にあります。

こうした状況を踏まえ、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要です。

2) 法律案の概要

(1) 地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

(2) ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

(3) バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

(4) 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

# 地域交通の大変革期

- 2023.2.10付 国土交通省プレスリリース

## ●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。

○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。

＜予算関連法律案＞

輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合

路線種別	1000人未満	1000人以上2000人未満	2000人以上
S62	16%		
R1	31%		
R2	38%		

※JR旅客6社路線非ゼロベース

乗合バスの輸送人員の推移

時期	輸送人員 (百万人)
H2	100
H12	66
H22	52
R1	48
R2	35

※大都市圏以外

法案の概要

**地域の関係者の連携と協働の促進** 【地域公共交通活性化再生法】

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

**ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充** 【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞

自治体 鉄道事業者が協議会の組織を要請 → 国土交通大臣が再構築協議会を組織 → 再構築協議会が実証計画を作成 → 鉄道事業者等が実証事業を実施 → 再構築協議会が再構築方針を作成 → 再構築方針に基づき事業を実施

（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

# 地域交通の大変革期

- 2023.2.10付 国土交通省プレスリリース

## バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 【地域公共交通活性化再生法】

### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。〈予算〉

### 「道路運送高度化事業」の拡充

- AIオンデマンド**、**キャッシュレス決済**、**EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。〈予算・財投・税制〉



## 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。  
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築  
（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）



# 最近あった、よくありそうなやり取り

- “エリア一括”という話があるので、再編後の公共交通網と担当する事業者の区分けについてどう考えたら良いか教えて欲しい
- 交通GX・DXがより一層強化される中、利用者が少ない路線の問題をAIオンデマンド化し、解決しようと思う
- 「リデザイン」の思想は、路線の再編成ではなく、地域で交通をどう活かすか、地域の価値をどう高めるか？インフラとしての交通をどんどん活用するか？という話
- どうも地域交通の話になると、低需要地域の在り方や採算性の議論にしかならない。

# 悪循環の好循環化

- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する
- 新たなマーケットの開拓には、これまでにはない発想と動きが必要

• 利用者減



• サービス水準減



• さらに利用者離れ



• コスト議論の  
悪化

• 利用者減



• 目的地の連携

• 人々使い方の多様化



• 新たなマーケットの開拓



• 地域交通の理解者の増



• 利用者の増

# 交通インフラ



# 交通インフラ



# 地方のバス事業者の現状 とさでん交通の事例から

1

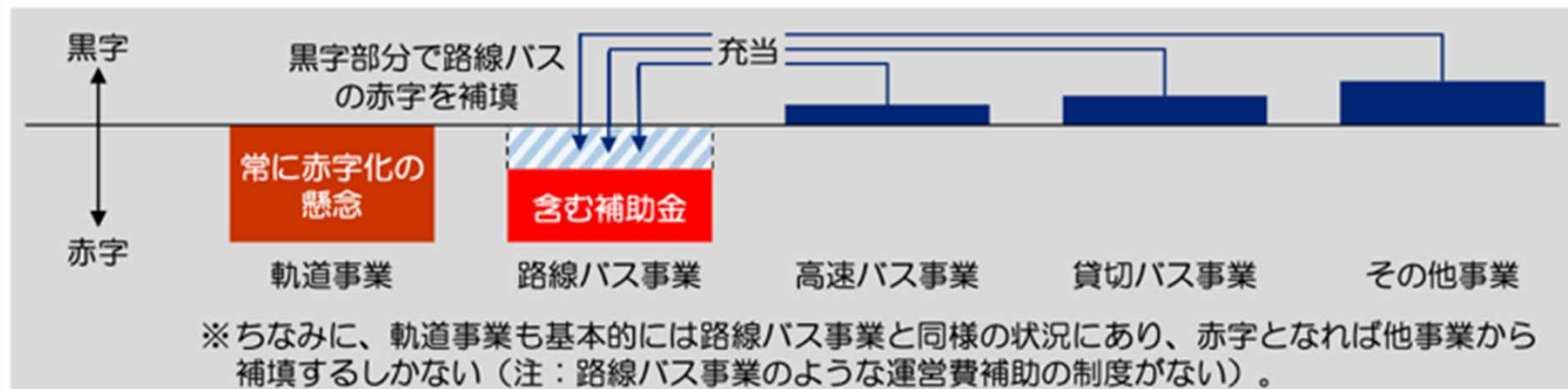
✓ 人口減少やマイカー普及等の影響から、路線バス事業は、地方においては既にビジネスモデルとして崩壊しており、もはや福祉事業といっても過言ではない状況にある。

2

✓ 「利用者減少→収入減少→利便性低下→利用者減少→・・・」という『負のスパイラル』に陥っている構図である。

3

✓ 路線バス事業は、補助金を受け入れても赤字の状態であり、事業者は高速バスや貸切バス、あるいは他の事業の黒字をもってこの赤字を補填している。  
✓ また、資産の切り崩しや賃金カットでの対応も余儀なくされているため、老朽化する施設設備の更新も職員募集の点でも苦境に立たされている。



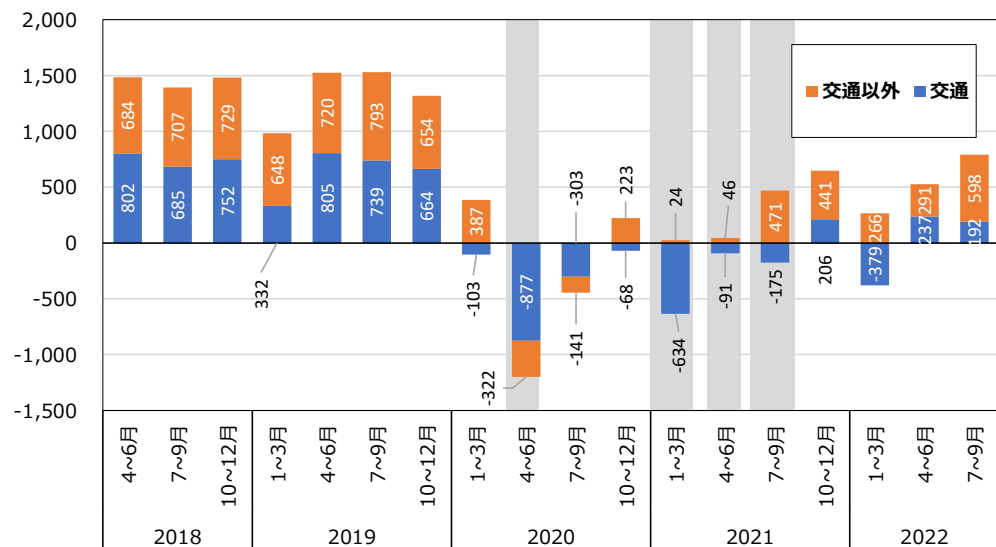
- そもそも地域交通は内部補助前提の事業（ビジネス）
- AIオンデマンド交通は、小ロット化＋デジタルコスト増加により採算はさらに合わなくなる

# 公共交通事業者の利益構造（コロナ前後）

## 営業利益・損失額（合計）

### 私鉄

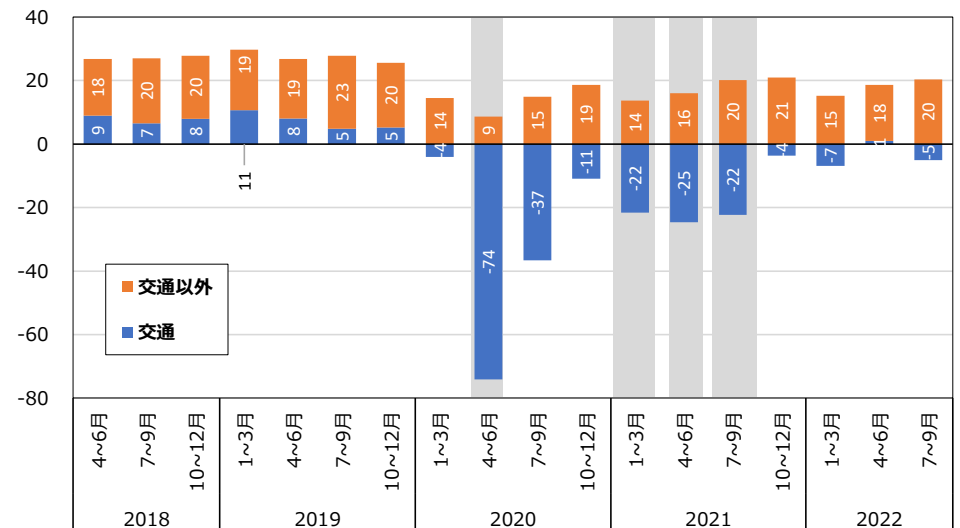
(億円)



(N=18社)

### バス

(億円)



(N=3社)

■ 緊急事態宣言の発出期間中

- 交通以外の部門はおおむね回復している一方、**交通部門は赤字が続いた**
- 2020年7月から、**運行効率化や不採算事業を整理**するとともに、移動需要の回復に伴って、**徐々に赤字額が縮小**
- 2021年以降、**宣言の再発出**によって**再び赤字額が悪化**
- 2021年10月以降、**行動制限の緩和**によって回復傾向

# 鉄道の事業モデル



天才起業家

小林 一三

Ichizou Kobayashi

1873-1957



- 住宅ローン
- 阪急ブレイブス
- 宝塚歌劇団
- 阪急百貨店 etc.

# 地方部でもできる

- 長井駅（山形県）





# 地方部でもできる

- 長井駅（山形県）



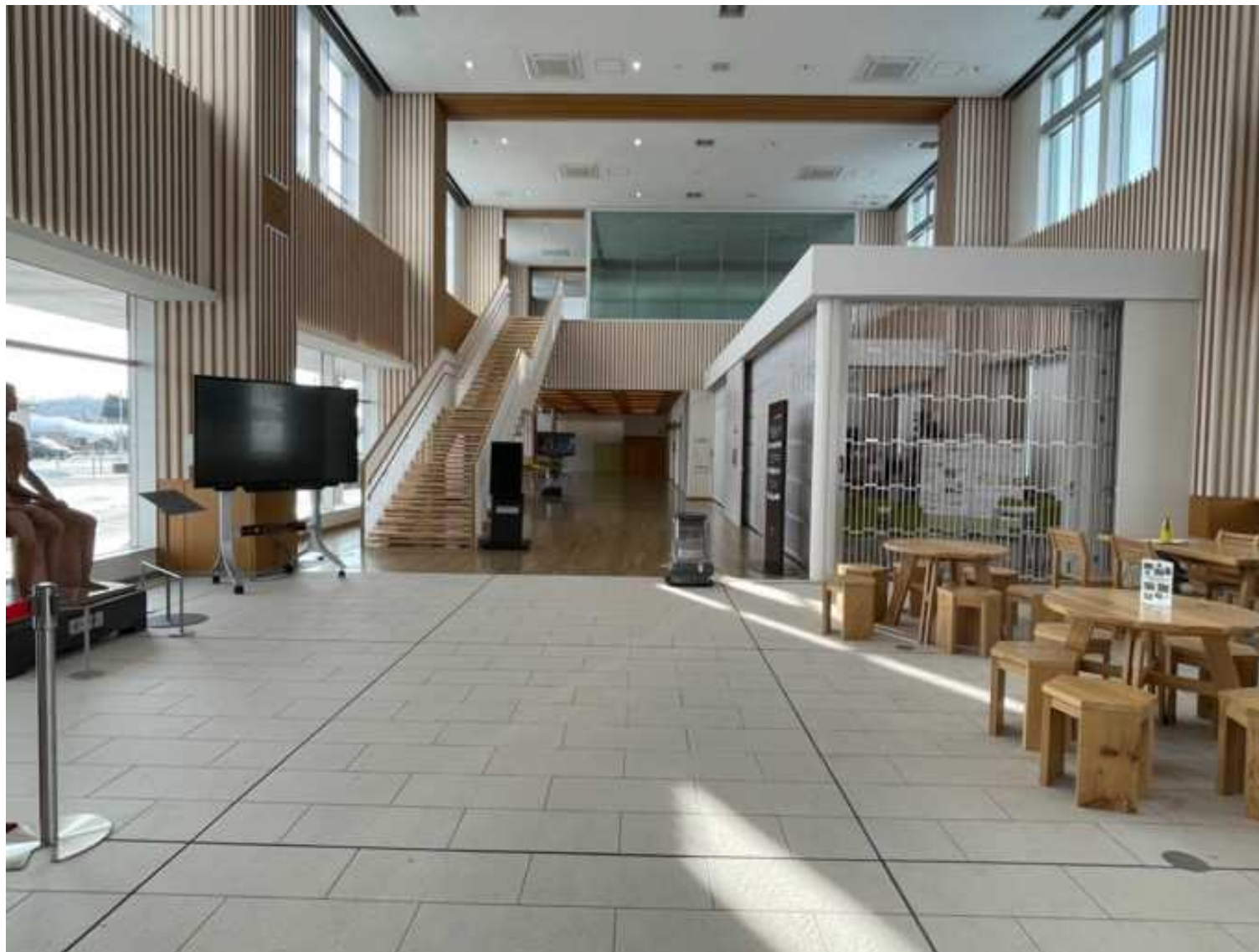
# 地方部でもできる

- 長井駅（山形県）



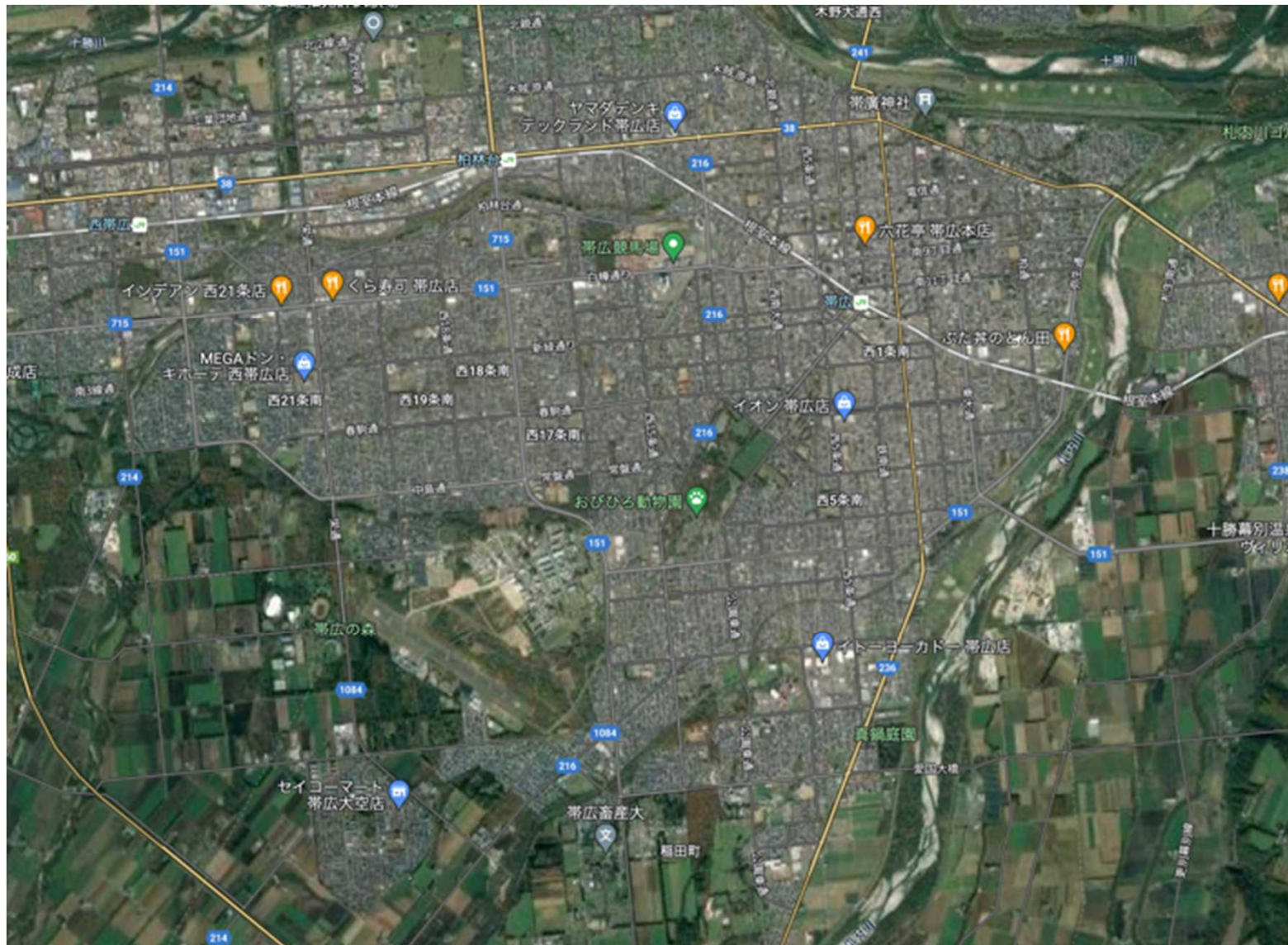
# 地方部でもできる

- 長井駅（山形県）



# 地方部でもできる

- 帯広・大空団地（十勝バス）



# 地方部でもできる

- 帯広・大空団地（十勝バス）



# 地方部でもできる

- 帯広・大空団地（十勝バス）



# 地方部でもできる

- 帯広・大空団地（十勝バス）



# 地方部でもできる

- 帯広・大空団地（十勝バス）





共創・  
まちづくりの本質  
って  
何ぞ？

連携  
って  
何ぞ？

頭ではわかるが、  
いざやろうと思うと  
難しい？

# 地域交通の捉え方

- 「交通」は、公共交通だけではない
  - 血管と心臓の関係
    - 血管：交通
    - 心臓：まち・家庭
- 血管だけを考えすぎなのでは？
  - しかも、利用者は学生と高齢者
  - 移動目的は通学・通院と買い物だけ？

# 今、地域交通が大きく変わろうとしている

- 何が、どう変わろうとしているのか？
  - **地域交通：**
    - 路線バスでダメなところや、交通空白地でどう公共交通サービスを提供するか？ **の発想は、限界**
    - 市町村から公共交通事業者へ運航を委託 **するだけでなく、民間側も対等の関係(緊張関係)で、「まちの経済活力・魅力度向上」のために能動的に連携**
    - 交通の問題を、交通で対応 **するのではなく、都市経済の構造でも考える。**
    - 路線単位の赤字補填型補助 **の考え方から、事業改善の取り組みを中長期的な戦略を持って攻める**

# 悪循環の好循環化

- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する
- 新たなマーケットの開拓には、これまでにはない発想と動きが必要

• 利用者減



• サービス水準減



• さらに利用者離れ



• コスト議論の  
悪化

• 利用者減



• 目的地の連携

• 人々使い方の多様化



• 新たなマーケットの開拓



• 地域交通の理解者の増

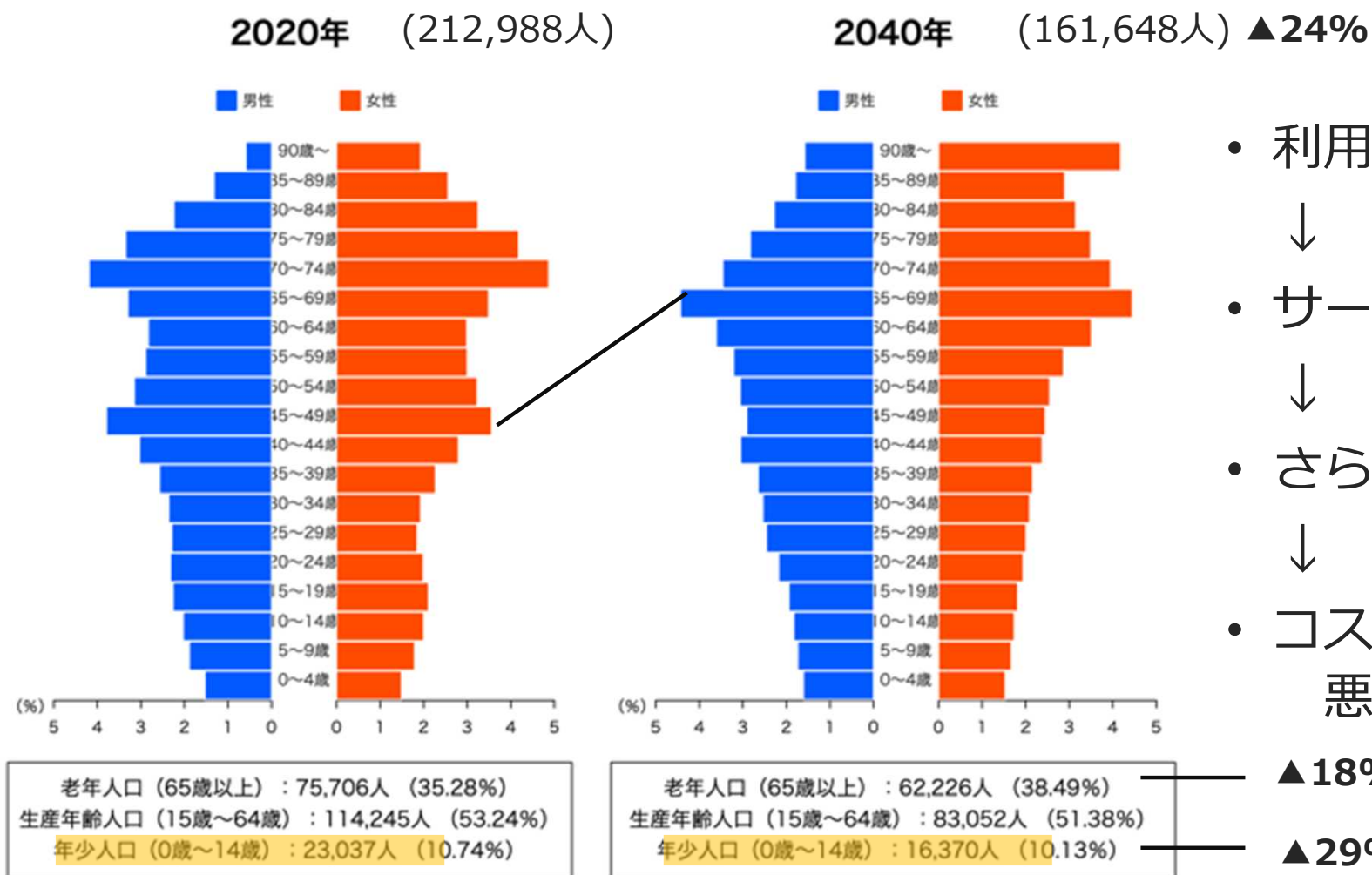


• 利用者の増

# 将来の人口が示唆すること

- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する

## ▼呉市の人口



- 利用者減  
↓
- サービス水準減 ←
- ↓
- さらに利用者離れ  
↓
- コスト議論の悪化

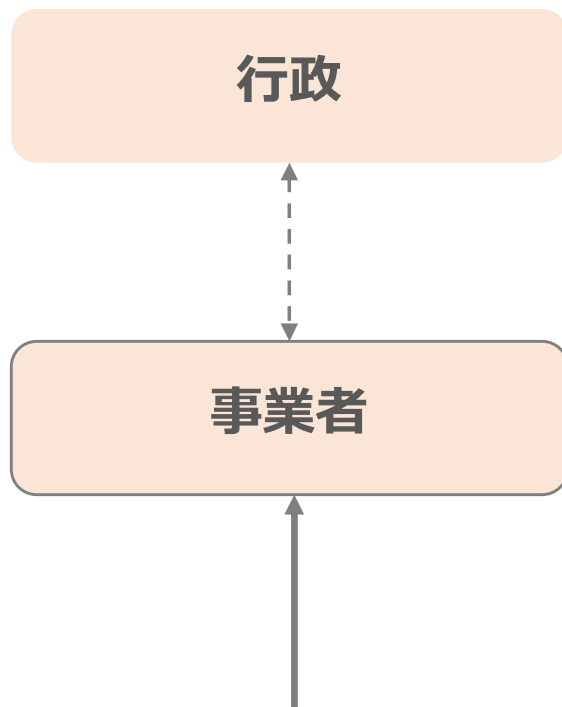
連携の基盤を  
どのように創るか？



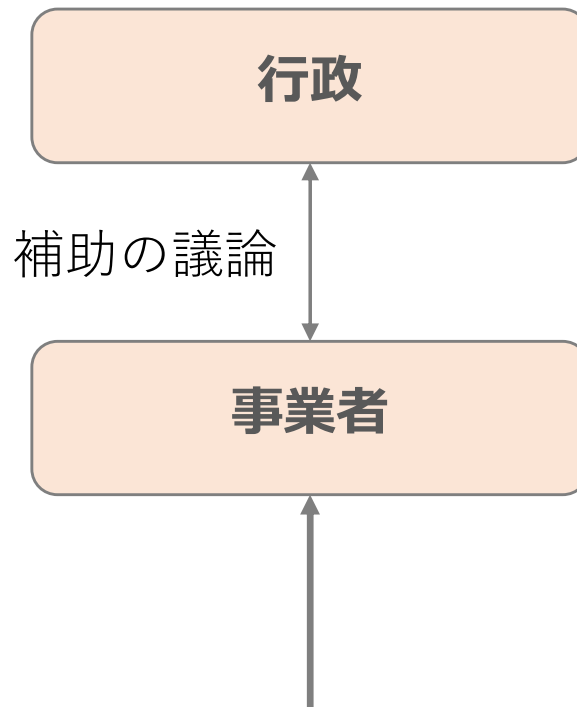
# 地域交通運営の体制

## • 地域交通の体制の類型

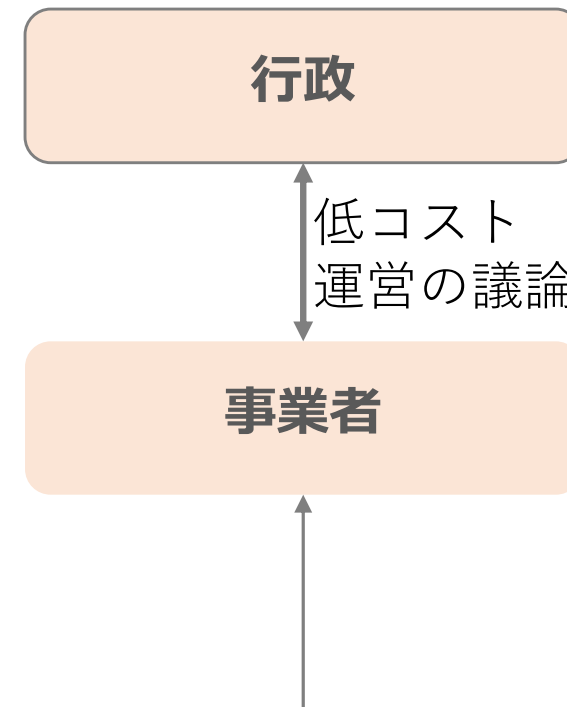
### ▼都市部等の路線



### ▼不採算路線



### ▼維持困難な路線

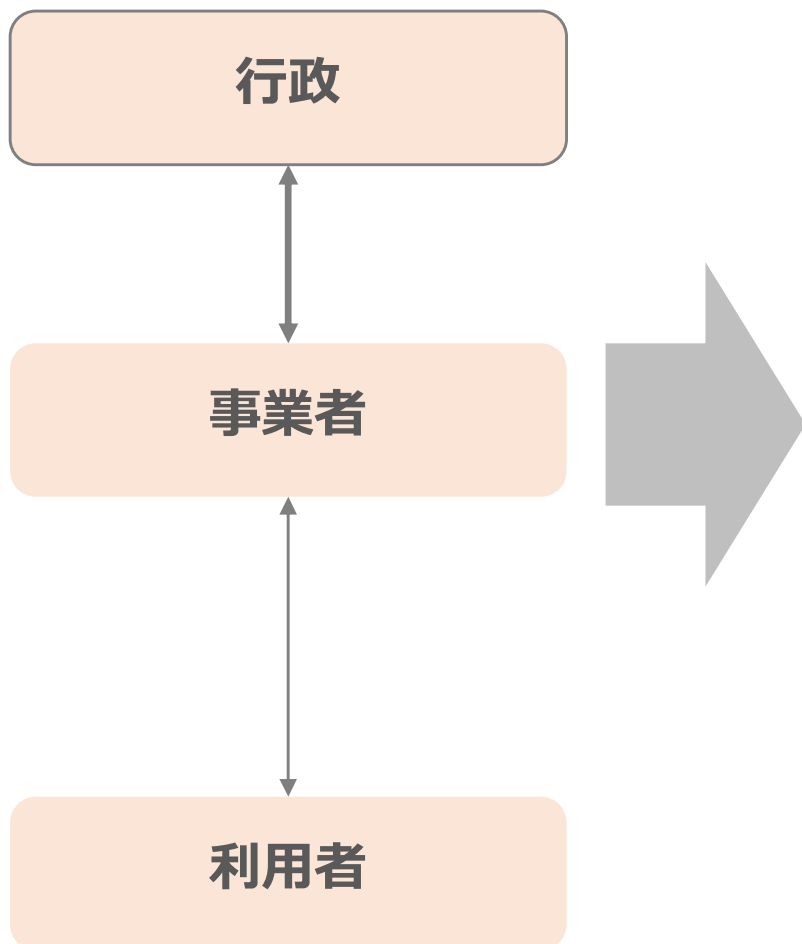


利用者の減少・収入減少が進むと、  
路線の運営が行政に寄るが、マネジメントが不十分  
(ノウハウ・現場実績・専門職の不足等)

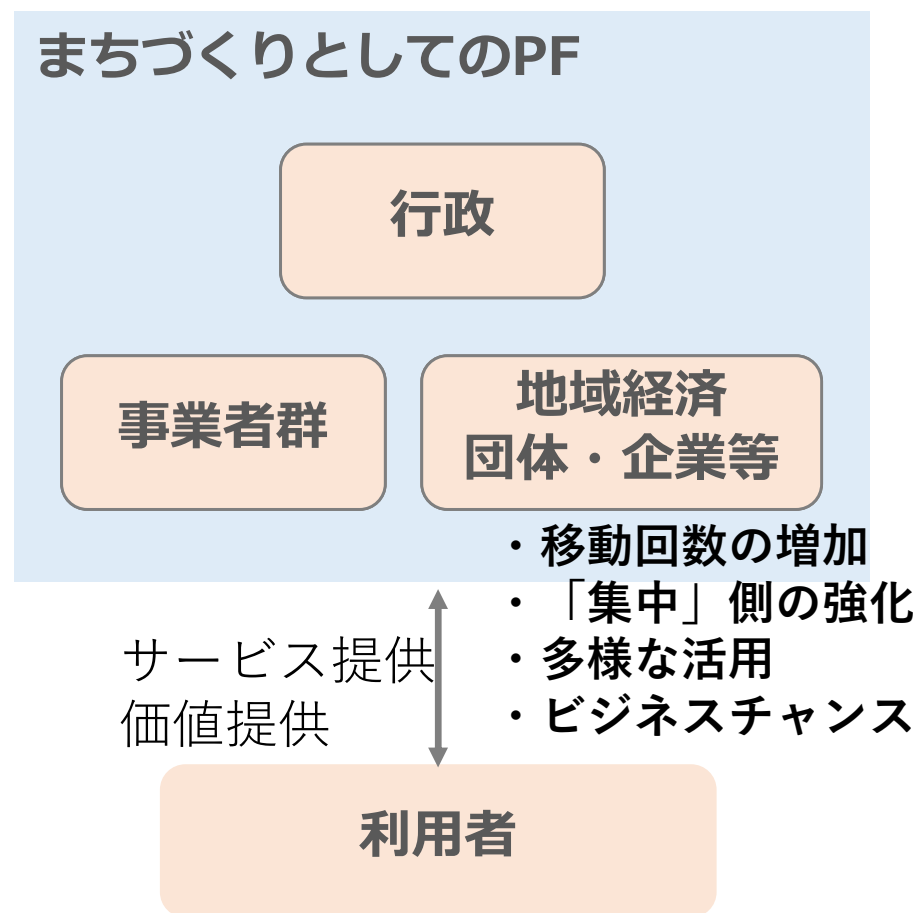
# 地域交通運営の体制

- 1つの望ましい姿

## ▼維持困難な路線



## ▼望ましい姿



# 地域公共交通 + 地域マネジメントのガバナンス

- 地域公共交通会議：

- 地域の公共交通マネジメントの議論・意思決定の場
- ただし、地域をマネージするという面での議論や経営の面で見るとどうか？

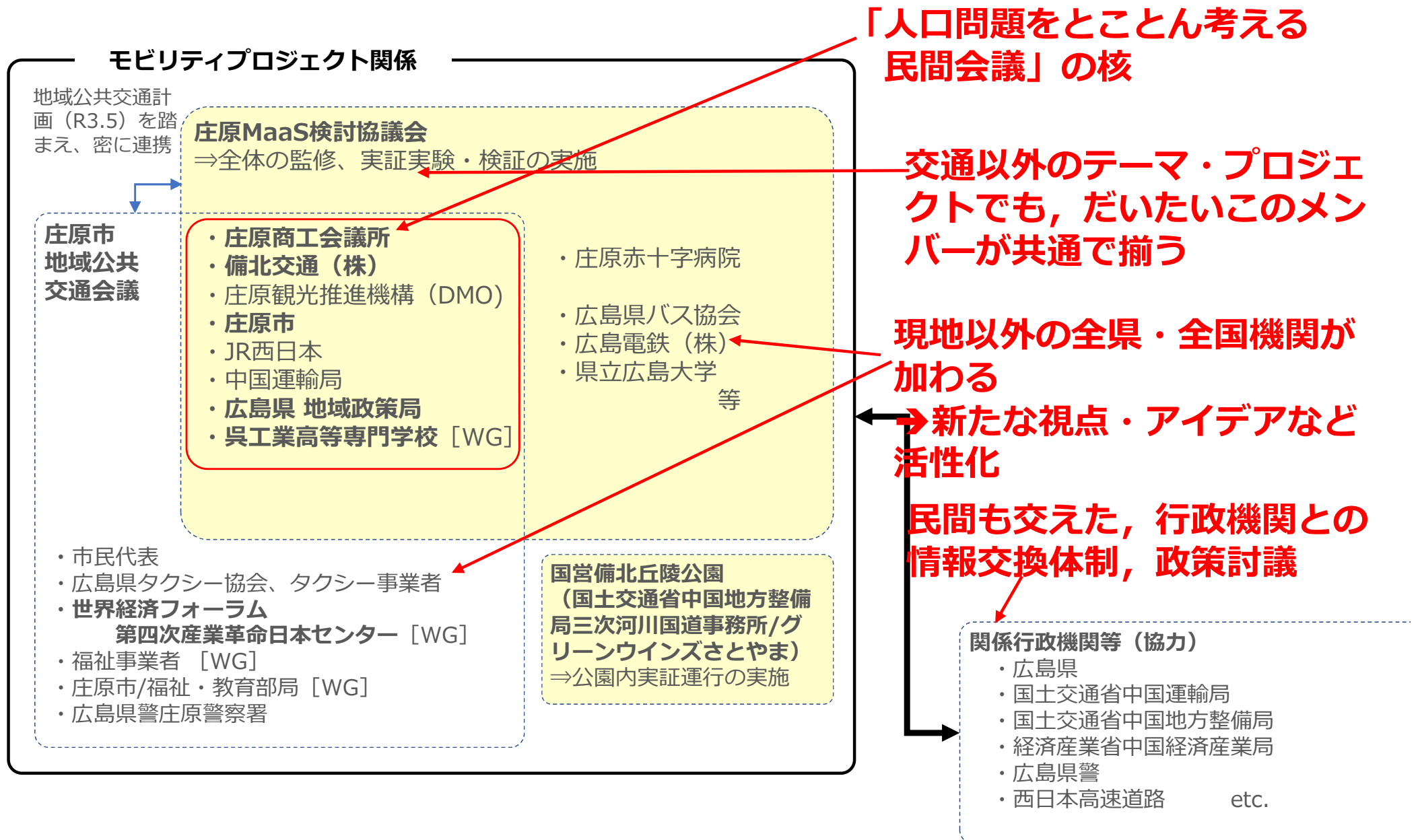
- 企業（組織）経営における6つの資源

- ヒト
- モノ
- カネ
- 情報
- 時間
- 知的財産

+ PDCA and **アジャイル**

- 地域交通のマネジメント（経営）の視点でマネジメントができていますか？
- 地域公共交通会議は、事実上「手続きの場」と化していませんか？
- 地域交通の本質的議論は5年で1回で良いか？

# 会議体とプラットフォーム



# データの共有現場

- 実証実験の検討会（よくある会議体）  
+
- 任意の研究会（2021.10- 2/21で17回目）
  - 「包括的データ活用による移動・地域活性化研究会」@庄原
    - 地域内外の産官学による研究会
      - 地域内の産：交通事業者（バス）、観光関係、国営公園管理者、スーパーマーケット、商工団体…
      - 地域外の産：交通事業者（鉄道・バス）、IT/DX、コンサルタント、素材産業、自動車メーカー系…
  - 研究会の狙い
    - 地域のデータを俯瞰しながら解釈
    - データに基づく議論から能動的な施策を生成
    - 民間にとってはビジネスの場に



# 包括的データ研究会のアジェンダ

## 議事次第

議題	時間	担当
<b>1. 開会挨拶</b>	17:30~17:32 (2分)	神田先生
<b>2. 定例データ報告 (データダッシュボード使用開始)</b>		
(1) 広島電鉄 交通ICデータ報告	17:32~17:42 (10分)	
(2) 備北交通 高速広島線 利用人員データ報告	17:42~17:52 (10分)	
(3) 国立備北丘陵公園 入園者数推移	17:52~18:02 (10分)	
(4) ほ・ろ・か/な・み・か 利用実績推移	(次回より開始)	
<b>3. 情報共有</b>		
(1) MaaSステーション利用状況	18:02~18:10 (8分)	
(2) 東城町ワーキングスペース利用状況	18:10~18:18 (8分)	
(3) 庄原ライナー利用状況	18:18~18:26 (8分)	
(4) SIP-adusダイアログ 実施報告	18:26~18:34 (8分)	
(5) 中国経産局シンポジウム 実施報告	18:34~18:42 (8分)	
<b>4. データ解析W/G報告 ほ・ろ・か/な・み・か ポイントキャンペーン結果速報</b>	18:42~19:07 (25分)	
<b>5. 自治振興区別の取り組み ご提案</b>		
(1) 進め方ご提案	19:07~19:12 (5分)	
(2) 今後の進め方についての意見交換	19:12~19:27 (15分)	
<b>6. まとめ</b>	19:27~19:30 (3分)	神田先生

# データに基づく議論から誕生したプロジェクト(の一部)

- 高速バスを活用した客貨混載
  - 店舗の人不足, スーパーの商品拡充のニーズがマッチ  
(2021に実証, 2022年9月実装)



- 「MaaS ステーション」
  - モビリティハブ. 交通に関するよろず相談・対応窓口
- 地域キャッシュレス&交通系ICによる移動のセンシング
  - 施設訪問ポイントを付与
  - 公共交通利用ポイントも
- 定時定路線でのサブスク(検討中)

みんなで「やろうや」,  
「やらないと」に

# 熊野町での共創プロジェクト

令和4年11月10日 阿戸線小型バスラッピングデザインの感謝状贈呈式

[ツイート](#) [LINEで送る](#) [印刷する](#)

## 阿戸線小型バスのラッピングが完成しました

日中、阿戸学校からフジ熊野店までを走る小型バスについて、ラッピングデザインが完成しました。

このデザインについては、熊野高校芸術類型美術コースの生徒に小型バスのデザインを依頼したところ、日々の授業で忙しいにも関わらず17作品を提案していただき、阿戸線沿線の代表の方々により構成される熊野町東部公共交通活性化協議会の委員と私による投票の結果、決定しました。

このラッピングされたバスが、今後の阿戸線を象徴するバスとして、毎日運行されることにより、バス利用者はもとより、地元の方にも愛され、親しまれるバスとなることを期待します。



熊野町長 三村 裕史

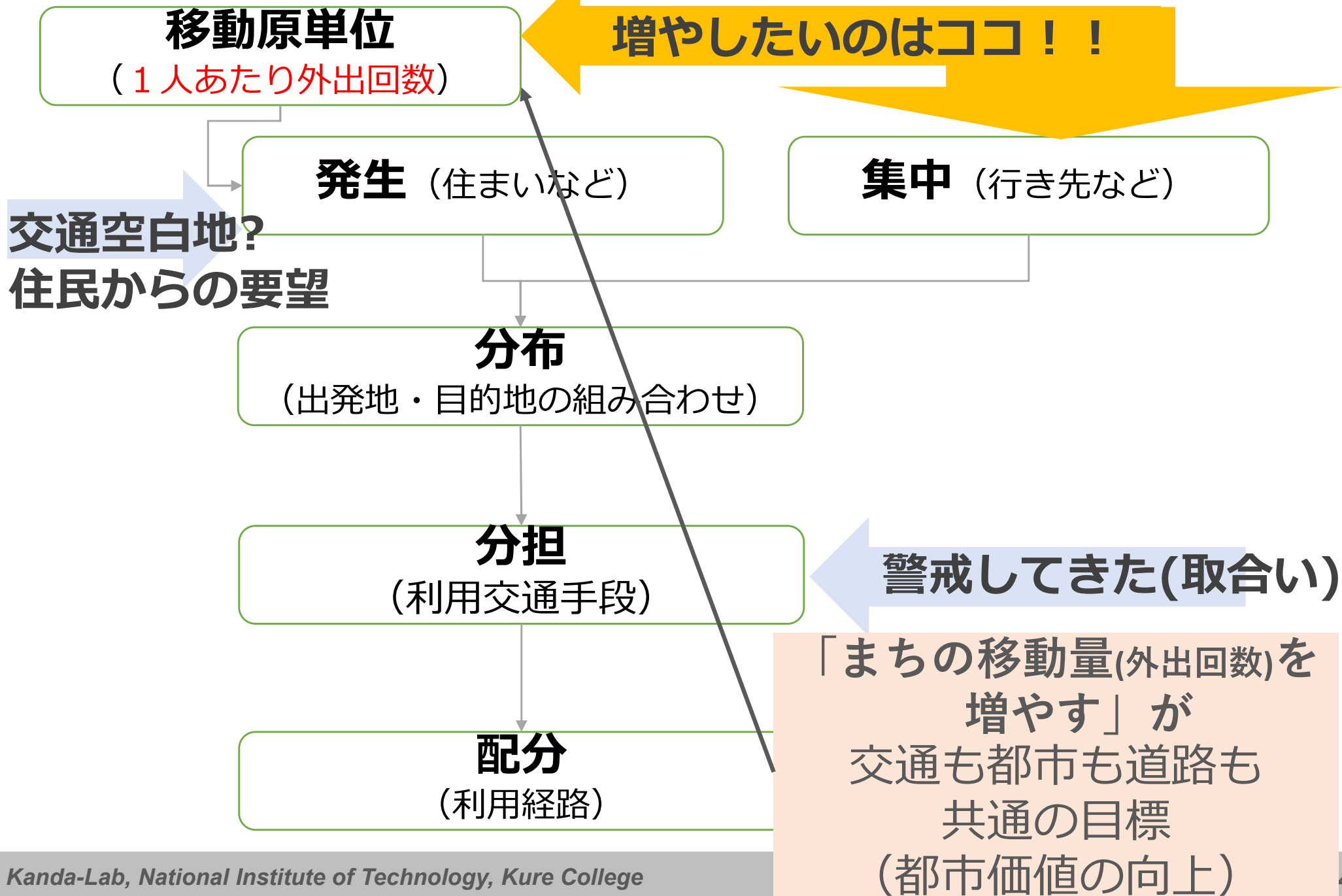




# 熊野町での共創プロジェクト



# 交通需要の計算方法から考える



まちづくり

って

何ぞ？

# まちづくりって何ぞ？

=何のためにまちづくりの行為をするか？

- 人の動きを活発化させるため
- 地域経済の動きを活発化させるため

# 連携基盤のイメージ(個人が思う)

定例の営業定例会議と、節目での全体戦略会議

連携の肝は、①データと、②悩みごと

上記に加えて、場（酒）があると進む = 対話

あとは、机上の空論よりも、まずはやってみて検証（アジャイル）

それを繰り返すと、共通の地域づくりのビジョンが見えてくる

# 連携基盤づくり

- 良質なデータ連携基盤の3要素



- 複数のデータ連携は、異なるプレイヤーを結びつけて混ぜることで、地方でもイノベーションが起こる
- 地域には「交通」がある。交通を軸とした
- データ+場+ビジネスの可能性+相互の応援関係、そして、それを混ぜることが共創の大きなカギ！

# いくつかの連携プラットフォーム

- ひろしまモビリティ&ビジネス研究会
  - 交通に少しでも関係する若手中心のイノベータイブ勉強会



# 地域交通の本質的議論

- 地域交通がどう社会に貢献するかを議論





# 地域交通の本質的議論

## ・地域交通がどう社会に貢献するかを議論

### 4 基本的な方針

#### (1) 広島乗合バス事業が目指すべき姿

広島は全国有数の「バスの街」として知られており、市内の乗合バス事業者は11社にものぼる。乗合バスは、人口増加、経済成長のトレンドの中、需要に追随して利益を上げてきたが、各事業者の採算性や競争原理を優先した部分最適化により展開されてきたことや、事業者間及び官民のコミュニケーションが不足していたことから、事業者の枠を超えた利便増進の取組は積極的には行われてこなかった。

近年、事業者と市の連携による利便増進の取組として「エキまちループ」や「まちのわループ」などの循環線の共同運行を開始するなど、新たな動きが始まりつつあるものの、まだ限定的であり、バスネットワーク全体では効率性やサービス水準面などで多くの課題が残されている。

また、コロナ禍による経営状況の悪化も要因となり、車両・設備等の更新や、バリアフリー化・環境対策など、多額の投資を伴う取組に大きな遅れが生じているほか、運転手不足による減便などのサービス低下も生じており、さらなる利用者数の減少につながることも懸念される。

このままの状況が続けば、近い将来、事業者の経営努力だけでこれまでどおりのサービスを提供することが困難になる可能性が高いことから、これまでの常識や壁を乗り越えた事業者間の共創及びそれを後押しする官との共創を推進することにより、経営の安定化を図るとともに、利用者目線での利便性の高いバスサービスを実現し、活発な移動を生み出すことで「広島の未来」に積極的に貢献する。

# 確認しておくべき資料

The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (国土交通省). The page is titled '交通政策審議会' (Transport Policy Review Committee) and specifically focuses on the '地域公共交通部会' (Local Public Transport Committee). The navigation menu includes '国土交通省について' (About the Ministry), '報道・広報' (Press & Publicity), '政策・法令・予算' (Policy, Laws, Budget), '白書・オープンデータ' (White Papers, Open Data), and 'お問い合わせ・申請' (Contact Us, Applications). The breadcrumb trail is: ホーム > 国土交通省について > 審議会・委員会等 > 交通政策審議会 > 交通体系分科会 > 地域公共交通部会. The main content area lists several meetings:

- 令和4年度第3回(第22回) (2023年1月17日)
  - [開催案内](#)
  - [議事要旨](#)
  - [配布資料](#)
- 令和4年度第2回(第21回) (2022年11月18日)
  - [開催案内](#)
  - [議事要旨](#)
  - [議事録 \(PDF形式: 349KB\)](#)
  - [配布資料](#)
- 令和4年度第1回(第20回) (2022年10月7日)
  - [開催案内](#)
  - [議事要旨](#)
  - [議事録 \(PDF形式: 377KB\)](#)
  - [配布資料](#)
- 中間とりまとめ (2020年1月29日)
  - [開催案内](#)
  - [配布資料](#)
- 令和元年度第5回(第19回) (2019年12月24日)

# 確認しておくべき資料

資料2

**交通政策審議会 交通体系分科会  
地域公共交通部会 中間とりまとめ(素案)**

---

# 確認しておくべき資料

The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (国土交通省). The navigation menu includes: ホーム, 国土交通省について, 報道・広報, 政策・法令・予算 (selected), 白書・オープンデータ, お問い合わせ・申請. The main content area is titled "審議会・委員会等" (Review Committees, etc.). A breadcrumb trail reads: ホーム > 政策・仕事 > 審議会・委員会等 > 令和4年度第3回(第22回)交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料. Below this, a header box contains the text: 令和4年度第3回(第22回)交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料. A list of documents follows:

- 議事次第(PDF形式:32KB)
- 配席図(PDF形式:46KB)
- 委員等名簿(PDF形式:88KB)
- 出席者名簿(PDF形式:91KB)
- 【資料1】令和4年度第2回部会におけるご意見(概要)(PDF形式:176KB)
- 【資料2】中間とりまとめ(素案)(PDF形式:474KB)
- 参考資料(PDF形式:2.8MB)

At the bottom, a message box states: "PDF形式のファイルをご覧いただくためには、Adobe Acrobat Readerが必要です。左のアイコンをクリックしてAdobe Acrobat Readerをダウンロードしてください(無償)。Acrobat Readerをダウンロードしても、PDFファイルが正常に表示されない場合はこちらをご覧ください。" (To view PDF files, you need Adobe Acrobat Reader. Click the icon on the left to download Adobe Acrobat Reader (free). Even if you download Acrobat Reader, if the PDF file does not display normally, please see [here](#).)

## 3. 制度面の対応

### 各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスを確保するために

#### 地域公共交通ネットワークの改善策の強化

- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【R4補正・R5当初予算】
    - ・鉄道特性が十分に発揮できなくなっているローカル鉄道について、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する協議会を設置できることとし、再構築に向けた関係者の連携と協調を促進
    - ・関係者で合意した再構築方針に基づき、鉄道の維持と利便性確保、あるいは他の輸送モードへの転換等により、地域と利用者のニーズに即した公共交通の最適化を促進
  - エリア内の地域公共交通の再構築に関する仕組みの創設【R4補正・R5当初予算】
    - ・自治体と交通事業者が一定の区域について協定を結び、自治体が交通サービス水準を定め、交通事業者が複数年にわたり運行（エリア一括協定）する事業を支援
    - ・事業資産保有（上下分離）に取り組む自治体に対する支援
  - 公共交通が地域にとって真に必要なと位置付けられた場合には、地方公共団体が主体となり、交通事業者との役割分担の下、地域の社会資本の一部として、公共交通の維持・利便性の確保を図る取組を支援【R5当初予算】
  - 鉄道・タクシーの地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度の創設（乗合バスについては平成18年度から制度を導入）
- ※公共交通が不十分な地域等における、持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善を検討 等

#### 交通と他分野の連携

- 地域公共交通計画と立地適正化計画が連携した、都市の骨格となる公共交通の確保に向けた支援等による、持続可能な多極連携型まちづくりの推進【R5当初予算】
- 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、様々な他分野（医療・介護・エネルギー・観光等）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトを支援【R4補正予算】
- 地域交通・まちづくり・地域づくりに関する幅広い人材の育成やスタートアップ企業の取組の支援【R4補正予算】 等

#### DX・GXの活用

- 広域で展開するMaaSや、交通事業者と観光・商業・福祉等他分野の事業者が連携するMaaSの取組を重点的に支援【R4補正・R5当初予算】
- 公共交通によるシームレスな移動の実現等に向け、データ連携基盤の構築に必要な前提条件や、要件・機能に関する調査を実施【R5当初予算】
- 土地利用を含めたまちづくりとの連携を構想・計画策定段階から一体的に検討するため、デジタル技術を活用し、各種データに基づき、まちづくりと公共交通の変革を一体的に進めるモデル的な取組に係る調査を実施【R5当初予算】
- 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスにおいて、自動運転の活用と持続可能性に関する実証事業を支援【R4補正予算】
- バス・タクシー事業者による遠隔点呼の対象拡大及び運行管理業務の一元化の検討など、ICTを活用した運行管理の効率化の推進
- 乗合バス事業者によるEVバスの導入促進 等

## 4. 財源面の対応

### 各種予算の拡充

- 既存の地域公共交通支援に対する追加的な支援【R4補正予算】
  - ・生産性向上に取り組む地域の交通事業者に対する運行支援
- 交通を地域のくらしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援【R4補正予算】
  - ・他分野共創に加え、官民・事業者間共創など、様々な関係者と共創して、地域一体となって取り組む交通プロジェクトを支援
  - ・DXを活用するなど、若手スタートアップ企業が地域の交通事業者と共創する交通プロジェクトを支援
  - ・人材育成団体への支援を通じて、地域公共交通・まちづくり人材の育成や、地域の交通事業者とのビジネスマッチング等を支援
  - ・関係者の合意形成のため、ローカル鉄道の地域における意義と役割を明らかにするための調査事業、再構築方針の策定のための実証事業を支援
- 先進車両導入の支援【R5当初予算】
  - ・EV車両、自動運転車両などの先進車両の導入に対する支援制度を創設 等

### 公共事業予算の活用

- 社会資本整備総合交付金による支援【R5当初予算】
  - ・地域づくりの一環として取り組む地域公共交通ネットワーク再構築に必要なインフラ整備に対し、新たに支援メニューを創設（地方負担に対しても新たに地方財政措置を創設）
  - ・まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の再構築に対し、既存メニューによる支援を強化

### 予算以外の対応

- 「DX・GX」の促進
  - ・単年度の補助のみでは支援が難しい長期、多額、大規模なDX・GXに係る投資を促進し、サービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化を図るため、財政投融資による支援を実施
- 乗合バス事業者によるEVバスの導入促進のための固定資産税の特例措置を創設
- ローカル鉄道の再構築に関する税制（固定資産税、都市計画税）特例措置の拡充

### 『従来とは異なる実効性ある支援等』を実施

※引き続き、財源の検討も含め、各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスの確保に向けた取組の推進が必要

# 確認しておくべき資料

ホーム

国土交通省について

報道・広報

政策・法令・予算

白書・オープンデータ

お問い合わせ

## 審議会・委員会等

[ホーム](#) > [政策・仕事](#) > [審議会・委員会等](#) > 令和4年度第3回（第22回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料

### 令和4年度第3回（第22回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料

- [議事次第\(PDF形式:32KB\)](#) 
- [配席図\(PDF形式:46KB\)](#) 
- [委員等名簿\(PDF形式:88KB\)](#) 
- [出席者名簿\(PDF形式:91KB\)](#) 
- [【資料1】令和4年度第2回部会におけるご意見（概要）\(PDF形式:176KB\)](#) 
- [【資料2】中間とりまとめ（素案）\(PDF形式:474KB\)](#) 
- [参考資料\(PDF形式:2.8MB\)](#) 

# 確認しておくべき資料

ホーム

国土交通省について

報道・広報

政策・法令・予算

白書・オープンデータ

お問い合わせ

## 審議会・委員会等

[ホーム](#) > [政策・仕事](#) > [審議会・委員会等](#) > 令和4年度第3回（第22回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料

### 令和4年度第3回（第22回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 配布資料

- [議事次第\(PDF形式:32KB\)](#) 
- [配席図\(PDF形式:46KB\)](#) 
- [委員等名簿\(PDF形式:88KB\)](#) 
- [出席者名簿\(PDF形式:91KB\)](#) 
- [【資料1】令和4年度第2回部会におけるご意見（概要）\(PDF形式:176KB\)](#) 
- [【資料2】中間とりまとめ（素案）\(PDF形式:474KB\)](#) 
- [参考資料\(PDF形式:2.8MB\)](#) 



# 終わりに

- 今まで、きちんとしたマネジメントをしたとは言い難く、人を動かす発想になかった。
  - 公共交通がまちづくりにつながる可能性を感じなかった？
  - であれば、普通どおりにマネジメントをすれば自ずと結果はついてくる。
  - 行政だから民間のクリエイティブさが無いのではない。クリエイティブさは議論すると備わる
  - MaaSもMMも「技法」ではない。
  - 交通を通じた議論が、まちをどうするか、という議論・アイデアに繋がる。
- 地域交通という武器を持っているという認識を！**