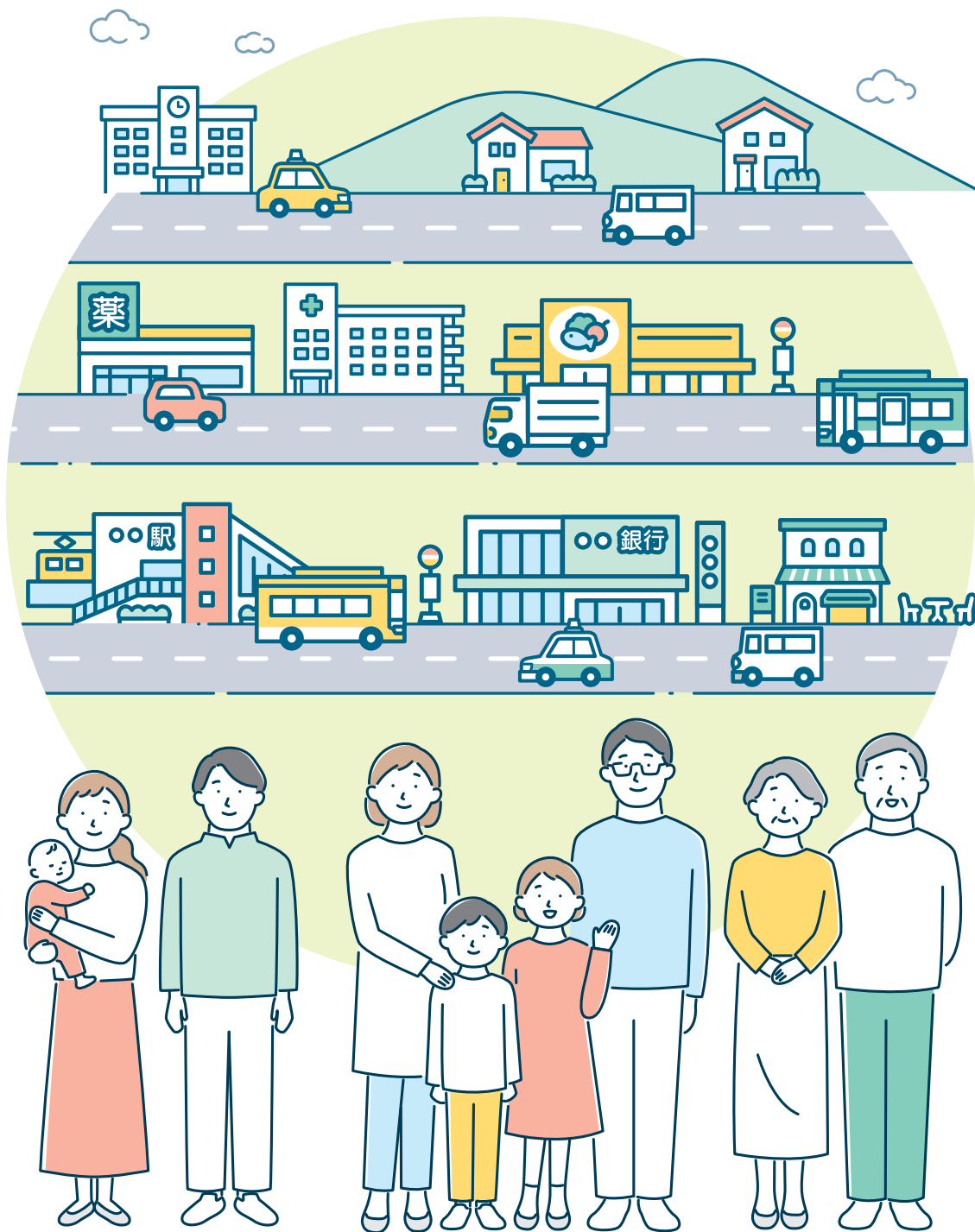


地域公共交通共創モデル構築の ための実践指針

— 中国運輸局管内 令和4～6年度実証事業からの学び —



内容

1	はじめに	2
2	実証事業の成果と課題(現状分析)	2
3	先行事例分析にもとづく実践指針	3
	(1)構想段階	4
	(2)共創モデル構築段階	5
	(3)実証事業段階	6
4	優良事例に見る実践のポイント	7
	(1)熊野町 路線バス再編を契機とした商業施設等との連携および多分野連携基盤の醸成	7
	(2)総社市 「総社市版ライドシェア」既存交通事業者との共存型ライドシェアモデル	8
	(3)倉吉市 「地域経営」:エネルギー事業との共創(シュタットベルケ)	9
	(4)高梁市 「介護難民」を生じさせないための介護事業所の送迎サービスの共同化	10
	(5)鳥取空港ビル株式会社 民間主導による「移動と物販」の共創	11
	(6)広島市 大都市圏における多事業者間調整モデル(共同運営システム)	12
5	おわりに	14

1

はじめに

我が国の地域公共交通は、人口減少や少子高齢化の進行に加え、深刻な乗務員不足の顕在化や利用者減少による収支悪化など、構造的な課題に直面しています。とりわけ担い手不足は路線の縮小や減便を招き、地域の移動基盤そのものを揺るがす状況となっています。

こうした状況の下、交通を地域課題全体の中で捉え直し、多様な主体が連携して価値を創出する「共創」の考え方が示されました。これを受けて国土交通省は、地域公共交通の共創モデル事業を創設し、実証を通じた知見の蓄積と横展開を進めてきました。

中国運輸局では、令和4・5・6年度に共創事業(実証運行)へ採択された事業を対象に調査を実施し、その成果や課題を分析しました。本指針は、これから共創モデルの構築に取り組む地方公共団体等の参考となるよう、過去の事例や優良事例から得られた知見と実践上のポイントを取りまとめたものです。

2

実証事業の成果と課題(現状分析)

本格導入(実装)への進展

- 本格導入に移行した事例は10件(34%)であり、主な要因としては、実証を通じた明確な効果検証や、地域主体による協力体制の構築が挙げられます。
- 一方で、実装に向けて実証を継続している事例や、検討中・一時中止となっている事例も、それぞれ約4分の1ずつを占めています。調査結果からは、収支面の課題や運行・制度設計に関する調整が、本格導入に向けた大きな障壁となっている実態が明らかになりました。
- また、全体の14%が導入を断念していますが、その背景には費用対効果の不足や、議会・住民との合意形成の難しさがあると考えられます。
- 以上の結果から、プロジェクトを本格導入へとつなげるためには、「費用対効果」「事業収支」「協力体制」「制度設計」「住民・議会の理解」の5項目が重要な鍵(サクセスファクター)であると整理できます。

現在の状況	回答数	回答率
本格導入(実装)段階に進んでいる	10	34%
本格導入(実装)に向けて、実証を継続している	8	28%
本格導入(実装)に向けて検討をしているが、実証は一時中止している	7	24%
本格導入(実装)は難しいと判断し、プロジェクトを中止した	4	14%
総計	29	100%

3

先行事例分析にもとづく実践指針

本格導入(実装)に向けたプロセスを、「構想段階」「共創モデル構築段階」「実証事業段階」の三段階に大別し、先行事例の調査を行いました。その上で、各段階で想定される課題を抽出し、対応策を整理するとともに、実施すべき主なタスクおよび運輸局への相談事項として取りまとめました。

(1) 構想段階

構想段階における想定課題

想定課題①「共創って何から始めるの？」

想定課題②「交通事業者、関係者が乗ってこない」

想定課題③「合意形成が進まない」

想定課題④「検討している輸送サービスは法的にOK?」「国の補助事業への申請可能？」

主なタスク1 対象とする課題の明確化 ←想定課題①、②

共創モデルで解決を目指す交通課題を明確にする。あわせて、その背景にある生活・地域課題(買い物、通院、通所、観光等)を整理する。その上で、必要に応じて、交通課題をパートナーと共有可能な地域課題として再定義する。

主なタスク2 共創パートナー探し ←想定課題②、③

対象とする課題をともに解決できるパートナー探索は、価値共創体制を構築するという意識のもと、探索の起点を明確にしたうえで着手する。詳細は4頁の共創パートナー探しの勘所参照。

主なタスク3 構想づくり(価値の共同設計) ←想定課題②、③

利用者にとっての価値、交通事業者にとってのメリット、共創パートナーにとってのメリット、行政にとっての政策効果の価値仮説を設計する。

主なタスク4 コミュニケーションの設計 ←想定課題③

構想段階、共創モデル構築段階、実証事業段階における利用者(住民等)、交通事業者、共創パートナーとのコミュニケーションの設計を行う。

運輸局への相談 ←想定課題④

- 検討中の輸送サービスに対する法令遵守の観点からの助言および懸念事項の指摘
- プロジェクトの補助要件への対応、必要な手続きに関する助言、懸念事項の指摘
- プロジェクトの有効性やスケジュール感など、構想の骨子に関する伴走支援

主なタスク 2 共創パートナー探しの勘所

共創パートナーの探索は、価値共創体制を構築するという意識のもと、探索の起点を明確にした上で着手する必要があります。特定の標準モデルを画一的に適用するのではなく、「探索経路の妥当性」を評価の主眼に置くことが重要です。

プロジェクトの実現に最適なパートナーを選定するにあたっては、目的(起点)を明確に設定し、以下の4つの着眼点から絞り込みを行うアプローチが有効です。

1. 「地域・利用者起点」での探索

- 「生活課題(買物・医療・外出等)」を起点にパートナーを探索する手法

重視する点 利用者や潜在的な利用者との距離の近さ、および日常的な接点

主なパートナー 福祉・地域組織、公共交通やまちづくりに関係のある事業者、高齢者等の利用がある施設等

2. 「実装可能性」を軸とした探索

- 実装・運行の確実性や、制度への対応力を重視する手法

重視する点 事業リスクの低減を意識した、保守的かつ堅実な探索

主なパートナー 既存路線の運行事業者、地元の交通事業者、他地区での実績がある事業者、タクシー協会等

3. 「価値観・方向性の一致」を重視した探索

- 単なる業務委託関係ではなく、共通の目的を持つ「仲間選び」を重視する手法

重視する点 成功に向けて継続的な取り組みが可能か、および関係性の構築しやすさ

主なパートナー 共創プラットフォームの目的に賛同した団体、地域課題を自分事として捉え「おでかけしやすい地域」を共に創れる事業者

4. 「民間企業・技術起点」での探索

- 技術的成立性やユーザー体験(UX)、将来的なスケーラビリティを重視する手法

重視する点 技術導入そのものが目的化しないよう調整を図りつつ、柔軟なニーズ対応が可能かの見極め

主なパートナー 国のカタログやマッチング会で選定したシステムベンダー、AIデマンドシステム導入実績のある企業等

パートナー探し支援

- 【国土交通省】「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム(マッチング・イベント等)
- 【デジタル庁】デジタル地方創生サービスカタログ

(2) 共創モデル構築段階

共創モデル構築段階における想定課題

想定課題①「何をもって“成功”と言えるのか、みんなで共有できていない」

想定課題②「多様かつ広範にわたる事業実施上の課題を、同時にすべて解決することは困難」

想定課題③「“みんなでやる”と言っているが、結局だれが責任を持つのか曖昧になっている」

想定課題④「補助金がある間は回るが、その後どうするのか見えていない」

想定課題⑤「まずは実証、と始めたが、この先どう制度化・本格実装するのか決まっていない」
(出口を描かないまま走り出している)

主なタスク1 成功定義の明確化 ←想定課題①

“成功の姿”を言語化するワークを行う。ステークホルダーごとの成果指標も設定する。利用者成果(例:利用回数、満足度)、共創パートナー成果(例:収支改善)、行政の政策効果(例:通院率向上)。数値目標と状態目標を分けて整理する。

主なタスク2 事業内容、範囲の設定、必要に応じて段階的拡張を検討 ←想定課題②

「対象エリアはどこまでか」「対象者は誰か」「対象時間帯はいつか」等の事業内容を明確にする。設定した事業内容が、当初の成功定義と一致しているかを確認する。全てを同時に解決できない場合は、段階的拡張、戦略的に限定された設計を検討する。「今回、やらないこと」を明確化する。

主なタスク3 役割の明確化 ←想定課題③

「だれが決めるのか」「だれが実行するのか」「だれが費用負担するのか」を整理した役割分担表を作成する。

主なタスク4 収支・自走設計 ←想定課題④

本格導入までのスケジュールおよび収支シナリオを作成する。例)収支シナリオ(補助あり、補助縮減、補助なし)。

主なタスク5 出口設計 ←想定課題⑤

本格導入の主体像を定義する。行政関与が必要な場合は、条例化、予算恒常化などの制度化シナリオを検討する。また、必要に応じて、導入後はプロジェクトの検討組織(共創プラットフォーム)を常設化し、継続的に検討する。

運輸局への相談 ←想定課題②、④

- 運行計画の具体化と実務的アドバイス
- 補助金制度の活用と財源確保の助言

(3) 実証事業段階

実証事業段階における想定課題

想定課題① 実証の目的が曖昧なまま、運行(実施)そのものが目的化してしまう

想定課題② データは集まるが、意思決定に活かされない

想定課題③ 利用が伸びず、“失敗”扱いになってしまう

想定課題④ 実証終了が近づいてから、慌てて本格実装を検討する

想定課題⑤ 現場負担が想定以上に大きく、事業者等の疲弊が生じる

主なタスク1 実証開始前の検証内容の明確化、中間レビューの実施 ←想定課題①、②、③、④

実証開始前に「何を検証するのか」を明確にする。仮説と成功基準を事前に設定する。
中間レビューを設け、途中で軌道修正する。

主なタスク2 成果指標を多面的に設定 ←想定課題②、③

新規需要の創出には一定の時間を要することから、利用者数を本格導入の判断指標とする場合には、利用が顕在化するための十分な実証期間を確保することが望ましい。成功の定義を事前に共有する。実証は改善前提の試行であると位置付ける。また、成果指標を多面的に設定する(利用者数・満足度・行動変容等)。

主なタスク3 データを“見る会議”を設定 ←想定課題②

実証事業中に、データを“見る会議”を設定し、「データ確認→改善案の検討→実施」の改善アクションを行う。見える化で関係者へ成果を共有し、合意形成を促進する。

主なタスク4 実証開始前に“終了後の選択肢”を整理 ←想定課題④

実証開始前に“終了後の選択肢”を整理し、KPI達成率・収支状況などの判断基準を事前に設定し、関係者と早期協議を行う。

主なタスク5 実務分担を再整理 ←想定課題⑤

業務フローを可視化し、簡素化できる仕組みを検討する。デジタル化、外部委託を検討する。実証中に現場負担が想定以上に大きいことが発覚した場合は、業務フローを見直し、役割分担の再整理を行う。

運輸局への相談 ←想定課題①、②、④、⑤

- 運行に係る行政手続の助言
- 運行内容の検証と現場レベルの改善の助言
- 本格導入を見据えた評価とガバナンスにかかる助言

4

優良事例に見る実践のポイント

(1) 熊野町
(広島県)

路線バス再編を契機とした商業施設等との連携および多分野連携基盤の醸成

客観的根拠で進める路線再編

広島電鉄の阿戸線は平成30年の豪雨災害とコロナ禍が重なり、存続が困難な状況となりました。熊野町や広島市、広島電鉄は「阿戸線を考える会(令和4年2月発足 ※令和2年2月から協議開始)」を立ち上げて継続的に議論を重ね、令和4年10月の朝日交通への運行移管に向けた構想を約1カ月でまとめます。住民説明会では構想段階から整備したODデータやアンケート結果を提示し、合意形成を「データ共有のプロセス」として設計。感覚論による対立を回避しながら、合理的な運行計画の策定につなげました。

実証運行では、日中便を8人乗りワゴン車に小型化し、「フジ熊野店」にバス停を設置。そして、地域貢献を切り口に同店へアプローチした結果、空きスペースを待合所として無償活用できるようになりました。また、路線再編・施設整備を現実的な目標として

進める一方、民間企業との連携による地域マネジメントコンソーシアムの組成は中長期の挑戦目標として模索。実現には至らなかったものの、直ちに収益化できなくとも連携の基盤形成を成果と位置づける姿勢が、共創機運の醸成につながっています。こうした取り組みの結果、日中利用者数は増加傾向にあり、今後はデマンド交通の導入や交通結節点の整備、広域連携を視野に入れた交通ネットワークの最適化が期待されます。



ポイント データにもとづく課題の共有、運行計画の設定

構想段階からデータを活用すること

説明責任を果たすための根拠資料を整備すること

合意形成を「データ共有プロセス」と捉えること

担当者から

熊野町
荻野 孝雄さん



行政の最大の強みは「住民からの信用」です。データで丁寧に説明し、合意形成を進めました。事業者との連携では、相手にとっての具体的なメリットを示すことも重要です。何を誰のために運ぶのか、その目的を明確にすることが持続可能な交通の実現につながると思います。

実施主体

熊野町生活環境課

・実証事業の全体管理

共創団体

(株)フジ[フジ熊野店]

・店内に待合所スペース提供
・店内でのマルシェ開催の協力

広島電鉄(株)

・熊野阿戸線の運行
・ODデータの提供

熊野町商工会

・会員の民間企業へのアンケート調査協力

運行主体

あさひ交通(株)

・乗合タクシーの運行

運行サービス提供

運行・受付委託

連携

(2) 総社市
(岡山県)

「総社市版ライドシェア」既存交通事業者との 共存型ライドシェアモデル

移動の機能的空白を解消

総社市では、デマンド型乗合交通「雪舟くん」により、市内の地理的な交通空白は解消されていました。一方で、深夜・早朝などの時間帯や、買い物・通院支援、見守りを伴う外出には十分応えきれず、「機能的な空白」が課題となっていました。そこで市は、既存事業を圧迫しない役割分担を整理し、その隙間を埋める仕組みづくりに着手しました。地域住民の自立支援と既存公共交通の下支えを両立するのが狙いです。

実証では、市が実施主体となり、社会福祉協議会や地域ボランティア団体と連携して「総社市版ライドシェア」を構築。道路運送法上の許可や登録を要しないボランティア輸送とし、地域団体が主体となる移動支援を市が後押しする仕組みとしました。立ち上げ時には説明会や協議を重ね、市が自動車保険を直接負担するとともに、安全講習や機器整備も支

援して、事故リスクへの不安を軽減。さらに、利用実績やアンケートに基づく定量データを示し、既存需要の奪取ではなく地域の移動者数の純増であることを共有しました。その結果、交通サービス供給は月10～20台分の増加を見込み、令和6年9月現在で3団体が登録しています。今後は地域ごとの立ち上げを支援しながら、全市的な展開を進める考えです。



ポイント 『交通空白』を「機能軸」で特定

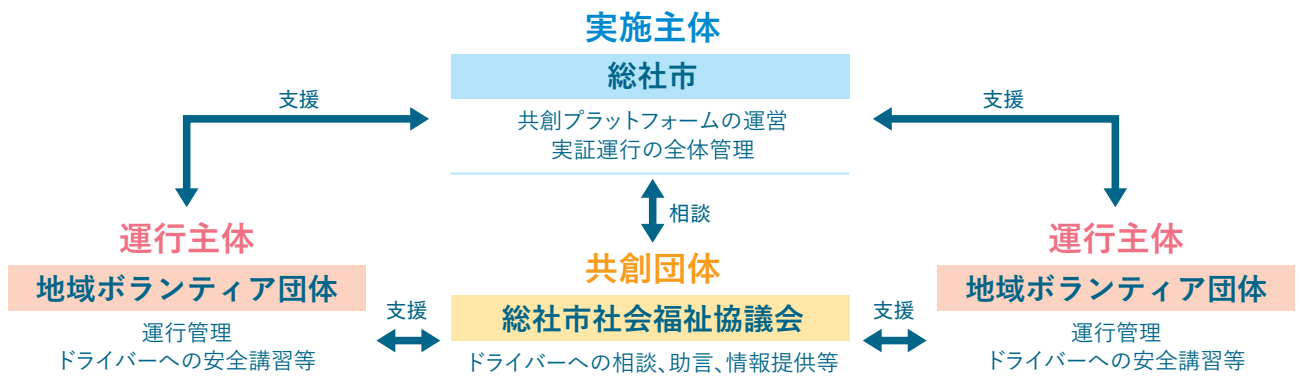
地理的空白ではなく
“機能的空白”に着目すること

既存事業との
役割分担を明確にすること

補完関係を明示し、
対立構造を回避すること

担当者
から

複雑な交通課題に向き合うには、事業者と密に連携しながら地域の実情を丁寧に示し、既存交通と共存できる道を探ることが重要です。あわせて、市が自動車保険加入や安全装備を支え、住民ドライバーが安心して関われる環境を整えることが、活動の継続と広がりにつながると思います。



(3) 倉吉市
(鳥取県)

「地域経営」: エネルギー事業との共創
(シュタットベルケ)

電力と交通の連携モデル

倉吉市関金地区では、地区内唯一の食料品・日用品店の閉店に加え、高齢化の進行や路線バスの利用低迷が重なり、買い物と移動の両面で課題が深刻化していました。市はこれを交通だけの問題とせず、地域経営上の課題として再定義。環境部門や株式会社鳥取みらい電力と連携し、再生可能エネルギーの活用や売電収益の地域還元を視野に入れた共創モデルの構築に着手しました。

構想段階では、市が主導して関係者への説明や意見聴取、個別調整を重ね、交通事業者、電力会社、住民組織などの役割分担を整理しました。実証では、持続可能な条件で開始し、利用状況や住民意見を踏まえて段階的に見直す手法を採用。運行条件やサービス水準を探りながら、将来的には電力会社が交通事業者等へ運行を委託する仕組みを検討しています。

令和6年度は、予約型乗合タクシーの運行に加え、買い物支援やスマホ教室も実施。予約受付はデジタルに限定せず、地域に根ざした集落支援員を窓口にしたことで、高齢者の心理的負担を抑え、制度の定着を後押ししました。

将来的には、令和12年を目標に鳥取みらい電力へ運行主体を移行する計画で、エネルギーと交通を組み合わせた地域公共交通の具体化を図っています。



ポイント 複数課題のリフレーミングによる「大義」の創出

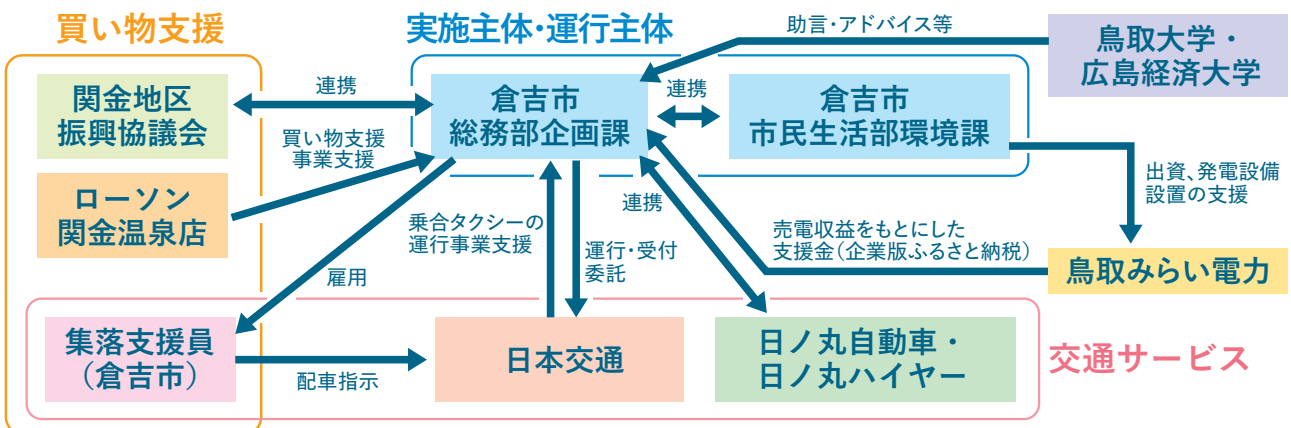
個別課題を上位概念
(地域経営)へ再定義すること

財源創出と交通維持を
一体で設計すること

共通の理念(大義)を掲げ、
分野横断の連携を促すこと

担当者
から

地域への丁寧な説明と対話を重ねながら、住民や交通事業者、関係団体等と協議を進めてきました。自治公民館やサロン、スマホ教室で伺った声を積み重ねたことが、地域に合った交通サービスの具体化と、地域ぐるみで支える体制づくりにつながっています。



(4) 高梁市
(岡山県)

「介護難民」を生じさせないための 介護事業所の送迎サービスの共同化

通所施設の共同送迎

高梁市では、少子高齢化を背景に介護事業所の送迎員確保が難しくなり、介護従事者が送迎を担う負担も課題となっていました。そこで市は、ダイハツ工業から、送迎システムを活用した共同送迎の提案を受け、技術的支援や料金設定のシミュレーションを得ながら、通所施設の共同送迎を検討。高梁市社会福祉協議会とシルバー人材センターを担い手とし、構想段階から市内の交通事業者を個別に訪問して丁寧に説明しました。対象をデイサービスの送迎利用者に限定し、既存のタクシー・バス事業との役割分担を明確にしたことで、構想段階での関係者の理解形成につなげました。

実証では、市内20数事業所にアンケートと説明会を実施し、回収率100%を達成。応募した5事業所を高梁地域と西部地域の2エリアで運用し、共同送迎の仕組みを着実に検証しました。その結果、介護従

事者の負担軽減につながる手応えが得られた一方、中山間地域特有の地形による運行コストの高さや、要介護者対応に必要な送迎の質、担い手確保などの課題も明確になりました。今後は「介護難民」を生じさせないという目的を共有し、地域公共交通との連携強化や多様な運行主体の可能性も視野に、解決策の検討を続けていきます。



ポイント 既存交通事業者との「競合」を回避する丁寧な合意形成

関係者への個別対話も重要であること

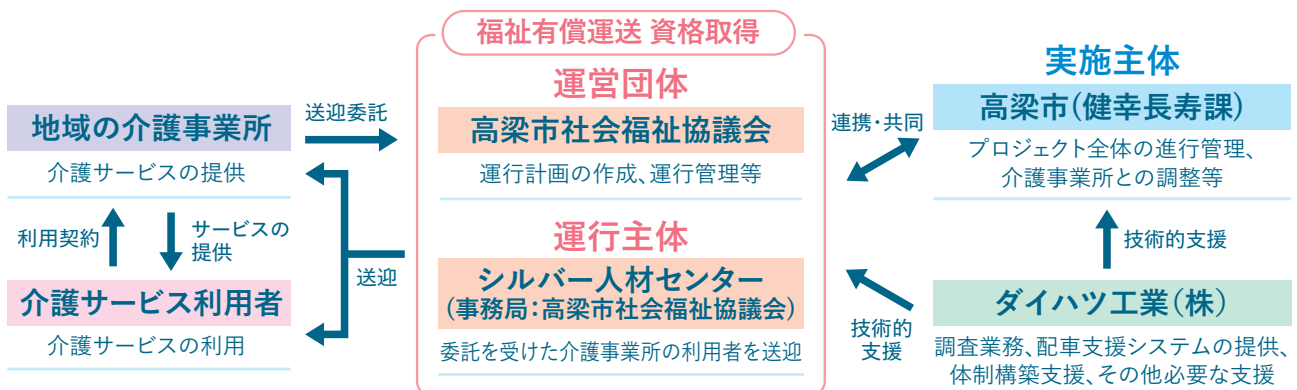
初期の理解形成を重視し、後工程の摩擦を減らすこと

事業の必要性（現場課題）を具体的に共有すること

対象者・範囲を限定し、既存事業との役割分担を明確にすること

担当者から

今後は生産年齢人口の減少により、介護人材の確保が一層難しくなると見込まれます。だからこそ、介護事業所に余力があるうちに実証に取り組み、合意形成や体制づくりの進め方を確かめておくことが重要です。今回の事業は、そのための有効な一歩になりました。



(5)鳥取空港ビル株式会社
(鳥取県)

民間主導による「移動と物販」の共創

ヒトとモノの往来を創出

鳥取砂丘コナン空港では、空港と鳥取港の双方の利用促進を図るため、鳥取空港ビル株式会社が中心となり、交通事業者や港の物販関係者、行政、大学などと連携し、民間主導による「移動と物販の共創」に取り組みました。構想段階では、株主や関係会社、交通事業者、大学などの中心メンバーで方向性を固め、空港と港を結ぶ運行と物販を一体で進める方針を定めています。

実証では、鳥取空港ビルが実施主体、日ノ丸自動車が行う運行主体となり、空港一港間での運行と販売実験を実施。利用者を運ぶだけでなく、港の特産品も空港へ届けて販売につなげた点も特徴です。移動と物流、販売、情報発信を一体で進めることで、交通の利用機会づくりと地域産品のPRを同時に進めました。港市場の産品販売にも取り組んだ結果、梨など

に手応えがあり、その後の空港内店舗での販売に結び付いています。

また、実証開始前から、観光、生活、通学へと対象を段階的に広げる構想も描きました。深刻な運転手不足を踏まえ、初期は観光利用から着手し、次の段階では商業施設との接続、さらに今後の最優先課題として大学接続を策定。空港周辺の人流データも踏まえ、既存路線で十分に対応できていない動線の把握も進めています。



ポイント ターゲット拡大のフェイズ設定

実証開始前に
中長期の拡張計画を
設計すること

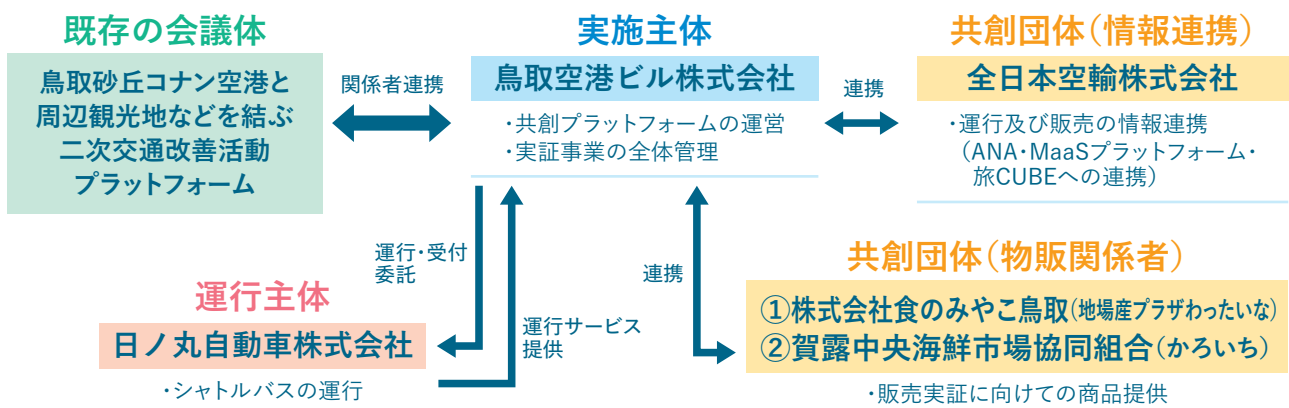
対象・目的を段階的に
広げるフェーズ設計を
行うこと

初期段階では
実現可能性の高い領域
から着手すること

実証を「地域交通への
進化プロセス」と
位置付けること

担当者
から

今回の実証で、潜在的な需要をデータとして把握できました。一方で、持続的な事業化には、県外客に加えて周辺住民の移動も支えるルート設定が重要です。今後は拡大実証を進めるとともに、空港利用者が欲しいものを買う満足度の向上にもつなげていきます。



(6) 広島市 (広島県)

大都市圏における 多事業者間調整モデル(共同運営システム)

一般社団法人による共同運営

広島市では、人口減少や高齢化、コロナ禍を契機とした利用者減少、運転手不足の深刻化などを背景に、乗合バス事業の維持が難しくなっていました。こうした中、令和4年4月、バス事業者が市に対し、持続性の高い新たな公共交通体系の構築に向けた検討を要請。これを受け、市は公共交通を社会インフラとして捉え、「広島型公共交通システム」の先行モデルとして、乗合バス事業の共同運営システムの構築に着手しました。事業者8社と学識経験者、市等による検討結果を踏まえ、令和6年2月には基本方針を策定しました。

基本方針に掲げた取組を進める上で特徴的なのは、再編対象路線の選定をデータに基づいて進めた点です。まず事業者が、非効率または収支の厳しい路線を約30路線抽出し、市が広島地区のICカード型乗車券PASPY(パスピー)のODデータを分析して、対象を絞り込みました。その後、対象事業者に声をかけ、実証事業の検討に着手しています。こうした進め方により、路線の課題を利用実績に基づいて可視化し、再編の議論を感覚論ではなく客観的事実を重視する形で進めました。再編路線を運行する事業者との協議は、市が中立的な調整役となって合意形成を図りました。

推進体制としては、令和6年4月に「バス協調・共創プラットフォームひろしま」を設置し、令和7年1月に一般社団法人化しました。法人形態は「社員一人一票」を前提に選ばれ、意思決定機関には各社の取締役と市の道路交通局長が参加。同等の議決権を有しています。また、一般社団法人とすることで車両等のインフラ資産を保有し、バス事業者の運行を下支えする体制を整えました。

令和5年度は温品地区ほか1地区で実証運行を実施し、令和6年度は温品地区で再度実証運行を行いました。こうした取組を経て、令和8年3月からは本格運行へ移行したところであり、今後も引き続き他地区での検討を進め、乗合バス事業の再構築を進めていくこととしています。



ポイント1 課題の明確化・データ活用

事業者の知見と自治体のデータ分析を組み合わせること

利用実績データに基づき課題を可視化すること

「感覚」ではなく「根拠」で議論する環境を整えること

データを合意形成のツールとして活用すること

ポイント2 法的リスクの管理と組織化

競争領域と協調領域を明確に切り分けること

自治体が中立的な調整役(黒子)として機能すること

役割と権限を明確にした意思決定構造を設計すること

必要な機能(資産保有等)から組織形態を設計すること

担当者から

乗合バス事業は、都市部の一部を除いて厳しい経営環境にあり、特に郊外部や中山間地域では、各事業者が単独でサービス向上と事業の持続性を両立することが難しくなっています。こうした状況を踏まえ、広島市では、民・官の共創によるバス事業の再構築を進めるため、プラットフォームを設立しました。議論に当たっては、「利用者」「事業者」「まちづくり(行政)」の3つの視点から現状の課題と目指す方向を共有することを重視しています。全国で同様の課題に向き合う自治体や事業者にとって、本事例が課題解決を考える材料の一つになればと考えています。

法定協議会(バス事業分科会)

公平・中立な第三者機関

- ・目標とするサービス水準の設定
- ・運行等改善計画の承認
- ・取組状況の評価

承認・評価

提案・報告

バス事業者8社

運行サービスの提供

- ・事業者間の協調による利用者目線でのサービス向上
- ・収支改善による経営安定化

運営負担金

インフラ資産のリース料

バス事業全体を下支え

- ・事業者単独ではなしえなかった取組の実現
- ・インフラ資産のリース

(一社)バス協調・共創プラットフォームひろしま

全体最適化に資する多彩な共同事業を推進

路線の最適化

路線の重複の解消、フィーダー化、ダウンサイジングなど

リソースの共有化

EVバス車両や車庫等のインフラ資産の整備・管理

運転手の安定的確保

離職防止と採用強化のための労働環境の改善など

利便性の向上・利用促進
(シームレスなサービスの実現)

- ・バス停の待合環境整備、バスロケーションシステムの高度化など
- ・ゾーン運賃やダイナミックプライシング等の新たな運賃制度の導入や乗継割引の拡充など

新技術の導入

バスの自動運転化、AIを活用した事務の効率化など

行政が伴走することで公益性や実効性を確保

組織体制

バス事業者

市

運輸局(アドバイザー)

社員総会

組織的事項の意思決定

社長会

重要事項に係る意見交換

理事会

重要な業務執行の決定

企画立案部門

共同事業の実施に係る調整機能

事務局

企画立案部門での検討や共同事業の実施をサポート

広島市

法人の運営を支援

共同事業への財政支援

社会資本整備総合交付金等の国の支援メニューを最大限活用

運営負担金

5

おわりに

— 本格導入の成否を超えた「共創の価値」 —

今回の調査から得られた最も重要な示唆は、本格導入に至らなかった事例を必ずしも「失敗」と捉えるべきではないという点です。実証を通じて得られた変化や蓄積は、それ自体が地域にとって大きな価値を持っています。共創の取り組みは、制度化や事業化の可否だけで評価されるものではなく、プロセスの中で生まれた意識変容や関係構築にも重要な意味があります。

本調査を通じて明らかになった成果は、主に次の三点に整理できます。

第一に、「他分野連携」への意識変容です。

交通事業者との協議は、従来の補助金相談を中心とした議論から、利用促進や他分野との連携を見据えた議論へと発展しました。目に見えにくい変化ではありますが、地域共創の基盤が形成されたことは大きな成果です。

第二に、持続可能な交通体系を構築するという意識の醸成です。

既存交通との役割分担を検討する過程で、市全体を俯瞰し、部分最適ではなく全体最適を目指す視点が共有されました。このプロセスは、地域にとって将来を見据えた交通政策を考える契機となりました。

第三に、ボランティアや民間パートナーに過度に依存するモデルの難しさも明らかになりました。

共創は「任せる」ことではなく、「共に設計し、責任を持つ」ことです。持続可能な仕組みとするためには、自治体が明確な構想を持ち、必要な予算や体制を整える覚悟が求められます。

共創の取り組みは、必ずしも一度で完成するものではありません。試行し、対話し、改善を重ねる中で、地域に合った形へと育っていくものです。本格導入の可否だけで評価するのではなく、その過程で得られた学びや関係性の構築にも目を向けることが、次の一歩につながります。

本指針が、日々現場で悩み、模索しながら取り組まれている皆様の一助となれば幸いです。



お問い合わせ先

中国運輸局 交通政策部 交通企画課

TEL082-228-3495(直通)