

## コロナ後を見据えた公共交通利用促進の取組

令和 4 年 6 月 1 日  
地域交通政策課

人口減少やコロナ禍の影響により JR を始めとした鉄道・バス等の地域交通を取り巻く環境が一層厳しいものとなっていることから、将来にわたり公共交通の維持・存続を図っていくため、官民連携組織による県民運動による利用促進や MaaS の展開による公共交通の利便性向上を図るため、次のとおり協議会やセミナーを開催したので報告します。

## 1 公共交通利用促進県民運動の推進

「みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会（会長：県中山間・地域交通局長）を開催し、「公共交通乗って ecoh!（行こう）県民運動」を推進していくことを決定した。

- (1) 日 時 令和 4 年 5 月 16 日（月） 13 時 30 分～14 時
- (2) 場 所 エキパル倉吉 多目的ホール
- (3) 出席者 国、県、市町村、交通事業者、交通関係団体、  
商工関係団体、観光関係団体



## (4) 概 要

- ・ JR を始めとした公共交通の利用を促進することを宣言（公共交通乗って ecoh(行こう)！宣言）する企業・団体を募集し、企業・団体ごとに従業員や来訪者・来店者等に公共交通の利用を促進する取り組みを行う。
- ・ 特に交通の結節点である駅前や、必要に応じて重点路線を定め、利用促進活動を行うことで、全県的な県民運動として実施していく。
- ・ 宣言した企業等について、事業者の社会貢献活動として情報発信するとともに成果につなげた企業等に対して、奨励金による支援を行う。

## (5) 主な意見

- ・ 取り組みについて、協力できるところは協力していきたい。（岩美町）
- ・ 乗客数を増やしていくのは簡単ではないが、路線の重要性は認識しており、できることは行う。（智頭町）
- ・ GW 期間中にスーパーはくとの利用促進企画を実施したが、思った以上の応募がなかったので広報の工夫は必要。（倉吉市）
- ・ 団体としての利用促進とともに、会員への呼びかけを展開したい。（県商工会連合会）

## (6) その他

- ・ 複数の事業者から宣言、問い合わせがあると同時に、麒麟のまち圏域でも県民運動を推進していくことを確認されるなどの反響があり、一層の展開を図る。さらに夏休みを利用した JR 等公共交通利用促進キャンペーンなど追加の取り組みも推進する。

## 2 鳥取型 MaaS の推進

公共交通の利便性を高めるため、交通の統合による利便性向上に加え、移動の目的である医療・福祉、商業等の他産業との垣根を越えた「共創」により、ニューノーマル時代に対応した暮らしを便利にしていくサービス開発を行う「共創の場」づくりを目的として、官民連携によるコンソーシアムを設立し、同時に記念セミナーを開催した。



- (1) 日 時 令和 4 年 5 月 19 日（木） 13 時 30 分～16 時
- (2) 場 所 県民ふれあい会館 5 階講義室 ※オンライン同時開催
- (3) 参加者 約 100 名（分野：行政、交通、商工、観光、福祉、IT、コンサル、メディア、自動車販売、エネルギー、保険、不動産 など）

#### (4) 設立会議

各分野から52団体・名(5月19日時点)で構成する「鳥取県 MaaS エコシステム共創コンソーシアム(会長:県中山間・地域交通局長)」を設立し、セミナー等での情報共有・議論などを行いながら実証実験等を通じて、自家用車以外の移動の選択肢を提供できるよう本県に適した MaaS(鳥取型 MaaS)を推進していくことなどの方向性を確認した。

#### <R4 実証実験等の主な取組>

##### ① JR 因美線、若桜鉄道、日本交通若桜線共通パスの実証実験

JR 因美線、若桜鉄道、日本交通若桜線が定額で乗車できる共通チケット「JR・若鉄・日交若桜線共通パス」(1か月定額チケット等を想定)を新たに作り、販売する実証実験を計画中。鳥取-若桜間は、鉄道14往復(若桜鉄道接続便)、バス15往復で計29往復となり、共通で使用できれば実質的な利便性の向上が図られる。

##### ② Y-MaaS(米子市を中心とした西部圏域での共通パス)

R3年度に構築した「わいわいパス」(定額電子チケット)について、ノーマイカー運動の協賛店等と連携したクーポン券の発券機能を付加する等の実証を行う。

##### ③ おいしい MaaS プロジェクト(東部圏域)

R3年度に作成したバスでラーメン屋を訪れると特典が付くラーメンバスマップをデジタル化し、バス乗り放題チケットと飲食店の特典をセットにした電子チケットを販売する。(カレーや焼肉も追加していく予定)

##### ④ 過疎地型 MaaS の取組

- ・鳥取市(気高・鹿野):月定額制乗り放題の AI オンデマンドタクシー
- ・智頭町:モニター付き端末で高齢者が使い易い AI オンデマンドタクシー

#### (5) セミナー概要

地方の課題となっている「移動サービス供給力の確保」をテーマとしてご講演いただいた。

(講師1)鳥取大学大学院工学研究科 教授 谷本圭志

(鳥取県新たな地域交通体系構築のための研究会座長)

(講師2)(一社)ソーシャルアクション機構 代表理事 北嶋史誉(群馬県高崎市)

デイサービスの送迎業務支援システム「福祉 Mover(福祉×移動)」を全国展開。

(講師3)株式会社電脳交通 代表取締役社長 近藤洋祐(徳島市)

中小タクシー事業者の DX を支援するシステム導入等を全国展開し急成長中のベンチャー企業。

#### <主な内容>

- ・福祉の送迎業務をタクシー会社が担うなど、業界の垣根を越えて winwin の関係を築き上げていくことで生産性が向上し、移動サービスの供給量が高まる。
- ・タクシー業界も分からないもの(異業種)に対して理解を示していかなければならない。
- ・実証実験をやってみないと分からない。やってみて PDCA を早く回すこと。失敗は美德という文化を作っていくことも必要。

# R4実証実験例：JR・若鉄・日交若桜線共通バス

○JR因美線、若桜鉄道、日本交通若桜線が定額で乗車できる共通チケット「JR・若鉄・日交若桜線共通バス」(1か月定額チケット等を想定)を新たに作り、販売する実証実験を計画中。  
 ○鳥取-若桜間は、鉄道14往復(若桜鉄道接続便)、バス15往復で計29往復となり共通で使用できれば利便性の向上が図られる。

## <実施時期>

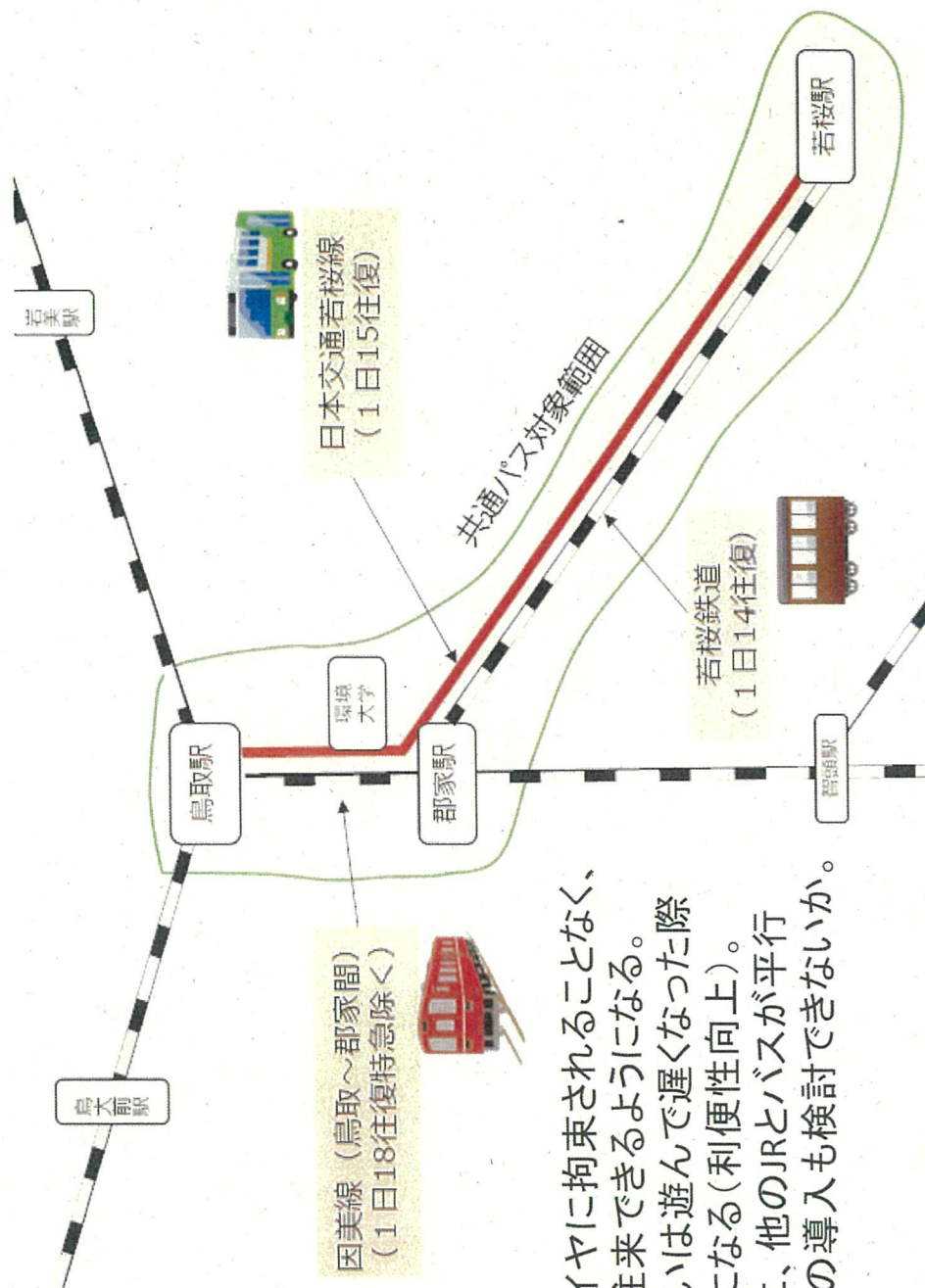
R4.秋頃～数か月(予定)

## <主な想定ターゲット>

若桜、八頭エリアと鳥取市内を自家用車で行き来する方々

## <期待される効果>

- ・バス・鉄道それぞれのダイヤに拘束されることなく、都合の良いタイミングで往来できるようになる。
  - ・例えば、部活や残業あるいは遊んで遅くなった際等に便利に帰れるようになる(利便性向上)。
- 今回の実証実験を機に、他のJRとバスが平行して運行するエリアでの導入も検討できないか。



# 国 アフターコロナ地域交通リ・デザイン研究会

## 研究会の目的

人口減少やコロナ禍で一層厳しい状況である地域交通について、最新のデジタル技術等も活用し、官と民、交通事業者相互、そして地域の他分野を巻き込む「共創」という新しい発想で未来を切り拓くための「リ・デザイン」（刷新・再設計）の方策を探る。

## 有識者（敬称略）

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（座長）  
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究所教授  
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授  
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

## 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・医療などく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月上旬(予定)	第三回検討会（ヒアリング）
5月下旬(予定)	第四回検討会（中間とりまとめ案の検討）
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

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  
中間とりまとめ（骨子案）  
～官と民、交通事業者間、他分野との連携による『共創』の実現～

## 1. はじめに

### (1) 社会経済情勢の変化

- ・ 地域交通は、住民の豊かなくらしの実現にとって不可欠。
- ・ 従前からの人口減少・高齢化、都市構造の変化等に加え、コロナ禍により移動需要が大幅に減少。
- ・ 移動需要の減少による交通事業者の赤字の拡大・経営の悪化、それに伴う路線廃止等によるサービス水準の低下により、更に利用が減少するといった「負のスパイラル」を避けられず、このままでは地域社会への影響も甚大。
- ・ 一方、感染症の拡大等を契機として、ライフスタイルや働き方の価値観が変化し、若い世代・子育て世代を中心に自宅からの近距離需要（ファーストワンマイル）の増加など移動ニーズも多様化。
- ・ また、MaaS や自動運転など新技術の進展といった好材料も発現。

### (2) 独立採算を前提とした交通事業の限界

- ・ コロナ禍という未曾有の危機、原油高の高騰等により、交通事業が独立採算を前提として存続することはこれまでも増して困難。
- ・ 単なる系統単位の欠損額の補填ではなく、事業改善インセンティブや、融資担保性の確保の観点から、複数年にわたる予算補助制度を求める声。
- ・ また、人流に依存した交通事業において、営業収入を維持・増加させるためにも、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が不可欠。

### (3) 『共創』の取組の萌芽

- ・ 地域交通に関わるプレイヤー間で、日常的なコミュニケーションや情報共有が適切に行われることを前提とした一定の緊張関係のもと、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち『共創』の取組が萌芽。

## 2. 基本的考え方

- ・ アフターコロナにおいては、あくまでも利用者である住民の生活の目線に立って、誰もが気軽にお出かけすることができ、また、豊かなくらしを享受できる社会の実現に資する交通（「ウエルカム交通」）を各地で創出すべき。
- ・ 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に鑑み、全国一律の「唯一解」となるモデルを創出することは困難。
- ・ そのため、まずは地域における一つの選択肢として、『共創』による地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性のある支援措置を講ずるべき。

## 3. 具体的な検討の方向性（案）

- ### (1) 官と民の共創【エリア一括長期運行委託の導入、PPP/PFI等の活用等】
- ・ 一定エリアにおける地域交通体系の最適化と長期安定化を図る必要。

- ・ このため、意欲ある自治体と事業者とが能動的に関わり、エリア単位でのサービスの提供について、適切な役割分担のもとで運行委託に係る取り決めを交わし、『共創』で取り組むことを地域における一つの選択肢として提示すべき。
  - ・ その際、運行委託の是非、サービス水準の検討に当たっては、法定協議会の場を活用しつつ、地域のニーズにきめ細やかに対応できる自治体が主導し、地域公共交通計画を策定する段階で、交通事業者や関係者との協議を調えるべき。
  - ・ 運行委託に当たっては、単なる価格競争ではなく、安全性、事業継続の安定性や改善能力、やサービスの質等を総合評価する公募型プロポーザル等により選定することが適切である。
  - ・ 両者の取り決めに基づき、国は、サービスの長期安定化を促すため、事業者への事業改善インセンティブ措置を含めて、複数年化した補助制度を導入すべき。
  - ・ 具体的には、国庫債務負担行為の活用等を見据え、エリア全体で黒字路線も考慮した想定欠損額に対して長期安定的に支援することとすべき。
  - ・ 補助制度の複数年化により、金融機関からの中長期的な融資の獲得、交通分野への PPP/PFI 等の活用や成果連動型の仕組みの導入等への道筋を立てるべき。
- (2) 交通事業者間の共創【モードミックスの促進、スケールメリットの活用 等】
- ・ 輸送モードに捉われずサービスを一体的にとらえ、『共創』で確保・充実を図る必要。
  - ・ その際、ローカル鉄道をバスで代替することにより、鉄道を上回る利便性を実現する場合もあることから、モード転換についても有効な選択肢とすべき。
  - ・ 同じ輸送モード間であっても、経営資源の融通や共同調達によるスケールメリットを通じた体力強化や、場合によっては集約・統合を進めるべき。
  - ・ こうした観点から、鉄道など交通事業者等によるモード転換などの『共創』の取組に支援を行うなど新たな補助制度を検討すべき。
- (3) 他分野を含めた共創【新たなビジネスチャンスの創出、人材の育成 等】
- ・ 地域コミュニティが一体となっけくらしの充実のための交通を共に創り出し、一所懸命に持続させていくことが必要。
  - ・ 交通事業者が他分野の事業者を巻き込み、共にサービスをマネジメントすることで、これまで顕在化しなかった利用者ニーズの掘り起こしを進めるべき。
  - ・ 地域の多様な関係者がそれぞれの利害だけを主張するのではなく、共に交通サービスに関わることで、新たなビジネスチャンスを創出すべき。
  - ・ その際、地域づくり・まちづくり全体の中で地域交通をプロデュース又はコーディネートできる人材の育成・確保が必要。
  - ・ こうした観点から、他分野を巻き込んだ『共創』の取組に対し、プロジェクトやそれを担う人材への支援を行うなど新たな補助制度を検討すべき。

#### 4. おわりに

- ・ 新たな補助制度に関する事項については、今後、より詳細な検討を踏まえ、令和5年度概算要求への反映を目指す。
- ・ 補助制度の複数年化を見据えた、成果連動型の仕組みなど新たなファイナンスの活用可能性については、金融機関との連携を深めて検討すべきであり、引き続き専門的に研究を行う。