

第3回 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 議事要旨

日時：令和4年5月10日(火) 15:00~17:00

場所：オンライン開催

1. ヒアリング

<ご説明>

【第一交通産業株式会社・九州旅客鉄道株式会社・西日本鉄道株式会社】

- ・ 地域交通は、ファーストワンマイルでありラストワンマイル。災害時にもきめ細かく、機動性ある移動手段となる。また、コロナ禍においても、医療従事者等の搬送をはじめとする社会貢献を通じて、自治体との連携が進み、期待が高まっている。しかし、人口減少で乗客数が激減していた中、コロナ禍・燃料費高騰と重なり疲弊している。
- ・ 自治体が地域交通の確保に取り組む際、人手不足等から、システム会社やITベンダーに実証実験を全面的に依存し、それらが離れた後の本格運行で立ち行かなくなる状況が起きている。
- ・ そうした状況を避けるためにも、自治体の旗振りのもと、地域交通の専門家や交通事業者が、住民と議論して実態を把握した上で、交通モードの特性に応じた役割を分担し、協業することで、きめ細かい地域交通ネットワークを形成していく必要がある。
- ・ 第一交通は全国のタクシー会社と提携している。タクシー会社は地方に行くほど小規模になることから、スケールメリットを働かせて、車両やシステムの共同調達や効率化のノウハウなどの共有を行い、体力強化を図る必要がある。
- ・ そのような問題意識を踏まえ、第一交通・JR九州・西鉄の3社は、昨年10月より連携をスタートした。人口減少等による利用者の減少や、運送の担い手不足が進行している現状において、各社が連携して新しい交通サービスを創出し、地域のコンテンツを活用して需要を生み出し、持続可能な交通ネットワークを構築したいと考えている。
- ・ MaaSはそのための手段であり、最新技術を用いて、異なるモードの特性を発揮しながら、それぞれを実際のサービスにおいてしっかりと繋げていくことが重要である。その上で、地域のコンテンツを結びつけ、持続可能にしていくためには、交通事業者だけでの取組ではなく、地域の様々なプレイヤーと「共創」することが必要だと考えている。
- ・ 各地でMaaSに取り組んでいるが、以前は自治体と支援の関係のやり取りが多かったところ、MaaSの取組を自治体の広報誌で紹介してもらう、スマートシティ政策と連携するなど、新たな関わり方が生まれている。逆に、自治体が行っているイベントの発信などもMaaSアプリで行っている。
- ・ 一方で、コロナ禍での厳しい経営状況により、展開・維持・開発を続けるためのリソースをどう確保するかが課題である。MaaSの取組は様々な分野における課題解決やビジ

ネスチャンスに繋がることから、交通事業者 1 者単独の取組ではなく、医療、観光など交通以外のプレイヤーとの連携により、一緒に活用し、一緒に支えるスキームの構築が必要である。

- ・ また、MaaS の取組において、プラットフォーマーが各地で乱立してしまうと、利用者の利便性が著しく低下し、交通事業者のリソースも比例して必要になってしまうので、スピード感を持って進める必要があり、ウィズコロナにおける各社の競争力の向上の観点からも急務であると捉えている。
- ・ 九州全体での広域的な取組を目指し、各地の MaaS の取組を束ねる広域連携組織を通じて、リソースやナレッジを集約した、持続可能なスキームを構築できるよう、現在準備を進めている。令和 4 年（2022 年）内に島内全県でのサービス導入を目指し取り組んでいる。

【三豊市】

- ・ 三豊市は 7 つの町が対等合併して生まれており、中心街がないのが特徴である。数年前に SNS をきっかけに、ウユニ塩湖のような写真を撮影することができる「父母ヶ浜」が注目されて以来、観光客が大幅に増加した。観光産業が盛り上がりつつある。
- ・ 住民の間では、移動手段が大きな課題であるという認識が共有されている。地域公共交通計画において「行きたいときに行きたいところへ行けるまち」を掲げているとおり、ファーストワンマイルをカバーする移動手段があれば、観光産業や住民の日常生活もより豊かになっていくはずである。
- ・ しかし、行政が住民の移動を全て引き受けようとするとは莫大な財政支出となる。
- ・ 現在、市内では地域の若いプレイヤーが自らリスクを負って、観光を中心として、様々な分野から、地域づくりに垣根を越えて取り組んでおり、それが強みになっている。交通についても、自分たちで何とかしようという機運が広がっている。
- ・ 地方における公共交通のあり方について、三豊市ではベーシックインフラという考え方で取り組んでいる。これは、コロナ後に生き残ることのできる地域となるために「共助」の領域で交通を捉え、暮らしの基盤となる他のサービスと共に一体的に提供するという考え方である。
- ・ 三豊市の将来像として、いわゆる「自助」や「公助」の取組だけでは限界がある中、健康、教育、脱炭素という市の大きな施策の柱となる分野に加え、農業、仕事、そして交通を、地域の豊かなくらしを支えるベーシックインフラであると捉えて、地域のプレイヤーが主導してマネジメントし、これらの分野を一体と捉えて市民生活の「共助」の領域を形作っていく方法を模索しているところ。
- ・ 具体的には、交通分野では「暮らしの交通会社」として、地域のプレイヤーの共同出資により特別目的会社を設立して、AI オンデマンド交通サービスを提供する仕組みを検討している。行政は直接支援をせずに、地元調整など「後方支援」を行うつもりである。

- ・ 「暮らしの交通会社」は、実際の運行、アプリの運営、PRやプランニングなどプロジェクト全体のプロデュースや進行管理を行う。将来的には、エネルギーなど他の分野とも組み合わせながら、民間主体による持続性の高いエコサイクルを構築したい。

【WILLER 株式会社】

- ・ 当社の目指す地域交通は、持続可能な社会、移動の格差のない社会、そして、カーボンニュートラルの実現した社会を目指すための基盤となるシステムである。
- ・ インフラとして、すべての人にマイカーと同等以上の移動の自由を実現する。ビジネスとして、医療や教育、スポーツや地域のビジネスと連携して、まちに新たな移動目的を創出して、地域住民の方々の行動変容を促し、移動総量を増やしていく。そして、これらをデータで結びつけていく、ということを目指している。
- ・ インフラとしての地域交通を考える際に、ワンマイルの移動、回遊型の暮らしの足が不足している。マイカー利用世帯の2台目、3台目にとって代わるシェア型の交通として定額・乗合・オンデマンドの交通サービス「mobi」を展開している。
- ・ ワンマイルの移動は、コロナ後の社会において、需要がさらに増えていくかもしれない。既存の鉄道やバスなどモードごとの特性を踏まえながら、一体のサービスとして提供することで、マイカーと同等以上の移動の自由の実現に繋がると考えている。
- ・ mobiを通じて、生活を「リ・デザイン」することにチャレンジしたい。コミュニティ、自治体、交通事業者、地元企業の連携が重要である。現在、教育や医療・介護、エンタメやスポーツなど、他分野とのコラボレーションによって、コミュニティに新たな移動の目的を創造し、移動総量を増やす試みを行っている。
- ・ カーボンニュートラルの実現を目指してエネルギー分野と連携する取組も今後展開する予定。モビリティのEV化と、地域でのエネルギー供給によりコラボレーションする。
- ・ mobiは、地域ごとに様々な主体が参画し、それぞれ地域のニーズや課題に対応し運営されている。ワンマイルのモードにおいては、利用者が自らサービスを創っていく発想で交通に関わるのが有効である。

【前橋市】

- ・ 前橋市の交通に関する取組の前提として、誰もが自由に行きたいところへ出かける権利は、基本的人権だろうと考えている。何歳でも、どんな障害があっても、外出できる社会でありたいが、市内では日常の足として多くの人が自動車を使っている。これから更なる高齢化やそれに伴う免許返納の増加を迎えることもあり、危機感を覚えている。
- ・ そのため、前橋市ではこの十数年、コミュニティバスやデマンド交通の導入や、「マイタク」というタクシーの補助制度も行ってきたが、多額の財政支出が課題になっており、直近では5GやMaaSといったデジタル技術も活用し改革を進めている。

- ・ 枝の交通のレイヤーでは、独占禁止法を適用除外する特例法を活用させていただき、前橋市中心部のバスサービスについて、6社の共同経営による等間隔運行を実現した。バスロケーションシステムも導入して、サービスが大きく改善した。
- ・ 一方で、バス停まで歩けない市民からはドアツードアの移動手段を望む声も強く、葉の交通のレイヤーで「マイタク」の補助制度も始めた。市の中心部ではシェアサイクルも普及しつつあり、人気を博している。
- ・ これらがスマホやマイナンバーカード、交通系ICカードと連携することにより、市民に支給したスマホで、これらの最適な移動手段の組み合わせを提案し、運賃の決済も一括で終わられるようにしている。大変便利で、デジタル技術の力を痛感している。
- ・ 同じ交通事業者が「共創」することにより、バス路線を束ねてより太くすることができた。また、葉の交通のレイヤーでは、より様々な工夫の検討ができる。
- ・ 葉の交通のレイヤーにおける既存の交通機関との連携として、例えば、タクシー事業者と介護事業者とが連携し、送迎をプロであるタクシー事業者が担うことで効率化や介護リハビリの充実に繋がるなど、双方にとってメリットがあるような取組を進めていきたいと考えている。
- ・ こうした取組について「ぐんま共創モビリティ」というコンセプトを掲げ、前橋市にとどまらずに群馬県全体に広げるチャレンジをしていきたいと考えている。

【日本銀行（金融機構局 企画役 北村佳之）】

- ・ 地域公共交通が維持できなくなると、地域活性化の阻害要因になる。金融高度化センターが令和3年（2021年）2月に開催した地域活性化ワークショップでは、地域金融機関を含む講師陣からも「地域金融機関は、自らの経営基盤の強化のためにも、地域公共交通にしっかりと関心を持ち、他の地域で効果を挙げている事例を把握し、交通事業者や自治体にアドバイスを行う、あるいは、自らの取引先と交通事業者を橋渡しするビジネスマッチングを手掛けるなど、地域のステークホルダーが一体となって地域公共交通の活性化・再生に取り組むように促していくことが必要である」との見解が聞かれたところである。
- ・ 最近では、自らデマンド交通のスポンサーとなって協賛したり、地域内のスポンサーを増やすべく、自らの取引先との橋渡しを行うビジネスマッチングに取り組んだりするなど、実際に地域金融機関が交通課題の解決に積極的に参画する事例がみられ始めている。近年、銀行業に係る規制緩和等も踏まえて、地域金融機関は、リスク管理にもしっかりと目配りしつつ、地域活性化に資する様々なビジネスに積極的に取り組むマインドに変わりつつある。
- ・ 公民連携事業であるPFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）には、公共部門（国・地方公共団体）からの資金（サービス購入費）のみを収入源とするサービス購入型PFIと、公共部門からの資金を必要としない独立採算型PFIが存在するが、そ

これらの中間的な性質を持つ混合型 PFI という類型もある。

- ・ 混合型 PFI は、例えば、公共施設の中や隣接地などに民間事業者が収益施設を整備することにより、公共部門からの資金に加え、収益施設からの利益も得られるという方式であり、地域交通に対して有効である可能性がある。どの類型であっても、公共部門はサービスの要求水準をあらかじめ詳細に示さねばならず、事業者はそれを基に費用と収入を見積もり、入札参加の可否を判断する。PFI 事業は、民間事業者の運営によって VFM（バリュー・フォー・マネー）が得られること、すなわちコストダウンできることが必須条件であり、「要求水準を充たしつつ、コストダウン幅の最も大きい事業者」が選ばれる。
- ・ 地域公共交通については、上下分離/公有民営の事例も珍しくなく、実質的に PPP 事業化されているケースがある。また、上下分離の「上」部分を運営権とみるのであれば、実質的に PFI の混合型コンセッションに近いケースもみられる。
- ・ 公共部門から受け取る資金を主たる収入源とするサービス購入型 PFI についても、プロジェクトファイナンスが組成されている。
- ・ PFI の事業期間は 10～15 年間と長いですが、期間内に行政から支払われる金額があらかじめ確定しているため、金融機関も長期にわたる融資を行うことが可能になっている。事業期間内（10～15 年間）に行政の支払う金額があらかじめ確定しているのは、地方公共団体では、事業者選定の入札公告までに議会で債務負担行為の議決が行われているためである。

＜委員発言＞

- ・ 民間主体で交通サービスも含めたベーシックインフラ提供を担っていく際、行政の政策的意図をどのように反映させていくのが課題。また、交通単体で見ると稼げる分野ではないので、結局交通が切り離される恐れはないか注意が必要。
- ・ オンデマンド交通は、ドアツードアの特性を踏まえて高齢者の利用が中心であったところ、マイカー 2 台目の代わりを意図したサービスであれば、ファミリー層の利用をメインとするこれまでにないサービスとの印象。
- ・ ドアツードアの発想だけでは、個別のマイカーに運転手が付くという高コスト状態になり持続できない。オンデマンドもなるべく乗り合わせにしつつ、路線バスなど既存のサービスとの組み合わせを工夫することも重要。利用者ニーズに応じていくためサービスの種類が多様化する中、デジタルを用いて多様なサービスをパッケージ化することは重要。その際、単にソフト面でパッケージ化するだけでは不十分で、乗継利便性やダイヤの設定などのハード面のディテールも重要である。

2. 論点整理

<新たな官民連携＝『地域共創型 PPP』の打ち出し方について>

- ・ 官民連携・エリア一括運行委託は、成立しやすい地域とそうでない地域があるのではないか。たとえば黒字路線も存在するような中核市レベルの都市においては、成立困難と考えられる。唯一解として示すのではなく、いくつかある類型の一つとして示すべきではないか。
- ・ 検討会で、官民連携・エリア一括運行委託が唯一解であると決めつけることは避けるべきである反面、エリア一括で考えるという発想は、書きぶりを工夫しながら打ち出していきたいところ。

<新たな官民連携における行政と事業者の関係性について>

- ・ エリア一括で運行を委託する際、行政と事業者との関係性はクリティカルな課題。緊張感の無い情報共有や意思決定が行われてはいけない。制度設計において、両者の関係性についてはより整理が必要ではないか。
- ・ 特に、受託できる事業者が一社のみの場合、情報共有や意思決定を緊張感を持って行えるようにするには、地域公共交通計画の段階でサービス水準について合意形成を済ませておくことが考えられるのではないか。両者間に情報の非対称性が無いことも重要。
- ・ 非対称性の発生を防ぐべく、情報は公が収集し持つべきとも考える。
- ・ 一方、地域公共交通の存立が厳しい地域では、委託に手を挙げる事業者が存在しない事態も発生しかねない。協議会も活用して透明性が確保され、普段の両者間の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、緊張関係ではない緊密な関係性もあってしかるべき。
- ・ 行政が抱えている政策課題が事業者と共有されていないケースも多い。両者それぞれ抱える課題や困りごとを共有するといった官民の連携により、地域公共交通計画のマネジメントも回りやすくなるものと期待。
- ・ 委託をする際、価格のみで競争させてしまうと、第一期の入札は安価になりやすい一方、一社独占の場合第二期では金額が上昇しやすくなってしまわないか。また、価格の抑制を最重点とした場合、結果として質が低下することにもなりかねず、コストよりも相応の質に対してしかるべき対価を払うことが重要。
- ・ 委託の条件は、いくつかのパターンを想定するべき。

<官民共創と他の共創との関係について>

- ・ 取組事例を単体で考えるのではなく、「共創」全体において、それぞれの特徴を踏まえてマッピングしておく、全体や相互の関連性を見失わないですむ。
- ・ 鉄道、バス、タクシーなど幅広いモード間での連携が重要であるにもかかわらず、論点整理で「路線バス等」と表記することは、路線バス以外のモードは連携の対象外である

という誤解を招くのではないか。

- ・ 地域全体で様々なステークホルダーを巻き込み、公共交通について主体的に議論し、実際に主体として取り組んでいく仕掛けが必要。取組がビジネスベースになることが理想であるものの、赤字であってもコスト削減分がインセンティブになるような仕組みがあればよいのではないか。
- ・ 地域であらゆる政策分野に携わる行政の役割として、まちづくりの一環で他の分野と一体的に考え共創していこうとするときに、地域において、様々なステークホルダーを引っ張り込み、関係性を繋いでいく役割を果たしてくれた結果、円滑に進んだ経験がある。

⇒新たな官民連携の一つとして、国において、整理された論点を前提に、詳細な制度設計の検討を進めていくこととなった。

— 了 —