

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
論点整理：『交通事業者相互間の共創』
『他分野を含めた共創』

令和4年5月26日(木)



公共交通利用促進ゆるキャラ
のりたろう

「交通事業者相互間の共創」の現況と課題

○「交通事業者相互間の共創」のガバナンスについて

・独占禁止法特例法（令和2年制定）により、利便性の高いサービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除外し、交通事業者相互の共創の促進を図る共同経営が可能となった。

・特例法の適用有無に限らず、モードミックスの取組を進める場合、鉄道、バス、タクシーなど、それぞれの交通機関の役割を整理し、移動サービスを一体的にとらえて確保・充実することが必要ではないか。

【意見】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は、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、持続可能な地域交通ネットワークを構築すべきである。

【意見】地方部であっても、MaaSをはじめとするモード横断の取組が生まれつつある。共倒れしても仕方がなく、地方は、共創して需要を増やすことの重要性に気付いている。

【意見】各地で全く異なるサービスが導入されると、利用者の利便性が損なわれる。広域ネットワークを有する鉄道会社、バス会社を中心に、タクシーなど地域の事業者をきちんと巻き込むことが重要である。

○「交通事業者相互間の共創」のファイナンスについて

・事業の持続可能性を一層高めるためには、サービスの連携だけではなく、経営資源の融通やスケールメリットを生かした生産性の向上、場合によっては集約・統合を進めるべきではないか。

【意見】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。

【意見】交通インフラは各地に細々と存在している。持続可能性を高めるため、移動手段の集約・混乗や企業統合（グループ化）を進めることで、経営体力の強化、組織力の向上を図るべきではないか。

○モード転換について

・交通事業者相互間の共創の一類型として、モード転換があり得る。

【意見】ローカル鉄道のバスへの転換を図り、デジタル化や停留所設置場所の工夫、柔軟なルート設定などを通じて鉄道を上回る利便性を実現することができないか。

モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて、確保・充実していくためのアプローチはどうあるべきか。
また、それを行政はどのように応援すべきか。

「他分野を含めた共創」の現況と課題

○「他分野を含めた共創」のガバナンスについて

・交通事業者が他の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、これまで顕在化していなかった利用者ニーズの掘り起こしが進み、また、サービスのベストミックスが実現しうるのではないか。

【意見】地域のモビリティに対する唯一解はない。移動ニーズは小口化・多様化しており、人口減少によって束ねて輸送することのメリットが失われつつある。かといって、全てをオンデマンド交通で担えばいいということではなく、移動シーンによっても向き不向きがある。

【意見】ドアツードアの輸送は、車両・ドライバーと利用者が1対1のサービスであり、高コストである。既存の路線バスや福祉輸送などと組み合わせることが重要である。

【意見】ドアツードアの輸送は需要が増えると使い勝手が悪くなるが、そうしたサービスでは、公共交通に求められる定時性については重視されない場合がある。若い人のちょっとした外出や、ファミリー世代の子供の送迎など、新しい利用者層に届くサービスを実現しうるのではないか。

【意見】新しいモビリティサービスに馴染むのは若い世代である。若い世代の方が移動量も多く、サブスクリプションを導入して利用回数を稼ぐメリットも大きい。

【意見】地域のニーズを捉えつつ、交通関係者の構造的課題を理解し、行政か民間かを問わず、地域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確保が必要ではないか。

○「他分野を含めた共創」のファイナンスについて

・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が生じ、結果として交通の維持のための原資が強化されうるのではないか。

【意見】NPO法人が事業主体となって、事業者に運行をお願いする事業形態について、長年取り組んでいるが、コロナ禍での利用減、協賛離れ、スタッフの高齢化で持続の瀬戸際にある。

【意見】民間企業が中心となって、交通を他分野とともにベーシックインフラとして捉えて提供するに当たって、交通は採算が取れない非収益事業であることから、事業として断念してしまうのではないか。

【意見】交通事業者がまちづくりの発想を持ち、交通サービスをきっかけとして需要の創出を図るべきではないか。利用促進を図ったところで、まちづくりにしっかり取り組まない限り、需要は先細りする一方である。

【意見】ファーストワンマイルの領域では、交通の利用者がコミュニティでサービスを創出する発想が重要になる。地域によって移動ニーズや民間プレイヤーの構成は全く異なる。利用者からのリクエストによって仮想の駐車場を変更する、目的施設から駐車場の設置の対価を受け取るなど、実装するサービスを柔軟化すべき。

地域コミュニティと一体となっ^てくらしのための交通を創出し、持続させていくためのアプローチはどうあるべきか。また、それを行政はどのように応援すべきか。

※「他分野を含めた共創」…検討会第1回（令和4年3月31日開催）

資料1 P.3「③他分野を含めた共創：くらしに関わる産業領域一体での交通創出」を指す。