

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て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。