

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ 地域公共交通再構築元年 スタートアップセミナー

2023年5月19日(金) 14:30~17:30

会場：名古屋大学東山キャンパス ES総合館1階 ESホール

主催：名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的共発展教育研究センター

後援：国土交通省，一般社団法人日本民営鉄道協会，公益社団法人日本バス協会，一般社団法人全国
ハイヤー・タクシー連合会，一般社団法人日本旅客船協会，公共交通マーケティング研究会

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ 地域公共交通再構築元年 スタートアップセミナー

趣旨説明

公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター教授

加藤 博和

地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー (2023/05/19)



名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター

どうすれば地域(公共)交通を
再構築できるのか？
～一所懸命から共創へ
ヒーロンから行動へ～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和

「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗り合って
『おでかけ』していただける移動サービス」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている。
その尊い行動を後押しできるよう、
私は戦い続けます！

旧弊な地域公共交通をいかに革新するか (多くの路線は、いまの運行形態では持続不可能!)

「利便性が高く費用の安い」公共交通を「現場で実現」してみせる

- 利用者・地域のニーズに応えられる**適材適所な基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)**と**シームレスなネットワーク化**
- それを必要とする利用者(運賃)／周辺住民・企業(協賛金)／自治体(補助)の**三方一両損のビジネスモデル**
- スピード感と粘り強さを持ち、現場感覚**を起点とした戦略・企画・実施・点検・見直し
- 地域公共交通づくりを通して地域の持続性を高めるまでに至る**運動論**

→ 地域公共交通サービスのソリューション提示と実現支援

要するに、サービスをプロデュースして
利用者(運賃)と住民(地方税)・国民(国税)に
請求書を出す仕事

要するに
**できるはずの人が
他人事、無責任！**
かわいそうなのは
地域の皆様

私がずっと言われ続けてきたこと

- 「頑張れ」はおかしい(基本的なインフラなのに)
 - 基本的だからこそ「頑張らない」のはもっとおかしい!
- 国がお金を出すのが当然
 - 無駄な選択肢に出してはダメでしょ!
- 公共交通事業は乾いたぞうきん
 - 某HDトップ「たたけばホコリはいくらでも出る!」
- 外国ではできているのに日本では・・・
 - 大所高所に立ってないで現場でやってくださいよ!
- どうやってもクルマにはかなわない
 - クルマ好きだけど、公共交通がいい場合もあります!
- 加藤だからできる(加藤がいないとできないのはおかしい)
 - 私ができるならだれでもできる。やろうとしないだけ!

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・ 地域公共交通は奈落の底へ・・・

長年続いてきた「負のスパイラル」

- 利用者・地域 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - 事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- ※なくなるから地域が衰退するのではなく、いまの地域**公共交通が「使えない」から地域が衰退する**
- 互いに**腹を割って話し合い**、その結果に基づいて**協力して取り組む**ことができれば、いい方向(つまり「**正のスパイラル**」)に転換できる**(共創)**のでは？

地域住民・地元企業主体のNPOによる「**共創型**」路線バスサービスの**さきがけ**

「生活バスよっかいち」

2002年11月1日運行開始 <https://www.rosenzu.com/sbus/>

これこそが、ホンモノの
コミュニティ交通



2002.10.27出発式

- ・発案から半年弱で運行にこぎつける(当初は無償、後に旧21条→新4条、**前例がないと運輸局に言われ難航した**)
- ・既存の枠組みにとらわれない新しい発想(**NPOが事業主体となる公共交通**の許可、市の助成制度新設につながる<で来たので国に許可された>)
- ・住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「**心**」が**共有**された
- ・有償化後、利用者が**増える(費銭効果)**
- ・あくまで、安全安心のプロである事業者**に依頼** → **20年も続いた理由**

・**事業主体:NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業)**

・**運行主体:三重交通**
費用:乗客の**運賃(1)**
+沿線企業・病院の**協賛金(6)**
+市の**補助金(3)**

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

ただし、いま、資金不足で存続が危ぶまれる状況

6

乗客どうし、乗客と行先、ニーズ(地域)とシーズ(運行事業者)の**マッチング**を同時実現

「チョイソコとよあけ」

2019年3月25日運行開始 <https://www.choisoko.jp/>

事業主体:アイシン
運行主体:名鉄交通第三株式会社(タクシー事業者)、1乗車200円

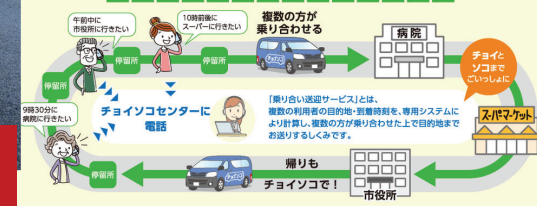
配車システムを開発・導入し
効率的な乗り合わせを実現



協賛企業・医院等への送迎を
行い、運賃と協賛金を得る



乗り合い送迎サービスのしくみ



名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

7

「一所懸命」みんなでつくり守り育てる: まさに**共創**

- ・みんな**対等**
- ・**言いっぱなしにしない**
- ・できることをやる
→ **信頼関係**

交通事業者

みなさんここに
入れますか?

沿線企業等

市町村

地域公共交通
システム

負担・支援
方法は様々

地域住民

利用者

「一所」=運命**共同体**
地域に必要な公共交通は
地域で守り育てる時代に

これこそが、ホンモノの
コミュニティ交通を**創り出す**

日本の津々浦々にこの
マインドを浸透させたい

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

8

2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」

地域公共交通会議

【主宰者】
市区町村(複数市区町村共同、都道府県可)
【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(旅客自動車運送事業者(又はその団体)、一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者(地域の実情に応じて))
(※事業によって構成員を変更して分科会形式とする)

【目的】
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明(地方運輸局において審査)

事業者へ委託することとなった場合
79条(旧80条)に基づく
新4条に基づく乗合事業者による運送(旧21条コミバス等含む)
<事業認可又は事業計画変更認可>
<登録(更新制)>
<登録(更新制)>
<登録(更新制)>

地域のステークホルダーで話し
合って決めることを、国が「おまけ」
をつけることで促進するしくみ

実は、私が
提案!

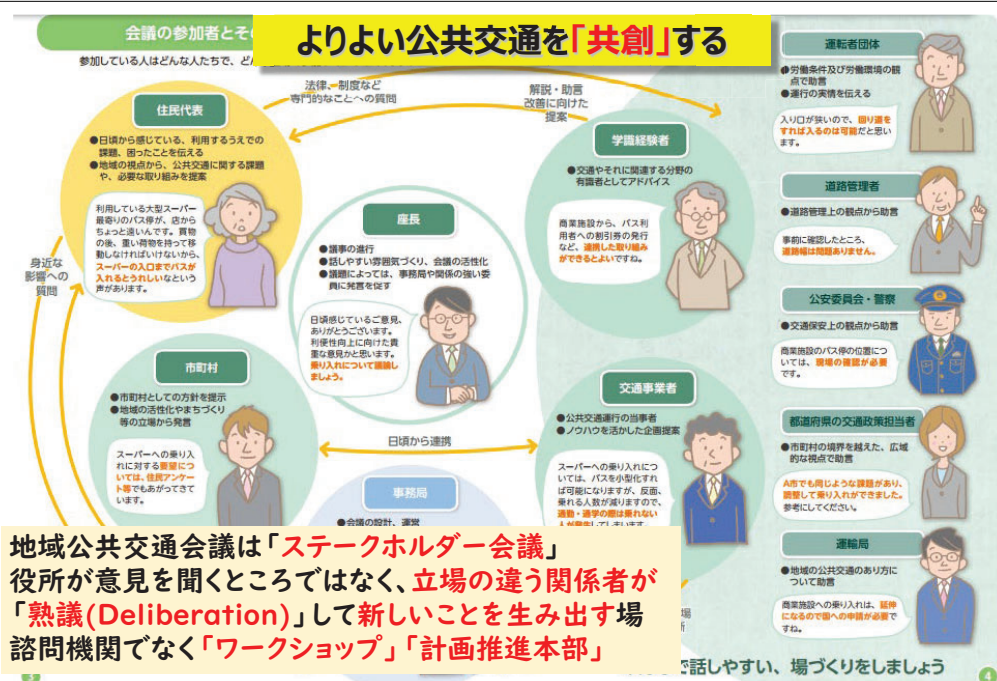
「市町村の公共交通を
市町村が自ら決める」
ための場(特区)

地域として必要な路線(乗合
バスのみ)の変更を自ら協
議し認定することで、各種許
可が簡略化・弾力化(運賃・
路線・車両など)

- ・通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- ・しかし**一番大切なのは…**
**「一般乗合路線なら何でも認定
できる」こと(法的に一般路線
とコミバスで何ら差はない)**

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

9



10

地域公共交通会議（道路運送法、2006年）の弱点

- ・乗合バスしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
 - これでもかなりのことはできる
 - ただし、鉄軌道・航路再生、タクシー活性化や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
 - 場当たりの開催・協議になる懸念
- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
 - 出てきてもらわないと協議にならない

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

11

地域交通法(地域公共交通活性化再生法、2007年)での改善

- ・乗合バスしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
 - これでもかなりのことはできる
 - さらに、鉄軌道・航路再生、タクシー活性化や、それらとバスとの連携にも活用可能に
 - 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
 - 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化
 - ※鉄道・タクシーの見直しに有効なツールはなかった
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
 - 場当たりの開催・協議になる懸念
 - 「地域公共交通総合連携計画」(2014年から「地域公共交通網形成計画」)
- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
 - 出てきてもらわないと協議にならない
 - 公共交通事業者等の参加応諾義務・協議結果遵守義務
 - ※非常に強い権限が付与(ただし当然、議会が優越)

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

12

地域交通法(2020年)の改善

- ・乗合バスしか協議対象にならない(道路運送法の限界)
 - これでもかなりのことはできる
 - さらに、鉄軌道・航路再生、タクシー活性化や、それらとバスとの連携にも活用可能
 - 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
 - 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化
 - ※鉄道・タクシーの見直しに有効なツールはなかった
- ・公共交通計画・戦略の策定が任意
 - 場当たりの開催・協議になる懸念
 - 「地域公共交通計画」(努力義務化)
 - 国庫補助の要件化(経過措置あり)
- ・メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)
 - 出てきてもらわないと協議にならない
 - 公共交通事業者等の参加応諾義務・協議結果遵守義務
 - ※非常に強い権限が付与(ただし当然、議会が優越)

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

13

地域交通法(2023年)の改善

- 名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

線区の種類、協議入りの基準に係る基本的な考え方

○ 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社によ

よ会

○ 主に地方協

○ 鉄道事業者

【A】自治体による地域公共交通活性化再生法協議会又は任意の協議会

【B】鉄道事業者又は自治体からの要請

はやく何とかしたいなら
今すぐ協議会をたてて
やらないかんやろ！

国による協議会
（特定線区再構築協議会）（仮称）

② 複数の経済圏・生活圏に跨る等の事情から、関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要（関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて総合的に判断）と認められること

各種特定事業の実施等により再構築を実現

持続可能な地域公共交通網形成に関する
努力義務（地域交通法4条 2007年施行、2014年改正）

1. 国：情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。**必要があると認めるときは**、市町村と密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
3. 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
4. 公共交通事業者等：旅客運送サービスの**質の向上**、地域公共交通の利用を容易にするための**情報提供・充実** **地域が主体的にならないと、改善できず、自覚や行動も緩慢事業者が情報提供し、前向きな案を示さないとウチがあかない**

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する
努力義務（地域交通法4条 2020年改正）

1. 国：情報の収集・整理・分析・提供、**助言その他の援助**、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県：市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。**必要があると認めるときは**、市町村と密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
3. 市町村：関係者と相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
4. 公共交通事業者等：旅客運送サービスの**質の向上**、地域公共交通の利用を容易にするための**情報提供・充実**（※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のこと＜活性化再生法施行規則3条＞）

【松平企画調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会地域公共交通部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、

そこがまだあれだということがあるとしても、議論はしておいたほうがいいと思います。

【加藤部会長代理】 活性化再生法における国の役割は見直さないのですか？ 研究とか、人材育成とか、情報提供とかでとどまらず、もうちょっと助けてほしいなと思っているのですけれども、そこにとどまりますか。

【原田地域交通課長】 法文上大きく変わることはないと思いますが、実態上はいろいろ見直さないといけないということは我々も重々承知してまして、当然、自治体にいろいろお願いするわけですが、それは皆さん、今からやったこともないことをやろうという自治体もいっぱいあるわけですし、国、もっと言うところと具体的には運輸局であったり、支局だったり、そのようなところがしっかりサポートしていかないと、この結果、回らないと思いますので、そういう体制も含めて、そこはしっかりと考えたいと思います。

【加藤部会長代理】 例えば、確保・維持改善事業って、活性化再生法のどこに当たるか

【加藤部会長代理】 活性化再生法における国の役割は見直さないのですか？ 研究とか、人材育成とか、情報提供とかでとどまらず、もうちょっと助けてほしいなと思っているのですけれども、そこにとどまりますか。

新しい資本主義へ～課題解決を成長のエンジンに変え、持続可能な経済を実現～

(令和4年6月7日
閣議決定)

I. 我が国を取り巻く環境変化と日本経済

- ・我が国を取り巻く環境変化（新型コロナウイルス感染症、ロシアのウクライナ侵略、気候変動問題等）や国内における構造的課題（輸入資源価格の高騰、人口減少・少子高齢化、潜在成長率の停滞、災害の頻発化・激甚化等）など、**内外の難局が同時に押し寄せている**。
- ・**世界経済の不確実性が増大する中、我が国のマクロ経済運営については、当面、2段階のアプローチで万全の対応を行う。**

【第1段階】総合緊急対策を講じることで、国民生活や経済への更なる打撃を抑制し、厳しい状況にある方々を全力で支援。コロナ禍からの回復を確かなものに。

【第2段階】骨太方針2022や新しい資本主義に向けたグランドデザイン・実行計画をジャンプスタートさせるための総合的な方策を早急に具体化し、実行へ。

- ・大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を一体的に進める**経済財政運営の枠組みを堅持**。民需主導の自律的な成長とデフレからの脱却に向け、**躊躇なく機動的なマクロ経済運営**を行う。
- ・持続的な経済成長に向けて、官民連携による計画的な重点投資を推進する。危機に対する必要な財政支出は躊躇なく行い、万全を期す。
- ・**経済あつての財政**であり、**経済をしっかりと立て直す**。そして、**財政健全化**に向けて取り組む。

II. 新しい資本主義に向けた改革

- **社会課題の解決に向けた取組**を付加価値創造の源泉として**成長戦略に位置づけ**
- **官と民が協力して計画的・重点的な投資と改革を行い、課題解決と経済成長を同時に実現**

新しい資本主義に向けた重点投資分野

1. 人への投資と分業

- ・スキルアップ、多様な働き方の推進
- ・質の高い教育
- ・賃上げ最低賃金の引き上げ（全国平均1000円以上）
- ・「子育て支援（育児休業給付率の引き上げ、待機児童の解消等）」
- ・「高齢者支援（介護保険の持続可能性の確保）」

2. 科学技術・イノベーションへの投資

- ・量子、AI、IT、バイオ、宇宙医療分野への官民が連携した投資の抜本拡充

3. スタートアップ（新規創業）への投資

- ・スタートアップ育成5か年計画を本年1月に策定（5年10倍増）

4. グリーン・デジタル・イノベーション（GX/DX）への投資

- ・150兆円超の官民投資に向けた成長志向型カーボンプライシング構想の具体化やGX経済移行債（仮称）の検討

5. デジタル・イノベーション（DX）への投資

- ・デジタル・イノベーションの整備・実施、マイナンバーカードの普及

III. 内外の環境変化への対応

国際環境の変化への対応

- **外交・安全保障の強化**

- ・安全保障環境が一層厳しさを増す中、外交・安全保障双方の大幅な強化

- ・防衛力を5年以内に抜本的に強化

- **経済安全保障の強化**

- ・経済安全保障推進法の着実な施行

- **エネルギー・安全保障の強化**

- ・省エネ促進、再生エネルギー、原子力など脱炭素効果の高い電源を最大限活用

- **食料・安全保障の強化と農林水産業の持続可能な成長の推進**

- ・食料安定供給、みどりと食料、輸出促進（2030年50万トン目標）、スマート農林水産業

- **対外経済連携の促進**

- ・国際連携の強化（DFFT、TPP11、RCEP、IPEF等）

- ・対日直接投資の推進（2030年80兆円目標）

- ・外国人材の受け入れ・共生

- **防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興**

- ・国民生活の安全・安心

IV. 中長期の経済財政運営、V. 当面の経済財政運営と令和5年度予算編成に向けた考え方

- ・**財政健全化の「旗」を下ろさず、これまでの財政健全化目標に取り組む**。経済あつての財政であり、現行の目標年度により、状況に応じたマクロ経済政策の選択が求められてはならない。必要な政策対応と財政健全化目標に取り組むことは決して矛盾するものではない。経済をしっかりと立て直し、そして財政健全化に向けて取り組んでいく。ただし、感染症及び直近の物価高の影響を踏まえ、**内外の経済情勢等を常に注視していく必要がある**。このため、**状況に応じた必要な検証**を行っていく。

- ・**官民連携による計画的な重点投資の推進、単年度予算の野暮屋正、効果的・効率的な支出（ワイスペンディング）の推進とEBPMの徹底強化、税制改革**。

- ・**全世代型社会保障を基盤とする持続可能な社会保障制度の構築、その他歳出分野（社会資本整備、地方行政、教育・研究活動の推進）の取組を実施**。

- ・**令和5年度予算において、本方針及び骨太方針2021に基づき、経済・財政一体改革を着実に推進**。ただし、重要な政策の選択をせざるがためであることがあってはならない。

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

22

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会について

国土交通省

検討会の目的

- ・危機的な状況におけるローカル鉄道各線において、鉄道事業者と沿線地域の間で、あるべき公共交通のあり方に関する前向きな協議が進まない状況。両者の意識改革を促し、何よりも利用者の視点に立ち、地域モビリティとしての利便性・持続性の回復に向けて、良質な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強力に促す。
- ・長年に渡る投資の抑制や減便・優等列車の削減の繰り返し等による公共交通としての利便性の低下と、利用者のさらなる逃走という負のスパイラルを断ち切り、「デジタル田園都市国家構想」の基盤となる利便性・持続性の高い基幹的モビリティを構築。

- ・その際、鉄道事業者と沿線地域がノウハウとリソースを提供し合い、合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発着が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の回復についての基本的な考え方、指針とは、他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような支援が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

2月中旬

- 第1回（趣旨説明・鉄道事業者ヒアリング） ※2/14(月)
- ・ローカル鉄道を取り巻く状況
- ・鉄道と沿線自治体の協力・協働による取組（成功事例の紹介）
- ・鉄道事業者よりヒアリングを実施

第2回（自治体ヒアリング） ※3/3(木)

- ・自治体よりヒアリングを実施

第3回（論点整理）

第4回（とりまとめ案の検討）

第5回（とりまとめ）

今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

3

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

23

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について

国土交通省

別紙1

検討会の目的

- 住民の豊かな暮らしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、**人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策**を探る。

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・医療など暮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]

構成員

- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究所教授
- 神田 佑亮 工業高等専門学校環境都市工学分野教授
- 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
- 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授（50首順・敬称略）※は座長

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官部門（オブザーバー：国土交通省 自動車局・鉄道局 等）

※会議は原則非公開

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年2月～）における議論と連携

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

24

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会について

国土交通省

目的

- 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」（令和4年7月25日 取りまとめ）及び「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」（令和4年8月26日 取りまとめ）では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

- 2つの有識者検討会（＝「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」、「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」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化についてご審議いただく。

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）より抜粋

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能な多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、**法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

委員

（50首順・敬称略。○は部会長、◎は部会長代理。本委員のみ記載）

- 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
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究所教授
- 大串 菓子 福山女子大学現代マネジメント学部教授
- 清水 希容子 株式会社日本政策投資銀行参事
- 須田 義大 東京大学生産技術研究所教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
- 矢崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

- 令和4年
10月7日（金） 第1回 キックオフ
- 11月中下旬頃 中間とりまとめ（骨子案）
11月18日開催
- 令和5年
1月下旬頃 中間とりまとめ（本文案）
1月17日開催

2023年5月下旬頃 最終とりまとめ

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

25

令和5年2月15日
自動車局旅客課

交通不便地域における「ラストワンマイル・モビリティ」に関する検討を開始します！

全国各地における過疎化、高齢化が進展し、運転免許証返納も進む中において、公共交通が不十分な地域における、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保が課題となっています。

移動手段の確保を早急に進めるために、**タクシー**、オンデマンド交通、自家用有償旅客運送等の「ラストワンマイル・モビリティ」に関する課題を総合的に検討する「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」を立ち上げます。

検討会においては、前半でラストワンマイル・モビリティに関する制度・運用の改善について検討するとともに、後半では、交通事業者、国、自治体の共創により、地域公共交通の確保に資するDX・GXを加速させるための方策についても検討致します。

記

1. 日 時：令和5年2月20日（月）10:00～12:00

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

30

地域を持続可能とする公共交通再構築のための大事なお金を わけがわかっていない人たちに溶かされないためにすべきこと

1. 乗合バスだけでなく鉄軌道やタクシーについても法定協議会で統治(governance)し、地域住民・自治体・事業者の三位一体を形成(しないところは論外)
2. 熟議と行動に基づき「適材適所」を生み出す「共創」を主体的・能動的に行っている地域を、国が物心両面で支援する制度の整備(主体的でない地域に手を回す必要<余裕>はない)
3. 鉄道など特定モードやIT・ビジネスモデルに固執せず、地域公共交通システム全体が提供するサービスをどのように変えていくべきかの適材適所と全体調和を導いてくれる地域公共交通プロデューサーの参画(その前に育成)

「100回のヒョーロンより1回の行動」

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

32

○ 本検討会のスケジュールは以下のとおり。

ラストワンマイル・モビリティの制度・運用に関する検討

2月20日（月）	第1回検討会 ・検討会の設置について ・ラストワンマイル・モビリティの現況について
3月22日（水）（予定）	第2回検討会 ・ヒアリング
4月下旬（予定） 4月25日	第3回検討会 ・ヒアリング ・ヒアリングまとめ
5月下旬（予定）	第4回検討会 ・中間とりまとめ（※）

自動車DX・GXに関する検討

6月上旬（予定）	第5回検討会 ・ヒアリング
6月下旬（予定）	第6回検討会 ・とりまとめ

※ 中間とりまとめ後、順次、制度・運用の改善を実施

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

31

地域公共交通再構築元年

☆ スタートアップセミナー ☆

危機的な状況にある地域公共交通をみんなで立て直そう！
2023年4月21日に国会で可決され、秋に改正見込みの「地域公共交通活性化再生法」が成立。その検討に関わった研究者が集結し、改正法に込めた思いを語り、さらに、ご参加の皆様とともに法律を読み解きながら、今後公共交通をどのような方向性で再構築していくべきか議論します。
みなさまぜひご参加ください。

- 日時：2023年5月19日（金）14:30～17:30
- 方法：対面とオンライン（YouTube）のハイブリッド開催
- 会場：名古屋大学東山キャンパス ES総合館1階 ESホール
(地下鉄名城線 名古屋大学駅 下車5分)
- 申込：Google フォーム (右下の二次元バーコードから)

参加無料

申し込みは
こちら！

■ ゲスト
中村 文彦 氏
東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
板谷 和也 氏
流通経済大学経済学部教授
神田 佑亮 氏
呉工業高等専門学校都市工学分野教授
吉田 樹 氏
福島大学経済経営学系准教授
水谷 香織 氏
名古屋学院大学現代社会学部准教授/パブリック・ハラス（株）代表取締役
倉石 誠司 氏
国土交通省総合政策局地域交通課長

■ ホスト
加藤 博和
地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院新領域創成科学研究科国際関係学専攻教授

セミナーHP: https://www.urban-env.nagoya-u.ac.jp/strategy/pt_startup/index.html

名古屋大学 加藤博和 2023/05/19

テーマは
「無機質な法律に込めた
アツい思いを聴いてくれ！」

次第<出演者敬称略>

【話題提供】

倉石誠司(国土交通省)20分
中村文彦(東京大学)20分
吉田 樹(福島大学)8分
板谷和也(流通経済大学)8分
神田佑亮(呉工業高等専門学校)8分
水谷香織(名古屋学院大学)8分

【フリートーク】

シークレットゲストも登場!?

【最後に、みんなで、

地域公共交通再構築推進宣言！】

33

加藤博和

検索

URL: <http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: <https://www.facebook.com/buskato>

地域公共交通の戦略立案や再編、地域参画、鉄道存廃検討などに、各地の現場でボランティア参加しています。
意識を共有できる方々ならば、どこへでも出かけて協力します！
地域を楽しくするため、ぜひ一緒に仕事しましょう！

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!
Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

**地域公共交通活性化再生法
改正の要点**

国土交通省総合政策局
地域交通課長
倉石 誠司氏



「地域交通のり・デザイン」

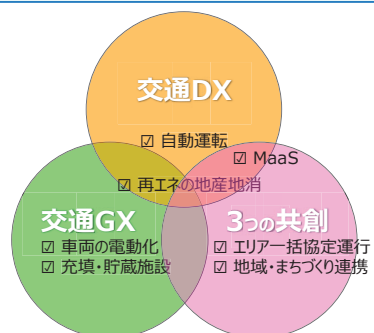
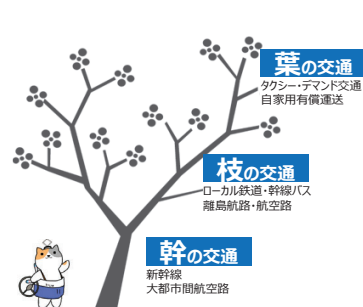
2023年 5月19日

『地域公共交通再構築元年』スタートアップセミナー@名古屋

～“無機質な法律に込めたアツイ思いを聴いてくれ！”の巻～



- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナウイルスの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者による**連携と協働**を通じて、全国で、**利便性・持続可能性・生産性**を高めることにより、**地域公共交通の「リ・デザイン」**（再構築）を進めていく。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。



1

- ① • あらゆる領域とタッグを組む（＝共創）
- ② • 地域内経済循環（cf.ブレンディッドファイナンス）
- ③ • 国は、もう一歩、前に出ていく

2

1.【法律】地域交通法等の改正法の概要

2.【予算】令和4年度補正予算・令和5年度当初予算

3

1.【法律】地域交通法等の改正法の概要

※令和5年4月28日 公布

4

背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 (3) 多様化・地域活性化の推進
 (分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)
 デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能な多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協働の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

9

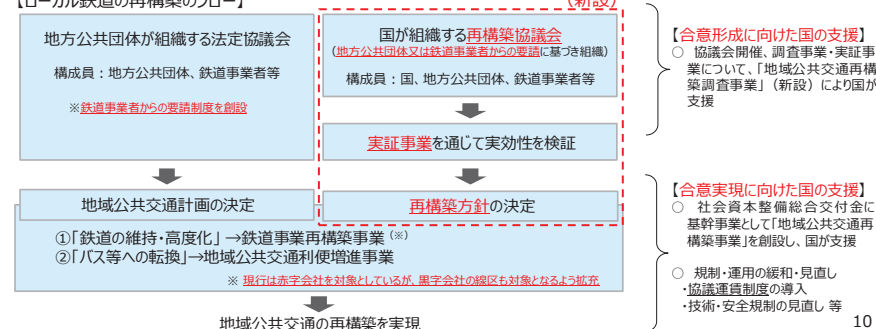
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

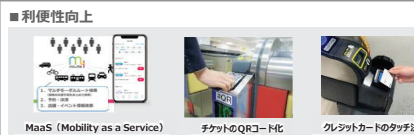
- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



10

鉄道の維持・高度化



バス等への転換



11

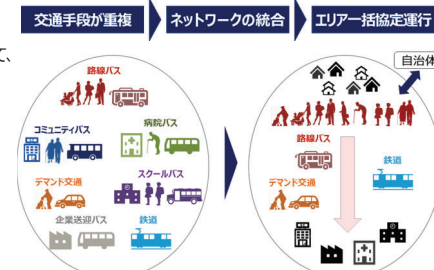
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、事業改善インセンティブがなく赤字拡大に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。
 （地域公共交通利便増進事業の拡充）

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
 - ・交通サービス水準（運賃、路線、運行回数等）
 - ・費用負担（上下分離も可能）
 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、複数年の支援額を初年度に明示。（事業改善インセンティブ）＜予算＞



12

背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融資を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。



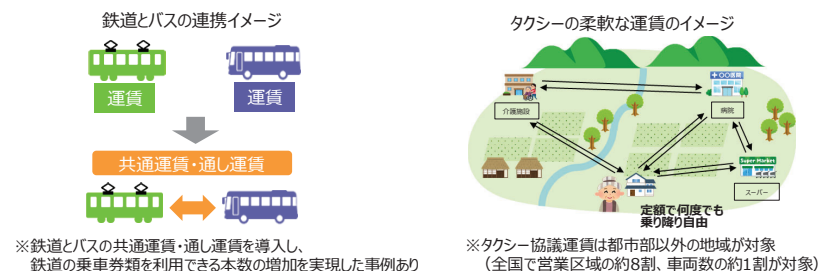
13

背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、鉄道・タクシーの運賃についても、柔軟な運賃設定を可能とすることが必要。

概要

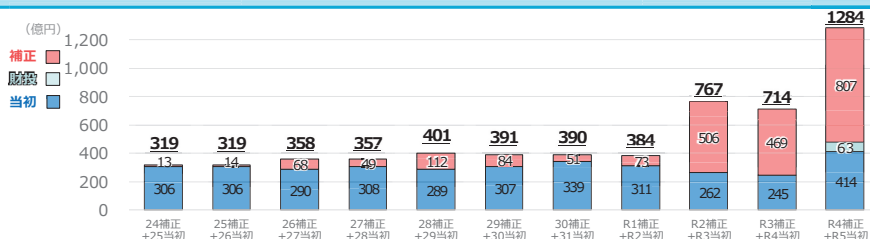
- 鉄道及びタクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。



14

2.【予算】令和4年度補正予算・令和5年度当初予算

15



主なR4補正予算・R5予算

- 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・地域交通への運行支援
 - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
 - ・地域公共交通再構築調査事業
 - ・交通DX・GX
 - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算(交通事業者支援)
 - ・交通による観光地の高付加価値化事業
 - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)** 等

(※1)エリア一括協定運行事業 (R5～)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示(事業改善インセンティブ)

交通手段が重複 ネットワークの統合 エリア一括協定運行

(※2)社会資本整備総合交付金 (R5～)

基幹事業	効果促進事業
○ 道路 ○ 砂防 ○ 都市公園 ○ 住宅	○ 港湾 ○ 下水道 ○ 市街地整備 ○ 住環境整備 等

→「地域公共交通再構築」を追加
→「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充

16

地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)

●地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

●交通DX・GXによる経営改善支援事業

- ・地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援
- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保

●自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業



●エリア一括協定運行事業

- ・地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設

●共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（業の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援

●地域公共交通再構築調査事業

- （ローカル鉄道再構築）
- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業



地域鉄道の安全対策 (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

交通・観光連携型事業 (令和4年度補正:200億円)

- ・交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組
- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



訪日外国人受入環境整備 (交通) (令和4年度補正:163億円)

- ・公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組
- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入 等



地域公共交通再構築事業等 (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算:約5492億円の内数)

●地域公共交通再構築事業

- ・地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

●都市・地域交通戦略推進事業

- ・都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

※先進車両導入支援関連事業 (令和5年度予算:17億円)

- ・交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

17

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）**・**GX（グリーン・トランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】補助率1/2

○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギー管理
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



18

自動運転による地域公共交通実証事業①

継続	令和5年度当初予算額	: 207億円の内数
	令和4年度二次補正予算額	: 415億円の内数

- 地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転（レベル4）について、持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）を検証するため、1年程度の長期にわたる実証事業として支援

<対象事業者（イメージ）>

地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等

- ※ 将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。



○実証のポイント

- ・自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性の検証（公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達・運賃）
- ・自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性 等



<対象事業のイメージ>

- ・鉄道の廃線跡における自動走行BRT
- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス

<補助対象経費>

- ・事務経費、車両改造・自動運転システム構築費
- ・自動運転システムの開発、車両改造、協議会・説明開催経費など
- ・実証運行の経費
- ・相当期間（1年以上）にわたる運行を行う場合の経費

19

自動運転による地域公共交通実証事業②

- 自動運転について、**2025年度目標 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を達成**するため地方の実証事業を支援。**2023年度は30カ所程度**で実施できるよう支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略（2022年12月閣議決定）

2022年度

- 全国から22件の応募。うち、4件を採択。



2023年度

自動運転実装化元年

- 支援地域の拡大

支援地域数
4カ所⇒**30カ所程度**



自動運転・隊列走行BRT イメージ
（ソフトバンクHPより）

※このほか、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助（茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐和田市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町）

20

交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

支援スキーム 交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組を支援。
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。



支援事業例 事業費の1/2を補助 (イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施)

【貸切バス・生活交通】
旅行会社等と連携した新規ツアーの実施

【生活交通】
宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用

【イベント】
地域交通を活用した観光イベント開催

【航空・空港】
航空・空港を核として地域の観光資源をめぐる新規ツアーの実施

【支援対象例】

- ツアープロモーション経費
- 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

【支援対象例】

- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- 実証期間中の運行費 プロモーション費用 等

【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費 プロモーション費用 等

【支援対象例】

- 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費、プロモーション経費
- 地方空港のグランドハンドリング業務の見学 ツアーや関連施設、設備の整備費用 等

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率 3分の1 等 **事業主体 公共交通事業者等**

多言語対応 (事故・災害時等を含む)

- ・多言語表記等
- ・案内放送の多言語化
- ・タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備
- ・多言語バロケーションシステムの設置
- ・インバウンド対応型鉄道車両の導入

トイレの洋式化等

- ・洋式トイレ、多機能トイレの整備

キャッシュレス決済対応

- ・全国共通ICカードの導入
- ・QRコード決済対応、企業乗車船券のICカード化
- ・企業乗車船券の発行
- ・レンタカーのキャッシュレス対応

無料Wi-Fiサービス

- ・旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備

非常時のスマートフォン等の充電環境の確保

- ・非常用電源装置、携帯充電設備等

旅客施設や車両等の移動円滑化 (大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上)

- ・段差解消 (エレベーター)
- ・LRTシステムの整備
- ・インバウンド対応型バス・タクシーの導入
- ・鉄道車両の荷物置き場の設置
- ・ジャンボタクシーの導入
- ・スロープ型タクシーの整備
- ・船内座席の個室貸出化

移動そのものを楽しむ取組や新たな観光コースへの対応

- ・観光列車
- ・魅力ある観光バス
- ・サイクルトレン、サイクリップ

感染症対策

- ・駅・車両の衛生対策

レンタカーの外国人ドライバー支援

- ・レンタカーの外国人ドライバー支援
- ・レンタカーの外国人ドライバー支援

バス・タクシードライバーへの外国語接遇研修

- ・バス・タクシードライバーへの外国語接遇研修

※上記の他、交通サービス調査事業 (訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等) への支援を実施(補助率: 1/2 (調査については上限1,000万円)) 等

基幹事業

- 道路
- 港湾
- 河川
- 砂防
- 下水道
- 海岸
- 都市公園
- 市街地整備
- 住宅
- 住環境整備

等

→令和5年度からの拡充

- 「**地域公共交通再構築**」を追加
- 「市街地整備」の「**都市・地域交通戦略推進事業**」を拡充

効果促進事業

- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等 : 地方公共団体、補助対象経費の1/2

対象事業 : 地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置 : 鉄道施設: 地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置
バス施設: 地方負担分について、特別交付税措置80%



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、**新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設 (基幹事業の追加は創設以来初めて)**

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設 -

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画及び地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク (鉄道・バス路線)**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【交付金事業者】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1/2

【交付対象事業】 地域公共交通特定事業※の実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づき、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設** (駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等) の整備

・**バス施設** (停留所・車庫・営業所・バスロケーション・EVバス関連施設 (充電・蓄電・充電) 等) の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業** (地方自治体の作成する社会資本整備総合交付金に交付対象事業全体の20%を目途) で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限 (1/3は事業者の自己負担)

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

・地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大目認定を受けていること

※鉄道については、赤字路線等であっても再構築協議会 (仮称) 等において認定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

・地方公共団体で作成する、まちづくり・観光等に関する計画 (例: 地適正化計画) において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための有効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果 (実効性) を確認するための目標設定

① 利用者数 ② 事業収支 ③ 国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

・本事業に関連する施設整備を含め有効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに加入し、「新社会」がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針の運用を何ら変更するものではない

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業）先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業）

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業）先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 〈※観光車両としての機能を備えた車両〉

（補助率）補助対象経費の1/2

（補助対象事業者）地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

※「R」に關し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

29

- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、また、物流事業者についても、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（**物流の「2024年問題」**）や**カーボンニュートラル（CN）への対応等**の厳しい課題に直面している。
- こうした状況を打開するためには、**DXやGXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化**が不可欠であるが、それらの投資は**長期、多額、大規模**にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難。
- このため、**財政投資融資を活用し**、投資の促進を図る（（独）鉄道・運輸機構を通じた金融支援の実施）。

支援対象事業（交通）

交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業（出資・融資により支援）

交通DXの支援対象（例）

効率的なルート決定が可能となる**AIオンデマンド交通**の導入や、**路線バスや鉄道への非接触型クレジットカード決済手法・QRコード決済手法**の大規模導入と定期券購入のオンライン化



交通GXの支援対象（例）

EV車両の大規模導入と、その運用を可能にするための運行管理システムに充電管理を一体的に実施する機能を加えた**エネルギーマネジメントシステム**の構築



支援対象事業（物流）

物流DX・物流GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る事業（融資により支援）

物流DXの支援対象（例）

物流拠点における、**AIを搭載したロボットやシステム**の導入、倉庫内作業の効率化のための**立体自動倉庫や無人搬送車等**の導入



物流GXの支援対象（例）

各物流拠点における、**EVトラック**の大規模導入と、太陽光発電や蓄電施設等を活用した**エネルギーマネジメントシステム**の構築



30

ご清聴ありがとうございました。



『地域ぐるみでデザインする
地域交通』へ。

—みなさまおひとりおひとりの
お力添えにも心から期待申し上げます。

31

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

**改正地域公共交通活性化再生法
全体のコンセプト**

東京大学大学院新領域創成科学研究科
特任教授
中村 文彦氏

地域公共交通再構築元年 スタートアップセミナー 話題提供 全体コンセプトへの思い

2023. 5. 19

東京大学大学院新領域創成科学研究科
特任教授 中村文彦

自己紹介 略歴



➤ 略歴

- 1962 新潟市生まれ
- 1985 東京大学工学部都市工学科卒業
- 1989 東京大学工学部助手 (1991 工学博士取得)
- 1992-1994 アジア工科大学院助教授(在タイ)
- 1995 横浜国立大学助教授
- 2004 横浜国立大学大学院教授
- 2011 パラナ・カトリカ大学客員教授(在ブラジル)
- 2021 東京大学大学院特任教授

➤ 主な社会活動

- 国土交通省 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会長(2019.9-2023.3.12)、アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会座長(2023.3.31-2023.6末)、社会資本整備審議会臨時委員
- ISO TC204 WG8 (公共交通と緊急車) 国際WG委員
- ISO TC268 SC2 (サステナブルモビリティ&サービス) 国際専門家
- SIP第3期 スマートモビリティプラットフォーム構築 副プログラム長
- 全国各地の地方自治体の交通政策、都市計画に関連する委員会
 - 札幌市、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、広島市、沖縄県、那覇市他
- 日本都市計画学会理事、交通工学研究会理事、日本交通政策研究会理事
- 一般社団法人JCoMaaS代表理事 (2018-)

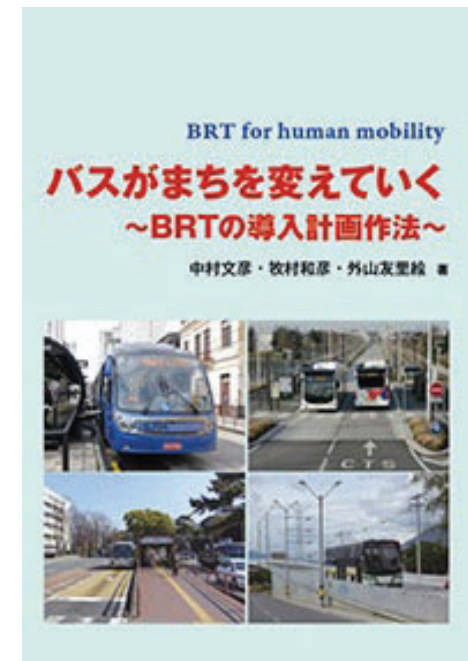
➤ 専門

- 都市交通計画、公共交通政策、都市計画ほか
- モビリティ・デザイン

絶版本:バスはよみがえる(2000)、バスでまちづくり(2006)



宣伝 絶賛発売中、アマゾンでも購入できます。



宣伝 絶賛発売中、アマゾンでも購入できます。

図解ポケット
新時代の移動革命!

MaaSが
よくわかる本

モビリティ新時代に
必須の新常識!

✓ MaaSの基本と注目される背景がわかる!
✓ MaaSを支える技術やサービスがわかる!
✓ 国内外の自治体・企業の事例がわかる!
✓ 取り組みのポイントや課題がわかる!

新しい概念や
キーワードを
すっきり
解説!

中村文彦・外山友里絵・牧村和彦

1100円(税別1000円)

秀和システム

郊外住宅地の再生と
エリアマネジメント

団地をタネにまちをつなぐ
横浜・洋光台の実践

住みか
にやす
くす
るか
魅
力を
保ち
続
ける
か。

住民・行政・UR
一体の取り組みに学ぶ

佐藤可士和

宣伝 絶賛発売中、アマゾンでも購入できます。

主要目次

- 1 コンサートホールや劇場への「行きやすさ」が人々を幸福にする
- 2 ゆったりとした移動が都市の未来をひらく
- 3 劇場と都市の変遷からみる歩行者と公共交通が連携した計画の重要性
- 4 海外都市から学ぶ余韻と公共交通
- 5 ニューローカルな都市と公共交通のエッセンス
- 6 ケーススタディ——富山市中心部
- 7 これからの都市・余韻都市
- 8 ニューローカル——余韻を享受できる都市を支える公共交通

2022年3月発売
A6 堂製 / 248頁 / 本体2,300円 + 税10%
ISBN 978-4-306-07360-9 C3052

「余韻都市」の実装へ

観劇やスポーツ観戦の後の余韻を楽しむ
都市計画とモビリティを考える

余韻都市

ニューローカルと
公共交通

中村文彦 +

余韻都市

観劇やスポーツ観戦の後の余韻を楽しむ
都市計画とモビリティを考える——
「余韻都市」の実装へ

中村文彦 +

余韻都市

観劇やスポーツ観戦の後の余韻を楽しむ
都市計画とモビリティを考える——
「余韻都市」の実装へ

宣伝 絶賛発売中、アマゾンでも購入できます。

ピークレス都市東京

著者：中村 文彦
三浦 詩乃
三牧 浩也
本間 健太郎
相 満寿
北崎 原希

本書の目次

- 1 ピークレス都市について
- 2 東京一極集中
- 3 住まい方、働き方、オフィス立地の変化
- 4 企業の変化
- 5 ワーカーの変化
- 6 東京の通勤鉄道の変化
- 7 コロナ禍からの学び
- 8 コロナ禍の3年間の総括と未来への示唆

近代科学社 Digital

CAR and DRIVER

いまさら聞けない
現代のクルマ選び

44th Anniversary

6月号 1980円

【クルマの通知表】日産エクストレイル

初めての「マイカー」選び 初めての「Kカー」選び
初めての「MT車」選び 初めての「電動車」選び

【クルマの通知表】日産エクストレイル

試乗記 SUBARU インプレッサ / SUBARU クロステック
BMW M2 / BMW XM / 日産アリア GRXスポーツ
メルセデスベンツ A180セタン

SPORTS CAR FILE ランボルギーニ・レヴェルト

エンジン車も永遠なれ!

【保存版】名車復刻版カタログ

1984年 9月 5日
(E-9114号)

都市交通について
2020.5より
毎月連載記事
執筆中

選ばれた選択肢があり
それが伝わるのがMaaSの基本

中村文彦 (著)

Forum

クルマと都市の未来を考える

ポ

ボ

隔月連載記事「モビリティをデザインするアプローチ」 絶賛執筆中(2012.8から継続中)



セキュリティ保護なし | www.parkingpress.jp/teki.shtml

自転車・バイク・自動車駐車場
パーキングプレス

自転車・バイク・自動車駐車場
パーキングプレス

TOP / 最新号 / バックナンバー / 告知掲載 / 広告募集 / Web広告募集 / パーキングプレス内検索

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』新機種の申し込みフォーム

●必ずお読みください

●申込日 (選択) 年 (選択) 月 (選択) 日 ●開始年月 (選択) 月

●お名前または自治体名 (選択) 氏名 姓 名

●住所

○自治体・官庁 ○建築・設計関係者 ○駐車場・駐輪場関係者 ○駐車場・駐輪場設計関係者

○その他

※その他の場合、このフォームは関係者へ記入下さい。 郵便名

●郵便番号 ※必ずお入力 記入例: 100-0001

●お申し込み

選択してください

連載

モビリティをデザインするアプローチ 第65回
BRTと自動運転

文 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

1. はじめに
BRT (Bus Rapid Transit : バス高速

事業者にとっては大きな負担となる。バ
ス専用道路としての運用をやめ、道路管

目指したものと評価できる。
茨城県では、2005年に開始になった日

目次

1. 基本的な思い
2. 全体コンセプトへ
3. 課題

基本的な思い

まちづくり

まちづくり が めざすもの

健康で文化的な生活

Well-being

主観的幸福感

そのために

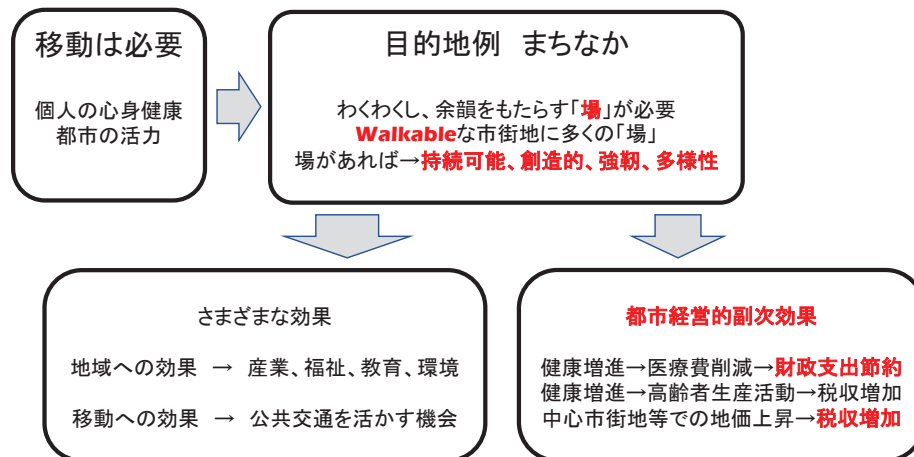
もっと

移動(おでかけ)先(=場)を

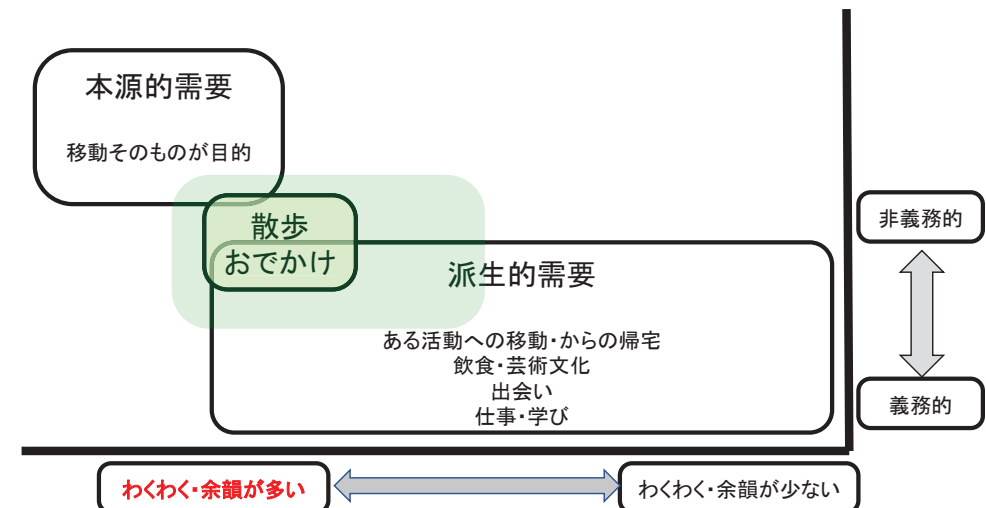
そして移動を

選べること(=well-being)

移動と関連キーワード



義務的でつまらない移動以外を！



「場 (place) 」の意義

「場」があれば

- ・ インクルーシブのチャンス
- ・ お金をまわすエコシステムのチャンス
- ・ セレンディピティのチャンス
- ・ レジリエンスにも貢献
- ・ ダイバーシティの効能を引き出せるチャンス

「場 (place) 」の要件

- ・ 誰もが**アクセス**できる(いろんな人)
 - － 多様な年代
 - ・ 子どもも高齢者も＝自動車の運転ができなくていい
 - ・ 移動サービスが「場へ行くこと」をより
- ・ いろいろな**過ごし方**ができる
 - － 買い物やレジャーだけではない
 - － 眺めがよいこともひとを惹きつける
 - － 小さい「場」がつながった地区に、いろいろな機能
 - ・ 地区内の移動のしやすさ も大事。
- ・ 特定管理者に依存しない(リスク分散必要)
 - － 大規模商業施設内空間だけではだめ。
 - － **市民＋行政＋民間のバランス**よい組み合わせ。

選べること
(=well-being)

車を運転できなくても移動を

&

都市ではより空間効率高く

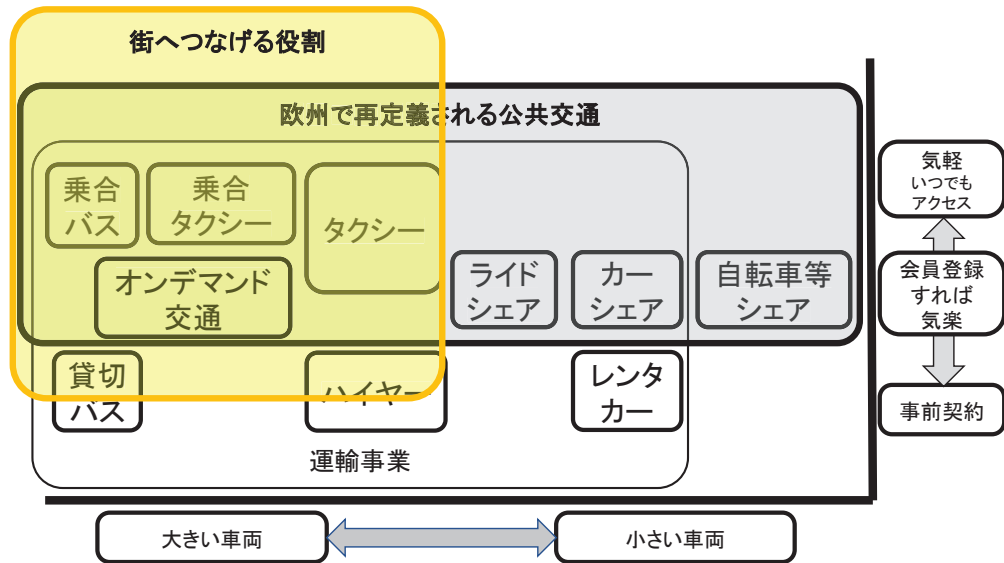


移動サービスの存在意義

おでかけは

公共交通で
(路線バス・タクシー(だけ?))

道路上の移動サービスと公共交通の位置づけ



公共交通の意味 確認①

• 基本

– 移動の選択性 multi-modal

- 自動車以外を選べることも魅力的な時もあること

選べること
(=well-being)

– 移動の自由 freedom

- 自動車なくても苦痛なく移動できること(自動車以外のほうが快適な時もあること)

- 安全大前提→その先で公共交通がなすべきこと？

公共交通の意味 確認②

• Walkable

– 駅や停留所への歩きやすさ(安心してきて快適で)

- 自動車優先の道路からの見直し→空間再配分、規制工夫

• Reliable

– 市民がその移動サービスを信頼し誇りに思い自慢する

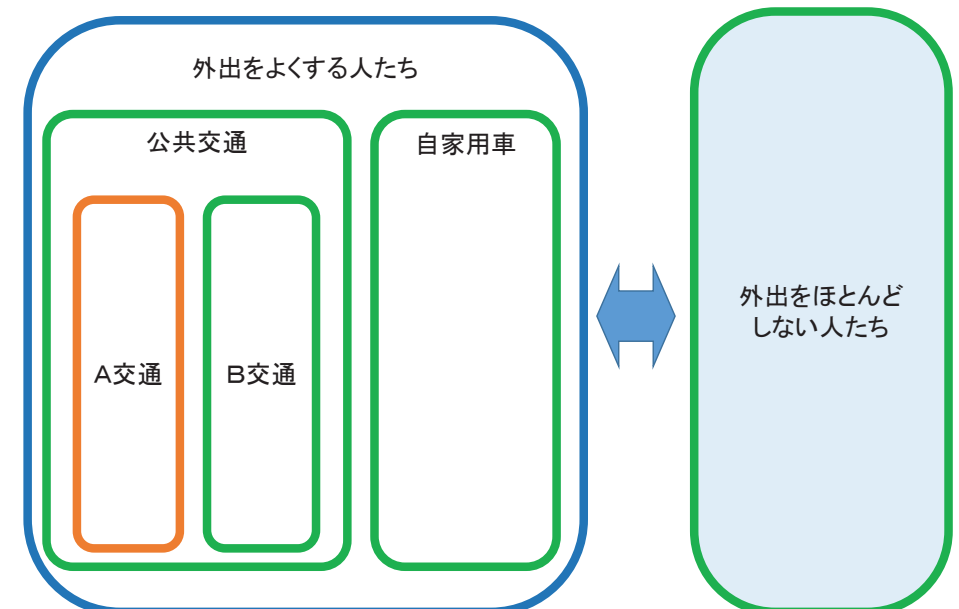
- たとえ一日5本でも自慢のバスはあり得る。

• Enjoyable

– 駅や停留所、車内が楽しい(イベント、市場も)

– 眺めもよい(駅から、車内から) → **Place**

マーケット(需要)の見方の例



年間の利用回数での手段選択 (選び分ける人たち=チョイス層)



通勤はほぼほぼ電車
たまに自動車？

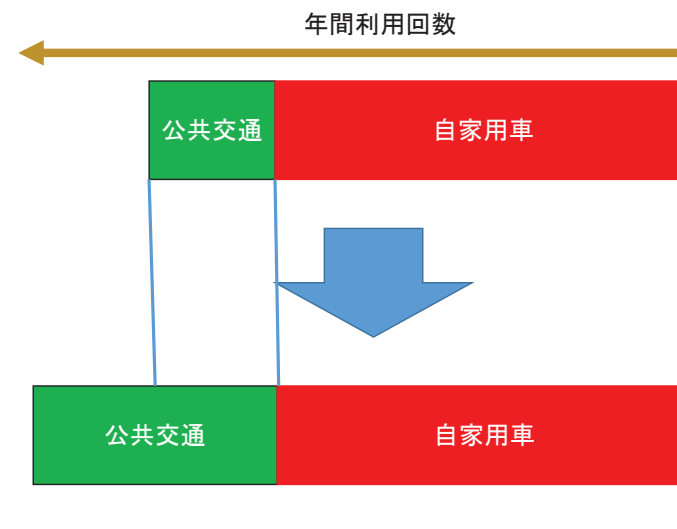


買い物は目的地や荷物量
によって時々自動車



趣味のサーフィンがボー
ドもあるのでほぼほぼ自
動車

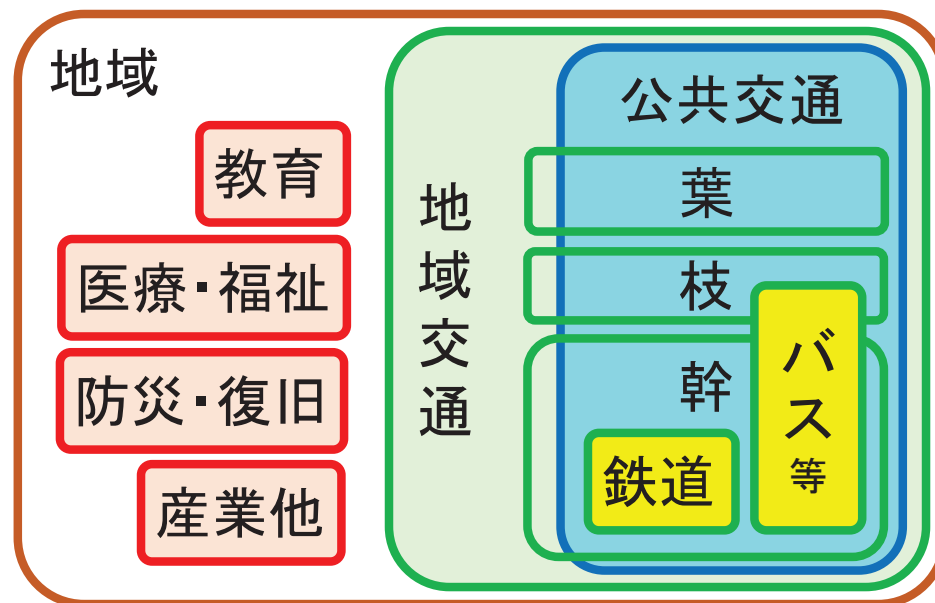
チョイス層へのアプローチの例 (公共交通外出回数自体を増やす)



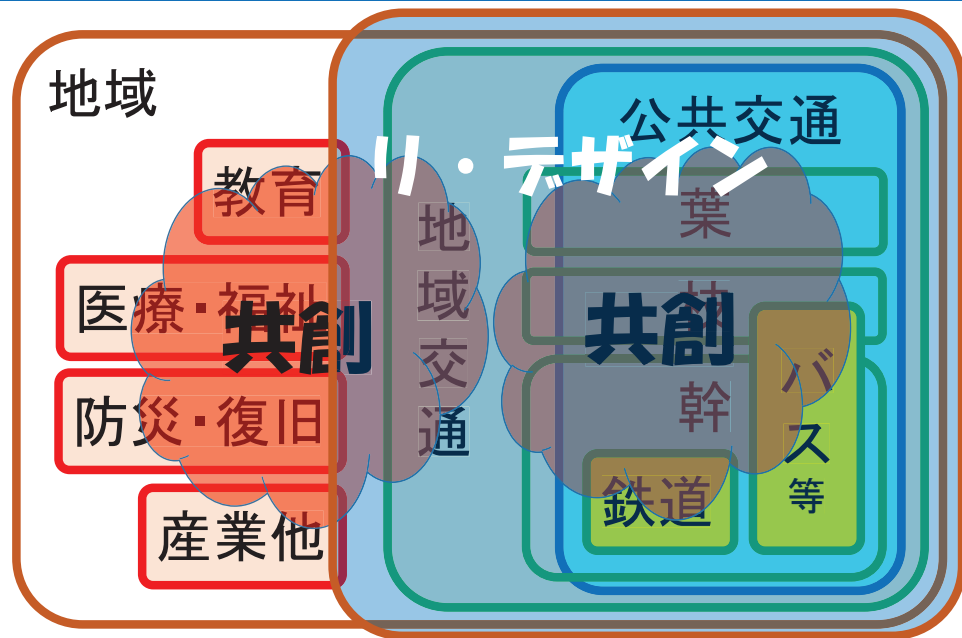
目次

1. 基本的な思い
2. 全体コンセプトへ
3. 課題

地域：地域交通：地域公共交通



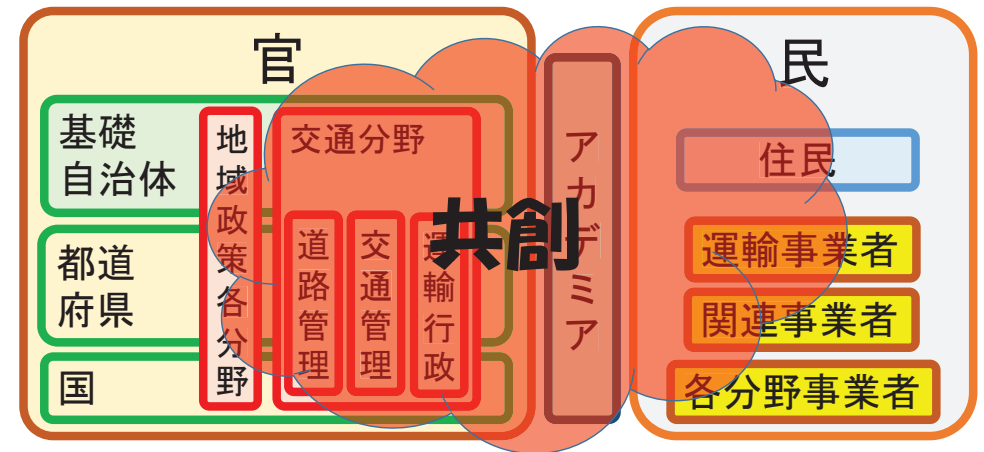
共創(2つ)とリ・デザイン



共創(あとひとつ) 官と民

協調領域 と 競争領域

共通性 と 独自性



目次

1. 基本的な思い
2. 全体コンセプトへ
3. 課題

地域を支える公共交通へ

<その先は>

公共交通が地域を支え育てる

協調領域の公共交通は 地域(商業等 & 行政)で支える

魅力的な移動手段が
街の魅力を高めるはず

「公共交通の問題」としてみると

- 個人のため、地域のため、もっと利用してほしい
 - 自家用車利用の場面を減らし、環境や安全にも貢献
- 利用してほしい人たち視点
 - 使い勝手のよい公共交通が十分ではない
 - サービスがあるが、駅・停留所と地域が繋がらない
 - 運賃が割高、支払い方法がややこしい
 - 他の交通手段と連携できていない
 - 初心者にはわかりにくい
- 供給者視点
 - 運営費用を運賃収入だけで賄えない→サービス縮小
 - 民間事業ベースで、協調領域が設定できず無駄等発生

利用してほしい人たち視点

- 必要なスペックがあるか？
 - 地域のすべての移動方法の全体像を俯瞰した上で
 - サービス(路線、頻度、停留所位置、運賃他)が魅力的か
 - 情報の提示方法が適切か
 - 施設、他業種との連携ができているか
 - 病院の予約をすると自動的にバス案内やタクシー予約ができるとか
- ターゲット層に届いているか？
 - 困っている人に情報が届いているか
 - 自家用車利用からの転換を狙うならドライバーに届かなくてはならないが、ドライバーがわざわざ公共交通アプリを開くことはない。

供給者視点

- 費用を誰がもつか
 - 補助金という論理では不十分。地域の投資という発想へ。
 - そもそも行政と民間の役割分担の整理が必要
 - 例えば、計画は行政、運営は公社、運行委託は民間にすれば、利用者確保は行政の責任になる(事業者は安全徹底のみ)。
 - 地域経営的に公的資金を投資し、それを税収増や行政支出削減で還元するような戦略を行政が持つ
 - 商業施設のエレベーターをテナント管理費で維持するがごとく、中心地区のバスを地区の方々に維持する発想も
- 協調領域と競争領域が整理でき共有されているか
 - バス事業者間での協調(路線、時刻表、行先表示、案内)
 - バスサービスとタクシーサービスの役割分担・共創戦略

スマートモビリティ新技術 課題を超えて活用へ

シェアリングの課題例

- 行動変更（公共交通利用減）
- 車両維持管理費用（修理、放置）
- 外部不経済（道路混雑、事故）

オンデマンドの課題例

- いつでも乗れる？（市民視点）
- 車両増→費用増＋効率性低下
- 車両減→利用者待ち時間増加
- 意義ある行動変更？（政策視点）

自動運転（のバス等）の課題例

- 意義 安全＋新しいサービス
- 係員乗車の意味
- 走行路（道路上他者の理解）

MaaS 課題例

- 地域課題を無視しない
- 事業者エゴを出さない
- 障害者等を軽視しない
- 緊急時に使用停止しない
- 実験だけで満足しない
- 協調と競争を整理する
- 独自性と共通性を整理する

おわり

nakamura-fumi@edu.k.u-tokyo.ac.jp

113-8656
東京都文京区本郷7-3-1

東京大学大学院新領域創成科学研究科
工学部14号館三井不動産東大ラボ
(オフィスは工学部8号館609)



←中村文彦ブログ
ID kenchan2
PW bunchan

おまけ セミナーご案内

- 連続セミナー「スマートシティデザインとモビリティ」
- 第1回 イントロダクション＋海外からの学び
- 主催 東京大学大学院新領域創成科学研究科
- スマートシティデザイン研究社会連携講座
- (三井不動産東大ラボ)
- 日時 2023年6月6日16:00-18:00
- 方式 オンライン
- 申込 中村文彦に直接メールしてください
• (nakamura-fumi@edu.k.u-Tokyo.ac.jp)
- 内容
 1. イントロダクション 社会連携講座の紹介
 2. 中村文彦定例報告 最近のスマートモビリティ関連活動
 3. ゲスト講演と討議「海外のスマートシティからの学び」
株式会社みずほ銀行
コーポレート&インベストメントバンキング業務部
業務推進役米倉博史様

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

ゲスト発表

福島大学経済経営学類
准教授
吉田 樹氏

2023.05.19

「地域交通法」改正に向けて — 地域交通の再構築に求めたい視点 —

福島大学 経済経営学類 准教授
前橋工科大学 学術研究院 特任准教授

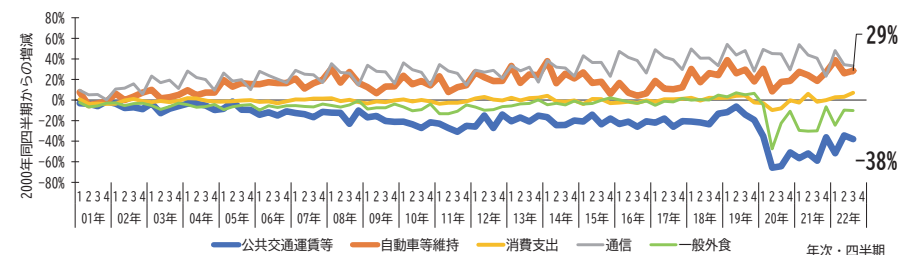
吉田 樹

<https://www.facebook.com/itsukkey>

「再構築＝縮小均衡」以外の解が必要

■ 家計支出の増減率（2000年同一四半期との比較／家計調査）

◆ 消費支出の総額は、直近20年で不変も、**通信費や自家用車等維持費は3割増加**。他方、**公共交通運賃等**の家計支出は、一貫して**減少**基調。COVID-19禍以前でも、2割減少。



公共交通運賃への家計支出減＝利用者減
利用者減にあわせて供給を縮小均衡させるのか？
再構築(リ・デザイン)の含意は「縮小均衡」以外の解にある

地域交通の再構築を「地域(都市)戦略」に

■ 都市規模別に集計した交通分野の家計支出

◆ 小規模自治体ほど、自家用車の維持・利用に関わる支出が多く
なり、**交通分野の支出が家計に重くのしかかる**
⇨ **クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択に影響**

(2019年家計調査) ※2人以上世帯	交通分野の 家計支出	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市／東京都区部	226,125	72,800	153,325
人口15万以上の都市(上記除)	249,243	52,536	196,707
人口5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
人口5万未満の市／町村	286,289	29,065	257,224
	(円)	(円)	(円)

**自家用車依存度が高い地域は、家計にも生活時間にも
余裕が生まれず、「地方創生」がより難しく・・・
「選ばれる」地域交通を地域(都市)戦略として創りたい！**

この言葉を「自信を持って」言えるように

■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い

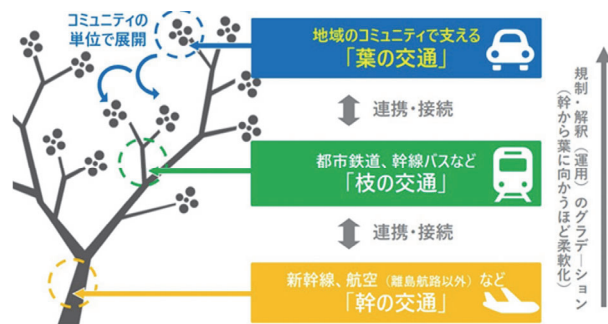


この言葉をどう実現するか。ここがはじめの一步
**運転士(+整備士+...)不足、財政などの「制約条件」の下、
クルマを運転しなくても可能な「おでかけ」を増やせるか？**

「信頼される」ことで地域交通が「選ばれる」

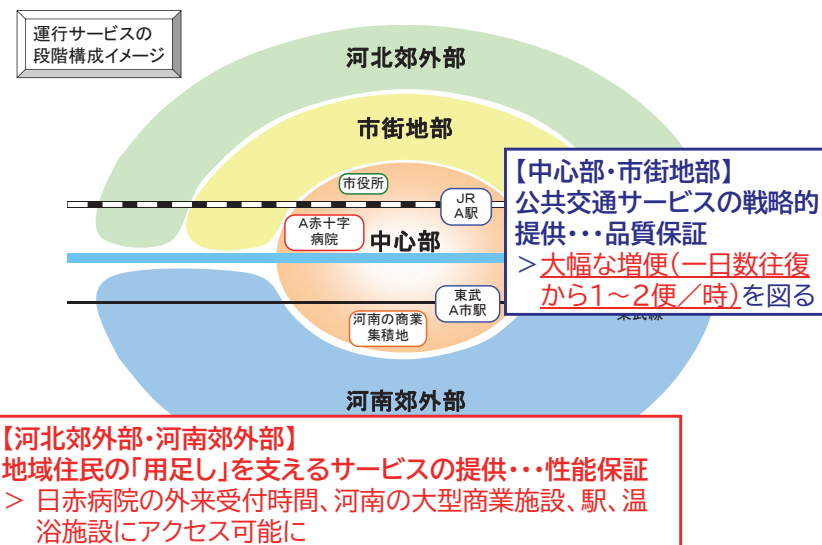
■ 地域(都市)交通の機能類型と方略

- ◆「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な連携・接続が不可欠
 - 「枝の交通」が機能してこそ、「葉の交通」の選択肢が豊かに
 - 「葉の交通」だけでは“a Service”は実現できない
- ◆「信頼される」ことが必要:「品質保証」と「性能保証」の考え方
 - おでかけの「たのしさ」も提案: Walkable, 「場」づくり



地域公共交通の「基本要素」を再構成する

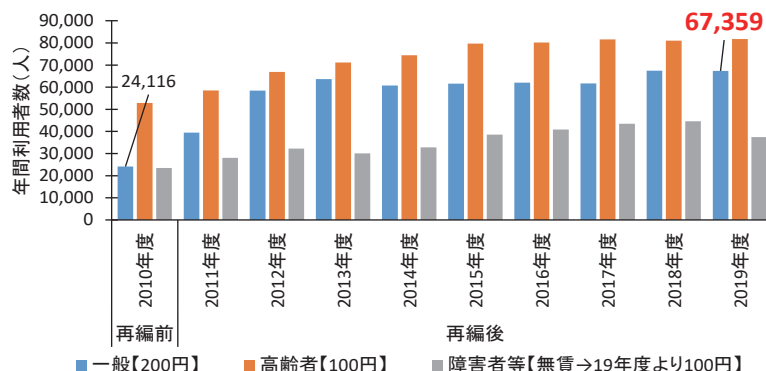
■ 地域公共交通計画に示した「ゾーニング」(栃木・足利市)



地域公共交通の「基本要素」を再構成する

■ 足利市生活路線バス「あしバスアッシー」の推移

- ◆乗車人員の増加;再編後8年連続で対前年比増を更新
- ◆運送収入の増加;再編前の2倍(年1,065万→2,209万円)
 - > 高齢者「以外」の利用者は再編前の2.5倍⇒運送収入の増加



鉄道の「再構築」論議に寄せて

■ JR只見線復旧区間(会津川口～只見)のサービス水準

- ◆復旧後の最速所要時分は、代行輸送時と同一(JR発足時の方が速達性が高い)。運行回数は代行輸送時の方が多い
 - 多くの努力で復旧したが、サービス水準は低いまま...
- ◆低頻度・(並行道路より)低速のローカル鉄道:
 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業化や鉄道協議運賃導入で「打ち手」が増えることに期待(例:鉄道の高度化, 高速性を担保したバス転換, 鉄道とバスの共創で事実上の増便)

	1987年4月 (JR発足時)	2020年4月 (代行輸送時)	2023年5月 (復旧後)
運行回数 (定期列車)	4回(+急行1回) 冬季:3回	6.5回	3回
最速所要時分 (普通・快速)	42分	50分	50分

鉄道の「再構築」に必須の「自分ごと化」

■ JR只見線復旧区間(会津川口～只見)のサービス水準

	1987年4月 (JR発足時)	2020年4月 (代行輸送時)	2023年5月 (復旧後)
運行回数 (定期列車)	4回(+急行1回) 冬季:3回	6.5回	3回
最速所要時分 (普通・快速)	42分	50分	50分

■ 会津鉄道(会津若松～会津田島)のサービス水準

	1987年4月 (JR発足時)	2023年5月 (現行)
運行回数(定期列車)	6回	11回
最速所要時分(普通・快速)	1時間14分	59分

三セク化された会津鉄道のサービス水準は上がった

さいごにーこの写真をもう一度

■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



「自信を持って」言える都市や地域(+交通事業者)が
全国で50か所できれば、日本の地域交通は変わる
法改正を契機に「新たな波」を起こしたい！

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

ゲスト発表

流通経済大学
経済学部教授
板谷 和也氏

ローカル鉄道を救えるのは誰か

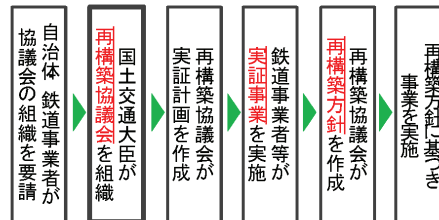


流通経済大学経済学部教授 板谷 和也
連絡先: itaya@rku.ac.jp

地域交通法の一部を改正する法律案 ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。〈予算〉



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

ポイントはどこか？

最近の報道

路線の今後に関する前向きな議論すらできない地域が存在する。そうした地域で協議する場を設けることが可能に

- 大糸線（JR西日本・南小谷－糸魚川：輸送密度55人/日）
- 新潟日報「大糸線の存廃「まずは沿線一体で活性化議論を」 新潟糸魚川市長、具体的議論求めるJR西に「正式提案とは受け止めていない」
- 信濃毎日新聞「大糸線「まず利用促進」 振興部会、方針巡り大町市長「持続可能性」でJRと温度差」
- 芸備線（JR西日本・下深川－備中神代：輸送密度13～915人/日）
- 朝日新聞「JRが求めている議論の場ではない」赤字路線めぐり岡山県が断言」
- 日本経済新聞「芸備線赤字年31億円 JR西日本開示、広島近郊も厳しく」
- 久留里線（JR東日本・久留里－上総亀山：輸送密度55人/日）
- 読売新聞「正直ほとんど誰も乗ってない」JR久留里線で続く巨額赤字…県・市と検討会議」
- 日本経済新聞「JR久留里線、沿線住民が「守る会」 JR東日本に存続要望」

鉄道路線の廃止に関する法律

- 鉄道事業法第28条2（2002年6月19日改正）
- 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を**廃止**しようとするとき（当該廃止が貨物運送に係るものである場合を除く。）は、廃止の日の一年前までに、その旨を国土交通大臣に**届け出**なければならない。
- 新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（2001年11月7日・国土交通省告示第1622号）抜粋（IIの2のロ）
- 新会社は、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第二十八条の二の規定により現に営業している路線の全部又は一部を**廃止**しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を**関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明する**ものとする。

鉄道路線の廃止は2002年に届出制に移行している。JR線については地元に対して十分に説明する必要があるが、法律上同意を得る必要はない

JRだけを特別扱いする理由

- 民鉄（路線バスも）は20年前から廃止は届出制、廃止後の交通は地元の責任
- JR線だけは、廃止に際し実質的に地元同意が必要 **なぜか？**

- JRは国鉄の路線を継承している
- JRの路線はその他の民間事業者の鉄道路線と比べ路線長が長い傾向がある
- 自民党が広告で「分割民営化後もローカル線はなくなりません」と言っていた
- JR路線は地方公共団体にとって、意見を言ったり政策の対象にすることがほとんどなかった

この問題は、ローカル鉄道問題ではなく、「JRの」ローカル鉄道問題

利用の少ない路線



芸備線・備後落合駅

札幌線・新十津川駅(廃止)

「昔ながら」の鉄道サービスの劣化バージョン
運行頻度中～低
キャッシュレス対応なし
ホームドアなし
窓口なし

このままのサービスレベルで運行を継続しても、絶対に利用は増えない



地域のシンボルとしての鉄道

利用は少なく、輸送密度や営業係数といった数字で見ると、鉄道よりバスの方が効率的

自分は乗らないけど、観光などで来てもらうために必要

こうした路線を維持する方策はないか？



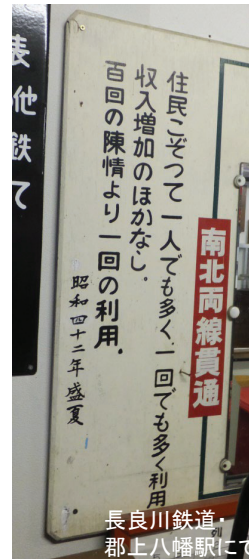
日田彦山線・大行司駅

三陸鉄道線
出典：三陸鉄道株式会社只見線
出典：三島町観光ポータルサイト

運行費を確保する方法

- ・「JRや国が廃止すると言っても、地元で維持する」
 - ・道路整備や空港振興の予算の一部を鉄道維持に充てる方法
 - ・新たな税制度を創設する方法(「交通税」制度など)
 - ・住民が自ら負担する方法(各世帯で回数券など購入)
 - ・他地域の有志の支援を募る方法(クラウドファンディングなど)
 - ・利用者増を図る方法(駅近くに商業施設・公共施設・医療施設を誘致、駅から目的地までの交通の充実)
- ・こうした方法の活用を検討できないか

現状では、地方公共団体側に「費用負担する」という選択肢がない → 強硬な意見が出るのも止むを得ない



鉄道路線を救い、地域の移動を便利にするために

- ・瀕死の鉄道路線を救えるのは、地方政府だけ
 - ・都道府県と市町村が支えなければ鉄道路線は維持できない
- ・本当に必要な鉄道路線を救える財源を確保できるのは国
 - ・国税を地方に回すだけでなく、地方が自らの力で財源を確保し、自治を本来の意味で実現できるようにしてほしい
- ・日本国有鉄道：1949.6～1987.3: **37年**強の歴史
- ・JRグループ：1987.4～現在: **36年**強の歴史
 - ・国鉄がそうだったように、JRも組織とビジネスモデルの転換期を迎えている。国民的議論でJRの新たな姿を模索すべき

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

ゲスト発表

呉工業高等専門学校
環境都市工学分野教授
神田 佑亮氏

「共創」を考える
～~~無機質な~~法律に込めた
アツい思いを聴いてくれ～

神田 佑亮
呉工業高等専門学校
yusuke-k@kanda-labo.net

そもそも、「交通」にかける想い

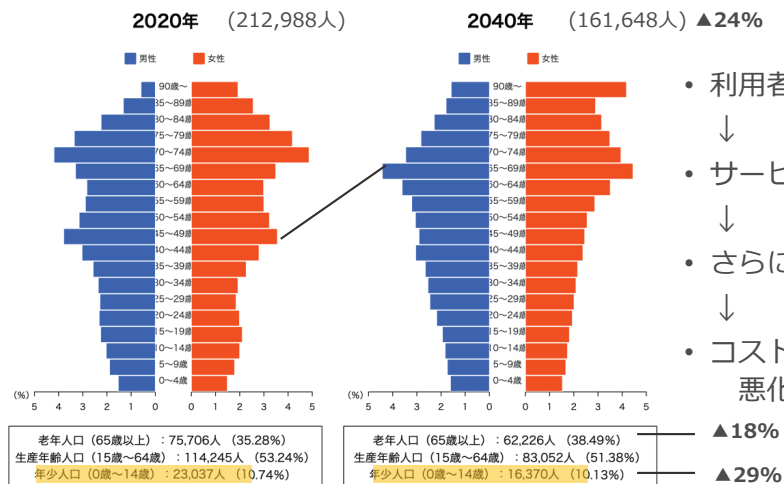
- まち（都市・地方）を元気にしたい。誇れるまちにしたい
- 人口減少に潰されたくない。まちがどんどん荒んでいくのを黙ってみたくはない
- 人の姿や温かみのあるまちの空間が欲しい
- その中で、「移動」ができて、「活動」ができて、「人と会えること」は幸せなことで、心身ともに健康でありたい
- なので、移動総量（＝公共交通含んだ地域交通移動）を増やし、その結果消費を増やし、さらにフックの効いた、投資したくなる「まち」にして、**プラスの循環**（正のスパイラル）に持って行きたい

共創って
何ぞ？
リ・デザインって
何ぞ？

将来の人口が示唆すること

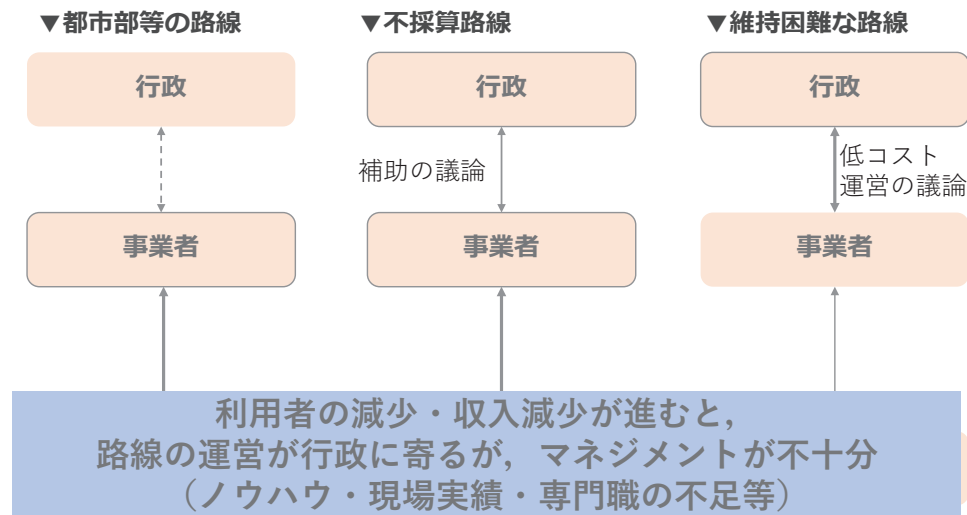
- 人口減少ペース以上に、公共交通利用者層が減る
- さらに、地域経済も縮小する

▼呉市の人口



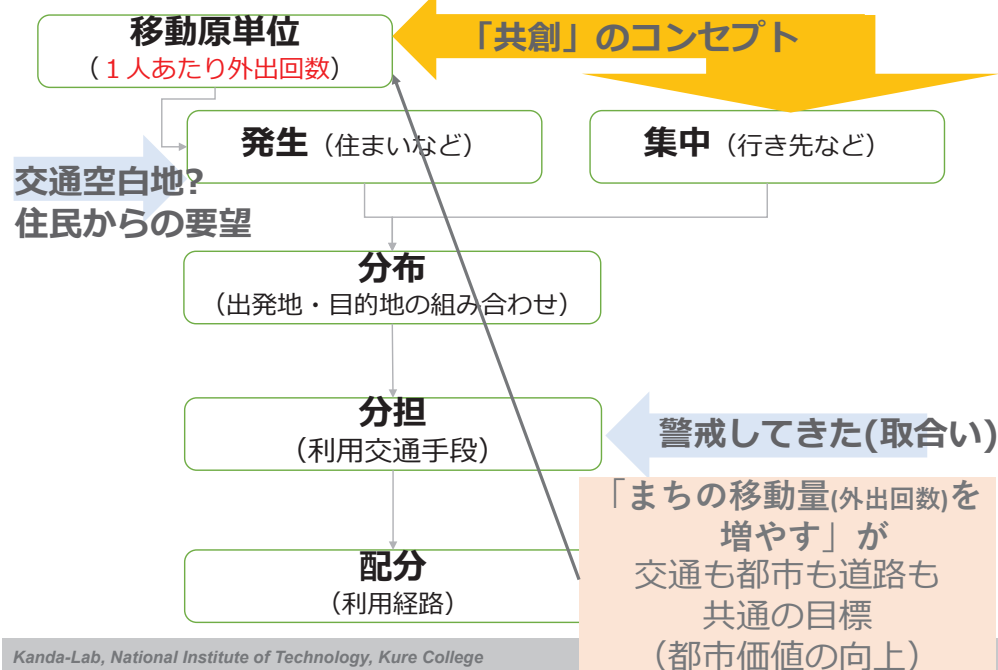
地域交通運営の体制

・地域交通の体制の類型



地域モビリティには
これまでも
「共創」であった

交通需要の計算方法から考える



必要なインフラは整備すべき

再開発にかけた34年間に乗客減、駅前は閑散【鉄路のあす・輸送密度1000人未満のいま】<1>芸備線（上）三次ー備中神代【動画】

地域 | 鉄道ニュース | 広島 | 広島県北

2022/9/18 (最終更新: 2022/9/23)



区画整理事業でロータリーや道路が整備された備後庄原駅（手前）。周辺は駐車場や空き地が多く、駅前は閑散とする＝小型無人機から（撮影・広田啓祥）

- 2022/09/18 中国新聞 <https://www.chugoku-np.co.jp/articles/gallery/216084>

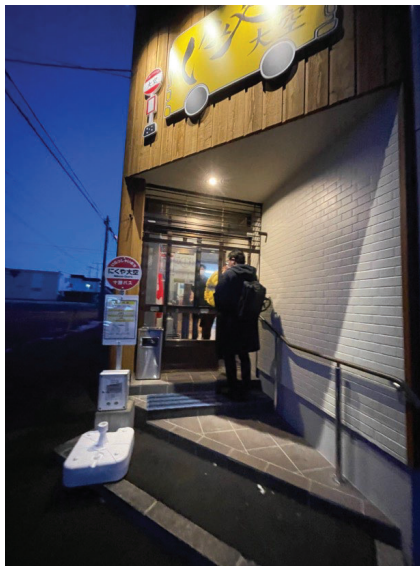
拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- 帯広・大空団地（十勝バス）



拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- 帯広・大空団地（十勝バス）



拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- 帯広・大空団地（十勝バス）



拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- ・帯広・大空団地（十勝バス）



Kanda-Lab, National Institute of Technology, Kure College

12

拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- ・長井駅（山形県）



Kanda-Lab, National Institute of Technology, Kure College

13

拠点（インフラ）に投資する地方の動き

- ・長井駅（山形県）



Kanda-Lab, National Institute of Technology, Kure College

14

鉄道の事業モデル



池田市観光協会HP <https://www.ikedashi-kanko.jp/kobayashi>

Kanda-Lab, National Institute of Technology, Kure College

15

必要なインフラは整備すべき

- 2023/05/19 日本海新聞(鳥取の地元紙)



<https://www.nnn.co.jp>

必要なインフラは整備すべき

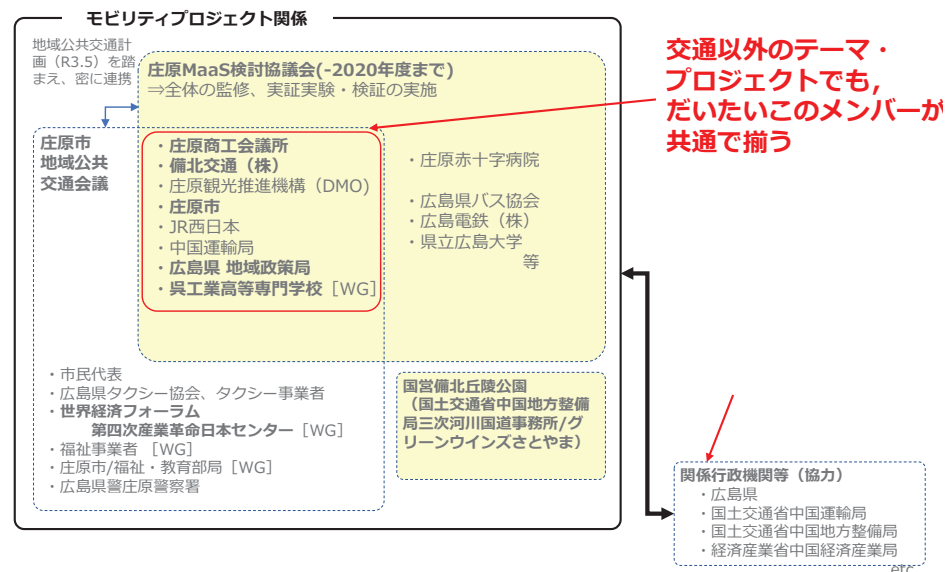
- 2023/05/19 日本海新聞(鳥取の地元紙) ※今日中ならweb閲覧可



<https://www.nnn.co.jp>

・ 長年「手入れをしなかった」都市施設
都市拠点がそのままであることの
弊害も無視できない

交通は地域づくりの議論のハブ

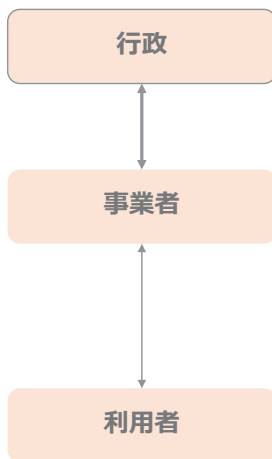


- 2023/05/17 中国新聞 <https://www.chugoku-np.co.jp/articles/-/306432>

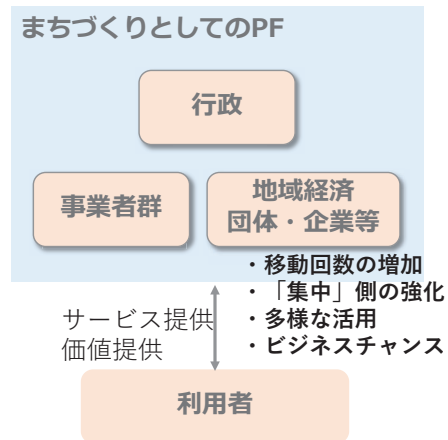
地域交通運営の体制

- 1つの望ましい姿

▼維持困難な路線

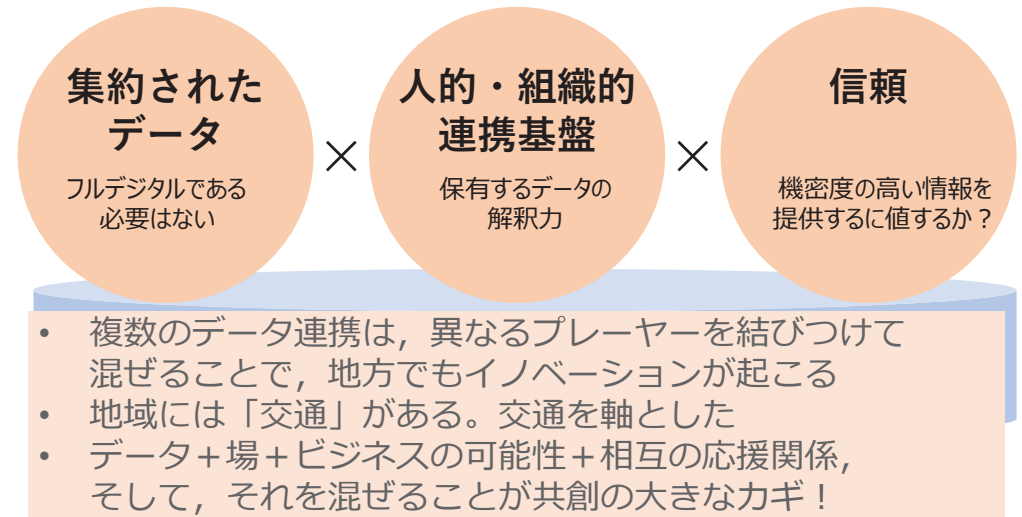


▼望ましい姿



連携基盤づくり

- 良質な連携基盤の3要素



連携のイメージ(個人が思っている)

- 【ただし、楽ではない！】
- 総論（ビジョン）の合意にエネルギー
 - 各論の合意と実行にさらにエネルギー（10年仕事の覚悟、批判されつつも、小さなアクションを繰り返し続けて結果実装）
 - ただし、ゴールはない

定例会議と、節目での全体戦略会議

連携の肝は、①データと、②悩みごと

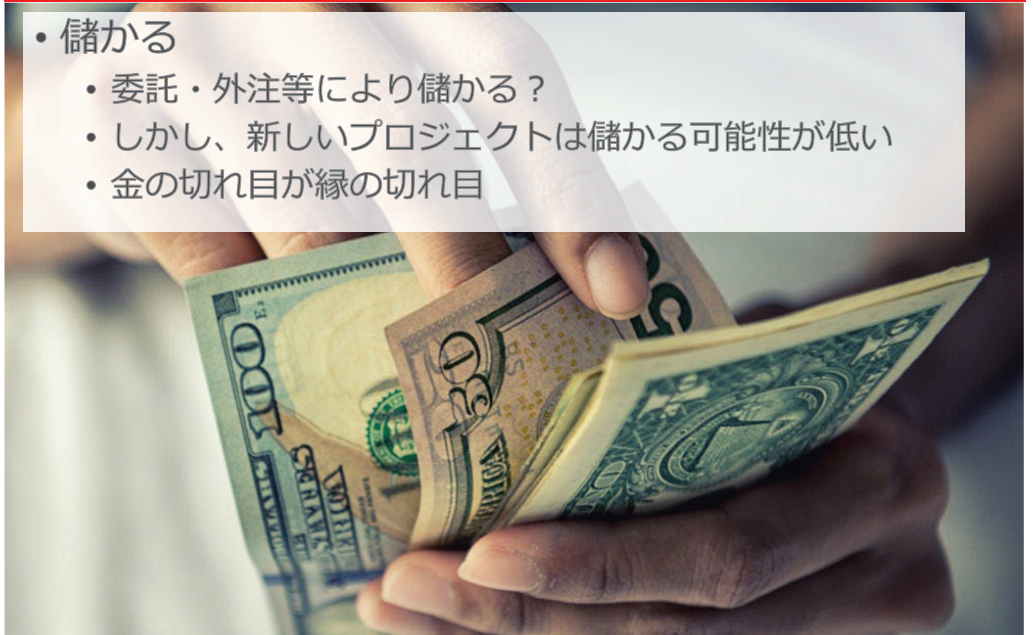
上記に加えて、場（酒）があると進む＝対話

あとは、机上の空論よりも、まずはやってみて検証（アジャイル）

それを繰り返すと、共通の地域づくりのヴィジョンが見えてくる

連携

- 儲かる
 - 委託・外注等により儲かる？
 - しかし、新しいプロジェクトは儲かる可能性が低い
 - 金の切れ目が縁の切れ目



• この人なら何か変えてくれる！

- 自分がやりたいこと、できないことを実現してくれそう
- お金ではない、リソース（時間・労力含む）投資の価値がある
- 金の切れ目が縁の切れ目にならない。（別の魅力で寄せる）



地域公共交通計画の作成状況一覧(令和5年3月末時点)



- 令和5年3月末時点で、835件の地域公共交通計画が作成され、56件の地域公共交通利便増進実施計画が国土交通大臣により認定。
- また、令和4年12月末時点で、347自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。（〔参考〕立地適正化計画作成都市数：470）

表は地域公共交通計画作成済みの自治体
 ・赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
 ・オレンジは利便増進実施計画作成済みの自治体
 ・青は計画期限が満了しており、2期目以降の計画の作成態勢を示す

- 量的に絶対的に足りない！！
- 焦らずじっくりと基盤を整える必要あり（ただし、時間は待てない）
- さらなるプレイヤーの巻き込み方（コミュニケーションの取り方＝MM）

「共創」と「リデザイン」

- 人の動きを活発化させるため
- 地域経済の動きを活発化させるため
- 地域を守り、成長させるため
- 社会基盤と人的・組織的基盤を整える必要
 ＝投資無くして共創なし，成長なし

名古屋大学 共発展センター プレゼンツ 地域公共交通再構築元年 スタートアップセミナー

ゲスト発表

名古屋学院大学現代社会学部准教授
 パブリック・ハーツ（株）代表取締役
水谷 香織氏

地域公共交通再構築元年 ☆スタートアップセミナー☆

合意形成・共創

水谷 香織
名古屋学院大学 現代社会学部 准教授
パブリック・ハーツ株式会社 代表取締役

水谷香織ゼミ

現代社会学部
専門分野
社会的合意形成
みずたに 香織
水谷 香織
准教授

夢を見たい、叶えたい。
お金もしっかり稼ぎたい。
社会に役立つ人になりたい。
全部OK、実現しよう!

今、大学生の自分に会ったら、
自分のやりたいことを仕事にするために
「そのまま、突き進め!」

自己紹介
人生の道
趣味
大切になっているもの(こと)
最近感じた
小さなしあわせ

熱田区六番町の近くの田口産婦人科で産まれ、豊田の長女として自由奔放に育ちました。高校生の頃、長良川河口緑地の建設現場を巡るニュースを見て、「なぜ決断してから、あんなに大きな反対が出るの?」と素朴な疑問を抱き、大学では、市民のための工学(Civil Engineering (土木工学))を専攻、4年生の頃、「産官学民の潤滑油になりたい!」と教官に相談すると、「そんな仕事はない」と、「ないなら作ろう!」と思いついた。大学院に進学し博士(工学)号取得、2006年に社会の合意形成を専門とするパブリック・ハーツ(株)を設立。子育てしながら合意形成支援、ファシリテーションを展開。2023年4月から名古屋学院大学 准教授。

社会のフロンティアの探検
愛犬ジョコラとの旅行
一人ひとりの気持ち
一人ひとりの気持ち
小さなしあわせ
身長が1cm伸びました!(小さな幸せ)
中2の娘に抜かれ、小6の息子にも抜かれそう(大きな幸せ)

Public Hearts
みんなの笑顔が未来を創ります

これが ファシリテーション&社会の 合意形成だ!

ファシリテーション
社会の合意形成

話し合いやものを、円滑に創造的に進められるよう支援促進すること。ファシリテーターは、コミュニケーションの潤滑油や助産師に例えられます。

地域社会の課題に対して、表面的な「賛成、反対」の裏にある関心事項を聴き、全ての関心事項を満たす提案を創り上げていく、前向きな話し合いのプロセスです。

座学と実践から学ぶ
基本的な考え方、心のあり方、コミュニケーション技術、ノウハウを講義、演習、学内外での実践を通じて学びます。

私とみんなの
ハッピーを目指す社会づくり
現代の社会的課題に対して、個々人としても、社会全体としてもよりよい状態を目指して、一緒に知恵を絞りましょう。

市民の意見収集の場づくり
平成30年度中川区区民会議意見収集の場「なかが」結成啓書

住民主体のまちづくり
各級広見議活性化協議会の開設100周年記念地産物プロジェクト

子どもの社会参画支援
まはらちら〜(名古屋市)「なごや」のシンクワップ制作「なごや子どもの権利条約」紹介動画

障害者福祉団体のジョイント
社会福祉法人福祉の会「障害者次期5年計画」の策定「障害者次期5年計画」の策定「障害者次期5年計画」の策定

外国人と共生する地域づくり
港区(みなと)外国人コミュニティ・パートナー制度のモデル化の取り組み

希望を取りこみへの期待
求む!ファシリテーションができるようになりたい学生

「話し合いが好き!」一人ひとりを大切にしたい!というファシリテーターや、「ものごとを効率的にスムーズに進めたい!」というファシリテーターになりたい方に興味があります。

名古屋学院大学 現代社会学部
ゼミナールガイドブック2023



ファシリテーターの役割



ファシリテーターの役割

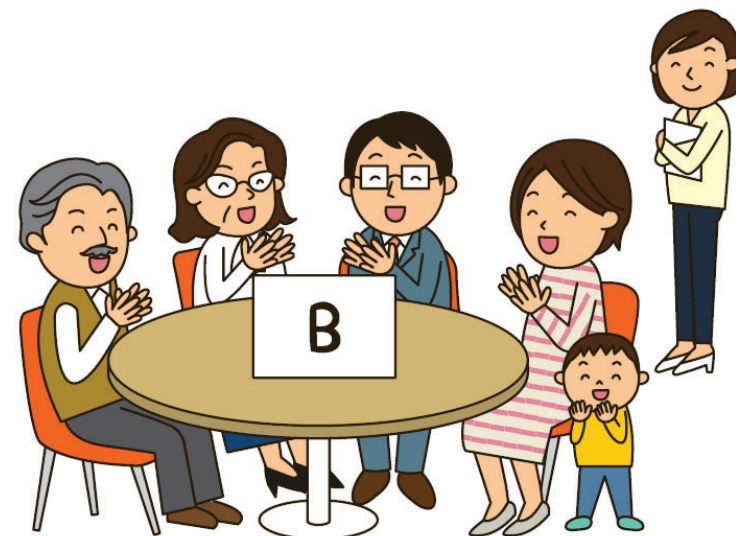


ファシリテーターの役割

ファシリテーター



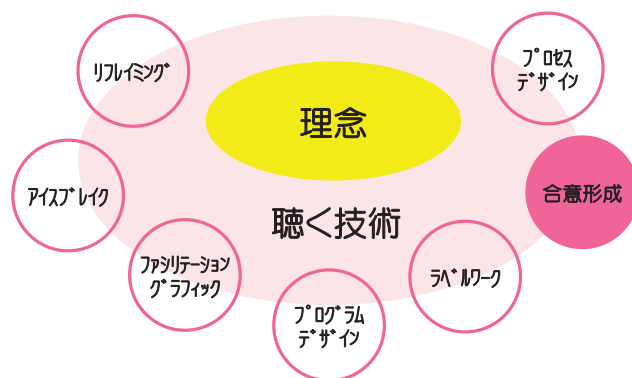
ファシリテーターの役割



ファシリテーターの理念と技術

何のためのファシリテーターか？

理念が無ければ、技術は使いこなせない



水谷のファシリテーターとしての理念

私は、
一人ひとりと社会全体の
可能性を拓くためのファシリテーター
でありたい

言葉の定義

- **合意**とは、
利害関係者が満足、少なくとも納得できる状態
- **合意形成**とは、
利害関係者が合意を目指して行う前向きな話し合いのプロセス
- **社会の合意形成**とは、
社会的な課題に対して行う合意形成で、
多様な関係者の参加型の政策立案・計画策定プロセス
ともいえる。



基本手順

1. 何についての合意形成か？
2. 誰が意思決定者（＝責任者）か？
3. 誰が利害関係者か？
4. 利害関係者全員の利害・関心は？
5. 4を全て満たす提案は？

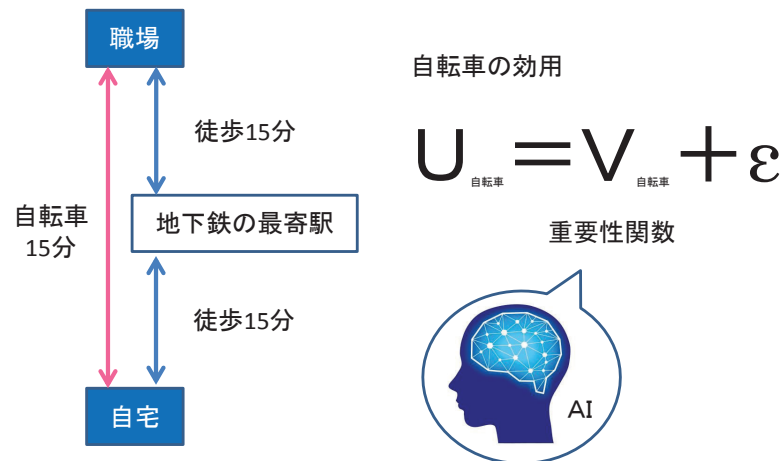
→合意に至る

※合意に至らない場合もある

利害・関心を
①聴く
②的確にとらえ、
それで良いか
確認する
③整理する
④分析する

◆水谷の切なる願い

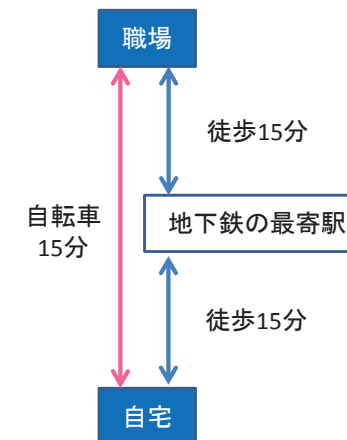
正々堂々と自転車通勤をしたい！



過去のデータで学習し、
交通行動を予測
(1997-2002年)

◆水谷の切なる願い

正々堂々と自転車通勤をしたい！



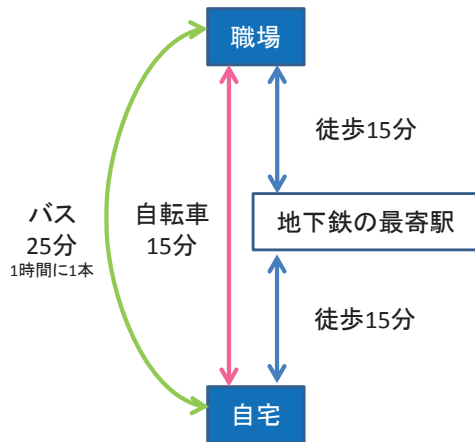
通勤手段の申請書には、

1. 公共交通
2. 徒歩

正直に書いてください。

◆水谷の切なる願い

正々堂々と自転車通勤をしたい！



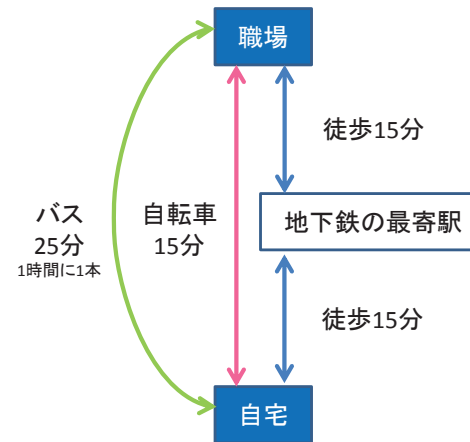
通勤手段の申請書には、
1. 公共交通 2. 徒歩

自転車を選択しない理由は、
個人の選好ではない。
社会的な制約※により、
選択肢から排除されている。

※雇い主に対する駐輪場設置の義務と
労災関連のリスク

◆水谷の切なる願い

正々堂々と自転車通勤をしたい！



通勤手段の申請書には、
1.公共交通 2.徒歩

自転車を選択しない理由は、
個人の選好ではない。
社会的な制約※により、
選択肢から排除されている。
※雇い主に対する駐輪場設置の義務と
労災関連のリスク

新しいモビリティでも
同じことが起きるのでは？

分野・省庁を越えた合意形成・共創を！
～これまでの仕組みや慣習の見直しは前提に～

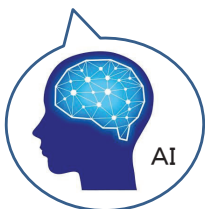
◆合意形成だけじゃない

認知科学を勉強すると映像がつくりたくなる

公共交通の効用

$$U_{\text{公共交通}} = V_{\text{公共交通}} + \varepsilon$$

重要性関数

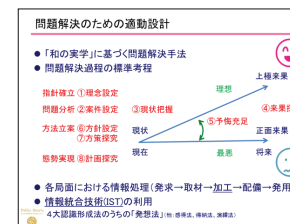


過去のデータで学習
(パラメータを推計)、
交通行動を予測 (1997-2002年)

可能性未来のデータで学習
(パラメータを設定)、
交通行動を創出／誘導

◆合意形成+の提案

合意形成しながら適動設計→ビジョンの映像化



社会福祉法人北摂杉の子会

「地域に生きる」を理念に大阪市・高槻市・豊中市を中心に障がい福祉サービスを事業展開 自閉症・発達障がい・知的障がいのある人の子どもから大人までトータルで支援（設立：1998年2月、職員：約450名、事業収入：約18億円）



住民参加型の映像制作



住民参加型の映像制作



名古屋大学 共発展センター プレゼンツ
地域公共交通再構築元年
スタートアップセミナー

シークレットゲスト発表

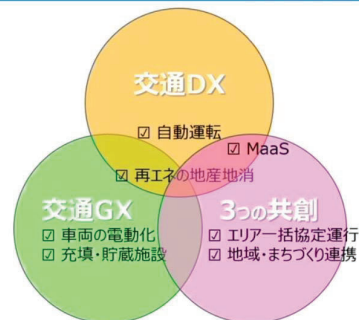
東京大学大学院情報理工学系研究科
附属ソーシャルICT研究センター
准教授
伊藤 昌毅氏

楽になるためならいくらでも頑張れる！
(たぶんそれがDX)

東京大学 大学院情報理工学系研究科
附属ソーシャルICT研究センター
伊藤昌毅

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの地域公共交通は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナウイルスの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギー地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者による連携と協働を通じて、全国で、利便性・持続可能性・生産性を高めることにより、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めていく。
- これにより、『デジタル田園都市国家構想』及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『新しい資本主義』の実現を目指す。



倉石誠司氏発表資料より

1



自動運転になったとして、 この面倒はなくなる？

交通DX・GXによる経営改善支援事業

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、交通DX・交通GXによる利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】補助率1/2

①公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- EVバス・タクシー導入
- 太陽光パネル設置
- 再生エネルギー活用によるエネルギー管理
- 蓄電池・充電設備の共同利用 等



②公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- AIオンデマンド交通
- GTFSによるバス情報標準化
- 運行管理システム・配車アプリの導入
- 自動運転（実証調査事業） 等



日本のDXは閥鍋状態

- 3つのDXの文脈が混ざり合って、意味不明な言葉になっている

欧米のDX（本来のDX）

- 大企業の中にシリコンバレーのスタートアップのような開発組織を構築する
- 自らもデジタル企業に変革 = Transformation
- アジャイル、DevOps、開発の内製化、デザイン思考、ユニットエコノミクス、etc

経産省の課題感のDX

- DXレポート2025年の崖
- 失われた20年でIT投資が抑制されてきた
- レガシーシステムのモダナイゼーション
- CIO/CDOの不在
- SierにIT人材が偏っている

マーケットアピールのDX

- AI/IoTで一発逆転
- PoCでやってる感
- 共同実験でやってる感
- ディープラーニングでプレスリリースしたい
- うちの製品を導入するとDXですよ



なぜDXは分かりにくいのか？ なぜ3種類のDXが生まれたのか？

ビジネスパーソンのためのDX入門セミナー

株式会社NextInt代表の中山心太氏発表資料より

<https://business.aidemy.net/ai-can/seminarreport-nextint001/>

交通DX

- たかが交通のためにそんなにみんな頑張らなくていいよ
 - 仕事を減らそう！
 - 会議を減らそう！
 - 考えること・決めることを減らそう！
- それで質が下がる？ そんなことないよ？
 - 例：コンビニってアルバイトさん主体であんなにすばらしい
- そのために頑張ろう！
 - 加藤先生・吉田先生が50人いる未来は要らない！
 - 今より少ない人、今より少ない頑張りで、今以上の地域交通を

そんなことできるの？

- 遠回りに思えるかもしれないけど、みんなプログラミング・データ分析の勉強しようよ
 - 1つ仕組みをつくると、万~億が一気に動くという感覚を身体に馴染ませよう
 - 人のぬくもりが… 地域の特色が…
- そういうことが出来る人（+予備軍）、意外と各地にいます
 - ちゃんと職位と権限と給与を！
- なお、明日は東大大学院の入試説明会です！