

共創時代の地域交通： モビリティのマネジメントと コミュニケーション

神田 佑亮

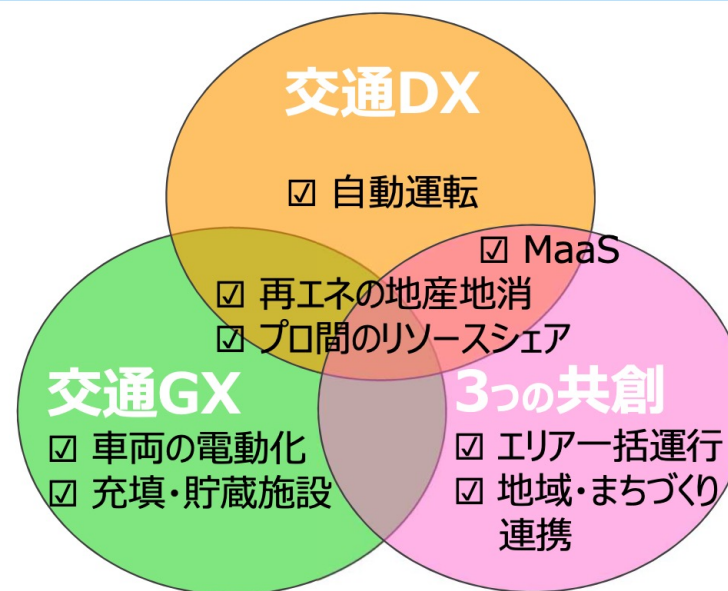
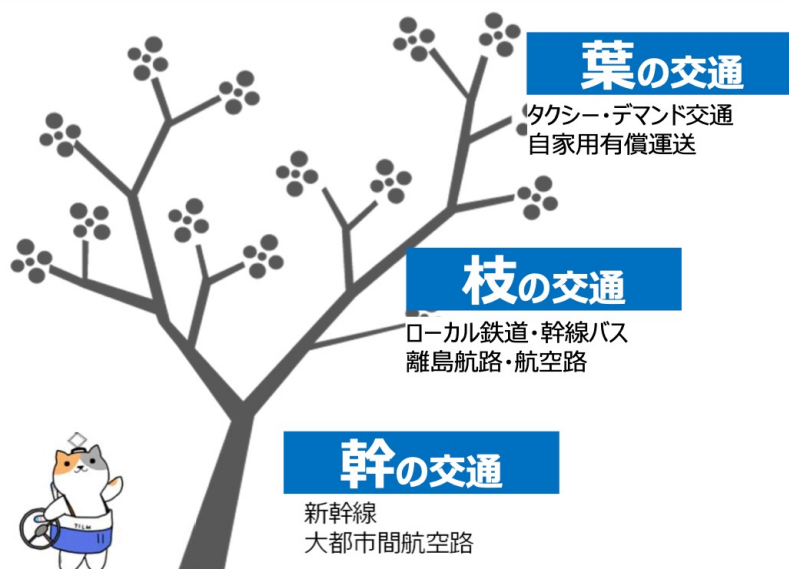
呉工業高等専門学校

yusuke-k@kanda-labo.net

地域交通での議論

地域交通「リ・デザイン」について

- 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、**存続が深刻に懸念**される状況。
- このため、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**」により、**利便性・持続可能性・生産性**が向上する形に地域交通を「**リ・デザイン**」=再構築し、地域のモビリティを確保。
- 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。



鉄道地域モビリティ検討会提言(7/25公表)^{*1}及び地域交通リ・デザイン検討会提言(8/26公表)^{*2}等を踏まえ、**交通政策審議会において具体的な方策をさらに検討し、深度化。** ※1：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 ※2：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 3

平成
19年
制定

＜地域交通の活性化・再生を通じ魅力ある地方創出に向け、地方のニーズに合った新たな旅客運送サービスの導入円滑化等を図る制【協議会・計画作成制度の創設】

- ・ 市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置する仕組みの整備。
- ・ 「地域公共交通総合連携計画」（マスタープラン）の作成を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する仕組み

【特定事業の仕組みの整備】

- ・ 地域公共交通特定事業の実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することで、地域の取組を後押しする制度を整備。

平成
26年
改正

＜まちづくりと連携した地域交通の確保に向け、自治体が先頭に立ち、関係者の合意の下、地域交通を作り上げられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の交通圏の広がりを踏まえ、広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、都道府県を計画作成主体に追加。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通再編実施計画（現：地域公共交通利便増進実施計画）」と整合性のとれた地域交通を実現するため、バス路線の再編等を行う「地域公共交通再編事業」を創設し、同事業を実施する区域内のバス事業者等に対し、「地域公共交通再編実施計画」を維持する観点から業許可の審査・命令を行う制度を創設。

令和
2年
改正

＜持続可能なサービス提供の確保に資する取組の推進に向け、地域自ら地域交通をデザインし、移動ニーズに応えられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持・確保を図るため、法定計画を「地域公共交通計画」と改め拡充。
- ・ 全ての地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成を努力義務化。

【特定事業の拡充】

- ・ 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- ・ 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

令和
5年
改正

＜地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向け、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働を促進する制度の創

【目的規定の追加】

- ・ 目的規定に「地域関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として地域の関係者の連携と協働を促進を追加。

【ローカル鉄道再構築に関する仕組みの創設】

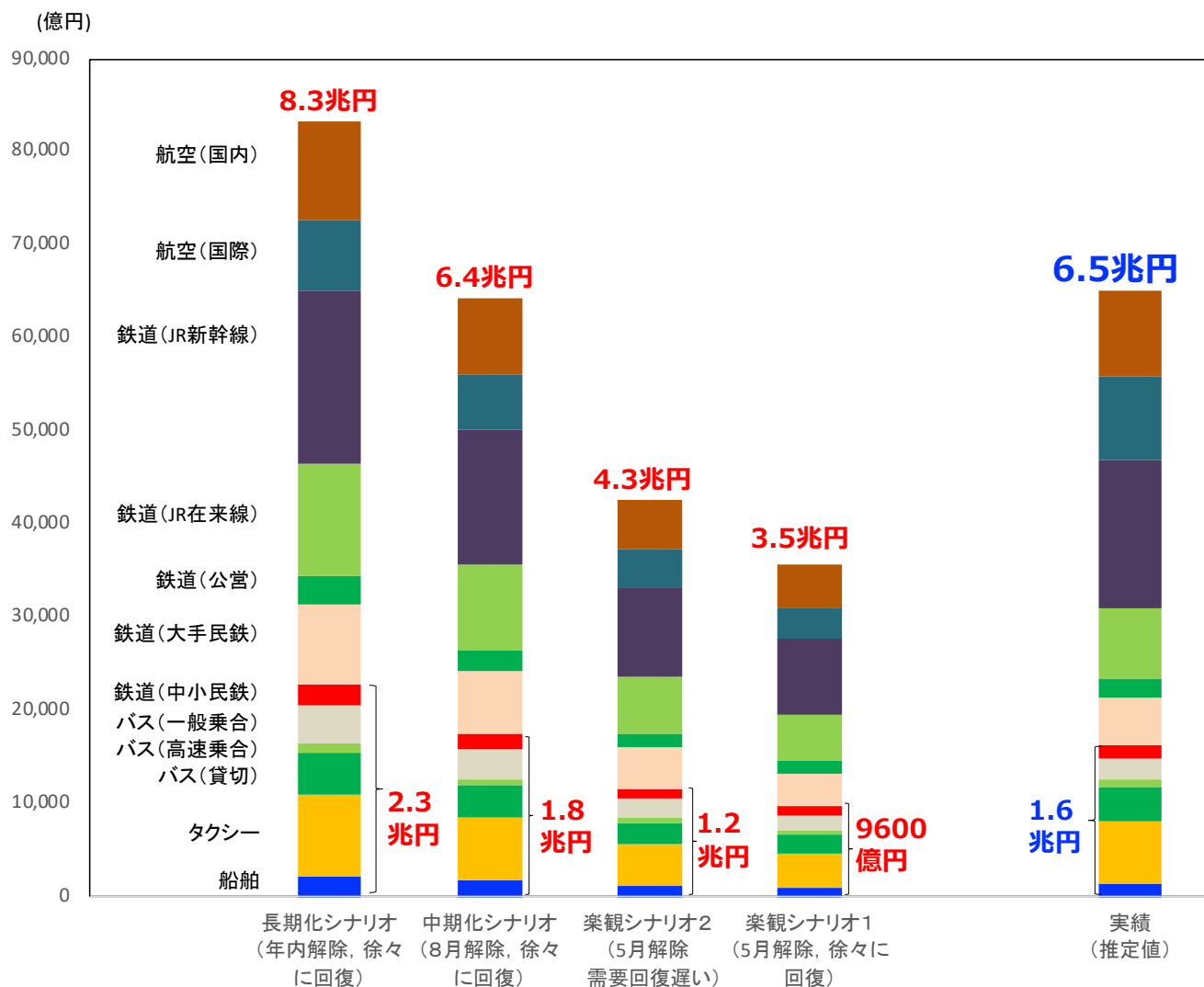
- ・ ローカル鉄道の再構築に関する仕組みとして、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通利便増進事業」において、エリア一括協定運行事業を創設。
- ・ 「道路運送高度化事業」において、交通DX・GXを推進する事業を創設。

減収額（実績）の推計結果

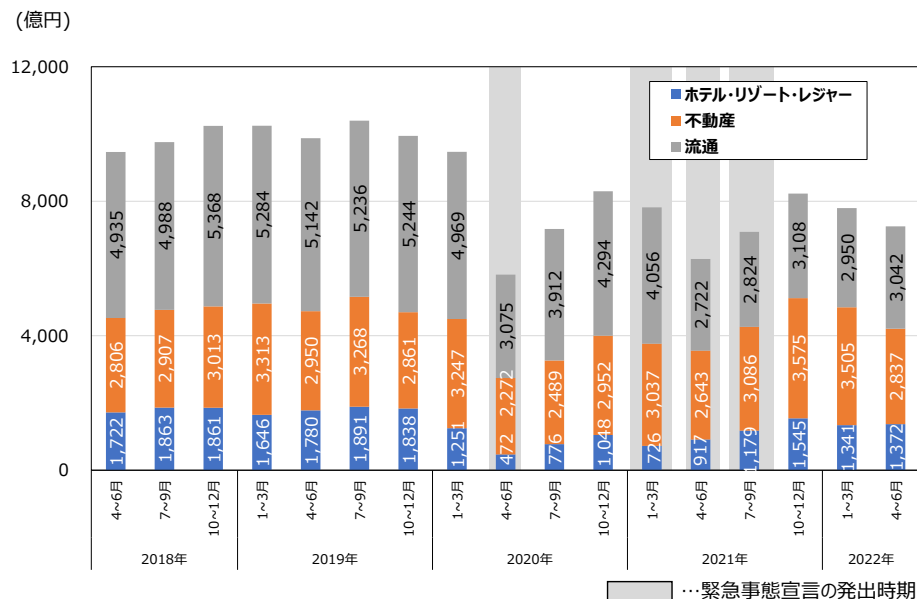
- 6-7兆円規模の減収額（※4月予測推計と同一の方法による推計値）



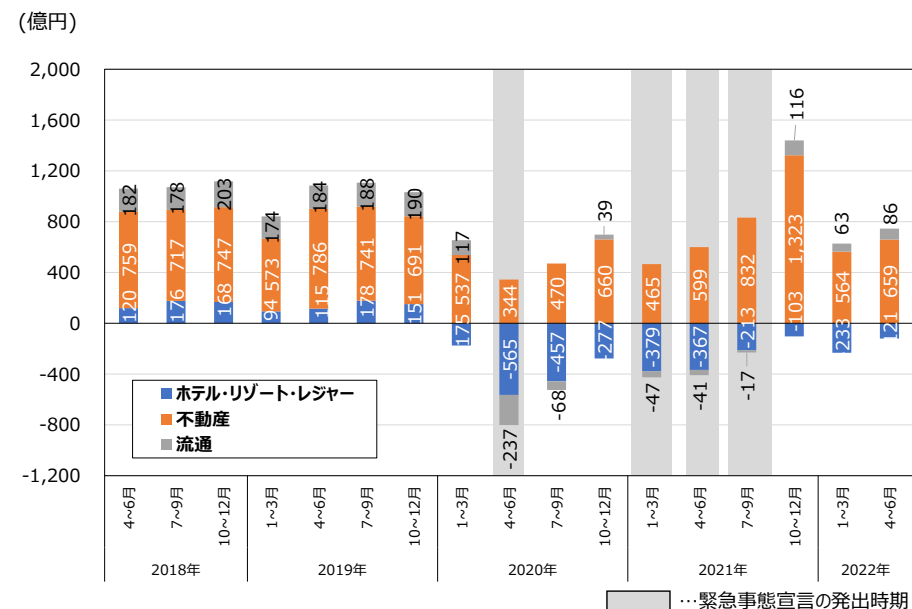
売上額・営業利益額による分析

旅客事業者の非交通部門

売上額（合計）



営業利益・損失額（合計）



旅客事業者…航空を除くJR・私鉄・バスの3業種に該当する事業者

- 不動産はCOVID-19の感染拡大以後も安定し、**黒字・売上額を維持**
- ホテル・リゾート・レジャー、流通は2020年4月を境に**減収・赤字**
2021年10~12月に入り、**コスト削減によって損失が徐々に回復**

COVID-19によるトドメ

路線の廃止・減便が続く

地域のコミュニティーバス、都内でも廃止や減便 コロナ禍で乗客激減

有料会員記事

本多由佳 2021年12月13日 16時00分

シェア ツイート B!ブックマーク メール 印刷

list



今年度末で廃止予定の荒川区のコミバス「町屋さくら」=2021年12月6日午後1時14分、東京都荒川区町屋6丁目

地域の高齢者らの足となるコミュニティーバス（コミバス）が、コロナ禍で運行に苦慮している。自治体から補助金を受けずに民間が自主運行しているバスは、廃止や減便となるケースも出てきた。補助金が出ても乗客減で運賃収入が減り、自治体の財政負担が増えている。

コミバス、廃止の申し出

「起立少数と認めます。陳情は不採択と決定いたしました」。10日の東京都荒川区議会本会議。来年3月に廃止方針のコミバス「町屋さくら」の継続を求める陳情が、審査の結果、不採択となった。

<https://www.asahi.com/articles/ASPDB6WW4PD9UTIL01Z.html>

JAL国内線、2月運航率74%に 89路線4991便追加減便

1/25(火) 16:33 配信 1



2月の国内線で追加減便が発生する
JAL = PHOTO: Tadayuki
YOSHIKAWA/Aviation Wire

日本航空（JAL/JL、9201）は1月25日、2月の国内線を減便すると発表した。新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響によるもので、1日から14日までの前半に追加減便するほか、新たに15日から28日までの後半でも減便する。2月の月間運航率は74%で、94%だった1月と比べると20ポイント悪化する。

追加分を合わせ、1日から28日まで89路線4991便が減便対象となる。期間中に1便も運航しない運休路線は2路

<https://news.yahoo.co.jp/articles/16c9499df9de4538561470c80a323b7f35b01b5e>

乗りものニュース >> 鉄道 >> 2022年の鉄道は「大減便時代」本格到来か 首都圏でも朝の本数削減 外堀埋まる「ワンマン化」

2022年の鉄道は「大減便時代」本格到来か 首都圏でも朝の本数削減 外堀埋まる「ワンマン化」

2022.01.02 枝久保達也（鉄道ライター・都市交通史研究家）

コメント 4 B!ブックマーク 103 ツイート 保存 お気に入り

tags: 鉄道, サービス, ダイヤ, 鉄道路線, 列車

コロナ禍は3年目に突入しました。運輸収入が以前の水準まで戻らない中、春のダイヤ改正ではJR、大手私鉄が軒並み減便を予定するほか、東京近郊区間ではワンマン運転が始まります。コスト削減がますます進みそうです。

<https://trafficnews.jp/post/114102>

COVID-19によるトドメ

運賃の値上げも相次ぐ

南海電鉄 来年10月からの運賃値上げを申請

10月28日 17時31分



南海電鉄は、鉄道の利用者がコロナ禍前の水準に戻ることが見込めないとして、来年（2023年）10月から運賃を値上げする考えを明らかにしました。

南海電鉄では、ケーブルカーを除く全線で来年10月から運賃を値上げする方針を決め、国土交通省

に申請しました。

普通運賃の値上げ幅は平均で9%で、初乗り運賃を今の160円から180円に引き上げます。

利用者が多い区間で見ると、▼難波駅と堺駅の間は今の260円から290円に、▼難波駅と、和歌山市駅や関西空港駅の間は今の930円から970円に値上がりします。

また、通勤や通学定期も値上げします。

南海電鉄による値上げは、消費税率の引き上げによるものを除けば28年ぶりとなります。

<https://www3.nhk.or.jp/kansai-news/20221028/2000067760.html>

京王電鉄 初乗り運賃を10円程度値上げの方針 来年秋頃めどに

11/4(金) 18:04 配信 27

0テレNEWS



日テレNEWS

京王電鉄は、来年秋頃をめどに初乗り運賃を10円程度値上げする方針です。

京王電鉄は来年秋頃をめどに、運賃の改定を行うと発表しました。去年10月、京王線の車内で乗客を刃物で切りつけるなどの事件が発生したことを受け、セキュリティ強化のため設備投資をする一方、コロナの影響で利用者が減少したことなどをふまえたものだということです。

改定率は十数%で、初乗り運賃を10円程度値上げする方針で、切符では現在の130円が140円となります。

<https://news.yahoo.co.jp/articles/8f23652771ba64f83d0a6bdb35acc7fb3615e9f8>

11月1日から値上げ 電車・バス運賃 コロナ禍での利用減など受け 広島都心

10/31(月) 17:31 配信 8

広島県。RCC

バスや電車…。わたしたちにとって重要な日々の生活の足ですが、あす11月1日から運賃が改定されます。

【写真を見る】11月1日から値上げ 電車・バス運賃 コロナ禍での利用減など受け 広島都心



中国放送

広島電鉄や広島バスなど7つの交通事業者による広島市中心部の均一運賃は、現在、広電白島線を除き、電車・バスともに190円ですが、あす11月1日から均一運賃が旧市内のデルター帯に拡大されううえで、220円に改定されます。白島線は現在の130円から160円となります。

<https://news.yahoo.co.jp/articles/1f19ba4c992e474cd97763abcb1135d11e934e7>

COVID-19によるトドメ

地方鉄道の在り方の議論にも

【別紙1】 在来線 線区別ご利用状況（2019年度実績）

2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区

今回の開示対象

※輸送密度：「データで見るJR西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



【別紙2】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

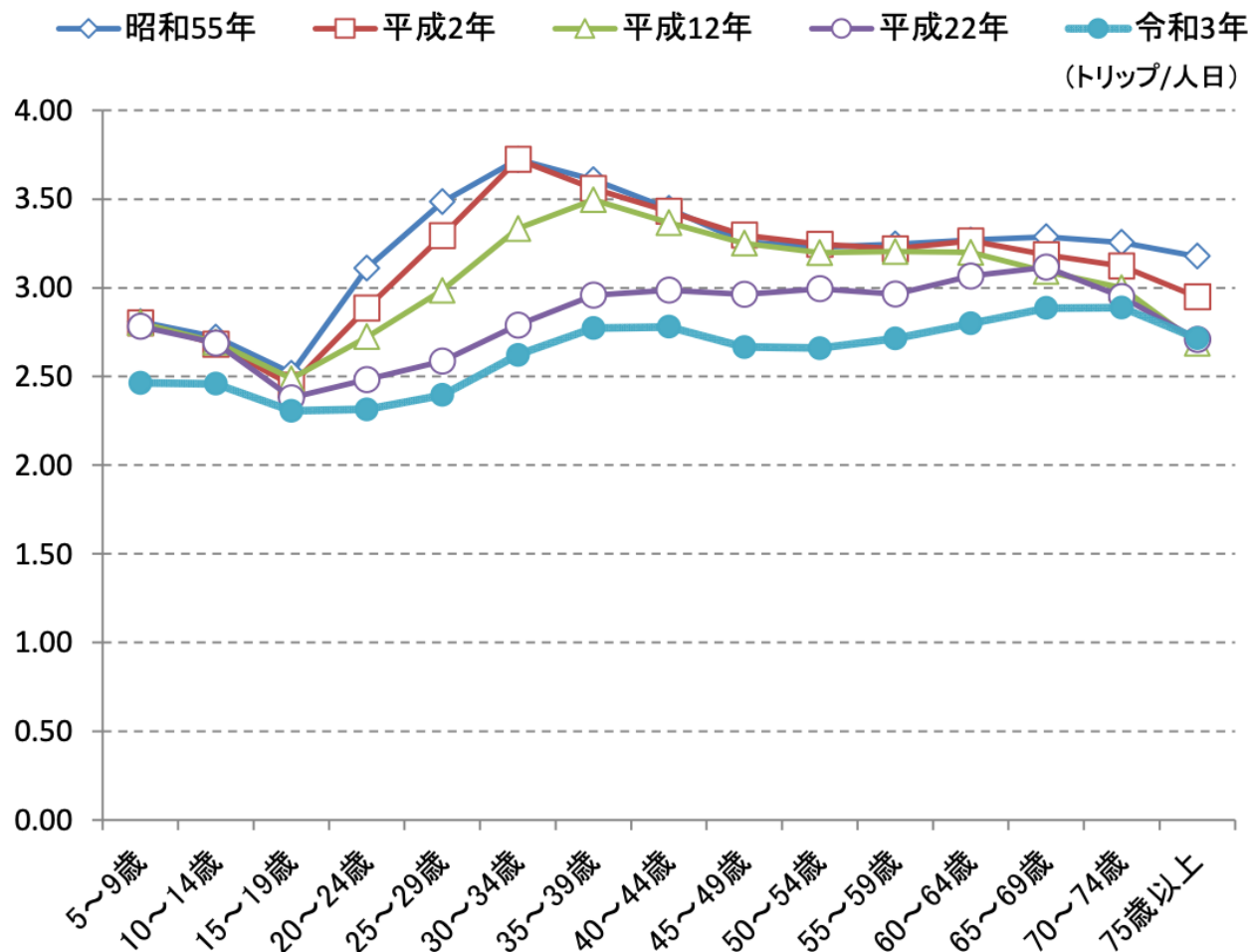
路線	区間 ※	営業収	2017-2019係数		2017-2019収支(億円)			平均通過人員(人/日)		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2019	2019/1987比
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	14.8%	678	3.1	21.3	▲18.1	2,712	991	37%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	7.3%	1,366	0.7	9.1	▲8.4	772	399	52%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	3.7%	2,693	0.2	5.9	▲5.7	987	102	10%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲11.8	4,966	693	14%
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲8.5	4,878	921	19%
	出雲市～益田	129.9	22.4%	446	10.0	44.5	▲34.5	2,779	1,177	42%
	益田～長門市	85.1	7.6%	1,314	0.9	12.4	▲11.5	1,663	271	16%
	長門市～小串・仙崎	52.8	8.3%	1,208	0.9	10.3	▲9.5	2,424	351	14%
関西線	亀山～加茂	61.0	14.6%	685	2.5	17.1	▲14.6	4,294	1,090	25%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	19.0%	525	6.7	35.4	▲28.6	4,123	1,085	26%
加古川線	西脇市～谷川	17.3	6.4%	1,567	0.2	2.9	▲2.7	1,131	321	28%
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	13.3%	751	0.9	7.0	▲6.0	2,389	932	39%
	上月～津山	35.4	11.3%	887	0.5	4.6	▲4.0	1,527	413	27%
	津山～中国勝山	37.5	16.4%	610	0.8	5.0	▲4.1	1,364	820	60%
	中国勝山～新見	34.3	7.4%	1,349	0.3	3.8	▲3.5	702	306	44%
播但線	和田山～寺前	36.1	29.4%	340	3.0	10.4	▲7.3	3,388	1,222	36%
芸備線	備中神代～東城	18.8	2.4%	4,129	0.1	2.1	▲2.0	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.4%	25,416	0.01	2.6	▲2.6	476	11	2%
	備後落合～備後庄原	23.9	2.4%	4,127	0.1	2.7	▲2.6	725	62	9%
	備後庄原～三次	21.8	11.5%	871	0.3	2.9	▲2.5	1,257	381	30%
	三次～下深川	54.6	14.9%	671	2.3	15.5	▲13.2	3,500	888	25%
福塩線	府中～塩町	54.4	3.9%	2,581	0.3	6.7	▲6.5	898	162	18%
因美線	東津山～智頭	38.9	5.1%	1,963	0.2	4.1	▲3.9	1,551	179	12%
木次線	穴道～出雲横田	52.3	7.6%	1,323	0.6	7.7	▲7.2	879	277	32%
	出雲横田～備後落合	29.6	1.5%	6,596	0.04	2.8	▲2.7	279	37	13%
岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	25.4%	394	1.8	7.2	▲5.4	3,342	1,246	37%
山口線	宮野～津和野	47.4	17.7%	566	1.8	10.2	▲8.4	2,237	678	30%
	津和野～益田	31.0	14.7%	681	0.9	6.4	▲5.5	1,859	535	29%
小野田線	小野田～居能 など	13.9	9.3%	1,071	0.2	2.2	▲2.0	1,479	444	30%
美祿線	厚狭～長門市	46.0	15.9%	630	0.8	5.2	▲4.4	1,741	478	27%

※「データで見るJR西日本」で平均通過人員を開示している区間

- 出典：JR西日本リリース資料

移動回数が減っている

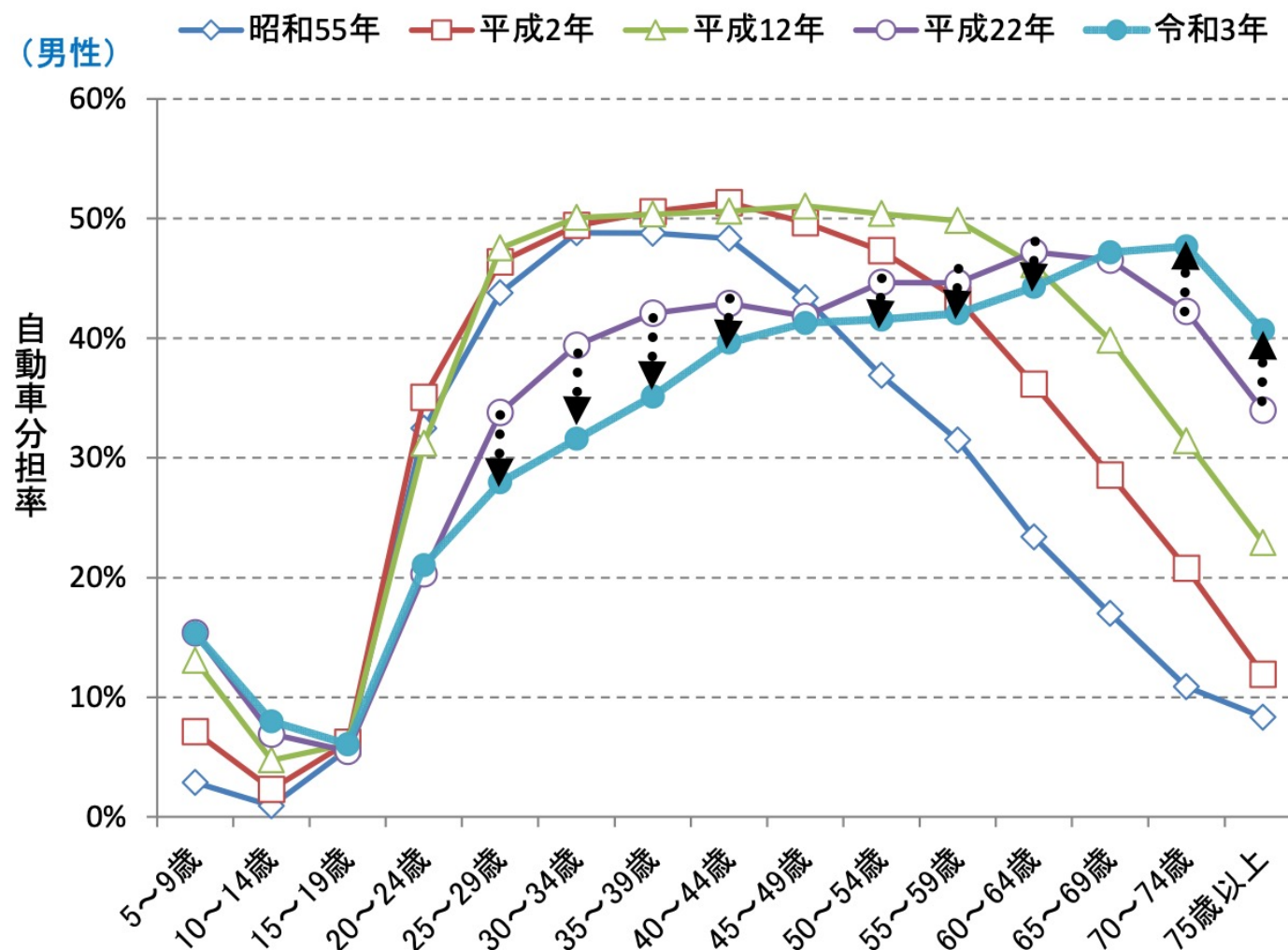
- 1人当たりトリップ数の推移（平日）



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

自動車分担率も変っている

・自動車分担率の推移（平日）



資料：近畿圏パーソントリップ調査（第3回圏域内での集計）

都市内移動が戻らない

・月次利用状況（JR東海）

◆月次利用状況 Monthly passenger volume

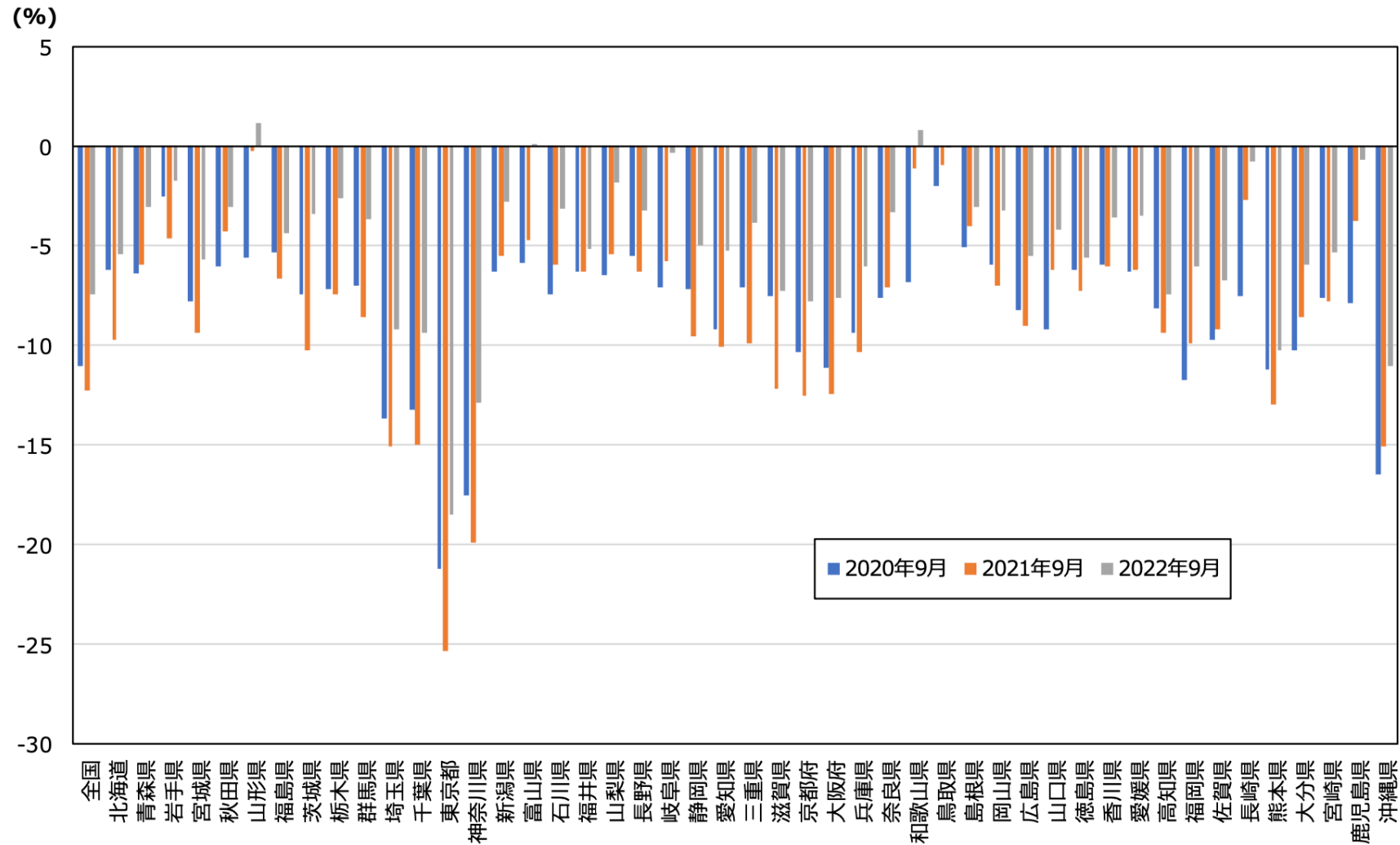
(%)

期間 Period	新幹線 Shinkansen							在来線 Conventional Railway	
	東京口 Tokyo Gate						大阪口 Osaka Gate	特急等 Express	名古屋近郊 Nagoya Area
	合計 Total	のぞみ Nozomi	ひかり Hikari	こだま Kodama	平日 Weekdays	土休日 Weekends	合計 Total		
24/04	109 (94)	114 (99)	97 (84)	105 (85)	110 (90)	109 (102)	109 (96)	105 (89)	105 (94)
24/05	106 (98)	108 (102)	98 (90)	103 (90)	109 (94)	102 (105)	105 (100)	99 (89)	106 (93)
24/06	109 (96)	113 (102)	96 (86)	105 (87)	109 (93)	106 (104)	109 (100)	103 (88)	101 (91)
24/04-06	108 (96)	112 (101)	97 (87)	104 (87)	110 (92)	104 (103)	107 (99)	102 (89)	104 (93)
24/07	102 (94)	106 (98)	89 (84)	104 (89)	102 (89)	105 (106)	103 (98)	101 (118)	105 (96)
24/08	95 (83)	97 (87)	90 (78)	91 (76)	94 (79)	94 (92)	96 (86)	100 (89)	100 (86)
24/09	104 (97)	107 (102)	93 (87)	100 (88)	106 (93)	99 (105)	104 (99)	100 (98)	101 (97)
24/07-09	100 (91)	103 (95)	91 (83)	98 (84)	100 (86)	99 (102)	101 (94)	100 (100)	102 (93)
24/04-09	104 (93)	107 (98)	94 (85)	101 (86)	105 (89)	102 (102)	104 (96)	101 (94)	103 (93)
24/10	105 (99)	109 (105)	94 (88)	102 (89)	106 (97)	106 (105)	107 (104)	102 (100)	104 (94)
24/11	105 (100)	108 (105)	96 (89)	104 (90)	107 (97)	102 (104)	107 (103)	100 (97)	104 (93)
24/12	106 (101)	108 (106)	102 (94)	104 (90)	104 (97)	111 (112)	108 (105)	100 (96)	102 (95)
24/10-12	106 (100)	108 (105)	97 (90)	103 (89)	106 (97)	107 (107)	107 (104)	100 (98)	103 (94)
24/04-12	104 (96)	108 (100)	95 (87)	102 (87)	105 (92)	103 (104)	105 (99)	101 (95)	103 (93)
25/01	107 (100)	107 (104)	107 (93)	107 (91)	103 (94)	115 (112)	107 (103)	111 (97)	104 (95)
25/02	102 (100)	102 (105)	101 (92)	101 (88)	107 (95)	103 (109)	103 (104)	103 (95)	98 (91)
25/03	103 (99)	103 (105)	102 (89)	102 (88)	104 (96)	101 (105)	103 (103)	99 (89)	104 (93)
25/01-03	104 (100)	104 (105)	103 (91)	103 (89)	105 (95)	106 (108)	105 (103)	104 (93)	102 (93)
24/10-25/03	105 (100)	106 (105)	100 (90)	103 (89)	105 (96)	106 (107)	106 (103)	102 (96)	103 (93)
FY Total (24/04-25/03)	104 (97)	107 (101)	97 (88)	102 (87)	105 (93)	104 (105)	105 (100)	102 (95)	103 (93)

(※1)カッコ内は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度との比較。

都市に人が出なくなっている

• 平日の職場の滞在状況 *by google community mobility report*



協力：呉高専 福田圭希氏

国土交通省 総合政策局 地域交通課

地域公共交通計画の 「アップデートガイダンス Ver1.0」

概要版



地域公共交通計画の基本構成(例)と本資料の目次

計画の枠組みの検討

2

地域公共交通計画の基本構成(例) (30ページ程度)

ガイダンス「手順書」で解説していること

ページ
番号

地域公共交通計画本体

① 基本的な方針

- 課題の洗い出しの結果
- 地域交通が目指す姿
- 計画目標



1. 現状診断

- 現状把握に活用できるモビリティデータや具体的な分析・考察のイメージ
- 現状把握の結果に基づく課題の洗い出しの方法

📄 概要版

📄 データの手引き

5

② 計画区域、計画期間 ※記載義務事項



2. 地域交通が 目指す姿の設定

- 現状診断の結果を下敷きとした、地域交通が目指す姿(地域交通ネットワーク)の描き方

18

③ 施策・事業

- 施策の内容・実施主体・実施スケジュール



3. 施策の設定

- 地域交通が目指す姿の実現に向けて、課題を解決するための施策設定の考え方
- 地域が抱える課題や地域の特性に応じた対策(施策)の対応関係

19

④ KPI

- KPI、目標値



4. KPI・目標値 の設定

- 課題の洗い出しにおける3つの観点とそれに紐づくKPIの設定例
- 施策の進捗・効果を的確に説明できるKPIと目標値の算出方法

📄 概要版

📄 データの手引き

21

⑤ PDCAスケジュール

- 評価体制・評価スケジュール



5. 評価

- 計画の実行力を高めるためのモニタリング・評価の内容・手順

📄 データの手引き

30

参考資料

- 地域の現状等
- 上位・関連計画の整理
- 自己評価シート

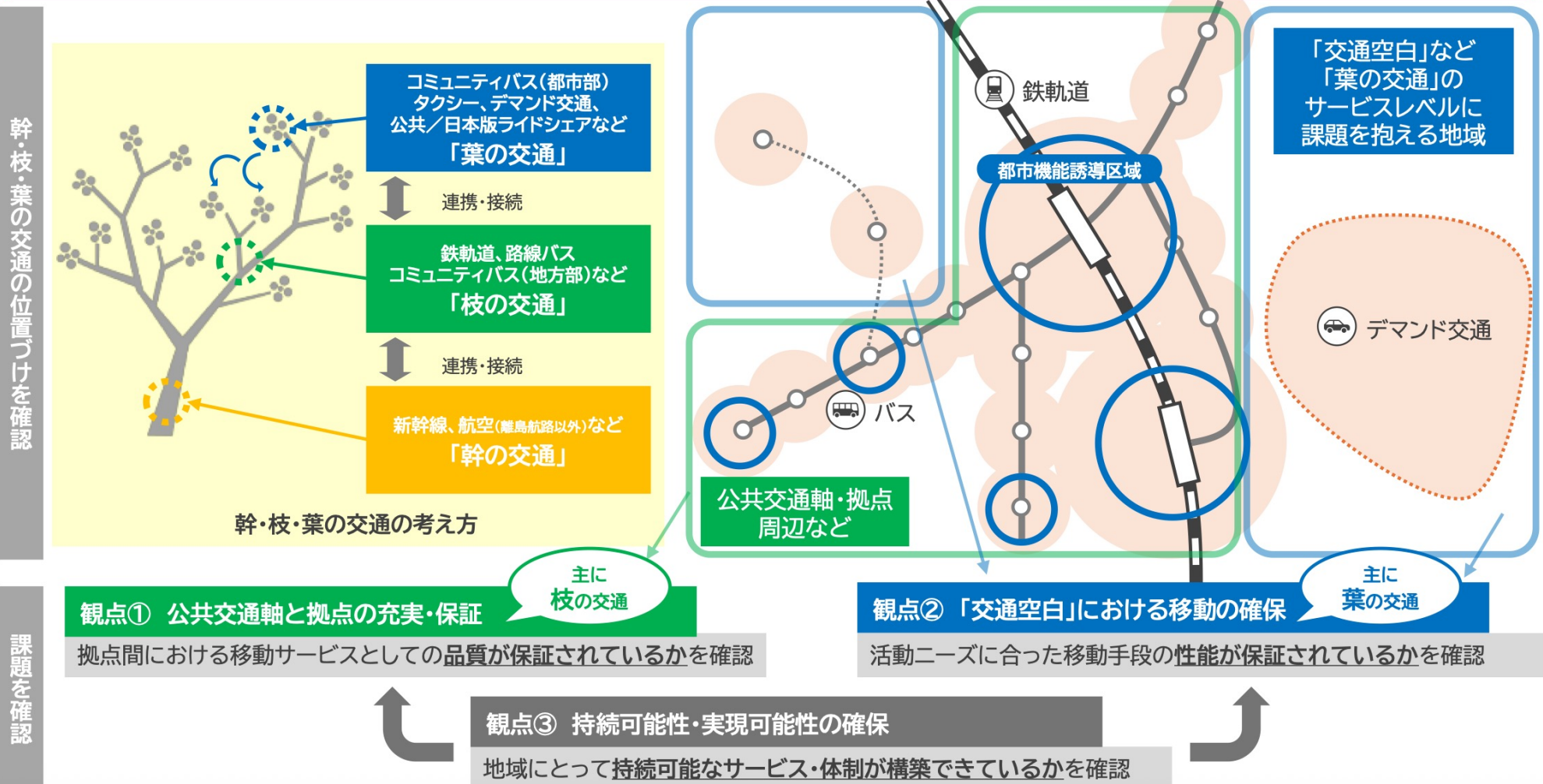
0. 計画の枠組みの検討

計画作成に向けた具体的な現状診断を始める前に、計画の枠組みを検討しましょう

- ・ 枠組みとは、これから作成する計画の骨格となる「目次」や「検討すべき要素」を書き出し、整理したものを指します(計画の骨子案)。
- ・ 地域の将来の姿を考えたとき、地域交通がどのような役割を果たすべきかという視点で、地域交通の目指す姿(地域交通ネットワーク)や以下の①～③の観点に基づく課題を整理します。これにより、これから行う計画の作成(現状診断やKPIの設定)を効率的に進めることができます。
- ・ 枠組みを検討する際には、地域交通をこれから共に創る多様な関係者と意見を交わし、地域交通の目指す姿を実現するための仮説を立ててみましょう。(P4を参照)

地域の将来像

豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル 交通安全事故の減少 等



地域交通をともに創る：アップデートの本質とは？

人は移動ができなければ、生活も活動も楽しみも成り立ちません。地域交通は、買い物・教育・医療等のエッセンシャルサービスのアクセス役として、人々の営みを支える基盤であり、その充実度が地域の活力を左右します。しかし、多くの地域では、少子高齢化などによる利用者不足、運転者不足などにより、地域交通の利便性・生産性・持続可能性が低下しています。この課題に対応し、地域全体の利益を向上させるためには、自治体や交通事業者のほか、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が連携し、地域交通を構築することが不可欠です。

「地域公共交通計画」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針です。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」としての役割も担います。地域公共交通計画のアップデートは、単なる計画の作成や改訂ではなく、多様な関係者が共通の目標を掲げ、時には意見の違いを乗り越えながら協力し、地域交通の「リ・デザイン」、「交通空白」の解消に取り組むことを意味します。

多様な関係者が地域の課題を「自分ごと」として捉え、問題認識を共有し、それぞれの役割を認識した上で行動することが、地域交通の持続的な発展の鍵となります。近年、モビリティデータの活用が進み、実態把握や計画作成の根拠としての役割に加え、取り組みのモニタリングや関係者間のコミュニケーションツールとしても活用の幅が広がっています。こうした新たなアプローチを取り入れながら、地域ごとの課題解決に向けた具体的な手法を探ることが求められます。

本書は、これから地域公共交通計画の作成や改訂に取り組む方々が、計画の意義やアップデートの進め方を理解し、実践できるよう支援することを目的としています。ただし、本書に示した手順を形式的に踏襲するだけでは、真に効果的な計画にはなりません。地域が抱える課題や、多様な関係者との連携の重要性を改めて考え、モビリティデータを活用しながら関係者間の対話を深め、地域交通の「リ・デザイン」に継続的に取り組んでいくことが求められます。その先に、利便性・生産性・持続性が向上し、次世代に受け継がれる地域交通の姿が実現するのです。

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 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

鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
◎ 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
日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
吉田 樹 福島大学経済経営学類 教授
前橋工科大学学術研究院 特任教授

0. 計画の枠組みの検討

計画の枠組みを具体的に検討しましょう

- これから作成する計画の枠組みを作成することで、計画作成に関する検討(現状診断やKPIの設定)を効果的・効率的に進めることができます。
- ここでは、計画の枠組みを具体的に検討する上で有効な方法を紹介します。

☑ 情報を収集しましょう

詳細は
こちら



ポータルサイト 有識者リスト

地方運輸局・運輸支局や学識者への相談

- 計画のアップデートに取り組むにあたって、様々な地域の事例を把握している地方運輸局・運輸支局に相談してみましょう。
- 地域交通の課題解決に実績のある専門家(学識者等)に相談することも効果的です。

他地域の事例収集

- 地方運輸局・運輸支局や学識者の助言をもとに、参考とする地域の地域公共交通計画等を確認し、計画作成のストーリー構成や着眼点を検討しましょう。



地域交通のためのポータルサイト
MOBILITY UPDATE PORTAL

国土交通省では、2025年度より、地域公共交通計画や法定協議会のアップデートを支援するため、ポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を公開します。情報収集する際にも活用してみましょう。

☑ 仮説を立てましょう（定性的に課題を把握する）

- 地域交通をともに創る多様な関係者と対話する場を積極的に作り、移動・まちづくりの観点から現場で抱えるお困りごとをヒアリングすることで、定性的に課題を把握してみましょう。
- 形式問わず、気軽に話し合える「懇談会」や「茶話会」形式で進めることも一考です。

多様な関係者と 勉強会・ワークショップを開催し それぞれが抱える課題を定性的に把握

交通事業者	現場で抱える課題感の共有
庁内関係部局	地域交通につながる各政策分野の課題
共創関係者	取り入れてみたい新技術の提案
学識者(専門家)	戦略・マネジメント・コーディネート

プラスαの取組例

課題の把握にあたって、
各々がデータを持ち寄り、
一緒に地域交通の課題を
捉えてみる

関係者で集まって、
「自身が考える理想的な
地域交通ネットワーク」に
ついて意見を交わし、実
際に描いてみる

など

計画の骨格となる課題と対策の概要を整理
(これから作成する計画の現状診断を効率的に進めましょう)

☑ 地域の将来像を把握しましょう

- 幅広い政策分野に目を向け、地域社会が目指すべき未来の目標や姿を確認しましょう

政策分野	上位・関連計画【例】
包括	総合計画
まちづくり	都市計画マスタープラン、立地適正化計画
観光振興	観光基本計画、観光圏整備計画
商業	産業振興ビジョン、企業立地戦略
健康・医療・福祉	医療計画、地域福祉計画、バリアフリー基本構想
教育	教育振興基本計画、子ども・子育て支援事業計画
環境	環境基本計画

地域交通に求められる役割を整理
(地域交通が目指す姿の検討につなげましょう)

交通からの 地域づくりを マネジメントする

行動変容プロセス

認知

- 公共交通に関する
情報提供
(時刻表, 路線図)



判断

- TFP調査



行動

- きっかけ
 - 社会実験
 - 運賃無料day
 - 町内会・老人会の遠足
 - 親子でのバス車庫見学ツアー
 - 何らかのイベント

- 認知・判断・行動の
全てが揃わないと完
結しない

TFPアンケート (Travel Feedback Program)

- アンケートを通じて、具体的にどのように行動（利用）するか、書きながらシミュレートしてもらう

調査票（回収用）
ご回答後、はがきで回答者にお返しください。

問1 現在、どの交通機関を、どれくらい利用しているか。記入例を参考に①～⑥の交通機関すべてに記入してください。

記入例	月	週	日程度	通	動	して	い	る
① 鉄道、バス	☒	☒	3	日	程度	通	動	して
② クルマ（運転）※タクシーも含む	☐	☐		日	程度	通	動	して
③ クルマ（同乗）	☐	☐		日	程度	通	動	して
④ バイク	☐	☐		日	程度	通	動	して
⑤ 自転車	☐	☐		日	程度	通	動	して
⑥ 徒歩	☐	☐		日	程度	通	動	して

問2 「エコ通勤」運動は、同封の冊子「エコ通勤」を呼びかけるものです。この冊子について、以下の問いにお答えください。

① この冊子を読む前から、国土交通省が進める「エコ通勤」運動をご存じでしたか？

☐ まったく知らなかった ☐ 名前だけは知っていた ☐ よく知っている

② 「クルマ利用」とCO₂のページ（2頁）について、内容をご存じでしたか？

☐ まったく知らなかった ☐ 何となく知っていた ☐ よく知っている

③ 「クルマ利用を、少し、減らすだけで…」のページ（3頁）について、内容をご存じでしたか？

☐ まったく知らなかった ☐ 何となく知っていた ☐ よく知っている

④ この冊子をお読みいただいて「エコ通勤」運動の趣旨はご理解いただけましたか？

☐ 分からない ☐ 何となく分かった ☐ よく分かった

調査票（回収用）
ご回答後、はがきで回答者にお返しください。

問3 地球温暖化対策のためには、クルマ利用はできるだけ減らした方がいいと思いますか？

☐ 全く思わない ☐ 少し思う ☐ 思う ☐ とても思う

問4 クルマを少しでも利用して通勤されている方にお伺いします
(利用していない方は、終了になります)

① クルマの代わりに、「徒歩」や「自転車」で通勤することは可能ですか？

☐ 絶対に無理 ☐ 無理ではないが、難しい ☐ できる

② クルマの代わりに、「電車」や「バス」で通勤することは可能ですか？

☐ 絶対に無理 ☐ 無理ではないが、難しい ☐ できる

③ 「エコ通勤」を「少しでも」実践してみようと思いますか？

☐ 全く思わない ☐ 少し思う ☐ 思う ☐ とても思う

→ 恐れ入りますが、理由をお聞かせいただけますか？

(ご記入後、アンケート調査は終了になります)

「少し思う」、「思う」、「とても思う」と回答した方は問5へ

問5 もし、「エコ通勤」をするとしたら、どのようにしてみようと思いますか？
以下の記入例にならって、あなたの「エコ通勤」のイメージをお書きください。

<記入例> ・自転車に替えるので、自動的に自転車通勤することにする。
・夜の通勤は、タクシーでなく、電車・バスの通勤を希望して、それで済ませようとする。
・まずは、月曜日から、自転車通勤してみよう。
・お昼を数日は、「代用」を呼んで、バス・電車通勤する。

問6 問5でお書きいただいた「エコ通勤」は、実際にできそうですか？

☐ 無理 ☐ 多分、できる ☐ できる

ご協力、ありがとうございました。
是非これを機会に、できる範囲で、
「エコ通勤」にお取り組みいただければ幸いです。

現状認識パート

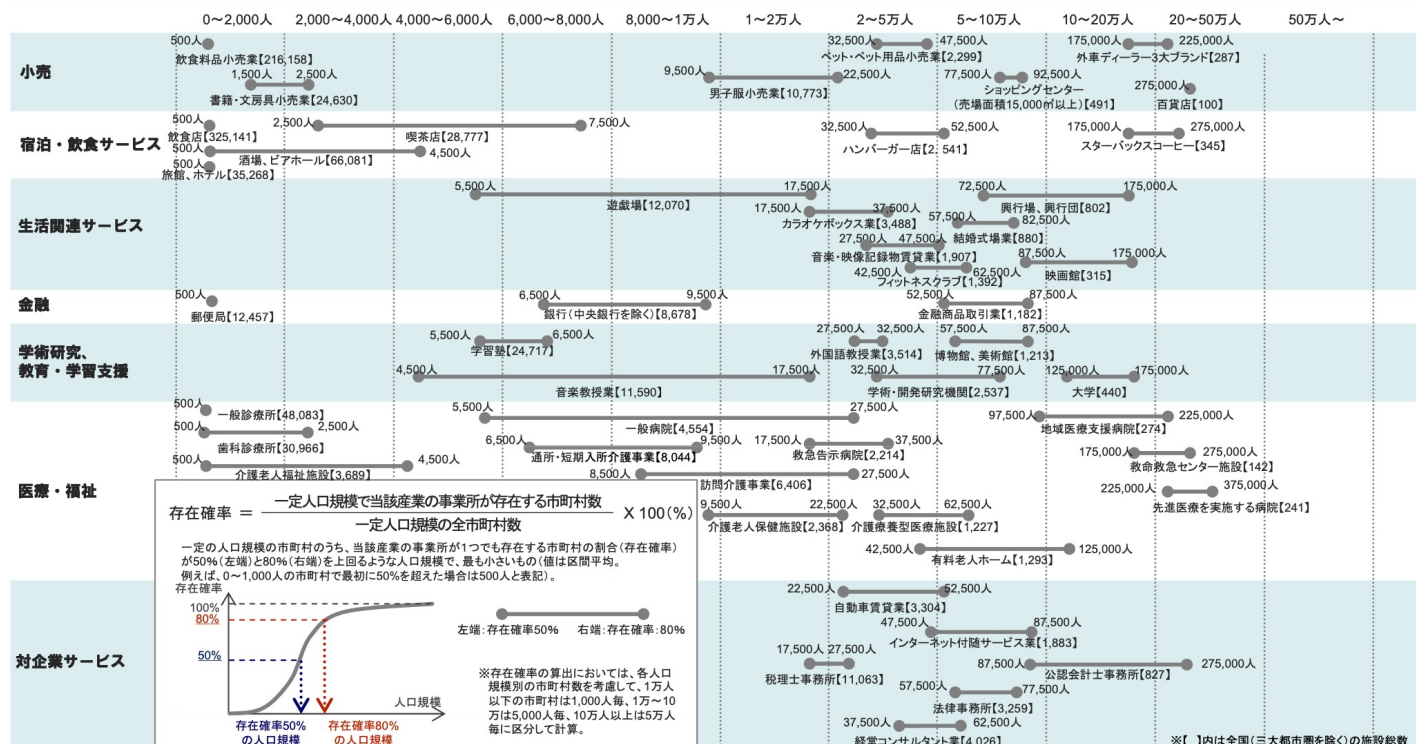
資料を読ませるパート

行動プランを立てるパート

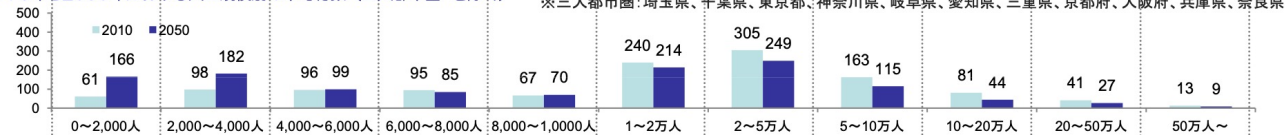
交通の問題が示唆するもの

- 人口減に起因する問題
- 人口減により存続が厳しくなるサービスの1つとして交通がフォーカス

サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模 (三大都市圏※を除く) 国土交通省



(参考) 2010年と2050年における人口規模別の市町村数 (三大都市圏※を除く)



(注1) 2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値

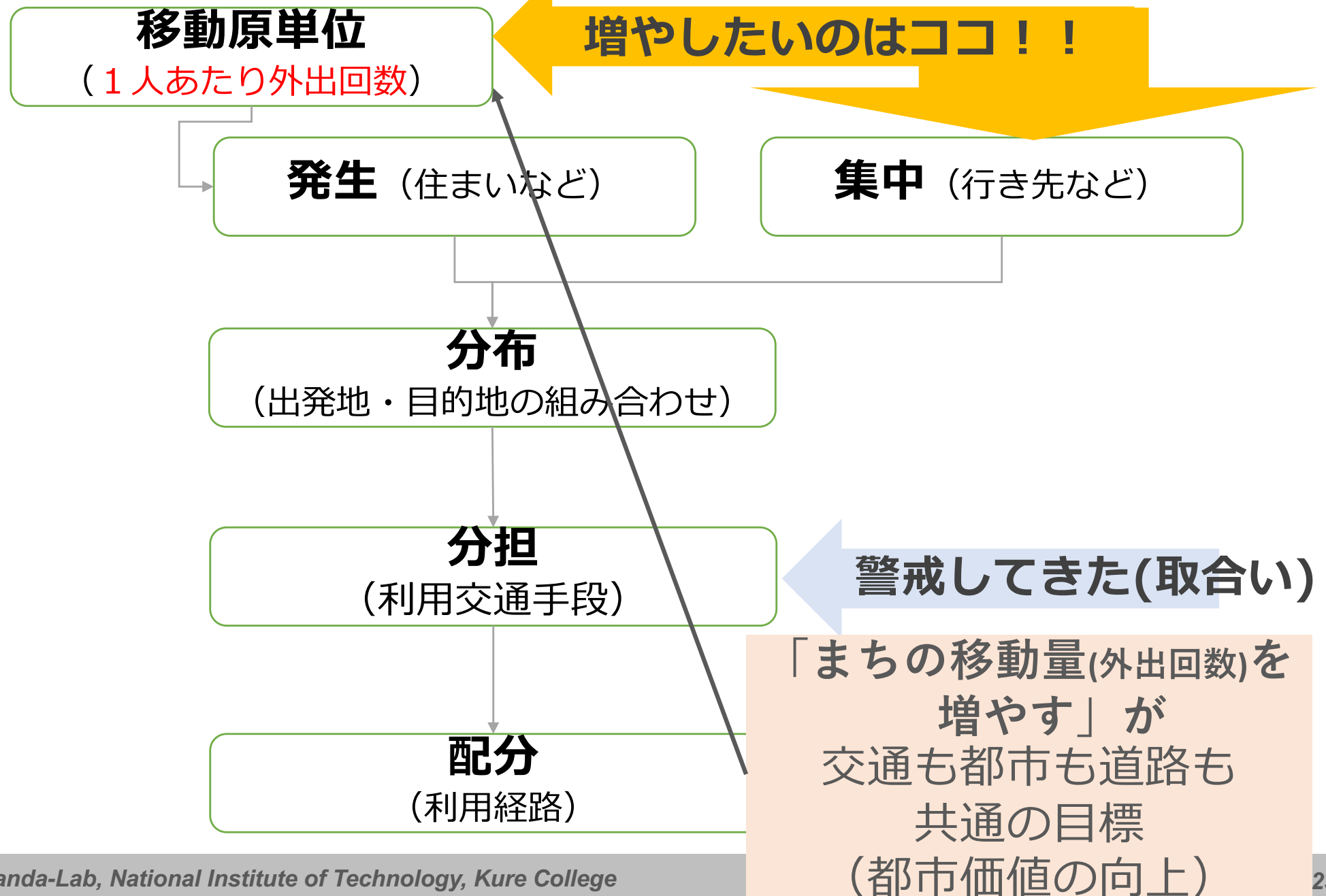
(注2) 2010年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成22(2010)年12月1日現在の三大都市圏を除く1,260市区町村を基準に分類

(出典) 総務省「平成21年度経済センサス」、厚生労働省「医療施設調査 病院報告(平成24年10月)」、同「介護サービス施設・事業所調査(平成24年10月)」日本救急医学会HP、wellnes HP、日本ショッピングセンター協会資料、日本百貨店協会HP、メルセデスベンツ・フォルクスワーゲン・BMW各HP、スターバックスコーヒージャパン資料をもちに、国土交通省国土政策局作成

このままだと間違いなく直面する問題

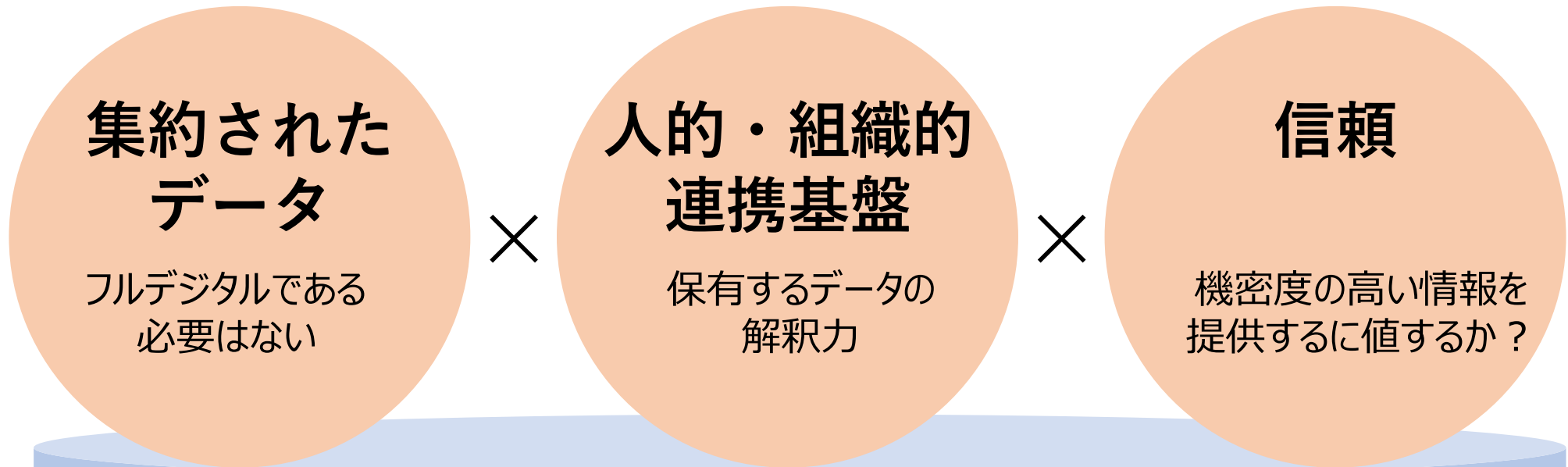
- 車生活が当たり前だった人が、車で移動できなくなる
- 商業の縮小
- 空き家問題
- 農業の継承
- 住民税収入の低下
- 固定資産税収入の低下
- 上下水道費等のインフラの1人あたり負担の増加→道路も
- 学校・病院の再編 →病院はメインの高齢者が減る
- 公共交通の維持（鉄道・バス）→メインの高齢者が減る
- ドライバー不足→頼む相手がいない。「食わしている」など言語道断
- 福祉施設の廃業・再編 →メインの高齢者が減る
- 観光産業の右肩下がり →メインの高齢者が減る（特に宿泊）
- 労働力不足による商店の廃業 →営業時間短縮→客離れ
- 高付加価値労働の域外流出→ノウハウを持つ人は中央へ集中
- 地域全体の企画能力の低下 →上記と同様 etc.

視点1：需要予測の手法から考える



連携基盤づくり

- ・良質なデータ連携基盤の3要素

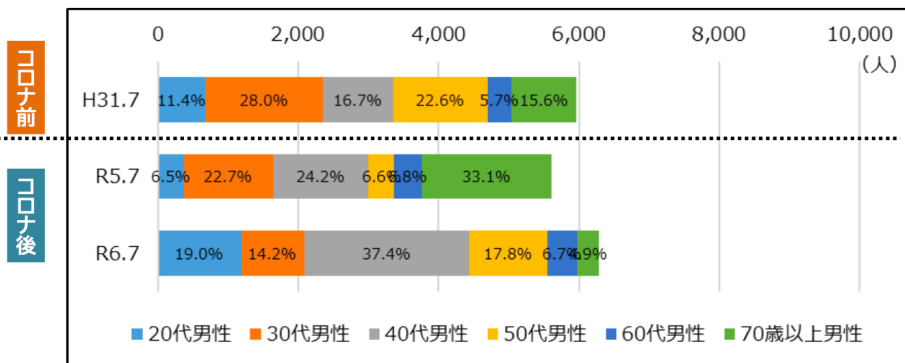


- ・ 複数のデータ連携は、異なるプレーヤーを結びつけて混ぜることで、地方でもイノベーションが起こる
- ・ 地域には「交通」がある。交通を軸とした
- ・ データ＋場＋ビジネスの可能性＋相互の応援関係、そして、それを混ぜることが共創の大きなカギ！

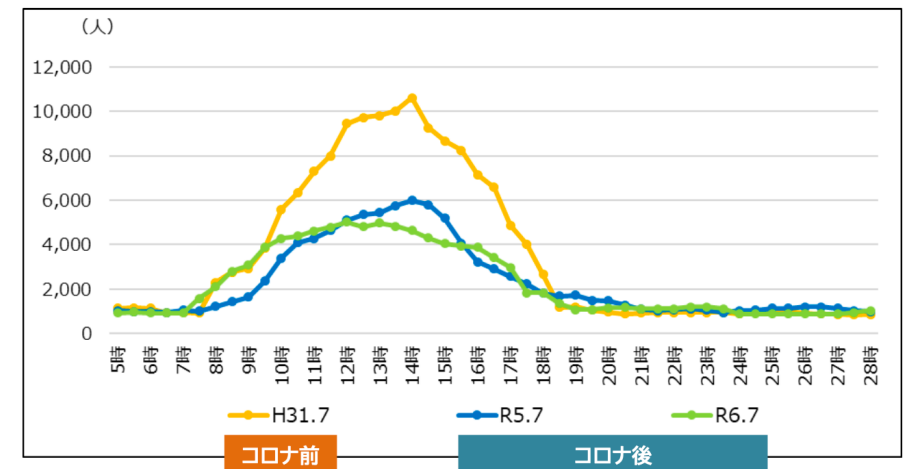
データに基づく議論@広島・庄原

- 交通・観光・金融関係の方々が集まって、毎月データを元にした任意の研究会を開催
- 2021.10- 現在まで47回開催（毎月欠かさず）
- 民間企業の「営業定例会議」の発想

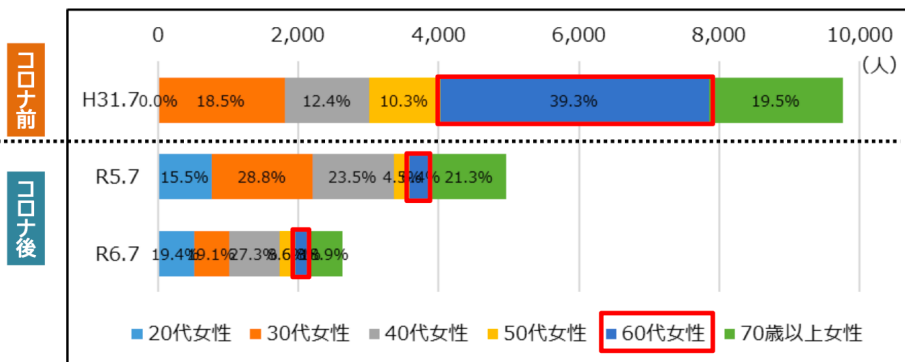
国営備北丘陵公園 男性来訪者数



国営備北丘陵公園 時間帯別来訪者数



国営備北丘陵公園 女性来訪者数



- 60代女性の庄原市内での移動実態
- ⇒ 60代女性が普段どこに滞在しているか？
- ⇒ コロナ前とコロナ後で滞在場所が変わっているか？

- 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、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- 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。

交通DX

自動運転

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について、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギー・マネジメント等の導入を一体的に推進

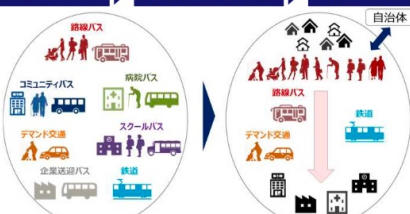


3つの共創

官民の共創

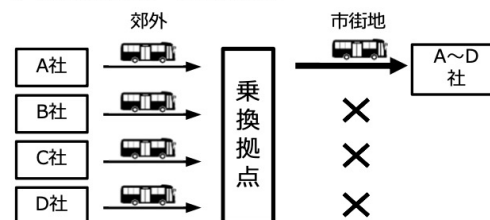
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

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



ナイトタイムデマンド・「よるくる」

- ・ 曜日別に方向を設定し運行
 - ・ 地域ぐるみでの利用検討を促すため
 - ・ 中心部は曜日関係なく運行
- ・ 運賃はタクシーの8割程度に設定

庄原MaaS検討協議会・共創プロジェクトプラットフォーム
〔庄原版〕ナイトタイム・デマンドプロジェクト

— オンデマンドバス —

よるくる YORUKURU

庄原の夜のタクシーがない時間の、そのお悩みを少しでも緩和するため
期間限定でお試し運行開始します！
【2024年9月19日～12月13日の木曜・金曜運行】

ステップ01 ご希望の乗降場所、乗車時間を予約

ステップ02 指定の乗降場所で乗車

ステップ03 指定の乗降場所で降車

予約はこちら ☎ **0824-74-6464**

料金 【お1人様】500円～3,000円の500円きざみ ※お1人様ずつ現金でのお支払いとなります。

対象エリア

- 庄原中心部から 本村・峰田 エリア
- 庄原中心部から 川北・濁川 エリア
- 庄原中心部から 高・永末・小用 エリア
- 庄原中心部から 板橋・実留 エリア
- 庄原中心部から 山内・七塚 エリア
- 庄原中心部

運行日

高・永末・小用 方面	本村・峰田 方面	板橋・実留 方面	川北・濁川 方面	山内・七塚 方面
9月19日※	9月20日※	9月26日※	9月27日※	10月3日※
10月4日※	10月10日※	10月11日※	10月17日※	10月18日※
10月24日※	10月25日※	10月31日※	11月1日※	11月7日※
11月8日※	11月14日※	11月15日※	11月21日※	11月22日※
11月28日※	11月29日※	12月5日※	12月6日※	12月12日※

※9月19日から12月13日までの木・金曜日の20:00～22:40の5便運行します。
※運行開始、便数は事前予約によっては変動します。

中心部から中心部は全ての運行日に利用可能です。
〔運行日は対象エリアの予約が無い場合、他エリアへの運行も可能です〕

運行便 [1便]20:00発 [2便]20:40発 [3便]21:20発 [4便]22:00発 [5便]22:40発

— オンデマンドバス —

よるくる YORUKURU

予約はこちら ☎ **0824-74-6464**

料金 【お1人様】500円～3,000円の500円きざみ ※お1人様ずつ現金でのお支払いとなります。

対象エリアマップ

川北・濁川 エリア

高・永末・小用 エリア

庄原中心部

板橋・実留 エリア

山内・七塚 エリア

本村・峰田 エリア

【主催】 庄原MaaS検討協議会 【共催】 庄原商工会議所、備北交通株式会社、有限会社共栄自動車商会、一般社団法人庄原観光推進機構、桜花の郷 ラ・フォーレ庄原
【お問合せ】 事業について/庄原商工会議所 TEL0824-72-2121(平日9:00～17:00)・運行について/備北交通株式会社 TEL0824-72-2122(平日9:00～17:00)

ナイトタイムデマンド・「よるくる」

・サービスの変更

- ・日程別にエリア設定→フリー
- ・利用パターンを明示

▼サービスマイナーチェンジ後のチラシ

▼運行開始時のチラシ

オンデマンドバス
よるくる
YORUKURU

庄原の夜のタクシーがない時間の、そのお悩みを少しでも緩和するため
期間限定でお試し運行開始します！
【2024年9月19日～12月13日の木曜・金曜運行】

ステップ 01 ご希望の乗降場所、乗車時間を予約
ステップ 02 指定の乗降場所から乗車
ステップ 03 指定の乗降場所まで降車

予約はこちら ☎0824-74-6464

料金 【お1人様】500円～3,000円の500円きざみ ※お1人様ずつ乗車での支払いとなります。

対象エリア

- 庄原中心部から 本村・嵯田 エリア
- 庄原中心部から 川北・瀬川 エリア
- 庄原中心部から 高・永末・小用 エリア
- 庄原中心部から 板橋・実留 エリア
- 庄原中心部から 山内・七塚 エリア
- 庄原中心部

運行日

高・永末・小用 方面	本村・嵯田 方面	板橋・実留 方面	川北・瀬川 方面	山内・七塚 方面
9月19日※	9月20日※	9月26日※	9月27日※	10月 3日※
10月 4日※	10月10日※	10月11日※	10月17日※	10月18日※
10月24日※	10月25日※	10月31日※	11月 1日※	11月 7日※
11月 8日※	11月14日※	11月15日※	11月21日※	11月22日※
11月28日※	11月29日※	12月 5日※	12月 6日※	12月12日※
12月13日※				

運行便 [1便]20:00発 [2便]20:40発 [3便]21:20発 [4便]22:00発 [5便]22:40発

全エリアで事前予約できるようになり、さらに便利になりました！

よるくるに **帰りはまかせんさい！**

「中心部からの帰りに！」
忘年会のあと
家まで帰りたい…
熟のお迎え
今日は行けない…
よるくるにおまかせ！

「中心部エリアの移動に！」
2次会への
移動も…
よるくるへ予約！

－ オンデマンドバス －
よるくる
YORUKURU

実施期間 2024年12月13日※までの木曜・金曜
運行時間 20:00～22:40発まで ※運行時刻、経路、便数は予約によって変動します。

オンデマンドバス
よるくる
YORUKURU

ステップ 01 ご希望の乗降場所、乗車時間を予約
ステップ 02 指定の乗降場所から乗車
ステップ 03 指定の乗降場所まで降車

予約はこちら ☎0824-74-6464

料金 【お1人様】500円～3,000円の500円きざみ ※お1人様ずつ乗車での支払いとなります。

対象エリア

- 川北・瀬川 エリア
- 高・永末・小用 エリア
- 板橋・実留 エリア
- 山内・七塚 エリア
- 本村・嵯田 エリア
- 庄原中心部

運行日

10月31日※	11月 1日※	11月 7日※	11月 8日※	11月14日※	11月15日※	11月21日※	11月22日※	11月28日※	11月29日※	12月 5日※	12月 6日※	12月12日※	12月13日※

エリア別 運行日程設定

フリーに

利用パターンの
明示

エリア別
運行日程設定
フリーに

ナイトタイムデマンド・「よるくる」

・安全管理・運行管理

・ドライバー講習

- ・「指定自動車学校での認定講習」＋「バス事業者独自基準の運転手講習」

▼広島県内の大臣認定講習実施機関

- ・ 安全第一の観点から、指定自動車学校での講習を受講
 - ・ 受講料は高いが、教習所コースの走行等を通じ、普段の運転に対する気づきが多い

NO	通番	名称	主たる事務所の所在地	実施講習			
				① 交通空白地有償運送 運転者講習	② 福祉有償運送運転者 講習	③ セダン等運転者講習	④ 自家用有償観光旅客 等運送運転者講習
195	81	株式会社クオーレ	広島県広島市佐伯区観音台2丁目30番6号	-	○	-	-
196	82	株式会社アイ・テック	広島県広島市安佐北区深川2丁目38番2号	-	○	-	-
197	89	特定非営利活動法人陽だまり	広島県東広島市西条中央7丁目17番35-101号	-	○	○	-
198	100	特定非営利活動法人芸術たすけあい	広島県呉市西中央2丁目2番23号坂本ビル301号	-	○	○	-
199	112	株式会社テクノ自動車学校	広島県安芸郡熊野町5640番地の1	○	○	○	-
200	134	特定非営利活動法人地域ネットワーク	広島県呉市安浦町水尻1丁目3番1号	-	○	○	-
201	136	株式会社ほのか	広島県広島市佐伯区八幡4丁目5-18	-	○	○	-
202	158	有限会社KHS	広島県尾道市高須町1924番地	-	○	○	-
203	212	株式会社山陽自動車学校	広島県福山市蔵王町3815番	○	○	○	-
204	259	株式会社second house	広島県広島市中区東白鳥町15番1-201号	-	○	-	-
205	282	社会福祉法人あづみの森	広島県尾道市久保町1811番地	-	○	-	-
206	345	黒川自治会	広島県世羅郡世羅町黒川10282-1	○	-	-	-

▼バス事業者独自の運転手講習

- ・ 座学＋実践
- ・ 危機管理を含めた安全対応



ナイトタイムデマンド・「よるくる」

当時のメモ

- 関係者見学会
 - 目的：理解と意識を深める
 - 12/6：行政関係者（県・市）
 - 12/5(12, 13)：企業のトップ（商工会議所会員）・自治会関係・住民希望者
- 報告会＋今後を考える会
 - 1/23 PM@グランドホテル，その後研究会，
- 運用によりわかったことの規制・ルール等の意見交換
 - 車両のあり方，採算性・事業性
 - 12/6 + 12/24（東京，バス協会関係）
- 今後の検討
 - FY2025に向けた企画の検討
- 他地域視察



ナイトタイムデマンド・「よるくる」

- その後の動き

- 「よるくる」の実装（秋から最終実証，年明けから本格化）
- タクシー会社が夜間のサービスを復活
- 「ひるくる」の運行（高速バス接続）

- バス会社がタクシー会社を事業承継
- 庄原型ライドシェア運営含めた一体運営
- ドライバー育成の内製化

終わりに

- 「交通」の問題は，他の領域でも共通する問題
- ただし，その問題意識や現状を共有できていない
- なので，連携が進まない

- 「議論」と「それに基づき動かす」機会が重要

- 「実証」を通じたコミュニケーション
 - 企画は一緒に考える
 - 具体的事象としての市民への投げかけ
 - 定性的効果の重要性
 - PDCAという表現が良いか？