

第2回 TTPUセミナー
持続可能な新しいモビリティの実現方策について

地域公共交通の新たな挑戦と課題

～運輸総合研究所調査から見えてきたもの～

2021.2.15

筑波大学名誉教授・日本みち研究所理事長

石田 東生



筑波大学
University of Tsukuba



日本大学

自己紹介



石田東生(いしだはるお) 日本大学特任教授・筑波大学名誉教授

略歴 1974 東京大学土木工学科卒業

1982 筑波大学社会工学にて教員、2017定年退職

専門 社会資本政策、交通政策、国土計画

最近の興味

社会資本と国土政策、道路を活用した地域振興策、観光地域づくりと社会資本、新しいモビリティ・サービス(MaaS)、グリーンイノベーションと国土計画、、

主な社会活動

グリーンイノベーション戦略推進会議委員 内閣官房、経産省、環境省、文科省、農水省、国交省、総務省

国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会会長・環境部会長、国土審議会、国土交通技術行政の基本政策懇談会

日本風景街道有識者懇談会座長、グリーンインフラ官民連携プラットフォーム運営委員会

国土交通省・経済産業省 スマートモビリティチャレンジ協議会 企画運営委員長

経済産業省・環境省 地球温暖化対策検討小委員会(地球温暖化対策計画を2021に改定予定)

(一財)日本みち研究所理事長

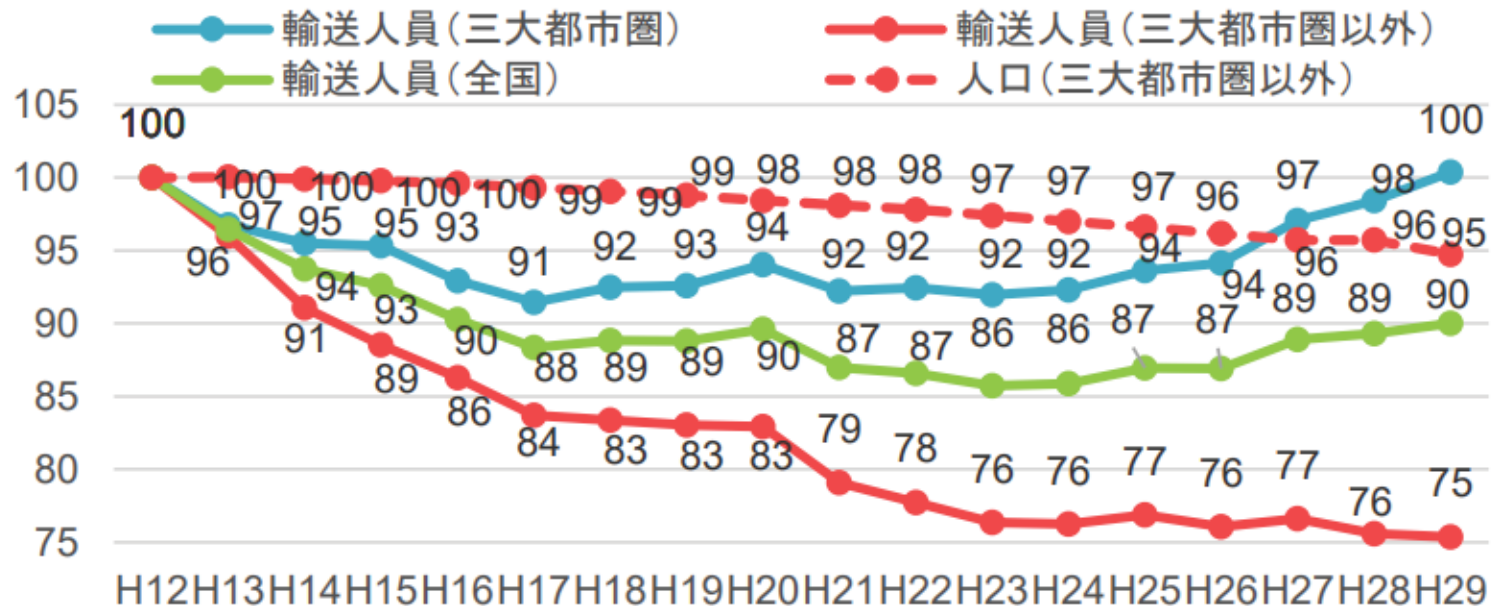
NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事

話の概要

- 公共交通の危機 バス事業を例に
 - 乗客数の減少
 - コロナ禍
 - 勇気・手がかりをくれる実例としての十勝バス
- 持続可能な新しいモビリティサービスに関する調査研究【中間報告】
ねらいと見えてきたもの
- おわりに

バス乗客数の推移

交通政策審議会公共交通部会への提出資料 2019.9

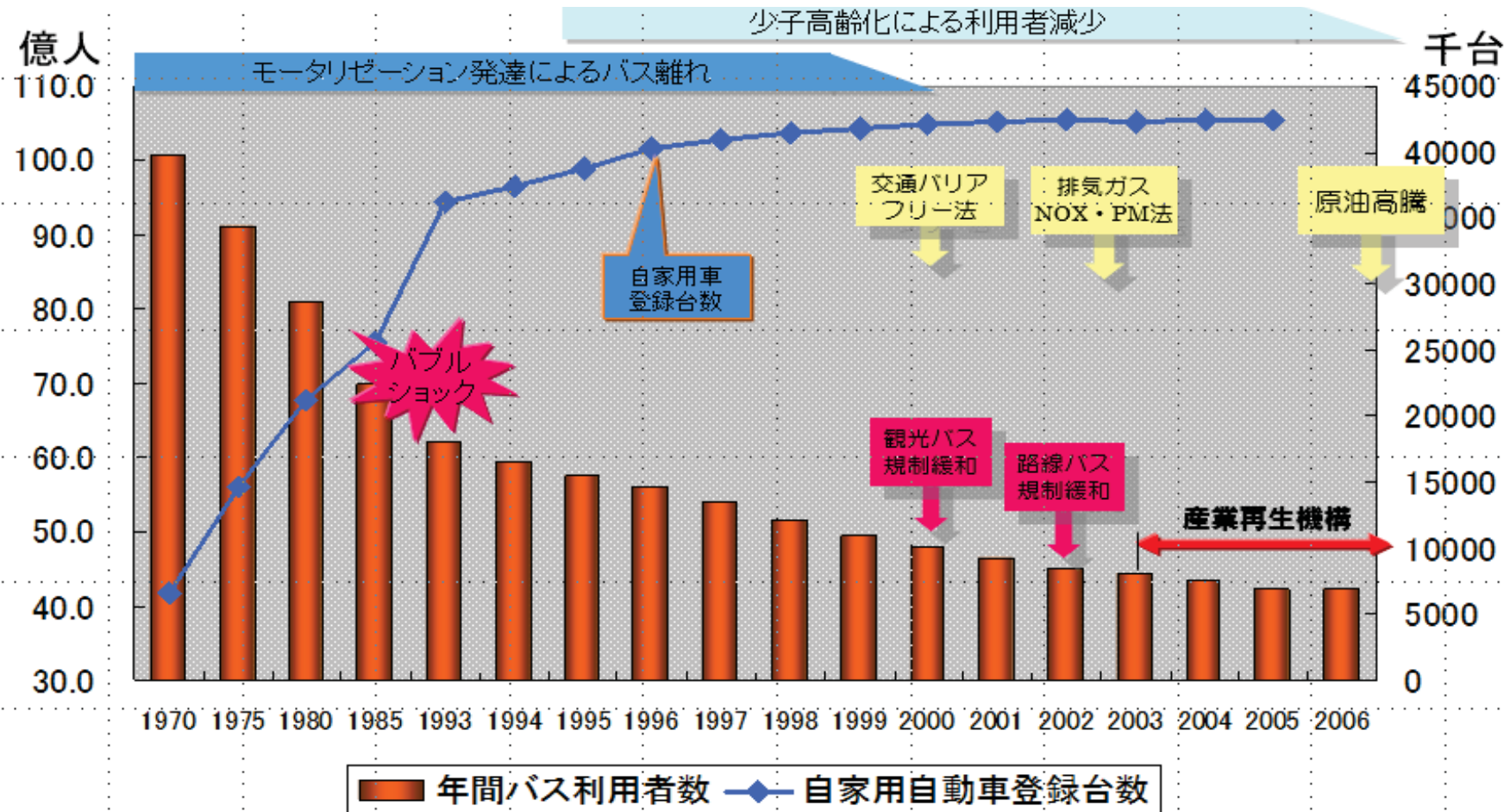


2000(H12)からの17年で全国で10%減少。地方部では25%減少。
69%のバス事業が赤字。17年間で14000kmの路線(全体の3.5%)が廃止

これだけでも厳しい状況は理解できる。

中間とりまとめの基本的考え方 **地域交通のオーバーホール**

さらに期間を長くとってみると、 バス乗客数は 50年間で60%減

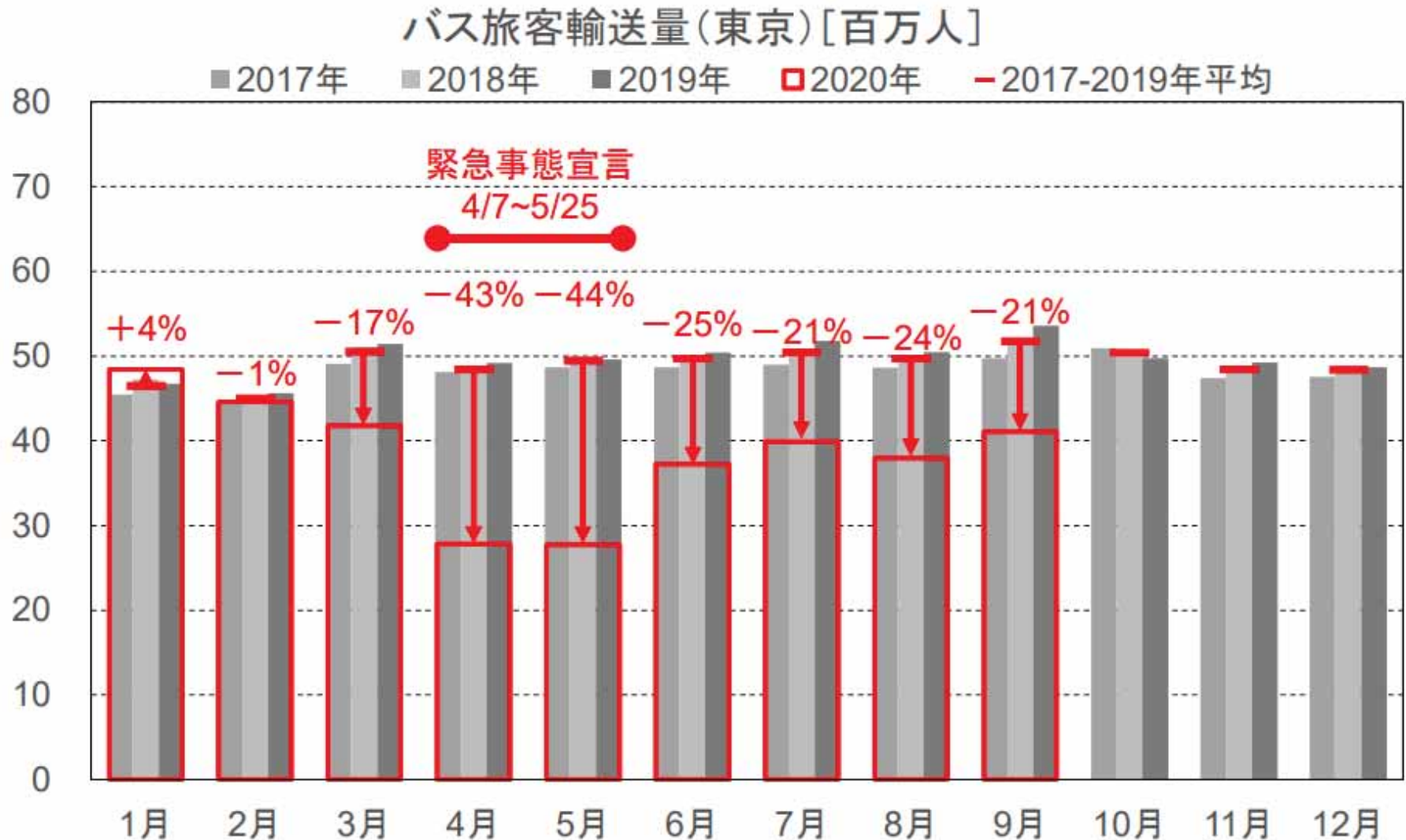


需要6割減でも同じビジネスモデル

制度: 免許・認可の改革は部分的 支援: 欧米に比べるとかなり低水準

ビジネス慣習: 古い体質と補助金まちの姿勢も

そこでも生き抜いているバス事業者の底力。その事例としての十勝バスの紹介



東京だけでなく全国で、バスだけでなく航空・鉄道・タクシー・・・も苦しい

黄色いバスの奇跡

十勝バス

1926年に創業

最大乗客数 2300万人(1969)

1998には900万人 60%減

年々乗客数、売り上げ減少で毎年倒産の危機
補助金等でのぐ

先が見えない、従業員の士気があがらない
補助金もある意味捨て銭に

3つの気づきで大逆転

- ・客は不便だからでなく、不安だから乗らない
- ・目的の提案 行きたいところを作る
- ・従業員の愛と誇り



野村文吾さん
十勝バス4代目社長
1998年に入社
2003年から社長

シーニックバイウエイ北海道
トカプチ雄大空間代表



総合法令出版 2013

顔の見える営業活動(アナログ)と目的地づくり・連携

利用者視線の営業活動



直接ニーズを聞く

「不便だから利用できない」という声によくよく耳を傾けていると...
 →「不便」というよりも、「不安だから利用できない」という現実が見えてきた(例:学生以来何十年もバスに乗っていない...)

不安解消やサービス向上のために「あいさつ運動を徹底」



40年ぶり前年上回る

上半期0.5%増 一般路線減収歯止め

十勝バス運送収入

十勝バス(帯広市、野村文吾社長)の今年上半期(4~9月)の乗り合いバス運送収入が前年度比0.5%増の3億9800万円となり、約40年ぶりに前年実績を上回った。長年減少傾向にあった一般路線バスが0.6%減と下げ止まり、帯広・札幌間の都市間バスも好調だった。管内の路線バス利用者数がピーク時の2割となる中、同社は地域密着型の営業効果が表れ始めたとしている。

提案型の営業が奏功

帯広市内と近郊を走る一般路線は3億2300万円、一般路線バスの収入は、同社の乗客を切る下げ幅を抑えた。同社は一般路線バスの利用者を増やそうと、町内会や停留所ごとにエリアを絞った「目的別時刻表」を作製。特定エリアから市役所、病院、商店など利用者がよく行く場所への路線を示した。2月から社員が地域を戸別訪問して説明するなど、提案型の営業を行った。

「バスの乗り方がわからない」といった声にも対応し、乗り方を載せたチラシも戸別配布した。小中学生を対象とした乗り方を伝える出前講座も行った。

一般路線バスの下げ幅が圧縮されたことで、都市間高速バスや空港連絡バスを加えた運送収入はプラスに転じた。帯広空港への連絡バスは空港のダブルトラック化もある。

営業バス収入

H23年度; 対前年比4%増
 H24年度; 対前年比15%増

旭川間のフースライナーは12.4%増だった。同社は今年度も1日乗り放題券の発売、定期券のワイドフリー化、都市間バスの増便など営業を強化している。

野村社長は「全国の地方バス会社が疲弊し、地域の公共交通であるバス路線の維持が難しくなる中、減少に歯止めをかけるには大きい。聖の営業を行ってきた」と話している。(真尾敦)

目的地づくり

シーニックバイウェイ北海道との出会い


十勝には素晴らしい目的地が多数

ガーデン、温泉、スイーツ・パン・チーズ・ワイン、開発の歴史、イベントも多数・・・
バスがそこにお連れする

2020/4→2021/3 十勝バス

日帰り路線バスパック


《お花とガーデン好きの方へ》



2020/4→2021/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《グルメ&スイーツ好きの方へ》



「真鍋庭園」バスパック

日本最大級のコーヒーガーデン、深呼吸したくなる♪
【準広域利用者】通常1,480円のところ

大人/1,300円・小人/400円
【準広域→真鍋→空港・空港→真鍋→準広域】
通常2,240円のところ

大人/2,000円・小人/800円

★内容★ バス乗車券+入園券+カフェ＆ガーデンセンター割引券

- ◆4/25～11/29期間
- ◆準広域利用者4,390円バスで約10分、1時間間隔で運行
系統番号：113218ご利用ください。
- ◆園内が100%予約制▶ プラス2,500円(1グループ)
要予約(はしり定額はお問い合わせください)
- ◆25,000坪の面積にテーマに沿った庭園が1バンスと(配置され、ゆっくりに過ごせます。紅葉まで季節を変えて楽しみたいです。カフェでの食事やエソリスとの連携も楽しみます)
- ★「なつぞら」山田実博のアフレコも見られるのはこのだけ!





「とん田の豚丼」バスパック

地元の人気店。並んでも食べたい♪
【準広域利用者】通常1,150円のところ

大人/1,100円・小人/950円

★内容★ バス乗車券+食事券(豚丼1杯)

- ◆通年販売(日曜日・年末年始を除く)
- ◆準広域利用者16丁目までは乗車4高15丁目系統番号：乗車16丁目11321、乗車16丁目11322
- ★準広域のツクリフット「豚丼」は見逃せません。ここ「とん田」は地元の人気店、並んでも食べる価値あり。コースは1バンスから選べるのが嬉しい! 開店時間(午前11時)直前に行くのがオススメです♪




「おびひろ1dayスイーツ満喫」バスパック

スイーツ好き集合♪お好きな4店舗を訪問。自分のペースでのんびり散策
【準広域利用者】通常1,400円のところ

大人/1,350円・小人/900円

★内容★ 準広域市内1日乗車券+スイーツのり巻

- ◆通年販売
- ★準広域市内1日乗車券券を利用して、市内各所のスイーツ店を訪問。自分のペースで散策しながらのんびり過ごすのがオススメです。スイーツのり巻は30店舗情報からお好きな4店舗で1バンススイーツに付換えられます。バスでお菓子屋さん巡り、甘い時間を過ごしてください♪



いずれもアナログで構築
ビジネスパートナーとしての
信頼と効果の実感

それを基盤にしてデジタル化
MaaSアプリ導入



成長中

アプリで一括サービス提供

バス 時刻表、料金決済

連携先 食、医療・ヘルスケア、温泉・サウナ



出典：Google Map

帯広市大空団地での展開を計画中

1960年代に都市計画事業で整備された

人口規模 10000人 現在6000人

近隣住区論と通過交通のない街路網

高齢化、商店の撤退など課題もおおいが、移住希望は高い

生活と移動サービス(ヒト、モノ)をMaaSで結合

実践で確立された3つの基本方針

お客様の声を聞く、小さくやる、従業員を信じて任せる

地方の経営危機にさらされていたバス会社の変身

厳しい状況にある公共交通事業者の変化への手がかり、勇気を与える**実例**

- ピカソとレヴィ=ストロースによる重い言葉
- もともとはピカソの言葉
 - MoMAのアフリカ彫刻展への寄稿
 - 膨大なアフリカ彫刻の収集で有名だったピカソ
 - これらはモデルでなく、実例なのだ
- レヴィ=ストロースの解釈
 - モデル： 真似をする対象。完成度は高い。
 - 実例： 伝統は異なったやり方で、美的な表現の可能性を探ってゆくときの励ましとする手がかり
- ゲームチェンジ・変革が要請される今こそ、実例が重要
- 従来の枠にとらわれることなく、思い切って踏み出す。挑戦する。連携する。

重要視点と政策の方向性

課題・テーマ

地域が自ら交通をデザイン

利用者視線

郊外・過疎地域の移動手段の確保

計画の実効性とサービスの持続可能性



運用改善と支援強化

協議会のガバナンス強化と人材育成

マーケティング手法の徹底活用

新技術の積極的活用

ラストマイル対策

.....

基本方針

- 地域公共交通計画の努力義務化
 - 公共交通事業者のサービスに加えて、地域のモビリティ資源の活用
 - 定量的目標(利用者数、収支率、公的負担・・・)の設定と分析評価
 - 運行費補助との連動化
 - 公共マーケティングの徹底(ナッジ理論、MM、・・・)
- 新事業の創設
 - 地域公共交通利便増進事業、貨客運送効率化事業、地域旅客運送サービス継続事業、・・・
- 新モビリティサービス事業計画(MaaS事業の推進)

持続可能な新しいモビリティサービスに関する調査研究 【中間報告】



- 目的・着眼点・体制
- 発見 多数の実例
- 課題

目的

新しいモビリティサービスの実現を加速化する実例の発見と収集
新しいモビリティサービスを、実際のサービスとして持続可能な形で定着させる方策について検討し、課題解決型の提言を行う

方法

「新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会」を設置し議論
(4回開催)

委員

石田 東生 筑波大学名誉教授、特命教授【座長】
伊藤 慎介 株式会社rimOnO代表取締役社長
岩倉 成志 芝浦工業大学工学部土木工学科教授
河田 敦弥 国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 課長
越塚 登 東京大学大学院情報学環教授
谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
筒井 祐治 国土交通省都市局都市計画調査室室長
中村 文彦 横浜国立大学副学長、教授
長谷 知治 東京大学公共政策大学院特任教授
牧村 和彦 一般財団法人計量計画研究所理事
宮川 尚人 トヨタ自動車株式会社渉外部長
宿利 正史 一般財団法人運輸総合研究所会長
佐藤 善信 一般財団法人運輸総合研究所理事長
山内 弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長
奥田 哲也 一般財団法人運輸総合研究所専務理事

ワシントン国際問題研究所長

＜委員会における主な議題＞

- ①新しいモビリティサービスのあり方等に関する委員意見の発表
- ②事業者・行政・学識者等による発表
- ③ケーススタディ

ケーススタディについて

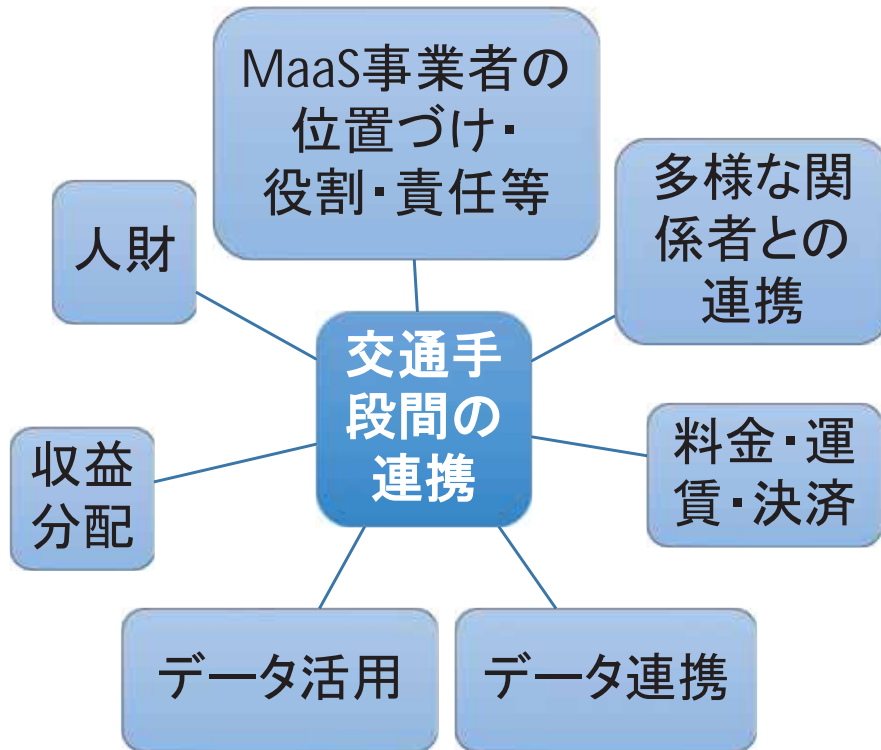


ケーススタディ対象地区

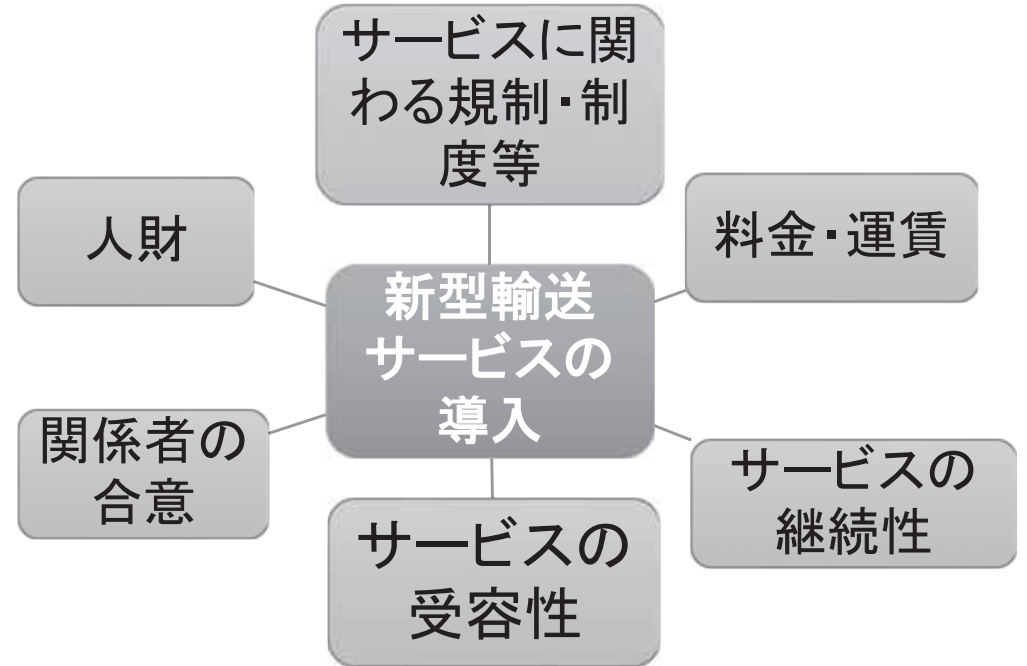
- ・「新モビリティサービス推進事業」(令和元年 国土交通省)の先行モデル事業(全19事業)の中から6事業を選定。
- ・「チョイソコ」、「ユニバーサルMaaS」、横須賀にもインタビュー調査を実施。

地区分類	対象地	主な取り組み	インタビュー調査の対象
大都市近郊型・ 地方都市型	川崎市 (神奈川県)	・オープンな共通データ基盤開発 ・オンデマンド交通	小田急電鉄、川崎市
	前橋市 (群馬県)	・自動運転バス(幹線) ・AIデマンド交通(支線)	前橋市、永井運輸、群馬大学
地方郊外・ 過疎地型	京都丹後 鉄道沿線 (京都府)	・QRシステム導入 ・AIオンデマンド交通	WILLER TRAINS、京都府、京丹後市
	大田市 (島根県)	・定額タクシー	バイタルリード、大田市
	会津若松市 (福島県)	・連携基盤システム開発 ・スマートシティへの取り組み	みちのりHD、会津若松市、福島大学、ケーシーエス、三菱商事、デザイニウム
観光地型	伊豆エリア (静岡県)	・アプリによる交通手段連携 ・AIオンデマンド交通	東急、熱海市、下田市、静岡県
	“チョイソコ”	・健康増進のための乗合送迎サービス	アイシン・エイ・ダブリュ、群馬トヨタ自動車、明和町社会福祉協議会、五島市
	ユニバーサルMaaS	・アプリでバリアフリー経路等情報提供 ・車イス訪問者等の情報共有	全日本空輸株式会社
	横須賀スマートモビリティチャレンジ	・ドローン配送、ロボット配送 ・AI運行バス	横須賀市

ビジョンとサービス設計



他分野連携



調査を通じて見えてきたこと①

新しいモビリティ導入のために多様な主体が協力



対象地域	行政	交通事業者等	IT・システム開発 関連	大学	コンサル	他分野	地元
川崎市	川崎市	小田急電鉄、小田急バス、川崎交通産業、神奈中タクシー、その他多様な好通事業者	ヴァル研究所、shotl			商業施設、観光当施設	
前橋市	前橋市	JR東日本、日本中央バス 他5社、タクシー事業者	NTTデータ、NTTドコモ、未来シェア、ヴァル研究所	群馬大学			
京都丹後 鉄道沿線	京都府＋沿線2市町、 兵庫県＋沿線5市2町	WILLER、WILLER TRAINS、 峰山自動車、全但バス、 丹後海陸交通	ジョルダン、 ユニ・ランド			TTI(DMO)、 海の京都(DMO)	
大田市	大田市	福光タクシー、石見交通、 JR西日本			バイタル リード		井田地域 自治会
会津若松市	会津若松市	会津乗合自動車、会津鉄道、 JR東日本、みちのりHD	デザイニウム、 アルプスアルパイン、 ジョルダン、 VIA、HERE、三菱商事	福島大学	KCS		
伊豆エリア	静岡県、国土交通省 静岡運輸支局、 下田市、熱海市	東急、JR東日本、伊豆急行、 東海自動車、伊豆箱根鉄道、 伊豆箱根バス	ジェイアール東日本企 画、楽天、未来シェア、 ヴァル研究所			美しい伊豆創造 センター(DMO)	
チョイソコ	地元自治体	地元タクシー事業者	アイシン精機			地域の薬局等 の事業者	

赤字: 取り組みを特に牽引している主体

※インタビュー結果をもとに作成

- バス路線の維持に限界：バス利用者数は横ばい、市補助金額は20年で3倍増
- 公共交通網再編計画の幹線・支線の考え方を下敷きに、自動運転バスやMaaSに取り組む

都心部における 自動運転バス



地域公共交通網形成 計画(前橋市)

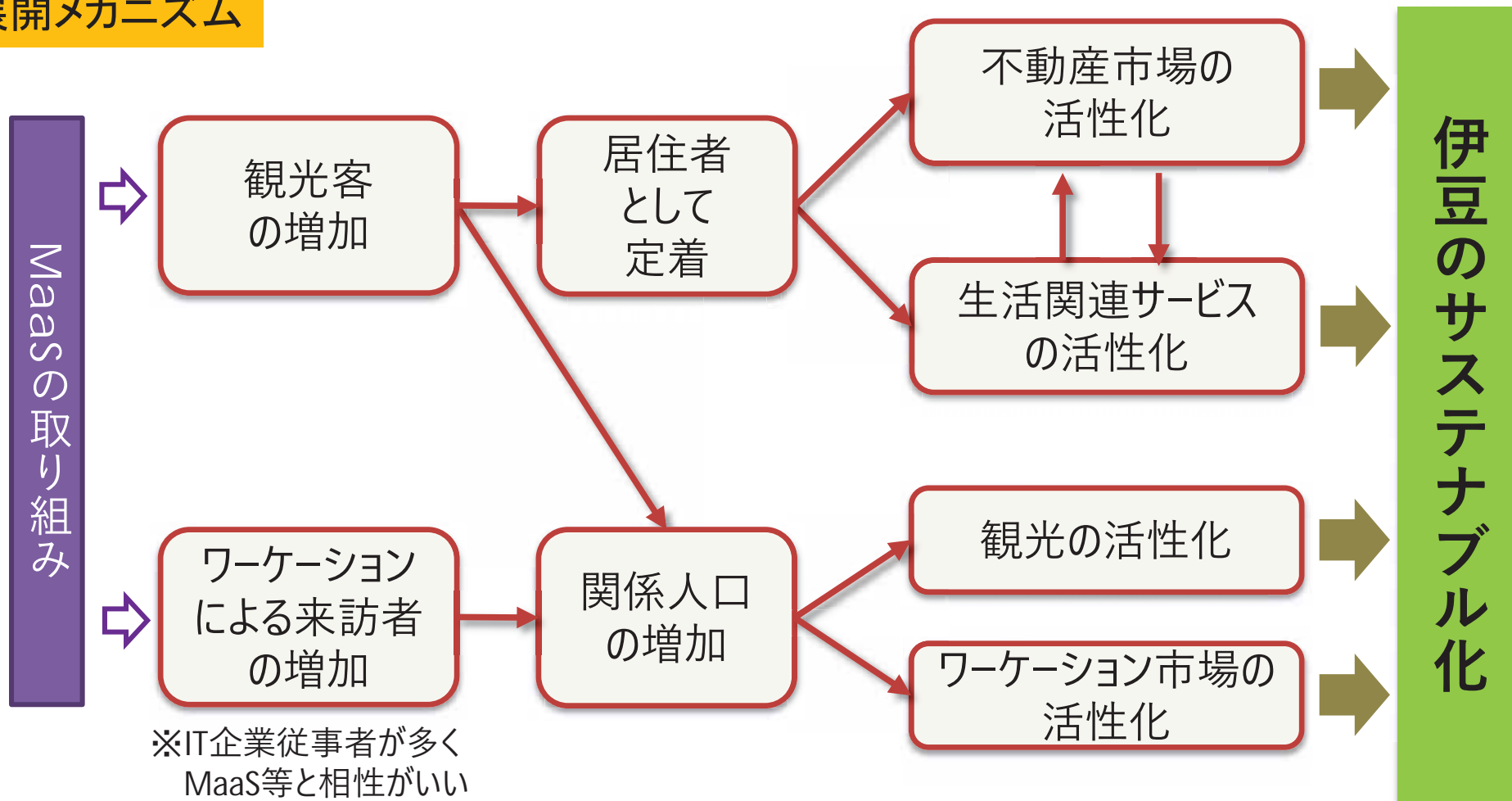


郊外部における AIオンデマンド交通



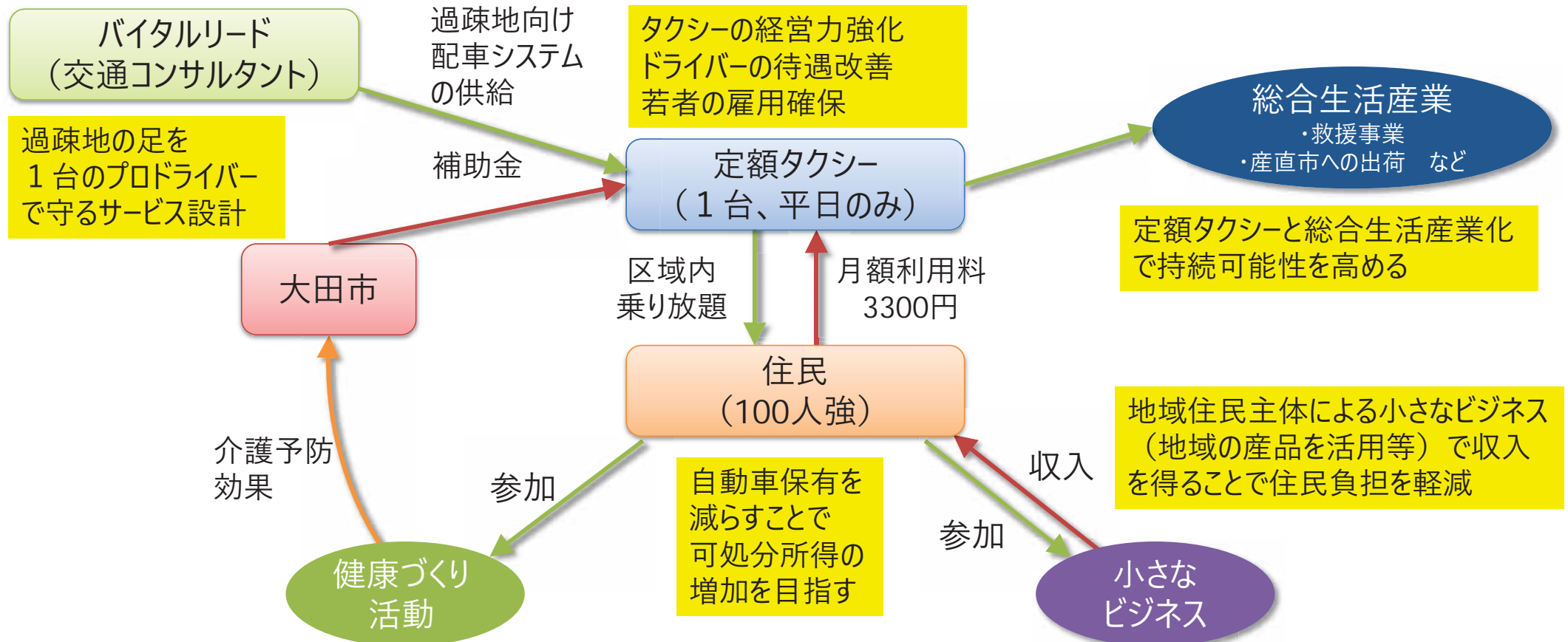
- 観光やワーケーションの促進による伊豆の持続可能な発展を進める上での“軸”をMaaSとした

展開メカニズム



※IT企業従事者が多く
MaaS等と相性が高い

- 過疎地における移動手段の確保にとどまらない、地域の暮らし方にまで踏み込んだビジョン
- 健康づくり活動や小さなビジネスを行うまちづくりセンター等への移動にも定額タクシーが活躍



調査を通じて見えてきたこと③

着実に進むオープンデータ化



■ GTFS-JPに基づいたオープンデータは2021年1月現在で289事業者まで拡大中

■ オープンデータ整備と事業運営の一体的推進で輸送計画作成等を効率化

運用中の最新データです。通常はこちらを利用して下さい。



静的なダイヤデータ (STATIC TRANSIT)

現在運用中です	収録路線	データ名
永井バス	前橋大島駅線	GTFS-JP_nagaibus-gunma-jp.zip データを入れ替えました。
永井バス	新町玉村線 下川団地線	GTFS-JP_nbaux-gunma-jp.zip



出典：GTFS.JP

出典：(左) 永井運輸ホームページ、(右) ぐんま乗換コンシェルジュ(群馬県)

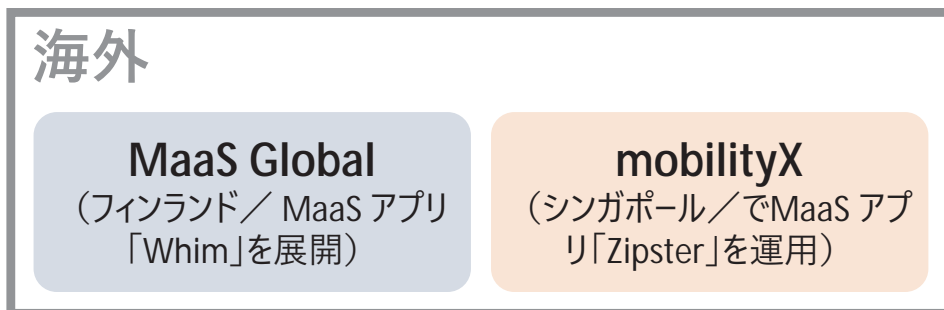
調査を通じて見えてきたこと④

連携の輪は世界にまで広がる



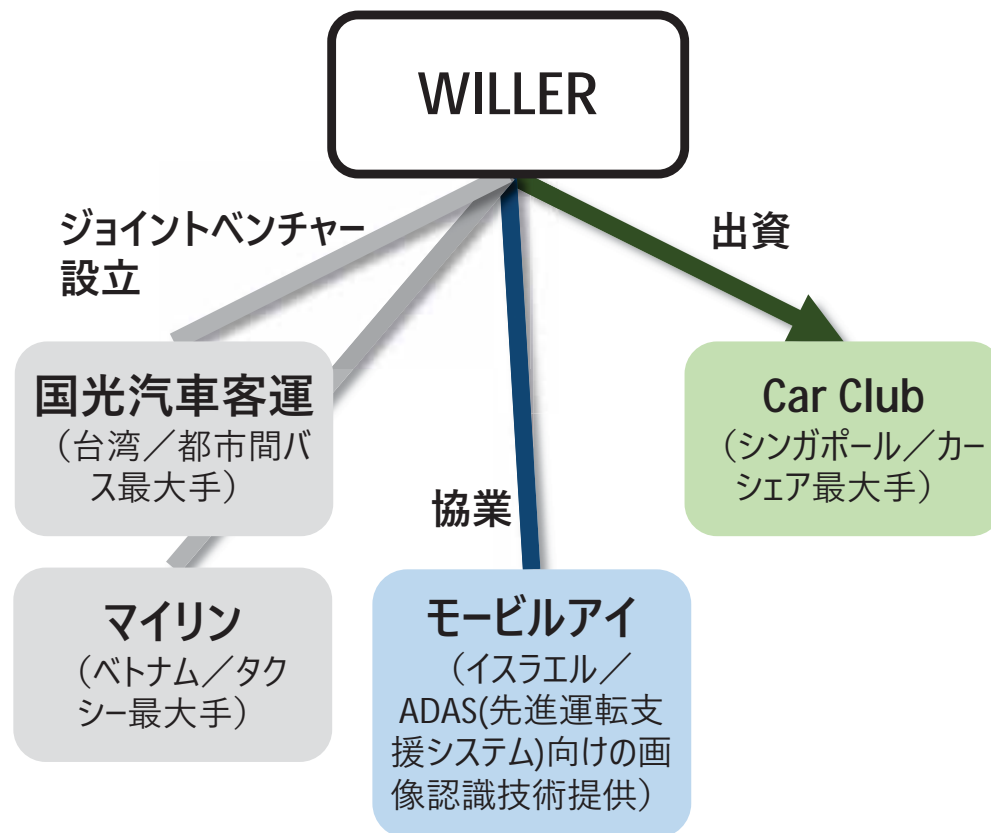
■ 小田急電鉄開発のプラットフォーム “MaaS Japan”は、世界のアプリと連携

データの連携およびサービスの検討



小田急電鉄株式会社ホームページを基に作成

■ WILLERはアジア圏全域で新サービスを展開する戦略



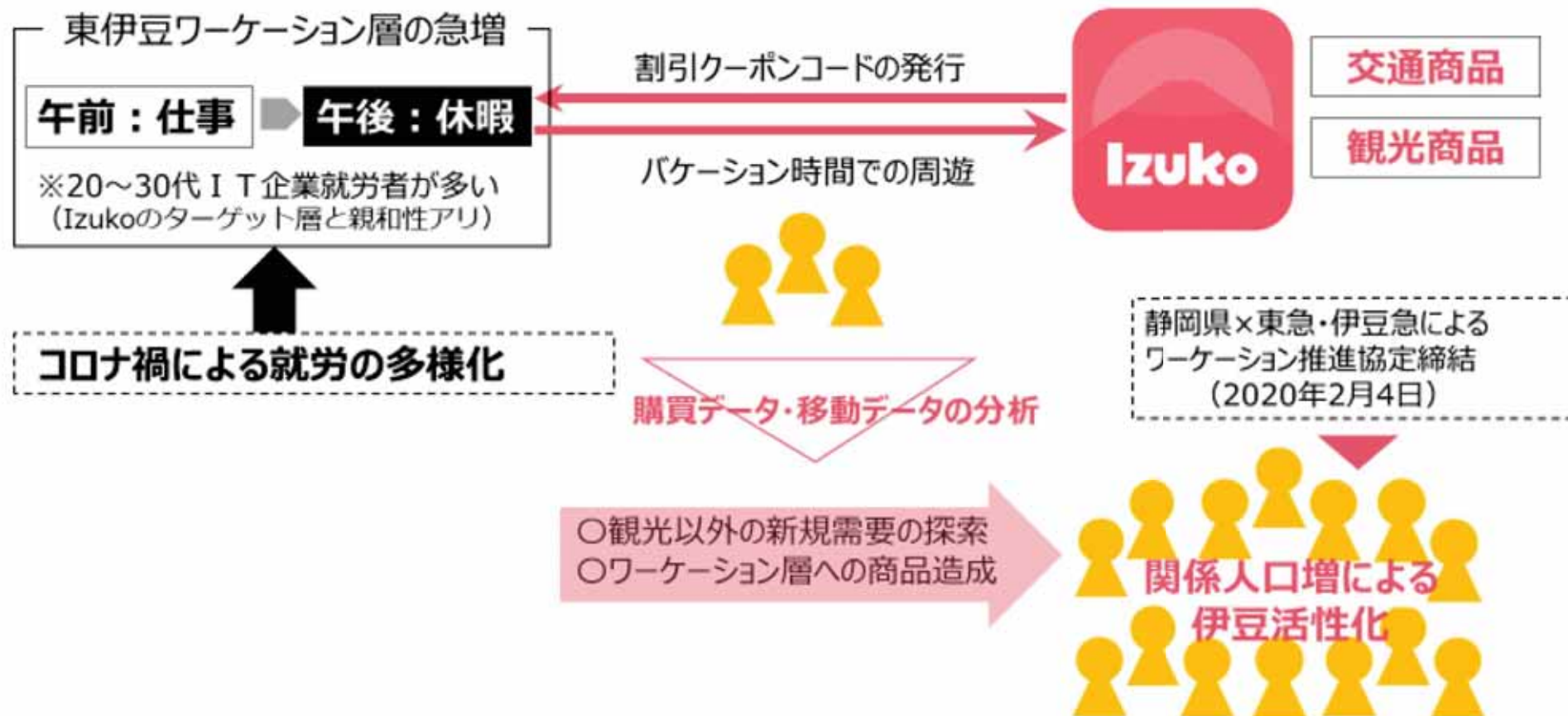
WILLER株式会社ホームページを基に作成

交通だけでなく地域のためのデータ活用が進展



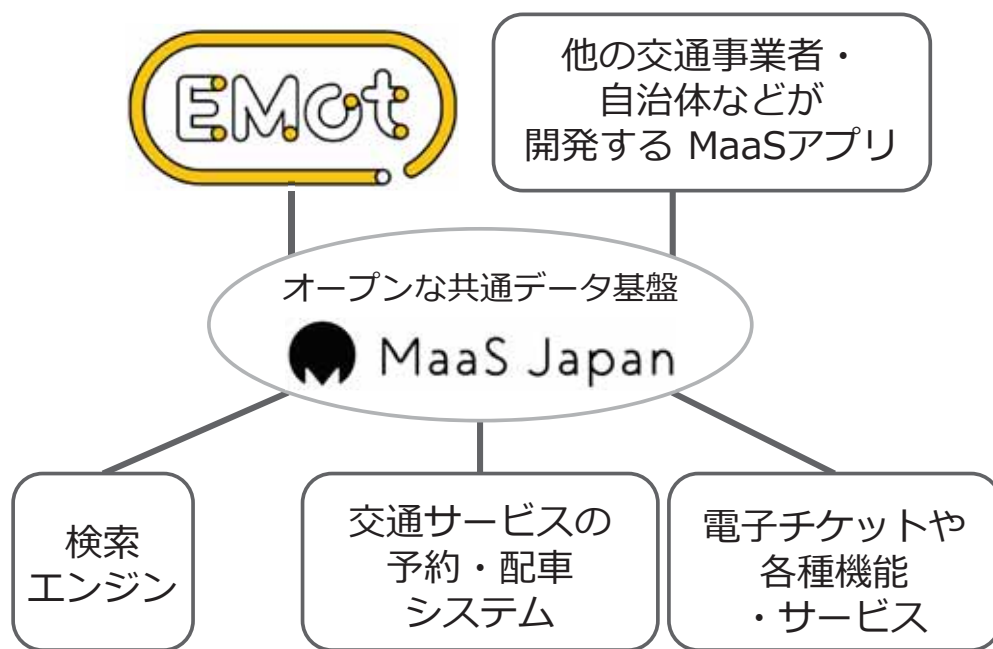
- MaaSアプリ「Izuko」を通じて得られる購買データ・移動データを共有し、仮説を立てて改善を高速で繰り返す取り組みを実践している

関係人口増に向けた取り組み

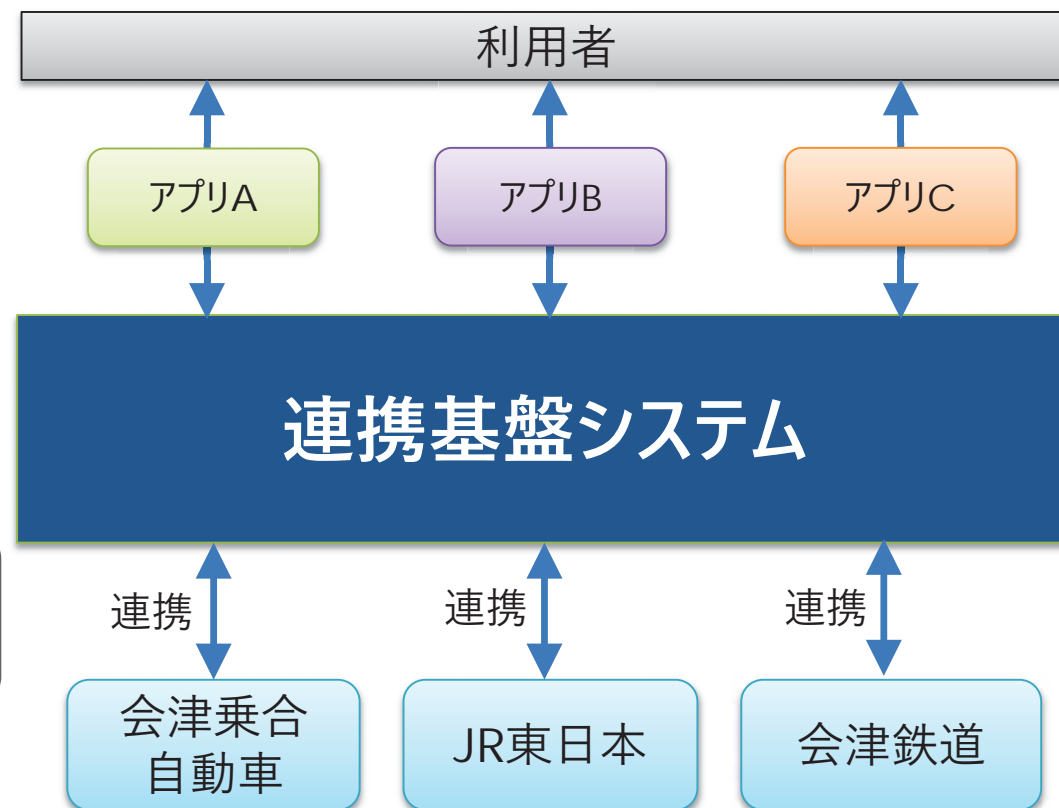


- オープンバックエンドプラットフォームによる横展開

MaaS Japanの位置づけ



- 連携基盤システムの利用を開放することで、アプリの競争環境を形成
- アプリのユーザビリティの改善が期待され、ユーザー利便性が向上



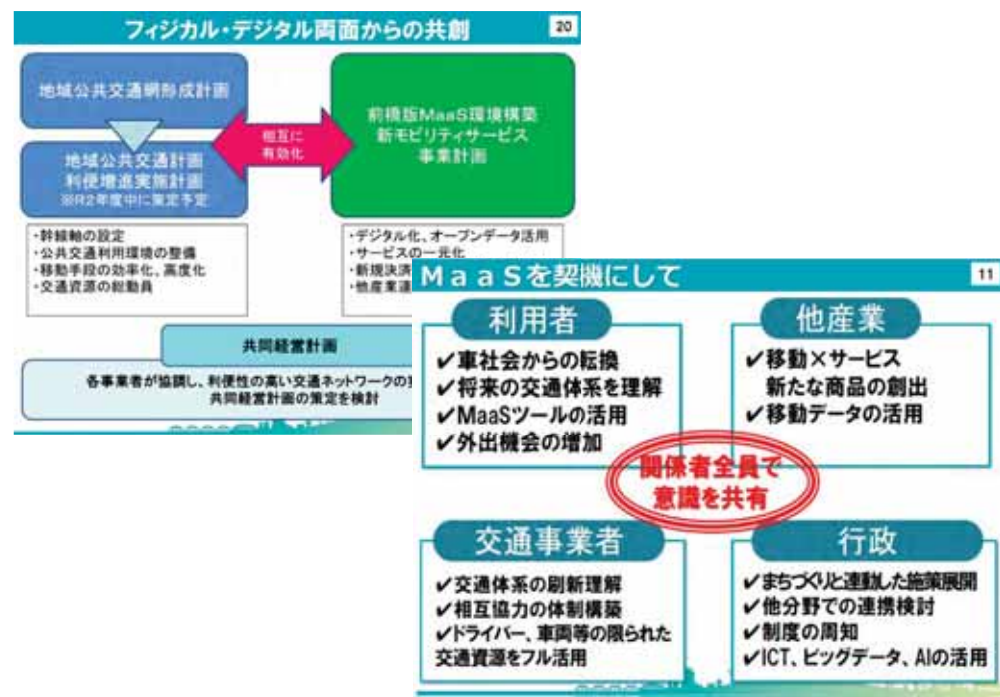
調査を通じて見えてきたこと⑦

自治体による方向づけや調整が大切

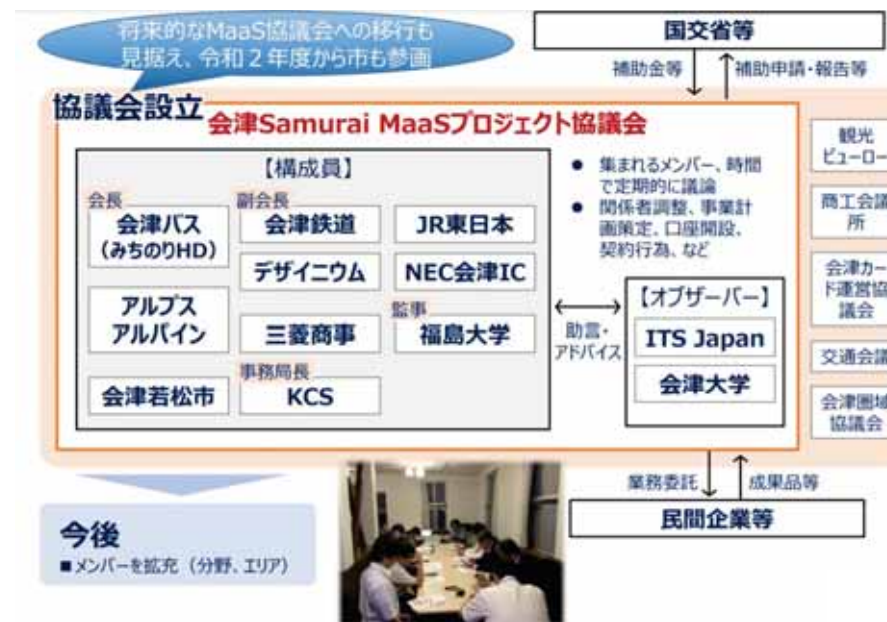


- 地域公共交通計画と新モビリティサービス事業計画を両輪で推進
- 地方自治体を中心となって公共交通の再編を推進

- 自治体は交通事業者とIT企業との橋渡し役として、事業者間調整に尽力



出典：前橋市提供資料



出典：国土交通省『会津 Samurai MaaS 取組』資料

調査を通じて見えてきたこと⑧

サービスを持続可能とする新技術の活用



■ QRによるチケットレス、キャッシュレス



京都丹後

出典：WILLER TRAVELホームページ

■ VISAタッチによるグローバル展開含めた新乗降方式



会津若松

出典：株式会社みちのりホールディングス・福島交通株式会社・会津乗合自動車株式会社・株式会社小田原機器, 2019年4月4日, https://www.fukushima-koutu.co.jp/upd/attache/files/キャッシュレス決済_PR%282%29.pdf

■ 自動運転バスで持続可能な交通サービスの実現を目指す

伊豆

前橋



出典：【記者発表資料】日本初、複数都市での遠隔型自動運転モビリティの実証実験を実施、2020年11月24日

出典：前橋市公式facebook

■ マイナンバーカードと交通系ICカード連携

● 交通系ICカードとマイナンバーカードの連携
・マイナンバーカードをお持ちの前橋市民が対象のサービスです。交通系ICカードとマイナンバーカードを連携することで、デジタルフリーバスやデマンド交通をお得にご利用いただけます。



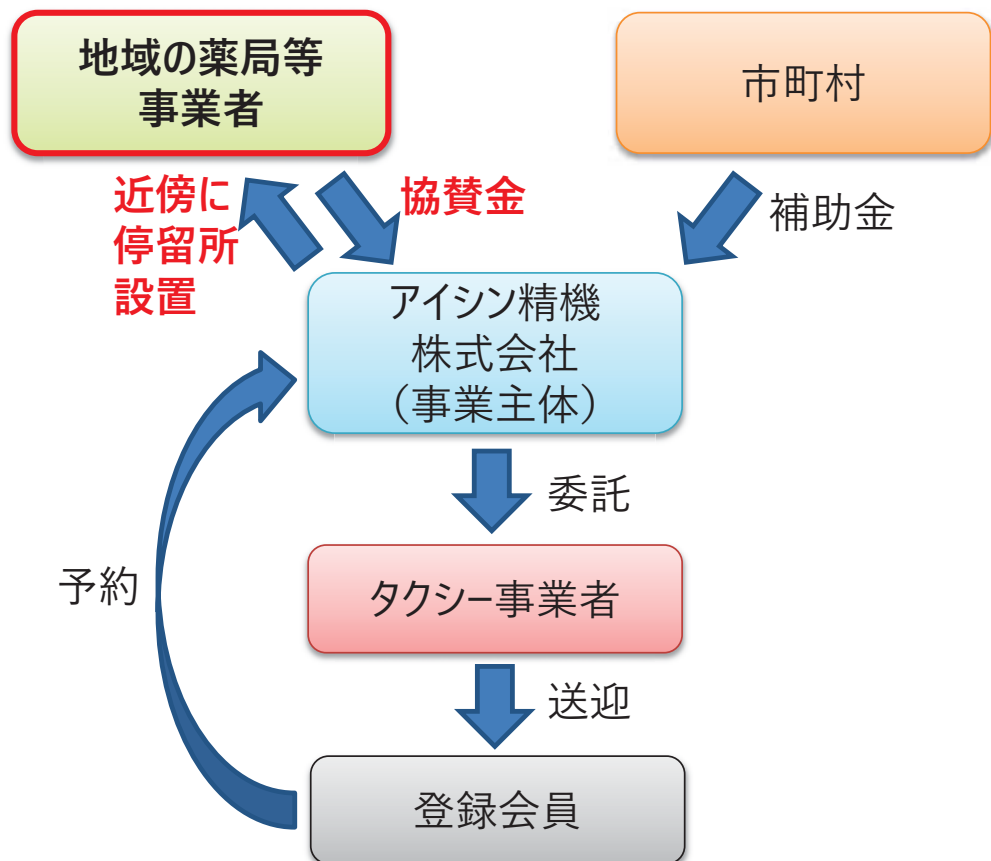
前橋

26

26
出典：前橋市ホームページ

- 高齢者の外出立ち寄りが想定される施設の事業者と連携、協賛金を確保

- 福祉分野と連携し、“こと”づくりとあわせた取り組みを推進



※インタビュー結果をもとに作成

5～10年後の移動手段が心配
一人暮らし高齢者の見守り問題

社協+ディーラー連携

- ①コトづくり：マイカーにない外出機会の創出
(ロングラングラウンドゴルフ大会、買い物ツアーなど)
- ②有償サービス：必要最低限にとどまらず、利用を促進



出典：群馬トヨタホームページ
(<https://www.gtoyota.com/blog/official/4048/>)

調査を通じて見えてきたこと⑩

新しいモビリティの取り組みでコロナ禍を乗り越える



■ ワークションへの展開

伊豆



■ 観光客から居住者へ

京都丹後



※画像はイメージです



* 丹波山崎・大宮町の全域ではありません。

■ リアルタイム混雑予報

川崎



出典：【記者発表資料】観光型MaaS「Izuko」Phase3の詳細について、2020年10月29日

出典：WILLER TRAVELホームページ

出典：EMotホームページ

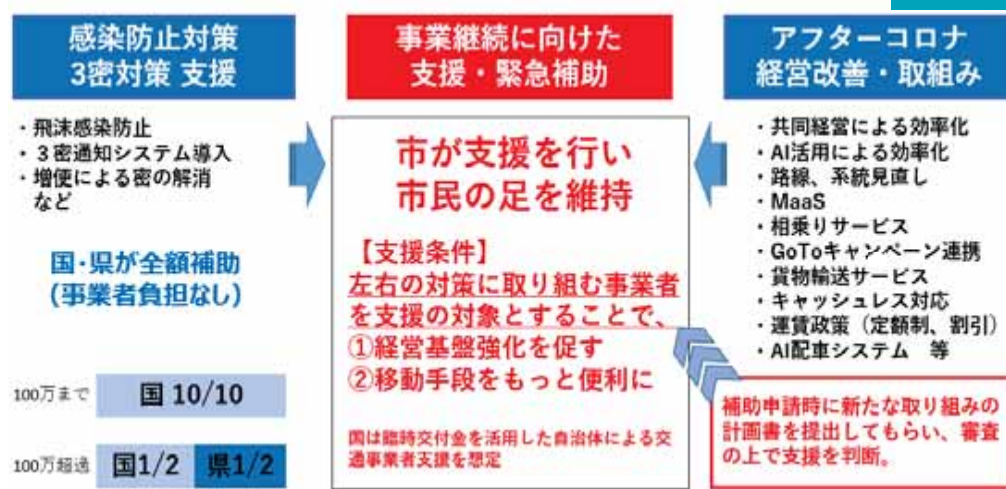
■ 学生主導によるデリバリーサービス展開

会津若松

個人用	業務用	その他(乗用車など)	計	
利用件数(件)	31	5	7	43
売上総額(円)	112	12	67	191
売上原価(円)	216,237	146,000	110,211	472,448
営業利益(円)	27,900	4,000	10,000	41,900

■ 複数事業者の支援と共働へ

前橋



100万まで 国 10/10
100万超過 国 1/2 県 1/2

出典：国土交通省『会津 Samurai MaaS 取組』資料

出典：前橋市提供資料

- ユーザーニーズに対応した柔軟なサービス設計のために、**法制度的対応**が求められる

多様なサービス形態への対応

- 行政界をまたぐ区域運行・自家用有償旅客運送の導入に一定の困難(大田)
- 区域運行には乗合許可事業者が必要(京丹後)
- 会員制タクシーの枠組みが無い(大田)
- 日によって使う車のサイズを柔軟に変えたい(京丹後)
- 区域運行には地域公共交通会議の合意が必要だが合意が得られにくい(川崎、大田)

自動運転

- 道路運送車両法や警察庁所管領域において徐々に法整備が進んでいる(前橋、伊豆)

運転者の資格要件

- 安全性の高い事業用車両は一種免許で運転できないか(伊豆)

柔軟な運賃設定

- ダイナミックプライシングの実施に柔軟性が欠ける(会津若松)
- 利便増進計画の策定による、総括原価方式にとられない柔軟な運賃設定(会津若松)
- タクシーの定額運賃の設定が無い(会津若松、大田)
- タクシーの事前確定運賃の実施は膨大な資料提出が必要(前橋)

バス停への実験車両乗り入れ

- 無償運行のバスは道路交通法上バスとみなされずバス停に停車できない(川崎)

その他

- 地域別・モード別となっている許認可窓口の統一(伊豆、川崎)
- 買い物客への乗車券配付が景品表示法の総付け景品規制の対象となる→解決済み(川崎)

交通事業者間の共同

- 従来制度では運賃プール制ができない(前橋)
- 従来制度では事業者間での事業の調整ができない(前橋)

他にも、課題は山積

課題分類	課題内容
ビジョンの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者、他分野の事業者、行政、住民等が参加する地域経営のビジョンづくりが課題
サービスの構築	<ul style="list-style-type: none"> 地域の状況やユーザーの視点を考慮したサービス構築が課題
運営体制	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズに対応する民間事業者の運営企画力を生かし、既存公共交通との分担と連携を図る運営体制の構築が課題
自治体等の役割	<ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティサービスの導入における協議会、自治体等の役割の確認が必要
データ等の連携	<ul style="list-style-type: none"> 利用者利便の観点から、効率的に連携できるためのデータ等の整備が必要 データ等の連携の方法については、それぞれの地域及び取組によって検討されている
データ活用	<ul style="list-style-type: none"> 活用しやすい形でのデータの取得、共有・管理ルールの透明化が課題
サービスの継続性	<ul style="list-style-type: none"> 継続的なサービス提供のための運営モデルの構築が課題
新サービスの受容性	<ul style="list-style-type: none"> IT機器等の利用に対する抵抗感の払拭とサービス内容への理解促進による利用者の安心の確保が課題

課題分類	課題内容
人財	<ul style="list-style-type: none"> 民間、行政ともに、プロジェクトを牽引し、専門性が高い人財の育成・確保が課題
取組の評価	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な取組みとしての評価が課題
料金・運賃・決済	<ul style="list-style-type: none"> 既存の運賃体系では、柔軟な運賃設定が困難であることが課題
収益配分	<ul style="list-style-type: none"> 運賃プール制や共同経営の具体化が課題
サービスに係る規制・制度等	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験段階と実装段階の各段階における規制・制度による制約等が課題
異業種連携	<ul style="list-style-type: none"> 異業種連携に関しては、連携内容に応じて制度、体制構築、システム設計など多様な課題が存在
実世界の環境改善	<ul style="list-style-type: none"> 新型輸送サービスが最大限機能を発揮できる道路空間確保等の環境整備が課題

- まだ事例収集は完全ではないが、**実例**を多く収集
 - 多くが地域公共交通活性化再生法の基本スキームを先取り
 - 民間事業としての創意・工夫、多様な連携・協働、課題・困難性の深いレベルでの実践が成果を上げつつある
 - 制度（免許、許認可、支援・・・）・ビジネスモデル・技術・連携・人材・データ利活用など多岐にわたる課題も明確に
 - これらは共有すべきヒント・手がかりとなる
 - そして、意欲的挑戦的な事業者・自治体が存在するが多数ではない。どう広げるかが大課題
- 現在、提言に向けて熟議中
 - 公政策 制度・予算・誘導のためのインセンティブ
 - 民間のビジネス展開のあり方
 - 行動変容や社会的受容へ向けたコミュニケーションのあり方
 - 国際発信（課題解決先進国への道のり）

- 地域公共交通の日本モデルの可能性と将来性
 - 21世紀の豊かで安全で公平な地域と暮らしへの貢献
 - 欧米モデルとは異なる道
 - アジアへの展開可能性も
- 運輸総合研究所への期待
 - 可能性を確実なものにするための取り組み／勇気をもって踏み出すためのお手伝い
 - これは、新しいモビリティサービスの実現化方策検討委員会の大きな任務
- 提言・情報共有に向けてのご意見・アイデアを是非

ご清聴、ありがとうございました