

交通商社機能のあり方について

～需要の把握・創出と需給をつなぐ交通商社の役割～

2025/2/25

デジタル庁

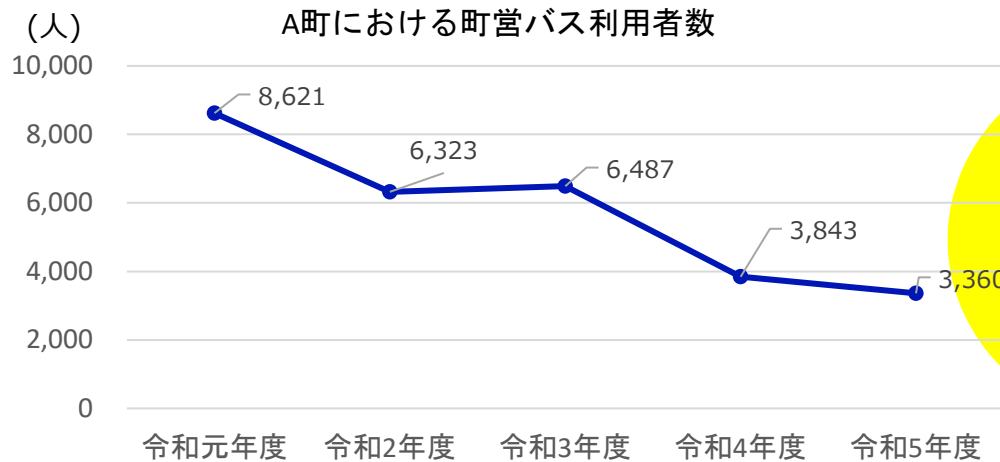
(1) 交通商社が必要とされる背景

必要性検討の背景

- 人口増加期は、移動需要に合わせて交通事業者が各々業態に応じた移動サービスを提供すれば稼働率を確保できたが、人口減少に伴い、特に地方においては、低い乗車率のまま運行するような非効率かつ非採算のサービスが多くみられるようになった
- そのような地域でも、子育て世代が担っている送迎等の顕在化している移動需要や、免許返納後の高齢者の移動など、我慢している潜在的な移動需要が確実に存在する
- 移動需要があるにも関わらず、公共交通の利用者が減少していることを踏まえると、需要側と供給側を一体で考え、つなぐことが必要となっている

供給側

- 路線（町営）バスの利用者は毎年減少し採算性が確保しづらい

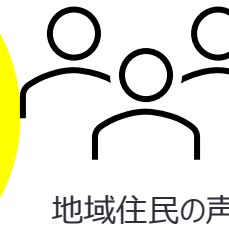


需要側

- 移動需要はあるが利便性から公共交通には不満感がある

• 町営バスの本数も減り利用したくても電車の時間と合わず不便。土日にバスの運行がないので、家族に駅まで送迎を頼んでいる。


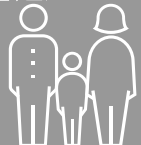

• 通学で使おうとしてもいい時間がない。親も仕事でいないし、じいちゃんばあちゃんも年をとって運転が心配になっている。弟も高校を決めるのに、バス停や駅までどうやって行くとか、学校よりも通えるかどうかで決めないといけない。



両者を
つなぐ必要性

マクロデータから見えるターゲット層

- 免許返納による高齢者の移動手段の欠如や、子供の通学時の自家用車利用率の高さに見る子育て層の送迎負担に加え、地域性によっては観光客の移動手段の確保が課題として見えてきた

ターゲット層	項目	全国平均	中山間過疎地*	地方都市*	郊外都市*
			典型例：A町	典型例：B市	典型例：C市
 免許返納後の高齢者	免許返納する年齢	78.2歳	-		
	78歳以上の人口割合	11.2%	18.9%	13.5%	16.2%
 子育て層 (子供を送迎している親)	子供の通学時の自家用車利用率	8.3%	19.3%	7.8%	1.8%
 観光客	観光入込客数 [※] ÷ 市町村人口	2.3倍	32.4倍	61.3倍	80.6倍

免許返納の平均年齢(78歳)を超える世代が多い地域では高齢者の移動の担い手をどう調整するかが課題

通学時の自家用車利用率が高い地域では、子育て層の送迎負担をどう低減するかが課題

全国平均との乖離が激しく、観光客が多い地域では、住民と観光客双方の需要をどうバランスするかが課題

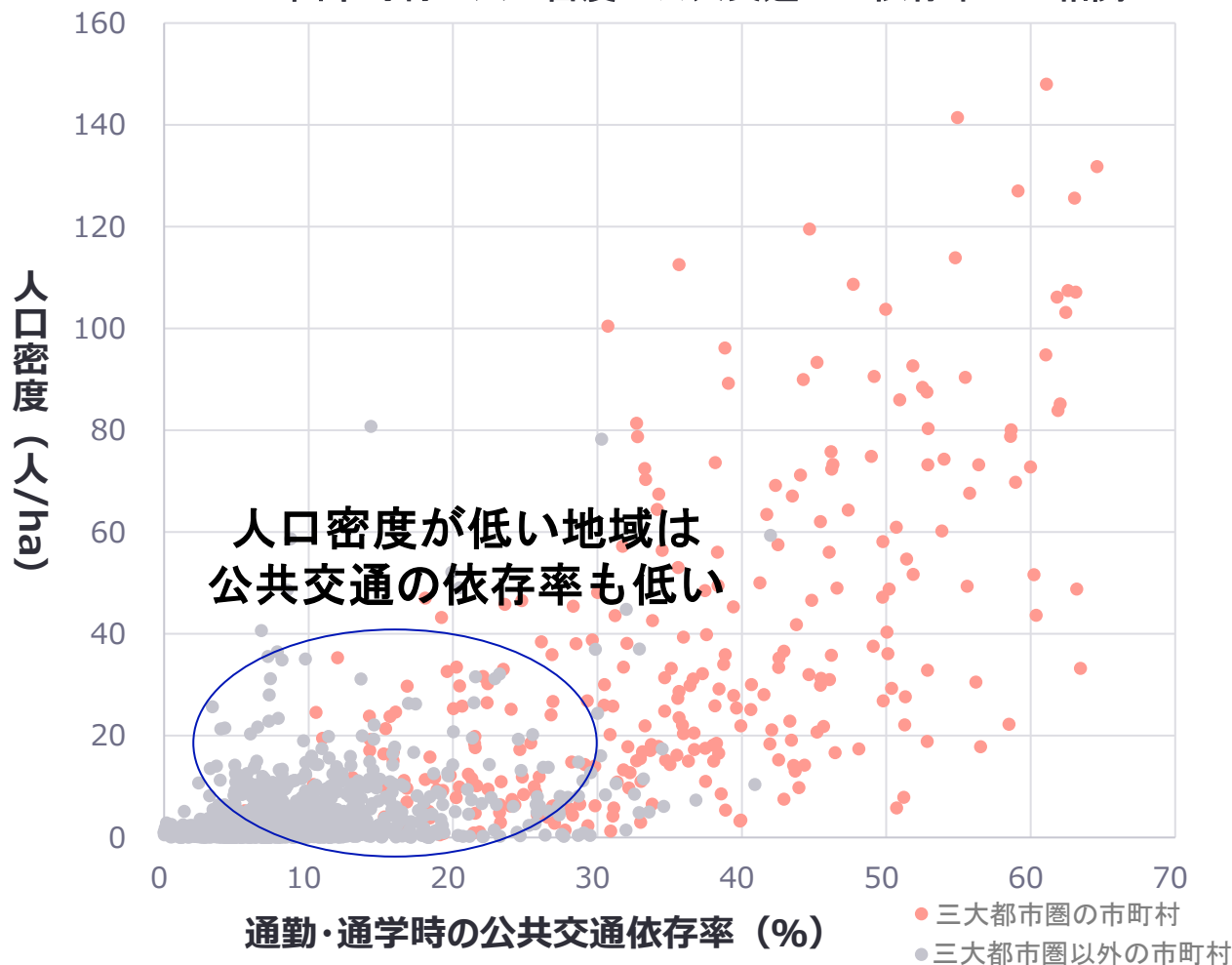
(出所)データ：総務省統計局「令和2年国勢調査」 <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/index.html>
 国土交通省観光庁旅行・観光消費動向調査 https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/shohidoko.html
 警察庁交通局発行 運転免許統計 https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r05/r05_main.pdf
 A町、B市、C市 各市町村の観光統計データ、作成：EY

*定義として通勤・通学時の鉄道・バス分担率及び人口密度から下記定義を導出
 中山間過疎地：人口密度1,108人/㎢未満（国内中核都市の中央値）
 地方都市：人口密度1,108人/㎢以上、通勤・通学時の自動車分担率42.3%超（四大都市平均）
 郊外都市：人口密度1,108人/㎢以上、8,000人/㎢未満、通勤・通学時の自動車分担率42.3%以下
 ※一部観光施設の観光客数は非公表でデータに含まれない

人口密度からみた移動・生活課題を抱える層

- 人口密度が低い地域ほど公共交通（電車/バス）依存率が低く自家用車移動が主流となっている
- こうした地域ほど少子高齢化が早く、運転の担い手不足や負担増加により移動課題は深刻化する

全国市町村の人口密度と公共交通への依存率との相関



公共交通の依存率が低い地域では
運転の担い手不足により移動課題を抱える人々が増加

移動・生活課題を抱える可能性がある層

免許返納後の
高齢者

- 運転免許の返納人口増加
- 免許返納後の移動手段の不足

子育て層

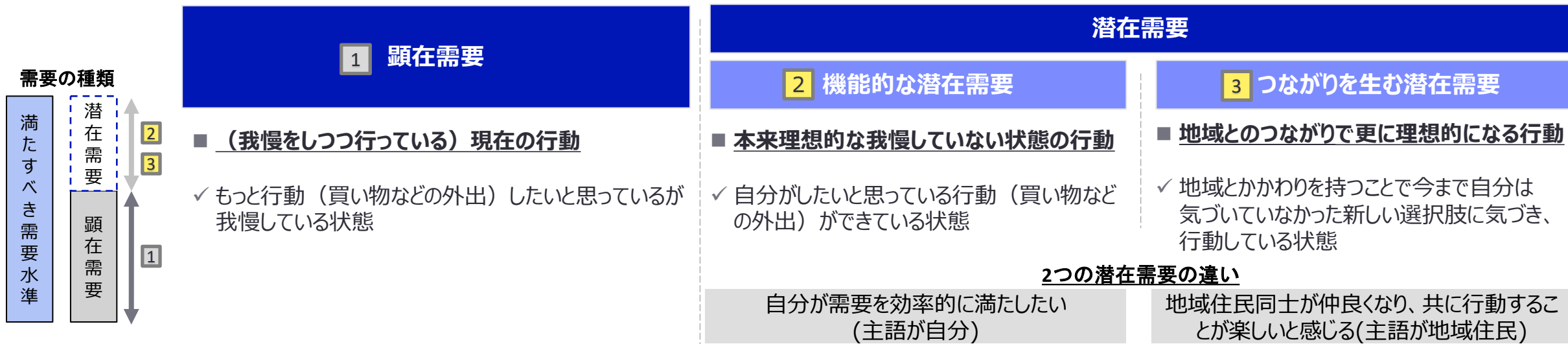
- 子供の通学/放課後教育への送迎
- 免許返納後の高齢の両親の送迎

観光客

- 観光動線をつなぐ移動手段の不足

移動需要を推定する方法の検討

- 定量アンケート、インタビューを通じて、住民がどの程度移動を我慢しているかの潜在需要を特定する
 - 潜在需要を基に重点施策（買物、高齢者の公民館通い等）を特定し、妥当性をワークショップ等で検証する
- 【捉えないといけない需要とは？】



住民が移動に際してどの程度、我慢しているかを特定

住民のワークショップを通して重視すべき需要を特定

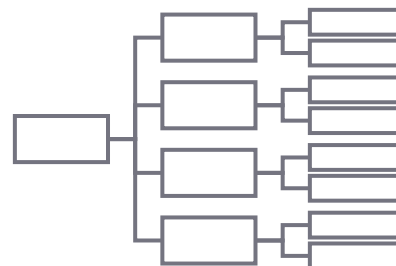
定量アンケート



インタビュー



ロジックツリー



ワークショップ



中山間過疎地における潜在需要

- 中山間過疎地 A町のボリューム層である1,433人を対象にアンケートを実施し、買い物・通院・通勤/通学等の各行動について、希望する移動頻度と実際の移動頻度の差分を計測、その結果分かったことは以下の通り

中山間過疎地(A町)における定量アンケート分析結果

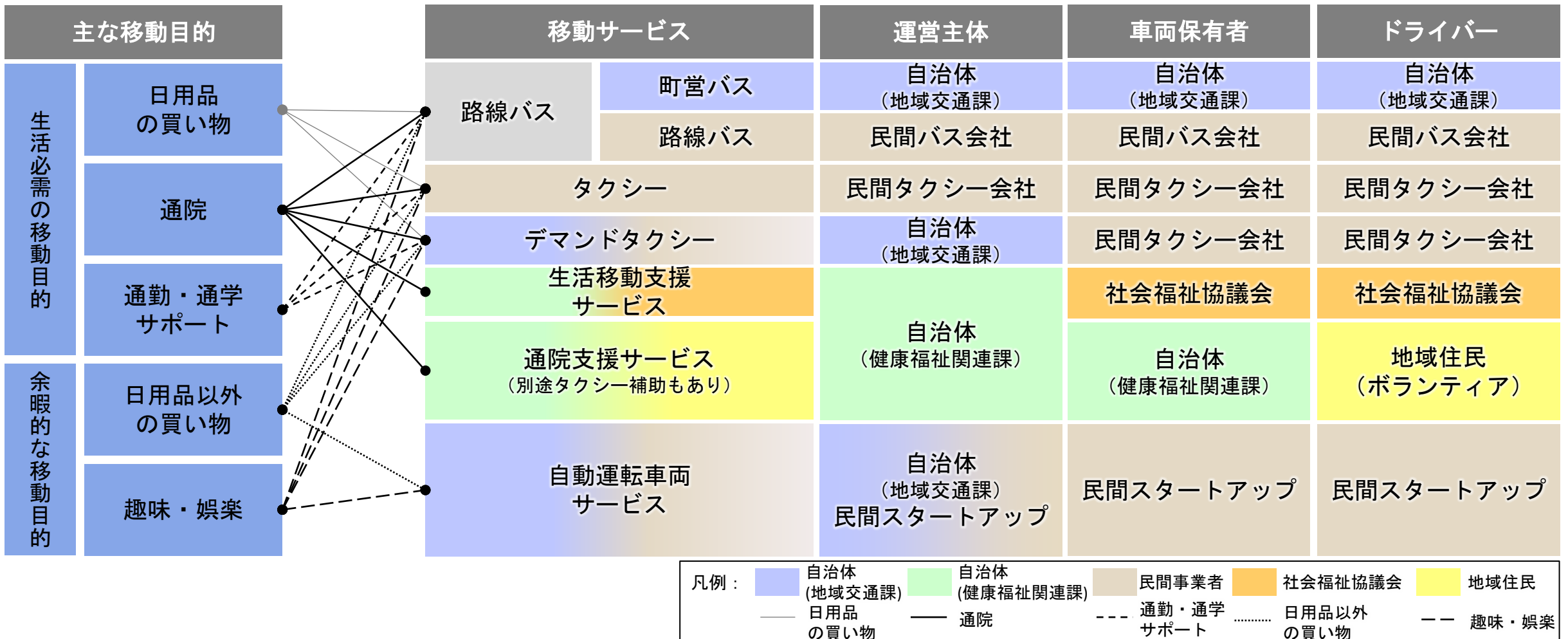
回答者属性			生活必需の移動目的			余暇的な移動目的	
			① 日用品の買い物	② 通院	③ 通勤・通学サポート	④ 日用品以外の買い物	⑤ 趣味・娯楽
年代	家族構成	アンケート回答数(配布数)	希望する移動頻度と実際の移動頻度の差分				
30-40歳代	夫婦+子供	94人(333人)	+17.7% ↑	+0.9% ↑	▲10.0% ↓	+63.9% ↑	+74.3% ↑
50-60歳代	2世帯	124人(307人)	+16.6% ↑	+8.6% ↑	▲7.3% ↓	+39.3% ↑	+68.1% ↑
70-80歳代	2世帯	96人(258人)	+21.6% ↑	+16.3% ↑	▲2.9% ↓	+35.5% ↑	+49.3% ↑
70-80歳代	夫婦のみ	126人(284人)	+11.2% ↑	▲2.9% ↓	▲10.0% ↓	+50.7% ↑	+32.9% ↑
70-80歳代	単身	68人(251人)	+5.5% ↑	+12.3% ↑	▲9.3% ↓	+26.5% ↑	+36.7% ↑

①	②	③	④ ⑤
<ul style="list-style-type: none"> 30代から80代に至るまで万遍なく5%から22%の範囲で「もっと買い物に行きたい」と思っている 	<ul style="list-style-type: none"> 傾向としては一部世帯を除き50歳代以上を中心に「もっと通院したい」と思っている 	<ul style="list-style-type: none"> 自身の通勤や子供のための送迎に関しては他の誰かに任せたいと思っている 	<ul style="list-style-type: none"> 洋服などの買い物や趣味・娯楽に対し26%~75%程度更に行きたいと思っている

中山間過疎地における移動サービスの分散

- 利用目的や想定利用者が重複する移動サービスが複数提供されており、それぞれ運営主体者や車両所有者にばらつきがあり非効率となっている

移動サービスの様々な分散



(2) 交通商社の役割・機能 (案)

交通商社とは（案）

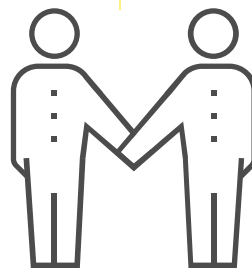
- ばらばらに存在する移動需要と、分散した供給体制を、それぞれ取りまとめて把握しながら両者を最適に繋いでいくことが求められる

供給側の課題

- 公共交通機関の利用者は毎年減少し採算性が確保しづらい
- サービスが分散し、利用者がどれを利用すべきかわかりづらくなっている
- 一貫した体制になっておらず、それぞれの供給サービスを提供する組織が独立しており連携できていない
- 需要がどのくらいあるか把握できていない

両者をつなぐ機能

交通商社



需要側の課題

- 公共交通の利便性が悪い
- 家族に送迎を頼みづらく高齢者向け健康イベントへの参加を諦めている
- 子供の放課後教育を充実させたいが、教室への送迎が遠く、通学頻度を抑えている
- 趣味のお出かけをしたいが送迎に追われて時間が無い

<定義（案）>

交通商社とは、地域における移動需要の創出や集約と、最適な移動サービスの設計を一体的に提案し、関係事業者にその実施を促す主体をいい、併せて、そのために必要となる移動需要の調査や新たな移動需要の企画、移動サービスの効率化に共通に必要なシステムやアプリケーション等の整備を行う。

(参考①) 交通商社の取組について (香川県 三豊市)

- 潜在需要の把握・目的地の創造・町や交通事業者以外との連携により子供たちとシニア層の潜在需要の掘り起こしを実施
 - ・ 三豊市では車内サイネージを利用した事業等により、運行経費を賄える状態へ

人々の移動を生み出す交通商社の役割とは



潜在需要の把握



目的地の創造



異業種連携

シニアサポート“まごころサポート”



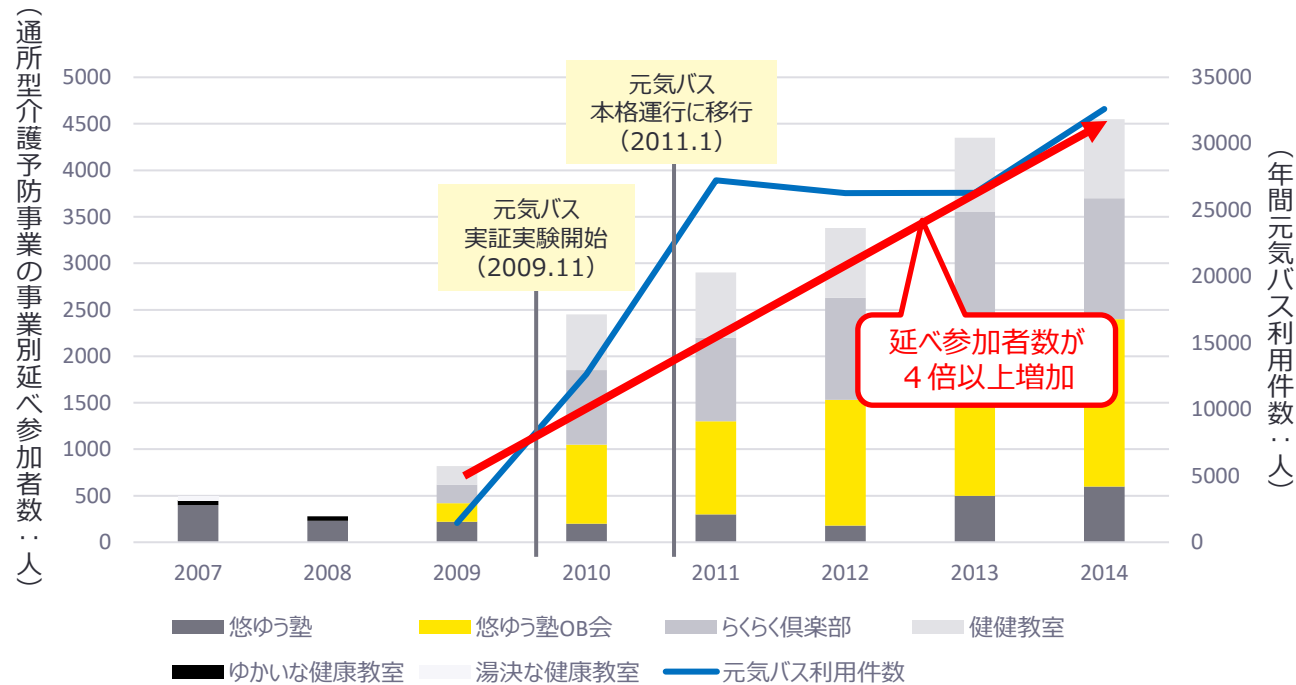
“日常寿命”を伸ばし 普段通りをこれからも

- ・ シニア向け暮らしサポート事業
- ・ 電球交換から相続まで、
どんな困りごとでも解決
- ・ 三豊市全域にてサポート実施

(参考②) 交通商社の取組について (三重県 玉城町)

- 移動手段提供に加え、地域コミュニティと連携して移動目的を創出することで潜在需要の掘り起こしを実現
- 玉城町では①定時定路線型「福祉バス」から「デマンド交通（元気バス）」への移行、②移動目的になり得る介護予防事業のイベント情報等の利用者への提供 によりバス利用者が増加

(三重県玉城町事例) 通所型介護予防事業の事業別延べ参加者数と年間元気バス利用件数の推移



事業名	事業内容
悠ゆう塾	週に1度、町の保健福祉会館で開かれ、保健師が指導する。筋力や柔軟性、バランス感覚の向上など、さまざまな観点から複数の運動を組み合わせ、1クール（4カ月）で総合的な運動機能向上を目指す
悠ゆう塾OB会	悠ゆう塾を卒業した人が機能維持のために通える
らくらく倶楽部	椅子に座ったまま中国健康体操を実施する
健健教室	認知症予防として、体操、レクリエーションを組み合わせた教室を実施する

交通商社の役割について（案）

- 移動需要の創出や需給の調整には、地域住民や交通事業者の協力が必要である為、まずは需要調査で需要量を把握することから始め、段階的に役割を果たしていくことが考えられるのではないか

- 交通商社として取り組むべきステップ

Step1:
需要の定量的な把握



- ✓ 潜在的な需要を、充足を妨げる要因を明確化しつつ、ある程度定量的に把握

地域への需要調査の実施

Step2:
需要創出に向けた積極的働きかけ



- ✓ 高齢者向け健康サービスや放課後教育プログラムの実施を積極的に働きかけ
- ✓ 拡大後の需要を満たすための移動サービスのあり方を設計

地元関係者に
新規事業性をアピール

Step3:
需給調整と移動サービスの効率化促進

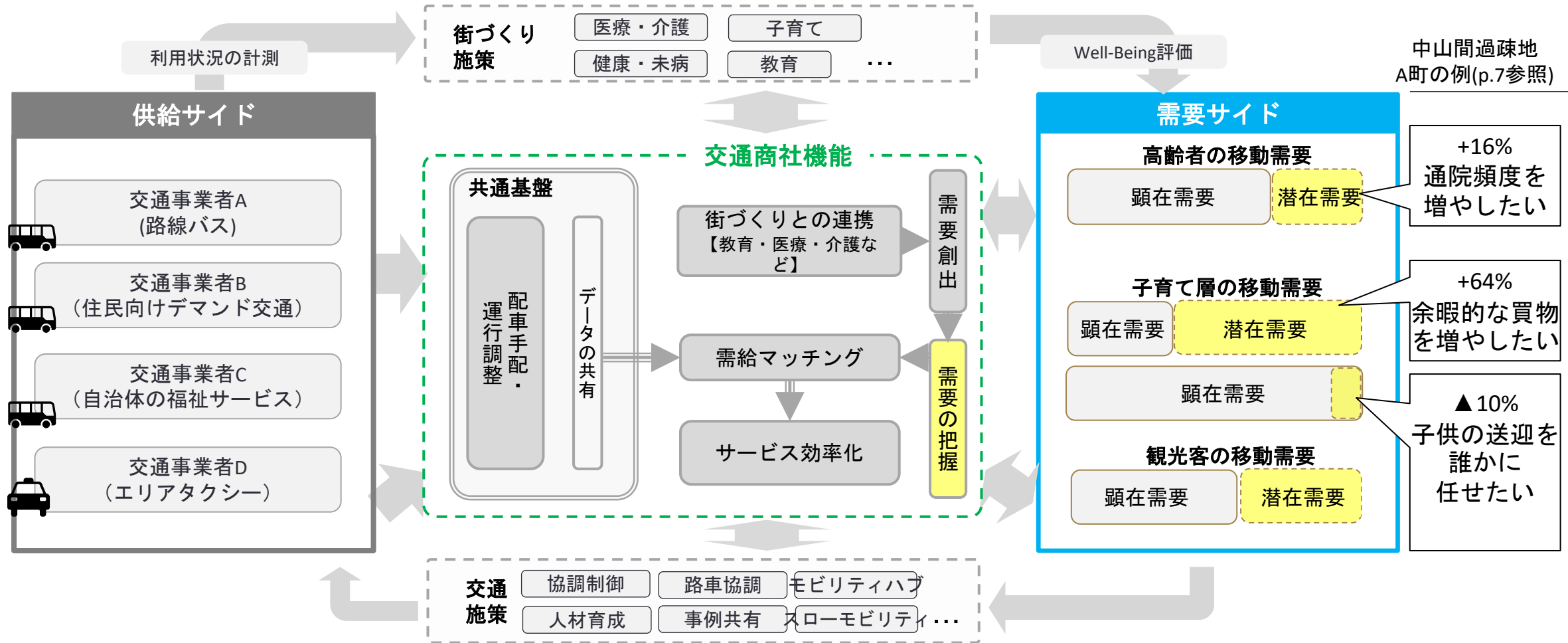


- ✓ デジタルを活用しバラバラに存在する需要を取りまとめ、交通事業者と調整し合わせこむ
- ✓ 分散された移動サービスの効率化を促す

移動サービスの合理化
について関係者間で熟議

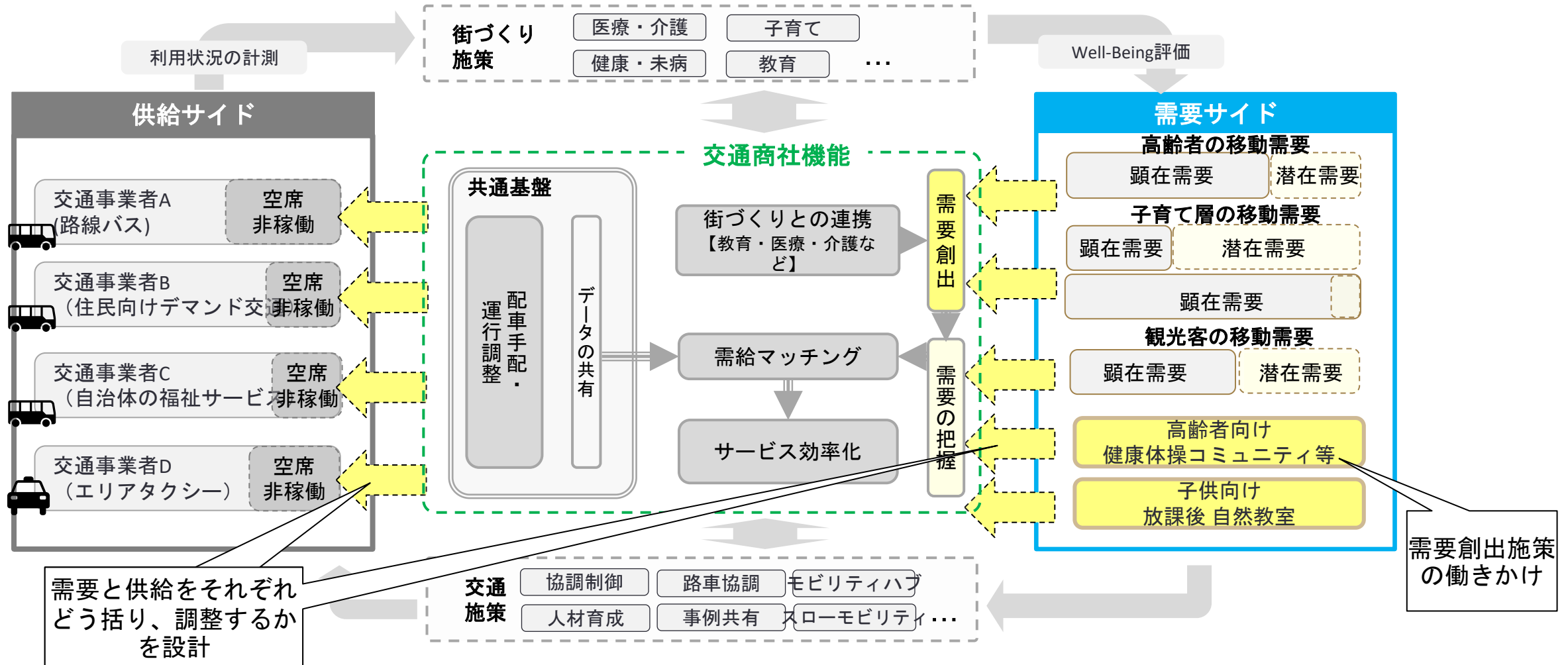
Step1 需要の定量的な把握

- 需要調査により既存の顕在的な移動需要に加え、潜在的な移動需要についても充足を妨げる要因を理解しつつ定量的に把握する



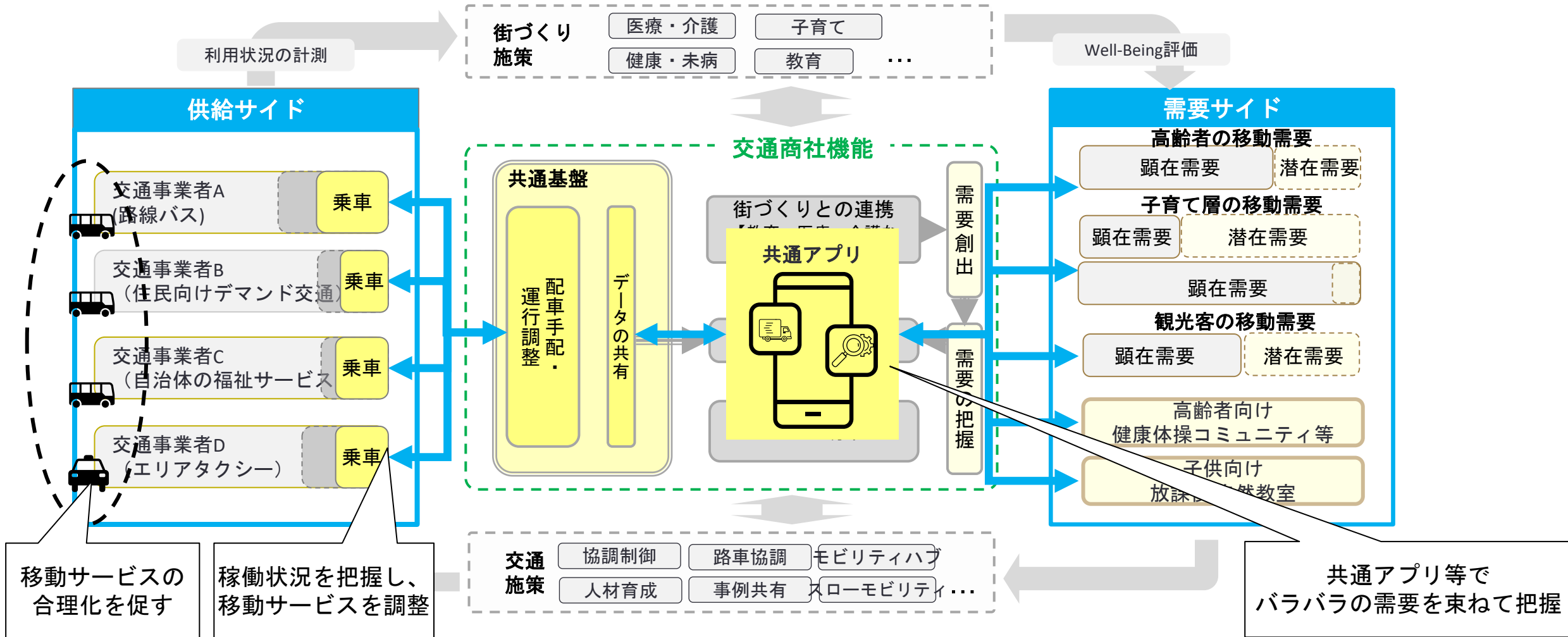
Step2 需要創出に向けた積極的な働きかけ

- 新規の需要創出に向け、地元関係者に施策の実施を積極的に働きかけると共に、拡大後の需要を満たすための移動サービスのあり方を設計する



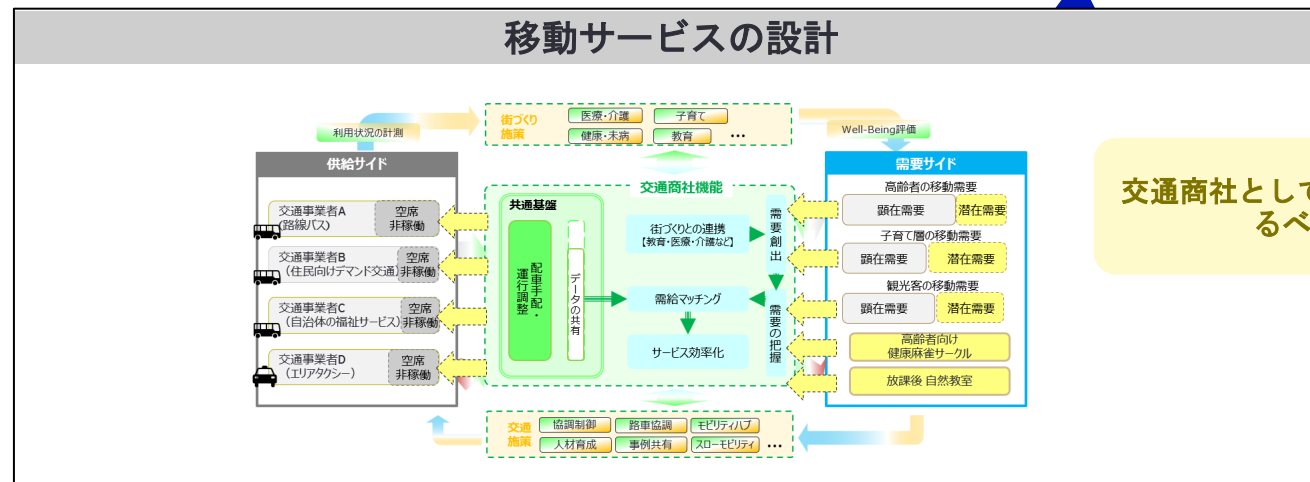
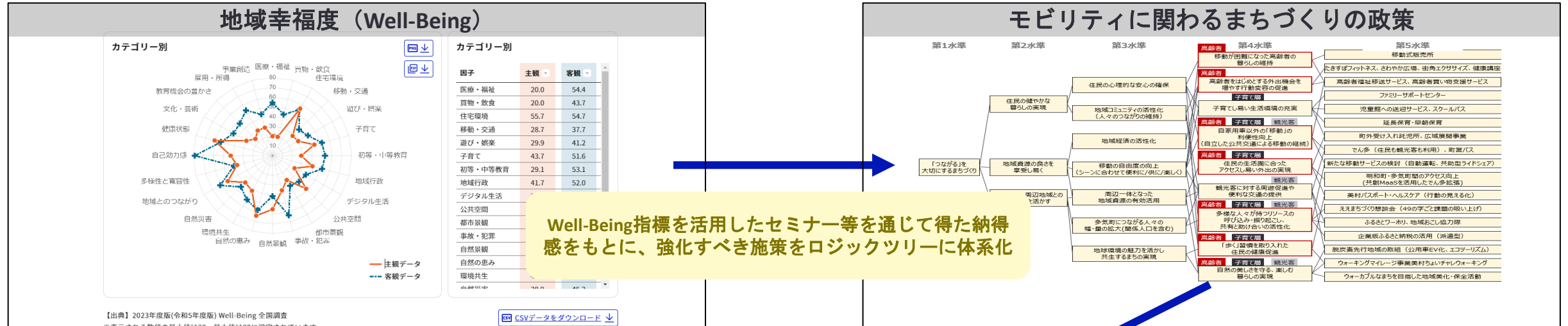
Step3 需給調整と移動サービスの効率化促進

- 共通アプリなどのデジタルを活用し、バラバラに存在する需要と分散している移動サービスを束ねて把握し、総合的に需給を調整すると共に、移動サービスの合理化について関係者間で熟議を促す



Well-Being指標の活用

■ Step2のツールの一つとしてWell-Being指標を活用し、重要な需要と供給を特定したうえで需要創出の施策を検討する事や、交通商社における移動サービスのあり方の設計に生かすことが考えられる

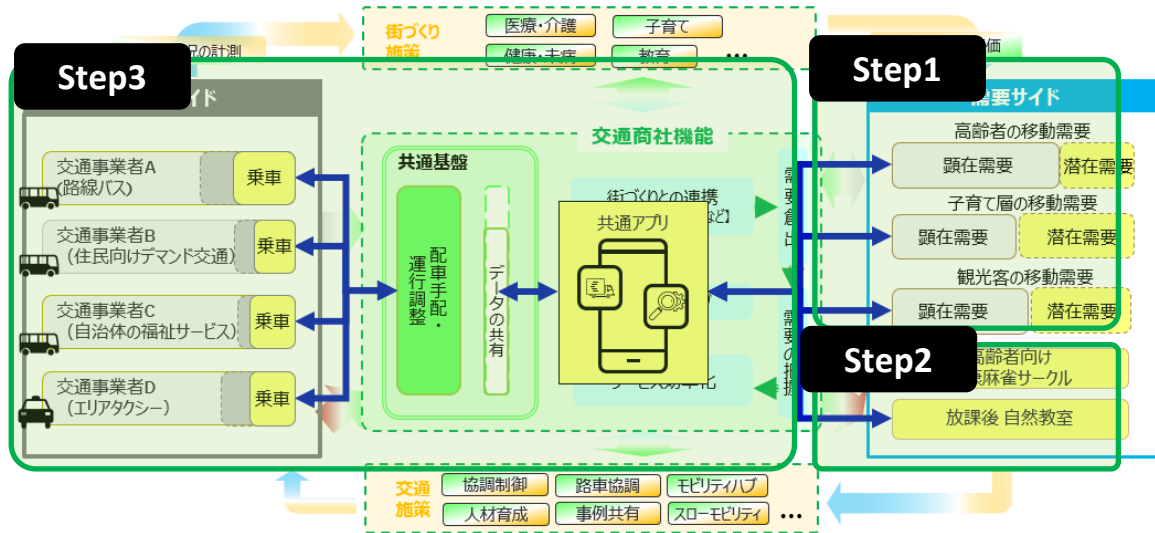


交通商社として、需要と供給をそれぞれどう束ねて捉えるべきか共通アプリの設計にも活用

交通商社の担い手（案）

- 交通商社の担い手は、各ステップで求められる要件・専門性を備えたプレイヤーが適しているのではないか

交通商社の役割のイメージ



交通商社の担い手の要件

求められる専門性やプレイヤーとの関係性

交通商社の担い手の要件	求められる専門性やプレイヤーとの関係性
<p>Step1</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要調査により潜在需要を定量的に把握できること 	<ul style="list-style-type: none"> 潜在需要の所在をあたりづけできる地域に対する理解
<p>Step2</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要創出に向け、子供や高齢者への社会的プログラムの実施を働きかけられること 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体各課の役割の理解、連携を促せる関係性 施策を担う地域関係者に対する理解と働きかける関係性
<p>Step3</p> <ul style="list-style-type: none"> 共通のアプリケーションの設計導入ができ、供給側の再編を促せること 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の使いやすさを実現できるアプリケーションの仕様に対する知見 各交通事業者の地域における役割や立場に対する理解、協議を促せる関係性

デジタル庁
Digital Agency