

令和5年度 公民連携セミナー



ふるさと財団では、地方自治体職員等を対象に、公民連携手法に関する情報提供を目的として、公民連携セミナーを令和5年10月16日から11月15日にかけて、オンライン配信しています。

公民連携の手法が広く各自治体において取られることで、健康・福祉・観光・交通などの様々な分野において公的サービスの質が向上し、住民が利用しやすく満足度の高い公的サービスを継続的に受けることが出来るようになります。

本セミナーでは、第一線で活躍されている専門家や自治体職員を講師に迎え、「公民連携」と「地域公共交通」の2つのテーマで、国の最新動向、学術研究・調査分野における取り組み、自治体の取組事例を下記のカリキュラムのとおり配信しています。ここでは、その内容の一部をご紹介します。

※ 11月15日まで視聴できますので、ぜひ動画もご覧ください。視聴用URLが必要ですので、視聴を希望される方は担当までご連絡ください。

問い合わせ先：開発振興部開発振興課 TEL：03-3263-5758 e-mail：kaihatsu-ka@furusato-zaidan.or.jp

今回ご紹介する取組事例に関する講演資料は、以下のページでご確認いただけます。

<https://pficenter.furusato-ppp.jp/>



講演内容

あいさつ・ふるさと財団について	(一財) 地域総合整備財団 理事長 末宗 徹郎
テーマ 公民連携 公民連携 (PPP/PFI) に係る国の最新の動向	内閣府 民間資金等活用事業推進室 企画官 茨木 誠 氏
テーマ 公民連携 令和4年度公民連携推進調査研究部会 事業報告 ～地域脱炭素実現に向けた公民連携の取組に関する調査・研究～	(一財) 地域総合整備財団 開発振興部公民連携推進室長 水上 順司
テーマ 公民連携 令和4年度地域イノベーション連携研究会 事業報告 ～society5.0の様々な可能性を活用する地域の実現に向けて～	(一財) 地域総合整備財団 開発振興部開発振興課長 岡田 正幸
テーマ 公民連携 スタートアップを地方に呼び込み地域活性につなげる仕組み	愛知県豊橋市 産業部 地域イノベーション推進室 室井 崇広 氏
テーマ 地域公共交通 地域公共交通のり・デザイン	国土交通省 総合政策局 地域交通課長 墳崎 正俊 氏
テーマ 地域公共交通 これからのまちづくりと地域交通のありかた	福島大学 経済経営学類 准教授 吉田 樹 氏 前橋工科大学 学術研究院 特任教授
テーマ 地域公共交通 地域一体となった地域公共交通プロジェクトのつくりかた ～住民参加型移動サービス「ノッカルあさひまち」～	富山県朝日町 町長 笹原 靖直 氏 商工観光課 地域交通係 小谷野 梨 氏

※「地域イノベーション連携 (Local Innovation Partnership : LIP)」とは、当財団が現状では定義されていない新たな公民連携の仕組み・取組について設定した造語であり、一般に普及しているワードではありません。

下記ポータルサイトにおいて公民連携に関する情報発信を行っておりますので、是非ご覧ください。

<https://www.furusato-ppp.jp/>



テーマ 公民連携



公民連携 (PPP/PFI) に係る国の最新の動向

講師 内閣府民間資金等活用事業推進室 企画官 茨木 誠 氏

● PPP/PFI 推進アクションプランの改定

内閣府では、令和4年度からの10年間でPPP/PFI事業の事業規模を30兆円とする目標の達成に向け、事業の質と量、両面の充実をはかるため、令和5年6月に①事業件数10年ターゲットの設定、②新分野の開拓、③手法の進化・多様化を三本柱とするアクションプランの改定を決定しました。

● PPP/PFI 推進の新たな方向性

① 事業件数10年ターゲットの設定

前回の改定で令和4年度からの5年間でコンセッションを中心としたPPP/PFI事業の導入を70件とする目標を設定しましたが、新たに令和4年度からの10年間で575件のターゲットを設定しました。水道・下水道・工業用水では「ウォーター PPP *1」を新たに導入し、多くの自治体で活用されるよう支援していきます。

② 新分野の開拓

社会情勢やニーズの変化に伴い、PFIの活用によるビジネス機会の拡大や、地域活性化が期待できる分野が広がっています。今回新たに、①水力発電と治水・利水の機能を兼ね備

えるハイブリッドダム、②自治体が取得・所有する空き家等を活用したスモールコンセション、③老朽化した自衛隊施設を強靱化するための整備、④道路、⑤港湾、⑥河川、⑦漁港の整備など、今まで活用されなかった分野での活用を推進します。

3 手法の進化・多様化

PFI の推進には地域の多様な主体の参画と連携が欠かせませんが、地元企業がメリットを感じられず、参加しづらいとの声があります。そこで、地域産品の出荷機会の創出や地元雇用の確保などの地方創生につながるよう「ローカル PFI *2」を制定しました。ローカル PFI の事業化の参考にさせていただくため、9 月に内閣府 HP に手引・事例集を公表しています。

● PPP/PFI 推進に資する支援

各省庁において PFI 事業を推進するための支援事業を設けており、情報をとりまとめた HP にアップしています。また、内閣府では PFI を推進する地方公共団体に、専門的知

PPP/PFI推進アクションプランの改定について

◆PPP/PFIは、**公共の施設とサービスに民間の知恵と資金を活用**する手法。

◆社会課題の解決と経済成長を同時に実現し、成長と分配の好循環を生み出すことに貢献するものであり、**新しい資本主義の中核となる新たな官民連携の柱**。

＜PPP/PFIの効果＞ 公共のメリット……財政健全化とインフラや公共サービスの維持向上の両立
民間事業者のメリット……新たな雇用や投資を伴うビジネス機会の拡大
住民のメリット……地域課題を解決し活力ある地域経済社会の実現

開空・伊丹空港コンセッション
石川県野々市市 図書館等複合施設
宮城県 上・工・下水道一体コンセッション

国土交通省資料より引用
野々市市資料より引用
宮城県HPより引用

良質な公共サービスの提供と民間のビジネス機会の創出
にぎわいの創出など、活力ある地域経済社会の実現
事業費削減による財政健全化と水道サービスの維持向上

◆令和4年度からの10年間で30兆円の事業規模目標の達成に向け、**PFIの質と量の両面からの充実を図るため**、以下の柱で、**アクションプランを改定**する。

1. 事業件数10年ターゲットの設定 2. 新分野の開拓 3. PPP/PFI手法の進化・多様化

第19回PFI推進会議資料 (R5.6.2)

◆PPP…Public Private Partnership
◆PFI…Private Finance Initiative

見・ノウハウ・経験からアドバイス等を行う専門家派遣やワンストップ窓口による相談も実施しています。こうした支援を活用いただきながら PPP/PFI 事業を推進していただければと思います。

- *1 コンセッションに準ずる効果が期待でき、自治体の関与を残しつつ事業を進めることができる手法。
- *2 PFI 事業の推進を通じ、地域経済・社会により多くのメリットをもたらすことを志向するコンセプト。

テーマ 地域公共交通



地域公共交通の リ・デザイン

講師 国土交通省総合政策局
地域交通課長
墳崎 正俊 氏

● 地域公共交通政策の流れ

人口減少等による地域公共交通の需要減少を踏まえ、交通事業者任せではなく、各自治体を中心に望ましい交通ネットワークを追求すべく、2007年に地域交通法が制定されています。地域交通法では、自治体による協議会・計画の制度創設等を行ったほか、2014年以降の改正ではまちづくりとの連携強化や、独占禁止法特例法、地域の交通資源を総動員する方針などが定められました。

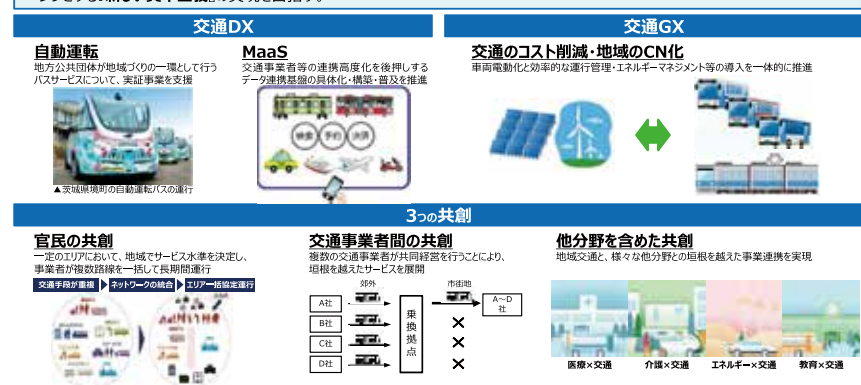
その上で、2023年の地域交通法改正では、「連携・協働（共創）」によって対症療法だけでなく体質改善を進め、地域課題を解決していくことを目指すこととなりました。

● 地域公共交通の「リ・デザイン」について

利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通を目指し、「交通 DX」「交通 GX」「3つの共創」により地域公共交通

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。



の「リ・デザイン」（再構築）を推進しています。

1 交通 DX

地域公共交通の需要の減少や人材不足の課題解決のためにも、自動運転やMaaS、AI オンデマンド乗合交通等、デジタル技術の実装を図ります。

2 交通 GX

交通は大量に燃料を使うものであることから、車両電動化や効率的な運行管理、エネルギーマネジメント等を一体的に

推進していきます。

■3つの共創（官民の共創・交通事業者間の共創・他分野を含めた共創）

「官民の共創」では、自治体と交通事業者が新しい交通ネットワークの実現に向けて連携することを目指すものであり、本年10月には長野県松本市において「エリア一括協定運行事業」が実施されております。また、「交通事業者間の共創」とは、複数の交通事業者が路線再編や共同経営等を通して垣根を超えた効率的なサービスの展開を目指すものです。

「他分野を含めた共創」では、地域公共交通と、医療、介護、教育、スポーツ、農業、商業、環境、エネルギー等、様々な他分野と垣根を越えた事業連携の実現を目指します。

●地域交通法の改正について

地域公共交通の「リ・デザイン」を図るべく、改正法においては「地域の関係者の連携と協働の促進」「ローカル鉄道

の再構築に関する仕組みの創設・拡充」「バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充」等が講じられております。

●今後の展開について

本年9月、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に「地域の公共交通・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）を設立し、地域公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を関係省庁とともに一体的に推進していくこととしています。交通事業者と地域の関係者の共創により交通の維持・活性化に取り組む「共創モデル実証プロジェクト」の追加公募も12月1日まで行っているため、ぜひ活用していただければと思います。



【共創モデル実証プロジェクト URL】

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

テーマ 地域公共交通



これからのまちづくりと 地域交通のありかた

講師 福島大学経済経営学類 准教授
前橋工科大学学術研究院 特任教授
吉田 樹 氏

●移動に関わる課題

自家用車の運転可否による活動機会の格差、移動ニーズの小規模化と多様化、運転手の担い手不足など交通課題は様々ありますが、その解決に唯一解はありません。現在は、移動手段の多様化が求められ、選択肢が多いまちは「住みたいまち」に選ばれることもあります。目の前の交通課題をしっかりと見極め、同時におでかけの目的づくりをすることが必要です。

●地域交通が移動手段として選ばれるために

地域交通が利用者から「選ばれる」ためには、幹線バスなどの「枝の交通」を充実させ「信頼されること」が必要です。

品質と性能を保証する考え方を取り入れた「栃木県足利市」の取組みでは、中心部や市街地では1～2便/時の運行を行うサービスを提供（品質保証）し、郊外部では病院の外来受付時間に合わせたり買い物等を支えるサービスを提供（性能保証）するなど、地域に合わせた戦略的な運行を行っています。こうした「枝の交通」を主体とした再編から8年連続で利用客を伸ばしました。

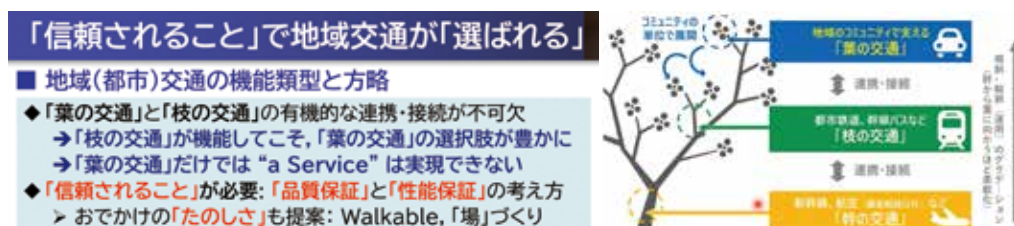
●地域交通とまちづくり

これからの地域交通は、利用者や地域も主体となって交通事業者とともに支えていく必要があります。一緒に議論することで知恵も出てきます。岩手県北上市では、市街地の複雑な運行経路を見直し、全線が百貨店脇の停留所（まちなかターミナル）に停車するよう再編しました。バス利用者は、往路は郵便局や市役所など目的地に近い停留所で降車しますが、復路はまちなかターミナルから多くの方が乗車していました。利用実態に応じた再編を実施し、それぞれの交通拠点に楽しめる目的があれば、利用者の街歩きにつながり、交通政策がまちの活性化に役立つことを示した事例です。

●地域交通政策とリ・デザイン

地域交通政策では、自家用車に頼らない「楽しいおでかけ」の選択肢を増やすことが大切です。一歩ずつ実現に向け近付けていくことが、都市やまちの「格」の向上につながると考えています。

利用者が減少する状況に合わせた縮小均衡ではなく、地域が抱えている課題をどう解決するか、自分のまちをどう楽しくしていくのかという観点から地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン（再構築）」していくことが大切です。



テーマ 地域公共交通

地域一体となった地域公共交通
プロジェクトのつくりかた

講師

富山県朝日町長
笹原 靖直 氏

講師

商工観光課
地域交通係
小谷野 黎 氏あさひまち
富山県朝日町

朝日町は富山県の東端に位置し、北部はヒスイ海岸、南東部には朝日岳、白馬岳を有する自然豊かな町です。北陸街道の泊宿として古くから交通の要衝として発展してきました。

人口 ▶ 10,525人 (R4.10.1)

面積 ▶ 227.41km²<https://www.town.asahi.toyama.jp/index.html>

● あさひまちバスについて

相次ぐ民間路線バスの縮小や廃止が町の課題であったため、公営コミュニティバスとして平成9年より「朝日町公共バス」の運行を開始し、平成24年には、京都大学との官学連携社会実験として「あさひまちバス」が公共バスとは別に運行を開始しました。2年間の社会実験を経て、「朝日町公共バス」と「あさひまちバス」が統合し、現在の「あさひまちバス」が誕生しています。

64カ月連続で一日あたりの利用者数が対前年同月比を上回り、令和元年に国土交通大臣表彰を受賞しています。

● あさひまちバスの特長

3台の車両で9路線を平日運行しています。

特長として、朝日町内だけでなく、近隣の市町にも乗り入れていることや、路線上の安全な場所であればどこでも乗降可能であり、利便性の高さが利用者増加に繋がっています。また、毎年ダイヤを見直し、地区のニーズに基づいた路線再編とすることで、「分かりやすく使いやすい」バスを目指しています。

他にも、運行状況をリアルタイムに把握できる「バスロケーションシステム」や、町内高校生が自ら利用促進策を考える「モビリティ・マネジメント」等にも取り組み、どなたでも利用しやすいバスを目指し運営しています。

● 朝日町の移動課題とノッカルあさひまちについて

町内の移動手段として「あさひまちバス」の他、自家用車、タクシーがありましたが、多様化する移動ニーズにどのように対応していくのが課題でした。

それを解決するシステムとして「ノッカルあさひまち」を作り上げました。公共交通以外にも、町民の自家用車を輸送資源と捉え、また、町民の「お互い様」の助け合う精神を尊重することを基に、外出のついでに同方向へ向かいたい人を乗せていくシステムです。

朝日町の地域交通

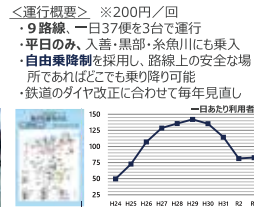
P.3

① あさひまちバス



小型バス1台、ハイエース2台

町内全地区を網羅するコミュニティバス

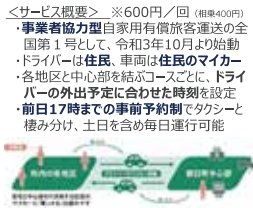


② ノッカルあさひまち



住民マイカー+専用車両

住民の共助が支える新しい公共交通

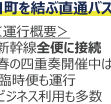


③ あさひまちエクスプレス



北陸新幹線駅と朝日町を結ぶ直通バス

北陸新幹線駅と朝日町を結ぶ直通バス



④ 黒東タクシー



自由度はNo.1、町内唯一の交通事業者



⑤ あいの風とやま鉄道



富山県民の生活路線



● ノッカルあさひまちの特長と効用について

ノッカルあさひまちの最大の特徴は町、交通事業者、そして町民など町全体で協力して作りあげていく仕組みという点です。地元との共存を超えた共創関係を築き上げ、目的地となる町内施設とも連携し、「ノッカルあさひまちであの施設に行きたい」と思えるような取り組みを進めることで、お互いへのリスペクトにつながります。

また、利用目的として、意外にもお風呂やプール、カフェ等で楽しむために利用される方が多く、移動の選択肢が拡充されたことで、生活を楽しむためのお出かけが活発になるなど、利用者の生活の質を高めるニーズが生まれました。ドライバーとしても、無理なく地域貢献できるため、やりがいを感じつつ続けていただいています。

● 朝日町のこれから

交通インフラの維持には、地域の方々が自分事として関わっていただくことが必要不可欠です。自分事として捉えていただいたからこそノッカルあさひまちは続けられています。

ノッカルあさひまちで育んだ「自分事」「お互い様」の気持ちを多分野にも波及させ、「みんなでつくる朝日町」を目指していきます。