

第5章 阻害要因及び振興方策

1. 阻害要因

地域循環共生圏の実現に向けて、新しい商品・サービスの開発に取り組む事業主体は、様々な課題に直面する。既にその一部を乗り越えた主体も存在するが、そうした主体でも、現在も事業化に向けた複数の阻害要因に直面している。また、今後多くの地域で循環共生圏が形成される過程でも、多くの主体が同様の阻害要因に直面する。ここでは、事業主体が直面する代表的な阻害要因を取り纏めるとともに、阻害要因克服にあたって想定される政府による支援策について検討する。

大項目	中項目	小項目
(1) 規制・制度	(1-1) 業法が新しい商品・サービスに対応できない	(a) 禁止されている事項が多い (b) ルール・ガイドラインが未整備
	(1-2) 事業を手掛けることに対する障壁が高い	(a) 複数事業に跨る事業認可を得るためのハードルが高い (b) 個人が「サービス提供者」になることのハードルが高い (c) 資源利用のための認証条件が厳しい
	(1-3) 政府・自治体対応の負荷が大きい	(a) 個別自治体対応の負荷が大きい (b) 省庁別対応の負荷が大きい
	(1-4) 行政資金を活用しにくい	(a) マルチタスクの用途に使えない (b) 補助・入札制度が既存品有利
(2) リソース	(2-1) 新サービス向けのリスクマネーを調達できない	
	(2-2) 情報発信の場が無い	
	(2-3) 体力が無いので専門家を抱えられない	
	(2-4) 共有・継承のための活動に手が回らない	
(3) 合意形成	(3-1) 旗振り役がいらない	
	(3-2) 認識が一致しない	(a) 長期的に目指すこと・指標が明確になっていない (b) 利害認識が合致しない
	(3-3) 認知/スキルが不足している	(a) 新しいモノに対する認知が足りない (b) ITリテラシーが不足している

図 27 阻害要因と支援策：全体像

前述の項目の具体的な内容を記述する。なお、表中の「詳細」で記述している内容は、様々な取り組みを実施しようとしている事業者の見解である。主要なものについては、現在の規制の状況等と併せて、後段で紹介する。

表 3 阻害要因：詳細

大分類	中分類	小分類	詳細
(1) 規制・制度	(1-1) 業法が新しい商品・サービスに対応できない	(a) 禁止されている事項が多い	[2_ タクシー相乗りに関する規制] タクシー事業では「相乗り」が許可されていない。 ※現在、規制緩和の検討が進められている（後述） EV シェアサービスに対するニーズの中で最も大きいもののひとつと言われる「車の乗り捨て」は、通称「車庫法（自動車の保管場所の確保等に関する法律）」により、車両の保管場所を使用の本拠の位置から 2 キロメートル以内に設置することが求められているため、実現のハードルが高い。 [1-1_ 自家用有償（うち公共交通空白地有償運送）における制約] NPO が「公共交通空白地有償運送」の認定を受けてデマンド交通を手掛けているが、①「地域公共交通会議」で“空白地”として認定された地区以外への乗り入れができない、②“空白地”の住民または親族であり、かつ、利用者として登録した人物しか利用できない、③本事業としての活動の中ではモノを運搬して対価を得ることができない、などが規制がある。毎朝のドライバー点呼など、一般のタクシー事業者に求められる業務も義務づけられており、NPO が運営するには負担が大きい。 ※現在、規制緩和の検討が進められている（後述）
		(b) ルール・ガイドラインが未整備	マルチタスクやシェアを伴うサービスでは、事故などが発生した場合の責任の所在が不明瞭になるケースがある。このリスクのために実施に踏み切れない。 [4_ データ利用の心理的障壁] 移動や購買に関するデータは世の中に存在するが、プライバシー保護を求める消費者から、データの活用についての理解を得られない。
		(1-2) 事業を手掛けることに対する障壁が高い	(a) 複数事業に跨る事業認可を得るためのハードルが高い
		(b) 個人が「サービス提供者」になることのハードルが高い	[1-1_ 自家用車の商業利用に関する規制] 自家用車を商業サービスで利用することができない。 ※地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送」の認定を受ければ自家用車を用いることができる。また、更なる規制緩和の検討が進められている（後述） NPO に属する個人が運転を担う、といった場合に、自家用車向けの保険で賄う必要がある、免許の取得・更新が発生する、といった負担が生じる。
		(c) 資源利用のための認証条件が厳しい	水利権の獲得や保安林制度で指定されている地域での再生可能エネルギー利用にあたっては、長期間に渡る調査や各種文書の準備などの負担が発生する。

大分類	中分類	小分類	詳細
	(1-3) 政府・自治体対応の負荷が大きい	(a) 個別自治体対応の負荷が大きい	計画策定段階で負荷が大きかったのは県の機関との協議。事業を横展開しようとする、同じ負荷が都道府県ごとに発生する。 自治体単位の個別申請が必要であることが、多くの地域に展開する際の障壁となる。 地域によって条例が異なり、都度勉強する手間がかかる。また、会社を各地で立ち上げるも、各種手続きが発生しその分リソースが必要となる。
		(b) 省庁別対応の負荷が大きい	中山間地域では、どの省庁・分野のテーマも同じ人・組織が対応する。そうした人・組織が各省庁から同じような手続きを求められる。負荷が大きい。
	(1-4) 行政資金を活用しにくい	(a) マルチタスクの用途に使えない	自治体に財源があっても用途が限られて使えない場合がある。例えば医療用の財源は医療施設にしか使えず、車両向けに活用できない。 各種補助金や自治体資金の用途制約により、ニーズに答えることが難しい。
		(b) 補助・入札制度が既存品有利	入札で「実績」が求められるが、立ち上げ直後の商品・サービスには実績が無いので導入が進まない。公的機関の入札の際に使用する「仕様書雛形」が存在しているので、担当者は簡単に変更できない。 役所は公平性を保つために全国的にコンペを行い、その結果他地域企業が採用されたりする。運送も無駄になるうえ、地域にお金が落ちない。
(2) リソース	(2-1) 新サービス向けのリスクマネーを調達できない	-	取り組み初期の資金調達のハードルが高い。事業性の低さから銀行から融資を受けるのにも苦労する。 アプリケーションを1件開発するのにも数百万円から数億円のコストが掛かる。横展開が見えていないアプリケーションに対しては開発投資を行いにくい。 バイオマスについては、収益性は見通せているが、初期投資資金が無い。地元金融機関に相談しているが、現段階では前に進んでいない。
		-	限られた予算制約の中で効果的な広報活動を行う資金もノウハウも無い。 地域の主体は情報発信の場を欠くことが多い。良い技術を持っていても、他者に知られる機会が少ないのでパートナーを得られず事業化に繋がりにくかったり、事業機会を逸していたりする。
		-	様々な規制・制度の変化が激しいが、自治体が自前で専門家を保有できる訳ではないので、変化の影響を解釈できず、事業化の際の障壁となる。 色々なアドバイザー制度があるが、誰に選定するかは難しい。専門ではあっても、地域のボランティア的な取り組みに対して合わせられるかは分からない。アドバイザーをリストにプールする余裕はない。 地域で定めた計画や事業を実現してゆくには、「専門性を持つ人材」が「専従」することが望ましいが、適任者が見つからない。
	(2-4) 共有・継承のための活動に手が回らない	-	各地域のノウハウがそれぞれの地域内では蓄積されているものの、目に見える形で共有されていない。予算が十分でない、目に見える形にするための活動を実施できない。 地域で中心となってきている人が高齢化。10年たてば10歳年をとっている。今までの取組を次世代に繋げることが課題だと感じている。しかし、地域の主体はリソース不足に悩むものが多く、ノウハウを文章にして見える化したり、マニュアル化したりする余裕を欠くことが多い。

大分類	中分類	小分類	詳細
(3) 合意形成	(3-1) 旗振り役がない	-	地元のステークホルダーとの合意形成を求められるが、自治体で旗振りする人がいないことも、その進捗を滞らせる理由のひとつ。
	(3-2) 認識が一致しない	(a) 長期的に目指すこと・指標が明確になっていない	交通事業で黒字化するのか他事業で黒字化すれば良いのか、事業が赤字でもサービス水準が向上すれば良いのか、不明瞭なので打ち手が決まらない。
		(b) 利害認識が合致しない	マルチタスクやオンデマンドを進める際の事業者の理解が不足する。関係者の巻き込みや合意形成に大きな負荷がかかる。
	(3-3) 認知/スキルが不足している	(a) 新しいモノに対する認知が足りない	モビリティシェアサービスで、EV とガソリン車の両方が選択肢にある際、一般消費者は EV の航続距離や故障時対応方法を知らないために利用に不安を持ち、ガソリン車を選ぶことが多い。
		(b) IT リテラシーが不足している	アプリを利用するほうが業務効率が高いが、困っている地域には高齢者が多く、高齢者はスマートフォンアプリを使いこなせない。

規制に関連する阻害要因の概況（2020年2月末時点）や、そうした阻害要因が存在する中でも取り組みを推進する工夫、規制に関する今後の見通しなどを以下に記述する。

(1) 需給のバンドル化に関する制約

需給のバンドル化とは、人流と人流、物流と物流など、人同士・物同士の様々な移動需要を束ねることで、利用者（需要）・事業者（供給）の双方にとって効率的な運行を実現するものを指す。移動需要を束ねることによるドライバー不足の緩和や、無駄な配車を減らすことによる事業者の収益性向上が期待される。例として、相乗りタクシーや自家用自動車での相乗り、同業者同士の共同輸送が挙げられる。

解決に貢献する地域課題	現状の制度・規制および事業化の工夫
<p>人手不足の緩和 交通移動に係る移動ニーズ（需要）と配車（供給）をまとめることで、ドライバー不足を補うことができる</p> <p>事業者の収益性向上 無駄な配車（供給）をなくすことで、事業者の事業採算性を保つことができる</p>	<p>タクシー車両や自家用自動車での相乗り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー車両を用いて乗合事業を行うためには、地域公共交通会議における関係者合意を経たうえで、国の許可を受ける必要 ・他人同士が1台のタクシーで一緒に乗車して運賃を支払う「相乗りタクシー」はこれまで認められなかったが、全国での解禁に向けて検討が進められている ・自家用自動車の相乗りは、交通空白地域において市町村やNPOが実施する自家用有償旅客運送事業に限定されており、地域公共交通会議等における関係者合意を経たうえで、国の登録を受ける必要 <p>事業化の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーは、利便性が高く効率的な輸送手段として、全国500を超える市町村で導入されている。特に昨今は、AIを利用して効率的な運行ルートを決めるAIオンデマンド交通の仕組みを開発する事業者が増加しており、全国での一層の普及が望まれる。また、自家用有償旅客運送事業は、地方部における公共交通の代替輸送手段として、全国400を超える市町村で導入されている。 ・市町村等が中心になって、既存の公共交通サービスを改善するとともに、これらを含む地域の輸送資源を必要に応じて総動員する取組を推進するための枠組みの強化や新たな事業メニューを盛り込んだ「地域公共交通活性化・再生法」等の改正法案が国会提出されており、同法の「地域公共交通計画」が全国で策定され、地域主導の取組が進むことが望まれる。 ・また、同法案では、自家用有償旅客運送事業について、観光利用を主目的とするものを可能とするなどの要件緩和が図られることされており、一層の活用が見込まれる。 ・「MaaS（Mobility as a Service）」は、既存の公共交通サービスのみならず、AIオンデマンド交通やグリーンモービリティ等の新たな交通サービスを取り込みながら、マルチモーダルサービスをワンストップで利用者に提供するものであり、地方部や観光地など、地域の実情に合わせた取組の拡大が望まれる。
前提条件・留意事項	
<p>事業者同士の合意形成 事業者同士における役割分担やサービスモデルの具体化が必要である。また、相乗り等新たな交通サービスを行う際は地域交通事業者とのすり合わせも求められる</p> <p>責任所在の明確化 複数主体で運行を共にするため、サービス化にあたっては責任の所在を予めすり合わせておく必要がある</p> <p>運行の安全性担保 保険サービスを適用することや、ガイドラインの整備も有効である</p>	<p>同業者同士の共同輸送</p> <p>規制は存在しないが、役割分担の明確化など、事業者同士での合意形成が必要となる。</p> <p>事業化の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省により、物流総合効率化法が整備されている。2事業者が連携した物流効率化の取組を支援する制度で、認定を受ければ、税制特例や運行経費等の一部補助等といった支援を受けることができる。 ・物流分野における人手不足等を踏まえ、生産性の向上に向けて、物流事業者同士の横の連携に加え、複数荷主の共同輸送など、荷主も含めた縦の連携が進むことが期待されており、物流総合効率化法の活用が見込まれる。

図 28 需給のバンドル化に関する概況

- タクシー車両や自家用自動車での相乗り
 - タクシー車両を用いて乗合事業を行うためには、地域公共交通会議における関係者合意を経たうえで、国の許可を受ける必要がある。他人同士が1台のタクシーで一緒に乗車して運賃を支払う「相乗りタクシー」はこれまで認められなかったが、全国での解禁に向けて検討が進められている。
 - また、自家用自動車の相乗りは、交通空白地域において市町村やNPOが実施する自家用有償旅客運送事業に限定されており、地域公共交通会議等における関係者合意を経たうえで、国の登録を受ける必要がある。
 - デマンド型乗合タクシーは、利便性が高く効率的な輸送手段として、全国500を超える市町村で導入されている。特に昨今は、AIを利用して効率的な運行ルートを決めるAIオンデマンド交通の仕組みを開発する事業者が増加しており、全国での一層の普及が望まれる。また、自家用有償旅客運送事業は、地方部における公共交通の代替輸送手段として、全国400を超える市町村で導入されている。

- 市町村等が中心になって、既存の公共交通サービスを改善するとともに、これらを含む地域の輸送資源を必要に応じて総動員する取組を推進するための枠組みの強化や新たな事業メニューを盛り込んだ「地域公共交通活性化・再生法」等の改正法案が国会提出されており、同法の「地域公共交通計画」が全国で策定され、地域主導の取組が進むことが望まれる。
 - また、同法案では、自家用有償旅客運送事業について、観光利用を主目的とするものを可能とするなどの要件緩和が図られることとされており、一層の活用が見込まれる。
 - 「MaaS (Mobility as a Service)」は、既存の公共交通サービスのみならず、AI オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ等の新たな交通サービスを取り込みながら、マルチモーダルなサービスをワンストップで利用者に提供するものであり、地方部や観光地など、地域の実情に合わせた取組の拡大が望まれる。
- 同業者同士の共同輸送
 - 同業者同士の共同輸送に関する規制はないものの、役割分担の明確化など、事業者同士での合意形成が必要となる。
 - 国土交通省により、物流総合効率化法が整備されている。2事業者が連携した物流効率化の取り組みを支援する制度で、認定を受ければ税制特例や運行経費等の一部補助等といった支援を受けることができる。
 - 物流分野における人手不足等を踏まえ、生産性の向上に向けて、物流事業者同士の横の連携に加え、複数荷主の共同配送など、荷主も含めた縦の連携が進むことが期待されており、物流総合効率化法の活用が見込まれる。

(2) マルチタスク化に関する規制

マルチタスク化とは、1つのモノや拠点が1つの役割を担うのではなく、複数の役割を担うようにするものを指す。例えば、1台のモビリティを複数用途・複数の異業種事業者で使用し、モビリティの稼働率を最大化することや、1つの拠点で複数のサービスを提供する「拠点の多機能化」等が挙げられる。複数の役割を兼ねることによる人手不足の緩和や、遊休車両・遊休スペースの有効活用による事業者の収益性向上が期待される。例として、貨物と人を共同輸送する貨客混載などが挙げられる。

現行法では、車両の登録が用途別（トラック／バス／乗用車）となっており、汎用車両の登録区分がない。また、運転免許が貨物（貨物運送従事者資格）と旅客（第二種運転免許）で分かれているため、貨客混載を行うには双方の免許が必要となる。さらに、事業許可も貨物と旅客で分かれており、貨客混載には、原則として両方の許可を取得する必要がある。

貨客混載などのマルチタスク化に関して、地域の生活交通の生産性向上と人手不足下における物流の維持確保の両方を実現する有効な手段として、今後過疎地域を中心に、既存のバス車両の改修等による実施が期待される。また、貨客混載に必要な手続をワンストップで行えるようにする「地域公共交通活性化・再生法」等の改正法案が国会提出されており、地域主導の取組が進むことが望まれる。

解決に貢献する地域課題	現状の制度・規制および事業化の工夫
<p>人手不足の緩和 一人のドライバーや一台の車両、一つの拠点が複数の役割を担うことで、ドライバー等サービスの提供者側の人手不足を補うことができる</p> <p>事業者の収益性向上 遊休車両・遊休スペースを有効活用し、他事業に活用し利益を得ることで、事業者の収益向上に繋がる</p>	<p>用途別の登録区分</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行法では、車両の登録が用途別（トラック／バス／乗用車）となっており、汎用車両の登録区分がない。 また、運転免許が貨物（貨物運送従事者資格）と旅客（第二種運転免許）で分かれているため、貨客混載を行うには双方の免許が必要となる。さらに、事業許可も貨物と旅客で分かれており、貨客混載には、原則として両方の許可を取得する必要がある。（※） <p>（※）</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗合バスによる貨客混載は、全国的に事業実施が認められている。但し、350kg以上の荷物を運ぶ場合は、旅客運送事業の許可に加えて、貨物自動車運送事業の許可を取得する必要がある 貸切バス・タクシー・トラックによる貨客混載については、過疎地域に限って事業実施が認められている。また、乗合バスと同様、旅客運送事業の許可に加えて、貨物運送の事業許可を取得する必要がある 自家用自備旅客運送による貨客混載については、過疎地域に限って、また、350kg未満の荷物を運ぶ場合に限り事業実施が可能である。また、自家用自動車専用運送（道路運送法第78条第3号）の許可を取得する必要がある <p>事業化の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の生活交通の生産性向上と人手不足下における物流の維持確保の両方を実現する有効な手段として、今後過疎地域を中心に、既存のバス車両の改修等による実施が期待される。 貨客混載に必要な手続をワンストップで行えるように「地域公共交通活性化・再生法」等の改正法案が国会提出されており、地域主導の取組が進むことが望まれる。 <p style="font-size: small;">（出典）国土交通省「貨客混載を通じて自動車運送業の生産性向上を促進します～過疎地域等で人流・物流の「かけこみ」が可能に～」（平成29年6月）より</p>
<p style="background-color: #008080; color: white; text-align: center; padding: 2px;">前提条件・留意事項</p> <p>責任所在、役割分担の明確化 複数主体で運行を共にするため、サービス化にあたっては責任の所在を予めすり合わせておく必要がある。また、荷物を誰が積み下ろすのかといった役割分担の明確化も必要となる</p> <p>旅客スペースの減少 貨客混載の場合は、旅客スペース／貨物スペースが減少すること、また同乗者や荷主への事前説明なども必要になることが想定される</p> <p>運行の定時制維持 貨客混載を行う際も、運行の定時制を維持することが求められる</p>	<p>車両の貸し借りは原則禁止</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑ナンバー（貨物運送）では、車両の貸し借りが禁止されている。 白ナンバー（自家用車）では、貸し借りを行う場合はレンタカー免許や共同使用契約が必要であるなど、車両の共有が難しい点も挙げられる。

図 29 マルチタスク化に関する制度概要

(3) サービス可動化に関する規制

サービス可動化とは、主に不動産において提供されている生活サービス機能の一部を、移動可能なサービスとして提供することで、利用者が求めるサービスを、必要な時に、必要な場所で提供できるようするというものを指す。これにより、公共交通が少なく移動が困難な人がいる地域にも各種サービスを提供でき、サービス利用に関する地域間格差の解消が期待される。また、一時的な利用需要に必要な分だけ対応しやすくなるため、需給に見合ったサービス提供が可能となる。例として、移動診療や移動スーパーなどが挙げられる。

移動販売や移動診療は、現行法でも事業実施が可能である。一方で、事業許可は地域毎の許可となるため、認められている範囲の地域を超えて営業を行う場合は、各地域で許認可を取得する必要があるなど、広域移動の想定がなく、手続き的な負担は大きい。例えば、既に該当事業を行っている人が副業的に移動媒体でのサービスを提供できるよう、車体やシステムの導入支援があれば参入障壁が低くなると考えられる。サービス導入・事業運営に関するノウハウの共有やガイドライン作成も有効である。

解決に貢献する地域課題	現状の制度・規制および事業化の工夫																				
<p>アクセス困難地域へのサービス提供 公共交通が少なく移動が困難なため各種サービスへのアクセスが困難な地域にもサービスを提供でき、地域間格差が解消される</p> <p>需給に見合ったサービス提供 サービスが可動化となることで、昼間のみやイベント時など、一時的な利用需要に必要な分だけ対応しやすくなる</p> <p style="background-color: #008080; color: white; text-align: center; padding: 2px;">前提条件・留意事項</p> <p>提供サービスの負担保 販売サービスや行政サービスを、移動可能なモビリティ媒体により提供する場合も、不動産において提供する場合と同様の質を維持するサービス体系を検討する必要がある</p> <p>手続き的な負担 現行法では移動販売は限定的な地域でのみ可能であるため、各地域での許認可を取得する必要がある。また、許可基準がない場合は、関係機関を協議を行う必要がある</p>	<p>事業認可の取得</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動販売や移動診療は、現行法でも事業実施は可能である 一方で、事業許可は地域毎の認可となるため、認められている範囲の地域を超えて営業を行う場合は、各地域で許認可を取得する必要があるなど、広域移動の想定がなく、手続き的な負担は大きい <p>例) 移動販売の許認可</p> <ul style="list-style-type: none"> 営業許可の条件は全国一律でなく、各都道府県の保健所により許可条件が変わる。営業したい地域の保健所に営業許可の申請を行う必要がある また、何の簡材を提供するかについても、設備基準や営業許可の種類が変わる さらに、食品営業を行う場合は、許認可ごとに食品衛生責任者を置く必要がある <div style="border: 1px solid #008080; background-color: #e0f2f1; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>事業化の工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> まずは、地域単位で実証事業を開始し、事業モデルを構築することが必要である。 また、既に該当事業を行っている人が副業的に移動媒体でのサービスを提供できるよう、車体やシステムの導入支援があれば参入障壁が低くなると考えられる。サービス導入・事業運営に係るノウハウの共有や、ガイドライン作成も有効である。 </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #008080; color: white;">分類</th> <th style="background-color: #008080; color: white;">車種</th> <th style="background-color: #008080; color: white;">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="background-color: #e0f2f1;">食品営業自動車(調理営業)</td> <td>飲食店営業</td> <td>焼きそば、サブイッチ、カレー、ラーメン、弁当など アルコール販売OK</td> </tr> <tr> <td>菓子製造業</td> <td>ケーキ、パン、クレープなど</td> </tr> <tr> <td>喫茶店営業</td> <td>抹茶やコーヒーなどの飲料、アイスクリーム、かき氷など アルコール販売OK</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="background-color: #e0f2f1;">食品移動自動車(販売業)</td> <td>食料品等販売業</td> <td>調理されたパン、パスタ類の売れ残りや惣菜など</td> </tr> <tr> <td>食肉販売業</td> <td>包装された肉類の生肉など</td> </tr> <tr> <td>乳類販売業</td> <td>包装された牛乳、乳飲料など</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="font-size: small; background-color: #e0f2f1;"> 別の用途などで調理した食品も営業車で販売可能 ・移動コンビニや移動スーパー等が該当 ・車内で調理加工はできない ・食品の腐敗などによって調理された食品も販売可能 </td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small; text-align: right;">出所) はじめのキッチンカー「キッチンカー(移動販売車)」の営業許可指図書「アル5ステップ1」より</p> <p>許可基準が未整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行法では「可動産」の法的カテゴリーがなく、車両を診療所として登録するための許可基準がない さらに、現行法では車両の車内レイアウトの自由度が低くなっている 	分類	車種	内容	食品営業自動車(調理営業)	飲食店営業	焼きそば、サブイッチ、カレー、ラーメン、弁当など アルコール販売OK	菓子製造業	ケーキ、パン、クレープなど	喫茶店営業	抹茶やコーヒーなどの飲料、アイスクリーム、かき氷など アルコール販売OK	食品移動自動車(販売業)	食料品等販売業	調理されたパン、パスタ類の売れ残りや惣菜など	食肉販売業	包装された肉類の生肉など	乳類販売業	包装された牛乳、乳飲料など	別の用途などで調理した食品も営業車で販売可能 ・移動コンビニや移動スーパー等が該当 ・車内で調理加工はできない ・食品の腐敗などによって調理された食品も販売可能		
分類	車種	内容																			
食品営業自動車(調理営業)	飲食店営業	焼きそば、サブイッチ、カレー、ラーメン、弁当など アルコール販売OK																			
	菓子製造業	ケーキ、パン、クレープなど																			
	喫茶店営業	抹茶やコーヒーなどの飲料、アイスクリーム、かき氷など アルコール販売OK																			
食品移動自動車(販売業)	食料品等販売業	調理されたパン、パスタ類の売れ残りや惣菜など																			
	食肉販売業	包装された肉類の生肉など																			
	乳類販売業	包装された牛乳、乳飲料など																			
別の用途などで調理した食品も営業車で販売可能 ・移動コンビニや移動スーパー等が該当 ・車内で調理加工はできない ・食品の腐敗などによって調理された食品も販売可能																					

図 30 サービス可動化に関する制度概要

(4) データ利用の心理的障壁

地域循環共生圏を構築するにあたって、地域に関するデータを取得し、それにあわせて最適なサービスを提供することが求められるが、前述のとおり、消費者には、データ利用や民間企業への提供についての心理的障壁がある。

そこで政府は、データ利用に関する環境整備に取り組んでいる。内閣官房の「デジタル市場競争本部」が、モビリティだけでなく多様な分野で収集・蓄積されるデジタルデータの取扱ルールやガイドラインを定めようとしている。個人情報保護法の見直しによって、利用を推進しつつ、デジタル・プラットフォーマーに対する規制を行って、適正な管理を実現しようとしている。

特定デジタルプラットフォームの透明性及び公正性の向上に関する法律案による取引環境整備の必要性

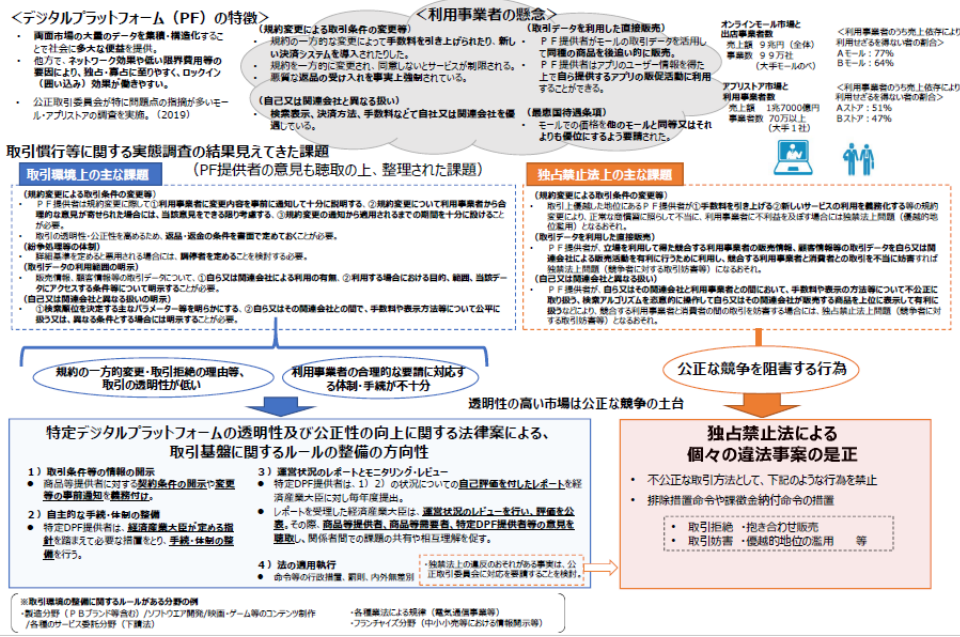


図 31 特定デジタルプラットフォームの透明性及び公正性の向上に関する法律案の概要(1/2)

出所) 首相官邸・デジタル市場競争会議資料



図 32 特定デジタルプラットフォームの透明性及び公正性の向上に関する法律案の概要(2/2)

出所) 首相官邸・デジタル市場競争会議資料

II. 振興方策

阻害要因の克服に貢献し、地域循環共生型社会を構築するためのビジネスの振興に貢献する方策の案を以下に列挙する。

阻害要因			支援策	
大項目	中項目	小項目	大項目	小項目
(1) 規制・制度	(1-1) 業法が新しい商品・サービスに対応できない	(a) 禁止されている事項が多い (b) ルール・ガイドラインが未整備	(1) 規制・制度改革	(1-1) 規制緩和 (1-2) 認可取得の条件緩和と運営支援体制構築 (1-3) 自治体個別対応の要件緩和と協業支援情報整備 (1-4) 財源用途に関する条件緩和
	(1-2) 事業を手掛けることに対する障壁が高い	(a) 複数事業に跨る事業認可を得るためのハードルが高い (b) 個人が「サービス提供者」になることのハードルが高い (c) 資源利用のための認証条件が厳しい		(2) ルール・ガイドライン整備 (2-1) ルール整備を速やかに行うための体制整備 (2-2) 個人情報の扱いに関するガイドライン整備
	(1-3) 政府・自治体対応の負荷が大きい	(a) 個別自治体対応の負荷が大きい (b) 省庁別対応の負荷が大きい		(3) 政府調達・補助金における配慮 (3-1) 地域への貢献を加点する調達条件制度確立 (3-2) 新しい商品・サービスを想定した支給対象設定
	(1-4) 行政資金を活用しにくい	(a) マルチタスクの用途に使えない (b) 補助・入札制度が既存品有利		(4) 情報把握・共有の仕組み構築 (4-1) 地域循環共生圏を実現するための情報の定義 (4-2) フラットフォーム構築と情報蓄積・共有
(2) リソース	(2-1) 新サービス向けのリスクマネーを調達できない		(5) リスクマネー供給	(5-1) 開発・投資補助金交付 (5-2) 利子補給・信用保証 (6-1) 買い支え
	(2-2) 情報発信の場が無い			(6) 政府による需要創出 (6-1) 買い支え (6-2) 需要創出補助金交付 (6-3) 情報発信支援・マッチング機会提供 (6-4) 政府による「地域循環共生圏」の将来性明示 (6-5) 診断・評価制度の構築
	(2-3) 体力が無いので専門家を抱えられない			
	(2-4) 共有・継承のための活動に手が回らない			
(3) 合意形成	(3-1) 旗振り役がいらない		(7) 組織活動支援	(7-1) 専門人材派遣 (7-2) 人材マッチング/紹介 (7-3) 相談窓口運営 (7-4) 地域組織運営補助金交付 (7-5) 先進的な取り組みの形式化と共有 (7-6) 若年層向け気づきの場の創出
	(3-2) 認識が一致しない	(a) 長期的に目指すこと・指標が明確になっていない (b) 利害認識が合致しない		(8) 啓蒙活動 (8-1) 地域循環の価値啓蒙 (8-2) ITリテラシー教育
	(3-3) 認知/スキルが不足している	(a) 新しいモノに対する認知が足りない (b) ITリテラシーが不足している		

図 33 振興方策案

それぞれの具体的な内容を以下に記述する。

(1) 規制・制度改革

(1-1) 規制緩和

地域循環共生型社会を構築するためのビジネスを実現する際に阻害要因となる各種の業法（前述）について、規制の緩和を行う。前述のとおり、現状では阻害要因となっている規制も、緩和が検討されているが、ユーザー・事業者のニーズにあわせた一層の改革が求められる。

(1-2) 認可取得の条件緩和と運営支援体制構築

地域の住民や団体、中小零細企業が、小さな負担で速やかに各種事業を開始できるように、各種許認可の取得条件の緩和が期待される。ただし、こうした許認可はエンドユーザーの安全性確保などのために定められていることが多い。また、万一、事故などが生じた場合の対応・補償体制を備えることは、地域の小さな事業主体にとってはハードルが高い。そこで、従来の企業が提供するものに準じる水準の安全性や対応体制を、規模の小さい事業主体も実現できるよう、公的機関が率先して保険やIoT技術等を用いたサポート体制を充実させることが求められる。

(1-3) 自治体個別対応の要件緩和と協議支援情報整備

前述のとおり、ある地域で作ったサービスを全国展開しようとしても、規制により個々の自治体との協議を求められることがある。その全てに対応するのは新興企業・中小企業にとって大きな負担となる。こうした負担を軽減するため、システム・機器等の安全性証明など、全国共通で扱えるものについては、全国统一窓口での協議で対応可能にすることなどが求められる。また、地域循環共生圏の実現のためのソリューションについて、その特徴や意義・価値に関する情報を、国が積極的に自治体や地域の各種機関に提供・共有・啓蒙することで、事業者が各地域で事業を開始する際の議論を円滑にすることができる。

(1-4) 財源用途に関する条件緩和

地域循環共生圏では、ひとつの設備や施設が多様な役割に用いられることが、ビジネス成立の成功のカギのひとつとなる。しかし、補助金の中には、用途が限定されているものも多数存在し、そうした資金を地域循環共生圏実現のための商品・サービスに利用できないケースがある。多くの補助金が、地域の事業者が様々な用途で利用することを許容するものになることが期待される。

(2) ルール・ガイドライン整備

(2-1) ルール整備を速やかに行うための体制整備

IoT技術などを利用し、シェアリングやピア・ツー・ピア取引（消費者同士での売買）など、従来になかったモノやサービスの所有・利用を可能にするサービスが生まれつつある。従来型のサ

サービスを想定したルールでは対応できない事象が、多々登場することが想定される。そうしたことに対応するために、事業者のニーズを広く受け付け、現行ルールや課題、求められる要件を速やかに把握、様々な省庁と連携して新しいルールを速やかに策定することができる体制の整備が求められる。

(2-2) 個人情報の扱いに関するガイドライン整備

地域を支える事業が効率的に運営されるために、プライバシーは保護しつつ、関係者間で適切に情報を共有する仕組みが求められる。既に国レベルでの検討が進められているが、個人情報を扱う際のガイドラインが早急に整備されることが求められる。

(3) 政府調達・補助金における配慮

(3-1) 地域への貢献を加点する調達条件制度確立

公的機関による商品・サービスの調達にあたっては、実績が評価点の一つになることが多い。これ自体は避難されるべきものではないが、地域の資源が活用され、地域の資金や人材の循環・還元に貢献するものについては、その価値も評価点の一つとすることで、地域循環共生型社会の構築に向けた商品・サービスの普及を後押しすることができる。

(3-2) 新しい商品・サービスを想定した支給対象設定

補助金の中には、支給対象が固定されているものがある。地域循環共生圏の実現に向けて、様々な新しい商品・サービスが生まれているが、一部の補助金がこうした用途に利用できないケースがある。補助金の設計の際に、こうした新しい商品・サービスを速やかに反映させる、そのための体制を整えることが求められる。また、(1-4)で述べたように、用途の条件を幅広いものにしておくことも一つの解決策となりえる。

(4) 情報を把握・共有する仕組みの構築

(4-1) 地域循環共生圏を実現するための情報の定義

地域の様々な関係者が、地域課題を把握し、施策を立案するにあたって、そもそもどのような状態を目指すのかを規定する必要がある。そこで、地域循環共生圏の実現を判断する指標（KGI：Key Goal Indicator）と、その実現過程を管理するための指標（KPI：Key Performance Indicator）を明確にする必要がある。スマートシティや MaaS 分野で様々な実証が既に動き始めているが、地域循環共生実現や CO2 排出削減なども実現するものにするため、実証や事業の KGI/KPI に反映させることが望ましい。こうすることで、関係者が議論できる状態になるほか、(3-1)で述べたよう

に、入札時の評価点として扱うことも実施できるようになる。

(4-2) プラットフォーム構築と情報蓄積・共有

上記の KGI/KPI を計測するためにも、地域課題解決のための様々な事業を円滑・効率的に運営するためにも、関係各社が協力してデータを取得、共有する仕組みが求められる。前述のガイドラインに基づき、プライバシー保護は担保しつつ、情報を蓄積するデータベース・システムの構築が求められる。更に、こうした基盤を利用して、地域の様々な取り組みやデータを共有し、何が成功の要因であったのか、何が失敗の要因であったのかを把握、それを次の施策に活用してゆく姿勢が求められる。その実現にあたっては、地域循環共生圏の形成にはどんなデータが必要か、どういった取得/共有方法が最適か、だれが運営するか、といった点を精査してゆく必要がある。

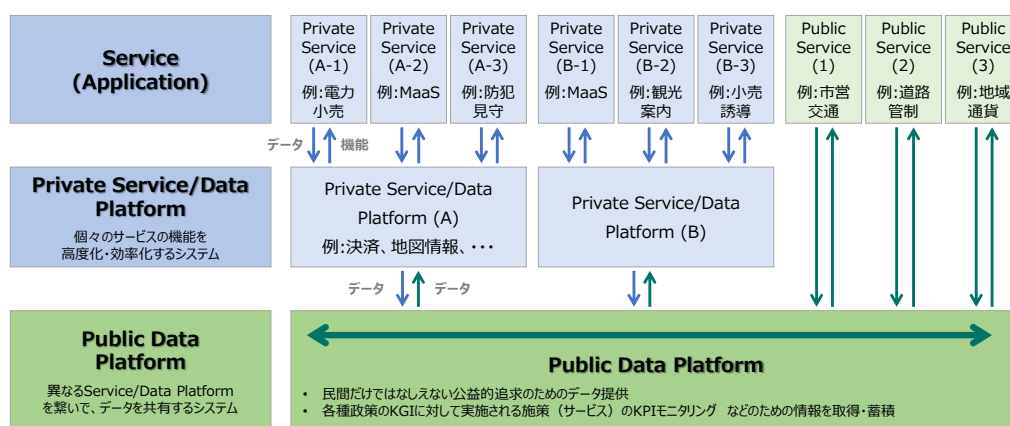


図 34 プラットフォームイメージ

(5) リスクマネー供給

(5-1) 開発・投資補助金交付

地域循環共生圏を実現するためには、従来は事業として成り立たなかった商品・サービスを、新しい技術や運営上の工夫などにより効率化・最適化して、ビジネスとして成り立たせる必要がある。こうした新しい取り組みを行おうとする事業主体は、リスクマネー調達に苦心することが多い。そこで、公的機関による補助金投入によるリスクマネー供給が期待される。

(5-2) 利子補給・信用保証

各地域の事業主体が、金融機関を通してリスクマネーを調達しやすくなるよう、公的機関が金融機関に対して利子補給や信用保証を行うことも期待される。

(6) 政府による需要創出

(6-1) 買い支え

新しい事業を企画した主体が投資や人材確保を行う際、事業立ち上げの初期段階で、一定規模の売上の見通しが立っていることが大きな役割を果たす。また、リスクマネーの調達についても同様である。そこで、地域循環共生圏の実現に資する商品・サービスについては、公的機関が一定量・期間に渡って購入することで、事業立ち上げを支援することができると考えられる。

(6-2) 需要創出補助金交付

地域循環共生圏実現のための商品・サービスを提供する事業主体に補助金を支給するのではなく、購入する側に補助金を提供することも、事業主体の新規事業立ち上げ支援に貢献すると考えられる。

(6-3) 情報発信支援・マッチング機会提供

地域の主体は情報発信の場を欠くことが多い。良い技術を持っていても、他者に知られる機会が少ないために、機会を逸していたりする。そこで、政府が能動的にメディアに働きかけて採り上げられる場を生み出したり、商品・サービスを展示する場を設けて多くの主体が目にする・多くの主体と繋がる機会を創り出す、といった支援策が求められる。

(6-4) 政府による「地域循環共生圏」の将来性明示

政府が、地域循環共生圏の実現を目指していることをアナウンスする、また、各地域にそれを求めることでこの市場が有望であることを示すことにより、事業者の投資意思決定や、金融機関による出資・融資判断を円滑にすることができる。また、より具体的に、何らかの基準を設けて、それを達成している地域や企業を認定・認証することも、これら事業主体の活動を後押しする。

(6-5) 評価・診断制度の構築

例えば省エネや再エネなど、具体的に何に取り組んだらよいかを判断できない地域は多い。悪いケースでは、専門性を欠く地域の主体が低品質の商品やサービスを売り込まれることもある。そこで、第三者の立場で客観的な評価を行える政府機関が、本当に必要な取り組みは何かを評価したり、商品・サービスの効果を検証することで、各地域の主体が、今後本当に実施・導入すべきものは何かを議論・決定できるようになる。

(7) 組織活動補助

(7-1) 専門人材派遣

前述のとおり、地域循環共生圏の実現に向けた取り組みを実施・前進している企業では、「地域マネージャー」など核になる人員が存在し、関係者を巻き込んで事業化を実現している。しかし、こうした人材には高いスキル・知見が求められ、その雇用を維持するには一定水準の給与を支払う必要がある。公的機関が給与を補助して人材を派遣する仕組みを構築することで、専門家人材を雇用する余裕がない地域や企業を支援する、という支援策が考えられる。

(7-2) 人材マッチング/紹介

上記のような専門人材を雇用する余裕がある地域・企業であっても、地方でそうした人材を発見することに苦労しているケースも多い。そこで、政府がこうした地域・企業と人材をマッチングする仕組みを構築する、という支援策が考えられる。

(7-3) 相談窓口運営

地域の主体が上記のような人材を直接雇用しなくても、いつでも・気軽に専門知見を得ることができるよう、専門家による相談窓口を設けるといった支援策も考えられる。

(7-4) 地域組織運営補助金交付

上記のような、専門家人材を中心とした人件費の補助だけでなく、地域運営組織が資産取得や保険加入、広告活動実施、等の直接費を補助するという支援策が考えられる。

(7-5) 先進的な取り組みの形式知化と共有

地域で想いを持って先進的な取り組みを実践してきた人材は多い。まだ取り組みを開始してなくても、想いを持った人材は地域で増えている。しかし、先駆者のノウハウは形式知化されていないケースが多いと言われる。なぜなら、地域の主体はリソース不足に悩むものが多く、ノウハウを文章にして見える化したり、マニュアル化したりする余裕を欠くことが多いからである。そこで、政府が資金や人材面での支援を行い、先駆者が蓄積したノウハウを形式知化し、それを地域で取り組みを行っている人・主体同士で共有したり、これから新しく取り組みを開始したいと考えている「地域で想いを持つ人」に提供するような仕組みが求められる。

(7-6) 若年層向け気づきの場の創出

先進的な取り組みを実践してきた地域の主体が直面するのは、後継者問題である。多くの若者が地域で働き生活することの価値、地域に根差したビジネスモデルの有望度などに気付く機会を生み出すことが求められる。そこで、学生や若者向けに、地域課題の解決に取り組む地方企業を対象にした「インターン」、「大学の講座やワークショップ」などの開催・運営を政府が補助するといった支援策が考えられる。

TOPIX 地域課題解決に取り組む「キーマン」を活かすための支援策

より多くの地域で、持続可能なカタチで、取り組みが実践されるために、個人の能力・努力に任せるのではなく、仕組みとして支えることが求められる。

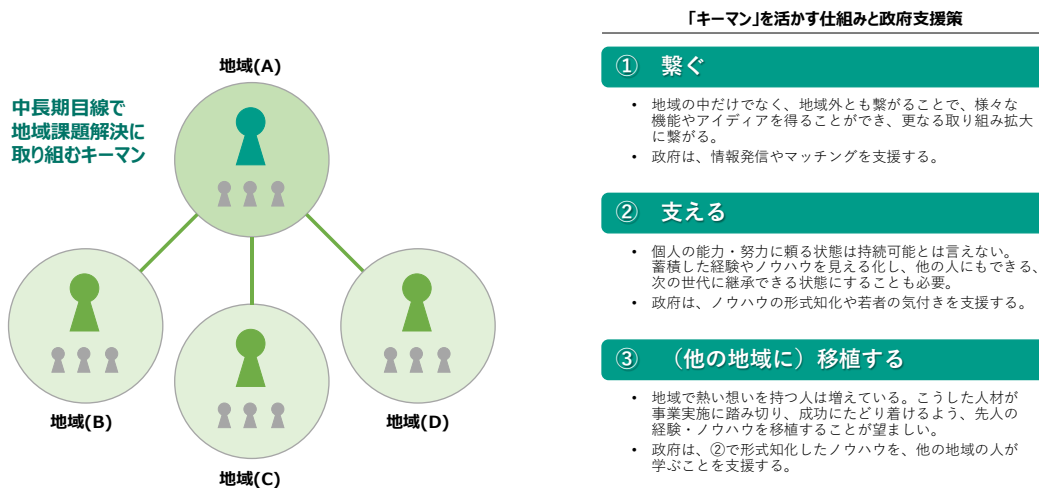


図 35 地域課題解決に取り組む「キーマン」を活かすための支援策

(8) 啓蒙活動

(8-1) 地域循環の価値啓蒙

地域循環共生圏の構築に貢献する商品・サービスの価値や効果について、認識が世の中に広まると、各地域で導入されやすくなるうえ、企業がより多様な商品・サービスを提供するようになる。そこで政府が、地域循環共生圏や、それを構築するための商品・サービスがもたらす効果を積極的に情報発信・啓蒙することで、事業者の営業活動を支援することが期待される。

(8-2) ITリテラシー教育

近年登場するサービスには、スマートフォンを用いて操作するものも多い。しかし、地方部の高齢者を中心に、スマートフォンを利用できない人達が多数存在する。インターネットについても同様である。地域にあわせたツール・インターフェースを選択することを大前提としつつ、スマートフォンやインターネットを利用したほうが効率的だと判断されるものについては、地方の高齢者を含む利用者がそれに慣れるための支援を行うことが求められる。大手企業はもちろん、新興企業にはそうした業務を負担することのハードルは高い。そこで、政府がこうした活動を実施することが期待される。