

地域公共交通活性化再生法の概要等について

令和6年7月
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティ
バス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



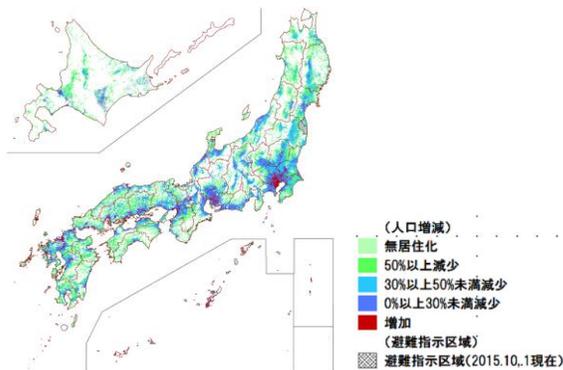
福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域の公共交通を取り巻く環境

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、**買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。**
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、**家族による送迎の負担も増大。**
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、**運転免許の自主返納の動きが進展**する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

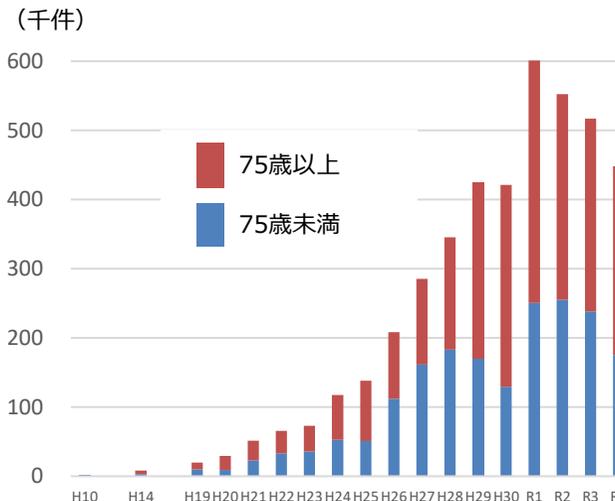
将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



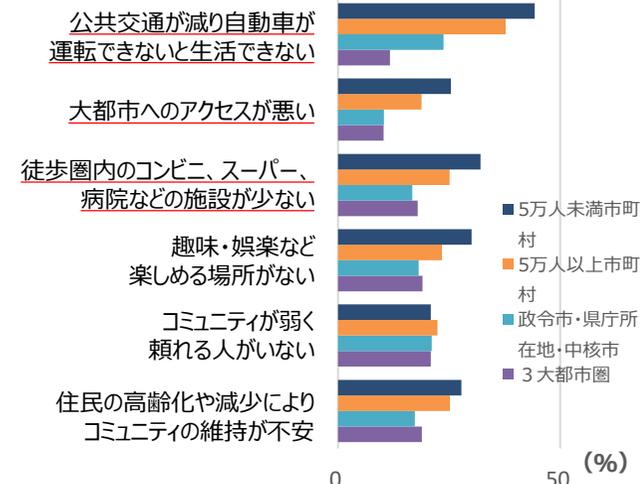
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

免許返納数の推移



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安（地域別）



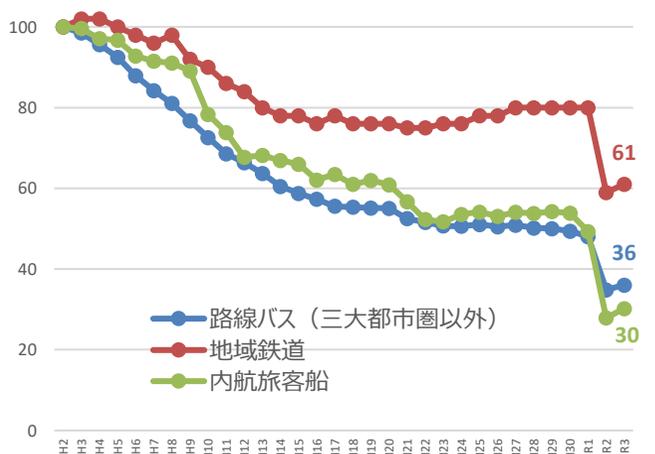
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

公共交通事業者の現状

- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、**多くの事業者が赤字**となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- **自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化**（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

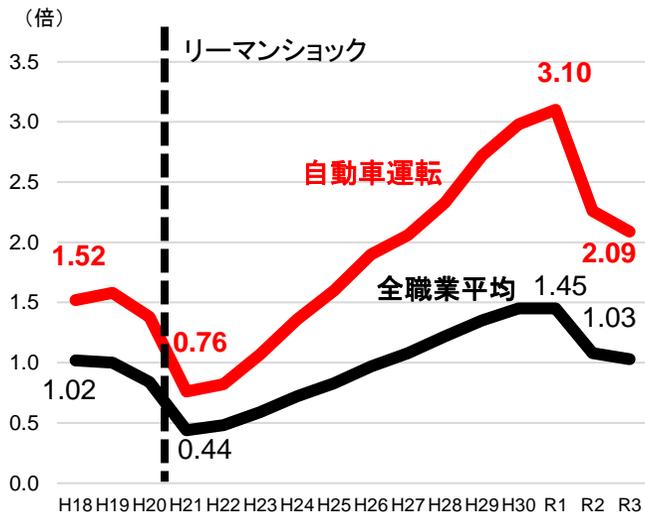
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



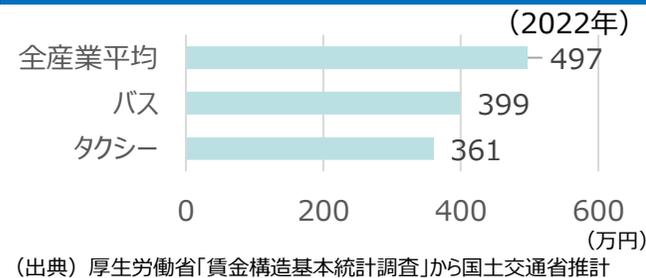
（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足



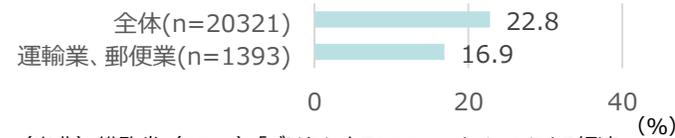
（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



産業別のDX取組状況

「DXの取組を実施している」と回答した企業の割合



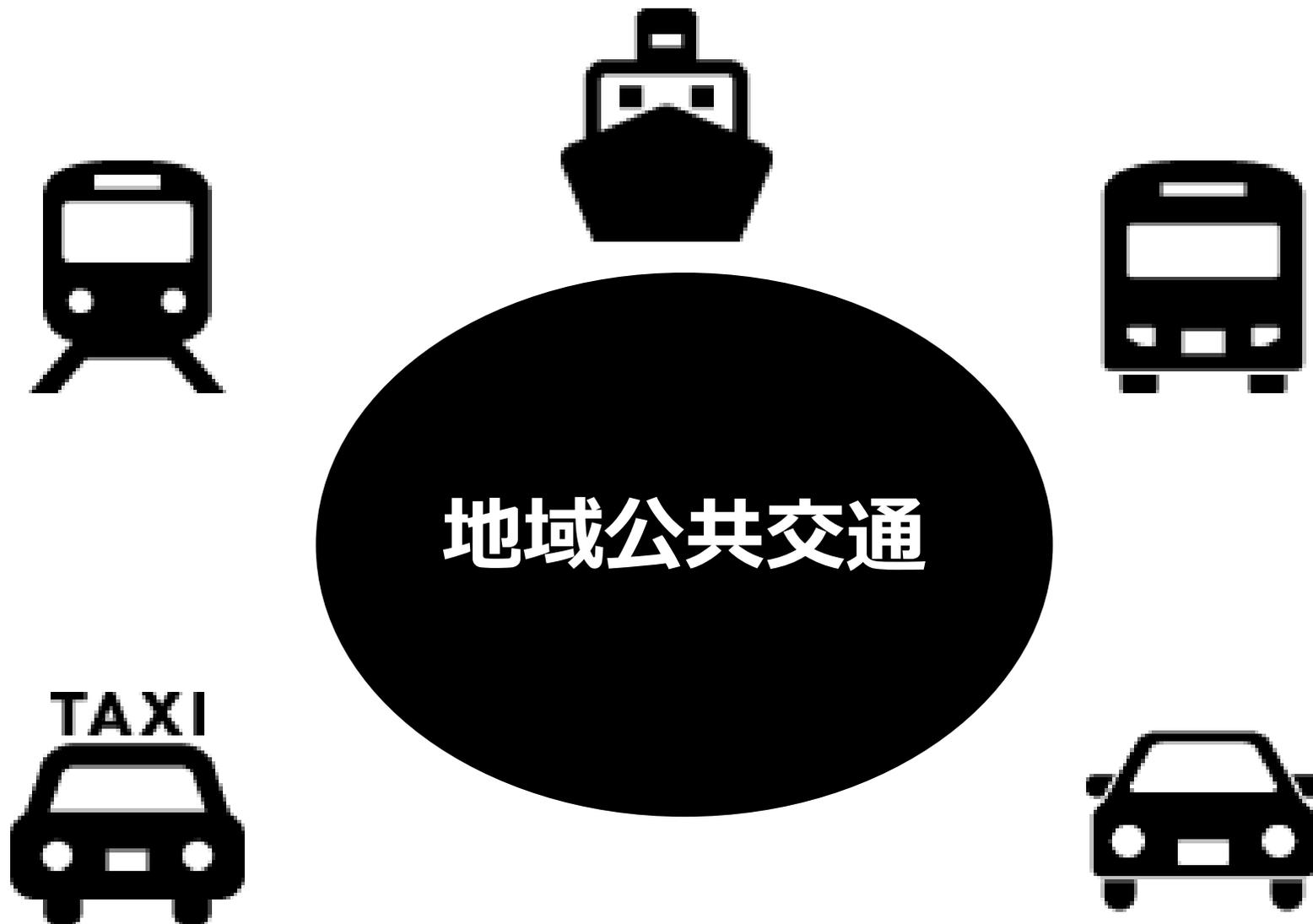
- 公共交通利用者の減少等が公共交通事業者の収支の悪化を招き、これにより公共交通サービスが低下して、**さらなる利用者減少につながっていくという悪循環の構造。**
- 負の連鎖を断ち切り、**改善に向けた流れを作り出していくことが必要**



▲地域公共交通の「悪循環」

(出典) 国土交通省九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」(平成28年3月)

地域公共交通の重要性？



- ・ 単体で捉えると限定的な役割しか果たしていないように見える。

地域公共交通の重要性？



近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より

- 「**地域交通**」の改善・活性化を通じて（**テコ**にして）**日常生活・社会活動全体**に好循環を与えられる存在

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

交通に関する法制度の変遷

戦後

- 増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**を確保
- 交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

- 競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進
- 国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等

2000年代～

- 地域公共交通については地域交通法の制定・改正により、各自治体を中心に「**望ましい交通ネットワーク**」を追求

2007年
(平成19年) 地域交通法制定

- **市町村**による**協議会・計画**の制度を創設

- 計画に盛り込むことができる**各種事業**を創設

2013年 交通政策基本法の制定 (基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定)

2014年
(平成26年) 地域交通法改正

- **都道府県**による協議会・計画も可能に

- 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ
- ネットワークの**面的な再構築**の事業を創設

2020年
(令和2年) 地域交通法改正

- 計画の作成を**自治体の努力義務**に

- **交通資源を総動員** (自家用有償運送等)
- **競争から協調**へ (※独禁法特例法も制定)

2023年
(令和5年) 地域交通法改正

- **再構築協議会**の制度を創設
- **エリア一括運行事業**を措置

- **共創**による「**リ・デザイン**」のため事業を拡充 (財政支援を大幅に拡充)

地域交通法の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通マスタープラン** cf.都市計画マスタープラン

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1021件（2024年3月末時点）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



実施計画

- 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

地域公共交通計画について

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

○ 令和6年3月末時点で、99件の地域公共交通特定事業の実施計画を国土交通大臣が認定。

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R6.3時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（計画認定による軌道経営特許のみなし取得） ※軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許のみなし取得可 ○地方債の特例	4件
			事業者		
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ○地方債の特例	2件
			事業者		
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得）	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について 経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ※地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない	16件
			事業者		
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例 ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		
地域旅客 運送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たな事業主体を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例)	7件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得)	0件
			事業者		
地域公共 交通利便 増進事業 (R2改正前： 地域公共交通 再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編や、ダイヤ・運賃等の改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	70件
			事業者		

地域旅客運送サービス継続事業とは

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け

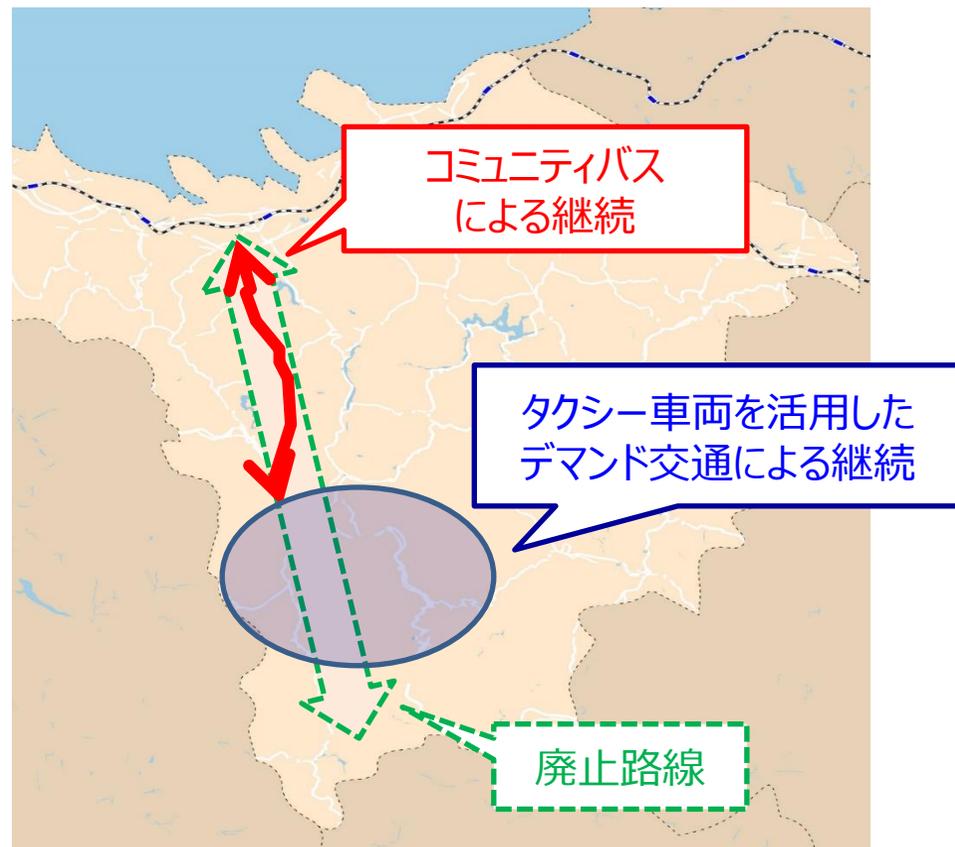


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

事業の実施イメージ（一例）



地域公共交通利便増進事業とは

背景 運転者不足の深刻化等を踏まえ、地方都市のバス路線等で、単純な路線再編だけでなく、運賃・ダイヤ等のサービス内容の見直しにより利便性を向上させる取組へのニーズが増加。

概要 路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、関係者と協議し、
地域公共交通計画へ
地域公共交通利便増進事業を位置付け



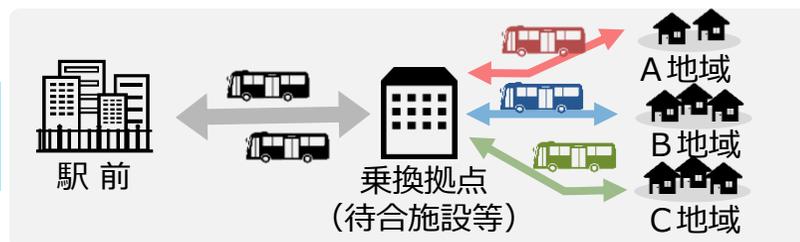
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



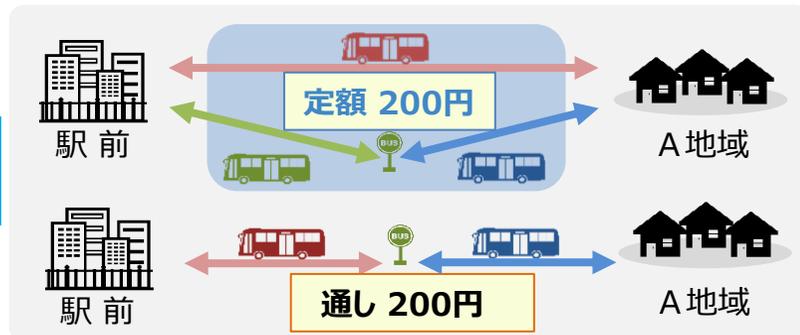
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

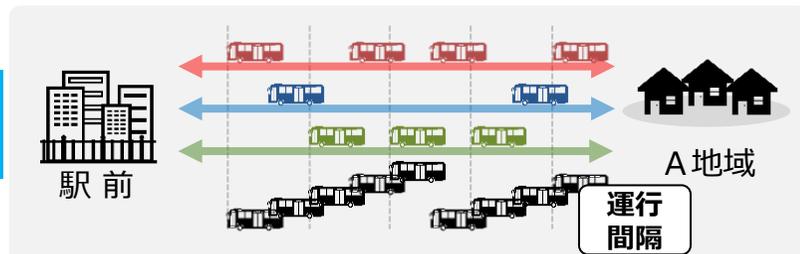
ハブ&スポーク型
の路線再編



定額制乗り放題
運賃、通し運賃



パターンダイヤ、
等間隔運行



地域公共交通利便増進実施計画(青森県八戸圏域)

- 八戸圏域の市町村間を運行する広域路線バスにおいて、市町村内の路線バスやコミュニティバスと一体的に見直しを図ることにより、移動需要の集約などの適正な配分を行うことにより、効率性を高めるとともに、利便性の向上を図る。
- 再編の対象範囲が8市町村であり、エリア的にも対象交通モードも多岐に渡り、高校の統廃合や新たな行政施設の整備など、地域によって実情が異なることから、特性等を踏まえて段階的に再編を実施し、圏域全体の公共交通ネットワークの生産性・利便性を向上。

事業の内容 (5次再編)

①南部町コミュニティバスの再編・見直し (南部町)

南部町コミュニティバスは小・中学生の通学手段としても活用され、小・中学校の統廃合に伴い、経路・ダイヤの見直しを行い、通学手段としての利便性を維持する。また、町が運行するスクールバスをコミュニティバスに集約する。

②田子町コミュニティバスの再編・見直し (田子町)

田子町コミュニティバスは小学生の通学手段としても活用されており、小学校の統廃合に伴い、経路・ダイヤの見直しを行い、通学手段としての利便性を維持する。

・三戸町デマンドタクシーの本格運行 (三戸町)

上記のほか、これまで実証運行を行っていた三戸町デマンドタクシーについて、利用実態等を踏まえて本格運行へ切り替える。

事業の効果 (5次再編)

①南部町における町内移動の利便性の向上

小・中学生の通学手段としての利便性の維持はもちろん、町内各地域の移動実態を踏まえた見直しを行うことにより、町内移動の利便性向上が図られる。また、コミュニティバスへ運行形態の集約を図ることにより、効率性の向上が図られる。

②田子町における町内移動の利便性の向上

小学生の通学手段としての利便性の維持はもちろん、町内各地域の移動実態等を踏まえた見直しを行うことで、町内移動の利便性向上が図られる。

・三戸町の各地域から市街地へのアクセス性の向上

従来の定時定路線の運行から、自宅から市街地の主要な目的地まで移動することができるようになるため、市街地へのアクセス性の向上が図られ、地域住民の生活利便性の向上に期待される。



八戸圏域では、これまでも圏域全体での「上限運賃制度」の導入や、八戸市における市内各エリアでの等間隔運行の実施、その他各種利用促進策を実施。



今後もICカード導入を契機とした各種施策の展開や、各分野と連携したMaaSの展開など、公共交通の再編と並行して、利用しやすい・わかりやすい環境構築に向けた取組を進め、利用者の更なる利便性の向上を推進。

- ・作成自治体 青森県八戸圏域 (八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町)
- ・事業実施区域 八戸圏域全体
- ・事業実施予定期間 2019年4月～2024年3月

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等**の**努力義務化** ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通計画のポイント

① 地方公共団体（市町村（及び都道府県））が中心 となり、

- 民間事業者任せりの状態から脱却し、地方公共団体が先頭に立つ
- 関係者（事業者、住民・利用者、学識経験者等）が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通ネットワークを構想する

② まちづくりや観光戦略など関連施策と連携 し、

- 交通は、まちづくり・観光等の地域活性化のために不可欠な社会インフラ
- 健康、福祉、交通安全、環境等の様々な分野でも大きな効果

③ 面的な公共交通ネットワークを再構築 すること

【効果的な取組のための十分かつ網羅的な検討】

- 生活圏単位で取り組む（場合によっては複数市町村で検討）
- 公共交通モード相互間の連携を十分に図る
- 鉄道、バス、タクシーはもちろん、スクールバスや福祉バス等も検討対象とし、多様な交通手段を組み合わせる

上記3ポイントを着実にを行い、

持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

行政だけでなく、地域の様々な関係者が主体として議論(法定協議会)

- 地域公共交通活性化再生法においては、地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体（市町村又は都道府県）は、同計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織できるとされており、協議会構成員には協議結果尊重義務がかかる。
- 協議会においては、地方公共団体が中心となって、公共交通事業者や利用者等の地域の多様な主体の参画の下、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた議論を進めることを想定。その際、福祉関係団体や金融機関等、地域の課題に応じた構成員の参画が望まれる。

協議会の主な構成員



構成員の例（熊本県八代市）：地域の課題に応じた多様なメンバーの参画

- 熊本県八代市では、公共交通事業者や道路管理者、地域公共交通の利用者である地域住民に加え、高齢者や障害者の団体を含めて協議会を運営している。
- また、地域公共交通の再編等に関連する市町村として隣接町の担当者を協議会のメンバーに加え、議論を行っている。

区分	団体・愛称
会長	八代市 副市長
委員	産交バス(株)八代営業所長
委員	(株)藤生交通 代表取締役
委員	(一社)熊本県バス協会 専務理事
委員	(一社)熊本県タクシー協会 専務理事
委員	八代市タクシー協会 会長
委員	八代市身体障害者福祉協議会 会長
委員	八代市地域婦人会連合協議会 会長
委員	八代市老人クラブ連合会 会長
委員	八代地域 代表
委員	坂本地域 代表
委員	千丁地域 代表
委員	徳 地域 代表
委員	東陽地域 代表
委員	泉 地域 代表
委員	九州運輸局熊本運輸支局 館原運輸企画専門官
委員	全九州産業交通労働組合 書記長
委員	国土交通省九州地方整備局 熊本河川国道事務所 八代維持出張所 所長
委員	熊本県南広域本部 八代地域振興局 維持管理課長
委員	八代市建設部 土木管理課長
委員	八代市警察 交通第一課長
委員	赤川警察署 地域交通課長
委員	熊本県立大学 環境共生学部 居住環境学科 准教授
委員	八代校長会
委員	熊本県 企画振興部 審議員
委員	水川町 総務課長
委員	八代市 企画戦略部長

八代市協議会の構成員（同市HPより）▶

条文

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（抄）
（協議会）

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、**地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会**（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

一 地域公共交通計画を作成しようとする**地方公共団体**

二 関係する**公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者**その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する**公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者**その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3・4 （略）

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその**協議の結果を尊重しなければならない**。

6・7 （略）

地域公共交通計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。」（法第5条第1項）
- 地域公共交通計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法第5条第2項）

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
※公共交通の**利用者数・収支率・公的資金投入額**等の定量的な目標値の設定が努力義務化（法第5条第4項・法施行規則第10条の2）
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法第5条第5項）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

記載に努める事項（法第5条第3項）

- ①資金の確保に関する事項（法第37条）
- ②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要

地域公共交通計画の作成に当たっては、「定量的な目標設定」（法第5条第4項）と「毎年度の調査、分析及び評価の実施」（法第7条の2第1項）に努めること。

【定量的な目標の設定に当たって】

- ◆ 具体的には、「利用者数、収支、公的負担額（サービス費用に係る国又は地方公共団体の支出の額）」等の指標を定めること（法施行規則第10条の2）

※毎年度の調査、分析及び評価に耐えうるような目標の設定が必要



【評価の実施に当たって】

- ◆ 施策の実施状況について、関係者で議論の上、毎年度調査、分析及び評価を行うよう努めることとする
- ◆ 必要に応じて地域公共交通計画を見直し、変更すること
- ◆ 調査、分析及び評価を行ったときは、その結果を国へ送付すること

目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

1. 公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

指標 1

公共交通利用者数

○人（××年）⇒○人（△△年）

2. 持続可能な移動手段を確保するため、収支率の改善を図る。

指標 2

◆◆線の収支率

○%（××年）⇒○%（△△年）

⋮

評価に関する事項

基本的な方針で定めた事業内容については、以下のスケジュールで評価

指標 1

6ヶ月ごと協議会に、■ ■社、▲ ▲社が、自社のデータを基に報告

指標 2

1年ごと開催する協議会に、▼ ▼市において、「□ □統計調査」に基づき報告

⋮

望ましくない目標設定・評価の例

地域公共交通計画の目標

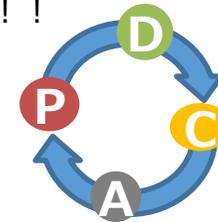
公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

数値指標なし…

⋮

評価に関する事項

P D C A サイクルを回します！！



いつ、何を、誰が、どのように、やるかが具体的に書かれていない
⇒取組が形骸化するおそれ

地域公共交通計画と補助制度との連動化について①

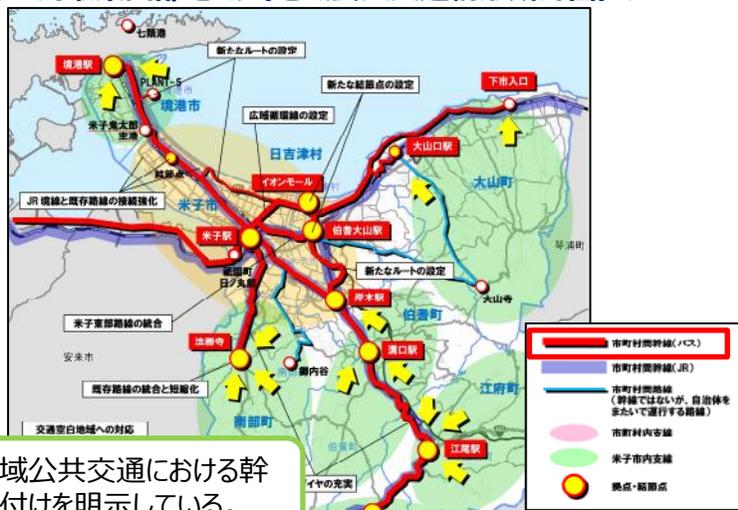
- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（6年度から完全連動化＝経過措置終了）
- 幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- 幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の**単独市町村が個々に計画作成**
（※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり）
 - 幹線沿線の**複数市町村が共同して計画作成**
 - **都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成**
- 地域の公共交通における**幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載**。
（下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置付けが示されていればよい。）

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



県内の地域公共交通における幹線の位置付けを明示している。

支線

作成主体：市町村

- フィーダーを位置付ける場合、**市町村が計画作成することを想定**。
- 地域の公共交通における**フィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載**。
（フィーダーの位置付けについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。）

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置付けを明示している。

地域公共交通計画と補助制度との連動化について②

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置付ける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の経路**を経るものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする**手続に係る利用状況等の継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統（補助系統）の地域の公共交通における位置付け・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項（毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**（幹線系統のみ）
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ



地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】（令和2年11月27日施行）

- ◆まちづくりとの連携
- ◆地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

- 神奈川県厚木市では、人口減少・超高齢化社会における都市構造の確立を図るため、「立地適正化計画」「地域公共交通計画」の両計画を「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」として一体的に作成している。
- この中で、**まちなかの人口密度の維持向上と、公共交通利便性向上を一体的に推進**している。

現状と課題

(現状)

- ・ **中心部と郊外部の双方向を結ぶ路線バスが充実**しており、公共交通のカバー率が高く、朝夕ともに利用者が多い。
- ・ 一部路線で、**交通混雑によりバスの定時制・速達性が損なわれている**。

(課題)

- ・ 今後、人口減少等に伴うバス利用者の減少で**路線・サービスの維持が困難となった場合、駅へのアクセス悪化による生活利便性の低下が懸念**。

具体的な取組

- ・ **快適なバスサービスの提供によるバス利用者数の維持・向上**
PTPS（バス優先システム）、バス優先レーン、接続バスの新規導入 等
- ・ **地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導**
生活利便施設の立地促進、コミュニティ交通の拠点形成 等
- ・ **都市機能誘導区域内での駅周辺の交通環境の向上**
バス乗降場所の拡充、バス待ち環境改善、歩行者の回遊性向上 等



まちづくりと連携した公共交通の利便性の維持・向上
(まちなかの人口密度の維持向上と、公共交通利便性向上を一体的に推進)

作成主体：神奈川県厚木市（人口:223,966人【R3年8月推計】）
計画区域：厚木市全域
計画期間：令和3年5月～令和23年5月

<厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画>



(3) コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画とは

都市の持続可能性の確保のため、本市においても、人口減少・超高齢化社会における都市構造を確立する必要があります。

また、新たな感染症の影響等を踏まえても、人口減少・超高齢化社会が進展する中で、生活利便性や地域活力の維持・向上、環境負荷の低減等様々な観点からコンパクト・プラス・ネットワークの取組が重要となっています。

そこで本市では、「厚木市都市計画マスタープラン（以下、「都市計画マスタープラン」という。）において、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を将来都市構造の考え方の一つとしました。

本計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の更なる充実」を実現するため、本厚木駅周辺などに集積している都市機能を維持し、公共交通沿線に居住を誘導する「立地適正化計画」と、地域にとって望ましい公共交通網の姿を目指す「地域公共交通計画」を一体的に作成し、公共交通と連携した都市づくりを進めるものです。



オープンデータを活用した地域公共交通計画(山形県)

- 山形県内の公共交通を取り巻く状況は年々深刻になってきており、個々の事業者や各自治体単独で地域公共交通の持続的な利便性確保を図っていくことが極めて困難になってきている。
- このような状況の中、**地域公共交通活性化再生法が契機となり、山形県全域で地域公共交通の課題を解決するため、「山形県地域公共交通計画」を作成。**
- 本計画を利用して、県内の公共交通については、**デジタルデータを積極的に利活用して、「オープンデータ」を進めていく仕組み**を構築。

現状と課題

様々なモード・ネットワークの課題が相互に影響し合い、単独では解決が困難となっているが、**様々な関係者の情報を集約・共有し、連携するための基盤が存在しない。**

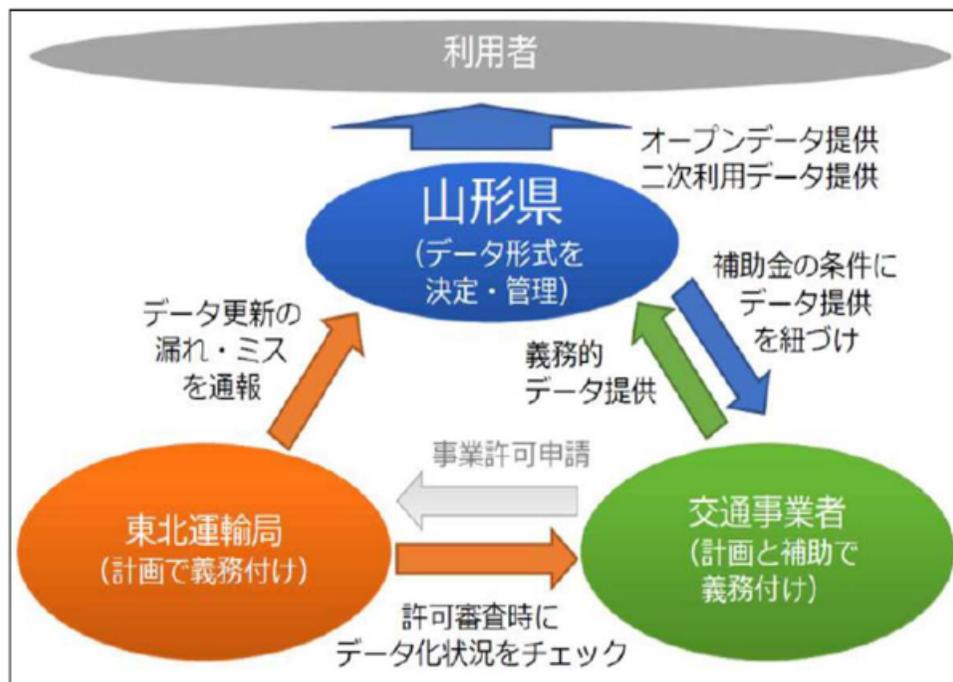
(方針と目標)

データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）を行い、多様なサービスが相互に連携することで、多様なニーズに対応し、県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させる。

取組

- ・山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム）構築
- ・県内全ての交通機関のGoogle等での検索可能化
- ・国・県・市町村が連携した交通事業者や沿線施設情報等のデータベース化
- ⇒ **同オープンデータプラットフォームにおいて、公共交通情報を利用者に対して適切に発信**

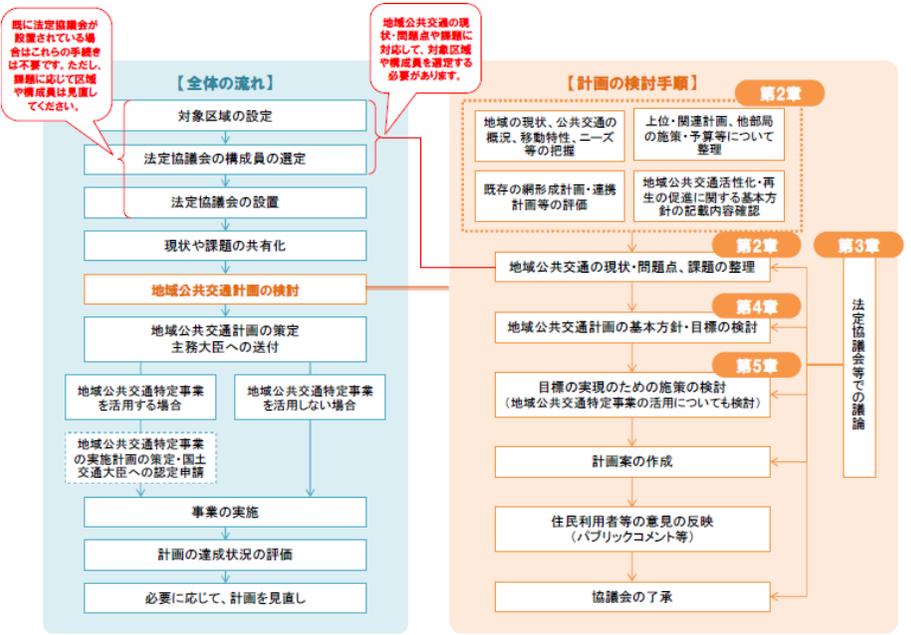
<山形県地域公共交通情報共有基盤の構築と運用における役割分担>



作成主体：山形県、県内35市町村
計画区域：山形県全域
計画期間：令和3年度から令和7年度までの5年間

(参考)地域公共交通計画の作成手順について

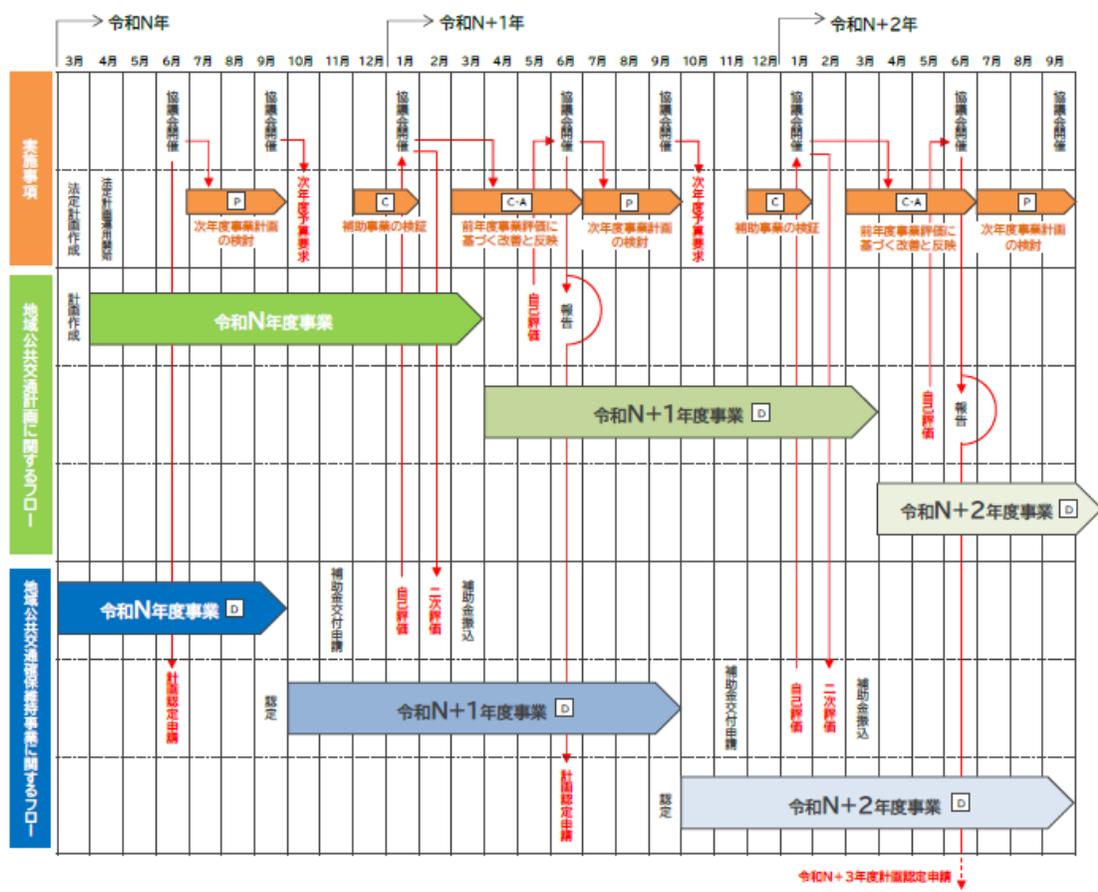
地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすることも考えられます。



※計画作成年度を「N年度」とした場合

作業項目	N-2年度			N-1年度												N年度		
	夏	秋	冬	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
地域関係者へのヒアリング	■																	
仮説設定と調査事項検討		■																
予算要求			■															
補助事業活用の相談・要望				■														
法定協議会の立ち上げ					■													
業務発注						■												
現状整理・上位関連計画の整理							■											
ニーズ把握								■										
問題点・課題の検討									■									
目標の実現のための施策の検討										■								
計画案の作成											■							
住民利用者等の意見の反映(パブコメ等)												■						
計画の決定・国への送付													■					
法定協議会の開催														■				
N年度予算要求(初年度実施分)															■			

▲地域公共交通計画作成の流れと作成スケジュールの例



▲PDCA サイクルの一例

(参考) 計画作成のための手引き等について

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き、地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット



(手引き理念編)



(手引き詳細編)



(補助連動パンフレット)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和5年10月 第4版公表)
- 本手引きは、特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。
理念編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方、チェック表を掲載
詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を掲載
- 地域公共交通計画と補助制度との連動化に関する解説パンフレットを作成しました。(令和4年3月公表)
- 本パンフレットは、補助関連記載事項の地域公共交通計画への記載イメージや補助申請に当たっての留意事項等をまとめております。

手引き等は国交省HPに掲載しています (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

法定協議会の検討体制に関する参考図書について



- 地域公共交通会議の運営をより良くする観点から、会議の参加者とその役割や同会議をよりよく運営するためのポイントなどが記載されています。

「活発で良い議論ができる会議のために。」

(国土交通省中部運輸局、平成28年3月)

<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/>



- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

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。

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

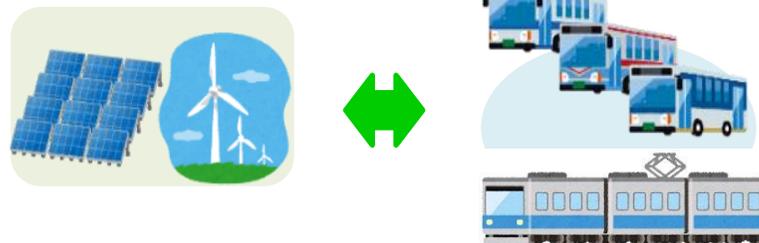
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



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・エネルギー管理等の導入を一体的に推進

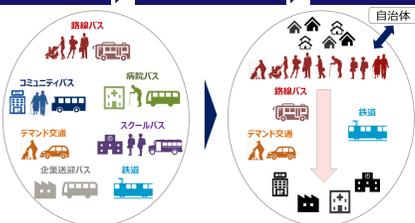


3つの共創

官民の共創

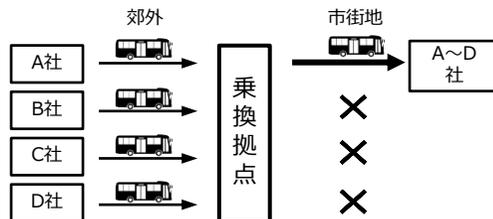
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



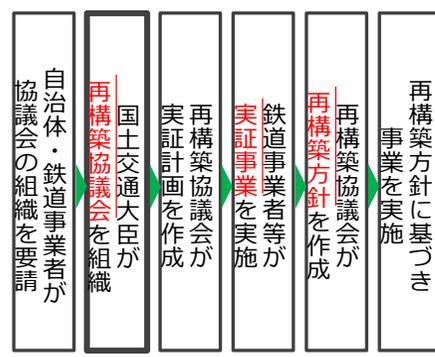
法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

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【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

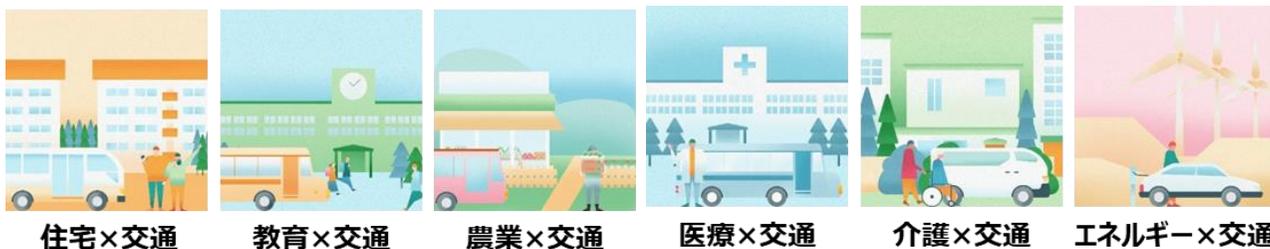
背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（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）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 （3）多極化・地域活性化の推進

（分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域公共交通活性化再生法】

背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしては、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

(新設)

地方公共団体が組織する法定協議会

構成員：地方公共団体、鉄道事業者等

※ 鉄道事業者からの要請制度を創設

国が組織する再構築協議会

(地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき組織)

構成員：国、地方公共団体、鉄道事業者等

実証事業を通じて実効性を検証

地域公共交通計画の決定

再構築方針の決定

①「鉄道の維持・高度化」→鉄道事業再構築事業(※)

②「バス等への転換」→地域公共交通利便増進事業

※ 現行は赤字会社を対象としているが、黒字会社の線区も対象となるよう拡充

地域公共交通の再構築を実現

【合意形成に向けた国の支援】

- 協議会開催、調査事業・実証事業について、「地域公共交通再構築調査事業」(新設)により国が支援

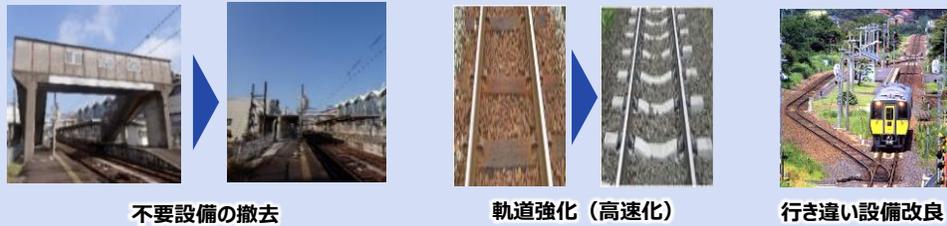
【合意実現に向けた国の支援】

- 社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」を創設し、国が支援
- 規制・運用の緩和・見直し
 - ・協議運賃制度の導入
 - ・技術・安全規制の見直し等

ローカル鉄道の再構築のイメージ(地域公共交通活性化再生法)

鉄道の維持・高度化

■ 設備整備



■ 外部資源を活用した駅の活性化



■ GX・DX対応車両等への転換

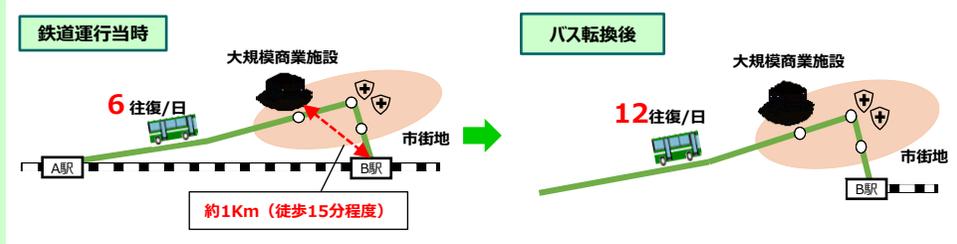


■ 事業構造の見直し



バス等への転換

■ BRT・バスへの転換



■ GX・DX対応車両等への転換



■ 設備整備



■ 利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



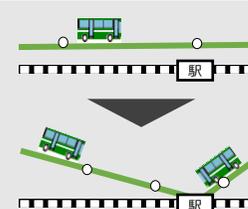
チケットのQRコード化



クレジットカードのタッチ決済

● 駅発車時刻表		● 駅発車時刻表	
××方面	××方面	××方面	××方面
6	6	6	6
7	7 30	7	7 30
8	8 0	8	8 0 30
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12 0	12	12 0
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15 30	15	15 30
16	16	16	16
17	17 30	17	17 30
18	18	18	18 0
19	19	19	19

便数増加



並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設 〔地域公共交通活性化再生法〕

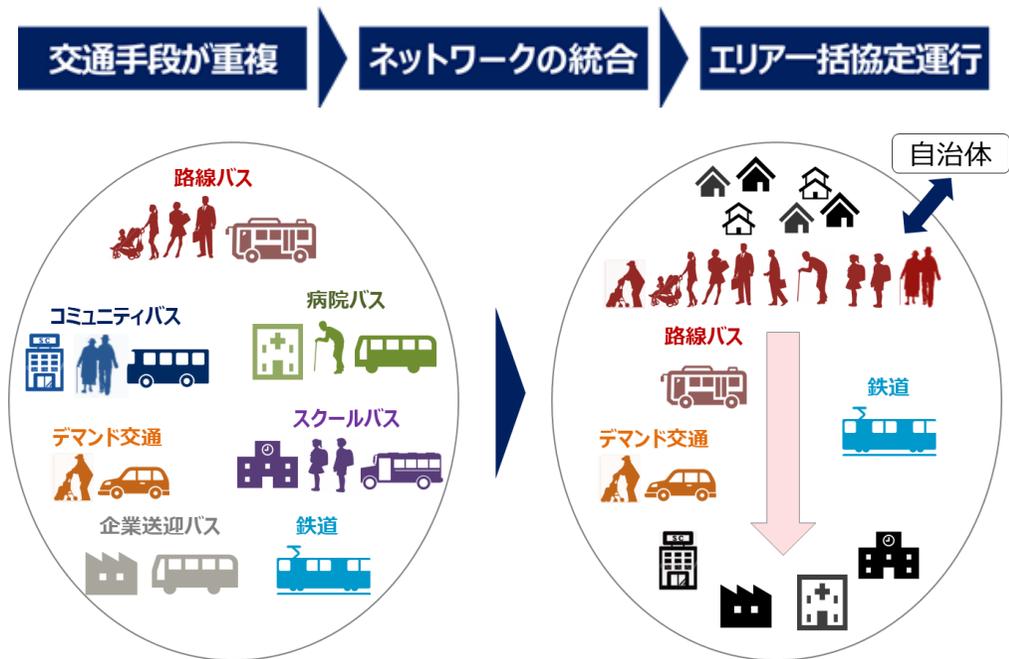
背景・必要性

- 路線バス事業等は、主に民間の交通事業者が主体となり、行政が運行サービスに対して**赤字補填を行い維持**。
- こうした手法は、路線維持に効果がある一方、**事業改善インセンティブがなく赤字拡大**に歯止めがかからない恐れ。

概要

エリア一括協定運行事業を創設。 (地域公共交通利便増進事業の拡充)

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の**協定を締結**。
 - ・**交通サービス水準** (運賃、路線、運行回数等)
 - ・**費用負担** (上下分離も可能) 等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援額**を初年度に明示。(事業改善インセンティブ) <予算>



背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る**交通DX**と脱炭素社会に向けた車両電動化等の**交通GX**の推進が不可欠。

概要

- **AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済**等の技術や、**EVバス・EVタクシー**等の導入を通じて、**交通DX・GXを推進**する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め**予算面**で支援するとともに、**財政投融资**を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、**固定資産税の特例措置**により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

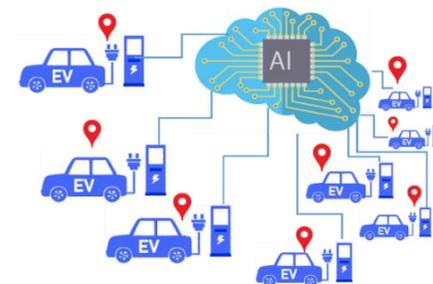
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム (運行管理と充電管理を一体的に実施)



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

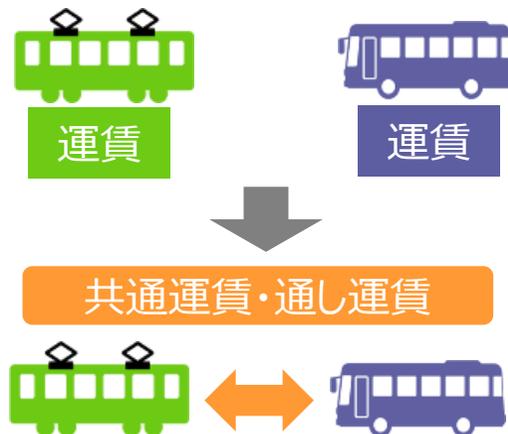
背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、**鉄道・タクシーの運賃**についても、**柔軟な運賃設定**を可能とすることが必要。

概要

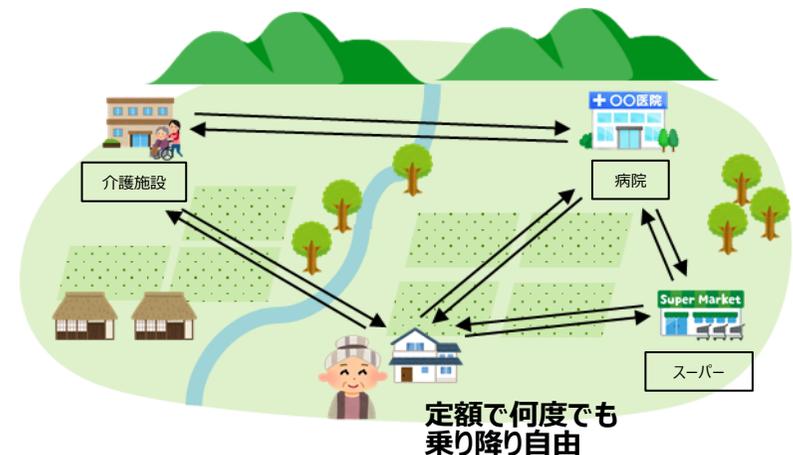
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったときは**、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ



※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※タクシー協議運賃は都市部以外の地域が対象
(全国で営業区域の約8割、車両数の約1割が対象)

デジタル田園都市国家構想実現会議



地域の公共交通リ・デザイン実現会議 (国土交通省を中心に関係省庁・有識者で構成)

(趣旨・目的)

関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、幹線鉄道ネットワークの高度機能化・サービス向上を促進することにより、地域の公共交通のリ・デザインと社会的課題解決を一体的に推進する。

議長 国土交通大臣

事務局 国土交通省 総合政策局

構成員 (関係省庁)

- 内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長
- 内閣府 地方創生推進事務局 次長
- 警察庁 交通局長
- こども家庭庁 成育局長
- デジタル庁 統括官 (国民向けサービスグループ長)
- 総務省 地域力創造審議官
- 文部科学省 総合教育政策局長
- 厚生労働省 政策統括官 (総合政策担当)
- 農林水産省 農村振興局長
- 経済産業省 地域経済産業グループ長
製造産業局長
- 国土交通省 公共交通・物流政策審議官
都市局長 道路局長 鉄道局長 自動車局長
- 観光庁 次長
- 環境省 総合環境政策統括官

構成員 (有識者)

- 阿部守一 (長野県知事)
 - 越 直美 (三浦法律事務所弁護士、前大津市長)
 - 富田哲郎 (東日本旅客鉄道株式会社取締役会長)
 - 増田寛也 (日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長)
 - 松本 順 (株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO)
 - 棕田昌夫 (広島電鉄株式会社代表取締役社長)
 - 森地 茂 (政策研究大学院大学客員教授、名誉教授)
 - 山内弘隆 (一橋大学名誉教授)
 - 吉田守孝 (株式会社アイシン代表取締役社長)
- (五十音順・敬称略)

(府省庁建制順)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要 (令和6年5月17日)

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
 - 地域によっては公共交通事業者のみでは、**旅客運送サービスを維持することが限界**
- 関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

<将来の人口増減状況> ・全国の約半数の地域で人口が 50%以上減少 (2050年)	<路線廃止の状況> ・路線バス： 約2万kmの路線が廃止 (2008年度→2022年度) ・鉄軌道： 約589km、17の路線が廃止 (2008年度→2022年度)	<ドライバー数の状況> ・乗合バス： 約12%減少 (2019年度→2021年度) ・タクシー： 約15%減少 (2019年度→2021年度)	<居住地域に対する不安(地方部)> ・公共交通が減少し自動車が増えられないと生活できない： 約40% ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない： 約30% (※2017年度国土交通白書(国民意識調査))
---	---	--	--

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A : 交通空白地など ○ 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化	B : 地方中心都市など ○ 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用	C : 大都市など ○ 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充	D : 地域間 ○ 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要 ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討
連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要			
● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用 (道路運送法78条2号関係) ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中 ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討		● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用 (道路運送法78条3号関係) 4月1日より取組開始	

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成		取組の実装	
政府共通指針の策定 政府一体として、「地域交通を再構築(リ・デザイン)していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」(仮称)を策定し、全自治体に取組を働きかけ ● 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進 ● 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用 ● 自家用有償旅客運送の積極的な活用 ● 地域の輸送資源の活用推進	各分野の指針・通知の策定 各分野の送迎について、 地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等 を徹底するための事項を明確化 <教育・子育て・スポーツ分野> ● スクールバス ● 放課後児童クラブの送迎 <介護・福祉分野> ● 介護サービス事業所等の送迎 <医療分野> ● へき地患者輸送車の送迎 <分野共通> ● 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画 ● 送迎活用等に係る道路運送法の取扱い	カタログ化による支援 連携・協働のプロジェクト例について、 データ・支援措置 を交えて カタログ化 連携体制 定量的な指標(行政経費/人等) 関連支援制度	法定協議会※のアップデート 多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ 機動的に対応 できる 司令塔機能の強化 ● 多様な関係者の協議会参加 ● モニタリングチーム(自治体と事業者等) ● デジタル活用による運営効率化等 ※地域交通法に基づいて設置される協議会
		地域公共交通計画のアップデート データを活用し、可視化された課題に 先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画 ● 「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定 ● 移動に関わるデータ(人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等)の作成・共有・活用等	施策のアップデート 新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける 施策の充実・強化 ● 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用 ● 新技術・デジタル技術の活用 ● 貨客混載の推進 ● モビリティハブの機能強化 ● 交通事業者の共同経営 ● エリア一括協定運行
		都道府県によるサポート(中小市町村との連携・協働) ○ リ・デザイン (実証運行、新技術等を先導) ○ デジタル (データ共有・活用の推進) ○ ヒト&プレイス (人材育成、ネットワークの場)	国によるサポート 伴走体制の構築

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、**意欲的・先行的**に行う自治体について、関係府省庁による**重点的な支援**を行う枠組みを検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、**KPIを位置付け**たうえで、**定期的に進捗状況のフォローアップ**を実施

KPI 目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)	✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100	✓ 自動運転移動サービスの活用にと組む箇所数 100 ✓ AIオンデマンド交通の活用にと組む自治体数 500 ✓ 自家用有償旅客運送にと組む団体数 1,000
--	---	--

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域公共交通活性化再生法（全体像）
- 地域公共交通計画
- 地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）
- 最後に

【背景・課題】

- ・人口減少、運転者不足等により、交通事業者の経営努力のみでは地域交通の確保は困難な状況。このため、自治体を中心とした、**地域の関係者による連携・協働（すなわち「共創」）が重要**となっている。
- ・一方、地域交通分野に従事する職員数は必ずしも十分でない上に、地域課題や各種制度が多様化・複雑化している中では、専門的・第三者的視点からの助言が必要不可欠。特に、**地域交通分野で活躍されている有識者、NPO等の方々からアドバイスを受けながら取組を進めていくことが重要**。
- ・しかし、どのような方が地域交通分野に関わっているか分からず、必要な助言を受けるためにどのように関係性を構築すれば良いか分からないといった**マッチングを図る仕組みが不十分という課題**。

= **運輸局がハブとなり地域と人材をマッチングする仕組みを創設**

「北陸信越/地域交通パートナー制度」概要

運輸局による人材マッチング

- ・運輸局HPでの掲載
（氏名、所属、専門分野、活動拠点等）
- ・自治体等からの依頼に応じて運輸局から有識者を紹介
（該当者には事前確認）

運輸局との相互関係構築

- ・運輸局からの情報発信
（関係制度の最新状況、国全体での検討状況等をメール配信）
- ・有識者から運輸局への相談体制の構築

▶▶北陸信越全体での地域交通人材ネットワークの構築へ

（自治体等）本制度を活用し、課題に応じた専門的助言を得つつ、取組の深化に努める。
（運輸局）有識者と連携し、北陸信越地域全体での地域交通の再構築を加速する。



○今年度、北陸信越運輸局では、以下のとおりのセミナー・シンポジウムを予定しております。奮ってご参加いただければ幸いです。

	セミナー・研修名	時期	概要	主な対象	登壇者
実務編	認定申請セミナー【済】	5月	R7事業年度認定申請を行うため、申請書の記載方法等を身につける。	自治体 (実務担当者)	運輸局
	交付申請セミナー	11月	R6事業年度交付申請を行うため、申請書の記載方法等を身につける。	自治体 (実務担当者)	運輸局
基礎編	地域公共交通セミナー【済】	7月	地域公共交通を取り巻く現状・制度の基礎を身につける。	自治体 (初任者)	運輸局 自治体
	計画策定&マネジメントセミナー	8月	地域公共交通計画の策定・評価に必要な知識を身につける。	自治体	有識者
発展編	共創シンポジウム	2月	他分野連携のための体制構築や連携手法に係るポイントを理解する。(観光、まちづくり)	自治体、事業者、 コンサル	運輸局(本省) 有識者 自治体
	交通データ活用研修	10月	交通にまつわるデータを適切に分析・活用するための知識や、演習を通じた実践感覚を身につける。	自治体、事業者、 コンサル	有識者
	地域交通パートナー総会(P)	12月	国と有識者、有識者同士のネットワーク強化のため、政策動向や有識者の実践内容について意見交換を行う。	有識者	運輸局 有識者
番外編	能登地域復興意見交換会	冬頃	今後の復興検討のため、過去被災自治体や有識者と被災自治体との意見交換を行う。	自治体、事業者	自治体 有識者
	テーマ別セミナー	随時		自治体、事業者	有識者