

地域公共交通活性化再生法の概要等について

令和7年4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」



北陸信越運輸局

Hokuriku-Shin'etsu District Transport Bureau

はじめに(初任者の皆様に向けて)

ようこそ！地域公共交通の世界へ！

前任者から…あるいは周囲から…

「**地域公共交通は大変…**」「**やることが尽きない…**」
と聞いているかもしれません。

取り巻く関係者も、**他の政策とは少し違う…**と感じると思います。
(限られた資源(人手・財源/行政も事業者も)、「私企業」である交通事業者、
私企業でも公共マインドを強く持って従事されている現場の方…)

色々な関係者が色々な思惑を持っているからこそ、大変でありつつ、
一つの「カタチ」になった時の感慨はひとしおと思います。

制度・予算が複雑に絡み合う地域公共交通ですが、**我々運輸局が
一緒になって考え、相談に乗ります**ので、ぜひこれからどうぞよろ
しくをお願いします！

- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 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

「公共ライドシェア」は自家用有償
旅客運送の形態



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



大学シャトルバスも
地域公共交通の一端を担う

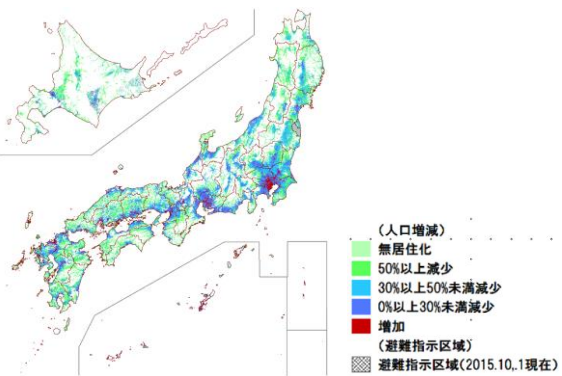
「日本版ライドシェア」は乗用タク
シーの一部として実施

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。

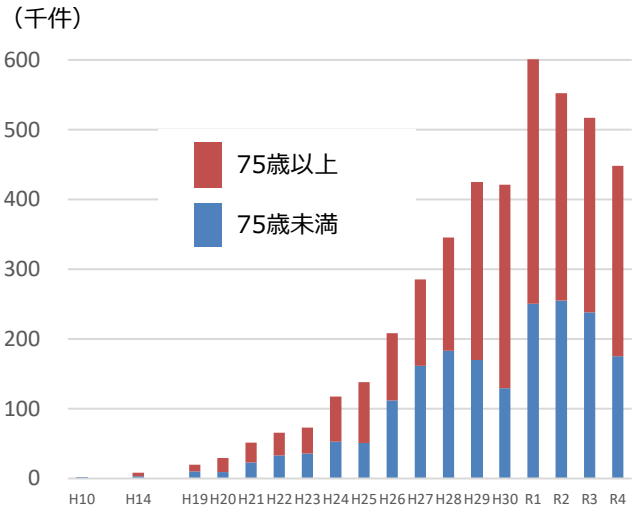
将来の人口増減状況

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）



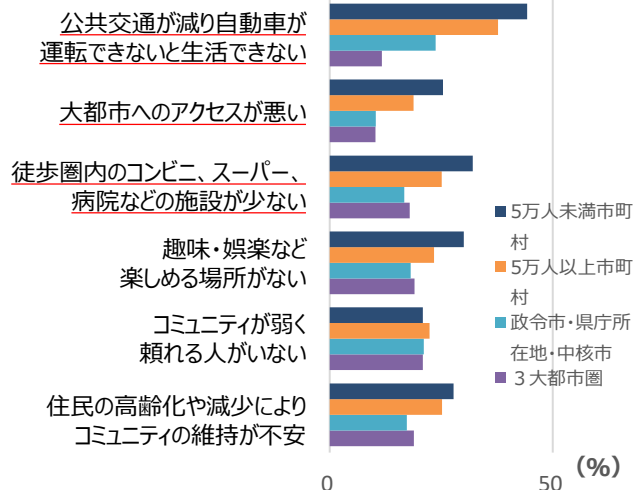
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

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）



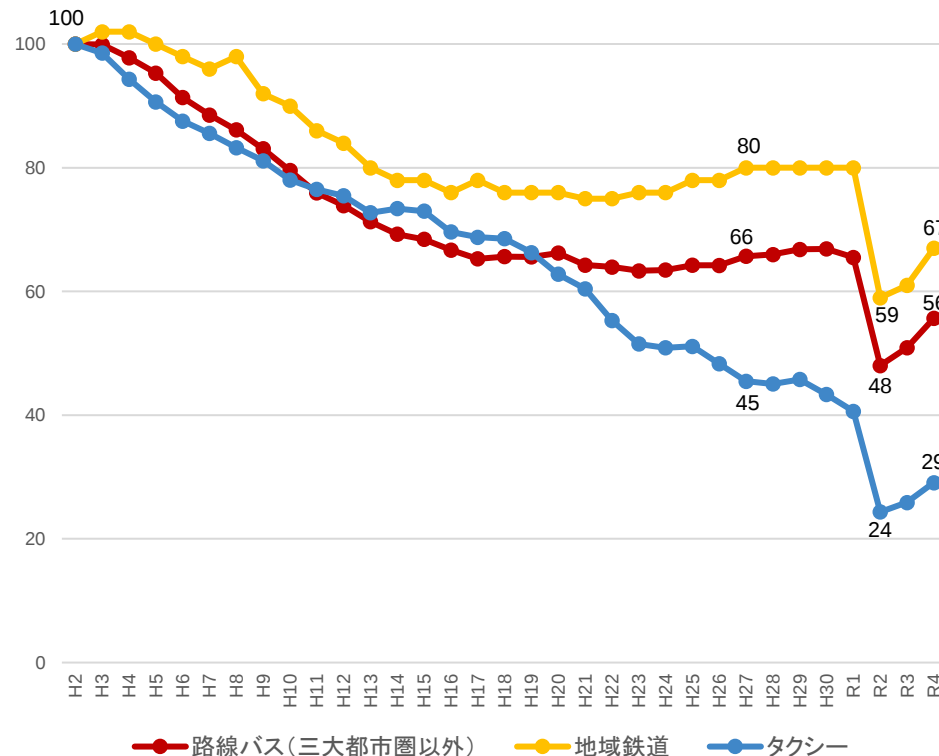
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

地域交通の現状① 利用者数の減少と路線廃止

○ 人口減少やモータリゼーションによる利用者の減少と路線廃止などサービスの低下が続いている。

路線バス・地域鉄道・タクシーの利用者数

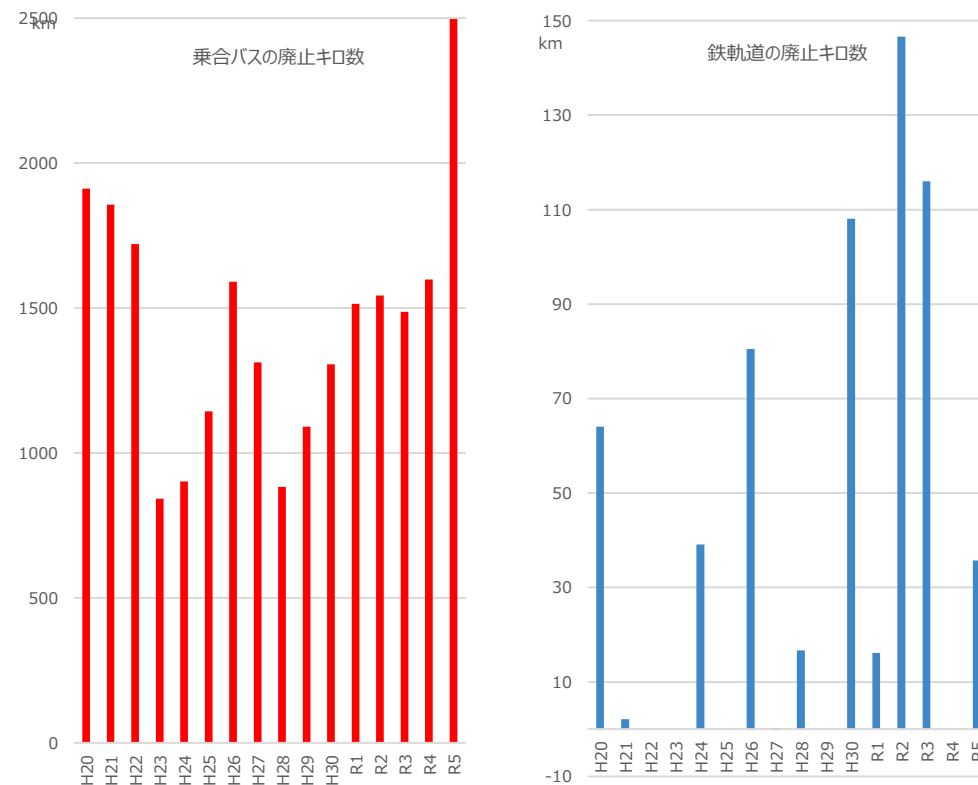
路線バス、地域鉄道、タクシーの利用者



(出典)「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成

路線廃止の状況

- ・乗合バス：計**23,193km**の路線が**廃止**（2008年度→2023年度）
- ・鉄軌道：計**625.1km**、**18**の路線が**廃止**（2008年度→2023年度）

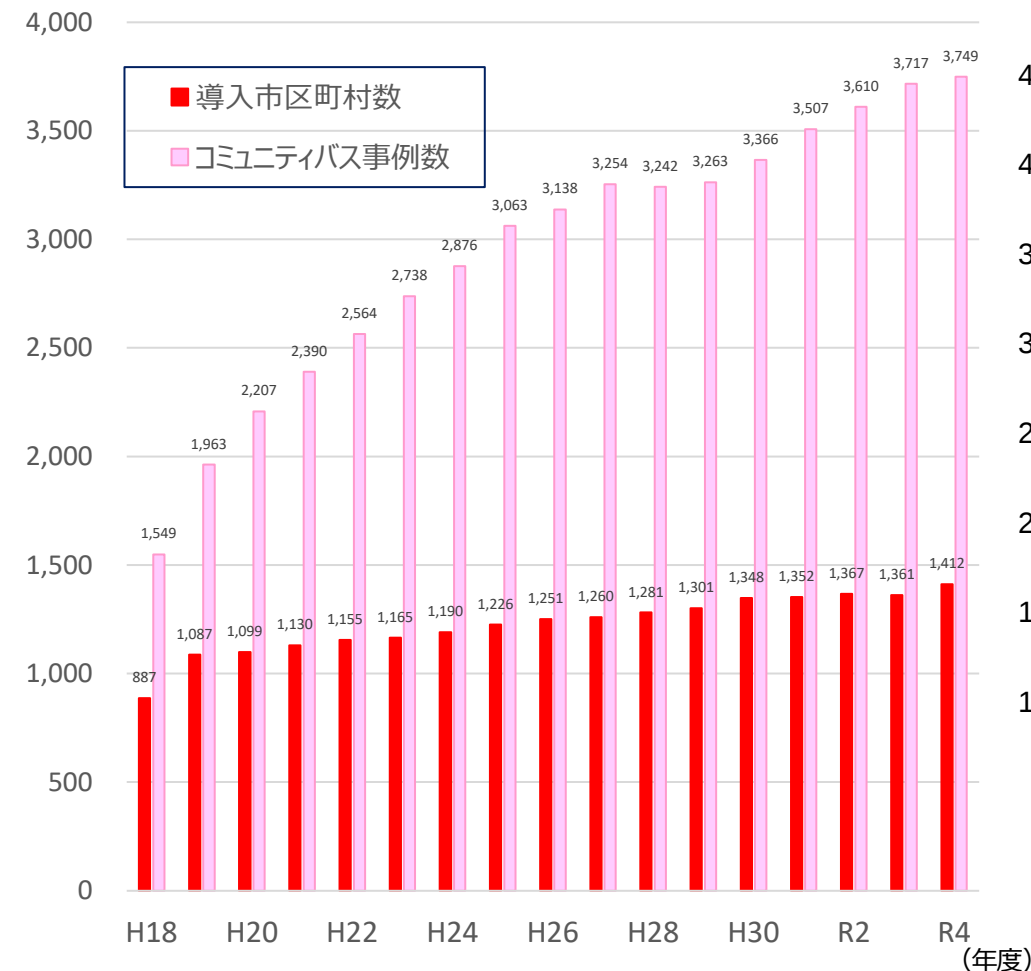


(出典) 国土交通省総合政策局作成

地域交通の現状② 公的サービスの増加(コミュニティバス・乗合タクシー)

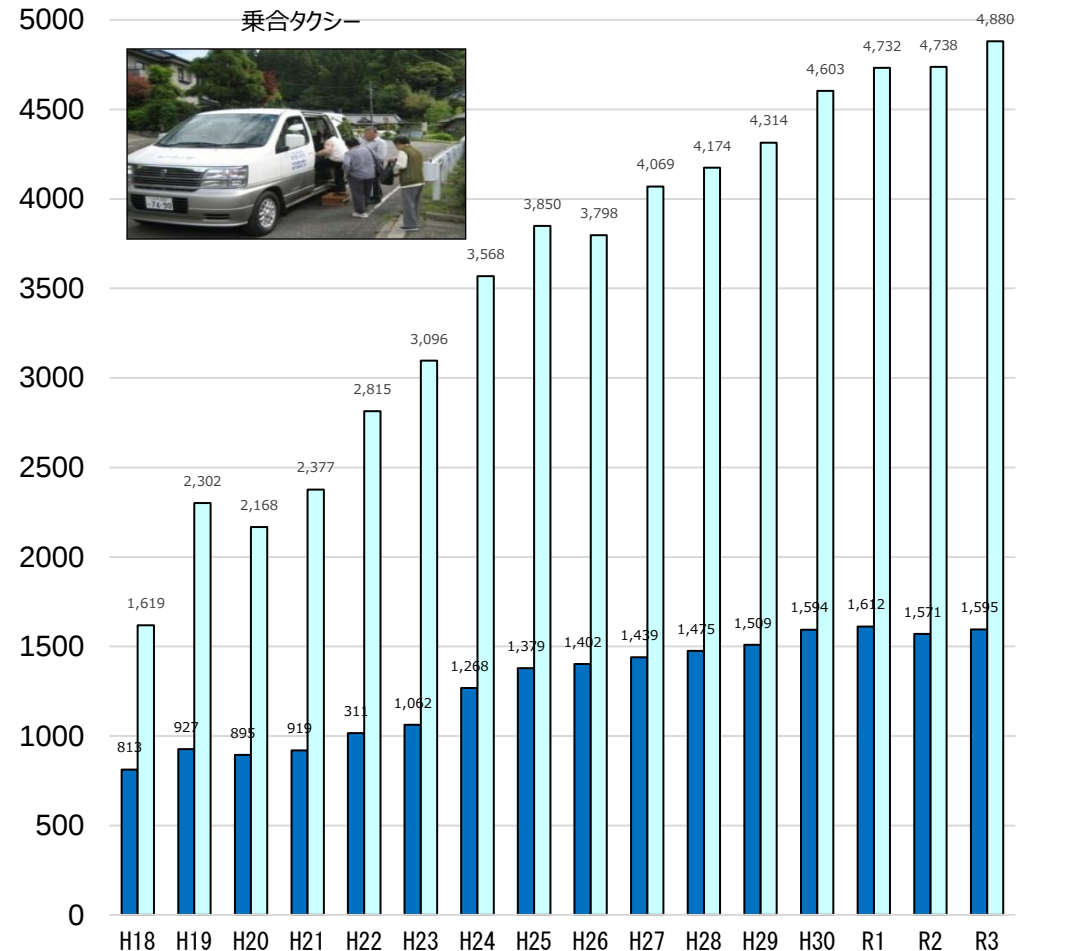
○地域の生活交通の維持が困難となる中で、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償運送の導入が進んでいる。

コミュニティバス



資料：自動車局作成

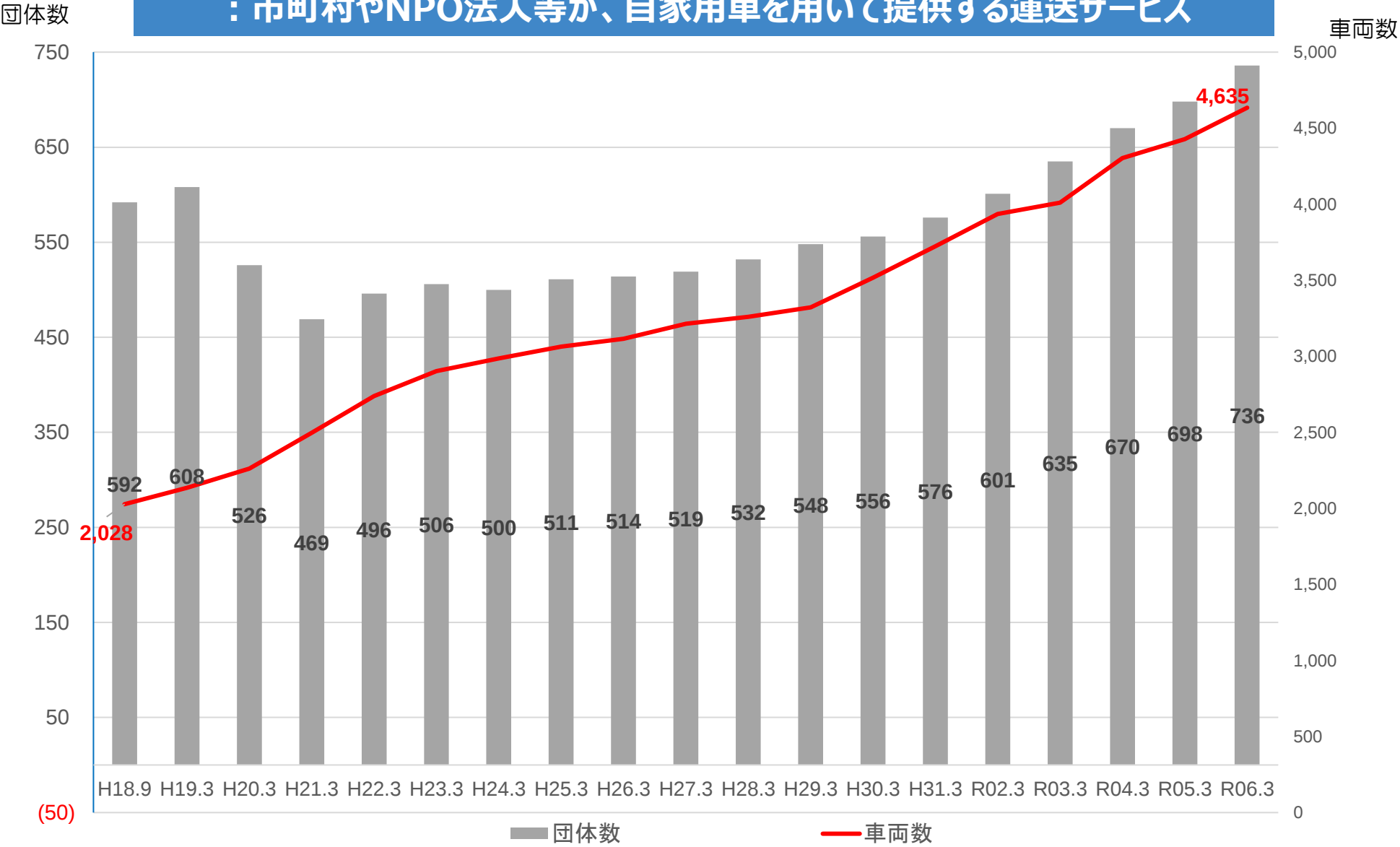
乗合タクシー



注1：乗合タクシーとは、乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。
 注2：導入市区町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。
 注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：自動車局資料を基に作成

自家用有償旅客運送（通称：公共ライドシェア）
：市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス

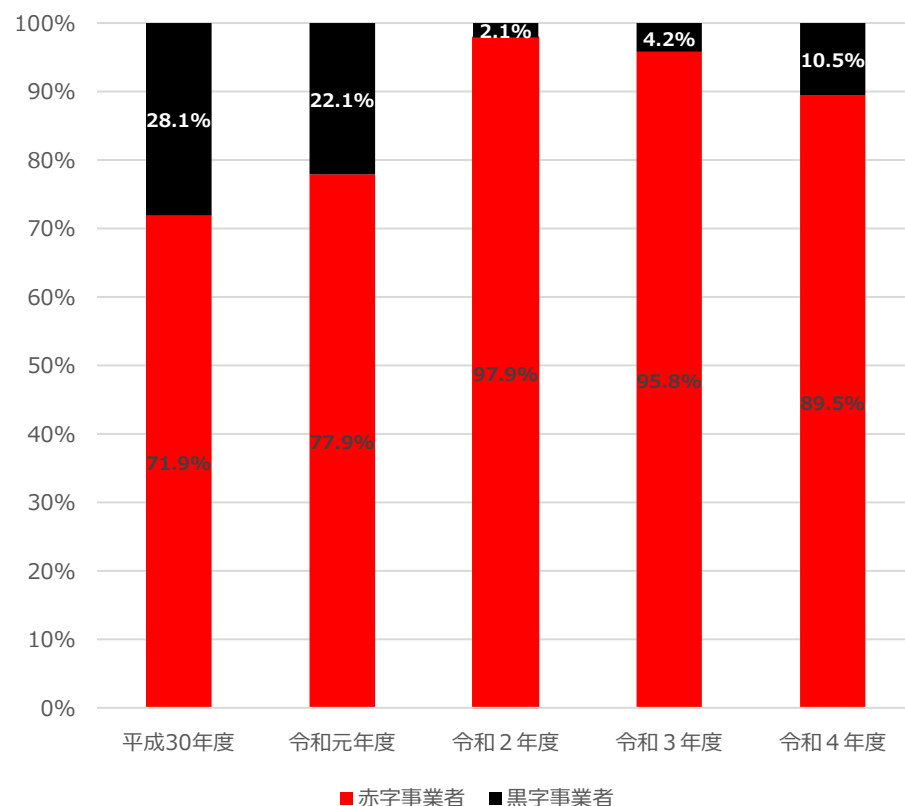


担い手の現状①：地域交通事業者の経営状況

○ 地域交通事業者は、コロナ前から厳しい経営状況にあり、コロナ禍を経てさらに悪化している。

地域鉄道事業者の収支

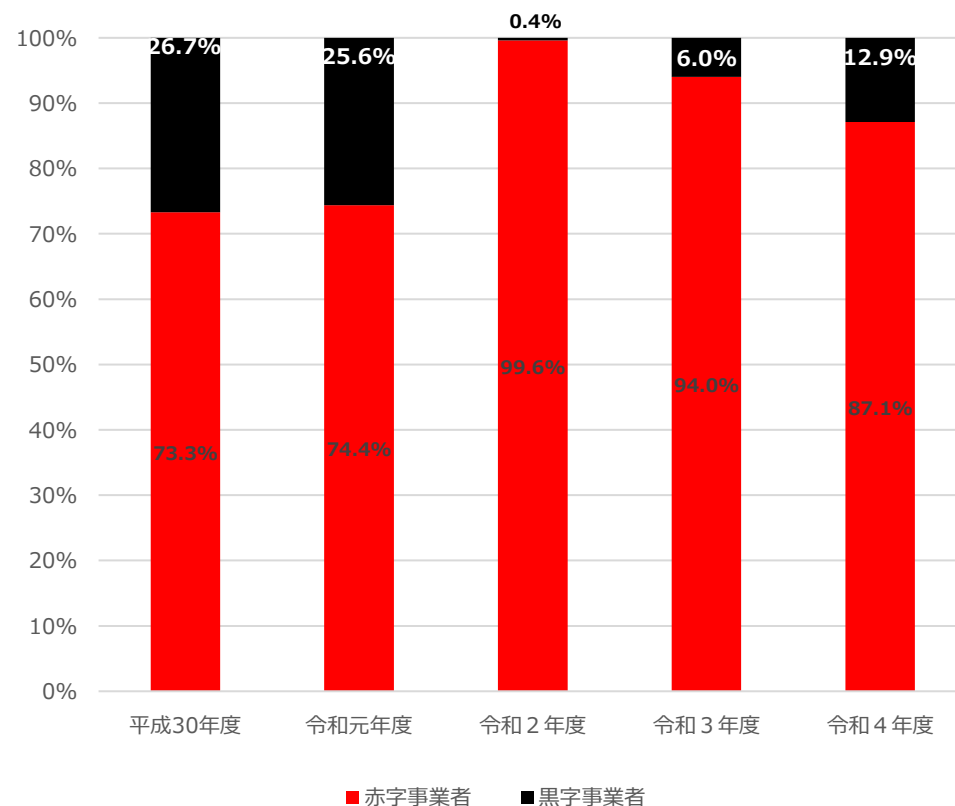
地域鉄道事業者の収支状況



(出典) 国土交通省鉄道局調べ
※令和元年度から95社（富山ライトレールと富山地方鉄道が合併）

路線バス事業者の収支

路線バスの収支状況

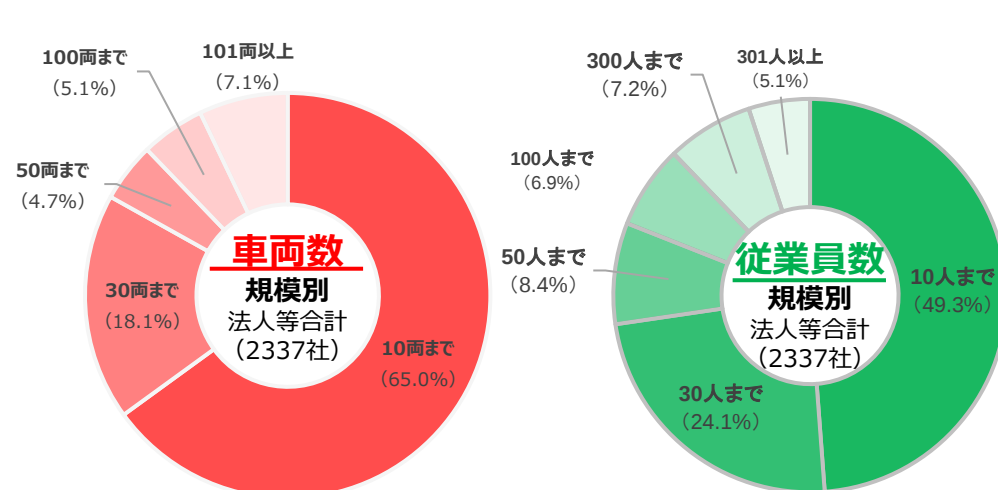


(出典) 国土交通省物流・自動車局調べ
※「運転者数の推移」は「数字で見る自動車」における乗合バスと貸切バスの運転者数の合計（2023年6月時点では「数字で見る自動車」は2021年までのデータが掲載）。
※「収支状況」「営業収益」は、保有車両30両以上の一般路線バス（高速バス及び定期観光バスを除く）が対象
※「営業収益」は運送収入、運送雑収、営業外収入の合計値。

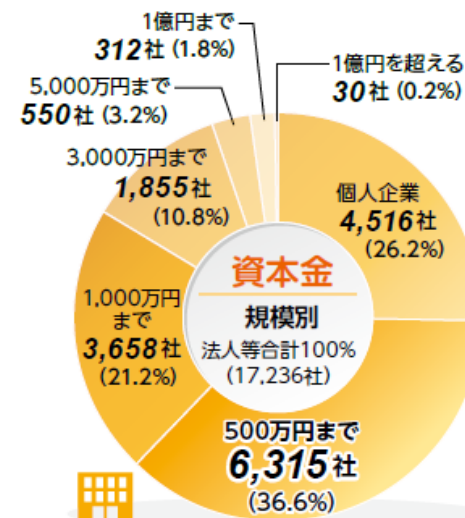
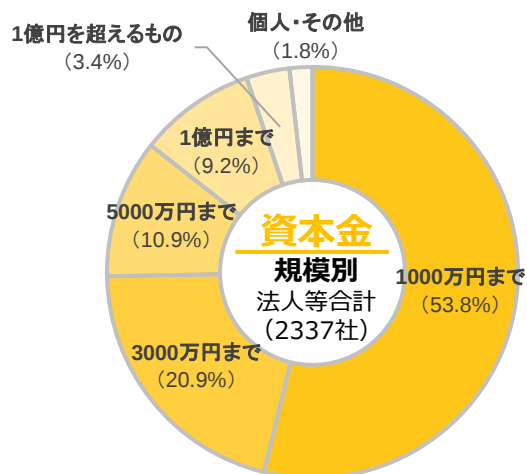
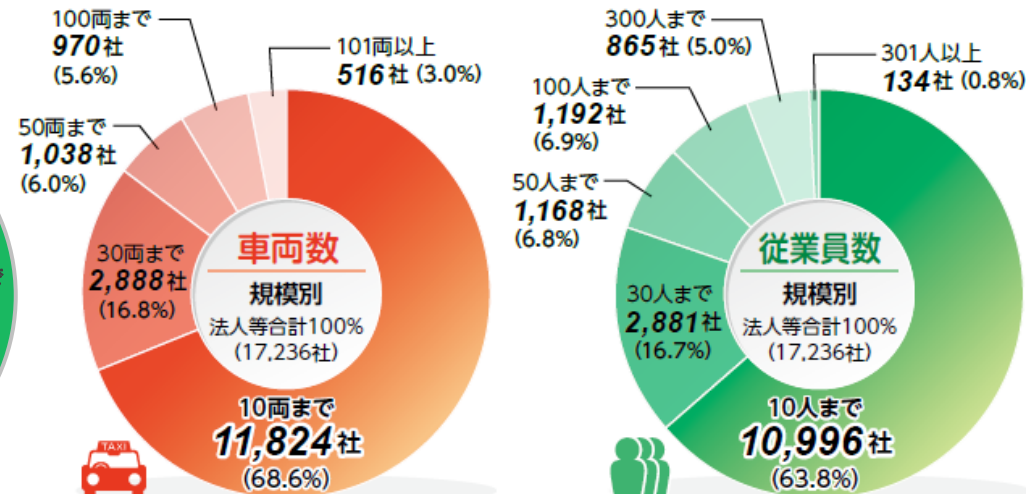
担い手の現状②：地域交通事業者の経営状況(中小零細)

○ 地域交通事業を支える担い手は中小零細企業が多数となっている。

バスの事業規模

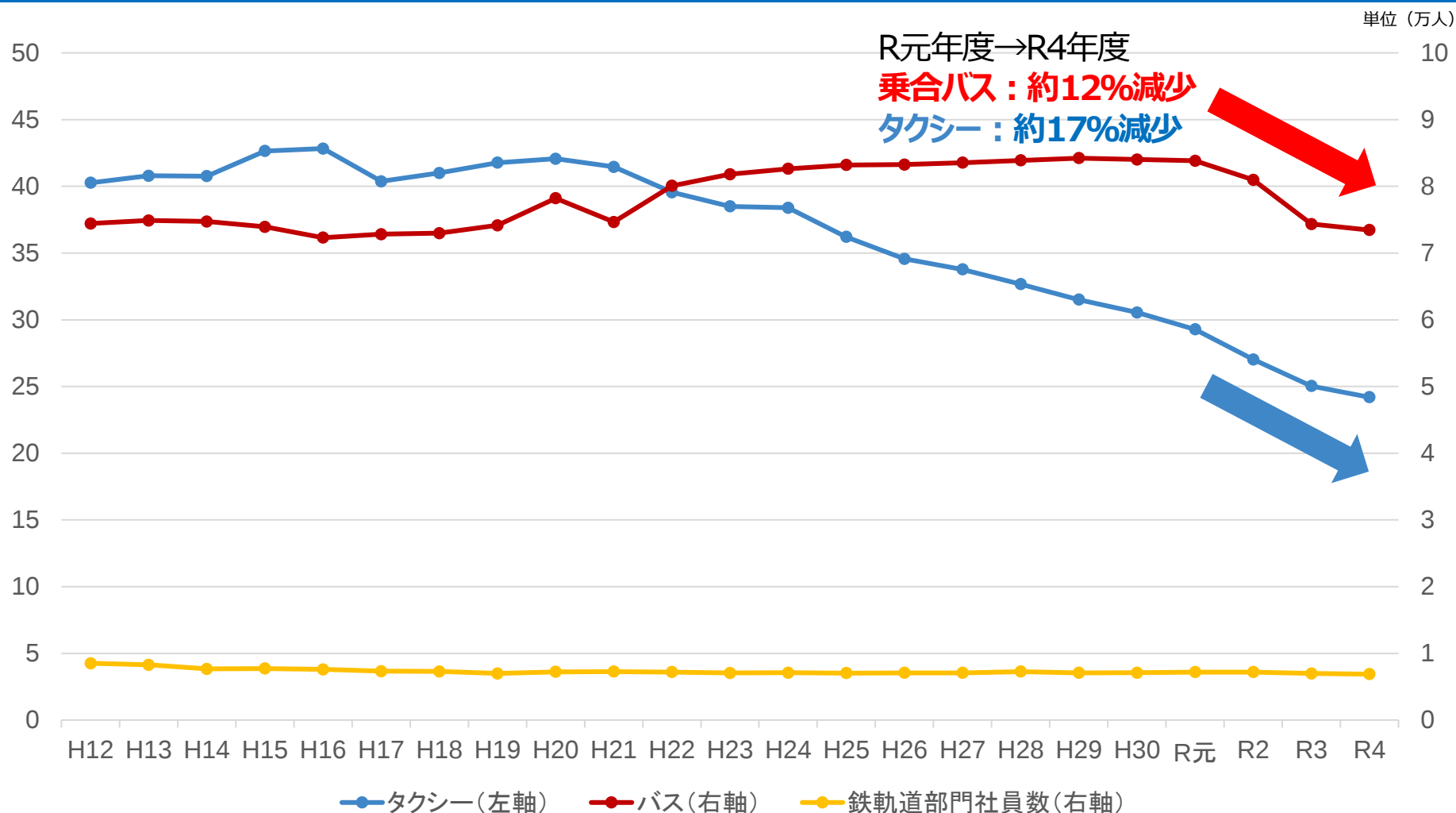


タクシーの事業規模



○ 運転者不足はコロナ前からの課題だが、コロナ禍を経て、一気に顕在化している。

運転者数の推移（バス・タクシー・鉄軌道）



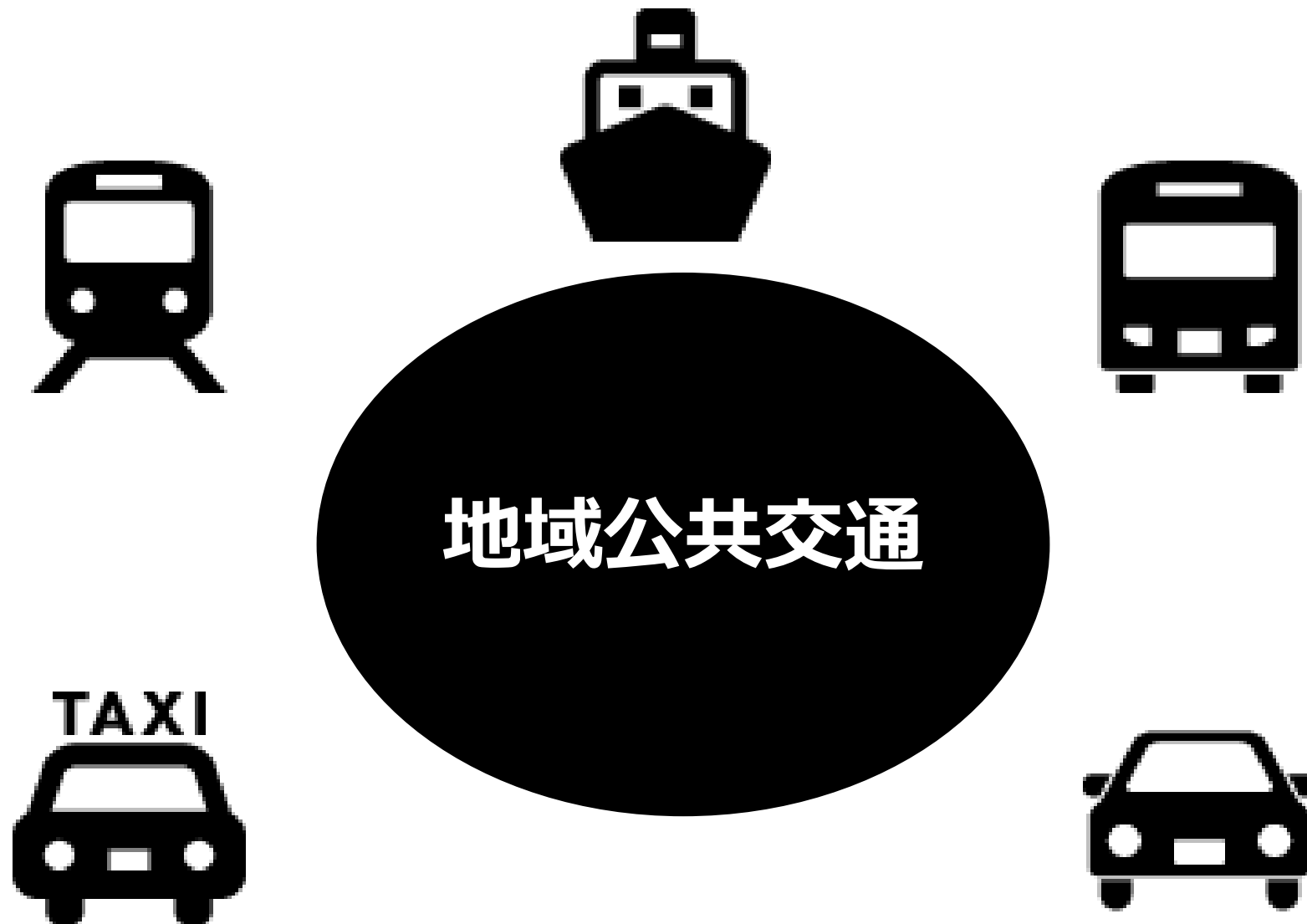
（出典）「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成

- 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)



- ・ 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。



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

本当に「テコ」になれるのか？

○地域公共交通が地域課題のハブ/テコになれる理由

例えば…世の中で言われている「**地域課題**」「**社会問題**」

- ・ **人口減少に応じた病院・学校・ショッピングセンターの統廃合**
→地域公共交通で居住地と各施設を十分に接続することができれば、
統廃合によって集約しても、**遜色ない生活を送ることができる。**
- ・ **高齢者医療費の抑制**
→地域公共交通が十分確保され、必需需要（通院や買い物）のほかに「おでかけ」（娯楽、交友）に行きやすくなれば、外出促進やフレイル防止による健康増進につながる = **まさに「QoL向上」。**

鳥取県・平井知事 令和6年11月25日「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合
・医療、買物、子どもの学習などに関する課題も「交通」さえあれば何とかなる。

「クルマ」があるから大丈夫、は本当か？

①道路混雑→外部不経済 = 都市計画・地域経済への悪影響



(出典) 公益財団法人「とやま環境財団」エコライフ撮影会@高岡駅前

「人を束ねて運ぶ」公共交通→渋滞解消、「ムダに」道路整備する必要がない

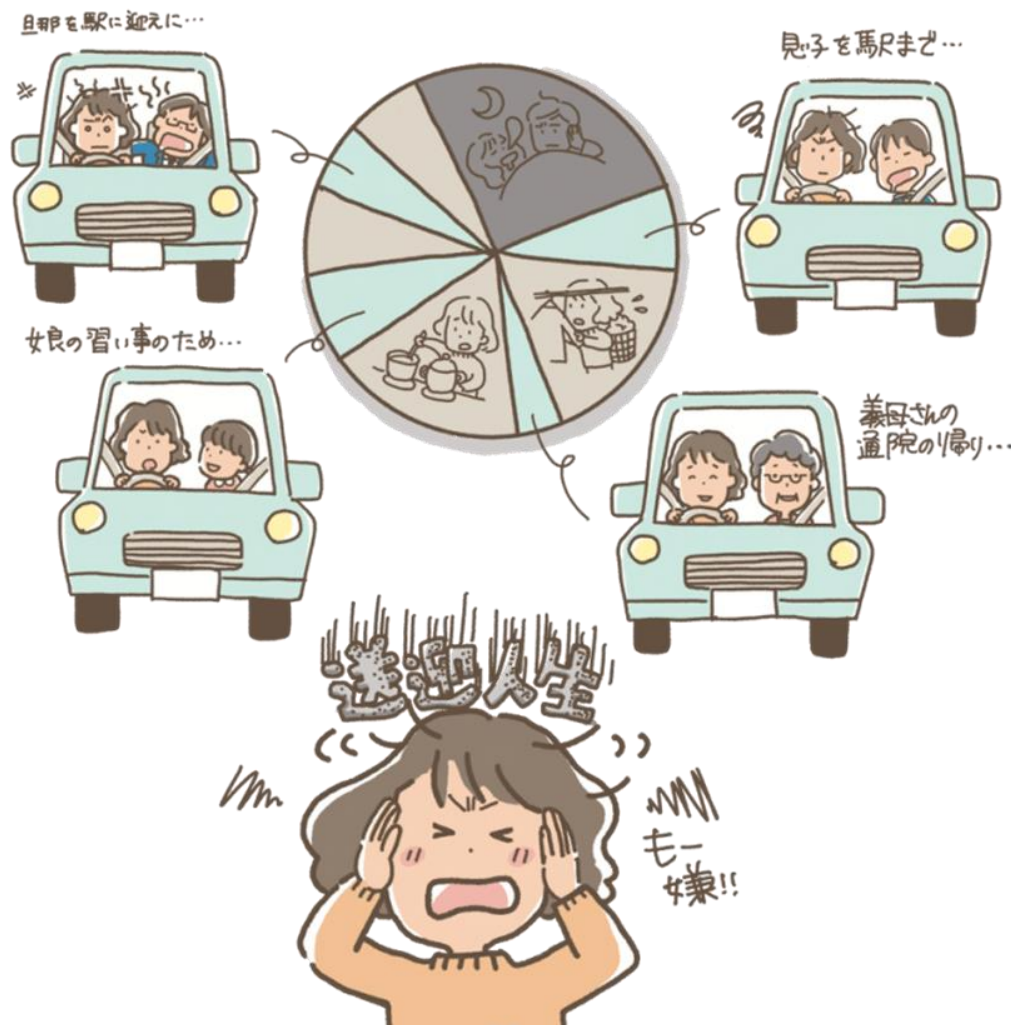


(出典) くまもと県民テレビ、「熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会」での試算

「クルマ」があるから大丈夫、は本当か？

②送迎負担の「潜在化」 = 労働時間の制約、地域経済への悪影響

送迎が各家庭内に「潜在化」。行政からも見えにくいですが、実は大きな損失を生んでいる。
→負担が度を超えると、家族ごとまちなかへ移転＝一気に3－4人の人口流出にも。



- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 最後に

高度成長期

交通サービスの安定供給に向け、交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

民間活力・競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供

◆1987年：国鉄民営化 ★2002年：バス、タクシーなど需給調整規制の廃止

2000年代～

自治体を中心とする地域が「望ましい交通ネットワーク」を追求

2007年 地域交通法の制定 市町村による協議会・地域公共交通計画（マスタープラン）等

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

2014年 地域交通法の改正 コンパクトプラスネットワークを位置づけ（※都市再生特別措置法も改正）

2020年 地域交通法の改正 計画作成を自治体の努力義務 競争から協調へ（※独禁法特例法も制定）

2023年

地域交通法の改正

- 新型コロナの影響により、“一気に10年以上時間が進んだ。”
- 「対症療法」だけでなく「体質改善」により、地域交通を「リ・デザイン」（再構築）し、利便性、生産性、持続可能性を高める。
- 国も一歩前へ。

地域交通法の概要

地域交通法

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

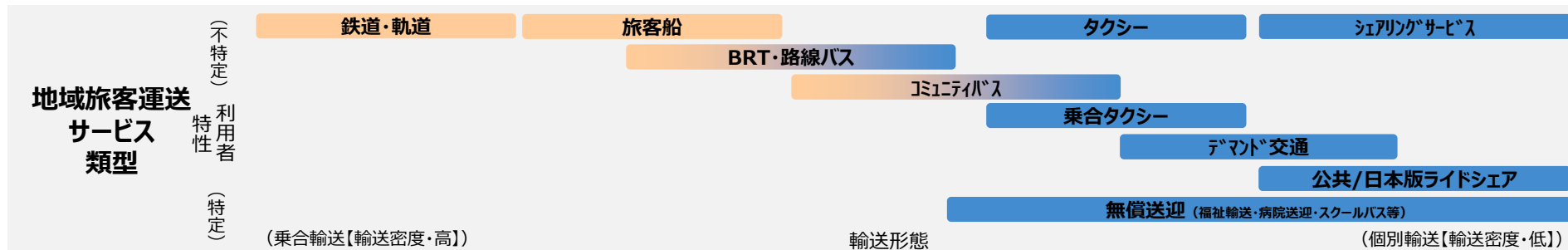
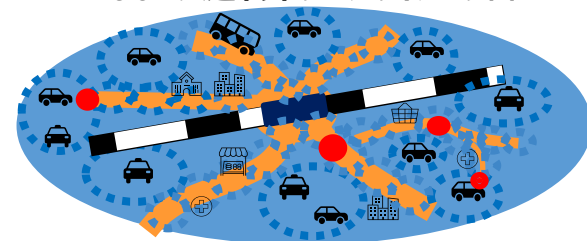
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする地域公共交通のマスタープラン

- ・ 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：1,125件（2025年2月末時点）
- ・ 地方公共団体が組織する「法定協議会」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成＝地域が自らデザインする交通へ

地域公共交通計画のポイント

- ◆ 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
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など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

望ましい交通ネットワークのイメージ図



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地域公共交通特定事業を盛り込み、実施計画を定める
- ・ 予算上の措置（地域公共交通確保維持改善事業等）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



(+ 日本版RS)



自家用有償旅客運送（＝公共RS）



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

地域公共交通特定事業と主な特例措置

○ 令和6年10月末時点で、121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 (R6.7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をのみなし取得可 ○地方債の特例	4件 (富山2件、札幌、 芳賀・宇都宮)
			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	19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のみなし取得、廃止届出を不要とする特例)	10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のみなし取得、運輸に関する協定ののみなし取得)	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	86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

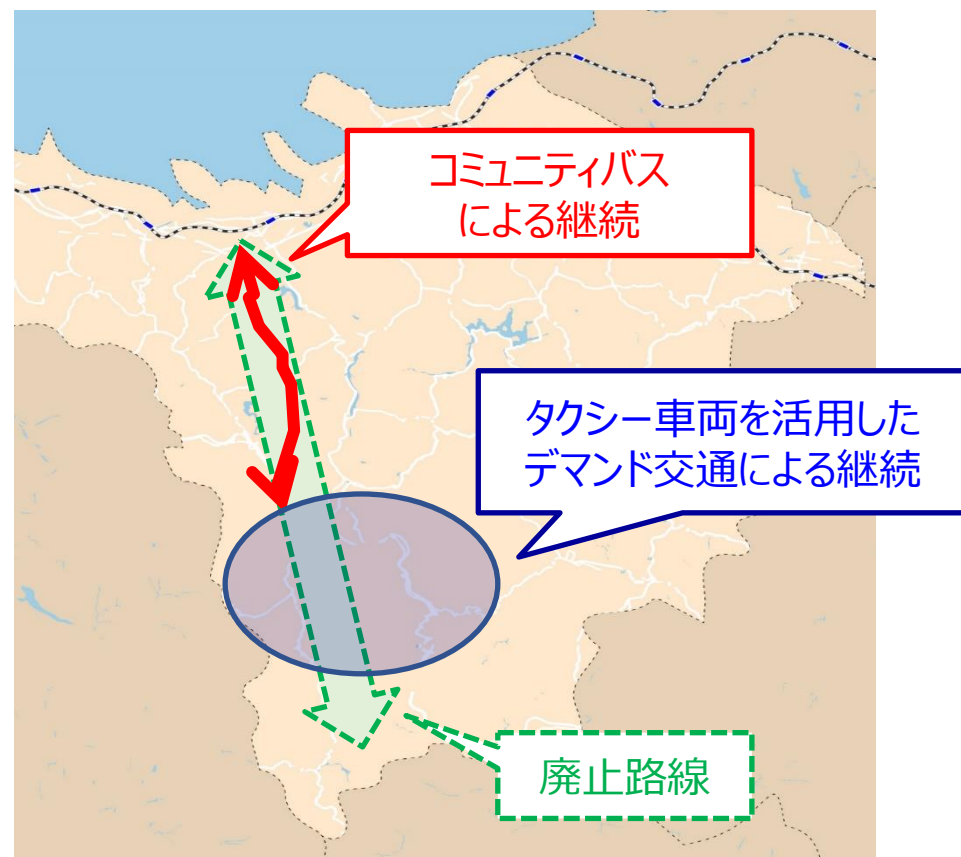


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



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）



地域旅客運送サービス継続実施計画(愛媛県今治市)

策定の背景

- 愛媛県今治市朝倉地域において運行している路線バス「朝倉線」(瀬戸内運輸株)の「朝倉支所前～浅地口」及び愛媛県今治市吉海地域において運行している路線バス「下田水港～田浦線」(瀬戸内海交通株)は、住民の高齢化により、利用が著しく少なくなり回復の見込みがないため、令和4年3月末をもって廃止予定。
- 路線バスとして維持することが困難な地域において、住民の通院、買物などの日常生活に必要な移動手段を継続して確保するため、令和2年10月より今治市朝倉地域及び吉海地域において「公共交通ワークショップ」を開催し協議。
- 令和3年8月にサービス継続事業実施方針を策定、9月に事業者を公募し、11月にタクシー事業者(常盤タクシー株及び有)おしまタクシー)を選定。地域のニーズに合った経路・ダイヤによるタクシー車両を用いたデマンド運行を行い、利便性を確保し、事業の効率化による収支改善を目的としてサービス継続実施計画を作成。

計画の概要

- ▶ 小型タクシー車両(セダン型)による区域運行、デマンド乗合運行によって地域旅客運送サービスを継続
- ▶ 中心部の病院、買物場所等を目的地に設定し、生活に必要な移動手段を確保
- ▶ 幹線路線と交通結節点で接続し、交通ネットワークを維持
- ▶ 運賃は、大人400円、小学生・65歳以上等半額
- ▶ 実施予定期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

事業の効果

- ▶ 交通空白区間(朝倉地域・吉海地域)の解消
- ▶ 不採算区間の縮小による現行交通事業者の収支改善
- ▶ 車両小型化・デマンド運行による今治市の負担額の縮小 等



①朝倉地域(朝倉上・下・南・北地区)

現行事業者 継続事業者 継続対象	瀬戸内運輸株式会社 常盤タクシー株式会社 「朝倉支所前～浅地口(3.1km)」
------------------------	---



②吉海地域(田浦・泊地区 等)

現行事業者 継続事業者 継続対象	瀬戸内海交通株式会社 有限会社おしまタクシー 「下田水港～田浦11.9km)」
------------------------	---



持続可能な地域旅客運送サービスを継続

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



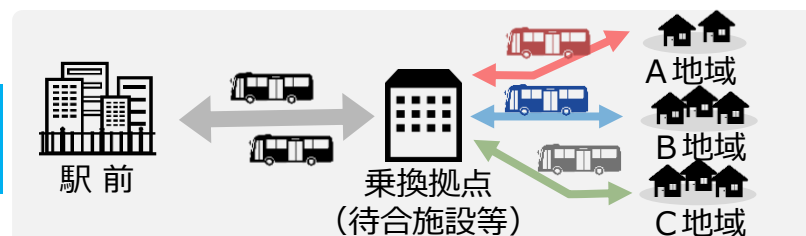
地方公共団体が、必要な関係者の同意
を得た上で、**地域公共交通利便
増進実施計画**を作成



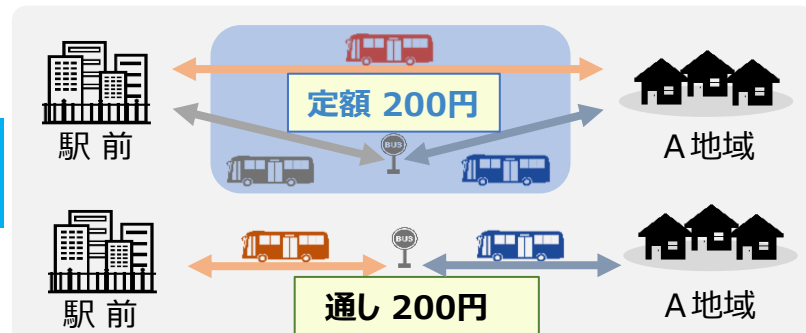
国土交通大臣の認定を受けた場合、
法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

事業の実施イメージ（一例）

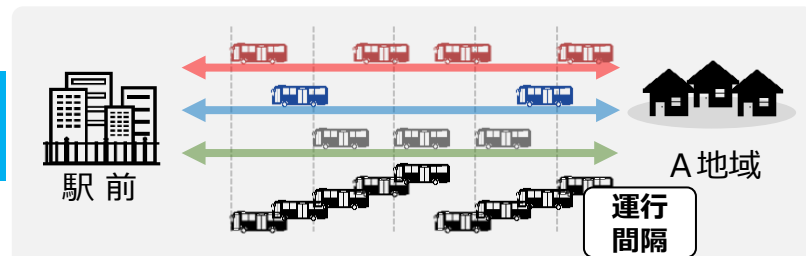
ハブ＆スポーク型
の路線再編



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



- 村上市では、運転士不足等によるバスサービスの低下に対応して、市が運行主体となる「**コミュニティバス化**」を実施。より柔軟に地域ニーズを反映した**持続可能な公共交通ネットワークに再構築**する。
- 具体的には、**重複系統を整理**するほか、**利用の少ないバス系統をデマンド型乗合タクシーへ転換**。また、**ゾーン制運賃の導入**により、利用者に分かりやすい交通体系に再編するとともに、来訪者にもわかりやすい公共交通とするため**系統番号を導入**する。
- ▶ 運賃面・利用環境面での**利便性の向上**を図りつつ、持続可能性を高めることにより、**中長期的な利便確保**を図る。

①重複システムの整理・デマンド型乗合タクシーへの転換

(寒川-村上のりあいタクシー)

②コミュニティバス化による地域に根ざした交通体系への転換

具体的には、ゾーン制運賃の導入や、路線バスに系統番号を付番することにより、地域住民・来訪者に分かりやすい公共交通を提供する。

③デマンド型乗合タクシーの運賃体系の見直し

市内の乗合タクシーについて、従来の1km単位での運賃加算方式から、6kmを区分とした２段階制の運賃に変更し使いやすい運賃制度に変更。

・効率性向上による持続可能性の確保

重複区間の解消や利用の少ない路線のデマンド転換による効率性の向上。

・公設民営化による利便性の向上

ゾーン制運賃や系統番号の導入による利便性の向上

・作成自治体

新潟県村上市（実施区域：市内全域）

・事業実施予定期間

R 6年10月～R 8年3月



○地域公共交通利便増進実施計画（利便増進計画）とは？

【対象】

- ・ **交通ネットワークの見直し**（路線の見直し、モード転換（路線バス→デマンド）、自家用有償の導入/変更等）
- ・ **使いやすいダイヤ・運賃の改善**（エリア定額運賃、パターンダイヤなど）

【手続き】

- ①地域公共交通計画を作成・変更し、概要を位置付ける
- ②地方公共団体が作成し、交通事業者の同意を得る
- ③国土交通大臣の**認定**を受ける

【ポイント】

- ・ 短期的な利便性向上のみならず、**中長期的な利便性向上**（効率化）でも対象とできる
- ・ 利便増進計画には、（地域公共交通計画に比べて）路線・ダイヤなどを**詳しくに記載**
- ・ 計画そのものは、**分量を多く記載する必要はない**（例：10ページ程度の計画もあり）

▶▶▶ **まず運輸局に相談を！** ◀◀◀

利便増進計画を作成すると、以下の支援を受けることができます！

○**運行費補助（確保維持事業）の特例** ※その他要件がありますのでご相談ください！

幹線系統： **人数要件**の緩和（3人以上） ※通常：15人～150人/日

フィーダー系統： **地域要件**の緩和（政令市、中核市でも対象に）、 **補助上限額**引き上げ、
新規性要件の緩和 ※通常：補助期間中に新規に運行を開始するもの

○**社会資本整備総合交付金による支援**

バス停・バスロケの整備、E V設備の導入などが対象

○**エリア一括協定運行事業補助金による支援**

複数年支援、国庫補助路線以外の自治体負担に対する特別交付税

○その他**車両導入に関する補助率引き上げ**、計画策定に係る**調査経費支援**など・・・。

▶▶ 様々な補助制度の要件を**まとめてクリア**！

■こんな方におすすめ■

- ・人手不足、赤字運営での**路線見直し**を検討している・・・
- ・行政主体で住民・来訪者が使いやすい**移動サービスの設計**に取り組みたい・・・
- 持続性・利便性を少しでも高める取組であれば広く対象にできる可能性。

独占禁止法特例法の概要(令和2年施行)

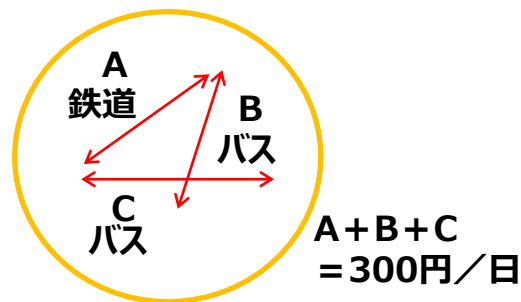
乗合バス事業者が、経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供の維持の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた共同経営（カルテル）に関する独占禁止法の特例。（令和2年施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

①運賃・料金の設定

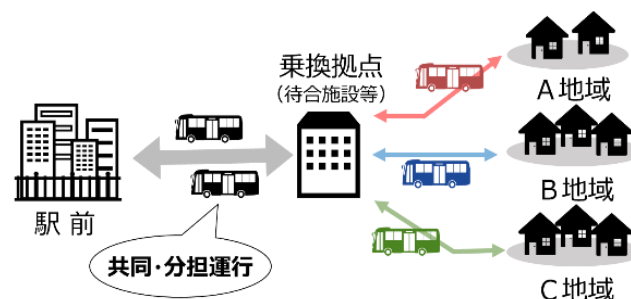
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

②路線等の共同・分担運行

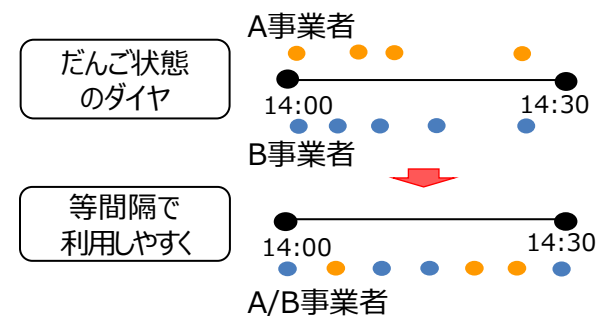
「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ＆スポーク型」のイメージ】

③運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可を受ける**ことが必要。
- 国土交通大臣は**、公正取引委員会に協議を行った上で、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで6件の共同経営を認可。

(事例)熊本地域乗合バス事業共同経営計画

- 令和3年4月より、熊本市内の交通事業者5社が、共同経営計画の認可（独占禁止法特例法）を受けて、重複する運行区間の運行事業者・運行便数等の効率化、ダイヤ調整による待ち時間の短縮等を実施。
- 令和5年10月より、熊本市中心部に均一運賃を導入し、利用者の利便性向上を実現。

取組の内容

- 重複区間のダイヤ見直し（増減便、待ち時間の短縮）
- 重複路線の系統見直し（系統集約・区間短縮）
- 系統の会社間移譲による運行効率化
- バス路線の経路変更による一部路線廃止
- 熊本市中心部に均一運賃エリアを導入

対象区域



取組の主体

九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道
熊本バス、熊本都市バス

取組の期間

令和3年4月1日～令和6年3月31日

※一部区間は、令和4年11月1日～令和7年10月31日

均一運賃エリアは、令和5年10月1日～令和8年3月31日

取組の目標

利用者利便の水準及び対象路線のサービス維持を前提として、重複区間における運行体制の効率化等により、収益性の改善及びサービス維持に必要な人員・車両の軽減を図る。

取組の効果

（令和4年度実績）

利用者利便の水準を維持しつつ、運行体制の効率化を実現

■ 人員**10.6人/日**（平日） 車両**8.7台/日**（平日）の軽減

■ 共同経営未実施の場合と比較して、全体での増益を実現

- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 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、

- 民間事業者任せからの状態から脱却し、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】

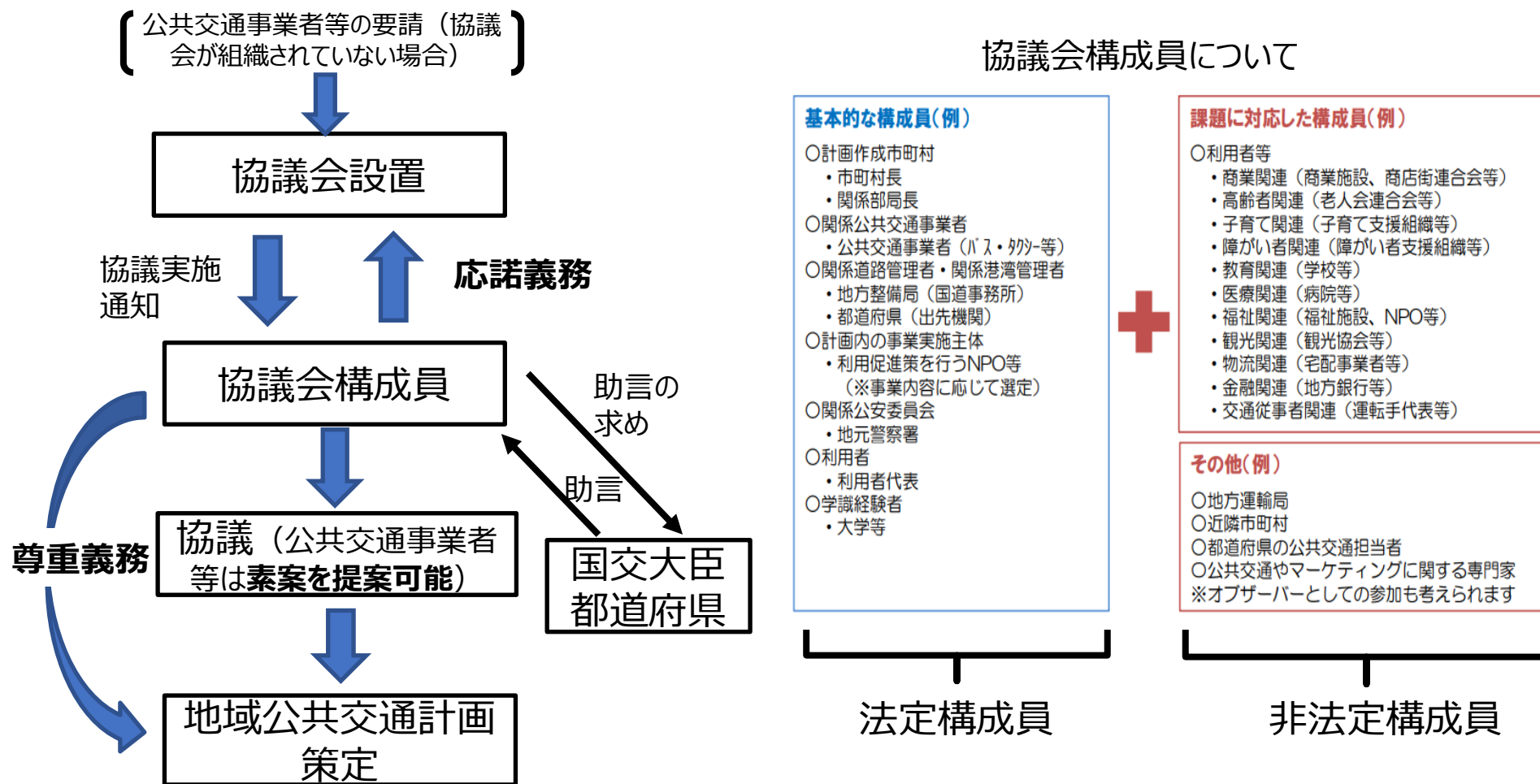
- 生活圏単位で取り組む（場合によっては複数市町村で検討）
- 公共交通モード相互間の連携を十分に図る
- 鉄道、バス、タクシーはもちろん、スクールバスや福祉バス等も検討対象とし、多様な交通手段を組み合わせる

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

法定協議会の制度及び構成員

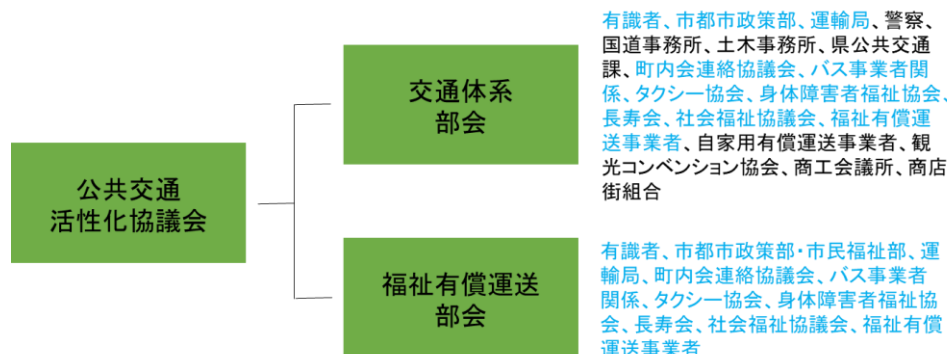
- 地方公共団体（市町村又は都道府県）は、地域公共交通計画の作成・実施に必要な協議を行うための協議会を組織でき、協議会構成員には**応諾義務及び協議結果の尊重義務**がある（地域交通法）。
- 協議会では、公共交通事業者等は、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の素案を作成・提示し、**計画の作成又は変更を提案可能**。（地域交通法）。
- 協議会には、地方公共団体をはじめ、**地域課題に応じた多様な主体の参画が重要**（基本方針）。



(事例)地域交通法に基づく法定協議会と他会議等の一体的な運用

複数の会議体の統合による負担軽減 【岐阜県高山市】

地域公共交通活性化協議会と道路運送法体系の会議体等を統合し、事務局、構成員の負担を軽減。



(出典) 高山市資料

<取組概要>

- 地域交通法に基づく協議会（協議会）と道路運送法に関する会議体で類似の議論を行っていたため、**協議会の下部組織に交通体系部会と福祉有償運送部会を設置し、議案に合わせて協議。**

<ポイント>

- 地域公共交通計画・フィーダー系統補助・バス路線の変更等に関する協議事項は、法定協議会で協議。
- その後、福祉有償運送の議案がある場合は、福祉有償運送部会の委員のみで実施するなど、**関係構成員に限定して協議。**
- 各部会の協議結果については、**事務局が協議会に報告することで協議がととのったとみなしている。**
- 構成員は、**役所内の複数の協議会等の構成員を併任しており、会議体の統合により協議会参加に係る負担が軽減された。**

法定協議会と補助金交付要綱上の協議会を統合 【広島県】

法定協議会と補助金交付要綱上の協議会を統合し、会議運営に係る事務の効率化を図る。



(出典) 広島県地域公共交通ビジョン

<取組概要>

- 令和5年度に法定協議会の下部組織として「エリア分科会」を新設。
- 令和6年度からは**法定協議会と広島県生活交通対策協議会（補助金交付要綱上の協議会）を統合して協議を行う。**

<ポイント>

- エリア分科会では、**関係する市町・交通事業者・有識者により構成され、地域（エリア）の実情を踏まえた効果的な議論が実施可能。**
- エリア分科会の開催により、隣接する複数市町村間・交通事業者・学識者で協議する機会が設けられ、**関係者間の交流の促進**につながっている。

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

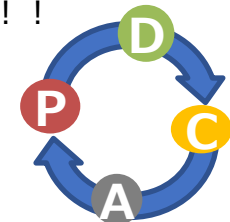
公共交通の利便性を向上させ、利用者を増加させる。

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

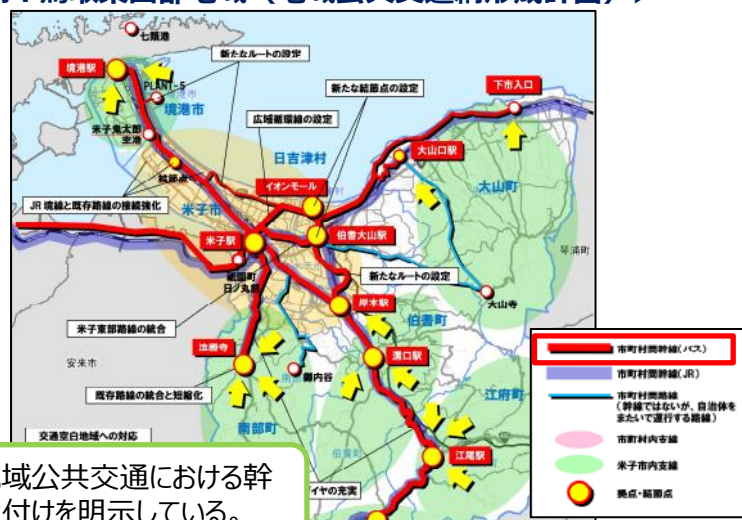
- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（6年度から完全連動化＝経過措置終了）
- 幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市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

拠点間を結ぶ
交通サービスを充実

乗換拠点
の整備

ダイヤ・運賃等の調
整による公共交
通サービスの改善

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

従来の公共交通
機関に加え、地
域の輸送資源の
総動員による移
動手段の維持・
確保

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の確立する必要があります。

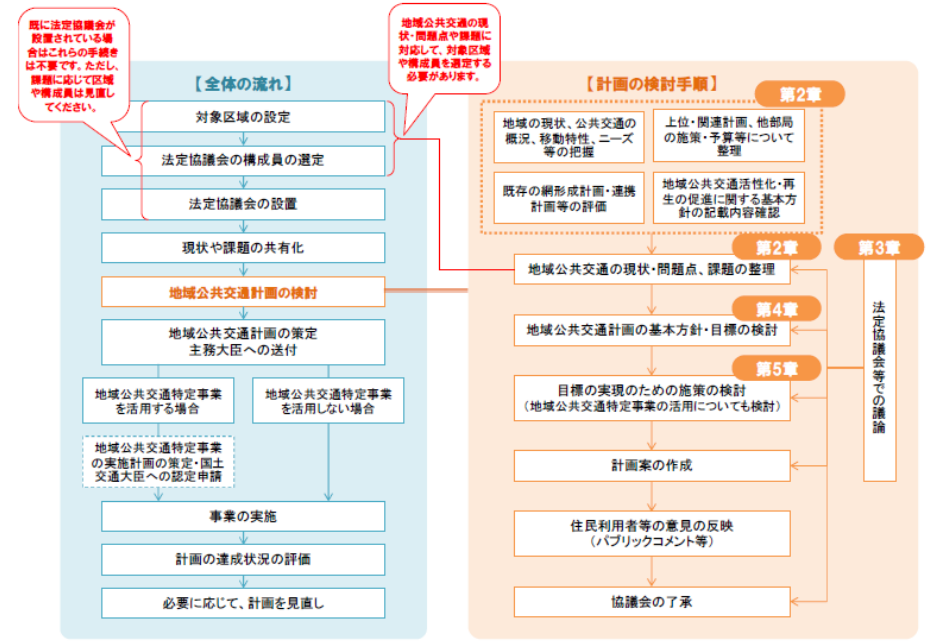
また、新たな感染症の影響等を踏まえても、人口減少・超高齢化社会が進展する中で、生活利便性や地域活力の維持・向上、環境負荷の低減等様々な観点からコンパクト・プラス・ネットワークの取組が重要となっています。

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。



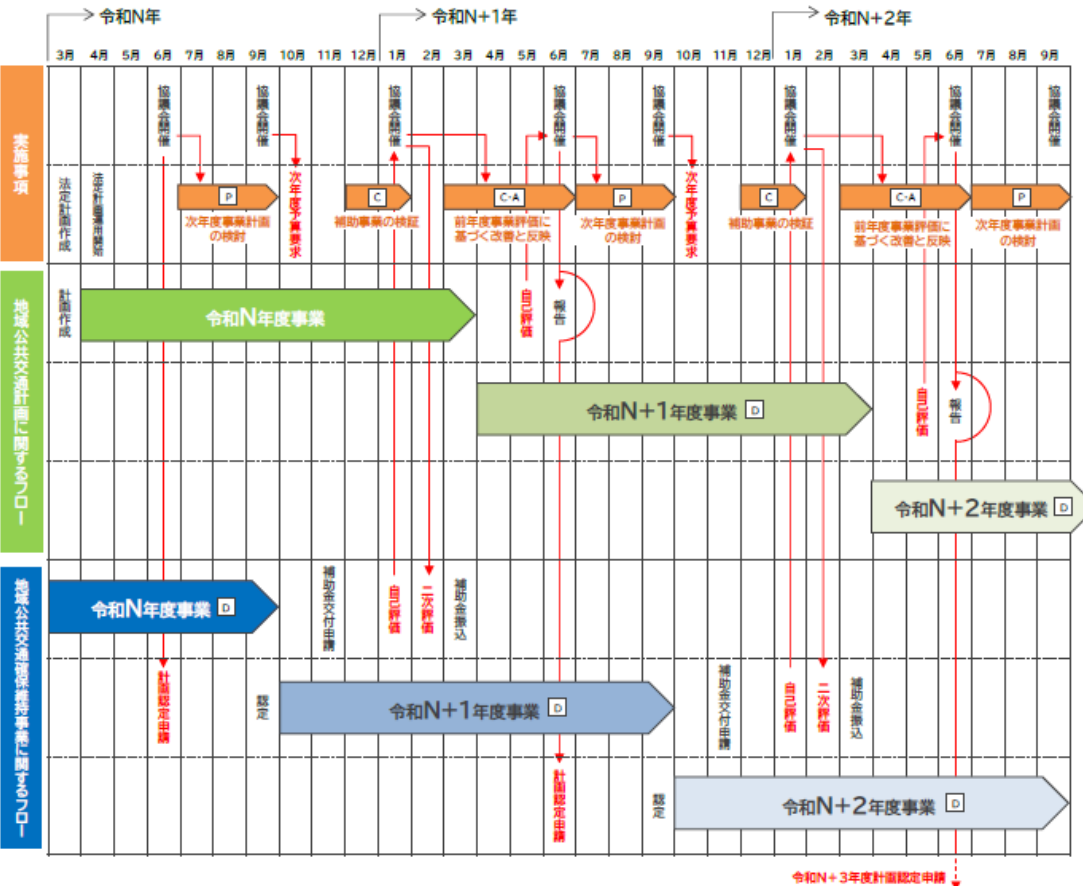
地域公共交通計画作成に関する、全体の流れ及び計画の検討手順・作成スケジュールについては以下のとおりです。なお、法定協議会の対象区域や構成員については、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、設定・見直しすること考えられます。



※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										①	②	③						
N年度予算要求（初年度実施分）																		④

▲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わからない方や、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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 最後に

地域交通の「リ・デザイン」(令和5年～)

<基本的考え方>

※交通政策審議会地域公共交通部会(2023年6月)資料をもとに作成

地域公共交通

- 生活の不安を解消し、くらしやすく、魅力あふれる地域に必要な基盤（エッセンシャルサービス）
- 直接・間接に幅広い社会的価値を有し公共性は極めて高い。（クロスセクター効果）
※医療や福祉の質の向上、産業や観光振興、財政の改善、高齢者等が運転する自家用車の交通事故減少、健康増進、地域コミュニティの強化、まちのブランドイメージ向上、災害時の避難手段の確保など、

対症療法：補助金による赤字補填

+

体質改善：戦略的投資増による持続可能性

- 地域経営の観点から、まちづくり・地域づくりと一体となった地域ぐるみの取組み
- 地域全体を巻き込み、新技術も活用して共創することで、戦略的に新たな投資を呼び込む
- 利便性・生産性・持続可能性を高める

地域や社会における「共創」

→交通を「リ・デザイン」

→地域や社会システムの「リ・デザイン」を牽引

3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離
- ・官による投資 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法の活用等による共同経営・路線再編
- ・モードの垣根を越えた運賃・サービス 等

多様な分野との共創

医療・介護・福祉、こども・子育て、教育・スポーツ・文化、商業・農業、宅配・物流、エネルギー・環境、地域・移住、金融・保険、観光・まちづくり
×交通 による事業連携

交通DX

自動運転



自動運転バス

遠隔監視室

AIオンデマンド交通・MaaS



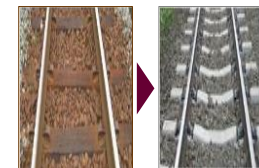
省力化投資



ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・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



軌道の強化（高速化）



駅舎の新改築・移設

バス等への転換

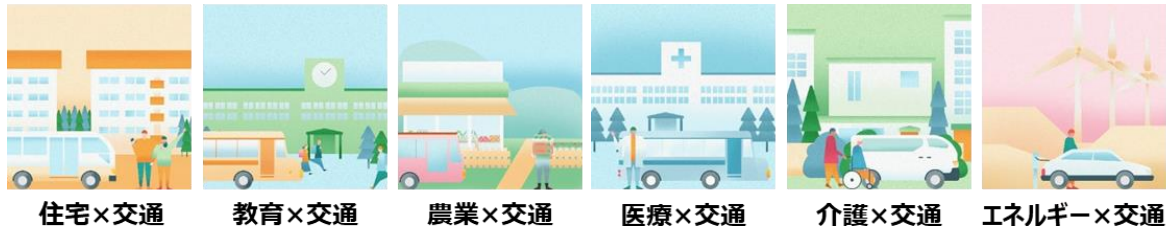
- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

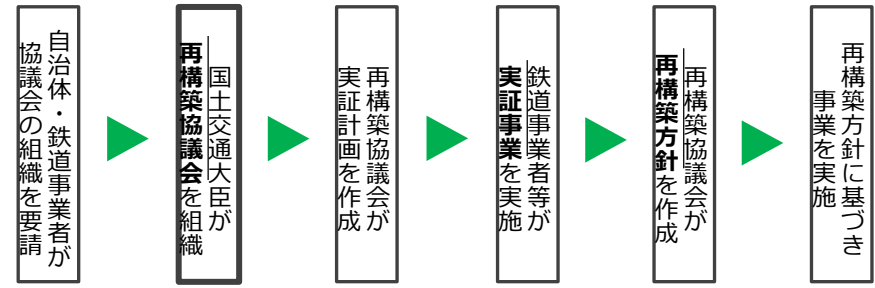
- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

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）



ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・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。



（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）
※ J R 各社は、引き続き J R 会社法に基づく「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

その他の改正項目【地域交通法・鉄道事業法・道路運送法】

- ・「エリア一括協定運行事業」の創設（地域公共交通利便増進事業の拡充）
- ・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を推進する事業の創設（道路運送高度化事業の拡充）
- ・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

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】

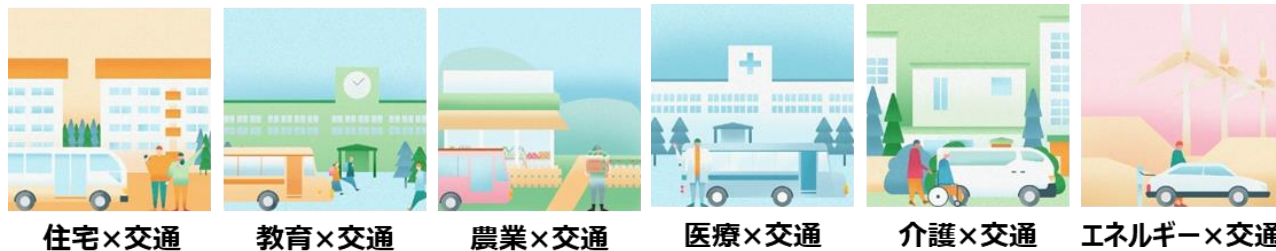
背景・必要性

- 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いる、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】

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

（新設）

【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

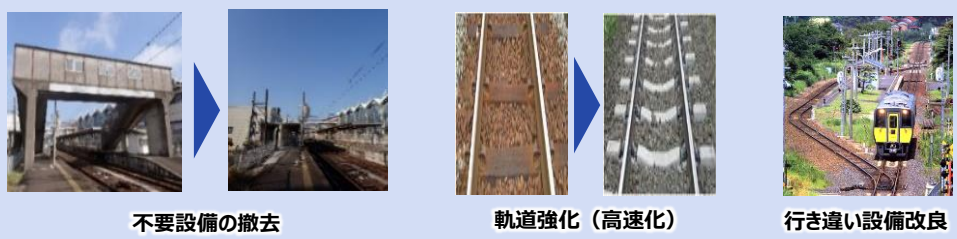
【合意実現に向けた国の支援】

- 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



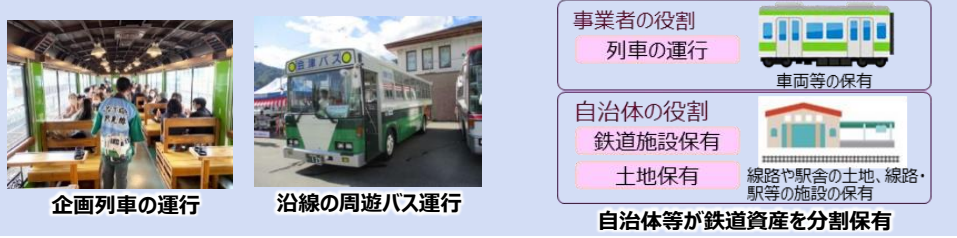
■ 外部資源を活用した駅の活性化



■ GX・DX対応車両等への転換



■ 事業構造の見直し

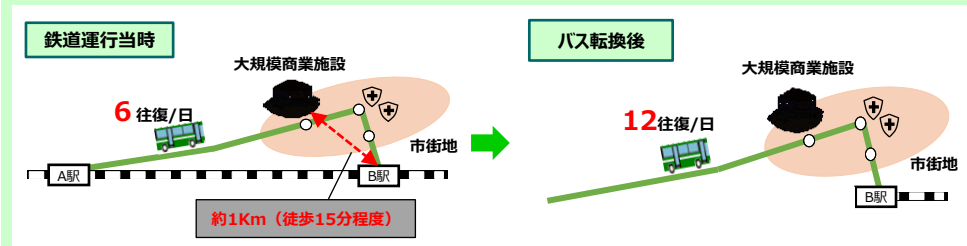


■ 利便性向上



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



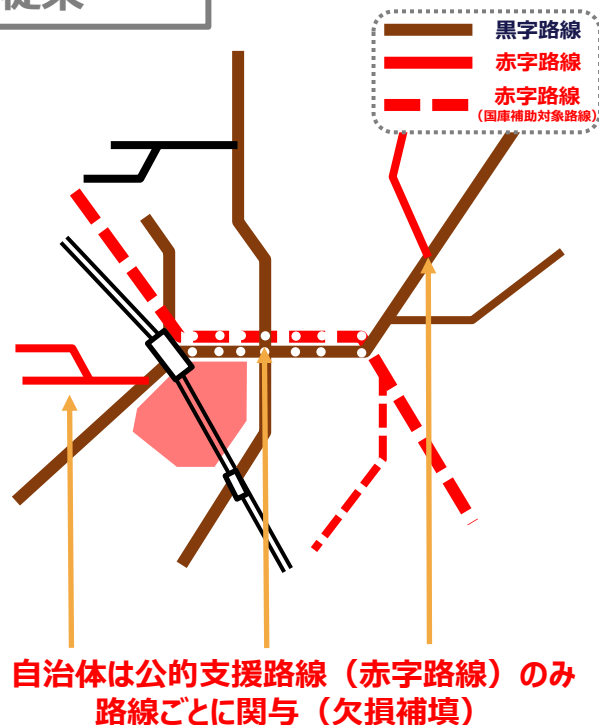
■ 設備整備



バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設【地域交通法】

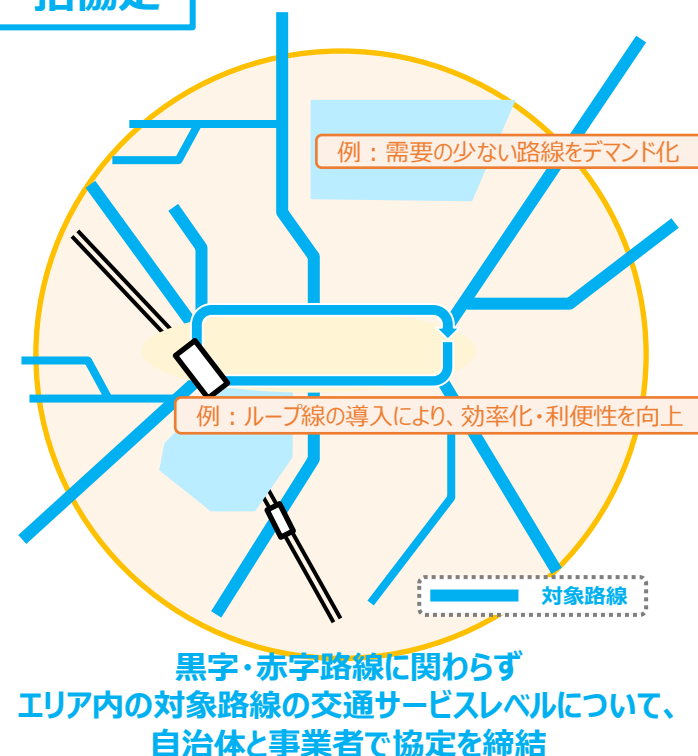
- 自治体と交通事業者は、**複数年・エリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担。
国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長5年）定額で支援（複数年の**支援総額を初年度に明示**）
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に原則として帰属。

従来



＜国の補助＞ 一定の要件を満たす路線について、
生じた欠損額に応じて補助

エリア一括協定



＜国の補助＞ 複数年（最大5年間）定額※を補助

※前々年度の国補助額に固定。事業が改善
(欠損額が縮小) した場合も、国補助額を維持。

(事例)松本地域公共交通利便増進実施計画 <エリア一括協定>

- 重複路線の統合等により、運行の効率化、アクセス時間の短縮、交通空白地の解消を図る、利便増進実施計画を策定。
- 利便増進事業と併せて、自治体・交通事業者間で安定的な運行を確保していくことに合意した路線について、収支状況（黒字・赤字）や補助（国・自治体）の有無にかかわらず、一括して運行委託契約【**エリア一括協定**】を締結。

利便増進実施計画

計画主体 松本市・山形村・朝日村

計画期間 5 年間
(令和 5 年 10 月～令和 10 年 9 月)

「路線バス等の再編」

○目的地まで長大な路線

- 利用の少ない区間の廃止、路線分割・統合等により、駅等へのアクセス時間を短縮化

○重複する路線

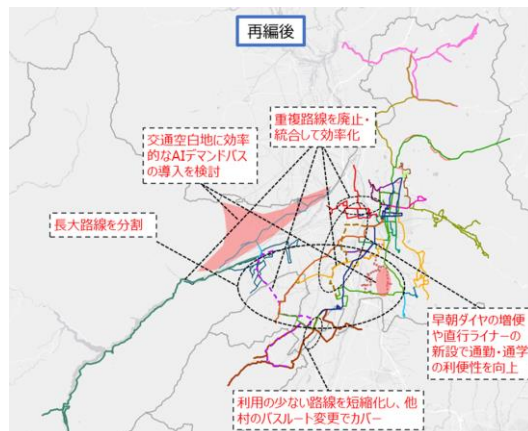
- 廃止・統合により効率的に運行

○利用者ニーズへの対応①（路線新設）

- 通勤時間帯の直通路線や、通学に配慮した路線、交通空白地帯に対応した路線を新設

○利用者ニーズへの対応②（ダイヤ見直し）

- 利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便し、利用者が多い朝夕の通勤・通学時間帯を増便



自治体・交通事業者間で 対象路線について協議・合意

路線名	再編レベル	路線新設	路線変更	運行内容	運行委託状況
①公設民営(エリア一括協定)により運行する路線					
1 信大横田循環線				●	●
2 横田信大循環線				●	●
3 浅間線				●	●
4 新浅間線				●	●
5 北市内線				●	●
6 美ヶ原温泉線				●	●
7 笠原田線				●	●
8 寿台線				●	●
9 松原線				●	●
10 内田線				●	●
11 山形線				●	●
山形線(管部地区止)				●	●
12 四賀線				●	●
四賀線(保福寺下町～化石館)				●	●
13 空港今井線(旧空港・朝日線)				●	●
14 大久保工業団地線				●	●
15 岡田線				●	●
16 農教温泉線				●	●
17 松本市内線(旧西部地域コミュニティバスA線/タウンズニーカー東コース)				●	●
18 南松本・山形線(旧西部地域コミュニティバスB線・E線)				●	●
19 神川・波田線(旧西部地域コミュニティバスC線)				●	●
20 村井・山形線(旧西部地域コミュニティバスD線)				●	●
21 朝日・波田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスD線)				●	●
22 南松本・平田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスE線)				●	●
23 平田・村井線				●	●
24 アルプス公園線				●	●
25 タウンズニーカー北コース				●	●
26 タウンズニーカー東コース				●	●
27 タウンズニーカー南コース				●	●
28 南部循環線				●	●
29 合庁ライナー				●	●
30 神林ライナー				●	●
②自治体が運行する					
31 四賀循環線(旧市営バス四賀線)				●	●
32 四賀循環線(旧市営バス四賀線) デマンドバス				●	●
33 奈川・安曇線(旧市営バス奈川線、一部区間は稲佐線)				●	●
賈い物バス				●	●
山形村福祉バス				●	●
③行政・地域の要望を踏まえて民間が運行する官民連携路線					
33 朝日広丘線バス(旧朝日村営バス広丘線)				●	●
34 朝日村デマンドタクシーぐるりん号				●	●
④地域が運行し、自治体が補助を行う地域バス路線					
ほしみ線				●	●
入山辺線				●	●
中山線				●	●
美田循環バス				●	●
浅間・大村線				●	●
美内川車庫合タクシー				●	●

エリア一括対象路線

エリア一括協定

締結主体

松本市・アルピコ交通(株)

協定期間

5 年間
(令和 5 年 10 月～令和 10 年 9 月)

協定の概要

- 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定
- 運行業務を委託することとして、委託内容・運行内容を規定
- 事業改善に伴うインセンティブは、一定額まで事業者へ帰属。一定額以上は応分に帰属（リスクも同様）

等

交通サービス購入費

1,574.5百万円／5年間

R5	R6	R7	R8	R9	R10
150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円

国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置

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）

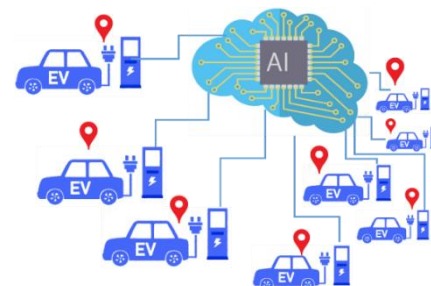


EVバス



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】

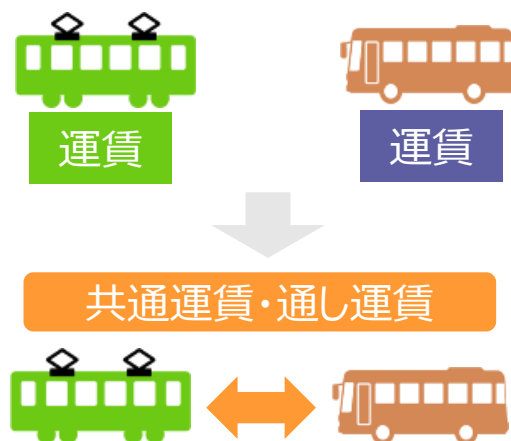
背景・必要性

- 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

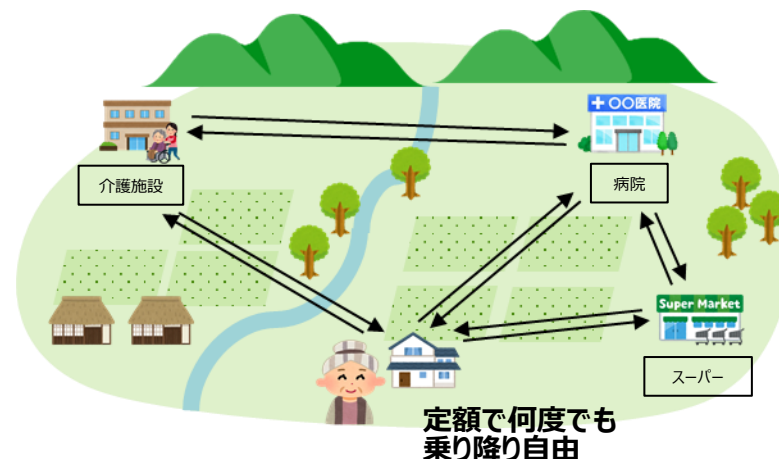
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

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)

検討の背景・必要性

- 人口減少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の十分な提供が困難 ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化 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	B : 地方中心都市など ○ 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、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 ○ 内外から多くの来訪者が訪問（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拡充	D : 地域間 ○ 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を検討
--	--	---	---

● 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）

● 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）

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 構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取り組む働きかけ	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 等を推進するための事項を明確化	カタログ化による支援 連携・協働のプロジェクトについて、データ・支援措置を交えてカタログ化	法定協議会※のアップデート 多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化 ※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 データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ	施策のアップデート 新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化
			都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）		国によるサポート

取組の加速化
多様な分野との連携・協働等による取組を、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仕組みを検討

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取り組む箇所数 100 ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500 ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000
--	---	--

連携・協働の推進に向けた環境醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体に取り組む働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全自治体等に周知

- ・ 省庁連携の更なる推進
- ・ 自治体における交通部局と他部局の連携
- ・ 関係者間における情報・データの共有推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



各分野の指針・通達の策定

国交省、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省等から自治体関係部局等へ指針・通達を発出

A : 交通空白地など

自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

- ・ 農業協同組合、商工会、観光協会等、地域運営組織（RMO）、郵便局等による自家用有償旅客運送の取組を推進



各施設の送迎輸送への住民利用（混乗）等

- ・ 運営法人が異なる介護施設や障害福祉施設の利用者の同乗に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- ・ スクールバスへの一般利用者の混乗に係る補助制度等の取扱いの明確化等



B : 地方中心都市など

各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- ・ 複数の介護施設や障害福祉施設等による共同委託に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- ・ スクールバスの運行、放課後児童クラブへの送迎、保育所等への送迎バス等の運行における公共交通事業者への委託に係る補助制度等の取扱いの明確化等



各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- ・ 各施設の送迎輸送における、路線バス、コミュニティバス等への統合に係る補助制度等の取扱いの明確化

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

＜カタログの事例の例：スクールバス等の路線バスへの集約・統合＞

連携体制

定量的な指標
(利用者 1 人あたり行政経費等)

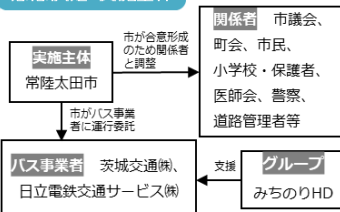
对象地域

茨城県常陸太田市
人口：48,602人
世帯数：19,864世帯
高齢化率：38.7%
面積：372km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。

意思決定・実施主体



实施内容

- コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合。
- 対距離料金、固定料金、無料と各バスによって異なっていた運賃を、対距離料金で統一化し、学生は全額助成、75歳以上には半額助成を適用。
- 統合後の路線バスは、601便／週から673便／週に増便（+72便）。

再編前		年間走行キロ
路線バス	毎日運行 (403便/週)	366,552km
コミュニティバス	毎日運行 (68便/週)	96,761km
患者輸送バス	毎日運行 (70便/週)	105,569km
スクールバス	毎日運行 (60便/週)	42,883km
合計	601便/週	613,765km



再編後		年間走行キロ
路線バス	毎日運行 (673便/週)	677,385km
再編前からの 変化	72便増	63,620km増

資料・當陸太田市資料より作成

出典：常陸太田市

実施内容

実施による成果・効果

利用者数の増加

- 再編後、利用者数はコロナ過の影響で減少。令和4年の小学校統合により増加。

市負担額の減少

- 運行距離の延伸によりバス全体の市負担額は増加しているが、1kmあたりの公費負担は約13円減少。
- スクールバスを路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1,400万円減少。



取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 市民、既存利用者等に取組内容の理解促進が必要。
- 事業者間だけの運賃調整は、価格カルテルとなる可能性。
- 学校関係者や保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することを不安視。

【工夫した点】

- 市民等との合意形成を図るため、計画段階から、約160回の説明会を実施。
- 運賃の統一のために2事業者と調整の際、独禁法に抵触しないよう個別に調整を実施。
- 学校関係者に説明し路線バス活用の理解を求めた。保護者向けに説明会の開催、試乗会、半年間の添乗員同乗を実施。

関連して実施した取組

- 通勤通学券の助成（平成23年4月1日～、令和5年4月1日～市域中高生を対象に拡充）
- 中学生フリー定期券配布（令和5年4月1日～、全国初）
- 運転免許自返納支援事業（平成29年1月10日～）
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- 地域公共交通確保維持改善事業
- 茨城県バス対策費
- 隣接市補助
- 地域間幹線系統補助
- 地域内フィーダー系統補助

関連支援制度

実施するために
工夫した点

地域公共交通計画の課題について

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

面的・統合的取組

- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

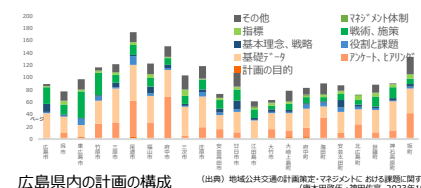
先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

地域公共交通計画の現状

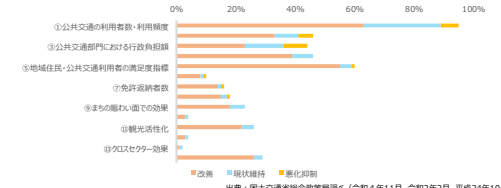
計画の構成

●現状分析が多く、今後の取組が少ない。



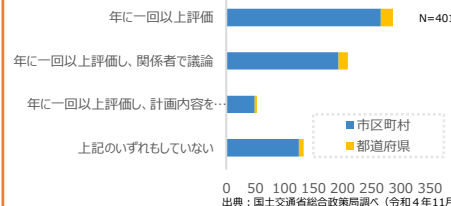
数値指標（KPI）の設定

●利用者数以外の目標はバラバラで少数



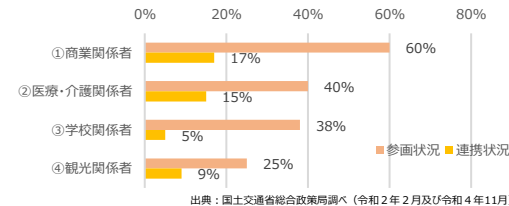
P D C A の運用

●評価が計画見直しにつながっていない



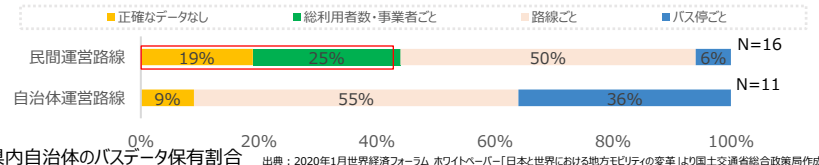
他分野の参画

●多様な関係者の実質的参画が不足



データの取得・活用状況

●路線別データを保有していない自治体が少なくない



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

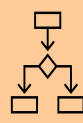
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

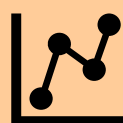
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信



都道府県の役割

○ **地域間交通**（地域鉄道、幹線バス等）、**市町村間調整**

○ **市町村の牽引・伴走・リ・デザイン**

実証運行、新技術等を先導

・ **データ**

データ共有枠組の構築

・ **ヒト&プレイス**

人材育成、ネットワーキングの場の創出



連携・サポート

※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及び A（交通空白地など）の地域

※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイダンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 最後に

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：齊藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など
○ 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	○ 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	○ 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

- | | |
|--|---|
| <p>● 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）</p> | <p>● 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）</p> |
|--|---|

自家用有償旅客運送
（公共ライドシェア）

- 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



自家用車活用事業
（日本版ライドシェア）

- タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。



国土交通省「交通空白」解消本部について

石破内閣総理大臣所信表明演説
(令和6年10月4日・抜粋)



五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ 地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。

○ 観光の足対策

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部	

R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ（第1回会合）

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

「交通空白」解消のツール（例）

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

「交通空白」 解消本部 (R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、
「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・ 官民連携 プラットフォーム (R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による 自治体、交通事業者への伴走支援

603 の首長への訪問



26 の都道府県との連携



1318 の交通事業者への働きかけ



お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、 幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員 (R7.3.14時点) 計1024者

①639市町村・47都道府県、②交通関係97団体

③57団体、④パートナー企業184

→ 今後も随時募集予定



今後の取組

浸透したツールをもとに、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消に向けて、
令和7年度～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」※として対策を強化。

※令和7年度中にできるだけ多くの各地での取組を実現に結び付け、
遅くとも令和9年度までに「交通空白」解消の取組に一定の目途をつける

年明け～
令和7年5月頃 : 全自治体における個々の交通空白をリストアップ
: 3カ年の「取組方針」を策定、国による総合的な後押し

運輸局・運輸支局による伴走支援
(他地区展開など)

民間の技術・サービスの導入
(官民連携プラットフォーム)

立ち上げに対する財政支援

「地域の足」「観光の足」確保により、地方創生を実現

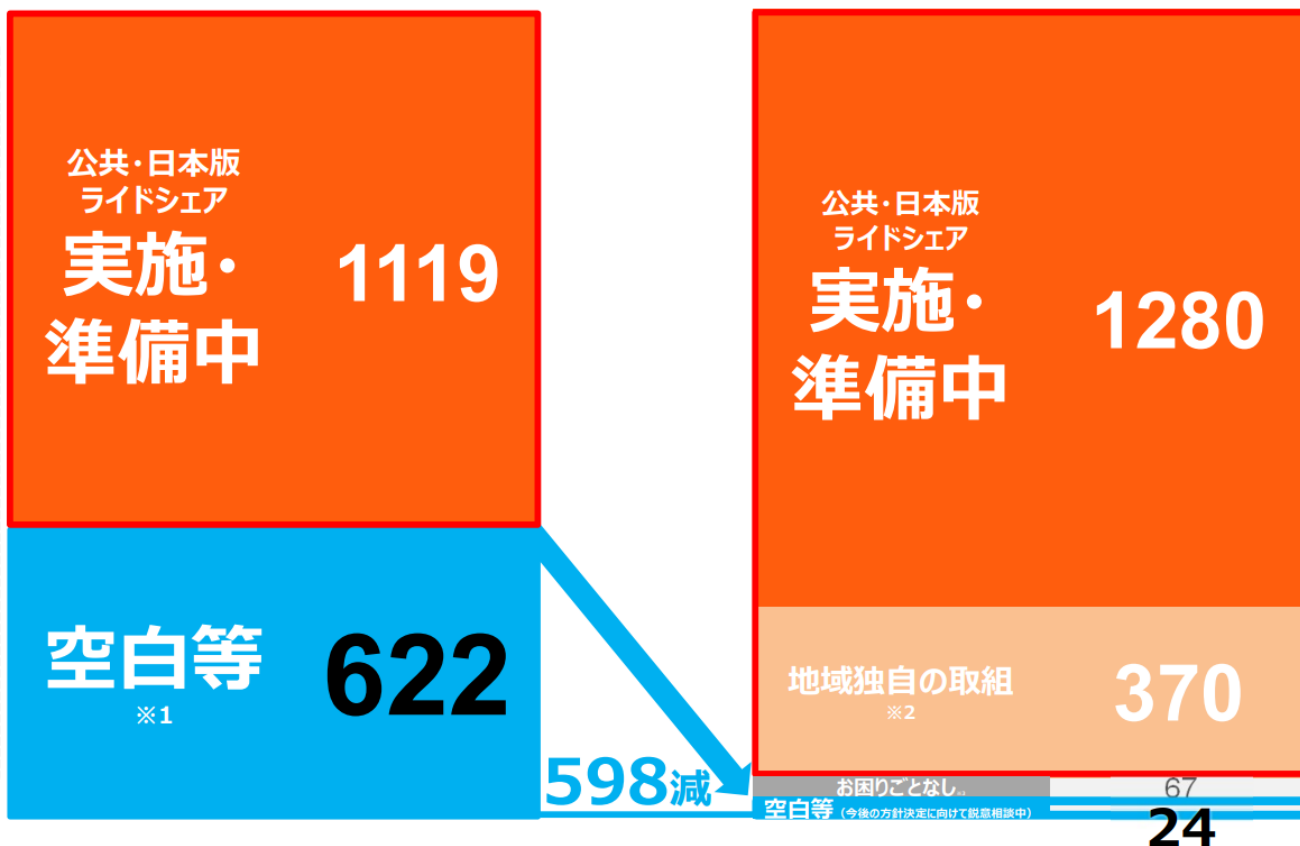
「地域の足」確保に向けた取組状況

昨年7月の本部設置以降、全国の自治体において、「交通空白」解消のツールを活用して、課題の解決に向けた動きが前進しつつある。

令和6年7月時点

令和6年12月時点

市区町村
(1741)



とっとライドシェア
(日本版ライドシェア・鳥取県)



鬼タク
(公共ライドシェア・京都府福知山市)



よるくる
(乗合タクシー・広島県庄原市)



チョインソ کوچィちゃん
(AIオンデマンド・福岡県筑前町)

※1 令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）

※2 乗合タクシー、AIオンデマンド、コミュニティバス等

※3 既に乗用タクシーが充足している認識であり、現状新たな取り組みを行う予定なし

「観光の足」確保に向けた取組状況

- 地方運輸局等において、**交通事業者**、**地方自治体**、**DMO等**への訪問や聞き取りを実施。
- 現時点で**250箇所**の主要交通結節点において、「**交通空白**」に係る課題があることを把握。それぞれの交通結節点において**取組が進展**。

主要交通結節点の例



鉄道駅（新幹線・特急停車駅等）



空港



クルーズ港湾

250箇所における取組内容

例：山口県下関市



観光客向け
周遊バス・シャトルバス等 25

タクシー等の
利用環境改善 41

19
乗合タクシー

その他モビリティ 38

公共/日本版
ライドシェア 127

例：長野県湯沢温泉村



例：静岡県藤枝市



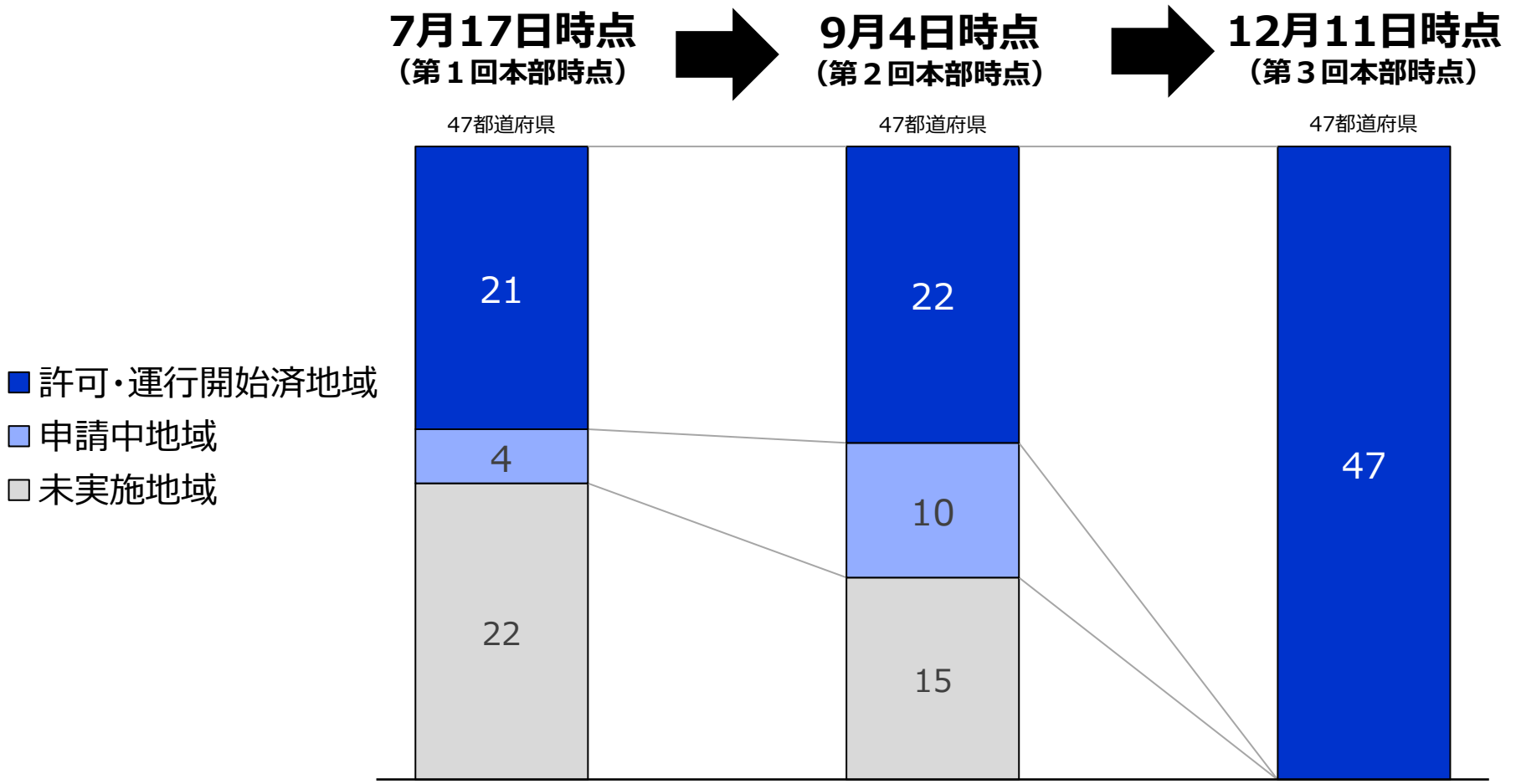
例：沖縄県沖縄市・北谷町



例：北海道倶知安町・ニセコ町



第2回国土交通省「交通空白」解消本部（2024年9月4日）斉藤本部長指示（抄）
～（略）～
日本版ライドシェアについては、都市部だけでなく、地方部も含めた全国への普及が必要です。今回のバージョンアップも十分に活用し、各地域における説明会などを通じて、年内に全都道府県において導入することを目指して、取組を強化してください。
～（略）～



▶ 目的

「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日） 抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術・サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

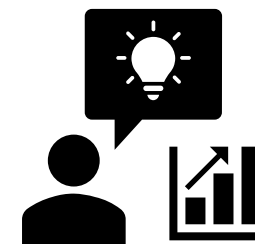
交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施



プロジェクトの醸成から実証運行まで 一気通貫で支援します！

(公募：令和6年11月25日～令和7年2月21日※)

※ 第一次〆切 その後も随時募集



お困りごとを抱える自治体・交通事業者等のメリット

- ❑ お困りごとアンケートを踏まえて、ソリューション企業側からの適切なアプローチ及びマッチングの機会が持てます！
- ❑ お困りごとを解決する手段が見つからない場合に、効果的なソリューションをご提案できます！
- ❑ お困りごとを解決するためのパートナー企業が見つからない場合に、最適なマッチング先をご提案できます！
- ❑ 定期的に商談会やセミナーを開催してナレッジの共有を実施します！
- ❑ 国土交通省のほか、関係省庁の支援措置等もご案内します！

ソリューション企業等のメリット

- ❑ 解決したい課題のある自治体に対し、プロジェクトをご提案いただくことで、新たなビジネスチャンスにつながります！
- ❑ 定期的に開催される商談会やセミナーなどを通じて、多様な参画企業同士でナレッジや情報の交換が可能です！
- ❑ 「交通空白」解消に貢献していただいている企業であることを対外的にもアピールできます！

お困りごと解決のために実施する実証運行に対して「『交通空白』解消等リ・デザイン
全面展開プロジェクト」等を活用して積極的に応援します！

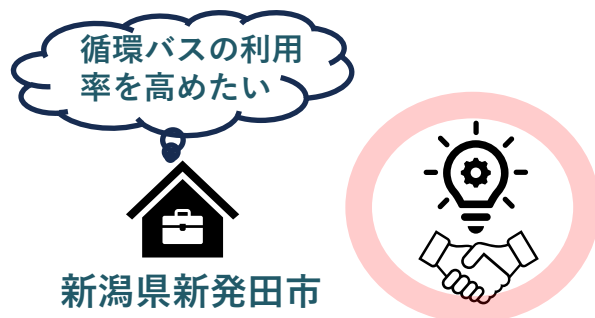
※ 将来的にお困りごとを解決したいと考えており、その情報収集を行うため会員になることも歓迎です！

プラットフォームを通じて醸成されたプロジェクトに対して、「『交通空白』」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」、インバウンド受入環境整備高度化事業、DX・GXによる省力化・経営改善支援事業等を活用して積極的に応援します！

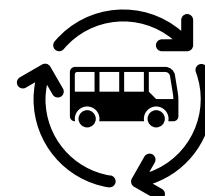
第1次公募期間：令和7年2月21日まで。その後必要に応じて夏頃まで随時募集。

1 課題×ソリューションの マッチング

ソリューションと担当者が記載されたカタログを共有し、直接アプローチが可能になります！



イオンリテール

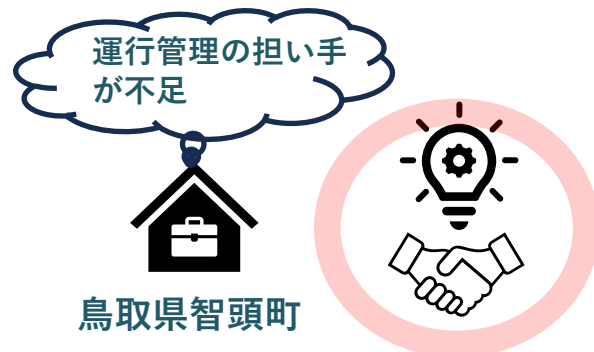


官民連携で“三方よし”を実現

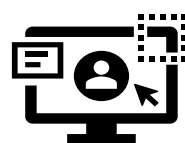
2006年から実証運行を経て
2012年度から正式事業化市営バスとして定着

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

同じお悩みを抱えている自治体等において同一のプロジェクトを
全国一斉に展開します！



日野自動車



自家用有償トータルサポート

解決策：遠隔運行管理サービスを利用することで事業が成立、運行管理に加え、ドライバー様の声を元にした改善提案も継続的に実施

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

総務省による地域運営組織の経営力強化支援など他省庁の支援策も紹介します！

プラットフォーム会員一覧(R7.3.14時点)

会員名	
企業等	団体等
分野：デジタル/モビリティ	
ANA X、Ashirase、BRIDGEOVER、Community Mobility、DiDiモビリティジャパン、eMotion Fleet、Essen、EVモーターズ・ジャパン、Fracti、GAHOJIN、GO、ITbook、JCOM、KDDI、LocaliST、LocationMind、MaaS Tech Japan、MetCom、Mobility One、MONET Technologies、NearMe、newmo、nori・nori、NTTコミュニケーションズ、NTTデータ、NTTドコモ、NTT東日本、REA、RYDE、SWAT Mobility Japan、TIS、Uber Japan、unerry、Via Mobility Japan、Will Smart、Willer、Zip Infrastructure、アイシン、アイネス、アベックス、雨風太陽、アルパインマーケティング、伊藤忠テクノソリューションズ、イメディカ、ヴァル研究所、エスプールグローバル、オートバックスセブン、岡山トヨタ自動車、オムロン ソーシャルソリューションズ、鹿児島トヨタ自動車、建設技術研究所、構造計画研究所、コガソフ トウェア、ごじゅまる、ジェネクス、シカク、システムオリジン、シナネンモビリティPLUS、ジョルダン、順風路、シンバホールディングス、鈴与シンワート、スベア・テクノロジーソリューションズ、住友商事、ゼンリン、ソニックス、大新東、第二ピアサービス、ダイハツ工業、長大、ティーメイト、ティファナ・ドットコム、デザインウム、デンソー、電腦交通、藤カマンダーソフト、東芝インフラシステムズ、ドコモ・バイクシェア、トヨタカローラ鹿児島、トヨタモビリティサービス、トランザクション・メディア・ネットワークス、ニコニコトラベル、日産自動車、ネクスト・モビリティ、パイオニア&パイオニア販売、バイタルリード、パブリックテクノロジーズ、日野自動車、ビュージックスジャパン、富士通、フューチャーアーキテクト、プライマル、プレミアム・ブライトコネクト、未来シェア、モバイルクリエイト、モビリティ、ユニ・トランド、レシップ	青森県移送サービスネットワーク、くらしの足をみんなで考える全国フォーラム、モビリティサービス協会、栄寛自家用車有償輸送講習センター、関西MaaS協議会、九州MaaS協議会、全国移動サービスネットワーク、特定非営利活動法人ITS Japan、特定非営利活動法人みんなの集落研究所、日本自動車連盟、福島相双復興推進機構
分野：モビリティハブ	
AMANE、BRJ、Lime、Luup、OpenStreet、T-PLAN、エムシードウコー、オリックス自動車、タイムズモビリティ（パーク24）、チャリチャリ、トヨタ自動車、ユナイテッドトヨタ熊本	日本シェアサイクル協会 全国レンタカー協会、 マイクロモビリティ推進協議会、
分野：エネルギー・インフラ	
ENEOS、関西電力送配電、京セラ、九州電力、三井化学、四国電力、中部電力、日本電気、矢崎エナジーシステム	

プラットフォーム会員一覧(R7.3.14時点)

会員名	
企業等	団体等
分野：商業・農業・飲食業	
イオン、サツドラホールディングス、三菱商事、ローソン	庄原MaaS検討協議会、全国農業協同組合中央会、全国農業協同組合連合会、全国商工会連合会、日本飲食団体連合会、日本商工会議所、北海道経済連合会、
分野：金融・保険	
あいおいニッセイ同和損害保険、池田泉州エリアサポート、滋賀銀行、常陽銀行、常陽産業研究所、信金中央金庫、損保ジャパン、SORAE、ドーガン、東京海上日動、トヨタファイナンシャルサービス、日本政策金融公庫、日本政策投資銀行、みずほ銀行、三井住友海上、三井住友銀行、三井住友カード、三菱UFJ信託銀行	全国地方銀行協会
分野：福祉・教育	
Plan to Create、アンズケア、イツモスマイル、北見工科大学、摂南大学、ソーシャルムーバー、津田塾大学	SMARTふくしラボ、指定都市教育委員会協議会、全国市町村教育委員会連合会、全国社会福祉協議会、全国都道府県教育委員会連合会、特定非営利活動法人せたがや移動ケア（世田谷区福祉移動支援センター）
分野：宅配・貨物、運転代行	
S-mile、佐川急便、セブン代行、中濃代行、日本郵便、ヤマト運輸	新日本運転代行連盟
分野：観光	
JTB、ぐるなび、紋別プリンスホテル	Team Miyama Reproduction、熱海次世代観光・地域交通プラットフォーム協議会、雲仙観光局、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会、全日本ホテル連盟、日本ホテル協会、日本飲食団体連合会、日本観光振興協会、日本旅館協会、野沢温泉マウンテンリゾート観光局、北海道観光機構、八重山観光・交通コンソーシアム

プラットフォーム会員一覧(R7.3.14時点)

会員名	
企業等	団体等
分野：バス・タクシー	
【バス】 十勝バス、網走バス、道南バス、東日本交通、岩手県北自動車、福島交通、会津乗合自動車、茨城交通、関東自動車、イーグルバス、深谷観光バス、国際興業、みちのりホールディングス、神奈川中央交通、京福バス、大野観光自動車、福井鉄道、しずてつジャストライン、遠州鉄道、名鉄バス、三重交通、エムケイ観光バス、阪急バス、淡路交通、尼崎交通事業振興、阪神バス、広島電鉄、大朝交通、美郷観光バス、琴空バス、伊予鉄バス、ハート交通、西日本鉄道、佐賀市交通局、昭和自動車、ラッキーバス、長崎自動車 【タクシー】 明星自動車、旭川中央交通、株式会社伊達ハイヤー、光星タクシー、東ハイヤー、北星交通、ヒヤタクシー、稲荷タクシー、会津乗合自動車（再掲）、日本交通、日の丸交通、飛鳥交通、昭栄自動車、横川観光、神奈川都市交通、太陽交通、太陽交通新潟、太陽交通新発田中央、大野旅客自動車、福井交通、ケイカン交通、伊豆箱根交通、静鉄タクシー、つばめ自動車、あんしんネット21、中川タクシー、名鉄西部交通、名鉄タクシーホールディングス、名鉄東部交通、名古屋近鉄タクシー、三重近鉄タクシー、滋賀タクシー、近江タクシー、都タクシー、日本タクシー、東京・日本交通、日の丸ハイヤー、フクユ、ユタカ交通、いやタクシー、宝塚かもめタクシー、つばめ交通、渡部タクシー、第一交通産業、ほほえみ、姪浜タクシー、元船光タクシー、ラッキー自動車、長与タクシー、下小園タクシー	MaaS活用・芸北地域交通検討実行委員会、運輸デジタルビジネス協議会、香川県タクシー協同組合、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会、日本自動車連盟
分野：鉄道・航空・海運	
JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、静岡鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道 ANA、JAL、対馬空港ターミナルビル 佐渡汽船、佐渡汽船運輸	日本民営鉄道協会、定期航空協会、全国空港事業者協会、日本旅客船協会、日本外航客船協会、日本国際クルーズ協議会、全国クルーズ活性化会議
分野：その他	
TOPPAN、TOPPANエッジ、アクセンチュア、小田原機器、オリエンタルコンサルタンツ、グローバル、ケー・シー・エス、共同印刷、九州経済研究所、合同会社うさぎ企画、小豆島総合開発、図解総研、大日本印刷、トヨタ・モビリティ基金、日建設計、日本総合研究所、日本地域社会研究所、博報堂、船井総合研究所、三菱総合研究所、レオパレス21	

- 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）
- 「交通空白」の解消に向けた取組について
- 最後に

- 「地域の足」の課題は年々大きくなっている。首長の関心も高まりつつある。
- モード特性に応じた交通サービスの組み合わせが重要。
→「デマンド交通」「ライドシェア」ありきではない、俯瞰した目線での検討が重要。
(例) 幹線系統と一体となった交通体系の見直し。
幹線系統が補助落ち＝フィーダー系統も共倒れのおそれ（幹線系統＝所与ではない）。



【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	主体	主な対象	登壇者
実務編	認定申請セミナー	5月	R 8 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。	交企課	自治体 (実務担当者)	交企課
	交付申請セミナー	11月	R 7 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。	交企課	自治体 (実務担当者)	交企課
基礎編	基礎知識習得セミナー × 4回	4月～ 5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。各県ごとの開催。	交企課 支局	自治体 交通事業者	交企課・旅客課 自治体
発展編	幹線系統セミナー	10月	幹線系統の重要性について意見交換を行う（上越・下越＋各県幹線担当者勉強会）。	交企課 (コンサル)	自治体、事業者、 コンサル	交企課・旅客課 有識者 自治体
	コンサル意見交換会	11月	国とコンサルのネットワーク強化のため、意見交換を実施する。	交企課	コンサル	交企課
	地域交通パートナー総会	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。	交企課	有識者	交企課 有識者
	地域公共交通シンポジウムP	2月	年1回のシンポジウム。定例化（昨年は共創シンポジウム）。	交企課 (コンサル)	自治体 交通事業者 コンサル	交企課 有識者 自治体
番外編	復興支援意見交換会P	1月	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。	交企課 (コンサル)	自治体	自治体 有識者
	北三局交通企画課会議	7月	北海道・東北・北陸信越の各運輸局交通企画課同士の関係性構築のため意見交換・情報共有を行う。	交企課	各運輸局	—
	テーマ別セミナー	随時	公共交通BCP、デマンド交通の導入手法・注意点、自家用車の活用（ライドシェア）、共同経営	交企課	自治体、事業者	有識者