



関東運輸局の最近の取組と 今後の交通政策の動向等について

国土交通省
関東運輸局 交通政策部
交通企画課

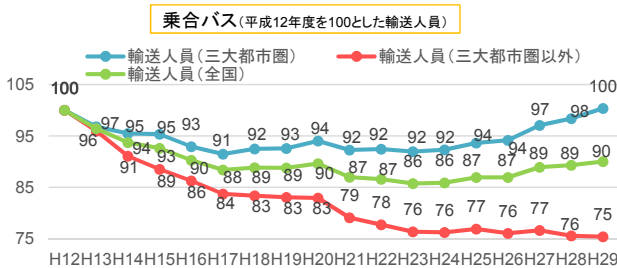


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通をめぐる現状 ~その1~

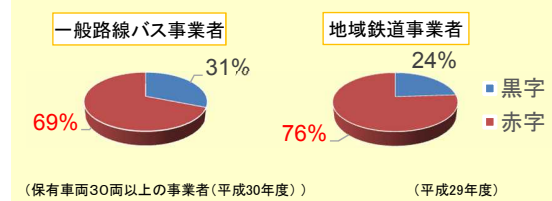
- 地域公共交通の輸送人員は、特に地方部において**長期的に低落**傾向。
- 交通事業者の**経営悪化、サービス水準低下**が進み地域公共交通が衰退。また、乗務員不足も深刻。
- 長年にわたる自家用車依存による**高齢運転者による事故**が問題として顕在化。
- 公共交通を確保するための**公的負担が増加**傾向。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移



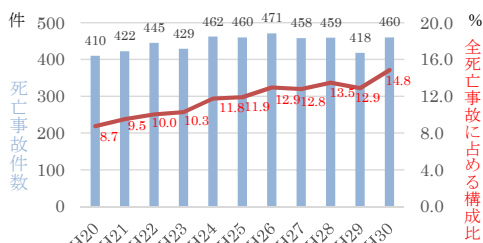
※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
※出典:「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

交通事業者の経営状況・サービス水準



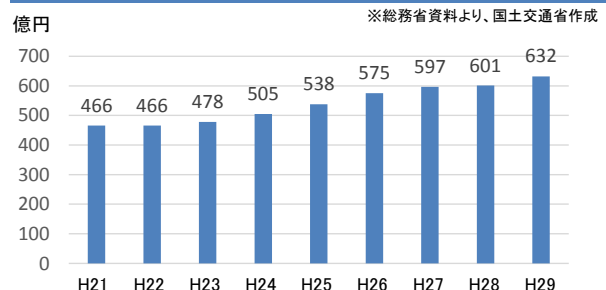
- 一般路線バス: **約13,991 kmの路線が完全に廃止** (19年度~28年度)
- 鉄軌道: **41路線・約895 kmが廃止** (12年度~31年度)

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



(出典) 警察庁「運転免許統計」より、国土交通省

地域公通(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等)の確保に関する特別交付税額の推移



地域公共交通の利用促進に向けた「待合環境」の改善

- 生活の足として欠かせない地域公共交通を守っていくためには、**利用者ニーズに沿った快適な利用環境を用意**することが重要。
- 一方、特にバスについては、**制度的・財政的制約から待合環境(バスまち環境)が必ずしも十分ではない**状況。
- そこで、関東運輸局では、これまで**ワークショップの開催**等を通じて実態把握に努めてきたところ、今般、創意工夫によって、**快適なバスまち環境を実現している事例をリーフレット**にとりまとめ。

「バスまち環境」改善の意義

地域公共交通は交通弱者の方々にとって欠かせない生活の足

利用者ニーズに沿った
快適な利用環境を用意

特に、バスについて、
「バスまち環境」を
改善することが重要

利用者数を維持・改善

交通事業者の経営状況を
維持・改善

地域公共交通のサービス水準を
維持

バスまちワークショップ

運輸局主催で関係者を招いて
実態把握や意見交換を実施



屋根付きは1割、ベンチ有りは5%

病院周りも半数が整備不十分
関係者間の連携も不足

バス会社も限られた人員で対応

リーフレットで事例紹介

http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kassei_saisei/tyousa/basumati.html



バスまち環境の改善に向けて

～様々な工夫をしているバス停のご紹介～



国土交通省 関東運輸局 交通政策部

3

バスまち環境の改善に向けて ～様々な工夫をしているバス停のご紹介～

- よりよい「バスまち環境」を実現している事例について、管内の地方公共団体・バス事業者のご協力を得て広く収集した中から、**参考となる創意工夫**を行っている**32事例をピックアップ**。
- 「**構造上の工夫**」「**整備上の工夫**」「**維持管理の工夫**」の3要素を軸に分類し、それぞれのバスまち環境改善に向けた**取組・成果**についてご紹介。

工夫の要素 1. 構造上の工夫の例

1) 快適な空間確保

佐倉市／和田ふるさと館

- ☞ 館内ロビーのソファを、バスを待つ空間として活用



大網白里市／アミリイ

- ☞ 商業施設内のフードコートを、バスを待つ空間として活用



2) 趣向を凝らした意匠・デザイン

- 行方市／レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央
- ☞ 市の特産品のサツマイモの葉をモチーフとした上屋とベンチを設置



中野区／東中野駅西口

- ☞ 駅前広場整備の一環として上屋を設置。全体の色合いを統一したデザインを採用



3) 狭隘な場所における停留所の確保 A 隣接の地権者による土地の提供

世田谷区／深沢坂上

- ☞ 私立保育園新築の際に、土地の提供を打診してバスまちスペースを確保



江戸川区／松本弁天

- ☞ 地先住民から土地の提供を受け、敷地内にポケットパークとバス停を整備



4

バスまち環境の改善に向けて ～様々な工夫をしているバス停のご紹介～

東村山市／浄水場北

- ☞ マンションの使用していない駐車スペースにバス停と待合スペースを確保



平塚市／南金目

- ☞ 隣接する建物の建て替わりに合わせて、バスまちスペースを確保



秦野市／渋沢相互住宅自治会館前

- ☞ 住宅街の道路で、民地の塀に時刻表を貼付。自治会が地権者に交渉



B 標識・ポール等の省スペース化

横浜市西区／学園入口

- ☞ 狭隘な道路で隣接地の地権者の門柱に標識を設置



小田原市／銀座通り

- ☞ 商店会の要望によりバス停を設置
バス停ポールは路線バス3社を統合



4) バスマちの快適性向上

千葉市花見川区／幕張本郷

- ☞ 改札ゲートを設置してバス乗降の時間短縮を図り、バスマちの快適性を向上



工夫の要素 2. 整備上の工夫の例

1) 関係者の協力等による快適な停留所整備

A 沿道企業等からの積極的な協力

高崎市／工業学校前

- ☞ 沿道企業が厚意でログハウスの待合所を設置



横浜市神奈川区／旭硝子前

- ☞ 狭隘な場所において、沿道企業がバス停の場所と設備を提供



B 自治体・交通事業者から関係者への働きかけ

深谷市／ローソン稲荷町店 他

- ☞ 「バスマちスポット」登録制度(埼玉県)を活用し、市が積極的に沿道商業に登録を依頼



5

バスまち環境の改善に向けて ～様々な工夫をしているバス停のご紹介～

中井町／ブルックスCAFE

- ☞ 地元企業と包括連携協定を締結し、企業敷地内にバス停を設置



茅ヶ崎市／東海岸北五丁目

- ☞ 街路樹のリニューアルに合わせ、植栽料を活用してバス停及びベンチを設置



明和町／川俣駅西口

- ☞ 駅前広場等の整備の一環で拠点施設を整備し、快適なバスマち空間を確保



C 住民等との連携

東松山市／加美町

- ☞ 住民(自治会)の意向を反映して上屋・風よけを整備



D 建替等のタイミングに合わせた整備

足利市／足利赤十字病院

- ☞ 病院移転のタイミングに合わせ、快適なバスマち空間(待合所)を確保



E 制度による快適な待合場所づくり

所沢市／所沢まちづくりセンター

- ☞ 「バスマちスポット」登録制度(埼玉県)を活用し、中心市街地活性化拠点施設に登録



F 駅前広場整備における協力、連携

前橋市／前橋駅

- ☞ 駅前広場整備の一環としてバス停を整備し、上屋・風よけを備えた快適なバスマち空間を確保



2) 費用負担の工夫

A 自治体によるバス停の設置

芳賀町／芳賀バスターミナル

- ☞ 自治体がバスターミナルを整備し、快適なバスマち空間(待合所)を確保



B 自治体の補助

横浜市栄区／犬山 他

- ☞ 区の制度を活用し、行政・事業者・自治会が費用を分担してバス停上屋を設置



6

バスまち環境の改善に向けて ～様々な工夫をしているバス停のご紹介～

C 市民等の寄附

東秩父村／東秩父村役場入口
 ☞ 農工科学高校の生徒が間伐材を活用して制作したベンチを寄附



三鷹市／三鷹台団地
 ☞ 「ほっとベンチ事業」制度を活用し、市民からの寄附によりベンチを設置



茅ヶ崎市／茅ヶ崎駅南口
 ☞ 地元企業の寄附により駅構内へバス運行情報案内表示器を設置



D 設備の簡素化

松戸市／松飛台駅
 ☞ 利用の少ない路線で簡易なベンチを設置



工夫の要素 3. 維持管理の工夫の例

A 広告の活用

松戸市／東松戸駅
 ☞ 広告付上屋を設置し、快適なバスまち空間を確保するとともに、設置及び維持管理費用を削減



横浜市／横浜市内233か所
 ☞ 広告付上屋を設置し、快適なバスまち空間を確保するとともに、設置及び維持管理費用を削減



B 住民等によるバス停の維持・管理

芳賀町／橋場
 ☞ 自隣接地権者の土地の提供により自治体がバス停を設置するとともに、地権者に清掃を依頼



C 開発者による設置・管理

八王子市／館中学校前
 ☞ 団地開発者が団地の魅力向上策の一つとして冷暖房付きバスまちシェルターを整備



関東運輸局地域交通優良団体等表彰

- 今年度より、関東運輸局において、**地域公共交通に関する優れた取組を行った団体を顕彰**するため、**関東運輸局地域交通優良団体等表彰制度(関東運輸局長表彰)**を創設。
- 自治体、交通事業者等に対する表彰制度を創設することにより、**更なる優良事例の案件形成・横展開を推進**。

【表彰選定にあたってのポイント】

- ①住民、NPO、企業等の地域の多様な主体が参画している取組
- ②地域の実情に合った創意工夫を凝らした取組
- ③今後の自立性・継続性が見込まれる取組

一般的には次のような取組を想定
 ・住民や交通部局・事業者以外の主体も重要な役割を果たし、
 ・地域の交通サービスの改善やニーズにあった新サービスの導入等を進めている、
 ・結果として、地域の活性化にも寄与している、当該交通サービスや地域内の交通網の持続可能性を高める取組

【表彰に係るスケジュール】

～7月上旬	運輸局各部・支局から推薦団体等提出
～8月上旬 中旬	受賞意向の確認 受賞者の決定
～9月下旬	表彰式開催 受賞者による事例発表(適宜)

※ なお、国土交通省本省による大臣表彰(地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰)も毎年実施されており、関東管内においては、この局長表彰に係る案件等を推薦していく予定(令和2年度以降)

第1回として、桜川市地域公共交通会議(茨城県桜川市)を表彰

【桜川市の取組のポイント】

- ★市内の地域公共交通網確保を目的に、地域公共交通網形成計画を策定し、市バス運行を実現
- ★取組推進に当たっては、教育部局や地域住民などと綿密に議論等を行い、ニーズを的確に把握
- ★市バスについては、ターゲットを明確にしつつ、ルート・ダイヤを不断に見直し
- ★様々な利用促進策を矢継ぎ早に実行
- ★こうした創意工夫により、結果として、利用者増加や収支率改善を実現し、地域公共交通の持続可能性を向上



【表彰の様子】
表彰された桜川市地域公共交通会議・猪瀬会長様と関東運輸局長

地域交通優良団体等表彰:桜川市地域公共交通会議 (茨城県桜川市)

民間路線バスの廃止等を受け、市全域が交通不便地域とも言える状況だった中で、**住民ニーズの把握、庁内各部局間・近隣市との連携**を進めつつ、**コミバス**(市バス)等を導入。**ダイヤやルート**の**不断の見直し**や**多様な利用促進策**等により、**利用者数・収支率を高め、持続可能性を向上**。



(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

(1) 多様な主体との協働による取組の推進

●平成27年度から、多様な主体(※)による「**桜川市地域公共交通会議**」設置、**網形成計画策定・市バス運行等**に結実
 ※市内の全交通事業者、住民代表、学識経験者、県、運輸支局、更に**商工会、観光協会、庁内福祉部局・教育部局**が参画。特に、**教育部局・福祉部局**と緊密に連携し、**ニーズ**や**既存の交通資源の現状・見直し、他施策の動向**等を福祉部局の積極的関与で通学での公共交通利用進展



(2) 住民との議論の深化

●**地区ごとに公共交通に関する意見交換会**等を実施。(福祉部局と連携、民生委員・高齢者団体との意見交換も実施)

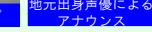
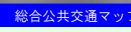
(3) 隣接市(つくば市・筑西市)との連携

●**並行してつくば市・筑西市でも地域公共交通のあり方を検討**(つくば市の「つくバス」との接続等を実現)



2. 創意工夫

(1) ダイヤ・ルートの不断の見直し(後述)



(2) マイバス意識の醸成

●**公募により、愛称「ヤマザクラGO」**を決定。

(3) 多様な利用促進策の展開

●市内の公共交通を網羅した**総合公共交通マップ**作成(市内全戸に配布、転入時・免許更新時等にも配布)

●**高校生等の利用促進:**

- ①特別定期割引券「**ヤマザクラパス**」発行。
- ②県と連携してリーフレット・バスお試し乗車券の配布

●**高齢者の利用促進:**「**気軽にバスお出かけシート**」作成

●**地元出身声優によるバスアナウンス**



3. 自立性・継続性

(1) ターゲットを明確にしたルート・ダイヤ編成

●平日は①小学生・高校生の通学②通院、

土休日は①観光②高校生の通学に対応して編成

(2) 利用実態等に応じたダイヤ等の不断の見直し

●実証開始後2年半で**6次にわたる見直し**を実施

(3) 市内公共交通の特性に応じた役割分担

●**市バスとデマンドタクシーを効率的に使い分け**、利用者特性に応じたニーズに細かく対応しつつ、市バスの持続可能性を確保

●**網計画**においても、**市バスとデマンドタクシー等の役割分担を明確化する**ための施策を提示(地域の各種のニーズに効率的に対応する指針として機能)

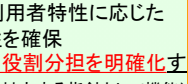
(4) 効果検証等の継続的実施

●**定量的目標を設定**、公共交通会議で検証する**PDCAサイクルを構築**、県による財政支援も実施

(5) 今後の交通施策の展開(広域的・分野横断的検)

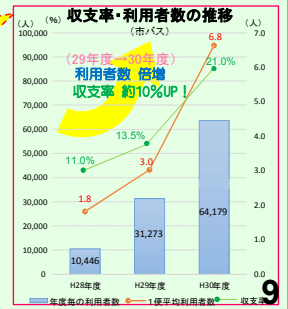
●**對西市の施策等と整合する見直し** ●**まちづくりを支える交通網を構築**

●**スクールバス運行見直しによる更なる需要取込み・市内交通の効率化**



網計画で全体方針を定めた上で、**あらゆる施策を後動員**
 ⇒**数字(収支率・利用者数)を改悪!!**

28.10.1	実証運行開始:筑波山口-真壁庁舎
29.10.1	本格運行開始: 筑波山口-岩瀬庁舎(延伸)、土休日雨引観音経由路線新設
29.12.1	運行時刻見直し: 児童の乗降時間等を考慮し、一部便の時間繰上げ等実施
30.4.1	運行ルート・バス停位置等変更: 横山学園開校に対応し、児童の需要に応じたルート等に変更
30.6.1	運行時刻見直し: 交通渋滞による遅延・混雑に対応、JRとの接続を考慮し一部便の時刻を変更
30.10.1	路線追加・バス停新設: 地域医療センター経由路線の追加、岩瀬高校南バス停新設
31.4.1	運行時刻見直し: つくばのダイヤ変更・真壁高校の下校需要への対応



公共交通シンポジウム2019 (ビジネス講座特別版)

○公共交通・観光・物流・バリアフリー等の題材をテーマに外部より講師を招いて開催しているビジネス講座の特別版として、令和元年10月8日(火)江戸東京博物館大ホールにて、公共交通シンポジウム「進む変革の波!地域の未来を担う公共交通~激流を乗り越え、地域の活性化につなげるために~」を開催。(参加者:315名(講師、事務局含))

取組報告等

- 主催者挨拶 関東運輸局長
- 取組報告 関東運輸局交通政策部交通企画課
- 関東運輸局地域交通優良団体等表彰制度 受賞自治体事例発表(茨城県桜川市)

基調講演

1. MaaS(マース)と交通まちづくり
一般財団法人 計量計画研究所 理事 牧村和彦 氏
2. ICT高度化時代の公共交通
~行政・交通事業者に求められるリテラシー~
福島大学 准教授 吉田樹 氏

事例発表

1. 伊豆における観光型MaaS 実証実験について
東急株式会社 長束 晃一 氏
2. 全国に広がる標準的バス情報フォーマット(GTFS-JP)と首都圏公共交通オープンデータ事情
株式会社トラフィックブレイン 太田 恒平 氏
3. データを活用した地域住民との連携・協働による地域内交通の構築
会津若松市 柏木 康豪 氏
4. クラウド型タクシー配車システムの活用と地域交通の課題解決
株式会社電脳交通 北島 昇 氏

座談会

アンケートフォームに寄せられた参加者の質問について講師6名と関東運輸局交通政策部長が熱く意見交換



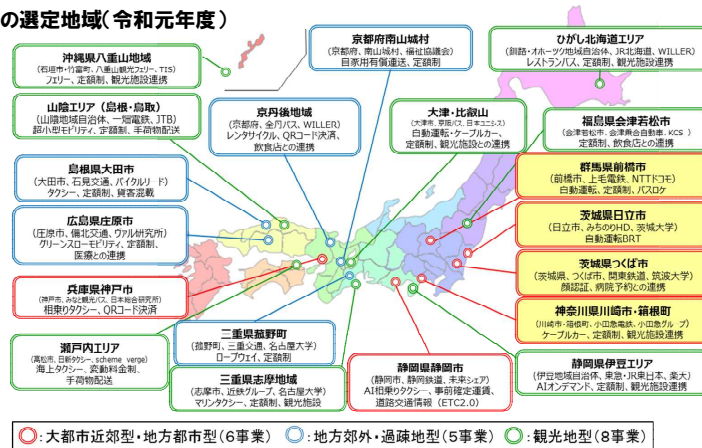
関東運輸局HP
 交通政策部セミナー・シンポジウムのページ
http://www.wtb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/seminar/index.html
 公共交通シンポジウムに関する情報はコチラから!



地域におけるMaaS関連プロジェクトの推進

- 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」(3.1億円の内数)において、「先行モデル事業」を19事業選定(令和元年6月18日)。【下図参照】
- また、あわせて、新モビリティサービスの導入に向けた地域・事業者の挑戦を経産省・国交省連携で総合的に支援する「スマートモビリティチャレンジ」や、スマートシティ構築に向けたプロジェクトを支援する「スマートシティモデル事業」も今春からスタート。

◆新モビリティサービス推進事業の選定地域(令和元年度)



◆関東管内におけるMaaS関連プロジェクトの選定地域一覧(令和元年度)

事業名	新モビリティサービス推進事業	スマートモビリティチャレンジ	スマートシティモデル事業		
			先行モデルプロジェクト	重点事業化促進プロジェクト	
公募主体	国土交通省総合政策局	経済産業省経済産業局・国土交通省総合政策局	国土交通省都市局		
実施地域	茨城県	日立市、つくば市	日立市、つくば市	つくば市	守谷市
	栃木県	—	—	宇都宮市	—
	群馬県	前橋市	前橋市	—	前橋市
	埼玉県	—	—	毛呂山町	さいたま市
	千葉県	—	—	柏市	—
	東京都	—	—	千代田区、江東区	大田区
	神奈川県	川崎市・箱根町	川崎市・箱根町、横須賀市	—	横浜市、川崎市、横須賀市
	山梨県	—	—	—	—

【参考】関東運輸局管内で選定された4事業の概要

- ①群馬県前橋市 ②茨城県日立市
③茨城県つくば市 ④神奈川県川崎市、箱根町

①社会実装に向けた前橋版MaaSの実証 地方都市型

前橋市において、自動運転バスを含むさらに多くの交通モードを統合したMaaSアプリを開発する。予約が必要となるタクシー、デマンドバスにはAI配車システムを搭載し、一括経路検索・予約・チケットング・決済を可能とする。

- ◆交通モード
鉄道、バス、タクシー、オンデマンド交通、シェアサイクル
- ◆申請者連絡先
前橋市政策部交通政策課
- ◆協議会構成員
前橋市、群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター、(株)NTTデータ、(株)NTTデータ経営研究所、(株)NTTドコモ、(株)未来シェア、ジョルダン(株)、各交通事業者他)

- 【実験内容】
(1)スマートフォン向けMaaSアプリの構築及び実証
・鉄道、バス、オンデマンド交通、タクシー、自転車を一括で検索・予約・決済を行える仕組みの導入。更に市内の集客力のある施設と連携し、公共交通利用ポイント等の付加価値を創出。
- (2)オンデマンド交通
・市内郊外部の4地区においてAIを活用したオンデマンド交通を実施。MaaSアプリによる、乗り換えの円滑化策を研究する。

②日立地域MaaS実証実験 地方都市型

自家用車に依存した生活の地方におけるMaaSモデルの確立を目指し、既存の交通モードと先行して実施しているデマンドサービスや自動運転をシームレスにつなぐアプリの提供、およびサービスを支える情報技術基盤を日立地域で実証する。

- ◆交通モード
鉄道、路線バス、BRT、タクシー、高速バス、レンタサイクル(予定)
- ◆申請者連絡先
茨城交通(株)
- ◆協議会構成員
日立市、茨城県、茨城交通(株)、電鉄タクシー(株)、(株)みちのりホールディングス、(株)日立製作所、(株)常陽銀行、茨城大学

- 【実験内容】
(1)日立地域内交通の統合 MaaSアプリ提供
・日立地域の主要な交通手段をアプリ内で一元的に表示、目的地への移動手段の検索機能、運行情報を表示する機能を実装する。
- (2)デマンド交通の実証
・①通勤型②ラストワンマイル型③企業利用型の3種類の異なる利用者をターゲットに、デマンド交通の実証運行を実施する。
- (3)MaaSデータ統合システム
・日立地域内のバス、BRT、タクシーなどの運行情報と走行位置情報を集約し、一元的に表示するシステムを構築する。

③顔認証やアプリを活用するキャンパスMaaS及び医療MaaS実証実験 地方都市型

モビリティイノベーションによる移動に顔認証とアプリを組み合わせ、統合的サービスの重点ユースケースとしてキャンパスMaaSや医療MaaS実装に向けたコンセプト検証ならびに実証実験を筑波大学を中心とする地域で実施する。

- ◆交通モード
バス
- ◆申請者連絡先
茨城県産業戦略部技術振興局科学技術振興課
- ◆協議会構成員
茨城県、つくば市、筑波大学、関東鉄道(株)、筑波大学未来社会工学開発研究センター、筑波大学サイバニクス研究センター、サイバーダイナミクス(株)、鹿島建設(株)、KDDI(株)、日本電気(株)、三菱電機(株)

- 【実験内容】
(1)キャンパスMaaS
・筑波大学キャンパスに乗り入れる路線バスにおいて、バス停に設置される顔認証を可能とするサイネージポストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験を行う。
- (2)医療MaaS
・バス乗降時の顔認証により病院受付や診療費会計処理サービスを統合を目指す。学生らの協力のもとキャンパスMaaSで構築する顔認証システムを、仮想の患者データベースと連携させ、顔認証による病院受付の効果を模擬的な環境で評価する。

④神奈川県における郊外・観光一体型MaaS実証実験 大都市近郊型

神奈川県内の郊外住宅地と観光地の双方で一体的に、複数の交通サービスや生活サービスの検索・決済等ができるMaaSアプリを提供するとともに、交通と生活・観光サービスがセットになったパッケージ商品をMaaSアプリ上で提供する。

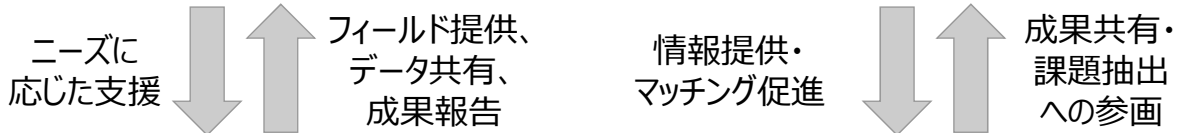
- ◆交通モード
鉄道、バス、ロープウェイ、ケーブルカー、観光船、タクシー、カーシェア、レンタカー
- ◆申請者連絡先
小田急電鉄(株)
- ◆協議会構成員
神奈川県、川崎市、箱根町、小田急電鉄(株)、小田急バス(株)、小田急箱根ホールディングス(株)

- 【実験内容】
スマートフォン向けMaaSアプリの構築・提供を通じた、MaaSアプリサービスの効果や需要に関する実証を行う。
- MaaSアプリの対象交通手段:
鉄道、バス、ロープウェイ、ケーブルカー、観光船、タクシー、カーシェア、レンタカー
- 現地実証実験期間:2019年10月~2020年3月
- 他地域のMaaSとの連携に向けた取り組み
MaaSアプリケーションへの提供を前提としたオープンな共通データ基盤「MaaS Japan」を構築し、他の交通事業者や自治体等が開発するMaaSのアプリケーションに活用できる形態とする。

【参考】スマートモビリティチャレンジ

- 新たなモビリティサービスの導入に向けた地域・事業者の挑戦を経産省・国交省連携で総合的に支援
⇒「スマートモビリティチャレンジ」を今春からスタート（合計28の地域・事業を選定）
- 先進的な取組を進める地域において、事業性分析等を通じ、ベストプラクティスの抽出や横断的課題の整理等を推進。

「スマートモビリティチャレンジ推進協議会」 情報共有、地域・事業者マッチング、成果共有、課題抽出等



先駆的な取組みをサポート

国土交通省
新モビリティサービス
推進事業

経済産業省
パイロット地域
分析事業



13

【参考】スマートシティモデル事業

スマートシティ

⇒ 都市・地域の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区



●先行モデルプロジェクト事業

スマートシティ実証調査予算を活用し、具体的な新しい取組への着手と事業の成果やボトルネック等の分析等を実施。

さらにそれを広く共有することにより、全体の取組を牽引するプロジェクトを支援。

<事業内容(例)>

- ・顔認証技術を活用しバスに乗るだけで病院受付が可能に

【茨城県つくば市】

- ・観光地やイベントにおける人流データ分析、モビリティサービスの導入による地域活性化

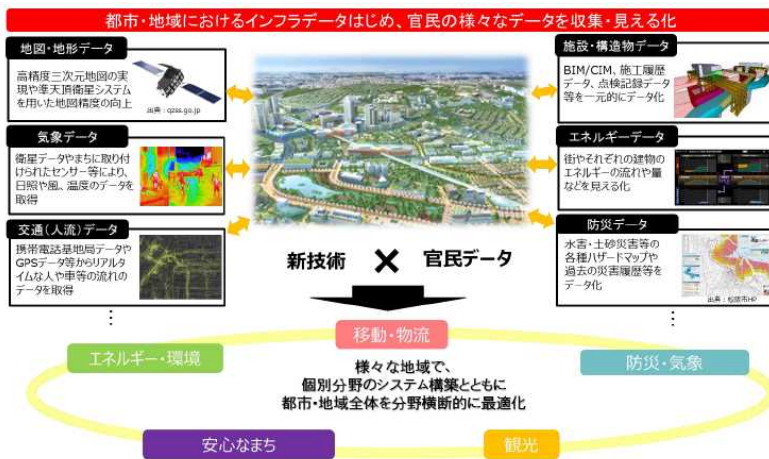
【栃木県宇都宮市】

- ・3次元点群データを用いた仮想県土「VIRTUAL SHIZUOKA」と連携し、移動や災害対応の効率化・迅速化を実現

【静岡県】

●重点事業化促進プロジェクト

専門家の派遣や計画策定支援等により、早期の実施を目指して重点的に支援



スマートシティのイメージ

14

設置趣旨

- 我が国においてMaaSの普及が見込まれるなか、その基盤となるデータについて一定のルールがない場合、各々のサービスごとに異なるデータ形式が存在し、相互の連携やMaaSの提供に係るコストが増加することが懸念
- 全国的な普及を前に、MaaSに関するデータやAPIの形式、交通事業者等のMaaSに関連する事業者間におけるデータの取扱いや共有・連携について、可能な限り円滑かつ低コストで行えるよう、一定の方向性を示すことが必要
- その際、MaaSによって蓄積される移動関連データを活用した新たなビジネスを想定することが必要
- また、スマートシティ、スーパーシティ等の関連する他の施策と連携しつつ検討を進めることが必要
- 以上の問題意識のもと、本検討会を設置する

今年度の検討事項

- MaaSにおけるデータ
 - ・ガイドラインにおける「データ」と「MaaS関連データ」の定義
 - ・MaaS関連データの現状
 - ・データ化の重要性と必要な事項
- API連携の在り方
 - ・標準形式
 - ・連携する事業者／サービスの想定
 - ・利用にあたっての考え方
 - ・セキュリティ／個人情報保護の対策
- プラットフォームの在り方
 - ・プラットフォームの考え方
 - ・プラットフォームで扱うデータの範囲
 - ・プラットフォームで扱う機能
 - ・プラットフォーム間の連携
 - ・連携するデータ及び機能の考え方
- 他分野や海外の事例
- 国際的なデータ連携の在り方
- MaaS関連データの活用方法やその際の留意事項
- データ提供の在り方
 - ・静的・動的データ／予約・決済データのうち提供するデータと提供者の範囲
 - ・提供データの形式の考え方
 - ・提供にあつての協調的データ・競争的データの考え方
 - ・コスト負担の考え方
 - ・セキュリティ／個人情報保護の対策
- データ利用の在り方
 - ・利用する事業者／ビジネスの想定
 - ・利用にあつての考え方
 - ・コスト負担の考え方
 - ・他サービスとの連携
 - ・セキュリティ／個人情報保護の対策

検討会委員

伊藤 昌毅 東京大学生産技術研究所特任講師
 落合 孝文 瀝美坂井法律事務所・パートナー弁護士
 楠田 悦子 モビリティジャーナリスト
 越塚 登 東京大学大学院情報学環教授

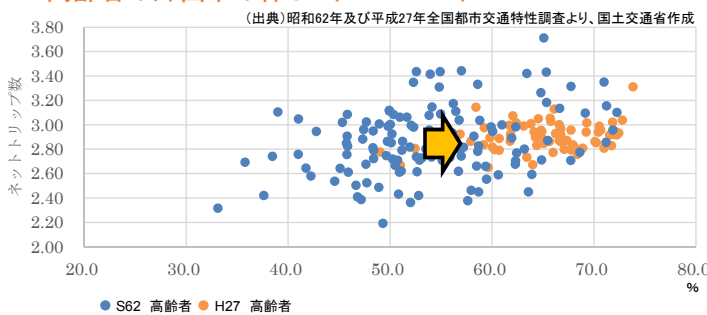
坂下 哲也 (一財)日本情報経済社会推進協会常務理事
 日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan代表取締役CEO
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

(オブザーバー)
 JR東日本、JR東海、JR西日本、小田急電鉄、東急、日本バス協会、
 全国ハイヤー・タクシー協会、全国レンタカー協会、日本旅客船協会、全日本空輸、日本航空

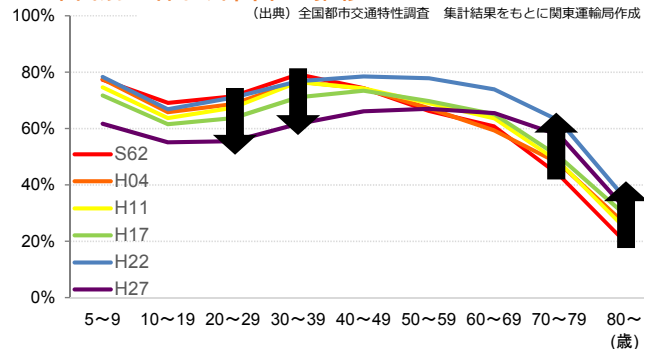
地域公共交通をめぐる現状 ~その2~

- 近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、**高齢者の外出率は伸びている。**
- ただし、**運転免許の有無により、外出率は大きく異なり**、高齢になるほど公共交通の縮小に対する不安感も増大。また、**若年層の外出率は年々低下傾向。**
- 増加している**訪日外国人は地方部などを個人で周遊する傾向**が高まってきている。

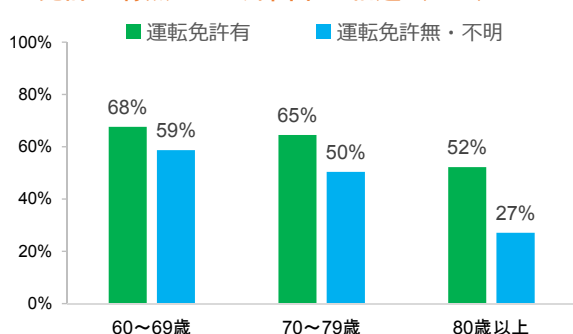
■ 高齢者の外出率の伸び (S62→H27)



■ 年代別の休日出外率の推移



■ 免許の有無による外出率の相違 (H27)



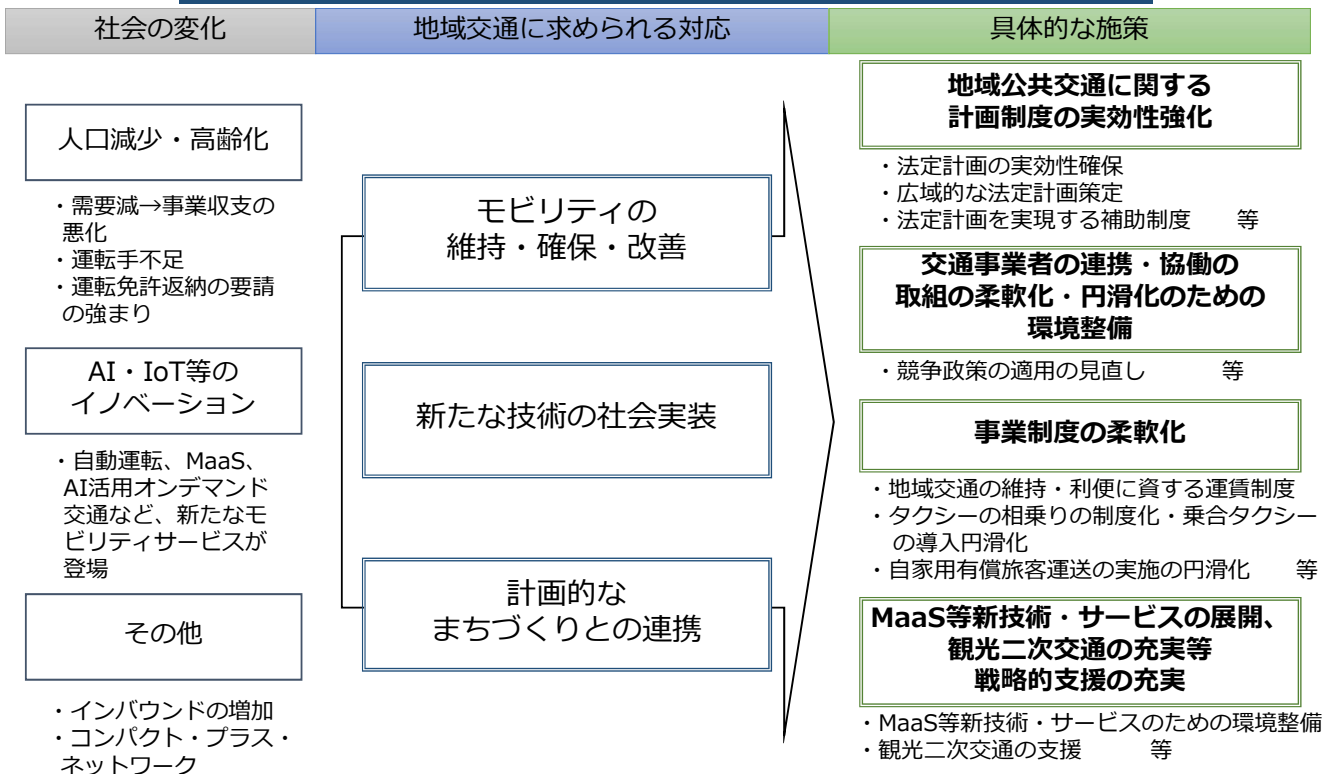
■ 訪日外国人の増加



(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成

※地方部：東京・神奈川・千葉・埼玉・愛知・大阪・京都・兵庫の8都府県以外の道県

あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく
 ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現



今後、交通政策審議会等で具体的な制度設計を実施

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子①

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言案概要
 ~令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて~

1. 現状

(1) 人口減少・高齢化

- ・全国的に高齢化が進む中で、高齢者の外出は増加。若年層の外出率が低下。自家用車や運転免許がないと外出率が相対的に低い。高齢運転者の事故等もあり、免許返納の動きが強まる。
- ・転入超過人口は、首都圏と地方圏の大きな格差のみならず、その他の三大都市圏との格差も明確な状況。
- ・地方部では乗合バス・地方鉄道ともに利用減の傾向が続き、交通事業者の事業収支も悪化。三大都市圏との格差拡大。
- ・運転手不足で供給制約が発生。

(2) AI、IoT等新たな技術を活用したサービスの出現

- ・AI、IoT等の技術革新が進む。MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスが登場。全国で徐々に取組が進む。
- ・自動運転も、2020年までの限定地域における無人自動運転移動サービス等の実現に向けて、全国各地で実証実験が実施される。

(3) その他

- ・訪日外国人観光客の増加により、全国各地の観光地への移動が増加。これらを背景に、地方鉄道の利用者が若干回復。
- ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」や連携中枢都市圏のような、地域交通とまちづくり、市町村間などの連携の進展。
- ・地域公共交通活性化再生法の法定計画が、全国で500を超える地域で策定されるなど、地方自治体、交通事業者、住民で地域交通を議論、実行する考え方が浸透。

2. 考え方

1. の社会構造の変化等を踏まえ、以下の考え方、視点に立って、「地域交通フォローアップ・イノベーション会議」において提言を行う。

(1) 考え方

「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転等によるだけでなく、移動ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現」のため、安全・安心の確保を大前提としつつ、以下に取り組むことで、潜在力も含めて地域力の発揮により、真に持続可能で地域最適な利便性の高い生活交通等地域交通の維持・確保を図る。

①モビリティの維持・確保・改善

地方部、高齢者を中心に自家用車がない生活への不安が高く、移動ニーズに対応した移動サービスの確保のためには、地方部の交通事業者の事業収支が厳しい状況の中、地域の努力を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を、持続して行うことが必要。

②新たな技術の社会実装

MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスは、利用者利便性を格段に向上させるものであり、大都市部のみならず地方部においても導入できるようにすることが必要。

③計画的なまちづくりとの連携

今後も立地適正化計画等による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が各地で進む中、地域交通分野における取組との整合をより一層図っていくことが必要。

(2) 見直しの視点

- ①交通事業者、地方自治体、商工・観光関係者、大学等幅広い関係者相互及び交通・観光・商業・医療・教育等幅広い分野相互における、連携・協働の強化
- ②地域の既存資源の有効活用
- ③戦略的取組の促進

3. 制度見直しの方向(案)

(1) 地域公共交通に関する計画制度の実効性強化

①法定計画の実効性確保の措置の制度化

- ・現行は、法定計画の区域に新たな参入等が行われることで、法定計画に定めた地域の各主体の連携・協働による取組の実行が困難になる等の事態も想定される。
- ・このため、法定計画の実効性を確実に確保する仕組みとして、法定計画の策定について地方自治体の責務であることを明確化した上で、地方自治体による法定計画の策定を促し、地方自治体及びその議会の判断を尊重する仕組みを構築すべき。

②広域の法定計画の必要性の明確化と制度化

- ・地域交通は広域幹線交通と地域内交通の整合の確保が重要であるとともに、市町村連携、インバウンド需要等で地域の交通圏は拡大。
- ・さらに、限られた予算・体制の制約の下では、都道府県と市町村との連携・協働の必要性が拡大。
- ・このため、都道府県と市町村が協働して策定する広域計画を制度化すべき。

③法定計画の目標等のあり方見直し

- ・現行は、法定計画の地域の取組の目標について、具体内容等の詳細は定めていないため、地域の計画の目標等の内容の粗密がある。
- ・このため、地域の実情に合った明確なものであることが重要であり、また、移動目的創出の重要性にかんがみれば、クロスセクター効果や公的負担の状況等の定量的・具体的な内容を目標に記載すべき。

④再編実施計画の見直し

- ・現行の再編実施計画は、地域交通の現状にかんがみると柔軟な事業実施が困難。
- ・このため、実態を踏まえた見直し等を迅速かつ柔軟に行えるよう、再度の認定が不要な計画変更事項等を法定化するべき。

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子②

⑤法定計画を実現する補助制度への見直し

- ・ 現行の補助制度は、法定計画とは運動しておらず、地域の連携・協働した計画的な取組を支援する制度とはなっていない。
- ・ このため、地域公共交通確保維持改善事業によるバス、デマンド交通等地域交通に対する支援については、法定計画に定める取組に対し、法定協議会を対象として補助する制度とするべき。
- ・ また、広域的なネットワーク構築に取り組み場合や、地域交通の幹線軸形成に資する特定事業に取り組み場合等について、更なる支援の充実を図るべき。
- ・ 補助に当たっては、商工・観光関係者等を含む地域関係者による創意工夫や努力を反映することを可能とすべき。

(2) 交通事業者の連携・協働の取組の柔軟化・円滑化のための環境整備

①競争施策の適用の見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、交通事業者間の路線の調整や等間隔運行等のサービスの連携・協働が不可欠。
- ・ 現行では、このような取組は独占禁止法に抵触するとの指摘もあり、取組が進まない状況。
- ・ このため、等間隔ダイヤ、幹線・支線の明確化、運賃プールによる収入配分等の共同経営や企業結合を柔軟かつ円滑に実行できる環境整備について、未来投資会議等の議論を踏まえて検討すべき。

②地域における連携・協働の場の一本化

- ・ 地域公共交通活性化再生法の法定協議会のほか、地域公共交通会議、運営協議会等多様な場がありわづらひ。
- ・ このため、これらの場を一本化するための方策を検討すべき。

(3) 事業制度の柔軟化

①地域の利便性向上に資する運賃制度の導入

- ・ 生活交通の確保や利便性向上のため、地域関係者の議論・合意の下、取組に必要な運賃を設定できることが必要。
- ・ このため、バス以外の公共交通事業についても、法定協議会で合意した運賃設定については、交通事業者が国土交通大臣に届け出ることをもって、各事業法における運賃設定がなされたこととみなすことや、また、今後の MaaS の展開等も見据えて、複数事業者による定額制運賃を可能とするなど柔軟化を図るべき。
- ・ さらに、労働条件の改善に向け、運賃の上限認可等の算定方法の見直しを検討するべき。

②地域の輸送サービス資源の最大限の活用のための見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、タクシー、自家用有償旅客運送をはじめ、地域の多様な輸送資源の一層の活用が必要。
- ・ このため、タクシーの相乗りの導入に向けたルール整備、過疎地域等における乗合タクシーの導入の円滑化、自家用有償旅客運送における交通事業者が委

- ・ 託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合についての手続きを容易化する法制度の整備や自家用有償旅客運送の輸送対象について観光客等来訪者も対象となることの明確化などのほか、地域の商業施設・宿泊施設等の送迎輸送や福祉・介護輸送、スクールバス等の活用を図るべき。
- ・ タクシーの活用など、法定計画に位置づけた地域最適・効果的な交通ネットワークに対する支援制度に見直すことを検討すべき。

(4) MaaS 等新たな技術・サービスの展開、観光二次交通の充実等戦略的支援の充実

①MaaS等新たな技術・サービスの展開のための環境整備

- ・ MaaS 等の新たなモビリティサービスは、利用者利便性の向上、まちづくり・公共交通基盤整備へのインパクト、道路の混雑緩和、都市空間利用効率化、スマートシティの実現等につながる事が期待される。
- ・ 地域交通のイノベーションに向けても、新たなモビリティサービスの活用が不可欠。
- ・ このため、MaaS 等の展開のための定額制(サブスクリプション)や AI を用いたオンデマンド交通の導入等新たなモビリティサービスを十分に活用するための環境整備が必要であり、このような戦略的な取組に対する環境整備について、実証実験等も踏まえ不断の検討を行うとともに、必要に応じて新たな仕組みづくりや、支援の充実を図るべき。
- ・ 併せて、国の申請の電子化等交通事業者のデータ化のための環境整備を図るべき

②観光二次交通の充実

- ・ 増加する訪日外国人観光客に対応し、移動・周遊を円滑化することは、地域の活性化や地域の生活交通の充実にも資するが、現状では、十分な状況ではない。
- ・ このため、生活交通との融合の観点をもって地方部の観光地等への公共交通によるアクセス(二次交通)の確保・充実のための支援の充実を図るべき。

4. おわりに

- ・ 今後、具体的に制度設計を行い、法律改正が必要な事項については、交通政策審議会等での審議を経て、次期通常国会を目指して関係法令の改正につなげていくべき。
- ・ 競争政策の見直しに関する事項については、政府全体で未来投資会議の中で検討が進められていることも踏まえ対応を進めていくべき。
- ・ 支援に関する見直し事項については、より具体的な制度設計を行い、令和二年度以降の予算要求等に反映させるべき。

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会

○趣旨 「地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AI などの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。」とした「成長戦略フォローアップ」(令和元年6月21日閣議決定)を受け、地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方等について審議する。

- 主な審議事項 (1) 地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方
(2) 道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方
(3) MaaSの普及に向けた制度のあり方

○委員

大串葉子	福山女学園大学現代マネジメント学部教授
加藤博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
鎌田実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
住野敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
中村文彦	横浜国立大学副学長・教授
原田昇	東京大学大学院工学系研究科教授
矢ヶ崎紀子	東京女子大学現代教養学部教授

○臨時委員

石田東生	筑波大学特命教授
大井尚司	大分大学経済学部門前教授
大橋弘	東京大学大学院経済学研究科教授
大森雅夫	岡山市長
楠田悦子	モビリティジャーナリスト
小役丸幸子	一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主幹研究員
清水希容子	株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役
杉本達治	福井県知事
常石博高	高知県田野町長
土井勉	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長
中道久美子	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系特定准教授
矢野裕児	流通経済大学流通情報学部教授
山内弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科特任教授
吉田樹	福島大学経済経営学類准教授

○スケジュール(予定)

<第1回> 令和元年9月9日(月) 10:00~12:00

- ①部会長の選任
- ②地域公共交通部会の開催趣旨
- ③地域交通をめぐる現状と課題
- ④想定される基本的な論点(案)
- ⑤地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方

<第2回> 令和元年9月27日(金) 13:00~15:00

- ①地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方
 - ・前回の論点整理
 - ・委員からのプレゼンテーション等
- ②MaaSの普及に向けた制度のあり方
 - ・委員からのプレゼンテーション等

<第3回> 令和元年10月25日(金) 10:00~12:00

- ・委員からのプレゼンテーション又は関係者からのヒアリング等
- ・これまでの論点整理と対応の方向性について議論

<第4回以降> 11月以降

中間とりまとめ(案)について議論

<中間とりまとめ公表> 令和元年内目途

中間とりまとめを踏まえ、以降、必要に応じて開催

<最終> 令和2年春頃

最終とりまとめ

活性化再生法の計画制度等の法的枠組に係るご意見等

- 交政審・地域公共交通部会において、これまで自治体から、現行の活性化再生法の計画制度等の法的枠組について、地域の公共交通ネットワークの確保・改善に向けた具体的取組を進める中で出てきた課題を踏まえて、ご意見や要望等があげられてきたところ。
- 全国一律の事業者への規制について地域特性に応じた見直しを行うことや、自治体が公共交通ネットワーク全体を見渡した施策を展開できるような制度への転換、事業者間連携を進めやすい環境の整備や運賃制度の見直し等が主な意見として出てきている。

地域公共交通部会資料等の掲載場所：http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

(注)下記は9月27日開催の地域公共交通部会までに発表自治体からの資料に掲載されていた事項をもとに関東運輸局で要約したものです

岡山市

- バス路線の認可について、関係地方自治体から意見聴取し、都市全体の公共交通ネットワークを維持できる制度にする必要がある。
- 運賃や路線等の設定について、地方自治体と複数事業者が同時に同じ場で協議・調整することが可能とする必要がある。
- 地方の公共交通ネットワーク維持のためには、運賃プール制(収入の再配分)等を可能とする必要がある。
- 交通に係る計画制度について、地方自治体が責任を持って公共交通を維持するために行動できるような制度にする必要がある。

ふるさと知事ネットワーク

- 中山間地域における移動手段を確保するため、生活に欠かせない路線についての補助基準を緩和してほしい。
 - 各自治体が行う乗用タクシーを活用した取組について制度整備を行ってほしい。
- ※ふるさと知事ネットワーク：山梨県や福井県等、13県がLocal and Localでつながり、地方知を結果するために結成した政策集団

熊本県・熊本市

- あるべきバス路線網を実現するには、事業者同士で不断にサービスの見直しが可能、かつ、利害調整を柔軟に図ることが可能であることが望ましいため、地域のバス事業者について、独占禁止法の適用を緩和してほしい。
- 運転手不足の深刻化の中で、公共交通ネットワーク全体を維持していくためには、多様な交通モード(鉄軌道・コミュニティ交通等)と連携し、効率的にバス事業者の経営資源を配分していくことが必要。
- 一定の需要が見込めないバス路線は乗合タクシー等のコミュニティ交通への転換が必要だが、地方部ではタクシー事業者も十分な労働力を確保できていない点が課題。

福井県

- 地方が活用しやすい支援制度を構築してほしい。
- ・運行主体にとらわれない支援制度
- ・全国一律ではなく、地方の実情に応じた補助基準
- ・包括的な支援制度の創設

管内の都県・市町村におかれましても、交通施策を進める上での制度的な制約等について、随時検証の上、ご相談ください！！

【参考】持続可能な公共交通網の構築支援に係る施策パッケージ

地域公共交通活性化再生法

目標 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

概要 ①地方公共団体を中心に、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

地域公共交通網形成計画
公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

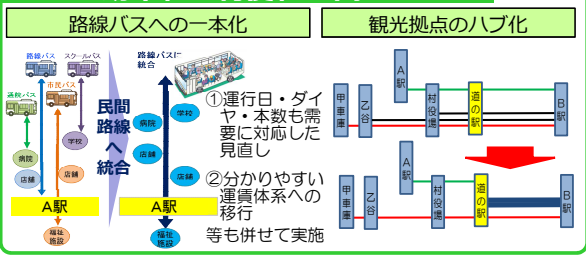
地域公共交通再編実施計画
運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

全国で515件作成(2019年5月末現在)【関東：89件】

全国で33件認定(2019年5月末現在)【関東：5件】

- 認定計画に基づく事業を重点的に支援
 - …幹線バス交通や地域内交通の補助対象要件緩和等により支援
- 計画に基づく交通事業実施を担保
 - …計画阻害行為の禁止(一般乗合事業の許認可の制限等)
 - …国交大臣による計画に基づく事業の実施要請、違反時の勧告・命令

効率性と利便性の両立



地域公共交通確保維持改善事業

平成31年度予算額 220億円

地域公共交通確保維持事業
(地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

地域公共交通バリア解消促進等事業
(快適で安全な公共交通の構築)

地域公共交通調査等事業
(公共交通網再構築に向けた計画策定の後押し)

幹線バス交通の運行や車両購入、過疎地域等における地域内交通の運行や車両購入等を支援。

ノンステップバス・福祉タクシーの導入、地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等を支援。

地域公共交通網形成計画等の策定調査、計画に基づく利用促進・事業評価を支援。

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組については重点的に支援を予定。(地域公共交通協働トライアル推進事業)

モビリティマネジメントの推進

「コトバ」や「気づき」によって、公共交通機関に乗ってもらう取組

自ら移動できる高齢者等について、公共交通機関の使い方の理解・便利さの体感・お出掛けの機会の増加を進めることで、利用が促進され、維持・活性化に寄与

例①⇒ バスツアーでバス体感
例②⇒ 地元との協定締結

新モビリティ・サービスの活用

