

地域交通法、 地域公共交通の「リ・デザイン」について



公共交通利用促進キャラクター のりたろう

令和6年9月13日
関東運輸局
交通政策部交通企画課

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消について

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消について

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した**交通サービスの安定的供給**を確保。
- その後、国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等により、競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進。
- この間、バス専用レーン設置等の都市新バスシステム整備に対する支援や、バス交通を活用したまちづくりを通じて安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図るオムニバスタウンへの支援等、**国においても様々な支援**を実施。
- 2007年の地域公共交通活性化再生法制定とその後の改正により、各地方公共団体を中心に「**地域にとって望ましい交通ネットワーク**」を追求。

活性化・再生 共創

2007年
地活化法制定

- ✓ **市町村**が設置し幅広い関係者が参加する**協議会**を法定
- ✓ 地域公共交通の維持確保や利便性向上を図る**計画制度・各種事業**を法定

2013年
交通政策基本法制定

- ✓ まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化

2014年
地活化法改正

- ✓ 計画制度に**まちづくりとの連携**（コンパクト・プラス・ネットワーク）を位置づけ
- ✓ 地域公共交通ネットワークの**面的な再構築**を図る「再編事業」を創設
- ✓ **都道府県**による協議会設置・計画策定も可能に

2020年
地活化法、交通政策基本法改正
独占禁止法特例法制定

- ✓ 「地域公共交通計画」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、福祉輸送、スクールバス、貨客混載、MaaS等）
- ✓ **競争から協調へ**＝「利便増進事業」を創設（※同時期に独禁法特例法も成立）

これから

社会課題解決の基盤として、関係者の垣根を越えた「**共創**」（連携と協働）により地域公共交通を「**リ・デザイン**」（再構築）し、利便性・持続可能性・生産性を向上

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：835件（2023年度末時点）
- 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

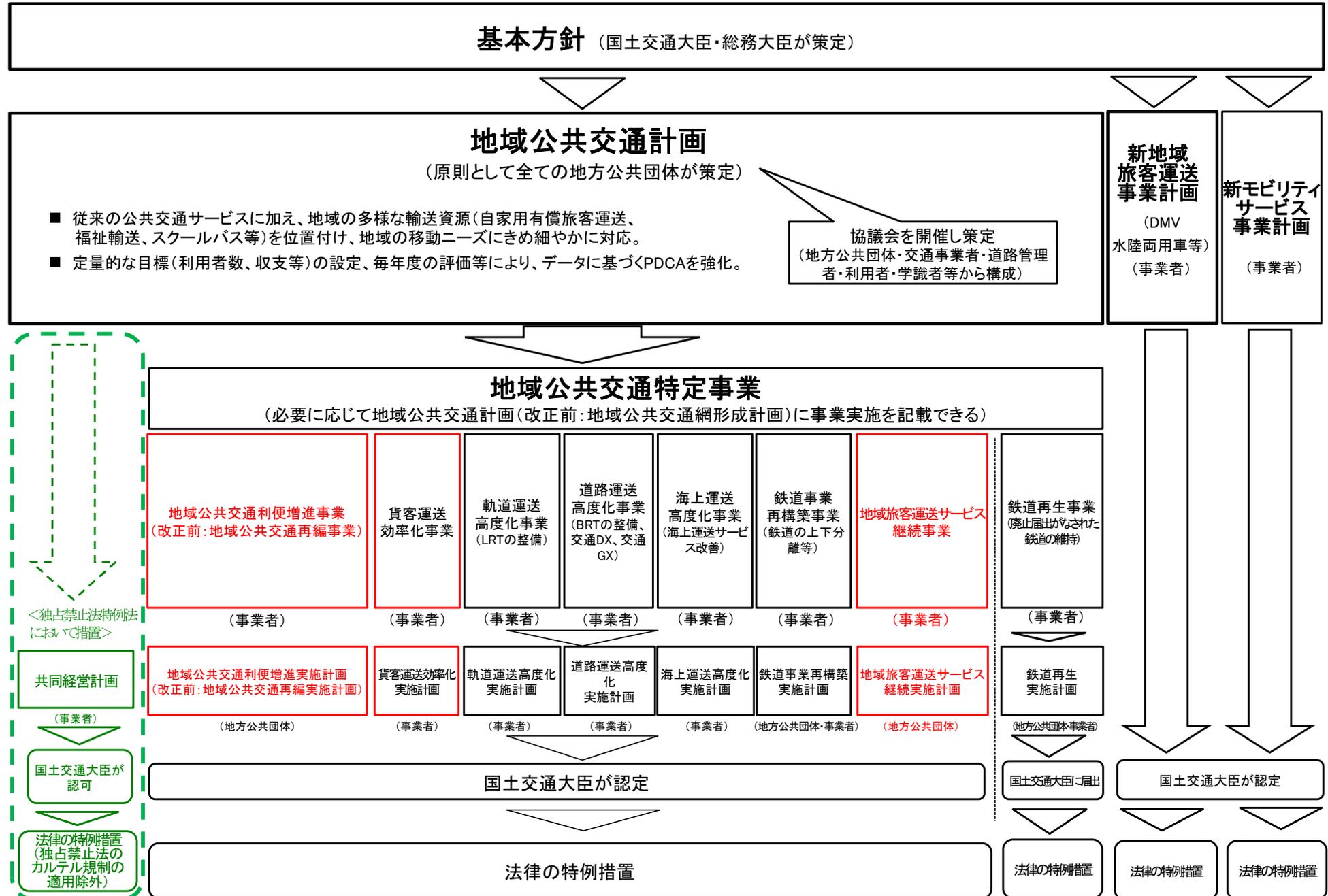
地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|---|---|
| ◇ 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**（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

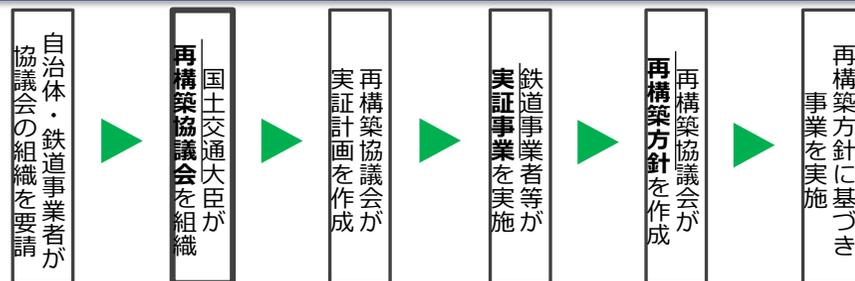


地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**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。

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。
- ・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

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【地域交通法】

「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。
- ・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。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
(KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

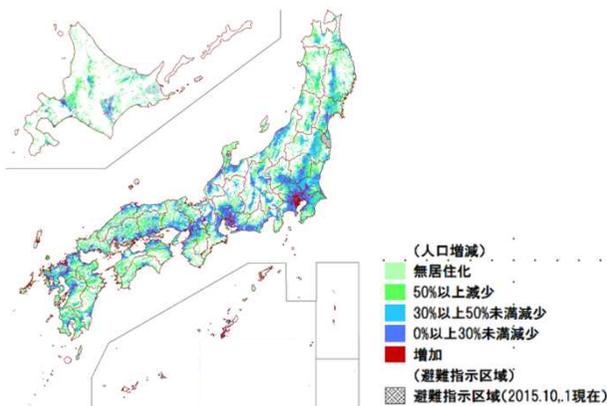
1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について
- 2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について**
3. 「交通空白」の解消について

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。

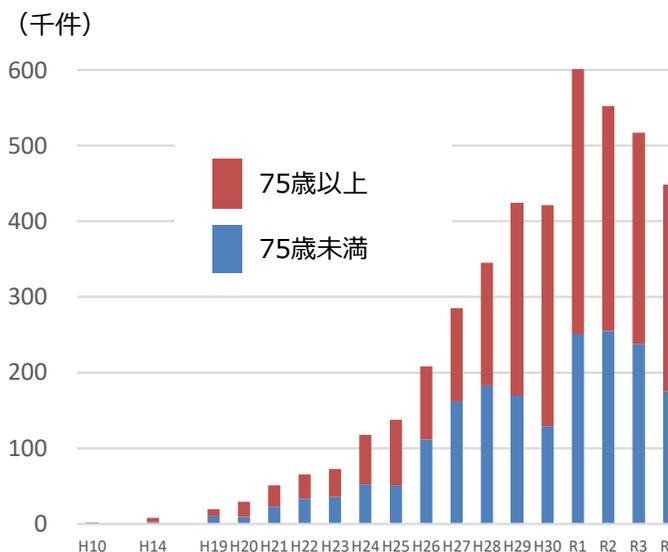
将来の人口増減状況

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）



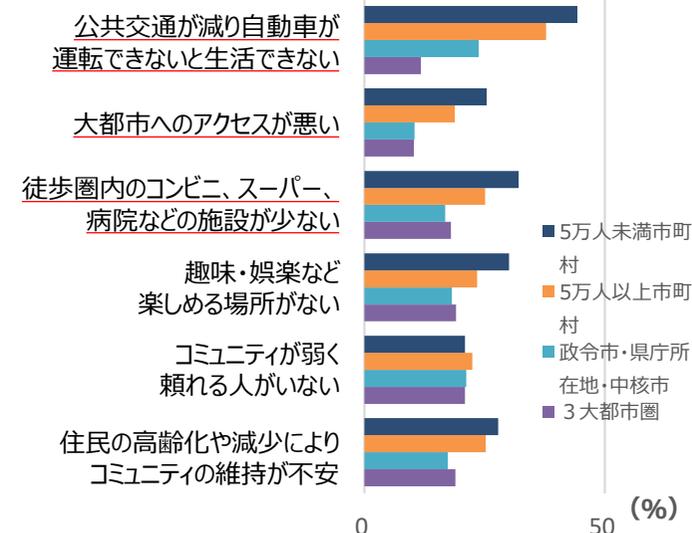
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

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）



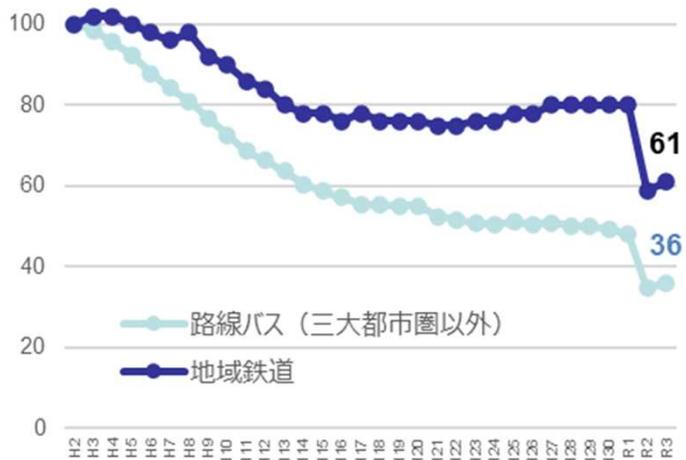
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

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。

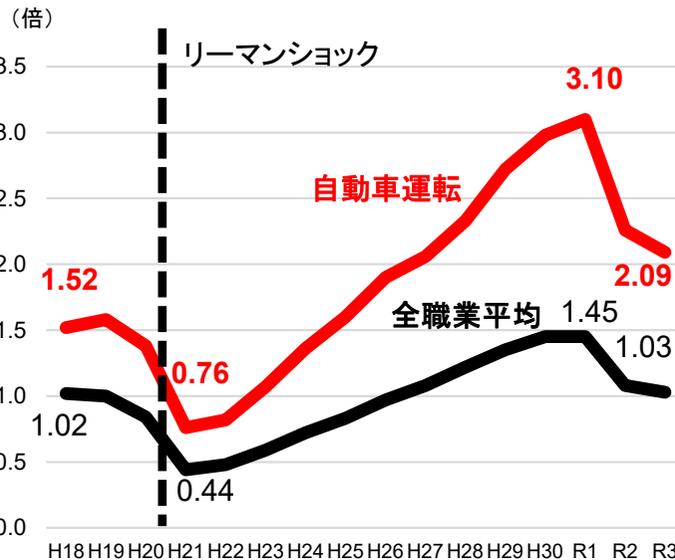
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



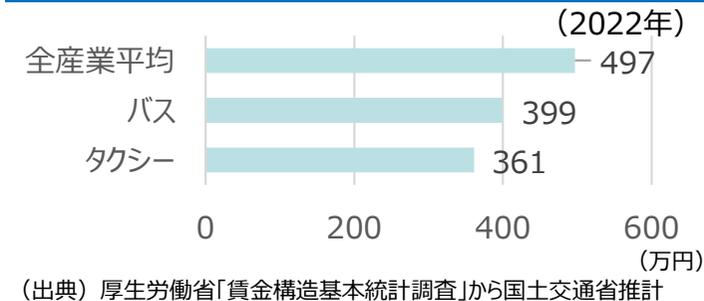
(出典)「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足

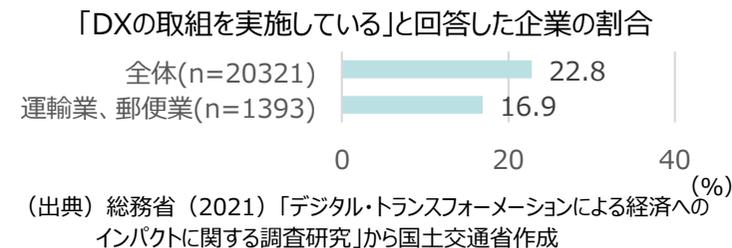


(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



産業別のDX取組状況



地域公共交通の「リ・デザイン」

○地域公共交通の需要の減少は、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。

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・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

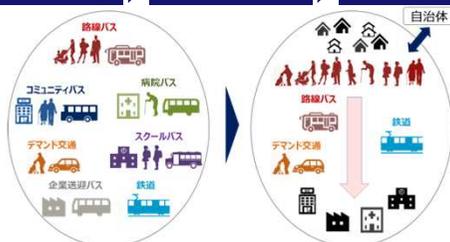


3つの共創

官民の共創

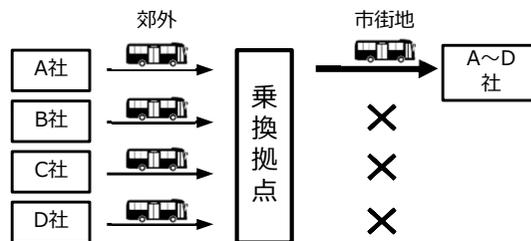
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



地域の公共交通リ・デザイン実現会議

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

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 公共交通政策審議官
 都市局長
 道路局長
 鉄道局長
 物流・自動車局長
 観光庁 次長
 環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

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）
 富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社相談役）
 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）
 椋田昌夫 （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）

スケジュール

令和5年9月6日（水）	第1回 課題整理（国土交通省）	令和6年2月9日（金）	第4回 データ利活用・司令塔機能（自治体・事業者）
10月25日（水）	第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係省庁）	4月5日（金）	第5回 とりまとめ骨子（案）
11月16日（木）	第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）	5月17日（金）	第6回 とりまとめ

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

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

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

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）

● 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

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、全自治体に取組を働きかけ

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例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

取組の実装

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

政府共通指針の策定（6/28発出）

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、全都道府県、全自治体等に周知

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 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
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



各分野の指針・通知の策定

分野毎の連携・協働の実施方策について、指針・通知を発出

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

	分野	発出先	発出元
1	教育・子育て・スポーツ	交通部局、教育部局、スポーツ・文化部局	国交省、文科省
2	介護・福祉	交通部局、介護・福祉部局	国交省、厚労省
3	医療	交通部局、医療部局	国交省、厚労省
4	農泊	交通部局、農水部局	国交省、農水省
5	分野共通① (自家用有償)	・交通部局、農林水産部局、商工部局、地域活性化部局、観光担当部局 ・JA全中、全国商工会連合会、日本商工会議所、日本観光振興協会、日本郵便	国交省、農水省、経産省、総務省、観光庁
6	分野共通② (各施設送迎)	交通部局	国交省

地域交通のメニュー

事例	特徴	運送法上の分類	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線 ・ 一定規模の需要がある場合 	一般乗合旅客自動車運送事業	
コミュニティバス/ 乗合タクシー/ デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ ある程度需要がまとまって発生する場合 <ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線 ・ 路線不定期 ・ 需要が分散している場合 <ul style="list-style-type: none"> ・ 区域運行（路線を定めず予約に応じて運行） 	一般乗合旅客自動車運送事業	
		公共ライドシェア （自家用有償旅客運送）	一般ドライバー・ 自家用車の活用可
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定規模の需要に対応 	一般乗用旅客自動車運送事業	
タクシーの 運賃低廉化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政が対象者にタクシー券を配布するなどして、メーター運賃の一部を負担 		
タクシーの補完	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者の管理の下で、一般ドライバー・自家用車でタクシーを補完 	日本版ライドシェア （自家用車活用事業）	一般ドライバー・ 自家用車の活用可
（無償） 送迎バス等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者からは運賃を取らず、自治体や宿泊施設等が運行する ・ 利用者からは運賃を取らず、自治体等が運賃を負担して運送事業者に委託する 	（自ら運行する場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用 （委託する場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般貸切旅客自動車運送事業 ・ 一般乗用旅客自動車運送事業 ・ 特定旅客自動車運送事業 	一般ドライバー・ 自家用車の活用可

公共ライドシェア

(自家用有償旅客運送 道路運送法78条2号)

- バス・タクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が、自家用車、一般ドライバーを活用して有償の旅客運送を提供できる仕組み
- 運送主体は、市町村のほか、タクシー事業者や社会福祉法人、NPO法人等に委託するケースやNPO法人、JA、商工会、観光協会等が運送主体になるケースがある。
- 運送の対価はタクシーの8割を目安として、協議の上柔軟に設定可能。
- タクシー事業者が配車するタクシーが不足する時に、市町村やNPO法人等が自家用車を配車する共同運営も可能(この場合、タクシーと同額の運賃とできる)
- 電話での予約など、予約方法等は柔軟に設定可能。

導入方法

地域公共交通会議の立ち上げ
(構成員:市町村長、バスタクシー事業者、住民、地方運輸局、バスタクシー業界団体等)

会議において、自家用有償運送の必要性、運送の区域、運送の対価等を協議

運輸支局に登録を受けて、運行開始

日本版ライドシェア

(自家用車活用事業 道路運送法78条3号)

- タクシーが不足する時間帯に、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用して、タクシーを補完するサービスが提供できる仕組み
(例) 夜間早朝などの需要への対応、観光シーズン等の観光客需要への対応
- 原則アプリを活用して、配車を依頼する際に、乗車地・降車地を指定し、運賃が事前確定される
- 運賃はタクシーと同水準

導入方法①【自治体の申出】

自治体が曜日・時間帯、不足台数、運行エリア(当該自治体内のみ等)を運輸支局に申出

運輸支局にて申出があったエリアが属する交通圏内の事業者を活用事業を実施したいか意向調査を実施

運輸支局にて意向があった事業者に対し、運行可能台数を配分

配分を受けた事業者が事業の許可申請を行い、許可を受けて運送開始

- ☆自治体が地域の実情に応じて、柔軟に運行時間帯等を設定可能
- ☆事業の実施意向があるタクシー事業者が必要

導入方法②【事業者の申出】

事業者が申出

- ・不足する時間帯は、金曜・土曜の16時~翌5時台
- ・運行エリアは交通圏全体
- ・不足台数は交通圏内のタクシー車両数の5%

運輸支局にて申出があった交通圏内の事業者を活用事業を実施したいか意向調査を実施

運輸支局にて意向があった事業者に対し、運行可能台数を配分

配分を受けた事業者が事業の許可申請を行い、許可を受けて運送開始

- ☆事業の実施意向があるタクシー事業者がいれば、交通圏全体で事業の運行が開始される

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート (令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会)

- 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）

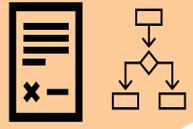
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

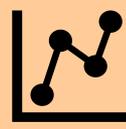
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- 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、信頼とデータに基づく機動的体制の構築

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、ネットワーク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）

- ガイドランスの提供**
モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイドランスの策定
- 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

中間とりまとめ ポイント①

- 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。

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。

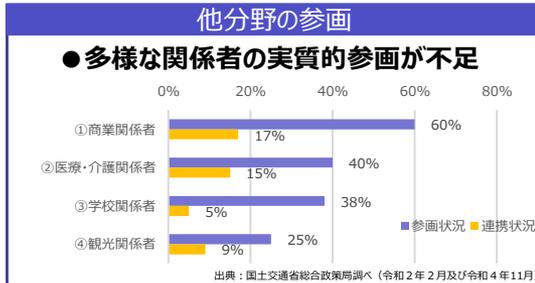
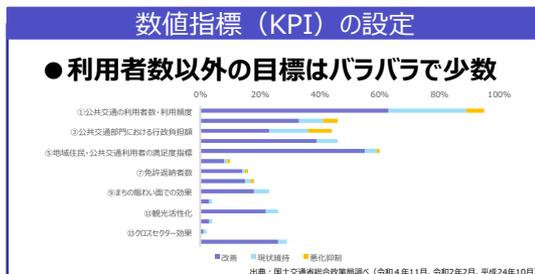
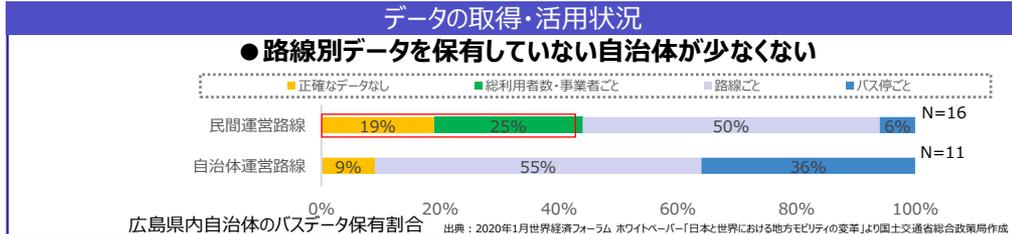
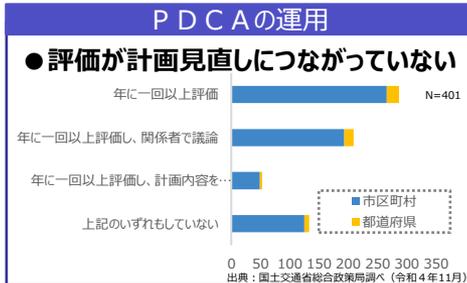
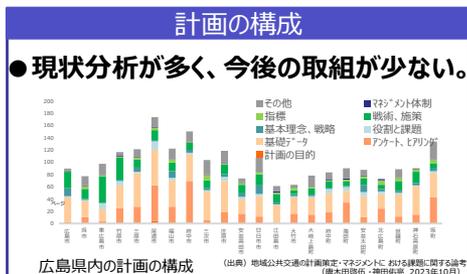
面的・統合的取組

- ・ 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。

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



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手で対応し、④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

都道府県の役割

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の見直し
2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と10の中核KPI 等

適材適所の施策・事業の集中展開（※）
地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等

具体的なPDCAスケジュール

- ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定
- ・検討から実行までのスケジュールの明示

機動的・横断的な実行体制

モニタリングチームの組成（※）

自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築

多様な関係者の実質的参画

- ・リ・デザイン関係者の協議会への参画
- ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保
- ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画

専門人材の確保・育成

- ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ
- ③コーディネイトスキルを持つ人材育成・伴走者確保

モビリティ・データの利活用

データ共有体制の確立（※）

- ・共有の目的・範囲・条件等の明確化
- ・継続的なデータ提供の体制確立

他分野データの活用

移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見直し

データも活用した計画策定・実行

データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減

連携・サポート

地域間交通等
（鉄道・幹線バス等）

地域内交通との接続、
市町村間調整

市町村の牽引・伴走
※ 地域の実情を踏まえて実施

- ヒト&プレイス
（人材育成、ネットワーク等の場）
- データ
（共有の枠組の構築）
- リ・デザイン
（実証運行、新技術等を先導）

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供

アップデート・ガイドラインの策定（地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）

モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定（2つの中核目標、10の中核KPI等）

施策カタログの提供（12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）

ポータルサイトの整備

【ベンチマークの提供】
・運送・輸送状況、予算・人員など

【情報取得支援】
・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料、議事録等）
・協議会運営事例の横展開
・有識者・伴走者データベース

【マネジメント支援】
・スケジュール管理
・関係者間の資料等共有

対話型支援

地域公共交通計画の策定・実行を**対話を通じてレベルアップ**する仕組み構築（第三者評価の拡張）

地域公共交通関係予算とのリンクを検討

省内ワンチームの組成（ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）

官民デジタル化

車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）
【国支援のありかた検討】

運輸局・運輸支局等の**申請デジタル化の推進**

データ共有のモデル提示・枠組の作成支援

データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援

専門人材の確保・養成

人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介

有識者・伴走者データベース（全国版）構築

専門人材養成プログラムの支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）

※「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

中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）**を推奨**するとともに、2027年までに**先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出			人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大	市町村への支援充実
	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討 → 運用方法等の検討 → システム構築・試験導入			ポータルサイトの実装	
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワンチームの組成	対話型支援の試行・見直し		対話型支援の展開	
国	官民デジタル化	地域公共交通確保維持改善事業 道路運送法上の手続	ICカード情報の活用検証	乗降調査からICカード情報への転換	デジタル・データによる申請の推進	官民情報のデジタル化
	民間事業者におけるデジタル化		e-mlitによる申請等手続のオンライン化			
	データ共有の枠組	車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】	データ共有のモデル提示		データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援	円滑なデータ活用環境の実現
	データ共有の枠組		都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援			
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】				地域における交通人材の充
		有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				20

1. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消について

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **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や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。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
 - 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
 - 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
 - 本部長** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

- ① **日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援** → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ② **主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援** → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③ **「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及**
R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

「地域の足」「観光の足」対策について

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省をあげて、自治体・交通事業者とともに取り組みを進める。

「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や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。

※うち1100自治体については日本版/公共ライドシェアを実施済/実施に向けて準備中

日本版/公共ライドシェアの実施意向のない自治体への伴走支援

↓
タクシー等を利用可能に

「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。

主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

↓
タクシー等を利用可能に

スケジュール

本年7月～：全国の実態把握、伴走支援

本年9月頃：一定の集約

地域の足対策

○日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体への伴走支援

【取組の例】

- ・タクシーの利便性向上（ドライバーの増加、営業区域の柔軟な運用など）
- ・乗合タクシーの更なる普及促進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入
- ・自治体とタクシー事業者が公共ライドシェアを共同で運営

観光の足対策

○主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

【取組の例】

- ・交通結節点へのタクシー等の計画的な配車
- ・一次交通事業者の協力も含めたタクシー等の予約環境の整備
（特急列車車内や航空機搭乗時におけるタクシー等の予約サービスの実施等）
- ・タクシー等のサインージ、案内の掲出
- ・乗合タクシーの更なる普及促進、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入

日本版ライドシェア等のバージョンアップと全国普及

○バージョンアップ第1弾

- ・天候、大規模イベント等への対応
- ・台数制限の緩和
- ・貨客混載、協議運賃の導入
- ・5%ルール適用時間拡大
- ・マッチング率の算定方法合理化

○バージョンアップ第2弾

- ・新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化
 - ・タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進
- ※交通政策審議会自動車部会にて検討

・地域公共交通のリ・デザイン

全体の取組、リ・デザイン関係の予算（逆引き検索が可能）、自治体の優良事例

関係資料のダウンロードが可能

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

地域公共交通のリ・デザインに関して、ご不明な点がございましたら気軽に

関東運輸局交通政策部交通企画課（045-211-7209）

にご相談ください。

本日はご静聴ありがとうございました。