

国における最新の議論状況について

令和5年2月
国土交通省 九州運輸局

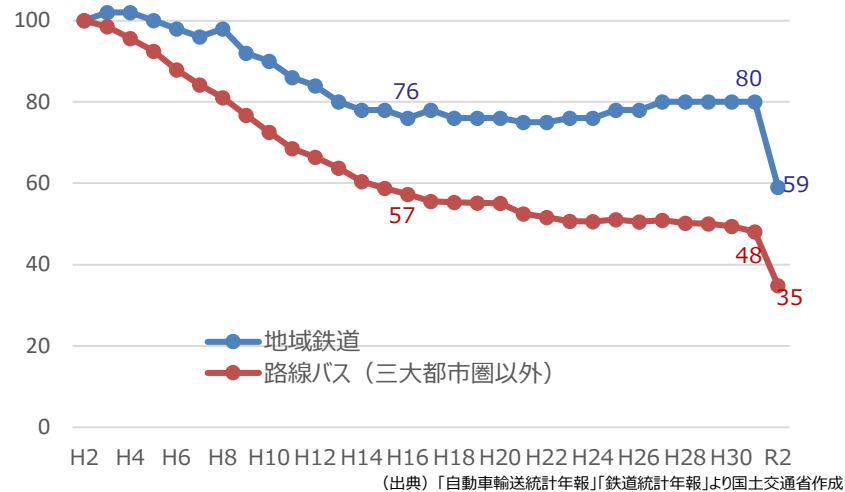


Ministry of Land,Infrastructure,Transport and Tourism

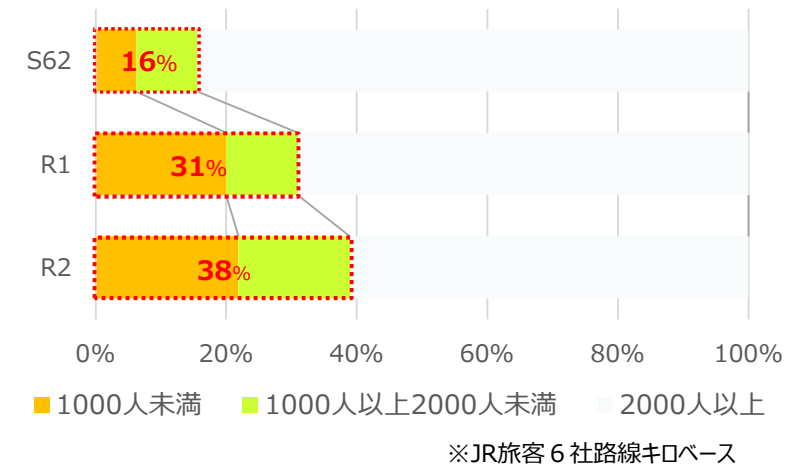
地域公共交通の現状

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

路線バスと地域鉄道の利用者数



輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合



コロナ前後における赤字事業者の割合

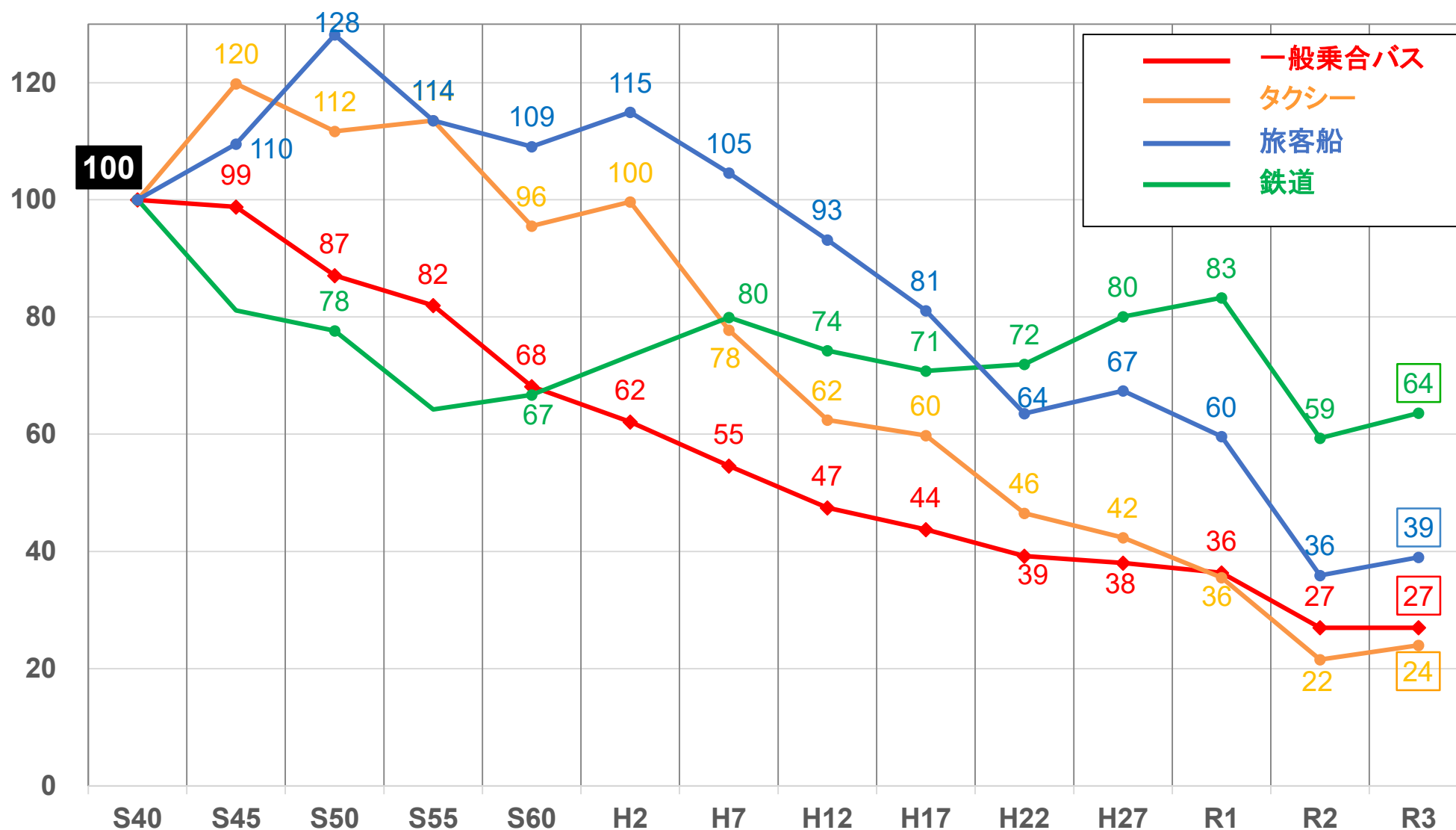


路線廃止の状況

- 一般路線バス (平成20年度→平成29年度)
13,249 kmの路線が廃止。
- 鉄軌道 (平成12年度→令和4年度)
1,158 km・45路線が廃止。

九州における交通モード利用状況の推移

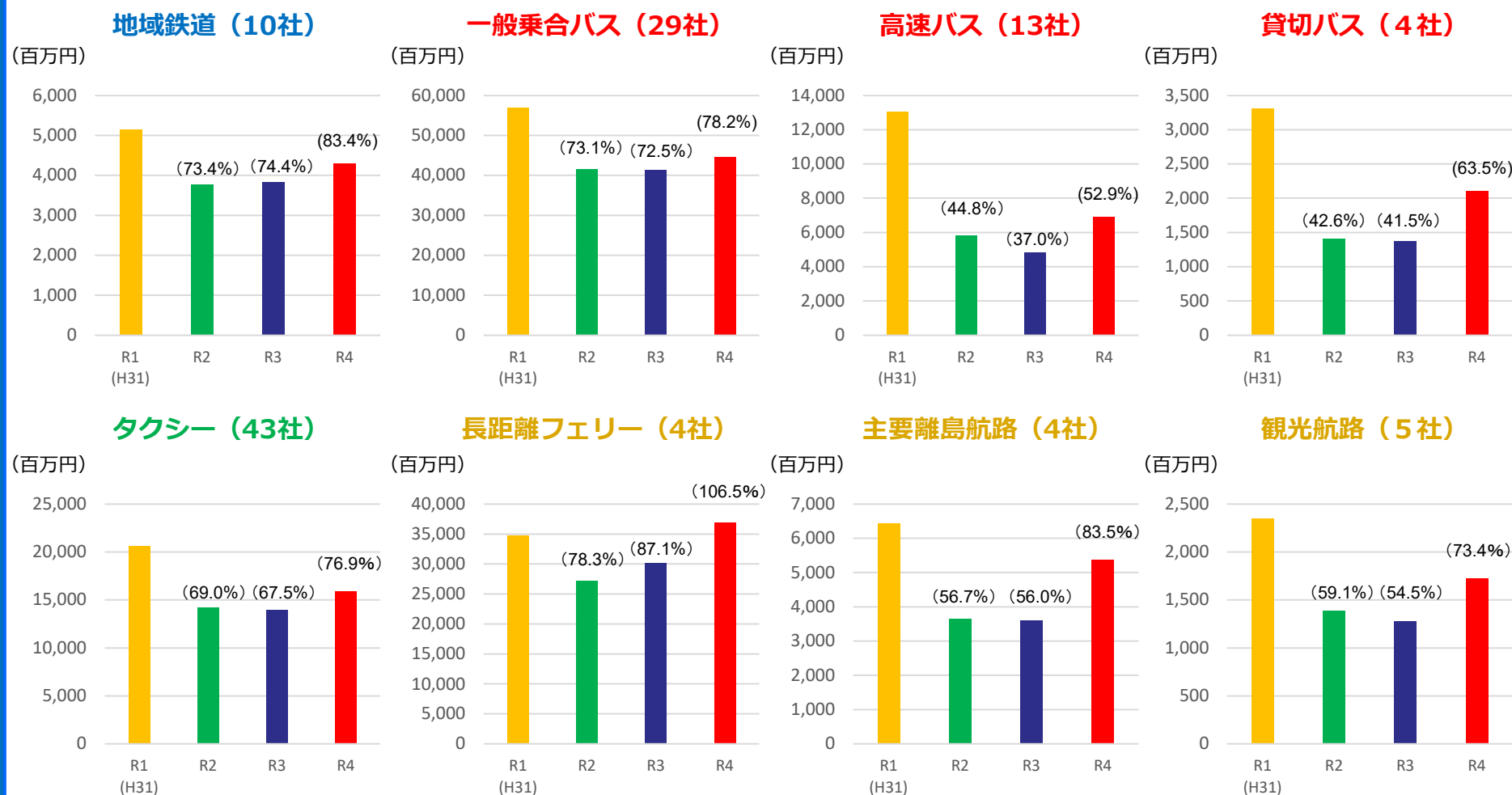
- 昭和40年（タクシーはS42、旅客船はS41）の輸送人員を100とすると、モードによって約4割～8割減少。
- 喫緊では、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰の影響により、経営状況は一層深刻化している状況。



新型コロナウイルス感染症の影響（年単位）

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年、令和3年は運送収入が大幅に減少。特に観光需要の影響が大きい交通モード（貸切・高速バス、観光航路）では特に被害が甚大。また、貸切・高速バスの収入悪化は、バス事業者の内部補填構造を大きく棄損し、一般乗合バス事業の維持にも影響。
- 令和4年においては、全モードで回復が見られるものの、コロナ以前の水準には届いていない。なお、長距離フェリーの実績がコロナ前を上回っていることについては、物流における車両航走需要の増加が一因であるものの、燃料サーチャージによる収入増加の影響もあり、経営状況が大きく改善するには至っていない。

運送収入

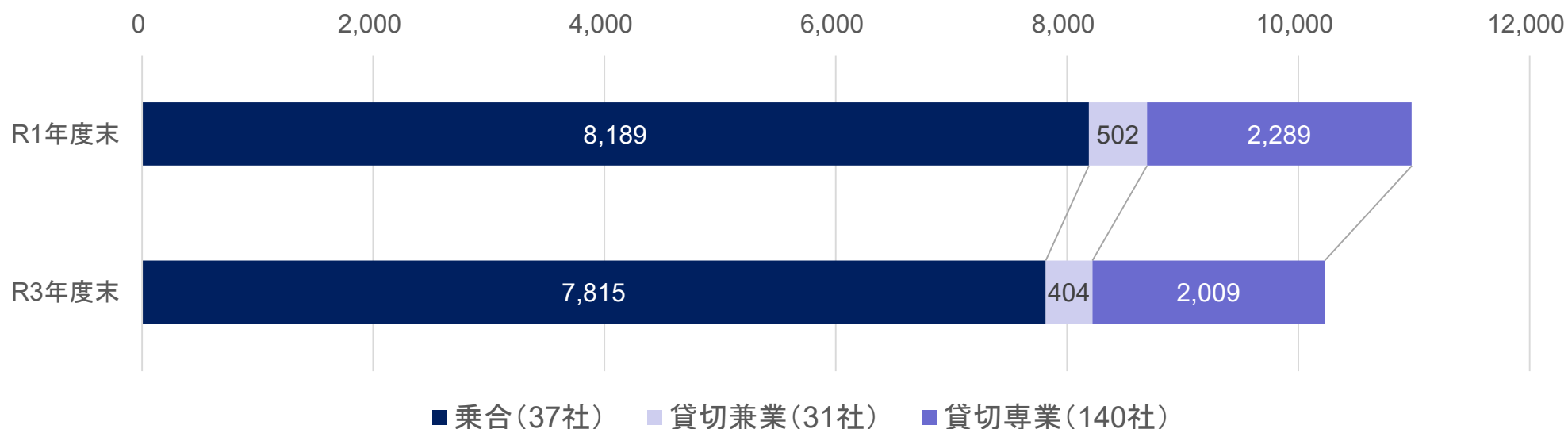


※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R4.12月の全ての月で実績がある事業者の数。
 ※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間運送収入に対する各年の年間運送収入の割合。

深刻化するバス運転者の不足

九州運輸局管内の「乗合バス事業者（保有車両数30両以上）」「乗合バスと兼業している事業者の貸切バス事業」「乗合バスと兼業していない事業者の貸切バス事業（保有車両数10両以上）」における運転者数の推移について調査を実施。

- バス事業全体として減少傾向であり、2年間で752人（調査対象177社）がバス運転者から離職。
- 特にコロナによる影響が大きかった貸切バス事業では、乗合兼業で19.5%、貸切専業で12.2%と大きく減少。



	乗合	乗合兼業の貸切	貸切専業	合計
R1 年 度	8,189人	502人	2,289人	10,980人
R3 年 度	7,815人	404人	2,009人	10,228人
増 減	-374人	-98人	-280人	-752人
増 減 率	-4.6%	-19.5%	-12.2%	-6.8%

➡ 2024年には労働時間上限規制の罰則制度が導入され、運転手不足は一層深刻化が予想

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について

検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

- 地域交通を単に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「**交通DX**」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「**交通GX**」、そして「**3つの共創**」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」**し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。
- 地域交通のリ・デザインにあたっては、**まちづくり政策との融合及び予算事業等による一体的支援**が必要であり、これらを通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組をさらに進化させていくことが重要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

地域交通「リ・デザイン」の先行的な事例①【交通DX】【交通GX】

【交通DX】

茨城県境町の自動運転バスの運行

- ・**町民の約9割が利用**する重要な生活の足。
- ・2023年より**遠隔監視1名**のみによる**複数車両**の無人移動サービスを予定。
- ・安全な走行と周囲車両の円滑な走行を両立するため、走行ルートを指定し、スムーズで安全な走行を実現。



群馬県前橋市「MaeMaaS（マエマース）」の推進

- ・JR東日本が提供するMaaSプラットフォームを活用し、webサービスを提供。
- ・**マイナンバーカードと交通系ICカードを紐づけ**ることにより、市民の割引等を提供。



やまがた公共交通オープンデータプラットフォームの構築

- ・山形県内の公共交通に関わる統計データや交通サービス情報を整理・作成し、オープンデータプラットフォームの構築を推進。
- ・MaaSやバスロケーションシステムの基盤となり、**県内全てのバス・地域鉄道がスマホで検索可能**に。
- ・交通事業者には運行に係る**補助の要件の一つとしてデータ提供**を依頼。

【交通GX】

再エネ由来の電力100%で運行するSDGsトレイン



東急電鉄資料

- ・東急線全路線において、再生可能エネルギー由来の電力100%で運行開始。
- ・**約56,000世帯に相当するCO₂を年間で削減**できる見込み。

大阪大学キャンパス間を走行する電気バス



阪急バス資料

- ・走行中、大気汚染物質やCO₂を排出しないゼロエミッション。
- ・事業所内での充電時においても**再生可能エネルギー100%の電力**を用いることで、完全ゼロエミッション化を実現

岡山県 笠岡市の小型電動車両



- ・高齢化が著しく進展する離島において、**高齢者の移動支援**のほか、**観光客の利用**も期待できる小型の電動車両を用いた実証運行を実施。

地域交通「リ・デザイン」の先行的な事例②【3つの共創】

【官民の共創】

長野県松本市における取組

現状

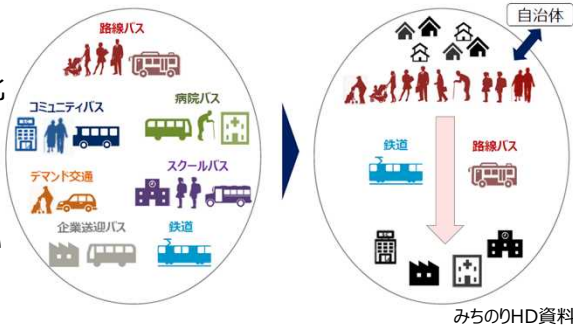
- 様々な交通モードが重複
- 利用者利便の低下、経営資源や需要の分散による経営環境の悪化

課題

- 現行の国の支援は路線単位
- 路線再編等の機運が醸成されない

提案

- 需要の集約化、経営の効率化による経営力強化 → 利用者利便の向上
- 一定のエリアにおいて、協議会の合意を前提として、自治体がサービス水準（運賃、系統等）を決定し、事業者が複数路線を一括して複数年度にわたり運行する「**エリア一括長期運行委託**」の制度設計を国に提案。

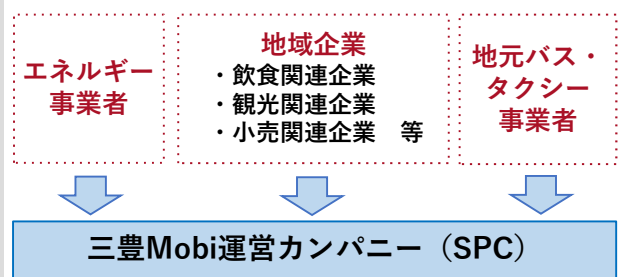


【他分野を含めた共創】

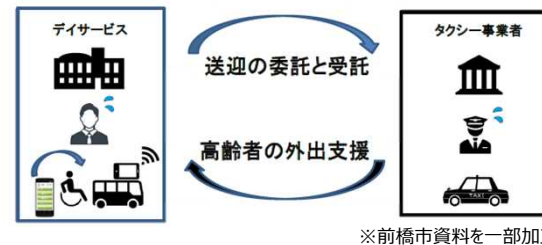
【エネルギー等×交通】 香川県三豊市における取組



- 地域のオンデマンド交通を、**地域企業と連携して運営**。
- 地域の暮らしのサービスと交通サービスを掛け合わせた**月額サブスクリプション**を作り、持続可能な仕組みの構築を目指す。



【介護・福祉×交通】 群馬県前橋市における取組



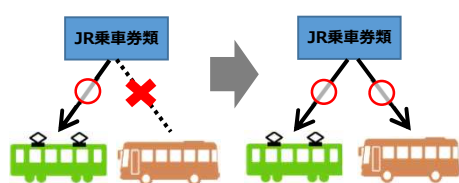
- デイサービス事業所は、**送迎業務をタクシー事業者に委託**し、介護人材確保と介護サービス充実。
- タクシー事業者は、定量的な業務を確保し、経営基盤を強化。

【交通事業者間の共創】

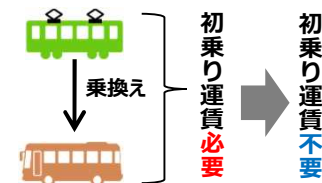
徳島県南部地域における取組

- JR四国と徳島バスが**共同経営により交通モードの垣根を超えたサービス展開**（共通運賃・通し運賃）を行うことで、地域交通の利便性向上と経営力強化。
- このような共同経営を横展開するには、事業者間の利害得失を乗り越えるために、地元自治体や事業者に対する動機付けが必要。

① JR乗車券類で徳島バスの利用を可視化



② 通し運賃の適用



【教育×交通】 富山県朝日町における取組

- 住民による助け合いの移動手段として、事業者協力型の自家用有償旅客運送により「**ノッカルあさひまち**」を導入。
- 今後、LINEを活用したマッチングプラットフォームを構築し、**スイミング教室内の親同士の助け合い送迎サービス**を実施予定。将来的に習い事の対象拡大を目指す。



九州における先行的な事例①【交通DX】【交通GX】

【交通DX】

「九州MaaS」の実現に向けた取組

- 九州地域戦略会議での議論を踏まえ、**九州一帯となった広域的なMaaS（九州MaaS）を実現するため**、県・政令市・交通事業者・経済団体等による「九州MaaSプロジェクト研究会」を令和4年8月に発足。

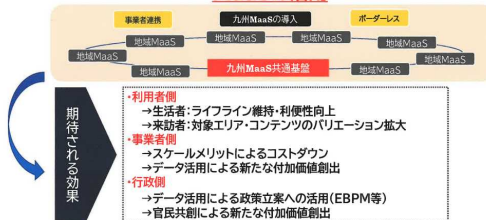


広域での取組で期待される効果

公共交通の課題 × 観光市場の課題

課題解決の手段として

MaaSの活用



顧客接点となるアプリに求められる機能やフィジカル面の連携で必要となる連携、各事業者が保有するデータの連携基盤の構築、必要となる運営体制等について議論を行い、令和4年度中を目途にランドデザインの策定を目指す。

宗像市のAIオンデマンドバス「のるーと」

- 定時定路線バスの利用者減少に伴い、**AIオンデマンドバス導入を新たに導入**。市内に65か所の乗降個所を設置。予約はスマートフォンのアプリ上で実施。
- 団地再生に取り組むまちづくり政策と一体**となって令和7年度以降に新たな公共交通のスタートを目指す。



【交通GX】

宮崎市街地を走行するグリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」



- 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能。高齢者の移動手段の確保だけでなく、観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」。
- 令和2年11月より**九州初の定時定路線による本格運行を開始**。

熊本市 廃棄物処理場で発電した電力を活用した電気バス

- 中古ディーゼルバスを改造したEVバスを市がバス事業者に無償貸与。
- EVバスには、市の廃棄物処理施設でゴミを燃やして発電したCO2排出ゼロの電力を使用。これにより**年間で約14.4tのCO2の排出を削減**。



九州における先行的な事例②【3つの共創】

【官民の共創】

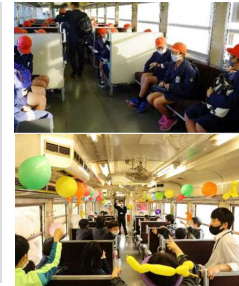
佐世保市における交通ネットワークの再編

- 佐世保市では、再編実施計画をH31.3に策定し、**民間バス事業者を中心とした運行体制の構築（市交通局の廃止）**。経由地を少なくする、経由地を行先にする等の整理により、**利用者にわかりやすいバス網の再編を実施**。



JR九州・沿線自治体による利用促進検討会の設置

- JR九州では、令和元年12月より、利用状況が極めて低い4線区（筑肥線・指宿枕崎線・吉都線・日南線）において、JR九州・自治体・運輸局による線区活用検討会を設置。
- 鉄道利用の増加を図るための取組を官民で議論**。これまでもイルミネーション列車等のイベント列車の運行、小中学校と連携した利用促進、フォトコンテストの開催等を実施。



【他分野を含めた共創】

【医療×交通】

大分県・豊後大野市における取組

- 需要の低い昼間の時間帯を利用し、コミュニティバス車両を移動診療車として活用すること**で、公民館等での遠隔診療を実施。
- 地域拠点までは、デマンド型乗合タクシーで輸送。



【道路管理等×交通】

雲仙市における取組

- 市内を走行する**AIオンデマンド車両にカメラを設置し、道路の異常等を探知するシステム**を構築。市職員による現場確認等の省力化を狙う。
- この他にも、観光客向けの貸切利用や地域農産物の販促活動等への活用も検討。



【交通事業者間の共創】

熊本バス5社による共同経営の実施

- 熊本市内及びその周辺を運行するバス会社5社は、**全国で初めて共同経営協定を締結**。重複する4方面の路線の路線移譲・協調運行による**需給バランスの調整、待ち時間の平準化**により、総走行キロ数の削減に貢献。
- 共通定期券の導入**や**各社共通の時刻表サイネージの設置**等にも取り組む。



JR九州・九州産交バス・TaKuRooによる輸送サービス連携協定

- 令和4年3月、JR九州と熊本県内のバス最大手（九州産交バス）・タクシー最大手（TaKuRoo）の事業者が、熊本県内の輸送サービスの利便性向上と持続可能な交通ネットワークの実現のため**3社が連携して取り組むことを合意**。
- 具体的には、**MaaSの活用した乗り継ぎ利便性の向上、駅や営業所等の活用による乗継環境の整備、荷物輸送サービスの連携**等に取り組む。



政府の方針における地域交通のリ・デザインの位置づけ

- 地域交通のリ・デザインについては、経済成長、財政健全化、地方創生など、重要政策課題への処方箋として、政府の各種方針に位置付けられている。

『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。

『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』（『フォローアップ』） （令和4年6月7日閣議決定）

Ⅲ. 経済社会の多極集中化 1. デジタル田園都市国家構想の推進
（3）デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保
②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

（地域交通）

・アフターコロナに向けて住民の豊かな暮らしの実現を目指し、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、交通事業者の経営の改善を図り、官と民で、交通事業者相互間で、他分野とも連携する共創を推進し、地域交通ネットワークを持続可能な形でリデザインする。そのため、公的主体と交通事業者が適切なインセンティブ設定のもとで能動的に関わり、一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する仕組みの検討を進める。

『デジタル田園都市国家構想基本方針』 （令和4年6月7日閣議決定）

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針
（1）デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】
・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

第3章 各分野の政策の推進 2. デジタル基盤の整備
（4）ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備
（a）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

・最新技術の実装を進めつつ、地方公共団体がバス等のサービス水準を設定した上で、交通事業者に対して、エリア一括して複数年にわたり運行委託する場合に、事業者の収支改善インセンティブを引き出すため、複数年にわたる長期安定的な支援に向け、実効性ある支援等を実施する。

目的

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」(令和4年7月25日 取りまとめ)及び「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(令和4年8月26日 取りまとめ)では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

- 2つの有識者検討会（＝「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」）の提言を受け止め、**新たな制度の具体化**についてご審議いただく。

『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）より抜粋

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。

委員

(50音順・敬称略。◎は部会長、○は部会長代理。本委員のみ記載)

◎中村 文彦	東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
○加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
清水 希容子	株式会社日本政策投資銀行参事
須田 義大	東京大学生産技術研究所教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

令和4年		
10月7日（金）	第1回	キックオフ
		）
11月18日（金）	第2回	論点整理と対応の方向性
		）
令和5年		
1月17日（火）	第3回	中間とりまとめ（素案）
		）

中間とりまとめ(素案)の概要 ～地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)～

令和4年度第3回(1/17)
資料3より抜粋

法制度の変遷

- 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。
- 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。

2007年(平成19年)制定

- ✓ **市町村**による**協議会・計画**の制度を創設
- ✓ 計画に盛り込めるメニューとして**各種事業**を創設

2014年(平成26年)改正

- ✓ 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ
- ✓ ネットワークの**面的な再構築**を図る事業を創設
- ✓ **都道府県**による協議会・計画も可能に

2020年(令和2年)改正

- ✓ 計画の作成を**自治体の努力義務**に
- ✓ **交通資源を総動員**(自家用有償運送等)
- ✓ **競争から協調へ**(※独禁法特例法も制定)

今後の方向性

- これまでの地域公共交通ネットワーク改善策を強化
- 潜在需要を顕在化、運賃以外の収入を確保
- 採算性・利便性の向上に資する新技術を活用



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(今年中を目途に新たなKPIを検討)

【制度面の対応】

地域公共交通ネットワーク改善策の強化

- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みを創設
- バス・タクシー等のエリア一括協定運行を制度化(上下分離も可能)
- 地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度を拡充
- ※交通不便地域における改善策の検討を開始

交通と他分野の連携

- まちづくり・地域づくり政策との連携を深める支援策を創設
- 他分野との垣根を越えた共創型事業の支援を強化
- 人材やスタートアップ企業の育成支援を強化

DX・GXの活用

- DXにより利便性向上・運行効率化を図る事業の支援を強化
- GXによりエネルギー利用の転換・効率化を図る事業の支援を強化

【財源面の対応】

各種予算の拡充

- 生産性向上に取り組む地域の交通事業者への所要の運行支援を継続
- 多様な共創(連携と協働)の促進を中心に左記支援の予算を拡充

公共事業予算の活用

- 地域公共交通の再構築に公共事業予算を活用する制度を創設(地方負担に対しても地方財政措置を創設)
- 併せて、既存のまちづくり予算の制度を拡充

予算以外の対応

- 財政資金を活用して鉄道・バス・タクシー等のDX・GXへの出融資制度を創設
- ローカル鉄道再構築やEVバス導入促進のための税制特例措置を拡充・創設

さらなる課題

- 政策立案の前提となるデータ収集・利用の環境整備
- 公共交通の位置付け(ユニバーサルサービス等)の検討
- 地域の公共サービスの一体的運営による規模・範囲の経済の改善
- 安定的財源の確保

地域公共交通のリ・デザイン
【制度面への反映】
～地域公共交通活性化再生法改正案～
(令和5年2月10日閣議決定)

地域公共交通活性化再生法(現行法)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：764件（2022年11月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

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

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



実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（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

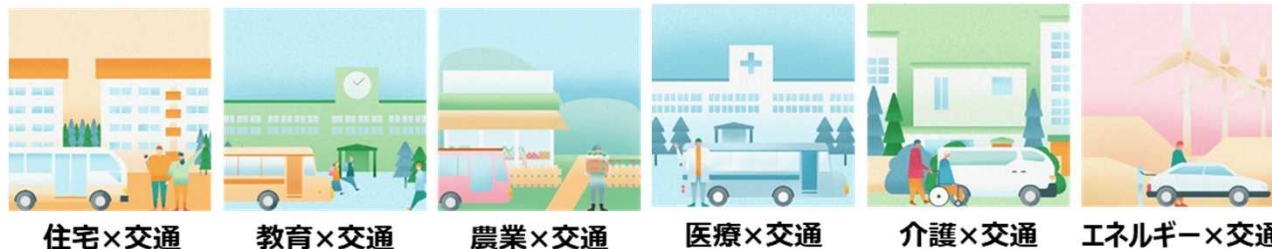
背景・必要性

- 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。

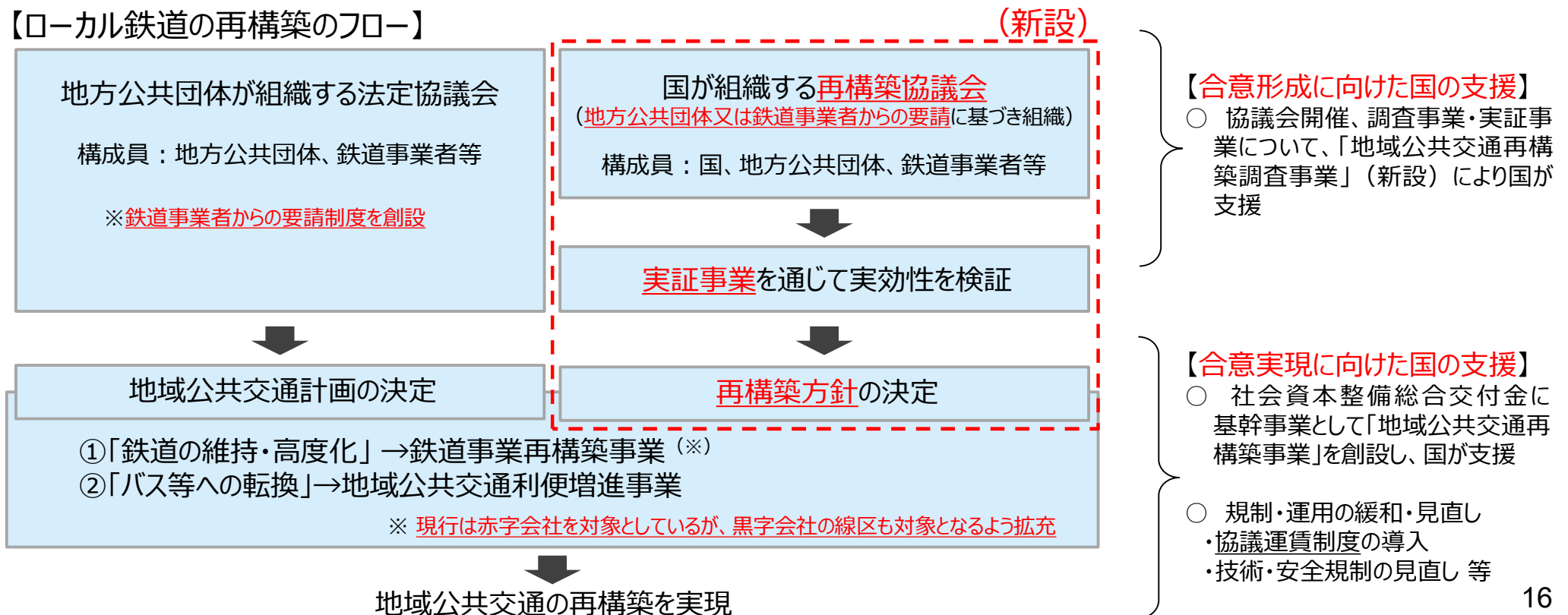
背景・必要性

- 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】



鉄道の維持・高度化

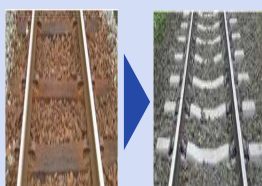
■ 設備整備



不要設備の撤去



軌道強化（高速化）



行き違い設備改良



■ 外部資源を活用した駅の活性化



郵便局と駅窓口の一体化



駅舎の複合施設化

■ GX・DX対応車両等への転換



車両導入



自動運転の実証実験

■ 事業構造の見直し



企画列車の運行



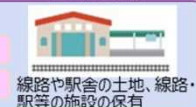
沿線の周遊バス運行

事業者の役割
列車の運行



車両等の保有

自治体の役割
鉄道施設保有
土地保有



線路や駅舎の土地、線路・駅等の施設の保有

自治体等が鉄道資産を分割保有

バス等への転換

■ BRT・バスへの転換

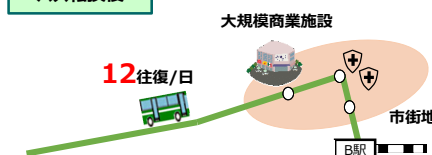


車いす用エレベーター付き車両

鉄道運行当時



バス転換後



■ GX・DX対応車両等への転換



車両導入



EVバス充電施設の設置

■ 設備整備



バス停・乗換所の整備



営業所/車庫の整備

■ 利便性向上



MaaS（Mobility as a Service）



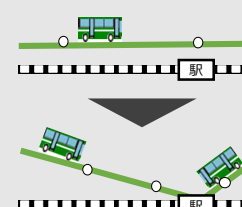
チケットのQRコード化



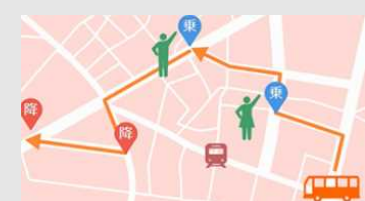
クレジットカードのタッチ決済

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

便数増加



並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

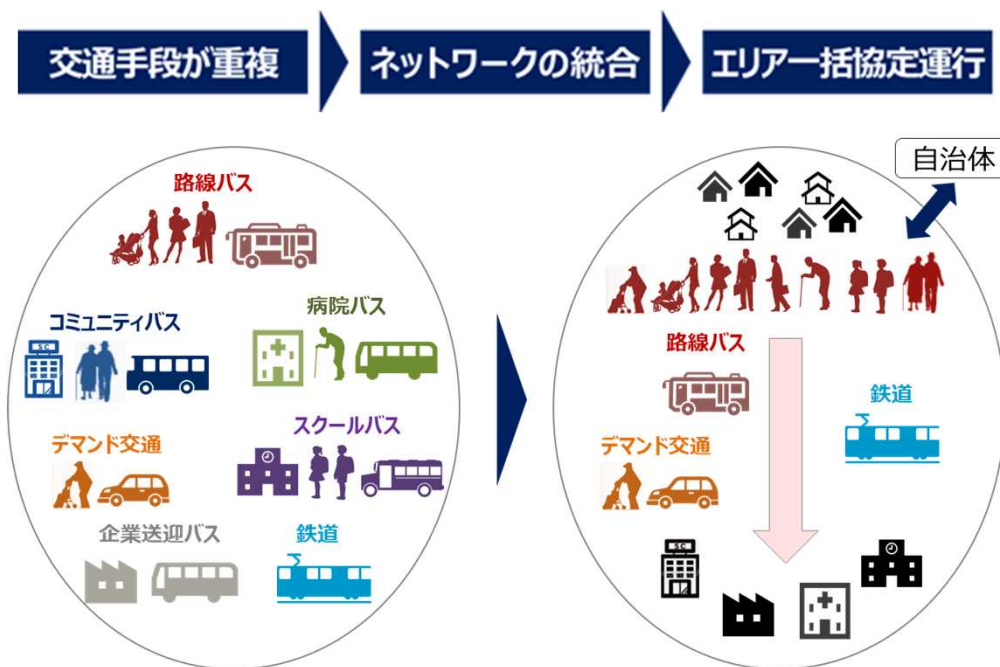
背景・必要性

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

概要

エリア一括協定運行事業を創設。 (地域公共交通利便増進事業の拡充)

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



背景・必要性

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

概要

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

AIオンデマンド交通
(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



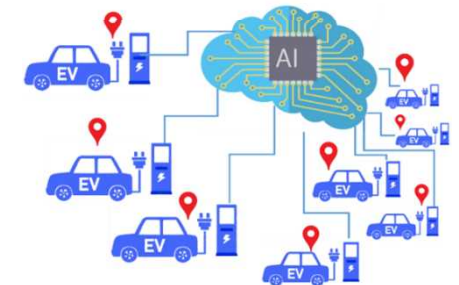
非接触型クレジットカード・QRコード
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



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



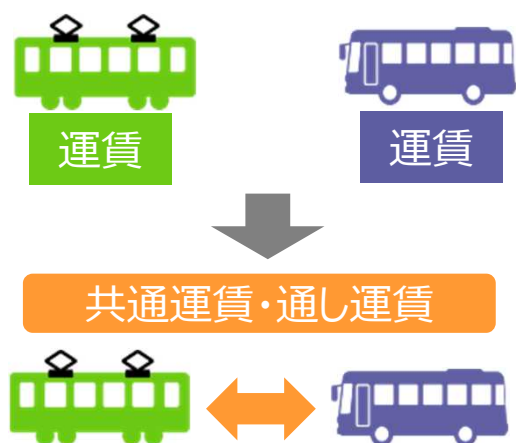
背景・必要性

- 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

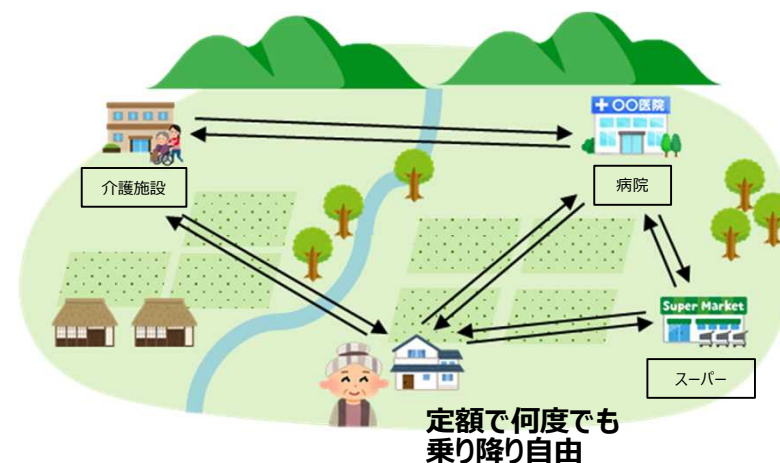
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。

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

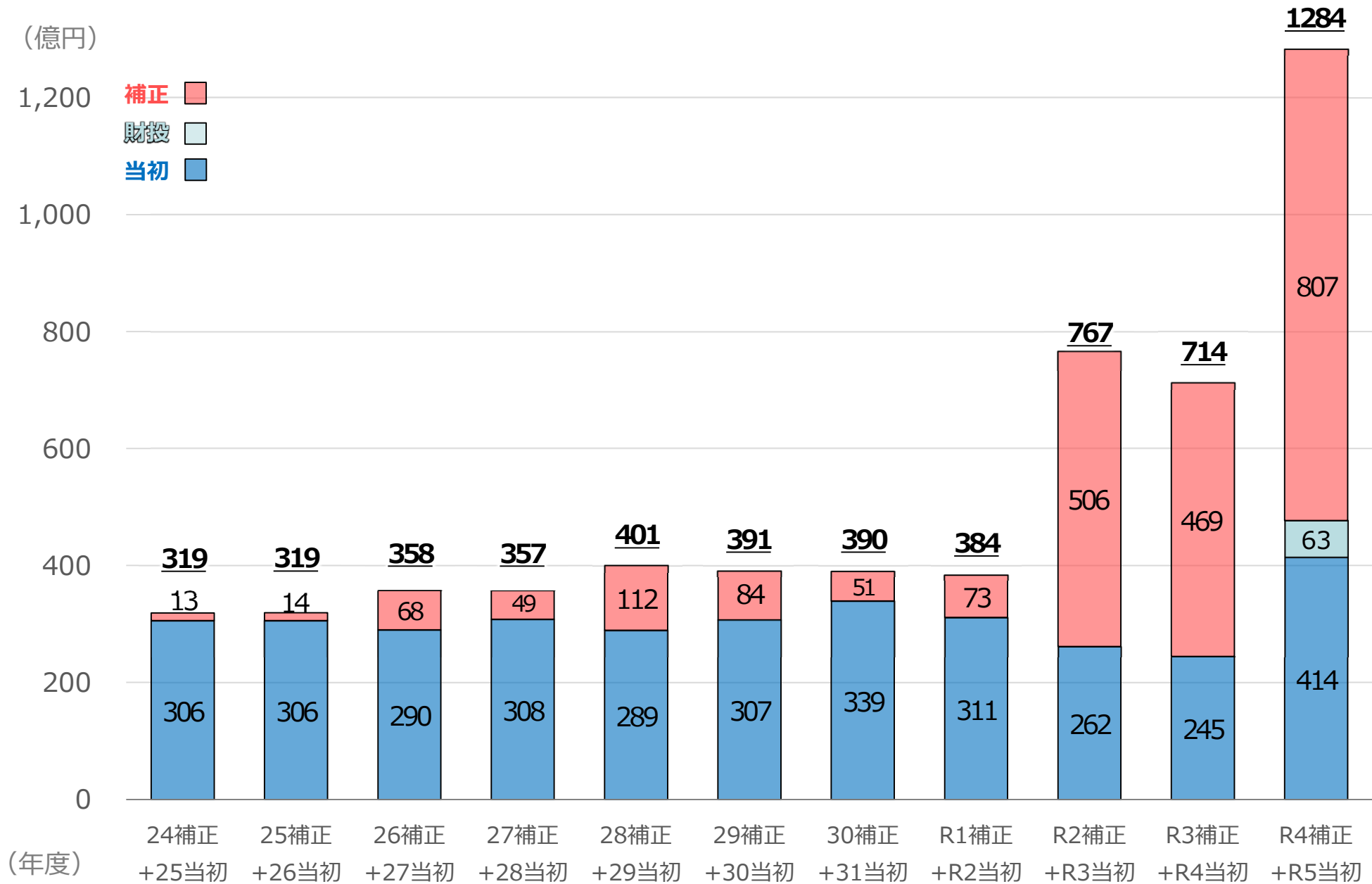
タクシーの柔軟な運賃のイメージ



※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)

地域公共交通のリ・デザイン
【予算面への反映】
～令和４年補正予算・令和５年当初予算～

地域公共交通関係予算（R 4 補正予算・R 5 当初予算案）



地域公共交通関係予算一覧（令和4年度補正予算・令和5年度予算案）

地域公共交通確保維持改善事業（令和4年度補正:415億円 令和5年度予算案:207億円）

●地域公共交通確保維持改善事業

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

●交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保

●自動運転実証調査事業

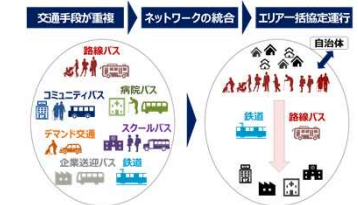
- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業



自動運転バスの運行

●エリア一括協定運行事業

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



●共創モデル実証プロジェクト

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



●地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築）

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置・実証事業

地域鉄道の安全対策

（令和4年度補正:29億円 令和5年度予算案:26億円） ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

観光地の高付加価値化事業（令和4年度補正:200億円）

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



新規ツアー商品造成 地域交通活用イベント

訪日外国人受入環境整備（令和4年度補正:163億円）

公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入 等



キャッシュレス決済

地域公共交通再構築事業等（社会資本整備総合交付金等）（令和5年度予算案:約5492億円の内数）

●地域公共交通再構築事業

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

●都市・地域交通戦略推進事業

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

※先進車両導入支援関連事業

（令和5年度予算案:17億円）

交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

基幹事業	効果促進事業
<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路 ○ 下水道 ○ 住宅 ○ 港湾 ○ 海岸 ○ 住環境整備 ○ 河川 ○ 都市公園 ○ 砂防 ○ 市街地整備 <p>等</p> <p>→令和5年度からの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「地域公共交通再構築」を追加 ●「市街地整備」の「都市・地域交通戦略推進事業」を拡充 	<ul style="list-style-type: none"> ○基幹事業の効果を高めるために必要な事業 ○全体事業費の2割目途

地域公共交通再構築事業の概要（令和5年度～）

予算額：社会資本整備総合交付金（令和5年度 5,492億円）の内数

補助率：補助対象経費の1/2

対象事業：地域公共交通活性化再生法による実施計画の認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備
※まちづくりとの相互連携等が要件

地方財政措置：鉄道施設：地方負担分について、地方債充当率100%，うち45%について交付税措置
バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%



軌道強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設
の撤去



GX/DX
鉄道車両



停留所
乗換所



営業所
車庫



EVバスの
充電施設



GX/DX
バス車両

- 交通事業者は、従来からの厳しい経営環境に加え、**コロナ禍による需要減、燃料費の高騰・不安定化等**によって危機に瀕しており、また、物流事業者についても、トラック・ドライバーの時間外労働時間規制（**物流の「2024年問題」**）や**カーボンニュートラル（CN）への対応**等の厳しい課題に直面している。
- こうした状況を打開するためには、**DXやGXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化**が不可欠であるが、それらの投資は**長期、多額、大規模**にもなり得、民間金融のみでは資金を賄うことが困難。
- このため、**財政投融资を活用**し、投資の促進を図る（（独）鉄道・運輸機構を通じた金融支援の実施）。

支援対象事業（交通）

交通DX・交通GXによる利便性向上と経営力強化を図る事業
（出資・融資により支援）

交通DXの支援対象（例）

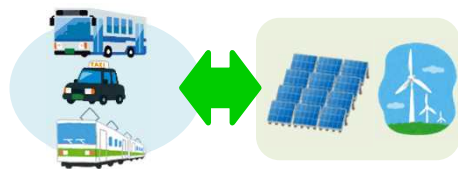
効率的なルート決定が可能となる**AIオンデマンド交通**の導入や、**路線バスや鉄道への非接触型クレジットカード決済手法・QRコード決済手法の大規模導入と定期券購入のオンライン化**

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）



交通GXの支援対象（例）

EV車両の大規模導入と、その運用を可能にするための運行管理システムに充電管理を一体的に実施する機能を加えた**エネルギーマネジメントシステム**の構築



支援対象事業（物流）

物流DX・物流GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る事業（融資により支援）

物流DXの支援対象（例）

物流拠点における、**AIを搭載したロボットやシステム**の導入、倉庫内作業の効率化のための**立体自動倉庫や無人搬送車等**の導入

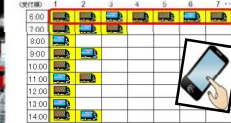
無人搬送車

ピッキングロボット



立体自動倉庫

バス予約システム



物流GXの支援対象（例）

各物流拠点における、**EVトラック**の大規模導入と、太陽光発電や蓄電施設等を活用した**エネルギーマネジメントシステム**の構築

