

地域公共交通の「リ・デザイン」

2023年6月7日
公共交通・物流政策審議官
鶴田 浩久

1. 現状と課題

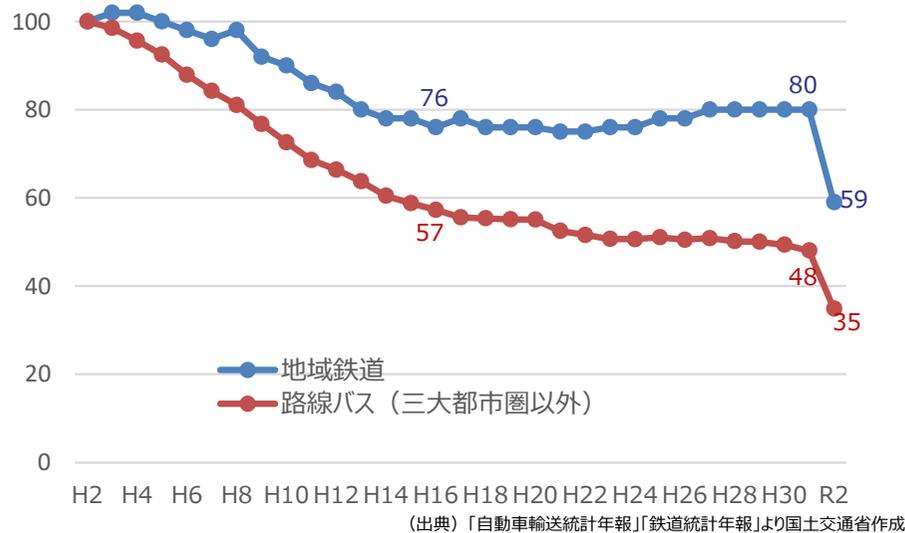
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」

3. 今後に向けて

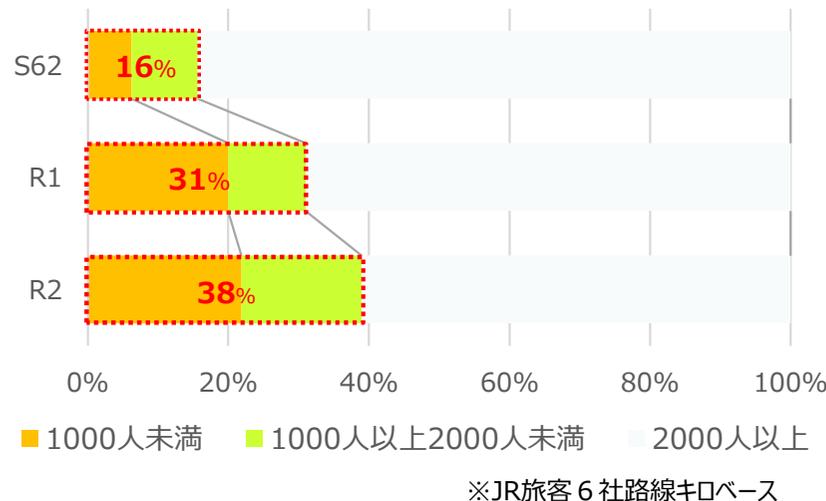
地域公共交通の現状

- 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。
- 路線バスについても、2020年度はほぼ全ての事業者が赤字。

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。

コロナによる輸送量の減少

○旅客輸送 (人ベース)

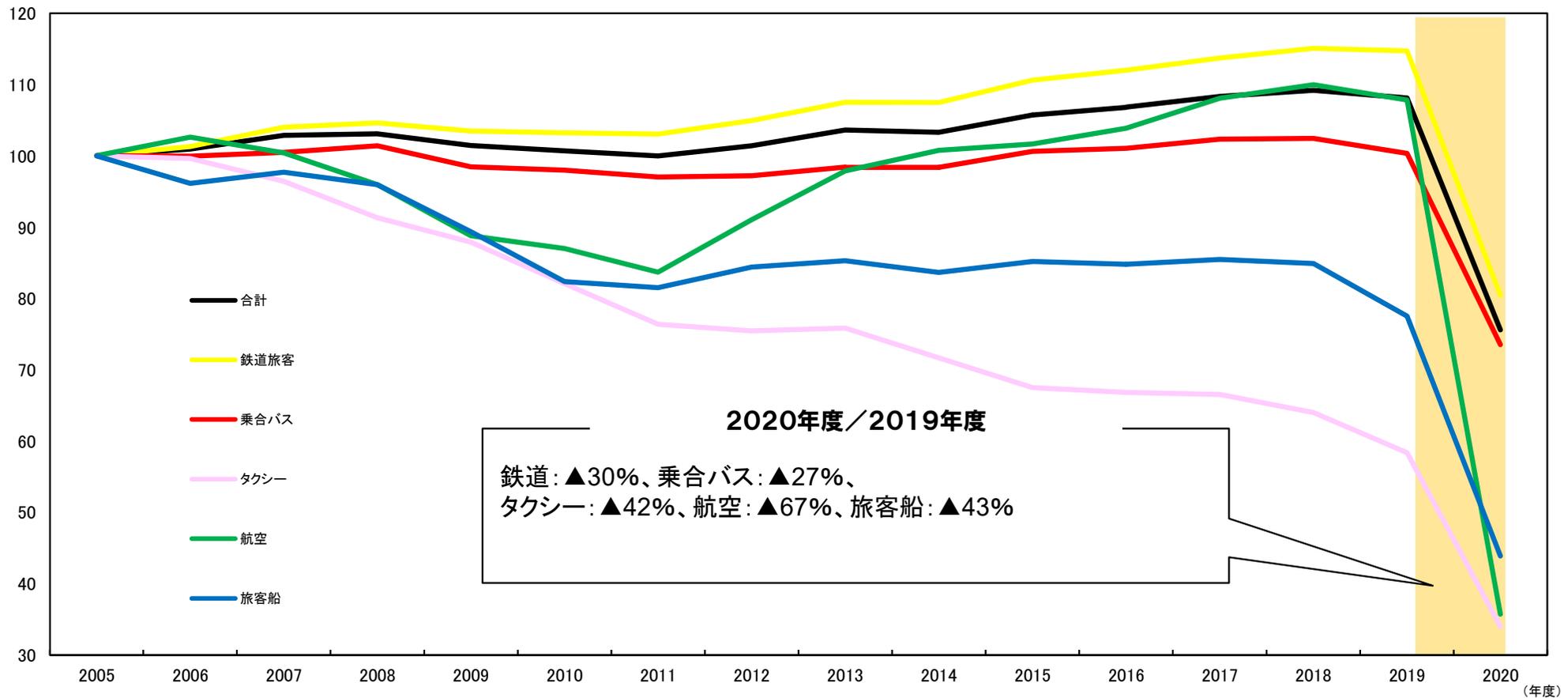
<国内> 2018年度までは、鉄道や乗合バス、航空は増加傾向、旅客船は横ばい傾向にあったが、2020年度は減少幅が大幅に拡大

タクシーは減少傾向にあったが、新型コロナの影響により減少幅が拡大

<国際> 航空旅客は増加傾向にあったが、2020年度は減少幅が大幅に拡大
(2020年度/2019年度) 航空：▲98%、旅客船：▲84%

国内旅客輸送量の推移(2005年度を100とした場合の動き)

(人ベース)



資料：国土交通省「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「海事レポート」、「航空輸送統計」より作成

交通事業者の営業収益・営業利益

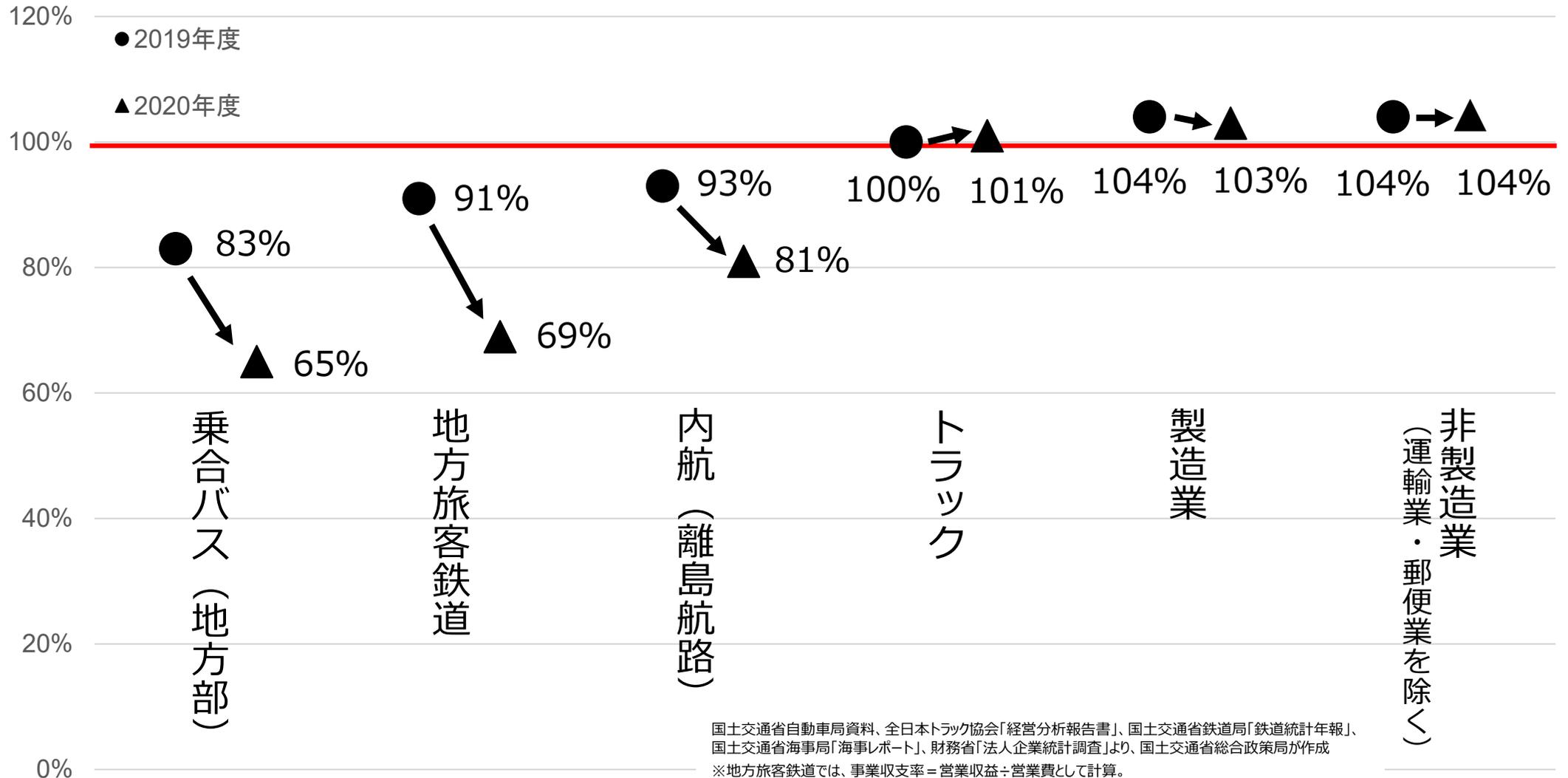
単位：億円

区分（年度）	R1(2019)	R2 (2020)	(対R1減少額)	R3 (2021)	(対R1減少額)	R 1	R 2		R 3	
	営業収益	営業収益	(対R1減少率)	営業収益	(対R1減少率)		営業利益	営業利益	(対R1減少額)	営業利益
JR	45,953	22,473	(▲23,480) (▲51.1%)	26,856	(▲19,097) (▲41.6%)	9,265	▲ 10,883	(▲20,148)	▲ 5,239	(▲14,504)
大手民鉄	17,178	11,699	(▲5,479) (▲31.9%)	12,716	(▲4,462) (▲26.0%)	3,039	▲ 1,691	(▲4,730)	▲ 306	(▲3,345)
地域鉄道	1,216	894	(▲322) (▲26.5%)	952	(▲264) (▲21.7%)	▲ 100	▲ 357	(▲257)	▲ 318	(▲218)
乗合バス	7,240	5,431	(▲1,809) (▲25.0%)	5,865	(▲1,375) (▲19.0%)	▲ 562	▲ 1,992	(▲1,430)	▲ 1,371	(▲809)
貸切バス	1,360	767	(▲593) (▲43.6%)	950	(▲410) (▲30.1%)	25	▲ 236	(▲261)	▲ 99	(▲124)
ハイヤー・タクシー (法人事業者のみ)	13,666	8,404	(▲5,262) (▲38.5%)	9,182	(▲4,484) (▲32.8%)	▲ 326	▲ 2,027	(▲1,701)		
航空	36,259	13,155	(▲23,104) (▲63.7%)	18,730	(▲17,529) (▲48.3%)	1,358	▲ 9,977	(▲11,335)	▲ 4,844	(▲6,202)
旅客船	2,731	2,099	(▲632) (▲23.1%)	2,113	(▲618) (▲22.6%)	0	▲ 398	(▲398)	▲376	(▲376)
合計	125,603	64,922	(▲60,681) (▲48.3%)	77,364	(▲48,239) (▲38.4%)	12,699	▲ 27,561	(▲40,260)	▲ 12,553 ※ハイタクを除く	(▲25,578) ※ハイタクを除く

注：国土交通省において現在把握している、下記事業者に係る営業収益・営業利益を集計したものの。

(JR) JR貨物を除く6者 (大手民鉄) 16者 (地域鉄道) 95者 (乗合バス) 30両以上の車両を保有する約220者
 (貸切バス) 30両以上の車両を保有する約410者 (ハイヤー・タクシー) 法人事業者のみ6228者 (航空) 10者 (旅客船) 953者
 (航空) については運送事業以外も含んだ決算、それ以外の区分については運送事業に係る決算。

- 地域公共交通は、コロナ以前から赤字構造にあり、**コロナ禍で一層の悪化**。
- 一方、トラックや製造業全体の収支率はコロナ前後で変動がなく、100%程度を保っている。



1. 現状と課題

2. 地域公共交通の「リ・デザイン」

3. 今後に向けて

『経済財政運営と改革の基本方針2022』（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。

戦後

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

1980年代～

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

2000年代～

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

2007年 (平成19年) 地域交通法制定 ● **市町村**による**協議会・計画**の制度を創設 ● 計画に盛り込むことができる**各種事業**を創設

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

2014年 (平成26年) 地域交通法改正 ● **都道府県**による協議会・計画も可能に ● 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ ● ネットワークの**面的な再構築**の事業を創設

2020年 (令和2年) 地域交通法改正 ● 計画の作成を**自治体の努力義務**に ● **交通資源を総動員** (自家用有償運送等) ● **競争から協調へ** (※独禁法特例法も制定)

2023年 (令和5年) 地域交通法改正 ● **鉄道の再構築協議会**の制度を創設 ● **共創による「リ・デザイン」**のため事業を拡充 (財政支援を大幅に拡充)

地域交通法(地域公共交通活性化再生法)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

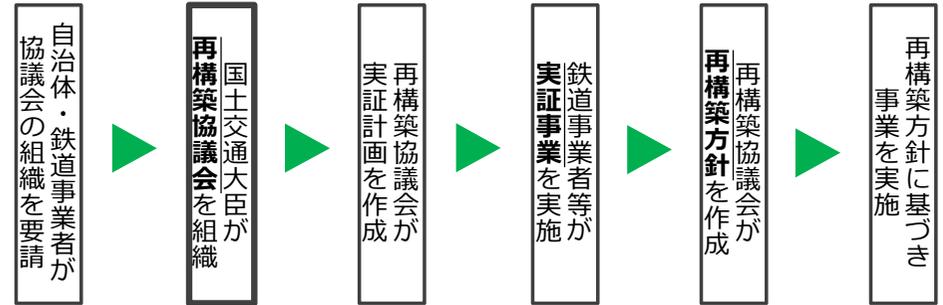
地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

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業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論)

※ 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）

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域交通法】

- **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)



住宅×交通



教育×交通



農業×交通



医療×交通



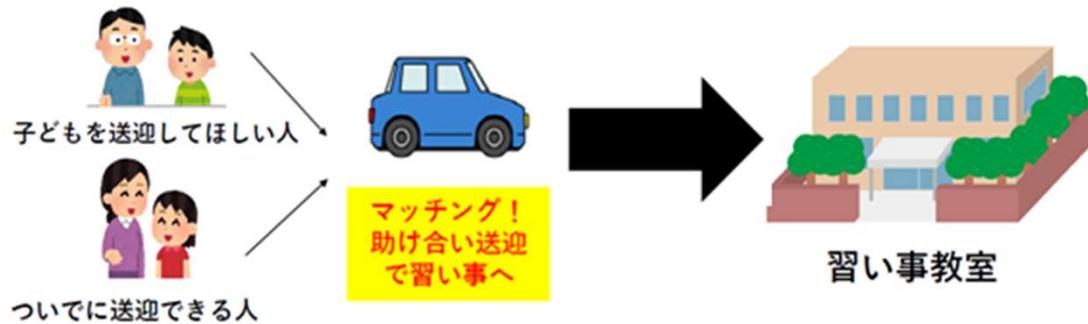
介護×交通



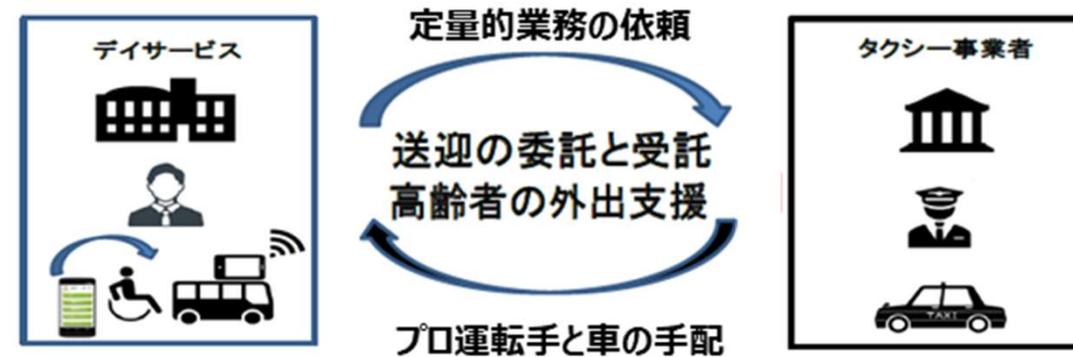
エネルギー×交通

連携・協働の例 ①

「交通」×「教育」（富山県朝日町）



「交通」×「介護」（群馬県前橋市）



- ・習い事への送迎手段を確保するため、スイミングスクールに子どもを通わせる親同士の助け合いによる送迎サービス（こどもノッカル）を構築。
- ・LINEを活用した送迎マッチングシステムを提供。道路運送法の許可・登録が不要な輸送として実施。マッチング不成立の場合、タクシー事業者が代打運行。

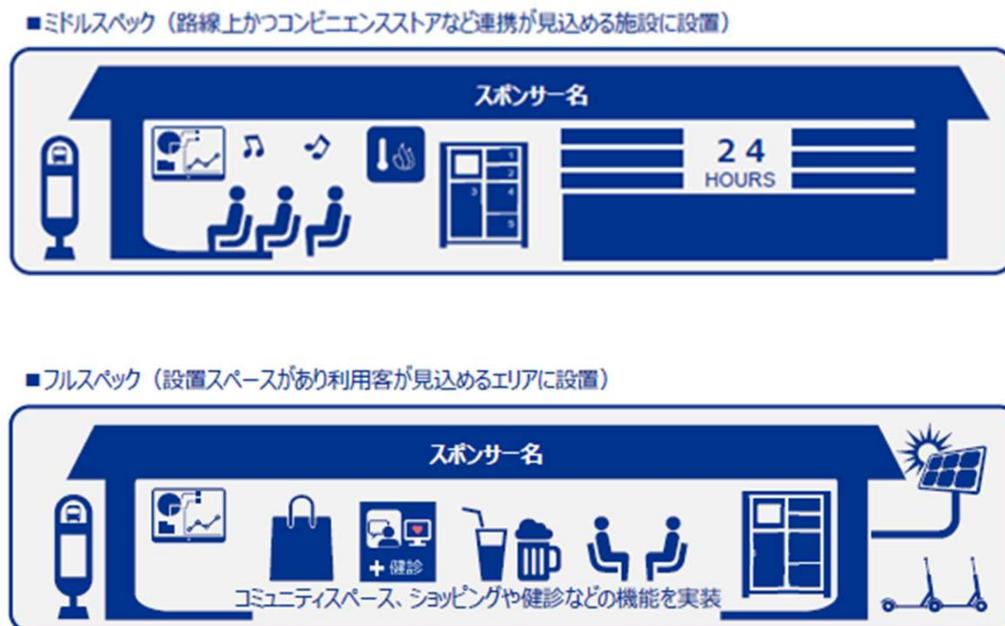
- ・複数のデイサービス事業所の利用者送迎業務を集約、タクシー協議会へ委託することで、デイサービス事業所の送迎負担を軽減。
- ・タクシー事業者側も、運行のオフピークである昼や夕方の時間帯における定量的な業務を確保出来ることから、配車ニーズに応じた業務受託を実現。

連携・協働の例 ②

「交通」×「農業」「買い物」(兵庫県神戸市)



「交通」×「農業」「医療」(北海道帯広市)



- 農協が運営する農産物直売所の野菜・米や、駅のショッピングモールで販売する商品を、**バス車両に混載・運搬**することで、**運賃外収入**を確保。
- ショッピングモールの商品は、マルシェバスとして改造した**車両を用いて運搬**、郊外の団地で販売イベントを開催することで、**団地の活性化**にも貢献。

- バスターミナルに賑わいや人流を創出し、結節点としての機能を強化**するため、バス事業者が団地内で運営する店舗を活用し、バスターミナルとして整備・運営。
- 「にぎわいターミナル」では、地元企業による**地場農産品販売(バス車両に混載輸送)**や、クリニックによる**簡易健康相談サービスの提供**等を実施

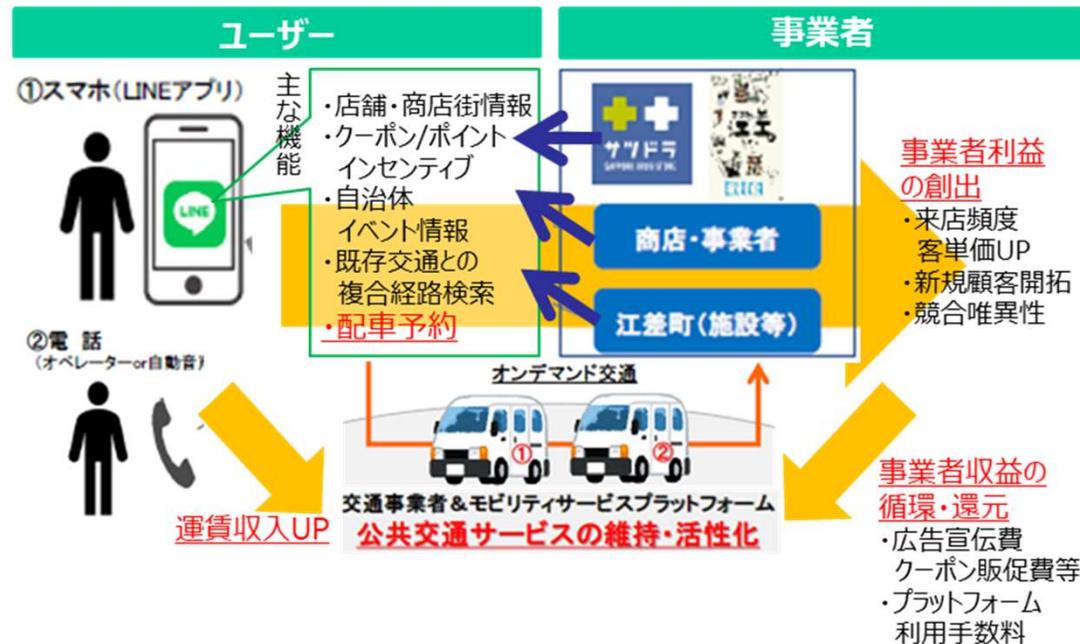
連携・協働の例 ③

「交通」×「まちづくり」「エネルギー」(香川県三豊市)



- ・地元タクシー事業3社によるAIオンデマンド交通 (mobi) の運行について、観光まちづくり事業者をはじめ**多数の地域企業が出資**することで、事業のファイナンス面を支援。(※令和4年10月株式会社化)
- ・地域外でも、エネルギー事業者の自然電力が協力を行っているほか、将来的な**地域交通を含む再生エネルギーの地産地消モデル**を検討。

「交通」×「買い物」(北海道江差町)



- ・**交通空白地の解消**と、**買い物を中心とした外出促進**を図るため、オンデマンド交通の利用者に対し、町と包括連携する商店が買い物に使用可能な**クーポン配布等のサービスを提供**。
- ・デマンド乗車時に必須となる**地域ポイントカード**の買い物利用時に**額の0.2%が町に還元**される仕組みを活用し、**地域内の移動・買い物がデマンド運行を支える収益モデル**を構築。

一丁

電氣新聞

2023年(令和5年)
1/1(日)
第29671号
©日本電気協会2023

(土・日曜、祝日除く) 日刊



ENERGY & ELECTRICITY denkishimbun.com
表町1-7-1 編集 03(3211)1551/編集 03(3211)1555/出版・セミナー 03(3211)1558/総務 03(3211)1550/購読・広告
総局 西部 大阪市北区中之島3-6-16 支局 北海道(札幌) 011(231)5838 北陸(富山) 076(432)0258 四国(高松) 087(822)1253
中部 名古屋市中区栄2-2-5 052(202)0550 支局 東北(仙台) 022(225)2675 中国(広島) 082(241)2100 九州(福岡) 092(741)8821

脱炭素 東で、西で



津波被害を受けたエリアで稼働する宮古市内の太陽光発電所。収益を生かして街の活性化につなげる

東日本大震災で甚大な被害を受けた岩手県宮古市は、復興と同時に環境政策にも力を入れてきた。既に約4千戸分の太陽光発電が



滝澤 肇氏

電力利益公共交通に

岩手県宮古市



稼働するが、風車や蓄電設備の導入などを掲げ、22年10月に脱炭素先行地域に選ばれた。当分の目標は再生可能エネルギーの地産地消だが、宮古市で見据えるのは、ドイツで見られる自治体出資による「市民太陽光発電」の形成だ。

宮古市は23年以降、電力供給に得られる利益を公共交通の充実などに生かすプランを描いている。

脱炭素、ミノの実現へ。環境省が選んだ脱炭素先行地域46件が2023年に本格的に動き出す。先行地域となった自治体は力ボーンネットの先行達成を目指して、再生可能エネルギーや熱の利用を推進。都市部と地方の格差が広がる中、多岐にわたる優良事例の発信が期待されている。先行地域2地区を訪れ、脱炭素の取り組みの「ボーンネット」時代における自治体の役割を聞いた。

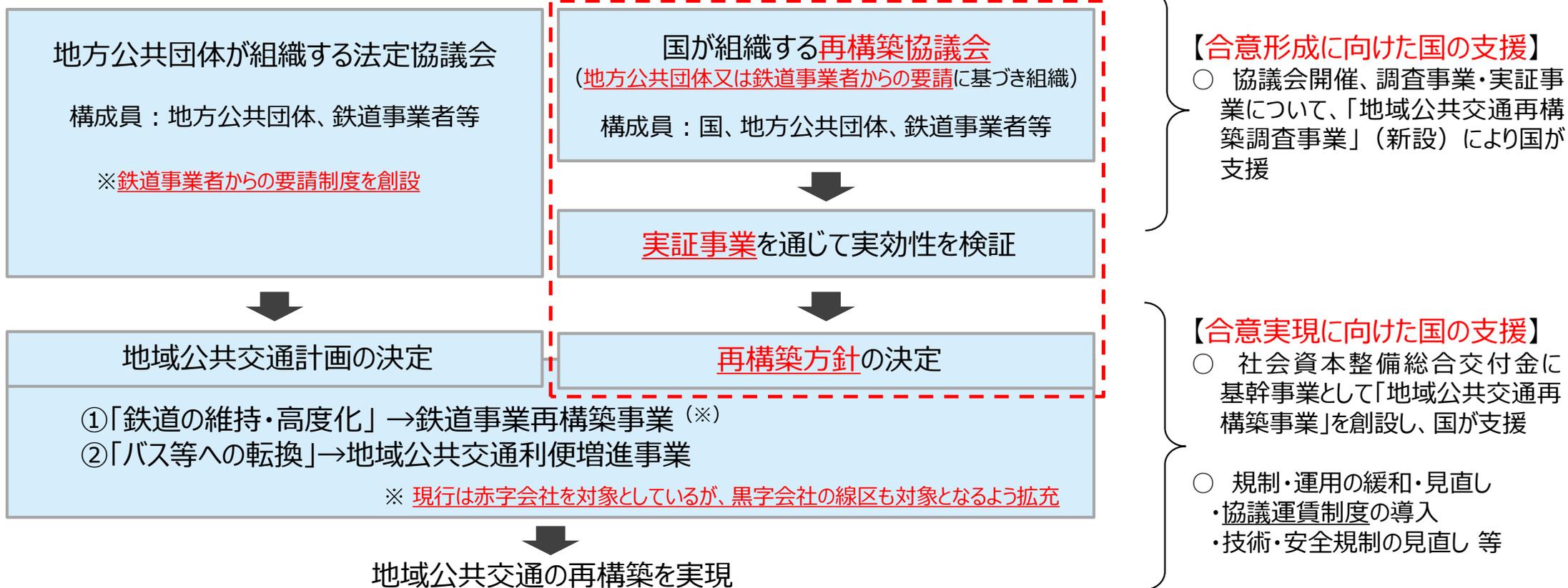
戸建て住宅屋根や遊休地への太陽光パネルの設置を進め、計1万5千枚まで再生エネの出力を引き上げる計画。宮古市は23年以降、電力供給に得られる利益を公共交通の充実などに活用する。

総額は年間13.9億円、価格高騰にも強い街が規模という。滝澤部長「完成する」と語る。置する考え。この3地は「1割でも割でも」宮古市は市内の隣海産地消できれば、お金、太陽光発電を導入して、市外に出ずに市内で、将来的には民間、素化モデルとしても循環する。エネルギー部の川井地区、新里地報を発信していく。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設 【地域交通法】

- 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】



ローカル鉄道の再構築の取組イメージ

鉄道の維持・高度化

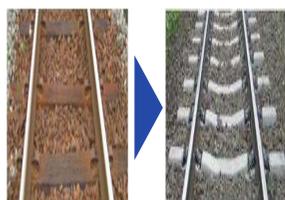
■ 設備整備



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

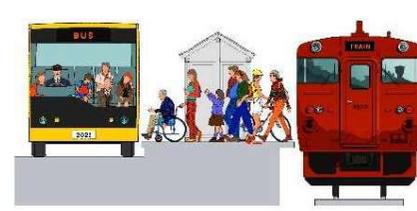


沿線の周遊バス運行

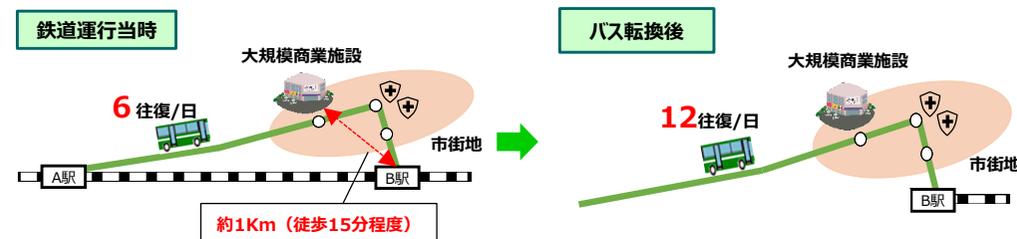


バス等への転換

■ BRT・バスへの転換



車いす用エレベーター付き車両



■ 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

鉄道・バスの利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



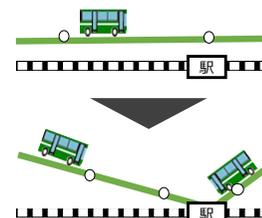
チケットのQRコード化



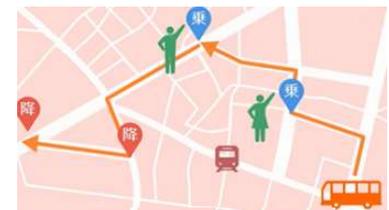
クレジットカードのタッチ決済

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

便数増加

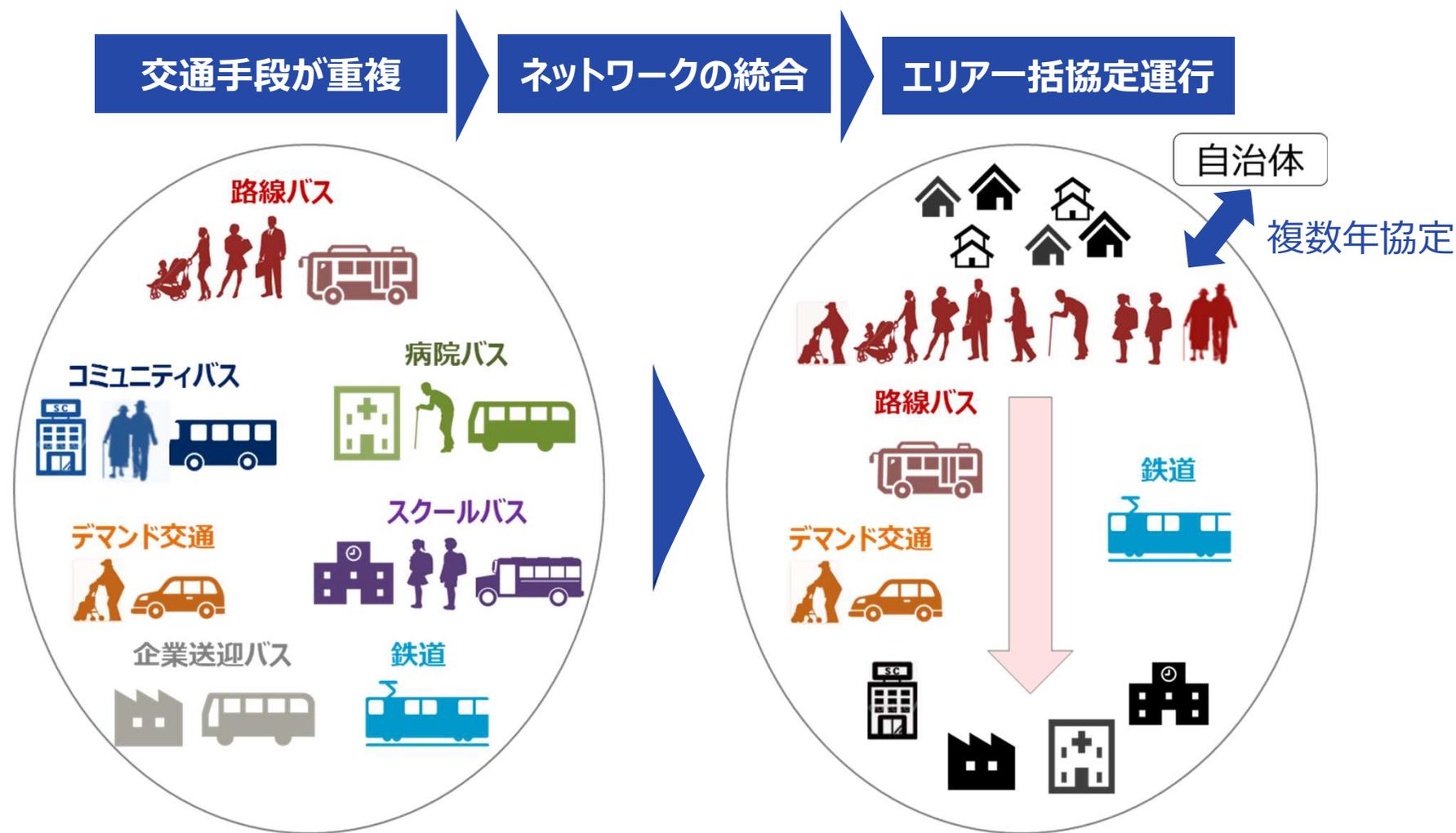


並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該**支援額を初年度に明示**。
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属。次の協定期間には**要補助額が減少**。



エリア内連携の例

熊本地域

取組主体 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

計画期間 令和3年4月1日～令和6年3月31日
※一部地区：令和4年11月1日～令和7年10月31日

- 市内等の重複する区間について、利用状況等にあわせて**ダイヤ等を調整**。
- 待ち時間の短縮（平準化）等を実現し、利便性向上。

▼重複区間のダイヤ等の見直し（熊本地域中心部）



広島市中心部

取組主体 広島電鉄、広島バス、広島交通、中国JRバス、芸陽バス、備北交通、エイチ・ディー西広島

計画期間 令和4年11月1日～令和7年3月31日

- 7社が連携し、広島市中心部の路線バスの**均一運賃エリア**を拡大。
- 路面電車とバスの運賃を同額**にすることで、「路線バス・電車共通のサービス」を実現。

▼均一運賃エリアの区域図（広島市中心部）



- **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。

交通DX

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)



交通GX

EV車両による再エネ地産地消

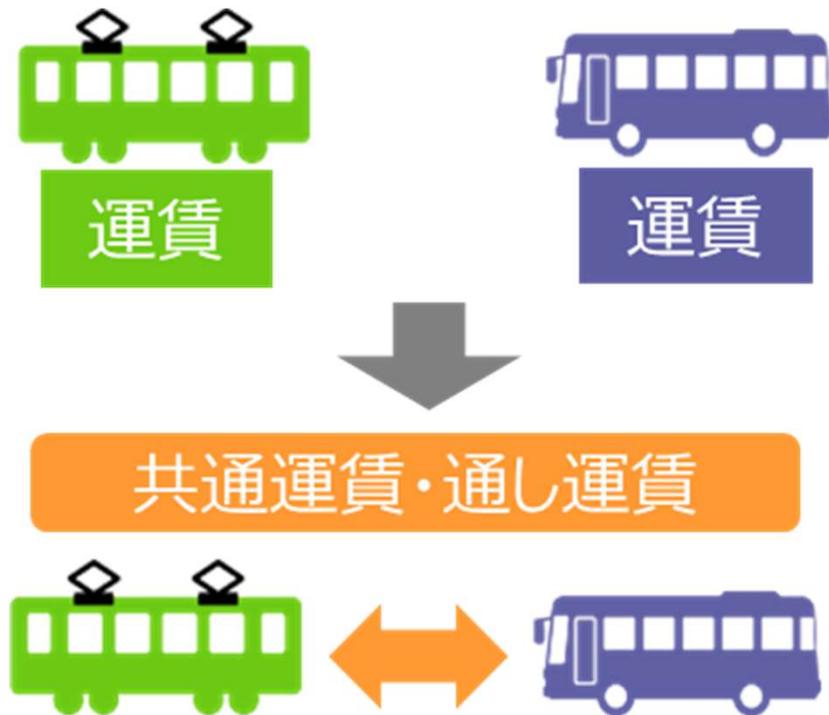


EV車両のエネルギーマネジメントシステム
(運行管理と充電管理を一体的に実施)



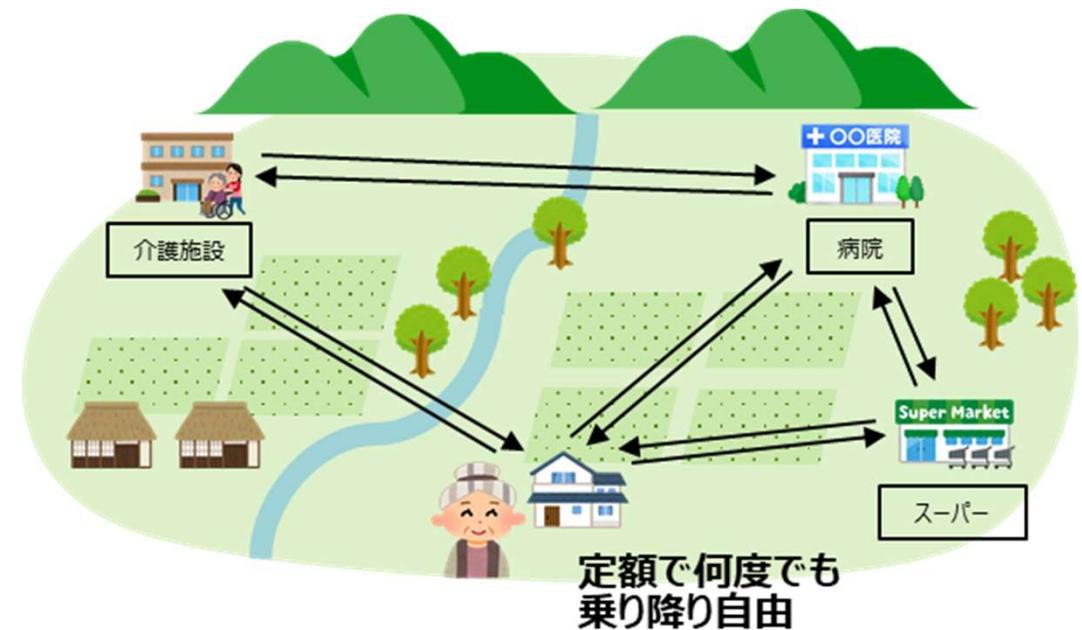
- 鉄道及びタクシーについて、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする **協議運賃制度**を創設。

鉄道とバスの連携イメージ

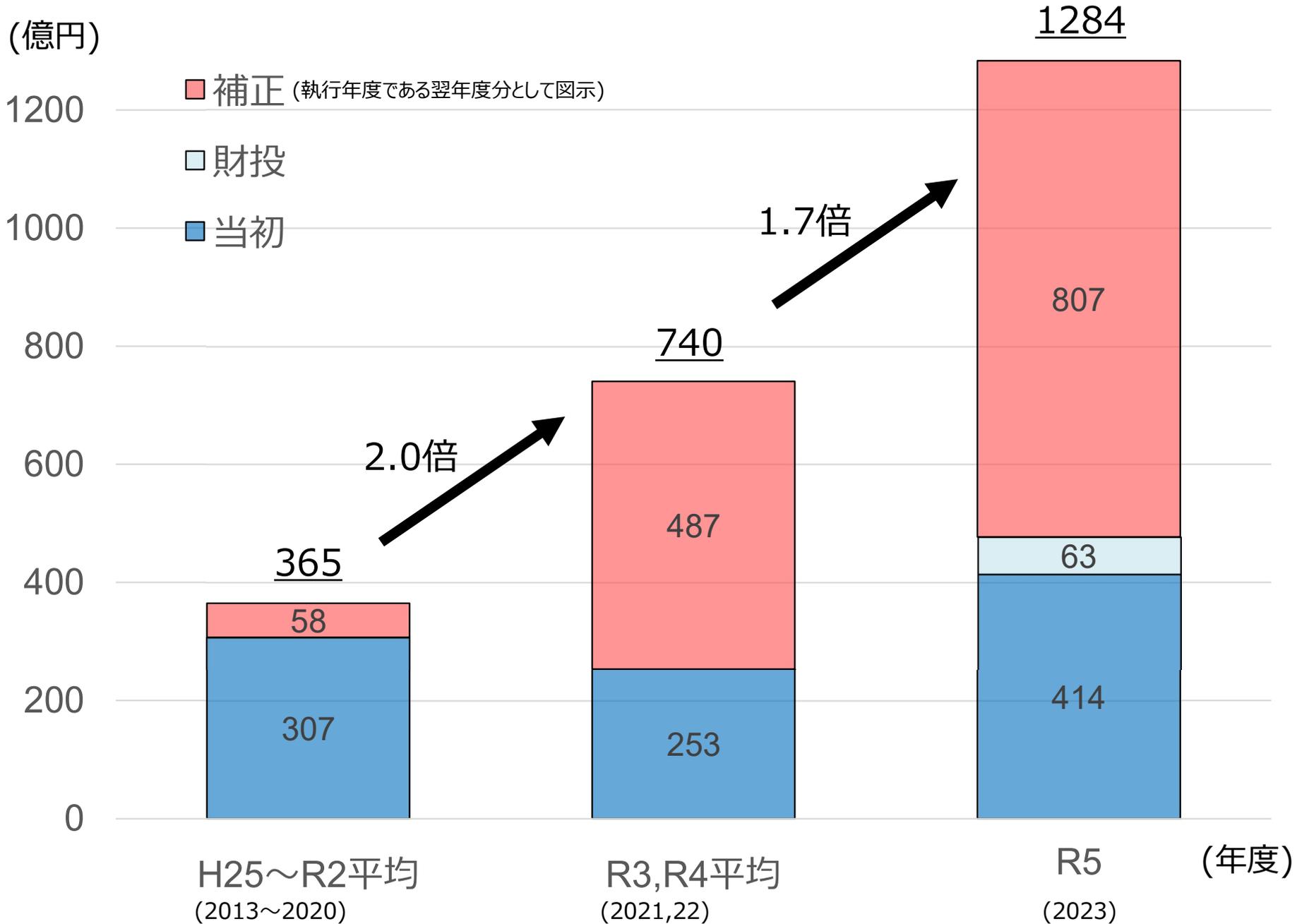


※鉄道とバスの共通運賃・通し運賃を導入し、鉄道の乗車券類を利用できる本数の増加を実現した事例あり

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)



基幹事業

- 道路
 - 港湾
 - 河川
 - 砂防
 - 下水道
 - 海岸
 - 都市公園
 - 市街地整備
 - 住宅
 - 住環境整備
- 等

➡令和5年度からの拡充

- 「**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

効果促進事業

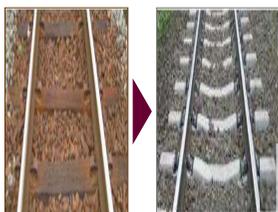
- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途**

地域公共交通再構築事業の概要

交付金事業者等 : 地方公共団体、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計画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%



軌道の強化
(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



充電施設
蓄電池



GX/DX
バス車両

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに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（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

【拡充事項】 立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置つけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



1. 現状と課題

2. 地域公共交通の「リ・デザイン」

3. 今後に向けて

- タクシー・乗合タクシーの輸送力の強化や地域実情に応じたサービスを選択できるよう制度・運用を改善。
- 自家用有償旅客運送によりサービスを補完する際には、円滑に導入でき、持続的なものとなるよう制度・運用を改善。

① 法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和



② 営業所等の施設設置要件の緩和



③ タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化



<その他の施策>

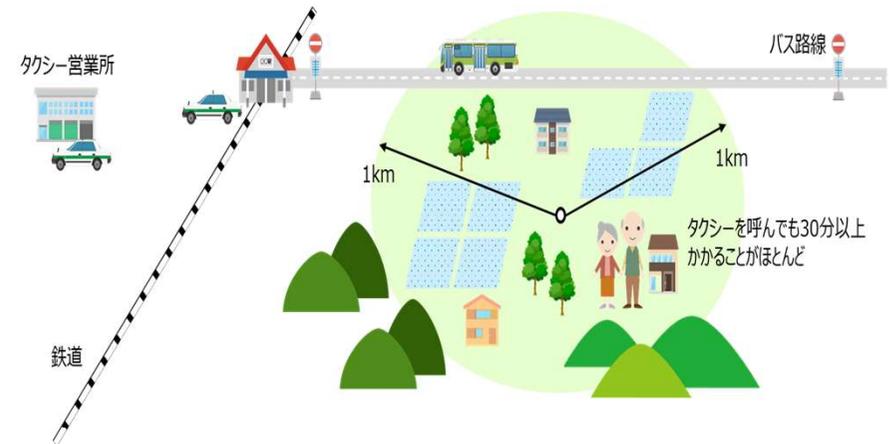
【タクシー】

- 運行管理のDXの推進
- 地方部にUターン等した個人タクシー経験者の活用

【乗合タクシー】

- タクシー事業者による乗合タクシー展開に当たっての法令試験免除
- 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

④ 自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示



【自家用有償旅客運送】

- 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進
- 運送の対価に係る目安の適正化
- 各種マニュアルの活用促進、更新登録手続の簡素化

都市計画基本問題小委員会

○これからの都市政策は人口減少や少子高齢化等による社会経済状況の変化や、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威などの地球規模の課題等への対応が必要。併せて、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化等を踏まえた、Well-beingの向上等も図ることが求められてくる。

○このため、官民学の都市にかかわる多様な主体の力を結集し、デジタル技術等も活用した柔軟で有効な取組を今後の都市政策の方向性として進めることが肝要。

環境への配慮・デジタル技術の活用

まちづくりGXについて

- ✓ 都市の緑地の確保や森林の整備・保全、都市におけるエネルギーの有効活用などの取組が重要。
- ✓ 都市の緑地への民間資金の導入を図るため、事業者の自発的な取組を客観的に評価できる仕組みの導入やインセンティブ付け等について検討。

都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用について

- ✓ データの利用やデジタル技術の利活用が都市政策において有効。
- ✓ スマートシティの取組強化や都市計画に関するデータのデジタル化・オープンデータ化等の取組が重要。

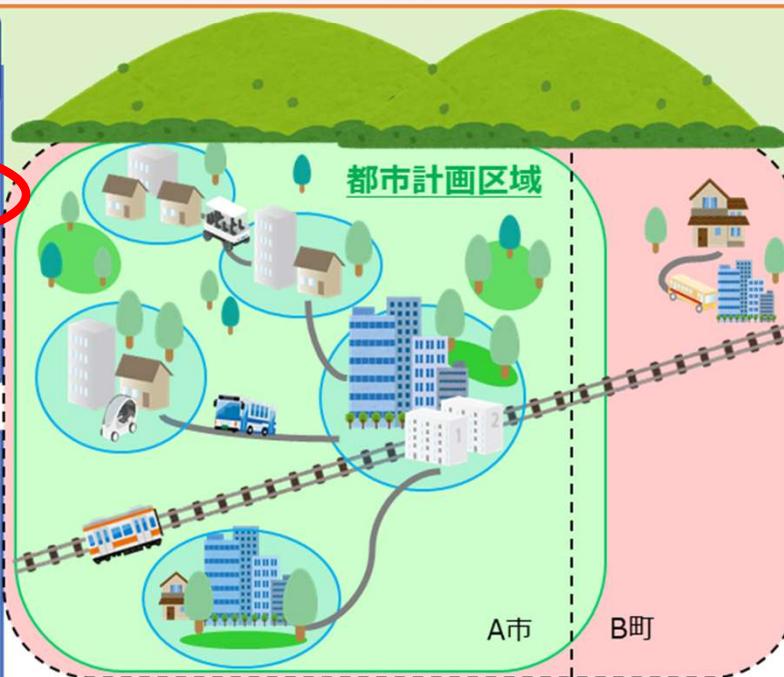
都市構造の検討

多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について

- ✓ 日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）の魅力向上等を図ることが重要。
- ✓ 公共交通軸の確保とまちづくりの取組を連携して進めることが重要。
- ✓ 市街地内の魅力向上の取組に加え、市街地外も含めた市町村域全体に目配りしたメリハリのある土地利用コントロールの導入が重要。

広域・施策横断的な都市計画の取組について

- ✓ 市町村の役割や権限等に配慮しつつ、広域的な観点等から技術的支援を行うなど、都道府県などによる市町村へのサポートが有効。
- ✓ 国土形成計画等と整合を図った広域の視点からの都市構造を目指すことが重要。



身近なエリアの魅力向上

多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて

- ✓ エリアマネジメント団体等が事業性を確保できる制度の柔軟化等が必要。
- ✓ 市街地整備事業完了後の施行区域における継続的なエリアマネジメントが維持される取組が必要。

社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて

- ✓ 都市施設の再構築に向けた制度の効果的な活用が有効。
- ✓ 時間軸を踏まえた立地適正化計画の柔軟な運用等の取組が有効。
- ✓ 市街地整備事業の円滑化に向けた運用改善等への取組が重要。

国土形成計画(全国計画) 目指す国土の姿

新時代に地域力をつなぐ国土
～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～

地方の危機的状況

- ✓ 危機・難局に直面する地方を重視し、新たな時代へと刷新
- ✓ 各地域の地域力を結集し、国土全体でつなぎ合わせ、未来へとつなげる

地域力

地域課題を克服する守りの力



地域の魅力を高め人々を惹きつける攻めの力

地域の総合力・底力を最大限に発揮

地域を担う人材の主体的・内発的な地域づくり

地域に対する誇りと愛着を原動力とした、地域に暮らし、関わる、住民等の多様な主体の参加と連携

有形・無形の地域資源を総動員

自然環境、景観、風土

歴史、文化・伝統

生活サービス、産業

国土基盤

生態系サービス

地域マネジメントのパラダイムシフト

《新たな発想からの地域マネジメントの構築》

- 「共」の視点からの主体・事業・地域間の連携
- デジタルの徹底活用

縦割り分野ごとの地方公共団体での対応だけでは限界

- ◆ 地方に活力を取り戻し、安全・安心で、個性豊かな地域を全国に広げる
- ◆ 未来を担う若者世代を含め、人々を惹きつける地域の魅力を高め、地方への人の流れを創出・拡大

国土全体にわたる各地方の地域力の結集なくして、日本の未来はない

国土全体にわたる人口や諸機能の配置のあり方等に関する
国土構造の基本構想

シームレスな拠点連結型国土

- 国土全体にわたって、広域レベルでは人口や諸機能を分散
- 広域レベルからコミュニティレベルまで、重層的な生活・経済圏域の形成
- 各階層の圏域において、可能な限り諸機能を多様な地域の拠点に集約し、水平的・垂直的・多面的なネットワーク化
- デジタルとリアルの融合により、時間や場所の制約を克服し、行政界を越えて、暮らしや経済の実態に即し、サービスや活動が継ぎ目なく展開

東京一極集中の是正

地方と東京のwin-winの関係構築

国土の多様性

(ダイバーシティ)

包摂性

(インクルージョン)

持続性

(サステナビリティ)

強靱性

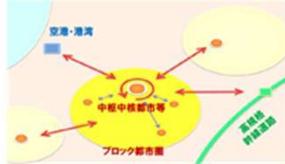
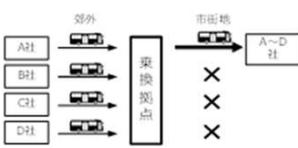
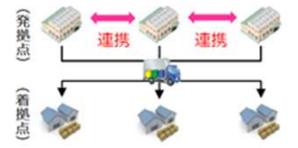
(レジリエンス)

の向上

人と人、人と地域、地域と地域が、質の高い交通やデジタルのネットワークでシームレスにつながり合う国土構造の構築

⇒ 「コンパクト+ネットワーク」をさらに進化・発展

重層的な圏域構造における地域生活圏の位置づけ

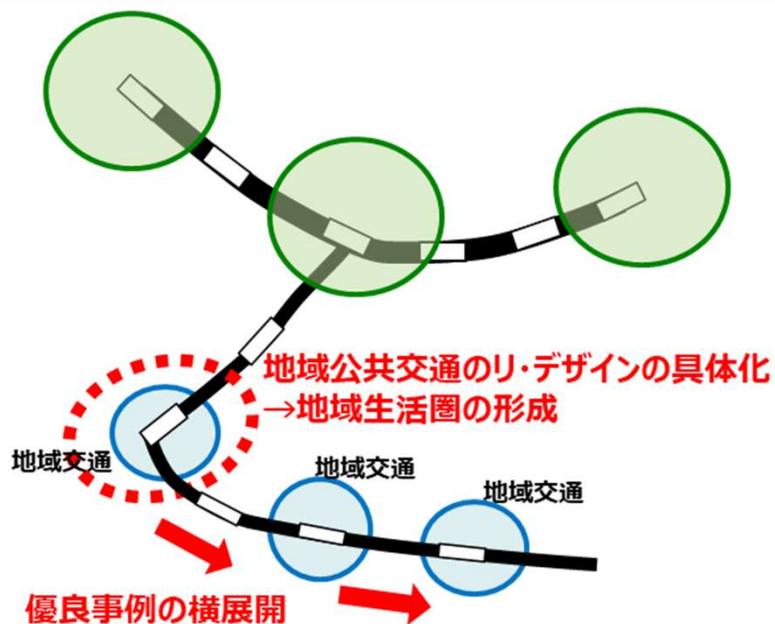
<h2>中枢中核都市等を核とした広域圏</h2> <p>《都府県境を越える広域レベルの高次の生活・経済圏》</p> <p>※広域地方計画等の策定を通じた広域連携プロジェクトの実施等</p> <th colspan="4" data-bbox="869 263 2130 338"> <h3>主な取組イメージの例</h3> </th>		<h3>主な取組イメージの例</h3>			
<h2>地方の中心都市を核とした地域生活圏</h2> <p>《市町村界に捉われない、日常生活・経済の実態に即したエリア》</p> <p>※一つの目安として、生活圏人口10万人程度以上(あくまで目安であり、地域の実情に応じてエリアを検討)</p>	<h3>広域レベルでの高次な都市・産業機能の集積を活かした自立的発展</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="920 459 1205 671"> <p>広域的幹線交通</p>  </div> <div data-bbox="1249 459 1525 671"> <p>高等教育・研究</p>  </div> <div data-bbox="1570 459 1845 671"> <p>高度医療</p>  </div> <div data-bbox="1868 459 2130 671"> <p>産業クラスター</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; background-color: #f8d7da; padding: 5px;">機能を補完</p>				
<h2>小さな拠点を核とした集落生活圏</h2> <p>《複数の集落からなる概ね小学校区単位での、生活に身近な基礎的な生活エリア》</p>	<h3>官民パートナーシップによるデジタルを活用した生活サービスの利便性向上</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="891 874 1189 1070"> <p>交通事業者の共同経営</p>  </div> <div data-bbox="1227 874 1525 1070"> <p>共同配送</p>  </div> <div data-bbox="1563 874 1845 1070"> <p>オンライン診療</p>  </div> <div data-bbox="1868 874 2130 1070"> <p>インフラメンテナンスの包括委託・共同管理</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; background-color: #f8d7da; padding: 5px;">機能を補完</p>				
	<h3>集落で必要な生活サービス機能を維持・確保し、仕事・収入を確保</h3> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="920 1273 1205 1501"> <p>デマンド交通 貨客混載バス</p>  </div> <div data-bbox="1249 1273 1525 1501"> <p>ラストワンマイル配送</p>  </div> <div data-bbox="1570 1273 1845 1501"> <p>買い物支援 見守り活動</p>  </div> <div data-bbox="1868 1273 2130 1501"> <p>地域資源の保全活動</p>  </div> </div>				

交通ネットワークとデジタルの融合による地域生活圏の形成推進

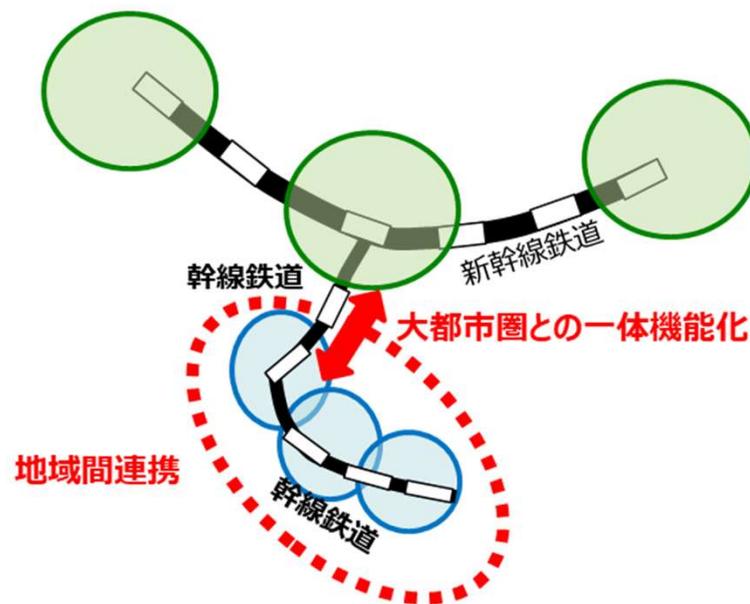
- デジタル田園都市国家構想の実現のためには、**デジタルとリアルを融合**させて、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「**地域生活圏**」の**形成推進が重要**であり、地域内外の人流・物流を支える社会基盤である**交通の活性化が不可欠**。
- このため、地域内では、**地域の多様な関係者の共創（連携・協働）の促進**による地域公共交通のリ・デザインの実施の具体化や、優良事例の横展開が重要。
- 加えて、人口減少等が進む中、**地域間連携による広域的な地域生活圏の形成**や、**時間距離の短縮による大都市圏との一体機能化**が必要。このため、**地域の社会的課題を解決する取組と連携**して、地域の実情に応じて、これらを支える**幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上**が重要。
- 以上の観点から、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決の一体的推進のため、**関係省庁連携による検討体制構築**が必要。

【イメージ】

交通と教育、福祉等の多様な関係者の共創により、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される**地域生活圏を形成**



地域間連携及び大都市圏との一体機能化による、地方への企業の誘致等による雇用の創出、複数地域で必要となるサービス（教育、医療等）の共通化



6. さらなる課題

現状を踏まえた地域公共交通を再構築するために、当面の必要な対応については、「4. 制度面の対応」及び「5. 財源面の対応」で示したとおりであり、国土交通省においては、実現に向けて最大限の対応をすべき。

これらの対応に加え、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性をさらに高めるため、中長期的観点から、財源をはじめ、なお解決すべき課題がある。

● 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）

- ・ 持続可能で利便性の高いタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善

● 地域の公共サービスの一体的運営

- ・ 民間企業が公的支援によって地域の公共サービスを維持する状況からの脱却に向けて、公共サービス提供の統合化による規模や範囲の経済の実現を通じた効率化

● 政策立案の前提となるデータの収集・利用

- ・ ビジネスで使うためのデータと政策のあり方を考えるためのデータを分けて明確に利活用策を打ち出し、利用者・政策立案の双方の視点で活用可能なデータを取得するための共通フォーマットの整備等により、ルート検索や決済手段から取り出して分析したデータを交通・都市政策に生かす仕組みの構築

● 公共交通の位置づけ（ユニバーサルサービス等）

- ・ ナショナルミニマムを確保するための公共交通の位置付け（例えば、ユニバーサルサービスとされている郵便・通信などの考え方も参考）

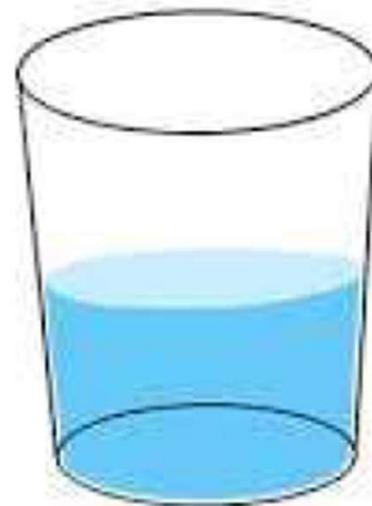
● 安定的財源の確保

- ・ 社会情勢の変化を踏まえた財源確保や費用負担のあり方

※地域公共交通部会「中間とりまとめ」（令和5年2月）抜粋



「最終とりまとめ」の公表に向けて現在整理中



ご質問、ご意見をお願いいたします。