

地域公共交通政策に関する最近の動向について

関東運輸局交通政策部
交通企画課



関東運輸局

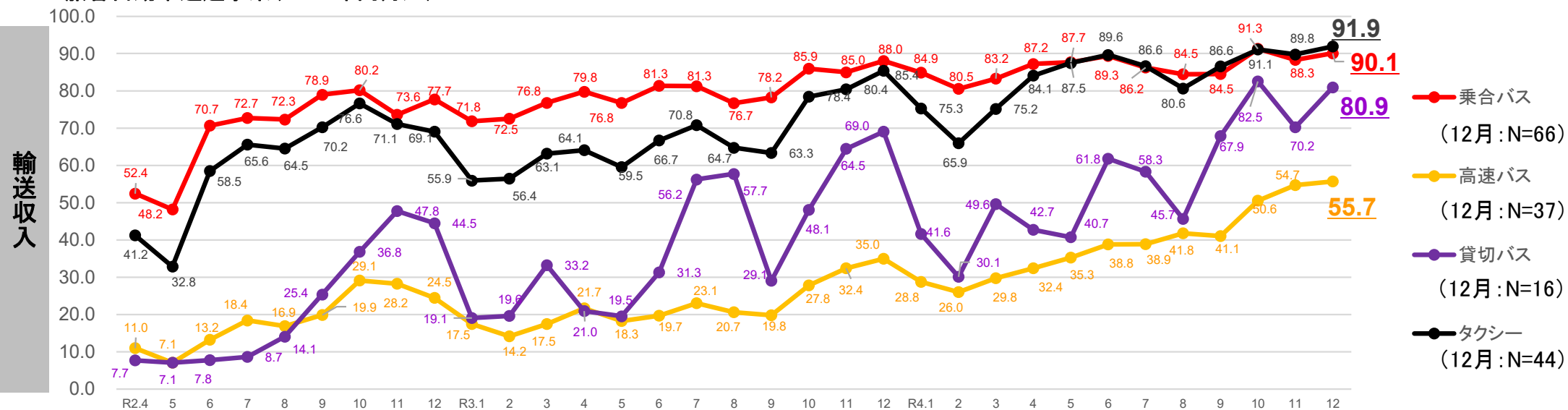
Kanto District Transport Bureau

1. 公共交通に関する最近の状況

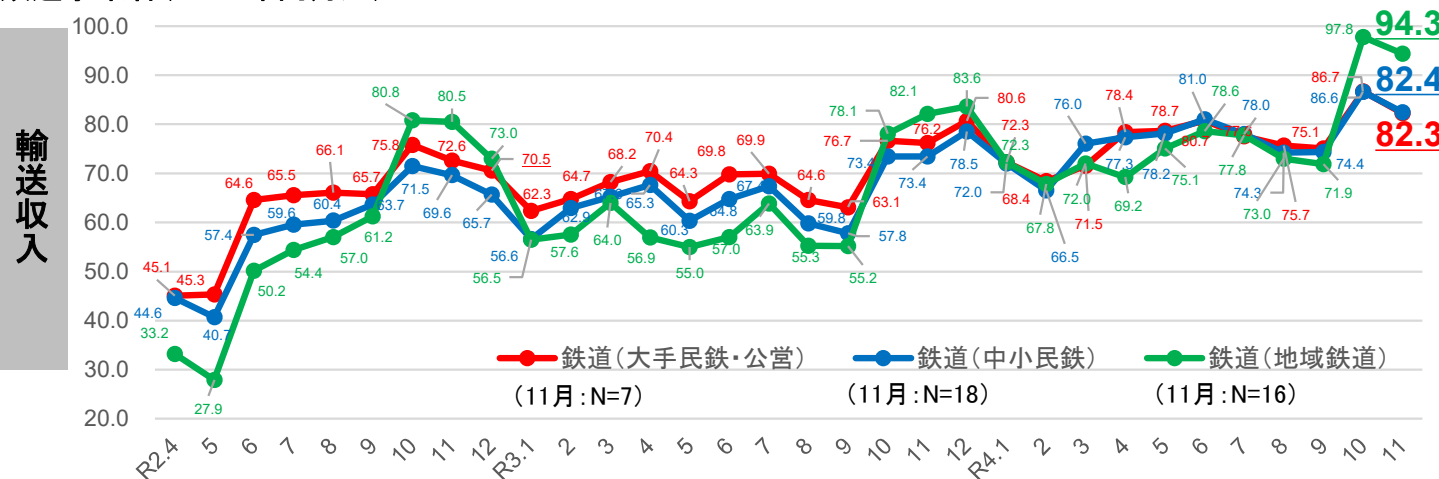
交通事業者の概況 (2019年同月比)

・鉄道は10月(R1大型台風に影響を受けた特異な数値)より減少しているが、9月までと比べると回復の傾向は見られる。高速バス、貸切バスについては回復傾向にはあるが、未だ厳しい状況にある。乗合バス、タクシーについては横ばいの状況。旅客船については、燃油サーチャージの影響により、100%前後を推移している。
 ・国内では感染拡大が進みながらも、旅行支援やインバウンドの増加、年末の移動需要の拡大等の影響により回復基調にはあるが、依然と厳しい状況は続いている。

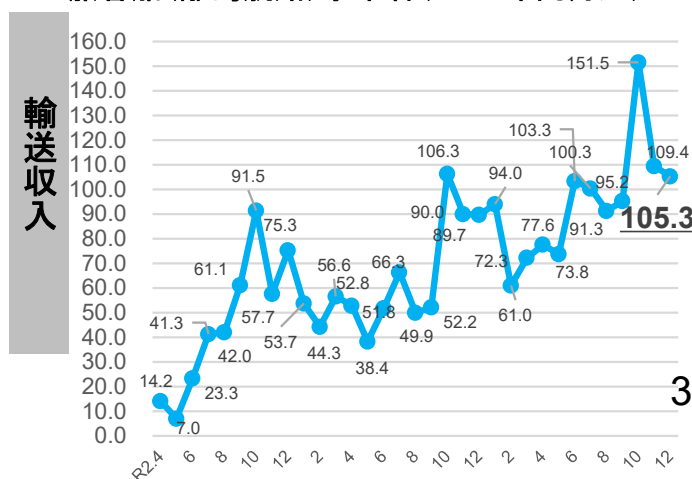
旅客自動車運送事業(2019年同月比)



鉄道事業者(2019年同月比)



旅客船(離島航路)事業者(2019年同月比)

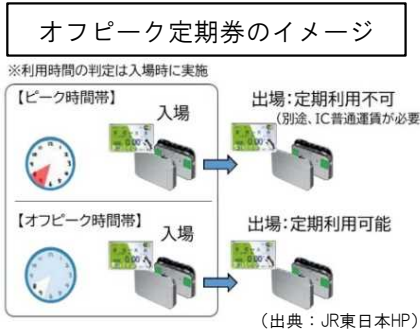


関東運輸局管内の運賃改定等の状況について(1月18日時点) 国土交通省

- ◆ 原油価格・物価高騰や人手不足等を踏まえ、**各旅客運送においては運賃値上げの動きが活発化**し、運輸局各部において迅速かつ円滑な実施に向け申請に対応中。
- ◆ トラック輸送については、トラック業界が荷主側に比べて立場が弱く荷主との交渉自体が困難といった事情があり、特に関東においては、運送事業者の標準的な運賃の届出率が、全国平均50%に対して**関東管内は25.6%**(11月末現在)と低くなっており、**運送事業者が適正運賃を収受できるよう**、運輸局も荷主側に働きかけるなど各種取組を推進。

鉄道

- 箱根登山鉄道** 令和4年10月より、初乗り運賃を140円から160円に改定(改定率**10.9%**)
- 東急電鉄** 令和5年3月より、初乗り運賃をIC126円(現金130円)から140円に改定(その他軌道均一制含む改定率**12.9%**)
- 東日本旅客鉄道** 令和5年3月より、**約10%値下げ**となる**オフピーク定期券を開始**する一方、通常定期券が**約1.4%値上げ**となる(R4.12 認可)
- 京浜急行電鉄** 令和5年1月13日付けで、旅客運賃の上限認可変更が申請。 ※その他、京王電鉄が検討中。



一般乗合バス

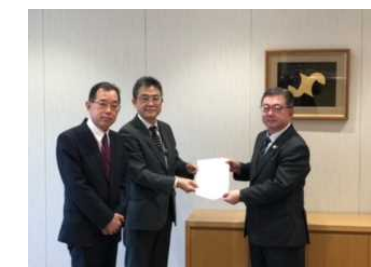
- 川崎市交通局** 令和4年10月1日より、均一制運賃が210円から220円に改定(改定率**4.76%**)。
- 箱根登山バス** 令和4年10月1日より、初乗り運賃を200円(現行160円~180円)に改定(平均改定率**15.5%**)。
- 川崎鶴見臨港バス** 令和4年9月13日に均一制運賃を210円から220円(上限230円)にする運賃申請を行い、令和5年3月16日に実施予定。
- 国際興業** 令和4年11月1日に初乗り運賃を180円から200円(上限220円)にする運賃申請を行い、令和5年3月中に実施予定。
- 西東京バス** 令和4年11月15日に初乗り運賃を180円から190円(上限200円)にする運賃申請を行い、令和5年3月25日に実施予定。
- 京王バス** 令和4年12月2日に均一制運賃を210円から220円(上限240円)にする運賃申請を行い、令和5年3月25日に実施予定。
- 東急バス** 令和4年12月9日に均一制運賃を210円から220円(上限230円)にする運賃申請を行い、令和5年3月16日に実施予定(R5.1.6認可済み)。

タクシー

- ◆ 最初の要請(申請)があった時から3ヶ月間受け付け、当該運賃適用地域の法人事業者車両数の7割を超えた場合に、**3ヶ月の期間の到来を待たずに直ちに**運賃改定手続を開始。
- 東京特別区武三地区** 令和4年10月11日付け新運賃を公示し、令和4年11月14日より実施(改定率**14.24%**)。改定後の運賃は、普通車上限の初乗り額が420円から500円、加算額が80円から100円、乗車距離は初乗り1.052kmから1.096km、加算距離が233mから255m。
- その他の地区** 令和4年10月20日に群馬A地区及びB地区、同11月1日に茨城県地区で、最初の申請が行われ、**7割を超えたことから運賃改定の手続きを開始**。さらに、同12月20日に神奈川県京浜地区、相模・鎌倉地区、令和5年1月6日に千葉県A地区及びB地区、同1月12日に多摩地区で最初の申請が行われた。

トラック

- 令和4年5月 荷主企業約8,600者に対して、関東運輸局、関東経済産業局、各都県労働局の連名により、「適正運賃収受に関するご理解とご協力をお願い」文書を送付。
- 10月 関東運輸局HPに「トラック輸送の取引環境改善に向けた取組み」の特設ページを設置。東京都トラック協会の役員・支部長会社(計10者)に対してヒアリングを実施。
- 11月 関東商工会議所連合会に対し、荷主企業を所管している関東経済産業局とともに「トラック事業の取引環境適正化に向けた取組みのご理解・ご協力をお願い」文書を手交。
- 12月 関東トラック協会会長に対し、「標準的な運賃の告示制度」のさらなる普及に向けて、傘下会員に周知を行うよう文書を手交。



関東商工会議所連合会小林代表幹事に対し、協力依頼文書を手交する様子

2. 地域公共交通に関する政策の動向

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

**地方部の人口減少・
少子高齢化の進行**

乗用車保有台数の増加

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R2）〕

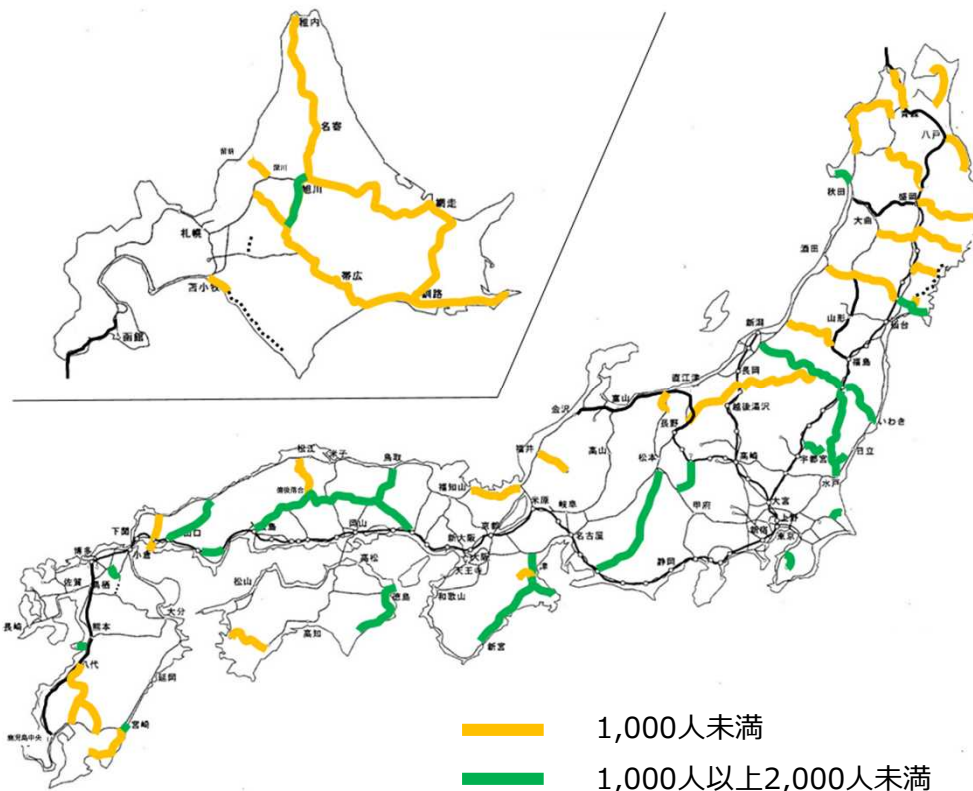
高速乗合バスの運行システムの拡大

〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

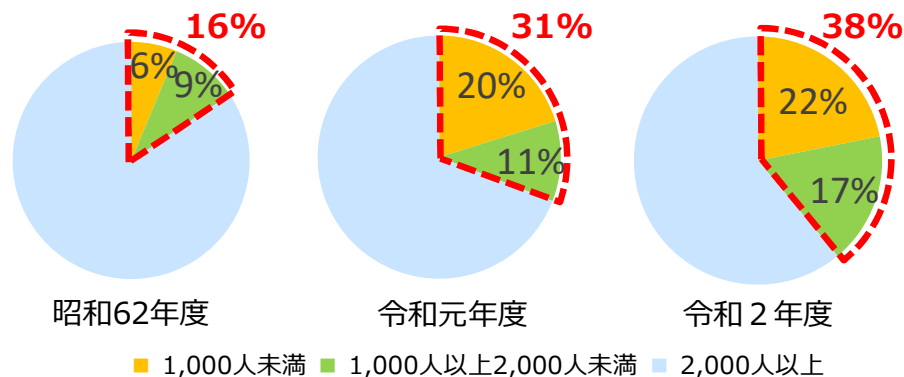
- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度

※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

(注) 路線全体の輸送密度を示したものの、今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（R4.2.14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（R4.3.3）
- ・ 第3回：論点整理（R4.4.18）
- ・ 第4回：とりまとめの方向性の議論（R4.5.13）
- ・ 第5回：とりまとめ案の議論（R4.7.25）

基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

JR各社のローカル線

- JR各社は、JR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その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。

【参考】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（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

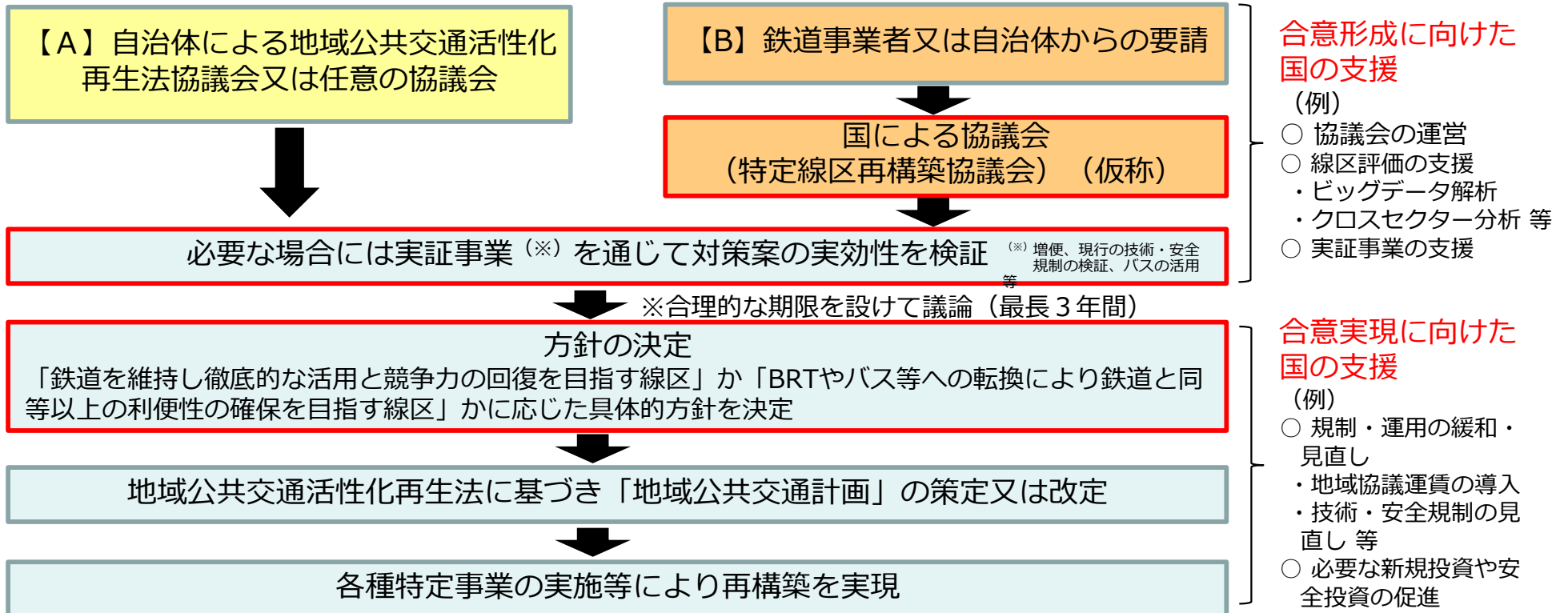
- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

※国土交通大臣は、JR会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

再構築のポイント

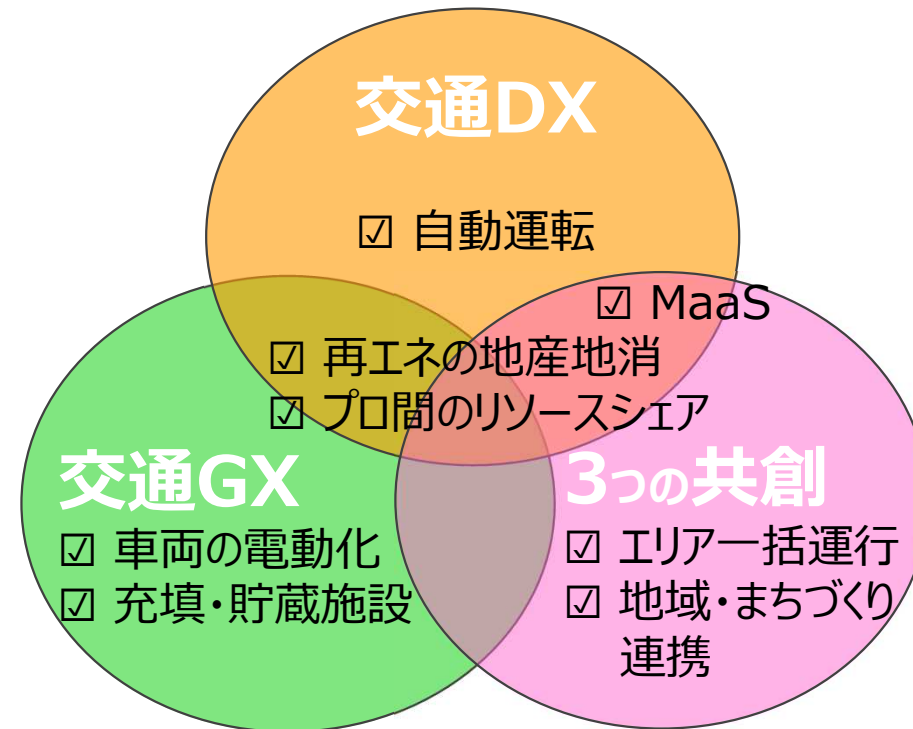
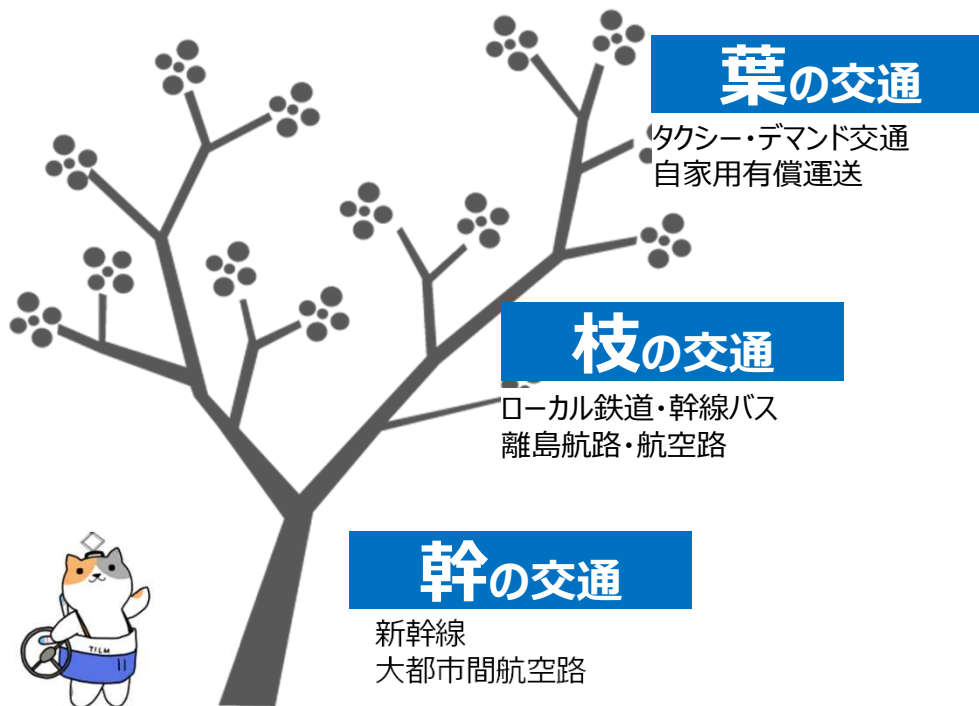
- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



	鉄道を維持し徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
再構築の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復（運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上）に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく 	<ul style="list-style-type: none"> BRT・バス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく
事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> 自治体や他の輸送モードと連携して鉄道の利便性と持続可能性の向上に取り組み、鉄道の活性化と維持に努める 	<ul style="list-style-type: none"> （JRは）自治体や地元バス事業者等と協働して新たな輸送モードの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力 （JRは）鉄道区間との乗り継ぎ利便性の確保、観光を含む地域振興に引き続き協力
自治体の役割	<ul style="list-style-type: none"> 公共政策的意義（鉄道が各地域で果たしている役割）の観点から、上下分離化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 	<ul style="list-style-type: none"> BRT導入に際しては、公共政策的意義の観点から、専用道の公道化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮
国の役割	入口段階：協議会における必要なデータ分析や実証事業への支援	
	<p>出口段階：</p> <ul style="list-style-type: none"> 協議会での合意を条件に、認可運賃とは異なる、地域二ーズを踏まえた運賃設定を可能とする仕組みの導入や実証事業を踏まえた技術・安全規制の見直し 車両・駅の整備等の競争力強化や、新たなチケットレスシステムの導入等のスマート化に資する追加的な投資への支援 自然災害を被った線区を沿線自治体が上下分離方式を導入しつつ復旧させ、鉄道輸送の高度化を図る場合については、沿線自治体の負担内容を踏まえ、国による支援内容の拡充について検討 	<p>出口段階：</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道からBRT・バスへの円滑な移行を可能とする制度的枠組みの整理 車両・駅、専用道の整備、デジタル案内システムの導入等、BRT・バス等が鉄道と同等又はそれ以上の利便性を確保するための追加的な投資への支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮

地域交通「リ・デザイン」について

- 地方の鉄道・路線バスなどの**地域交通**は、地域の**社会経済活動に不可欠**。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、**存続が深刻に懸念**される状況。
- このため、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**」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**」=再構築し、地域のモビリティを確保。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。



鉄道地域モビリティ検討会提言(7/25公表)^{*1}及び地域交通リ・デザイン検討会提言(8/26公表)^{*2}等を踏まえ、**交通政策審議会において具体的な方策をさらに検討し、深度化。** ※1：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 ※2：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

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

- 地域交通を単純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)

地域交通のリ・デザイン (再構築) に係る施策について(たたき台)

事業者間・分野間共創

- 医療・介護・エネルギー・観光等、分野の垣根を越えた多様な地域関係者の「共創」により、交通と地域の課題を同時解決するプロジェクトに対する支援
- 独禁法特例法の活用促進・支援
- 事業者間でのリソースシェアの仕組み等の検討
- 公共交通が不十分な地域等における、タクシーと自家用有償旅客運送の活用など持続可能な「葉の交通」の仕組みの検討
- 地域交通・まちづくり・地域づくりに関する幅広い人材の育成やスタートアップ企業の取組の支援



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

対応の方向性

交通DX・GX

- 地域交通事業者によるDX・GX等による生産性向上・経営効率化の取組の支援
- 交通に関するオープンデータの活用の促進
- 自動運転の社会実装に向けた実証事業への支援の強化
- 広域連携や分野間共創に重点化したMaaSの実装の取組支援



自動運転バスの運行



官民連携

- 長期民託(エリア一括長期運行委託)や事業資産保有に取り組む自治体に対する支援
- 自治体と連携して路線維持を計画するエリアについて、他の事業者の参入により計画維持が困難となる可能性を抑止
- 駅周辺の都市空間の再構築の支援等、都市構造の軸と拠点の高質化・多様化
- 地域公共交通計画と立地適正化計画が連携した取組の推進を図り、まちづくり政策との融合のため、まちづくりと交通の予算事業の連携強化
- 広域的な性格を持つローカル鉄道について、必要な場合には、国の関与を強化し、事業者と自治体間の連携・協力を促進
- 関係者の合意形成のための支援を行うとともに、合意に基づく規制・運用の緩和、鉄道を地域の社会資本と位置付け、まちづくりに真剣に取り組む自治体に対する支援を強化



市街地でのLRT運行



ローカル鉄道

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

- 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（今年中を目途に新たなKPIを検討）

(1) 現状認識

- コロナ禍以前からの人口減少・少子高齢化の進展、ライフスタイルや都市・地域構造の変化等により、**公共交通に対する需要が大きく減少**していた中で、交通事業者は、テレワークの普及等の行動変容に伴う輸送需要の減少等による経営の悪化と、それに伴う路線廃止等によるサービス水準の低下により、更に利用が減少する「**負のスパイラル**」を避けることが困難な状況。
- 利用者においては、近年の環境への配慮に対する意識の高まりに加え、感染症拡大を契機としたライフスタイルや価値観の変化や、高齢者人口の更なる増加等により、利用者のニーズや、それに基づく**移動手段が多様化**。
- これらの変化に対し、EV車両や自動運転技術の発達などの**技術革新も進展**してきたことで、今後、多様なニーズに対応できる可能性。
- 他方、政策課題としては、気候変動の影響による気象災害の激甚化・頻発化、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化等への対応のため、**脱炭素社会に向けた取組**や、**防災・減災、国土強靱化に関する取組**が求められるとともに、持続可能な社会の実現のため、DE&I (Diversity Equity and Inclusion) の必要性が顕在化。
- これらの社会情勢の変化等に対応するため、2つの有識者検討会での提言を踏まえ、**新技術を最大限活用した地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)**が必要。

(2) 今後の方向性

- 持続可能で生産性の高い地域公共交通ネットワークの構築の実現を図り、**各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスを確保**するため、
 - ・「**共創するための仕組みの検討** (⇒これまでの地域公共交通ネットワーク改善策を強化) 」
 - ・「**交通結節点の充実・強化、実質的な地域生活圏・交通生活圏を踏まえた政策決定**」、「**地域が主体となって、サービス事業や生活インフラ等と一体となった仕組みの検討**」(⇒潜在需要の顕在化、運賃以外の収入を確保)
 - ・「ICカード等のデジタル技術の活用による利用者利便の向上と政策立案のための**データ収集・利用の環境整備**」、「公共交通の活用による**脱炭素の促進**」(⇒DX・GXの活用)により、**地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)**を進めていくことで、**交通手段同士の垣根を越え**、また、**交通領域以外との垣根を越える「共創」**により**潜在需要の顕在化**に取り組む必要。
- **地域や利用者が**、移動によってできるようになることを改めて認識し、**主体的に**、自らの地域の交通サービスのあり方を考えることが重要。幅広く利用されるものとするため、「誰のための交通か」という視点を常に意識し、**地域の資源を最大限に活用し、適材適所の交通サービスを実現・持続**するための施策を検討。(利便性・持続可能性・生産性の向上)
- このことにより、人口減少等に端を発した社会課題解決の基盤となることも期待。
- 公共交通分野のデジタル化を推進することで、価値ある移動を提供し、地方での暮らしに対する不安の解消や魅力あふれる地域づくり等を実現し、デジタル田園都市国家構想の実現にも寄与。
- あらゆる分野の財源を総動員して支援のあり方や活用方法を検討していくべきであるところ、政策立案の前提となるデータ収集・利用の環境整備、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、公共交通の位置づけ(ユニバーサルサービス等)の検討、安定的財源の確保等、中長期的に検討を要する課題については、引き続き、各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスの確保に向けた取組の推進が必要。

各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスを確保するために

地域公共交通ネットワークの改善策の強化

- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【R4補正・R5当初予算】
 - ・鉄道特性が十分に発揮できなくなっているローカル鉄道について、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する協議会を設置できることとし、再構築に向けた関係者の連携と協調を促進
 - ・関係者で合意した再構築方針に基づき、鉄道の維持と利便性確保、あるいは他の輸送モードへの転換等により、地域と利用者のニーズに即した公共交通の最適化を促進
 - エリア内の地域公共交通の再構築に関する仕組みの創設【R4補正・R5当初予算】
 - ・自治体と交通事業者が一定の区域について協定を結び、自治体が交通サービス水準を定め、交通事業者が複数年にわたり運行（エリア一括協定）する事業を支援
 - ・事業資産保有（上下分離）に取り組む自治体に対する支援
 - 公共交通が地域にとって真に必要と位置付けられた場合には、地方公共団体が主体となり、交通事業者との役割分担の下、地域の社会資本の一部として、公共交通の維持・利便性の確保を図る取組を支援【R5当初予算】
 - 鉄道・タクシーの地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度の創設（乗合バスについては平成18年度から制度を導入）
- ※公共交通が不十分な地域等における、持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善を検討 等

交通と他分野の連携

- 地域公共交通計画と立地適正化計画が連携した、都市の骨格となる公共交通の確保に向けた支援等による、持続可能な多極連携型まちづくりの推進【R5当初予算】
- 交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な他分野（医療・介護・エネルギー・観光等）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトを支援【R4補正予算】
- 地域交通・まちづくり・地域づくりに関する幅広い人材の育成やスタートアップ企業の取組の支援【R4補正予算】 等

DX・GXの活用

- 広域で展開するMaaSや、交通事業者と観光・商業・福祉等他分野の事業者が連携するMaaSの取組を重点的に支援【R4補正・R5当初予算】
- 公共交通によるシームレスな移動の実現等に向け、データ連携基盤の構築に必要な前提条件や、要件・機能に関する調査を実施【R5当初予算】
- 土地利用を含めたまちづくりとの連携を構想・計画策定段階から一体的に検討するため、デジタル技術を活用し、各種データに基づき、まちづくりと公共交通の変革を一体的に進めるモデル的な取組に係る調査を実施【R5当初予算】
- 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おいて、自動運転の活用と持続可能性に関する実証事業を支援【R4補正予算】
- バス・タクシー事業者による遠隔点呼の対象拡大及び運行管理業務の一元化の検討など、ICTを活用した運行管理の効率化の推進
- 乗合バス事業者によるEVバスの導入促進 等

各種予算の拡充

- 既存の地域公共交通支援に対する追加的な支援【R4補正予算】
 - ▶ 生産性向上に取り組む地域の交通事業者に対する運行支援
- 交通を地域のくらしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援【R4補正予算】
 - ▶ 他分野共創に加え、官民・事業者間共創など、様々な関係者と共創して、地域一体となって取り組む交通プロジェクトを支援
 - ▶ DXを活用するなど、若手スタートアップ企業が地域の交通事業者と共創する交通プロジェクトを支援
 - ▶ 人材育成団体への支援を通じて、地域公共交通・まちづくり人材の育成や、地域の交通事業者とのビジネスマッチング等を支援
 - ▶ 関係者の合意形成のため、ローカル鉄道の地域における意義と役割を明らかにするための調査事業、再構築方針の策定のための実証事業を支援
- 先進車両導入の支援【R5当初予算】
 - ▶ EV車両、自動運転車両などの先進車両の導入に対する支援制度を創設 等

公共事業予算の活用

- 社会資本整備総合交付金による支援【R5当初予算】
 - ▶ 地域づくりの一環として取り組む地域公共交通ネットワーク再構築に必要なインフラ整備に対し、新たに支援メニューを創設（地方負担に対しても新たに地方財政措置を創設）
 - ▶ 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の再構築に対し、既存メニューによる支援を強化

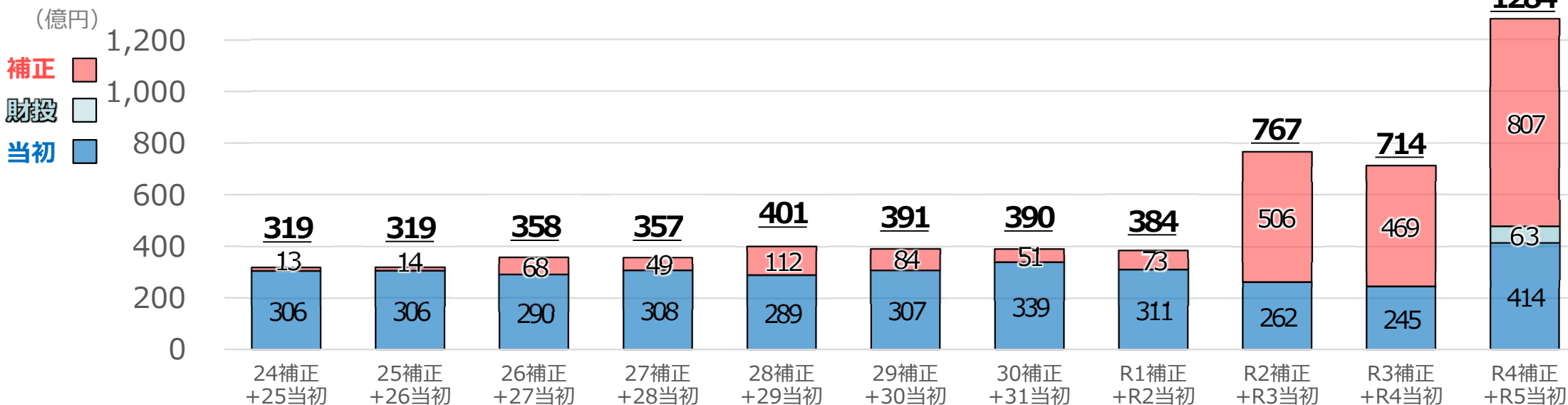
予算以外の対応

- 「DX・GX」の促進
 - ▶ 単年度の補助のみでは支援が難しい長期、多額、大規模なDX・GXに係る投資を促進し、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を図るため、財政投融資による支援を実施
- 乗合バス事業者によるEVバスの導入促進のための固定資産税の特例措置を創設
- ローカル鉄道の再構築に関する税制（固定資産税、都市計画税）特例措置の拡充

『従来とは異なる実効性ある支援等』を実施

※引き続き、財源の検討も含め、各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスの確保に向けた取組の推進が必要

地域公共交通関係予算(R4補正予算・R5予算案)



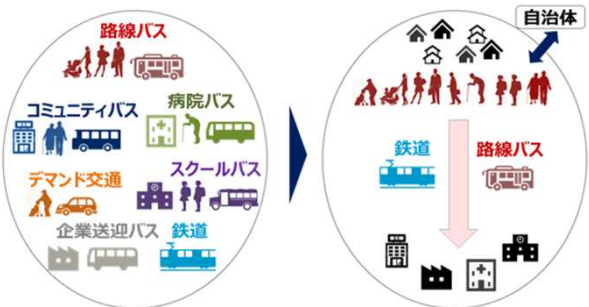
主なR4補正予算・R5予算案

- 地域公共交通確保維持改善事業
 - ・地域交通への運行支援
 - ・**エリア一括協定運行事業(※1)**
 - ・地域公共交通再構築調査事業
 - ・交通DX・GX
 - ・共創モデル実証プロジェクト
- 観光庁計上予算 (交通事業者支援)
 - ・交通による観光地の高付加価値化事業
 - ・インバウンド受入環境整備事業
- **社会資本整備総合交付金(※2)** 等

(※1)エリア一括協定運行事業

(R5~)

- ・自治体と事業者は、交通サービス内容、費用負担等の協定を締結
- ・国は、**複数年支援**の額を事前明示 (事業改善インセンティブ)



(※2)社会資本整備総合交付金

(R5~)

基幹事業

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

➡ 「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



軌道強化(高速化) 駅舎の新改築・移設 停留所乗換所 EVバスの充電施設



GX/DX車両

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

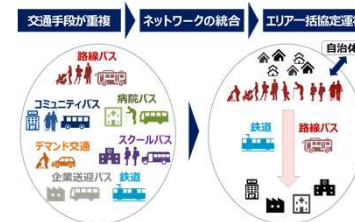


●自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業

●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



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



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 20

地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和5年度概算決定額
20,692百万円（前年度1.00倍）

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

○地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行

- ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- ・過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

○離島航路・離島航空路の運航

- ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である、離島航路・離島航空路の運航等を支援

○エリア一括協定運行 **新設**

- ・交通事業者が一定のエリアを一括して運行（**エリア一括協定運行**）する場合における長期安定的な支援



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実現)

- バリアフリー化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
- 障害者用ICカードの導入 等



地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査
- **ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築**を促すため、**協議会の開催、調査事業、実証事業**等を支援
(地域公共交通再構築調査事業) **新設**

「エリア一括協定運行事業」の創設

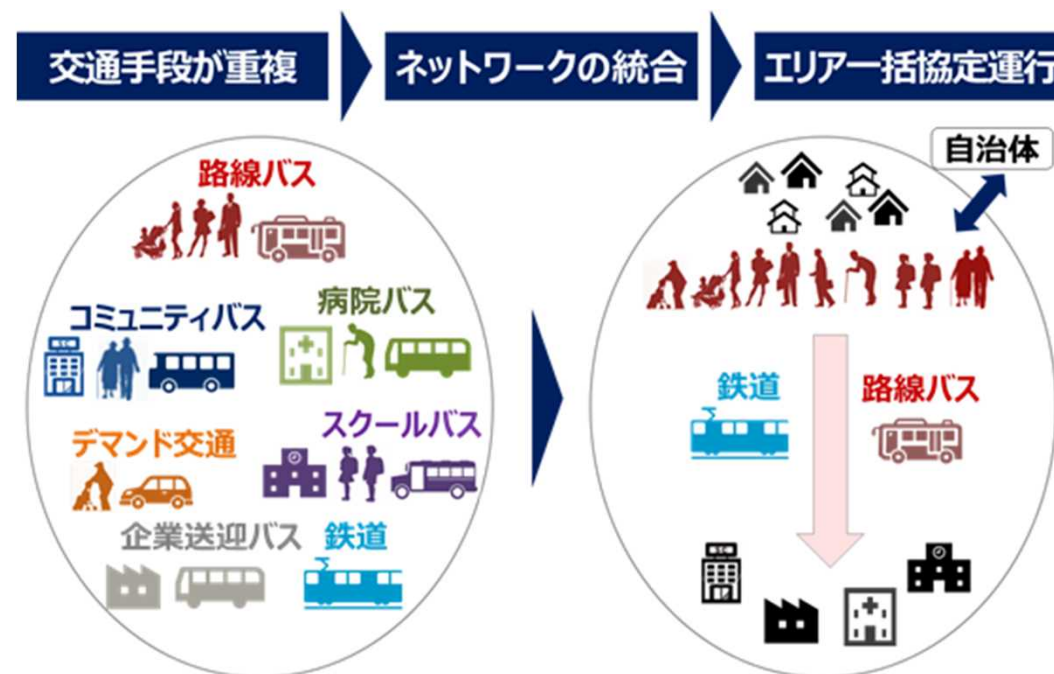
背景・必要性

- 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
- 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〉



地域公共交通再構築調査事業

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【支援対象】

- **協議会の運営**
 - ・ 協議会の開催に係る費用
- **線区評価のための調査事業の支援**
 - ・ パーソントリップ調査の活用
 - ・ ビックデータ分析
 - ・ クロスセクター分析 等
- **実証事業の支援**
 - ・ 対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

- ・ 増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・ 現行の技術・安全規制の検証
- ・ サイクルトレインの実施
- ・ 駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・ 季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・ 観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・ チケットレスシステムの導入 等

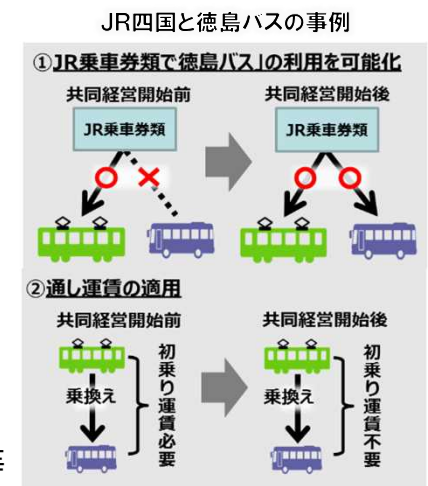


バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・ 並行路線バスとの共同運行
- ・ 鉄道とバスの乗り換え時における共通・通し運賃の導入
- ・ 一部又は全部の区間における、バス等の新たな輸送サービスの導入

等



交通・物流事業者の持続可能性を高めるためのDX・GX投資に対する金融支援

- 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、**財政投融資を活用**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）

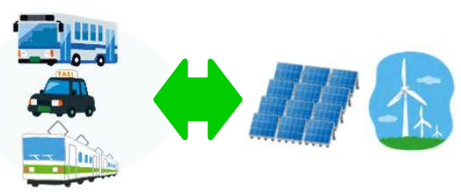
交通DXの支援対象（例）

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**



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）

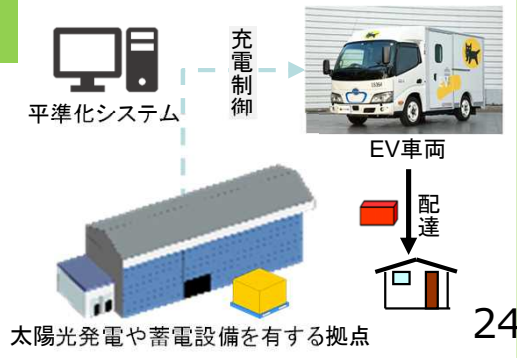
物流DXの支援対象（例）

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



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



交通DX・GXによる経営改善支援事業

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】 補助率1/2

○ 公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



○ 公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



自動運転実証調査事業(交通DX・GXによる経営改善支援事業)

- 自動運転は、**Level 2** 相当の実証実験が各地で進んでいるところ、今後の技術進展や制度整備により、「**Level 4**」の取組が広がる事が期待されることから、ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、**自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、小さな単位のコミュニティにおいて「地域の足」を支える主体として発展する可能性**がある。
- そこで、**前年度に引き続き**、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**において、自動運転の活用と持続可能性（経営面、技術面、社会的受容性等）に関する実証事業として支援。

想定プロジェクト



<対象事業者>

地方公共団体（市町村）及び道路運送事業者等
 ※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。

○実証のポイント

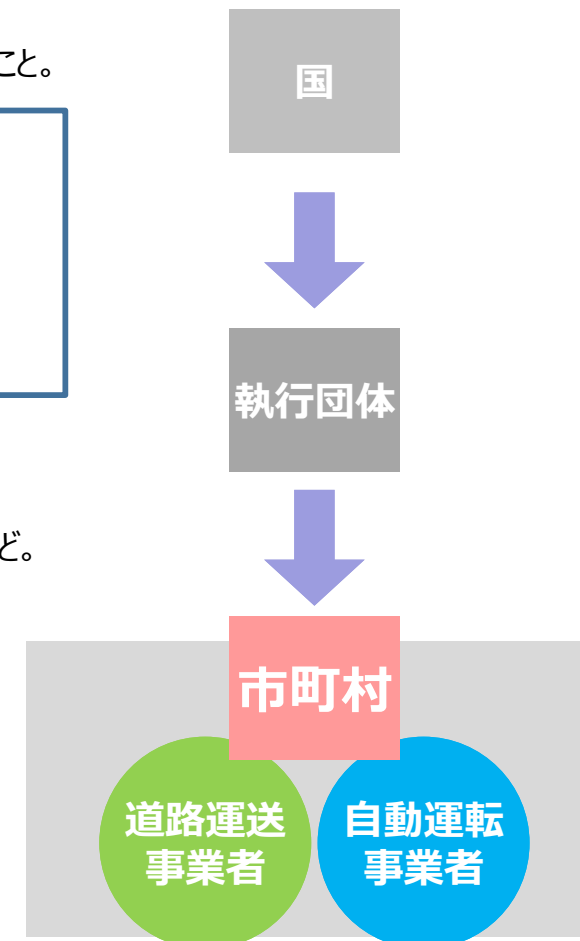
- ・自動運転による地域のモビリティ確保や財政的な持続可能性（公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要な体制・要員、資金調達や運賃）
- ・自動運転技術の経営面・技術面の妥当性・社会的受容性 等

<補助対象経費>（定額補助）

- ・**事務経費、車両改造・自動運転システム構築費**
 ※自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、協議会・説明開催経費など。
- ・**実証運行の経費**
 ※相当程度長期間にわたる運行を予定している場合に限る。

<対象事業のイメージ>

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
 ※ミニバス、カート等をイメージ
- ・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転サービス
 ※乗用車をイメージ



<対象事業者>

共創モデル実証プロジェクト

- 交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な他分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトに対し支援を実施（令和3年度補正予算で第1弾を実施）。
- 令和4年度補正予算において、第2弾の共創モデル実証プロジェクトについて要求し、全ての共創の取組に対象を拡大するとともに、地域交通・まちづくり人材育成支援や、スタートアップ企業支援を実施。

共創モデル実証プロジェクト

・交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援。実証運行の経費等を補助。

プロジェクトイメージ

<プロジェクト第1弾：他分野共創>【R3補正】

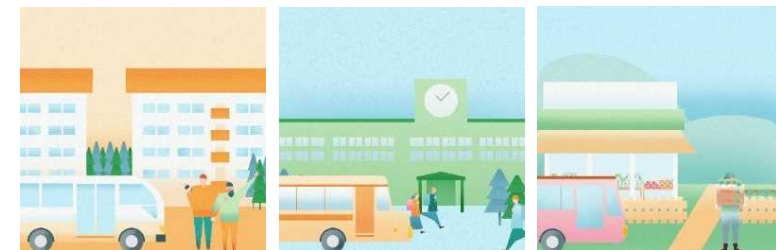
以下のような他分野と交通事業者の連携により、交通を地域で支える取組を行う地域をプロジェクトとして支援。事業費の2/3（上限2,000万円）を補助。



医療×交通

介護×交通

エネルギー×交通



住宅×交通

教育×交通

農業×交通

事業に関与

立ち上げ支援

自治体・金融機関

共創モデル実証プロジェクト

プロジェクト第2弾（全ての共創・人への投資）【実証運行経費等の2/3を補助（上限1億円）】

- 第1弾では「葉の交通」における他分野共創の好事例が多数選定され全国で実施。

【プロジェクト第1弾の例：プロジェクト15地域採択（令和4年6月）】

- ・デジタル配車システムを活用したタクシー事業者による介護送迎受託
- ・習い事（スイミング教室、学習塾）コミュニティ内の親どうしの助け合い子供送迎サービスの実施
- ・ミニバスターミナル整備と、病院と連携した簡易健康診断や、貨客混載バスの運行
- ・買物や教育・エネルギー等、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サブスク 等

- 未選定事例にも、交通事業者間共創（エリア内交通のサブスク化）や、官民共創（まちづくりスマートシティ）など、他分野共創にとどまらない提案が多数応募。

- また、持続可能な地域交通の成功のカギは「地域交通・まちづくりと他分野を結び付けるコーディネート人材発掘」「若者スタートアップ企業との共創」との指摘あり。

- ➔ 他分野にとどまらず官民、事業者間共創など全ての共創の取組を広く発掘
- ➔ 地域交通・まちづくり人材育成支援や、スタートアップ支援を実施 等

交通連携型事業(地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化)

交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

【観光事業者】(観光関係事業者等最低1者)



【交通事業者】(バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1者)



支援事業例

事業費の1/2を補助 (イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施)

【貸切バス・生活交通】

旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



【支援対象例】

- ツアープロモーション経費
- 旅行会社等と連携して造成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

【生活交通】

宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



【支援対象例】

- 宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- 実験期間中の運行費
- プロモーション費用 等

【イベント】

地域交通を活用した観光イベント開催



【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費
- プロモーション費用 等

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(公共交通)

○ 訪日外国人旅行者受入環境整備に積極的に取り組む地域において、公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組を支援する。

交通サービスインバウンド対応支援事業

補助率
1/3等

事業主体
公共交通事業者等

多言語対応 (事故・災害時等を含む)



案内放送の多言語化



タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備

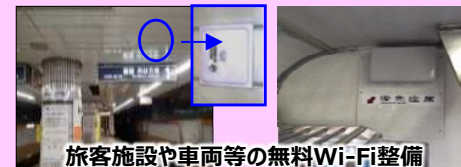


多言語バスロケーションシステムの設置



インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

無料Wi-Fiサービス



旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備

トイレの洋式化等



洋式トイレ、多機能トイレの整備

キャッシュレス決済対応



全国共通ICカードの導入



QRコード・クレジットカード対応・企画乗車船券のICカード化



企画乗車船券の発行



レンタカーのキャッシュレス対応

非常時のスマートフォン等の充電環境の確保



非常用電源装置、携帯電話充電設備等

旅客施設や車両等の移動円滑化 (大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上)



段差解消 (エレベーター)



LRTシステムの整備



インバウンド対応型バス・タクシーの導入



鉄道車両の荷物置き場の設置



ジャンボタクシーの導入



スロープ型タラップの整備



船内座席の個室寝台化

移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



観光列車



魅力ある観光バス



サイクルトレイン、サイクルシップ

感染症対策



駅・車両の衛生対策

レンタカーの外国人ドライバー支援



ドライブ支援アプリによる情報提供



外国の方が運転しています
Heartful Friendship
OKINAWA
専用ステッカーの普及

バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



※上記のほか、交通サービス調査事業 (訪日外国人旅行者等が移動を円滑に行うための交通サービスに関する調査・利用促進等) 及び交通インバウンド環境革新等事業への支援を実施
【補助率: 1/2, 1/3 (調査については上限1,000万円)】

社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)の概要

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（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



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、「新会社と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・具体的に位置づけた場合に、

- 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



都市の骨格を支える交通インフラの整備（支援イメージ）

先進車両導入関連事業の創設

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、**先進的な車両を導入等**する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業） 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業）

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

（対象事業） 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

（補助率） 補助対象経費の1/2

（補助対象事業者） 地方公共団体 ※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

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

・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）

3. 共創について

地域交通「リ・デザイン」の先行的な事例【3つの共創】

【官民の共創】

長野県松本市における取組

現状

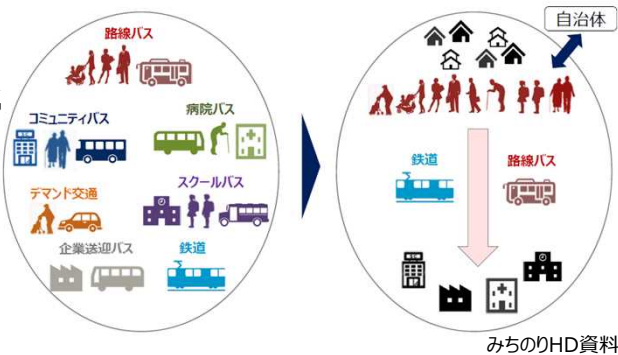
- 様々な交通モードが重複
- 利用者利便の低下、経営資源や需要の分散による経営環境の悪化

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。

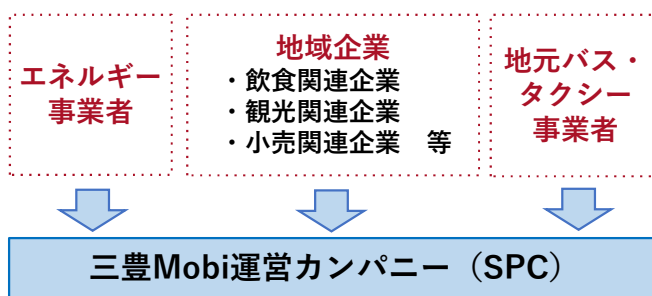


【他分野を含めた共創】

【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。

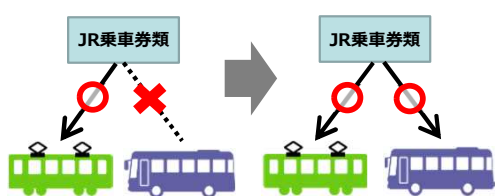
※前橋市資料を一部加工

【交通事業者間の共創】

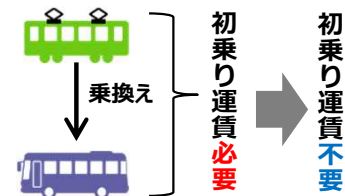
徳島県南部地域における取組

- 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



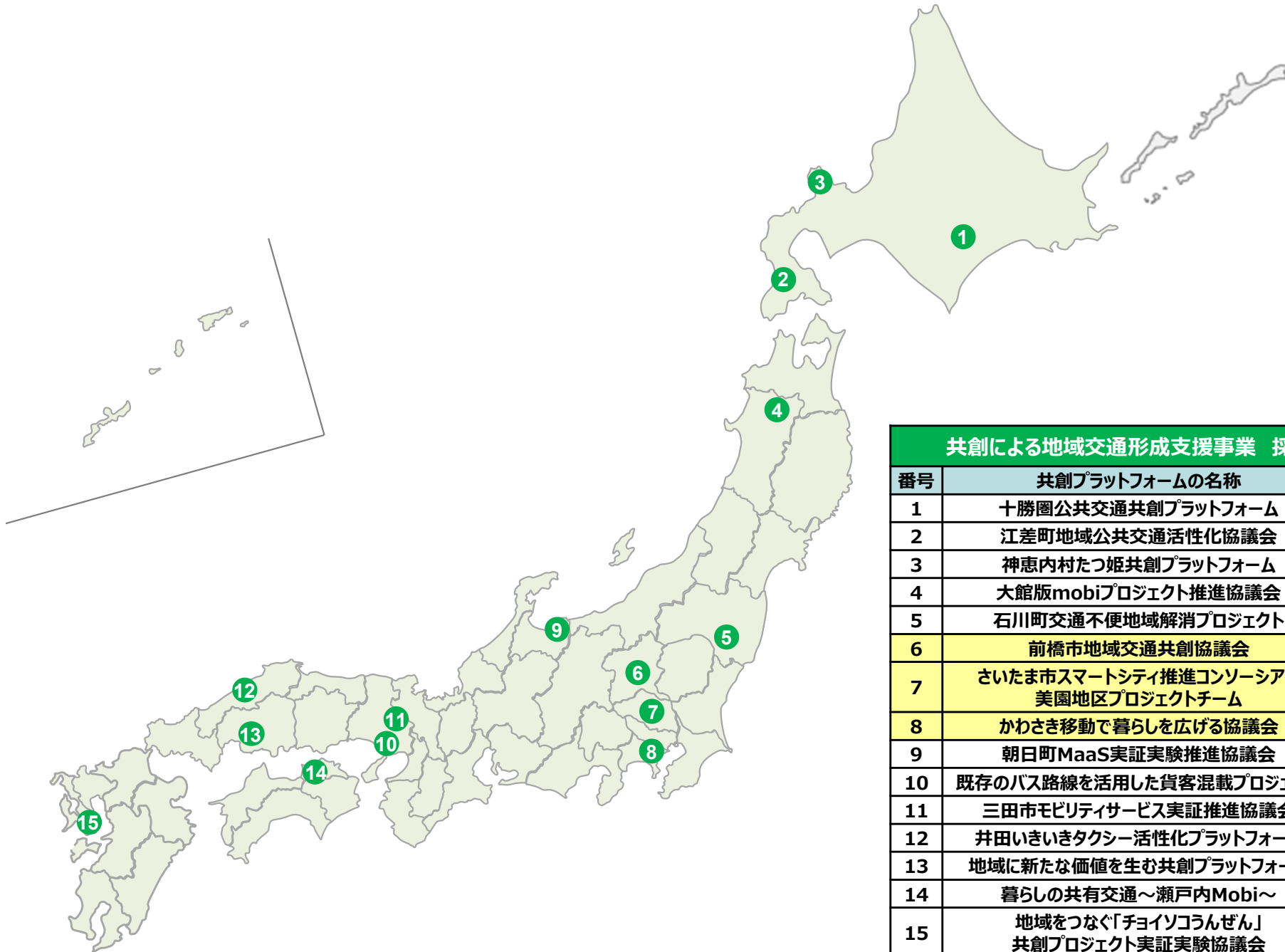
② 通し運賃の適用



【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。





共創による地域交通形成支援事業 採択案件 (全15件)		
番号	共創プラットフォームの名称	事業実施地域
1	十勝圏公共交通共創プラットフォーム	北海道帯広市
2	江差町地域公共交通活性化協議会	北海道江差町
3	神恵内村たつ姫共創プラットフォーム	北海道神恵内村
4	大館版mobiプロジェクト推進協議会	秋田県大館市
5	石川町交通不便地域解消プロジェクト	福島県石川町
6	前橋市地域交通共創協議会	群馬県前橋市
7	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 美園地区プロジェクトチーム	埼玉県さいたま市
8	かわさき移動で暮らしを広げる協議会	神奈川県川崎市
9	朝日町MaaS実証実験推進協議会	富山県朝日町
10	既存のバス路線を活用した貨客混載プロジェクト	兵庫県神戸市
11	三田市モビリティサービス実証推進協議会	兵庫県三田市
12	井田いきいきタクシー活性化プラットフォーム	島根県大田市
13	地域に新たな価値を生む共創プラットフォーム	広島県熊野町
14	暮らしの共有交通～瀬戸内Mobi～	香川県三豊市
15	地域をつなぐ「チョイソコラんぜん」 共創プロジェクト実証実験協議会	長崎県雲仙市

共創モデル実証プロジェクトの取組事例①

【介護×交通】

群馬県前橋市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 前橋地区タクシー協議会(加盟9社)
共創パートナー : 全国介護事業者連盟群馬県支部

取組の内容

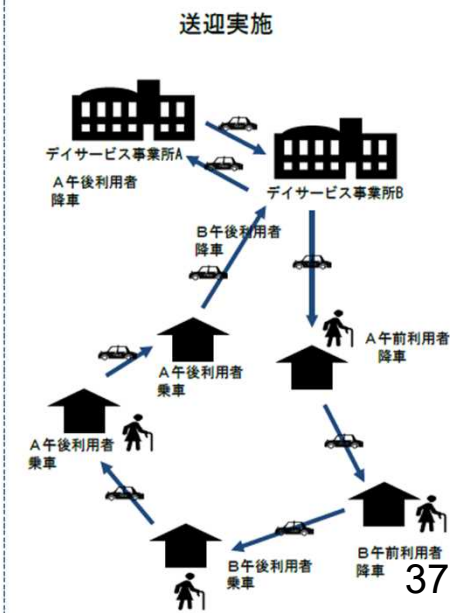
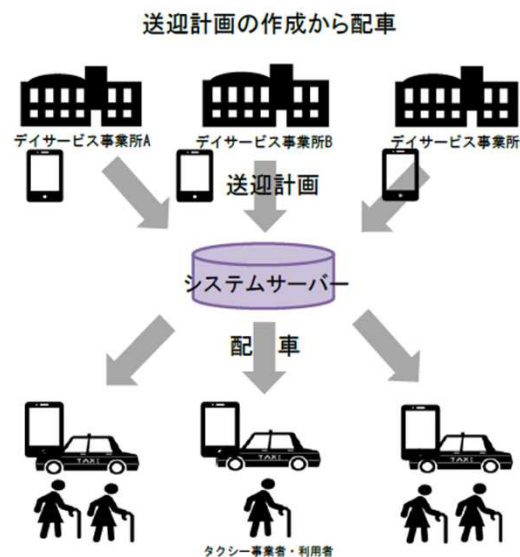
タクシー事業者と福祉事業者が連携し、デジタル技術を活用した配車システムを導入しつつ、送迎業務を効率化する。

取組により目指す内容

タクシー事業者においては定量的業務の確保による経営基盤の強化を、介護事業者においては送迎委託により効率化を図り、人材確保とサービスの充実を図る。

【事業スキーム】

介護人材の確保と介護サービス充実を目的とし、デイサービス事業所において負担となっている送迎業務をタクシー事業者に委託をする。通所者の通所送迎以外の買物支援等の在り方についても検討を行う。タクシー事業者への定量的な業務が確保でき、経営基盤を強化する。



共創モデル実証プロジェクトの取組事例②

【買い物等×交通】

埼玉県さいたま市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : (株) つばめタクシー

共創パートナー : (一社) 美園タウンマネジメント、さいたま市、KPMGコンサルティング(株)、Monet Technologies(株)、PaylessGate(株)、イオンリテール(株)北関東カンパニー、埼玉高速鉄道(株)、T.T彩たま(株)、(一社)次代会、(株)パザパ・エンターテイメント 等

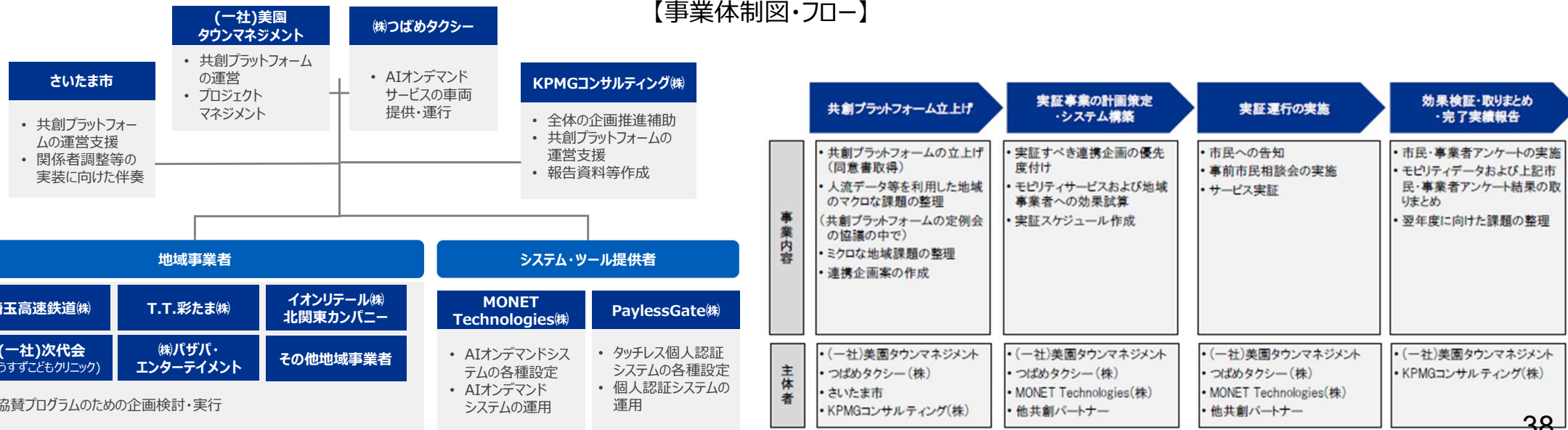
取組の内容

自家用車依存が進む郊外住宅地(美園地区)でAIオンデマンド交通の運行を実証する。その際、目的地施設となる商業施設やクリニック等と連携し、協賛金の獲得を見据えてモデルの構築を図る。

取組により目指す内容

ファイナンスモデルの構築に向けた協賛範囲の拡大を進めつつ、令和6年度を目処にAIオンデマンド交通の本格実装を目指すとともに、市内他地域や他都市の郊外住宅地における再現可能性等を検証も行っていく。

【事業体制図・フロー】



共創モデル実証プロジェクトの取組事例③

【まちづくり×交通】

神奈川県川崎市における取組

運送サービス提供主体・共創のパートナー

運送サービス提供主体 : 神奈川県タクシー協会川崎支部
 共創パートナー : 双日株式会社、川崎市、川崎鶴見臨港バス(株)、神奈川トヨタ自動車(株)、(株)KTグループ、損害保険ジャパン(株)、NPO法人みどりなぐらし(子育て)、(一社)カノンパートナーズ(福祉)等

取組の内容

路線バス等の減便・廃止に伴い生じた交通不便の解消を図るため、デマンド交通「チョイソコ」を活用した実証運行を実施する。エリア内の拠点での賑わい創出イベントの開催、地域病院やプロスポーツイベントとのタイアップ、地域商店やFM局などとの連携を通じてスポンサーを募る。

取組により目指す内容

地元事業者からの協賛金や金融機関からの出資等を主な財源としつつ、市財政を極力活用しない形での本格運行を目指しつつ、協議会内外の連携についてもより一層の幅出しを図るべく、プロスポーツ競技会場への送迎等を含め、運行時間・範囲の拡大も検討。

【事業概要と運行エリア】

簡単予約で車両を呼び出し、
乗り合いで行きたい停留所まで！

運行エリア 中原区・高津区の一部エリア
地域乗り合いサービス

2022年11月2日実証実験開始

お買い物や送迎に便利

チョイソコ
かわさき

川崎市 KAWASAKI CITY × sojitz

会員登録制 無料
エリア住民・訪問者が対象

ココがポイント
お電話（もしくはアプリ）による簡単予約で、乗車の準備中に乗員の呼び出しができる/乗車後乗車料もありません。

週5回運行
月・水・金・土・日

LINEで予約
LINE@choisoko



4段階のフェーズに分けた実証範囲の幅出しを検討。

- 1 自治会と連携した住民説明会の開催
 - 実証エリアと停留所候補地を決定。
 - 地元自治会と協力したプロジェクト周知と会員獲得活動。
- 2 エリア内の地域イベントとのタイアップ
 - フェーズ1の成果 + αの会員獲得に向けた取り組みを拡大。
 - 橋公園、国際交流センターでのイベントとのタイアップ。
- 3 スポーツ観戦イベントとの連携、競技場輸送への活用
 - 等々力競技場でのプロサッカー・バスケの試合に合わせた活用。
 - ユーザー向けクーポンやSNSハッシュタグ告知による連携。
- 4 持続可能モデルへの布石
 - 上記周知活動と並行した地元企業・金融機関への働きかけ。
 - 公共交通とのシェア利用を促進し、移動の選択肢としての浸透。
 - SNSなどCity Promotionと連携したファンディング活動。

実証実験期間は4か月を検討

