

**「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言案概要**

～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

**1. 現状****(1) 人口減少・高齢化**

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

**(2) AI、IoT等新たな技術を活用したサービスの出現**

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

**(3) その他**

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

**2. 考え方**

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

**(1) 考え方**

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

**①モビリティの維持・確保**

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

**②新たな技術の社会実装**

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

### ③計画的なまちづくりとの連携

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

## (2) 見直しの視点

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

## **3. 制度見直しの方向（案）**

### (1) 地域公共交通に関する計画制度の実効性強化

#### ①法定計画の実効性確保の措置の制度化

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

#### ②広域の法定計画の必要性の明確化と制度化

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

#### ③法定計画の目標等のあり方見直し

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

#### ④再編実施計画の見直し

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

### ⑤法定計画を実現する補助制度への見直し

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

## (2) 交通事業者の連携・協働の取組みの柔軟化・円滑化のための環境整備

### ①競争施策の適用の見直し

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

### ②地域における連携・協働の場の一本化

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

## (3) 事業制度の柔軟化

### ①地域の利便性向上に資する運賃制度の導入

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

### ②地域の輸送サービス資源の最大限の活用のための見直し

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

託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合についての手続きを容易化する法制度の整備や自家用有償旅客運送の輸送対象について観光客等来訪者も対象となることの明確化などのほか、地域の商業施設・宿泊施設等の送迎輸送や福祉・介護輸送、スクールバス等の活用を図るべき。

- ・ タクシーの活用など、法定計画に位置づけた地域最適・効果的な交通ネットワークに対する支援制度に見直すことを検討すべき。

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

##### ①MaaS 等新たな技術・サービスの展開のための環境整備

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

##### ②観光二次交通の充実

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

## **4. おわりに**

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