

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ(素案)

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

1. 地域公共交通活性化再生法等の変遷

- 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。
- 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）

2. 現状認識と今後の方向性

(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