

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



軌道の強化（高速化）

駅舎の新改築・移設

バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



BRT・バス等への転換

3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法を活用した共同経営
- ・モードの垣根を越えたサービス 等

他分野を含めた共創

- ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携



住宅×交通

教育×交通

農業×交通

医療×交通

介護×交通

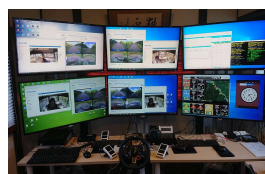
エネルギー×交通

交通DX

自動運転



自動運転バス



遠隔監視室

MaaS・AIオンデマンド交通



交通GX

GX対応車両への転換



交通のコスト削減・地域のCN化



蓄電池・充電施設

これまでの交通政策の変遷

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

2007年

【**地域交通法制定**】

市町村による**協議会・計画**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

【**地域交通法改正**】

都道府県による協議会・計画が可能に
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編に関する事業を創設

2020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）

地域公共交通の現状

人口減少

マイカー利用普及

長期的な需要（利用者）が減少

輸送需要減少の継続
交通事業者の赤字拡大等

少子化

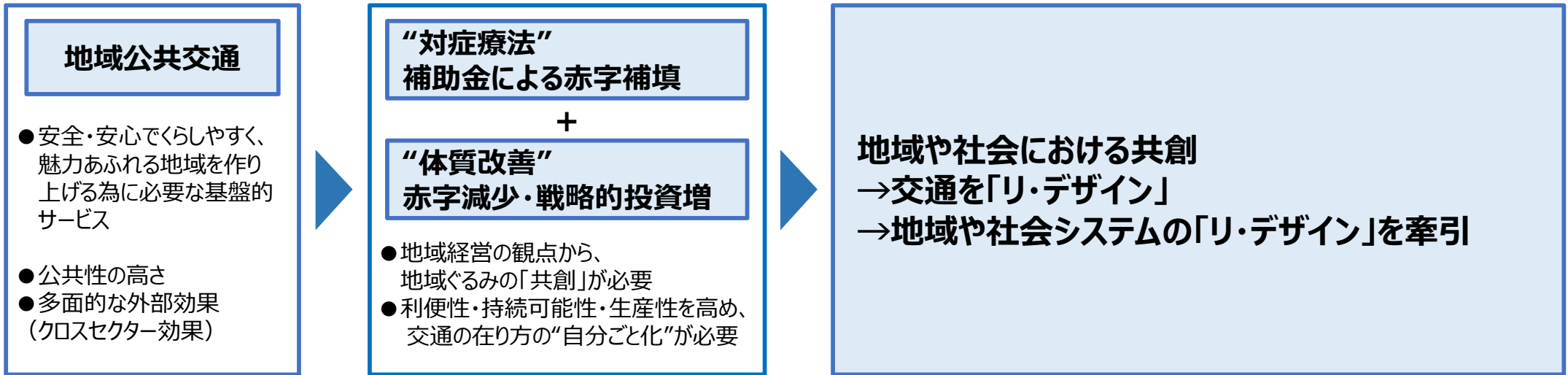
ライフスタイルの変化

新型コロナウイルスの感染症拡大

地域課題・社会課題を解決する一環として対策が急務

対応の方向性

<基本的考え方>



<各論>

① 交通政策のさらなる強化

- インフラ投資も含めた複数の支援制度の効果的運用
- 地域における合意形成のための国の関与の強化
- エリア一括協定運行の支援（鉄道・バス）

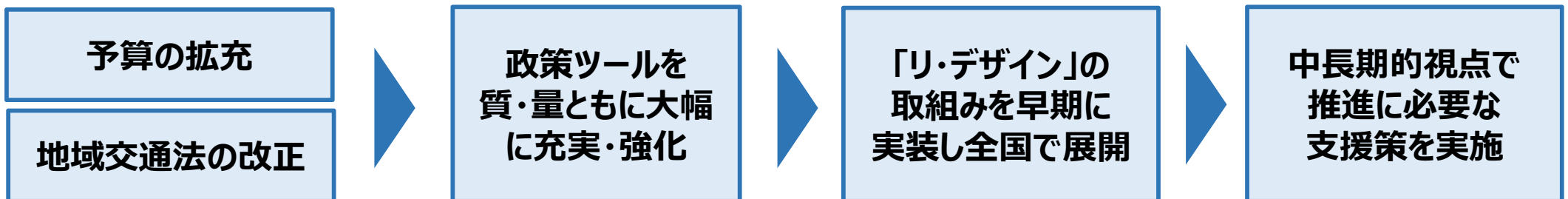
② 地域経営における連携強化

- 交通結節点周辺への生活関連施設の集積
- コーディネート人材やスタートアップ企業への支援
- 様々な関係者との共創による地域内経済循環

③ 新技術による高付加価値化

- DX・GXによる利便性向上・経営力強化
- 新技術と地域課題の適合による課題解決
- 新技術導入のための仕組みづくり

<政府の対応>



さらなる課題

<速やかに取り組むべき課題>

- 交通空白の解消に向けた改善策 → タクシーやデマンド交通等による移動手段の確保に向けた制度・運用改善の検討
- 交通データの収集と利活用 → 行政や地域の多様な関係者間でのデータ共有の推進等
- 地域活性化の様々な政策との連携 → まちづくり・地域づくり、地域生活圏（国土形成計画関係）、デジ田構想の視点
- 人材の育成と確保 → バス・タクシーのドライバー、行政職員、外部コーディネーター人材等の育成支援

<中長期的な視点で取り組むべき課題>

- 地域の公共サービスとの一体的運営 → エネルギーの地産地消の観点を含め、公共交通が地域内経済循環を生み出す方向を検討
- 公共交通の位置づけ → ナショナルミニマムの観点から、クロスセクター効果も踏まえ、日本全国で提供されるべきサービス水準等を検討
- 安定的財源の確保 → 中長期的に「リ・デザイン」を着実に実装するための安定的な財源について検討（公共交通全体の利用者、公共交通利用者以外の負担等の妥当性が検討課題）