

基本の方針Aについて

基本的方針Aの3つの分類

【基本的方針 A】 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現（素案）

世界に例のない未曾有の少子化・高齢化の進展、人口減少等に伴う担い手不足等の状況を踏まえ、交通の担い手を確保しつつ、地域の特徴を活かした『地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現』を、基本的方針として位置づけ

（24. 9. 25計画部会から委員意見踏まえ標題修正）

【基本的方針 A】 は以下の3つの目標に分類されるのではないか

目標1 「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進

- ・新政策1-① 各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保
- ・新政策1-② 官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用

目標2 地域交通の再構築（リ・デザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進

- ・新政策2-① 多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通実現の加速化
- ・新政策2-② 地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート

目標3 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

- ・新政策3-① 各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現
- ・新政策3-② 地域を支えるしなやかな交通産業・事業環境の形成
- ・新政策3-③ まちの活力や賑わいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現

基本的方針A：地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保
 - （進捗）全国の自治体及び主要な交通結節点での「交通空白」の解消に向けて、国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置。各自治体・交通結節点においてタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を利用できるよう伴走支援を推進するとともに、更なる支援や制度のバージョンアップに係る検討など実施中。
 - （進捗）関係府省庁とも連携しつつ、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するべく、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を設置し、2024年5月に連携・協働の推進に向けた環境整備等のとりまとめを実施。
- 地域公共交通計画の策定・実施
 - （進捗）地域公共交通計画について、計画の策定経費等に係る財政面の支援や、計画に係るノウハウ面の支援のほか、地域の関係者の連携と協働の促進を国の努力義務として位置付けた「地域交通法」を2023年10月に全面施行。地域公共交通計画の策定数は増加しており、2024年7月末時点で1,115件作成済み。
 - ⇒ 【論点】 人手不足が深刻化する中、「交通空白」解消には、これまでの枠組みのみでは持続困難との認識に正面から向き合った施策展開が必要ではないか。また、自治体や交通事業者だけでなく、様々な技術・サービスを持つ民間企業なども含め、分野や業種の垣根を超えた、一体となった取組としていくことが重要ではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス（減便・廃止、廃業）
- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

目標1：「交通空白」の解消に向けた取組の全国的な推進

新政策1－①：各地域の特性を踏まえた「地域の足」・「観光の足」の確保

【新たな政策・施策の方向性】

- 地域住民や来訪者がタクシー等を利用できない地域への公共/日本版ライドシェアの導入等、地域の足・観光の足が不足している「交通空白」の解消の取組を更に推進すべきではないか。その際、都道府県の広域行政機関としての支援や地方運輸局等による伴走支援など支援体制の強化等の推進を図るべきではないか。
- 人口減少が著しい中、地域交通の担い手が不足する状況に対し、地域における人の移動と物の輸送の資源のより積極的な連携を図る必要があるのではないかと。具体的には、貨客混載の更なる推進や、貨物運送及び旅客運送の両分野におけるドライバー不足の解消に向けて、「ドライバーシェア推進協議会」の議論を踏まえ、業種の垣根を超えたドライバーの兼業を検討するべきではないか。
- ＜関係する計画部会における意見＞
 - ・ 地域交通は、公共に求められる役割を整理し、公共が積極的に乗り出すことが必要。

新政策1－②：官民の連携・協働を推進する枠組み・プラットフォームの構築と活用

【新たな政策・施策の方向性】

- 官民の総力をあげて、交通空白解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組を推進していくため、自治体・交通事業者等と様々な技術・サービスを持つ企業群と幅広い連携を図る「交通空白解消・官民連携プラットフォーム（仮称）」の活用を推進すべきではないか。
- 交通空白解消の推進にあたっては、デジタル技術を活用した既存の仕組みの変革（DX）により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性の向上を図る必要があるのではないかと。
- ＜関係する計画部会における意見＞
 - ・ 民間と行政と国とが連携していくなかで知見を集約するためのデータ共有が不足している。オープンAPI活用など最先端の情報共有がなされる体制が必要。

目標2 地域交通の再構築（リ・デザイン）と地域の社会的課題解決の一体的な推進

新政策2－①：多様な分野との連携・協働の進化（深化）による地域に適した交通実現の加速化

【新たな政策・施策の方向性】

- 人口減少に伴い、公共交通事業者だけでは旅客運送サービスを維持することが困難となる地域では、教育、福祉、医療等の地域の生活に必要な不可欠なサービスにおける輸送資源を総動員する必要があるのではないかと。例えば、各地で先行的に行われている、運行ルートが重複する複数の移動手段を路線バス等へ集約する取組や、他のサービスにおける送迎への地域住民の混乗等の全国展開を進めてはどうか。
- 地域における多様な交通サービスの持続可能性が重要である中、例えばローカル鉄道における再構築に関する仕組みの活用を図りつつ、必要な制度面の改善点の洗い出しと必要な改善の推進など沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論するための環境形成が必要ではないかと。
- ＜関係する計画部会における意見＞
 - ・ 貨客混載、郵便や介護の活用等地域の需要をまとめるリーダーシップを国が発揮すべき／安定的な財源が大きな課題、将来に向けた議論を積み上げることが必要

新政策2－②：地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート

【新たな政策・施策の方向性】

- 地域交通が多く地域で深刻な状況にあるなか、地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が必要ではないかと。具体的には、シンプルな論理構成のもと、地域の交通モードを複合的にとらえ、デジタル技術やデータを活用した地域公共交通計画の作成・改訂が必要ではないかと。
- 地域公共交通計画のアップデートにあたり、都道府県における体制強化や、ガイダンスの提供・支援、専門人材の確保・要請等の国の支援等のほか、計画の検討・実施を行う法定協議会における多様な関係者の参画等が必要ではないかと。
- ＜関係する計画部会における意見＞
 - ・ 定量的な目標は地域ごとに異なるとしても、国として地域モビリティの定性的な目標を掲げることは重要。

基本的方針A：地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

【現行計画における政策・施策の進捗、評価】

- 地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施
→ （進捗）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形成するとともに、必要な機能が確保された地域生活拠点内の整備を図り、持続可能な都市圏を目指したまちづくりの取組を推進した。
 - 地域における交通のベストミックスの実現
→ （進捗）バス交通の利便性向上、LRTやBRTの導入等に対する支援、鉄道施設や交通結節点などのインフラ整備に対する支援等を通じ、地域における交通モードや関連施設の適切な組合せの実現を図った。
 - 多様なモビリティの活用とMaaSの全国実装
→ （進捗）MaaSを通じた交通と他分野との連携や、MaaSの広域化に取り組む事業者を支援し、全国への実装を更に推進した。また、AIオンデマンド交通、シェアサイクル等の新しいモビリティについて、システム等の導入支援を実施した。
- ⇒ 【論点】まちづくりや地域産業の活性化に向けては、個別最適にならず、都市圏を意識した取組が必要ではないか。また、公共交通のみならず、徒歩や自転車を含めた多様なモビリティの活用を更に推進すべきではないか。

【先鋭化する課題】

- ・ 人口減少による需要減のみならず、業種を問わず不足するドライバー、担い手不足による供給力の側面からの相次ぐ持続困難な交通サービス（減便・廃止、廃業）
- ・ 求められる労働環境変化への対応（労働時間規制・カスハラ対応、外国人材受け入れ拡大）
- ・ 厳しさを増す事業環境への対応（物価上昇を上回る賃上げの必要性、受益と負担の再構築）
- ・ 実感する少子化・高齢化
- ・ コロナ禍後の交通・運輸業等に求められる経営環境改善の取組 等

課題を踏まえた、
現行計画の政策・施策の次なる展開

課題を踏まえた、
新たな政策・施策の展開

目標3：持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

新政策3－①：各地域の特性に応じ、暮らしを支える機能を的確に発揮できる交通の実現

【新たな政策・施策の方向性】

- 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けては、都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成する取組を更に推進する必要があるのではないかと。その際、自治体内での個別最適の視点だけではなく、生活圈域を考慮し、必要に応じて複数自治体で連携し、まちづくりの観点を踏まえ、幹線軸の設定をした上でバス、鉄道、LRT、BRTなど「公共交通軸」の再生策の検討が必要ではないか。また、多様なモビリティの活用推進や利用環境の改善を図るための乗り換え拠点の整備等が必要ではないか。
 - 地域に適した交通の実現にあたっては、ビッグデータ等を活用した効率的・効果的なハード対策や、モードの特徴を踏まえた交通手段の変更や経路の変更、利用する時間の平準化といった、需要をマネジメントするソフト対策を総合的に推進すべきではないか。
- ＜関係する計画部会における意見＞
- ・市町村単位で拠点を検討していると、都市圏単位では分散化計画になる恐れがある。市町村単位よりも広い都市圏での意思決定の仕組みも考えるべき。

新政策3－②：地域を支えるしなやかな交通産業・事業環境の形成

【新たな政策・施策の方向性】

- 人口減少による長期的な需要減が今後も続くことが想定されることや担い手不足の顕在化等により、路線の維持が困難になっている公共交通事業者について、地域の移動の担い手としての役割を果たすため、他事業者との連携・協働を促進する取組を強化する等により、適正な供給体制を構築していくことが必要ではないか。
 - 厳しい事業環境であっても、持続的・安定的に公共交通サービスを提供するため、キャッシュレス等省力化・省人化や自動化といった事業環境の変化に的確に対応する取組の推進に加え、DX等の前提となる業務運営の最適化が重要ではないか。
 - 地域を支える交通産業の持続可能性を高めるため、業務効率化、生産性向上、データ活用の活性化を図る必要があるのではないかと。その際、個別に構築され、更新や新たな開発にコストがかかっているほか、地域交通におけるデータ活用の支障となっているバス等の交通事業者の業務システム等について、新たな地域交通DX(MaaS2.0)の取組として、業務単位やシステム配置、データインターフェースなどの標準化を進める必要があるのではないかと。
- ＜関係する計画部会における意見＞
- ・狭くなっていく市場の中、競争のあり方を見直し、安定的な供給を課していくことへ舵を切っていくことも必要。
 - ・デジタル技術については個々ではなく、共同開発する部分も必要。

新政策3－③：まちの活力や賑わいに資する安全・安心で多様なモビリティの実現

【新たな政策・施策の方向性】

- まちや地域における特徴を活かした活力や賑わいの確保にあたり、多様な世代・目的の移動に柔軟に対応できる徒歩や自転車を含めたモビリティの多様性確保が必要ではないかと。その際、歩行者や自転車等の安全な通行空間や、賑わいの創出に必要なエリア等、多様な空間の確保、移動手段自体の安全性の確保や、利用ルールやマナーをはじめとする利用環境の改善が必要ではないかと。また、上記を踏まえつつ、利便性の向上の視点からシェアサイクル、レンタカー等の更なる展開が重要ではないかと。
 - MaaS等の交通サービスの高度化やサービス間連携の深化を推進するベスト・プラクティス創出や標準化を新たな地域交通DX(MaaS2.0)の取組として進めることにより、モビリティの選択肢を幅広く提供し、サービス性・アクセシビリティを向上させることが必要ではないかと。
- ＜関係する計画部会における意見＞
- ・多様な要因により活用できていないモビリティ資源の活用等、DXに積極的に果敢に挑戦すべき。