

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会

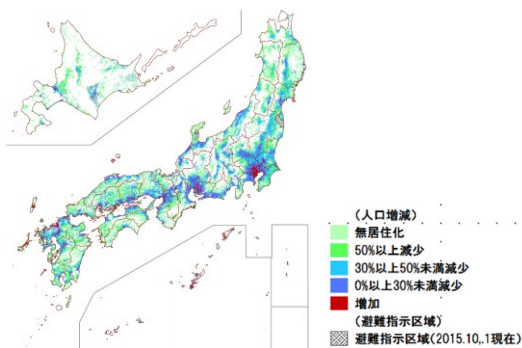
「地域公共交通計画」の現状等

1. <u>地域公共交通の現状と最近の政策動向</u>	3
2. 地域交通法等の概要	29
3. 地域公共交通計画の現状	40
(1) 地域公共交通計画について	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
(3) データの利活用、PDCAについて	
(4) 都道府県の役割について	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

- 我が国の人口は、2050年には全国の居住地域の約半数で50%以上減少との予測。
- 近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- パート勤務なども含め共働き世帯比率が高まったこともあり、高齢者の通院や児童の通学・習い事などに関して、家族による送迎の負担も増大。
- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展する一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。
- 都市圏内や地域間の交通については、インバウンドの急速な回復やライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応の必要性。

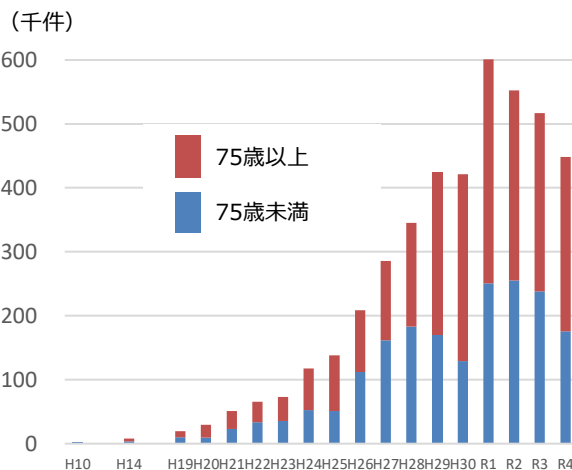
将来の人口増減状況

2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



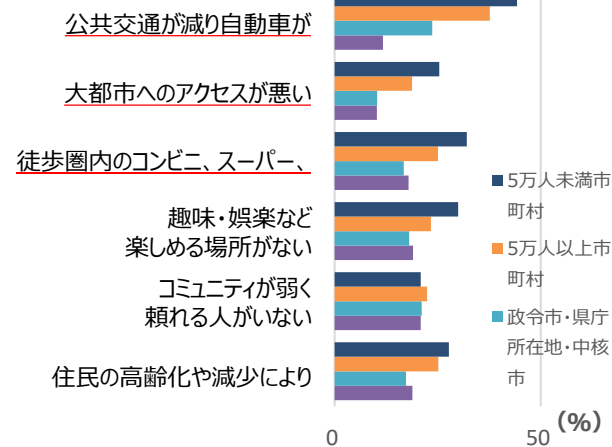
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

免許返納数の推移



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地に対する不安（地域別）



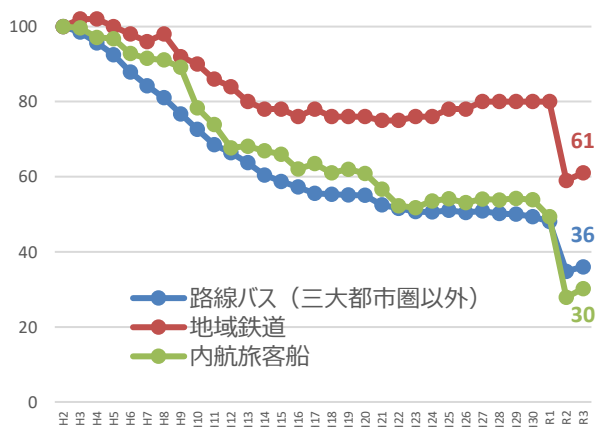
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

公共交通事業者の現状

- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 路線バスや地域鉄道について、多くの事業者が赤字となっており、回復の見通しが厳しいことから、今後の安定的な公共交通サービスの提供に課題。
- 自動車（バス・タクシー）の運転業務の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍程度の水準で推移）。人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大していくおそれ。
- 交通分野において、多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れ。

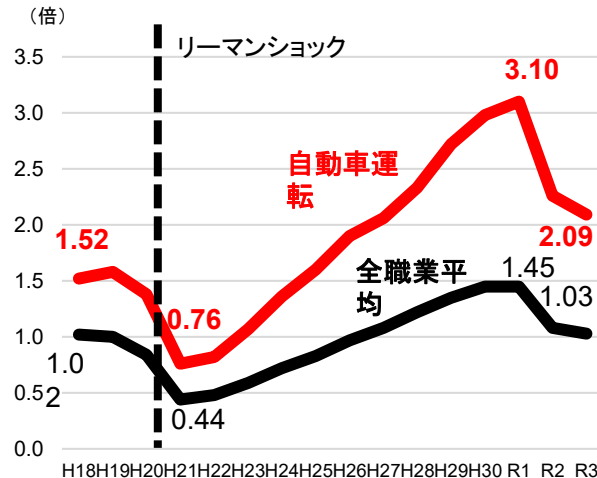
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



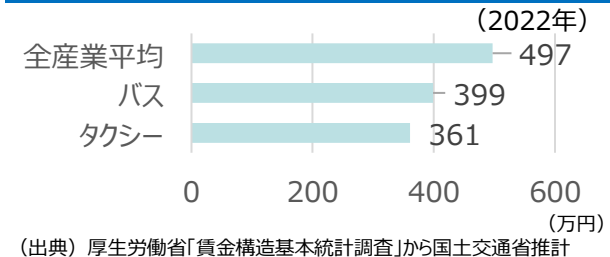
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



産業別のDX取組状況

「DXの取組を実施している」と回答した企業の割合



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

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



3つの「共創」

官民の共創

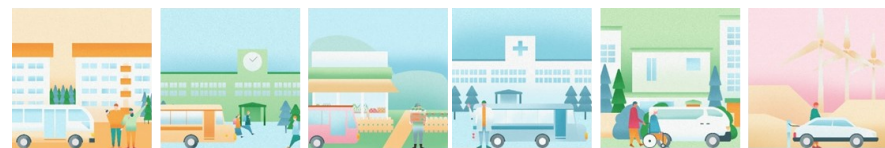
- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離 等

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

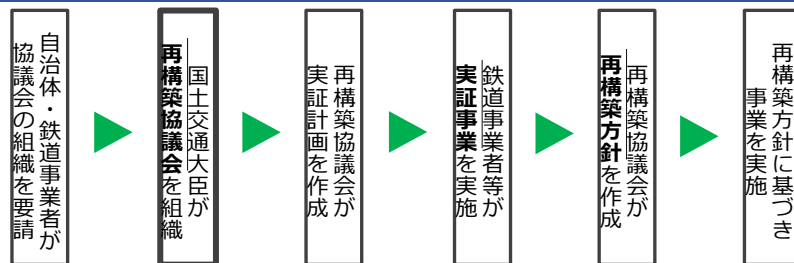
地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※ J R各社は、引き続き J R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等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
- ・国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。 <予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。
 （※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築
 （KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

地域公共交通リ・デザイン関係予算(令和4年度補正・令和5年度予算)

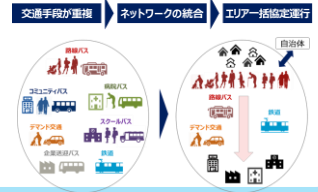
地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)

●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

●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



●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



●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



●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

●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、調査・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: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

交通・観光連携型事業 (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 (交通) (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:約5492億円の内数等)

●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: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

(参考)ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設【地域交通法】

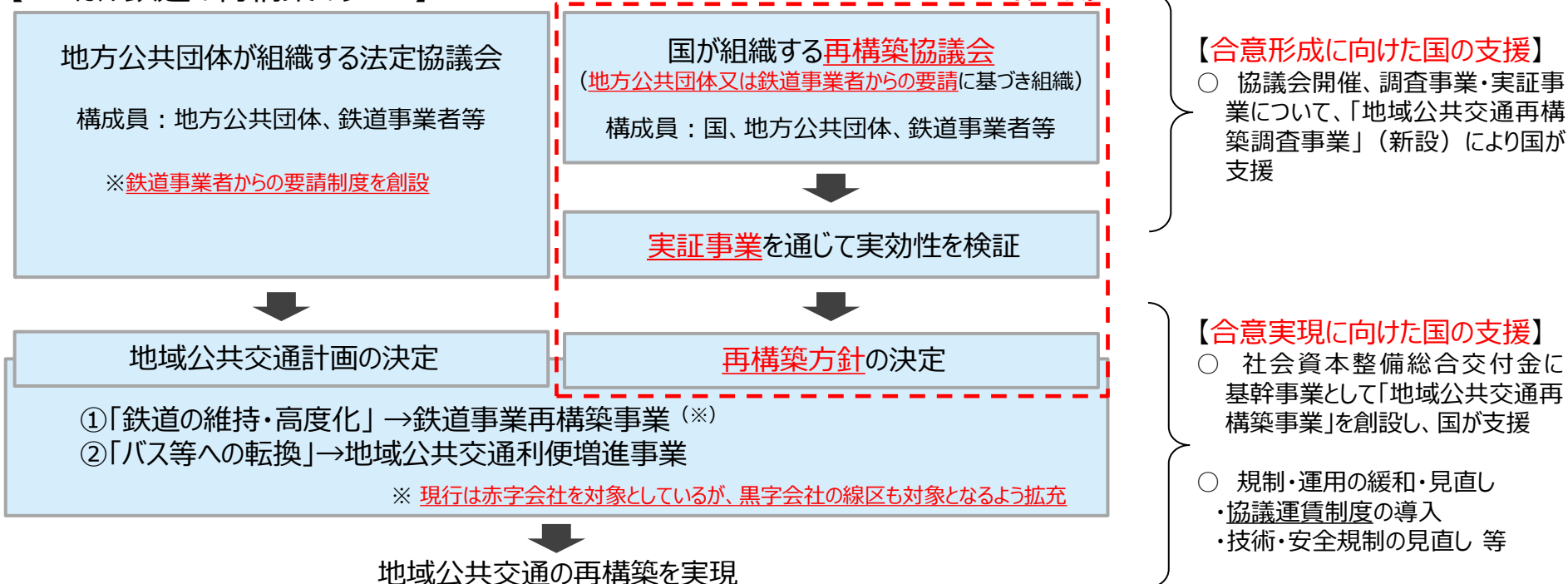
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「**再構築協議会**」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



(参考)ローカル鉄道の再構築のイメージ【地域交通法】

鉄道の維持・高度化

■ 設備整備



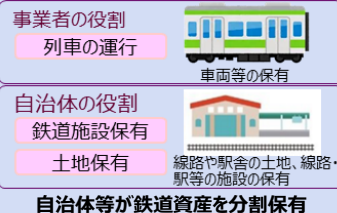
■ 外部資源を活用した駅の活性化



■ GX・DX対応車両等への転換

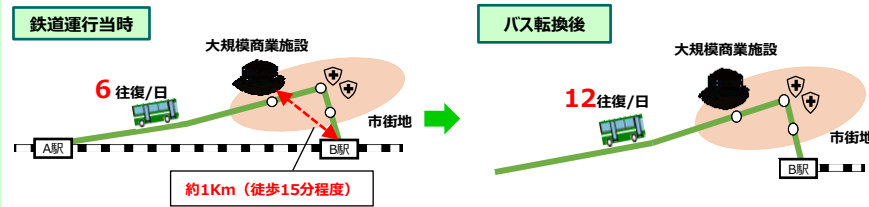


■ 事業構造の見直し



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



■ 設備整備



■ 利便性向上



MaaS (Mobility as a Service)



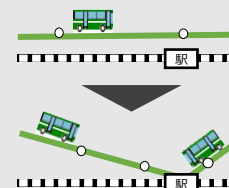
チケットのQRコード化



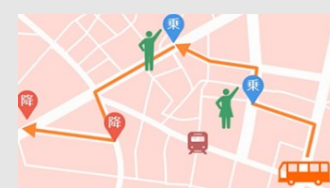
クレジットカードのタッチ決済

●●駅発車時刻表		●●駅発車時刻表	
××方面		××方面	
6		6	
7	30	7	30
8	0	8	0 30
9		9	
10		10	
11		11	
12		12	0
13		13	
14		14	
15	30	15	30
16		16	
17	30	17	30
18		18	0
19		19	

便数増加



並行バスのフィーダー化



AIオンデマンドの活用

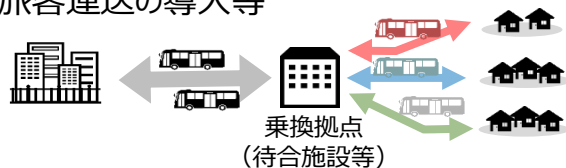
(参考)エリア一括協定運行事業(地域交通法)

利便増進実施事業

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業

(1) 地域における路線ネットワークの構築
地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

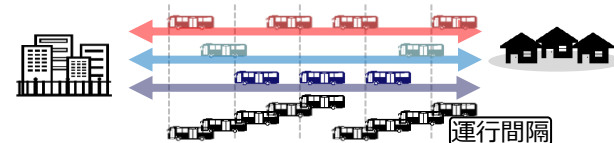
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行



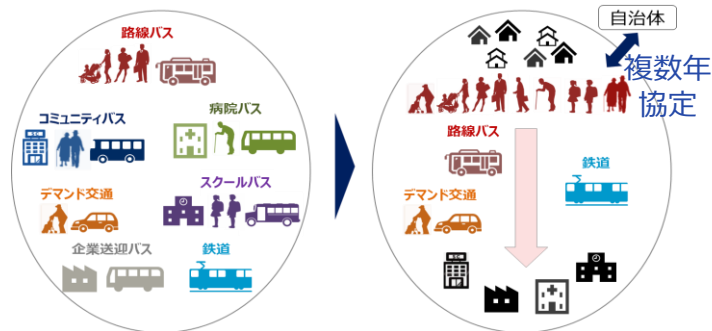
※ これらと併せて行う利便を増進するための措置 (交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等) も対象

エリア一括協定運行事業 (令和5年新設)

○利便増進実施計画に、「**エリア一括協定運行事業に関する事項**」を記載し、その計画が認定された際に、国が当該運行について**複数年 (最長5年) 定額を支援**し、当該支援額を初年度に明示する制度を創設。

※「**エリア一括協定運行事業**」とは自治体と交通事業者が、一定のエリア・期間について、**必要な交通サービス水準(運行系統、運行回数等)、費用負担に関する協定を締結した上で実施する運行事業**

○期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属し、**赤字削減のインセンティブ**。次の協定期間には**要補助額が減少**。



利便増進実施計画に記載できる事項に、「エリア一括協定運行事業に関する事項」を新たに追加

- 重複路線の統合等により、運行の効率化、アクセス時間の短縮、交通空白地の解消を図る、利便増進実施計画を策定。
- 利便増進事業と併せて、自治体・交通事業者間で安定的な運行を確保していくことに合意した路線について、収支状況（黒字・赤字）や補助（国・自治体）の有無にかかわらず、一括して運行委託契約【**エリア一括協定**】を締結。

利便増進実施計画

計画主体

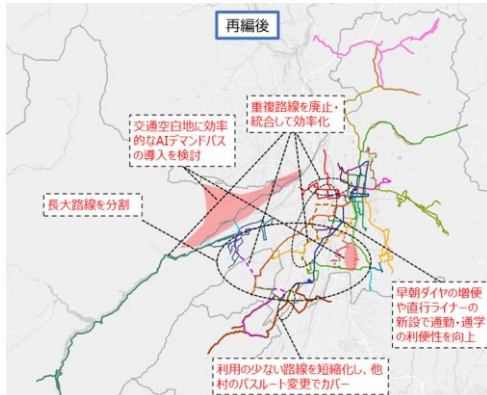
松本市・山形村・朝日村

計画期間

5年間
(令和5年10月～令和10年9月)

<<路線バス等の再編>>

- **目的地まで長大な路線**
 > 利用の少ない区間の廃止、路線分割・統合等により、駅等へのアクセス時間を短縮化
- **重複する路線**
 > 廃止・統合により効率的に運行
- **利用者ニーズへの対応①（路線新設）**
 > 通勤時間帯の直通路線や、通学に配慮した路線、交通空白地帯に対応した路線を新設
- **利用者ニーズへの対応②（ダイヤ見直し）**
 > 利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便し、利用者が多い朝夕の通勤・通学時間帯を増便



自治体・交通事業者間で
対象路線について協議・合意

路線名	再編レベル			
	路線新設	路線変更	運行内容	その他
1 公設民営(エリア一括協定)により運行する路線				
1 信大橋田循環線			●	●
2 横中信大循環線			●	●
3 浅間線			●	●
4 新浅間線			●	●
5 北市内線			●	●
6 美ヶ原温泉線			●	●
7 並根田線		●	●	●
8 寿台線			●	●
9 松原線			●	●
10 内田線			●	●
11 山形線			●	●
山形線(登部団地止)			●	●
12 四賀線			●	●
四賀線(保福寺下町～化石館)			●	●
13 空港今井線(旧空港・朝日線)		●	●	●
14 大久保工業団地線			●	●
15 岡田線			●	●
16 農教湯温泉線			●	●
17 松本・山形線(旧山形線)コミュニティバスA線/タワニニューカー北コース			●	●
18 南松本・山形線(旧山形線)コミュニティバスB線/E線			●	●
19 梓川・波田線(旧山形線)コミュニティバスC線			●	●
20 村井・山形線(旧山形線)コミュニティバスD線			●	●
21 朝日・波田線(一部区間は旧山形線)コミュニティバスE線	●		●	●
22 南松本・平田線(一部区間は旧山形線)コミュニティバスF線	●		●	●
23 平田・村井線	●		●	●
24 アルプス公園線			●	●
25 タワニニューカー北コース			●	●
26 タワニニューカー東コース			●	●
27 タワニニューカー南コース			●	●
28 南部循環線			●	●
29 合庁ライナー			●	●
30 神林ライナー			●	●
2 自治体が運行する				
31 四賀循環線(旧市営バス四賀線)			●	●
32 西貢循環線(旧市営バス西貢線) デマンドバス			●	●
33 朝日・安曇線(旧市営バス朝日線、一部区間は縮減線)			●	●
買い物バス			●	●
山形村福祉バス			●	●
3 行政・地域の要望を踏まえて民間が運行する官民連携路線				
33 朝日広丘線(旧朝日村営バス広丘線)			●	●
34 朝日村デマンドタクシー～くりん号			●	●
4 地域が運行し、自治体が補助を行う地域バス路線				
ほしみ線			●	●
入山線			●	●
中山線			●	●
浅間循環バス			●	●
浅間・大村線			●	●
島田山車乗合タクシー			●	●

エリア一括対象路線

エリア一括協定

締結主体

松本市・アルピコ交通(株)

協定期間

5年間
(令和5年10月～令和10年9月)

協定の概要

- 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定
- 運行業務を委託することとして、委託内容・運行内容を規定
- 事業改善に伴うインセンティブは、一定額まで事業者へ帰属。一定額以上は応分に帰属（リスクも同様）

交通サービス購入費

1,574.5百万円 / 5年間

R5	R6	R7	R8	R9	R10
150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円

国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置

等

(参考)バス・タクシー等の「交通DX・GX」を推進する事業 【地域交通法】

- **AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済**等の技術や、**EVバス・EVタクシー**等の導入を通じて、**交通DX・GX**を推進する事業を創設。(道路運送高度化事業の拡充)
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め**予算面**で支援するとともに、**財政投融资**を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、**固定資産税の特例措置**により支援できるよう措置。

交通DX

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード
(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



交通GX

EV車両による再エネ地産地消



EV車両のエネルギー管理システム
(運行管理と充電管理を一体的に実施)



■伊予鉄バス・伊予鉄タクシー等が、下記サービスを導入するにあたり、道路運送高度化実施計画を策定（全国初）。

(1) EVバスの導入 (2) キャッシュレス決済アプリ (みきゃんアプリ) の導入

事業主体 (計画主体) 伊予鉄バス、伊予鉄タクシー、デジタルテクノロジー四国

取組の内容

(1) EVバスの導入

- ① 導入規模
 - EVバス 10両／年 (今後5年間で計50両導入予定)
 - EVモーターズ・ジャパン製
- ② 導入箇所
 - 6路線 (川内線、空港リムジンバス等)
 - 3営業所 (松山室町営業所等)
 - ※充電施設はバスターミナルにも設置の予定
- ③ 税制特例減税見込額 (R5年度)
 - 償却資産：261千円 ■土地：73千円 (計334千円)



(2) みきゃんアプリの導入

- ① キャッシュレス決済の導入
 - デジタルチケット、MPM方式 (QRコード決済) 等の導入
- ② マイナンバーカードと連携した運賃割引
 - 居住地や年齢に応じた運賃割引の実施
- ③ デジタルクーポンを利用した運賃割引
 - 観光施設等と連携したデジタルクーポンによる運賃割引の実施



事業の効果

【EVバス】車内における静穏の確保による利用者利便の向上、省エネ性能の向上による運行経費削減
 【みきゃんアプリ】運賃支払時間の短縮

計画実施時期 (予定)

2023年11月-2024年9月 (2023年度末までに見直し予定)

対象区域

【EVバス】愛媛県松山市、東温市 【みきゃんアプリ】愛媛県松山市、東温市、伊予市、松前町、砥部町

事業費見込額 (R5年度)

【EVバス】574百万円 【みきゃんアプリ】230百万円

■ 茨城交通(株)が路線バス事業に下記サービスを導入するにあたり、道路運送高度化実施計画を策定 (全国初)。

(1) キャッシュレス決済の導入・拡充 (2) 定期券等のWeb決済サービスの導入・拡充

事業主体 (計画主体) 茨城交通株式会社

取組の内容

(1) キャッシュレス決済の導入・拡充

- 現行 I Cカードシステムにキャッシュレス決済システム (クレジットカードタッチ決済、QRコード決済) を導入
- 水戸・日立エリアのシステムを統合し、ICカードを「いばっピ」に統一

多様な決済手段に対応する決済システム



クレカタッチ決済



QRコード決済



いばっピのサービスを拡充
日立エリアへのサービス拡大

(2) 定期券等の利用者Web決済サービスの導入・拡充

- 定期券の新規申込・継続購入、I Cカードのオートチャージ登録等について、利用者Web決済サービスを導入

利用者Web決済内容
新規定期券の申込
継続定期券の更新・決済
オートチャージ登録・変更・解約

事業の効果

運賃支払時間の短縮、窓口の混雑緩和による運送申込時間の短縮

計画実施時期

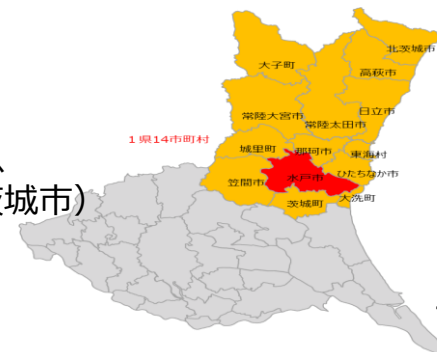
令和5年12月 (予定)

対象区域

茨城県 (水戸市、日立市、常陸太田市、高萩市、笠間市、ひたちなか市、常陸大宮市、那珂市、茨城町、大洗町、城里町、東海村、大子町、北茨城市)

総事業費

760百万円

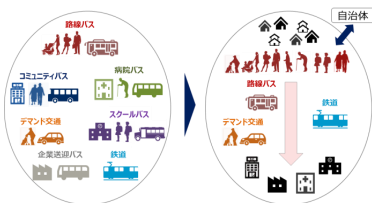


3つの共創

官民の共創

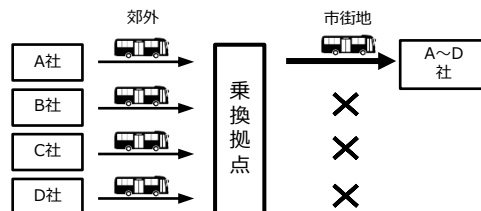
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援

1. 共創モデル実証運行事業

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

- 【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等 (「共創プラットフォーム」)
- 【補助対象経費】
 - ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
 - ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
 - ・実証運行に要する経費
- 【補助率・上限額】 補助対象経費の2/3 (上限1億円)
※実証運行など、交通サービスの運行を伴う事業であることが必要

令和5年度採択数：65件 (11月末時点)

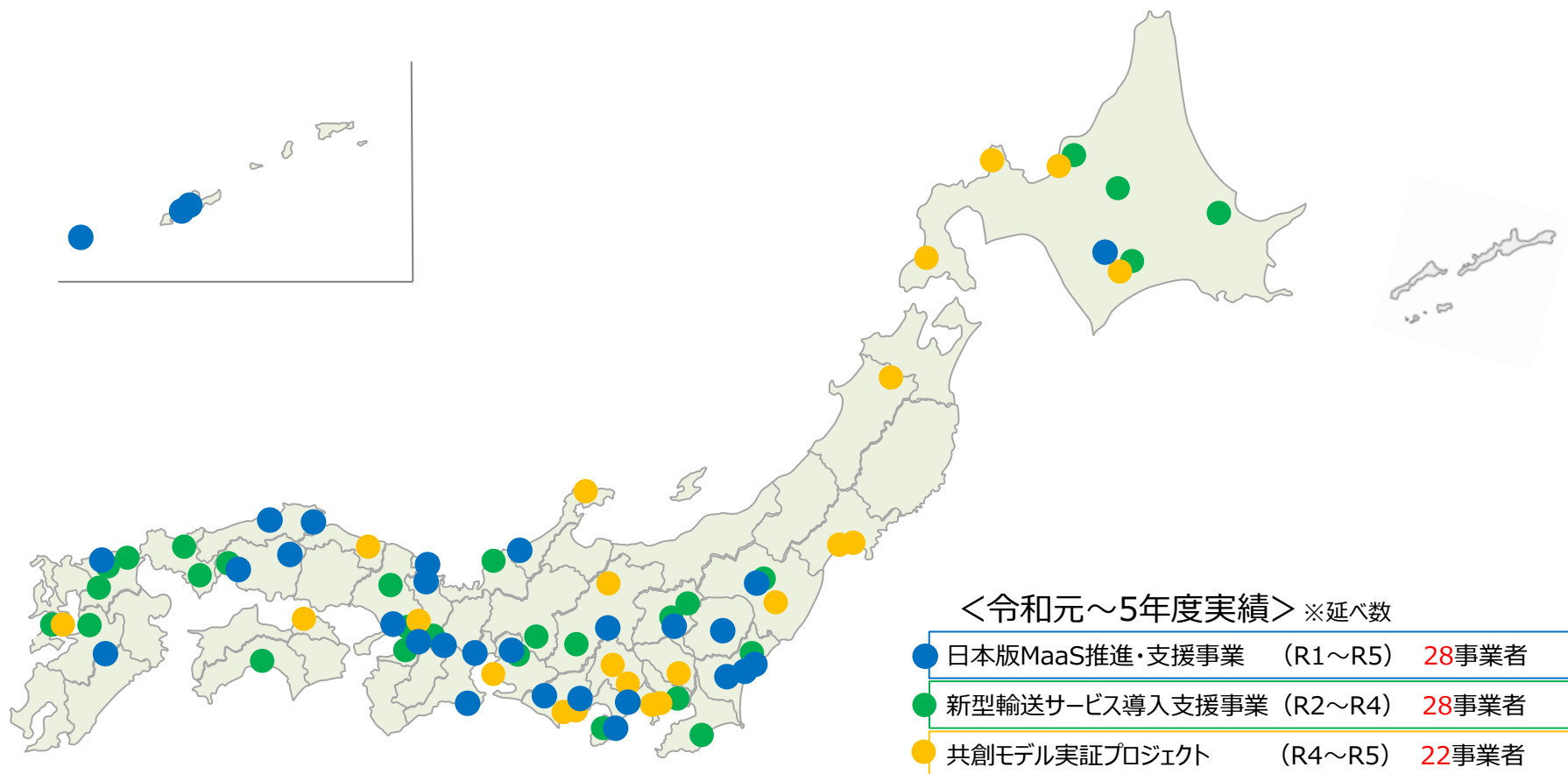
2. 人材育成事業

共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

- 【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、交通関係団体、まちづくり団体等の民間事業者、NPO法人等
- 【補助対象経費】 地域交通分野におけるプロデュース・コーディネート人材育成に関する取組実施経費
- 【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

令和5年度採択数：33件 (11月末時点)

■ 国土交通省では、これまで延べ**78事業者**のAIオンデマンド交通の導入に対して、支援を実施。



(参考)自動運転支援事業

自動運転について、2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を実現※ するため、地方公共団体が行う自動運転実証調査事業を支援。

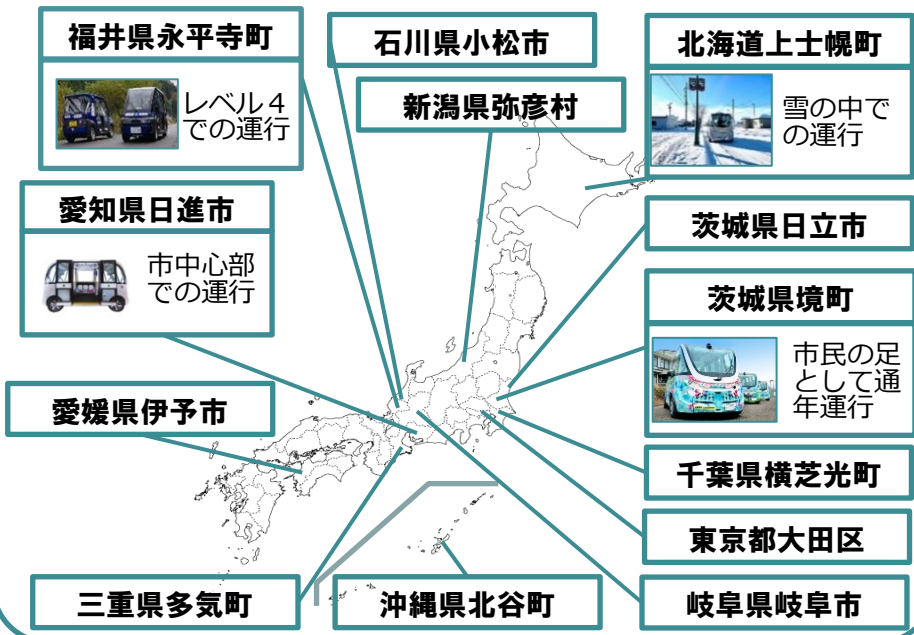
※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

交差点等での円滑な走行を支援する路車協調システムの整備など、道路インフラからの支援も推進

2023年度

- 62件の事業を採択。全国各地で実証事業が展開。
- うち、10カ所以上で一般道での通年運行を実施予定。

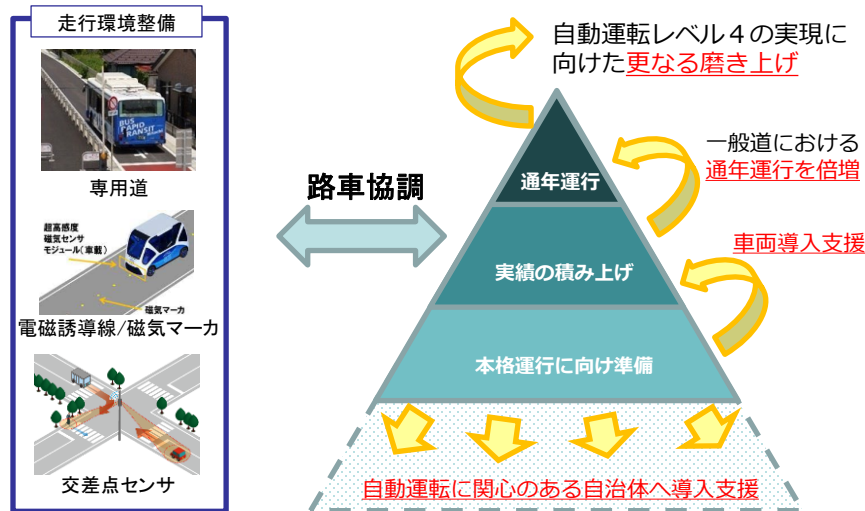
自動運転バスに触れ、便利さを実感し、
自動運転への理解と期待を高める。



2024年度

- 道路インフラからの支援も活用しつつ、実施箇所数の拡大や面的広がりを図る。
- 特に、過疎地域の足の確保や、通勤・通学需要対応などの、地域が抱える交通課題に応じた事業を積極的に支援。
- また、通年運行を行う中で、社会実装に向けた事業採算性の確保方策についても検証。

全国各地で「いつでも・気軽に自動運転バス」に触れ、
地域の住民から「見える」自動運転の導入を促進



(参考)主な自動運転の事例

国土交通省実証事業

小型バスを用いた自動運転

小型EVバスを使用した自動運転システムの公道実証

- 主体: ティアフォー 等
- 場所: 長野県塩尻市等
- 位置情報:
GPS、三次元地図から取得



※塩尻市 HPより

国土交通省実証事業

ハンドルがない車両を用いた自動運転

自動運転を前提に設計されたハンドルなどが無いバスの公道実証

- 主体: BOLDLY 等
- 場所: 茨城県境町
北海道上士幌町 等
- 位置情報:
GPS、三次元地図から取得



小型カートを用いた自動運転

小型カートを使用した遠隔型自動運転システムの公道実証

- 主体: 産総研 等
- 場所: 福井県永平寺町 等
- 位置情報:
電磁誘導線から取得



※2023年5月より福井県永平寺町において、全国初のレベル4自動運転移動サービスを開始

BRT専用道を利用した自動運転

JR気仙沼線(廃線跡のBRT専用道)での、大型バスの自動運転

- 主体: JR東日本、
先進モビリティ 等
- 場所: JR気仙沼線
- 位置情報:
磁気マーカーから取得



※JR東日本HPより

(参考)社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)

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

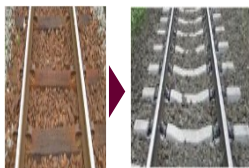
- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途**

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



軌道強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設
の撤去



GX/DX
鉄道車両



停留所
乗換所



営業所
車庫



EVバスの
充電施設



GX/DX
バス車両

地域の公共交通リ・デザイン実現会議(令和5年9月～)

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

構成員

議長 国土交通大臣

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

製造産業局長

国土交通省 公共交通政策審議官

都市局長

道路局長

鉄道局長

物流・自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士）

富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役

グループCEO）

棕田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

スケジュール

令和5年9月6日（水）

第1回 課題整理（国土交通省）

令和6年1月頃

第4回（予定）

10月25日（水）

第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係庁）

4月頃

とりまとめ（予定）

11月16日（木）

第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 ～検討状況～

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、**地域の公共交通のリ・デザイン（再構築）を促進する。**

開催状況

令和5年 9月6日（水）	第1回	現状及び検討の視点・課題の整理
10月25日（水）	第2回	地域の足の問題に関わる施策等（関係省庁よりプレゼン）
11月16日（木）	第3回	連携・協働に関する具体的取組み（前橋市、常陸太田市、山形県、JR西日本よりプレゼン）

交通事業者の現状

- ・ コロナ禍による利用者の大幅減
- ・ ドライバー等人手不足の深刻化
- ・ 2024年問題への対応

地域公共交通のリ・デザイン

- ・ 様々な分野との連携・協働
 - ・ デジタル・GXの活用
- による
地域公共交通の利便性・生産性・
持続可能性の向上

目指すべき社会

交通分野において、**誰一人取り残されず、行きたいときに、行きたいところへ行くことができる社会**

会議における主な御意見

1. 地域毎に課題は異なり、処方箋も様々。地域における**人の移動実態に係るデータを取得・共有・利活用する仕組み**が必要
2. **地域交通のリ・デザインを主導する司令塔や仕組み**が必要
3. 交通事業者の**人手不足問題**に対し、**スピード感を持って対応**する必要
4. 地域の課題解決の切り口として**幹線鉄道ネットワークの利便性・安定性・速達性向上**も重要
5. 地方自治体が地域交通のリ・デザインを推進するにあたり、**関係省庁において具体的な方向性や指針を示す**ことが重要

今後の予定

連携・協働の取組みの方向性を具体化し、令和6年4月頃を目途にとりまとめ予定

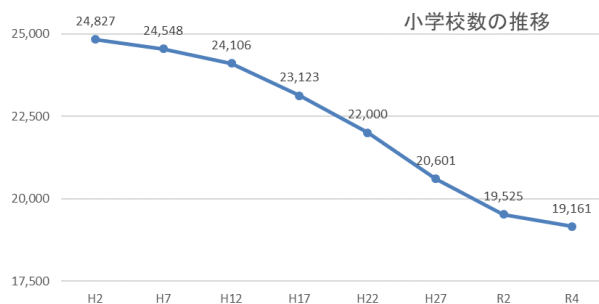
現況

- 人口減少による過疎化・高齢化が著しく、学校や病院の統廃合、商店の廃業等により日常生活における「足」の問題が深刻化。
- 交通事業者によるサービス提供が著しく不足・困難な地域においては、行政・NPO法人等が移動サービスを補完・主導。

取組の方向性（案）

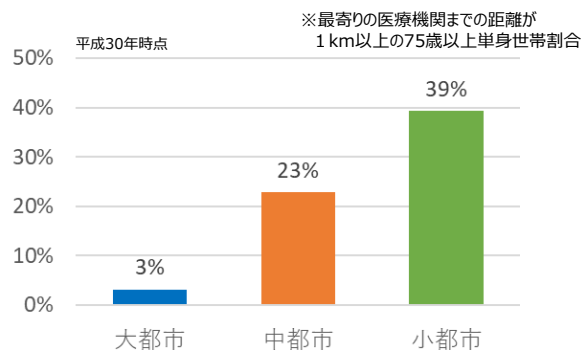
- 地域にある資源（人材、車両、施設）を最大限に活用し、当該資源のマルチタスク化を図る。
- 自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）の更なる活用を図る。
- デジタルを活用したコンパクトな移動サービス（AIオンデマンド交通、自動運転等）の提供を推進する。
- エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。
- 免許を返納した高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進する。

学校の統廃合による学校数の減少



出典：文部科学省「学校基本調査」

高齢者の医療機関アクセスの長距離化



大都市：東京都特別区部及び政令指定都市
 中都市：政令指定都市以外の市 小都市：町村
 (出典)総務省「平成30年住宅・土地統計調査」をもとに国土交通省作成

地域の交通の厳しい現状



(参考)「連携・協働」の方向性: B 地方中心都市など

R5.9.6第1回実現会議資料より

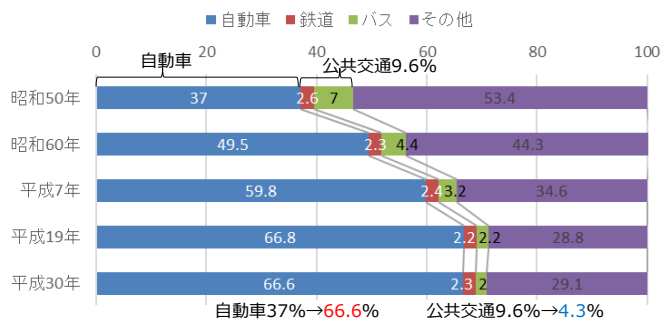
現況

- 各地域の中心都市であり、交通事業者によるサービス提供は行われているが、**住民の移動手段は自家用車**が中心。
- 地域によっては複数のバス事業者が存在するものの、**中心部は過当競争**を強いられ、**郊外では赤字路線を抱え、どの事業者も厳しい経営環境**にある状況。
- 交通事業者による移動サービスが長年提供され、**地域の足の問題への関心が低い自治体も存在**。
- 一部の地域では**多くの観光客が集中**し、地域住民等の生活に影響。

取組の方向性 (案)

- **交通事業者の連携・協働**を図る。
- **自家用車を使用した輸送 (病院、学校、福祉施設等)**における**交通事業者**の活用等、当該輸送サービス提供者と交通事業者の**連携・協働**を図る。
- 交通結節点の機能強化を含め、「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」の考え方に沿ったまちづくりを推進する。
- **デジタルの活用**による輸送サービスの効率化と高質化の両立を図る。

自動車依存度の拡大 (浜松市)



(出典)浜松市資料をもとに国土交通省作成

路線バス利用者数の減少と厳しい収支状況 (熊本市)



備考: 要素別原価報告書を基に共同経営準備室作成。高速バス・空港リムジンバスは除く数値。収入は経常収入、費用は経常費用を指す。
(出典) 熊本市 共同経営準備室 (2019年度)「路線バス事業データ」

国土交通省所管

 令和5年度補正予算額：558.5億円
 （令和5年度当初予算額：251.1億円）

1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

● 共創・MaaSプロジェクト

A 中小都市、交通空白地など

B 地方中心都市など

C 大都市など

・AIオンデマンド・MaaS等「デジタル」や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業、環境等）の「共創」による交通プロジェクトを各地の足の現状3類型（A・B・C）に応じて支援
 ・モビリティ「人材」（プロデューサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援



自動運転バスの運行

● 自動運転実証調査事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組の支援

● ローカル鉄道の再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

4. 地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

5. 訪日外国人旅行者受入環境の整備

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、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に対して支援

- ・車両等の大型化や観光車両等の購入・改良
- ・多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化 等



連節バス



観光列車

2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

● 旅客運送事業者の人材確保

- ・2種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援
- ・女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援

- ・キャッシュレス・配車アプリ導入の推進
- ・運行管理システム導入の推進
- ・EVバス・タクシー導入 等



EVバス



デジタル決済

3. 既存の地域交通支援に対する追加的な支援等

- ・利便性・持続可能性向上に取り組む地域の交通事業者への運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備
- ・車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進 等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路事業：65億円の内数（デジタルライフライン構築等のための「道路システムのDX」の推進）、社会資本総合交付金：541.7億円の内数（都市・地域交通戦略推進事業による公共交通に係る支援等）がある。

(参考)地域公共交通の「リ・デザイン」の加速化

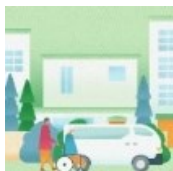
人口減少等の需要減、人手不足等の供給減により危機的な状況にある地域の「足」の問題について、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」(座長：国土交通大臣)における検討を踏まえ、多様な関係者による「共創」(連携・協働)に対し、地域の現状3類型に応じた「カタログ支援」を展開するとともに、これら取組の基盤となる自動運転、AIオンデマンド等の「デジタル」×バス・タクシー等の「人手」の育成・確保を行い、地域交通のリ・デザインを加速化する。

地域交通の「リ・デザイン」の加速化

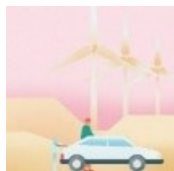
デジタルと人材を基盤とし、多様な分野との「共創」によって地域交通を支える取組(※地域公共交通計画との連動を想定)について、各地の「足」の現状3類型(A・B・C)に応じたモデル事例や支援策を盛り込んだ「カタログ支援」を行う。



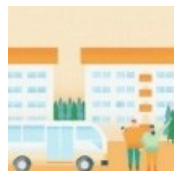
医療×交通



介護×交通



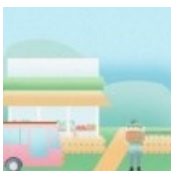
エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

A 中小都市など

- 過疎化・高齢化が著しく、学校や病院の統廃合、商店の廃業等により日常の「足」の問題が深刻化。
- 行政・NPO法人等が移動サービスを補完・主導。

B 地方中心都市など

- 住民の移動手段は自家用車が中心。
- 中心部は過当競争、郊外では赤字路線で経営難。
- 地域の足の問題への関心が低い自治体も存在。

C 大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問。
- 複数事業者により、一定水準の移動サービスが提供。
- 一方で、特に外部者には使いづらい面も。

デジタルの活用

自動運転

2027年度：100か所以上

(←2023年度：30~40地域)



AIオンデマンドなど新モビリティ※

2027年度：900(自治体数)

(←2022年度：328)



※AI オンデマンド交通、シェアリングサービスなど

モビリティ人材の育成・確保

(2027年度時点のバス・タクシー運転士の不足数：8.9万人)

1. 運転手の育成・確保

- ←二種免許取得の支援
- ←若者・女性の働きやすい職場の整備
- ←迅速な運賃改定等による賃上げ促進
- ←外国人ドライバーの活用 等

2. 生産性向上による省人化

- ←車両の長大化
- ←配車アプリ、キャッシュレス決済の導入
- ←バックヤードの効率化
- ←メンテナンス業務の軽減 等

3. モビリティ人材※の育成

- ※コーディネーター人材、DX人材、法務・財務等の専門人材、自治体職員等

4. 自家用有償の更なる活用

- ←地域にある資源(人材、車両、施設)のマルチタスク化

1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
<u>2. 地域交通法等の概要</u>	29
3. 地域公共交通計画の現状	40
(1) 地域公共交通計画について	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
(3) データの利活用、PDCAについて	
(4) 都道府県の役割について	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

地域交通法(地域公共交通活性化再生法)の概要

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：892件（2023年10月末時点）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- | | | |
|--|--|--|
| ◇ 軌道運送高度化事業
LRT (Light Rail Transit) の整備 | ◇ 道路運送高度化事業
BRT整備、AIオンデマンド、キャッシュレス決済
EVバスの導入等 | ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等 |
| ◇ 地域旅客運送サービス継続事業
公募を通じた廃止予定路線の交通の維持 | ◇ 貨客運送効率化事業
貨客混載の導入 | ◇ 地域公共交通利便増進事業
路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善 等 |



実施計画

- 個々の**特定事業**について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

(参考)地域交通法の制定・改正の変遷

制定・改正の変遷

- 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供給を確保。
- 1980年代から、国鉄などの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。
- 2000年代から、地域公共交通については地域交通法の制定・改正により、各自治体を中心に「望ましい交通ネットワーク」を追求。
- 2013年に交通政策基本法が制定され、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。

平成
19年
制定

- ✓ 市町村が主体となって幅広い関係者が参加する協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ 地域の交通圏の広がりにあわせて、市町村をまたぐ広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、計画作成主体に都道府県を追加。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。
- ✓ 併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

令和
5年
改正

- ✓ 目的規定に、地域の関係者の連携と促進を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ✓ ローカル鉄道・バス・タクシー等の地域交通の再構築に関する仕組みを創設・拡充し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への再構築（リ・デザイン）を推進。
- ✓ 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。

「地域公共交通計画」のポイント

- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**
 - ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：892件（2023年10月末時点）
 - ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

計画のポイント

- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・ 公共交通をネットワークとして捉え、**幹線・支線の役割分担の明確化**
 - ・ ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源**（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を**最大限活用**
 - ・ MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・ コンパクトシティ等の**まちづくり施策との一体的推進**
 - ・ 観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・ 法定協議会において、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議を行い作成
 - ⇒ **地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ**



- ◆ **利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化** ⇒ データに基づくPDCA

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況

- 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において、**地域公共交通計画の策定件数等について、政策目標を設定。**

政策目標（いずれもR6（2024）年度末時点）

地域公共交通計画の策定件数

1,200件

持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を促進

地域公共交通計画を立地適正化計画とあわせて策定した市町村数

400市町村

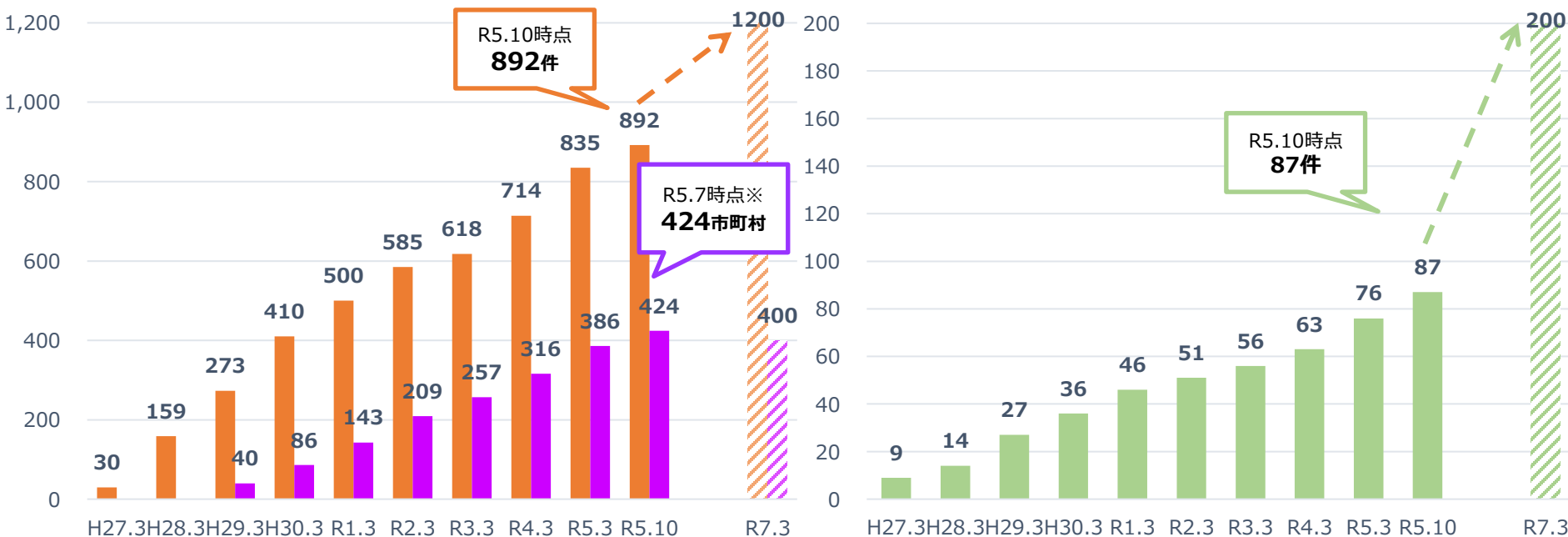
地域公共交通とまちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

200件※

地域の実情に応じた取組を促進

※ R5に政府方針等でR9（2027）年度までに300件とする目標を設定。



※立地適正化計画の作成状況の最新値がR5・7時点であるため、R5・7時点の数字を記載

地域公共交通計画の作成状況一覧(北海道・東北・関東・北陸信越)

- **令和5年10月末時点で、892件の地域公共交通計画が作成。**
(令和5年7月末時点で、424自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都市数：527))
- **令和5年10月末時点で、87件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。**

北海道(1) 北海道・旭川市・士別市・名寄市・富良野市・士別市・名寄市・富良野市・和寒町・鹿橋町・東神楽町・当麻町・比布町・愛別町・上川町・東川町・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村・剣淵町・下川町・美深町・音威子府村・中川町・幌加内町・長万部町 北海道・妹背牛町・秋父別町・北竜町・沼田町 中頓別町・浜頓別町 北海道・北見市・網走市・紋別市・美幌町・津別町・斜里町・清水町・小清水町・訓子府町・置戸町・佐呂間町・遠軽町・湧別町・滝上町・興部町・西興部村・雄武町・大空町・名寄市・下川町・陸別町・枝幸町 北海道・釧路市・根室市・釧路町・厚岸町・浜中町・標茶町・弟子屈町・鶴居村・白糠町・別当町・中標津町・標津町・羅臼町	北海道(2) 北海道・留萌市・増毛町・小平町・苫前町・羽幌町・初山別村・遠別町・天塩町 北海道・帯広市・喜更町・士幌町・上士幌町・鹿追町・新得町・清水町・芽室町・中札内村・更別村・大樹町・広尾町・嘉別町・池田町・豊頃町・本別町・足寄町・陸別町・浦幌町 北海道・芦別市・赤平市・滝川市・砂川市・歌志内市・奈井江町・上砂川町・浦臼町・南竜町 北海道・札幌市・小樽市・岩見沢市・江別市・千歳市・恵庭市・北広島市・石狩市・当別町・新篠津村・南幌町・長沼町 北海道・日高町・平取町・新冠町・新ひだか町・浦河町・様似町・えりも町 北海道・旭川市・士別市・名寄市・富良野市・和寒町・鹿橋町・東神楽町・当麻町・比布町・愛別町・上川町・東川町・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村・剣淵町・下川町・美深町・音威子府村・中川町・幌加内町	北海道(3) 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 北見市 網走市 北斗市 苫小牧市 伊達市 登別市 赤平市 余市町 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町	北海道(4) 枝幸町 鹿部町 八雲町 浜中町 新十津川町 北竜町 津別町 上士幌町 大樹町 美幌町 厚真町 森町 七飯町 福島町 雨竜町 更別村 鶴居村 赤井川村 島牧村 芦川町 洞爺湖町 厚沢部町 知内町 中泊町 江差町 三笠市 根室市 乙部町 今金町 古平町 天塩町 倶知安町 松前町	青森県 青森県(全域) むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 十和田市 黒石市 平川市 鰺ヶ沢町 七戸町 深淵町 平内町 中泊町 大野町 今別町	宮城県 阿武隈急行線地域(伊達市・角田市・福島市・丸森町・柴田町) 大崎市 栗原市 石巻市 白石市 気仙沼市 東松島市 仙台市 山元町 三沢市 利府町 南三陸町 女川町 蔵王町 名取市 秋田県 秋田県(全域) 五城目町・八郎潟町・大湯村 秋田市 湯沢市 鹿角市 由利本荘市 大田市 仙北市 にかほ市 北秋田市 潟上市 大館市 男鹿市 横手市 能代市 五城目町 藤里町 美郷町 三種町 小坂町	岩手県 岩手県(全域) 宮古市・久慈市・野田村・普代村・田野畑村・岩泉町・山田町・大槌町 金石市・大船渡市・洋野町・陸前高田市 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 陸前高田市 一関市 久慈市 盛岡市 二戸市 岩手町 大槌町 矢巾町 山田町 金ヶ崎町 紫波町 紫石町 西和賀町 田野畑村	福島県 福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楢葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・いわき市 福島県・会津若松市・喜多市・会津坂下町・湯川村・柳津町・会津美里町 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 田村市 富田町 棚倉町 石川町 楢葉町 塩町 会津美里町 南会津町 西郷村 北塩原村 大玉村 三春町 鮎川村 いわき市 矢吹町	山形県 山形県(全域) 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 山形市 酒田市 鶴岡市 米沢市 新庄市 小国町 西川町 埼玉県 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 入間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 上里町 朝霞市 八潮市 加須市 和光市 さいたま市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 長瀨町 大玉村 東秩父村 所沢市	栃木県 宇都宮市・芳賀町 那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町 真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 佐野市 那須塩原市 栃木市 矢板市 さくら市 下野市 那須烏山市 小山町 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町 壬生町 那珂川町 足利市	茨城県 水戸市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 潮来市 つくば市 鹿嶋市 桜川市 筑西市 高萩市 つくば市 常陸大宮町 つくばみらい市 守谷市 古河市 石岡市 坂東市 鉾田市 常総市 城里町 大子町 東海村 阿見町	千葉県 館山市・南房総市 東金市 鴨川市 妻津市 八街市 南房総市 大網白里市 白井市 旭市 木更津市 富津市 市原市 柏市 山武市 香取市 館山市 流山市 成田市 匝瑺市 千葉市 村上市 いすみ市 富里市 長南町 大多喜町 横芝光町 栄町 袖ヶ浦市 勝浦市 船橋市	東京都 東京都・中央区・港区・江東区 東京都・港区(東京メトロ南北線) 東京都・江東区(東京メトロ有楽町線) 江戸川区 多摩市 武蔵野市 青梅市 杉並区 府中市 港区 神奈川県 藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 川崎市 厚木市 相模原市 真鶴町 湯河原町 大井町 山梨県 甲州市 北杜市 上野原市 甲府市 山梨市 笛吹市	新潟県 新潟県・新潟市・燕市・三条市・長岡市・柏崎市・上越市・糸魚川市・小千谷市・魚沼市・南魚沼市・十日町市・阿賀野市・五泉市 柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 三条市 新潟市 燕市・弥彦村 胎内市 妙高市 五泉市 村上市 南魚沼市 阿賀町 津南町 湯沢町 刈羽村	石川県 石川県並行在来線地域(石川県・金沢市・小松市・加賀市・白山市・能美市・野々市市・津幡町・内灘町) 金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町 七尾市 白山市 小松市 羽咋市 加賀市 内灘町 津幡町 志賀町 中能登町 宝達志水町 金沢市 能美市 能都町 富山県 城端・水見線沿線地域(富岡市・水見市・砺波市・南砺市) 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢野市 滑川市 南砺市 射水市 砺波市 上市町 水見市	長野県 飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・秦阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村 松本市・山形村・朝日村 中野市・山ノ内町 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 千曲市 塩尻市 飯山市 箕輪町 碓氷町 木曾町 立科町 南木曾町 中川村 高山村 白馬村 青木村 飯綱町 東御市 須坂市 諏訪市
---	--	---	--	---	---	---	--	--	--	---	--	---	---	--	---

・赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
 ・灰色は計画期間が満了している自治体

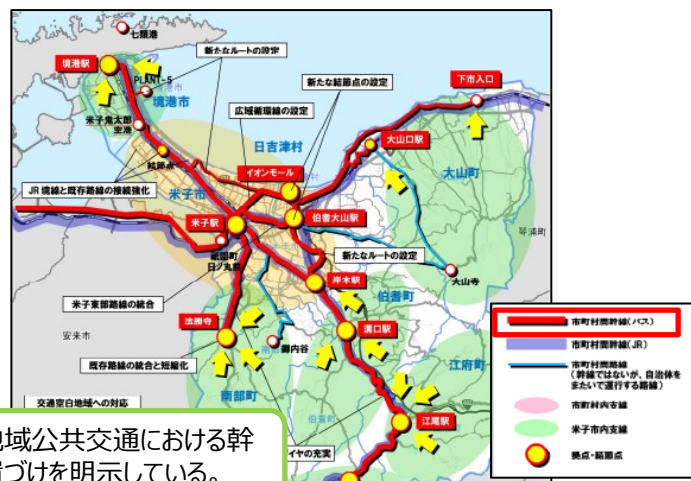
地域公共交通計画と補助制度との連動化

- **地域公共交通確保維持事業**による乗合バスの運行費等の補助については、より効果的・効率的な支援を実施するため、**地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」との連動を要件化**（令和3年4月に要綱改正。令和6年事業年度（R5.10.1～R6.9.30）まで経過措置あり。）。
- **法定協議会における協議の上、補助対象システムの必要性等について、「地域公共交通計画」に位置付けることが必要。**
- ※ **幹線補助**は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**又は幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画に位置付けることを想定。
- ※ **フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。

幹線補助

地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
（下例のように、補助系統ごとではなく、概ねの位置づけが示されていればよい。）

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



フィーダー補助

地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
（下例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示が必要。）

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



(参考)地域公共交通特定事業と主な特例措置

○ 令和5年10月末時点で、87件の地域公共交通特定事業の実施計画を国土交通大臣が認定。

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画認定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R5.10時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（計画認定による軌道経営特許のみなし取得） ※軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可 ○地方債の特例	4件 (富山2件、札幌、 芳賀・宇都宮)
			事業者		
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ○地方債の特例	0件
			事業者		
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得）	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について 経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例（計画認定による事業許可等のみなし取得） ※地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない	14件
			事業者		
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同	○鉄道事業法の特例 ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		
地域旅客 運送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たな事業主体を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例)	5件
			事業者		
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例 (計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得)	0件
			事業者		
地域公共 交通利便 増進事業 (R2改正前: 地域公共交通 再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編や、ダイヤ・運賃等の改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例 ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	64件
			事業者		

(参考)地域公共交通利便増進事業の概要

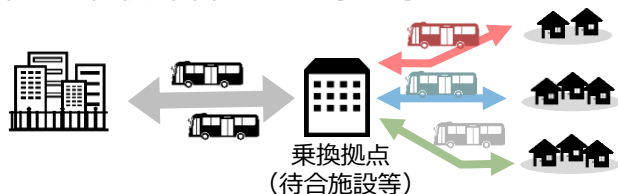
事業内容

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、**地域公共交通の利用者の利便の増進**を図るために行う以下の事業

(1) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

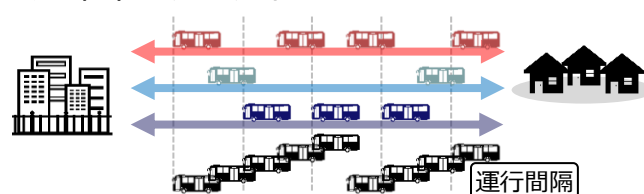
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(2) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行



※ これらと併せて行う利便を増進するための措置 (交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等) も対象

実施計画の認定

- 地方公共団体は、**地域公共交通計画に即して、具体的な事業の実施計画を作成し、国土交通大臣の認定**を受けることができる。
(※実施計画の作成に当たって、関係する公共交通事業者等の同意を取得。)
- **認定を受けて行う事業**について、**予算・法律上の措置**により実施を促進。
【予算上の措置】
地域公共交通確保維持改善事業、社会資本整備総合交付金による支援 等
【法律上の特例】
許認可手続の一元化 (ワンストップ特例)、計画区域内での乗合バスの新規参入等の審査の特例 等

実施計画の記載事項

- 事業実施区域
 - 事業の内容・実施主体
 - 地方公共団体による支援の内容
 - 事業の実施期間
 - 事業の実施に必要な資金の額・調達方法
 - 事業の効果
- 等

鉄道やL R T、バス、地域内交通（デマンド交通）が効果的・効率的に連携した誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現のため、L R Tの整備や交通結節機能の強化と併せてバスネットワークを再編し利用者の利便性の向上を図る

事業の主な内容

- ・ L R Tと重複するバス路線を、利用者の利便性や事業者の事業運営の継続性に配慮しながら、公共交通空白地域を運行する路線や、交通結節点であるトランジットセンターでL R Tと接続するフィーダー路線に再配置
- ・ 定時性・速達性の向上のため、遅延が発生しやすい長大路線を定時性に優れたL R Tへ接続

事業の主な効果

【公共交通空白地域の解消】

L R Tの導入やバス路線再編により、公共交通カバー面積が向上

	再編前	再編後	増減
公共交通カバー面積	137.0km ²	140.5km ²	+3.5km ²
カバー率	95.4%	97.2%	+1.8%

【運行の効率化・公共交通の役割分担】

L R Tと重複するバス路線を支線バスに置き換え、充実させることで1日当たりの運行本数が増加

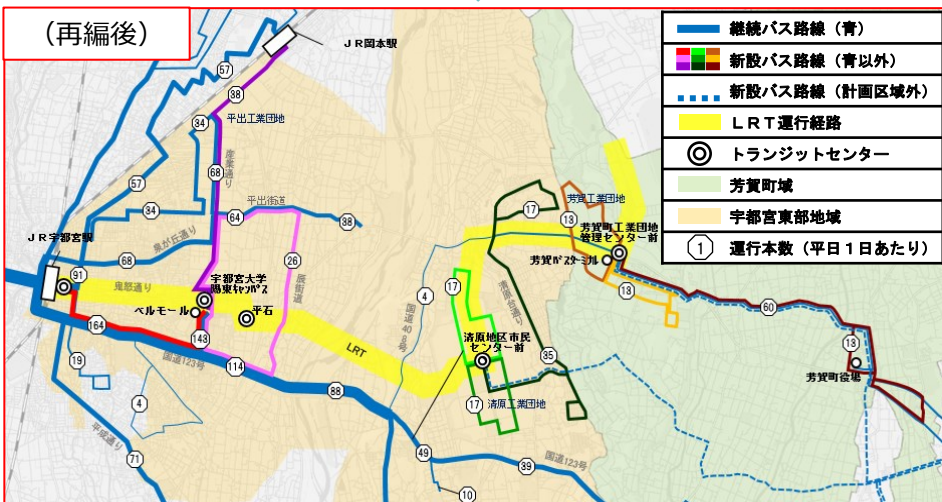
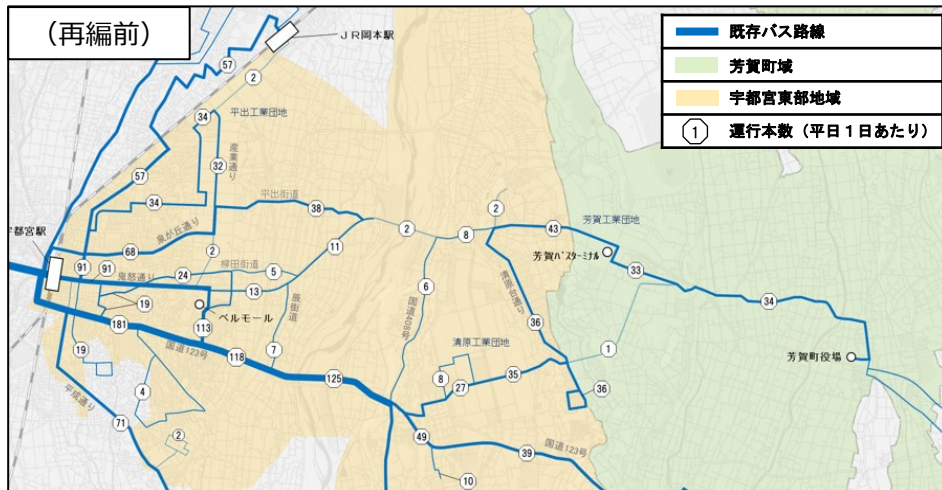
	再編前	再編後	増減
平日	506本	654本	+148本
土曜日	399本	414本	+15本
日・祝	320本	323本	+3本

※ 芳賀・宇都宮東部地域における運行本数

【定時性・速達性の向上】

バスとL R Tの接続により速達性が向上

例)	停留所名	現状（バス）	再編後（バス+LRT）	増減
	清原台3丁目	53分	43分	△10分

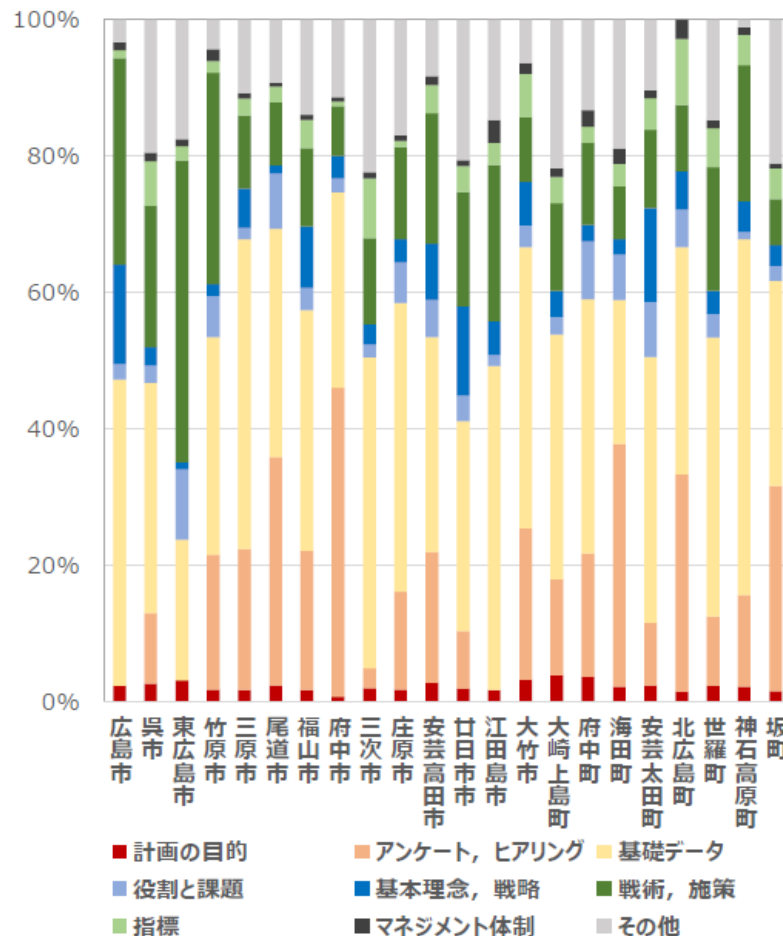
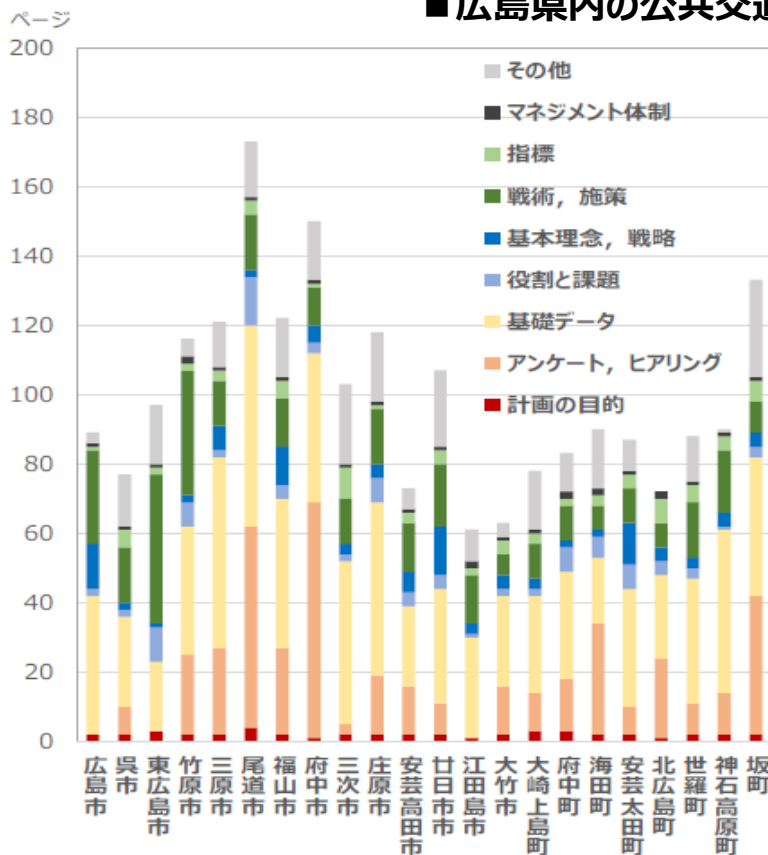


1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
2. 地域交通法等の概要	29
<u>3. 地域公共交通計画の現状</u>	40
<u>(1) 地域公共交通計画について</u>	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
(3) データの利活用、PDCAについて	
(4) 都道府県の役割について	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

「地域公共交通計画」の構成状況

○「アンケート・ヒアリング」「基礎データ」など現状分析に係る記載に半分以上が割かれる。
 ○一方で、「基本理念・戦略」「指標」「マネジメント体制」など、今後の取組の指針となる記載が少ない傾向にある。

■ 広島県内の公共交通計画の構成例（ページ数・ページ比率）



地域公共交通計画の定義(地域交通法第5条第1項)

地域公共交通計画 = 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する
 地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画

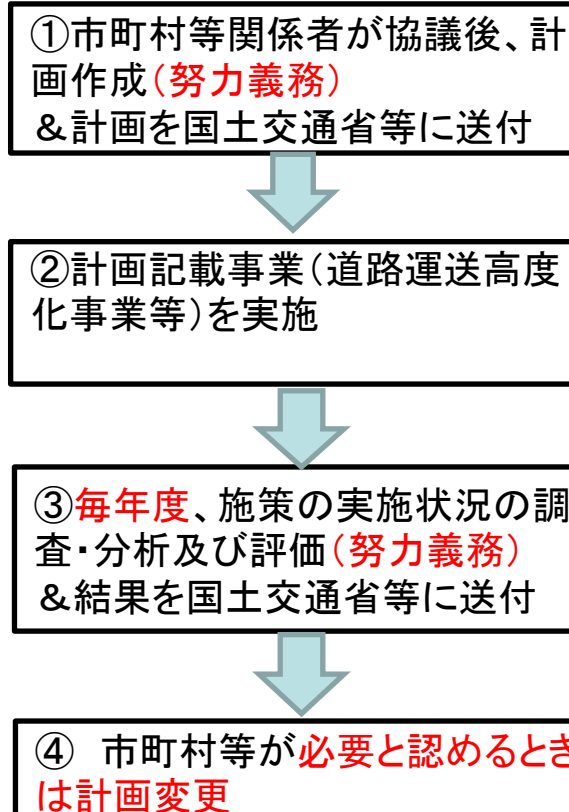
計画への法定記載事項

義務	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針 ○計画の区域・目標 ○目標達成のための事業と実施主体に関する事項(役割分担) ○計画の達成状況の評価に関する事項 ○計画期間 ○その他必要な事項
努力義務	<ul style="list-style-type: none"> ○資金確保に関する事項 ○立地適正化に関する施策・観光施策との連携に関する事項 ○地域の関係者相互間の連携に関する事項 ○サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

数値指標 (KPI)

法令規定 指標 (標準)	サービス 利用者数 (法律)
	サービス 収支 (法律)
	サービス費用についての 国又は地方公共団体の支出 (省令)
推奨	地域公共交通の利用率、クロスセクター効果 等
選択	高齢者の外出回数、地域公共交通のカバー率 等

地域交通法が定めるPDCA



(参考)「地域公共交通計画」の構成例

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・ 計画作成の趣旨及び位置付け
- ・ 計画の区域
- ・ 計画の期間

1. 地域の現状等

- ・ 地勢・地理
- ・ 社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・ 総合計画
- ・ 都市計画マスタープラン
- ・ 立地適正化計画
- ・ 観光圏整備計画
- ・ その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・ 地域旅客運送サービスの整備状況
- ・ 地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・ 地域旅客運送サービスの役割
- ・ 地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針

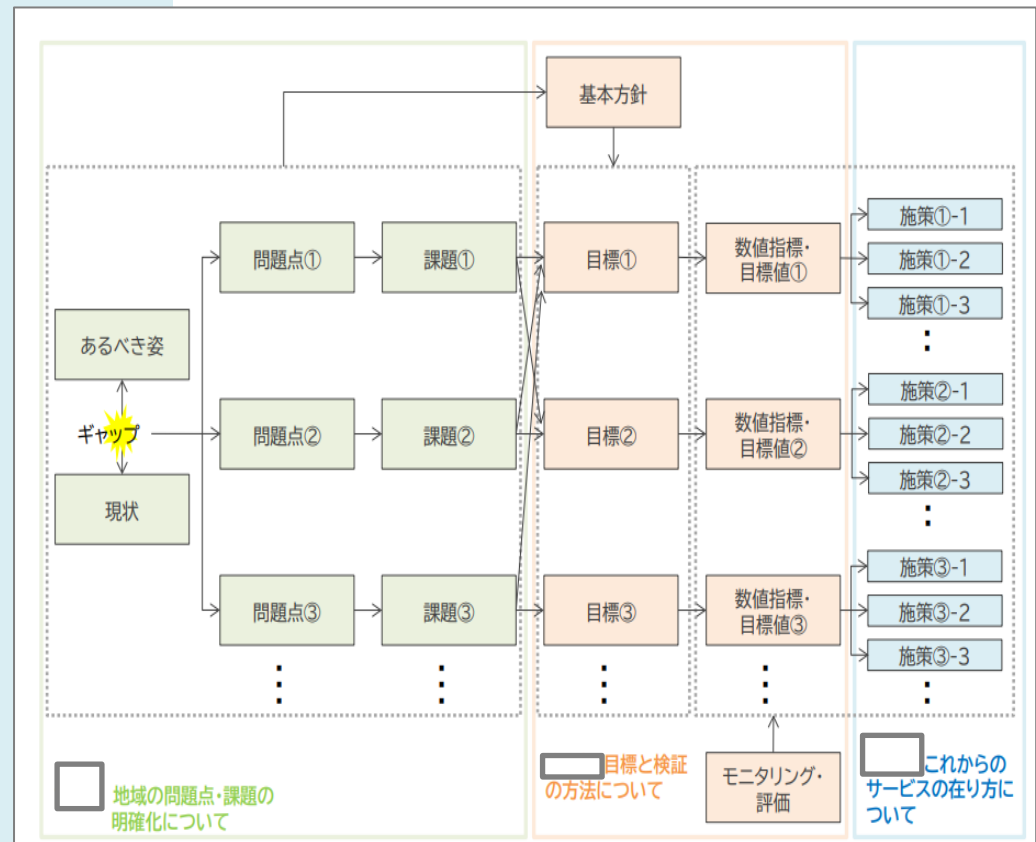
6. 計画の目標

7. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携

8. 計画の達成状況の評価

参考資料

- ・ 法定協議会の構成員・開催状況
- ・ 地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・ 目標・数値指標・目標値設定の根拠 等



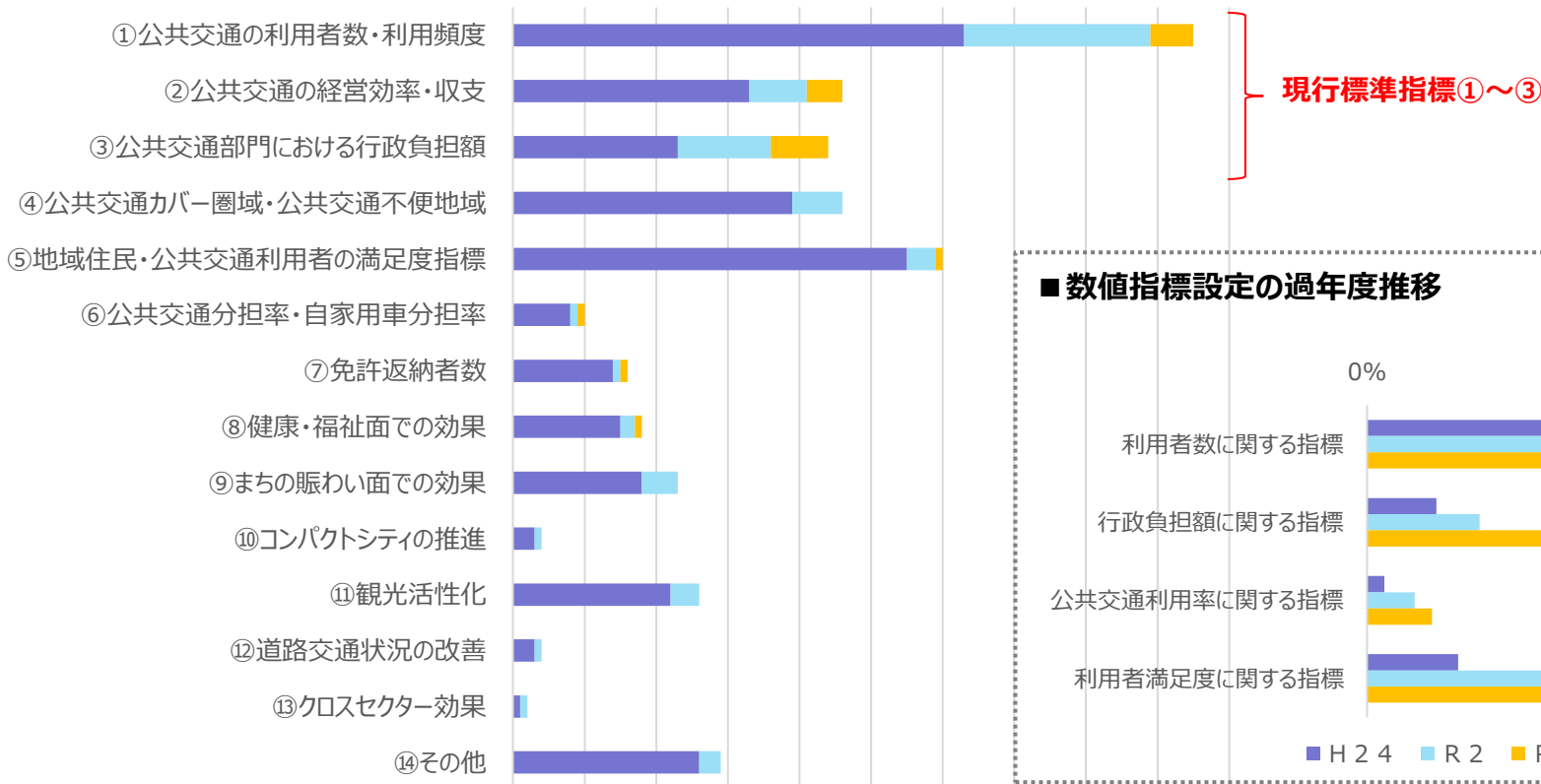
(出典)「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版(令和4年10月改訂)」

「地域公共交通計画」における数値指標(KPI)の設定状況

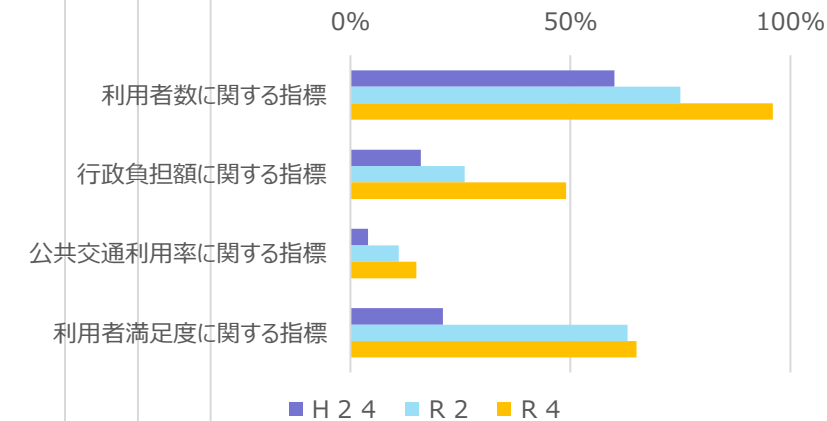
- 利用者数については多くの計画で設定されているが、数値の「改善」は約6割にとどまる。
- 財務関連指標（収支状況や行政負担額、クロスセクター効果）や、公共交通カバー率、利用者満足度の設定は、半数程度にとどまっている。
- その他指標の設定は、2割程度にも満たない。

■ 数値指標の設定状況

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



■ 数値指標設定の過年度推移



■ 改善 ■ 現状維持 ■ 悪化抑制

財務関連指標②、③、⑬

出典：国土交通省総合政策局調べ（令和4年11月、令和2年2月、平成24年10月）⁴³

(参考)地域公共交通計画に係る数値指標(KPI)について

- 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版（令和4年10月改訂）」では、標準・推奨・選択という3つの段階に分けて、計40指標を掲載。
- 内訳は、標準3、推奨21、選択16であり、標準指標は3つのうち2つが財務関連指標となっている。

○標準指標

地域交通法及び地域交通法施行規則において、設定することを求めている指標。

○推奨指標

交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標。

○選択指標

地域の実態に合わせて適切なものを設定することを求める指標。

標準	推奨	選択
3	21	16
交通関連指標	他分野に係る指標	
21	19	
アウトカム指標	アウトプット指標	
24	16	

他分野に係る指標

目標別	数値指標例	区分	性質	交通施策との関連性が高い	住民目線でわかりやすい	計測に伴う調査・分析の負担が小さい
地域公共交通利用者の維持・確保	地域公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり等）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通の利用頻度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の利用率	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の平均乗車密度	推奨	アウトカム	○		
	地域公共交通の断面輸送量	推奨	アウトカム	○		
	公共交通に係る個別路線・系統別の利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	推奨	アウトカム	○	○	
事業効率の改善	利用者・住民等の地域公共交通に対する認知度	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通の収支率（もしくは収支差）	標準	アウトカム	○	○	○
	地域公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）	標準	アウトプット	○	○	○
	地域公共交通に係る収益	推奨	アウトカム	○	○	
	地域公共交通に係る経費	推奨	アウトプット	○	○	
おでかけ機会の確保	クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）	推奨	アウトプット	○		
	地域公共交通の公的資金投入に対する理解度	推奨	アウトカム		○	
	各地区から主要目的地間の移動手段の有無・便数	推奨	アウトプット	○	○	○
	高齢者の外出回数	選択	アウトカム		○	
	自宅から通学できる高校生の割合	選択	アウトプット		○	
	地域公共交通のカバー率・空白地率（人口もしくは面積）	選択	アウトプット	○	○	
	主な学校、病院、商店街近辺のバス停等の有無	選択	アウトプット		○	○
	運行回数	推奨	アウトプット	○		○
	地域全体の公共交通延長	推奨	アウトプット	○		○
	まちのにぎわい創出	情報のオープン化（オープンデータ化）	推奨	アウトプット	○	○
キャッシュレス決済の導入件数・導入率		推奨	アウトプット	○	○	○
駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化		推奨	アウトプット	○	○	○
市区町村や市町村内特定地区・施設の利用者数		選択	アウトカム		○	
観光客数（入込観光客数、宿泊者数等）		選択	アウトカム		○	
観光地最寄り駅・バス停の乗降者数		選択	アウトカム		○	
企画乗車船等々の販売数・利用者数		選択	アウトカム	○	○	○
企画乗車船等々の導入		選択	アウトプット	○	○	○
地域公共交通に起因するCO2排出量の削減		推奨	アウトカム		○	
環境負荷の軽減		自家用車分担率の縮小	推奨	アウトカム		○
	洗車の削減	選択	アウトカム		○	
	EVバス等の導入	選択	アウトプット	○		○
	安全確保	選択	アウトカム		○	○
	人口規模の維持	選択	アウトカム		○	○
系統間での円滑な接続の確保	系統間の接続回数・接続率	選択	アウトプット	○	○	
	系統間の乗継ぎ利用者数	推奨	アウトカム	○	○	
	系統間の乗継ぎに係る平均待ち時間	選択	アウトプット	○	○	

【参考事例】 A 徳島県つるぎ町(人口:9千人)

OS

地域公共交通計画
(マスタープラン)

法定協議会
(マネジメント)

共創関係者

運送主体

- 調査発注予算を伴わない、**完全自作のコンパクトな計画**（ページ数は27ページ）ながら、住民にとってもわかりやすい、本当に機能する計画。
- 基本方針では、厳しい財政状況の下での効率的運営を目指しつつ、**移動手段確保に向けた決意を宣言**。
- コミュニティバスの運行にあたり、現場の声の反映を第一に、**職員が自前で利用者アンケートや運転手毎日ヒアリングを実施**。路線変更への機敏な対応や利用促進につなげている。（若手職員により地域課題発見フィールドワークも実施）

つるぎ町地域公共交通計画の構成

1	つるぎ町の概要.....	1
2	公共交通の現状と課題.....	3
1)	J R (汽車)	3
2)	タクシー、介護タクシー	3
3)	バス	3
3	つるぎ町地域公共交通計画の策定.....	5
1)	計画の策定にあたって	5
2)	計画の位置づけ	5
3)	計画区域	6
4)	計画期間	6
5)	つるぎ町地域公共交通計画の構成	7
4	基本方針、目標と数値目標.....	8
	基本方針	8
	目標	9
	数値目標	10
5	目標達成に向けた具体的な施策.....	12
	つるぎ町地域公共交通計画の体系図	16
6	計画の点検・評価.....	17
	参考：つるぎ町コミュニティバス.....	18
	参考：令和3年度夏期・秋期分 コミバス（登山バス）.....	22
	参考：つるぎ町地域公共交通網形成計画等における達成状況.....	24

⇒つるぎ町の計画は**必要な項目を盛り込みつつ計画全体は27ページ**。他都市では現況整理だけで27ページに及ぶ場合も少なくない。

基本方針（抜粋）

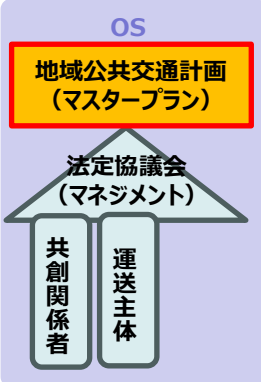
□ 持続可能な地域公共交通体系「経費削減」が求められる時代の中、地域公共交通施策においても効果効率化が求められます。また、本町においては今後も更に厳しい財政運営が必要となります。しかしながら、どの様な状況であっても住民の移動手段の確保は必要です。引き続き、ニーズに応え続けながら、効果効率的な地域公共交通体系の構築を図ります。

目標達成に向けた具体的な施策（抜粋）

- 公共交通事業者間における協調
 - ・公共交通事業者間の問題を共有化するために年間に2回以上の会議を開催します(協議会、つるぎ町)
 - ・観光、教育、福祉などの「移動」を担う担当課間で協議を重ね、改善し、効果的な運行を目指します(つるぎ町)
- 利用者のニーズの把握及び意見の反映
 - 車両内にアンケート箱を設置し、運転手に対して毎日ヒアリングを実施します。
 - 路線変更等が必要な場合には、運行期間中であっても、可能な限り早急に対応します。

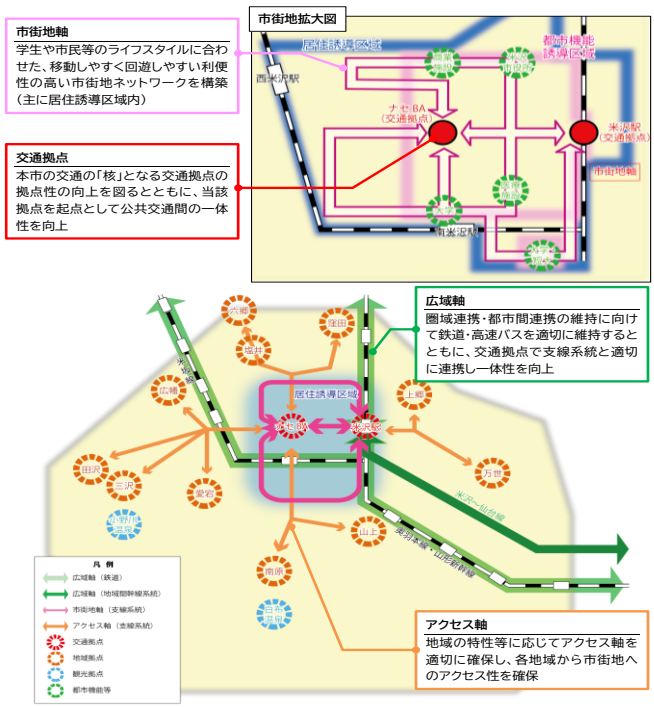


【参考事例】A 山形県米沢市（人口：8万人）



- 鉄道路線も含めて、幹線・支線等の交通モードの役割分担や交通拠点を明確化し、わかりやすい公共交通ネットワークの将来像を基本方針として策定。
- 公共交通に限らず、市内の移動サービス（スクールバス、送迎バス等）のほか、交通ネットワークに影響を及ぼす関連情報（病院建設、道路整備等）を計画に記載し、将来的な公共交通ネットワークの検討に向けた素地づくり。
- 地域公共交通の現状を地区別・路線別のカルテにより見える化して共有。

公共交通ネットワークの将来像



⇒基本方針のなかで、交通軸（広域、市街地内）や交通拠点の役割が明確化された将来像を提示

公共交通を取り巻く現状等の概要（抜粋）

4. 検討にあたり留意すべき事項

4-1 今後の公共施設等の動向

(1) 市立病院及び三友堂病院の建設

米沢市内の救急医療の維持・強化を図るために市立病院と三友堂病院が機能分化・医療連携を行い、現在の市立病院敷地内に両病院を隣接して建設します。
市立病院は24時間・365日の救急医療を含めた急性期医療を担い、三友堂病院は回復期医療を担うこととなります。

【事業概要】
事業名：米沢市立病院新病院建設事業
施工区域：米沢市相生町・福田町（現市立病院敷地内）
事業年度：令和元年度～令和6年度



図 市立病院・三友堂病院建設地

(2) 屋内遊戯施設の整備

「アクト・米沢を改修」屋内遊戯施設を整備することで、天候に関わらず親子で遊べる場所を確保し、子どもの健やかな成長に対する支援を行います。

【事業概要】
事業名：屋内遊戯施設整備事業
施工区域：米沢市西大通一丁目5番5号
事業年度：令和2年度～令和5年度

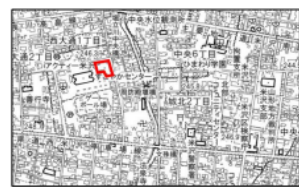


図 屋内遊戯施設建設地

(3) 道路の整備

①都市計画道路万世橋成島線
都市計画道路万世橋成島線のうち、主要地方道米沢猪苗代線から都市計画道路石垣町塩井線までの区間については、山形県が主体となり整備を行う予定であり、山形県道中期計画2028においては、「一般県道米沢環状線（本町区）」として令和5年度までの期間に調査着手が位置付けられています。具体的な整備時期は未定であるものの、都市計画道路石垣町塩井線との時期を合わせた整備により、環状道路が形成され、主要地方道米沢猪苗代との交通渋滞緩和や市立病院・三友堂病院へのアクセス改善が期待されています。

②都市計画道路石垣町塩井線
都市計画道路石垣町塩井線のうち、一般県道板谷米沢停車場線から都市計画道路万世橋成島線までの区間については、本市が整備する予定で、上記①の都市計画道路万世橋成島線との同時供用を目指しています。太田町や吾妻町方面から市街地中心部へのアクセス改善や、交通安全性の確保が期待されています。

③主要地方道米沢猪苗代線の交差点（丸の内）改良
主要地方道米沢猪苗代線では、一般県道綱木米沢停車場線との交差点（丸の内）で、交差点改良工事を行い、令和4年度までに完成する予定です。本事業で交差点に右折レーン（1車線拡幅）を設けることにより、慢性的な交通渋滞の緩和が期待されます。

④市道南部小南通り線
市道南部小南通り線では、市立南部小学校南西交差点から主要地方道米沢猪苗代線までの区間で、道路拡幅を目的とした道路改良事業を行い、令和7年度までに完成する予定です。本事業で狭路交差点を整備することにより、市街地南部における東西方向の交通の円滑化や交通安全性の向上が期待されます。

⑤中心市街地の一方通行規制解除
米沢市中心市街地では、昭和49年以降、自転車・歩行者の安全確保を図る目的として一方通行規制を実施してきました。その後、ナセBAの立地や周辺道路の整備により交通状況が変化したことから、平成30年以降、一方通行規制の解除に向けて所轄警察署と協議を行ってきました。今後、令和4年度からナセBA南東交差点から主要地方道米沢猪苗代線までの区間で一方通行の規制が解除される予定で、旧大沼米沢店前交差点からナセBA南東交差点までの区間についても、一方通行の規制解除に向けて協議を進めていきます。

⇒病院建設や小中学校の統廃合、道路の整備など、交通ネットワークの検討に影響を及ぼす公共施設等の動向を把握・記載

【参考事例】A 山形県米沢市（人口:8万人）

≪地区別・路線別カルテ≫

●路線名：白布温泉線【乗降調査：令和2年11月15日（日）～11月16日（月）】

○路線の利用特性

≪平日の利用≫

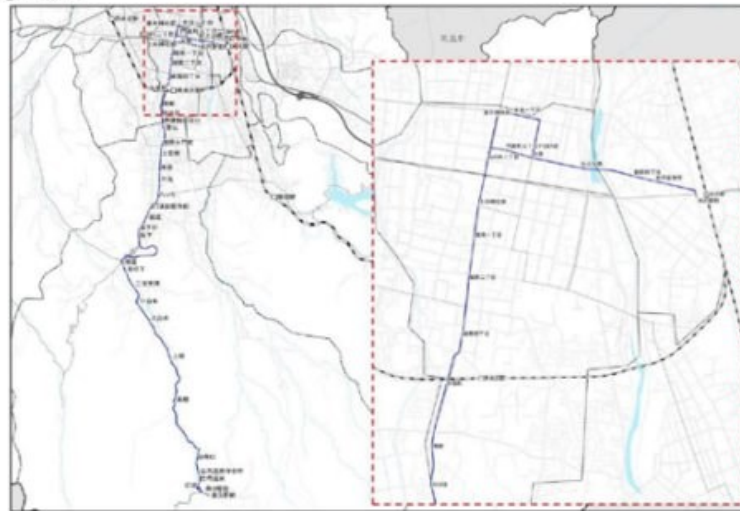
- ・30～64歳の利用者が多く、学生（18歳以下）の利用者も一部みられた。
- ・観光での利用が多い一方で、買い物利用が少ない。
- ・利用頻度は、今日たまたま利用した方が多く、週5日以上も全体の2割程度を占める。
- ・市内の利用者と市外からの利用者が、ほぼ同程度みられた。

≪休日の利用≫

- ・19～64歳の利用者が多く、平日に見られた学生の利用はなくなっている。
- ・観光、娯楽・レジャーでの利用が多い。
- ・利用頻度は、今日たまたま利用した方が全体の半数以上を占める。
- ・市外からの利用者が多くみられた。

発着	湯元駅前⇄米沢駅前		
主な経由地	米沢駅前、門東町三丁目、南原、横道、白布温泉、湯元駅前		
便数	平日：15便、休日：10便		
	【上り】湯元駅前→米沢駅前（平日：8便、休日：5便） 【下り】米沢駅前→湯元駅前（平日：7便、休日：5便）		
運賃：米沢駅から主な停留所まで	大町	南原	白布温泉
	190円	430円	950円
利用者数（1日平均・1便平均）	1日平均 49.5人/日（平日：58.0人/日、休日：41.0人/日） 1便平均 4.0人/日（平日：3.9人/日、休日：4.1人/日）		
利用者属性（年齢区分別）	年少 （14歳以下）	生産年齢 （15～64歳）	高齢者 （65歳以上）
平日	10.3%	74.1%	15.5%
休日	0.0%	75.6%	24.4%
収支状況（令和元年度）	経常費用	経常収益	県補助額
	30,544千円	16,752千円	1,677千円
			市負担金
			12,115千円

○路線図



○便別バス乗降人数（1便平均）

◆往路（上り）

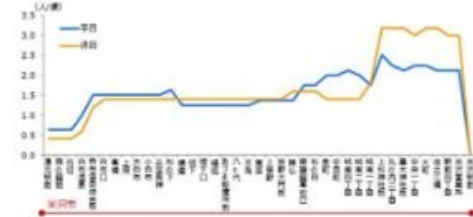


◆復路（下り）

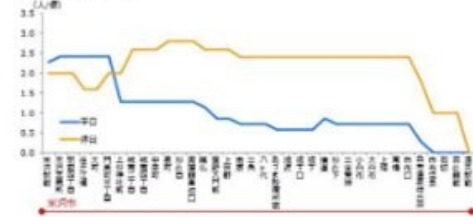


○車内乗車人員（1便平均）

◆往路（上り）

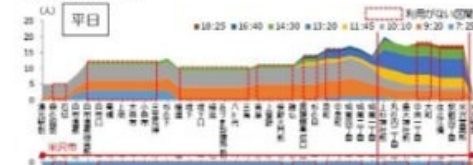


◆復路（下り）



○便利車内乗車人員

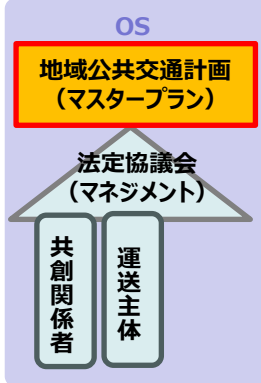
◆往路（上り）



◆復路（下り）



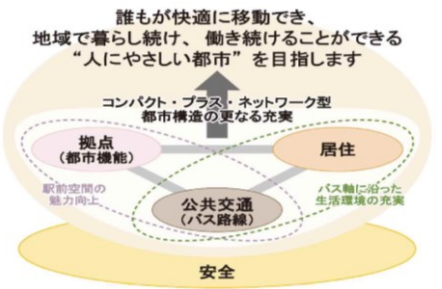
【参考事例】 B 神奈川県厚木市（人口:23万人）



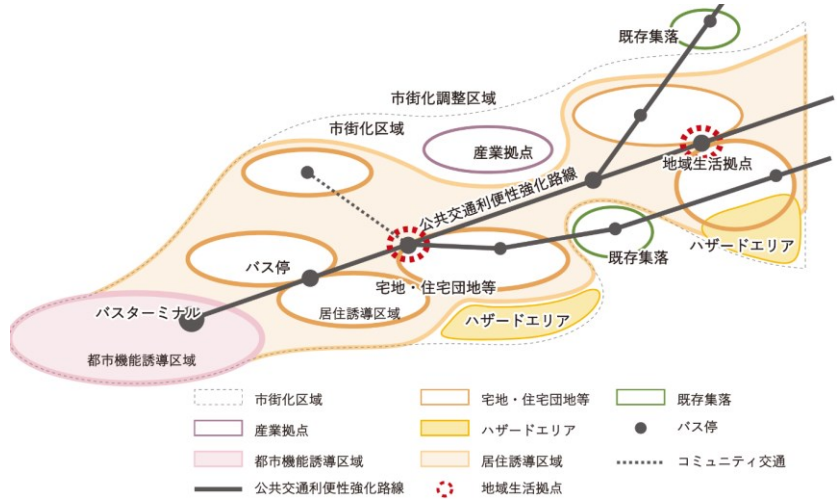
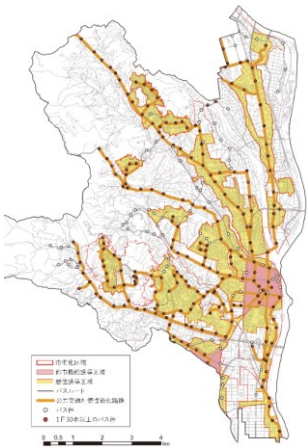
○ **地域公共交通計画と立地適正化計画を一体の計画**とし、「コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画」として策定。**短期（6年後）、中期（12年後）、長期（20年後）の目標設定**を行う。

○ 片道30本以上／日のバスが運行する**バス路線を基本とした「公共交通利便性強化路線」**や同路線沿線に商業施設や医療・福祉施設等を誘導する**「地域生活拠点」**を**独自に設定**し、バス路線の維持・強化策とバス軸に沿った生活環境充実施策を両輪で展開。

まちづくりと公共交通の連携施策



公共交通軸と居住誘導区域



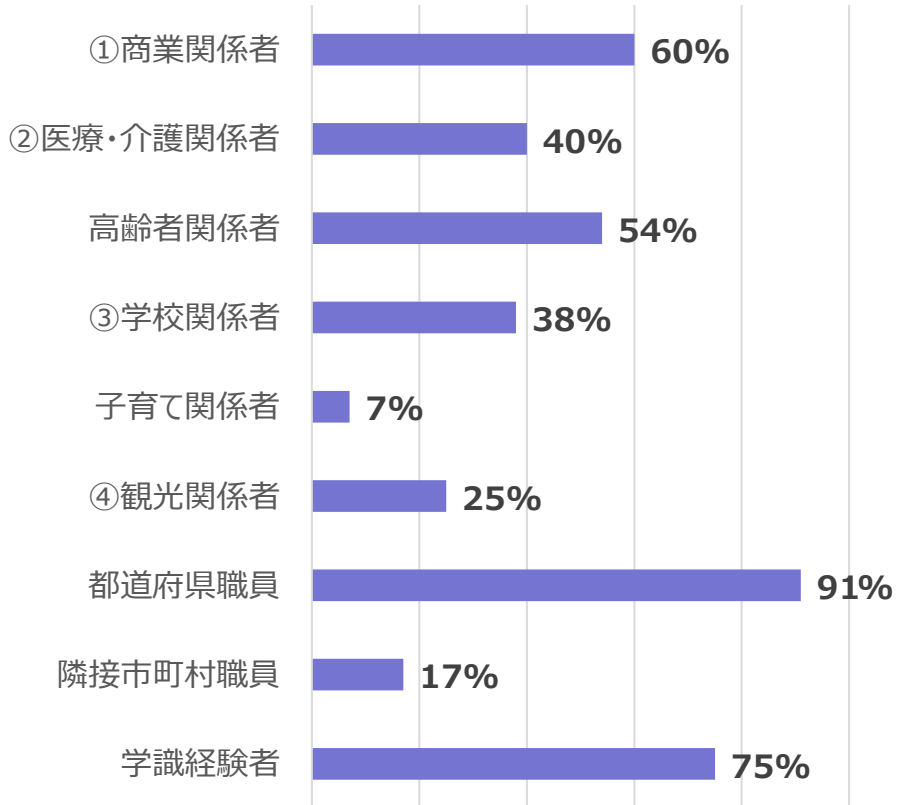
- **居住誘導区域**：人口密度と年齢構成のバランスを維持し、生活サービスや公共交通を持続的に確保するため、定住・移住を促す区域（都市再生特措法に基づく区域）
- **公共交通利便性強化路線**：居住誘導区域内外の交通利便性を維持・向上するため、**サービスレベルの維持・強化を図るバス路線（厚木市が独自に設定する路線）**
- **地域生活拠点**：公共交通利便性強化路線沿道等に、地域における生活拠点を維持・形成するため、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの**商業施設や医療・福祉施設等の生活利便施設を維持・誘導する拠点（厚木市が独自に設定する拠点）**

1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
2. 地域交通法等の概要	29
3. <u>地域公共交通計画の現状</u>	40
(1) 地域公共交通計画について	
<u>(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について</u>	
(3) データの利活用、PDCAについて	
(4) 都道府県の役割について	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

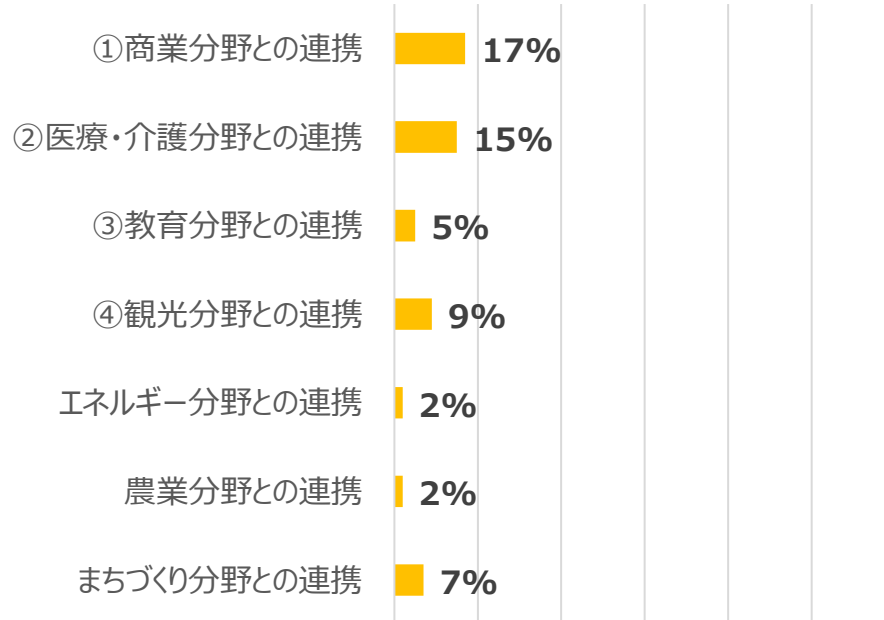
関係者の協議会への参画等の状況

- 法定協議会における**他分野関係者の参画は、概ね半分以下**にとどまる。
- 他分野と具体的に連携が進められている法定協議会は、更に低い水準となっており、法定協議会への多様な関係者の参画が十分に活かされていない。

■ 法定協議会に参画している関係者 N=401



■ 他分野との連携状況 N=401



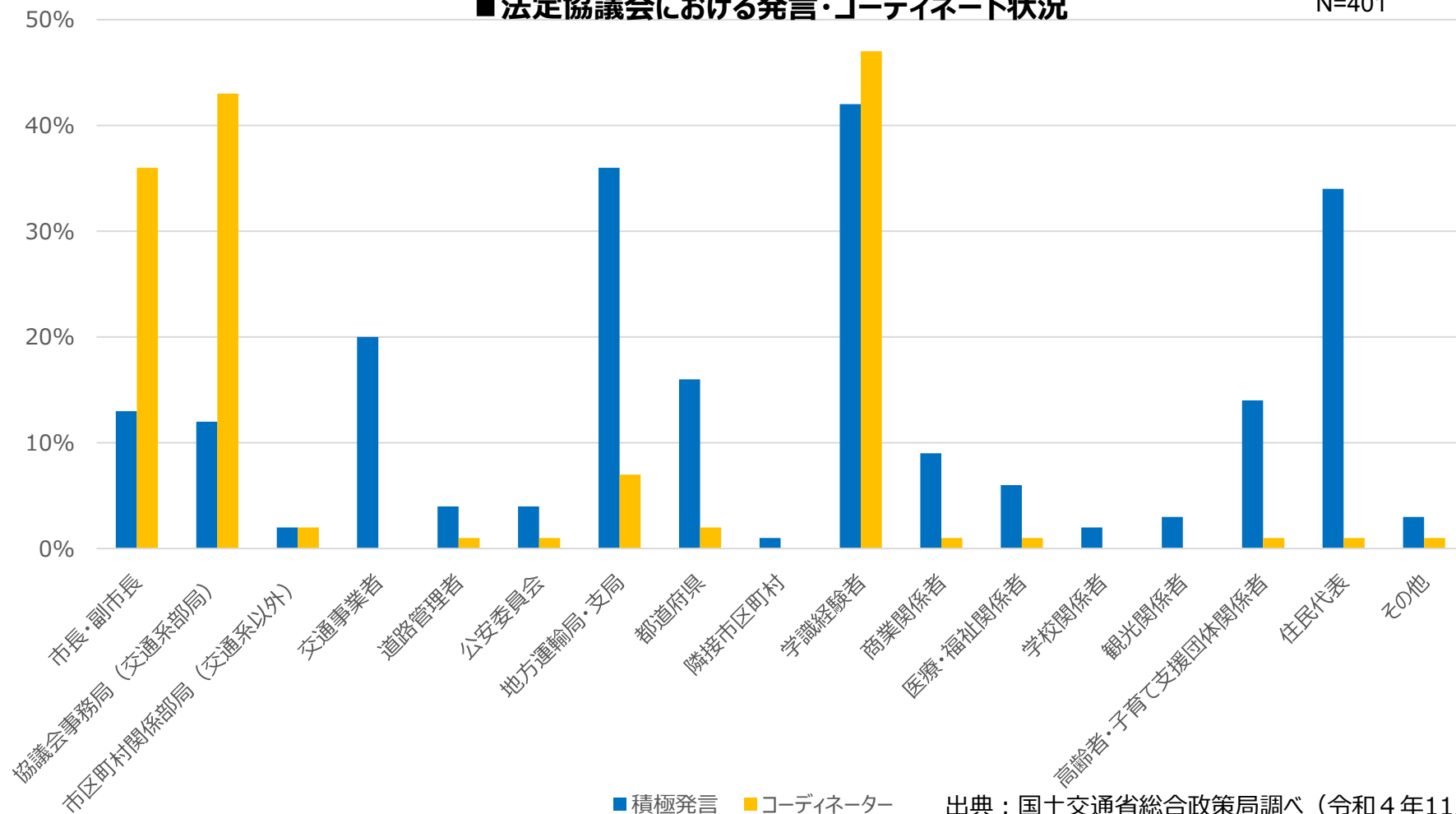
出典：国土交通省総合政策局調べ（令和4年11月、令和2年2月）

法定協議会における主体的関与の状況

- 法定協議会においては、行政担当者もしくは学識経験者がコーディネートを行う傾向。
- 人口規模の小さい市区町村など、一部地域においては、首長が協議会へ毎回出席し、議論を傾聴するほか、コーディネートなど積極的な役割を発揮する例もみられる。
- 他分野関係者、特に自治体内他部局のプレゼンスは高くない状況。

■ 法定協議会における発言・コーディネート状況

N=401



■ 積極発言 ■ コーディネーター

(参考)法定協議会の制度及び構成員

- 地方公共団体（市町村又は都道府県）は、地域公共交通計画の作成・実施に必要な協議を行うための協議会を組織でき、協議会構成員には**応諾義務及び協議結果の尊重義務**がある（地域交通法）。
- 協議会では、公共交通事業者等は、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の素案を作成・提示し、**計画の作成又は変更を提案可能**。（地域交通法）。
- 協議会には、地方公共団体をはじめ、**地域課題に応じた多様な主体の参画が重要**（基本方針）。

〔公共交通事業者等の要請（協議会が組織されていない場合）〕

協議会構成員について

協議会設置

協議実施
通知

応諾義務

協議会構成員

助言の
求め

助言

国交大臣
都道府県

協議（公共交通事業者等は素案を提案可能）

尊重義務

地域公共交通計画
策定

- 基本的な構成員(例)**
- 計画作成市町村
 - ・ 市町村長
 - ・ 関係部局長
 - 関係公共交通事業者
 - ・ 公共交通事業者（バス・タクシー等）
 - 関係道路管理者・関係港湾管理者
 - ・ 地方整備局（国道事務所）
 - ・ 都道府県（出先機関）
 - 計画内の事業実施主体
 - ・ 利用促進策を行うNPO等
 - （※事業内容に応じて選定）
 - 関係公安委員会
 - ・ 地元警察署
 - 利用者
 - ・ 利用者代表
 - 学識経験者
 - ・ 大学等

法定構成員

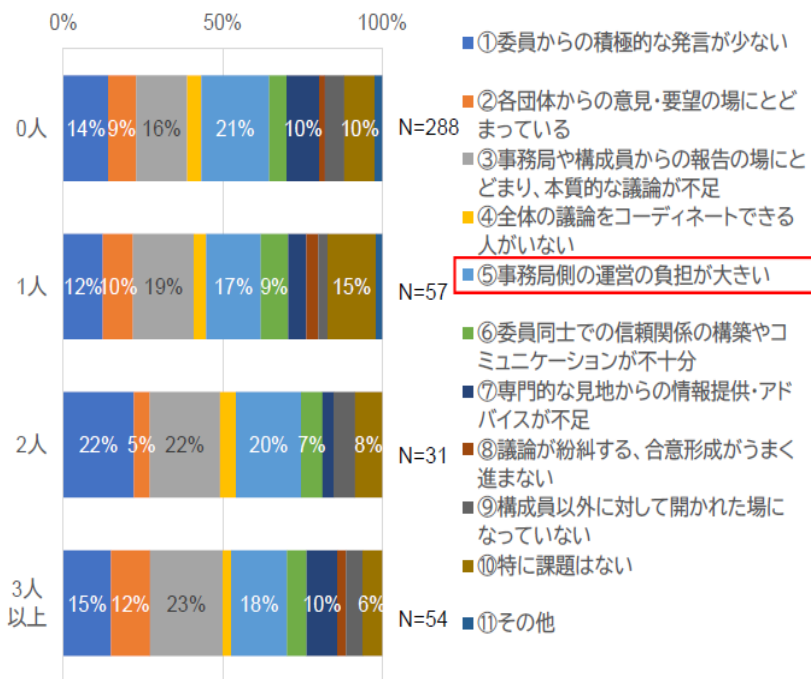
- 課題に対応した構成員(例)**
- 利用者等
 - ・ 商業関連（商業施設、商店街連合会等）
 - ・ 高齢者関連（老人会連合会等）
 - ・ 子育て関連（子育て支援組織等）
 - ・ 障がい者関連（障がい者支援組織等）
 - ・ 教育関連（学校等）
 - ・ 医療関連（病院等）
 - ・ 福祉関連（福祉施設、NPO等）
 - ・ 観光関連（観光協会等）
 - ・ 物流関連（宅配事業者等）
 - ・ 金融関連（地方銀行等）
 - ・ 交通従事者関連（運転手代表等）

- その他(例)**
- 地方運輸局
 - 近隣市町村
 - 都道府県の公共交通担当者
 - 公共交通やマーケティングに関する専門家
 - ※オブザーバーとしての参加も考えられます

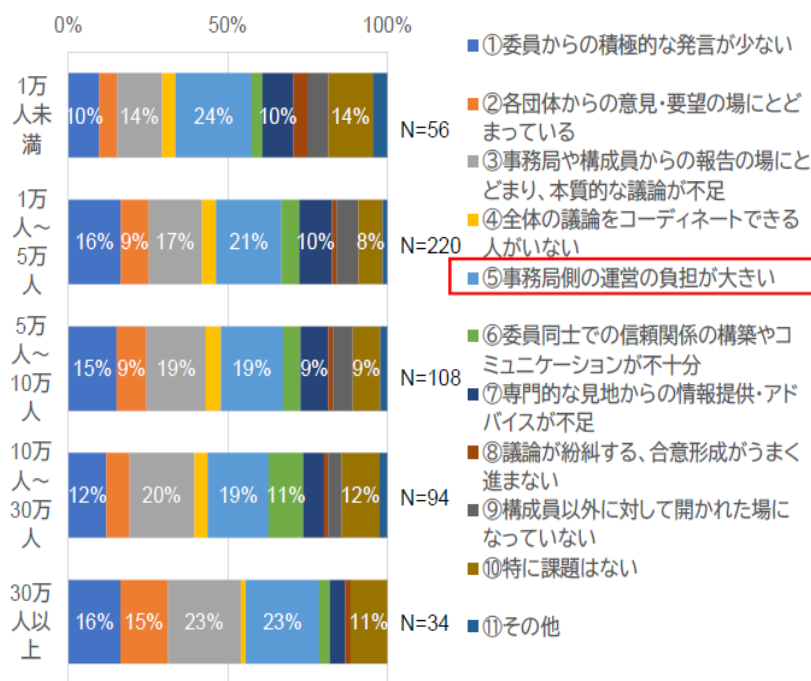
非法定構成員

協議会運営に係る課題

○ 協議会運営に係る課題として、委員からの積極的な発言や本質的な議論が少ない点、事務局側の運営負担が大きい点が、人口規模のや専属職員の数によらずあげられている。



▲市区町村の交通専属職員別法定協議会における課題

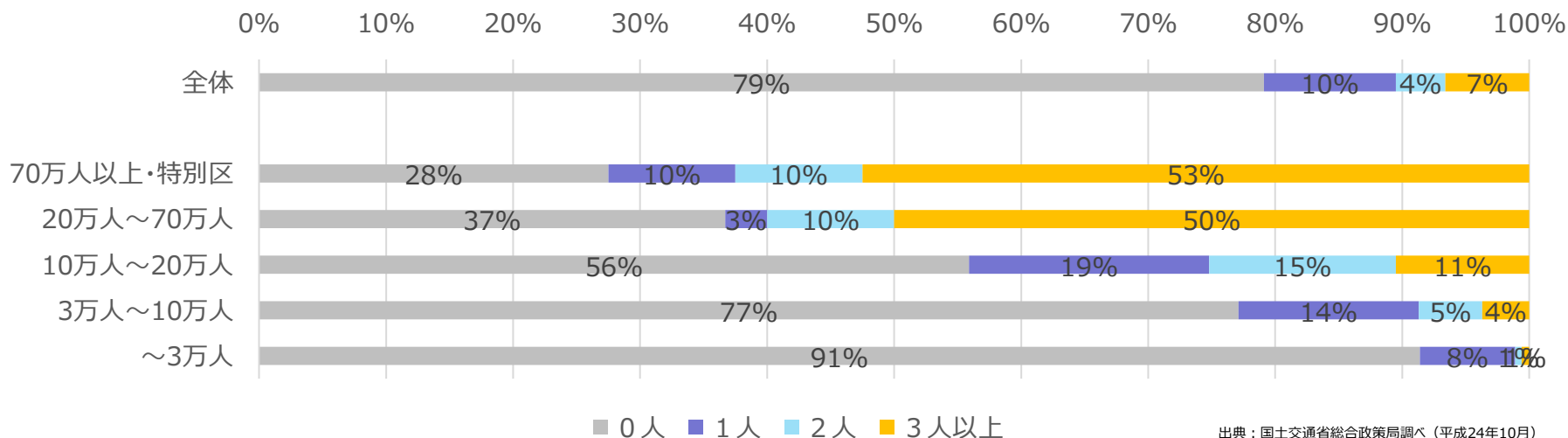


▲市区町村の人口規模別法定協議会における課題

地域公共交通に関する自治体職員

- 専任担当者は約80%の自治体で不在。特に人口10万人以下で顕著な傾向。
- 小規模市町村では、交通事業者との定期的な協議にすら苦勞している自治体もあり、取組状況に差が生じている。

■ 地域公共交通の専任担当者数



■ 人口規模ごとの自治体の連携への取組み状況

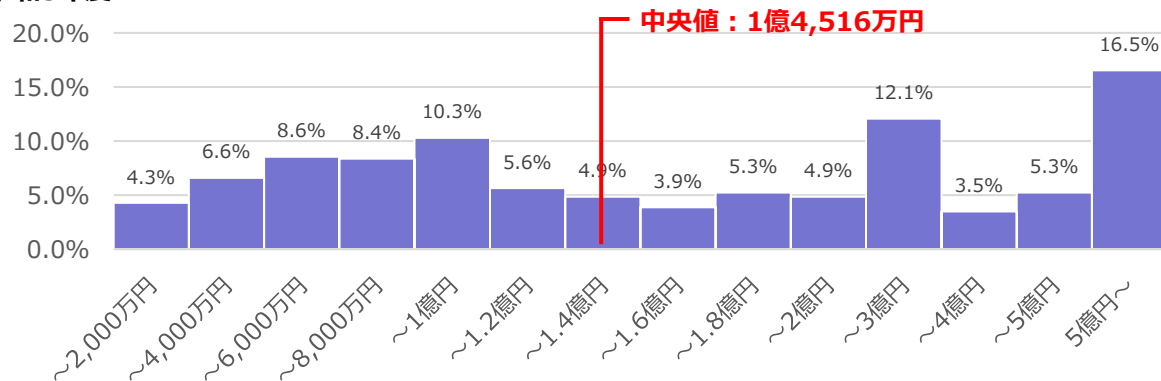
人口	事業者との定期的な協議	住民参加セミナー等の実施	勉強会・研修会の実施	組織体制の改編	都道府県や他自治体との意見交換	専門家等の外部登用	その他
大規模	84%	25%	18%	12%	57%	14%	10%
中規模	64%	8%	6%	4%	45%	7%	14%
小規模	56%	2%	3%	2%	48%	6%	19%

地域交通関係予算

- 地域交通に関する予算額については、地域により状況は異なるものの、一般会計予算に占める割合としては、**0.5%前後の自治体が多く、おおむね1.0%以下にとどまっている。**
- **中核市においては、傾向が顕著に表れており、過半数が0.4%以下となっている。**

■ 地域交通に関する予算額

<令和3年度>

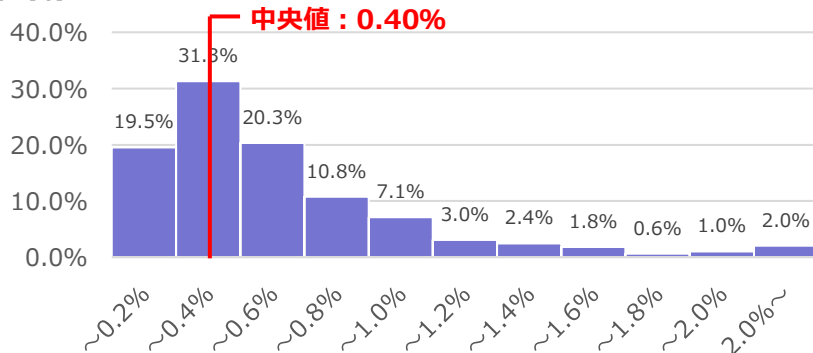


※「地域交通に関する予算」の定義

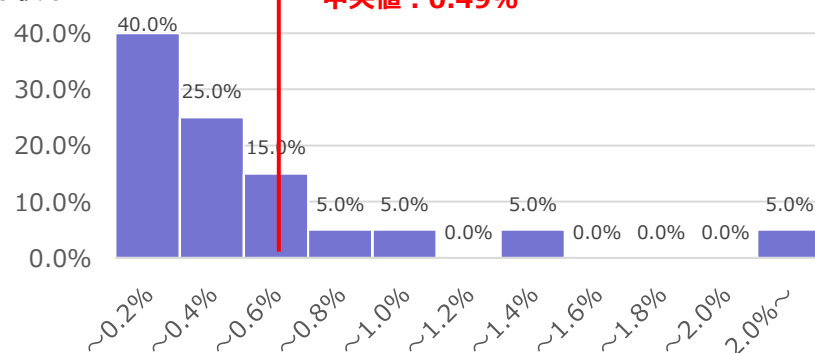
「交通に関連する予算」として、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス（乗合タクシー、デマンド交通含む）、旅客船、福祉バス、スクールバスなど、地域交通に関連する予算で、ソフト事業以外のハード整備等も含むもの。
また、高齢者・障害者向けの割引措置（無料バス・福祉タクシー乗車券）などの予算も含むもの

■ 会計予算額に占める地域交通予算額の割合

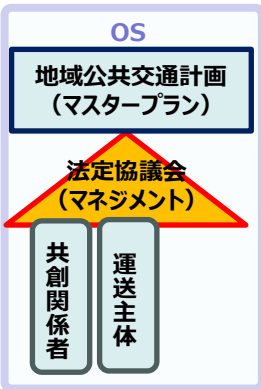
<市町村>



<中核市>



【参考事例】兵庫県西宮市（人口:48万人）

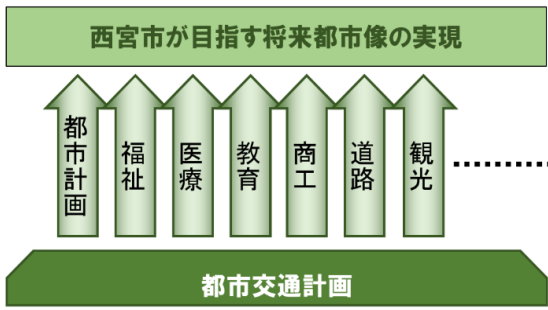


- 令和4年度に、「西宮市総合交通戦略」と「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、新たに「西宮市都市交通計画」を策定。
- 徒歩で移動できる範囲を基本に、商業・業務機能の集積状況などを考慮して、市内を「日常生活圏」としてゾーニング（15ゾーン）を行い、地域特性を把握。
- 生活圏ごとの特性から施策検討・方向性をまとめ、特定課題を抽出した上で取組方針決定し、施策の展開。
- 行政内の連携体制として「西宮市交通政策課題検討委員会」を年に1・2回程度開催し、分野横断的な取組みを推進。

「都市交通計画」での位置付け

都市像の実現に向けた実施施策
行政内における取組方針

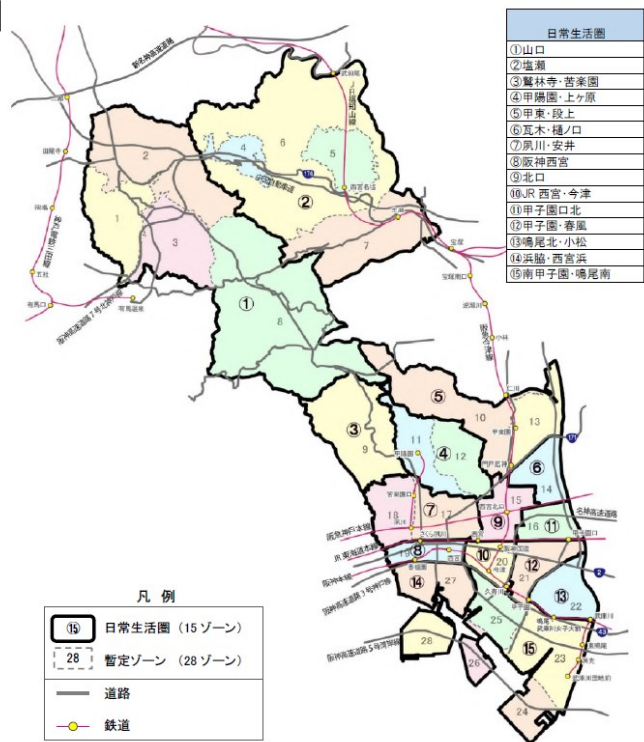
様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。都市交通計画では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。



「西宮市交通政策課題検討委員会」 （庁内横断組織）を設置

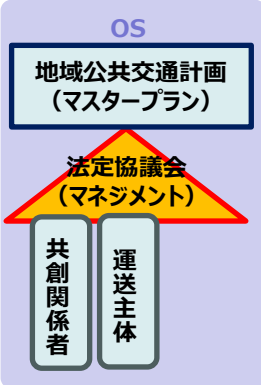
3.2. 委員名簿

所属	
政策局	政策推進課長
	都市計画部長
	都市計画課長
市民局	交通政策課長
	地域コミュニティ推進課長
産業文化局	都市ブランド発信課長
	地域学習推進課担当課長(生涯学習・大学)
健康福祉局	地域共生推進課長
	福祉のまちづくり課長
	高齢福祉課長
	障害福祉課長
環境局	環境学習都市推進課長
	環境保全課長
都市局	市街地整備課長
土木局	土木管理課長
	自転車対策課長
	交通安全対策課長
	道路建設課担当課長(道路計画・調整)
教育委員会	道路補修課長
	学校改革課担当課長(通学路・小中一貫校)



※令和4年3月31日時点

(出典) 西宮市都市交通計画より抜粋

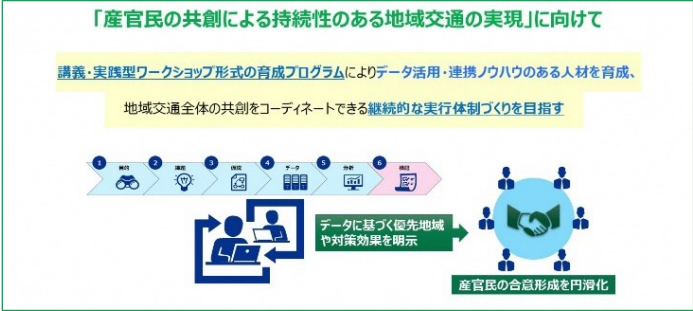
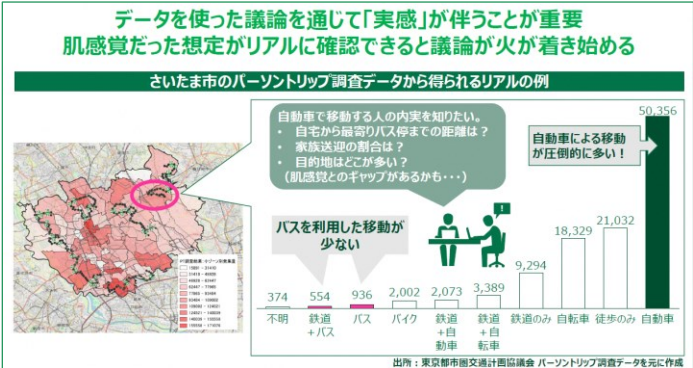


- **部局横断の庁内検討会議を昨年度に立ち上げ、3ヶ月ごとに開催。**スポーツ文化や福祉、環境を所管する部局も参画し、庁内横断的な連携体制を構築。
- 法定協議会の市職員委員も、交通担当部局にとどまらず、総合政策や福祉部局など**多様な分野の関係者が委員として参画。**
- 地域交通共創人材・コーディネーター育成事業として、**データを活用した地域課題解決のあり方に関する講演会・ワークショップを開催。**交通（鉄道・バス・タクシー等）事業者、行政職員（交通・都市計画・環境・企画調整等）、大学関係者などが参画。

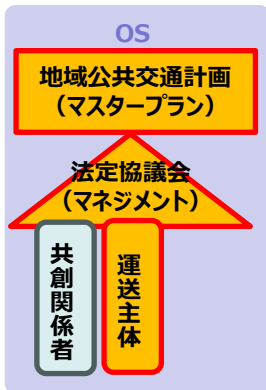
法定協議会の委員として、福祉部局やまちづくり部局が参画

地域交通の共創の促進を図るため、データ活用・連携ノウハウに基づき、地域交通全体をコーディネートできる人材を育成

選出区分	氏名	経歴・役職等
事例第3 案第2項 第1号委員	大沢 昌玄	日本大学理工学部 教授
	久保田 尚	埼玉大学大学院工学研究科 教授
	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
	渡邊 大輔	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 企画調整課長
	小瀧 正和	東武鉄道株式会社鉄道事業本部事業戦略部 課長
	武井 裕之	埼玉新都市交通株式会社 代表取締役常務
	藤田 勇	埼玉高速鉄道株式会社 代表取締役常務
	鈴木 健史	国際興業株式会社 運輸事業部担当部長
	山科 和仁	東武バスウエスト株式会社運輸統括部 副部長
	関根 康洋	西武バス株式会社 取締役 計画部長
事例第3 案第2項 第2号委員	藤田 匡樹	朝日自動車株式会社 常務取締役
	関根 肇	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事
	藤田 實	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長
	美濃浦 俊幸	国際興業労働組合 中央執行委員長
	家崎 清子	さいたま市交通安全保護者の会(母の会) 会長
	中野 勇	さいたま市障害者協議会 会長
事例第3 案第2項 第4号委員	松本 敏雄	さいたま市自治会連合会 会長
	矢部 利夫	さいたま市老人クラブ連合会 副会長
	戸村 順子	市民公募
	高田 博	市民公募
事例第3 案第2項 第5号委員	小幡 達宏	市民公募
	福島 薫	国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所 計画課長
	中山 俊夫	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官
事例第3 案第2項 第6号委員	斎藤 暢人	埼玉県企画財政部交通政策課 副課長
	佐々木 一郎	埼玉県警本部交通規制課 連絡協議・規制管理課長
	山中 浩太郎	都市戦略本部 総合政策課兼都市経営戦略部長
事例第3 案第2項 第7号委員	吉田 竜司	福祉局 生活福祉部長
	兼山 和夫	福祉局 長寿応援部長
	高橋 良久	建設局 土木部長
	本多 建雄	都市局 都市計画部長



【参考事例】 B 静岡県沼津市（人口:18万人）



- 計画の数値指標（KPI）として、公共交通利用回数、まちなかへの来訪回数、路線バス運行に係る収支差額を掲げ、**3つの数値指標間の関係性を数字で整理。**
- 市による出前講座などを通じて、**公共交通に関心を高めた住民が、自治会の分科会として自ら「公共交通推進住民協議会」を設置。**市がコミバスの試験運行等の補助。
- 公共交通に対する関心が高く、**協議会における住民の発言も多い**（4時間45分となった協議会も）

計画目標の評価指標

指標①、指標②、指標③の関係性

指標① 公共交通利用回数

公共交通利用回数を市民1人あたり3回増加することにより、公共交通利用者数を現状以上にすることができます。

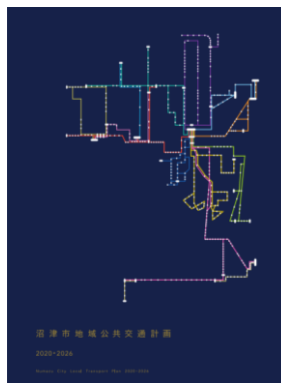
指標② まちなかへの来訪回数

まちなかへの来訪回数を市民1人あたり2回増加することにより、中心市街地歩行者通行量を現状以上にすることができます。

指標③ 路線バス運行に係る収支差額

路線バスの利用回数を増加させることで、運賃収入の増加が見込まれます。

まちなかに、公共交通を利用し2回おでかけすると、往復で公共交通利用が4回増加となり、すべての目標値を達成することが期待できます！



「沼津市地域公共交通計画」

「公共交通推進住民協議会」の設置



指標① 公共交通利用回数



現況値：85回/年（平成30年度） → 目標値：88回/年（令和7年度）

〔公共交通利用者数 45,837人/日 → 45,900人/日〕

指標② まちなかへの来訪回数



現況値：40回/年（平成30年度） → 目標値：42回/年（令和7年度）

〔中心市街地歩行者通行量 63,851人/日 → 63,900人/日〕

指標③ 路線バス運行に係る収支差額



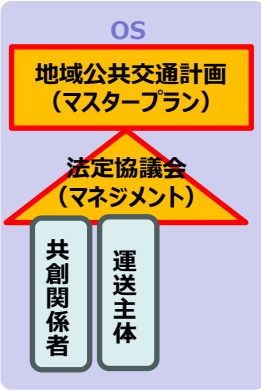
現況値：△434,022千円（令和2年度） → 目標値：△430,000千円以内（令和7年度）

大岡コミタク号



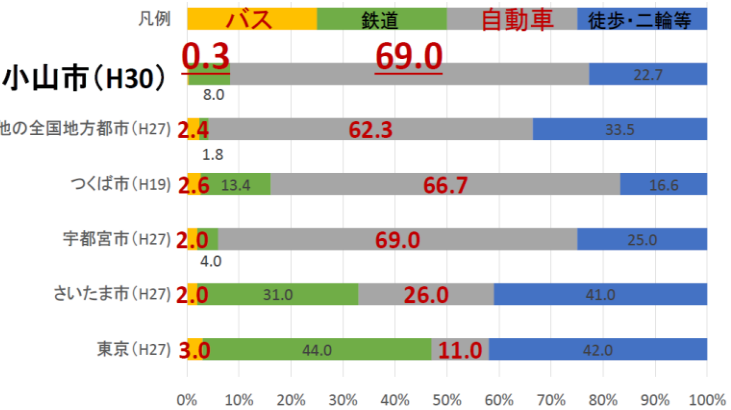
- ・日常の移動に不便を感じている高齢の方の利用を想定。
- ・令和3年4月～9月の6ヶ月間（運行日数：79日）で、目標を上回る818人（1.9人/台）の利用があり、本格運行に向けて検討中。

【参考事例】 B 栃木県小山市（人口：17万人）①



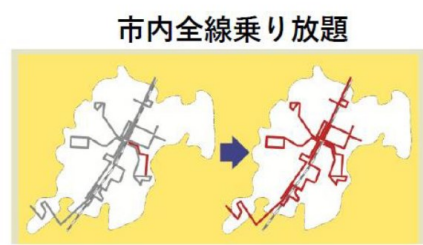
○近隣自治体等をベンチマークに、自動車分担率（1990：60.4%→2018:69.0%）の改善＝マイカーから公共交通への転換を地域公共交通計画に定め、市民と共有。
○「2025年おーバス年間利用者数106万人」の目標達成に向け、一般財源を拡大し、全線乗り放題定期券の導入（最大8割引）等の利便性向上策を積極展開。
○バス利用状況等のデータを市職員が活用（月に1度以上の頻度で確認）し、「最低限のサービス維持から便利なサービスへ」を合言葉に、積極的な新路線・増便を展開。

バス分担率
他都市（2.0～3.0%） > 小山市：0.3%

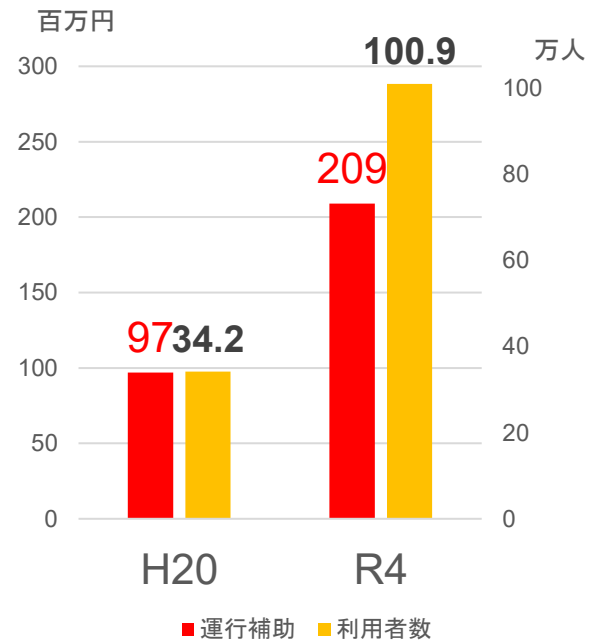


全線乗り放題定期券
「noroca」を導入
最大80%OFF

通常の利用	noroca	
通勤で週に5日利用 往復=40円 (300円×2)	新定期券 【中学生以上 65歳未満未満1】	1ヶ月当たりの価格
1か月 8,000円	4,200円	50% OFF 4,200円
3か月 24,000円	12,000円	70% OFF 4,000円
6か月 48,000円	15,000円	
12か月 92,000円	28,000円	



一般財源（運行補助）は2倍以上に、利用者数は3倍近くに拡大



スマホを持って街へ出ようよ

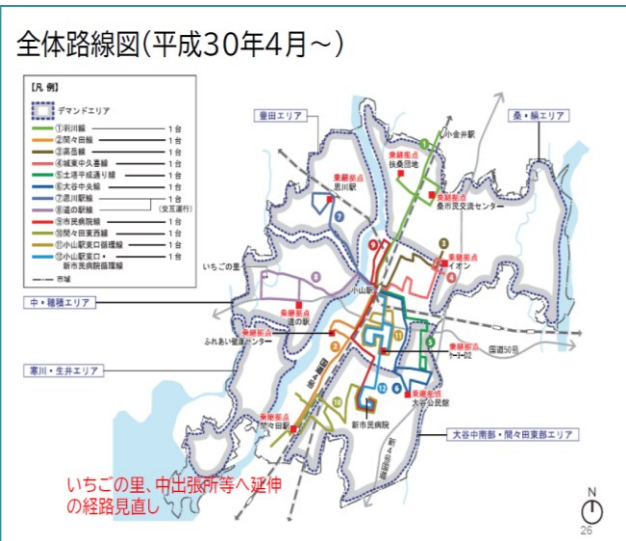
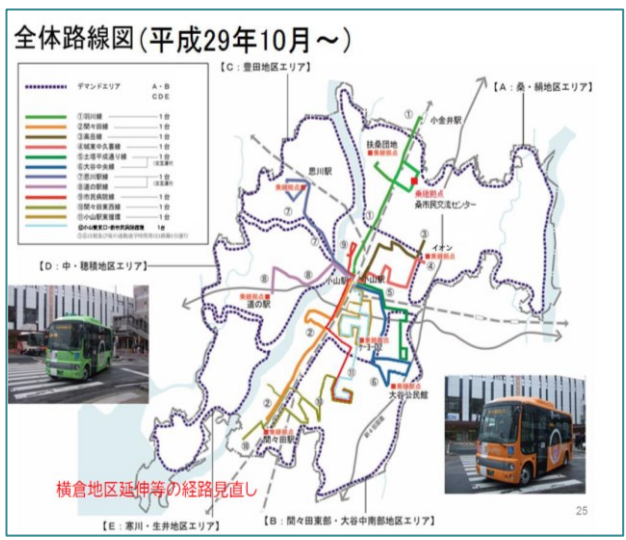
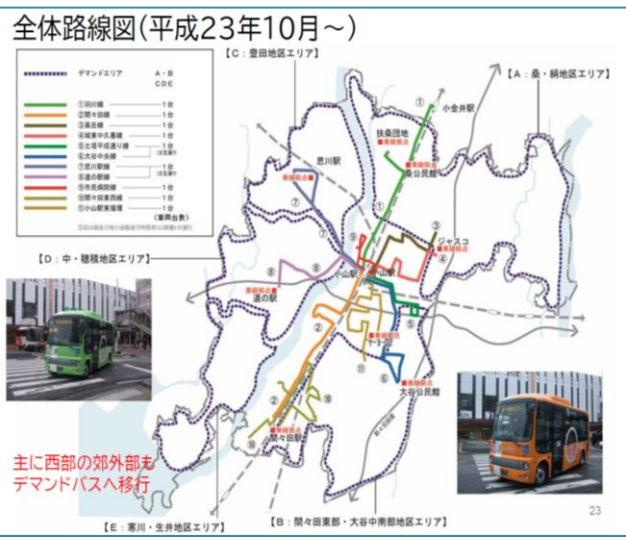
令和3年10月～
スマホde noroca
(グッドデザイン賞受賞)

「車移動」75歳以上7割
20年で倍増、高まる依存

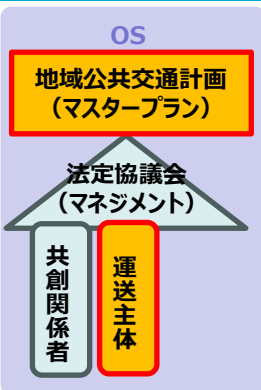
都市交通計画に反映へ

【参考事例】B 栃木県小山市（人口：17万人）②

データも活用し、市民ニーズに機敏に対応し、積極的な新路線増設・見直しを継続的に展開

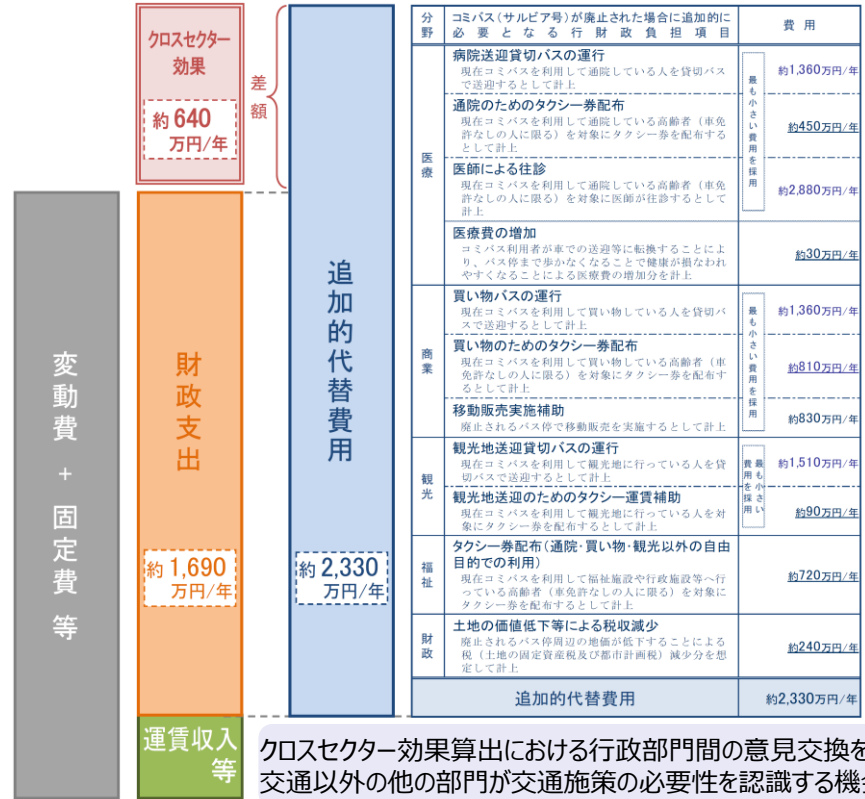


【参考事例】 A 兵庫県福崎町（人口：2万人）



- コミュニティバスが有する多面的な効果を可視化するため「**クロスセクター分析**」を実施し、廃止した場合の追加的代替費用を算出することで、運行にかかる費用を単なる赤字補填ではなく、「**地域を支える効果的な支出**」と位置づけ、**行政支出を継続**。
- 町内工業団地付近の自動車交通による渋滞緩和や総合病院への診療需要、市町相互間の移動需要への対応のため、隣接する市町と連携したコミュニティバスの運行形態を整備し、**広域交通ネットワークを形成**。

福崎町コミュニティバスのクロスセクター効果で公共交通の価値の見える化をはかる



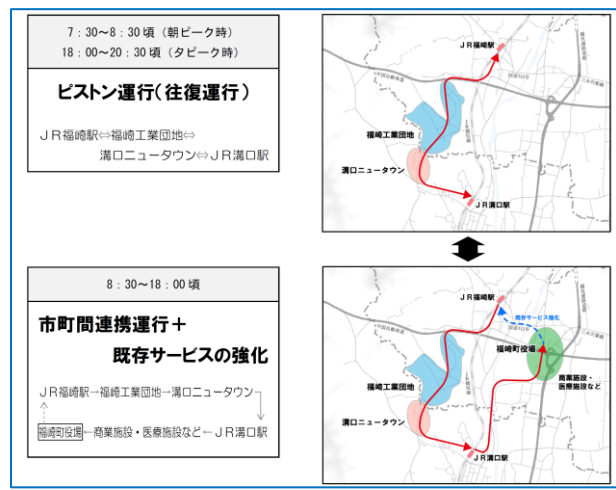
クロスセクター効果算出における行政部門間の意見交換を通じて、交通以外の他の部門が交通施策の必要性を認識する機会となる

隣接する市町と連携したコミュニティバス運行

【姫路市と連携した取り組み】

JR福崎駅～西部工業団地～溝口ニュータウン～溝口駅をつなぐ新たな路線を運行し、公共交通空白地を解消

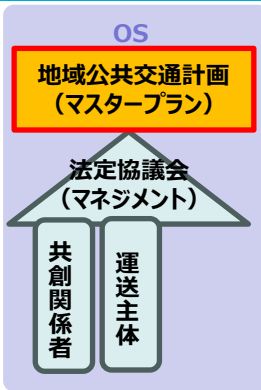
朝・夕のピークタイムはピストン運行にするなど需要に合わせた運行形態を調整



【市川町と連携した取り組み】

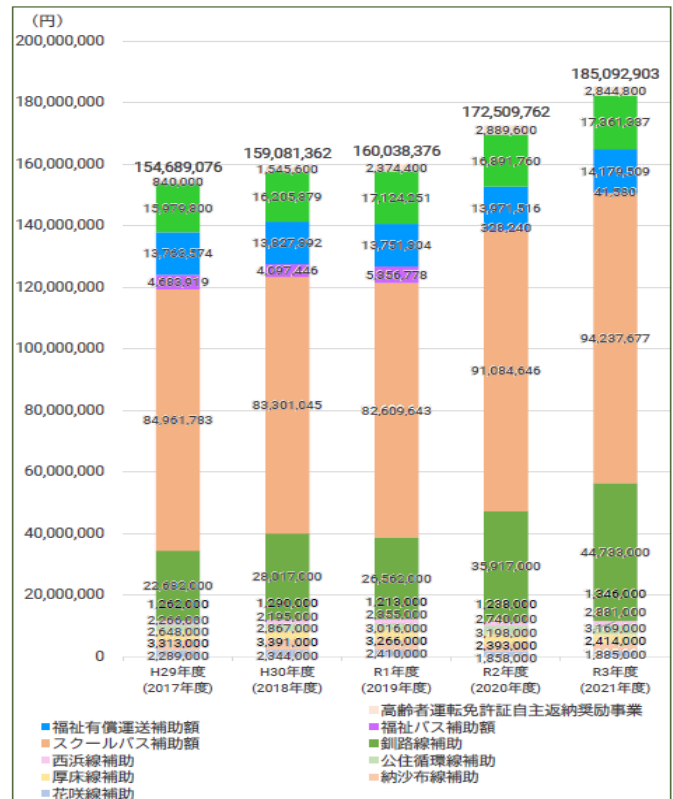


【参考事例】 A 北海道根室市（人口:2.3万人）



- 移動の足として、鉄道・路線バスのほか、**スクールバス・福祉バス・福祉有償運送・公衆浴場無料循環タクシー等の他分野の移動支援状況を洗い出し、約1.9億円にのぼる公的資金投入額の現状を整理。**
- **多様な輸送資源を有効活用した効率的で持続可能な公共交通体系の構築に向け、各交通の特性に応じた役割を整理。**

公共交通に加え、スクールバス等他分野の移動支援負担額も年々拡大



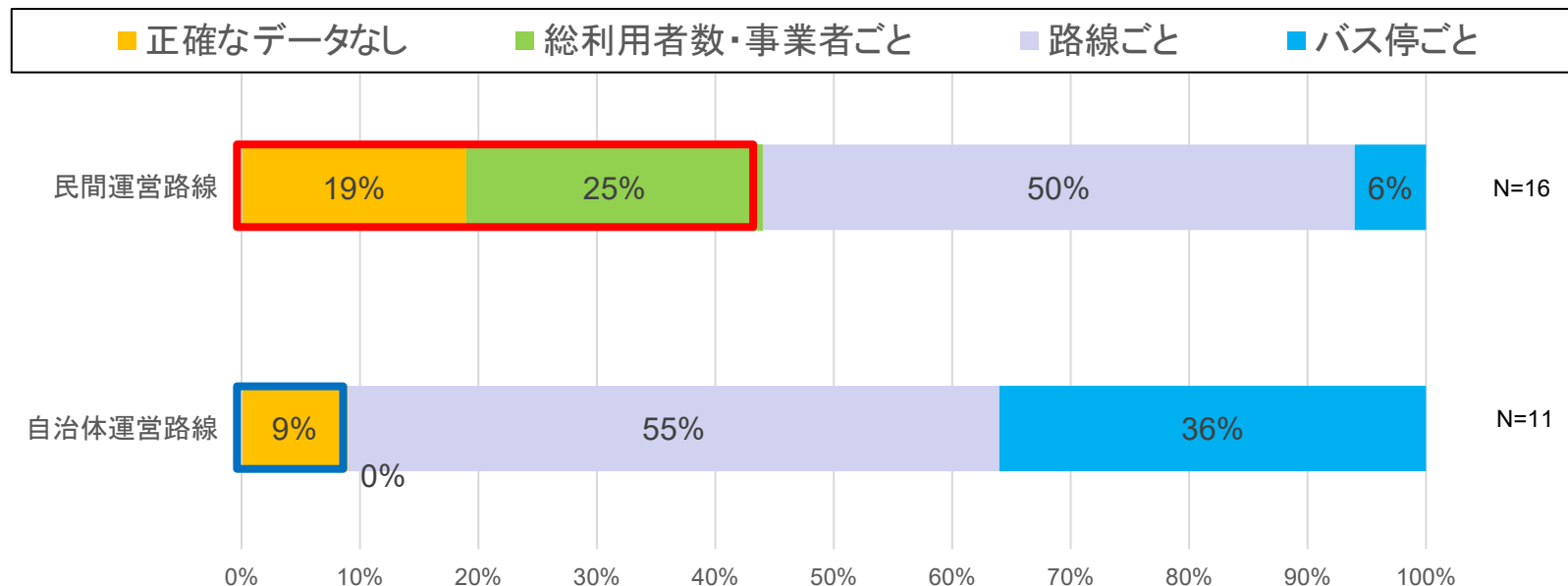
各交通機関の役割を整理 (基本方針)

交通機関	根室市における役割等	主な運行区域	
地域内交通 (市街地)	路線バス (公住循環線・西浜線・花咲線・根高線)	根室市街地をめぐる地域内の公共交通として市民の生活交通を支える役割を担う また、新たな移動支援として、区域運行や予約運行(デマンド)型*・A I*などのICT*の活用など、市街地の効率的な輸送形態を検討	市内
	ハイヤー	他の公共交通では担いきれない需要等を支える役割を担い、最も自由度の高い移動手段	市内
地域間交通 (郊外)	路線バス (厚床線・納沙布線・中標津線・中標津空港線)	市内郊外部及び近隣自治体を結ぶ生活交通・市外からの来訪者の移動を支える役割を担う ※中標津線はJ R標準線の代替交通としての役割を終えたため再編	市内外
広域交通	路線バス (札幌線・釧路線)	広域交通として市民の生活交通・市外からの来訪者の移動を支える地域間幹線系統としての役割を担う	市内外
	鉄道 (J R花咲線)	広域交通として来訪者の移動を支える役割を担う	市内外
その他根室市民の移動を支える輸送手段	スクールバス	小中学校から離れた児童の輸送手段や学校行事の輸送として役割を担う	市内
	福祉有償運送	市内外の輸送手段として、介助者による支援の下、要介護者の生活移動を支える役割を担う	市内外
	福祉バス	市民のコミュニティ活動を支える役割を担う	市内
公衆浴場無料循環タクシー	市内の浴場への輸送手段として、地域の生活を支える役割を担う	市内	

1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
2. 地域交通法等の概要	29
<u>3. 地域公共交通計画の現状</u>	40
(1) 地域公共交通計画について	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
<u>(3) データの利活用、PDCAについて</u>	
(4) 都道府県の役割について	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

市町村におけるデータの取得状況(例)

- 広島県内23市町の調査によると、民間運営路線のバスの乗降者数について、**19%の自治体が正確なデータを有しておらず、44%の自治体が路線別データを有していない状況。**
- 自治体運営路線についても、**9%の自治体が、正確なデータを有していない状況。**

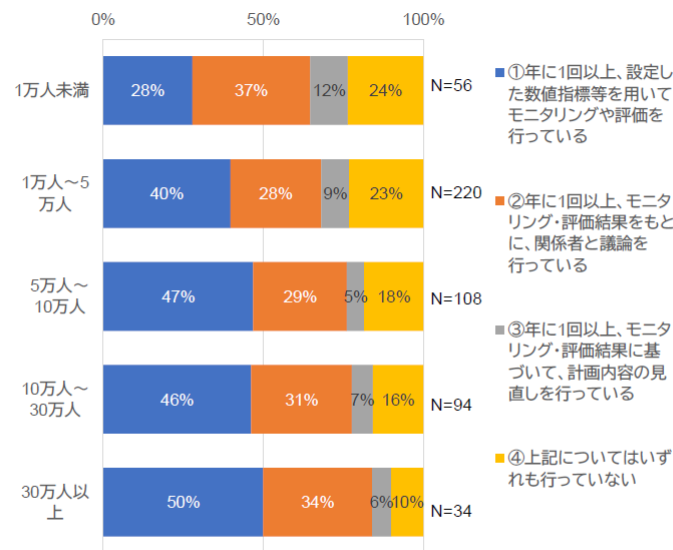
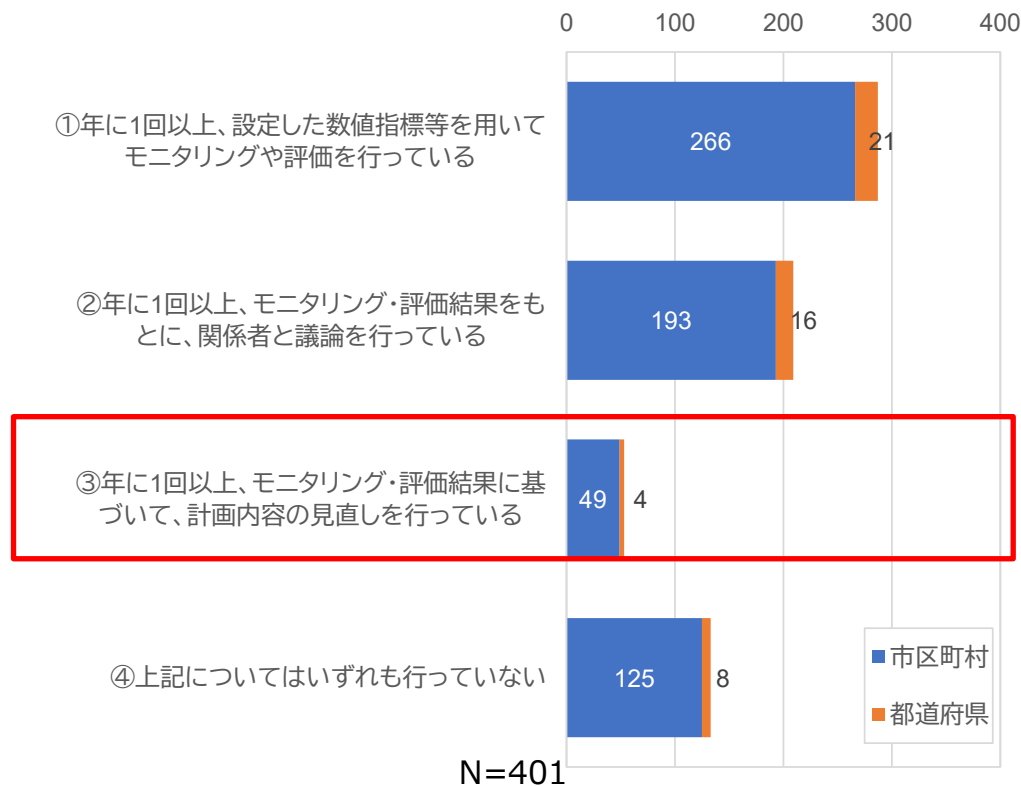


PDCAサイクルの実施状況①

- 約70%の自治体が、年に1回以上、モニタリングや評価を行っているものの、**計画内容の見直しまで行っているものは、約10%程度にとどまっている。**
- 約30%の自治体が、モニタリングや評価を行わず、小規模市町村ほど行われていない。

▲地域公共交通計画に係るPDCAの運用状況

(回答件数)



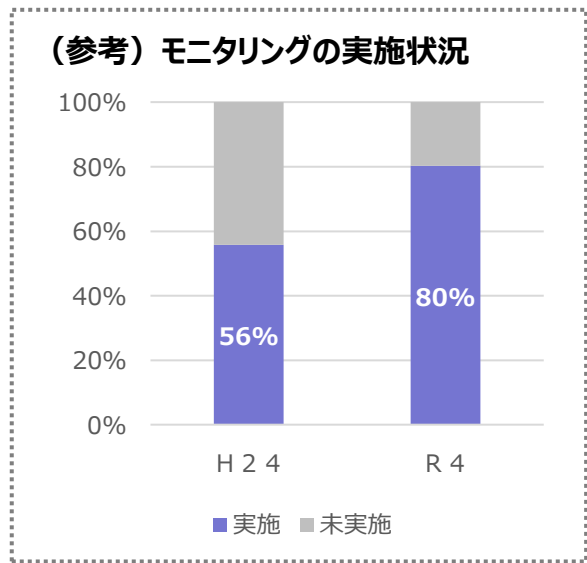
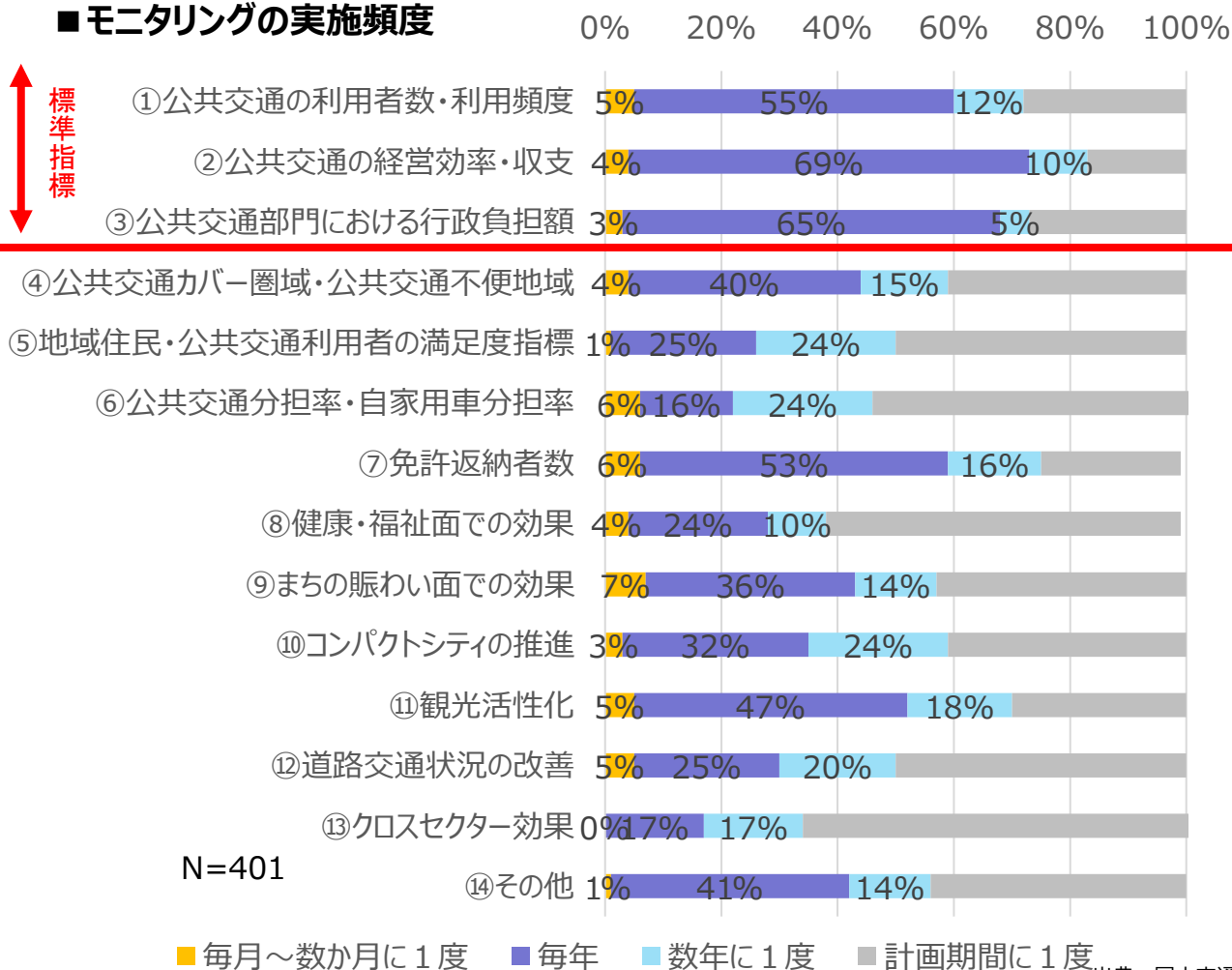
▲市区町村の人口規模別PDCAの運用状況

出典：国土交通省総合政策局調べ（令和4年11月）

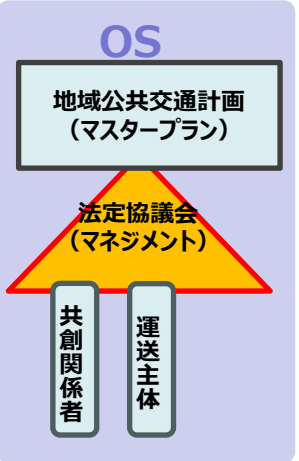
PDCAサイクルの実施状況②

- 標準指標である利用者数・収支状況・行政負担額について、毎年1回以上モニタリングを実施しているのは約60～70%程度。
- 数ヶ月に1度以上の頻度でモニタリングを実施しているのは極僅かにとどまっている。

■ モニタリングの実施頻度



【参考事例】 B 熊本県熊本市（人口：73万人）



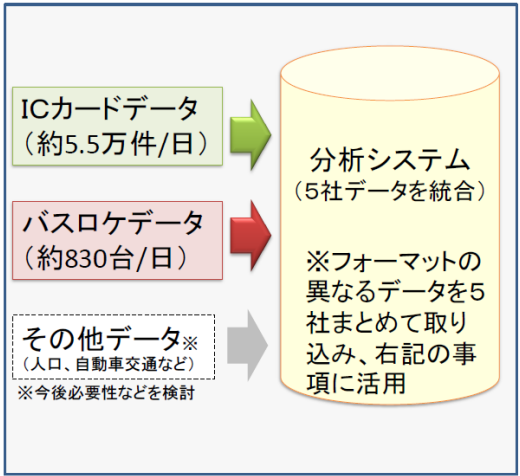
○ 共同経営推進室立ち上げにあたり、**バス事業者5社共通のバスダイヤ分析システムを導入**。5社のデータを統合により、路線再編やダイヤの見直し等にあたって、一体となった取組を実現。また、システム化により、現場に近い人が**簡単にデータ（エビデンス）に基づいた説明をできる環境**を実現。

○ **分析したデータを可視化することにより、路線毎の問題を見える化**。また、データを活用することにより、**実施した取組の効果を定量的に評価することが可能**となり、継続的な実施に寄与。

5社の異なるフォーマットのデータをまとめて取り込める分析システムを構築することにより、データに基づいた取組が可能に

分析したデータを可視化することにより、一目で問題点が把握可能に

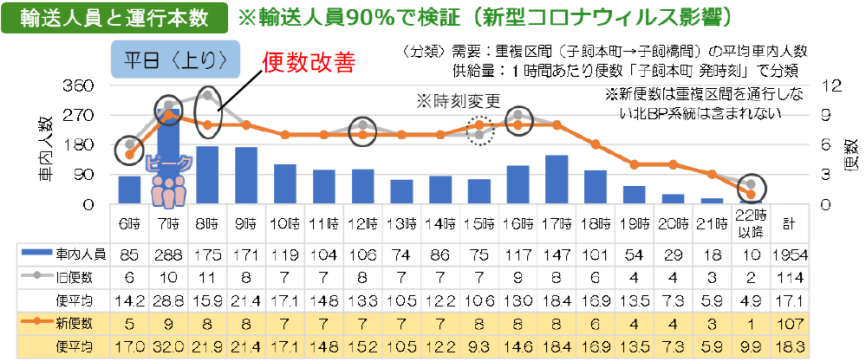
■分析システムの構築・活用



■データ活用方策

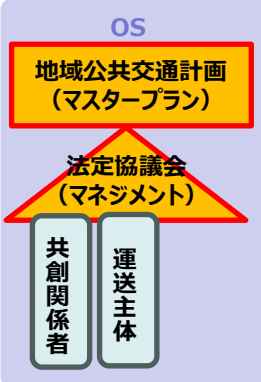
- 1. 路線再編 (5社一体)**
 - ✓ バス停間、上り下り、1時間帯別のデータや抽出・分析が可能
 - ✓ 電車通りの最適化・コミュニティ交通への転換などに活用
- 2. ダイヤ見直し (5社一体)**
 - ✓ 運行実績データを基に遅れ時間を見る化、5社が一体となったダイヤ見直しが可能
 - ✓ 昨年度2社で先行実施中 (昨年度〇便、今年度〇〇便で実施)
- 3. 各社業務の効率化**
 - ✓ 各自治体から要請を受ける運行状況等に関する資料の仕様がまちまち (手作業で集計するケースあり)
 - ✓ システムの活用に伴い効率化を実現

■共同経営計画 需要と供給のバランス確認



2社運行している路線の見える化で問題を具体化できた！

【参考事例】B 愛知県豊川市（人口：18万人）



- コミュニティバスの改善について、路線単位の数値評価（利用率・収支率）のほか、地域の評価（利用意向、満足度など）、ネットワーク全体の評価（移動ニーズ・乗継利用への影響など）を加味して、「改善方向性の決定フロー」（STEP 1～STEP 3）を定式化。
- 鉄道・バス（路線バス・コミュニティバス）・タクシーなど、交通モードの役割分担を明確化。それぞれの役割を路線再編に反映。
- 法定協議会は2009年度以降、毎年4回継続して開催することにより、PDCAサイクルを着実に推進。

改善の方向性の決定フロー

評価のまとめと改善の方向性の決定イメージ

STEP 1：路線単位での改善の方向性整理

個々の路線単位の評価（イメージ）

客観的な評価のために、利用率や収支率の2つの指標から、既存のコミュニティバスの改善度合いを4つに分類して、個々の改善の方向性を整理

図上に改善ポイントを明示して図化

個々の路線単位の評価	
改善度合いの例	改善の方向性の例
1 軽微な見直し	ダイヤの調整 バス停位置の変更
2 一部見直し (経費抑制)	効率的な運行系統の設定 運行経路の見直し
3 一部見直し (サービス向上)	バス停の新設 運行経路の見直し
4 大幅な見直し	ルートの見直し サービス水準変更

利用率を路線単位（沿線利用者数／沿線人口）で算出したうえで、全体目標に対する達成度を基準に評価

路線	沿線人口合計		利用率 C=B/A (%)	目標(0.34%)に対する達成度 C/0.34 (%)
	A (人)	1日当たりの平均利用者数 B (人/日)		
豊川国府線	27,163	31	0.11%	34%
千両三上線	12,347	34	0.28%	81%
ゆうあいの里小坂井線	28,325	33	0.12%	34%
一宮線	12,959	39	0.30%	89%
音羽線	24,837	33	0.13%	39%
御津線	21,898	24	0.11%	32%
音羽地区地域路線	4,838	27	0.56%	164%
御津地区地域路線	13,225	11	0.08%	24%
一宮地区地域路線	11,458	27	0.24%	69%
御油地区地域路線	7,809	22	0.28%	83%
豊川市コミュニティバス全体	110,548	281	0.25%	75%
目 標		376	0.34%	

STEP 2：中学校区単位の評価による補正

市民・地域・利用者視点の評価（イメージ）

客観的な評価のために、外出機会や満足度の2つの指標を点数化して、指標の大きさによって4つに分類し、地域としての改善の方向性を整理

図上に評価指標を視覚的に明示して図化

路線の評価を補正

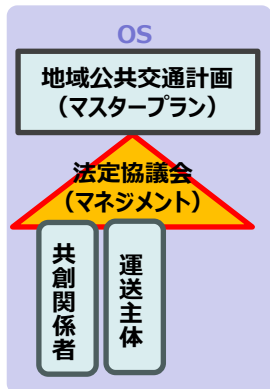
中学校区単位での評価	
地域の評価	ネットワーク評価
利用者・地域・市民の視点の評価指標を校区ごとに整理	主な移動ニーズを校区ごとに整理

- ### STEP 3：改善の方向性の決定
- 【改善の方向性】
- ・路線の再検討
 - ・運行ダイヤの調整
 - ・バス停の位置変更
 - ・ルートの見直し
 - ・利用促進活動の強化など

バス利用者へ実施したアンケートから、外出やバス利用回数増加への寄与度を中学校区単位で評価

行動の変化の項目	東部中	南部中	中部中	西部中	代田中	金屋中	一宮中	音羽中	御津中	小坂井中	平均
①以前行っていた所への外出回数が増えた	2.1	2.0	1.9	2.3	2.0	2.1	2.0	2.2	1.8	2.3	2.1
②バスを利用する回数が増えた	2.3	1.8	2.2	2.5	2.3	2.2	2.3	2.3	2.3	2.5	2.3
③バス同士を乗り継いで回数が増えた	2.0	2.0	1.9	2.3	2.0	2.0	2.3	2.2	1.9	2.2	2.1
④バスから乗り降りして回数が増えた	2.3	1.7	2.1	2.4	2.0	2.2	2.3	2.3	2.1	1.8	2.2
⑤自動車を利用する回数が増えた	2.3	2.5	2.2	2.2	2.0	2.1	2.3	2.6	2.1	2.8	2.3
⑥外出する時の交通手段の選択回数が増えた	1.6	1.0	1.7	2.3	1.7	1.6	1.9	1.8	1.4	2.4	1.8
⑦新たにバスを利用するようになった	1.7	1.5	1.7	1.9	1.0	1.4	1.7	2.0	1.6	2.3	1.8
⑧徒歩に頼らず自分で移動するようになった	2.0	2.0	1.9	1.7	1.7	2.0	1.9	1.9	1.5	2.5	1.9
⑨公共交通での外出回数が増えた	1.6	2.0	1.5	1.9	2.0	1.6	2.1	2.0	1.4	2.5	1.8
⑩平均	2.0	1.8	1.9	2.2	1.9	1.9	2.1	2.1	1.8	2.4	2.0

【参考事例】 B 宮城県石巻市（人口：13万人）



- ICカードの導入時、自治体が交通事業者に対して支援。併せて、乗降客数データに関する覚書を締結し、毎月のデータ提供をルーティン化。とりまとめたデータについては、自治体内で計画の見直しや施策の検討等に活用。
- 公共交通に関するオープンデータ化に向けた取り組みについても推進。住民バスのGTFSデータを市HPで公開するとともに、宮城県及び市町村共同ポータルサイトでも公開。順次、各種検索システムへの反映を実施しており、利用者の利便性向上に寄与。

交通系 ICカードの導入支援の効果として、利便性向上等のほか、データ利活用についても位置づけ

石巻地区路線バスへの交通系 ICカード導入効果について

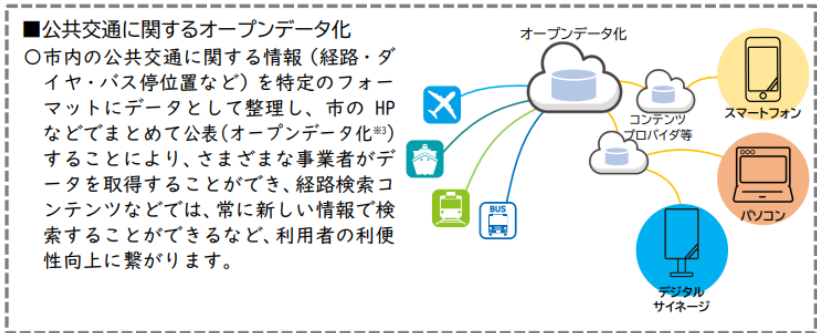
2. 利用者の利便性向上

- 地域住民
 - ・ 運賃支払時の煩雑さが軽減される。(かざすだけ、小銭準備が不要など)
 - ・ JRのSuica等と相互利用が可能となる。(通勤・通学など)
- 来訪者・観光客
 - ・ 初めて石巻を訪れる人でも、全国相互利用している ICカードの導入により、支払方法などに迷わず安心してバスに乗降できる。
 - ・ インバウンド(外国人訪日客)にも ICカードが普及しつつあり、外国人観光客の利便性も高まる。

3. 交通事業者の業務改善等

- 事業収益の向上
 - ・ 利便性向上による利用者数・運賃収入の増加、不正利用の防止が図られる。
- 利用者サービスの向上
 - ・ 多様かつ高度なサービスの提供が可能となる。(乗継割引、1日上限運賃、時間帯割引など)
 - ・ バス乗降時間の短縮による定時性・速達性が確保される。
- 業務改善・効率化の促進
 - ・ 各種券種の発行、ドライバーによる確認作業、乗降調査などが省力化されることでコスト削減につながる。
 - ・ 乗降データの活用により集計・分析が可能となり、ダイヤ編成等に利用できる。

公共交通に関するオープンデータ化の取り組みは、実際に利用者の利便性向上に寄与



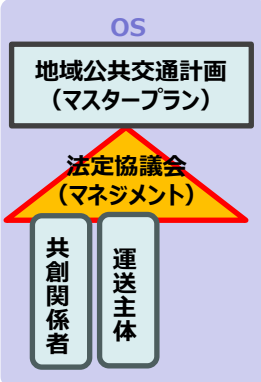
主要なコンテンツでの検索状況 (2022年(令和4年)3月時点)

種別	ジョルダン	グーグルマップ	ナビタイム	駅すばあと	Yahoo!路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	×	○	×	×
住民バス等	×	×	○	×	×

主要なコンテンツでの検索状況 (2023年(令和5年)12月時点)

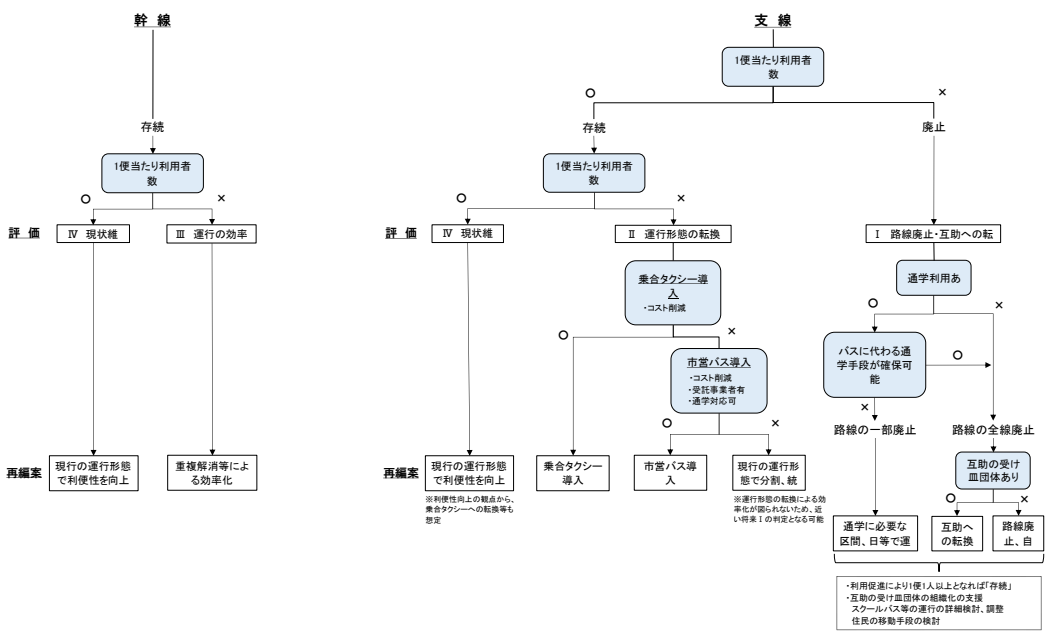
種別	ジョルダン	グーグルマップ	ナビタイム	駅すばあと	Yahoo!路線情報
鉄道	○	○	○	○	○
航路	○	×	×	○	○
路線バス	○	○	○	○	○
住民バス等	○	○	○	×	×

【参考事例】 B 新潟県上越市（人口:20万人）



- 毎年度、市内の全バス路線について、**基準（1便当たりの利用者数）**や**対応フロー**を計画に**明確化**したうえで評価。**基準を下回る場合は、対応フローに基づき、路線の見直し等の対応を実施。**
- 上記に基づく**対応についても、実施状況の評価**することにより、P D C Aサイクルの実効性を担保。

利用者数に基づき、3類型に評価
評価に基づき対応フローについても、計画に明確化



路線の見直し等の対応についても、実施状況の評価

評価 ➡ 対応 ➡ 実施状況の評価

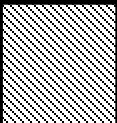
区・地域	時期	路線名	計画		実績	
			評価フローの判定	再編の内容	実施状況	内容・理由
合併前	R2.4	上越大通り線（中央病院～新井バスターミナル）	IV現状維持	・県立中央病院東側に停留所設置、商業施設まで延伸	A	・「とよば」停留所設置 ・一部便で「上越モール前」まで延伸
	R2.4	教育大学線、春日山・佐内線	IV現状維持	・県立中央病院東側に停留所設置、商業施設まで運行する便の増便	A	・「とよば」停留所設置 ・「上越モール前」まで運する便を増便
	R5.4	中ノ俣地域（公共交通がない地域）	IV現状維持	・系統間の重複解消、減便等による効率化	C	・重複外の区間で利用が再び再編取り止め
	R2.7	中ノ俣地域（公共交通がない地域）	-	(計画なし)	D	・互助による輸送を開始
	R2.7	直江津・浦川原線	IV現状維持	・保倉地区における経路変更の実証運行	A	・経路変更の実証運行（令和2年7月～8月） ・実証運行の結果を踏ま経路を変更
	R3.4	正善寺線	II運行形態の転換等	・乗合タクシー等への転換を検討し、効率化、ダイヤ変更の検討	A	・コスト比較の結果引きき路線バスを運行 ・ダイヤ改正や停留所の設
	R4.4	山麓線	IV現状維持	(計画なし)	D	・乗換を考慮し「飯北」バス停新設
	R5.4	斐太線、青田線	IV現状維持	・土日の運行、増便を検討	C	・利用者が減少に転じたため実施見送り
	R4.4	斐太線、青田線	II運行形態の転換等	・斐太線と青田線を統合、乗合タクシー等への転換を検討し、効率化	A	・路線を統合 ・コスト比較の結果引き続き路線バスを運行 ・路線統合し、上越妙高駅や商業施設に停留所を設置

1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
2. 地域交通法等の概要	29
<u>3. 地域公共交通計画の現状</u>	40
(1) 地域公共交通計画について	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
(3) データの利活用、PDCAについて	
<u>(4) 都道府県の役割について</u>	
(5) リ・デザインの取組と計画について	

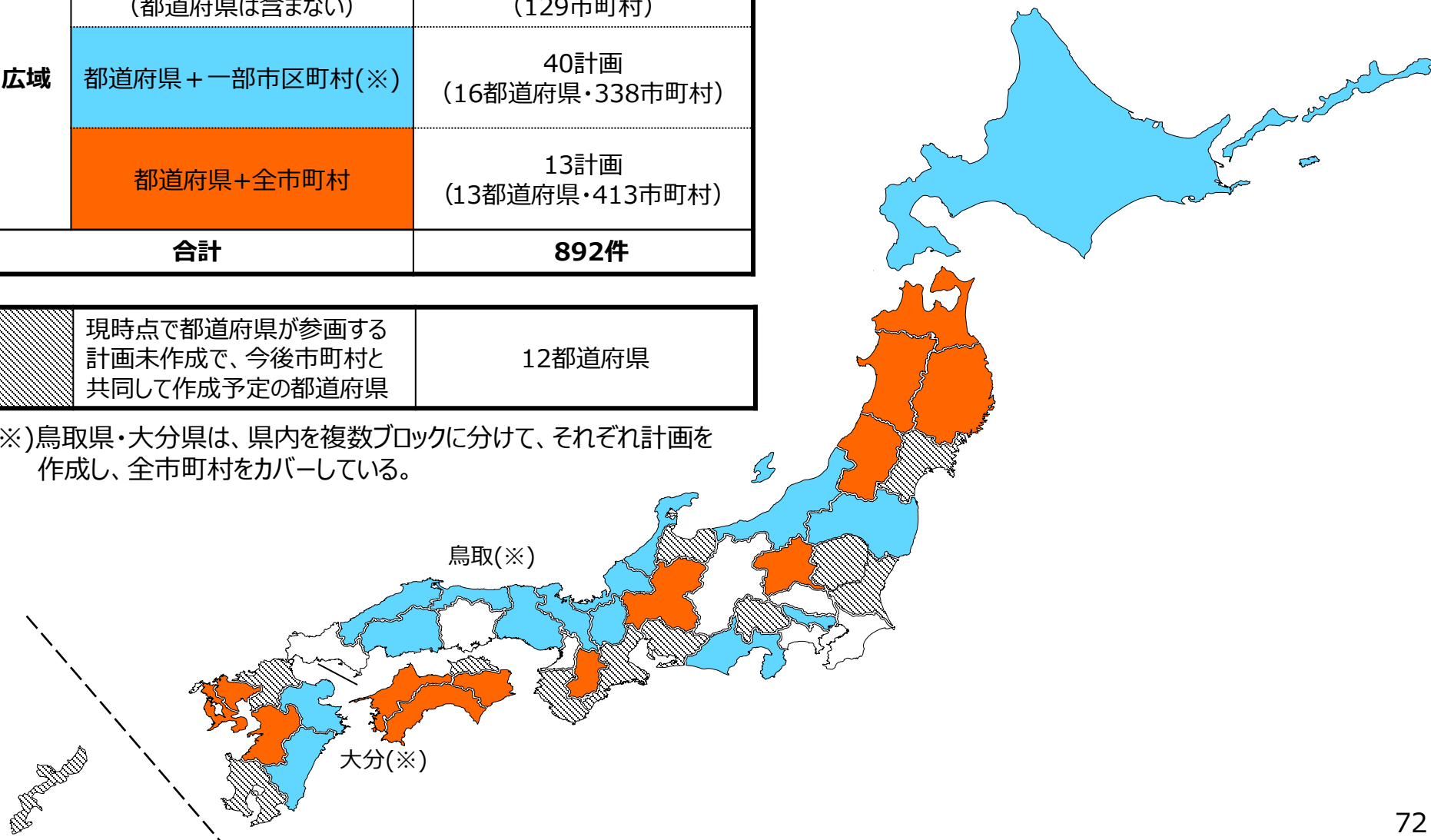
地域公共交通計画の作成状況(令和5年10月末時点)

地域公共交通計画の作成主体の内訳 (R5年10月時点の作成件数は892件)

単独	単独市区町村	806計画 (806市町村)
	複数市町村 (都道府県は含まない)	33計画 (129市町村)
広域	都道府県+一部市区町村(※)	40計画 (16都道府県・338市町村)
	都道府県+全市町村	13計画 (13都道府県・413市町村)
合計		892件

	現時点で都道府県が参画する計画未作成で、今後市町村と共同して作成予定の都道府県	12都道府県
--	---	--------

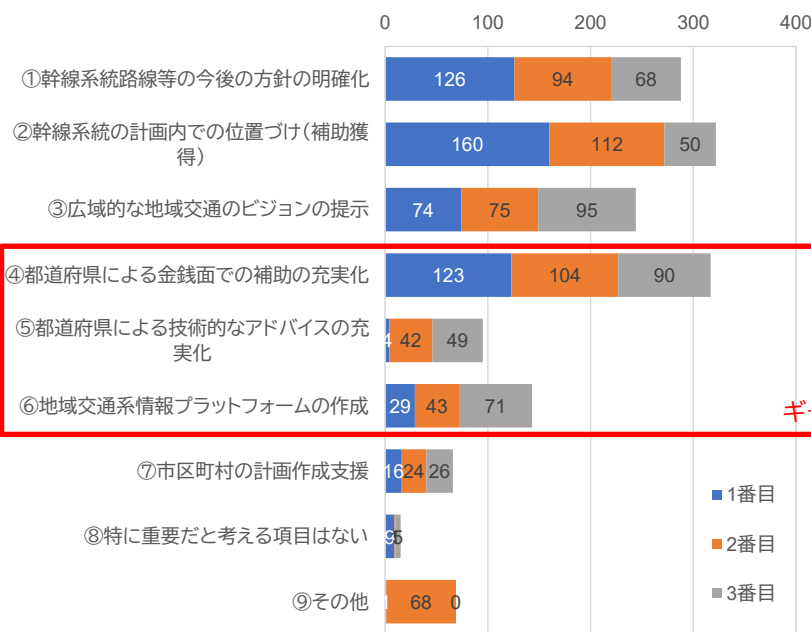
(※)鳥取県・大分県は、県内を複数ブロックに分けて、それぞれ計画を作成し、全市町村をカバーしている。



都道府県の役割への期待

- 計画作成段階において、「市区町村が都道府県に求める役割」と「都道府県が市区町村に求められると認識している役割」には、一部ギャップが生じている。
- 広域的な方針やビジョンの提示については、双方ともに都道府県の役割と認識しているが、**地域公共交通に関するヒト・カネ・データに関する支援については、市区町村からのニーズが大きい一方、都道府県側では重視されていない。**

(回答件数)

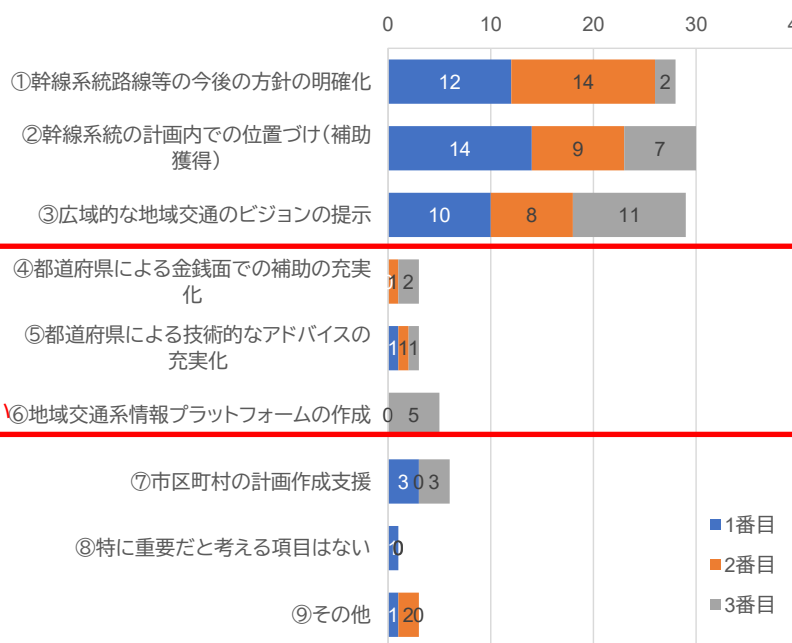


ギャップが大きい

N=379

▲地域公共交通計画作成において
市区町村が都道府県に求める役割

(回答件数)



N=22

▲地域公共交通計画作成において
都道府県が認識している自らの役割

【参考事例】鳥取県(計画策定・補助金)

○ 鳥取県は、東部（鳥取市）・中部（倉吉市）・西部（米子市）を中心に**生活圏が形成**されており、H27年に鳥取県が米子市等と連携して西部地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）を手始めに、順次、東部・中部を策定していった。

○ 令和2年度の当初予算で、共助交通、タクシー、バスを自由に組み合わせできる**全国初**の支援制度「**新たな地域交通体系構築支援補助金**」を創設。効率的・効果的な地域交通体系構築に係る市町村の取組を支援。

3か年で県内すべての市町村をカバー

鳥取県では、大きく3つの圏域に生活圏が形成されており、圏域内の市町村が密接なつながりを持っている。県が、圏域ごとに市町村と共同して計画を策定。



市町村が地域のニーズに応じて**共助交通・タクシー・バスを自由に組合**せできる支援制度を創設（全国初！）。

- ・補助対象：市町村
- ・補助率：1/2

- 小規模高齢化集落等に居住する75歳以上の高齢者、障がい者等に対する**タクシー助成**
- NPO等による交通空白地有償運送の運行支援や住民ドライバー活用
- 市町村の**デマンドバス**や**貨客混載**などの多角化等
- 運行経路最適化等のシステム導入等新たな仕組みづくり

例1

鳥取市佐治町で住民ドライバーが活躍中

例2

智頭町全域でAIオンデマンドタクシー(R5.4~)

例3

県内18市町村(智頭町除く)で高齢者等へのタクシー利用助成を実施中

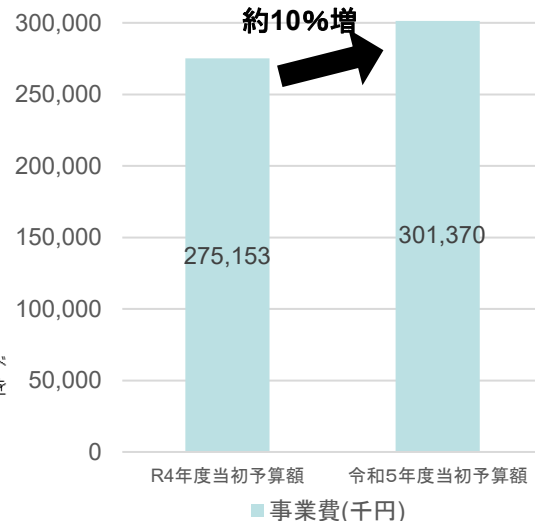
例4

大山町で町営デマンドバスによる貨客混載を実施中(R2.11~)

新たな地域交通体系構築支援補助金について

取組への支援の拡充を着実に進めている。(R4当初→R5当初 **約10%増**)

地域交通体系鳥取モデル構築事業の直近の予算状況
(支援実績：令和4年度21件)



H27西部地域 H29中部地域 H28東部地域

【参考事例】奈良県(バスカルテ)

○ 県内の幹線バス路線ごとに「利用者数」、「平均乗車密度」、「最大乗車人員」、「収支率」、「利用者1人あたり行政負担」の客観指標を用いた「バスカルテ」を作成、診断。行政により支援している路線バスについて、診断結果をモニタリング。

○ 診断の際は、取り得る改善策（利用促進、バス停新設、区間短縮、減便など）計8パターン想定について、適合性・実現性を評価。その上で、今後の改善の方向性を検討。

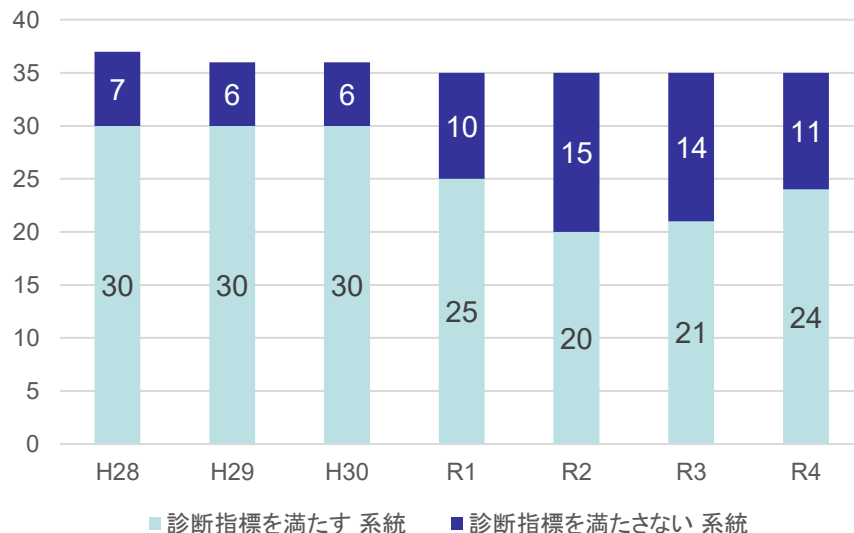
バスカルテの指標の基準値は以下のとおりであり、これに基づいて基準を満たす／満たさないが判定される。

※ H28からH30までは、診断指標を満たさない系統は減少傾向にある。
 ※ R1年から新型コロナウイルス感染症の影響により、診断指標を満たさない系統が増加したが、コロナが収束しつつあるR4年は改善している。

バスカルテの指標

指標	基準値
1便あたり利用者数	3人以上
平均乗車密度	2人以上
最大乗車人員	10人以上
収支率	交通事業者：40%以上 市町村連携：20%以上
利用者1人あたり行政負担	2,000円以下

行政により支援している路線バスの診断結果



【参考事例】奈良県(バスカルテ)

「バスカルテの例 (南部Cグループ)」

沿線住民状況

○調査対象の沿線住民の6割近くがバスの必要性について、「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」「今は利用していないが、将来必要と思う」と回答。
 ○行政負担のあり方は、「路線を維持するためには行政が補助することはやむを得ない」が最も多く、6割を超える。
 ○望ましい運行便数としては、朝夕は1時間に1本以上と回答したのが約5割。昼間は1時間に1本以上と回答したのが約4割。



診断結果

要改善	系統番号	路線名	系統名			1便当たり平均乗車人員(人)	評価	平均乗車密度(人)	評価	1便当たり最大乗車人員(人)	評価	収支率(%)	評価	一人当たり行政負担額(円/人)	評価		
			起点	経由	終点												
-	35	下市天川	下市口駅	天川川合	中庵住	土曜	6.7	○	4.5	○	土曜	11	○	53.0	○	1,787	○
-	36	洞川	大淀バスセンター	下阪	洞川温泉	日祝	9.1	○	4.1	○	日祝	25	○	49.8	○	1,148	○
○	37	下市笠木線	下市口駅		笠木	平日	0.2	×	0.3	×	平日	3	×	8.4	×	36,202	×
○	39a	八木下市	下市口駅		岩森	平日	1.6	×	1.0	×	平日	13	○	22.7	×	1,330	○

改善策案

改善策	利用促進	バス停新設・ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化	新たな運行モデル(連携コミバス等)		
						運営:市町村(協議会) 運行:事業者(委託)	運営:市町村(協議会) 運行:市町村、NPO等	運営・運行:市町村、NPO、社会福祉法人等各種団体 〔自家用有償(公共交通空白地有償、福祉有償)等〕
状況	・自動車の分担率が高く、利用促進によるバスへの転換可能性あり	・35,36:洞川温泉～天河大井財天社の村内移動のニーズあり ・37,39:新規で需要が見込める施設は見当たらない	・35:天の川温泉～中庵住の利用が1.0人未満 ・36,37,39:特定の利用が少ない区間は見当たらない。	・39-a:乗車人員が0.1人未満の便が存在(いずれの日も) ・37:乗車人員が0.1人未満の便が存在 ・36:乗車人員が0.1人未満の便が存在(土、日祝のみ) ・35:乗車人員が0.1人未満の便が存在(平日のみ)	・37:1便あたり最大乗車人員が10人未満	・現行に比べてキロ当たり単価が下がって経費が下がる可能性がある。	・通過する市町村の一部において、市町村が主体となって運営するコミバス等の運行実績がない。 ・現行に比べてキロ当たり単価が下がって経費が下がる可能性がある。 ・洞川線は観光客の利用が多い。	・公共交通空白地有償は他の乗合バスやタクシーで対応可能な場合は実施困難。 ・福祉有償の場合は利用者に制約がある。
適合性	◎	35,36:○ 37,39:×	35:◎ 36,37,39:×	◎	○	○	△	△
実現性	◎	・天川村内線(洞川温泉～天の川温泉)の実証運行を実施中	・35:主要施設へのアクセスの影響は小さく、コミバスも運行している。	△ ・減便により利便性が低下	× ・他系統との車両運用を考慮すると効率が低下する	△ ・関係主体が多く、合意形成が懸念される。	△ ・関係主体が多く、合意形成が懸念される。	△ ・運営主体の構築、運転手・車両手配、関係者合意形成など事務負担が発生。

今後の方向性

・維持モデルによる運行をベースに利用促進を実施、洞川線・下市天川線を組み合わせた再編、区間短縮、減便を検討

取組項目

- 南奈良総合医療センターへの通院を目的とした利用を促進する。
- 登山・温泉・神社等で沿線を訪れる観光客の取り込み、近鉄電車と連携して電車とバスを利用したハイキング等のPRを図る。
- 高齢者(免許返納者含む)に対する割引制度・夏休み小中学生フリー定期券の周知を図る。
- コミュニティバス等沿線市町村の公共交通との接続改善・拡充を検討する。

○ 市町村へのベンチマークとして、**県内公共交通のサービスレベルや収支状況を一元管理した「とちぎの公共交通」を提供。**

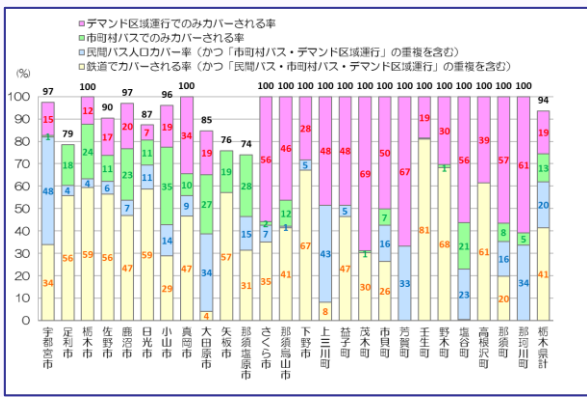
- ・市町村別に公共交通サービスの人口カバー率や交通空白地域の人口を算出
- ・各市町村が運行する生活交通の1人1回利用あたりの公費負担額および収支率を算出

○ 生活交通を効果的・効率的に持続させていくための羅針盤として、「**とちぎ生活交通ネットワークガイドライン**」を制定。

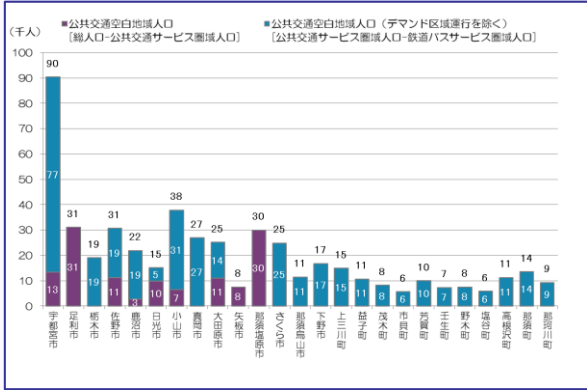
「とちぎの公共交通（令和4年度版）」により公表されるデータ
各市町村は、他市町村と比較した自分の位置がわかる。

交通ネットワーク再編の進め方を「ガイドライン」で整理

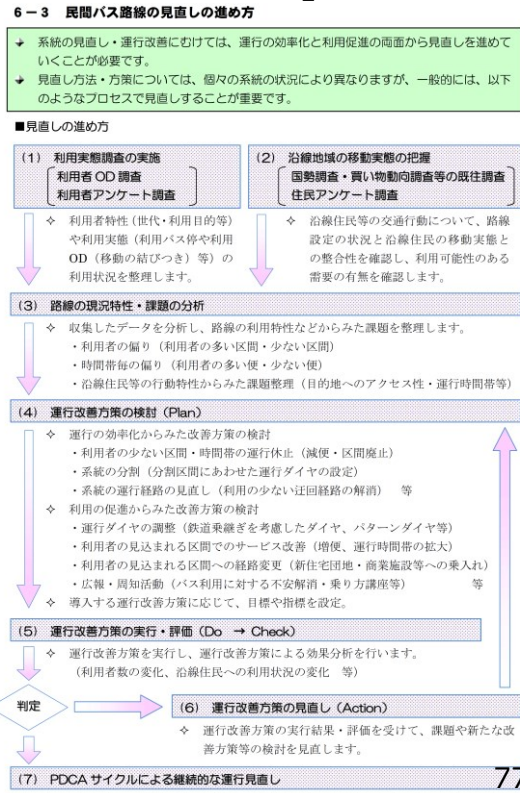
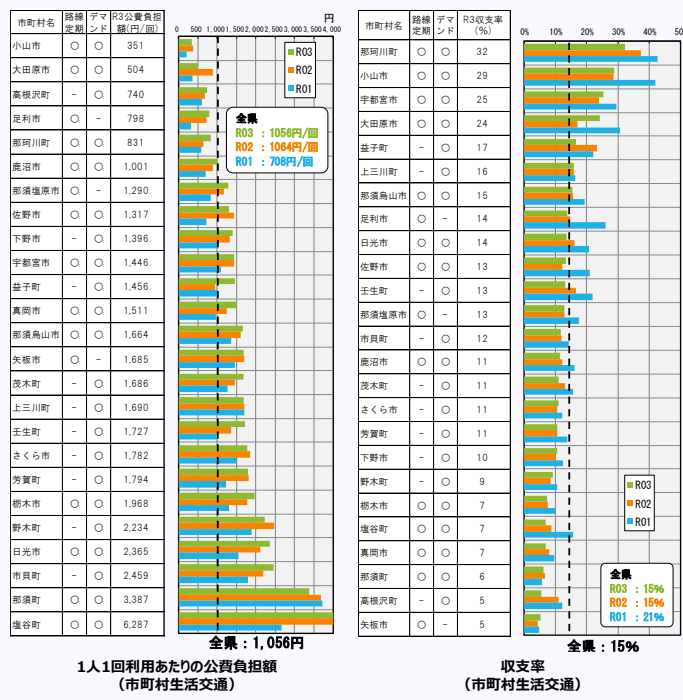
公共交通サービスの人口カバー率



公共交通空白地域の人口



目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として、平成20年度からとりまとめを行っている（毎年更新）



(出典)「とちぎの公共交通（令和4年度版）」より抜粋、同資料をもとに国土交通省作成

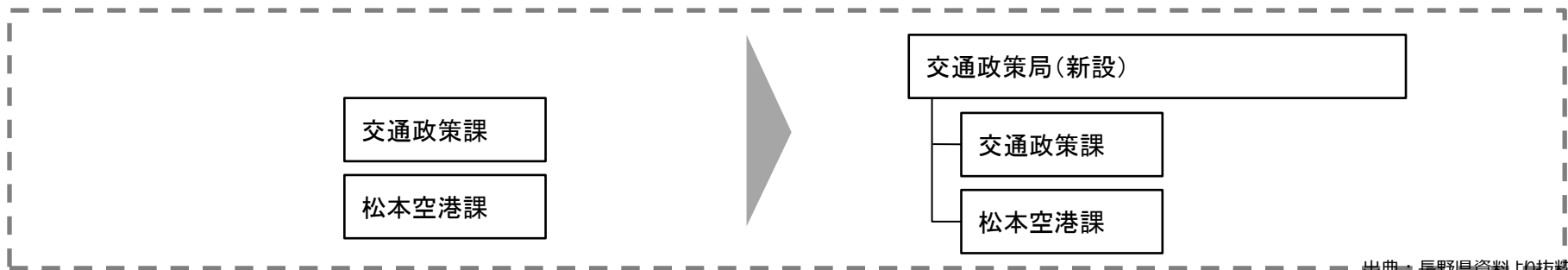
(出典)「とちぎ生活交通ネットワークガイドライン」より抜粋

【参考事例】長野県 ・ 三重県（体制の強化）

交通関連施策を行う体制の強化

【長野県】

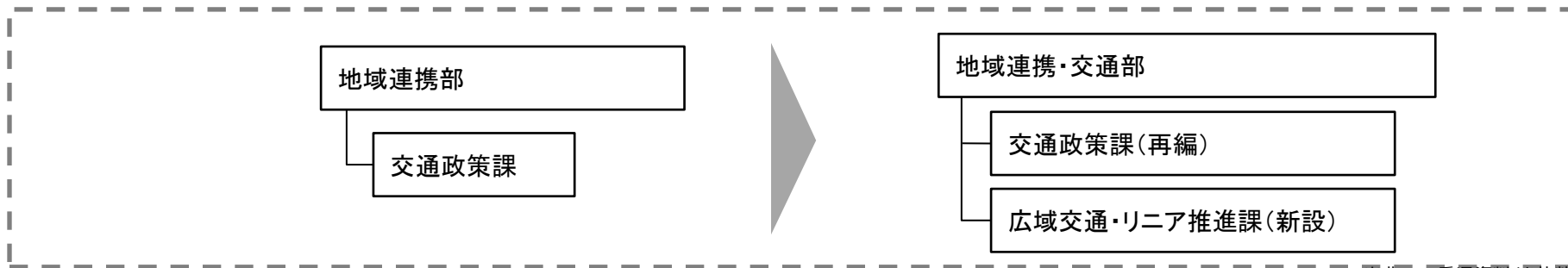
- 県民の日常生活を支える地域公共交通の確保など、**交通関連施策に係る総合的な企画、部局横断的な調整等を行う体制を強化**し、事業者・市町村と連携して施策を展開するため、「交通政策局」を設置。（令和5年度）
- 局長を含め、**職員を4名増員**。（令和5年度）



出典：長野県資料より抜粋

【三重県】

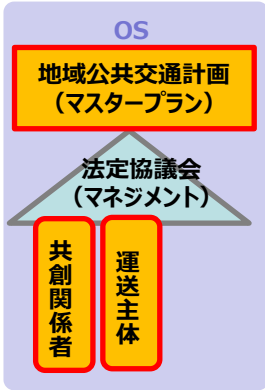
- 人口減少や少子高齢化等をふまえた持続可能な地域公共交通の維持・確保や、リニア中央新幹線の開業に向けた取組を的確に実施していくため、**交通政策の推進体制を強化**し、「**地域連携・交通部**」を設置。（令和5年度）
- 厳しい状況にある地域公共交通の利用促進や維持確保に向けた取組をより一層進めるため、当該業務に係る「**交通政策課**」の職員を**1名増員**。（令和5年度）



出典：三重県資料より抜粋

1. 地域公共交通の現状と最近の政策動向	3
2. 地域交通法等の概要	29
3. <u>地域公共交通計画の現状</u>	40
(1) 地域公共交通計画について	
(2) 計画の推進力(協議会、予算・職員等)について	
(3) データの利活用、PDCAについて	
(4) 都道府県の役割について	
<u>(5) リ・デザインの取組と計画について</u>	

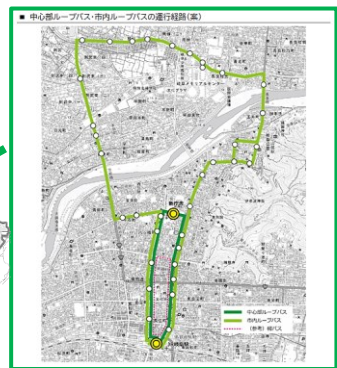
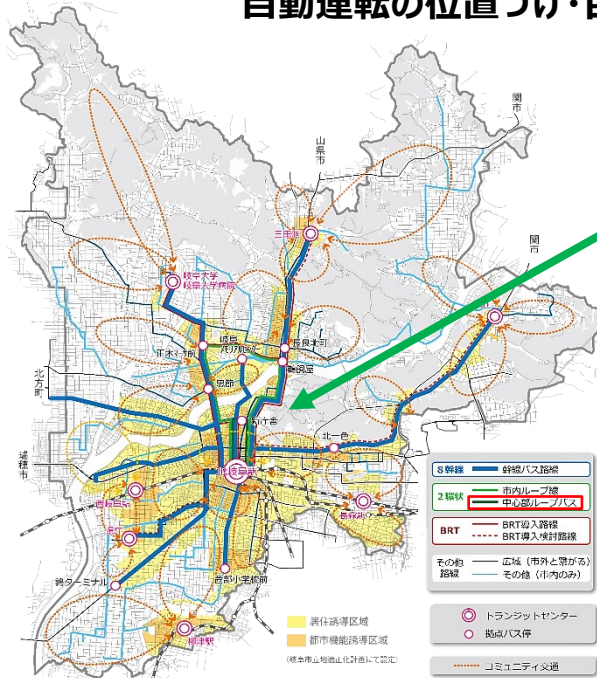
【参考事例】 B 岐阜県岐阜市（人口:40万人）



○2021年の地域公共計画策定時より、自動運転を計画に位置づけ、計画と実証の取組を連動させながら、令和5年11月25日より、市内での自動運転バスの継続運行を開始。

○市の公共交通ネットワーク全体の中での自動運転の位置づけを明確化しているほか、中心市街地に導入する目的 = 社会受容性の向上などを計画に位置づけたうえで、取組を推進。

公共交通ネットワーク全体の中で、自動運転の位置づけ・目的を明確化



令和5年11月から自動運転バスの継続運行を開始

- ・駅前など交通量が多い中心市街地で、自動運転バスが継続して運行されるのは全国初。
- ・5年間の運行期間中に「レベル4自動運転」を目指す。

自動運転バスがいつも走っているまち 岐阜市

5年間 岐阜の中心市街地で自動運転バスが運行

GIFU HEART BUS

2023.11.25 SAT → 2028.3.31 FRI

GIFU CITY

GIFU HEART BUS

2023年から2028年までの5年間は、自動運転バスが、岐阜駅から市役所までの中心部ルートと、岐阜駅から川田町や岐阜公園などの観光地を巡る岐阜公園ルートを実行します。

運行ルート

時刻表

岐阜方法・乗車予約について

希望日の30日前から電話またはLINE予約システムにて予約できます。 原則予約制 運賃無料

電話による乗車予約

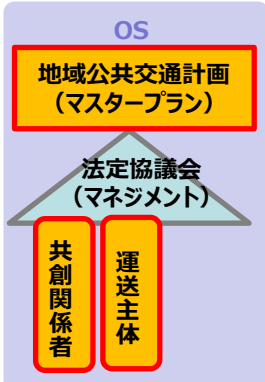
予約システムによる乗車予約

■車両デザインについて

運行区域に関するお問い合わせ先：自動運転バス担当 TEL:070-3390-0055

利用者の多い中心市街地で自動運転実証実験を行うことで、市民が自動運転技術を知るきっかけになるなど社会受容性を高め、公共交通への自動運転技術の導入を進めていきます。

【参考事例】 C 富山県朝日町（人口:1万人）



○ 「ノッカルあさひまち」（事業者協力型自家用有償旅客運送）に加えて、バス・タクシー・鉄道も含め町内すべての交通手段の情報・予約を統合することを計画に記載。共通プラットフォームとして「ノッカルあさひまち」のシステムを既存交通機関に拡大。

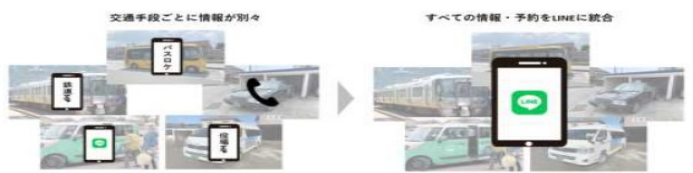
○ デジタル決済基盤を導入し、マイナンバーと紐づけた認証機能を持たせたデジタル決済の仕組みを検討。地域通貨に近い形を検討。

既存公共交通機関へノッカル予約システムを拡大

施策内容

朝日町のあらゆる交通手段を、LINE サービスとして集約していきます。
 タクシーは、現在電話のみでの受付となっているため、LINE からでも配車予約可能な仕組みを作ります。高齢者だけでなく、若い世代や来訪者も含めて気軽に使うことで、タクシー事業の持続性にもつなげていきます。あさひまちバスについては、遅延・運行情報などを Web サイト上だけでなく、LINE 上でも確認できるようにしていきます。とやまロケーションシステムの仕組みと併用しながら、町民に馴染む仕組みを導入していきます。あさひまちエクスプレスも、現状は役場 HP からの予約が可能ですが、LINE 予約も可能な仕組みを整えます。鉄道についても、他交通と同様に LINE サービスから時刻表を閲覧可能にし、駅までの移動手段の案内強化も図るなど、より利用しやすい情報発信に努めます。

加えて、移動目的や緊急度に応じて、複数の交通手段を使い分けできるような仕組みも検討します。大都市圏のような乗り換え検索ではなく、あくまでエリア・時間帯・行き先・緊急度にあった交通手段を選べる仕組みを想定しています。上記すべてを一つのシステムで管理していくことで、利用データの統一（施策 No3-3）にも繋げていきます。



実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	
	自治振興会	教育機関		タクシー・LINE 実装					
	交通事業者	医療/福祉機関		バス LINE 実装					
	商業施設	行政		使い分け検討			使い分け実装		
								ユーザー利用促進	

マイナンバーカードと連携したデジタル決済の導入

施策内容

町内公共交通へ共通デジタル決済基盤を導入し、チケット購入の手間や現金授受のコスト軽減を図ることで、より使いやすい公共交通サービスを実現します。交通以外の分野でも、行政サービスや買い物等で活用できる仕組みを目指します。なお、町民の誰一人取り残さない視点から、スマートフォンなどデジタルデバイスに限定せず、カード形式での提供も検討します。

また、単に利用者側の利便性を高めるだけでなく、蓄積した決済データの活用も重要です。全国共通で使えるデジタル決済基盤は、データの活用が難しいため、朝日町の中で使える地域通貨に近い形を検討していきます。さらに、マイナンバーカードと紐づけた認証機能も持たせることによって、より安全性の高い基盤を目指します。



実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		仕組み検討・開発				
	交通事業者	医療/福祉機関		実証導入		本格導入		
	商業施設	行政					地域への浸透・利用促進	

OS

地域公共交通計画
(マスタープラン)

法定協議会
(マネジメント)

共創関係者

運送主体

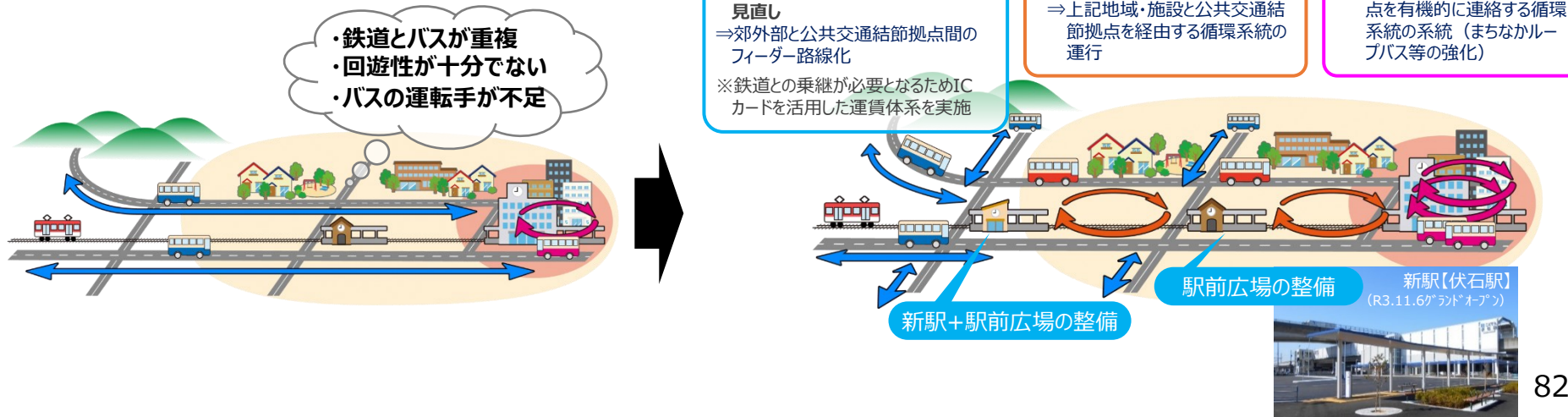
〈需要に合わせた供給の最適化モデル〉

- 既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、**需要に合わせた供給の最適化**を行う。
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、**鉄道を基軸としたバス路線の再編**により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、**集約されたまちを公共交通でつなぐ**。
- 結節拠点整備等をトリガーとして、計画に位置付けながら段階的に再編事業を拡大。
- 【方法・取組】 中心市街地へ一極集中している基幹バスの再編も含め、交通結節拠点に接続する、有機的なフィーダー路線への再編を目指す。

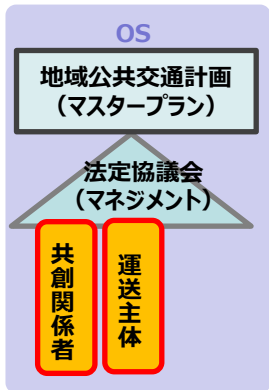
【再編時に重視する視点】

- 視点① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化（既存バスの再編）
- 視点② 公共交通空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス確保
- 視点③ 中心部の回遊性向上

【公共交通ネットワーク再構築の考え方】



【参考事例】 人手確保の取組 (桑名市・北海道運輸局・別府市)



人手不足解消へ向けた特徴的な取組み

① 桑名市 消防職員が運転手に！

- 消防職員が60歳を迎えた際に、バスの運転手として働くことができる協定を締結。**全国初。**
(R6年4月から。締結バス会社：三重交通。)
- 最長72歳まで雇用。
- 大型2種免許の取得費用はバス会社が負担。
- 消防職員は60歳以降は現場業務が体力的に厳しいこともあるが、運転手不足が深刻なバス会社にとっては、運転経験が豊富で地元の道路事情に詳しい人材が確保可能に。

出典：桑名市資料より国土交通省作成

② 北海道運輸局 自衛隊員を運輸業界に！

- 北海道運輸局室蘭運輸支局で、深刻化する運輸業界の人手不足解消へ向け、即戦力として期待が掛かる自衛隊員向けの「再就職支援説明会」を実施。
- 自衛隊員の退職年齢は、一般的に55歳～57歳定年とやや早期に退職することに加え、自衛隊在職中に取得した様々な資格や技能を活かすことが可能。

③ 別府市 移住制度を利用したドライバー誘致！

- 別府市移住支援金交付制度（ドライバー不足解消対策分）
1世帯につき複数人世帯の場合は100万円、単身世帯の場合は60万円を上限
- 雇用形態：正社員（バス運転手、タクシー運転手）

出典：別府市資料より国土交通省作成

【参考事例】路線減への対応やプロジェクト実施状況

自治体名	人口	状況
A町を含む複数自治体	A	A町を含む複数市町村に跨るバス路線を運行するバス事業者が、運転者不足などにより、 <u>路線バス全線及び事業そのものを廃止することとなった</u> 。A町を含む複数自治体が参加する <u>協議会は、路線廃止決定後に立ち上がった</u> 。
B市	A	<u>市に情報共有せず</u> 、民間事業者等がデマンド実証実験を実施。 <u>地域公共交通計画における位置付けが不透明なまま</u> 、事業が実施されている状況。
C市	A	自動運転等の実証実験を、 <u>トップダウンで地域公共交通計画と無関係に実施</u> 。地域の関係者との連携不足で情報共有がなされていないため、当該事業に関わるNPOやバス会社、行政の担当者から <u>不満が出ている状況</u> 。

- **自治体間、自治体と交通事業者の連携不足（A町を含む複数自治体）**
- **地域公共交通計画とリ・デザインの取組との連携不足（B市、C市）**

↓

地域公共交通計画や協議会がうまく機能すると・・・

自治体名	人口規模	状況
X市	A	運転手不足によるバス路線廃止の申し出をきっかけに、市民のニーズに合ったダイヤ・路線・サービスへと見直すことで、地域の移動の足を確保。
Y市	B	ドライバー不足を理由にコミュニティバスの委託費増額申し出に対して、クロスセクター効果を算出して、委託費増額の合意形成を行った。