

地域公共交通の「リ・デザイン」

令和5年9月

国土交通省
総合政策局地域交通課

1. 地域公共交通の現状と「リ・デザイン」

2. 地域交通法の改正と予算制度の拡充

- エリア一括(官民の共創)
- 共創モデル実証プロジェクト(官民の共創・事業者間の共創・他分野との共創)
- 交通DX/GX(AIオンデマンド、自動運転)
- 社会資本整備総合交付金

3. 地域交通法の枠組み(自治体に期待される役割)

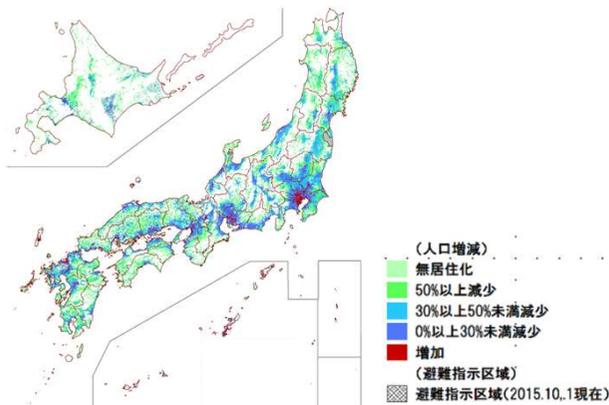
4. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議(今後の展開)

地域の公共交通を取り巻く環境

- 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。

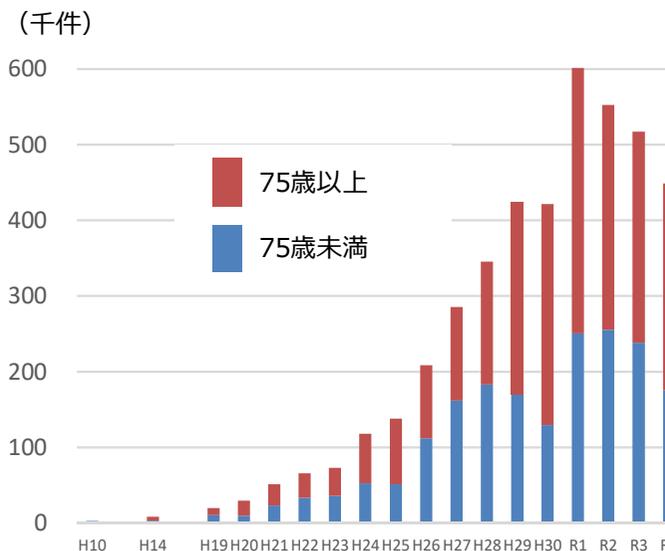
将来の人口増減状況

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）



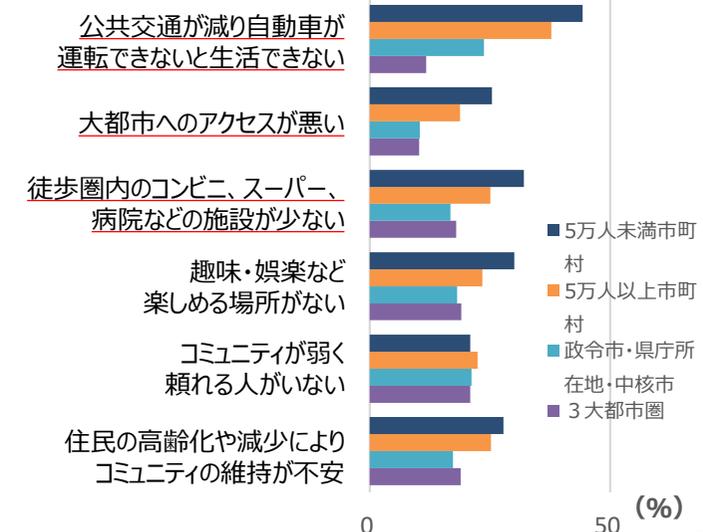
(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

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）



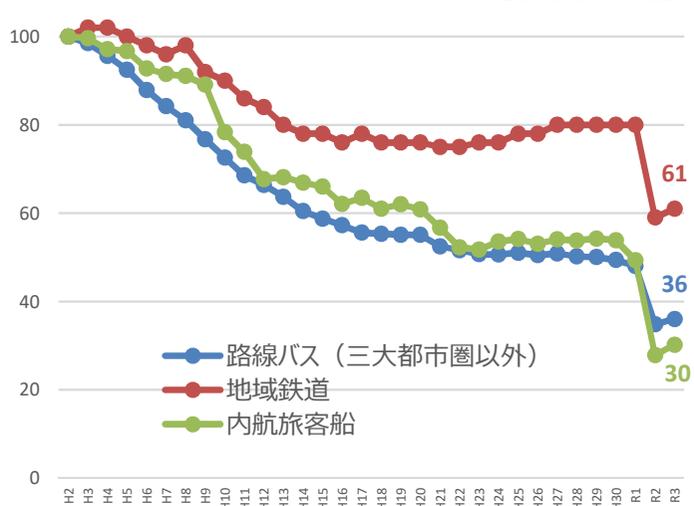
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

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**。

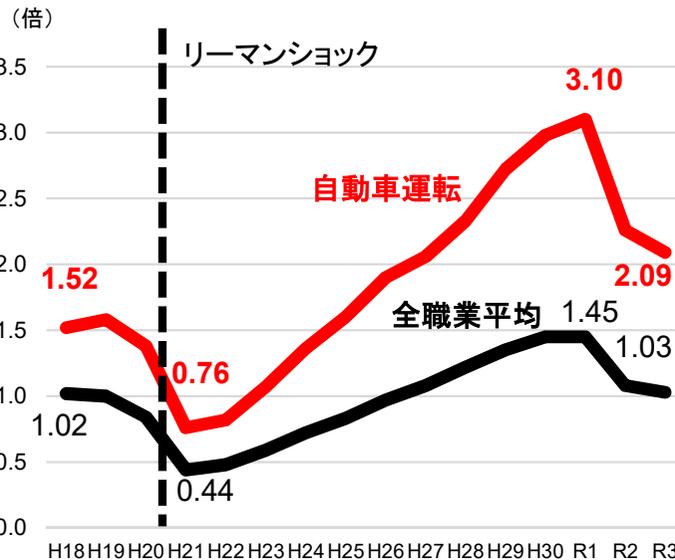
路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

H2=100とした場合の推移



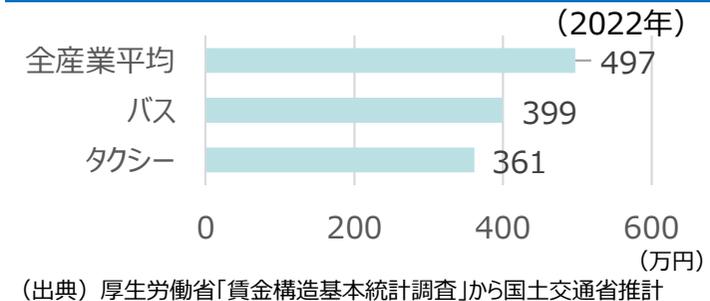
（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足

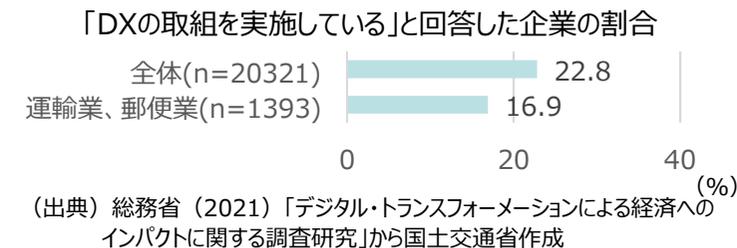


（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

自動車運転者の賃金水準



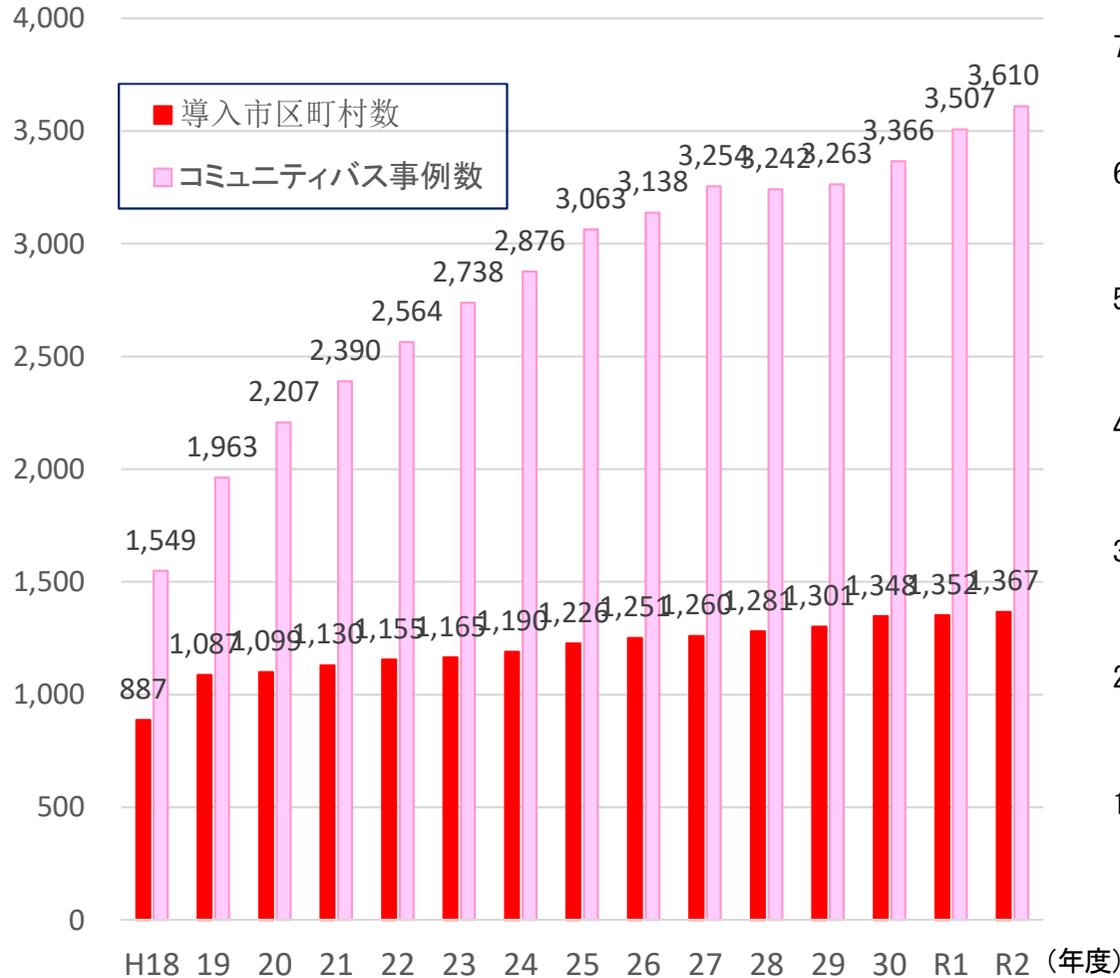
産業別のDX取組状況



コミュニティバス・デマンド交通

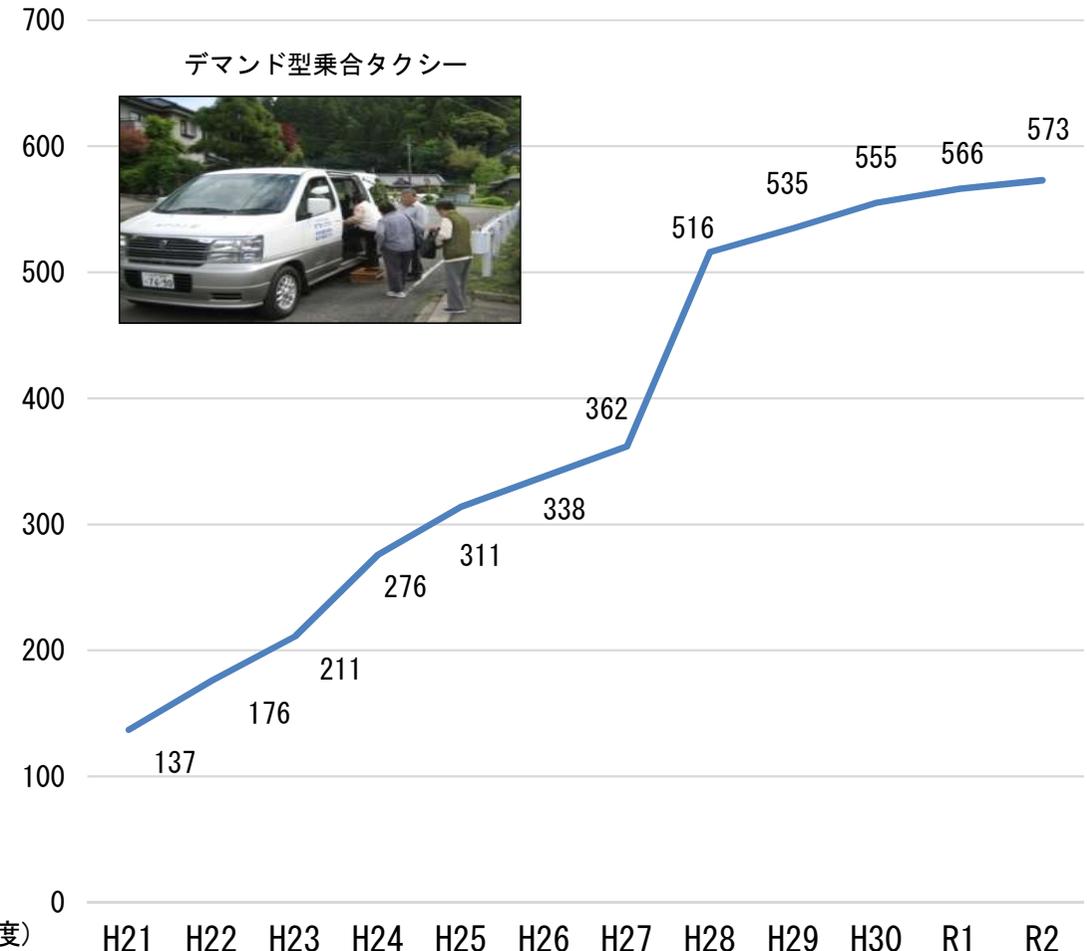
○一般路線バスによる地域の生活交通の維持が困難となる中で、地域の移動手段を確保する公共交通システムとして、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。

コミュニティバスの導入状況



資料:自動車局作成

デマンド型乗合タクシー導入市町村数の推移



注1:乗合タクシーとは、乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。(年度)
 注2:導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。
 注3:いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料:自動車局資料を基に作成

交通政策の流れ

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

2000年代～

- 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

2007年 地域公共交通活性化再生法 (市町村による協議会・計画の制度を創設・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)

- 2014年
- **都道府県**による協議会・計画も可能に
 - 計画制度に**まちづくりとの連携**を位置づけ
- 2020年
- 計画の作成を**自治体の努力義務**に
 - 交通資源を**総動員、競争から協調へ** (※独禁法特例法も制定)

2023年 地域交通法の改正

地域公共交通を「**連携・協調（共創）**」によって「**リ・デザイン**」し、対症療法だけでない**体質改善**を進め、高齢化等に伴う**地域課題を解決**。

(制度面)

- 交通政策のさらなる強化
- 地域経営における連携強化
- 新技術による高付加価値化

(財源面)

- 各種予算の拡充
- インフラ整備予算の活用
- 財政投融资・税制特例の活用

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する**「交通DX」**、車両電動化や再エネ地産地消など**「交通GX」**、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

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ついて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

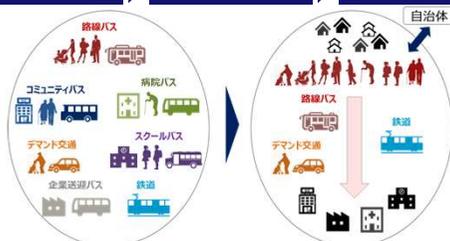


3つの共創

官民の共創

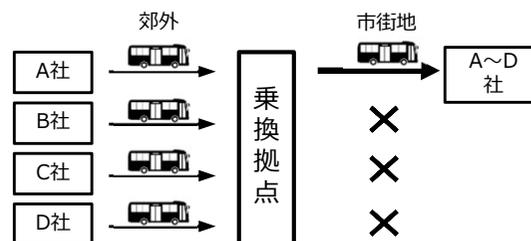
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



政府の方針における地域公共交通のリ・デザインの位置づけ①

『経済財政運営と改革の基本方針2023』（骨太方針） （令和5年6月16日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 5. 地域・中小企業の活性化

（「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」）

地域公共交通については、**改正法¹の円滑な施行等あらゆる政策ツールを総動員**するとともに、**国の執行体制の強化**を図る。MaaS等の交通DX・GX、**地域経営における連携強化**、ローカル鉄道の再構築²、地域の路線バスの活性化など「**リ・デザイン**」の**取組を加速化**するとともに、デジタル田園都市国家構想の実現に資する幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた高機能化・サービスの向上、ラストワンマイルの移動手段である**タクシーや自家用有償旅客運送に関する制度・運用の改善等**を通じて、豊かな暮らしのための交通を実現する。

1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）。

2 上下分離を含めた地方自治体と鉄道事業者等の連携・協働。

『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』 （令和5年6月16日閣議決定）

VIII. 経済社会の多極化 1. デジタル田園都市国家構想の実現
（2）デジタル田園都市国家を支える地域交通、ヘルスケア、教育の整備
②交通インフラの整備・地域公共交通の「リ・デザイン」

郊外・過疎地域（人口5万人以下の1,200自治体）では、自家用車での移動が7割を占めており、運転免許返納後の高齢者を中心に地域内での移動手段の確保が課題である。

地域公共交通の再構築を進めるため、国として、鉄道事業者・自治体等の地域関係者間の協議が円滑に進むように、積極的に関与していくことが必要である。2027年度までに、地域交通法に基づいて自治体・事業者が行う地域公共交通の「リ・デザイン」を実行する事業を300件認定することをKPIとし、**地域関係者間の連携**を促す。

『当面の重点検討課題』

（令和5年6月16日デジタル田園都市国家構想実現会議決定）

（重要施策分野等に関する施策の充実）

総合戦略に位置付けた重要施策分野等については、以下の施策を中心に取組状況を年末に向けてフォローアップし、施策の深化につなげる。

＜様々な分野との共創による交通活性化＞

交通の「リ・デザイン」を推進し、持続可能なものとしていく等の観点から、**地域公共交通における連携・協働の取組（地域経営における連携強化）の具体化・優良事例の横展開の加速化**や、地域の実情に応じた地域間連携及び大都市との繋がりを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に向けた取組について、**交通の「リ・デザイン」と地域の社会的課題の解決を一体的に推進するための会議を設置した上で、関係省庁の連携による検討**を進める。

『フォローアップ』

（令和5年6月16日閣議決定）

VIII. 経済社会の多極化 1. デジタル田園都市国家構想の実現

（地域交通）

改正地域交通法に基づき、**ローカル鉄道の再構築に向けた協議会の設置や実証の実施、バス等のエリア一括での協定に基づく運行の実施等**を着実に進行。また、MaaS、自動運転技術の活用等のほか、地域医療等との連携も進めながら、**地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」を加速**する。

『デジタル田園都市国家構想総合戦略』
 (令和4年12月23日閣議決定)

 第3章 地域ビジョンの実現 1.地域ビジョンの実現に資する施策間連携・地域間連携の推進
 (2) 施策間連携・地域間連携の方向
 <重要施策分野の例>

【地域交通のリ・デザイン】

人口減少・少子高齢化社会において、MaaS等のデジタル技術の活用等により、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークを再構築し、移動の利便性の向上や外出機会の創出等を図ることは、地域活性化を図る上で重要である。

このため、エネルギー分野、医療・介護分野、教育分野等の幅広く多様な関係者との「共創」等により、**地域交通を「リ・デザイン」する取組について、関係府省庁が連携しつつ、従来とは異なる実効性のある支援等を実施する。**また、自動運転による地域交通を推進する観点から、関係省庁が連携し、**地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現し、これに向けて意欲ある全ての地域が同サービスを導入できるようあらゆる施策を講ずる。**

 第4章 各分野の施策の推進 2.分野別の施策の推進 ④魅力的な地域をつくる
 エ 地域交通・物流・インフラのデジタル実装 i 交通分野におけるDX推進
 (o)「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

- ・アフターコロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続に向けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通計画等の作成を推進するとともに、事業継続や新技術の導入を支援する。また、**公的主体と交通事業者が適切なインセンティブ設定のもとで能動的に関わり、一定エリアにおける地域交通体系の全体最適化と長期的な交通サービスの安定化を実現する仕組みの検討を進める。**
- ・**地方公共団体が地域づくりの一環として行う自動運転移動サービスについて、2022年度に、事業モデルの実証を開始する。**また、交通事業者等への混雑情報提供システムやキャッシュレス決済手段等の導入支援を行う。
- ・地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和2年法律第32号）に基づく共同経営などの特例も活用しつつ、**利用者目線でのサービス改善を図るため、並走する鉄軌道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携等、複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との連携を推進する。**
- ・地域交通と、様々な他分野（デジタル、エネルギー、医療・介護、教育等）との垣根を越えて事業連携する「他分野共創」に加え、「官民共創」、「事業者間共創」の取組や、**地域交通全体をコーディネートできる人材の育成を支援するため、「共創モデル実証プロジェクト」等の取組を強力に推進する。**

『国土形成計画』

(令和5年7月28日閣議決定)

第1部 新たな国土の将来ビジョン

第3章 国土の刷新に向けた重点テーマ

第1節 デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

2. 地域生活圏の形成に資する具体的な取組の概要

(地域公共交通を始めとする交通の「リ・デザイン」等)

日々の生活に必要不可欠な地域の移動手段を確保するため、**地域公共交通に係る事業者の経営状況を注視しつつ、法制度や予算・税制措置などあらゆる政策ツールを活用し、交通DX・GXの推進や、教育・医療・福祉・介護・エネルギー等を含む地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、「リ・デザイン」（再構築）の取組を早期に全国に展開していく。**このため、案件形成の支援や、国の対応体制の整備等を着実にを行うとともに、地域経営の観点から、**地域内経済循環の取組、広域連携等を支える地域公共交通ネットワークを維持・強化し、中長期視点に立って、その推進のために必要な支援策を講じる。**地域公共交通特定事業実施計画について、2027年度までに300件の認定を目指す。

あわせて、人口減少等が進む中、例えば、企業等の誘致・雇用の創出、教育環境・医療環境の形成、観光需要の創出等の観点から、地域間連携による広域的な地域生活圏の形成や、時間距離の短縮による大都市圏との一体機能化を図ることが必要となっている。このため、地域の実情に応じた地域間連携及び大都市圏との繋がりを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に向けた取組を検討する。

第2部 分野別施策の基本的方向

第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策

第1節 シームレスな総合交通体系の高質化 4. 地域交通体系の構築

地域公共交通について、法制度や予算・税制措置など**あらゆる政策ツールを活用し、交通DX・GXの推進や、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める。**

(地域における総合的な交通政策の推進)

地域交通体系を支える地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠なエッセンシャルサービスであるが、人口減少や少子化、自家用車利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナの影響等により、多くの事業者が厳しい状況にある。地域の移動手段の確保が大きな課題となる中で、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進するため、地域生活圏の形成の観点も含め、**地方公共団体と民間の多様な主体との共創や地域経営における連携強化を通じ、まちづくりと一体で進めつつ、様々な政策手段を最大限活用して、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進める。**その際には、豊かな暮らしを支える交通を実現するため、特に利用者である住民の生活の目線に立って、利便性の向上による公共交通への利用転換等を図りつつ、**顕在化していない移動需要の掘り起こしや新規需要の創出、地域の関係者の共創を進める。**

1. 地域公共交通の現状と「リ・デザイン」

2. 地域交通法の改正と予算制度の拡充

- エリア一括(官民の共創)
- 共創モデル実証プロジェクト(官民の共創・事業者間の共創・他分野との共創)
- 交通DX/GX(AIオンデマンド、自動運転)
- 社会資本整備総合交付金

3. 地域交通法の枠組み(自治体に期待される役割)

4. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議(今後の展開)

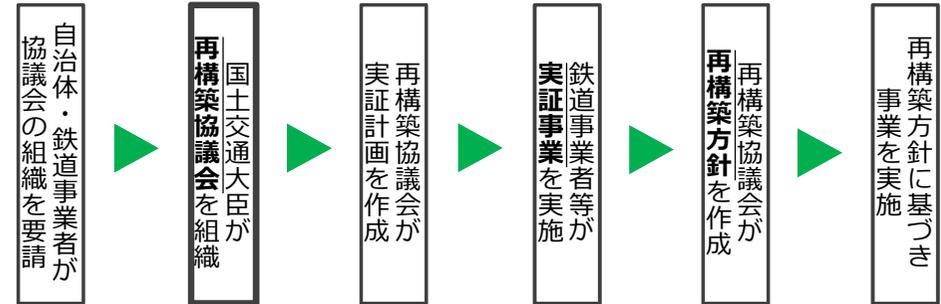
地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

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）

地域公共交通関係予算一覧(令和4年度補正予算・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

●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

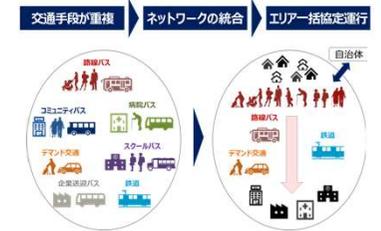


●自動運転実証調査事業

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業

●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



●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



●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)

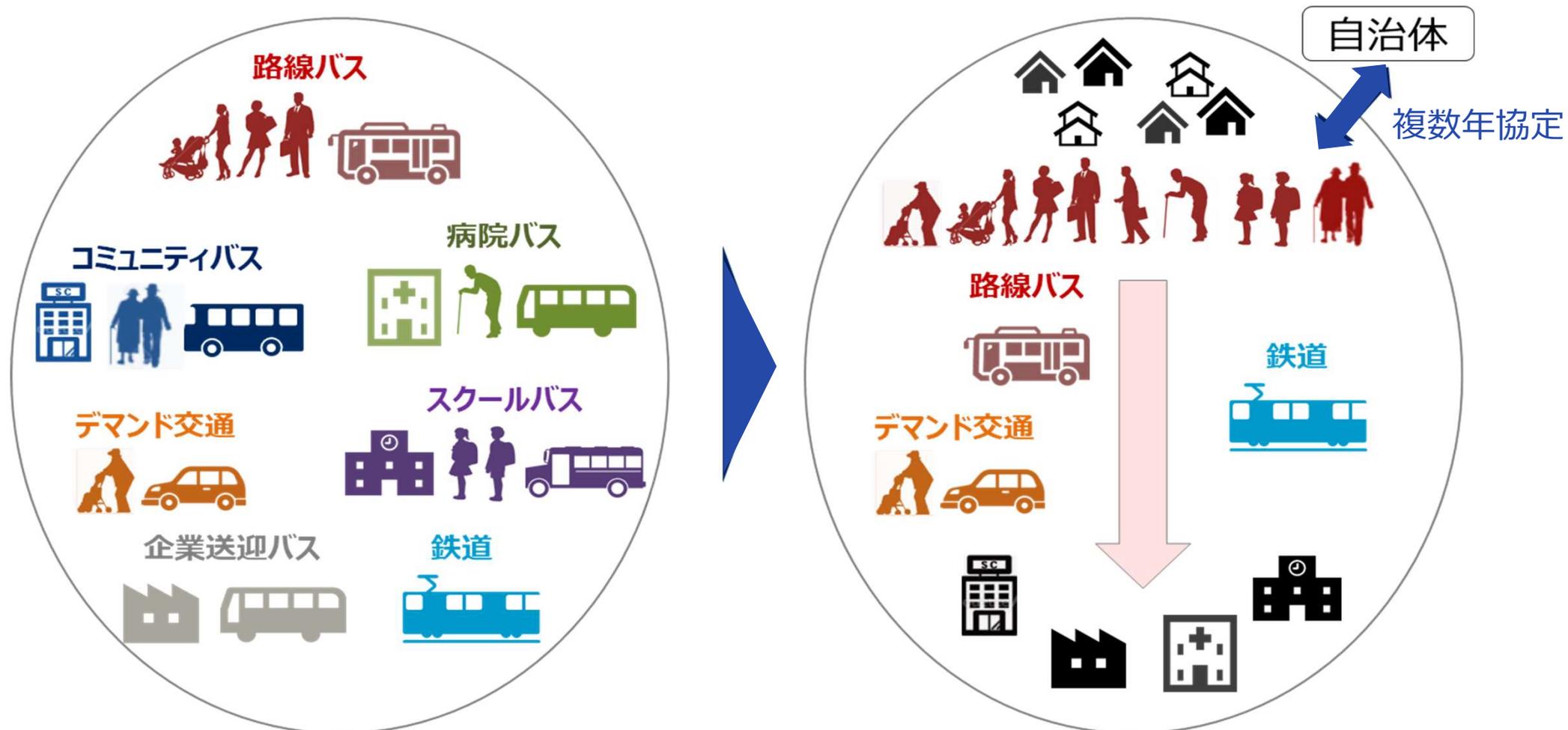
交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位で、必要な交通サービスのレベルを規定**したうえで、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、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。
- 期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に帰属させ、**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**。

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



(参考)松本地域公共交通利便増進実施計画 <エリア一括協定>

- 公共交通を、①**エリア一括協定運行**する路線（公設民営）、②自治体が運行する路線（公設公営）、③官民連携路線、④地域の運行路線（自治体補助）に分類して、路線を再編・再整備。
- 重複路線の統合等による運行の効率化、アクセス時間の短縮、交通空白地の解消による、利便増進を図る。

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、路線の分割・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

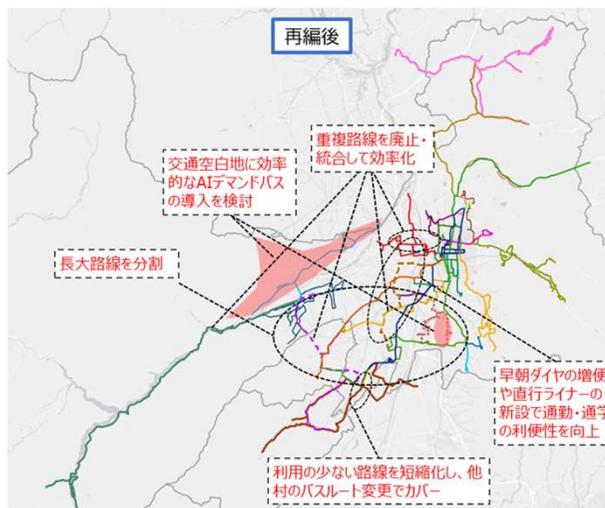
➢ 廃止・統合により効率的に運行

○利用者ニーズへの対応①（路線新設）

➢ 通勤時間帯の直通ライナーや、高校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



路線名	再編レベル			
	路線新設	路線変更	運行内容	運行系統変更
①公設民営(エリア一括協定)により運行する路線				
1 信大横田循環線			●	●
2 横田信大循環線			●	●
3 浅間線			●	●
4 新浅間線			●	●
5 北市内線			●	●
6 美ヶ原温泉線			●	●
7 並柳田地線		●	●	●
8 寿台線			●	●
9 松原線			●	●
10 内田線			●	●
11 山形線			●	●
山形線(管部団地止)			●	●
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 鹿教湯温泉線			●	●
17 松本・市内線(旧西部地域コミュニティバスA線/タワシニーカー北コース)			●	●
18 南松本・山形線(旧西部地域コミュニティバスB線・E線)			●	●
19 梓川・波田線(旧西部地域コミュニティバスC線)			●	●
20 村井・山形線(旧西部地域コミュニティバスD線)			●	●
21 朝日・波田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスD線)	●			
22 南松本・平田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスE線)	●			
23 平田・村井線	●			
24 アルプス公園線			●	●
25 タワシニーカー北コース			●	●
26 タワシニーカー東コース			●	●
27 タワシニーカー南コース			●	●
28 南部循環線			●	●
29 合庁ライナー	●			
30 神林ライナー			●	●

エリア一括対象路線

②自治体が運行する				
31 四賀循環線(旧市営バス四賀線)			●	●
四賀循環線(旧市営バス四賀線) デマンドバス			●	●
32 奈川・安曇線(旧市営バス奈川線、一部区間は循環線)			●	●
買い物バス				現状維持
山形村福祉バス				現状維持
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 朝日広丘線バス(旧朝日村営バス広丘線)			●	●
34 朝日村デマンドタクシーくるりん号				現状維持
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				現状維持
入山辺線				現状維持
中山線				現状維持
波田循環バス				現状維持
浅間・大村線				現状維持
島内川車場合タクシー				現状維持

エリア一括協定運行補助金 【5年間】

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）（予定）

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（運行系統、運行回数等）を規定 等

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します！

1. 共創モデル実証運行事業

＜ 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取り組み事例を紹介しています ＞

交通を地域の暮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

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

【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です。
(次年度に実証運行を予定する事業についても対象とします。)

プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



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

事業に関与

立ち上げ支援

自治体・金融機関

共創モデル実証プロジェクト

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)

本年4月21日～6月20日にかけて公募を行い、「1.共創モデル実証運行事業」は44件、「2.人材育成事業」は19件の事業を選定して、7月14日に選定事業一覧を公表しました。「共創」の取組への更なる支援を進めるため、以下のとおり追加公募を行います。

公募期間 令和5年7月14日～12月1日16:00
※随時採択。予算上限に達した場合、公募受付終了。

問合せ先 事務局(パシフィックコンサルタンツ株式会社)
各地方運輸局交通政策部交通企画課等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ！
採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

- **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)

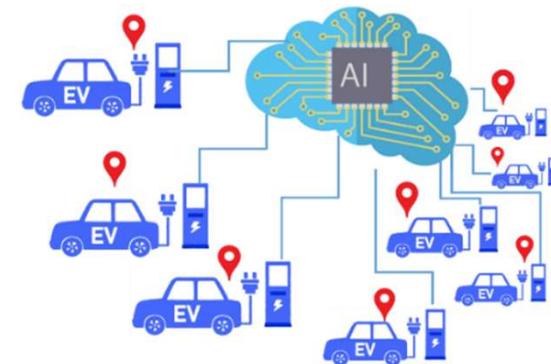


交通GX

EV車両による再エネ地産地消



EV車両のエネルギーマネジメントシステム
(運行管理と充電管理を一体的に実施)



AI乗合オンデマンド交通の取組事例(長野県茅野市・原村)

取組の内容

- 令和4年8月に、定時定路線の路線バスに替わる新しい移動サービスとして、**AI乗合オンデマンド交通である「のらざあ」**を運行
- エリア内であれば乗りたい場所から行きたい場所へ、利用者の予約に対して最適ルート、配車をAIがリアルタイムに行う。
- **予約状況を専用システムで解析して、利用者それぞれの利便性と運行事業者の対応を上手くバランスさせる形**での配車を行う。
- **運賃は距離に応じた設定**で、支払い方法はアプリを介したクレジットカード決済、または現金支払いも可能

取組の効果

- 「のらざあ」導入によって、定時定路線の路線バスのうち、**市街地循環バスなど全体の約半数となる13路線を廃止**
- 「のらざあ」運行費用は**13路線の補助金額と概ね同程度**、今後の利用促進を図る。
- 令和4年10月に、隣接する原村においても、「のらざあ」の実証運行開始
- 将来的には、茅野市と原村で一体となった広域的な公共交通の構築を目指し検討中

項目	茅野市	原村
	内容	内容(実証運行)
運行事業者	アルピコタクシー(株) 第一交通(株) 諏訪交通(株) 茅野バス観光(株) による4社の共同体	諏訪交通(株)
システム事業者	Via Mobility Japan	茅野市と同様
運行車両	8台: ノア(定員7人) 1台 ハイエース(定員10人) 5台 ハイエースコミューター(定員14人) 2台	2台: セダン型セドリック(定員5人) ワゴン型キャラバン(定員9人)
運行日時	土日祝日を含めて毎日(年末年始は除く) 8時~19時	平日 8時30分~17時
運賃	3km未満: 300円 3km以上 5km未満: 500円 7km以上: 700円	茅野市と同様
配車予約	アプリもしくは電話	茅野市と同様
乗降場所数	約8,000カ所(停留所と仮想停留所を設置)	約130カ所(停留所と仮想停留所を設置)

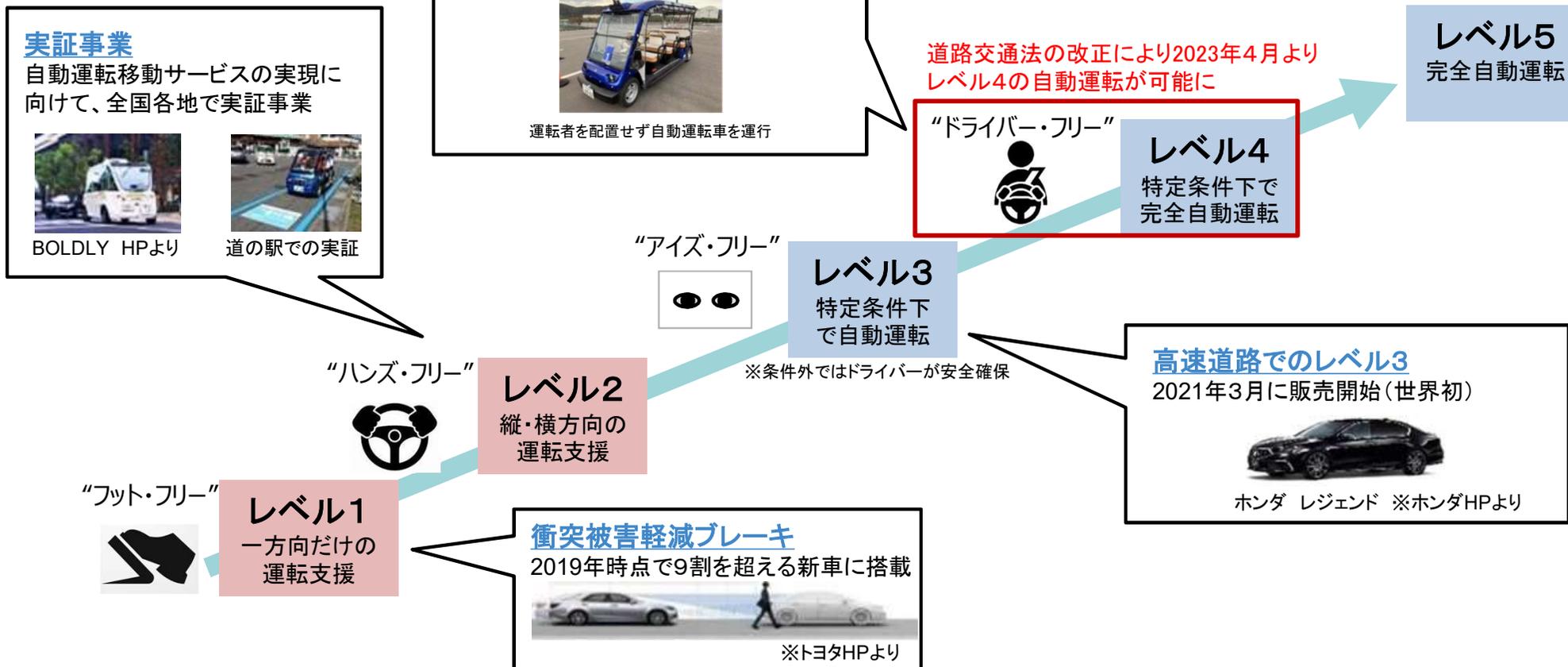


○自家用車についてはレベル3を実現し、移動サービスについてはレベル4を実現するなど着実に技術が進展。

○今後は、レベル4の普及拡大が目標

【政府目標】※ 2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 → 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)、
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ(2022年6月閣議決定)



●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
地方公共団体が実施する実証事業を支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

2022年度

●全国から22件の応募。うち、4件を採択。

長野県塩尻市



信号機等
との連携

北海道上士幌町



雪の中での
実証

滋賀県大津市



磁気マーカ
上を走行

愛知県日進市



市中心部
での実証

※この他、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助(茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐渡市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町)

2023年度

●支援地域の拡大

支援地域数

4カ所 ⇒ 30~40カ所程度



自動運転・隊列走行BRT イメージ
(ソフトバンクHPより)

●事業選定スケジュール

- ・公募実施済み
- ・9月に事業採択予定

(参考) 主な自動運転の事例

国交省実証事業

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

国交省実証事業

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がないバスの公道実証

- 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



国交省実証事業

中型バスを用いた自動運転

中型バスを使用した、地元運行事業者による公道実証

- 主体: 先進モビリティ 等
- 場所: 滋賀県大津市 等
- 位置情報:
GPS、磁気マーカーから取得



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

社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)の概要

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

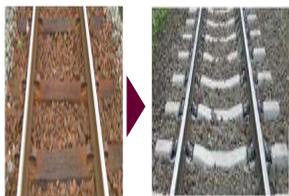
- 基幹事業の効果を高めるために必要な事業
- 全体事業費の2割目途**

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

(参考)地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「**鉄道の活用**」「**バスネットワークの活用**」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は 1 / 2 にかさ上げ)

【拡充事項】立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



【制度拡充内容】

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立地適正化計画等に即地的・具体的に位置つけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



1. 地域公共交通の現状と「リ・デザイン」

2. 地域交通法の改正と予算制度の拡充

- エリア一括(官民の共創)
- 共創モデル実証プロジェクト(官民の共創・事業者間の共創・他分野との共創)
- 交通DX/GX(AIオンデマンド、自動運転)
- 社会資本整備総合交付金

3. 地域交通法の枠組み(自治体に期待される役割)

4. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議(今後の展開)

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：873件（2023年7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（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ 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

地域公共交通計画について

- 「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：873件（2023年7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

地域公共交通の維持確保・体質改善(概要)

地域公共交通確保維持改善事業については、**増大する赤字を補助金等で埋める「対処療法」にとどまらず、地域の努力により持続可能な地域交通を実現する「体質改善」を後押し**するため、

- ・路線再編、エリア一括協定、共同経営計画等により収支改善に取り組む自治体等に対するインセンティブを付与するとともに、
- ・地域公共交通計画との連動（補助要件化）により、地域ぐるみの計画に基づく事業への転換を促し、
- ・さらに、デジタル等の新技術も活用し、地域の多様な関係者との連携・協働（共創）を推進する。

● 他分野との連携・協調の推進

共創モデル実証プロジェクト

他分野輸送（スクールバス・福祉送迎等）の統合・代替、地域資源の活用等

● 収支改善（システムの最適化等）を図る自治体、事業者等に対するインセンティブ

地域公共交通利便増進事業

- 路線の集約・再編、運賃、ダイヤ見直し等へ支援

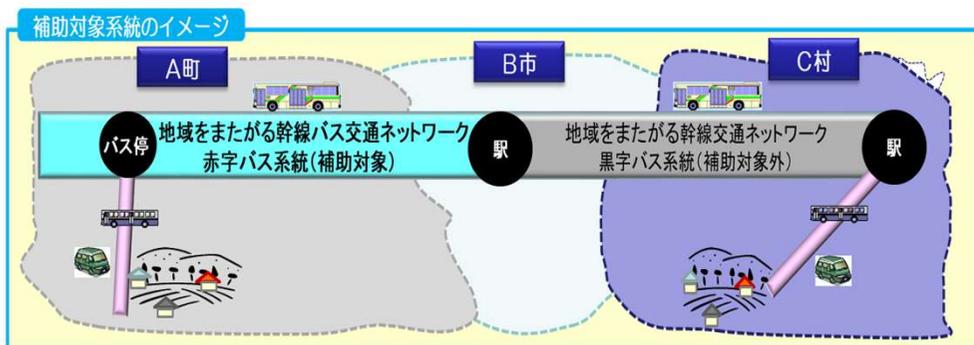
共同経営計画（カルテル）の推進

- 独禁法特例法に基づく、共同経営（路線再編、均一運賃、ダイヤ見直し等）に対する支援

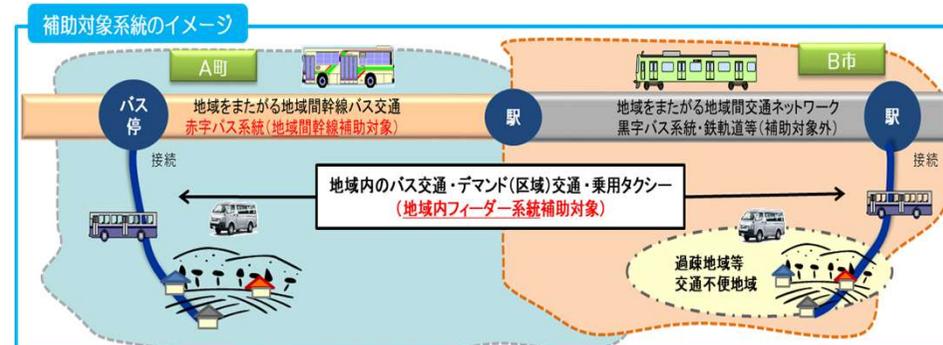
エリア一括協定運行事業

- 複数路線の一括運行協定、協定に基づく複数年の定額支援

【地域間幹線系統補助】



【地域内フィーダー系統補助】



【車両購入に係る補助】 自家用有償旅客運送導入支援のための車両購入費等への補助、貨客混載のための車両改造費補助 等

● 公共交通マスタープランに基づく運行（地域ぐるみ、EBPM）への移行

地域公共交通計画（公共交通のマスタープラン）との補助連動（※R6.10.1～本格施行）

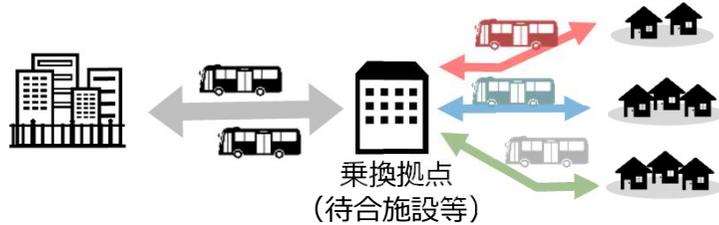
事業内容

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

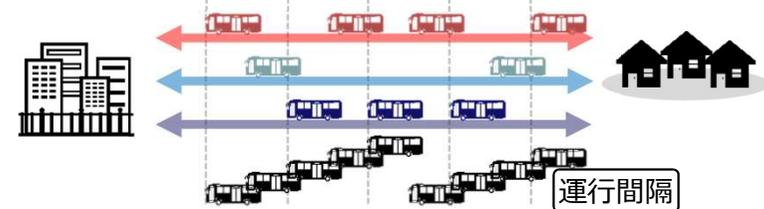
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



(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

(参考) 富士市地域公共交通利便増進実施計画の概要

- 静岡県富士市では、公共交通利用者の減少や運転手不足等により、現在の交通体系の維持が難しくなっている状況。
- このため、路線バスの商業施設へのアクセス強化、路線再編、まちなかでのダイヤの見直しなどにより、利便性を向上させつつ、効率的な運行に改善することで、バランスのとれた都市交通体系を実現し、持続可能なネットワークの形成を図る。

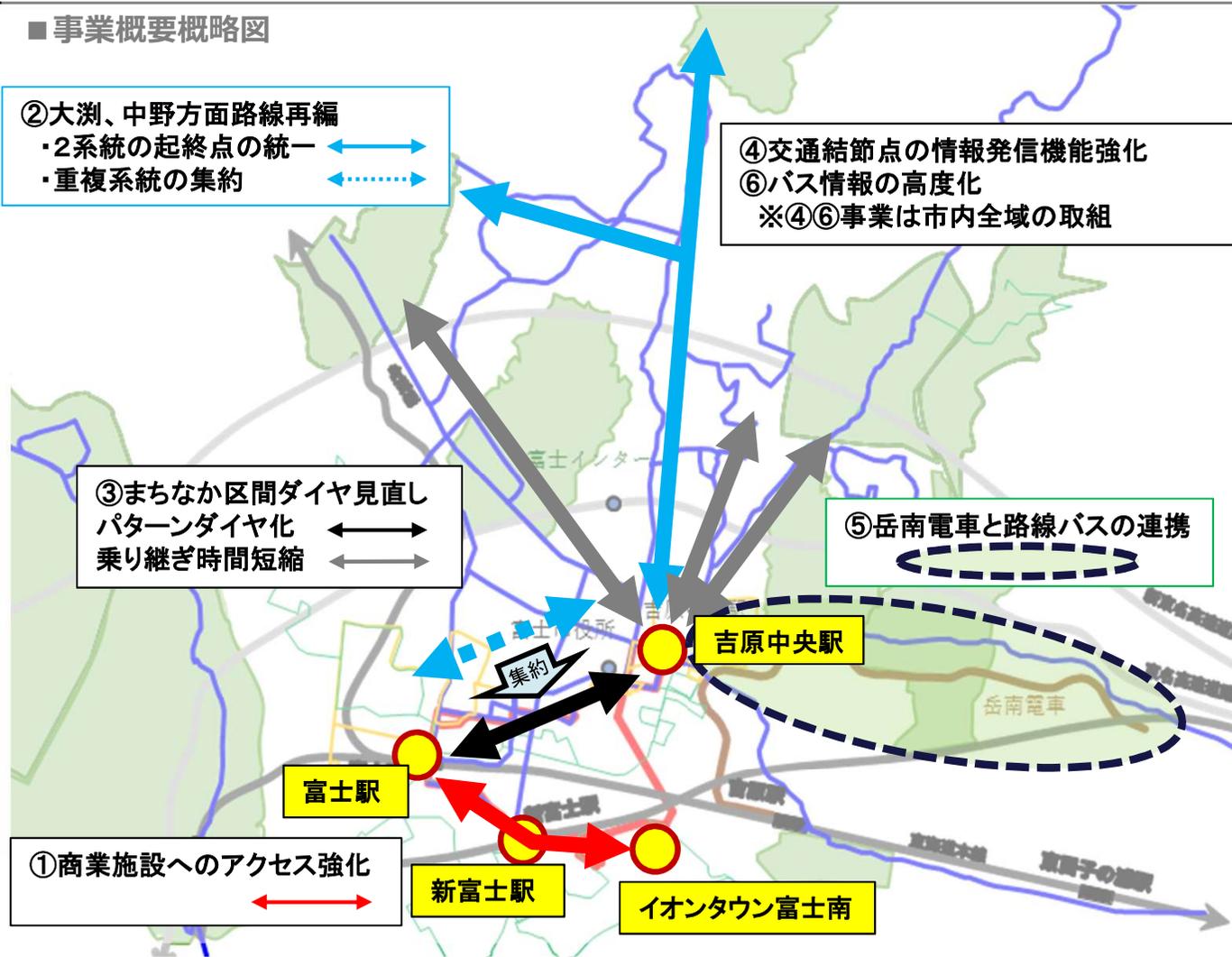
事業の内容

- ① 商業施設へのアクセス強化
 - ・1時間に1本から30分に1本へ強化
- ② 大淵、中野方面の路線再編
 - ・重複系統を再編することにより、運行の効率化、収支率の改善、分かりやすさの確保
- ③ まちなか区間のダイヤ見直し
 - ・まちなか区間の運行ダイヤの見直しにより、パターンダイヤの実現と乗り継ぎ時間の短縮
- ④ 交通結節点の情報発信機能強化
 - ・バスロケーションシステム（表示器やウェブサイト）の充実や、乗り継ぎ拠点での情報発信強化を目指す
- ⑤ 岳南電車と路線バスの連携
 - ・電車、バス共通料金体系の構築及び乗り継ぎ割引、共通回数券等の充実
- ⑥ バス情報の高度化
 - ・バス情報のオープンデータ化と岳南電車を組み込んだバスロケーションシステムの構築

事業の効果

- ・路線の再編・集約により運行の効率化、収支率の改善、地域内交通の充実を図る
- ・バス鉄道の連携による柔軟な運賃設定等により、利便性の向上、運行の効率化、収支率の改善を図る
- ・その他、バスロケーションシステム等表示機器の充実、バス情報のオープンデータ化等によりわかりやすく、使いやすい公共交通ネットワークを形成を図る

事業概要概略図



- ・作成自治体 静岡県富士市
- ・事業実施区域 富士市
- ・事業実施予定期間 R5年度～R8年度

独占禁止法特例法の概要

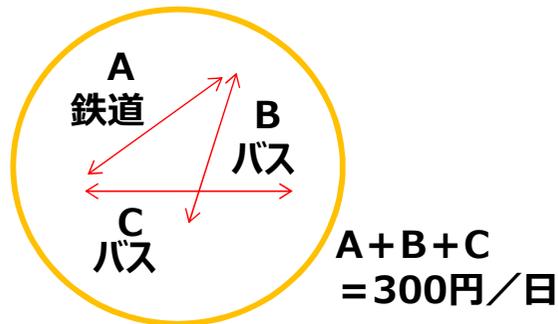
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

① 運賃・料金の設定

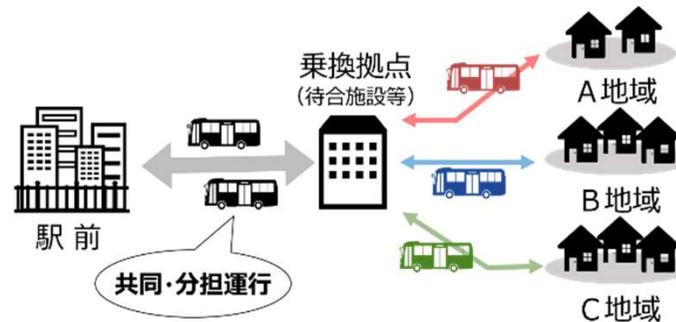
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

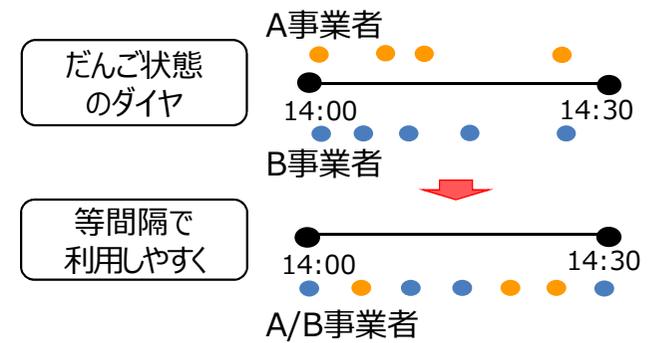
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ&スポーク型」のイメージ】

③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可**を受けることが必要。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議を行った上で**、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで6件の共同経営を認可
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

前橋市内乗合バス事業共同経営計画

取組主体 関越交通、群馬バス、群馬中央バス、上信観光バス、永井運輸、日本中央バス

計画期間 令和3年10月1日～
令和8年3月31日

- 前橋駅～県庁前の区間で重複する**6社11路線のダイヤを調整**。
- JR両毛線のダイヤにあわせた15分間隔の**パターンダイヤを導入**し、利便性向上。

▼前橋駅～県庁前は、11路線が重複運行



▼JRの運行ダイヤにあわせたパターンダイヤ



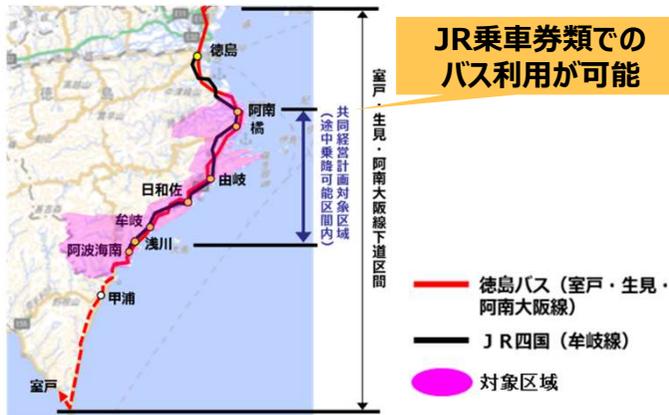
徳島県南部における共同経営計画

取組主体 徳島バス、四国旅客鉄道

計画期間 令和4年4月1日～
令和9年3月31日

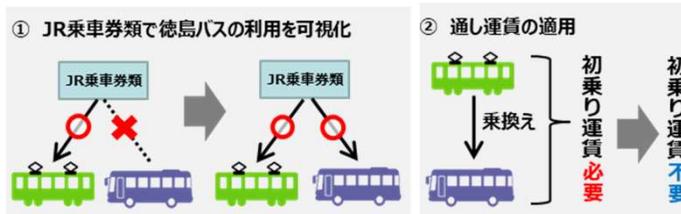
- JR牟岐線と並行して運行する**徳島バスに、JR乗車券類での乗車を可能**とする。
- 鉄道とバスの**乗継時に初乗り運賃が不要**となり、選択肢増加により、利便性向上。

▼JRとバスの並行区間で実施 (阿南～浅川間)



▼取組のイメージ

JRとバスの乗継時に初乗り運賃が不要となる「通し運賃」の考え方を適用



広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画

取組主体 広島電鉄、広島バス、広島交通、中国ジェイアールバス、芸陽バス、備北交通、エイチ・ディー西広島

計画期間 令和4年11月1日～
令和7年3月31日

- 7社が連携し、広島市中心部の路線バスの**均一運賃エリア**を拡大。
- 路面電車とバスの運賃を同額**にすることで、「路線バス・電車共通のサービス」を実現。

▼均一運賃エリアの区域図 (広島市中心部)



—	路線バス
○	190円均一運賃エリア【現行】
○	220円均一運賃エリア【変更後】
○	※共同経営の対象区域と同一
●	220円均一エリアの境となるバス停
—	電車市内線 (点線: 白島線)

※赤枠エリアで従来より均一運賃の取組を実施していたが、共同経営により黄枠エリアに拡大

熊本地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

計画期間 令和3年4月1日～令和6年3月31日

※一部地区：令和4年11月1日～令和7年10月31日

- 市内の重複する区間について、利用状況等にあわせて**ダイヤ等を調整**。
- 待ち時間の短縮（平準化）等を実現し、利便性向上。

▼重複区間のダイヤ等の見直し（熊本市中心部）



岡山駅・大東間共同経営計画

取組主体 岡山電気軌道、両備HD

計画期間 令和3年4月1日～令和8年3月31日

- 岡山駅～大東間の重複する区間について、**停留所の統一**とともに、**ダイヤを調整**。
- 岡山電気の減便で削減したコストについて、運行本数等に応じて両備HDに分配。

▼共同経営の実施区間（岡山駅～大東間）



▼ダイヤ調整による待ち時間の短縮

8時	00	07	25	38	50	50	最大間隔 18分
	岡	両	岡	両	岡	両	
		時刻を調整し 間隔を短縮		同時刻発の バスを分散			
8時	00	07	15	30	40	50	最大間隔 15分
	岡	両	岡	両	両	岡	

長崎市域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 長崎自動車、長崎県交通局

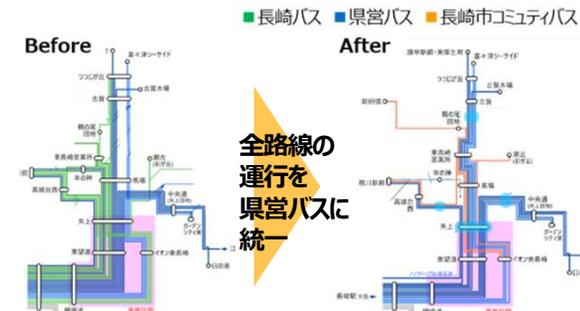
計画期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

- 重複して運行している地区で、**ダイヤ調整**や**地区ごとの運行事業者の統一化**等を実施。
- 上記で生じたリソースを活用し、**長崎市中心部**の主要施設を**循環する路線を新設**。

▼共同経営の実施地域と主な実施内容



▼地区ごとの運行事業者統一化（例：東長崎地区）

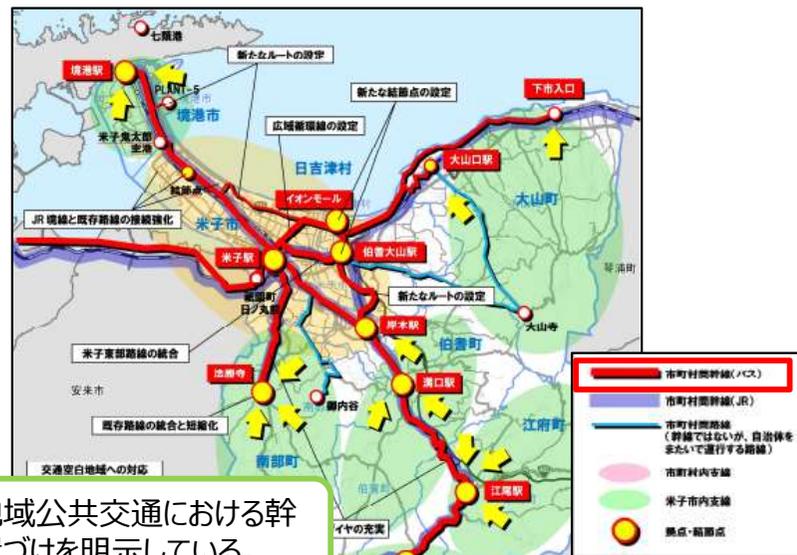


- 従前、**地域公共交通確保維持事業**による乗合バスの運行費等の補助について、より効果的・効率的な支援を実施するため、**地域全体の公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」との連動を要件化**。
（令和3年4月に要綱改正。令和6年事業年度（R5.10.1～R6.9.30）まで経過措置あり。）。
- これにより、**補助事業の活用にあたっては、法定協議会における地域の関係者の協議の上で、当該地域における補助系統の位置付けや必要性等について、地域公共交通計画に位置付けることが必要**。
- ※**幹線補助**は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**又は幹線沿線の市町村（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）>



県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

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。）

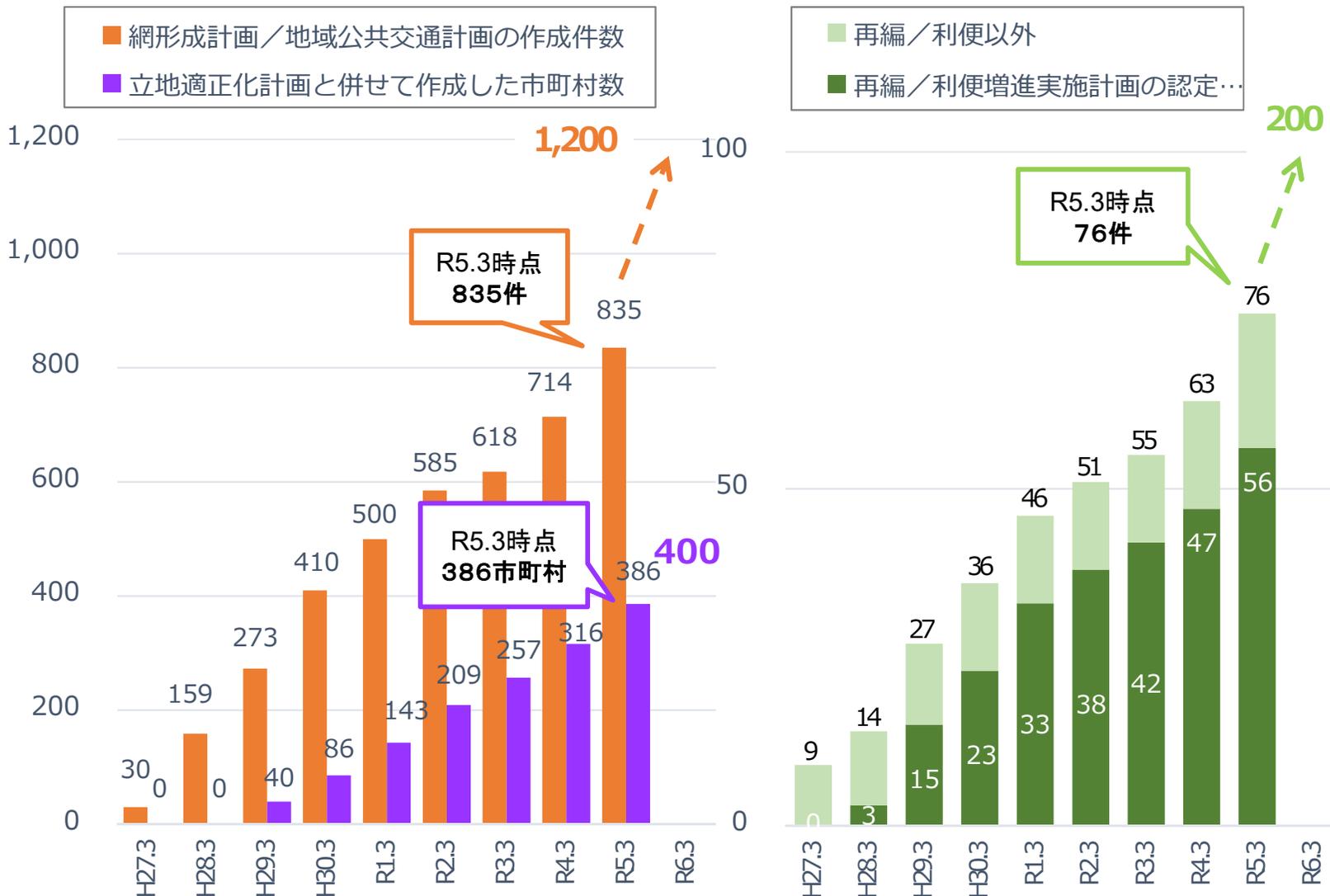
<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

地域公共交通計画に係る政策目標・進捗状況

- 交通政策基本計画(令和3年5月閣議決定)において、以下の政策目標値を設定。
 - ・地域公共交通計画の策定件数
 - ・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
 - ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数
- 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること(「量」の拡大)とあわせて、まちづくりとの連携(両計画の作成部署の緊密な連携等)を含む「質」の向上も促進。



政策目標値

(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

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数

400市町村

⇒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旅客運送サービスの提供の確保のための仕組みの活用を促進

地域公共交通計画の作成状況一覧(令和5年7月末時点)

■ **令和5年7月末時点で、873件の地域公共交通計画が作成。**
(令和5年3月末時点で、386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：504))

■ **令和5年7月末時点で、80件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。**

地域	自治体	作成状況							
北海道	札幌市	作成済							
	旭川市	作成済							
	釧路市	作成済							
	東北	仙台市	作成済						
		盛岡市	作成済						
		関東	東京都	作成済					
			埼玉県	作成済					
			中部	名古屋市	作成済				
				岐阜市	作成済				
				近畿	京都市	作成済			
					大阪市	作成済			
					中国	広島市	作成済		
						岡山県	作成済		
						四国	高松市	作成済	
							徳島市	作成済	
							九州	福岡市	作成済
								佐賀市	作成済
								特別区	東京都特別区
		神奈川県特別区							作成済
		千葉県特別区	作成済						
		東京都特別区	作成済						
		神奈川県特別区	作成済						
		千葉県特別区	作成済						
		東京都特別区	作成済						
		神奈川県特別区	作成済						
		千葉県特別区	作成済						
		東京都特別区	作成済						
		神奈川県特別区	作成済						
	千葉県特別区	作成済							
	東京都特別区	作成済							
	神奈川県特別区	作成済							
	千葉県特別区	作成済							
	東京都特別区	作成済							
	神奈川県特別区	作成済							
千葉県特別区	作成済								
東京都特別区	作成済								
神奈川県特別区	作成済								
千葉県特別区	作成済								
東京都特別区	作成済								
神奈川県特別区	作成済								
千葉県特別区	作成済								
東京都特別区	作成済								
神奈川県特別区	作成済								
千葉県特別区	作成済								

・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

1. 地域公共交通の現状と「リ・デザイン」

2. 地域交通法の改正と予算制度の拡充

- エリア一括(官民の共創)
- 共創モデル実証プロジェクト(官民の共創・事業者間の共創・他分野との共創)
- 交通DX/GX(AIオンデマンド、自動運転)
- 社会資本整備総合交付金

3. 地域交通法の枠組み(自治体に期待される役割)

4. 地域の公共交通リ・デザイン実現会議(今後の展開)

デジタル田園都市国家構想実現会議



地域の公共交通リ・デザイン実現会議 (国土交通省を中心に関係省庁・有識者で構成)

(趣旨・目的)

関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上を促進することにより、地域の公共交通のリ・デザインと社会的課題解決を一体的に推進する。

議長 国土交通大臣

事務局 国土交通省 総合政策局

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・物流政策審議官

都市局長 道路局長 鉄道局長 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、前大津市長)

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)

椋田昌夫 (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)

○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。

○経済財政運営と改革の基本方針2023（令和5年6月16日閣議決定）（抜粋）

（「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」）

（略）地域公共交通については、改正法¹²⁹の円滑な施行等あらゆる政策ツールを総動員するとともに、国の執行体制の強化を図る。MaaS等の交通DX・GX、地域経営における連携強化、ローカル鉄道の再構築¹³⁰、地域の路線バスの活性化など「リ・デザイン」の取組を加速化するとともに、デジタル田園都市国家構想の実現に資する幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた高機能化・サービスの向上、ラストワンマイルの移動手段であるタクシーや自家用有償旅客運送に関する制度・運用の改善等を通じて、豊かな暮らしのための交通を実現する。

¹²⁹ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）。

¹³⁰ 上下分離を含めた地方自治体と鉄道事業者等の連携・協働

○当面の重点検討課題（令和5年6月16日デジタル田園都市国家構想実現会議決定）（抜粋）

重要施策分野等に関する施策の充実

総合戦略に位置付けた重要施策分野*等については、以下の施策を中心に取組状況を年末に向けてフォローアップし、施策の深化につなげる。

<様々な分野との共創による交通活性化>

交通のリ・デザインを推進し、持続可能なものとしていく等の観点から、地域公共交通における連携・協働の取組（地域経営における連携強化）の具体化・優良事例の横展開の加速化や、地域の実情に応じた地域間連携及び大都市との繋がりを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上に向けた取組について、交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に推進するための会議を設置した上で、関係省庁の連携による検討を進める。

「連携・協働」を進める視点(案)

- 地域の公共交通が置かれる現状や、地域が抱える社会課題は様々であるため、以下の**4つの類型（カテゴリー）**に分けて、取組の方向性や必要な施策の検討を進める。

※なお、都市や地域の特性は千差万別であり、複数の類型にまたがる場合、同じ市町村でもエリアによって異なる類型にあたる場合などもあることに留意



「連携・協働」の方向性:A 主に中小都市、交通空白地など

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）

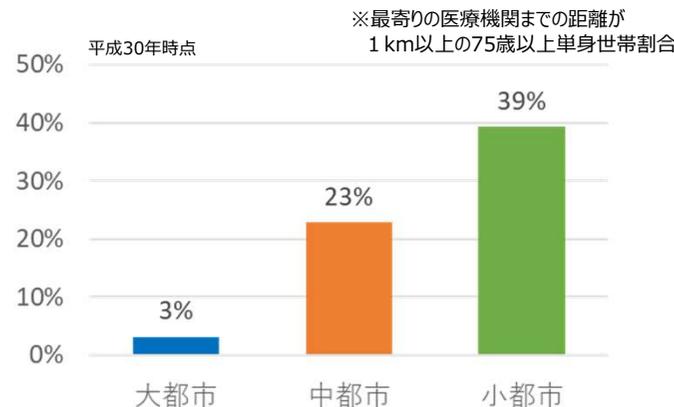
- 地域にある資源（人材、車両、施設）を最大限に活用し、当該資源のマルチタスク化を図る。
- 自家用車による旅客サービス（自家用有償旅客運送）の更なる活用を図る。
- デジタルを活用したコンパクトな移動サービス（AIオンデマンド交通、自動運転等）の提供を推進する。
- エネルギーの地産地消やエネルギー収益の公共交通への活用等を通じて、地域内経済循環を図る。
- 免許を返納した高齢者が安心して利用できる新たなモビリティの開発を推進する。

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



事例A-① 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 教育・医療

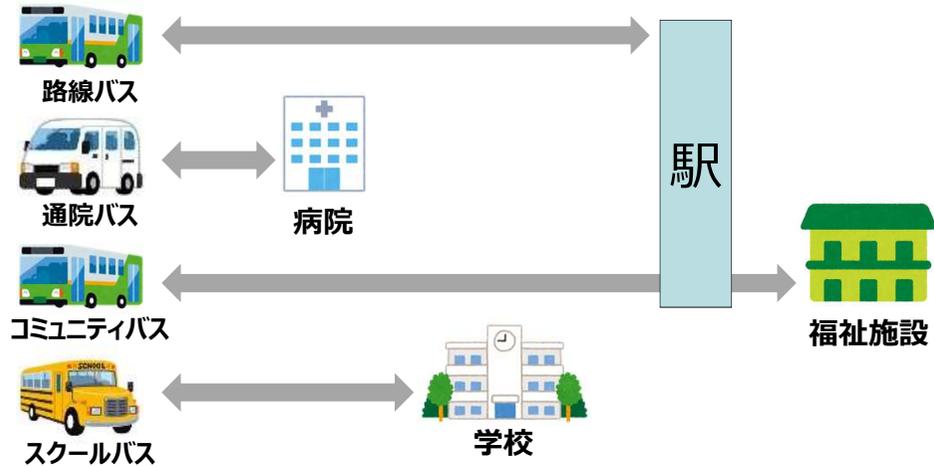
移動需要の集約（マルチ送迎）

【茨城県常陸太田市 人口：約5万人】

【事業の内容】

- 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題。
- 路線バスに統合（混乗化）することで乗車密度を改善し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。

従来



改善策



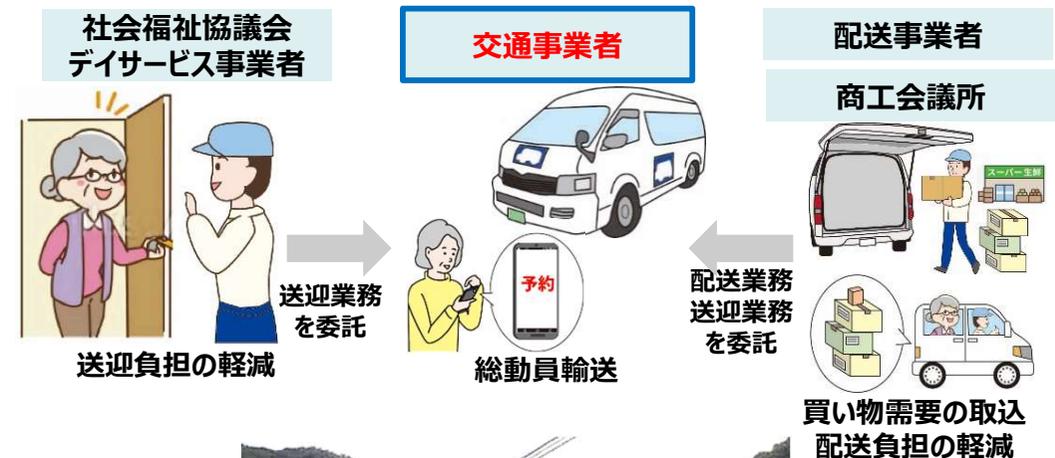
交通 × 福祉・商業・農業

貨客混載とモビリティ拠点

【宮崎県西米良村 人口：約1千人】

【事業の内容】

- 人流・物流サービスが個別バラバラに提供。
- 福祉送迎・買い物支援・貨客混載を新たにデマンド運行する公営バスで一体的に提供することで、各分野の移動・送迎を集約し、運送負担を軽減。
- 人流・物流サービスの拠点となるバスターミナルには、商工会、JAなどを併設し、人が集う拠点（モビリティ・ポイント）として整備。



人流・物流サービスの拠点
(商工会、JA等を併設、診療所、役場、郵便局、スーパーも近接)

事例A-② 主に中小都市、交通空白地など

交通 × 福祉・農業・観光

農山村の交通システム再構築

【北海道上士幌町 人口：約5千人】

【事業の内容】

- 自治体が路線バスの運行費用を負担するなど、公共交通維持に係る財政負担が課題。効率的な運行等による、財政負担の軽減が必要。
- 中心部の拠点間を結ぶ自動運転（レベル4も視野）のほか、農村部のデマンド交通への転換、多様な交通モードの整備により、地域交通の持続性を向上させるとともに、担い手不足にも対応。

農山村における交通システムの構築

子どもからお年寄り、ビジネスマン、観光客など多様なニーズにこたえる交通システム



交通 × エネルギー・金融

エネルギー収益の公共交通への活用（シュタットベルケ）

【岩手県宮古市 人口：約4.7万人】

【事業の内容】

- 脱炭素化地域づくりのため、再生可能エネルギーの地産地消を進める必要。
- 市が再生可能エネルギー事業へ出資し、得られる収益を、EVや充放電設備の補助等に活用。自立的な地域経済の循環を創出。
- 構想・計画には、大学や地域金融機関等が参加。将来的には公共交通の維持・確保などに活用。

目指す姿

エネルギーの地産地消による
自立的な
地域経済の構築



●エネルギー事業の利益を市民へ還元
「よりよい市民サービスの提供」

- 誰もが移動しやすい公共交通
- 子育て世帯への支援
- 充実した教育環境
- 活力に満ちた産業 など

⇒地域課題の解決へ



地域内経済循環



エネルギーに関わる費用を市内にとどめる

市が積極的に参画
＝宮古市版シュタットベルケ

「連携・協働」の方向性：B 主に地方中心都市など

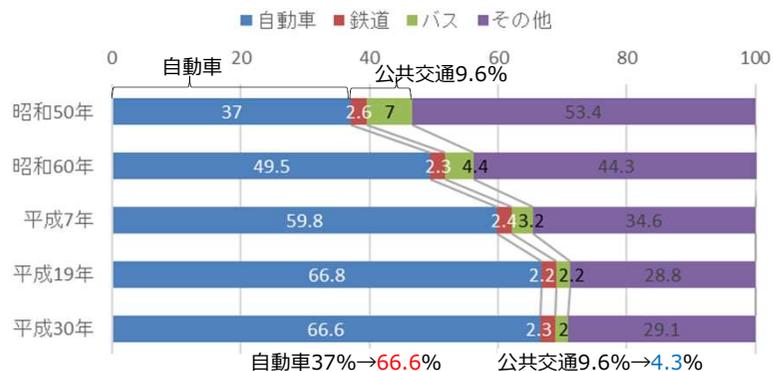
現況

- 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」

事例B 主に地方中心都市など

交通事業者間連携

バス事業の共同運営体制の構築

【広島県広島市 人口：約119万人】

【事業の内容】

- 輸送需要の減少等により、地域交通ネットワークの維持が課題。
- 「競争」から「共創」へ転換し、独禁法適用除外による共同経営（カルテル）のほか、車両やシステムの共同運営を検討。
- 横断的なデータ分析のもと、全体最適化を図り、DXによる持続可能な地域の公共交通を目指す。



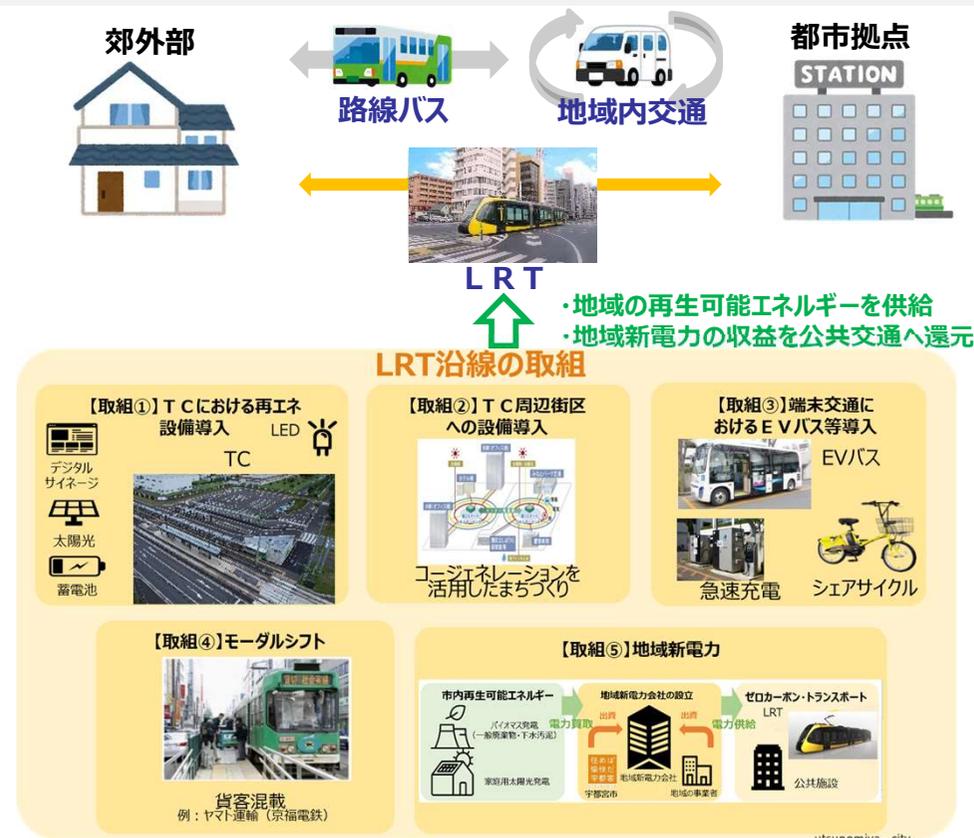
交通 × まちづくり

公共交通を軸としたまちづくり

【栃木県宇都宮市 人口：約51万人】

【事業の内容】

- スーパースマートシティの土台となるネットワーク型コンパクトシティの形成をより一層推進していくことが必要。
- L R Tを基軸としたコンパクトなまちづくりの推進。
- 地域の交通軸になるL R Tの整備、L R T導入と併せたバス路線の再編等により、持続可能な公共交通の構築を図る。
- また、L R T沿線をモデルエリアとした脱炭素化策を構築。



「連携・協働」の方向性:C 主に大都市など

現況

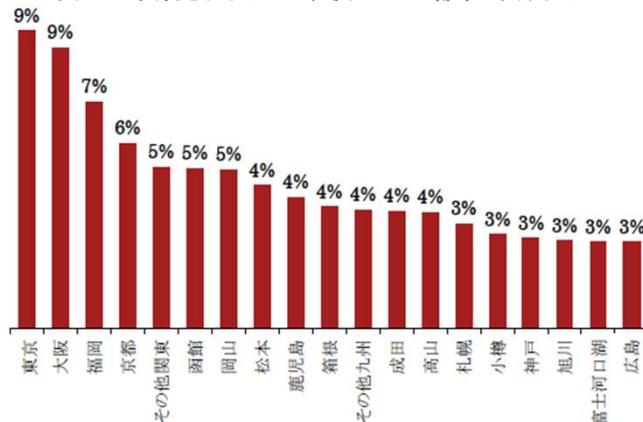
- 三大都市の人口は横ばい。また、**内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問。**
- 複数の交通事業者によって、一定水準の移動サービスが提供されている。一方で、**複雑な交通ネットワークが形成され、特に外部者には使いづらい面も見受けられる。**
- **コロナ禍の影響**（通勤需要の落ち込み、「密」を避ける意識とそれに対応するニーズの高まり）を受ける一方で、**一部の地域では多くの観光客が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。**

取組の方向性（案）

- 引き続き、民間事業者を中心としたサービス提供を進める。
- **デジタルの活用**を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、**利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充する。**

大都市ほど公共交通の利用に困る傾向（外国人訪問者）

今回の訪日旅行にて、「公共交通の利用（乗り場、経路の情報、乗換方法等）」について困ったと回答されましたが、それはどの都市で困りましたか



令和元年度調査

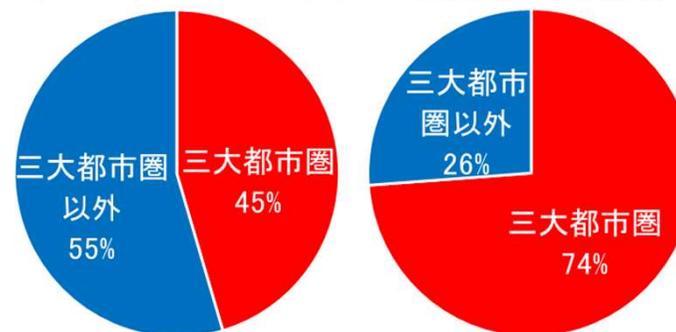
※母数：各都市への訪問者人数、複数選択

(出典)観光庁資料をもとに国土交通省作成（3%以上のみ抜粋）

三大都市圏への観光客の集中

日本人+外国人延べ宿泊者数

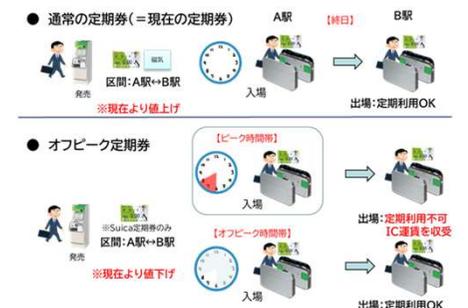
外国人延べ宿泊者数



三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、京都府、兵庫県
(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査（2023年5月）」をもとに国土交通省作成

移動分散化の取組例(JR東日本)

【オフピーク定期券導入後の利用イメージ】



(出典) 国土交通省「第10回 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」資料

事例C 主に大都市など

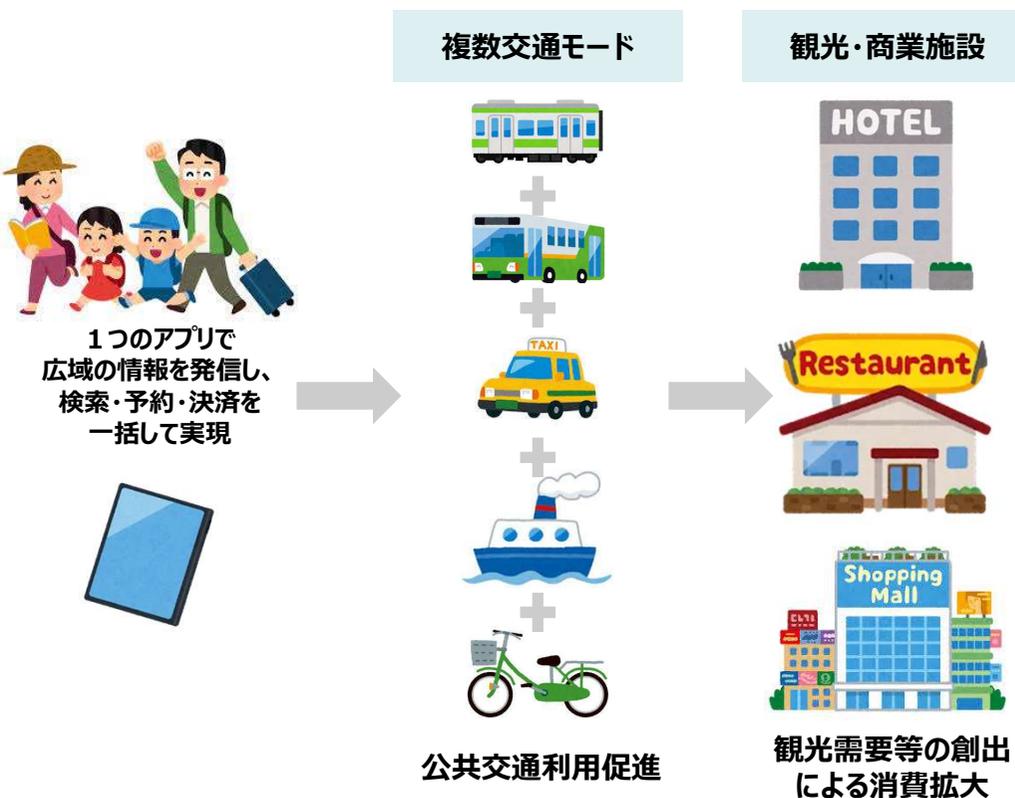
交通 × 観光・商業

広域でのシームレスな移動の実現

【関西MaaS】

【事業の内容】

- 人口減少やコロナ禍による交通需要の大幅な減少に対応するため、インバウンドを含む観光需要の取り込みが課題。
- 広域エリアで交通事業者が一体となって、観光・商業施設等と連携してMaaSに取り組むことで、インバウンドを含む観光客のみならず、地域住民のシームレスな移動と消費拡大を目指す。



交通 × 観光

観光客の集中に対する対応

【京都府京都市 人口：約145万人】

【事業の内容】

- 観光客が集中し、一部の場所・時間帯において、住民の交通利便性が損なわれるなど、観光客の集中への対応が課題。
- 交通事業者間の連携により、企画乗車券で利用可能な交通モードを拡充し、交通モード間の併用・分散を促進。また、リアルタイム混雑情報・経路情報を発信し、利用者の行動変容を促進することで、公共交通機関の利用を平準化。

「あらゆる段階での情報発信」



取組みにあたっての課題(例)

以下は、本資料に掲載した事例に携わっている事業者、自治体等にヒアリングを実施し、事業の開始・実施にあたって感じている問題意識や主な課題を整理したものである。

【人材・体制面】

- 地方部を中心に、あらゆる人材の不足（自治体職員、ドライバー、調整・司令塔役、DX人材等）
- 関係者の連携不足（交通事業者間、交通事業者と自治体等の関係者、自治体内の部門間、自治体間等）
- 基礎データの不足（事業者の有しているデータがバラバラ、医療難民や買物難民の実態が不明等）

【資金面】

- 民間事業者が担っている（担ってきた）公共交通に対し、財政支援の優先順位を上げることが困難
- 移動や輸送に係る各省庁の支援制度の整理不足
- 様々な関係者と新たな取組みを始めるにあたっての資金調達に関するノウハウの不足
- DX・GX推進のための初期投資、実証実験後の実装段階における支援策の不足

【その他】

- AIオンデマンド交通等新たな取組みを実施するにあたり、既存交通事業者との調整が困難
- 他の用途に供している車両や施設を一般の利用に供するにあたっての制度面や運用面における制約
- 高度な医療や教育等の生活サービスを各地域単独で維持することが困難
- 地方移住、定住を推進するにあたり、幹線交通における長距離移動の負担が制約

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します！

1. 共創モデル実証運行事業

< 特設ウェブサイトでは、第1弾(令和4年度事業)の取り組み事例を紹介しています >

交通を地域の暮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

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

【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です。
 (次年度に実証運行を予定する事業についても対象とします。)

プロジェクトイメージ (他分野共創の例)



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

事業に関与

立ち上げ支援

自治体・金融機関

共創モデル実証プロジェクト

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)

本年4月21日～6月20日にかけて公募を行い、「1.共創モデル実証運行事業」は44件、「2.人材育成事業」は19件の事業を選定して、7月14日に選定事業一覧を公表しました。「共創」の取組への更なる支援を進めるため、以下のとおり追加公募を行います。

公募期間 令和5年7月14日～12月1日16:00
 ※随時採択。予算上限に達した場合、公募受付終了。

問合せ先 事務局 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)
 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・問合せ先は特設ウェブサイトへ!
 採択審査のポイント等は「公募要領」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

地域交通 共創

検索

多様な関係者の共創やDX・GXによる持続可能な地域公共交通の実現

共創・MaaSプロジェクト

- ・官民、交通事業者間、他分野の共創による交通プロジェクト
- ・MaaSの広域化や交通データの利活用の推進
- ・地域モビリティ人材（まちづくりはじめ他分野との連携、DX等）の育成支援



DX・GXによる公共交通の基盤強化

- ・新たな決済手段や新しいモビリティの導入、交通情報データ化等

自動運転実証調査

- ・自動運転による公共交通の社会実装に向けた実証事業

地域公共交通の維持確保・体質改善等

○地域公共交通の維持確保・体質改善

- ・地域公共交通計画に基づく運行費等の支援強化
- ・エリア一括協定への長期安定的な支援 等
- ・バス・タクシー運転者の安全・安心な職場環境構築の支援等、人材確保対策の強化
- ・離島航路・航空路の運航への支援

○ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

○快適で安全な公共交通の実現

- ・公共交通におけるバリアフリー整備の推進等



まちづくりと連携した公共交通の基盤整備(社会資本整備総合交付金等)

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



都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道等の走行空間を整備
(都市局予算)

EV車両・自動運転車両などの先進車両を導入

地域鉄道の安全対策

地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援
(鉄道局予算)

持続可能な観光受入環境整備

公共交通における受入環境整備を図る取組(観光庁予算)

- ・富裕層・オーバーツーリズムに対応した受入環境の整備
- ・Wi-Fi、サイクルトレイン導入 等



財政投融资

地域交通への財政投融资
鉄道・バス・タクシー等のDX・GX投資に対する出融資