

# 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

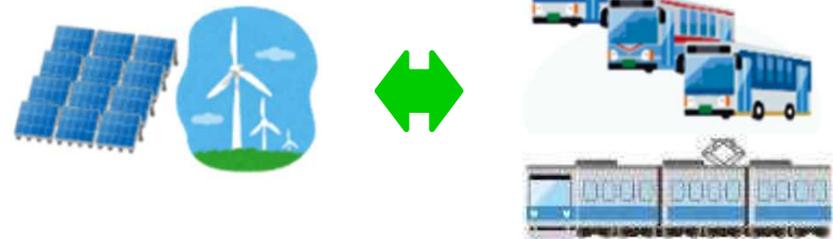
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



## 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

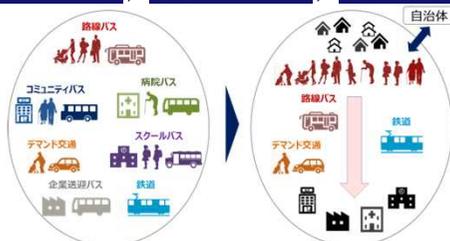


## 3つの共創

### 官民の共創

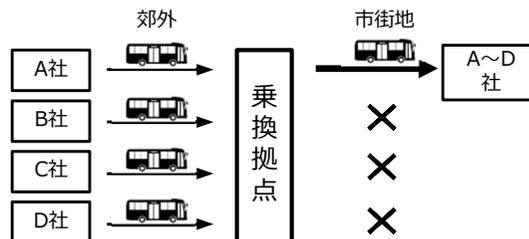
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

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



## 法制度の変遷

- 戦後、交通事業者の独占と内部補助のもとで、増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**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活性化再生法（地活化法）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。

## 2007年（平成19年）地活化法制定

- 市町村**による**協議会・計画**の制度を創設
- 計画に盛り込むことができるメニューとして**各種事業**を創設

## 2014年（平成26年）地活化法改正

- 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
- ネットワークの**面的な再構築**を図る事業を創設

## 2020年（令和2年）地活化法改正

- 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）

## 対応の方向性

- 地域における協議会や計画の実効性強化が必要
  - 交通を地域経営の一環として捉える視点が重要
  - 採算性・利便性の向上につながる新技術が活用可能
- 地域公共交通を「共創」で「リ・デザイン」し、対症療法だけでなく**体質改善**を進め、高齢化等に伴う**地域課題**を解決**
- 社会における交通の価値等について整理（夏までに）
  - アウトカム指標を検討（年内目途）

## 【制度面の対応】

## 交通政策のさらなる強化

- ローカル鉄道の再構築に関する合意形成・事業
- バス・タクシー等のエリア一括協定運行の事業（上下分離も可能）
- 地域の实情に即した運賃設定を可能とする制度

## 地域経営における連携強化

- まちづくり・地域づくり政策との連携を深める事業
- 地域の様々な関係者による共創型事業
- 人材育成支援団体やスタートアップ企業との連携事業

## 新技術による高付加価値化

- 採算性向上・成長につながり投資を喚起する技術（DX・GX等）
- 利便性向上等による利用促進につながる技術（MaaS等）

## 【財源面の対応】

## 各種予算の拡充

- 交通事業者等への所要の運行支援を継続
- 共創の促進など左記「制度面の対応」を裏打ちする予算を拡充

## インフラ整備予算の拡充

- 地域公共交通の再構築に必要なインフラ整備を支援する制度を創設（地方負担に対しても地方財政措置を創設）
- 併せて、既存のまちづくり予算の制度を拡充

## 財政投融资・税制特例の活用

- 財政資金を活用して鉄道・バス・タクシー等のDX・GX出融資制度を創設
- ローカル鉄道再構築やEVバス導入促進のため税制特例措置を拡充・創設

## さらなる課題

- 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）
- 政策立案の前提となるデータの収集・利用
- 公共交通の位置付け（ユニバーサルサービス等）
- 地域の公共サービスの一体的運営（規模・範囲の経済）
- 安定的財源の確保

# 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート (令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会)

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

## 地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

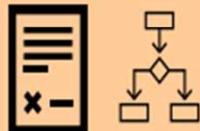
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

### モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ  
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開  
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール  
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



### モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行  
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用  
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立  
自治体、交通事業者等の中で共有の目的・範囲・条件等の明確化



### 都道府県の役割

○ 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整

○ 市町村の牽引・伴走

・リ・デザイン  
実証運行、新技術等を先導

・データ  
データ共有枠組の構築

・ヒト&プレイス  
人材育成、ネットワーキングの場の創出



連携・サポート

### 機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画  
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成  
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成  
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域  
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

### 国による推進策（例）

#### ガイドランスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など  
計画策定のガイダンスの策定

#### ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供  
協議会マネジメント支援

#### 対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

#### 官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

#### 専門人材の確保・養成

有識者等データベース  
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

# 地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧 (令和5年度補正予算・令和6年度予算)

## 地域公共交通確保維持改善事業 (令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

### 1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

#### ● 共創・MaaS実証プロジェクト

- ・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

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

#### ● 自動運転社会実装推進事業

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を支援

#### ● 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



自動運転バスの運行

### 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、運行管理システム、EVバス・タクシー導入 等

### 3. 既存の地域交通に対する支援

- ・地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
- ・賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化

- ・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

## 地域鉄道の安全対策 (令和5年度補正:66億円の内数 令和6年度:45億円の内数)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

## 訪日外国人受入環境整備 (交通) (令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

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

- ・車両の大型化や荷物スペースの設置、観光車両の導入・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



ICカード



観光列車

## 社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- ・バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

## 先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- ・鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

## 財政投融资 (令和6年度:102億円)

- ・バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

# 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

地方公共団体が、**立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画等**において**公共交通の利活用を位置づけた**場合で、**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が、**地域公共交通計画に基づく特定事業**として実施される際の地域の取組を支援

**【交付金事業者】** 地方公共団体 ※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

**【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



停留所の設置



EVバス充電施設の設置



駅の新設・移設・改築



**【地方財政措置】**

- ・鉄道施設：地方負担分について、地方債充当率100%、うち45%について交付税措置
- ・バス施設：地方負担分について、特別交付税措置80%

## 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

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。  
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

### 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
- ・実証事業に要する経費

※「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)」



<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：1億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は <u>2 / 3</u>	補助率 <u>2 / 3</u>	補助率 <u>1 / 2</u>

### 2. モビリティ人材育成事業

### 地域公共交通のR・デザインを推進するため、モビリティ人材（交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材）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、都道府県・市町村・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モビリティ人材の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）

上記1及び2の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和6年4月以降に別途公募します。

募集期間 (1次公募) 令和6年2月27日～4月5日16:00  
※4月下旬以降、2次公募を予定

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

# 地域公共交通確保維持改善事業(陸上交通 地域間幹線系統補助)

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

## 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

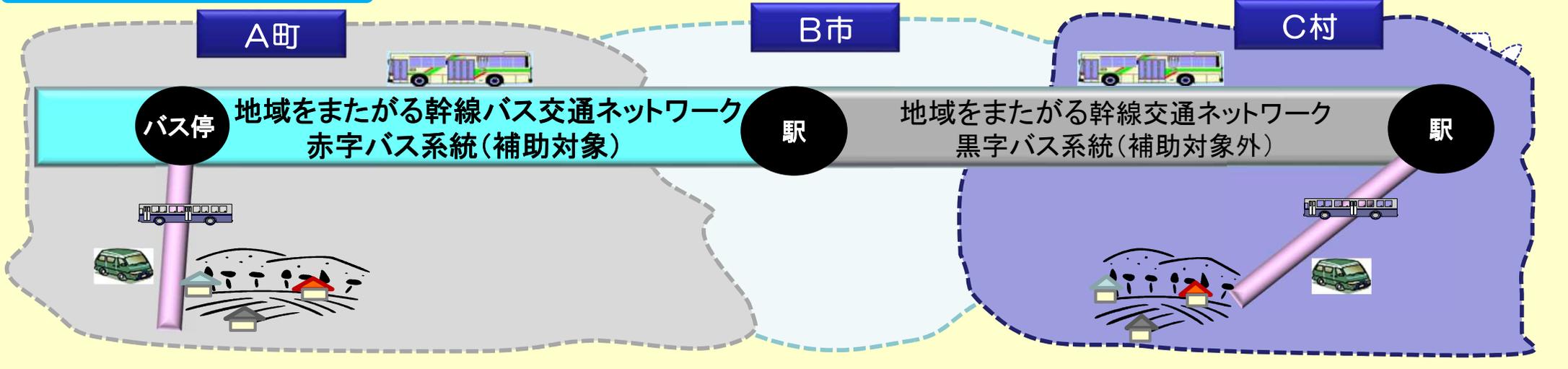


### <補助対象経費算定方法>

**予測費用**  
(事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)  
－  
**予測収益**  
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率  
1/2
- 主な補助要件
  - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - ・複数市町村にまたがる系統であること  
(平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
  - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
  - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - ・経常赤字が見込まれること

## 補助対象系統のイメージ



# 地域公共交通確保維持改善事業(陸上交通 地域内フィーダーシステム補助)

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

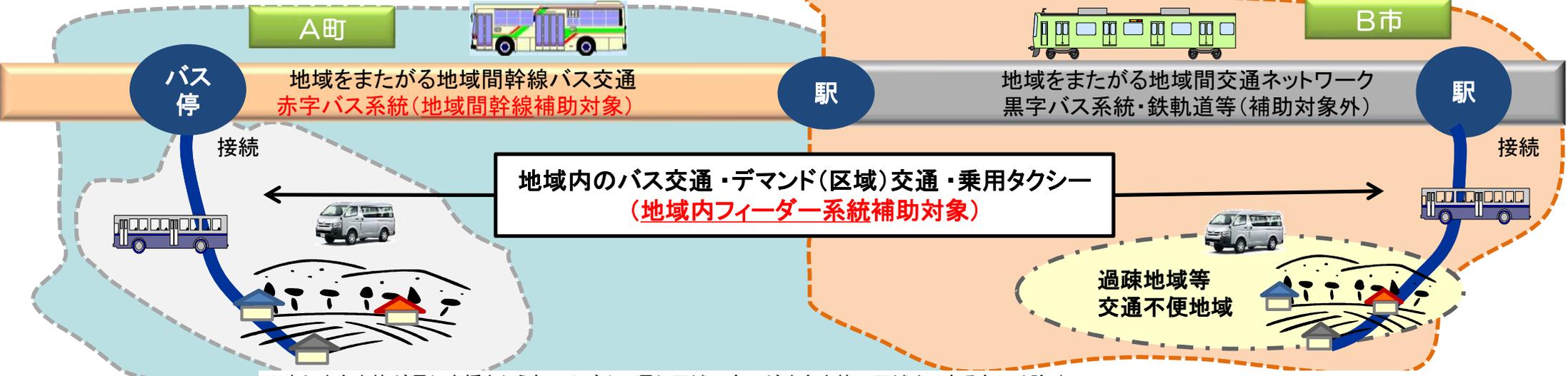
## 補助内容

- 補助対象事業者  
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
  - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
  - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
  - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
  - ・経常赤字であること

## 補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外  
 ※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域  
 ※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る