

# アフターコロナに向けた地域交通の 「リ・デザイン」有識者検討会について (議事(1)-②)

---

## 検討会の目的

住民の豊かなくらしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再設計）する方策を探る。

## 主な検討課題

- ①意欲ある地域・自治体と事業者等が、  
能動的に長期安定的な交通サービスの提供を  
実現するための制度設計  
[ = 官民共創 ]
- ②バスと鉄道やバス事業者相互間で垣根を超えた  
交通サービスの展開  
[ = 交通事業者間共創 ]
- ③エネルギー・医療などくらしに関わる産業領域が  
一体となって支える地域交通  
[ = 他分野共創 ]

## スケジュール

3月31日（木）	第一回検討会 趣旨説明
4月18日（月）	第二回検討会 ヒアリング
5月10日（火）	第三回検討会 ヒアリング・論点整理
5月26日（木）	第四回検討会 中間とりまとめ（骨子案）の検討
6月 7日（火）	第五回検討会 中間とりまとめ（案）の検討

↓

**8月26日 提言公表**

## 構成員

- ◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
- 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授（50音順・敬称略・◎は座長）

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門  
（オブザーバー：国土交通省 自動車局・鉄道局 等）

※会議は原則非公開

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年2月～）における議論と連携

## 検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

## 提言の概要

### 1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベーティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

### 2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

### 3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

### 4. まとめ

- 地域交通を単に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。
- 地域交通のリ・デザインにあたっては、**まちづくり政策との融合及び予算事業等による一体的支援**が必要であり、これらを通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組をさらに進化させていくことが重要。

## 構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授  
 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授  
 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授  
 吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門  
 (オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

## 【交通DX】

### 茨城県境町の自動運転バスの運行

- ・**町民の約9割が利用**する重要な生活の足。
- ・2023年より**遠隔監視1名**のみによる**複数車両**の無人移動サービスを予定。
- ・安全な走行と周囲車両の円滑な走行を両立するため、走行ルートを指定し、スムーズで安全な走行を実現。



### 群馬県前橋市「MaeMaaS（マエマース）」の推進

- ・JR東日本が提供するMaaSプラットフォームを活用し、webサービスを提供。
- ・**マイナンバーカードと交通系ICカードを紐づける**ことにより、市民の割引等を提供。



### やまがた公共交通オープンデータプラットフォームの構築

- ・山形県内の公共交通に関わる統計データや交通サービス情報を整理・作成し、オープンデータプラットフォームの構築を推進。
- ・MaaSやバスロケーションシステムの基盤となり、**県内全てのバス・地域鉄道がスマホで検索可能**に。
- ・交通事業者には運行に係る**補助の要件の一つとしてデータ提供**を依頼。

## 【交通GX】

### 再エネ由来の電力100%で運行するSDGsトレイン



東急電鉄資料

- ・東急線全路線において、再生可能エネルギー由来の電力100%で運行開始。
- ・**約56,000世帯に相当するCO<sub>2</sub>を年間で削減**できる見込み。

### 大阪大学キャンパス間を走行する電気バス



阪急バス資料

- ・走行中、大気汚染物質やCO<sub>2</sub>を排出しないゼロエミッション。
- ・事業所内での充電時においても**再生可能エネルギー100%の電力**を用いることで、完全ゼロエミッション化を実現

### 岡山県 笠岡市の小型電動車両



- ・高齢化が著しく進展する離島において、**高齢者の移動支援**のほか、**観光客の利用**も期待できる小型の電動車両を用いた実証運行を実施。

# 地域交通「リ・デザイン」の先行的な事例②【3つの共創】

## 【官民の共創】

### 長野県松本市における取組

#### 現状

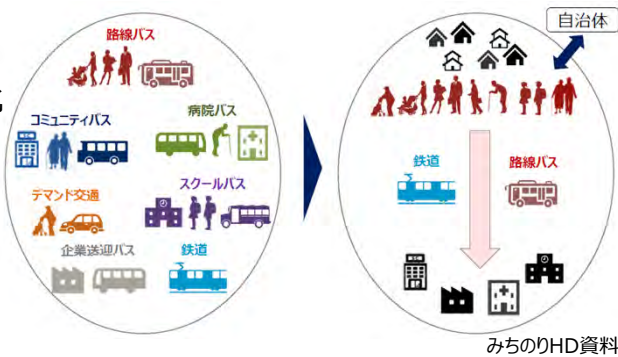
- 様々な交通モードが重複
- 利用者利便の低下、経営資源や需要の分散による経営環境の悪化

#### 課題

- 現行の国の支援は路線単位
- 路線再編等の機運が醸成されない

#### 提案

- 需要の集約化、経営の効率化による経営力強化 →利用者利便の向上
- 一定のエリアにおいて、協議会の合意を前提として、自治体がサービス水準（運賃、系統等）を決定し、事業者が複数路線を一括して複数年度にわたり運行する「**エリア一括長期運行委託**」の制度設計を国に提案。

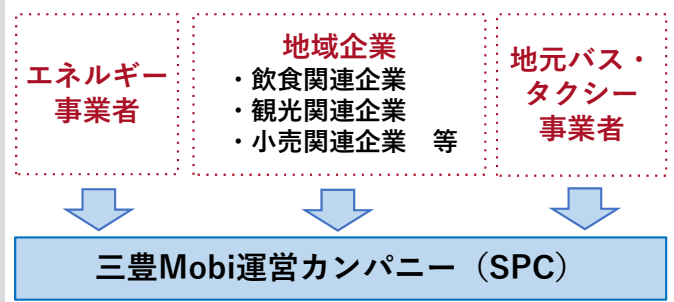


## 【他分野を含めた共創】

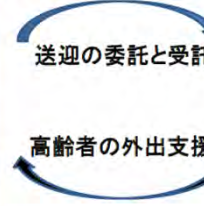
### 【エネルギー等×交通】 香川県三豊市における取組



- 地域のオンデマンド交通を、**地域企業と連携して運営**。
- 地域の暮らしのサービスと交通サービスを掛け合わせた**月額サブスクリプション**を作り、持続可能な仕組みの構築を目指す。



### 【介護・福祉×交通】 群馬県前橋市における取組



- デイサービス事業所は、**送迎業務をタクシー事業者に委託**し、介護人材確保と介護サービス充実。
- タクシー事業者は、定量的な業務を確保し、経営基盤を強化。

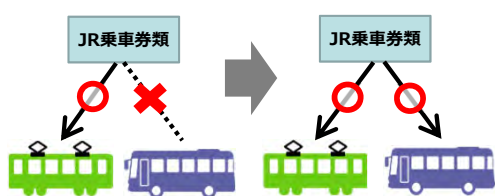
※前橋市資料を一部加工

## 【交通事業者間の共創】

### 徳島県南部地域における取組

- JR四国と徳島バスが**共同経営により交通モードの垣根を超えたサービス展開**（共通運賃・通し運賃）を行うことで、地域交通の利便性向上と経営力強化。
- このような共同経営を横展開するには、事業者間の利害得失を乗り越えるために、地元自治体や事業者に対する動機付けが必要。

#### ① JR乗車券類で徳島バスの利用を可視化



#### ② 通し運賃の適用



### 【教育×交通】 富山県朝日町における取組

- 住民による助け合いの移動手段として、事業者協力型の自家用有償旅客運送により「**ノッカルあさひまち**」を導入。
- 今後、LINEを活用したマッチングプラットフォームを構築し、**スイミング教室内の親同士の助け合い送迎サービス**を実施予定。将来的に習い事の対象拡大を目指す。



## 今後の検討の方向性(議事(1)–③)

---

# 政府の方針における地域交通のリ・デザインの位置づけ

- 地域交通のリ・デザインについては、**経済成長、財政健全化、地方創生**など、**重要政策課題への処方箋**として、**政府の各種方針に位置付け**られている。

## 『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）

（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組  
 （3）多極化・地域活性化の推進

### （分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築）

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、**交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築**に当たっては、**法整備等を通じ**、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや**従来とは異なる実効性ある支援等を実施する**。

## 『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』）

（令和4年6月7日閣議決定）

Ⅲ. 経済社会の多極集中化 1. デジタル田園都市国家構想の推進  
 （3）デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保  
 ②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

### （地域交通）

・アフターコロナに向けて住民の豊かな暮らしの実現を目指し、MaaSや自動運転などの最新技術の実装を進めつつ、交通事業者の経営の改善を図り、官と民で、交通事業者相互間で、他分野とも連携する共創を推進し、地域交通ネットワークを持続可能な形でリデザインする。そのため、**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**。

## 『デジタル田園都市国家構想基本方針』

（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性 1. 取組方針  
 （1）デジタルの力を活用した地方の課題解決 ④魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラ分野のDXによる地方活性化】

・買い物や通院などに利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野にかかるデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、**官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする**。（略）このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

第3章 各分野の政策の推進 2. デジタル基盤の整備

（4）ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通ネットワークの整備  
 (a)持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築

・最新技術の実装を進めつつ、**地方公共団体がバス等のサービス水準を設定した上で、交通事業者に対して、エリア一括して複数年にわたり運行委託する場合に、事業者の収支改善インセンティブを引き出すため、複数年にわたる長期安定的な支援**に向け、実効性ある支援等を実施する。

# 公共交通・物流政策部門(公共交通関係)令和5年度概算要求

地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、存続が深刻に懸念される状況。このため、持続可能な地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域のくらしや移動ニーズに応じた交通サービスの活性化に向けた取組を推進する。

## 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

令和5年度概算要求額 26,324百万円

- **地域公共交通確保維持事業**  
(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)
  - ・ 幹線バス交通、地域内交通の運行や車両購入等
  - ・ 離島航路・航空路の運航等
- **地域公共交通バリア解消促進等事業**  
(快適で安全な公共交通の実現)
  - ・ 高齢者・障害者等の移動円滑化のための設備整備
  - ・ 地域の鉄道の安全性向上に資する設備更新
- **地域公共交通調査等事業**  
(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)
  - ・ 「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
  - ・ バリアフリーマスタープラン及び基本構想策定調査



## 地域交通の運行確保及び再構築等に向けた支援

事項要求

新型コロナウイルス感染症の影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する**持続可能な運行の確保**に向けた支援や官民共創等による持続可能性と利便性の高い**地域交通ネットワークへの再構築**等に向けた支援については、公共交通のグリーン化の要請や、今後の感染状況及び経済情勢や輸送需要、政府全体の動向等も踏まえつつ、令和5年度予算概算要求において**事項要求**を行う。



## MaaS連携高度化による移動のシームレス化の推進

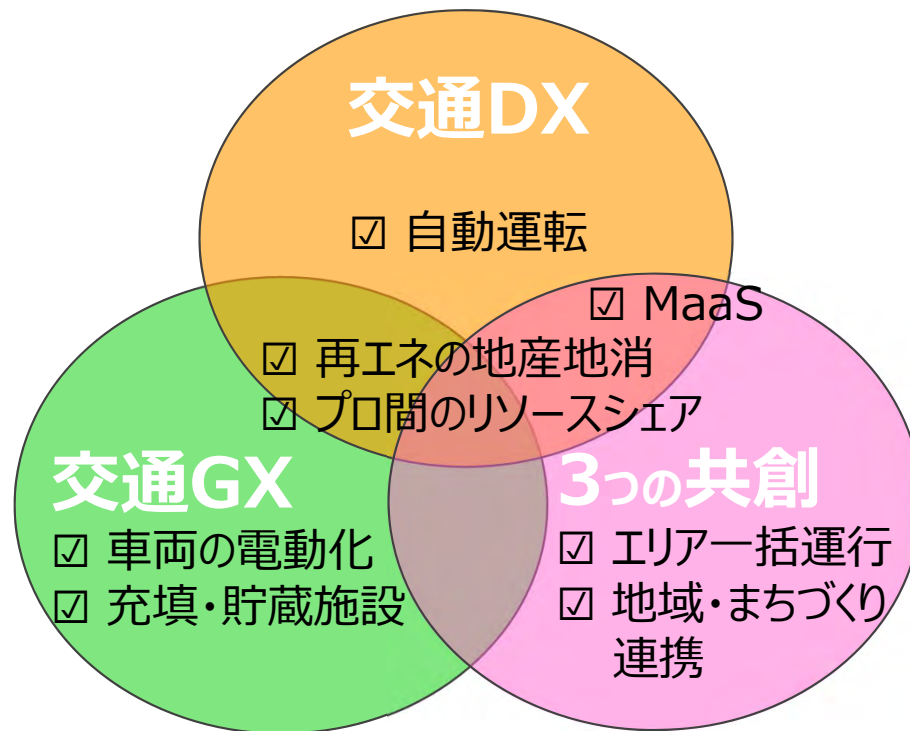
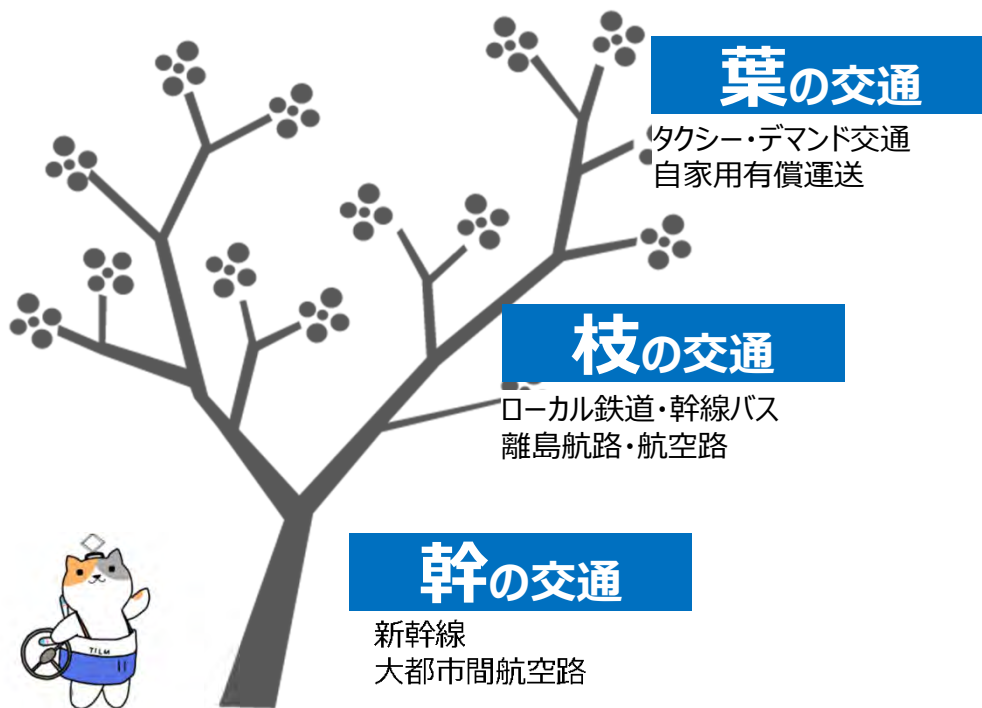
令和5年度概算要求額 87百万円

- **MaaSの実装・連携**
  - ・ エリアや事業を超えたシームレスな移動を実現するMaaSの実装の支援
    - 広域連携を目指す取組、マイナンバーカードの活用等幅広い事業者の連携を可能とする取組等
    - エリアや分野を跨いだ連携基盤構築に必要な要件・機能等の整理
  - ・ 新モビリティサービス事業計画の策定、評価等への支援
- **MaaS実装に不可欠な交通事業者のデジタル化等の促進**
  - ・ 交通情報データ化、混雑情報提供システム導入支援
  - ・ ICカード、QR、タッチ決済、顔認証等の新たな決済手段導入支援
  - ・ AIオンデマンド交通の導入支援
  - ・ シェアサイクルや電動キックボード、グリスロ等の新モビリティ導入支援



# 地域交通「リ・デザイン」について

- 地方の鉄道・路線バスなどの**地域交通**は、地域の**社会経済活動に不可欠**。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、**存続が深刻に懸念**される状況。
- このため、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**」により、**利便性・持続可能性・生産性**が向上する形に地域交通を「**リ・デザイン**」=再構築し、地域のモビリティを確保。
- 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。



鉄道地域モビリティ検討会提言(7/25公表)<sup>\*1</sup>及び地域交通リ・デザイン検討会提言(8/26公表)<sup>\*2</sup>等を踏まえ、**交通政策審議会において具体的な方策をさらに検討し、深度化。** ※1：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会 ※2：アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会