

地域公共交通ネットワークの 再構築に関する最近の動き

令和4年10月31日 国土交通省

目的

「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7月25日 取りまとめ)及び「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」(令和4年8月26日 取りまとめ)では、地域交通の今後の検討の方向性がそれぞれ示されたことから、今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、地域公共交通部会を開催する。

論点

- 2つの有識者検討会（＝「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」、「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」）の提言を受け止め、新たな制度の具体化についてご審議いただく。

『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）より抜粋

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。

委員

(50音順・敬称略。◎は部会長、○は部会長代理。本委員のみ記載)

◎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
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
清水 希容子	株式会社日本政策投資銀行参事
須田 義大	東京大学生産技術研究所教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部教授

スケジュール（予定）

令和4年		
10月7日（金）	第1回	キックオフ
		）
11月中下旬頃		論点整理
		）
令和5年		
1月下旬頃		中間とりまとめ（本文案）
		）

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について (議事(1)-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について(2/14設置)

検討会の目的

人口減少社会の中で、デジタル田園都市国家構想の実現にも資する、将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続可能性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・第3回：論点整理（4/18）
- ・第4回：とりまとめの方向性の議論（5/13）
- ・第5回：とりまとめ案の議論（7/25）

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

**地方部の人口減少・
少子高齢化の進行**

乗用車保有台数の増加

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R2）〕

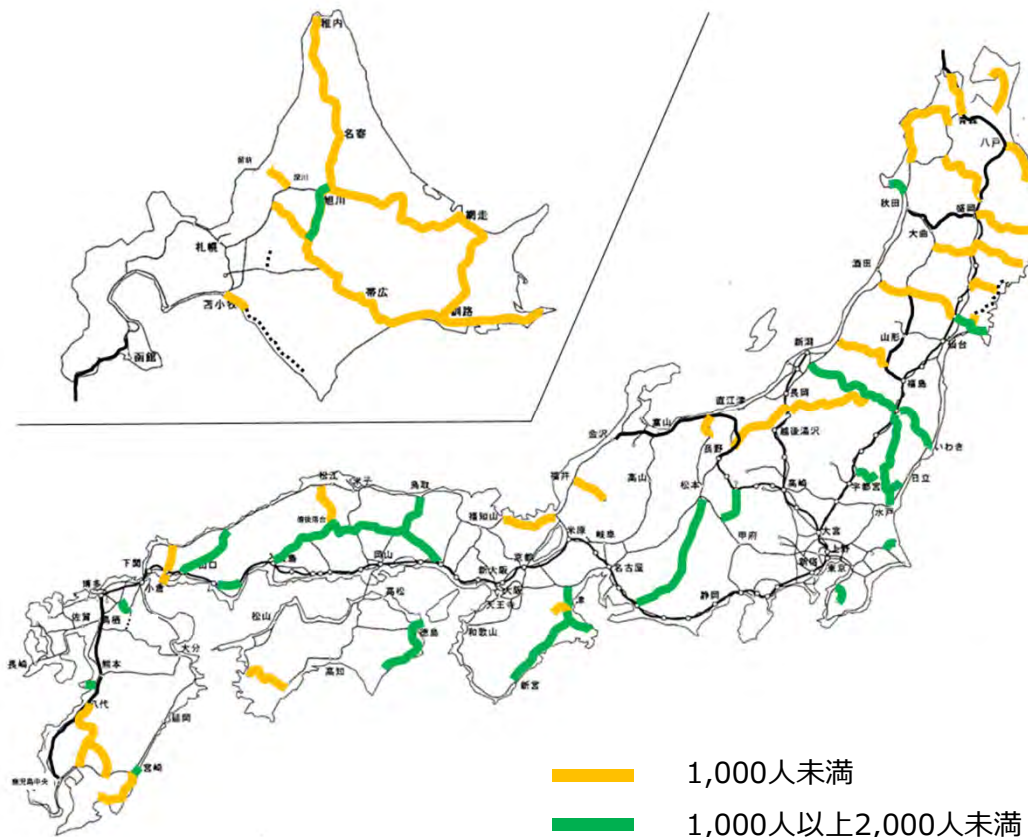
高速乗合バスの運行系統の拡大

〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

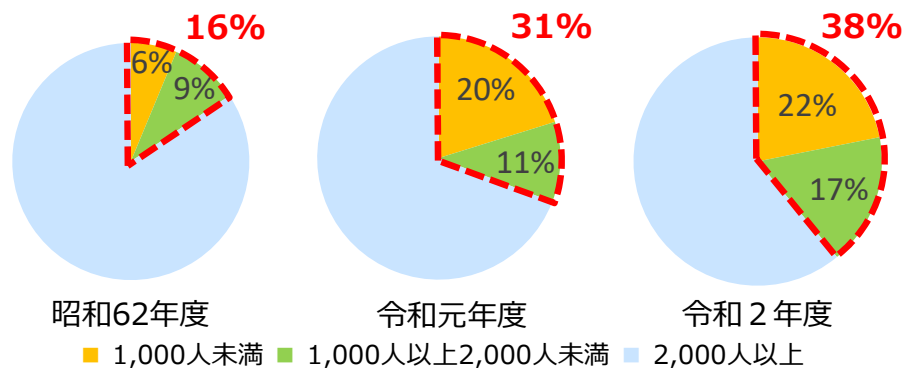
- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度

※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
 (注) 営業キロベース（路線単位での計算）

(注) 路線全体の輸送密度を示したものの、今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

J R各社のローカル線

- J R各社は、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その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。

【参考】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（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

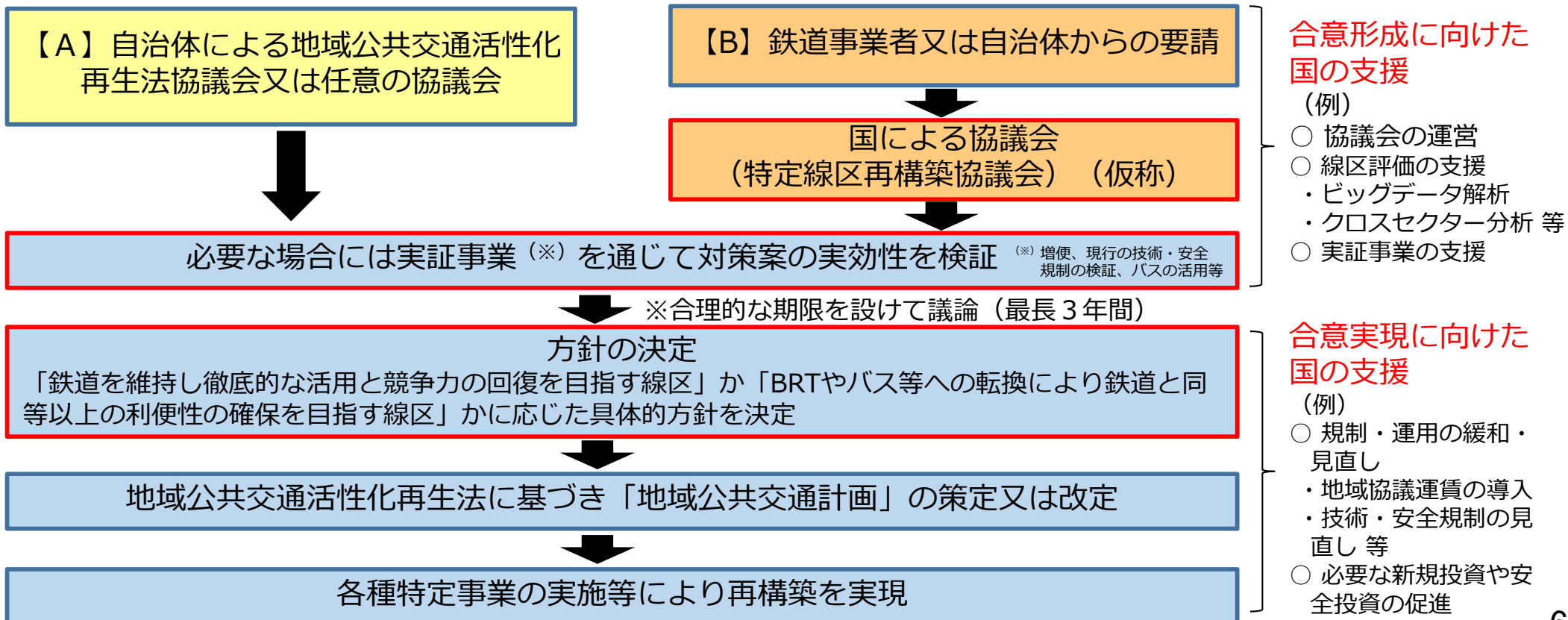
※国土交通大臣は、J R会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJ R各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

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の提言の概要②

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



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の提言の概要③

	鉄道を維持し徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
再構築の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復（運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上）に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく 	<ul style="list-style-type: none"> BRT・バス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく
事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> 自治体や他の輸送モードと連携して鉄道の利便性と持続可能性の向上に取り組み、鉄道の活性化と維持に努める 	<ul style="list-style-type: none"> （JRは）自治体や地元バス事業者等と協働して新たな輸送モードの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力 （JRは）鉄道区間との乗り継ぎ利便性の確保、観光を含む地域振興に引き続き協力
自治体の役割	<ul style="list-style-type: none"> 公共政策的意義（鉄道が各地域で果たしている役割）の観点から、上下分離化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 	<ul style="list-style-type: none"> BRT導入に際しては、公共政策的意義の観点から、専用道の公道化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮
国の役割	入口段階：協議会における必要なデータ分析や実証事業への支援	
	出口段階： <ul style="list-style-type: none"> 協議会での合意を条件に、認可運賃とは異なる、地域二ーズを踏まえた運賃設定を可能とする仕組みの導入や実証事業を踏まえた技術・安全規制の見直し 車両・駅の整備等の競争力強化や、新たなチケットレスシステムの導入等のスマート化に資する追加的な投資への支援 自然災害を被った線区を沿線自治体が上下分離方式を導入しつつ復旧させ、鉄道輸送の高度化を図る場合については、沿線自治体の負担内容を踏まえ、国による支援内容の拡充について検討 	出口段階： <ul style="list-style-type: none"> 鉄道からBRT・バスへの円滑な移行を可能とする制度的枠組みの整理 車両・駅、専用道の整備、デジタル案内システムの導入等、BRT・バス等が鉄道と同等又はそれ以上の利便性を確保するための追加的な投資への支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮

より利便性と持続可能性の高い公共交通への再構築の事例

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■ 上下分離（JR東日本（只見線））

J R東日本の役割
(第二種鉄道事業者)

上

保有
・乗務員
・駅係員
・車両等

列車の運行



福島県の役割
(第三種鉄道事業者)

下

保有
・線路や駅舎の
土地等
・線路・駅等の施設

鉄道施設保有
土地保有



ふたたび、はじまる。
再会、只見線



2022.10.1
只見線全線運転再開



県による復旧ポータルサイトの立ち上げ、
企画列車の運行等による機運の醸成

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化



トヨタファイナンスサービス
my route アプリ

チケットのQRコード化 (近鉄)



クレジットカードのタッチ決済
(JR九州)



MaaSやスマート化により、「安価で」
「簡単に」移動できる環境を整備

■ GX・DX対応車両等への転換



■ 外部資源を活用した駅の活性化



左：江見駅（JR東日本）
郵便局と駅窓口を一体化

右：湯浅駅（JR西日本）
町立図書館や地域交流センターを
含めた複合施設化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■ BRTへの転換（JR東日本（気仙沼線・大船渡線））



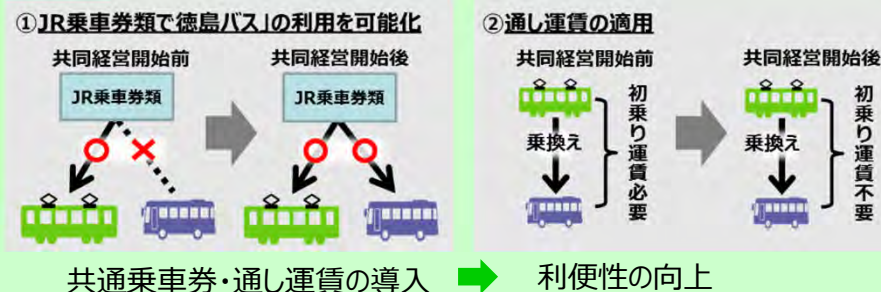
・JRが引き続き運行
・時刻表にも掲載
・便数大幅増
気仙沼線：22本⇒65本
大船渡線：19本⇒53本

↓
鉄道と同等以上の
利便性を実現

■ バスへの転換（JR北海道（日高線））



■ バスとの共同経営（JR四国（牟岐線）・徳島バス）

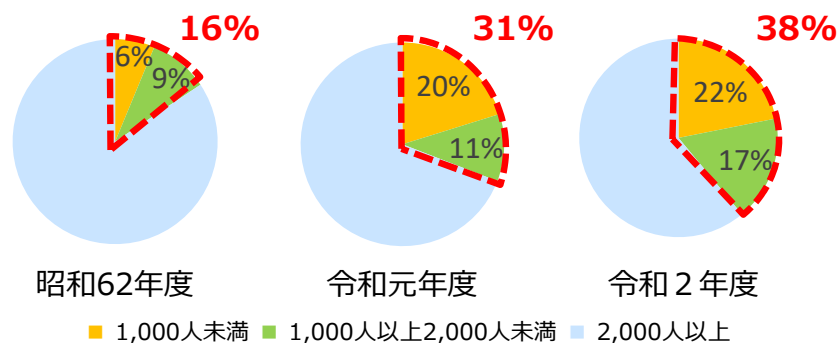


地域公共交通ネットワークの再構築等に向けた支援

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、事項要求を行う。

現状

JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

国土交通省有識者検討会の提言（7月25日公表）

- 国は、再構築の必要性及び広域的調整の必要性の高い線区について、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、新たな協議の場（特定線区再構築協議会）を設置。

※ JRのローカル線区については、輸送密度1,000人未満、かつ、ピーク時1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。

- 協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議（一定の輸送需要を下回っている事実だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見ていく）。ただし協議には合理的な期限（最長3年間）を設定。

- 国は、合意形成に向けた支援（線区評価及び増便・バスの活用等の実証事業に対する財政支援）及び合意実現に向けた支援（規制・運用の緩和・見直しや利便性・持続可能性の高い公共交通へ再構築するための財政支援）を通じて、頑張る地域を支援。

骨太の方針（6月7日閣議決定）

『経済財政運営と改革の基本方針2022』

- 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。

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CO₂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CO₂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

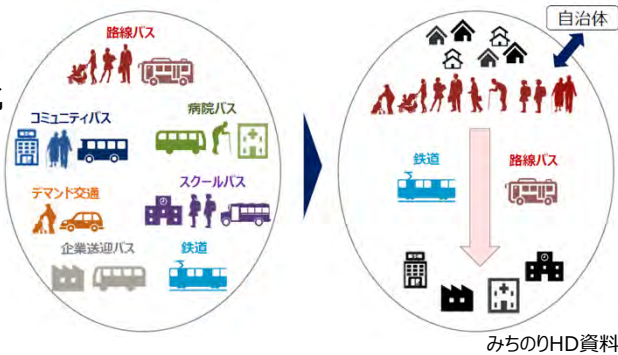
- 様々な交通モードが重複
- 利用者利便の低下、経営資源や需要の分散による経営環境の悪化

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。

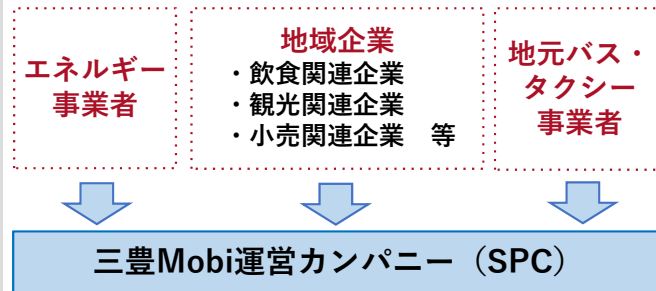


【他分野を含めた共創】

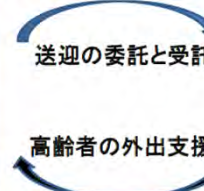
【エネルギー等×交通】 香川県三豊市における取組



- 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。

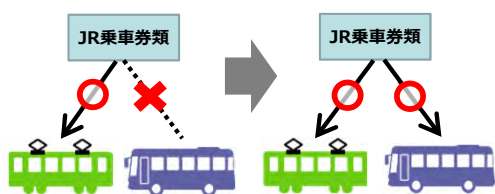
※前橋市資料を一部加工

【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。



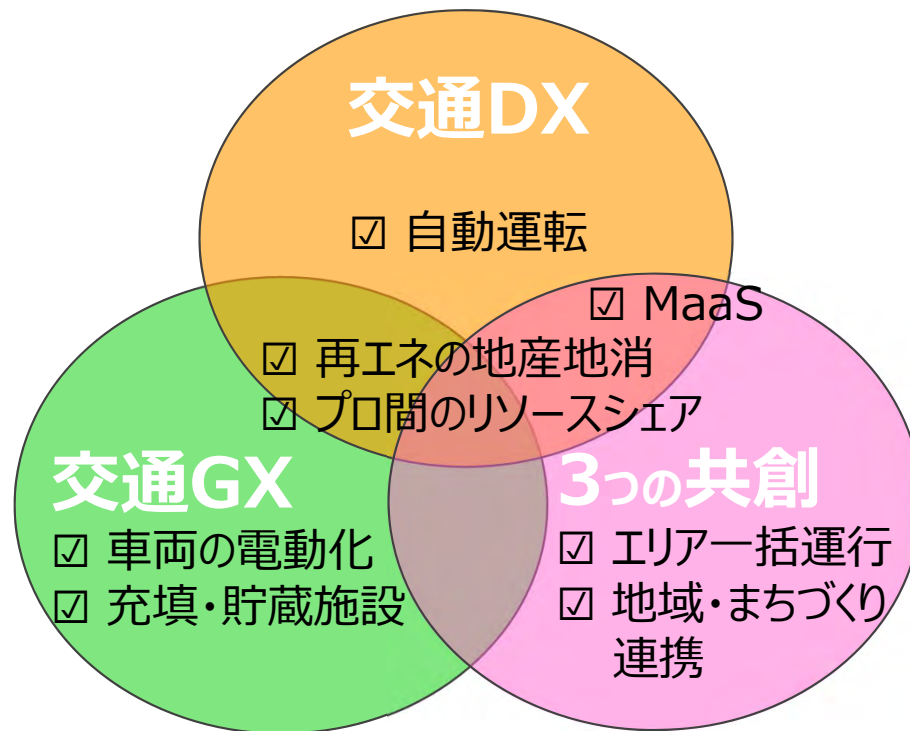
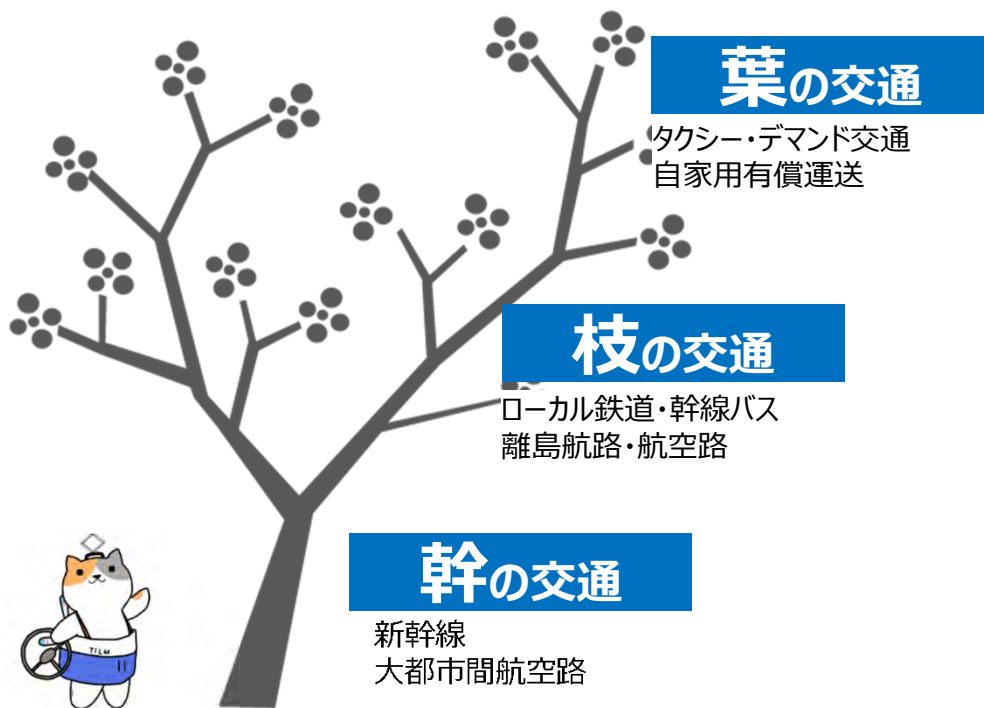
MaaS連携高度化による移動のシームレス化の推進

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)^{*1}及び地域交通リ・デザイン検討会提言(8/26公表)^{*2}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