

参考資料

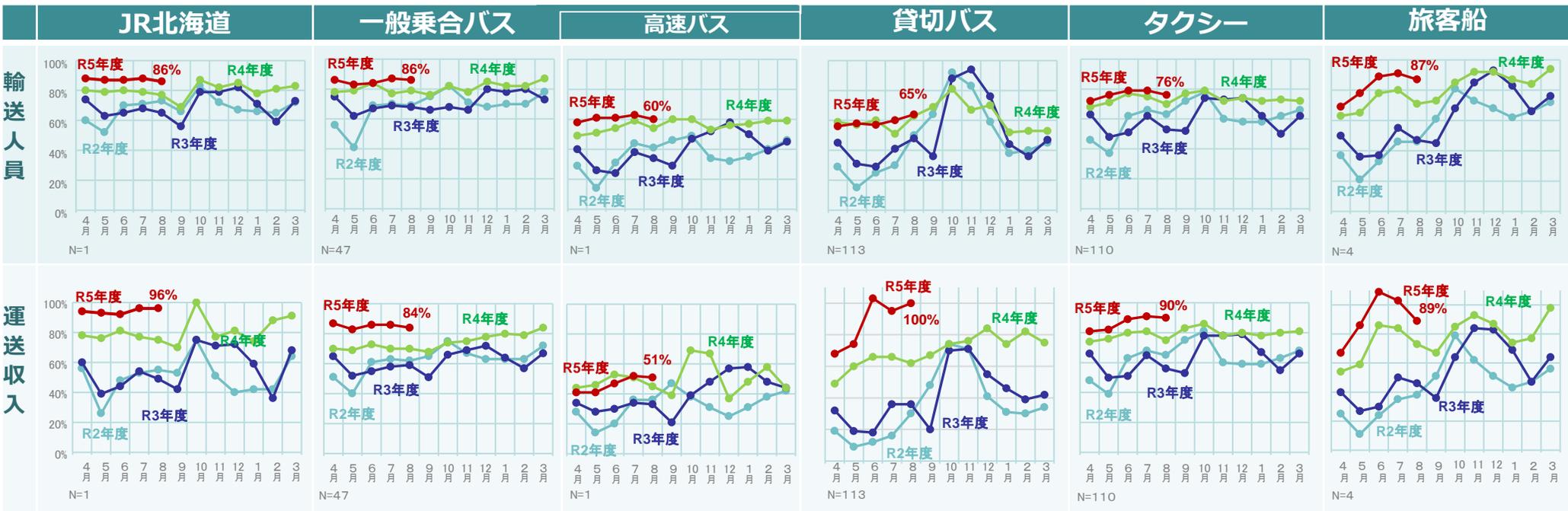
令和5年12月25日

北海道運輸局北見運輸支局

北海道運輸局管内の状況(新型コロナウイルス感染症関連)

交通事業者の概況

※輸送人員、運送収入は、令和元年（2019年）同月実績とを比較した割合。
 ※輸送実績、運送収入の調査対象数はNの値を基本とするが、事業者都合により未回答の月がある。
 ※高速バスは一般乗合バスの内数。
 ※資金繰り欄は、1年未満と回答した者の数。



- 【鉄道】 輸送人員、運送収入ともに横ばいで推移している。運送収入は対R1同期比で96%となり、コロナ禍前に戻りつつある。
- 【一般乗合バス】 輸送人員、運送収入ともに横ばいで推移しており、需要に大きな変化は見られない。
- 【貸切バス】 運送収入は前月比でやや増加した。対R1同期比で100%となり、コロナ禍前に戻りつつある。
- 【タクシー】 輸送人員は前月比でやや減少したが、12地区で運賃改定が行われており、運送収入は横ばいで推移している。
- 【旅客船】 旅行需要が拡大し団体客が戻りつつある一方、離島については観光需要が伸び悩み、輸送人員、運送収入ともに前月よりやや減少した。

地域公共交通関係 補正予算(案)の概要

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

・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



自動運転バスの運行

● 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

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



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、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

地域公共交通の「リ・デザイン」の加速化プロジェクト

- 地域交通の利便性・持続可能性・生産性を高めるため、①官民、②交通事業間、③他分野の多様な関係者による「共創」を推進。
- 「デジタル田園都市国家構想実現会議」のもとに設置される「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、**MaaS等のデジタルを活用しつつ、地域の置かれた状況に応じた対応策を「カタログ化」(3類型)し、メリハリをつけた支援を展開。**

共創モデルプロジェクト (令和4年度補正)

・地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)を支援

【補助率・上限額】2 / 3 (上限1億円)

・人材(交通、まちづくり等)の育成支援

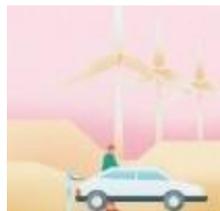
【補助率・上限額】定額(上限3千万円)



医療×交通



介護×交通



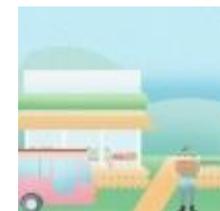
エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



農業×交通

令和5年度補正要求

共創・MaaSプロジェクト

地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)に対して、地域の類型(3類型)ごとにメリハリをつけた支援を実施。

A : 主に中小都市、交通空白地など

- 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生活の「足」の問題が深刻化。
- 交通サービスが不足・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。

対応例

- 移動需要の集約(マルチ送迎)
- 貨客混載とモビリティ拠点
- 農山村の交通システム構築
- エネルギー収益の公共交通への活用 等

B : 主に地方中心都市など

- 住民の移動手段は自家用車が中心。
- 中心部は過当競争、郊外では赤字路線となっており、どの事業者も経営難に陥っている状況。
- 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。

対応例

- 送迎需要の交通事業への転換
- バス事業の共同運営体制の構築
- エリア一括での公共交通の再構築
- 公共交通を軸としたまちづくり 等

C : 主に大都市など

- 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。
- コロナ禍の影響を受ける一方、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。

対応例

- 広域でのシームレスな移動の実現
- 観光客の集中に対する対応 等

人材育成事業

地域モビリティ人材(地域交通、まちづくりはじめ他分野との連携、DX等)の育成支援

※補助率については調整中

自動運転による地域公共交通調査事業

- ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、自動運転技術を有するゲームチェンジャーが、「地域の足」を支える主体として発展することが期待されており、自動運転移動サービスについて、2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現という政府目標を掲げている(※)。
- R3補正においては4事業に集中的な支援を実施し、R4補正においては、62事業を支援したところ。R5補正も引き続き、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバス・タクシーサービス等へ、自動運転の活用と持続可能性に関する事業として支援。

(※) 出典 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)

想定プロジェクト

<対象事業者>

地方公共団体(市町村)及び道路運送事業者等

※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者であること。

○実証のポイント

- ・自動運転による地域モビリティの構築、及び社会受容性の向上
- ・自動運転の通年運行に向けた財政的な持続可能性の検証
- ・運転者が不在となることを想定したレベル4の技術の磨き上げ 等

<補助対象経費> (定額補助)

- ・車両購入費、車両改造費
- ・自動運転システム構築費 等

<対象事業のイメージ>

- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転サービス 等

