

# 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ

---

## 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、対症療法だけでない**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

## （1）交通政策の変遷

- 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。  
※前後して、バス専用レーン設置等の「都市新バスシステム」整備に対する支援や、バス交通を活用したまちづくりを通じて安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図る「オムニバスタウン」への支援等、様々な支援を実施。  
※2006年に、道路運送法の改正により、自家用有償旅客運送制度やバスの協議運賃制度等を創設。
- 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「地域にとって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。

## （2）地活化法等の制定・改正

### 2007年（平成19年） 地活化法制定

- 市町村が設置し、幅広い関係者が参加する協議会を法定
- 地域公共交通の維持確保や利便性向上を図る計画制度・各種事業を法定

### 2014年（平成26年） 地活化法改正

- 計画制度にまちづくりとの連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）を位置づけ
- 地域公共交通ネットワークの面的な再構築を図る「地域公共交通再編事業」を創設
- 都道府県による協議会設置・計画策定も可能に

### 2020年（令和2年） 地活化法改正、独占禁止法特例法制定

- 「地域公共交通計画」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、福祉輸送、スクールバス、貨客混載、MaaS等）
- 「地域公共交通利便増進事業」を創設、競争から協調へ（※同時期に独禁法特例法も成立）

### （1）現状認識

- 公共交通は、国民生活や経済活動を支える不可欠なサービスであり、デジタル田園都市国家構想を推進し地方の活性化を図っていく上で、重要な社会基盤。
- 我が国においては、多くの場合、民間事業者が公共交通の運営を担っているが、人口減少・少子高齢化の進展、マイカーの普及や都市・地域構造の変化等により、公共交通に対する需要は長期的に下落傾向。加えて、感染症拡大を契機としたテレワーク普及等の行動変容に伴う輸送需要の減少による経営の悪化、バス・タクシー運転手などの離職の増加。これらに起因する路線廃止等によるサービス水準の低下により、さらに利用が減少する「負のスパイラル」を避けることが困難な状況。
- 近年の環境への配慮に対する意識の高まり、感染症拡大に伴うライフスタイルや価値観の変化、高齢者人口のさらなる増加等により、利用者のニーズや、それに基づく移動手段が多様化。
- EV車両や自動運転技術の発達などの技術革新も進展し、さらに、MaaS、AIオンデマンドやグリーンスローモビリティなどの普及により、今後、多様なニーズに対応できる可能性。
- 政策課題としては、気候変動の影響による気象災害の激甚化・頻発化、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化等への対応のため、脱炭素社会に向けた取組や、防災・減災、国土強靱化に関する取組が求められるとともに、持続可能な社会の実現のため、多様性や包摂性（※1）を高める必要。
- これらの社会情勢の変化等に対応するため、2つの有識者検討会（※2）での提言を踏まえ、デジタル技術等の新技術を最大限活用しつつ、「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の実現を目指して地域の関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」が必要。

※1 これらに加え、公平性も重視するDE&I（Diversity Equity and Inclusion）の考え方も重要

※2 「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月提言公表）  
「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月提言公表）」

### （2）リ・デザインに向けた課題

#### ①交通政策のさらなる強化

- 「地域にとって望ましい交通ネットワーク」については、地活法に基づく協議会において協議を行うこととしているが、鉄道やタクシーなどバス以外の交通モードも含めた交通ネットワーク全体について有効に機能している協議会は少ない。
- 利用者が減少傾向にある中で、各地域のニーズに見合う交通サービスの構築に係る自治体の主体的な取組が不十分なケースが多い。
- 現行の欠損補助を前提とした運行支援制度は、交通事業者の運賃収入が増えたり経費節減して支出が減ったりすると補助金が相当分減少する仕組みとなっており、サービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行うインセンティブが働きづらい。

#### ②地域経営における連携強化

- 都市・地域経営の視点からの中長期的な戦略を持って交通ネットワークを捉える各地域の関係者の意識や、地域全体をコーディネートできる人材の不足等により、まちづくり・地域づくりと交通との連携が進んでいない。
- 地域住民も含めた様々な関係者が共創して地域交通を持続させようとする取組は各地で見られていたが、一過性のものが多かった。移動の大部分が派生需要となることが多い交通単体で考えるのではなく、福祉・医療・教育・まちづくりなど交通の目的地となる施策とのさらなる共創が必要。また、バスやタクシーの運転手などの担い手確保にも取り組む必要。

#### ③新技術による高付加価値化

- DX・GXは交通分野における利便性向上や経営力強化を進める起爆剤となる可能性がある。
- DXについては、運行情報や運行経路等の交通事業者が保有する情報をデータ化し、自治体・他事業者・他地域等が利活用しやすい環境の整備が不十分。また、データが存在する場合においても、公共交通分野のデータ分析が地域の関係者間における議論の中で活かされていない。
- DX・GXを地域交通の改善や利便性の向上の手段としてとらえるのではなく、その導入自体が目的になってしまうケースも見られる。

# 3. 対応の方向性

## (1) 総論

- これまでの交通政策をさらに強化・推進していくため、地域における協議会や計画の実効性を強化することが必要。
  - 交通ネットワークの維持・改善のため、交通サービスの利便性が低い等の理由により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、交通を地域経営の一環として捉える視点が重要。
  - 利用者の利便性向上や事業者の採算性向上のため、EV車両や自動運転といった新技術を活用することで付加価値を向上。
  - 地域やその住民が、各々の地域の様々な課題を認識し、主体的に交通のあり方を考えることが重要。その際、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、利便性・持続可能性・生産性の高い交通サービスを構築することが必要。
  - このことにより、地方での暮らしに対する不安の解消や魅力あふれる地域づくり等を実現し、デジタル田園都市国家構想の実現にも寄与するとともに、高齢化や人口減少等に端を発した地域課題の解決にも寄与。
- ※ 社会における交通の価値等については夏までに整理することとし、それを踏まえアウトカム指標について本年中を目途に検討。

## (2) 各論

### ①交通政策のさらなる強化

- 地域の実情に応じて、地活化法に基づく協議会を活用して地域が主体的に交通ネットワークを検討し実施できるような枠組みを構築すべき。その際、地域のニーズや実情を踏まえた弾力的な輸送サービスを提供できるようにすべき。
- 鉄道の役割については利用状況や収支だけでなく、鉄道が地域経済に及ぼす外部効果も含めた評価手法の活用も検討すべき。バス転換が事実上困難、あるいは地域戦略上、鉄道が不可欠な場合には関係者が連携してその存続を目指し、逆に、そう認められない場合には、積極的に他モードへの転換により、利便性と持続可能性の向上を実現すべき。
- 複数年にわたるエリア一括での支援制度の検討にあたっては、各地域における協議会の活用や関係者の共創促進という視点が重要であり、他の支援制度との効果的な組み合わせも含め、柔軟な運用ができる使いやすい仕組みを検討すべき。

### ②地域経営における連携強化

- 交通単体で考えるのではなく、地域を支える交通サービスとして都市機能や居住の誘導と連動しながら、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設等の機能を集積させ、沿線の需要の創出を図ることにより都市全体としての価値を高めることが重要。
- エネルギー、貨物、介護、買い物代行などの事業の試みが多様化する中、交通事業者も連携し、地域として事業を多角化することで地域経済循環を進めることが今後重要。
- 公共交通とまちづくりとの連携を推進するため、既存の人材、知見を有効活用するとともに、地域公共交通をコーディネートする人材の育成に対する支援や交通事業者と連携するスタートアップ企業に対する支援など、共創に参画するプレイヤーの育成に取り組むことが重要。

### ③新技術による高付加価値化

- DX・GXの導入自体を目的化することなく、地域が解決したい課題を明確に示すことにより、新技術（シーズ）と地域課題（ニーズ）が適合しやすい環境を作るとともに、データに基づく交通政策の立案等を通じて地域が主体的に課題を解決し、交通の質を維持・向上する取組も必要。
- 交通分野における利便性向上や経営力強化を推進するため、情報通信技術を利用した運行管理制度やEV車両の普及促進に向けて、国として支援できる仕組みを作ることが必要。

## 4. 制度面の対応（1）

以下に示す制度を創設・拡充することで、各地域のそれぞれのニーズに見合う交通サービスの確保に向けた取組を支援する。

### （1）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

- ▶ 鉄道特性が十分に発揮できなくなっているローカル鉄道について、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する協議会を設置できることとし、地域公共交通の再構築を促進
- ▶ 国土交通大臣が設置する協議会において、地域公共交通の再構築に向けた方針を協議
- ▶ 関係者で合意した再構築の方針に基づき、利便性や持続可能性の向上による鉄道の維持、あるいは他の輸送モードへの転換等により、地域と利用者のニーズに即した地域公共交通の再構築を促進

- バス・タクシー等のエリア一括協定運行の事業

- ▶ 交通事業者が自治体との間で締結した協定に基づき、複数年にわたり運行（エリア一括協定）する事業を支援
- ▶ 国は、複数年の支援総額を事前に明示し支援。その際、事業資産保有（上下分離）の取組についても支援

- 地域の実情に即した運賃設定を可能とする制度

- ▶ 鉄道・タクシーにおいても、乗合バスと同様に協議運賃制度を創設

※公共交通が不十分な地域等において持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等を確保する制度・運用について、引き続き改善を検討

### （2）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
  - ▶ 地域の社会資本の一部として、公共交通の維持・利便性の確保を図る取組を支援
  - ▶ 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現に向けて、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークを支援
- 地域の様々な関係者による共創型事業
  - ▶ 交通分野の垣根を越えて、官民連携や事業者間・分野間で連携・協働する「共創型交通」のプロジェクトを支援
- 人材育成支援団体やスタートアップ企業との連携事業
  - ▶ 地域交通・まちづくり人材の育成や、共同経営、スタートアップ企業との連携を支援
  - ▶ バス・タクシー事業者による運転手確保も支援

### （3）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）
  - ▶ GTFS等により標準化・オープンデータ化された公共交通データとデジタル技術の活用による沿線状況のデータとの一体的な分析を通じ、まちづくり政策と交通政策の融合を進めるモデル的な取組に係る調査を実施
  - ▶ バスサービスにおける自動運転の活用を通じた持続可能な地域のモビリティ確保に関する実証事業を支援
  - ▶ バス・タクシー事業者による遠隔点呼の対象拡大及び運行管理業務の一元化の検討など、ICTを活用した運行管理の効率化の推進
  - ▶ 乗合バスやタクシーにおけるEV車両の導入促進
- 利便性向上等による利用促進につながる技術（MaaS等）
  - ▶ 広域で活用できるMaaSや、交通事業者と観光・商業・福祉等他分野の事業者が連携するMaaSの取組を重点的に支援
  - ▶ 交通事業者間や他分野事業者（観光等）との間において、運行情報や運行経路等のデータを集約し、利用者が一元的に活用できる仕組みを構築するため、事業者のDX化の進展等の前提条件や、事業者間でのデータ提供・利用が容易なデータ形式等に関する調査を実施



「4. 制度面の対応」に示した施策の推進にあたっては、以下の取組により財源の確保を行う。

## (1) 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
  - ▶ 地域間幹線バス交通、地域内フィーダー交通の運行、離島航路・離島航空路の運航を支援
  - ▶ 地域鉄道事業者の着実な安全投資を支援
- 共創の促進など、先進的な取組を推進するための予算を拡充
  - ▶ 官民・事業者間共創に加え、医療・教育・エネルギーなど、様々な関係者と共創して、地域一体となって取り組む交通プロジェクトを支援
  - ▶ スタートアップ企業が地域の交通事業者と共創する交通プロジェクトを支援
  - ▶ 地域公共交通・まちづくり人材の育成や、地域の交通事業者とのビジネスマッチング等を支援
  - ▶ 関係者の合意形成のため、ローカル鉄道の地域における意義と役割を明らかにするための調査事業、再構築方針の策定のための実証事業を支援
  - ▶ EV車両、自動運転車両などの先進車両の導入を支援
  - ▶ バス・タクシー事業者に対し、二種免許取得補助を含む人材確保の取組を継続的に支援

## (2) 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
  - ▶ 地域のインフラ整備を支援する社会資本整備総合交付金について、地域づくりの一環として取り組む地域公共交通ネットワーク再構築に必要なインフラ整備を支援するメニューを創設（地方負担に対しても新たに地方財政措置を創設）
- 既存のまちづくり予算の制度を拡充
  - ▶ 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と拠点の再構築に対し、既存メニューによる支援を強化

## (3) 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
  - ▶ DX・GXに係る投資を促進し、サービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化を図るため、財政投融资による支援を強化
- 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
  - ▶ ローカル鉄道の再構築に関する税制（固定資産税、都市計画税）特例措置の拡充
  - ▶ 乗合バス事業者によるEVバスの導入促進のための税制（固定資産税、都市計画税）特例措置を創設

現状を踏まえた地域公共交通を再構築するために、当面の必要な対応については、「4. 制度面の対応」及び「5. 財源面の対応」で示したとおりであり、国土交通省においては、実現に向けて最大限の対応をすべき。

これらの対応に加え、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性をさらに高めるため、中長期的観点から、財源をはじめ、なお解決すべき課題がある。

### ● 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）

- ▶ 持続可能で利便性の高いタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善

### ● 地域の公共サービスの一体的運営

- ▶ 民間企業が公的支援によって地域の公共サービスを維持する状況からの脱却に向けて、公共サービス提供の統合化による規模や範囲の経済の実現を通じた効率化

### ● 政策立案の前提となるデータの収集・利用

- ▶ ビジネスで使うためのデータと政策のあり方を考えるためのデータを分けて明確に利活用策を打ち出し、利用者・政策立案の双方の視点で活用可能なデータを取得するための共通フォーマットの整備等により、ルート検索や決済手段から取り出して分析したデータを交通・都市政策に生かす仕組みの構築

### ● 公共交通の位置づけ（ユニバーサルサービス等）

- ▶ ナショナルミニマムを確保するための公共交通の位置付け（例えば、ユニバーサルサービスとされている郵便・通信などの考え方も参考）

### ● 安定的財源の確保

- ▶ 社会情勢の変化を踏まえた財源確保や費用負担のあり方