

＜第5回 かごしまモビリティミーティング 説明資料＞

地域公共交通に関する話題提供

令和6年5月28日
国土交通省 九州運輸局 鹿児島運輸支局

目 次

1. 自家用有償旅客運送
2. 地域公共交通関係予算
3. その他（本省主催検討会について）

1. 自家用有償旅客運送
2. 地域公共交通関係予算
3. その他（本省主催検討会について）

■ 道路運送法第78条

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

○1号 災害のため緊急を要するとき

○2号 市町村、NPO法人等が地域住民又は観光旅客等の運送を行うとき

実施主体： **市町村、NPO法人等**が行う「**交通空白地有償運送**」又は「**福祉有償運送**」

手続き： 国土交通大臣の登録（運輸支局長、権限委譲自治体（佐賀県、大分県、球磨村、山江村、鹿児島県））

処分基準： 地域公共交通会議等の承認

→ R5.12.28のラストワンマイル関係通達改正により「**交通空白の目安**」「**対価の目安（タクシー運賃の約8割）**」等

→ 「一定期間内に結論が出ない場合には**首長が判断できるよう見直し**」「**運行区域の柔軟な設定**」
「**タクシーとの共同運営の仕組みの構築**」など、使いやすい制度への改革を検討

R6.4.26通達発出

○3号 「公共の福祉」を確保するためやむを得ない場合

実施主体： 現在の運用は幼稚園・小中学校の送迎、福祉タクシーが行う訪問介護員等の自家用車による輸送など

手続き： 国土交通大臣の許可（運輸支局長）

→ R5.12.28のラストワンマイル関係通達改正により「**乗合(区域運行)の補完的な自家用車の活用**」を追加

→ ここに、「**タクシー事業者管理下での地域の自家用車・ドライバーの活用（自家用車活用事業）**」を追加

R6.3.29に通達発出・制度化

■ ライドシェア新法の議論

※ 上記施策の実証効果を検証しつつ、「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置づける法律改正」

については、6月に向けた議論の論点整理を行い、5月中に規制改革会議に報告（R6.4.22デジ行会議）

- R6.3.29 本省通達「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」を新設創設。
- 自家用車活用事業の実施にあたっては、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件 が重要であるため、タクシー事業者の管理下で自家用車を活用。

(1) 許可基準

- **対象地域、時期及び時間帯並びに車両数**
 - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数を国土交通省が指定。
- **資格要件**
 - タクシー事業の許可を受けていること。
- **管理運営体制**
 - タクシー事業者が運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施。
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- **損害賠償能力**
 - タクシー事業者が対人8,000万円以上・対物200万円以上の任意保険に加入。

タクシー不足の地域・時間帯等を指定

タクシーの管理下で自家用車を活用
(タクシー事業者が運送責任を負う)

引受け時に発地・着地確定
(配車アプリ等使用)

事前確定運賃
(運賃はタクシーと同額)

原則キャッシュレス

(2) 許可に付する条件

- **使用する自家用自動車について**
 - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内。
通知する車両数は、国土交通省が指定する不足車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内。
 - 自家用車活用事業であることを表示。
- **ドライバーについて**
 - タクシー事業者は、ドライバーに事前の研修（大臣認定講習を含む）及び教育。ドライバーに運転者証明を携行させる。
- **運送形態・方法について**
 - 利用者とタクシー事業者間で運送契約を締結、タクシー事業者が運送責任を負う。
 - 運送引受け時に発着地が確定していること。
 - 自家用車が配車されることについて利用者の事前の承諾を得ていること。
 - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は原則キャッシュレスであること。
 - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

R6.3.29 通達発出

(3) 許可期間 許可期間は2年

- 自家用車活用事業については、**配車アプリデータに基づき指定する12地域** [R6.3.13に4地域（東京・横浜・京都・名古屋）、R6.4.26に8地域（札幌・仙台・埼玉・千葉・大阪・神戸・広島・福岡）]でタクシーが不足する時間帯と不足車両数を公表。
- **その他の地域もタクシー事業者・自治体の実施意向により速やかに自家用車活用事業を実施**できるように方針が示された。
- 自動車活用事業を実施する場合、営業区域・時間帯・不足車両数について国土交通省の指定を受ける必要があるが、その指定方法について「1. 配車アプリに基づき行う地域」と「2. それ以外の地域」に区分し進め方を整理。

【自家用車活用事業 地域指定の方法】

R6.3.29通達発出・今後の方針公表

1. 配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域

（1）第一弾（3月13日公表済）

→ 本省が指定し公表 この12地域のみ

- ・先行4地域（東京・横浜・京都・名古屋）の時間帯・不足車両数の公表
- ・東京は4月8日から実施。

（2）第二弾（4月26日公表）

- ・札幌交通圏 ・仙台市 ・県南中央交通圏（埼玉） ・千葉交通圏
- ・大阪市域交通圏 ・神戸市域交通圏 ・広島交通圏 ・**福岡交通圏**

※ 5月以降 順次実施

2. それ以外の地域（簡便な方法により算出）

（1）タクシー事業者に意向がある場合

- 時期・時間帯： **金曜日・土曜日の16時から翌5時台**
- 不足車両数： **営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数**

（2）自治体が申し出る場合

- 時期・時間帯・不足車両数： **自治体が申し出た特定の曜日及び時間帯及び不足車両数**

※ 自家用車活用事業の実績を検証し、上記(1)(2)の暫定的な不足車両数を見直す。

※ 地域によっては、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送を活用。

- ・ 4月以降 実施意向のある地域で順次実施

→ タクシー事業者及び自治体の手挙げ方式、随時受付

【タクシーが不足する時間帯と不足車両数】

1. 配車アプリデータに基づき指定する地域（全国 1 2 地域のみ）

営業区域名 対象市 (登録車両数)	車両数が不足する曜日及び時間帯 (最小マッチング率)	不足車両数 ※マッチング率90%を確保 するために必要な車両数
福岡交通圏 福岡市、春日市、大野城市ほか (4,415台)	月～木：16時台～21時台 (74%)	220台
	金土：16時台～翌5時台 (54%)	520台
	日：15時台～21時台 (67%)	230台

・各数値は令和5年10月1日～令和5年12月31日の各社の配車アプリのデータに基づく。
・5月実施時点では、今回公表する不足車両数のうち5割を各社に配分するものとし、残りの5割については以後不足車両数を見直すタイミングで一定数を各社に配分する。
・タクシー事業者からの申請車両数の合計が当該地域の不足車両数を超える場合は、申請車両数の比率に従い配分する。

2. それ以外の地域（配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行う地域以外）

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
(タクシー事業者)に実施意向がある場合 金・土：16時台～翌5時台	各営業区域内のタクシー車両数（※） の5%
営業区域内の自治体が、 タクシー車両数が不足しているとして 運輸支局へ申し出た 曜日及び時間帯	営業区域内の自治体が、 タクシー車両数が不足しているとして 運輸支局へ申し出た 車両数

→ タクシー事業者及び自治体からの申し出を随時受付

【手続きの流れ】

R6.3.29本省事務連絡

1. 配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域

■ 福岡交通圏

- 4月26日、本省が時期・時間帯・不足車両数を公表 ↓
- 支局から福岡交通圏の全タクシー事業者に実施意向を調査（別添2）[7日間：5/10] ↓
- 意向をとりまとめ、本省へ報告 ↓
- 希望する事業者に対して割り当てする実施可能車両数を通知 [意向調査終了10日後目処：5/17予定] ↓
- タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可
- 実際の実施時期は5月下旬以降を想定 ※希望が多ければ要望数に応じて配分

2. それ以外の地域

（1）タクシー事業者に意向がある場合

- 実施意向のタクシー事業者から運輸支局へ申し出（別添1 申出書） ↓
- 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査（別添2）[7日間] ↓
- 意向をとりまとめ、本省へ報告 ↓
- 希望する事業者に営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数として割当て（※当初配分は不足車両数の5割）
[調査後10日後目処] ↓
- タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

（2）自治体が申し出る場合

- 自治体が特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出（任意様式） ↓
- 支局から営業区域内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査（別添2）[7日間] ↓
- 意向をとりまとめ、本省へ報告 ↓
- 希望する事業者に対して割り当てする実施可能車両数を通知 [意向調査終了10日後目処] ↓
- タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

→ タクシー事業者及び自治体からの申し出を随時受付

(別添 1)

〇〇運輸支局長 殿

申 出 書

下記の営業区域及び営業所において、道路運送法第 7 8 条第 3 号に基づく自家用車活用事業を実施する意向があることを申し出ます。

(別添 2)

(営業区域の名称)

(営業所の名称)

令和 年 月 日

名 称

住 所

代表者名

(担当者氏名

(連 絡 先

自家用車活用事業に係る意向調査票 (●●交通圏)

※「意向調査票提出にあたっての注意点」をよく読み、着色されたセルに記入して下さい。

提出期限 : 令和●年●月●日(●)

提出先: ●●運輸支局 輸送担当

メールアドレス ●●●●●●●@mlit.go.jp

提出年月日: 令和6年 月 日

事業者名 :

営業所名 :

ご担当者 :

電話番号 :

E-Mail :

	曜日・時間帯【今回の配分車両数】	使用車両数
①	金曜日・土曜日 16時台～翌5時台 【●●●台】	台

※ 本調査は本年4月から6月末までに自家用車活用事業の実施を予定している事業者を対象としています。
7月以降に開始予定の事業者については別途意向調査を行いますので、本票は提出しないでください。
また、次の営業区域については本調査の対象外です。
【 札幌、仙台市、県南中央、千葉、特別区・武三、京浜、名古屋、京都市域、大阪市域、神戸市域、広島、福岡 】

※ 使用車両数の欄には各時間帯で同時に稼働する車両数の最大値を記載してください。
(自家用車を30台準備し、同時に最大10台運行する場合、使用車両数は「10台」と記入してください)
また、営業所ごとに配置するタクシー車両数を上限として下さい。

- 自治体やNPO法人等が実施主体となる運送法78条2号の「自家用有償運送」について使いやすい制度に改革。

【改正通達】

R6.4.26通達発出

- ・「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（改正）
- ・「一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」（新規創設）
- ・「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（改正）

【改正概要】

（１）地域公共交通会議の運営手法の見直し

自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で **2 か月程度協議してもなお結論に至らない場合** には、協議内容を踏まえ**首長の責任により判断**できることを明記。

（２）タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、**タクシーと市町村・NPO等との共同運営（タクシーと自家用有償運送の一体的な提供）**が可能であることを明記。

- ① **タクシーと自家用有償運送の一体的な配車サービスを導入しタクシーが配車できない場合に自家用有償運送を配車。**
- ② 共同運営を実施する場合には、**利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約 8 割（実費相当額）は市町村・NPO等が収受し、約 2 割は地域公共交通の確保改善に活用。**

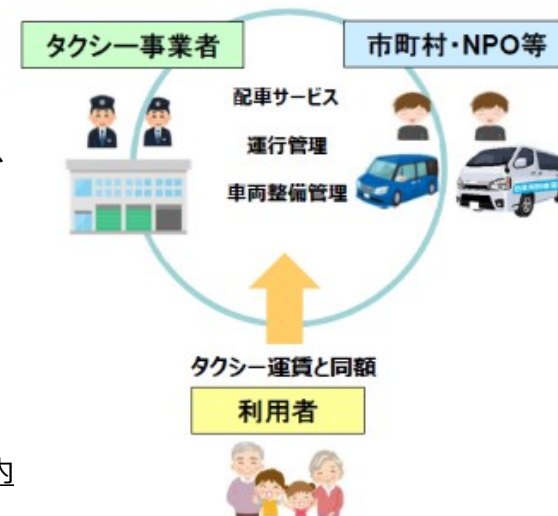
（３）運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを明記。
- 隣接輸局や都する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運道府県が当該共同化を促すことを明記。

（４）ダイナミックプライシングの導入

自家用有償旅客運送において、**一定のダイナミックプライシングを導入。**

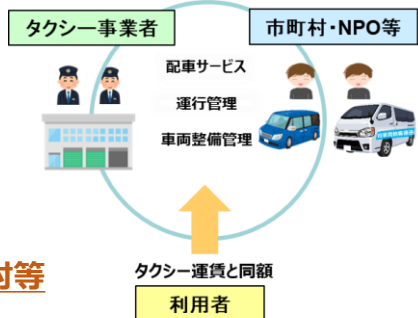
- ① 自家用有償旅客運送の実施主体は、需給に応じて、通常収受することとなっている対価に対して、**5 割増を上限、5 割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。**
- ② ダイナミックプライシングを導入するに際しては、**対価の額をリアルタイムに変動させる、対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定する** のいずれの手法も可能。
- ③ 一定期間において、自家用有償旅客運送によって収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内 でなければならないことから、これを **3ヶ月ごとに確認。**



ダイナミックプライシングの導入

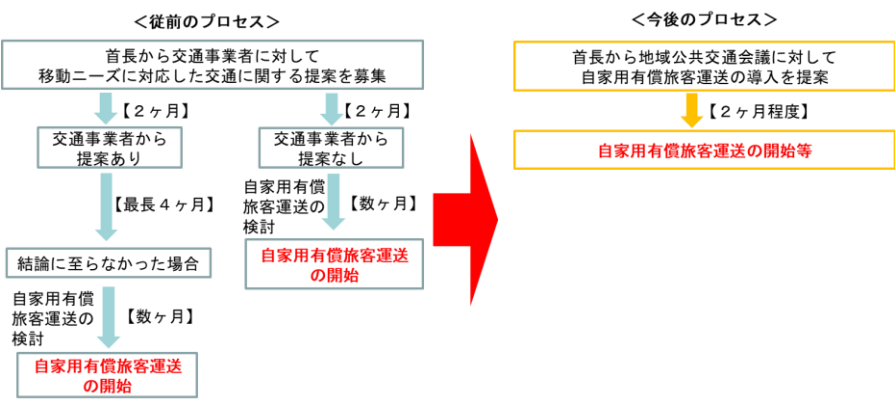
- 一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記する。
 - ① 通常収受することとなっている対価に対して、**5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。**
 - ② 手法としては、
 - ・対価の額をリアルタイムに変動させる
 - ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
 - ③ **一定期間に収受した対価の総額は「実費」の総額の範囲内**でなければならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、**タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営**を可能とする。
 - ① **タクシーと自家用有償運送の一体的な配車サービスを導入し**タクシーが配車できない場合に自家用有償運送を配車。
 - ② **タクシー運賃と同額収受し、約8割（実費相当額）は市町村等が収受し、約2割は地域公共交通の確保改善に活用。**

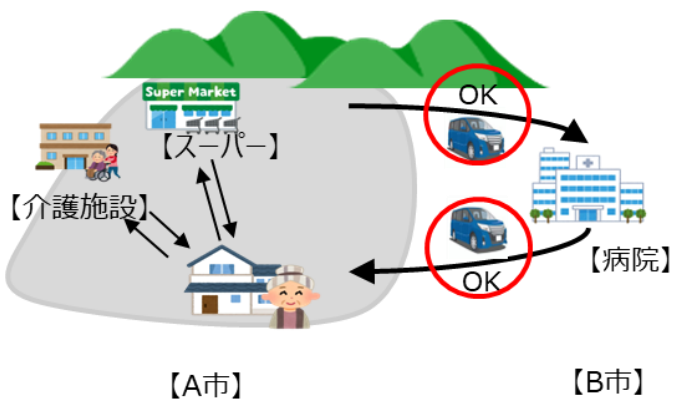
地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ**首長の責任により判断**できることを通達上明記する。



運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、**発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよい**ことを通達上明記する。



1. 自家用有償旅客運送
2. 地域公共交通関係予算
3. その他（本省主催検討会について）

地域公共交通関係予算一覧（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 中小都市など

B 地方中心都市など

C 大都市など

● 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



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の取組に対して支援
・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（一般財源）、5億円（旅客税財源））

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

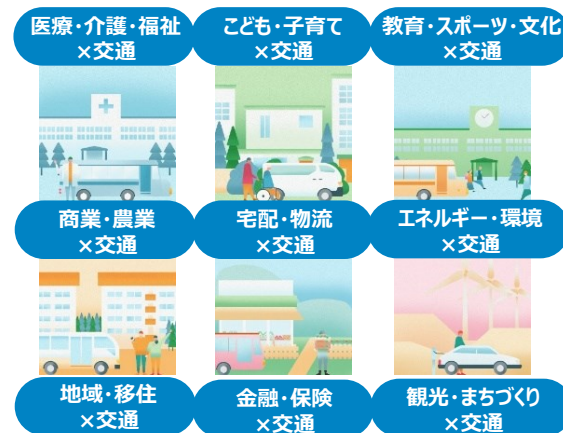
※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域の暮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</u> / <u>3</u>	補助率 <u>2</u> / <u>3</u>	補助率 <u>1</u> / <u>2</u>

2. モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・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 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

(参考)令和5年度共創モデル実証運行事業の実施地域

交通×こども・子育て (4地域)
北海道土別市
神奈川県横浜市
愛知県刈谷市
滋賀県竜王町

交通×教育・スポーツ・文化 (7地域)
北海道帯広市
北海道栗山町
宮城県名取市
茨城県行方市等
山梨県都留市
埼玉県深谷市
静岡県吉田町

交通×宅配・物流 (2地域)
北海道帯広市
広島県庄原市

交通×エネルギー・環境 (2地域)
石川県金沢市
鳥取県倉吉市

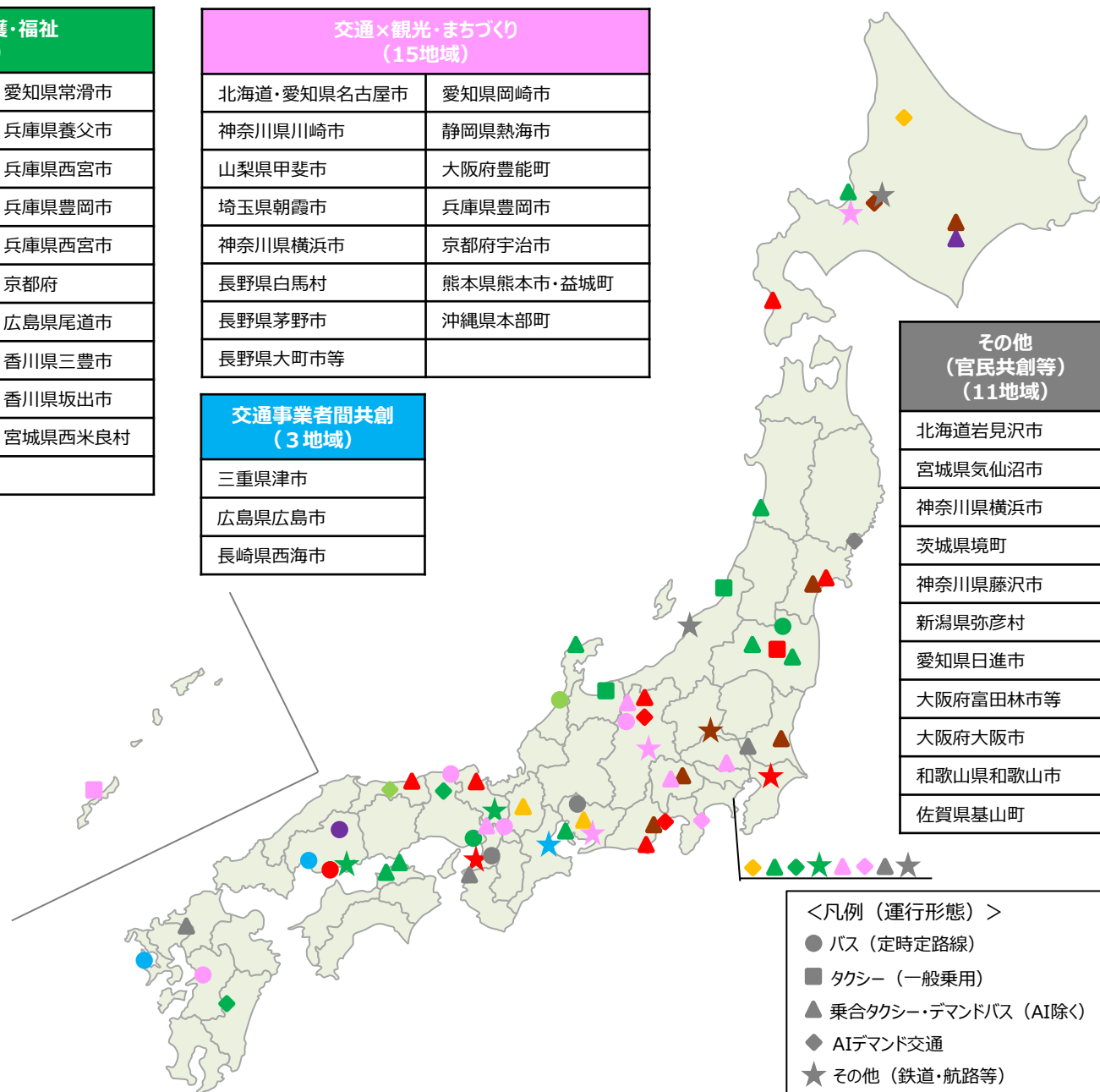
交通×医療・介護・福祉 (21地域)	
北海道石狩市	愛知県常滑市
福島県会津若松市	兵庫県養父市
秋田県にかほ市	兵庫県西宮市
福島県須賀川市	兵庫県豊岡市
福島県福島市・川俣町	兵庫県西宮市
神奈川県川崎市	京都府
神奈川県川崎市	広島県尾道市
神奈川県鎌倉市・藤沢市	香川県三豊市
新潟県村上市	香川県坂出市
富山県黒部市	宮城県西米良村
石川県輪島市	

交通×商業・農業 (12地域)
北海道江差町
福島県郡山市
宮城県利府町
千葉県佐倉市
長野県長野市
長野県長野市
静岡県静岡市
静岡県藤枝市
京都府与謝野町
大阪府泉佐野市等
鳥取県鳥取市
広島県尾道市

交通×観光・まちづくり (15地域)	
北海道・愛知県名古屋	愛知県岡崎市
神奈川県川崎市	静岡県熱海市
山梨県甲斐市	大阪府豊能町
埼玉県朝霞市	兵庫県豊岡市
神奈川県横浜市	京都府宇治市
長野県白馬村	熊本県熊本市・益城町
長野県茅野市	沖縄県本部町
長野県大町市等	

交通事業者間共創 (3地域)
三重県津市
広島県広島市
長崎県西海市

その他 (官民共創等) (11地域)
北海道岩見沢市
宮城県気仙沼市
神奈川県横浜市
茨城県境町
神奈川県藤沢市
新潟県弥彦村
愛知県日進市
大阪府富田林市等
大阪府大阪市
和歌山県和歌山市
佐賀県基山町



- <凡例(運行形態)>
- バス(定時定路線)
 - タクシー(一般乗用)
 - ▲ 乗合タクシー・デマンドバス(AI除く)
 - ◆ AIデマンド交通
 - ★ その他(鉄道・航路等)

地域づくりの一環として、**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に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援**

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**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

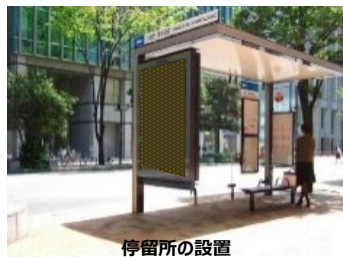
・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備

・**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（1/3は事業者の自己負担）



停留所の設置



EVバス充電施設の設置



駅の新設・移設・改築



営業所/車庫の整備



GX/DX車両の導入



EVバス車両の導入



高速化（軌道強化）



鉄道とBRTの連携



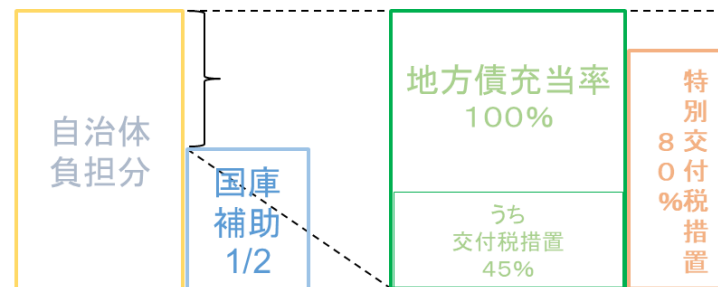
既存施設の撤去

【**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%

【イメージ】



地域公共交通再構築事業 -要綱概要-

○地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を実現するため、地域におけるまちづくりや観光の振興に関する施策と連携しつつ、中長期的に必要な地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備等を行う事業

①要件

- 一 本事業の実施自治体が、地域公共交通特定事業に関する事項が定められた **地域公共交通計画**又は**再構築方針**を作成していること
- 二 **地域公共交通特定事業の実施計画**（鉄道事業再構築事業実施計画、**地域公共交通利便増進計画**など）の**大臣認定**を受けていること
- 三 当該自治体が、地域公共交通の活用に関する取組が記載された、**まちづくり計画**（**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光振興計画**）を作成していること
- 四 地域公共交通特定事業の実施計画において、地域公共交通の**利用者数、事業収支、国・自治体の支出額に関する目標**が定められていること
- 五 地域公共交通特定事業の実施計画において、本事業による施設整備を含めた**地域公共交通の利用促進施策に関する事項が記載**されていること

②交付対象事業

- 一 **鉄道施設**の整備等に関する、駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備、その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業
- 二 **鉄軌道からバス等への転換を行う場合**の、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス関連設備、線路設備、電路設備、信号保安設備その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業
- 三 **バス施設**の整備等に関する、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス関連設備その他の事業の実施に必要な施設整備に関する事業

※三のバス施設は、**地域公共交通確保維持改善事業費補助金（欠損補助）の補助対象事業者に関する施設に限定**
- 四 **整備計画**の作成に関する事業

③国費の算定方法

<基幹事業の事業費>

- ・自治体が実施する事業：事業費※の1/2
- ・自治体の間接補助事業：事業費※の1/2を上限として、自治体補助額の1/2
- ※JR3社・大手民鉄の事業は、**事業費の2/3を事業費のベースとして算定**

<対象となる事業費>

- 一 **鉄道施設に関する事業（②一）**
鉄道事業再構築事業実施計画に基づく事業における、鉄道施設の設計費、施設整備費
- 二 **バス等転換に関する事業（②二）**
軌道運送高度化実施計画、**道路運送高度化実施計画**、**地域公共交通利便増進実施計画**に基づく事業における、設計費、施設整備費
- 三 **バス施設に関する事業（②三）**
道路運送高度化実施計画、**地域旅客運送サービス継続実施計画**、**地域公共交通利便増進実施計画**に基づく事業における、バス施設の設計費、施設整備費
- 四 **整備計画作成に関する事業（②四）**
現況調査、利用促進策・地域公共交通の活用方策等に関する総合的な計画の立案、整備手法の調査、交通実験等に要する費用

<効果促進事業の事業費>

社会資本総合整備計画の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を一層高めるための必要な事業（**効果促進事業の合計額は、計画ごとに、交付対象事業の全体事業費の20/100を目途**）

- ・自治体が実施する事業：事業費※の1/2
- ・自治体の間接補助事業：事業費※の1/2を上限として、自治体補助額の1/2
- ※JR3社・大手民鉄の事業は、**事業費の2/3を事業費のベースとして算定**

※ 効果促進事業で導入可能な車両は、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両などの先進的な車両に限る。

今後のスケジュール

令和6年度(令和7年度以降事業実施分)										
R6／4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R7／1月	2月
自治体等へ社総交活用に向けた要望確認										
	案件形成進捗確認 (5月中旬～毎月)									
		要望調査								
特定事業計画の認定、地交計画＆まちづくり計画への位置付け確認										
									整備計画の承認	

1. 自家用有償旅客運送
2. 地域公共交通関係予算
3. その他（本省主催検討会について）

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」について

- 関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上を促進することにより、地域の公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を一体的に推進することが重要。
- そのため、第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（R5.6.2）における岸田総理発言※を踏まえ、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を立ち上げ。関係省庁と連携し、交通分野と他分野との連携・協働に関する取組等を推進するための課題整理・対応方針の検討等を行う。

※第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（R5.6.2） 岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、交通の「リ・デザイン」と地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を、それぞれ設置してください。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

議長 国土交通大臣

事務局 国土交通省 総合政策局

構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

製造産業局長

国土交通省 公共交通・物流政策審議官

都市局長

鉄道局長

自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士、前大津市長）

富田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社取締役会長）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）

棕田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 ～検討状況～

目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、**地域の公共交通のリ・デザイン（再構築）を促進する。**

開催状況

令和5年 9月6日（水）	第1回	現状及び検討の視点・課題の整理
10月25日（水）	第2回	地域の足の問題に関わる施策等（関係省庁よりプレゼン）
11月16日（木）	第3回	連携・協働に関する具体的取組み（前橋市、常陸太田市、山形県、J R 西日本よりプレゼン）
令和6年 2月9日（金）	第4回	地域交通のリ・デザインに向けたデータ利活用及び司令塔機能の強化に関する取組 （熊本共同経営推進室、室蘭工業大学有村先生、鳥取県、名古屋大学加藤先生よりプレゼン）
4月5日（金）	第5回	国交省より、とりまとめに向けた骨子（案）提示
5月17日（金）	第6回	国交省より、とりまとめ（案）提示

交通事業者の現状

- ・ コロナ禍による利用者の大幅減
- ・ ドライバー等人手不足の深刻化
- ・ 2024年問題への対応



地域公共交通のリ・デザイン

- ・ 様々な分野との連携・協働
 - ・ デジタル・GXの活用
- による
地域公共交通の利便性・生産性・
持続可能性の向上



目指すべき社会

交通分野において、誰一人取り残されず、行きたいときに、行きたいところへ行くことができる社会

会議における主な御意見

1. 地域毎に課題は異なり、処方箋も様々。地域における人の移動実態に係るデータを取得・共有・利活用する仕組みが必要
2. 地域交通のリ・デザインを主導する司令塔や仕組みが必要
3. 交通事業者の人手不足問題に対し、スピード感を持って対応する必要
4. 地域の課題解決の切り口として幹線鉄道ネットワークの利便性・安定性・速達性向上も重要
5. 地方自治体が地域交通のリ・デザインを推進するにあたり、関係省庁において具体的な方向性や指針を示すことが重要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
 - 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界
- 関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

＜将来の人口増減状況＞	＜路線廃止の状況＞	＜ドライバー数の状況＞	＜居住地域に対する不安(地方部)＞
・全国の約半数の地域で人口が 50%以上減少 (2050年)	・一般路線バス：約 2万kmの路線が廃止 (2008年度→2022年度) ・鉄軌道： 547km、17の路線が廃止 (2008年度→2022年度)	・一般路線バス：約 129%減少 (2019年度→2021年度) ・タクシー：約 15%減少 (2019年度→2021年度)	・公共交通が減少し自動車が必要で生活できない：約 40% ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約 30% (※2017年国民意識調査)

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒ **地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化**

B：地方中心都市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒ **地域の公共交通の再評価・徹底活用**

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**

D：地域間

- 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ **幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討**

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

- 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）
 - ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
 - ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討
- 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）
 - 4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

- 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進
- 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 地域の輸送資源の活用推進

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、**地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等**を推進するための事項を明確化

- ＜教育・子育て・スポーツ分野＞
 - スクールバス
 - 放課後児童クラブの送迎
- ＜介護・福祉分野＞
 - 介護サービス事業所等の送迎
- ＜医療分野＞
 - へき地患者輸送車の送迎
- ＜分野共通＞
 - 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
 - 送迎活用等に係る道路運送法の取扱い

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、**データ・支援措置**を交えて**カタログ化**



取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる**司令塔機能の強化**へ

- 多様な関係者の協議会参加
- モニタリングチーム(自治体と事業者等)
- デジタル活用による運営効率化等

※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データを活用し、可視化された課題に**先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画**へ

- 「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定
- 移動に関わるデータ(人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等)の作成・共有・活用等

施策のアップデート

新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける**施策の充実・強化**へ

- 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用
- 新技術・デジタル技術の活用
- 貨客混載の推進
- モビリティハブの機能強化
- 交通事業者の共同経営
- エリア一括協定運行

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

- リ・デザイン（実証運行、新技術等を先導）
- デジタル（データ共有・活用の推進）
- ヒト＆プレイス（人材育成、ネットワークの場）

国によるサポート

伴走体制の構築

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

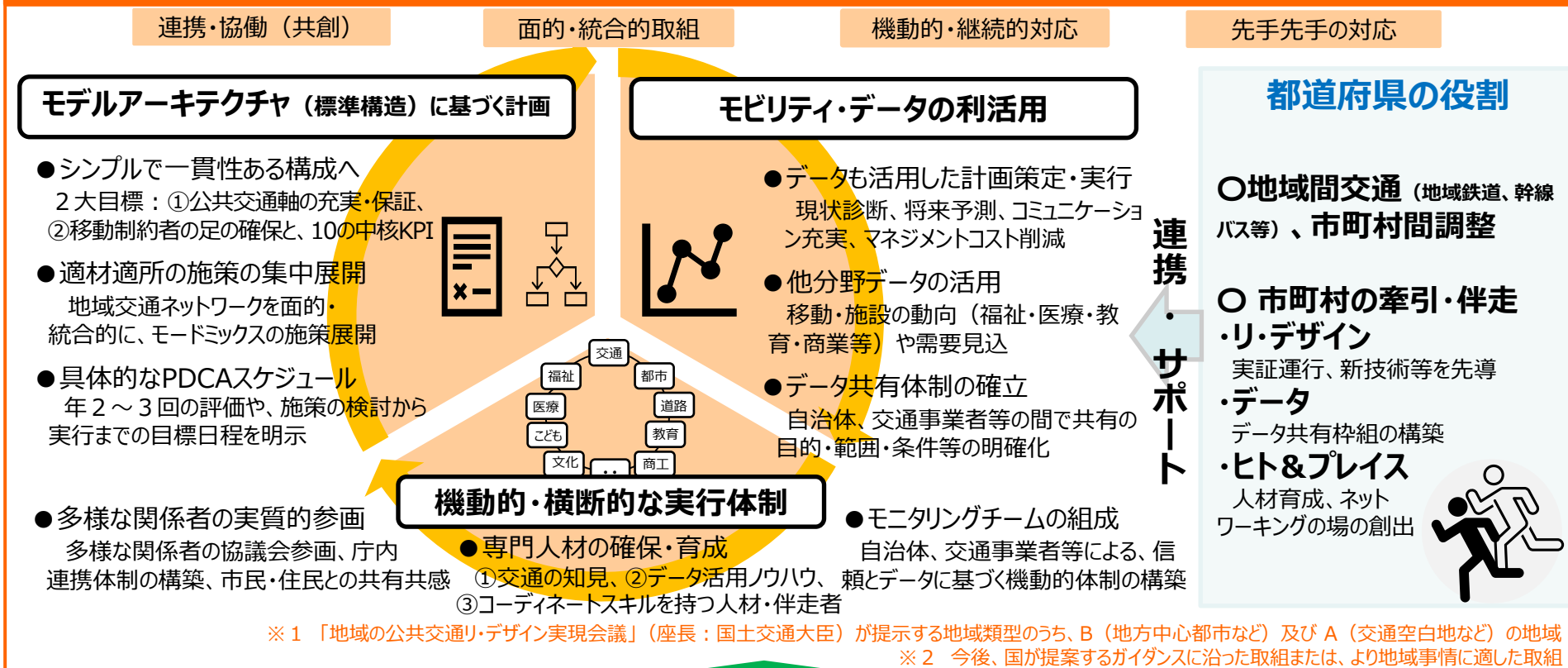
継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、 KPIを位置付け たうえで、定期的に 進捗状況のフォローアップ を実施	KPI 目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)	✓各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100	✓自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100 ✓AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500 ✓自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000
---	--	---	--

- 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～



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
計画策定のガイドランスの策定 | 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

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会(構成員・検討の経緯)

構成員		(50音順・敬称略・◎は座長)
浅井 康太	(株) みちのりホールディングス	グループディレクター
伊藤 昌毅	東京大学大学院情報理工学系研究科	准教授
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
鈴木 春菜	山口大学大学院創成科学研究科	准教授
◎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
日高 洋祐	(株) MaaS Tech Japan	代表取締役CEO
吉田 樹	福島大学経済経営学類	教授
	前橋工科大学学術研究院	特任教授
オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、 物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等		
事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）		

検討経緯		
令和5年 12月12日（火）	第1回	- 地域公共交通計画の課題整理 - 構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	- 地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 - 地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保 - 都道府県の役割 【自治体からのヒアリング】 - 三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携 - 兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築 - 栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築 - 奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	- モビリティ・データ等の利活用 【自治体からのヒアリング】 - 青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例 - 山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例 - 広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援
3月14日（木）	第4回	- 地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業） - 中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	中間とりまとめ（案）

- 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。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

地域公共交通計画の現状

連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

面的・統合的取組

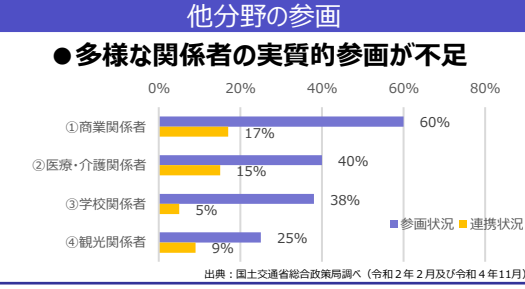
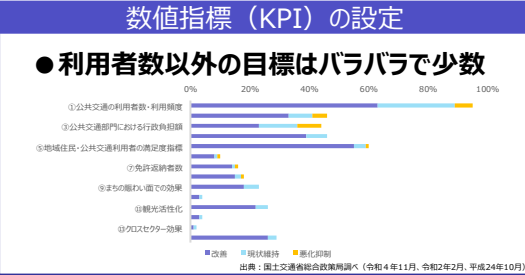
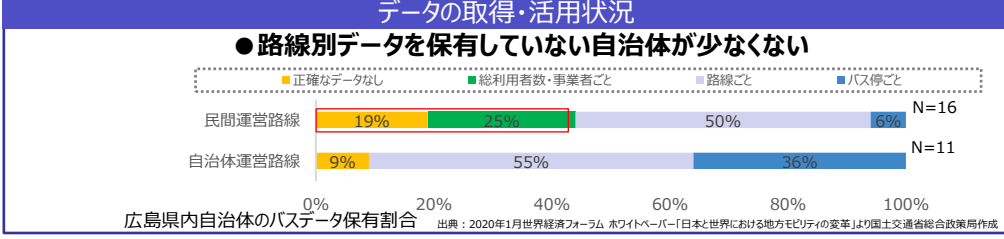
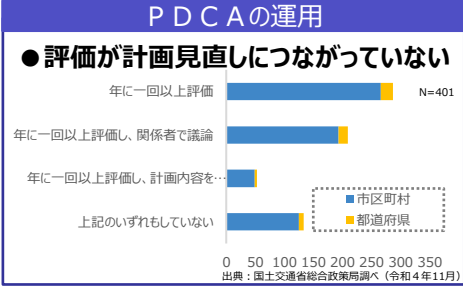
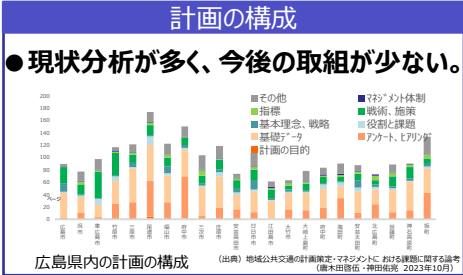
- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。



「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手に対応し、
④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画	機動的・横断的な実行体制	モビリティ・データの利活用
シンプルで一貫性ある構成への見直し 2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・子ども等）の足の確保と10の中核KPI 等	モニタリングチームの組成（※） 自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築	データ共有体制の確立（※） ・共有の目的・範囲・条件等の明確化 ・継続的なデータ提供の体制確立
適材適所の施策・事業の集中展開（※） 地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等	多様な関係者の実質的参画 ・リ・デザイン関係者の協議会への参画 ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保 ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画	他分野データの活用 移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見通し
具体的なPDCAスケジュール ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定 ・検討から実行までのスケジュールの明示	専門人材の確保・育成 ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ ③コーディネータスキルを持つ人材育成・伴走者確保	データも活用した計画策定・実行 データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

都道府県の役割

地域間交通等 （鉄道・幹線バス等）
地域内交通との接続、 市町村間調整
市町村の牽引・伴走 ※ 地域の実情を踏まえて実施 ○ヒト&プレイス （人材育成、ネットワークingの場合） ○データ （共有の枠組の構築） ○リ・デザイン （実証運行、新技術等を先導）

連携・サポート

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供	ポータルサイトの整備	対話型支援	官民デジタル化	専門人材の確保・養成
アップデート・ガイドラインの策定 （地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）	【ベンチマークの提供】 ・運送・輸送状況、予算・人員など	地域公共交通計画の策定・実行を 対話を通じてレベルアップ する仕組み構築（第三者評価の拡張）	車両IoT化 （キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化） 【国支援のありかた検討】	人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介
モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 （2つの中核目標、10の中核KPI等）	【情報取得支援】 ・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料・議事録等） ・協議会運営事例の横展開 ・有識者・伴走者データベース	地域公共交通関係予算とのリンクを検討	運輸局・運輸支局等の 申請デジタル化の推進	有識者・伴走者データベース（全国版）構築
施策カタログの提供 （12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）	【マネジメント支援】 ・スケジュール管理 ・関係者間の資料等共有	省内ワンチームの組成 （ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）	データ共有のモデル提示・枠組の作成支援	専門人材養成プログラム の支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）
			データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援	

※「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

中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）を**推奨**するとともに、2027年までに**先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
		トップランナーの創出 100計画				
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出 人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大				市町村への支援充実
国	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討 → 運用方法等の検討 → システム構築・試験導入				ポータルサイトの実装
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワンチームの組成 対話型支援の試行・見直し				対話型支援の展開
	官民デジタル化	I Cカード情報の活用検証 → 乗降調査からI Cカード情報への転換 → デジタル・データによる申請の推進				官民情報のデジタル化
	民間事業者におけるデジタル化	車両I o T化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】				円滑なデータ活用環境の実現
	データ共有の枠組	データ共有のモデル提示 → データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援 → 都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援				
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】 有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				地域における交通人材の充実

【参考】地域公共交通リ・デザインに関する特設サイトが開設されました

国土交通省では、地域の関係者の連携と協働による取組を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める「地域公共交通のリ・デザイン（再構築）」を推進しています。また、地域公共交通のリ・デザイン推進のため、各種法令制度や予算制度等を設けています。

自治体や事業者の皆様が、当該制度や他地域の先進事例の内容をより理解・把握することができるよう、国土交通省本省において、地域公共交通リ・デザインに関する特設サイトを開設しています。

◆ 特設サイト < <https://www.mlit.go.jp/redesign/> > →次ページ参照

【特設サイトの主な特徴】

①リ・デザインの関連予算の逆引き検索

→関連予算について交通事業者や自治体等が実施したいと考えていることから検索できるようにいたしました。

②地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰のタグ検索

→地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰をされたような優良事例について、関連ワードによるタグから検索できるようにいたしました。

③「リ・デザイン」の先進事例に関するインタビュー動画

→「リ・デザイン」を検討・実行するに当たって参考にしてもらうために、地域公共交通の「リ・デザイン」の先進事例について、自治体職員や交通事業者等の関係者にインタビューする形式の動画を制作したものを公開しております。

【参考】特設サイトの一部紹介



地域公共交通のり・デザイン

みんなでつくる持続可能な公共交通

国土交通省

全体の取り組み ▾ 関係予算一覧 > 大臣表彰事例一覧 > PR動画 ▾ 法改正について ▾ ダウンロード資料 ▾

特設サイトトップ画面

タグを選択すると、予算事業名が絞り込まれます。

予算事業名関連タグ逆引き検索

項目全てのタグを選択

●利用する方

#事業者 #地方公共団体 #その他

●種類

#路線バス #鉄道 #コミュニティバス #タクシードemand交通 #自家用有償旅客運送

●目的

【DX・新技術の活用】

- #MaaSを実装したい
- #自動運転の実証実験をしたい
- #キャッシュレス化を進めたい
- #AIオンデマンド交通の実証実験をしたい
- #運行管理システム・配車アプリを導入したい
- #交通情報をデータ化（GTF S、遅延情報の可視化等）したい

【人材確保・育成】

- #従業員に二種免許を取得させたい
- #他分野連携を推進するコーディネーター人材を育成したい
- #デジタル技術を活用できる人材を育成したい

【環境への配慮・GX】

- #EV車両を導入したい
- #EV車両用の充電施設を整備したい
- #省エネルギーに対応した設備に改修したい
- #太陽パネルを設置したい

タグを選択すると、大臣表彰事例が絞り込まれます。

大臣表彰の関連タグ一覧

全てを選択

#コミュニティバス #共創事例 #DX #利用促進/利便性向上 #バス路線再編

#住民参加 #共同経営 #MaaS #オンデマンド交通 #バス事業者の収支改善

#交通空白地帯の解消 #住民負担 #公共交通体系の見直し #人材育成 #健康増進

#観光 #コミュニティタクシー #貨客混載 #自家用有償旅客運送 #コンパクトなまちづくり

#費用負担の見直し #公営民営 #乗合タクシー #環境改善 #BRT #鉄道

#乗合バス #複数市の連携

地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰のタグ検索により優良事例を検索できます

り・デザインの関連予算の逆引き検索により活用可能な予算の検索が可能です

PR動画



北海道赤井川村の先進事例インタビュー動画【むらバス】

村唯一のバス路線の存続協議を契機に、村役場が中心となり、タクシー会社、スクールバス、リゾート会社の従業員送迎バスといった村内の輸送資源をフル活用し、地域自らがデザインした持続可能な公共交通「むらバス」を運行するなど、地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ。

[※YouTubeを開覧できない方はこちらをご覧ください。](#)



群馬県前橋市の先進事例インタビュー動画【MaaS (GunMaas/MaMaas)】

様々な関係者と連携を図り市内バス事業者らととりまとめた共同経営計画の策定へ動き、乗換路線の運行を効率化したこと、MaaSの運用においてマイナバーカードとの認証・連携などのデジタル化を推進し、利用者の増加に積極的に取り組んだ。

[※YouTubeを開覧できない方はこちらをご覧ください。](#)



熊本県熊本市の先進事例インタビュー動画【共同経営推進】

独占禁止法特例法に基づく共同経営の全国初の認可を受け連携するバス路線の移譲や協調運行による乗客バランスの調整及び待ち時間の平準化を行い利便性の向上を実現するなど地域公共交通の確保・維持に積極的に取り組んだ。

[※YouTubeを開覧できない方はこちらをご覧ください。](#)

り・デザインを検討・実行するための先進事例に関するインタビュー動画を閲覧することができます

ダウンロード資料



地域交通のり・デザイン >



地域公共交通のり・デザイン >



高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルブックレット >

資料のダウンロードも可能です