

# 地域公共交通の活性化及び再生に関する 法律等の一部を改正する法律について



国土交通省 公共交通・物流政策審議官  
自動車局

- 1. 地域公共交通を取り巻く現状・背景**
- 2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**
- 3. 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律の概要**

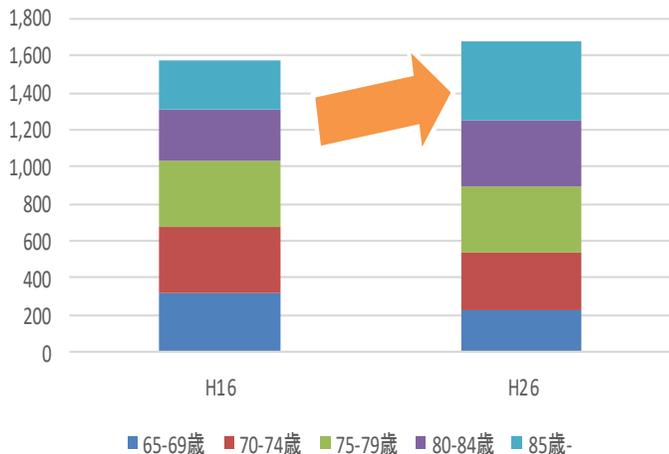
# **1. 地域公共交通を取り巻く現状・背景**

---

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声が大い。

## 高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増

(万)

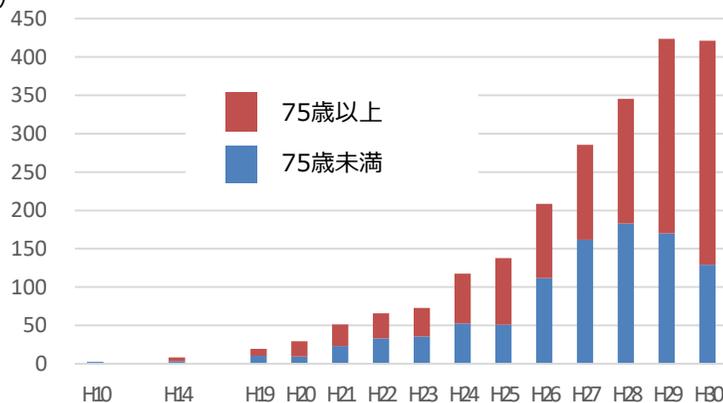


(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

## 免許返納は年々増加

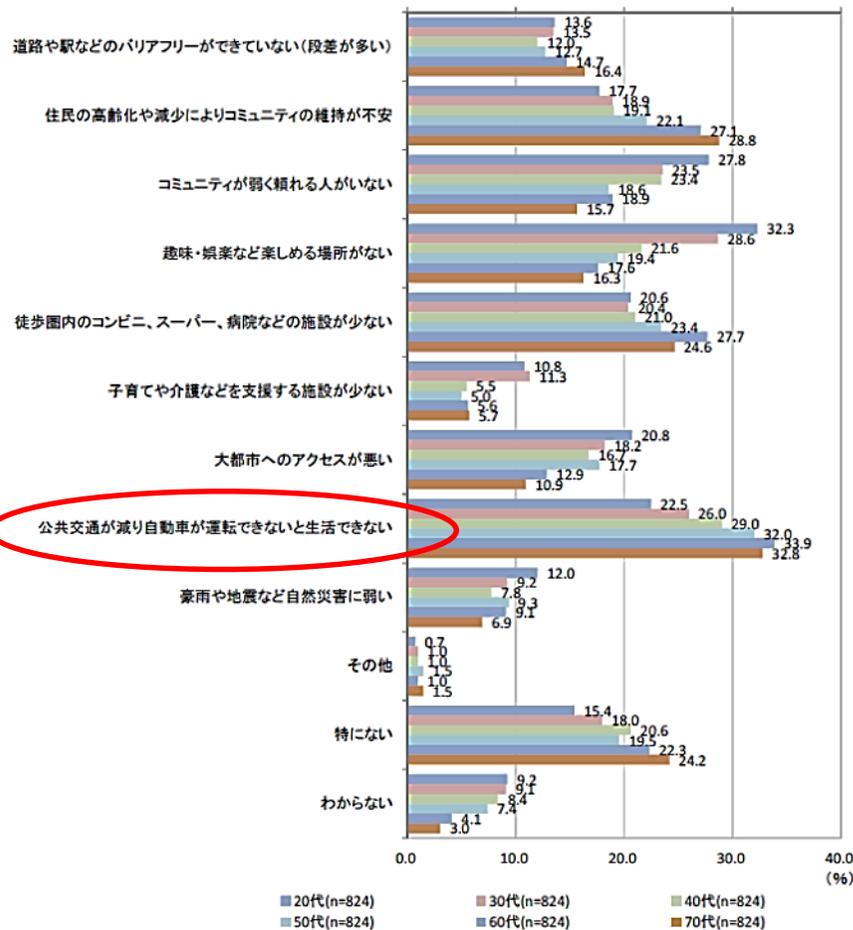
(申請による運転免許の取消件数の推移)

(千件)



(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

## 現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

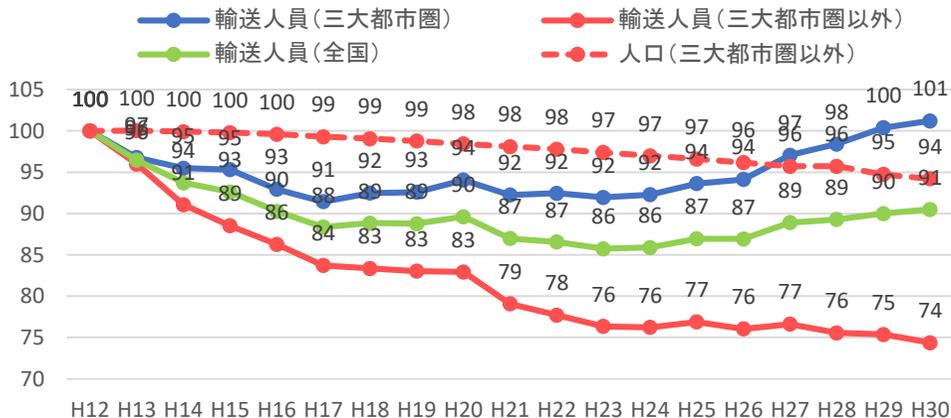


(出典)国土交通省総合政策局作成

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 平成20年度以降で13,249kmが廃止。

## バスの輸送人員の減少

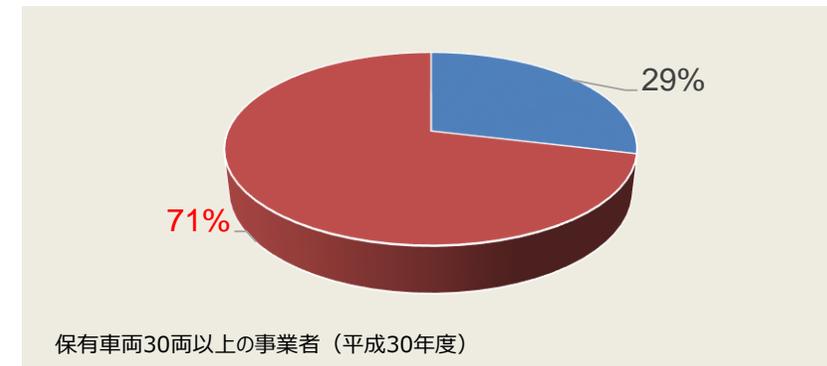
乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す  
 (出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

## 一般路線バス事業が赤字であるバス事業者の割合

- ・ 約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字



(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

## 路線バスの廃止キロ数の推移

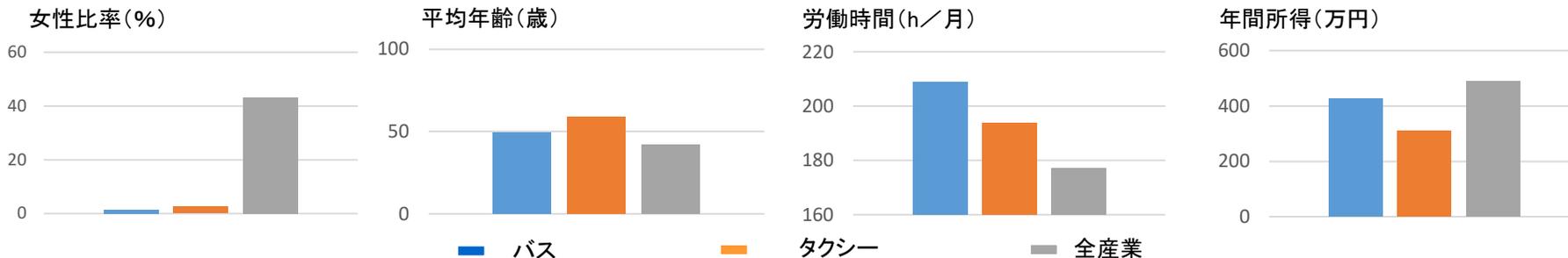
年度	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
28年度	883
29年度	1,090
計	<b>13,249</b>

※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

(出典)国土交通省自動車局資料より総合政策局作成

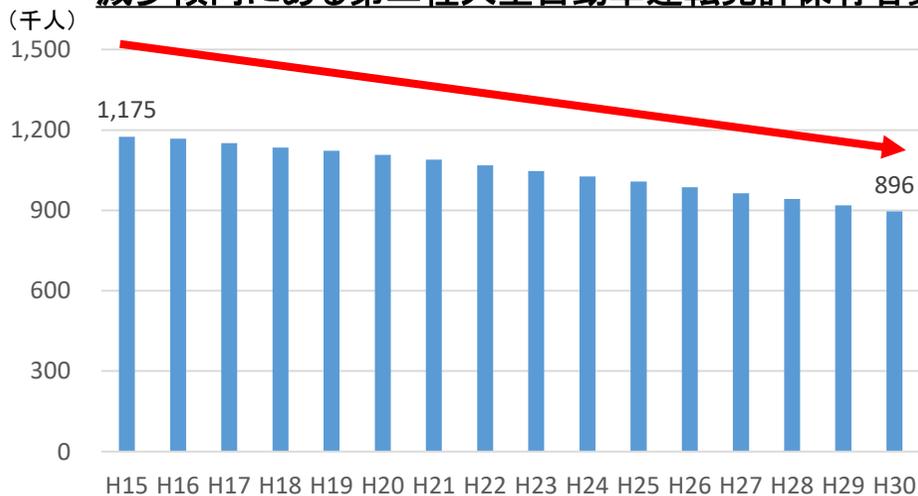
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は15年間で約24%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

## 厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



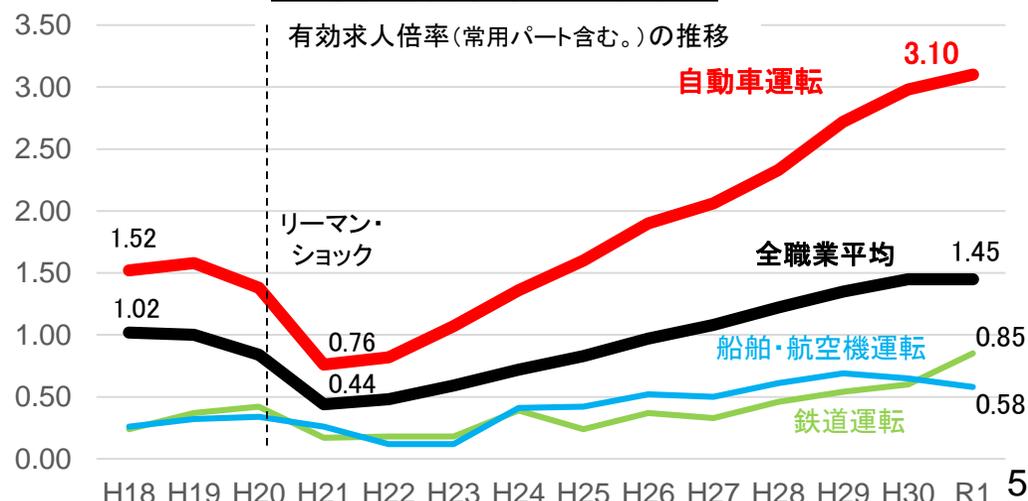
注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数  
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間賞与とその他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む  
 年間賞与とその他特別給与額＝調査前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額  
 資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

## 減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

## 自動車運転事業の人手不足

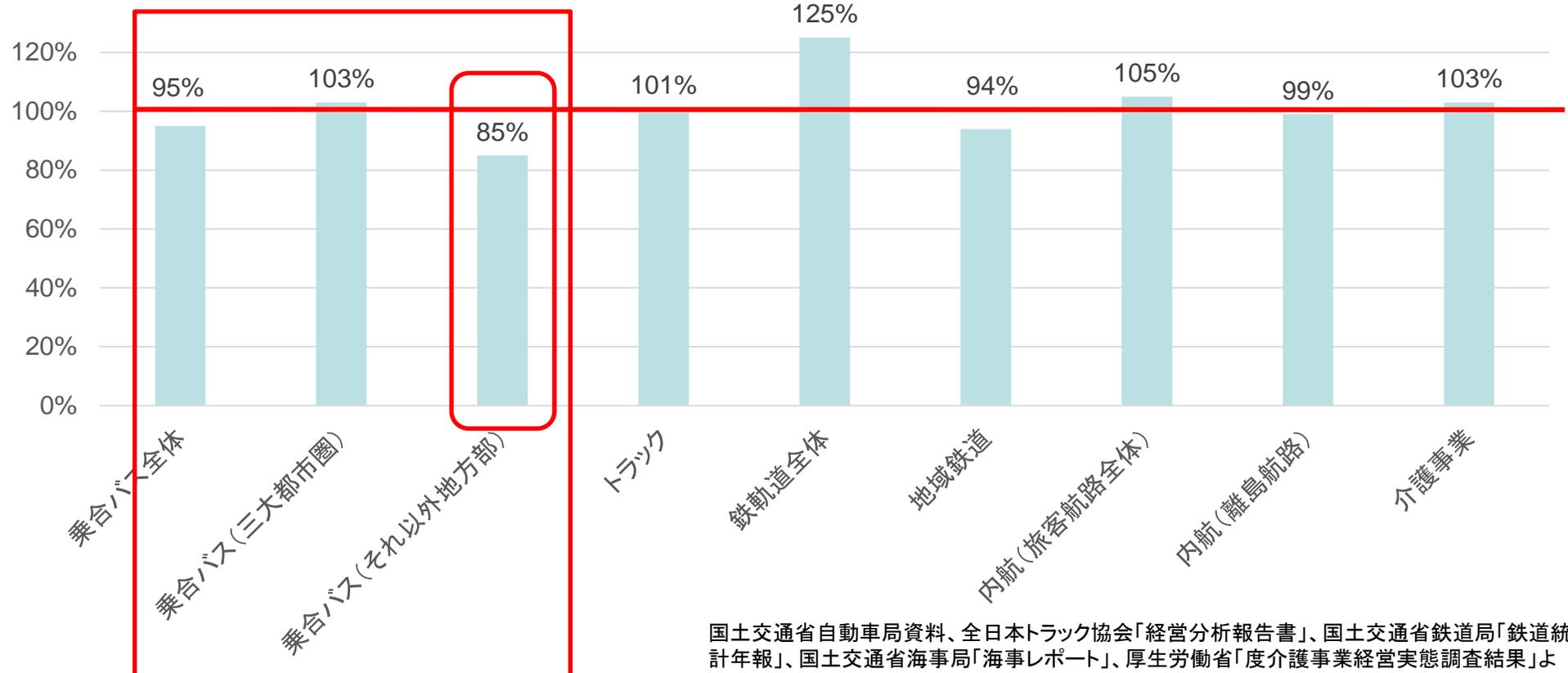


(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、「地方部」では15%程度の赤字。
- 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」と「離島航路」に限ると6~7%の赤字。
- 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。

→地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

## 事業別当該事業収支率(運行補助のあるものは補助前)

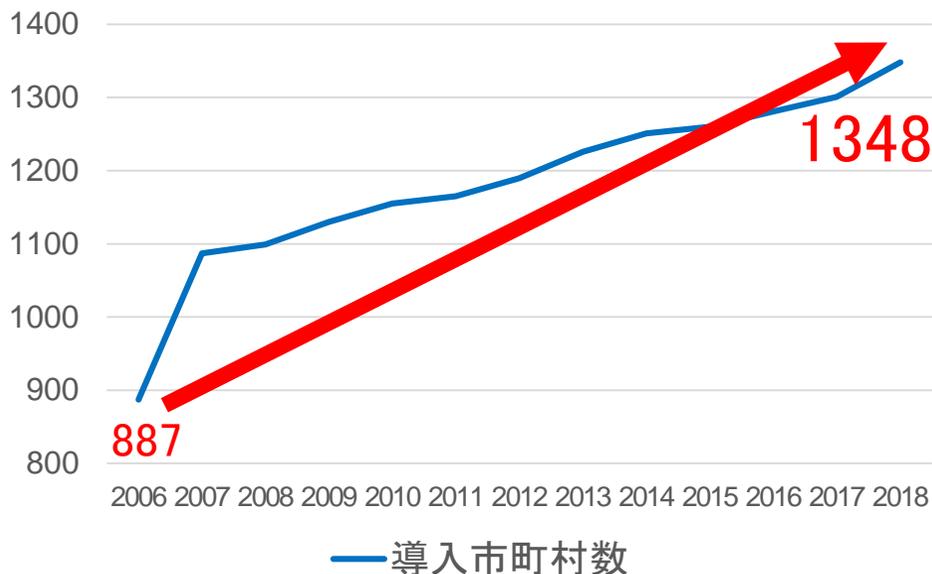


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成

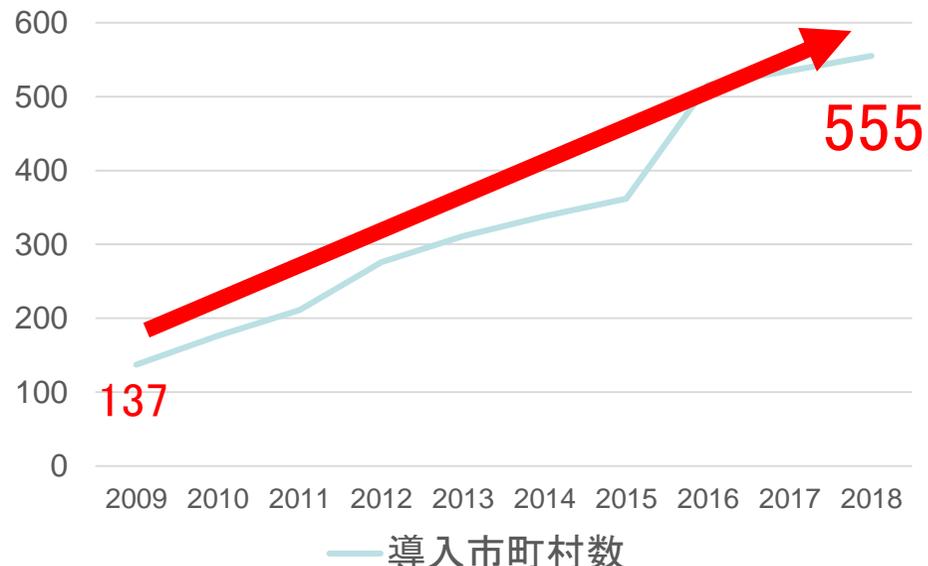
乗合バスはH30、それ以外はH28

■ コミュニティバス、乗合タクシーの導入市町村数は近時大きく増加。

### コミュニティバス導入市町村数の推移

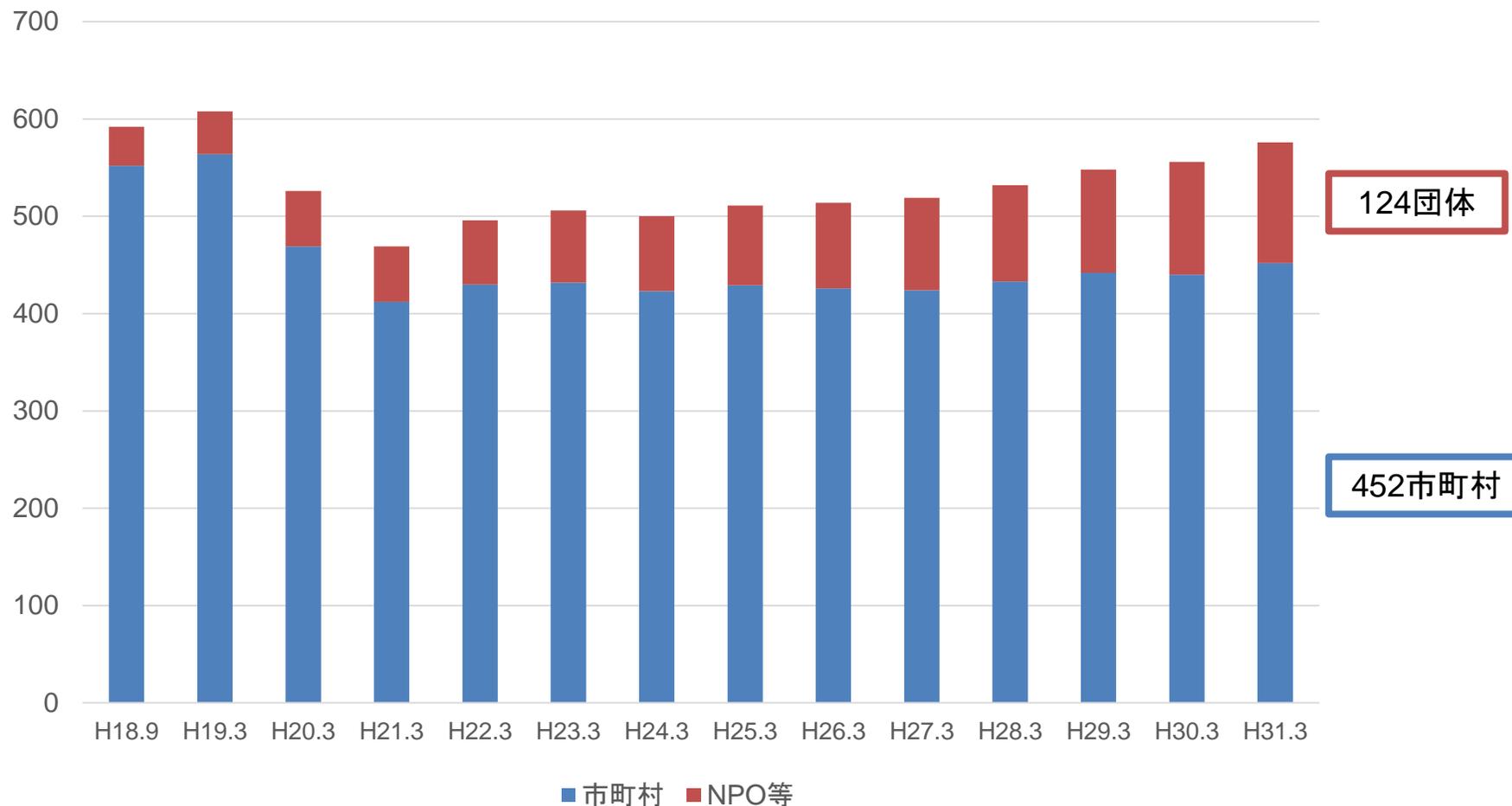


### 乗合タクシー(デマンド型)導入市町村数の推移



※国土交通省自動車局調査より、国土交通省総合政策局作成

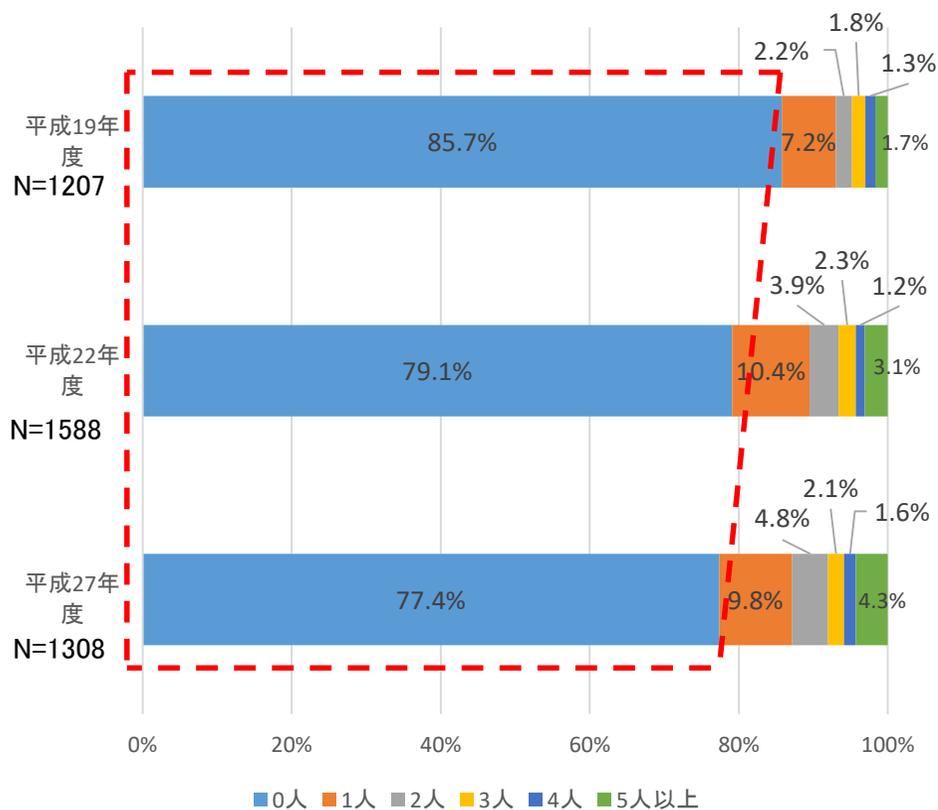
■ 自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1,724市町村のうち452市町村）。



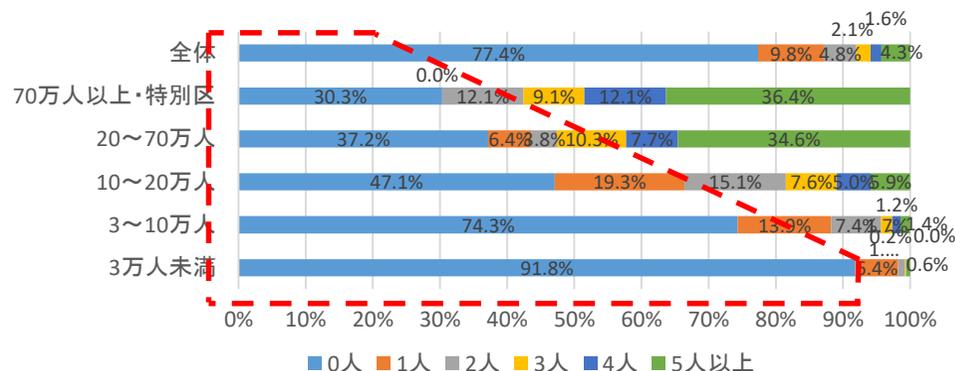
※平成31年3月 国土交通省調査

■ 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

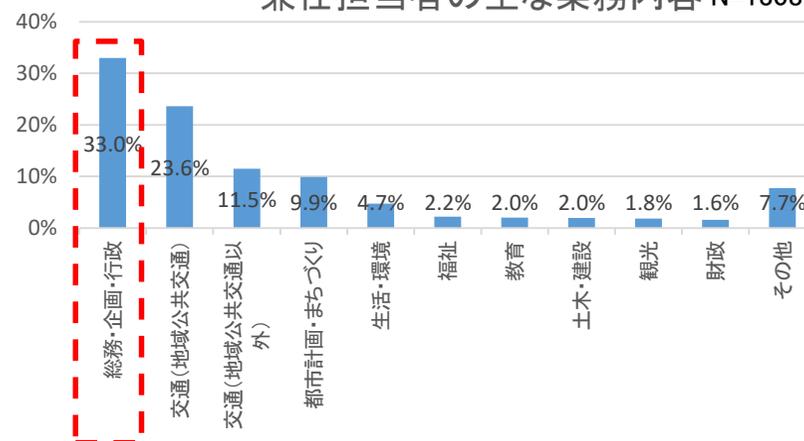
地域公共交通専任担当者数の割合の推移



人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合 N=1308



兼任担当者の主な業務内容 N=1308

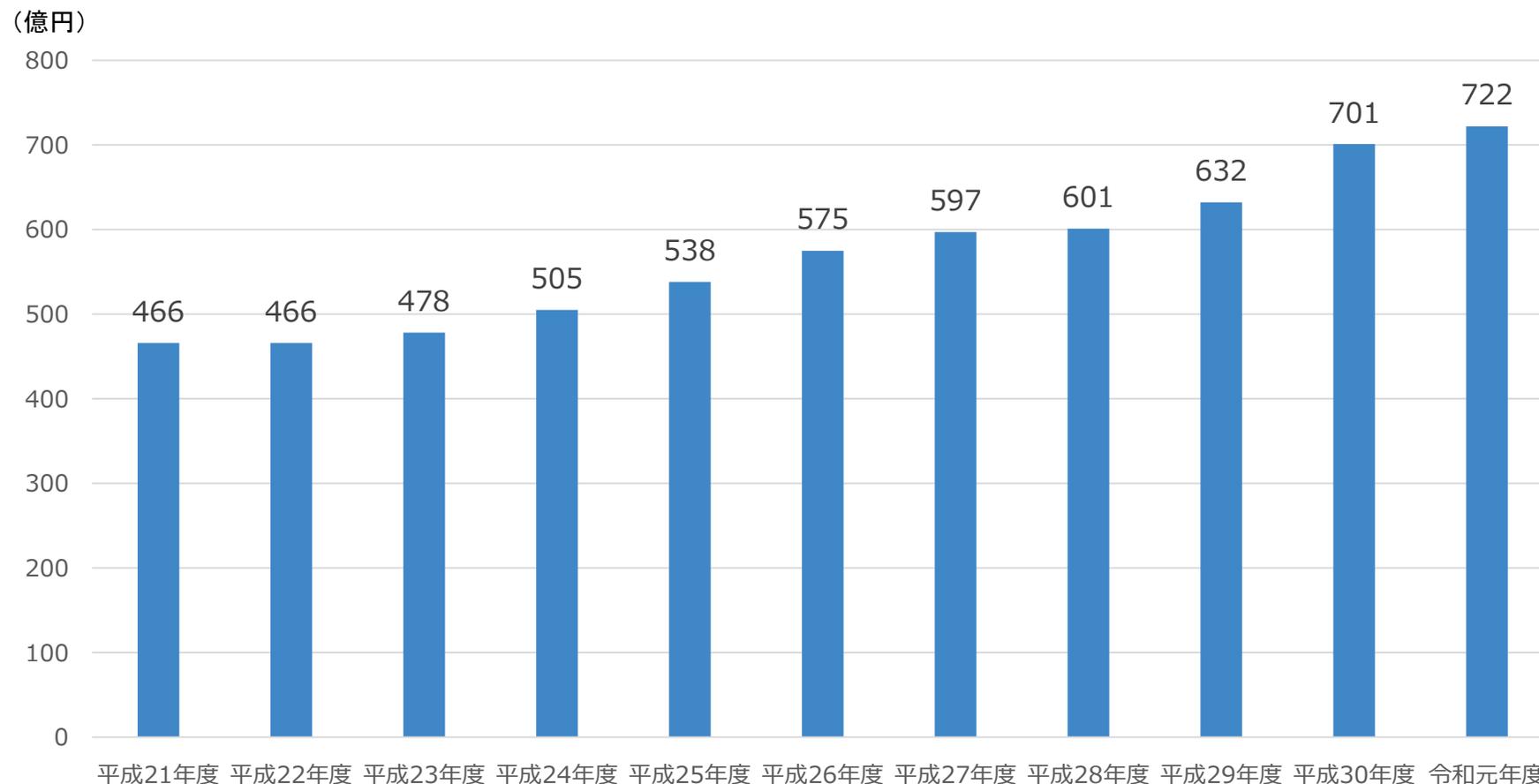


出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋

## 地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 地方バス路線の運行維持については、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象になりうる。
- 自治体が地域交通の確保(地方バス、離島航路支援等)に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、10年間で約55%増加している。

地域交通の確保(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等)に関する特別交付税交付額の推移



## **2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

## 各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

## 地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

## 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

### 地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、  
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

#### 地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)

LRT整備



地域公共交通網の再編

鉄道再構築・再生

BRT整備



乗合タクシー コミュニティバス

海上運送高度化

乗継円滑化



■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備した。

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

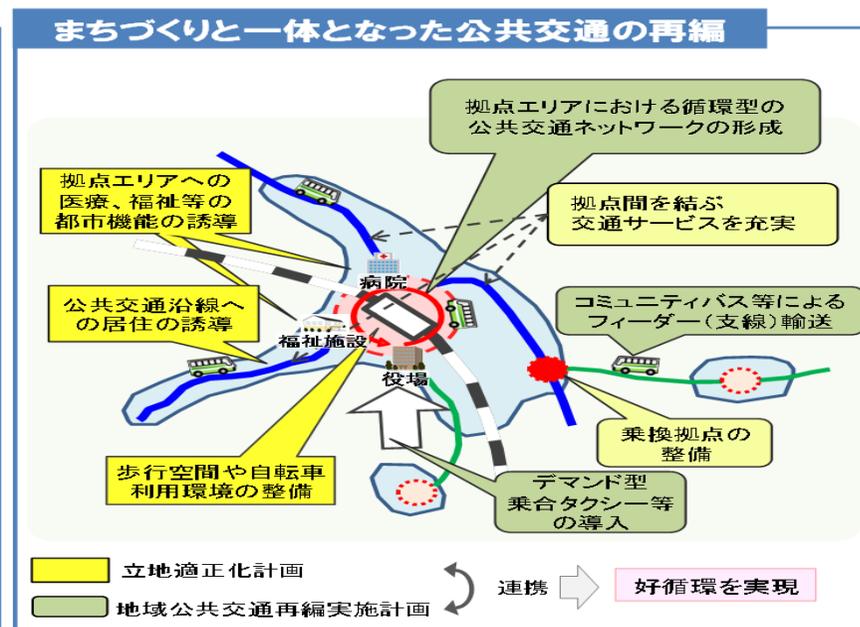
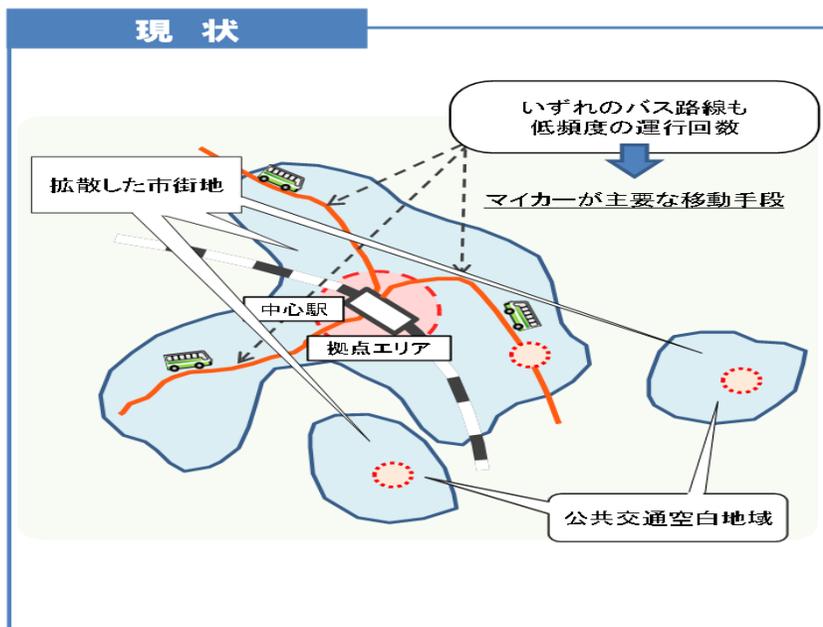
等

## ○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント**
- ① 地方公共団体が中心となり、
  - ② まちづくりと連携し、
  - ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

# コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

## 立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

### 都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

- ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進
  - 誘導施設への税財政・金融上の支援
  - 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
  - 公的不動産・低未利用地の有効活用
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
  - 歩行空間の整備支援
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
  - 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
  - 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

- ◆区域内における居住環境の向上
  - 住宅事業者による都市計画等の提案制度
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
  - 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

## 多極ネットワーク型コンパクトシティ



## 地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】  
(公布:令和2年6月3日、施行:公布から6ヶ月以内)

- ◆まちづくりとの連携
- ◆地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

### ①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進等

### ②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場合に、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入

立地適正化計画

地域公共交通計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実<sup>15</sup>

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)。
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

## 基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

## 地域公共交通網形成計画(地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



協議会を開催し策定  
(地方公共団体・交通事業者・  
道路管理者・利用者・学識者等  
から構成)

## 地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業  
(LRTの整備)  
(事業者)

道路運送高度化事業  
(BRTの整備)  
(事業者)

海上運送高度化事業  
(海上運送サービス改善)  
(事業者)

鉄道事業再構築事業  
(鉄道の上下分離等)  
(事業者)

地域公共交通再編事業  
(公共交通ネットワークの再構築)  
(事業者)

鉄道再生事業  
(廃止届出がなされた鉄道の維持)  
(事業者)

軌道運送高度化実施計画  
(事業者)

道路運送高度化実施計画  
(事業者)

海上運送高度化実施計画  
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画  
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画  
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画  
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

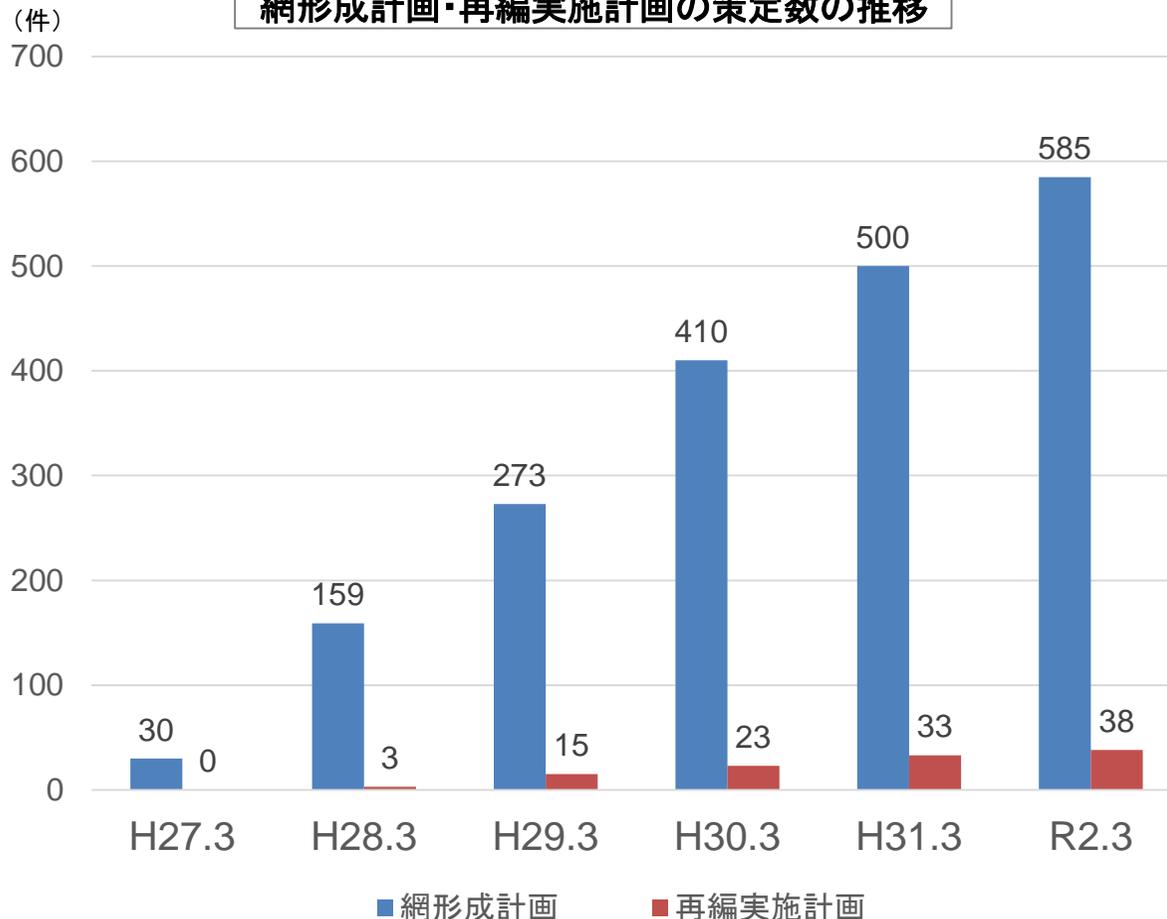
国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

# 地域公共交通網形成計画の策定状況(令和2年3月末時点)

- 令和2年3月末時点で、**585件**の地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 網形成計画の策定主体は、**市町村単独によるものが約9割**を占めており、**都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない**。
- また、**地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり**、PDCAを着実に進める観点から、**より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要**。

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	527件 (90.1%)
広域	複数市町村	26件 (4.4%)
	県+市町村	27件 (4.6%)
	県(全域)	5件 (0.9%)
合計		585件

(参考)

市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数  
801市町村 / 1,741 全市町村 (46.0%)



### **3. 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する 法律の概要**

---

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

## 地方の移動手段をめぐる現状

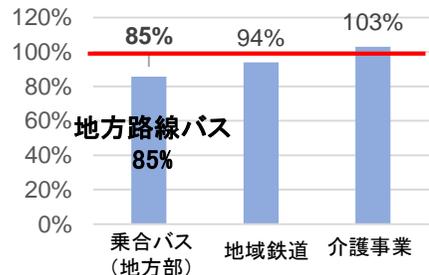
### 免許返納は年々増加



(出典) 警察庁資料より国土交通省総合政策局作成

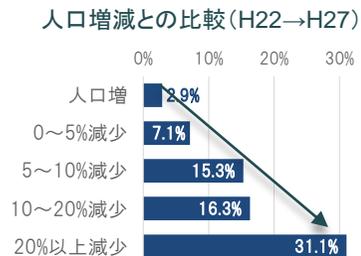
### 乗合バス事業の収支は赤字構造

※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典) 国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

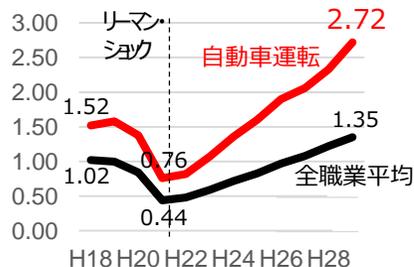
### 人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い



※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。  
※空白地人口比率で比較。  
(出典) 国土交通省総合政策局資料

### 運転者不足が深刻化

有効求人倍率 (常用パート含む。) の推移



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より 国土交通省総合政策局作成

## 国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

## 基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

## 地域公共交通計画 (改正前:地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

協議会を開催し策定  
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

## 新地域旅客運送事業計画

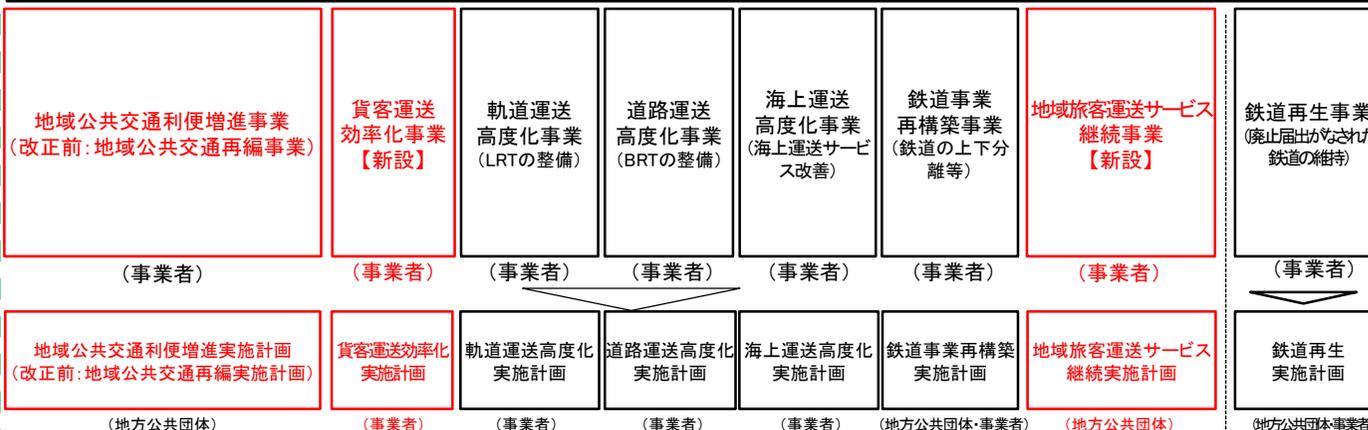
(DMV、水陸両用車等)  
(事業者)

## 新モビリティサービス事業計画

【新設】  
(事業者)

## 地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前:地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法にのみ適用措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置  
(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

## ○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を**努力義務化**  
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け  
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等  
⇒データに基づくPDCAを強化

## ○地域における協議の促進

- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

### 地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)  
まちづくりと連携した  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

### 地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した  
地域公共交通  
ネットワークの形成



地域における  
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

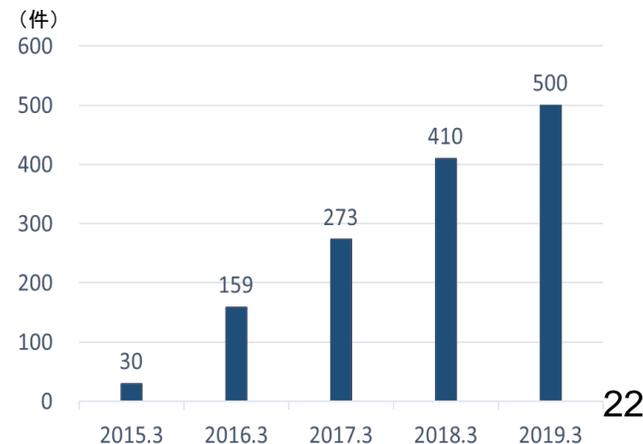
### 地域旅客運送サービス

#### 公共交通機関



### 地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



## 輸送資源の総動員による移動手段の確保 (①地域に最適な旅客運送サービスの継続)

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

### 手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する  
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、多様な選択肢を検討・協議し、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、**国土交通大臣の認定**を受けた場合は法律上の特例措置（事業許可等のみなし特例等）

### 実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

## 輸送資源の総動員による移動手段の確保 (②自家用有償旅客運送の実施の円滑化)

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化  
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

### 交通事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の  
交通事業者  
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

自家用有償旅客運送者  
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理  
車両整備管理

住民ドライバー

### 【期待される効果】

【利用者】

安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

委託費の確保等

## 輸送資源の総動員による移動手段の確保 (③貨客混載に係る手続の円滑化)

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設  
⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

### 貨客混載の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、**地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現**



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

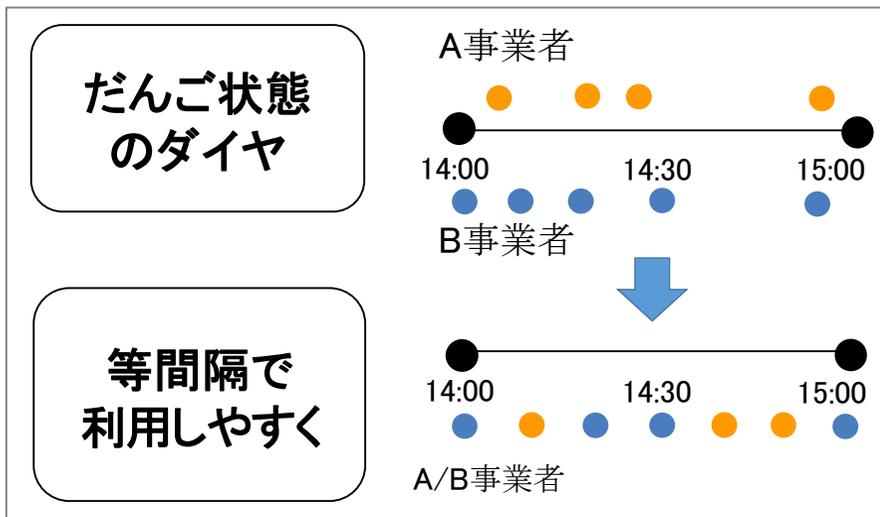
## 既存の公共交通サービスの改善の徹底 (①利用者目線による路線の改善、運賃の設定)

### 【現状】

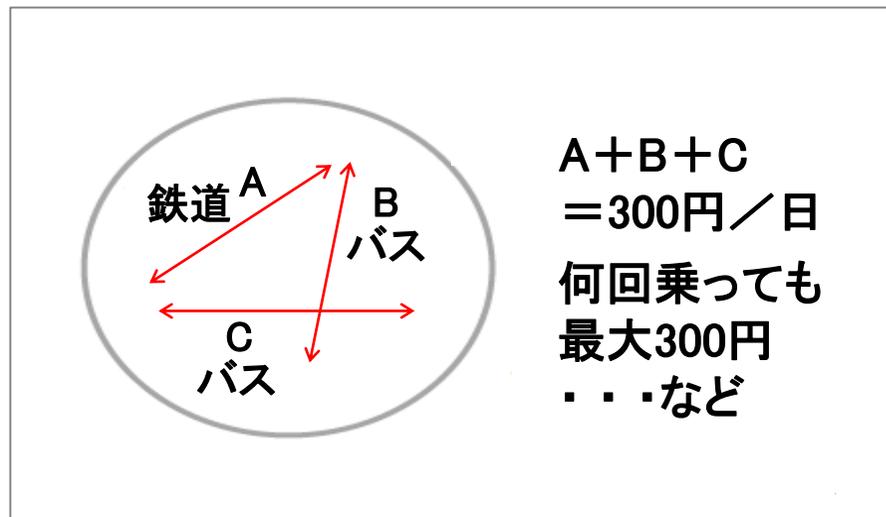
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

### 【改正案】

- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設  
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

## 既存の公共交通サービスの改善の徹底 (②MaaSの円滑な普及促進に向けた措置)

- **MaaS**に参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画**の**認定制度を創設**  
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- **MaaS**のための**協議会制度を創設**  
⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**

※MaaS: Mobility as a Service

### MaaSの目的・内容

MaaSの事例 (伊豆地域)



- MaaSとして提供するサービス
  - ・複数交通モード横断の経路検索
  - ・複数交通モード横断のフリーパスの購入
  - ・観光施設のチケットの購入
  - ・AIオンデマンド交通の予約 等

- 地域課題の解決
  - ・移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
  - ・高齢者の移動機会の創出
  - ・観光地での周遊促進・観光消費の拡大



複数交通機関の  
一括フリーパスの提供

○鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加（※予算関連）

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**  
⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**（トラックターミナル等）の**整備**  
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ



物流拠点

# 參考資料

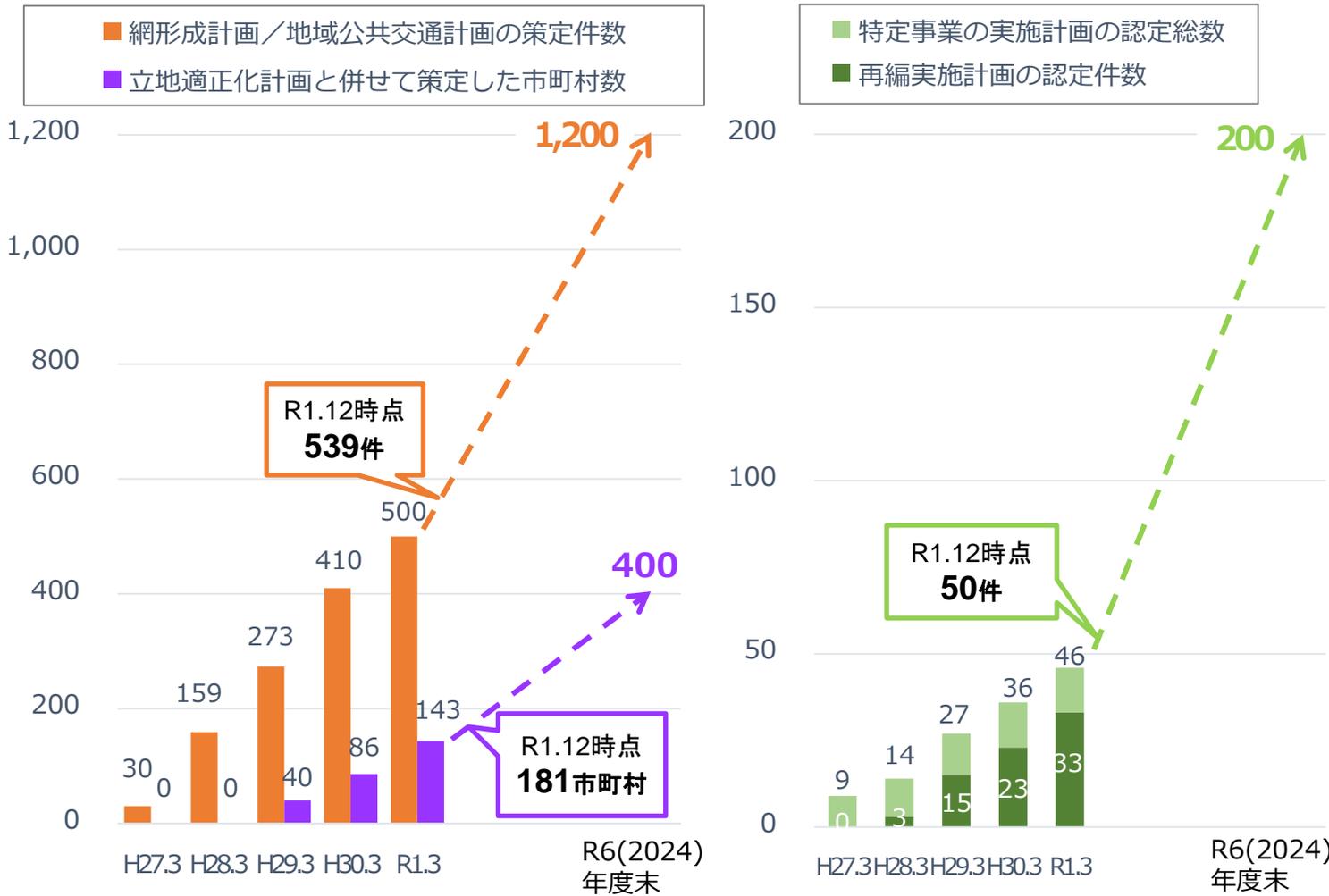
---

# 新たな計画制度における政策目標値の設定

■ これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。

- ・地域公共交通計画の策定件数
- ・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
- ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

■ 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること（「量」の拡大）とあわせて、まちづくりとの連携（両計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上も促進。



## 新たな政策目標値

（いずれもR6（2024）年度末時点）

地域公共交通計画の  
策定件数

**1,200件**

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画を  
立地適正化計画と併せて  
策定した市町村数

**400市町村**

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の  
実施計画の認定総数

**200件**

⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの提供の確保のための仕組みの活用を促進

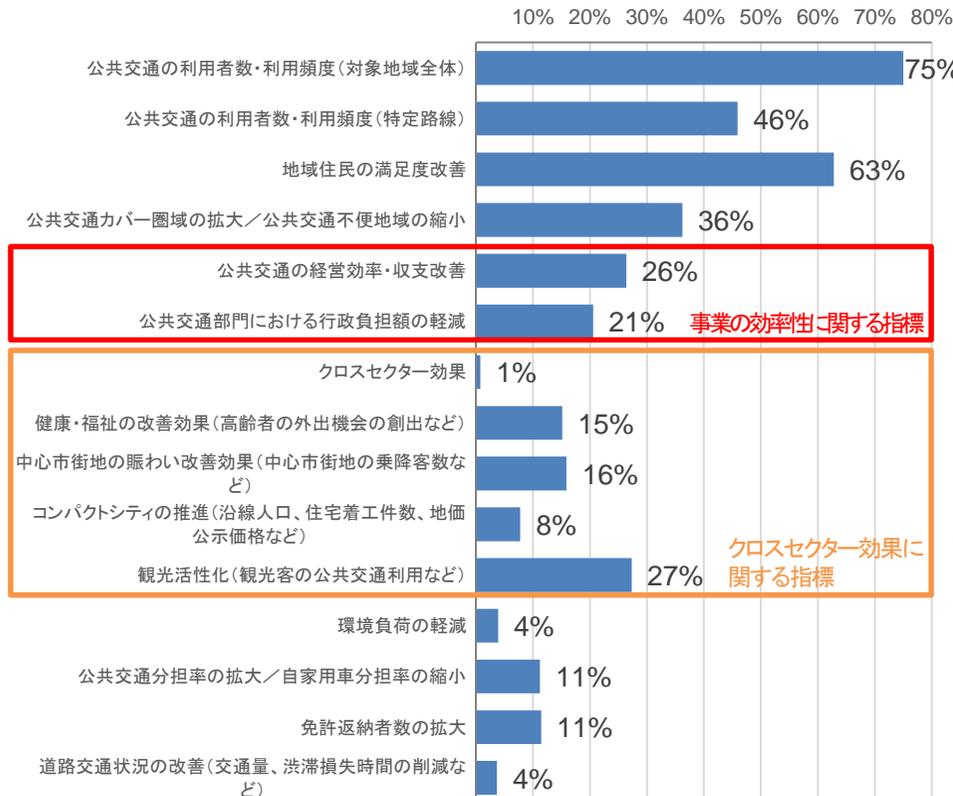
## 【目標設定】

- 「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。
- 人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

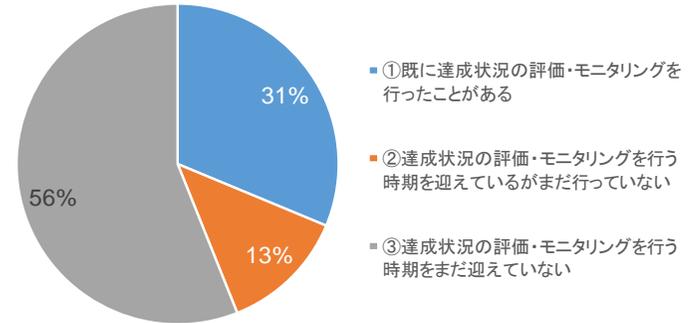
## 【実施状況の分析・評価】

- 既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。
- 「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

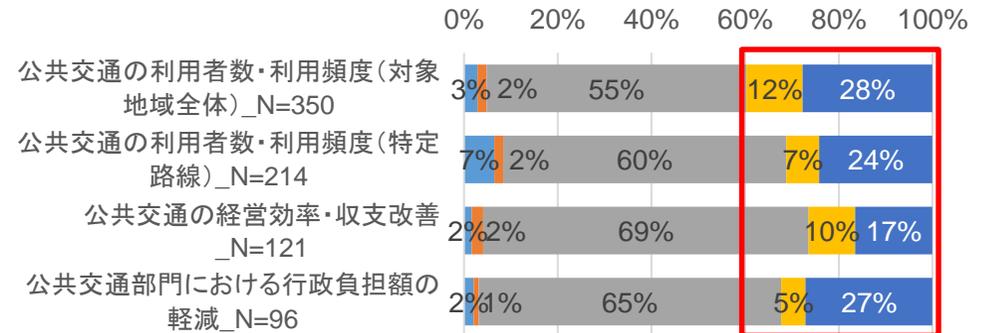
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



■ 毎月 ■ 数ヶ月に1度 ■ 毎年 ■ 数年に1度 ■ 計画期間中に1度

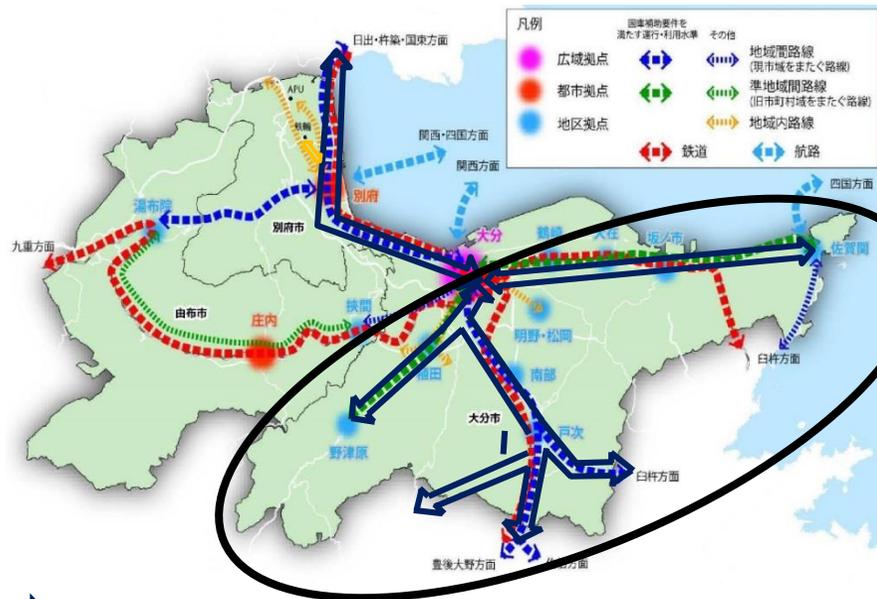
※令和元年度国土交通省アンケート調査より

- 現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。
- 実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。 (※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。 (※2)平成30年7月末の状況。
- 乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画」と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

## 網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

### 大分県中部圏 網形成計画

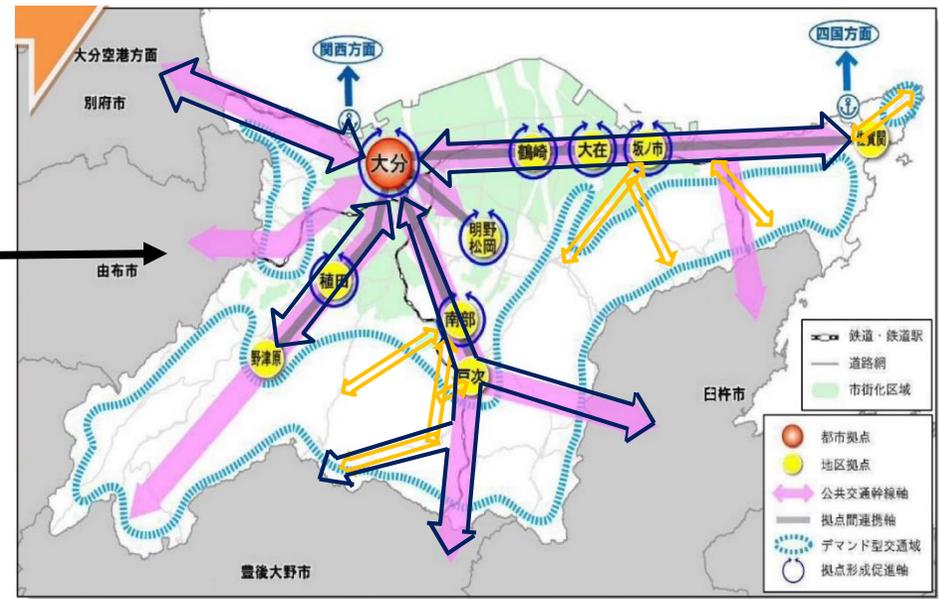
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



➡ 補助対象幹線系統

### 大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



➡ 補助対象幹線系統

➡ 補助対象フィーダー系統

令和2年度予算額 204億円  
 (令和元年度補正予算額49億円  
 を加え、前年度比1.15)

- 地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援  
 (上記取組を促進するための計画・支援制度等のあり方について、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討)

### 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)

#### <支援の内容>

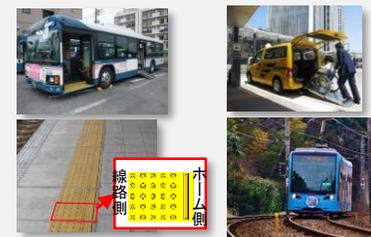
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
  - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
  - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
  - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



### 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)

#### <支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



### 地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

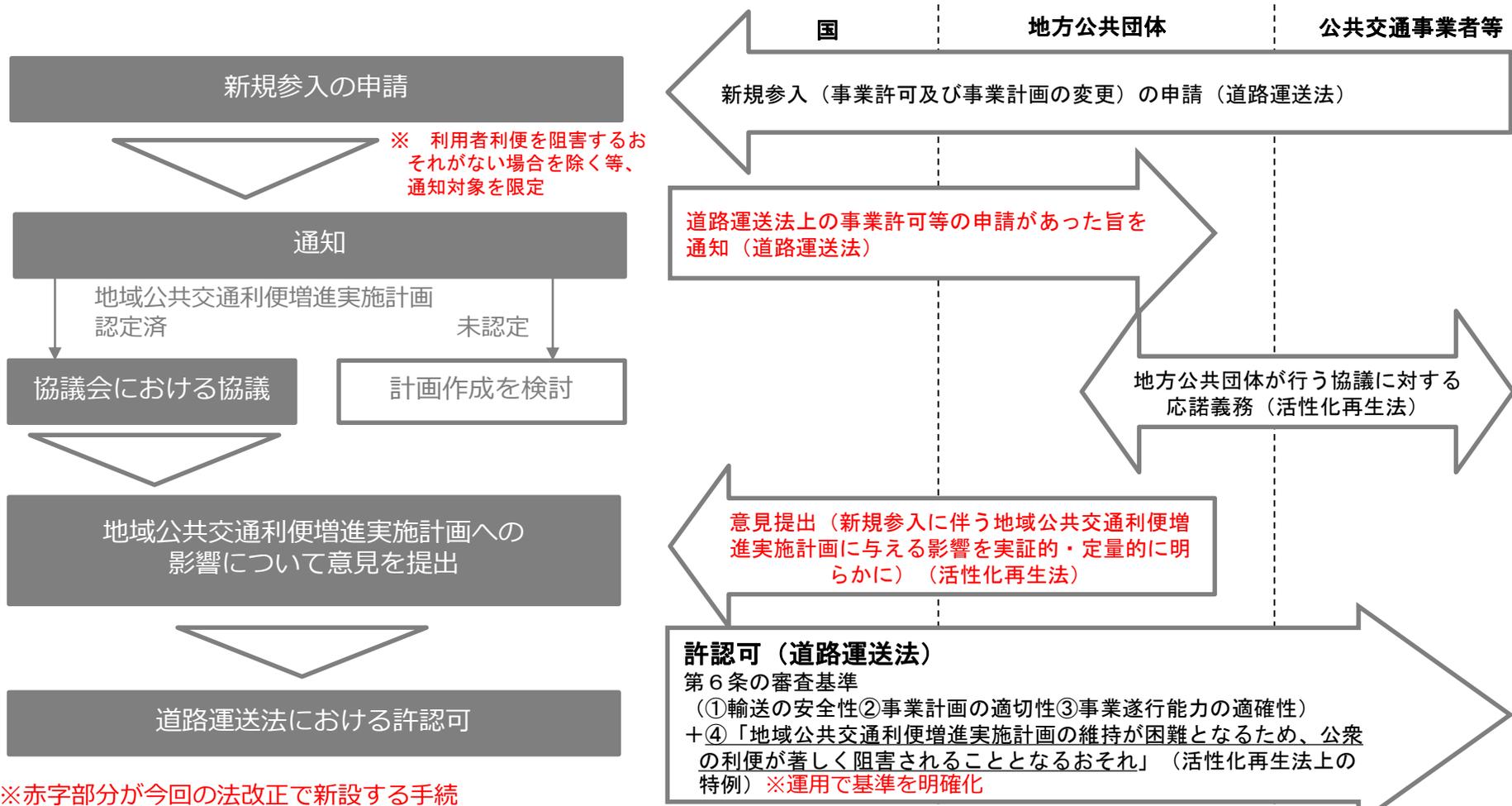
#### <支援の内容>

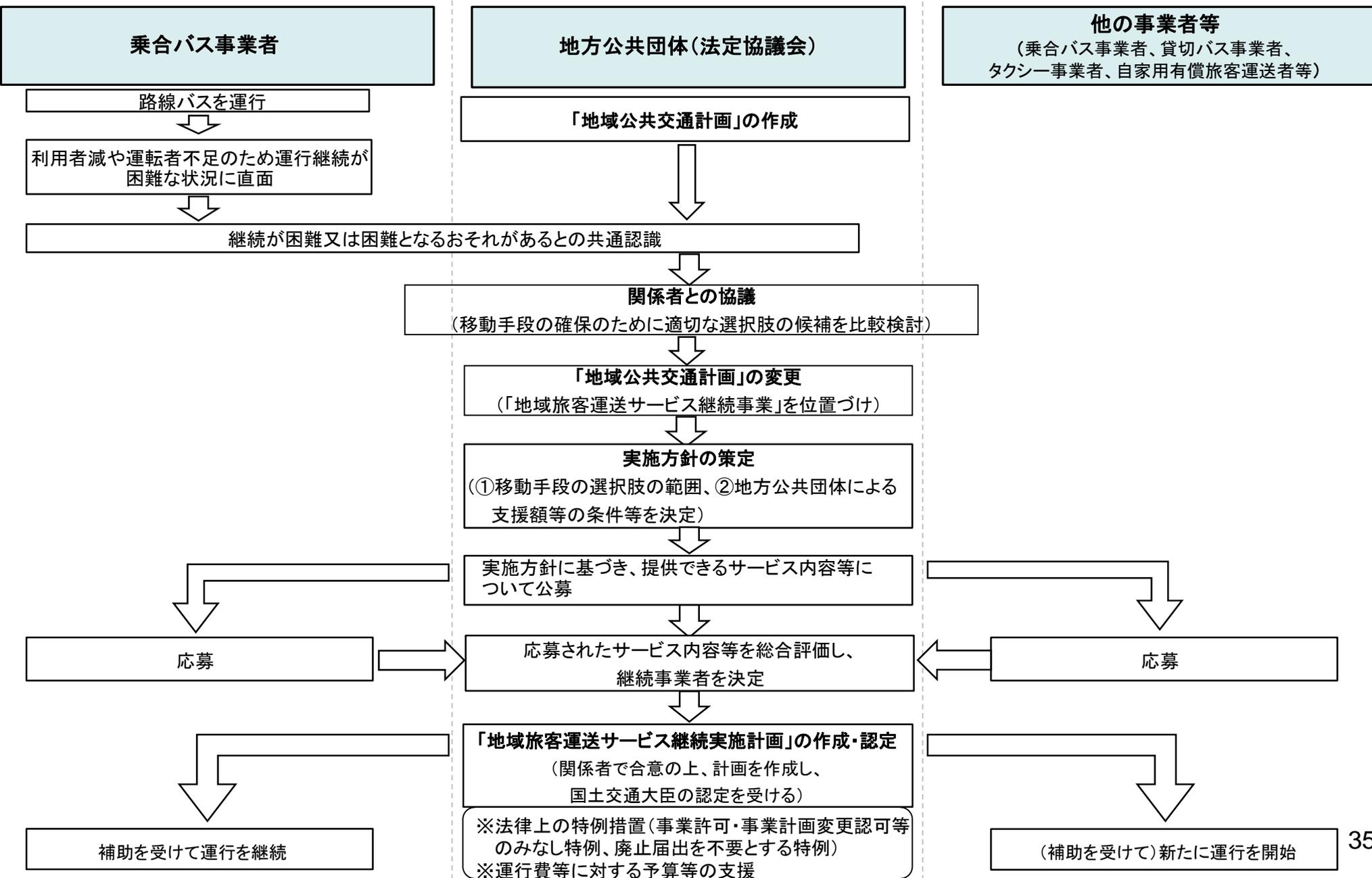
- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための新たな法定計画の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援

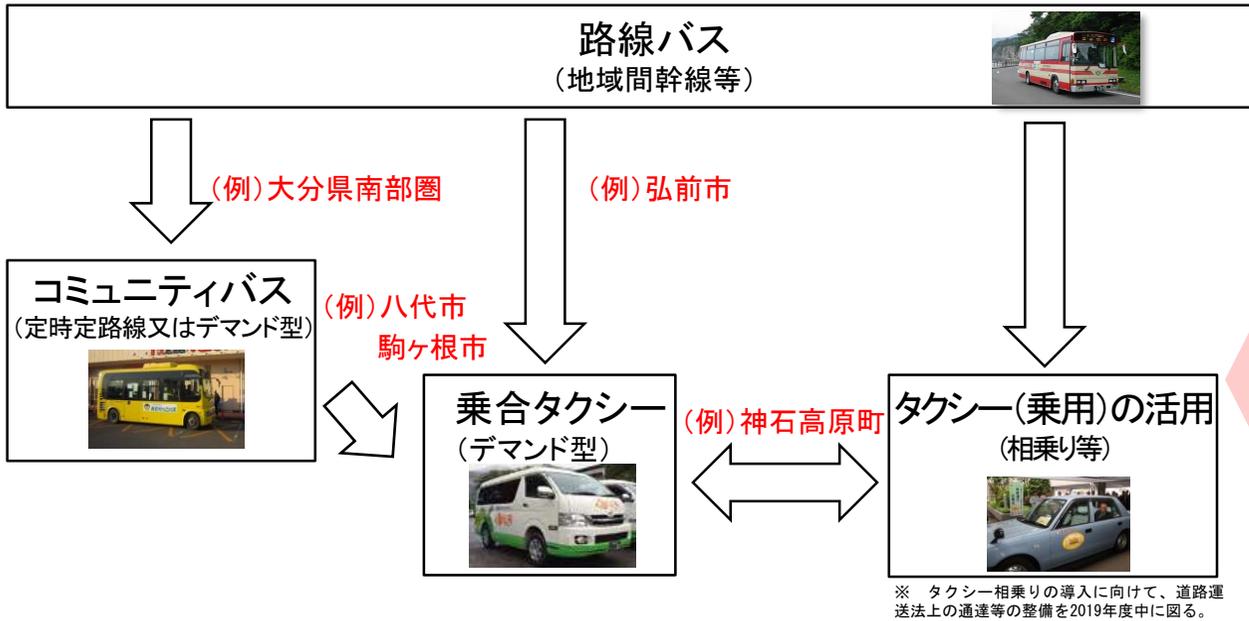
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、**路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握**できるようにする必要がある。このため、**路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知**することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「**計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか**」についても審査することとしている。当該審査については、その**基準を明確化するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする必要**がある。
- このため、認定地域公共交通利便増進実施計画の区域内における新規参入の申請があった場合には、通知を受けた地方公共団体は、**法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができる**こととするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。





- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
  - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
  - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
  - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、
 地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

**自家用有償旅客運送**  
(市町村自ら又はNPO等による運行)  
(例) 鳥取県西部、八幡浜市



**スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用**





**需要規模に応じた効率的・効果的な運行**

**定時定路線**

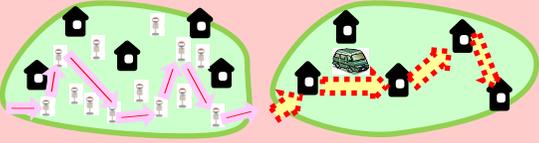
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。  
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



決められた場所を決められた時間に運行

**デマンド型**

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。  
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



バス停等のミーティングポイントあらかじめ定め予約があった場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約があったところを最短経路で運行する**ポインティング型**

## 概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

## 種類

**住民等のための「自家用有償旅客運送」**  
(市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

実施団体数：  
市町村運営有償運送(452団体)  
公共交通空白地有償運送(124団体)  
(平成31年3月31日時点)

【501市町村において実施】



**身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」**  
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：  
市町村運営有償運送(109団体)  
福祉有償運送(2482団体)  
(平成31年3月31日時点)



※平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。  
平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。

## 登録等

### 登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識  
※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等
- ③ 必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者を選任等)

### 有効期間

2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)

### 指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

**課題**

○地域に、既存の交通事業者では対応しきれていない移動ニーズが明らかになった場合、

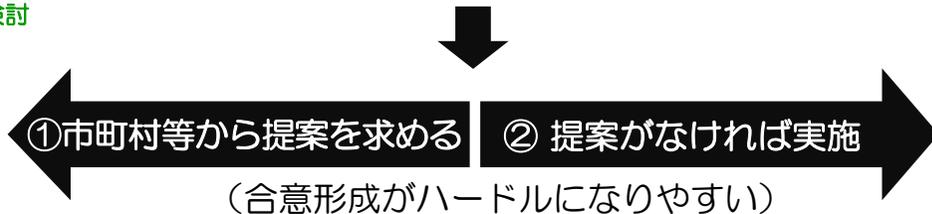
- ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
- ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施

の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。

安全性の観点から  
まずは交通事業者の活用を検討



○既存の交通事業者では対応しきれていない移動ニーズ



(両者にメリットのある着地点)

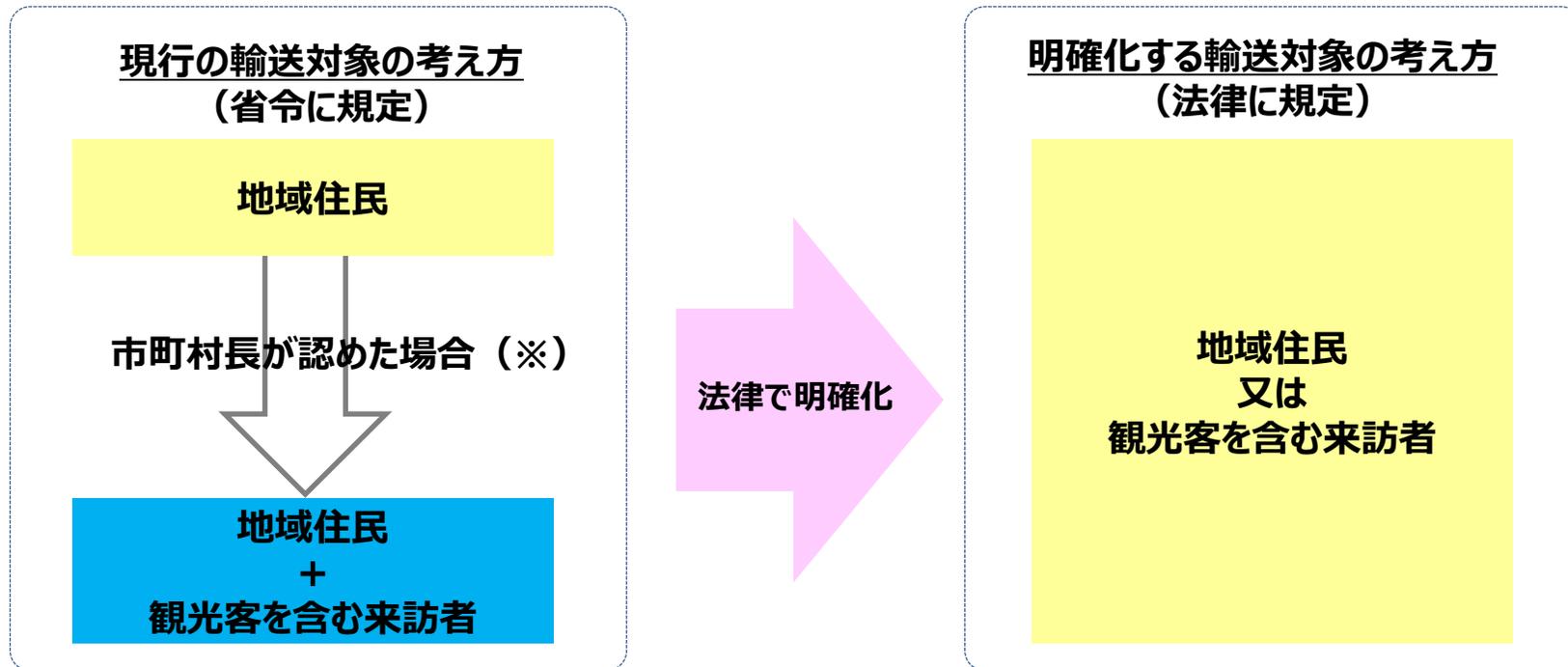
**【新設】**  
**協力型**  
**自家用有償**

【役割分担】  
バス・タクシー：ノウハウを活用し運行管理等を担う  
市町村等：自家用有償の運行主体となる

「協力型自家用有償」に期待される効果	
【利用者】	安全、安心な交通サービスの提供
【自家用有償主体（市町村等）】	業務負担の軽減、運行ノウハウの活用
【交通事業者】	委託費の確保等

「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化。



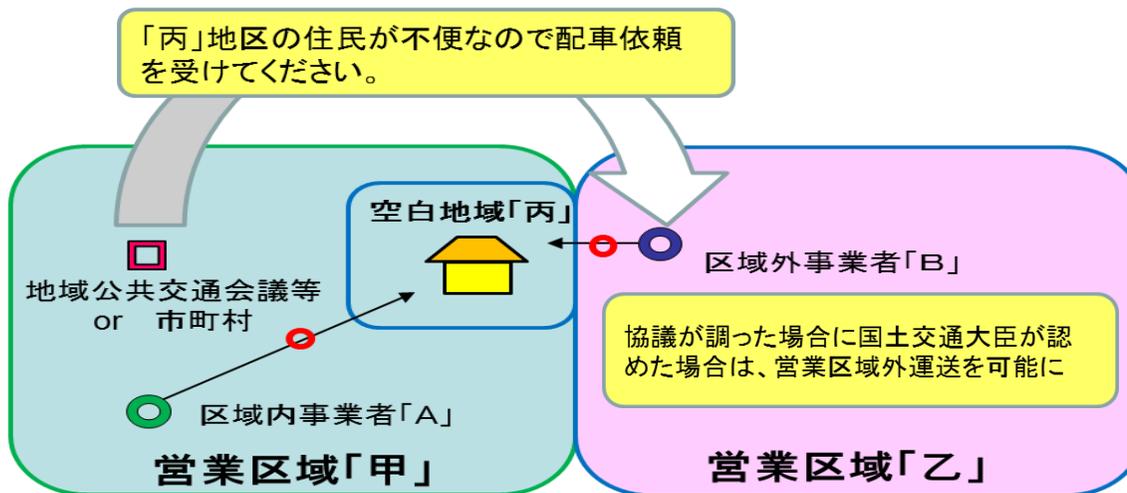
(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

## 【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

- 台風等の災害時や過疎地での夜間対応など、隣接市町村の タクシーの方が近い場合や24時間対応可能な場合など、地域や時間帯によって、営業区域を超えた移動ニーズへの対応が発生。
- 受け入れる側の地域において必要であることについて協議が調った場合で、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国交大臣が認める場合、営業区域外運送を可能とする。

## 【概念図】



## 【参考事例：松江市】

松江市営業区域の事業者の営業所が遠く、隣接する境港市営業区域の事業者が運送する方が効率的なエリア



(地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律) (令和二年法律第三十二号) ※令和2年5月27日公布

## 目的

この法律は、人口の減少等により**乗合バス事業者及び地域銀行**（「**特定地域基盤企業**」と総称）が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について**独禁法の特例を定め**、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

## 構成

1. **総則 - 法律の目的**（上記）、**定義**（乗合バス事業者（地域一般乗合旅客自動車運送事業者）・地域銀行等）
2. **合併等の認可等**
  - 主務大臣の認可を受けて行う**特定地域基盤企業**（乗合バス・地域銀行）**・親会社の合併等には独禁法を適用しない**
  - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
  - 主務大臣による**事後的な適合命令**（**公取委からの措置請求が可能**）
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
  - 国土交通大臣の認可を受けて行う**乗合バス等の共同経営には独禁法を適用しない**
  - 申請者による**共同経営計画**の提出、**法定協議会への意見聴取**、国土交通大臣の**認可基準**、**公取委との協議**
  - 国土交通大臣による**事後的な適合命令**（**公取委からの措置請求が可能**）
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地域銀行→内閣総理大臣）、適合命令違反への罰則等
5. **附則** - **10年以内に本法を廃止するものとする旨等**

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



## 地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

## 目的

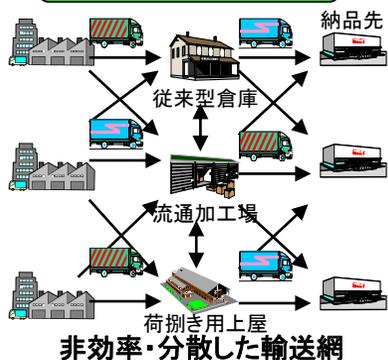
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

## 制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

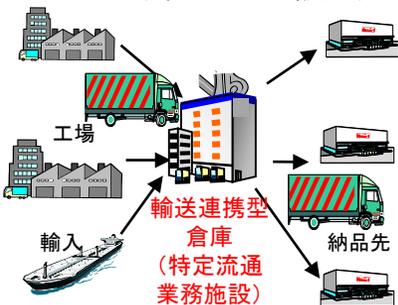
## 支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

### 輸送網の集約

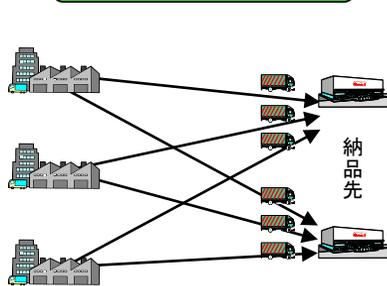


計画

効率化・集約化された輸送網



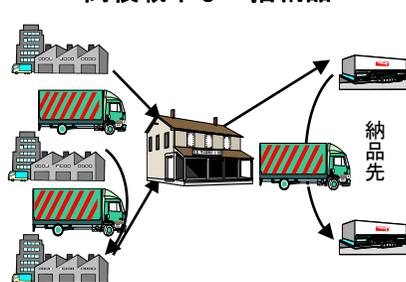
### 輸配送の共同化



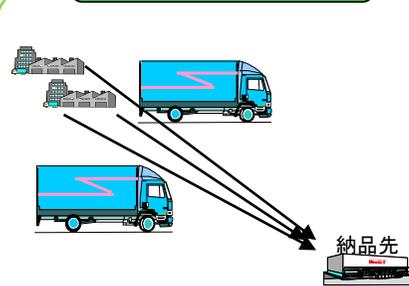
低積載率による個別納品

計画

高積載率な一括納品



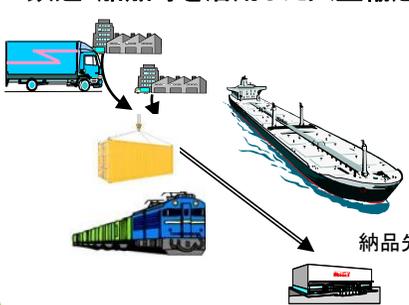
### モーダルシフト



長距離トラック輸送

計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



## 支援措置

### ① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

### ② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
  - 法人税:割増償却10%(5年間)
  - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
  - 固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
- ・施設の立地規制に関する配慮
  - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮

### ③ 中小企業者等に対する支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

令和2年度当初:財政融資資金 5億円

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による取組を資金面から後押しする。

## 物流総合効率化法に基づく物流総合効率化事業※の実施を後押し

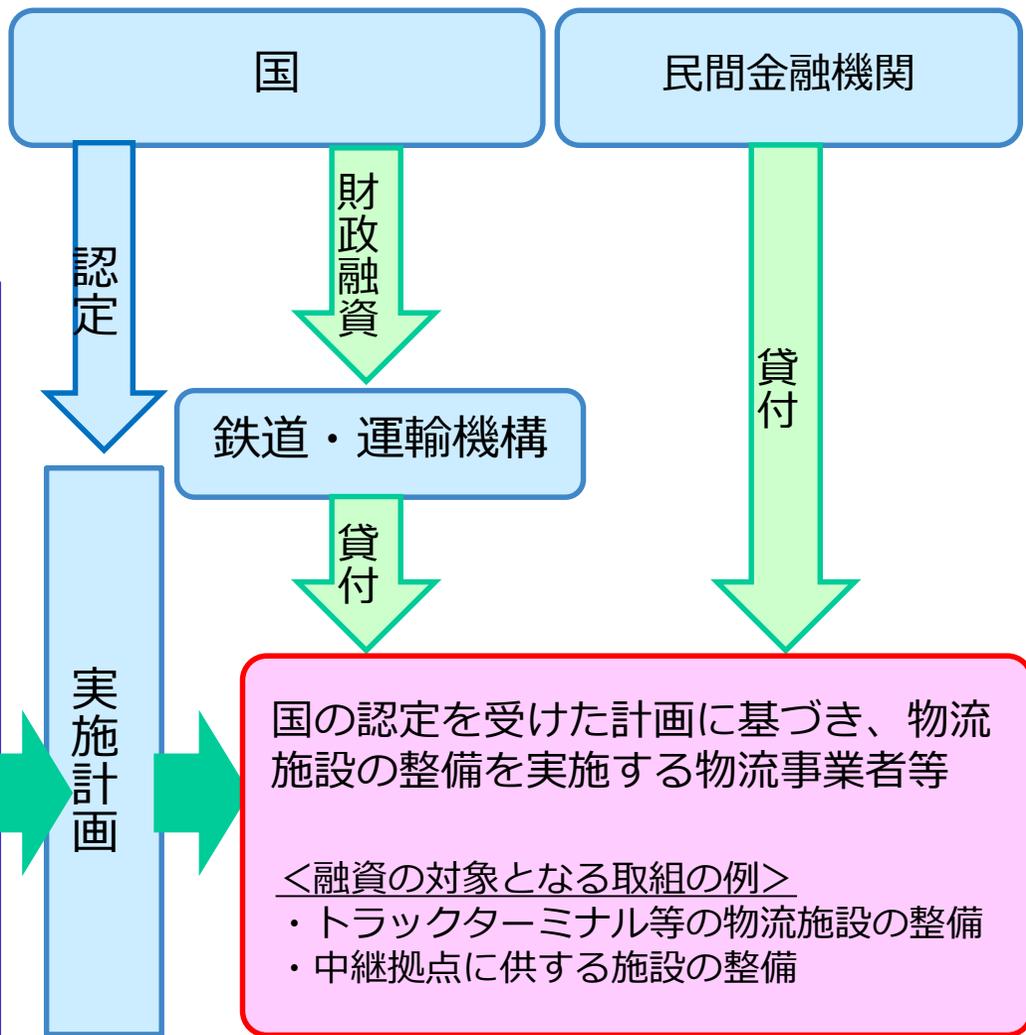
※ 二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業

### 対象施設

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

#### [対象施設のイメージ]

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
- ・ 陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点施設



国の認定を受けた計画に基づき、物流施設の整備を実施する物流事業者等

#### <融資の対象となる取組の例>

- ・ トラックターミナル等の物流施設の整備
- ・ 中継拠点に供する施設の整備

令和2年度当初:財政融資資金 1,166億円

○ 国際空港へのアクセス強化等に資する都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図るため、都市鉄道整備を推進。

## 事業スキーム

財政融資資金

貸付

(独)鉄道・運輸機構

貸付

整備主体

整備

## 事業内容

### <なにわ筋線の整備>

関西国際空港および大阪南部と大阪都心を直結する都市鉄道新線の整備

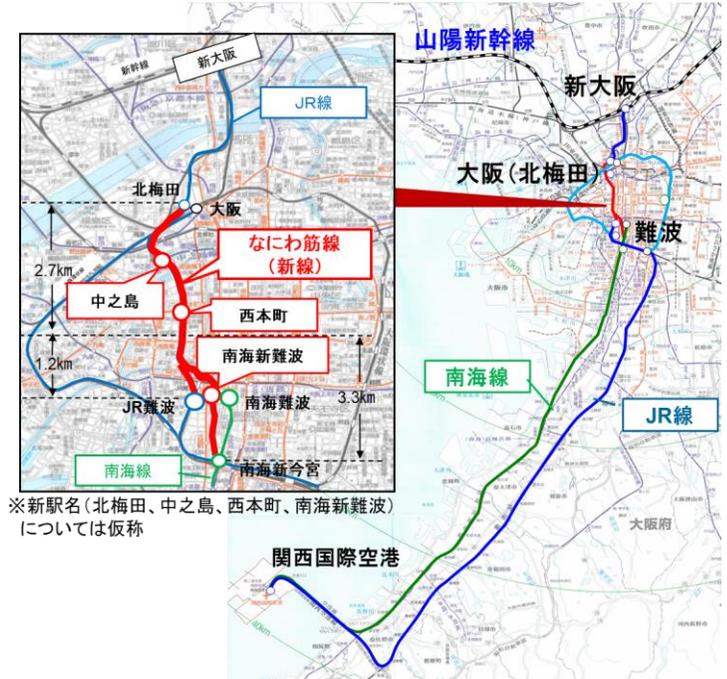
#### 【整備概要】

- 建設主体 : 関西高速鉄道(株)
- 建設区間 : 北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～JR難波駅  
北梅田駅(仮称)～西本町駅(仮称)～南海新今宮駅 計7.2km
- 開業予定 : 令和12年度末

【大阪(梅田)～関西空港(デイトムの想定)】

経路	現在	なにわ筋線 開業後
JR	64分 乗換0回	44分 ※ 乗換0回
南海	54分 乗換1回	45分 乗換0回

※東海道支線地下化による効果を含む。



※新駅名(北梅田、中之島、西本町、南海新難波)については仮称

※この他、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲へのアクセス鉄道の整備にも活用