

地域公共交通活性化再生法等の 改正について

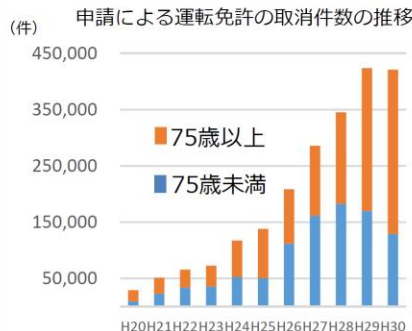
(国土交通省作成資料より抜粋)

■地方の移動手段をめぐる現状と今後に向けた基本的考え方

- 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**等に伴い、公共交通の維持が容易ではなくなっている。
- 観光による地域振興**を図る上でも、**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

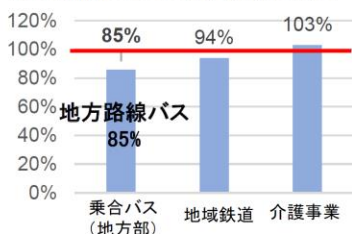
免許返納は年々増加



(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

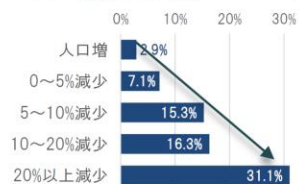
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(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

人口増減との比較 (H22→H27)

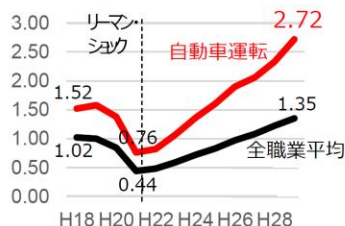


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。

(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

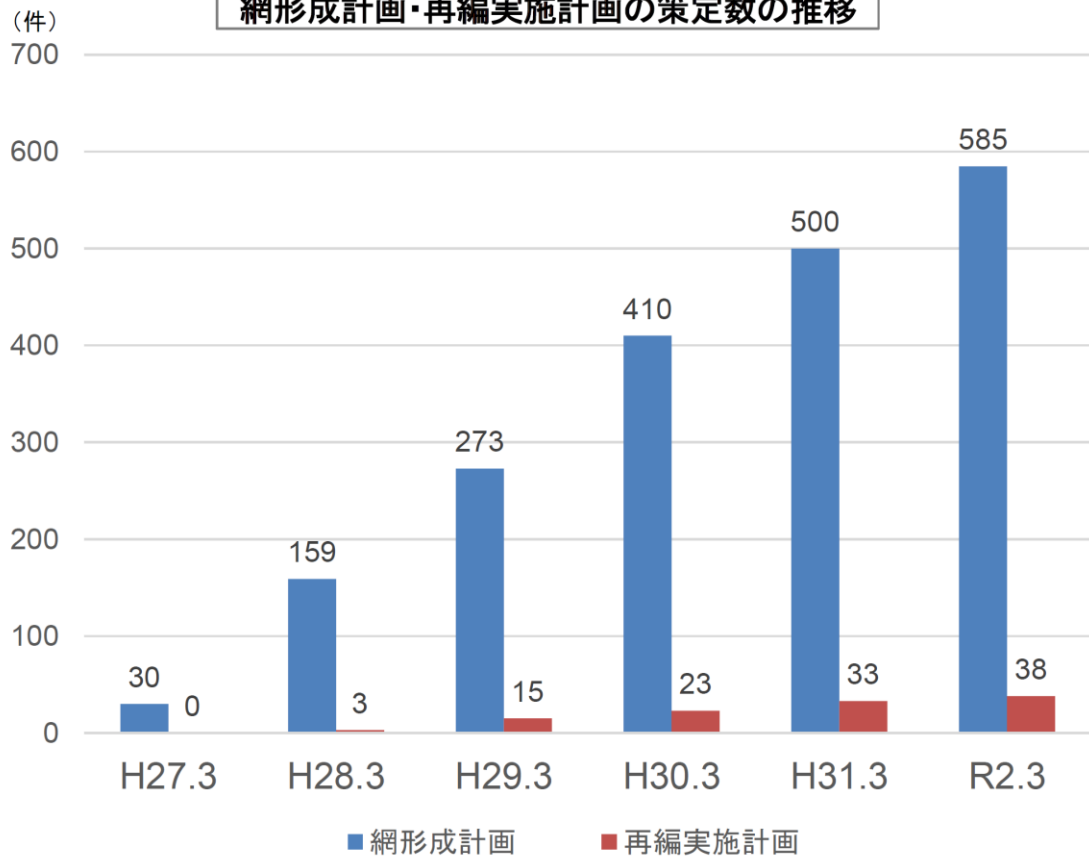
人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- 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。

■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は十分に進んでいない。
- 地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密**であり、PDCAを着実に進める観点から、**より一層の具体性・客観性や、分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%)
	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%)

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正

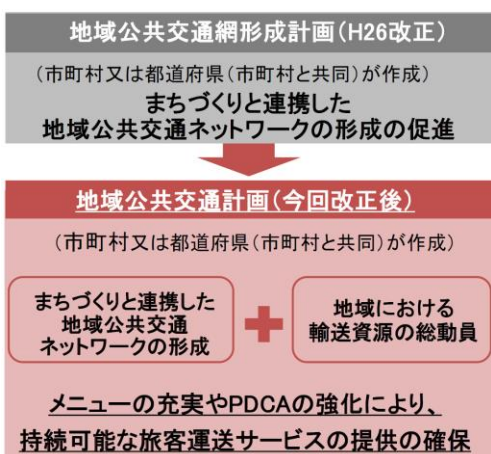
公布：令和2年6月3日、施行：公布から6ヶ月以内

○ 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

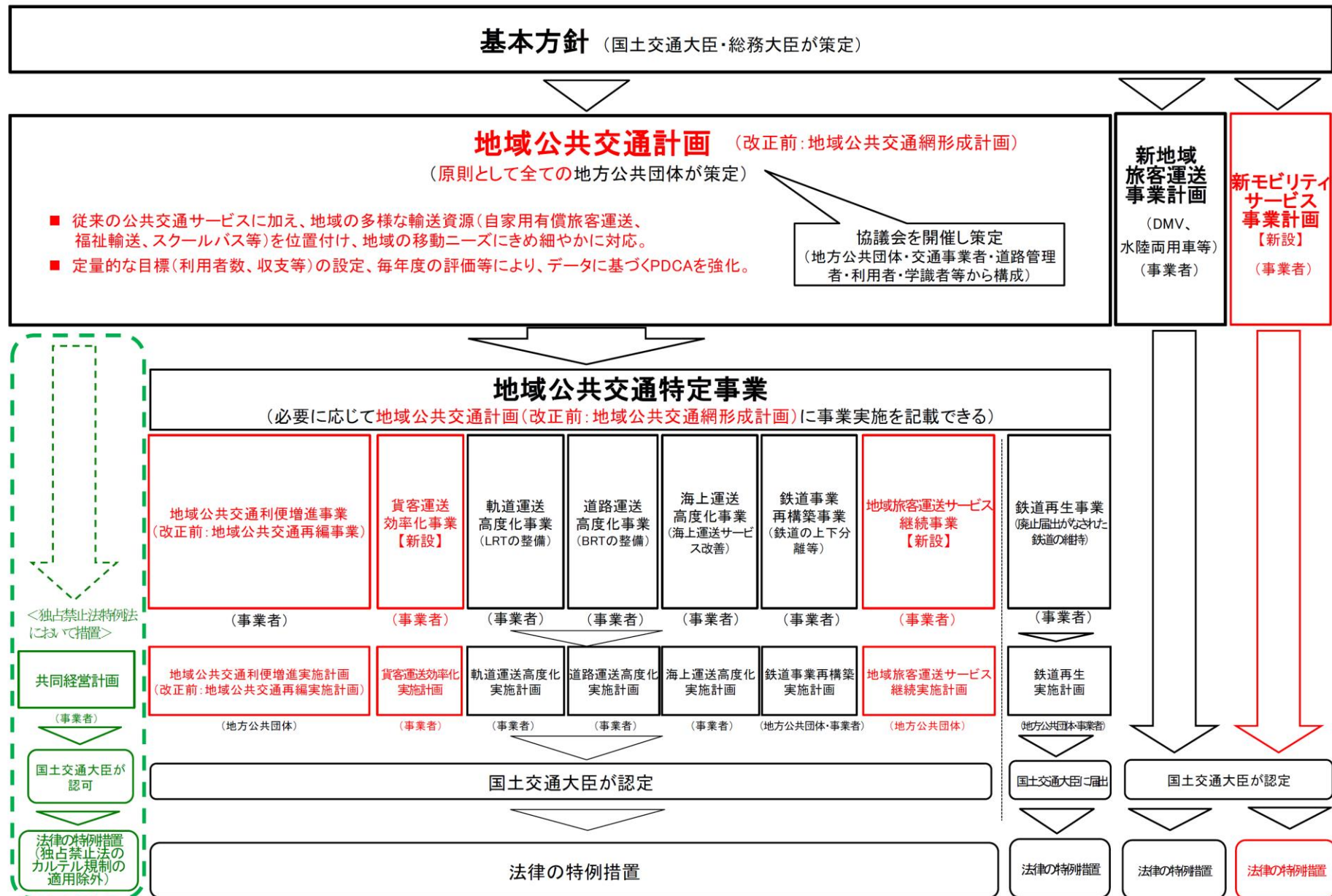
- 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）作成を**努力義務化**
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源**（自家用有償運送、福祉輸送、送迎サービス等）を位置づけ
⇒地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定**、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○ 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
- 地方公共団体は、協議会で議論し、国に意見を提出。

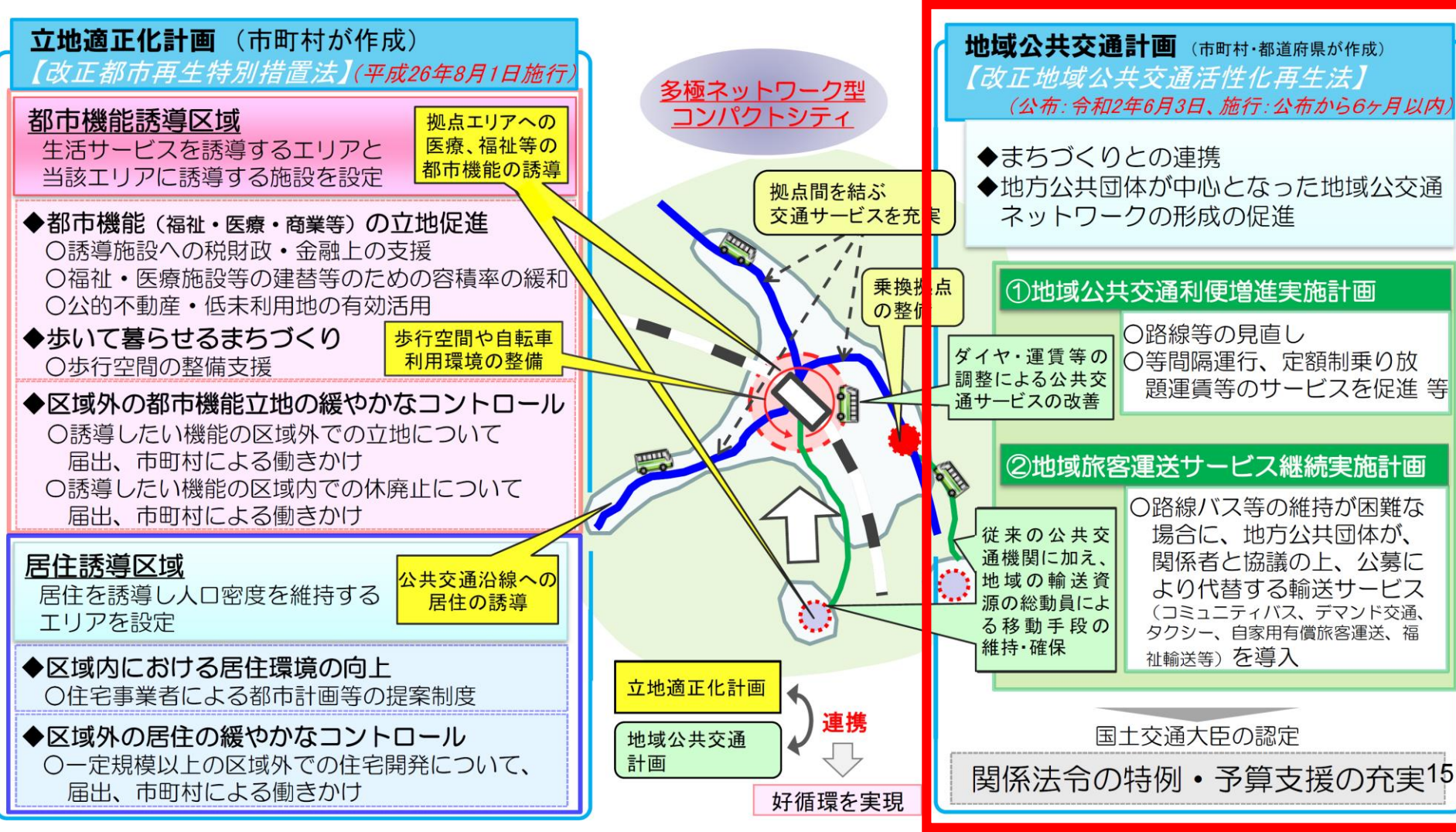


■ 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム（改正後）



■コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

○コンパクトな都市構造のイメージ(コンパクト・プラス・ネットワーク)



(国土交通省作成資料より)

■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

○輸送資源の「総動員」による移動手段の確保（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**旅客運送サービスの継続を実現**（下記①～⑥の例）

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

■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

○輸送資源の「総動員」による移動手段の確保（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

■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

○既存の公共交通サービスの改善の徹底（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)

（国土交通省作成資料より）

■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

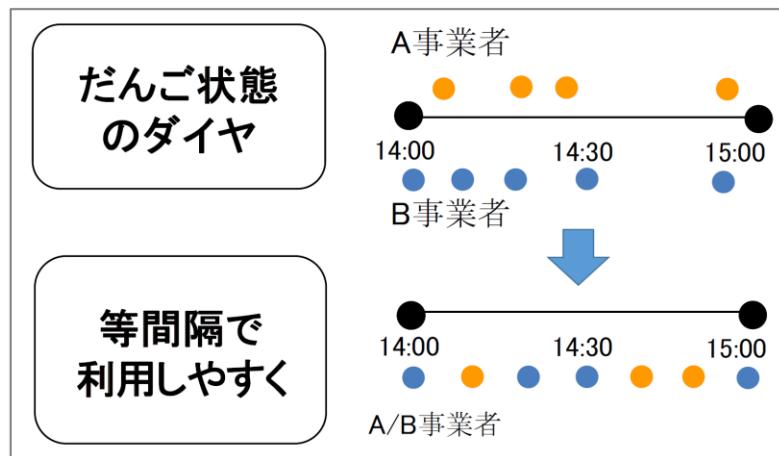
○既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

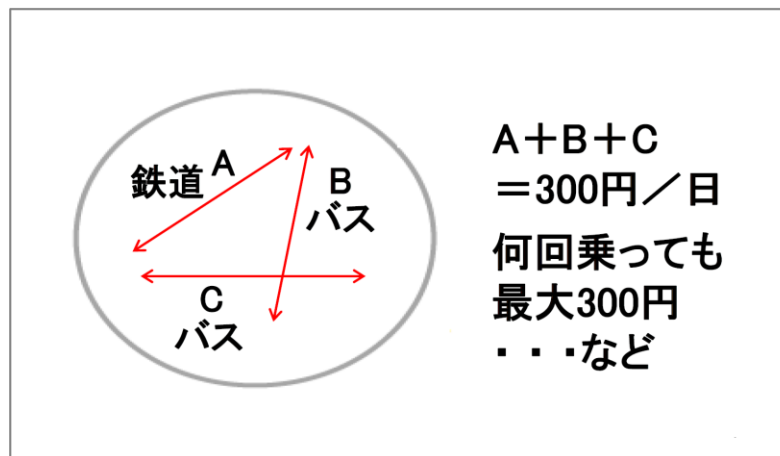
- ・地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直しされにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- ・また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難

【改正案】

- ・「**地域公共交通利便性増進事業**」を創設
⇒路線の効率化の他、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗りつぎ割引（通し運賃）**」等のサービス改善を促進
- ・併せて、独占禁止法特例により、乗合バス事業者間等の共同運営について、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

（国土交通省作成資料より）

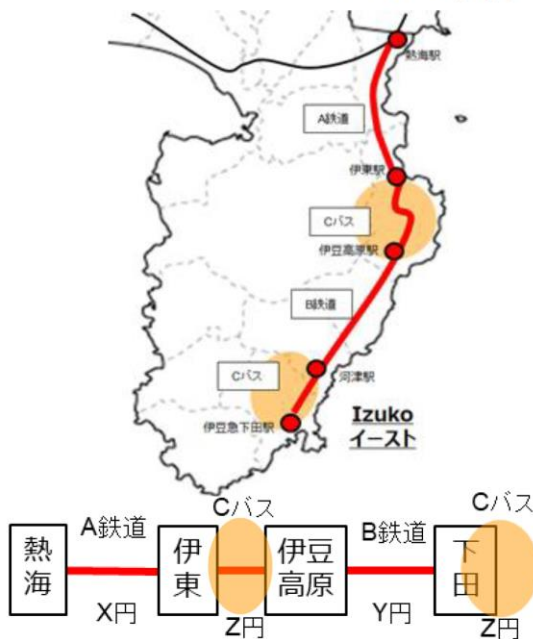
■地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

○既存の公共交通サービスの改善の徹底(MaaS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きをワンストップ化**
- 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の目的・内容

MaaSの事例（伊豆地域）



複数交通機関の
一括フリーパスの提供

○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

（国土交通省作成資料より）